

modellflyg nytt



- Elektriskt linflygplan • NM i friflyg 1984
- Vilket lim skall man använda?
- Nu blir det friflyg III • Inför Skala-VM



- CASTROL CUP i Norberg • Självstartvagg
- Leve Modellflyget! • Flygsäkerhet
- Dalecarlia Schneider Cup Trophy Race



1984
3

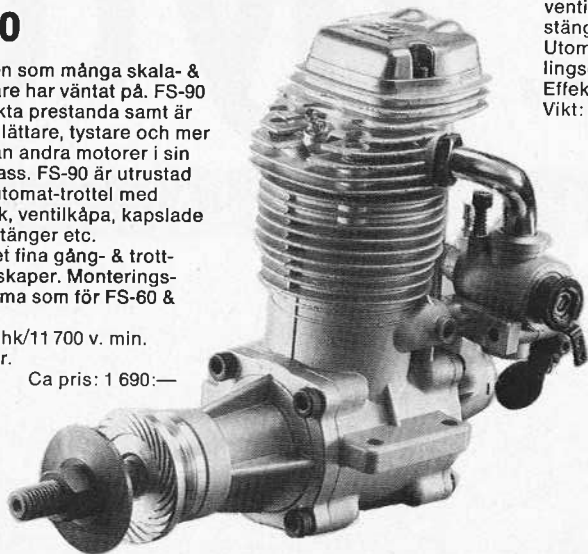
O.S.

KVALITET & PRESTANDA

FS-90

Fyrtaktaren som många skala- & konstflygare har väntat på. FS-90 har utmärkta prestanda samt är dessutom lättare, tystare och mer kompakt än andra motorer i sin storleksklass. FS-90 är utrustad med en automat-trottel med choke-lock, ventilkåpa, kapslade ventilstötstänger etc. Har mycket fina gång- & trottlingsegenskaper. Monteringshålén samma som för FS-60 & FS-80.
Effekt: 1,3 hk/11 700 v. min.
Vikt: 645 gr.

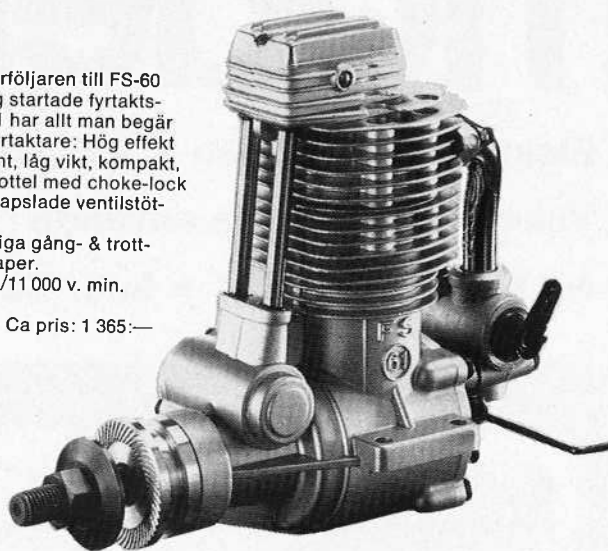
Ca pris: 1 690:—



FS-61

Detta är efterföljaren till FS-60 som en gång startade fyrtaktsvågen. FS-61 har allt man begär av dagens fyrtaktare: Hög effekt & vridmoment, låg vikt, kompakt, ny effektiv trottel med choke-lock ventilkåpa, kapslade ventilstötstänger etc. Utomordentliga gång- & trottlingsegenskaper.
Effekt: 0,9 hk/11 000 v. min.
Vikt: 540 gr.

Ca pris: 1 365:—



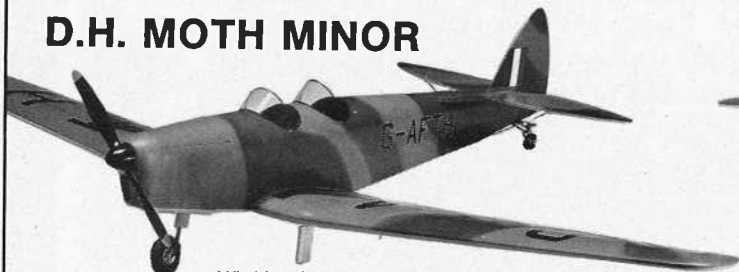
PILOT

D.H. TIGER MOTH



Äntligen är Moth'en tillbaka i .40-storlek. Vackert träbygge med flertal färdigformade plastdelar. Maskinen har utmärkta flygegenskaper och är helt aerobatisk. Utmärkt för fyrtaktare .61—90 eller .40—45 tvåtakt. Spännv: 1448 mm. Vingyta: 60 dm². Vikt: 2,7—2,9 kg.

D.H. MOTH MINOR



Högklassig träbyggsats med färdigformad motorkåpa i plast. En mycket lättflugen och stabil maskin. Perfekt för fyrtaktsmotor .61—90 eller .40—45 tvåtakt.
Spännv: 1796 mm. Vingyta: 39 dm².
Vikt: 2,7—2,9 kg.

AKRO 804M & AKRO 1204M



De perfekta maskinerna för det nya "turn-around" programmet. Båda modellerna är konstruerade speciellt för fyrtaktsmotorer. Konventionell träkonstruktion med motorkåpa i plast.

AKRO 804M: Spännv: 1416 mm. Vingyta: 35 dm².
Motor: 61—90 fyrtakt.

AKRO 120M: Spännv: 1762 mm. Vingyta: 54 dm².
Motor: 120 fyrtakt.

FAIRCHILD PT-19



En magnifik byggsats i skala 1/5,2 på den berömda skolkärran. Modellen har samma fina flygegenskaper som originalet och är också försedd med fungerande klaff. Perfekt att kombinera med O.S. FS-120 fyrtaktare.
Spännv: 2134 mm. Vingyta 73 dm². Vikt: 5—5,4 kg.

Generalagent

MODEL-CRAFT

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

FINNS I ALLA VÄLSORTERADE
HOBBYAFFÄRER



- *****
- * **VÄRERBJUDANDE PÅ PILOT 20%** *
- * På följande satser lämnas *
- | | |
|----------------------|--------------------------|
| * Pitts S-2A .20 | * Bücker Jungmeister .20 |
| * P-51D Mustang .20 | * Messerschmitt 109 .20 |
| * Stephens Akro .20 | * Hawker Hurricane .20 |
| * Focke Wulf 190 .20 | * Decathlon, 1/4-skala |
- *****

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

Ansvarig utgivare
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
Jochen Schmitz
Förmansvägen 24
151 47 Södertälje
Telefon 0755-671 34

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.

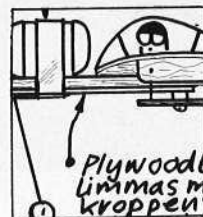
Distribution
SMFF Förbundsexpeditionen
Sandbergsgatan 4, Box 10022
600 10 Norrköping
Telefon 011-13 21 10

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
Tryckab, Halmstad 1984



modellflyg nytt



Innehåll nummer 3 1984

Friflyg NM	4
Oljudligt	6
En vindmätare	7
Säkerhet & radioflyg	8
Compact & Drasut/friflyg	10
Söndagsflygeri	12
Ellinflyg och EI-baggen	14
SMFF-nytt	15
Skala-hörnet VM i Paris	18
Bagges Hörna	19
Ällebergstävlingen 1984	20
Inomhus-SM 1984	21
Från klubbarna	24

OMSLAG • De båda omslagsbilderna anknyter till aktuella tävlingar även om de har några år på nacken.

Framsidesbilden, tagen av Jan Tydell, Hökaklubben, visar Olle Bergquists fina Jenny, som han tävlade med i SM 1980. En snygg modell, som kanske gjort sig vid årets skala-VM i Paris. Men Olle sysselsätter sig ju med större saker nuförtiden.

Baksidan anknyter till kommande peanut-SM med Len-nart Lilienberg i gummimotorfunderingar.
Foto: Sven-Olov Lindén.

Nästa nummer av MODELLFLYGNytt utkommer v 35.

Nu är den här, sommaren som vi väl alla väntat på. Det är ju den tid de flesta av oss får tid att ägna sig åt vårt stora fritidsintresse, modellflyg.

Det är min förhoppning att även årets sommar ska bjuda förbundets alla medlemmar på rika tillfällen till modellflyg. För andra året i rad arrangerar SMFF ett centralt modellflygläger i Flugeby under veckan 21—27 juli dit naturligtvis förbundets alla medlemmar är välkomna. Erfarenheten från förra året visar att detta läger var mycket uppskattat och det finns skäl att tro att även årets upplaga ska röna samma positiva omdöme. Så planera in Flugebyn i semestern och tag tillfället i akt till en avstressande vecka med modellflyginslag.

Låt oss alla hoppas och tro att vådrets makter ska vara på SMFF:s sida och göra sommaren 1984 till en enda stor modellflygorgie.



Norskt friflyg-NM

Trots många fina insatser blev det bara en enda seger för Sverige vid Nordiska mästerskapen i friflyg i Norge i slutet av mars. Det var i FIB-klassens lagtävling som den svenska segern kom genom trion Bror Eimar, Anders Håkansson och Lennart Flodström.

De norska värdarna svarade för ett fint arrangemang med

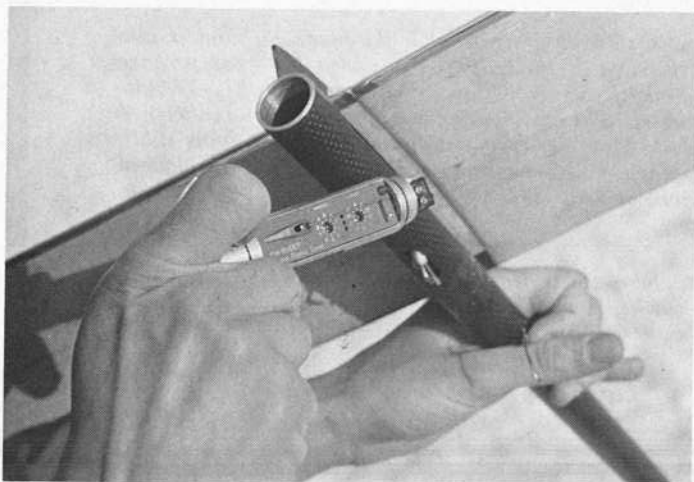
sjön Mjösa vid Gjøvik som tävlingsplats. Till och med vädret var perfekt och bidrog till den fina stämningen under hela tävlingen.

Snötäcket på sjön var inte djupare än att det i stort sett gick genomföra loppstarterna utan besvär trots att det delvis rådde nästan vindstilla. Hämtningen av modellerna blev inte heller så besvärande.

Finland vann den inofficiella totala lagtävlingen bara 11 sekunder före Sverige. Norge hade bara en man i F-klassen men skötte sig desto bättre i de övriga klasserna, främst F1A. Där vann det eleganta paret Svein Larsen och Svein Olstad en populär dubbelseger, som inte förringas av att de bägge dessutom drog tyngsta lasset i organisationen. De bägge Svein-arna var de enda

som flög fullt och Svein Larsen klämde dessutom till med fyra minuter i flyoff. Han använde sin snygga AL-33, som passade perfekt i det lugna vädret med ytterst svaga termikindikationer.

Svenskarna flög bra i F1A och parkerade på de tre platserna närmast norrmännen. Anders Persson var trea sedan han missat åtta sekunder i andra starten på en något för



Överst dramatik i wakefield-flyoffen. Bror Eimar har brutit kroppen på sin kärra — får här hjälp med reparation av Anders Persson.

Nertill t v Thomas Kösters nya F1A-modell. Elektronisk timer, bleeper och över huvudet taget ett finmekaniskt mästerverk, som dock behövde mera trimning. En skåning på skidor ser man inte alla dagar. Anders Håkansson kan den konsten också, åtminstone så hjälpligt att han hämtade hem kärran i tid till varje start. Fyra efter flyoff.

Foto Johan Ekeroot.

låg urkoppling. Topphöjd och litet till var nödvändigt för att nå dom tre minuterna.

Intressantaste kärran hade Thomas Köster, en av de två deltagande danskarna. Den var försedd med all den elektronik som Thomas är mästare på, men själva modellen var ännu alltför otrimmad. Först i fjärde starten fick han igång den på allvar.

Juniorklassen dominerades av finnarna, men Per Findahl trängde sig in mellan dem efter en jämn och fin serie.

Både Bror Eimar och Anders Håkansson — som aldrig blir för gammal — gick till omflygning i F1B-klassen. Stor dramatik utbröt när Bror bröt av kroppen vid uppvevningen för första flyoff. Men Bror behöll sitt sedvanliga lugn, blyxtlagade modellen och drog igen — med samma resultat.

Fram med reserven, där snodden rök. Motorbyte, två minuter kvar, och alltjämt med samma lugn vevade Bror på nytt och hivade iväg modellen 15 sekunder före periodslutet.

Det blev förstås 4 min trots att propellern fällde på vingen. Men i andra flyoff räckte reserven inte till mot finnen Ossi Kilpelainen, NM:s dominerande flygare med seger i F1B och andra plats i F1C.

Just F1C blev svenskarnas fall den här gången. Hasse Lindholm imponerade som vanligt med skyhöga utgångshöjder, men modellen var inte tillräckligt fintrimmad för det norska lugnvädret utan stalla-

Upptill Svein Larson före flyoff med sin eleganta A1-33. När det slår för Svein är han en av världens bästa A2-flygare. Hans NM-seger var välförtjänt.

Nertill i v myser lagledaren Kasse Larsson i solskenet på sjön Mjösa, där tävlingarna gick. Th Anders Persson hade en modell som passade för lugnvädret men tappade åtta sek och fick nöja sig med tredjeplatsen. Han saknade den lilla gnuttan tur som behövs för en fullträff.

Foto Johan Ekeroot.



de ett par starter och Hasse blev bara trea. VM-tvåan Gurra Ågren blev lagets speciella olycksgubbe. Två nollstartar på grund av för lång motortid förstörde inte bara Gurras utan hela lagets segerchanser. Till råga på allt skänkte Ulf Carlsson bort en given seger genom att kasta fel i sista starten. Det blev 28 sekunder, och ett något deppat F1C-gång, som får ta nya tag. Kunnandet finns ju, men skärpningen kanske kan bättras på.

På söndagen fortsatte tävlandet med Mjösa Open, en tävling som skulle kunna locka folk även icke NM-år i Norge genom Gjöviks relativt centrala läge även för svenskarna. Samma fina förhållanden även nu och en ny glansfull

norsk seger i F1A-klassen, den här gången genom Per Th. Skjulstad. Han var ensam om att flyga fullt och gjorde det till stor del med hjälp av termistor.

Inget ont sagt om detta, men helt klart är att norska bäst behärskar vintervädret. Det är ju egentligen endast vintertid, som de har rejäla tillfällen att trimma och träna. Efter Skjulstad följde fyra svenskar, Bengt Wendel, som numera är säkerheten själv, landslagsledaren Lasse Larsson, som flög med ny modell, och dessutom Håkan Gruen och Holger Sundberg, som visade att dom är i klass med landslagsfolket. Norskarna Olstad och Larsen hade tappat stinet efter lördagens suveräna uppvisning, ganska naturligt.

Storfint flög junioren Per Findahl även andra dagen, och nu blev det en välförtjänt seger före Stefan Larsson och Magnus Sundstedt. Men det hade förstås suttit bättre dagen innan.

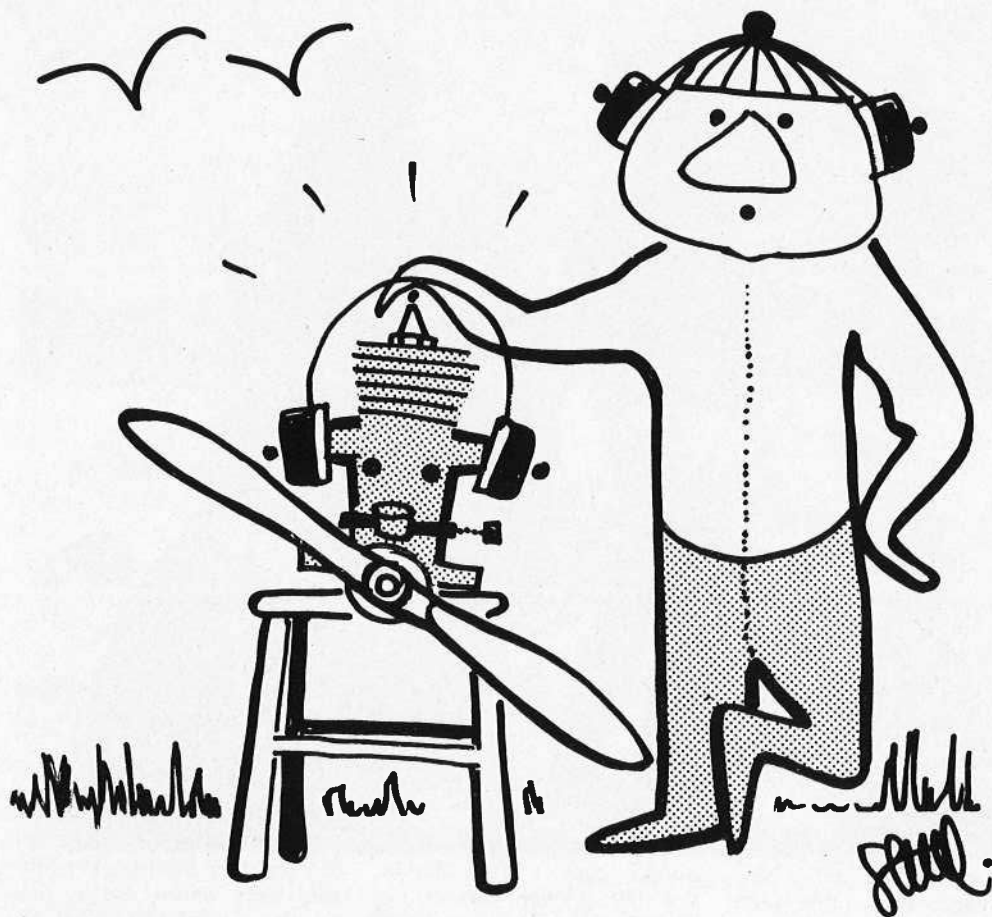
Per Findahl blev fö dubbelsegrare genom att vinna även juniorens A1-klass.

Prisutdelningen förrättades på det ungdomshärbärg, där alla deltagarna var förlagda. En fin prissamling med norsk keramik hade arrangörerna ordnat.

Norskt friflyg har inte så många utövarer, men dom som finns är duktiga både på att flyga och att ordna tävlingar trots begränsade resurser.

Gösta Nilsson





Oljudligt...

Nu kan det vara på tiden att en oldtimer inom modellflyget tycker till. Inte en oldtimer med skinande pokaler i vitrinskåp, eller andra utmärkelser i samma stil. En oldtimer — nu sextio år — som började modellflyga vid tio års ålder. Har inte erövrat något speciellt inom modellflygsporten alltså, men vill gärna aspirera på en plats som entusiast...

Vad som i dag skrämmer en oldtimer är det ökande intresset för jämförelser inom sporten. Men inte för att främja sporten, utan mera för att framhäva en speciell gren.

Senaste modet tycks vara att jämföra elektroflyget med bruket av förbränningsmotorer. Och man kan slå sig i backen på att alltid finna en passus, där elflygarna talar om var någonstans i världen man börjat förbjuda modellflyg med förbränningsmotorer.

Man upptäcker även att en elflygentusiast i en stor hobbytidning berättar om hur det går att flyga tyst, utan störan-

de buller från glödstiftsmotorer.

Vi ska se lite grann på det där. För det första är naturligtvis inte ljudet från en glödstiftare något buller för modellflygaren. Han upplever det som passabelt, eftersom det ingår i hobbyen. För utomstående kan det självklart vara enerverande med det högfrekventa ljudet. Men mina damer och herrar, det handlar inte om elflyg eller motorflyg på annat sätt, det handlar om MODELLFLYG. Har vi totalt glömt bort vad vi håller på med? Vi måste ha in en helt annan anda inom modellflygsporten, om den ska ha en chans att fortleva! Man kan fundera över varför inte försäljare av modellflygmotorer klagar hos tillverkaren över de urusla ljuddämpare som levereras som standardtillbehör till de dyra motorerna. Jämfört med motorpriset är ljuddämparens kostnad nästan försumbar. Och mycket kan naturligtvis göras den vägen.

Skulle den s k förbudsvägen sprida sig över världen, blir

ju tillverkaren den förste som drabbas...

Naturligtvis vore elektroflyget en nåd att stilla bedja om för alla modellflygare, så när som på effektförhållandet. Men vill man tävla i skalaklass med en Pitts Special i skala ett till tre till exempel, lär inte elflyget bli aktuellt. Det bara är så.

Elektroflygarna gör stora framsteg, det ska erkännas, men det ligger nog väldigt långt fram i tiden innan allt motorflyg bedrivs med eldrift — om det ens kommer att inträffa. Under tiden är det härligt att notera elflygarnas entusiasm och kunnande. Men låt oss enas om att elektroflyget är en gren på modellflygträdet, övrigt motorflyg en annan. De behöver inte jämföras. Vi vet alla att elflyg är så gott som ljudlöst. Vi vet också att en glödstiftsmotor inte är ljudlös. Och därför kan bli besvärande för utomstående. Nu råkar det vara så att 98 % av alla motorflygare använder förbränningsmotorer, det bara är så.

Vad som är positivt ska tillvaratas. Just elflygets markering av att man kan flyga tyst, kanske kan bli en "väckarklocka" för de som inte flyger tyst, så att vi kan få igång en debatt. Nu sitter varje klubb för sig och funderar över ljudproblemen. Vad som ska göras är naturligtvis att angripa problemet vid roten. Varför inte en namninsamling från samtliga Sveriges modellflygklubbar, som lämpligen vidarebefordras till de stora motortillverkarna med en skrivelse om lämpligheten av att börja tackla ljuddämparproblemet? Konsumenten kan alltid utöva tryck på tillverkaren, oavsett produkten. Och det går att göra betydligt bättre ljuddämpare än de som existerar i dag. Troligen fortsätter tillverkaren med nuvarande produkter så länge man inte hör något klagomål...

Något måste göras, det är tydligt. Och man kanske kan hoppas på stöd från huvudorganisationen. Man har inte tacklat ljudproblemen så där speciellt övertygande.

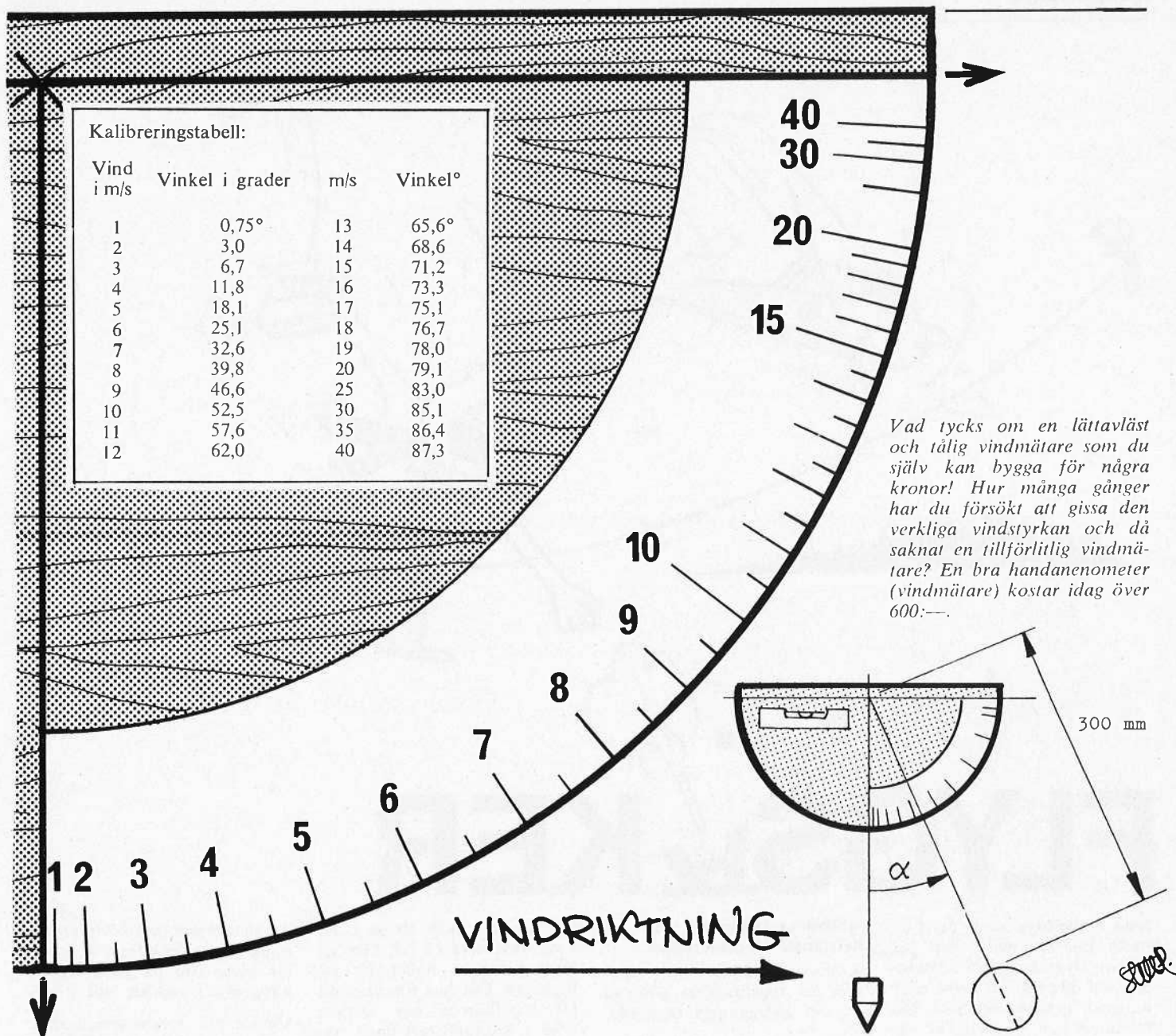
Det räcker inte med att uppmana klubbarna att visa större hänsyn, det är ljudnivån som måste sänkas. Självklart skulle alla motorflygare med ansvar hälsa en sådan åtgärd med tillfredsställelse. Faktum är att vi inte vill föra oväsen. Samtidigt vill vi naturligtvis fortsätta med vår hobby. För att ekvationen ska gå ihop krävs alltså lägre ljudnivåer.

Aktion, eller kanske action är vad som behövs nu. Vi kräver bättre produkter helt enkelt. Vi kan göra mycket var och en på sitt håll, men bäst är om vi kan enas om gemensamma aktioner, gärna med SMFF som initiativtagare.

Förslaget överlämnas gratis. Och det går i korthet ut på att vi ska göra vår stämma hörd i tillverkarledet! Helst så många stämmor som möjligt. Först då tror jag vi kan få något att hända.

Under tiden hoppas jag att alla modellflygare är ense om en sak: vi håller på med MODELLFLYG. Vilken gren vi sedan tillhör är egalit. Vi ska främja modellflygsporten i sin helhet, lojaliteten ska stå för hela kåren, inte någon speciell verksamhet...

Henning Andréason
Malmö RFS



Bygg din egen vindmätare

Pingis in the wind

Den här vindmätaren konstruerades av P. L. Clemens när han var gästprofessor på Van Karman Institute for Fluid Dynamics i Rhode-Saint-Genese, Belgien. Den publicerades först i Scientific American oktober 1971, och sen även American Aircraft Modeler februari 1973.

○

När det blåser på den festsatta pingisbollen, så svänger den ut i proportion till vindhastigheten i kvadrat:

$\tan \alpha = v^2/384$ ger vindhastigheten i miles/hour

Men om man istället räknar om till meter/sekund blir formeln:

$$\tan \alpha = v^2/76,71$$

Har du tillgång till en teknisk miniräknare, så kan du räkna ut vinkeln i grader för olika vindhastigheter:

$$\alpha = \arctan(v^2/76,71)$$

För att detta ska fungera gäller följande förutsättningar: Linan ska vara $\varnothing 0,20$ mm nylonlina (enkelnylon) med 300 mm avstånd från upphäng-

ningspunkten till översidan på pingisbollen.

Vid 20°C och 760 mm Hg blir visningen så exakt som det är möjligt att läsa av. För att gradskivans överkant ska vara vågrätt kan du använda ett litet vattenpass eller också rikta in läget med en lodlina genom O-strecket. Det bästa är att hänga upp mätaren så att den inte störs av turbulent luftströmning.

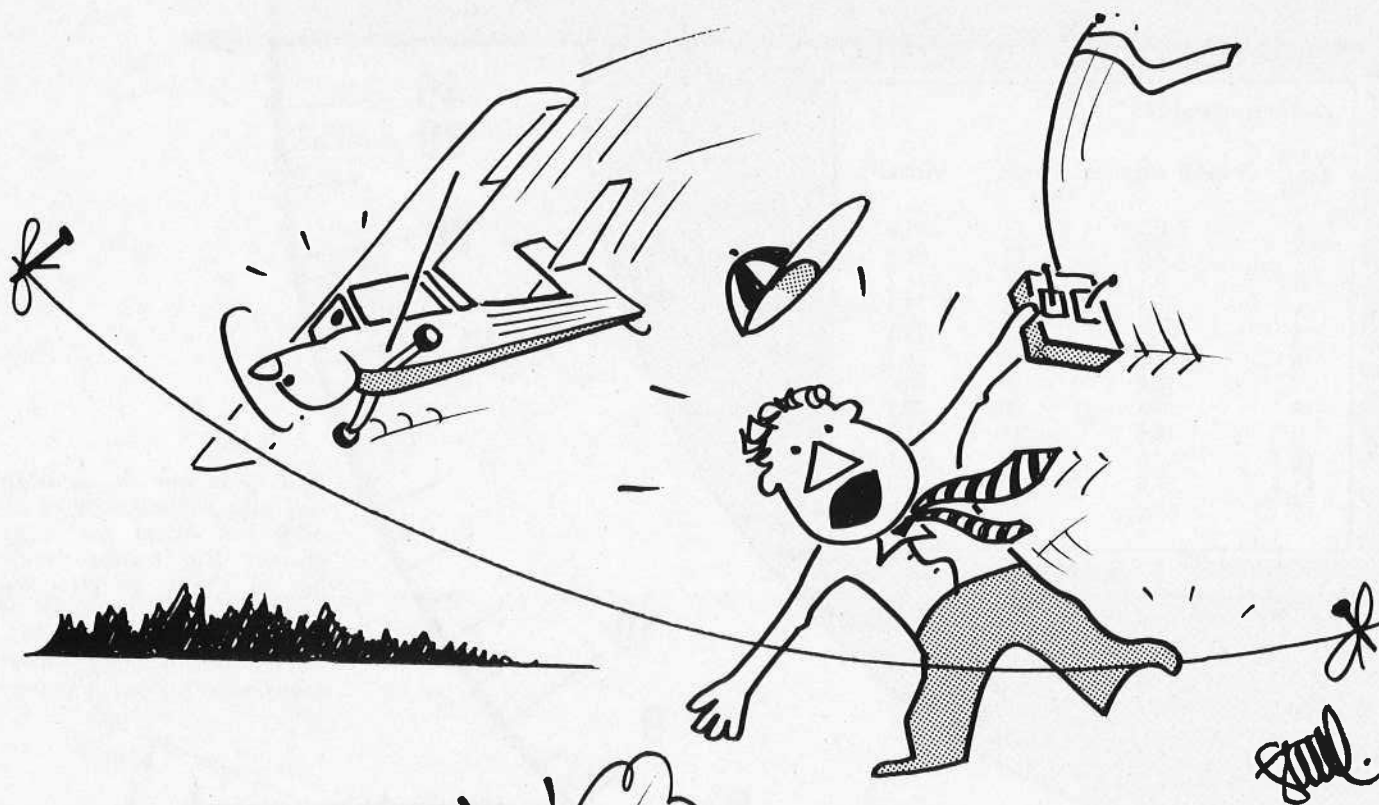
När SMHI anger vindstyrka, så gäller detta medelvind på 10 m höjd under 10 minuters tid. Det är därför det blåser så mycket på sjörapporten!

Materiallista:

- Pingisboll, 1 st
- Nylonlina 0,20 mm, ca $\frac{1}{2}$ m
- Plexi t ex 0,5 mm, 150×200 mm
- Penna, spetsig för stordia, 1 st
- Tejp, Scotch Magic, 1 rulle (för att skydda skalan)
- Vattenpass eller
- Lod och lodlina
- Fastsättningsanordning av valfritt slag
- Lim t ex Cyanoakrylat, 1 tub

Lycka till med bygge och vindmätning!

Sven Pontan



FLYGSÄKER

Som modellflygare är det i de flesta fall Du själv som påverkar flygsäkerheten, antingen med ditt sätt att styra eller indirekt genom det sätt Du hanterar och underhåller utrustningen.

Många onödiga haverier som tillskrivits "radiostörning" kan undvikas om Du är uppmärksam. De flesta "radiostörningar" har sin orsak i handhavandebuster vilka i sin tur medfört att radioanläggningen fungerar dåligt.

Radiostörning orsakad av annan yttre sändning är sällsynt, såvida inte en flygarkompis på fältet av oförstånd (?) startar upp sin anläggning på samma kanal som Du flyger på. Här gäller det att hålla på disciplinen.

RC anläggningen bidrager på olika sätt till risker i flygningen. De viktigaste riskkällorna kan sorteras in i tre grupper:

- STRÖMFÖRSÖRJNINGEN
- RADIOÖVERFÖRINGEN
- KOMPONENTFEL i radio och flygplan

Allmänna kontroller som befrämjar flygsäkerheten

Kolla räckvidden.

Gör en regelbunden kontroll av din anläggnings räckvidd.

Olika metoder förekommer och den som lämpar sig bäst för din anläggning brukar anges i bruksanvisningen. Lär dig vilken räckvidd (t ex med inskjuten sändarantenn) som Du normalt har, och kolla den med jämna mellanrum.

Du får då en chans att upptäcka eventuella fel som i pressade situationer kan ge upphov till haverier. Kolla speciellt om Du bytt frekvens, kristall eller hel modul, installerat anläggningen i en annan modell etc.

Kolla funktionen under motorgång.

Kolla utrustningen i kärran under motorgång vid olika varvtal. Du får då en chans att sortera bort diverse fel av intermitent typ, t ex kabelbrott, glapp, ackfel, servofel, strömbrytarfel m. m.

Kolla roderfunktionerna innan Du släpper iväg kärran.

Du får en chans att in i det sista observera ev fel, t ex att mottagaracken håller på att lägga av. Det har förekommit att segelkärror har släppts iväg i katapultstart med avstängda mottagare.

Undvik att få regn och fukt i anläggningarna.

Speciellt de moderna strömsnåla kretsarna i anläggningarna gör att fukt kan ställa till bekymmer. Fukt på kretskort, ikontakter och spakenheter kan ge upphov till svåra funktionsstörningar.

RC anläggningens kraftkälla

I dagens moderna anläggningar utnyttjas två typer av kraftkälla

- nickel-cadmium celler laddningsbara, ofta kallade ackar
- torrbatterier i batterihållare, engångstyp, ofta krav på de dyra alkaliska typerna, vanliga "transistor radio batterier" har för dålig prestanda.

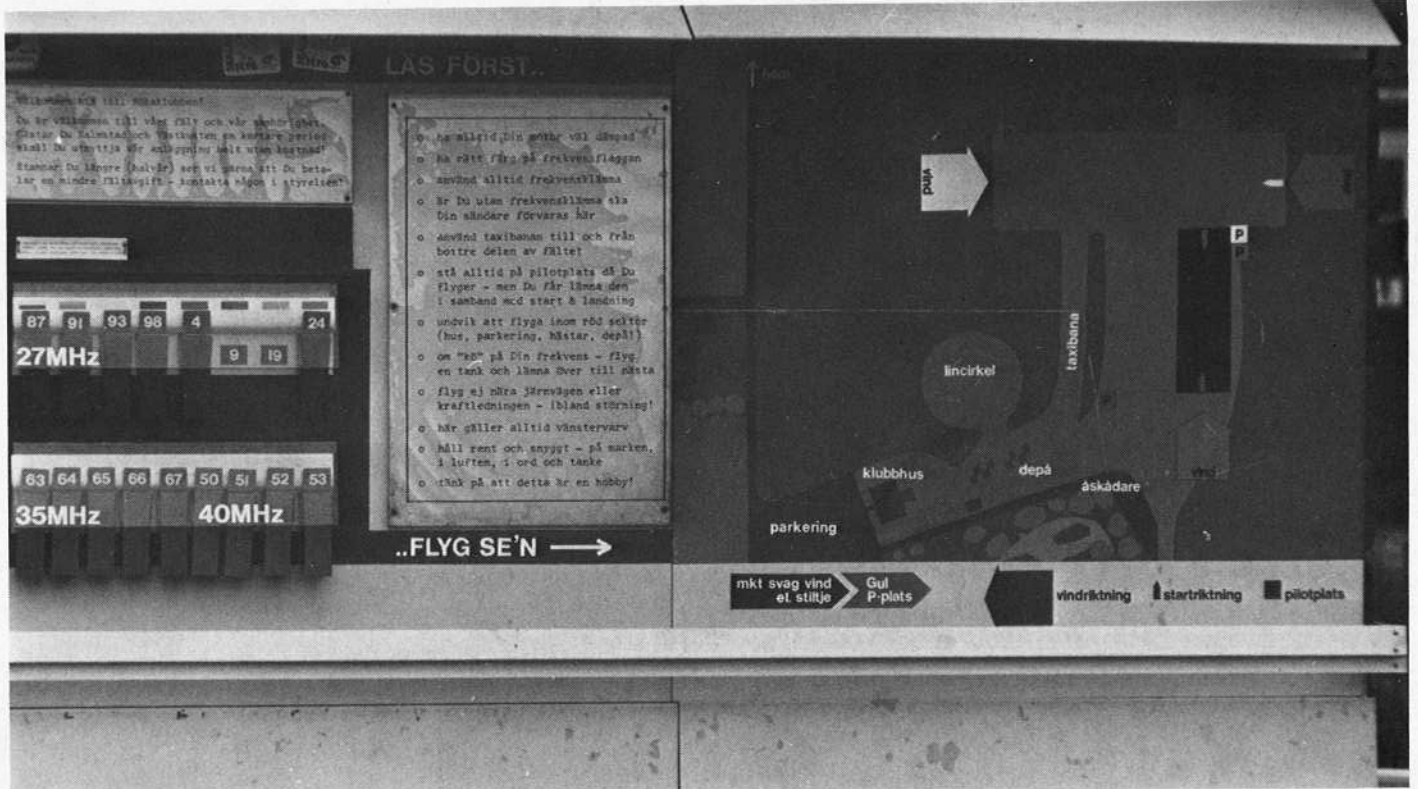
Torrbatterialternativet bör man undvika då det oftast är svårt att hålla koll på batteriernas kapacitet (färskhets vid köp).

Vidare blir torrbatterialternativet mycket dyrt med tiden. En batterisats varar kanske bara 2 à 4 timmar. Alkaliska batterier, som ofta är ett krav, kostar för en sats om 12 st ca 60 kr.

Batterihållarna måste hållas under uppsikt vad gäller renhet och helhet. Många typer av hållare har en tendens att spricka om de får ha batterier i sig under längre tid. En trasig batterihållare ger naturligtvis stor risk för felfunktion genom att glapp uppträder vid kontaktblecken.

I motorplan kan även vibrationer från motorn lätt ge upphov till kontaktstörningar vid användning av batterihållare i flygplanet.

Låt inte torrbatterier sitta kvar i anläggningen. Då cellerna är förbrukade är det mycket stor risk att batterierna läcker. Vätskan som kommer ut fräter på mycket kort tid sönder elektroniken i en



sändare. Batterihållarna brukar gå åt direkt.

Laddningsbara ackar sparar in sig på kort tid.

Ackarna förekommer som lösa celler eller hopmonterade i paket avsedda för mottagare eller sändare.

Lösa celler brukar användas för att ersätta torr batterier för såväl sändare som mottagare.

Tänker man använda lösa celler i batterihållare bör man se till att det är av en tät typ, dvs inget ventilationshål.

Många typer av ackar med ventiler läcker ut vätska/gas med tiden varvid kontaktytorna mellan cellerna och batterihållaren oxideras med funktionsstörningar som följd. Har Du lösa celler i batterihållare kolla då med jämna mellanrum att kontaktytorna är rena. För den flygande delen, mottagaracken bör man inte använda lösa celler i batterihållare med tanke på mekaniska påkänningar vid kraftiga manövrar och motorvibrationer.

Använd färdiga mottagarpaket eller löd ihop cellern. Använd celler med lödöron. Löd aldrig direkt på cellerna! Isoleringen i cellerna består av tunna plastmaterial som lätt smälter vid de temperaturer som uppstår vid vanlig tennlödning. Isoleringsfel kan ge upphov till kortslutning eller ännu värre en hög egenurladdning som visar sig först efter ett tag.

Vid direktlödning på ackarna

kan även temperaturen bli så hög att cellen exploderar.

Strömförsörjning

Den helt dominerande felkällan i dagens RC-utrustningar är strömförsörjningen, ackar (batterier), strömbrytare, kontaktton och kablar. Inte att förglömma flygarens glömska att ladda etc.

Fel på strömförsörjningen ger ofta förödande resultat. Visste Du att ömtåligaste detaljen i vår RC-anläggning är mottagaracken? (Du använder väl ackar i flygplanet?)

Ackar (även torr batterier) är känsliga för vibration, t o m ömtåligare än både servo och mottagare. Se verkligen till att acken placeras vibrationskyddat inlindad i skumplast e d. Skruva aldrig fast ackarna vid något spant bakom motorn. Har Du inte haft problem

förr lär Du få det efter några flygpas.

Hur ligger det till med ackarnas kondition?

När ackarna blir några år gamla kommer de svaga cellerna att göra sig märkbara. Ditt cellpaket som normalt var på ca 450 mAh kan över en vintervilo-period tappa halva sin kapacitet. De där sista turerna som gick så bra i höstas slutade i krasch i våras, verkar det bekant?

Är ackarna 5 år gamla eller äldre måste man vara misstänksam. Vid tveksamhet skaffa nya. Det är en låg försäkringspremie.

Isoleringsfel med hög egenurladdning och i vissa fall kortslutning är andra fel som uppstår i gamla celler. Celler som legat oladdade under lång tid och inte vill ta laddning kan just ha drabbats av ett mindre isoleringsfel. Chockladdning kan ibland hjälpa tillfälligt,

Ibland kan det gå lite för mycket på slak lina utan skyddsnet (t v). En frekvens-tavla med rejäla "kanal"-nypor och förklarande säkerhetsregler minskar riskerna.

men då cellen blivit urladdad uppträder felet igen.

En kortsluten cell i ett ackpaket, sändare eller mottagare är inte alltid så lätt att upptäcka då övriga celler är fullladdade. Många sändare klarar sig utan större felfunktion, kanske något lägre uteffekt efter ett tag. Mottardelen kan råka riktigt illa ut. Efter några minuters drift sjunker ackspänningen ner mot 4 volt och servona börjar bli slöa. Har man otur lägger mottagaren helt av strax under 4 volt, då är katastrofen ett faktum om man har kärnan i luften.

Haveriorsaken lägges ofta helt

Forts sid 31

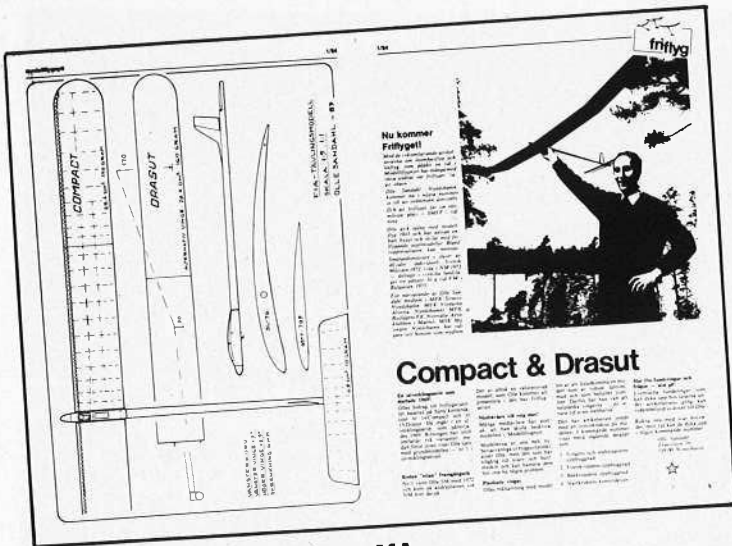
SMFF:s Modellflygläger 84

Flugebyn, Karlsborg



21-27 juli

Vi kampar — tält eller husvagn — och kommer att flyga, tävla (mest på skoj) och lära oss om andra flyggrenar. Framför allt ska vi ha det trevligt med hela familjen — vi ordnar utflykter, kanalturer, vildmarksturer, fiske och bad, gemensamma aftnar och mycket mer.



Olle Sandahls artikelserie om FIA-modellerna Compact och Drasut har nu hunnit fram till kroppsdelarna.

Här nedan avhandlas framkroppen, medan bakkroppens detaljer kommer i nästa nummer av Modellflygnytt. En sammanställning över de två modellerna finns i Modellflygnytt nr 1184.

Nu blir det friflyg III

Compact & Drasut

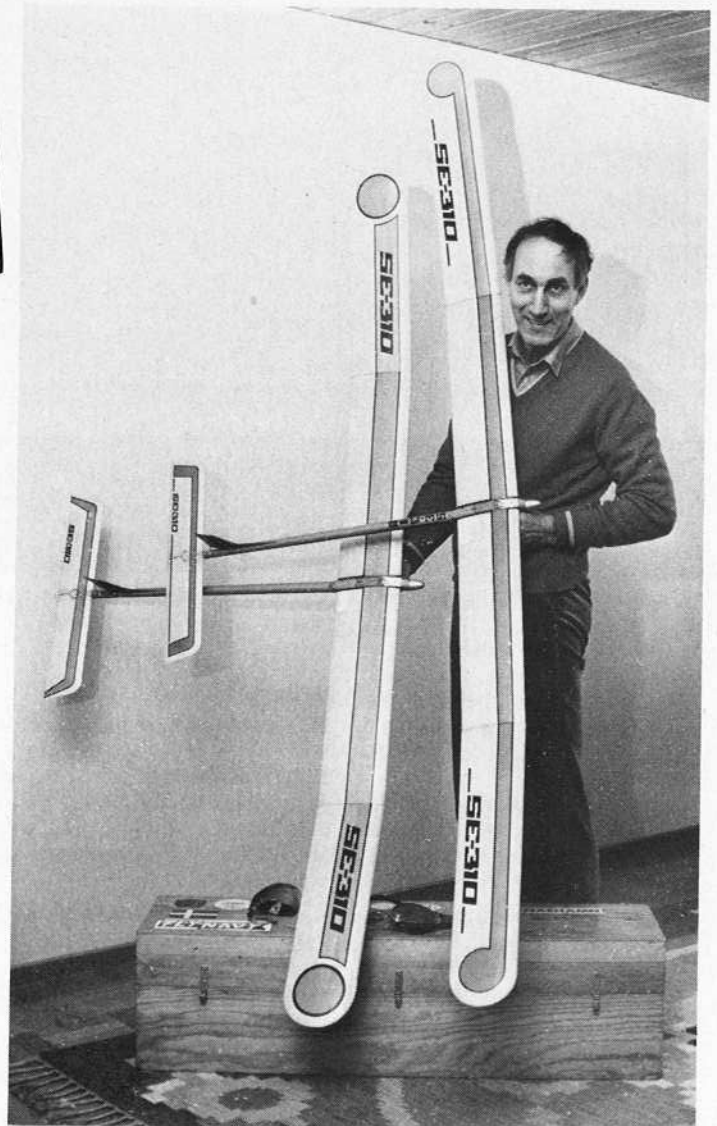
Stommen till framkroppen utgörs av ett aluminiumrör. På ovansidan fräses ett 20 mm brett spår. På undersidan fräses spår för den flyttbara startkroken. Röret ursvarvas baktill och anpassas till den fjädrade bakkroppen.

Fjädern spänns så att bakkroppen kan belastas med 120–140 gram vid stabilisatorn. Nosen svarvas ur en aluminiumstång och är fäste för vikterna, som placeras så att tyngdpunkten hamnar på 55 % från vingens framkant.

Vinginfästningen består av en mässingklots med hål för vingens 4 mm pianotrådar. Höger vingens 1 mm styrtapp styr i ett fast rör i kroppen. Vänster vingens styrtapp styr i en inställbar styrning. Vinkelskillnaden mellan höger och vänster vinge bör vara ca 1/2°.

Vänster vinge har den större vinkeln vid vänsterkurv. Över startkroken finns ett lock för att komma åt justerskruvarna.

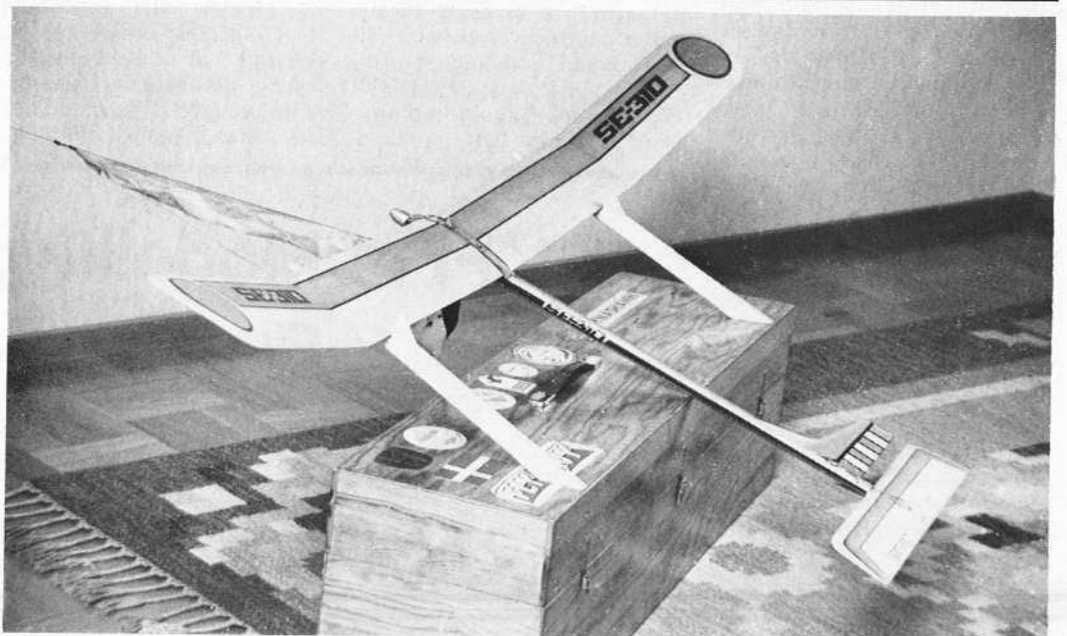
Olle Sandahl

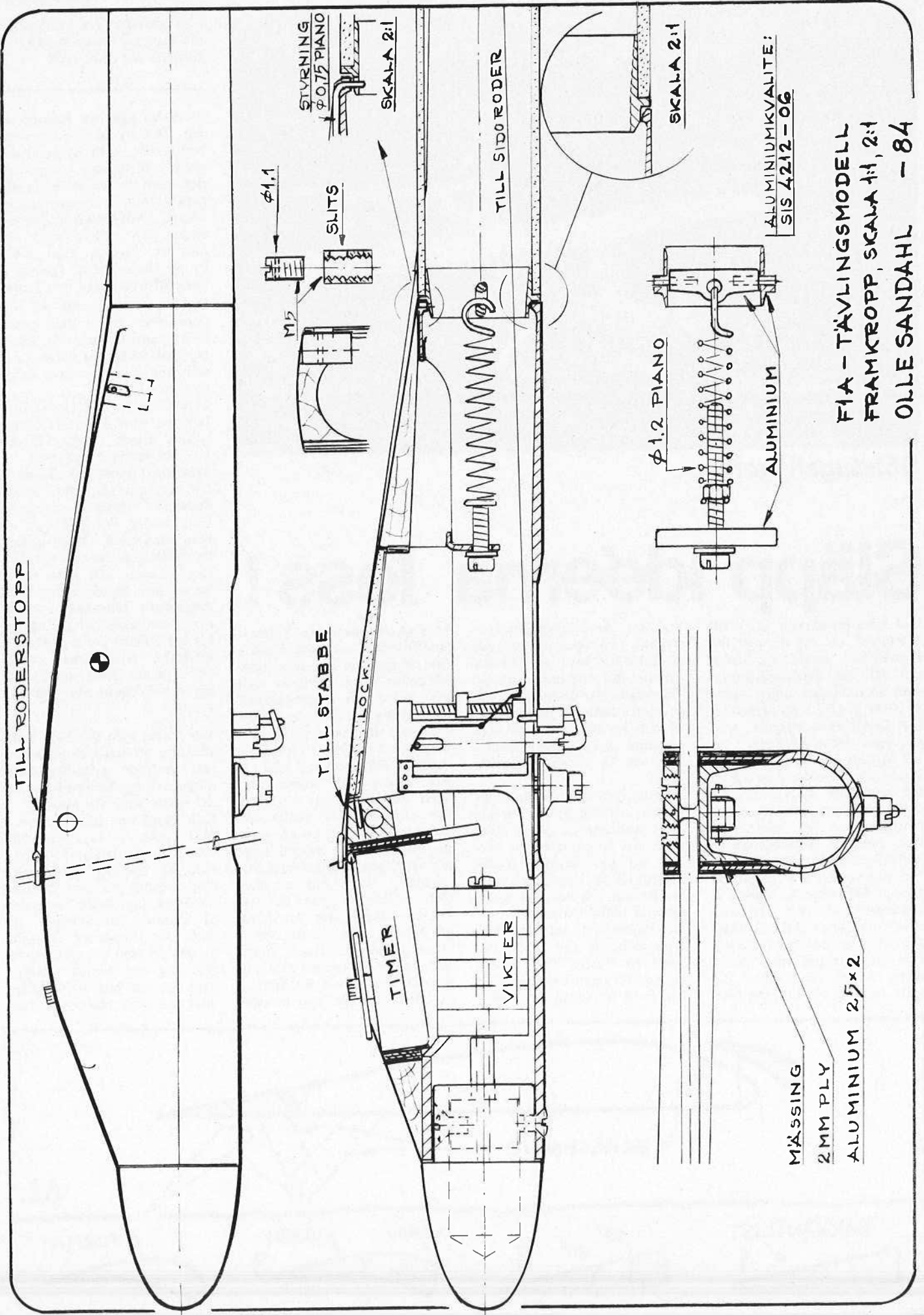


Självstartvagga

Om man gör en anordning enligt fotot så behövs ingen kompis som hjälpare vid start. Ett par trälistor utformade enligt fotot skruvas fast i modellådan och utgör vagga för modellen. Glidyterna för vingen lackas noga så att "glidet" blir lika på båda sidor. Vid starten är det viktigt att man står rakt mot vinden. Man får inte rycka upp modellen, utan istället se till att det blir ett snabbt och bestämt drag i startögonblicket. Listerna kan istället utföras som längre stänger och stic-kas ner i marken.

Olle Sandahl





F1A - TÄVLINGSMODELL
 FRAMKROPP, SKALA 1:1, 2:1
 OLLE SANDAHL - 84



Söndagsflygeri . . .

Släpp idéerna loss!

Det kom en skriven suck till MFN-red, att det står för lite i det här modellflyg-bladet om och för söndagsflygarna, som förmodligen utgör minst 75 % av SMFF:s medlemskår. Det finns ingen statistik, som motsäger det påståendet.

Ett sätt att bevisa, att vi finns till är att vi också drar igång lite skrivelser själva. Jag är övertygad om att det finns mängder av bra idéer och tips, som vi söndagsflygare kan bjuda varann på. Så varför inte ta och dra igång och skriva. MFN-red är själv s k söndagsflygare och han kan lova, att skrivs det, så skall det också in i tidningen. Skriv! För att i någon mån puffa igång något, så tänkte jag själv berätta om hur jag blev

lite av modellflygplanskonstruktör och ritade och byggde de modeller, som jag ville ha. För det ska inte bara vara Bo Gårdstad, Pär Lundquist och andra förunnat att få konstruera och ha sig. Även en liten instängd s k söndagsflygare kan väl få försöka. Tyckte jag.

Anledningen till att det blev så var, att jag gjorde en lite grov landning en gång. Kvar efter den landningen var allnast ett par snygga, fräsha och till 100 % fungerande vingar. Resten erbjuds den kommunala renhållningen.

De synnerligen intakta vingarna tillhörde (alt. hade tillhört) en trevlig liten modell kallad Eldflugan, som togs fram för 5-6 år sedan av Höka-

klubbskonstellationen Johansson/Brorsson, som också sålde fina byggsatser till modellen. Modellen flög utmärkt och var också en toppenmodell för sjöflyg — med de flottörer, som Brorsson sålde och med minst en OS 15 i nosen.

Alltnog. Där stod jag med ett par vingar och inget mer. Men nu hade jag verkligen fått chansen! Nu skulle det konstrueras en ny kropp! Och jag kunde få den modell, som jag verkligen ville ha med lite personlig "stuns" här och där. Och egentligen var det ju ganska enkelt. Det var bara att behålla förhållandet vingyta/stabbyta och placera vinge och stabbe på samma avstånd som på den gamla Eldflugan, så borde väl den nya model-

I bakgrunden den modifierade Eldflugan och närmast kamerabärande the Shutterfly.

len flyga lika bra. Resonerade jag. Det är ju motor, vinge och stabbe, som flyger åt modellen. Kroppen är ju bara det, som håller ihop de flygande "bitarna" resonerade jag vidare. Därför borde det inte spela någon större roll hur kroppen såg ut. Den skulle ju då lika gärna kunna få vara utformad på "mitt" sätt.

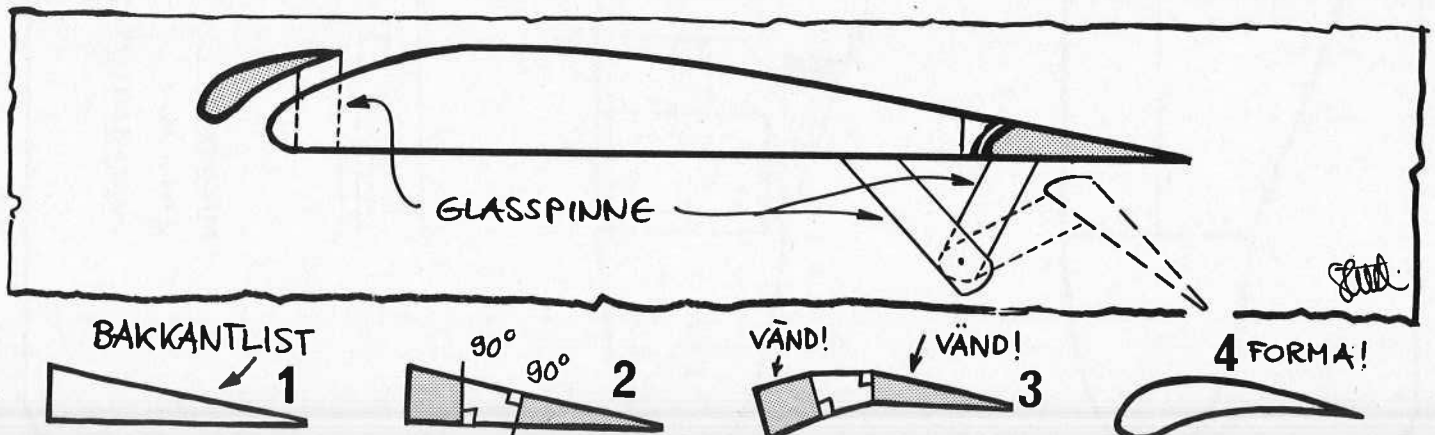
Det var inte mycket att fundera över. Fram med gamla Eldfluganritningen, från vilken jag kalkerade upp vingens och stabbens läge — samt också motoraxelns.

Med dom tre detaljerna inritade på min i övrigt tomma ritning kunde jag gå till verket. Nu skulle det skapas!

Min ideal-modell skulle likna någon av dom där små amerikanska observationsplanen från andra världskriget — men vara civilt. (Konstig tanke egentligen, men så var det). Det innebar, att den skulle ha en hög kabin, gärna med vingstöttor. Duralstål i stället för pianotråds (inga riktiga fpl har väl 10 cm pianotråd i ställen?), stjärtpartiet skulle också se lite fräsigt ut. Tyckte jag och började rita min nya kropp.

Jag ritade, men var hela tiden vaksam, att jag **inte** på något sätt ändrade grundförutsättningen: vinge/stabb-förhållandet måste vara oförändrat.

Och resultatet blev en — i mitt tycke — snygg modell, som hade de detaljer, som jag ville ha. Stabben gjorde jag med samma yta som originalens, men jag "lyfte" upp den på fenan. Anledningen till detta var främst att jag ville ha den fri från ev. vattensprut den dag jag beslöt sjöflyga med den. Att just den detaljen med den högt placerade stab-



ben fick modellen att se trevlig ut gjorde ju inte saken sämre.

Det var som vanligt en spännande provflygning, för jag visste ju inte om mina funderingar stämde med verkligheten. Men det gjorde dom och endast en liten ändring av vingens anfallsvinkel var nödvändig. Sedan flög den lugnt och fint. Självfallet hade jag mycket noga kollat att jag fick tyngdpunkten, där den skulle vara, dvs under vingens mittbalk. För där låg tyngdpunkten på original-Flugan också.

Det här gick ju så bra, att jag var beredd på nästa utvecklingsfas. Jag skulle bygga en Foto-Fluga. Och den skulle baseras på samma ving/stabbförhållande som original-Eldflugan. Men skulle bli lite extra här och där, för att göra det mer spännande.

Eftersom kroppen (dvs den, som bara håller ihop de flygande detaljerna) kan se ut nästan hur som helst, tog jag några djarva grepp här.

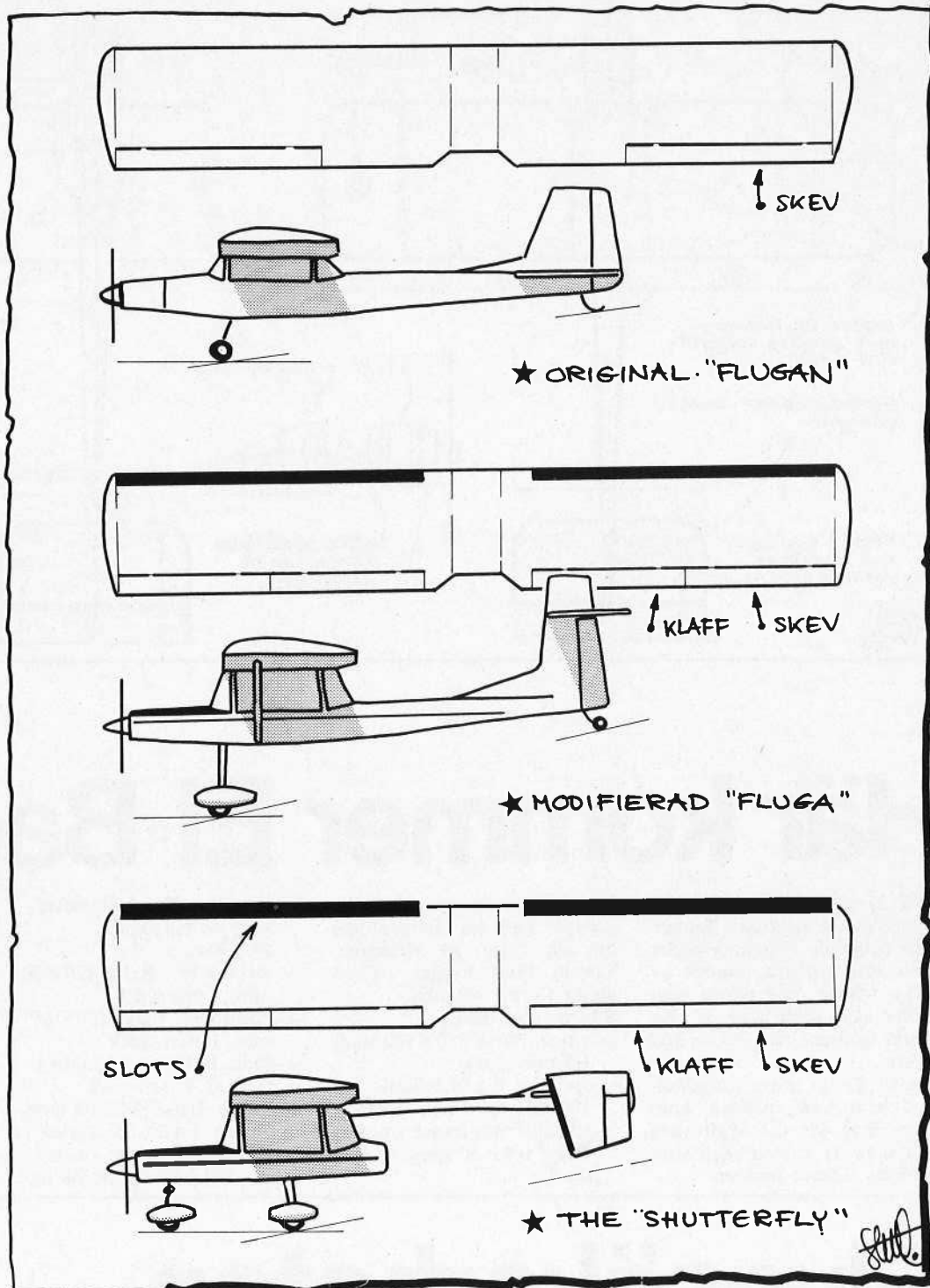
Kameran (en Ricoh halvformatare) skulle peka lite bakåt och vara skyddad mot bränslsprut och annat. Därmed fick det bli en mycket kort flygkropp. Men eftersom jag måste behålla förhållandet vinge/stabbe och avståndet mellan dem, så måste ju "förlänga" min kropp. Det fick bli ett alurör. Och i aktern på detta satte jag en stabbe med rätt yta samt två stjärtsidplan. För plötsligt tyckte jag det kom att likna ett annat amerikanskt WW II-plan. Och det hade dubbla fenor, hade jag för mig.

Det blev nu lite mer komplicerade stötståndsdragningar till höjd- och sidroder, men vad gjorde väl det? I nosen satte jag en OS 20 — lite mer multum behövdes kanske med ökad last.

Vingen — nu fick jag bygga en ny en från Eldflugans originalritning. Men nu hade jag kommit i fin form och beslöt "haka på" såväl flaps som slots. Och vingstötter.

Det var inga problem med flapsen. Original-Eldflugevingen hade en bred och bra bakkantlist, som det bara var att skära flapsen ur. Upphängningen av dem gjordes med hjälp av platta glasspinnar (som f ö är ett mycket bra byggmaterial) — se skissen.

Skevroderen fick bli lite mindre genom flapsens tillblivelse, men det bedömde jag kunde kompenseras antingen med större utslag eller koppling skev/sid-roder.



Slotsen var nästa grej, som skulle till. Och det löste sig också enkelt genom att jag utgick från en vanlig bakkantlist, som delades i tre långa remsor, som sedan limmades ihop igen med mittdelen upp- och nedvänd.

Vid monteringen av slotsen är det viktigt (har jag läst i en Pär L-artikel) att öppnings-slitsen är bredare än utgångs-slitsen. Då först får man rätt slotsverkan. Monteringen av slotsen gjordes också med glasspinnarna.

Sedan var det dags för stora provflygardagen även med den här Foto-Flugan, eller the

"Shutterfly", som den kom att heta.

Min "Shutterfly" fick i motsats till original-Flugan nosställ — nödvändigt för att skona de nedåtriktade sidroderen.

Även här blev det fråga om en liten justering av vingens anfallsvinkel. Jag justerade dessutom ner motoraxeln till ca 2° för att motverka alltför kraftig stigning vid gaspådrag. Och i övrigt gick det bra. Även med fotograferingen. Men det får bli en helt annan historia — framför allt eftersom jag inte hade det minsta tillstånd till det. Vilket man ska ha.

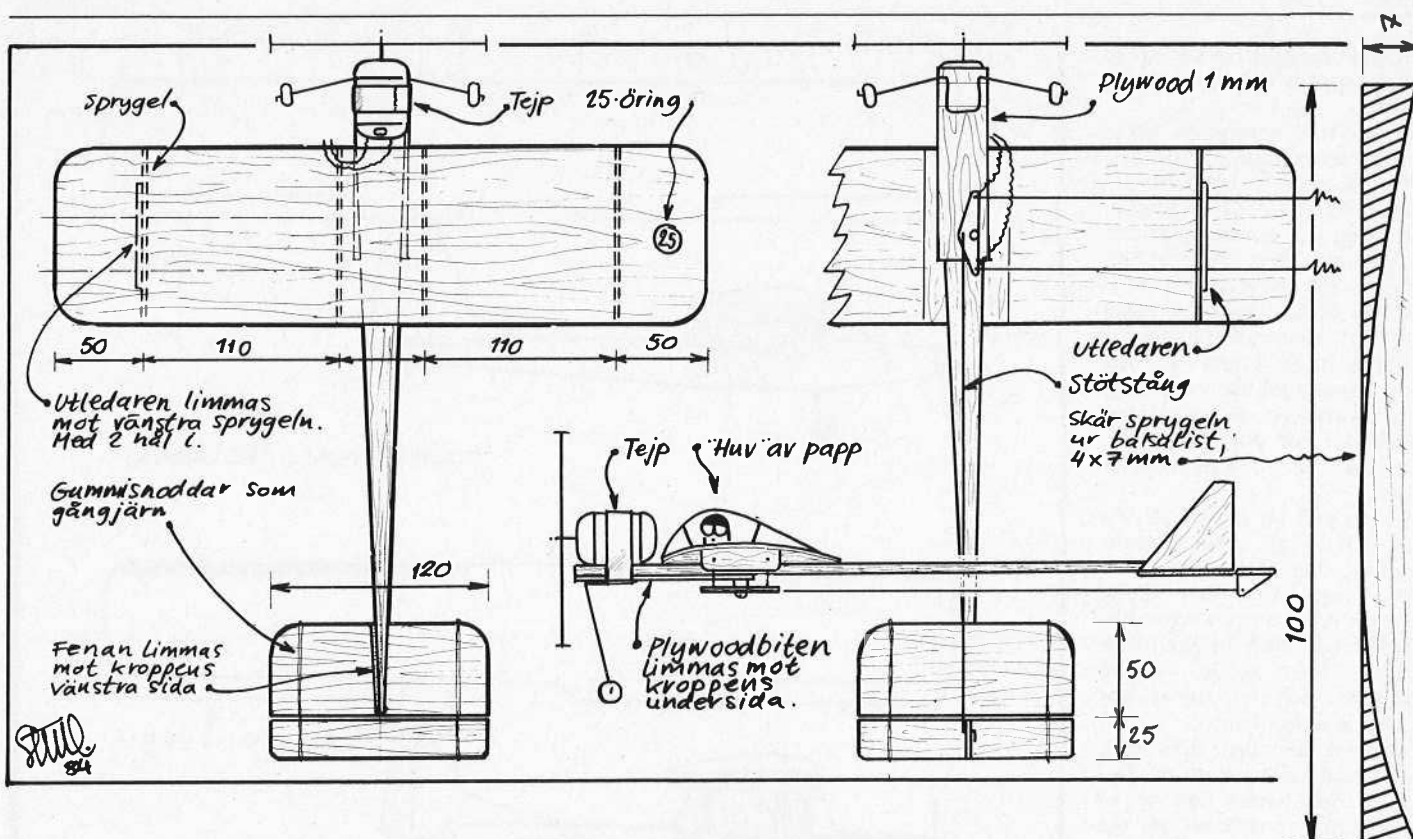
Avsikten med dom här rader-

na var alltså att dra igång lite söndagsflygeri. Dom kanske inte blev så spännande och gav så mycket, men jag ville bara försöka stimulera likasinnade att skriva till och chansa lite.

Har Du några gamla vingar liggande, gör en ny kropp och ha kul. Riskerna är små att Du skall misslyckas, bara Du tänker på några få saker. Och lägger tyngdpunkten, där den skall vara enligt originalritningen.

Kör hårt. Och kom med mera material till söndagsflygeriavdelningen.

S Tingwall
MFN-red och
söndagsflygare



Här kommer El-Baggen

Här kommer beskrivning av bygge av ett elektriskt linplan. Det följer de allmänna regler som stod i förra numret av Mfn. Motor med påsatt propeller och linor kan du beställa från mej för 30:— inkl porto. Planet är en sorts grundmodell som kan varieras, kom bara ihåg att det skall vara lätt och att vingen skall sitta alldeles bakom motorn.

Konstruktionen är enkel, så jag tror inte det blir problem om du tittar på ritningen. Vingen skall byggas på en platta för att bli plan. Bitarna som behövs är:
 — vinge. Balsa 380×100 mm, 1,5 mm tjock
 — spryglar 4 st ur balsalist 100×7 mm, 4 mm tjocka
 — balsabit mitt under vingen. Balsa 100×50 mm, 1,5 mm tjock

— utledare. Tunn plywood eller en bit papp, 50×30 mm
 — stabilisator. Balsa 120×50 mm, 1 mm tjock
 — höjdroder. Balsa 120×25 mm, 1 mm tjock
 — fena. Balsa 40×50 mm i trekant, 1 mm tjock
 — kropp. Balsa 300 mm lång, 33 mm bred i ena änden 5 i den andra, 5 mm tjock
 — plywood till kroppens un-

dersida, fram till 100×30 mm, 1 mm tjock
 — roderok och roderhorn av nylon eller ur 1 mm plywood
 — ett par lätta hjul
 — landställ och roderstötstång av 1 mm pianotråd. Vardera 25 cm lång
 — 2 gummisnoddar till höjdrodret som gångjärn.

Johan Bagge
011-13 36 47

Flygsäkerheten....

Ett flertal modellflygare — framför allt yngre — har kontaktat mig när det gäller flygsäkerhet samt även andra problem.

Jag tänkte därför börja besvara en del frågor efter hand i Modellflygnytt.

Vi skall då börja med radiodelen. Många är osäkra på hur det gamla fjärrstyrningsbandet 27 MHz kommer att fungera i fortsättningen.

Mindre nogräknade radioaffärer säljer ju bl a kristaller för PR-bruk på våra frekvenser. Jag vände mig därför till

Bertil Nipdahl (frekvenskommittén) som kan det mesta om frekvens och radiofrågor och han har gjort en utmärkt redogörelse som kanske kan rädda Dig från någon krasch.

En annan detalj som verkligen gäller flygsäkerhet är en del på marknaden förekommande kullinkar, det gäller framför allt den s k skålmodellen, den har alldeles för grunt hål för dragstångsändan, den senare är även på vissa märken för fingängad för gängning i plast, detta gäller framför allt billigare modeller.

Ska Du använda denna typ, se inte då på priset utan på kvaliteten, en lossnad dragstångsända på exempel höjdroder medför ju inga roliga konsekvenser. Personligen använder jag den s k trottellinken som jag uppfattar både starkare och säkrare, tänk bara på att Du inte drar den av kulan för många gånger, lossa då hellre skruven vid justeringar och glöm ej heller att låsa muttern med exempelvis snabblim. Du kan även sätta en säkerhetsbricka något större än kulan längst ut.

Jag skall i nästa nummer ta

upp problemet med bullerstörningar från flygfälten.

Jag skulle därför vara tacksam om klubbar som har problem eller har haft men som löst dem, kontakta mig på tel 044-560 82 eller brevledes under adress:

Göran Muftig
Pl 1621 Nymö
290 34 FJÄLKINGE

Med hälsningar
Göran Muftig
Flygsäkerhetskommittén





Material till "mitt"-sidorna insändes alltid direkt till SMFF:s exp, Box 10022, 60010 Norrköping.

FÖRBUNDEXPEDITIONEN

Expeditionen är stängd för semester 9-27 juli 1984.
OBS ändrat datum sedan MFN 2/84.

FÖRBUNDSMÖTE 1984

Förbundsmötet hölls på Hotell Skogshöjd i Södertälje. Som ordförande satt Gunnar Kalén, Norrköping med Lennarth Larsson som sekreterare.

Förbundsmötet beviljade, på revisorernas förslag, enhälligt ansvarsfrihet för styrelsen under 1983.

Mötet beslutade tillsätta en arbetsgrupp enl styrelsens förslag. Gruppen kom så småningom att få ett utökat mandat och skall utreda följande frågor:

- (SMFF 1) Utredning och förslag om reg avg, medl avg och MFN.
- (SMFF2) Utredning ang rikskonsulent.
- (SMFF 3) Förslag nr 1 avgifter (delvis)
- (SMFF 4) Förslag nr 2 PREK:s status och ansvar.
- (VLM 1) Förslag nr 1 Stadgeändr Förbundsmöte/Grenkonf vartannat år
- (VLM 2) Förslag nr 2 Stadgeändr Ändrade perioder för Förbundsmöte och Grenkonferenser.
- (VLM 3) Förslag nr 3 Distriktsbildning inom SMFF.
- (VLM 4) Förslag nr 4 Bidrag till distrikt.
- (VLM 5) Förslag nr 5 Budgetår och verksamhetsår inom SMFF.
- (VLM 7) Förslag nr 7 Medlemsvärning
- (VLM 8) Förslag nr 8 Registr avg och medlemsavg/MFN
- (Limh 1) Motion nr 1 Uppdelning i arbetsområden/sektioner.
- (Limh 2) Motion nr 2 Ledamot i resp grenstyrelse som handhar icke tävlingsmässig verksamhet.
- (Limh 3) Specifika krav på klubbar för erhållande av bidrag vid landslagsrepresentation.

Följande personer ingår i "grupp 9":

Bertil Nilsson, Sundsvall sammankall
Göran Kalderén, Danderyd
Peter Källoff, Boden
Elsy Larsson, Täby
Lars Larsson, Katrineholm
Bengt Lindgren, Södertälje
Bengt-Olof Samuelsson, Luleå
Ragnar Åhman, Norrköping
Kent Johansson, Herrljunga

Gruppen kommer att sända första remissen till klubbarna senast 840915.

Beslutades enligt styrelsens förslag till avgifter med ett undantag. För nya juniormedlemmar som betalar SMFF-avgift under sista kvartalet gäller avgiften även nästföljande år.

Beslutades införa månadsmeddelanden varannan månad, dvs ungefär de månader som Modellflygnytt ej kommer.

Beslutades att sista dag för inlämnande av förslag och motioner är 7:e januari.

Beslutades tillstyrka VLM:s förslag nr 9 enl förslagsställarens lydelse dvs "nuvarande resekostnadsutjämning för ombud till årsmötet ersättes med en total kostnadsfördelning av samtliga ombudskostnader".

Beslutades att även hålla nästa Förbundsmöte på Hotell Skogshöjd i Södertälje.

Det bör påpekas att konsekvenserna av båda ovanstående beslut blir att det kostar lika mycket för ett ombud från Södertälje som för ett från Malmö eller Luleå.

På valberedningens förslag beslutades enhälligt välja:

Bo Jansson, förbundsordf, omval 2 år
Birgitta Holm, kassör, omval 2 år
Bo Hallgren, utb ledare, nyval 2 år

Till valberedning valdes:

Johan Bagge, Norrköping sammankall
Carl-Göran Sundstedt, Uppsala
Karl-Anders Ericsson, Härnösand

STYRELSEMÖTE 840526

Statens Ungdomsråd, SUR, periodiserar utbetalning av medel för 84/85 med 20 % i juli, 40 % i oktober, 20 % i januari och april.
Detta innebär troligen problem med likviditeten kring årsskiftet.

För att göra ett förslag till långtidsplan och en konkret verksamhetsplan har tillsatts en grupp bestående av:

Bengt-Olof Samuelsson sammankall
Björn Lundin
Hanns Flyckt
Bo Hallgren.

Förslaget skall föreläggas på nästa styrelsemöte 841006-07.

Beslutades att den av förbundsmötet tillsatta "grupp 9" skall särredovisas och kostnaden belasta 1984.

Beslutades att grenens attesträtt utövas av grenchefen samt att samtliga ekonomiska transaktioner som berör grenen skall meddelas till grenens kassör.

Beslutades att ansöka om medel för att sprida information om alkohol och narkotika.

Beslutades ge ordföranden i PREK attesträtt.

Beslutades sälja förbundets förlagsmaterial m m i kiosken på Alleberg samt utse Hanns Flyckt till kontakman för anläggningen.

Beslutades att delta i Nordiska Konferensen 1984.

Beslutades att grencheferna uppmanar till att ta förbundets prestationsmärken.

Klubbarna påminnes om att alla modellflygande medlemmar skall vara registrerade i SMFF.

MÅNADSMEDELANDE

För år 1984 återstår 3 månadsmeddelanden att sända ut enligt förbundsmötesbeslut, vilket också innefattade möjligheten att prenumerera på dem. Styrelsen har beslutat att prenumerationsavgiften skall vara 50:- kr. För att erhålla alla tre utgåvorna bör avgiften vara inbetald senast 840805.



OLDTIMER-SM 1984/MO10/AKM MFS MALMÖ
1984-07-14-15 1300
Revinge Hed
Gummimotormod före 1943, 4 klasser
Segelmodeller före 1954, 2 klasser
Motormodeller före 1954, 1 klass
Gummimotormod G-int (Vintage-klass) före 1954

Mer information om detta avspända men spännande evenemang för den intresserade av:
Einar Håkansson, 046-292419
Lennart Hansson, 040-193790

Välkomna
AKM MFS



Meddelanden från Förbundet

Material till "mitt"-sidorna insändes alltid direkt till SMFF:s exp, Box 10022, 60010 Norrköping.

SM FL PYLON/M144/RKF KOMETEN
LOMMA
1984-07-21-22
INSTÄLLD p g a funktionärs-
brist.

F3B-TÄVLING/M130/RC-KLUBBEN
CLIPPERN, LANDSKRONA
1984-07-28 (07-29) 0900
OBS ändrat datum
Ålstorp
F3B FAI
50:- sen
30:- jun
Sista anm 21/7
Pg 865391-7, c/o John Knudsen,
Koppargården 25 A, 261 43
LANDSKRONA, 0418-22275
Vägbeskr: Kör av motorvägen E6 på
avfarten ca 1 mil söder om Lands-
krona. Kör mot Saxtorp. Följ RC-
skyltarna.

SÖLSTADSPOKALEN/S228/KARLSTADS MFK
1984-08-04-05 0900
OBS Nytt datum
Borgmästarholmen
Combat int, stunt
50:- sen
35:- jun
Sista anm 31/7
Pg 873662-1, Karlstads MFK, c/o Mats
Franke, Fagottgatan 49, 654 70
KARLSTAD, 054-135974

UNBYN CUP/BD123/BODENS MFK
1984-08-04-05 0900
Unbys flygplats, ev måste annan
plats utses
F3B-FAI
50:- sen
30:- jun
Sista anm 25/7
Pg 489197-4, Bodens MFK, c/o Lennart
Nilsson, Smaragdvägen 31, 961 46
BODEN, 0921-65107, 0660-32176

SM LINFLYG/U044/VÄSTERÅS FK MFS
1984-08-11-12 0900
OBS Nytt datum
Johannisberg flygplats, Västerås
Lördag: F2B, F2D
Söndag: F2A, F2C
50:- sen
35:- jun
Sista anm 3/8
Pg 131265-1, Västerås FK MFS
Johannisberg, Lundby, 725 91
VÄSTERÅS
Ove Andersson, 021-131742

F3B-TERMIK/M341/MFK VIKING,
LÖDDEKÖPINGE
1984-08-11 1000
Ålstorp
F3B-termik
20:- sen
15:- jun
Sista anm 8/8
MFK Viking, c/o Birger Liffner,
Opalvägen 12, 240 21 LÖDDEKÖPINGE,
046-709697
Vägbeskr: Kör av motorvägen E6 på
avfarten ca 1 mil söder Landskrona.
Kör mot Saxtorp, följ RC-skyltar.

SM F3A/P180/VÄRGÅRDA RFK
1984-08-11-12 0900
Vårgårda flygfält
F3A
100:-
Sista anm 5/8
Pg 845375-5, Vårgårda RFK, c/o L-Å
Björklund, P1 1061, 447 00 VÄRGÅRDA,
0322-21529

F3B-TÄVLING/P184/HERRLJUNGA MFK
1984-08-11-12 0830
Axevalla Hed
F3B sen o jun
60:- sen
30:- jun
Sista anm 4/8
Pg 4332876-4, Herrljunga MFK, c/o
Kent Johansson, Vetevägen 13, 520 30
LJUNG, 0513-50413

ÅDALSTÄVLINGEN F3B/VLM
1984-08-11-12
INSTÄLLD p g a arrangörsskap
för SM F3B-T

0024/AKMG FFT:S SENSOMMARTÄVLING
GÖTEBORG
1984-08-19 0900
F7 Sätenäs
F1A, F1A jun, F1A jun under 14 år,
F1B, F1C, A1 jun, HKG
45:- sen
25:- jun
Sista anm 8/8
Pg 526366-0, AKMG, c/o Lars-G
Olofsson, Box 8044, 421 08 VÄSTRA
FRÖLUNDA, 031-493055
F1A jun under 14 år samma regler som
F1A men med 120 sek max.

HAVGÅRD SCALE TROPHY/L132/RFK GRIPEN
KLIPPAN
1984-08-18-19 1000
Havgårds modellflygfält Klippan
UT F4C, Stand off skala,
populärskala, 1/4 skala
50:- per modell
Sista anm 10/8
Pg 231998-6, RFK Gripen, c/o Berne
Gunnarsson, Box 23, 260 51 EKEBY,
042-76709
Modellerna SKA vara provflugna innan
tävlingens början.
Campingmöjligheter finns på fältet.

OXELÖPOKALEN/D013/OXELÖUNDS MFK
1984-08-25-26 0900
Ramdalen, Oxelösund (reservplats
Skavsta F11)
Lördag: Combat+open, stunt+semi
Söndag: Speed open, Team+B Goodyear
50:-/klass sen
30:-/klass jun
Sista anm 17/8

Pg 230379-0, Oxelösunds MFK, c/o
Hans Fällgren, Ö Kyrkogatan 25,
611 00 NYRÖPING, 0155-15686
Arrangören ordnar billigt logi.

SM F3B-T/VLM
1984-08-25 (08-26) 0900
Kramfors flygplats
F3B-T
40:- sen
25:- jun
Sista anm 10/8
Pg 4303497-4, VLM, c/o Lars
Pekkala, Tjärnmyrvägen 42,
892 00 DOMSJÖ, 0660-52911
Mat o logi kan ordnas på
förfrågan

MODEL CRAFT CUP/MO08/MALMÖ
RADIOFLYGSÄLLSKAP
1984-08-25 (08-26) 0900
Samling Käseberga hamn
F3F
60:- sen
30:- jun
Sista anm 20/8
Pg 791446-8, Malmö RFS, Finlands-
gatan 20, 21432 MALMÖ
Ulf Mårtensson, 040-960273

SM F3E FAI, F3E NORDIC/B272/
VALLENTUNA MFK
1984-09-01 1000
Gullbrofältet väster om Vallentuna,
vid Väsbyvägen
F3E FAI, F3E Nordic
50:- per klass vid delt i båda
klasserna 75:- sammanlagt
Betalas på platsen
Sista anm 25/8
Vallentuna MFK, c/o Bo Gårdstad,
Norrgården 26, 186 00 VALLENTUNA,
0762-77757

GALAX OPEN/A006/MFK GALAX, HUDDINGE
1984-09-01-02 1000
Högdalens Bilprovning
Lördag: Speed-open, TR-B
Söndag: Team-racing, Good-Year
50:-/delt o klass sen
40:-/delt jun
Sista anm 29/8
Pg 229449-4, MFK Galax, c/o Kjell
Axtilius, Huldrestigen 9, 141 73
HUDDINGE, 08-7744915

E046/LINKÖPINGSESKADERNS F3A OCH
SPORT POP
1984-09-01-02 0900
Linköpingsesk flygfält vid Sjögestad
väster om Linköping.
F3A, Sport Pop
F3A 80:-
Sport Pop 50:-
Sista anm 20/8
Pg 660764-2, MFK Linköpingseskadern,
c/o Ingmar Svensson, Näckrosvägen
108, 590 54 STUREFORS, 013-52512

P071/GRÅBO MFK:S HÖSTTÄVLING
1984-09-01-02 0830
Backlanda Gråbo MFK:s flygfält
Stand off skala
Populärskala
75:- sen
50:- jun
Sista anm 20/8
Pg 578172-9, Gråbo MFK, c/o Hans
Eyssen, Gunnar Wennerbergs väg 6,
443 00 LERUM
Conny Tisell, 0302-42422
Kortklippt gräs.
Samkväm på lördag kväll
Logifrågan löser vi för Er.



Material till "mitt"-sidorna insändes alltid direkt till SMFF:s exp, Box 10022, 60010 Norrköping.

SM QUARTER MIDGET PYLON/H096/RFK
UTVANDRARNÄ
1984-09-01 0900
Kalmar flygplats fd F12
Quarter Midget pylon
60:-
Sista anm 28/8
RFK Utvandrarne, c/o Ingvar
Larsson, Östra vägen 30, 388 03
VASSMOLÖSA, 0480/32056, 85606

VÄNERSBORGSPOKALEN/P036/VÄNERSBORGS
MK
1984-09-08-09 0900
Brättelund
Lördag: Stunt int, semistunt
Sönda: Combat int, Combat open
35:-/klass sen
25:-/klass jun
Sista anm 3/9
Pg 34653-6, Vänersborgs MK, c/o
Ingemar Larsson Ö Lejdaregatan 8,
462 00 VÄNERSBORGS, 0521-11210

VÄSTGÖTAPOKALEN SPORT POP/R148/
TIDAHOLMS MFK
1984-09-08 (09-09) 0900
Stacklanda
Sport populär
75:-
Sista anm 3/9
Pg 718649-7, Tidaholms MFK, c/o
Anders Gustafsson, Dyckertsgatan 7,
522 00 TIDAHOLM
Benny Kjellgren, 0502-14559
Klubbvisa 2-mannalag
Camping vid fältet

SMF3F/M130/RC-KLUBBEN CLIPPERN
LANDSKRONA
1984-09-15 (09-16) 1000
Ven
F3F
50:- sen
30:- jun
Sista anm 8/9
Pg 865391-7, RC-klubben Clipperrn,
c/o John Knudsen, Koppargården 25 A,
26143 LANDSKRONA, 0418-22275
Båt avgår från Landskrona hamn 0900.

QUARTER MIDGET PYLON/N031/MFK
PEGASUS, FALKENBERG
1984-09-15 0900
Falklanda, Falkenberg
Quarter Midget pylon
60:-
Sista anm 8/9
Pg 4369418-1, MFK Pegasus, c/o
Hans-Olov Carlsson, Tallstigen 9,
311 00 FALKENBERG, 0346-16827

ÖREBRO CUPEN/T063/RFK IKAROS
1984-09-15 0900
Gustavsviksfältet Örebro
F3B sen o jun
50:- sen
25:- jun
Sista anm 3/9
Pg 886682-4
RFK Ikaros, c/o Mikael Olsson,
Mosåsvägen 110, 702 28 ÖREBRO,
019-240105

MO10/AKM HÖSTTÄVLING 1984
1984-09-23 0900
Revingehed
F1A, F1B, F1C sen o jun
Al jun, Bl, Cl
40:- sen för 1 klass, därefter 30:-
20:- jun per klass
Sista anm 10/9 (poststämpl)
Pg 434042-8, AKM, c/o Lennart
Hansson, Sigurdsgatan 15, 214 65
MALMÖ, 040-193790
Välkomna till glada Skåne !

SM FRIFLYG/E021/FK GAMEN NORRKÖPING
1984-09-29-30 1000 resp 0900
F13 Bråvalla
F1A, F1B, F1C jun o sen, lag F1-k1
Al jun o sen, Bl, Cl, 77 cm, FIG,
HKG, lag 1-klasser
60:- sen
35:- jun
70:- lag
Sista anm 17/9
Pg 143638-5, FK Gamen, c/o Gunnar
Kalén, Gärdstigen 3, Mogata,
614 00 SÖDERKÖPING
Bengt Blomberg, 011-133717
Inpassering Knivbergavägen

LINFLYG

Tävlingsutrustning

Hyreskostnaden för lingrenens täv-
lingsutrustning är 40:- fr o m 1984.

VM linflyg 84-09-17-22 Boston USA

Följande är uttagna att representera
Sverige och SMFF:

F2A
Göran Fällgren D103 Oxelösunds MFK
Ove Kjellberg B256 Solna MSK

F2B
Ove Andersson U044 Västerås FK MFS
Johans Rasmussen B272 Vallentuna
MFK

F2C
A Appring/S Hovmark B081 ÖSFK MFS
K Axtilius/B-O Samuelsson A006 Galax

F2D
Leif Göransson B273 Väsby MF
Håkan Östman B273 Väsby MF
Per Stjärnesund U044 Västerås FK MFS

Lagledare

Björn Lundin S228 Karlstads MFK
dessutom medföljer 8 supportere.

RADIOFLYG

Tävlingskalendern skala 1984
Ändring:
Nr 9 18-19.8 fel riktnummer på
kontaktmannen skall vara 042

VM skala F4C 84-07-02-08 Le Bourget Frankrike

Följande är uttagna att representera
Sverige och SMFF:

K-Å Elofsson R149 Tibro RC klubb
Sören Fredriksson P080 Trollhättan
Bengt Källström W078 Siljansbygden

Lagledare

Bengt Holmer B258 Waxholms MFK
dessutom medföljer 6 supportere.

FRIFLYG

Tävlingskalendern inomhus 1984

Tilllägg:
Nr 3 13.10 SM peanut 1984
D103 Oxelösunds MFK Hans Fällgren,
tel 0155-15686

V g notera i kalendern

Landslaget i frilflyg 1984

(efter UT 84-05-31-06-03)

F1A

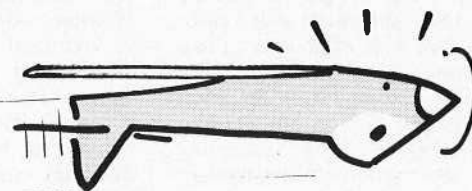
Bengt Wendel U284 Norbergs FK MFS
Per Findahl U284 Norbergs FK MFS
Anders Persson M010 AKM MFS Malmö

F1B

Bror Eimar B256 Solna MSK
Curt Högberg E140 Linköpings MFK
Leif Ericsson Y100 Härnösands MSK

F1C

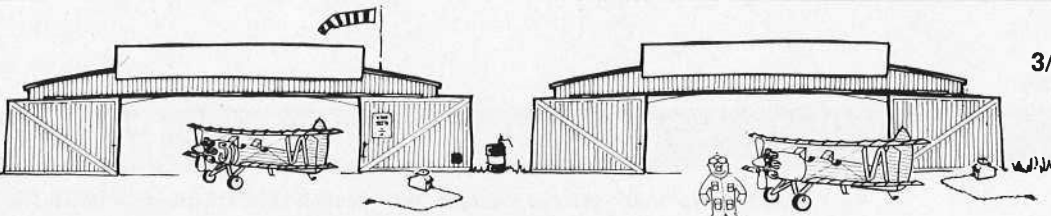
Ålve Hansson M102 MFK Fladdermusen
Hans Lindholm U044 Västerås FK MFS
Lars Åhman E021 FK Gamen Norrköping



REGLER FÖR F3A-PROGRAMMET

De, som är intresserade av
att ta del av det kompletta
F3A-programmet kan beställa
sitt exemplar från SMFF:s
expedition.

I det maskinskrivna häftet
finns också SPORT POPULÄR-
reglerna beskrivna.



Material, frågor m m i anslutning till SKALA-hörnet inåändes direkt till lackred radio Erik Strid (adress sid 3). I övrigt medverkar Kjell-Åke Elofsson och Bengt Holmer i regel- och tävlingsträgor, medan Berill Carlsson, Mikael Carlsson och Lars Holmbro bidrar med bygg- och tekniktips.



Årets Skala-VM i Paris

Skala-VM skall som de flesta redan vet avgöras på Le Bourget utanför Paris den 2—8/7. Fr o m i år kommer det att tävlas efter helt nya regler i F4C, och därför har uttagningsproceduren blivit något krångligare än normalt. Enligt gängse regler skall ju uttagningen baseras på föregående års tävlingsresultat och i princip vara klar efter sista giltiga tävling.

P g a att reglerna inte var giltiga -83 och vi har ett årsmötesbeslut på att "Uttagning till internationellt mästerskap skall hållas efter samma regler som mästerskapet ifråga" så är 83-års resultat inte direkt kvalificerande. I stället beslöts att de 3 bästa från vardera F4C och F4 Stand-off från 1983 skall mötas i en direkt avgörande uttagning våren -84. Med hänsyn till de tävlandes geografiska spridning kom vi fram till att Lidköping skulle vara en lämplig tävlingsplats. När sedan Lidköpings MFK ställde sig positiv till att hålla i de praktiska arrangemangen var det hela

snabbt avklarat.

Efter en något "rumphuggen" tävling där några av de vanligtvis främsta inte kunde ställa upp av olika anledningar, blev det klart att 1984-års landslag i F4C kommer att bestå av: Sören Fredriksson, Bengt Källström och K-Å Elofsson. Lagledare är Bengt Holmer. Sören kommer med en nybyggd Stearman PT-17, Bengt med en likaledes nybyggd "Stork". Kjell-Åke hade också för avsikt att ha en ny kärra (en av Ållebergs Mothar), men eftersom det hade blivit knappt med tiden föredrog han att göra vissa modifieringar på sin "gamla" Zlin. Hur de här kärorna kommer att stå sig i konkurrensen i den statiska bedömningen är svårt att säga, men i flygningen bör det gå ganska bra eftersom samtliga är väl inflygna på sina maskiner (numera går det inte att komma till VM med oflygna modeller).

I samband med VM kommer det även att tävlas i en öppen klass kallad "Gigant-Scale".

Reglerna för denna klass har varit mycket diffusa och har i stort sett ändrats med varje nytt meddelande som har kommit från Frankrike. De sista (senaste?) reglerna har en viktgräns på 10 kg och en begränsning av motoreffekten till 3 hp, den statiska bedömningen på 10 m och ett förenklat flygprogram jämfört med F4C.

För att så många som möjligt skulle få chansen att få färdigt modeller till en uttagning lades den så sent som möjligt och i samband med skalatävlingen i Linköping den 31/5. Eftersom intresset för stora modeller har ökat de senaste åren, räknade vi med ett mycket stort deltagande till denna tävling. Till vår stora förvåning hade endast en (1) anmälan kommit in. Det var Jan Stern, som därmed blir ensam svensk representant med en "Super-Cub".

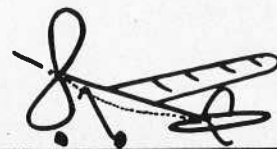
Vi hoppas få se så många svenska supportorer och åskådare som möjligt i Paris. Förutom att titta på tävlingarna, som för övrigt även omfattar

lin-skala, så finns ett mycket fint flygmuseum på Le Bourget där man måste anslå minst en hel dag. Om någon mot förmodan skulle vilja se något annat av Paris så är det bara att följa med "Pitepalten" Bo Häggqvist, som redan förra året följde pastor Janssons fotspår och utforskade det Parisiska nöjeslivet. Väl mött i Paris!

För AU-skala
Kjell-Åke Elofsson

Sveriges F4C-lag: fr v Sören Fredriksson, Bengt Källström, lagledare Bengt Holmer och Kjell-Åke Elofsson. Nertill Jan Stern, "stormodellare".





Hallå där killar och tjejer!

Det kommer ofta folk och frågar, så därför skall jag försöka red ut lite saker så du inte "råkar i klistret".

Klister ja, det har man till tapeter, men till modellplan har man **lim**. Det finns fem huvudtyper. Vi tar dom en efter en.

Vitlim eller trälim. Det använder jag för det mesta att limma trä mot trä om det inte är lackat. Det är billigt och starkt och torkar förvånadsvärt fort fast det bara är vatten som avdunstar. Tack vare det kan man också späda ut det med lite vatten om det är för tjockt till små plan. Inga farliga och starka ämnen som luktar.

Modellim. Den här typen av lim är löst i något ämne som avdunstar fortare än vatten och det är alltså mer snabbtorkande än vitlim.

En fördel är att det tar bättre på ytor som är lackade eftersom lacket löses upp av limmet. Modellbyggare som an-

vänder modellim brukar kännas igen på att de har "pan-sarfingrar" av lim.

Cyanoacrylatlim. Ett mycket märkligt lim som kommit fram på senare år. När man räknar torktiden i minuter för andra lim, får man räkna i sekunder för cyanoacrylat. Det säljs i småflaskor som är dyra, men eftersom man bara använder en droppe i taget blir det ganska drygt. Finns tunnt och lite tjockare.

Med det tunna håller man ihop bitarna först och en droppe på. Det tjockare, lim på först och sedan ihop. Cyanoacrylatlim kan vara riskabelt att använda och man måste passa sig noga att få i ögon eller fingrarna.

Jag vet t ex en som limmade fast en modellplanskropp på benen med sådant lim! Han satt och byggde i kortbyxor för det var sommarvarmt. Lade kroppen i knäet för att komma åt bättre. Kom för mycket lim ur flaskan. Lim-

met rann på undersidan och planet satt fast på låret. Bergfast. Det var bara att försiktigt skära med rakblad mellan balsan och skinnet.

Epoxilim. Består av två komponenter (delar) som blandas. De två ämnena reagerar kemiskt med varandra och ger ett mycket starkt lim. Kallas för härdning, och kan ta från 5 min upp till flera timmar beroende på sorten.

Epoxilim kan vara bra till vissa detaljer på planet som behöver extra starkt lim. Undvik att få det på händerna, för det kan vara allergiframkallande.

Kontaktlim. Stryks på båda delarna som skall limmas ihop. Sedan skall limmet faktiskt torka 1/2-1 timme vilket ju verkar konstigt. När man lägger ihop bitarna sitter det direkt, så det gäller att pricka rätt läge från början. Kontaktlim finns vattenlöst som används till cellplast, och vanligt kontaktlim till trä.

Till slut om lim. Det skall ligga **mellan** bitarna, inte vid sidan av skarven, och försök få skarven så smal som möjligt. Att använda limmet som spackel vid dålig passning ger ingen stark skarv. Slut om lim för denna gång.

RC-flyg frågar Kalkyl i Bollmora om. Närmare bestämt om jag tycker att ett nybörjarplan skall ha skevroder eller ej. Han tycker också att jag skriver för lite om RC. Har jag något emot det?

Nej, inte alls. Jag tycker det är enormt kul att spaka radioplan. Men den här spalten riktar sig i första hand till de yngsta läsarna som oftast inte har radioanläggning.

Fast ganska ofta kommer brev från killar som flyger RC fast de inte är så gamla, så jag tror vi tar upp det i en Hörna. Då skall jag ta upp Kalkyls fråga också.

Vi hörs.

Bagge

Byggsatser från SMFF

KNARREN

Gummimotormodell
Spännvidd 70 cm

Mycket bra och välflygande gummimotormodell för alla över 10 år. Byggsatsen innehåller ritning och byggbeskrivning samt alla delar färdiga för montering. Propeller, gummimotor och pappersklädsel medföljer men **ej** lim och lack.



Pris 49:—

FLUGAN
Pris 14:—

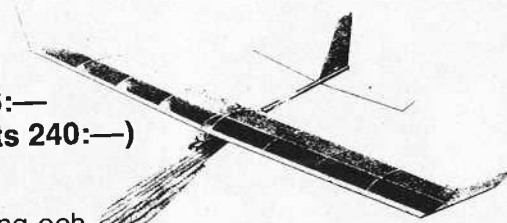


SPARVEN

Segelmodell i klass A:1
Spännvidd 60cm

Mycket lämplig modell för nybörjare över 7 år. Byggsatsen innehåller ritning och byggbeskrivning samt alla delar färdiga för montering. Pappersklädsel medföljer men **ej** lim och lack.

Pris 26:—
(10-sats 240:—)





Ållebergstävlingen -84

För trettonde året i rad arrangerades Ållebergstävlingen för segelplan på Axvalla hed. Alla tävlande från när och fjärran församlades 8.30 för en gemensam genomgång av dagen. Att intresset för denna tävling är stort är inte att ta miste på. Tävlingsdeltagare från bl a Finspång, Norrköping och Djursholm bevisar detta. Kl 9.00 skedde starten i den av Polman utlovade solen. Allt var frid och fröjd tills tävlingen drabbades av ett enstigt regn. De som stod i tur att starta i resp grupper såg inte allt för lyckliga ut. Tävlingen avbröts tillfälligt.

Efter 1:a omgången så delades ledningen av Lennart Johansson och Roland Carlsson som båda hade maxat. Tätt följda av Lindqvist och Svensson på 388 poäng. Sekretariatet blev helt plötsligt väldigt populärt, där delades nämligen plastpresenningar ut till behövande. Slutligen upphörde regnet och tävlingsledningen kallade till fortsatt verksamhet. Putstrasorna kom fram och allt fortsatte i lugnt tempo. Framåt eftermiddagen var de flesta ganska medtagna av allt springande fram och tillbaka.

När fjärde tävlingsomgången utlystes så var segern för Roland Carlsson, Tibro redan klar, men många hade chans till en framskjuten placering bl a Lennart Johansson, St Mellösa som flög upp sig från en åttonde till andra plats. En mycket bra insats gjorde junioren Clarence Carlsson, Blue Max som kom på 5:e plats. Årets modellflygveteraner Bo Nylund och Arne Nohlberg fick under stort jubel sina silvermedaljer för tio års deltagande av Thommy Hermansson.

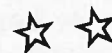
I samband med länsningen av

det digra prisbordet fick alla deltagare sin bronsmedalj som minne.

Till stor glädje kan vi konstatera att i ett stort antal olika modeller, hävdar sig dom nya 2 meterseglarna väl i Ållebergstävlingen.

Man kan utan överdrift säga att alla efter en arbetsam dag gick hem trötta och nöjda, men kan se fram mot nästa års tävling.

★ CG Folkesson
sekr MFK Blue Max



Arne Nohlberg, Skövde, och Bo Nylund, Lidköping, 10-åringar.



Clarence Carlsson, en lovande junior från Mfk Blue Max.



En mycket koncentrerad Roland Carlsson, som efter en lyckad landning var den, som hade segern klar.



Guld- och silvermedaljörerna i F1D 1984, fr v Lars Lindén, Mjk Nimbus, Kumla, Sven Pontan, Handens Mjk samt bäste junior, Peter Comet, Mjk Vingarna, Helsingborg.

och Flugan kom tävlandet i gång på allvar. Peter Comet, som nu även gett sig in i denna klass hade mycket fina modeller, men i sin strävan att nå ner till 1 g modellvikt, hade han givit avkall på hållfastheten i kroppsrören. Även Christian Edlund Nimbus hade fått ihop en F1D-maskin, men vinklar och styrgeometri stämde inte, varför planet inte orkade upp. Det blev i viss mån repris på fjolårstävlingen. Lasse Lindén lade sig i täten med dagens bästa tid 17.03 min, men Sven Pontan tog sig förbi med två jämna flygningar. Lasse hade sista flygningen kvar och ökade på nytt försprånget. Sven satsade med ännu mer momentall kraft i gummisnodden — tyvärr finns en gammal boxningsarmatur mitt i taket. Dit drog sig Svens plan och fastnade. Tävlings-tiden medgav ingen mer start för honom. På tredje plats liksom förra året hamnade S-O Lindén, vars plan var särskilt draget till lamporna.

Bengt Blomberg fick bra trim på det nya "Kålhu'vet". (Det var bara ett par lappar på den nya vingen!) Örjan hade tänkt komma med nya grejor, men de var ej färdiga, varför han flög med sin gamla 50 cm modell. Göran Åberg, Gamen hade dragit nitlotten om den enda ramen med film som han och Bengt B fick kvar efter ett missöde i byggkällaren. Göran fick köra med sin gamla modell och tyckte sig slagen på förhand.

Pea-nut

Förutom dessa mästerskaps-

Forts sid 22

Inomhus-SM

Två 3:e-delar av SM för inomhusflyg har hittills hållits. Den första deltävlingen gick i Norrköping, Mässhallen den 25 februari. Andra avdelningen, den för microfilmare flögs i Örebro Idrottshus 28 april.

25-öres

I Norrköping tävlades om mästerskap i "25-öres"-klassen. Det var fyra juniorer och åtta seniorer, som gjorde upp om dubbla uppsättningar medaljer. I juniorklassen var Peter Comet, Helsingborg totalt överlägsen, han hade t o m kunnat få medalj i seniorklassen om han varit med där.

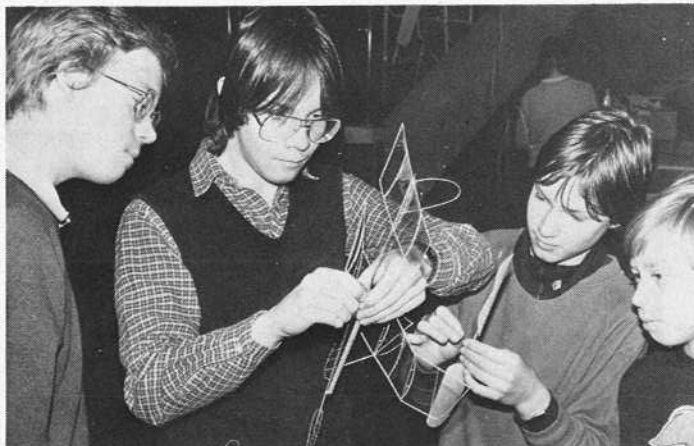
Seniorernas kamp blev lika spännande som förra året, då Sven Pontan vann med 5 sek marginal före Lasse Lindén. Båda kom nu med nya modeller och kampen blev lika spännande. De flyger med modeller, som alltmer liknar de större microfilmarna.

Klädseln är tunn mylar, överallt där några trådar kolfiber kan öka styrkan men minska vikten har sådana förstärkningar satts på. Propellrarna har nu nästan samma diameter som vingens spännvidd. Sven måste sätta sin mästartitel på spel efter knappt ett halvt år. Han vann åter, men

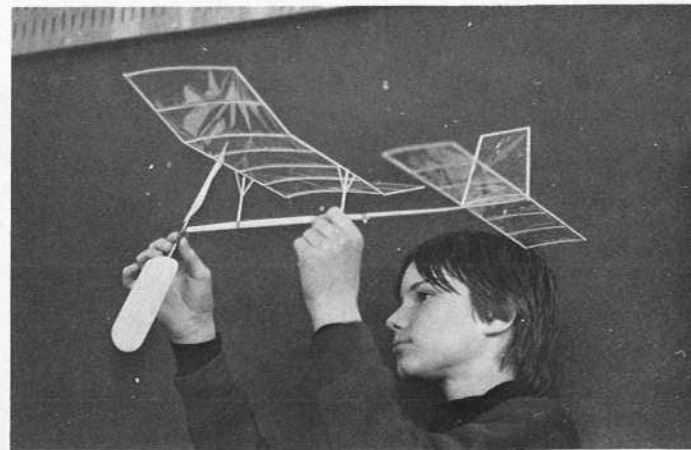
marginalen sjönk denna gång till 3 sek. Skillnaden mellan 1:a och 2:a plats är 0,33 %. Även trean och fyran flög med mylarklädda modeller. Prestandan ökar avsevärt med det lägre motståndet i det materialet.

Microfilm

Det hittills största antalet tävlande i denna specialgren kom till Örebro för mästerskaps-tävling. De första flygningarna blir i allmänhet lite trevande endast Lasse Lindén nådde över 10 min i någon av de två första omgångarna. Efter ett mellanspel med Pea-nut, HKG



Christian Edlund serverar, medan klubbkamraterna Johannes Enebog, Lars Tolkstam och Gustav Enebog ser på.



Byggsatsmodellen "Penny Plane" byggd av Lars Tolkstam, som här släpper den för en start.



En specialtidsskrift för inomhusflyg utges av Jörgen Korsgaard, Ahornweg 5, D-2397 Ellund-Handewitt, Väst-tyskland. Pris DM 12:50. Kan sändas på postanvisning.

Boronfibrer.
En wolframtråd som kemiskt behandlats, så att en 0,1 mm borontråd har samma styrka som en 0,5 pianotråd. Ytan är ojämn, så alla slags lim fastnar — men priset! Sänd 25:— dollars till Model Research Laboratories, Att: Curt Stevens, 25145 Lawton Ave., Mission Viejo, CA 92691, USA och du får en spole med 1000 fot tråd på en 15 cm spole.

Inomhustävling i Fredericia, Danmark. Jörgen Korsgaard vann F1D, 35-cm micro, EZB och HKG. "P-15" och Peanut gick till Hugo Ernst resp Erik Knudsen.

Inomhusglimtar utifrån

Inomhusmästerskap

tävlingar flögs också andra inomhusklasser.

I Norrköping var det fem juniorer och sex seniorer med sammanlagt 14 modeller.

Peter Comet tog dubbelseger med sina "Lacey". Även i seniorklassen vann en "Lacey", med Sven Pontan, som tävlande.

Örebrotävlingen samlade 22 modeller i de båda grupperna.

I juniorklassen var det fem "Lacey" i prislisans topp, segrade gjorde — förstås — Peter Comet. Lennart Lilienberg blev etta med sin "Isaac's Fury" i seniorklassen före två "Lacey". Vi kanske får lov att som i USA — inrätta en särskild "Lacey"-klass?

Nå, typvalet är ännu så stort att det inte behöver ske. Av de 22 modellerna var det 12

olika typer, som domaren Olle Emilsson hade att bedöma.

HKG och Flugan

De här småklasserna ger mycket flygning för en billig penning. Att årsmötet i år äntligen beslöt ta bort tävlingsavgiften för HKG, gör nog att den klassen återkommer lite oftare i programmen.

SOL

Nedan i v yngst och minst — men bäst i "Flugan"-junior. Henrik Tolkstam tar emot förstapriset av Olle Blomberg.

T h den pea-nut som blev sist i tävlingen, men som kanske drog största intresset till sig.

Det är Georg Törnkvists Ziggy Sport. Den fick höga skalapoäng, men behöver mer flygtrim.



PEANUT SM 1984 Inomhusskala

OXELÖSUND Lördag 13/10 09.00—18.00

Startavgifter:	Peanut	sen 50:—	jun 40:—
	25-öres	sen 40:—	jun 30:—

Postgiro 23 03 79-0, D-103, Oxelösunds MFK, c/o Hans Fällgren, Ö Kyrkogatan 25, 611 33 Norrköping. Tel 0155-156 56.

Sista anmälan 841005 — logi kan vid behov ordnas.

Tävlingarna går i Frösängs sporthall med en yta av 20×40 meter med 7 meters takhöjd.

Inomhus-nytt

Under hösten hölls ett par inomhustävlingar. Det var den årliga tävlingen i Jakobsberg, som Örjan Gahm håller i.

Det flögs 25-öres, 35-cm micro och pea-nut.

Tävlande kom från Djurs-holm, Handen, Jakobsberg, Norrköping och Kumla.

Sven Pontan vann 25-öres sen med samma modell som vann SM. Han vann också pea-nut med sin Lacey.

Christian Edlund från Nimbus, hade en bra dag. Han vann dubbelt i pea-nut, jun och kom tvåa i 25-öres jun efter Magnus Borg, Handen. 35-cm microfilm blev en omöjlig tillställning då fläktsystemet sattes igång för tidigt.

Vi provade en helt ny hall i november. Oxelösundsgrabarna med Sörmlands Modellflygförbund som uppbackare hyrde Solbackainstitutets tränings- och gymnastikhall. Det

visade sig vara en utomordentligt fin arena. Stor golvyta, ganska högt i tak, inga ribbstolar och alldeles lungt inne då fläktarna väl stängts av.

Det var mest Nimbus- och Gamenfolk som härjade i prislisans topp. Lars Lindén tog en säker ledning före sin fader, som knappt höll undan för Bengt Blomberg och Olle Blomberg.

En improviserad "Flugan-Cup"-tävling anordnades, sedan "Expert-klassen" avverkats.

Lennart Lilienberg, som stortrivs i Solbacka-hallen vann (som vanligt, vill man säga) pea-nut sen.

Bland juniorerna var Stefan Nilsson bäst i 25-öres, medan klubbkamraten från Nimbus, Christian Edlund vann pea-nut.

SOL





Majtävlingen 1984

Årets Majtävling i Uppsala blev en av de finaste som hållits. Särskilt gällde det F1A-klassen, där 12 seniorer och en junior Per Findahl flög fullt. Och i skiljeflygningarna nådde Nils-Olof Gustavsson, Axvalla, och finnen Kim Henriksson bägge över sju minuter och försökte på åtta med Gustavsson som slutlig segrare.

Vädret var naturligtvis så perfekt som det kan vara på Majtävlingen. Maxflygningar på flera hundra meters höjd fusade ibland ner bara 50–100 meter från startplatsen. Det var en tävling som uppvägde åtskilligt av blåst och elände vid andra tillfällen.

Och som vanligt också ett fint arrangemang av Uppsala flygklubb med duktiga funktionärer. Ibland rent av heroiska, eller vad sägs om den kvinnliga tidtagare, som knockades av en segelmodell med vass metallnos så illa att hon måste föras till sjukhus och få såret ihopsytt för att sedan komma igen och fortsätta att ta tid!

F1A-klassen var som sagt dominerande prestationsmässigt, men det gick att missa även där och då bar det raskt neråt.

Kanoner som Inge Sundstedt, Lasse Larsson och Gunnar Holm hittade rejäla sjunk.

Våra finska vänner bjöd som vanligt kvalificerat motstånd.

Två man i omflygningen i F1A med snudd på seger, och en ny triumf i F1C för trogne Sverige-gästen Yrjö Waltonen, efter omflygning med Gerald Bohman.

Däremot lyckades inte Kilpeläinen eller Tauria vinna F1B utan där blev det dubbelt norrländskt genom Leif Eriksson, ensam på 900 sek, och gamle kämpan Rolf Sundin.

En välförtjänt seger för Leffe, som blir säkrare och säkrare.

Dessutom klämde unge junioren Per Andersson från Skvadern till med 895 sek i junior-klassen med Per Green som tvåa, dubbelt Norrland även där.

Och ännu mer Norrland blev det genom östersundstrion Gösta Nilsson, Michael Borell och Johan Ekeroot, som i lagtävlingen lyckades vinna Majpokalen på maximala 2.700 sek, nästan som "hole-in-one" i golf.

Omflygningen i F1A blev magnifik med 6-minuters timrar som skulle räcka för sju. Det gällde att fusa från högsta möjliga höjd. Oturligast var Kjell Magnusson, som tog i marken på 6.59!

Ovan tidtagare i aktion. Ner till t v Yrjö Waltonen, Nordisk Mästare och Majtävlingsvinnare, F1C. T h UFK-juniörerna Johan Naeser och Anders Lindgren med sina A1:or.





HELSINGBORGS MODELLFLYGLUBB

Helsingborgs MFK Lägervecka! Den 7/7—14/7.

Nu har vi i Helsingborgs Modellflygklubb kommit så långt på vårt nya flygfält, att vi anser oss kunna hålla en bra lägervecka.

På fältet finns tillgång till el för husvagnar och övriga campare.

För barnen finnes lekplats.

På kvällarna samlas vi vid grillbrasan och har det trevligt.

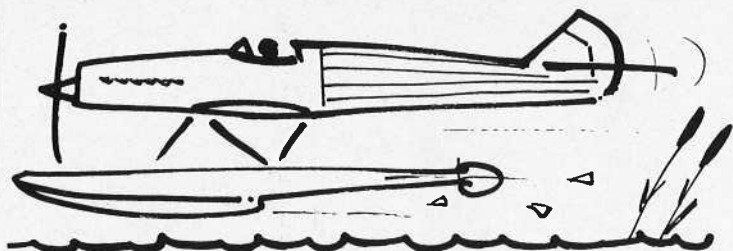
Vi har nära till bad.

För er som vill göra en dags-tur till Danmark, kommer ni över sundet på 30 min.

Under hela veckan kommer vi att hålla olika tävlingar, där alla kan delta.

Vi har även en cirkel för er som flyger linkontroll.

Vi ser fram emot en stor uppslutning, Ni är alla välkomna! Flygfältet ligger på Österleden 101 — se kartan.



Ovansiljans Modellklubb inbjuder till

Dalecarlia Schneider Cup Trophy Race

på SAXVIKEN i MORA den 11 augusti 1984, första start kl 10.30.

Tävlingen går i fyra klasser:

- Klass 1 — upp till 6,5 cc
- 2 — 6,6 till 10 cc
- 3 — över 10 cc
- 4 — skalaklass

Sista anmälningsdag 27 juli 1984.

Kontaktmän:

Olle Modin, tel 0250-131 98
Mats Norberg, tel 0250-127 31
Lars Gjervaldsaeter, tel 0250-176 06.

Välkommen till en trevlig sjöflygtävling i hjärtat av Dalararna!

Ovansiljans Modellklubb

CASTROL CUP i Norberg

Modell-aerobatic blir det i Norberg 25/8 (söndag reservdag) då Norbergs FK arrangerar CASTROL CUP för andra gången.

Tävlingen avgörs i 2 klasser, klass A för skalamodeller och klass B för vanliga modellflygplan. Fina priser är utlovade, och dessutom finns vandringspris uppsatta för klassgränarna.

Klass A är uppdelad i 2 moment, statisk bedömning och flygbedömning. Den statiska bedömningen ansluter till den vanliga populärskalabedömningen, vi bedömer alltså även färgsättningen, och den tävlande bör visa dokumentation bestående av treplansskiss + max 3 bilder.

Flygprogrammet utgörs av 7 valfria manövrar, samt start och landing. De 7 valfria manövrarna får den tävlande välja ut bland 26 manövrar som finns angivna på ett manöverblad. Dessa manövrar har koefficientsatts, för att stimulera piloterna till att välja svåra och ovanliga manövrar.

Detta hoppas vi skall ge en tävling där publik och funktionärer bjuds på rolig och omväxlande flygning.

Den statiska bedömningen ger max 50 p/domare och flygbedömningen kan ge max 200 p/domare, det är alltså flygningen som är viktigast.

Vi hoppas på stort intresse för den här klassen, där den tävlande får möjlighet att välja flygprogram efter sin egen och sin modells kapacitet.

Klass B är klassen för vanliga modellflygplan, här bedöms enbart flygningen och ett program bestående av start, looping, roll, hammerhead, kubansk åtta, ryggflygning samt landing skall flygas.

Här finns alltså en fin möjlighet att prova på att modellflygtävla, bl a för de många yngre modellflygare som inte ännu har gett sig på att bygga någon skalamodell.

Fullständiga regler och manöverblad kan erhållas från Stig Gröning, Harbo, 778 00 Norberg, tel 0223-212 06.

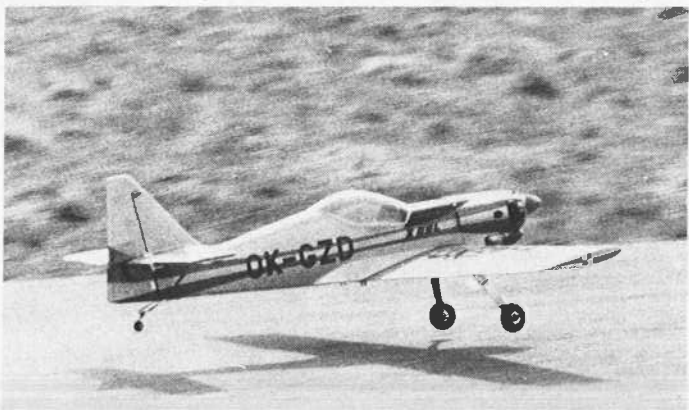
Föranmälan, senast 20/8 skall 35:— för en klass, eller 50:— för bägge ha satts in på postgiro 4 79 1805-7 Norbergs FK, mfs. Ange namn, adress, telefon, klubb och klass.

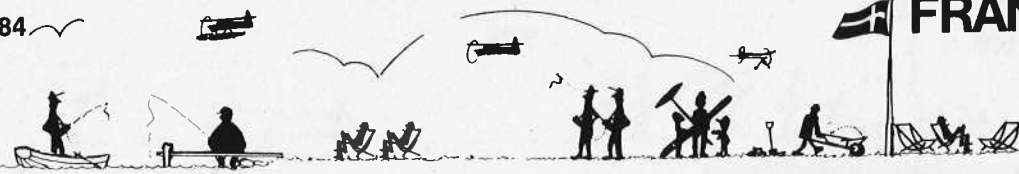
Vi hälsar alla intresserade välkomna.

Norbergs FK, mfs, KB



Frågan i Castrol Cup är om "the Champ" — Thomas Nyholm, Ludvika, skall bli mästare även i år. Kommer han att kunna hålla utmanarna, där bl a Bo Gustavsson, Västerås, märks. Kommer Bosse med sin Bücker att prova den legendariska Malungs-lomcevacen (bakvänd Mollbergare med skruv) och kommer modellen att "gå ur" ovanför marknivån. Svaren ges i Norberg 25 augusti.





Gästrike Meeting 11—12 aug 1984

DAX igen för vårt trevliga sensommarmeeting på Lemstanäs sportflygfält.

Boka in dessa dagar för att med familjen besöka oss och vårt trivsamma Lemstanäs.

Fint gräsfält, campingmöjligheter, lekplats för barnen, servering m m och så den stora Grillfesten på lördag kväll med allmän underhållning.

Under lördag e m gör vi uppehåll för bingo mellan kl 15.00—18.00 (då passar vi på att reparera våra modeller).

Söndag börjar vi med skojtävlingar (om intresse finnes). I övrigt flyger vi med allt, trivs, utbyter erfarenheter och har allmänt roligt.

Kommer Du med bil från Gävle, kör Riks 80 tills Du passerat Kungsgården, sväng sedan av mot Hammarby.

Kommer Du från Falun, åk ca 2 km bortom Storvik, sväng sedan av mot Hammarby, R/C-skyllat.

Kontaktmän:
Torbjörn Blomkvist
026-27 34 10

Kenneth Anderson
0290-403 09

Bo Svensson
0290-228 07

VÄLKOMNA!

VGF Modellflygsektionen

Angående tävlingsavgifter

I tävlingskalendern har vi i Mfk Viking, Löddeköpinge utlyst en termiktävling den 11 augusti, där vi angivit startavgiften: Seniorer kr 20:—, Juniorer kr 15:—. Detta är alltså inget feltryck, utan är helt korrekt.

Avgiften till SMFF för en nationell tävling, är så låg som kr 10:— för seniorer och kr 5:— för juniorer.

Vi har från klubbens sida endast lagt på kr 10:— per tävlande. Detta skall någorlunda täcka utgifter för plaketter med gravyr. Vi har naturligtvis inga stora "bucklor" eller andra dyra priser. Vi tycker det är viktigt att hålla startavgiften så låg som möjligt. I dag ligger den ju runt kr 50:—

(seniorer) för en termiktävling. Är man då flera inom en familj som tävlar, så blir det snabbt rätt dyrt att hålla igång en tävlingsäsong, och vi tycker definitivt inte att startavgiften skall behöva hindra någon från att ställa upp i en tävling. För övrigt tycker vi att klubbarna kan ta in pengar på allting annat, utom just på tävlingsverksamheten. Den skall uppmuntras i stället för att avgiftsbeläggas mer än nödvändigt. Åtminstone i dessa enkla termiktävlingar som fordrar ett minimum av funktionärer. Eller . . . ? ? ?

Birger Liffner
Mfk Viking
Löddeköpinge

UNGDOMENS MFK i Bjuv.

UNGDOMENS Mfk i Bjuv kan glädja sig åt en ovanligt tillmötesgående och förstående Fritidsnämnd. Bara Lennart Palm nämnde att han tänkte hjälpa Bjuvsungdomarna starta en egen Modellflygklubb — med en gång fick han löfte om en gratis lokal.

Den ligger centralt i Bjuv, mitt för järnvägsstationen, 60 m² i tre rum plus badrum.

Innan man hade flyttat in i lokalen fick man löfte av Fritidsintendenten att gratis disponera, den till första takbalken 6 meter fri flyghöjd, Idrottshallen på Brogårdaskolan i Bjuv. Inte en gång — nej, varje onsdag varje vecka hela sommarlovet, från 8 på morgonen till 5 på eftermiddagen! Obligatoriskt är rena inomhus-gummiskor.

Det bästa för alla inomhusflygare i hela Sverige är att de är hjärtligt välkomna och flyga med sina inomhusmodeller! Från det nya el-flyget, sedan hela programmet från "Flugan" till Peanut, 25-öres, mikrofilm-modeller, Easy-Bee och allt vad som innefattas med inomhusflyg!

Observera noga att det inte gäller tävling — endast att vi

skall ha lite trevligt, flyga, träffas och snacka lite om hur vi skall göra inomhusflygandet och framtida tävlandet ännu populärare. Har Du sedan med dig förslag på något nytt, regel-ändring, dela Sverige i någon form "tävlingszoner", eller annat — hjärtligt välkommen!

Lennart Palm vill ha det skrivet på skrivmaskin — alltså kommer även skrivmaskin och papper att finnas på plats.

Bjuv ligger ca 25 kilometer, vid väg 110, både E4 och E6 går intill, öster om Helsingborg!

Skolan heter Brogårdaskolan, extra lätt att hitta mitt i Bjuv! Tider: Varje onsdag mellan 8—17, första onsdagen 13 juni.

Var ligger Bjuv? Skicka Lennart Palm din adress + 1.90 i frimärke så kommer omgående en ovanligt bra karta över södra Sverige.

Lennart Palm ställer ett krav — ring och tala om din ankomst. Det skulle vara fruktansvärt att lova ett helt gäng el-linflygare samtidigt att det dyker upp några som vill flyga stora mikrofilmare!

Ett par saker glömde jag — ovanför 6-metersbalken finns

lite felpacerade balkar — men i gengäld har ena långsidan fina läktare för mekning.

Dessutom kommer mekbord finnas i direkt anslutning till Idrottshallen.

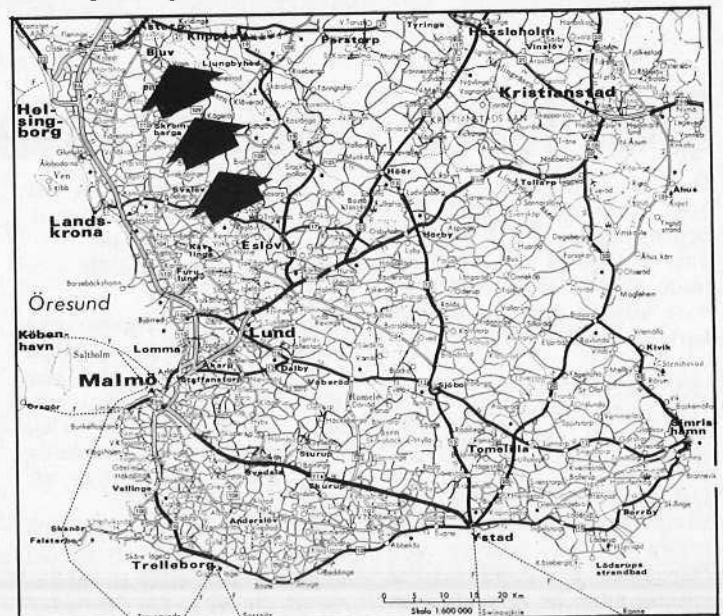
Tillgång till hopfällbart met-spö har Lennart Palm som vanligt med sig!

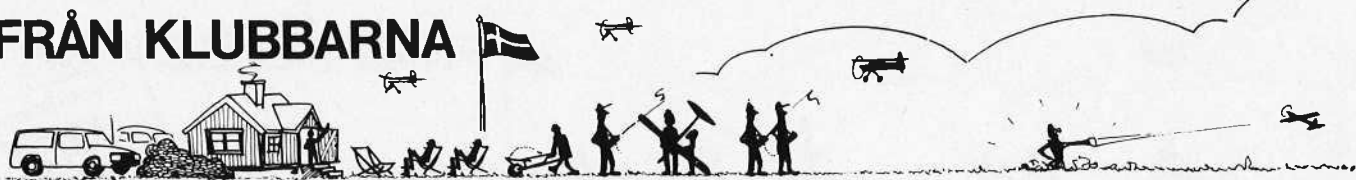
Till sist — har Du några frågor — ring gärna Palm. Säk-rast hemma varje dag — utom onsdagarna i sommar — mellan tidiga morgonen och sena

kvällen, på telefon 042-816 66. Eller försök på Klubbverkstaden, säkrast 9—12, 17—20, telefon 042-821 21.

Hjärtligt välkomna — tag gärna med ritningar på Peanut, 25-öres eller annat smått och gott. Vårt ritningsförråd kan bli bättre!

Hälsningar
UNGDOMENS Mfk
Lennart Palm





Flugan Cup i Töreboda

Den 3 mars kallade Lidköpings MFK till samling för Flugan Cup.

Tjugofyra flugandiggare samlades i Töreboda Idrottshall för att tävla om det stora vandringspriset.

En timme var avsatt för trimning av modellerna. Här och tvärs flög de små Flugorna i Idrottshallen, vänstervarv och högervarv, rakt upp i taket osv. Stilarna var olika men kämpandan var det inget fel på.

Lördagskvällen bjöd på många fina flygningar. Lag 1 som lämnade in sitt resultat först höll ställningarna in i det sista och spänningen var stor bland grabbarna. Men när sista laget äntligen flugit klart visade det sig att lag 1 tappat ledningen med några fuffiga poäng till lag % (Pontus Andersson, Stefan Nilsson, Johan och Erik Wallberg), som därmed också vann tävlingen. Segrarna fick diplom och plaketter, övriga diplom.

Herbert Hartmann



Ger härlig flygkänsla: MODELLFLYGI

Är du intresserad av flyg? Då bör du börja med modellflyg — en hobby som ger härlig flygkänsla och som är billig för nybörjaren. Du startar med en trevlig grannbandsdrivr. Flugan (bilder och beskrivning här nedanför) och bygger dig kanske så småningom en fin modell av ett sportflygplan med "trikig" motor.

GÅ MED I EN KLUBB — ELLER BILDA EN!

8 000 modellflygare är medlemmar i de 200 lokala klubbarna och därmed anslutna till Sveriges Modellflygförbundet SMFF. Drupt hälften av dem är män, 7 och 25 år.

Börjar du modellflyga, så ska du förstå gå med i en klubb. Flygare säger klubb inom meningsfullt avstånd — bilden är själv. Det räcker med att du får möta 10-15 intresserade, kanske skickar kompisar eller andra du känner på ordet, gärna också föräldrar och äldre.

Såta eller ring till SMFF. Box 10022, 600 10 Hornköping, SE 211-13 21 10, tel. 1-14 (vissa helger finns telefonsvarare). Inom ett par veckor kommer en instruktör till er till klubb och berättar om modellflyg, visar modeller och hjälper er att bilda en klubb.



Snart har du blivit lite mer erfaren. Du kan då bygga Flugan i boken. Den har bilder som du ser i de här sidorna — och tillgång till en flygplan — och tillgång till en flygplan.



Här avger en domare vid en startövning hur motorn på de olika modellerna låter rikliga sportplan. Motorn påplan i bakgrunden skvallrar om att den startar i den sista. På bilden i Stockholm stadplan — en för tillflygning av flygplanerna. 15 m hög, 30 m bred och 75 m höjd.

Modellflyg

Här i gymnasiet i Hälsingborg har 10 över skolvet. En av er som utövar flygare upp genomskär, släpper sin modell uppåt och försvinner till den av flygare barmen.

Tidsflyg

Ni behöver ett behållare. Kör 3 starter var och ligger ihop tiderna. Flyg i det över 10 sekunder räknas. Man kan alltså se bild 1:1 x 10 = 30 sek.

Text och bilder

Lennarth Larsson, förbundssekreterare i SMFF

Flugan heter en modell som är bra att börja med. Byggsättet kostar 15 kr. Inom klubbarna får du från SMFF kupa till Flugan för bara 115 kr. (Sått in pengar på SMFF:s presentationssida 51 eller 64 och skicka på långpost vad du vill ha.)



Bygghjälp är 30 x 30 cm färdiga av trälinor eller lameller, knäppningar (bäst med svart buntad cellulosulfil) och en modellkitt (vårdad) i olika färger. Du kan också bygga Flugan i boken. Den har bilder som du ser i de här sidorna — och tillgång till en flygplan — och tillgång till en flygplan.



Se här hur man Flugan konstrueras. Den har bilder som du ser i de här sidorna — och tillgång till en flygplan — och tillgång till en flygplan.

Det kom några rader...

Hej!
Som nyansluten modellflygare och medlem i SMFF vet man inte så mycket om hierarkin inom SMFF. En presentation vore inte så dumt — en som berättade om vem som är vem.
Det vore också roligt att få veta varför radioflyget är satt på undantag. Är det bara friflyg som räknas?
Det borde kanske göras mer väsen om att vi finns i massmedia på ett positivt sätt. Därigenom kan kommunernas fritidskontor få veta att även

vi är skattebetalare och att folk inte bara är intresserade av ishockey och fotboll.
Vilka produkter erbjuder SMFF?
Tyvärr är de flesta ungar inte intresserade av bygge så länge dom är under 15 år. Och vad finns inom radioflyget, som dom kan ha råd med? Och vad finns det för modeller inom linflyg och friflyg att köpa?
Vad gör Ni inom SMFF för att rekrytera? Och att en del lämnar SMFF efter en tid beror på att Ni är för "enögd"

och att man inte får tidningen i tid. Dessutom är den många gånger inte mer intressant än en fondbörslista för en som inte har någon aktie!
Kan Ni inte ha lite mer nyhetsbevakning och meddelat tips på ritningar på klubbkärnor som är lyckade.
Var får man tag i ritning till modellen på sid 21 i Mfn 2/84? Den som det står 97 på — och vad heter den?
Hur får man dispens för en kärna som väger mer än 6 kg.
Sven Blomkvist
Hedemora RFK



Västergötlands DM i friflyg

Årets DM kunde avhållas programenligt den 25 februari. Och platsen för övningen var en torvmosse på ca 800 tunnland i Gendalen.

Mulet, 2 m/sek och 5° kallt, som gav en fin skare — utmärkt att springa på.

33 klubbar hade inbjudits till ett DM, som inte körts sedan 1976.

Samling och genomgång för tävlingen hölls i Mfk Sländans klubblokal innan det var dags för förflyttning ut till mossen.

Man kunde räkna in 16 deltagare från 4 klubbar. En klubb tackade nej per brev, medan övriga inbjudna inte ens hörde av sig. Tråkigt!

Det finns skäl att uppmana andra klubbar runt om i Sverige, att sända ut många inbjudningar. Även om ingen i den inbjudna klubben har möjlighet att tävla, så sker det ofta att man sänder ut observatörer för att se och

lära. På det sättet kan man sprida intresse för andra grenar av modellflyg och i slutänden också utöka medlemsantalet.

Arrangörsklubben kunde med glädje notera, att Radioflygklubben i Trollhättan kom med några Cikada-flygare, som tyckte det skulle bli kul att flyga med en så enkel modell. En av trollhättan-flygarna var en modellflygare från 40—50-talet med förflutet i Vingarna, där bl a storheter-na Bananen och Blomgrenarna och Stark återfanns.

Tävlingen — med klasserna F1A seniorer och juniorer, F1B seniorer, A1 och 77 cm juniorer flöt fint. Maxtiden var satt till 120 sek för samtliga klasser. Tyvärr flög ingen fullt, kanske beroende på en lite lurig termik. En och annan modell kunde också flyga bort på grund av avsaknad fuse.

Martin Larsson, Mfk Sländan,



Två av Sländans juniorer, fr v Martin Larsson och Stefan Larsson hade för dagen fina flygningar som gav dem var sin DM-seger.

vann i en jämn A1 junior-klass bara 4 sek före Stefan Olsson.

Bästa sammanlagda tid hade Stefan Larsson, Mfk Sländan, som bara tappade 4 sek.

Bland de tävlande från fyra klubbar — Axvalla, Gråbo, Sländan och Trollhättan — återfanns en helt ny F1A-flygare. Det var K-Å Gustavsson, som visade att snurrekroksflygning går att lära sig

på rätt kort tid. Om man har en bra lärare, Björn Ehn, och en lätt flugen modell. Dom lär ha haft 2 linor i modellen vid de första flygningarna. Vad sägs om det?

Tävlingen avslutades i klubblokalen med förtäring och prisutdelning.

Nästa DM kommer att arrangeras av Gråbo Mfk.

Mfk Sländan
Lars Larsson

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.

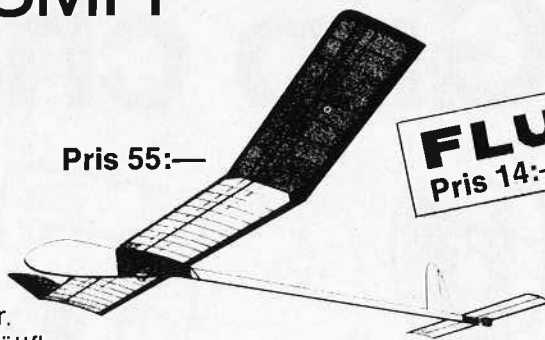
Cikada är lättbyggd och lättflugen.

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

Pappersklädsel medföljer men ej lim och lack.

Pris 55:—

FLUGAN
Pris 14:—



EMIL

Linkontrollmodell

Spännvidd 50 cm

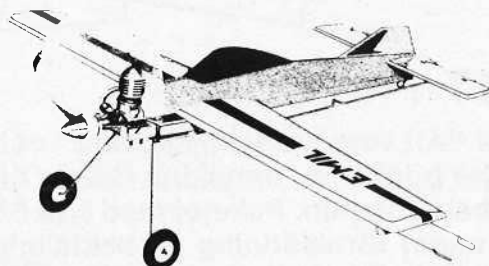
Lämplig motor 1,5 cc Pris 58:—

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

UT 1984

Innan tävlingen hopade problemlen sig. AKMGft fick inte låna Revingehed. Rinkaby gick bra, men det var fel helg för undertecknad, som höll i tävlingen. Semester var redan ordnad runt "flygarhelgen", så varje annan möjlighet togs vara på. Vid Arosträffen i Västerås togs problemet upp med Herbert Hartmann, som såg möjligheter att använda F7 Sätenas.

Det var det fält som klantiga friflygare från olika delar av Sverige såg till att AKMGft inte fick komma tillbaka till efter Sommarträffen 1979. Herbert lovade att höra av sig. Han gjorde så och allt verkade positivt, utom från ett håll. Dom som råkar illa ut 1979. Vilket var fullt förståeligt. AKMGft skickade i alla fall in en ansökan och fick den beviljad med vissa föreskrifter till. Dessa och lite till skrevs ner till varje deltagare, som klart fick för sig att AKMGft inte tänker acceptera att bli utkastade från F7 någon mer gång. Vad vi krävde? Jo, normalt folkvett av deltagarna. Mer behövs inte. Men Herbert fortsatte att jobba på. Bl a ordnade han förläggningmöjlighet inne på området.

37 telefonsamtal senare var allt klart för UT-84. Vädret i västsverige hade va-

rit omvända världen i ett par veckor före denna helg. Och det fortsatte. Dom sydvästliga vindar som SMHI lovade var nordostliga. Det regn som skulle komma kom på fel dagar och från fel håll. Trimdagen flöt fint med acceptabelt väder. Visst såg Väneren ut att ligga skrämmande nära, men det var en synvilla, då marken sluttar ner mot vattnet.

Fredag var F1B och F1C dagen. Och helt fel vindriktning. Där fältet var kortast. Gurra gjorde en testflygning för tävlingsledningen, som hade varit gränsfall till vattnet. Tävlingsledningen beslöt att skjuta på tävlingen för att vinden skulle fastna i en riktning. Det tog tid. Först efter lunchuppehållet och 5 timmar senare kom vi igång. Men då hade vinden mojnät och det var över 2 km till vattnet.

Det dröjde dock inte länge innan vattnet kom till modellflygarna. I form av regn. Som med olika intensitet höll i sig från andra till fjärde perioden. Det lättade i femte och höll upp i dom två sista, då vädret faktiskt var ganska behagligt.

I det värsta busvädret gjorde Curt Högberg 5 max i F1B. Och Bror Eimar missade 24 sek. Dessa två var i en klass för sig. I 6:e fusade Curt bort

3 sek. för att i sista missa rejält. Men det är inte lätt att helt plötsligt vara kall och vänta ut bra väder, när alla samlas runt omkring för att kolla. För Bror betydde en max i sista att vinsten bergades med 8 sek. 173 sek efter var 3:an Leif Eriksson, som i sin tur var 122 sek före Bengt-Olof Törnqvist.

I F1C hade Hans Lindholm skrotat 2 modeller på trimdagen. På typiskt Lindholmvis. Massor av avancerade poäng. Nu blev det "KRUT" med Rossi. Och den flög enormt fint. Det blev en plump i 3:e och 166 sek. Resten maxar. Alve Hansson var näste som flög enormt fint. En miss även där, 169 sek i 6:e. Men det blev vinst med 3 sek före Hasse. Dessa två var i div 1. I div 2 var Lasse Åhman 113 sek efter Hasse men 108 sek före Gurra Ågren.

Lördag och F1A. Och sydlig vind som omväxling i 2½ period. Sedan vred den mot ost och det betydde att några fick vada ut i Väneren och hämta modeller. Vädret i övrigt var enormt fint. Svag vind, varmt och HÄRLIGA termikblåsor. Men UT är inte Majtävlingen. Massflyoffer på UT blir det inte. Hittills inte ens en liten flyoff. Och tendensen står sig. Efter 3 perioder hade 8 man 3 max, Bengt Wendel,

Per Findahl, Anders Persson, Björn Ehn, Tomas Ekendahl, Inge Sundstedt, Gösta Nilsson Håkan Gruen.

Gösta och Håkan missade i 4:e och så var dom 6 kvar. I 5:e missade Inge och i 7:e Björn.

Det blev fly-off. Bara detta en liten sensation. Vädret hade nu blivit något sämre. Det hade mulnat på och vi väntade alla på att ovädret i form av åska skulle braka loss.

Termikaktiviteten var inte alls vad den varit förut och det verkade som om det blev lite chanskopplingar på det lilla som eventuellt kunde vara bra luft.

Bengt Wendel är kanske den bästa F1A flygaren vi har just nu. Han flyger säkert och med ett härligt självförtroende. Fly-offen var inget undantag. Och Bengt kunde bärga ännu en seger. 166 sek i fly-offen gav vinst.

Anders Persson kom 2:a. Säkert som alltid. Han hade nog ratat bättre väder i hopp om något riktigt bra som aldrig kom. 140 sek blev det.

Per Findahl är vår klart bäste junior. Och den ende junior som platsar i högsta elitserien av F1A flygare. Att han kom till fly-off var logiskt efter mycket läckert flygande hela dagen. Han gick först i fly-

offen och dom 97 sek han fick trodde nog alla skulle placera honom utanför laget. Inte då.

För Tomas Ekendahl fick bara ihop 85 sek. Även han gick länge och letade och hade nog släppt bättre luft tidigare i hopp om BLÅSAN.

Så var även detta UT över. Och vi inom AKMGft drog en lättadens suck. Allt flöt bra. Modellflygare visade sig kunna respektera föreskrifter och vi hoppas att detta betyder att F7 åter öppnas för oss. Det är lite löjligt att behöva ha Revingehed som "hemmaplan". AKMGft behöver F7. Ett tack till deltagarna för detta. Ett tack till Herbert Hartmann och hans Anne som stått ut med mitt ringande på även omöjliga tider. Och för det jobb som Herbert lagt ner.

Naturligtvis ett stort tack till F7 som gav oss en ny chans. Ett tack också till Nils Hobby som fixade tävlingsbränslet också ett tack till Clas Ohlson AB för hjälp med tävlingsmaterial.

Ellge

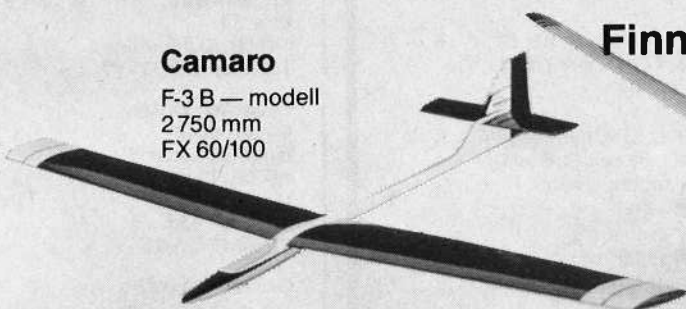
PS. Det blev inga bilder då fotoförbud rådde.

eismann-modeller! Berömda modeller!

Finns hos välsorterade hobbyhandlare

Camaro

F-3 B — modell
2750 mm
FX 60/100



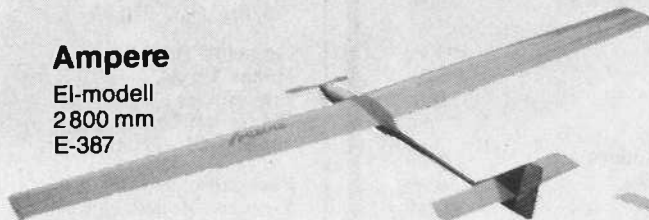
Gentron

F-3 B — tävlingsseglare
3100 mm
E-211 med kolfiber och klaffar



Ampere

E1-modell
2800 mm
E-387



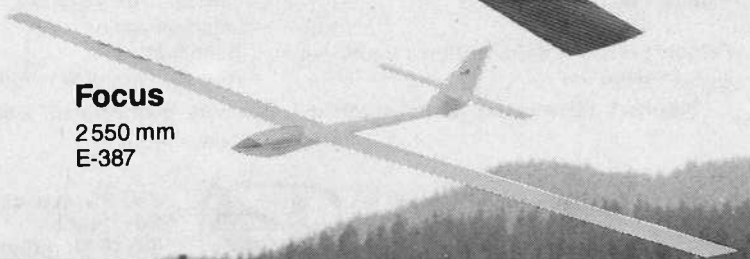
Vampir

Allround-segare
2200 mm
E-211



Focus

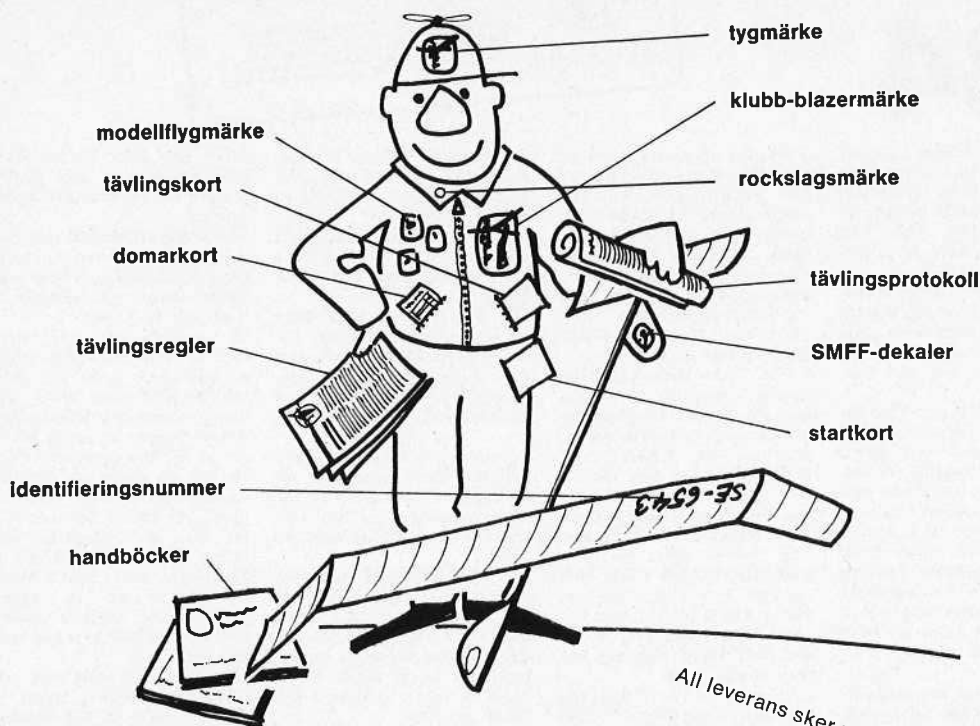
2550 mm
E-387



**PRO
HOBBY
TEXTRON AB**

önskar
en trevlig
och tyst
modellsäsong

Junkervägen 12A
S-183 40 Taby Sweden
0817560660



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
*) Tygmärke, broderat	20:—
Tygmärke, sys fast	5:—
Nyckelringar	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 12x12	3:50
2 st 7x7	3:50
8 st 3x3	3:50

Identifiering (1 sorts siffra på varje ark)

60 mm 8 st SE-	10:—
20 st siffror	10:—
30 mm 15 st SE-	10:—
35 st siffror	10:—
10 mm 60 st SE-	10:—
150 st siffror	10:—

Färger: svart, vitt och rött (stryk under det som önskas)

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

Tävlingsregler

Allmänna bestämmelser	3:—
Friflyg	6:—
Klasserna F1A, B, C, D, E, G, A1, B1, C1, motorseglare, 77 cm, HKG, FAI-35 cm, 25-öres, Peanut	6:—
Linflyg	6:—
Klasserna F2A, B, C, D, Minispeed, Speed-A, Speed-B, Speed-C, Semi-stunt, Good-Year racing, Team-racing B, Combat-open	6:—
Radioflyg	6:—
F3A och sport populär	6:—
F3B segel, höjdstart, populär A & B, F3F hang	6:—
F3D pylon, Quater Midget pylon	6:—
Helikopter, internationella & svenska & populär	6:—
Raketflyg	4:—
Elflyg	6:—
Skala	6:—

Handböcker

"Att vara modellflygledare"	6:50
"Modellflygets grunder"	15:—
"Modellflygning"	SLUT
Bokpaket (Handböckerna Vi modellflyger, 2 del)	20:—

*) Om beloppet betalas in i förväg på SMFF:s Förlags pg 73 31 38 - 2 deb. inget porto



SMFF:s expedition
Box 10022
600 10 Norrköping
Telefon 011-13 21 10
08.00—14.00

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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

Ordförande

Bo Jansson
Spånhusvägen 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 Källof
Grytvägen 37
961 42 Böden
Telefon 0921-513 77

Utbildningsledare

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

Grenchef Friflyg

Bo Modéer
Hökbursvägen 39
147 00 Tumba
Telefon
0753-377 45 bust
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

Flygsäker . . .

på "radiostörning". Jag vill kalla det ouppmärksamhet och bristande kontroll från pilotens sida.

En av de lömskaste fel man kan råka ut för är glappkontakt inuti ackceller. Detta kan ibland förekomma i helt nya celler.

Har man tur avslöjas dylika fel då man varvar upp motorn och gör markcheck före start. Glappkontakt i allmänhet ger upphov till ryckningar hos servo, fullkomliga "roderfladder" vid vissa motorvarvtal.

Jegelkärran ger inte denna möjlighet till upptäckt. Lär dig vad som händer med din anläggning då laddningen håller på att ta slut. Blir servona slöa som första indikering eller lägger mottagaren av direkt utan förvarning?

Vad händer när sändaren håller på att lägga av? Tappar Du neutrallaget på kanalerna eller hoppar kontrollerna över till annan styrkanal t ex höjd, till sida etc eller blir hela anläggningen helfnoskig utan förvarning.

Lär känna din anläggning så har Du kanske möjlighet att klara dig från svårare skador om oturen med kraftförlust skulle inträffa.

Se dock till att Du har ordentligt laddat då Du ger dig ut. Gamla ackar (3—10 år) kan ha mycket hög egenurladdning. På en vecka kan cellerna ha tappat halva sin laddning.

Håll koll på dina ackars kondition! Konditionskontroll av ackar går till så att man laddar ur ackarna med en kontrollerad ström och tar tiden till dess att spänningen över paketet är antalet celler \times 1 volt. Tillåt inte cellerna laddas ur under denna nivå då risk förekommer att någon cell tar skada genom polvändning. Urladdningsströmmen \times tiden ger kapaciteten, ex: urladdningsströmmen 400 mA tiden till 4 V på mottagaracken 48 min eller 0,8 tim ger $400 \times 0,8 = 320$ mAh. Var det ursprungligen en 450 mAh ack är då kapaciteten nu 320 mAh eller 71 %.

Det är inte bara ackarnas kapacitet som är avgörande för anläggningens funktion. Ackarnas inre motstånd har även viss betydelse. Speciellt vinterflygare bör vara uppmärksamma på detta.

En enkel koll på anläggningen i kyla kan tala om vilken marginal som finnes. Frys in anläggningen i frysboxen —18° till —22° under ett par timmar. Tag ut anläggningen och kolla dess funktion omedelbart innan det bildas för mycket kondensvatten på den.

Har den nya anläggningen tålt kyla och vid senare tillfälle vid köldprov visat tendens till felfunktion kan detta mycket väl bero på att ackarna har fått för högt inre motstånd. Är ackarna mer än 5 år gamla och störning uppstår i kyla bör man byta ut dem även om man bara flyger under varma årstider. Funktionsmarginalen håller på att ta slut.

Kabelnötning en annan flygsäkerhetsrisk

När vi gör våra installationer i våra kärror händer det alltför ofta att vi sliter tag i sladden i stället för kontakten då vi skall koppla isär anläggningen. Några av de många tunna koppartrådarna brister i sladden. Det här upprepas gång på gång och snart är avbrottet ett faktum. Jag hoppas bara att Du upptäcker avbrottet på backen innan kärran får ge sig iväg. Felen uppträder som små störningar i funktionen till en början beroende på att alla trådar inte gått av på samma ställe, de ligger inuti sladdens isolering och ger kontakt mellan varandra. Vid en påkänning under flygning, tex acksladden sträcker vid en snabb manöver kan det hända att avbrott uppstår kortvarigt, kontakten återkommer och Du svär ve och förbannelse över yttre radiostörning.

Det här felet kan ligga kvar under lång tid till dess att avbrottet blir permanent. Då ger Du dig katten på att avbrottet skedde vid haveriet. Var försiktig med kablar och kontakter, kolla mot eventuella förslitningar.

■ ■
(Fortsättning i nästa nummer)

Norrköping

KNEIPPBODEN

Modellflyg för nybörjare och experter

RC, friflyg, lina, material och tillbehör

Paket för kursverksamhet

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

HB Bagge & Erqvist

Lokegatan 24
602 36 Norrköping

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

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: Multiplex, Sanwa, Simprop. Modelljärnväg: Märklin, Lima, Minित्रix och Liliput. Tillbehör från Heljan. Plastmodeller: Airfix, Revell, Tamiya, A.M.T.

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

Välsveriges 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



01715
L023

ANDERSSON EVERT
BOKVÄGEN 22
29500 BROMÖLLA

POSTTIDNING



1984
3

Annonsera i
modellflygnytt!

SMFF:s Modellflygläger 84
Flugebyn, Karlsborg



21-27 juli

Vi kampar — tält eller husvagn — och kommer att flyga, tävla (mest på sko!) och lära oss om andra flyggrenar. Framför allt ska vi ha det trevligt med hela familjen — vi ordnar utflykter, kanalturer, vildmarksturer, fläsk och bad, gemensamma aftnar och mycket mer.