

# modellflyg nytt



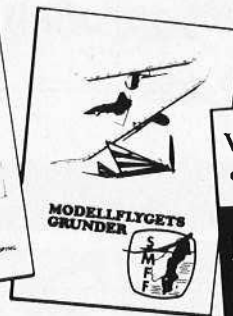
- Så blev en Volta till • Flyg inne i Bjuv!
- Gunnar Ågren — en friflygprofil II
- Mera från Skala-VM i Paris



- Bagges Hörna • Compact & Drasut/friflyg
- Linflygbränslen • Från klubbarna
- Gummisnodderier • Hangflygarnas Grand Prix

1984  
5

# Grip chansen!



## BOKPAKET FRÅN SMFF!

I paketet ingår "Att vara modellflygglädare" och "Modellflygets grunder" samt två mindre böcker av framlidne Göran Alseby — egentligen avsedda för fritt valt arbete i skolan. Paketet med fyra böcker kostar bara 20:— inklusive porto under förutsättning att beställningen sker via direkt inbetalningskort av valfritt antal paket på SMFF:s förlags postgirokonto 7331 38-2 och med adress SMFF Förlag.

**OPS**

**30 MAX**  
för **STORA**  
FLYGPLAN

**DELORTOFÖRG.**  
med **MEMBRANPUMP**  
2,45 HP • 5.500 RPM • 1700 GRAM  
REK. PROP: 22x8 • 20x10 • 20x12

Generälagent:  
Besöksadress:  
**ÅGATAN 10**

**CARROCAR**  
Hobby

**BOX 124 • 581 11 LINKÖPING • 013-1049 29**

## HOBBYKATALOG 84-85

**NY**  
**250**  
**SIDOR**

Scandinaviens största  
sortiment. Över 3000 art.  
Endast postorder.

MODELLFLYG - BÅTAR -  
BILAR - RADIOSTYRNINGAR - MOTORER  
PANSARVAGNAR - FARTYG - PLASTMOD.



JAG SKICKAR 30:— I FRIM./SEDLAR.  
SÄND KATALOGEN DIREKT I MIN BREVLÅDA.

Namn .....

Adress .....

Nr./ort .....

**NORWEGIAN MODELLERS AB**

BOX 145, 45700 TANUMSHEDA  
TLF. 00947-33 16140 - 33 14 574

**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  
Bankesta Gård  
153 00 Järna  
Telefon 0755-714 49

**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



*Skalakommittén  
Västerås den 17  
Vi vill gärna att D  
att vi vet hur myc  
Frågor Du vill ta  
12 november. Jc  
mötet.  
Väl mött/Skalacr.*



## Innehåll nummer 5 1984

Så blev en Volta till	4
Gunnar Ågren — en friflygprofil II	6
Mera från Skala-VM i Paris	8
Bagges Hörna	13
Linflygbränslen	14
Gummisnodderier	16
Compact & Drasut/friflyg	20
Från klubbarna	22
SMFF-nytt	28

Omslagets båda sidor visar fina bilder från aktiviteten hos Vingarna i Umeå. Meetings, lokala aktiviteter med banker och andra inrättningar, sponsrade klubbkärror mm hör till ordningen hos den här klubben, som har mycket att lära andra.

Foto båda bilderna: Hans-Olov Lundkvist.

**Nästa MODELLFLYGNytt utkommer vecka 49-50**

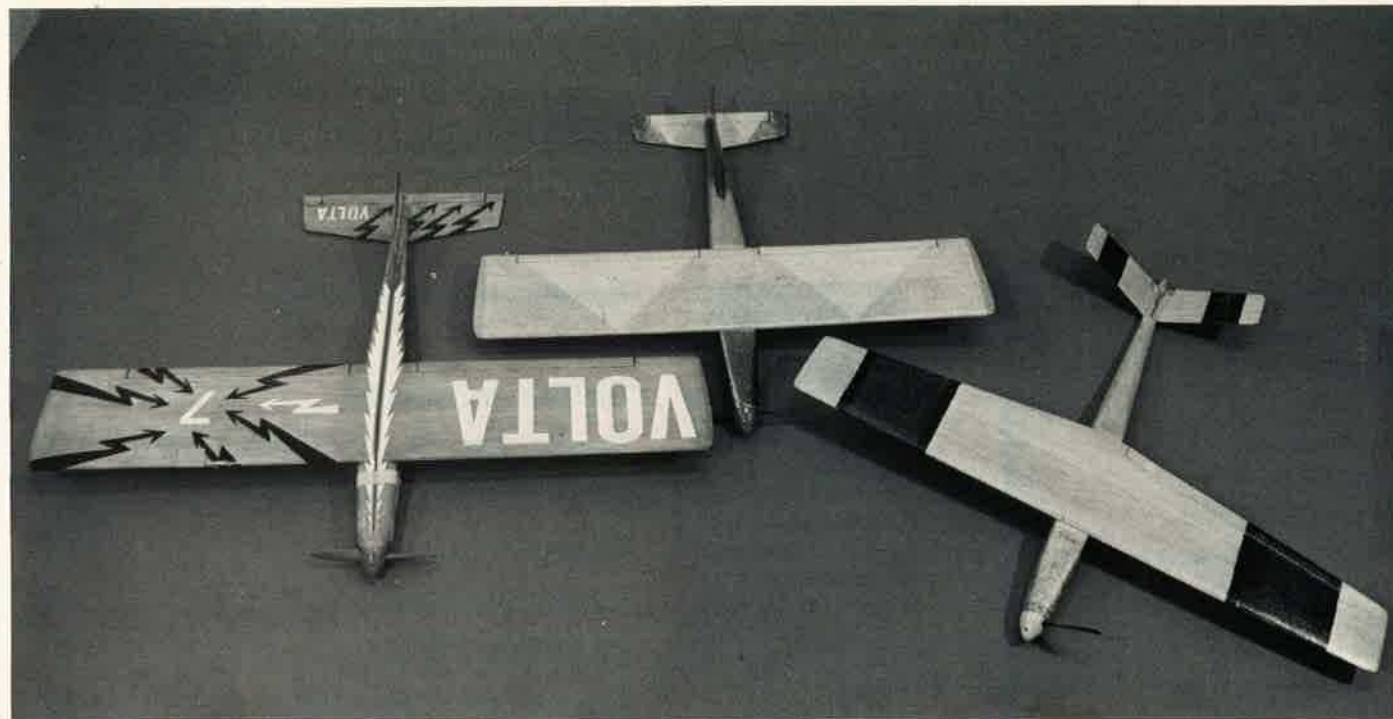


*Sanningens ögonblick närmar sig*

*Som bekant tillsattes vid förbundsmötet i april en arbetsgrupp som allmänt kom att kallas de nios gäng efter antalet ingående ledarmöter. Gruppen fick i uppdrag att se över en rad frågor som alla är väsentliga för SMFF:s framtid. I direktiven ingick bl. a att klubbarna som remissorgan skulle tillställas resultatet av gruppens arbete.*

*Styrelsen konstaterar att arbetsgruppen trots knappt om tid presterat ett mycket gediget material. Gruppen ska ha en eloge för ett fint arbete.*

*Nu är det klubbarnas sak att göra sitt. För att arbetsgruppen ska få stöd i sitt fortsatta arbete så att den kan lägga väl underbyggda förslag till kommande förbundsmöte fordras att klubbarna också svarar på den utsända remissen. Det kan inte nog understrykas vikten av detta. Så fatta pennan och låt just din klubbs synpunkter komma att bli avgörande för SMFF.*



# Så föddes VOLTA!

Elflyget utvecklas utomlands med rasande fart och största ökningen tycks finnas i de grupper som föredrar att flyga med endast 7 celler.

I USA flyger man praktiskt taget alla klasser med begränsningen 7 celler: skala, pylon, konstflyg, racing och lina – ännu så länge endast speed. På kontinenten flygs numer förutom pylon racing även konstflyg och "glider" med 7 celler.

Dock finns i Tyskland FA1/ stora klassen med upp till 32 celler i serie och flygvikter upp till 5 kg kvar som en mycket populär kalss. Vari ligger då den stora skillnaden. Ja, förutom det faktum, att många celler kostar mycket pengar, så blir även laddningen och lassutrustningen dyr och mer komplicerad att förstå sig på.

Med endast 7 celler i serie kan laddningen enkelt göras från ett bilbatteri på 12 volt och med en glödlampa i serie. Glödlampan begränsar laddströmmen samtidigt som den lyser medan strömmen flyter igenom – därigenom har man också fått ett hjälpmedel att inte glömma bort den pågående laddningen. 7 celler ger en begränsad tillgång på energi, vilket ökar det sportsliga värdet

vid tävling. Dels har alla råd att vara med, dels får grejorna mindre betydelse än kunnandet. De motorer och regulatorer som används vid 7 cellsflygning kan inte bli hur stora och dyra som helst – det finns en inbyggd spärr mot kostnader och krångel med begränsningen med denna klass.

Med 7 celler går det att flyga med en så billig motor som Mabuchi 550S (pris ca 100:-) och med 7 celler till en kostnad av 225:-. Med en enkel mikrobrytare monterad på ett servo, några störningsskydd och ett propellernav så har man allt man behöver i motorpaketet.

Träknaderna för att bygga t ex Volta är ungefär 75:- billigare än så kan det knappast bli.

Vid flygningen med elektriska flygplan gäller som en grundregel vid användandet av direktdrivna propellrar att ju mindre luftmotståndet är för flygplanet, desto längre och fortare flyger maskinen.

Att ta reda på hur fort det går att flyga blir således ett mått på hur länge det går att flyga, då annan motor eller propellerkombination används på samma flygplan. Detta gäller inom vissa gränser. Volta i standard-

utförande med Mabuchi 550S och 7 x 6-propeller flyger med max 90 km/tim. Den kan då med nedtrottlad motor och 7 x 5 propeller flyga cirka 11 minuter, men naturligtvis mycket långsammare.

Samma flygplan flyger med samma propeller men med en "Turbo prop"-motor 137 km/tim och fullständigt aerobic. Samma flygplan flyger med samma motor och 7 x 4 propeller och någon nedtrottlad cirka 9 minuter. Dvs luftmotståndet ökar med farten och för den som vill flyga verkligt länge borde ett nedväxlat system i ett långsamt segelflygplan vara den bästa. Men här kommer så nästa spärr, som gör problematiken så intressant.

Om vi tar ett större flygplan, en växel osv ja, då blir hela arrangemanget tyngre. Eftersom 60% av energien åtgår till att lyfta flygplanet så kommer nu viktökningen att betyda väldigt mycket. Vi har ju fortfarande samma energimängd till förfogande, 7 cells-flygningen är verkligt intressant för den som vill tänka till. Att lyckas med bara 7 celler är svårare än att lyckas med t ex 14 celler. Att lyckas med 28 celler är betyd-

ligt enklare, men också mycket dyrare.

Med 7 celler och en modifierad version av VOLTA (samma vingprofil) med V-stabbe lyckades jag i somras flyga 154,37 km/tim. Det innebär att energin i 7 celler är mer än tillräcklig.

## Utvecklingen

När jag för några år sedan började intressera mig för 7-cellsflygning efter att först ha byggt några olika typer av gliders försedda med Graupners 10-cells system – eller med Keller-motorer för 20-talet celler – insåg jag efter otaliga misslyckanden glädjen med att kunna flyga med enbart 7 celler och direktdrift. De grejorna fungerade och höll!

Graupner-systemet för 10 celler visade sig inte tåla laddningar utan att propelleraxeln krökte. Växellåds-kuggarna gick av på löpande band och på den tiden fanns inga reservdelar att tillgå i Sverige. Hur det är idag vet jag inte. De stora gliderna med Samarium Cobolt-motorer föll ibland från hög höjd som stenar till marken. Av oförklarliga skäl stördes mottagaren ut med totalkvaddar

Stora bilden: t.v. standard-Volta, Racing Volta och Super Volta, som svarade för rekordflygningen. T.h. visas hur den steglösa regulatören ansluts till motor och batterier. Nertill visas hur enkelt laddaren byggs upp – uttag för snabb och långsam laddning.

som följd. Idag finns dock reglage med optokopplare varför detta problem är löst. Men fortfarande gäller, att reglage för många celler är betydligt dyrare än de, som är avsedda för ett mindre antal celler.

När jag så startade upp med 7-cellsflygningen så visade det sig att det praktiskt tagit inte fanns några grejor tillgängliga i Sverige – som dög. Och som under inga förhållanden kunde konkurrera med de bästa, som fanns utomlands. Det gällde att ta tag från början. I Kometen i Lomma var vi tre glada modellflygare, som intresserade oss för problematiken – Anders, Göran och jag. Först gällde det att få fram ett flygplan, som var tillräckligt energisnålt. Och när det var klart måste vi finna en motor, som kunde flyga tillräckligt länge för att pylonbanans 10 x 400 meter skulle ligga inom räckhåll. Nästa problem var att få fram en regulator, som kunde klara strömmarna – och som fick plats i flygplanet och inte väjde för mycket. Danse gick kring de olika konstruktionerna, som snabbt avlöste varandra – från byggbord till skräplåda.

Vi provflög och tyckte oss slutligen klara de för pylonflygningen stipulerade 10 x 400 meterna. Och vi drog oss till Schweiz och årets första deltagningen i Europacupen.

Väl på plats upptäckte vi, att det var betydligt varmare därnere än i Sverige. Tävlingsstarterna avslutades för min del med att jag föll ner på sjunde varvet. Min regulator som var hemkonstruerad blev överhettad p g a otillräcklig kylning och stängde helt enkelt av motorn. Anders lyckades bäst – på nionde varvet (ett varv från mål!) smälte lödtennet kring kolen och så var det slut för hans del. Göran slutligen råkade ut för för att den höga strömmen genom motorn störde ut hans mottagade delvis, vilket gjorde flygningen stundtals mycket osäker. Flygplanet som var gult störtande till slut i en blommande rapsåker. Men vi hade kul och vi lärde oss.

Vi upptäckte att de bästa tyska piloterna framförallt hade steglös motorkontroll. De kunde flyga fort mot bortre pylonen – dra av motorn mjukt, spara ström, och smyga tätt in-

till stolpen – därefter dra på mjukt till full fart. Den typen av motorkontroll *måste* vi ha tag på, men inget fanns att köpa – alla var hembyggda. De väjde omkring 60 gram och tycktes fungera i övrigt ganska bra. Men skenet bedrog. Till slut fick vi tag på några och det visade sig då stora mottagarna så pass mycket att flygningen blev osäker.

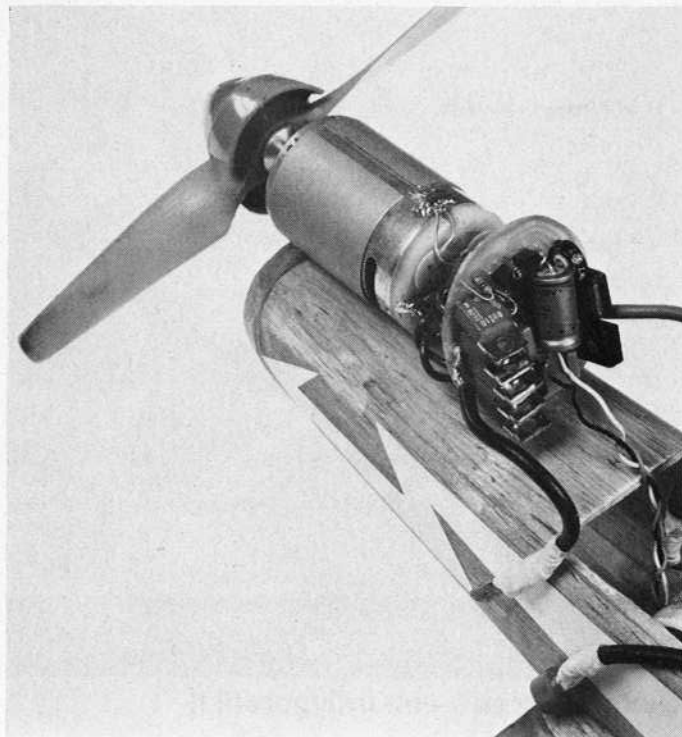
Stig Aviander, Västerås, hade utfört en del konstruktioner här hemma och jag tog kontakt med honom. Resultatet blev hans PA 93 regulator, som steglöst reglerar strömmen genom en optokopplare och som endast väger 25 gram. Regulatorn visade sig tåla de höga startströmmar den konstruerats för och som pylonracerna ford-

rar. Med PA 93 regulatorn hade vi äntligen fått kontakt med elitflygarna på åtminstone en punkt. Vi hade den bästa och lättaste regulatorn. Dessutom kostar den inte mer än 240:-, vilket skall jämföras med de utländska, som idag kostar cirka 600:- – 1.000:-.

Nu gällde det att få fram ett flygplan, som dög. Det skulle vara lättflyget, lättbyggt och lättdrivet, dvs kunde flyga tillräckligt länge för att vara intressant, då vi slutligen skulle flyga fort.

VOLTA blev namnet på flygplanet. Vid första flygningen, som gjordes, höll den sig i luften 11 minuter. Det visade sig att de parametrar, som jag fått fram fungerade väl. Och med "Turbo Prop-motorn", som vi hittade i Japan fick vi också fart på flygplanet. Vissa förändringar av motorn gjordes. Bl a gjordes uppmagnetiseringen och förändringar av borstarna. Motorn drog en 7 x 6-propeller från 7 celler med 10.800 varv och därtill i 5,5 minuter. VOLTAN i standardutförande med hel vinge flyger nu i 137 km/tim.

Nu visade det sig, att under tiden som jag arbetat med utvecklingen av flygplan och motor, så hade Larry Jolly, USA, noterat sig för ett världsrekord vid flygningen med endast 7 celler. Hans "Fast Eddy" med en Astro Samarium Cobolt motor hade flugit snabbast i världen – 149,15 km/tim. Frågan blev naturligtvis omedelbart om VOLTAN kunde klara det-



ta. Jag byggde då den modell, som senare lyckades flyga ännu snabbare. Med samma vingprofil, som standard-VOLTAN, men med något avsmalnande vinge och V-stabilisator och med en propeller med hög stigning lyckades jag flyga på SMFF:s Flugebylager i år 154,37 km/tim – snabbast i världen med 7 celler. Efter rekordflygningen, som skedde en morgon kl 07.30 – en morgon som föregåtts av kräftska i Sven-Åke och Annchristi Ståhls tält med bl a Lasse Olsson med nyblivna frun Kickan. Under kräftska, som avslutades vid 3-tiden (ingen vet säkert!) döptes rekordmaskinen till "SUPER VOLTA".

För att det skall gå att genomföra en sådan här rekordflygning fordras det människor som ställer upp: tidtagare kontrollanter, flaggmän och förflygare.

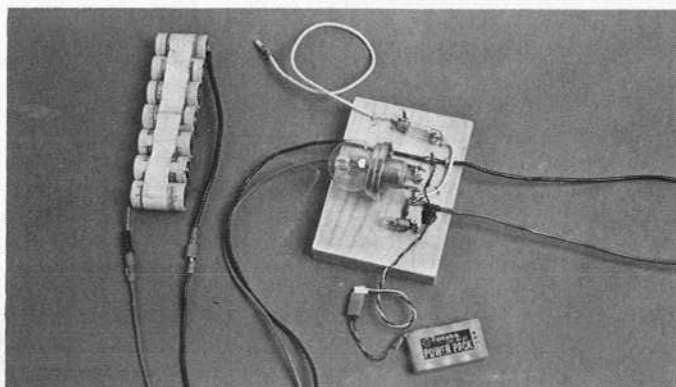
Det kändes också fint att så många stigit ur sängen så tidigt bara för att titta på och stödja. Tack allesammans! Ett spe-

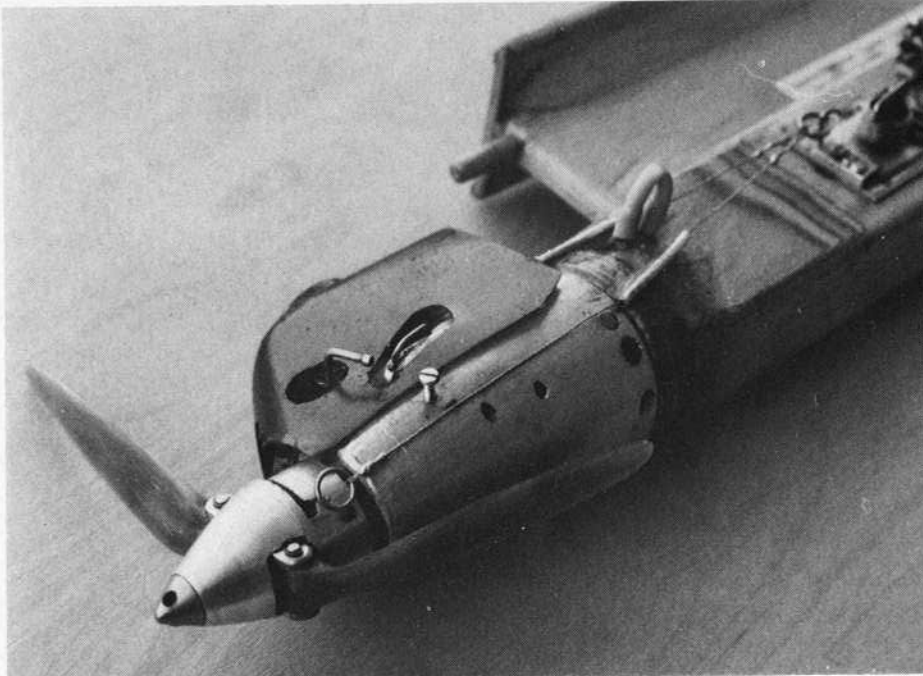
ciellt tack riktar jag till Sven-Åke Ståhl, som förutom att han var förflygare – och tappade kontrollen över sin Elracer med totalkvadd som följd – var s k "best man" under flygningen och hjälpte till med laddning och att läsa flygplanets läge i luften m.m. Hans Lindholm kontrollmätte banan – tack – och svarade f ö för tidkontrollen tillsammans med Göran Fälggren – tack.

\*

Ritning på standard-VOLTA i skala 1:1 kan beställas genom att sända in 50:- på pg 4770350-9, Gert Zaar, Johanneslustgatan 2, 212 28 Malmö.

Ett särskilt El-flygkompendium finns med inköpslistor och rekommendation om motorval, magnetmaterial, laddkurvor m.m. värdefullt för den som vill veta mer om elflyg. Pris 25:-.





1

1 Fronten med Rossi-motor och Collinspanna, fällbar propeller och broms typ Hans Lindholm samt Selig FIC-timer. Motorspantet 10 mm med 2 mm utslipade förstärkningar på kroppsidorna.

2 Fronten med borttagen motor.

3 Kurvroder och stabb-brygga med 0,6 mm ply-förstärkning under bryggan.

4 Detalj av stabben med en duralbit som stopp för hammaren. Obs den tvärställda pianotråden som fuselinan glider över.

5 Kroppen bakdel med hammare, fuselina och förstärkning.

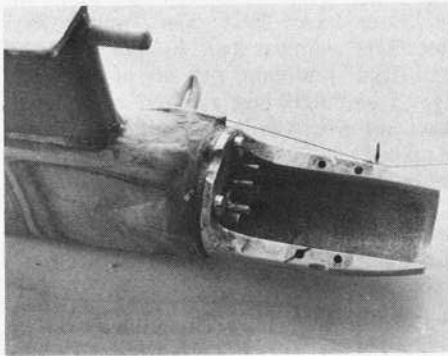
6 Stabbens främre fäste, över

7 Stabbens främre fäste, under vingens undersida med 0,6 mm plyförstärkningar och stoppklackar av fasad rundstav.

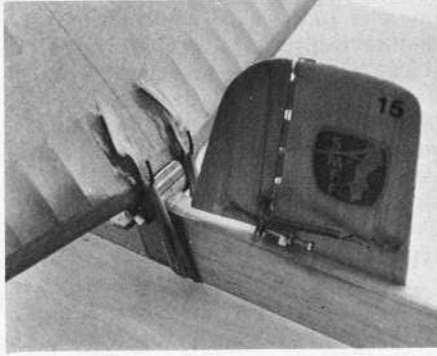
8 Vingens översida med förstärkning närmast vingroten.

Gunnar Ågren — en friflygprofil II

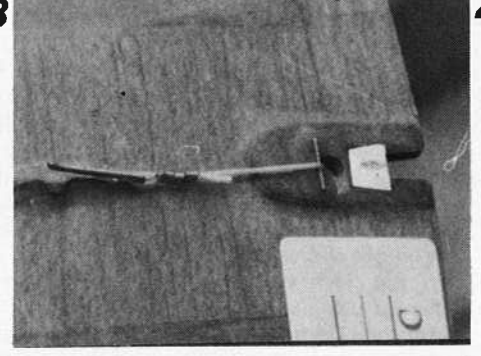
# Gunnar Ågren – FIC



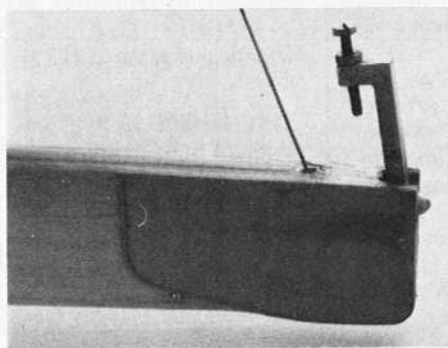
2



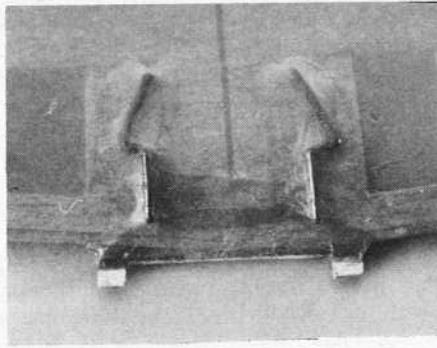
3



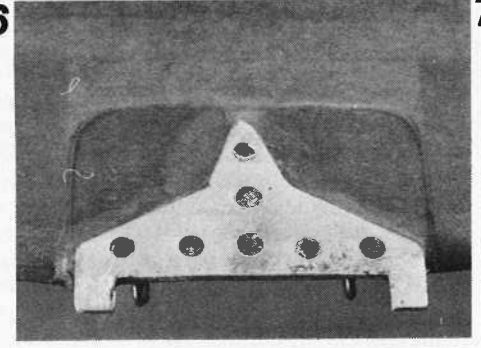
4



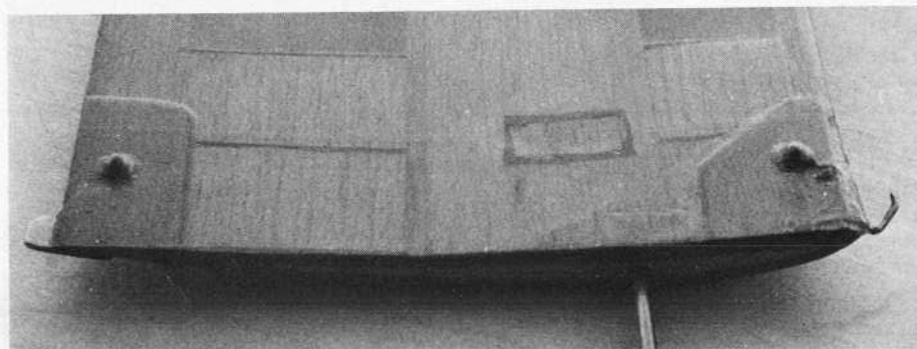
5



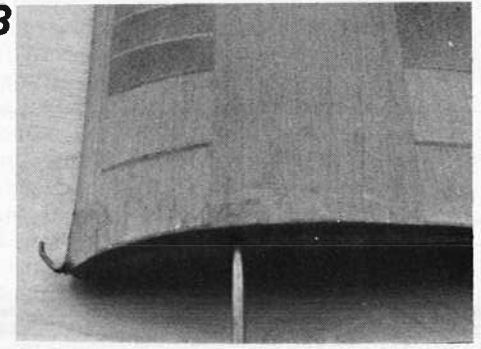
6

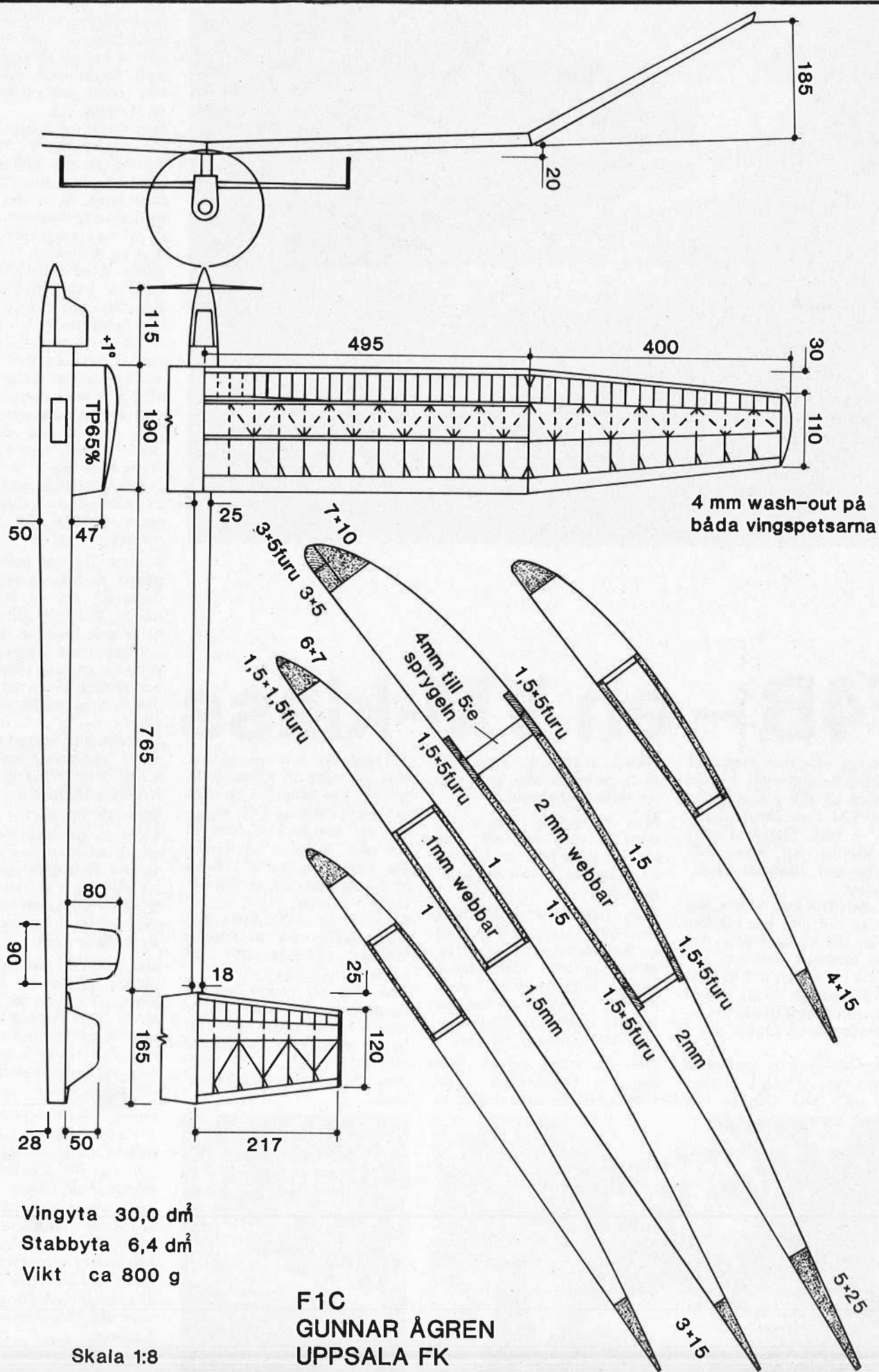


7



8







Om man inte vill riskera sin modell under nervpirrande radioflygning — man är kanske inte så bra på att flyga radio. Sånt förekommer nu också! Här skulle linflyg-skala vara ett lämpligt val.

Och skulle det inte vara något för ungdomen? Vi har gränsen 15 år för radioinnehav, men även om man får styra med radio, så är det förenat med en hög kostnad att "köpa in" sig i den grenen. Många drar sig säkerligen för den utgiften. Med linflyg-skala, så kommer man ifrån den helt. Jag kan inte förstå, varför inte lin-skalan redan nu förekommer i Sverige. Det borde kunnat vara en stor gren — varför inte den största lingrenen? Här ser ju modellerna ut som synnerligen riktiga flygplan — och inte som "leksaks"-modeller med platt flak-kropp med motor, tank, slangar och hela härligheten "gömd" på baksidan av kroppbrädan, som nödortfött försöker likna ett riktigt flygplan.

Nu får jag väl hela linflyg-gänget på mig, så jag vill understryka, att jag vet väldigt lite om linflygets alla trivsamtigheter och fördelar. Men inte ens den mest inbitne linflyg-entusiast kan väl motsäga min beskrivning av en stor del av den linflygarmada, som finns idag?

Tillbaks till linflygskalan. Jag söker fortfarande svar på min fråga: Varför har vi inte linflygskala-flygare här i Sverige? Har det blivit "för mycket" satsat på goodyear och annat? Finns det möjlighet att utöka antalet linflygare genom att slå ett slag för "riktigt" linflyg? (Förlåt igen, linflygare, men jag ber Er notera, att jag trots allt är positiv!)

Det vore intressant att få synpunkter på den här frågeställningen. I väntan på kommentarer från kunnigt folk får modellflygnyttläsarna ta sig en titt på bifogade bilder, som togs vid årets skalaflyg-VM i Paris.

S Tingwall

## F4B – en VM-klass

Samtidigt som man flög VM i radioskala F4C nere i Paris i början på juli genomfördes också VM i en annan skalaklass — F4B. Det är i stort sett samma sak, men F4B handlar om linstyrda skalamodeller.

För undertecknad, som aldrig tidigare mött den här klassen, så blev det en upplevelse. De flesta modeller var små underverk i precision och detaljering. I vissa fall tyckte jag att de t o m överträffade de radiostyrda motsvarigheterna i F4C.

F4B-modellerna genomgår samma typ av statisk bedömning som F4C. Och av för-

klarliga skäl är det i stort bara flygprogrammen, som skiljer mellan klasserna.

Men linflygarna kunde genomföra nära nog allt, som går att göra med en linstyrd — ja, varför inte en fullskal-maskin.

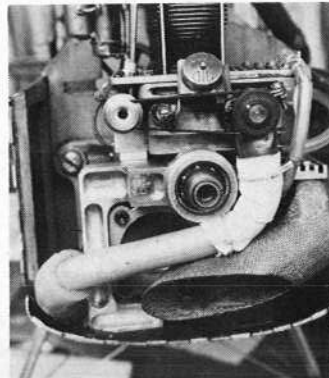
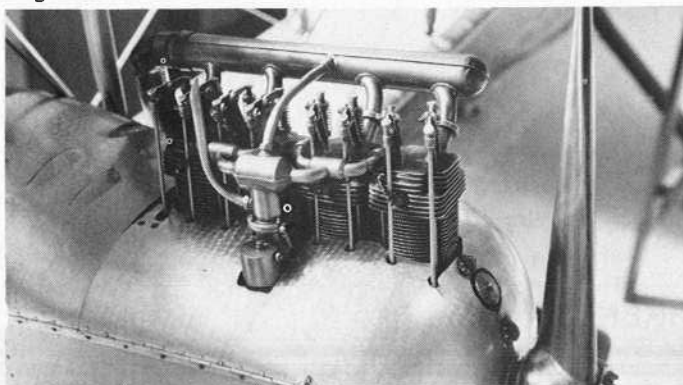
Man fick se taxning, hjulbromsning, start, ställ in, klaff in, bombfällning, långsam förbiflygning med klaff, touch and go, öppning av lastluckor, fällning av last m m. Det var mycket realistiska flygningar, som VM-publiken fick se.

Det var ingen svensk, som deltog i F4B-klassen under VM. Och det är väl inte så

märkligt, för hur många har hört talas om att någon F4B-tävling har hållits i Sverige nångång? Eller en F4B stand-off? Jag har det inte, men till och med "influgna" linstyrare har bekräftat, att det finns nära nog ingenting av den här varan i Sverige.

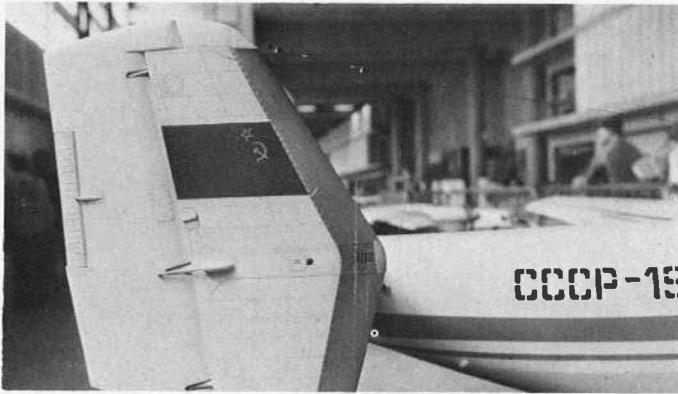
Men varför det? Skulle inte linflyg-skala vara ett alldeles utmärkt alternativ för oss svenska modellflygare?

Om man nu tycker om att bygga och pillra med detaljer många finner större nöje i att bygga än att flyga — så finns alla möjligheter att få belöning för sitt arbete i linflyg-skala.



Tv upptill guldmedaljören Fedosovs AN 28 överträffade nästan sina F4C-bröder i detaljeringen. Nertill brons-Boulatnikovs snygga motorattrapp med arbetande ventilstänger. Tv upptill Fedosovs AN 28 i detalj och under en flygning, Podgorskis (P) TU-2 inför domarna, Bradfords (GB) Nieuport 17C1 samt välkände Ostrowskis P-38 Lightning.





## Mera VM...

Sex sidor skalaflyg-VM i förra numret blev lite mycket för endel. Men RC-flygarna har inte klagat, tvärtom!

Det finns anledning att återkomma till årets VM med lite smält och gott, som trots stort utrymme i förra numret inte kom med.

Vad sägs till exempel om det enkla hjälpmedel, som man i det australiensiska laget använde sig av för att genomföra snygga och "rät"-vinkliga triangelflygningar?

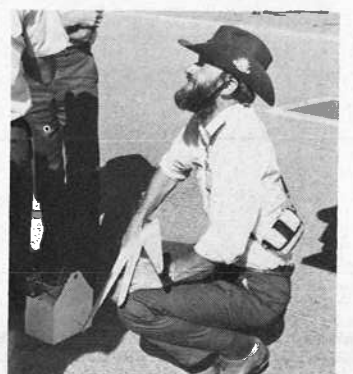
Syftinstrumentet – man kan nog kalla det ett sådant – bestod av en plywoodskiva med i skruvade "pinnar".

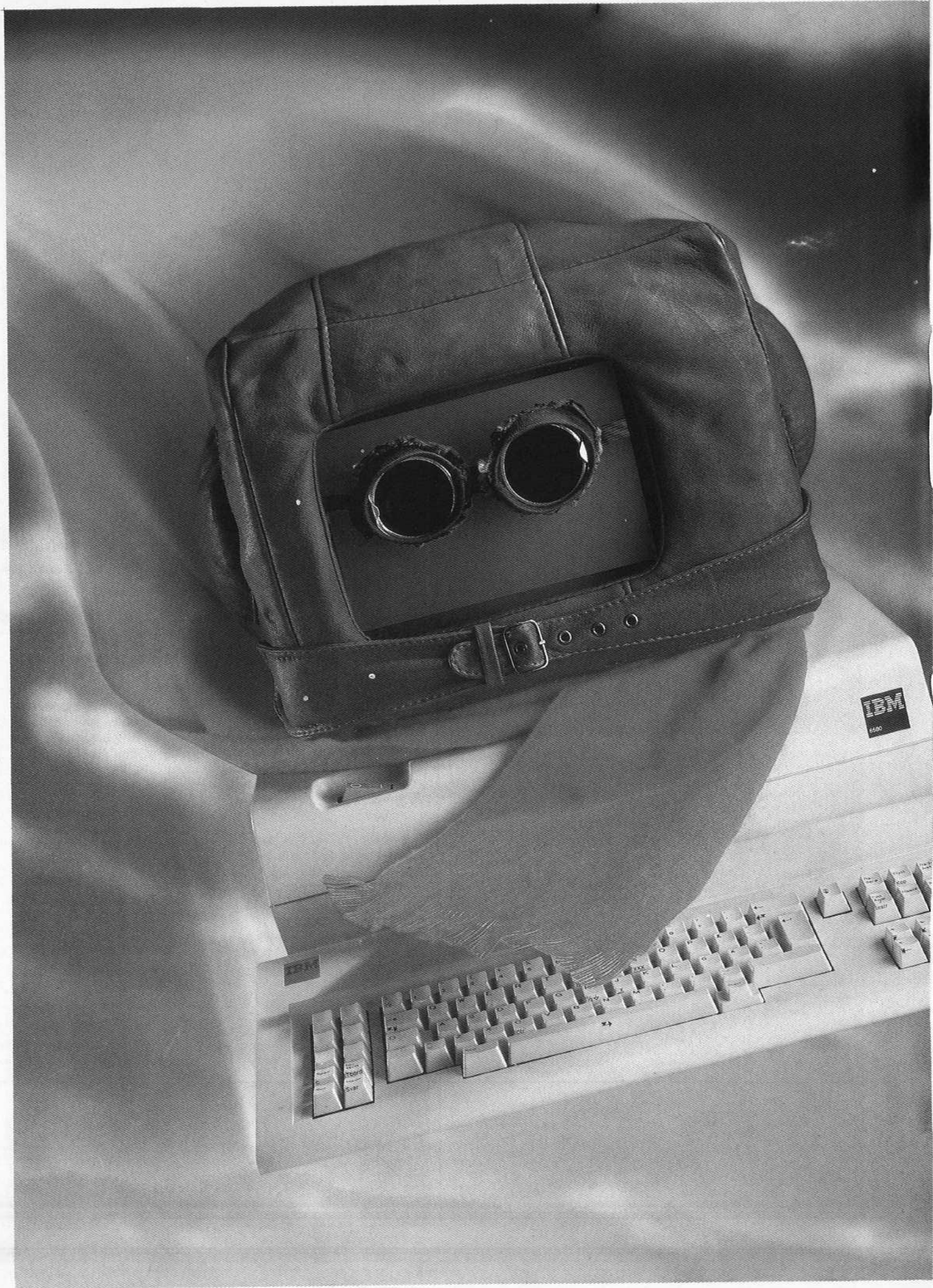
Genom att låta piloten syfta in i sitt plan under vissa manövrar kunde man säkerställa att man fick rätt längd och rätta vinklar mellan de olika vinkelbenen, allt för att få så höga poäng som möjligt.

Det är ju ganska lätt att i hård vind få medvindsbena för långa. Av samma anledning blir gärna motvindsmomenten alldeles för korta och snäva.

Genom att medhjälparen håller upp "syftinstrument" under dessa flygmoment har piloten lättare att få bra figurer.

Bilderna nertill visar Aussies lilla hjälpmedel.





# Modellflygförbundets autopilot.

"Med tanke på de fantastiska insatser den gör, vår lilla textbehandlare från IBM, förtjänar den verkligen att kallas för autopilot.

Den hjälper oss ju inte bara med skrivarbetet, utan ställer också upp och sköter vårt stora medlemsregister, praktiskt taget på egen hand," berättar Ann Wahlberg, föreståndare på Sveriges Modellflygförbunds expedition.

## EN SNABB OCH AVANCERAD MASKIN.

"Vår textbehandlare, IBM Serie 80, har minne som en hel dator. Och det behövs för att hålla perfekt ordning på register. Samtliga namn och adresser till våra 11.000 medlemmar kommer maskinen ihåg utan problem. Plus tävlingsresultat, uppgift i förbundet och annat smått och gott om var och en.

Skall vi kalla till styrelsemöte eller skicka speciella brev, skriver maskinen snabbt ut adresserna till just de medlemmar vi vill nå."

## BREV, RAPPORTER OCH TIDNINGAR.

"Textbehandlare borde vara en självklarhet på alla kontor och kanslier, tycker jag. Skrivarbetet blir ju både enklare och roligare. Inte ens omfattande ändringar tar någon längre tid.

Själva skriver och redigerar vi till och med hela vår tidning Modellflygnytt, som skall ut i tid varannan månad. Och ordning på torpet blir det också, eftersom allt vi skriver kan lagras på små, så kallade disketter."

## DUKTIG SOM EN KONTORSDATOR.

"Varje gång vår tidning skickas ut, fungerar textbehandlaren som adressmaskin och skriver automatiskt ut över 11.000 adresetiketter.

Och den kan göra stor nytta vid många fler kontorsrutiner än rena skrivarbetet. I nästa steg skall den få hjälpa oss med förbundets bokföring."

## FLYGANDE SERVICE ÄR VIKTIGT!

"Att vi valde IBM Serie 80 beror på att den är så lönsam som textbehandlare och registermaskin.

Men i sanningens namn sneglade vi också på möjligheterna att använda den som kontorsdator. Och så småningom även som telex och teletextmaskin.

Vi ville också vara säkra på att snabbt få hjälp, om maskinen skulle haka upp sig mitt i ett jobb. Och med IBMs pålitliga service, lär inte det bli något problem," slutar Ann Wahlberg.

## IBMs små företagsamma datorer.

TILL IBM SVENSKA AB, AVD. MMS, BOX 23006, 104 35 STOCKHOLM.

- 1. SKICKA ER BROSCHYR "SMÅ DATORER FRÅN IBM".
- 2. JAG VILL HA EN DEMONSTRATION PÅ IBM KUNDCENTER.
- 3. SKICKA MIG KOSTNADSFRITT EN AFFISCH MED ANNONSENS BILD.

NAMN \_\_\_\_\_

BEFATTNING \_\_\_\_\_

FÖRETAG \_\_\_\_\_

ADRESS \_\_\_\_\_

POSTADRESS \_\_\_\_\_

TELEFON \_\_\_\_\_

A 2006



# MODEL-CRAFT CUP 1984

## Hangflygarnas Grand Prix på Hammars Backar

Den 25 augusti anordnade Malmö Radioflygsällskap Model-Craft Cup för 12:e året i följd. Förmodligen landets äldsta hangtävling (!?) vid det här laget.

Model-Craft Cup har alltid attraherat många hangflygare men dessvärre kolliderade den i år med en del andra evenemang varför deltagarlistan blev avsevärt kortare än vad den brukar vara.

Samlingsplats var Kåseberga idylliska fiskehamn och vid nio-tiden på morgonen var större delen av den sydsvenska "hang-maffian" på plats. Till vår stora förtjusning var även mellan-sverige representerat av den oförneklige Bosse Nylund och Sture "Nalle" Björn som hade åkt från Lidköping för den här tävlingens skull. Det blåste en frisk nord-ostlig vind (hur frisk skulle vi snart bli varse) och efter en stunds palaver blev det bestämt vilken hang som passade vinden bäst. Efter en kort förflyttning installerade vi oss

på hanget, intensivt iakttaga av en flock kor vars domäner vi tydligen gjorde intrång på. För att få lite lä förlades depån i en liten svacka och vi var snart omringade av sagda kor vilka visade ett synnerligen närgånget intresse för oss och våra modeller. Den första halvtimmen agerade vi mer cowboys än hangflygare. Lyckligtvis tyckte förmodligen våra fyrbenta "vänner" att vi var en aning tråkiga och flyttade sig en bit bort så att vi kunde koncentrera oss på flygningen. Det blåste som sagt friskt och vid kontroll visade det sig att vindstyrkan låg på 12-14 m/sek, vilket fick även de gamla garvade "hanguvarna" att grina lite illa.

Första tävlingsomgången flöt iväg i rask takt och många fann sig kämpa mer mot blåsten än mot klockan. I den hårda vinden blev luften inne vid hangkanten mycket turbulent och för ett par flygare som letade efter det bästa "trycket" inne vid kanten tog flygningen abrupt slut när en illvillig kast-

by tryckte "kärran" i backen. I andra omgången sågs de flesta flyga avsevärt längre ut från hangkanten!!

Dock icke så "die Experten". I omgång efter omgång sågs killar som Janne Carlsson, Niilo Thulander, Peter Blomdahl, Lennart Olsson och några till avverka banan med underbar precision och i hög fart.

En del av Jannes svängar framkallade flera "aah's" och "ooh's" från medtävlarna. Efter att ha rollat över "kärran" ung. 120° i förberedelse för svängen upptäckte han vid ett par tillfällen att han hade missbedömt avståndet och gjort det för tidigt. Istället för att rolla tillbaks till planflykt matar han kallt in lite dyk och låter "kärran" fortsätta i trekvarts inverterat läge tills signalen kommer. Synnerligen elegant.

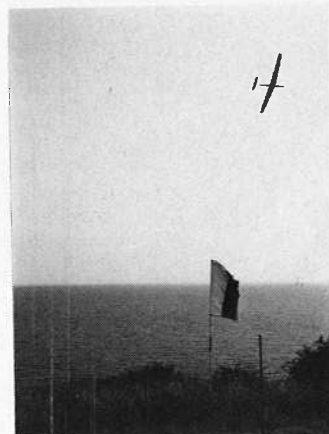
Niilo gjorde flera vassa flygningar och vid åtskilliga tillfällen sågs bakkanterna på hans vingar beskriva sinuskurvor i ursinnigt tempo när han fläkte maskinen fram och tillbaka

längs banan. Vadslagningen var snart i full gång om hur lång tid det skulle ta innan maskinen löstes upp i sina beståndsdelar i luften. Men Niilo måste ha vetat något som vi andra inte visste och flög lugnt till sig en tredje plats innan dagen var slut.

Model-Craft Cup är av tradition en gemytlig tillställning utan något större jäkt och stress och alltid fylld av välvilliga, hjälpsamma flygare. I det hårda vädret kunde landningarna bli ganska äventyrliga och under dagens lopp krävde också detta moment sina offer. Detta innebar att Zap- & Stuff-flaskorna emellanåt gick laget runt i depån och alla hjälpte alla med att hålla knäckta kroppar och vingar på rätt plats och i rätt läge mens dessa, modellflygarnas livsexir, "kickande off".

Totalt flögs sex omgångar och när dammet hade lagt sig stog Janne Carlsson som segrare. Prisutdelning skedde med de sedvanliga "bucklorna" plus byggsatser och plaketter skänkta av Model-Craft och sedan sattes kurser hemåt, - förblåsta men nöjda och rörande överens om att träffas igen på "85 års M-C Cup."

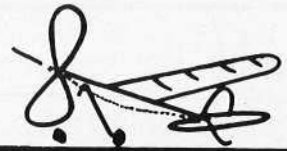
Malmö Radioflygsällskap vill rikta ett tack till långväga gäster, kortväga gäster och speciellt till våra funktionärer som jobbade hårt hela dagen under inte alltför angenäma förhållanden.



### Resultat: (5 första)

1. Jan Carlsson, Malmö Radioflygsällskap 4000 p.
2. Peter Blomdahl, Ringsjöbygdens Mfk 3926 p.
3. Niilo Thulander, Villie Mfk 3823 p.
4. Lennart Olsson, Acroflyers 3737 p.
5. Michael Persson, Acroflyers 3664 p.

Malmö Radioflygsällskap  
U.E.



## Kan du ordna klädseln?

Ja, jag menar inte om skjortan hänger utanför alltså. Det är ju inte det första en modellflygare tänker på när han hör ordet klädsel. Lika lite som det handlar om bodybuilding om han skall "hem och jobba med kroppen".

Nej klädsel, det är alltså det där som får en hög med hoplimmade balsapinnar att förvandlas till fågel, eller åtminstone flygplan.

Jag tror inte det finns något som nyblivna modellbyggare frågar så ofta om som klädning. Vilket inte är så konstigt, eftersom man faktiskt inte stöter på samma teknik i något annat sammanhang. Skära, limma, putsa och måla har man gjort sedan lekskolan, men sätta fast japanpapper – aldrig.

Dessutom är det med viss rätt man är skraj för klädningen. Ett fint träjobb kan vara nästan spolerat av en ful klädsel. Det är en klen tröst att det oftast "bara" är en utseendefråga. För all del, man kan också dölja till viss del ett dåligt underjobb

med bra klädsel.

Som material har man det här att välja bland.

- Papper. Kan vara japanpapper, modellpapper, modellspan m m
- Textil. Siden eller nylon.
- Krymplast, ev med inlagd textil.

Papper och textil (= väv) behandlas på ungefär samma sätt. Det är mest storleken på modellen som avgör materialet. Grundregeln är att man först skall lacka träet noga på de ställen klädsel skall fästas. När lacket är helt torrt fäster man med aceton. Därefter vattenspanning. Därefter lackning. Vissa lägger på lim och sedan snabbt dit med pappret. Så skall man alltså inte göra. Det blir bara ojämnt och klumpigt.

Börja med att kolla att träet är fint putsat. Kantiga hörn går aldrig att dölja med klädseln. Lacka sedan fram och bakkant, sprygeln i vingknäcken och vingspetsen. Över och under-

sida. Om sprygeln profil är välvd inåt (=uppåt) på undersidan skall du även lacka alla spryglarnas undersida. Jobbigt men nödvändigt. Översidorna behöver inte lackas alls. Lacka 3-5 gånger eller tills du får en blank yta. Mycket viktigt att inte ta för lite. Det är väldigt retligt att upptäcka att klädseln inte fäster när man kanske kommit halvvägs. I nödfall kan man stryka lack ovanpå stället som inte vill fästa och gnida med fingret tills det torkat.

När träet är lackat ordentligt, klipp klädseln lagom till en över eller undersida. En vinghalva i taget. Lägg den löst på vingen och fäst runt om med aceton. Gör lika med hela vingen. Det behöver inte vara så spänt. Viktigare att det är jämnt utan veck. Duscha lätt hela vingen. Låt rinna av och spänn upp på en bräda. Efter några timmar har en underlig förvandling ägt rum. Det skrynkliga apskinnet har blivit en slät och jämn klädsel! Jag tycker det är lika märkligt varje gång.

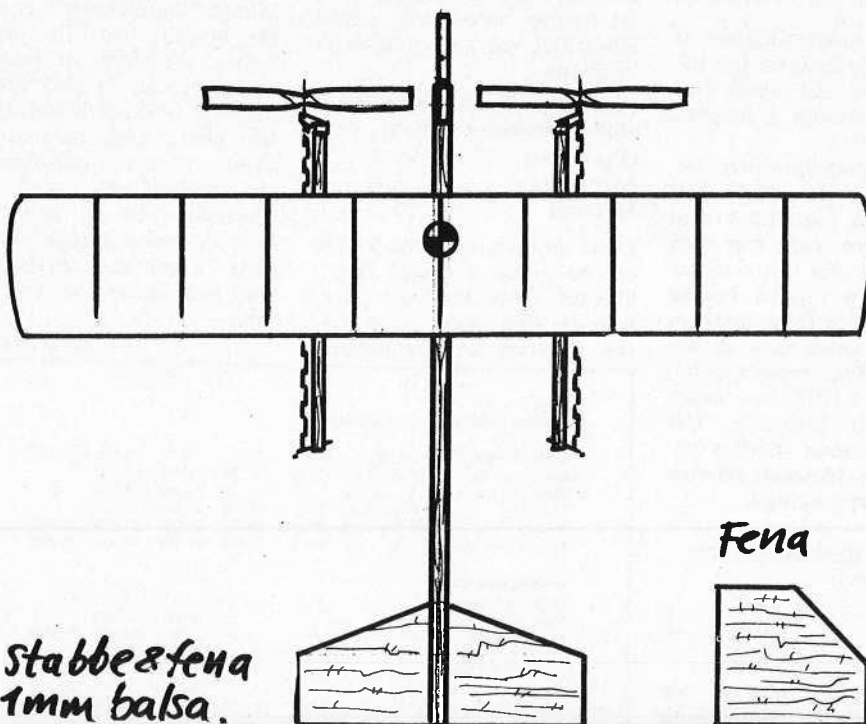
Därefter lackning som ger även tunt papper en förvånansvärd hårdhet. Zaponlack för små modeller eftersom det inte spänner så mycket, dope eller spännlack för större och kraftigare vingar.

Nästa gång fortsätter vi med plastklädsel.

Så till bygget.

Har du sett en tvåmotorig gummimotormodell? Knappast, men här kommer en. Du har väl kvar de två Fluganpropellrarna sedan helikoptern i förra Hörnan? Dom skall vi använda med en stav av 4 x 10 x 300 mm hård balsa. Nu räcker det med en enkel snodd till varje prop. Som vinge har jag använt en överbliven Hökenvinge, men har du ingen sådan till hands går det nog bra med vilken som helst. 10 cm bred, 50-70 cm i spännvidd. Lite rundad profil på översida. Enklast görs den av 1 mm flak. Som kropp en lätt balsalist 5 x 10 mm 50 cm lång, längst bak en stabbe 10 x 20 cm och fena 10 x 10 cm. Sätt ihop planet med snoddar. Kroppslisten sticker ut lite framför vingen med en klädnyppa längst fram som vikt. Propellerlisterna på vingens undersida. Provglid och trimma genom att flytta kroppen fram och bak. Veva upp propellrarna, naturligtvis lika många varv på båda. Lås med en nyppa medan du vevar upp tvåan. Släpp iväg skapelsen. Skriv och berätta om resultatet!

Vi hör  
Bagge



*Trämotorig  
gummimotormodell  
Höken-vinge el. likn.*

*Stabbe och fena  
limmas. I övrigt  
sättes planet ihop  
med gummisnoddar.  
Trimma genom  
att flytta kroppen.*



# Superblandning

Många modellflygare har säkert undrat om det går att göra en så k superblandning, som skulle öka motorns förmåga att överträffa sig själv. Tyvärr är detta bara en önskedröm. Dock kan ett bränsle hjälpa till att höja motorns effekt en viss del, vilket dagens högklassiga tävlingsmotorer visat, bli då oljemängden minskats.

## Normalbränsle för dieselmotorer typ PAW, Oliver Tigre, ED m fl

Ricinolja	20—25 %
Eter	30 %
Fotogen	50—45 %
D11 (iso-propyl-nitrate)	2—2 %

## Normalt tävlingsbränsle för dieselmotorer typ Oliver Cub, Rossi, Super Tigre etc

Ricinolja	10—15 %
Eter	35 %
Fotogen	50—55 %
D11 (IPN)	2 %

## Speciellt tävlingsbränsle för dieselmotorer typ Nelson, Cipolla etc

Ricinolja	5—8 %
Eter	38—40 %
Fotogen	52—57 %
D11 (IPN)	1,5—1,8 %

Det kan vara viktigt att komma ihåg att de enklare (billigare) motorerna inte klarar att köras på låg oljeinnehåll.

Risken är snarare större att motorerna förstörs i stället för att ge högre effekt. Många använder lite tillsats av bl a lubrizol 52 för att minska sotbildning på kolv/foder. Detta gör motorn mindre känslig för ökad kompression på grund av sotbildning, och därigenom minskad risk för överkomp.

Dessa så kallade sotningstillsatser är vanliga i dieselbränsle för bilmotorer, där det skall förhindra sotbildning i insprutningssystemet.

För våra modellmotorer behövs endast ca  $\frac{1}{8}$ — $\frac{3}{4}$  %. Det är dock inte ingrediens som höjer effekten, men kan vara till god hjälp. En olja som har visat sig vara mycket bra är Castrol M. Det finns dock en hel del oljesorter som är användbara. Olika typer av eter, fotogen D11-IPN har heller ingen direkt inverkan. Det brukar ej kunna märkas någon skillnad, förutsatt att man har erforderlig mängd.

## Bränsle för glödstiftmotorer Stuntmotorer

Olja (ricin)	25 %
Metanol	70 %
Nitrometan	5 %

Det är också möjligt att använda en lite annorlunda blandning, som fungerat mycket bra. Den har inte visat

något slitage av motor, samt att modellen blir renare (mindre olja).

Olja (ricin)	10 %
Klotz (ML 70) olja	5 %
Nitrometan	5 %
Metanol	80 %

Till detta tillsattes 3 % aceton som en "tändningshjälp" för att motorn inte skulle släcka glödstiftet vid kall, bränslerik inställning.

## En "normal" blandning för glödstiftmotorer är t ex:

Olja (ricin)	20 %
Nitrometan	25 %
Metanol	55 %

Detta bränsle är utmärkt för en 40-motor i Good Year-klassen. Dock skall det påpekas, att hög andel nitro kräver justering av kompressio-

nen. Detta för att erhålla bästa effekten av bränslet. Det kan också bli nödvändigt att använda syntetisk olja, då hög andel nitrometan används. Detta beroende på att ricinolja har en tendens att separera.

"Propylene oxide" hjälper till att hålla bränslet samman i en homogen blandning, men olja typ ML 70 är att rekommendera, då "propylene oxide" används.

Regerande världsmästaren i combat, Tom Fluker, använder följande blandning till sin Fox 15:

Olja (ricin)	10 %
Ucon 625 (olja)	8 %
Nitrometan	40 %
Nitroetan	20 %
Propylene oxide	2 %

Detta ger en liten enkel sammanfattning av de vanligaste bränsleblandningarna. Det har dock gjorts många försök att finna det fantastiska bränslet, bättre än alla andra. Några större skillnader har dock ej kunnat noteras.

Det är snarast dagens förbättrade motorer som möjliggör en förändring av bränslet, då de ej kräver så mycket olja för kylning och smörjning.

I stället så har den delen kunnat ersättas av mer fotogen alt. metanol/nitrometan, som naturligtvis ökar bränslets energiinnehåll.

## VARNING!

För all bränslen krävs försiktighet vid lagring och användning.

Många "ingredienser" är mycket brandfarliga. En del är också olämpliga att inandas. Se till att det är god ventilation där bränslet blandas!

Var också noga med att använda riktiga bränsledunkar alt. -flaskor. De skall vara försedda med en heltätande kork. Var också noga med att följa eventuella anvisningar som kan finnas för resp. produkt.

Ewa Axtilius

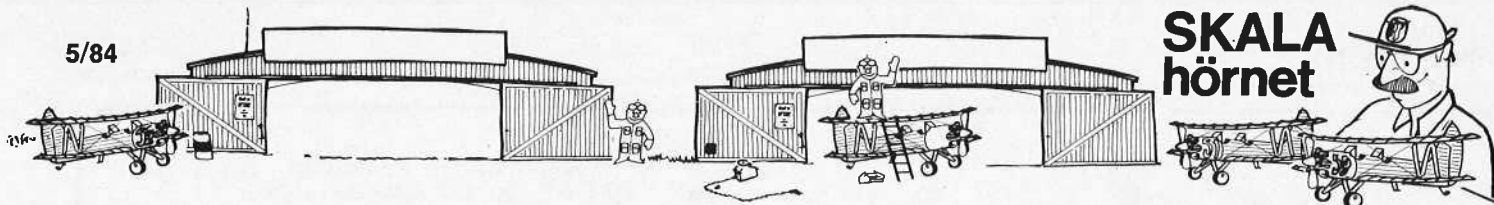
Tabell nr 1  
Sammanställning av motortest

Dieselmotorer	Propeller	8x4	7x4	7x3½	6½x3¼
Rossi sugtank	3,6 mm förg	14.500	19.400	22.100	
Rossi trycktank	8,5 mm förg	15.500	20.200	23.800	
Nelson	6,0 mm förg	Nr 1	16.100	21.300	24.000
Nelson	10,0 mm förg	Nr 1	16.600	22.000	24.500
Nelson med glödcylinder		Nr 2	16.400	21.500	24.700

## Glödstiftmotorer

20-70-10-bränsle	Super Tigre	Nelson	USE 15	10-80-10-bränsle	Nelson	USE 15
		19.100	22.500			
		21.300	24.500			25.900
		20.900	23.800			25.700
				21.000	25.300	26.900
				21.800	24.600	26.400

Till glödstiftmotorerna användes "Taylor Competition" glödstift.



# En bra idé

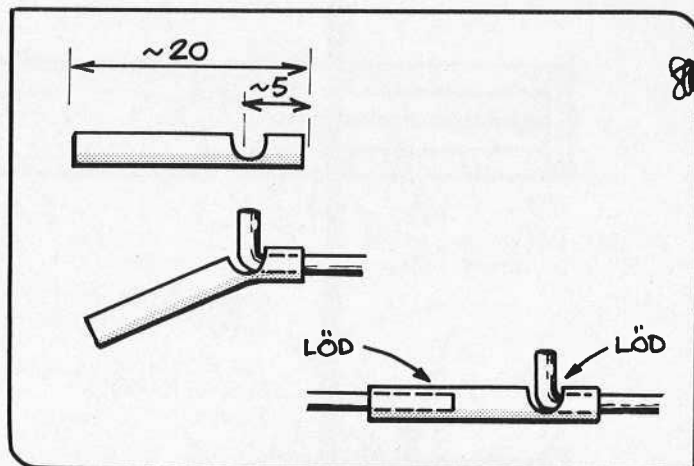
En enkel lösning på en ibland svår koppling kommer här. Det gäller de fall, då man skall koppla två stötsängar till ett och samma servo.

Tag en rörbit — obs mässing! — med passande diameter och kapa det till cirka 20 mm. Fila ett urtag med en liten rundfil ungefär 5 mm från ena änden. Sedan trär Du på den korta delen av röret på pianotråden

som därefter bockas 90°. Det här går bra att göra om Du försiktigt bockar röret — se skissen!

Därefter är det bara att föra in den andra pianotråden (= den andra stötsängan) i röret. Justera noggrant till rätt längd, innan Du slutligen löder samman det hela.

Lars Helmbro



## Skalariksdag 1984

Skalakommittén inbjuder alla skalaflygare till en sammankomst på Johannisbergsskolans lokaler i Västerås den 17 november 1984 klockan 10.30-17.00.

Vi vill gärna att Du anmäler Dig till Bengt Holmer 0764-303 65 eller Kjell-Åke Elofsson 0504-145 10 så att vi vet hur mycket kaffe vi skall koka samt ge vägbeskrivning.

Frågor Du vill ta upp skall sändas till Bengt Holmer, Hamngatan 9, 185 00 Vaxholm senaste den 12 november. Johannisbergsskolan, som är en flygteknikerskola kommer att visas i samband med mötet.

Väl mött/Skalakommittén

### SMFF 2001 – Hur skall det se ut?

# Hur vill du ha ?

Som väl de flesta minns så tillsattes en utredningsgrupp bestående av nio personer på Förbundsmötet i april 1984. Gruppen skulle se över nedanstående frågor:

- Rikskonsulent
- Avgifter till SMFF – nya juniorer
- Medlemsavgifter – övrigt
- Förbundsmöte/grenkonferens vartannat år
- Ändring av budgetår och verksamhetsår inom SMFF
- Medlemsvärning
- PREK, Uppdelning av förbundet i arbetsområden/sektioner, Ledamot som handhar icke tävlingsmässig verksamhet
- Bidrag vid landslagsrepresentation
- Distriktbildning
- Bidrag till distrikt
- Disciplinnämnd
- Modellflygnytt – ny utgivningsform föreläs

Den första remissen har sänts ut till alla klubbar och distrikt den 15 september. I remissen hänvisas till Förbundets verksamhetsberättelse och paragrafer i protokollet från förbundsmötet för att göra det lätt att hitta. Har du inte sett eller hört något om det här så fråga din klubbledning. Remisstiden för rond nr 1 utgår den 15 oktober 1984.

Frågorna var som synes ganska många och långa, varför vi delade upp den stora gruppen i tre mindre och fördelade ärendena mellan oss. Vid våra möten i den stora gruppen föredrogs varje ärende av någon från resp. delgrupp och behandlades därefter gemensamt av storgruppen. Vi tyckte att det var en bra modell för att vinna tid och för att inte få för stor splittring på för många frågor. Vid första anblicken på antalet och naturen av de förelagda ärendena var det lätt att

känna sig som en kameleont på ett lapptäcke.

Vi hoppas att klubbarna också skall kunna hitta någon lämplig arbetsform för att hinna studera och gå igenom frågorna och avge sina synpunkter. Om ni inte hunnit med att strukturera remissarbetet inom klubben tillräckligt under den här första remissomgången så kan ni redan nu börja förbereda er inför nästa. Tiden för rond nr 2 är den 15 november – 15 december 1984.

Det är mycket viktigt att klubbarna, som ju genom sina ombud beslutat om tillsättandet av denna förhållandevis stora arbetsgrupp, verkligen aktivt medverkar i remissarbetet. I annat fall skulle det vara helt bortkastat att tillsätta utredningsgruppen. Det kostar Förbundet stora summor, som kanske kunde användas bättre i verksamheten för roligare ändamål.

Var en aktiv medlem  
– Deltag i remissarbete!

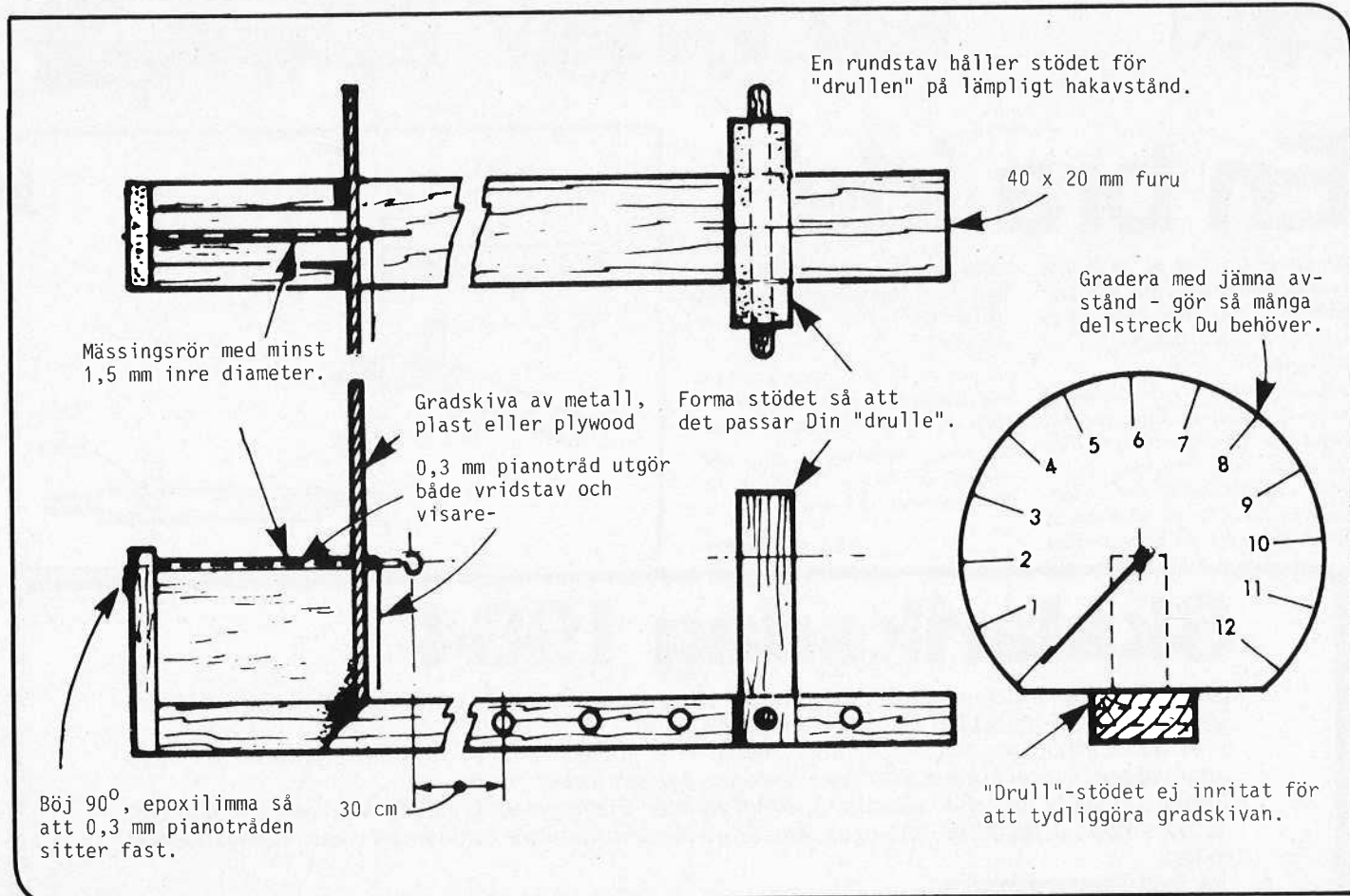
Att vår syn förefaller en aning pessimistisk beror på vetenskapen om den dåliga respons som erhållits vid tidigare tillfällen då det gällt att svara på olika slags frågor. Av landets drygt 200 klubbar har endast ett fåtal inkommit med svar. I det här fallet hoppas vi på det bästa – gör oss inte besvikna!

Grupp 9 har två sammanträden, ett i Södertälje i maj och ett i Stockholm i september. Utöver detta har smågrupperna haft möten och telefonkontakter i erforderlig omfattning.

Grupp 9 träffas nästa gång i Stockholm den 28 oktober för att gå igenom de inkomna remissvaren.

Vi återkommer i nästa nummer av MFN med mera information om remissärendenas fortskridande.

Elsy Larsson



# En gummisnoddsdrull?

Det är inte många övningar, som är så nervpirrande som den, att häkta en 40 cm gummimotor med 2.000 varv just inmatade, på en kroppsbom till en microfilmare! Gummit är nästan stenhårt med all energi lagrad. Det är en hårsån ifrån att explodera till ett snurrande virvelnystan eller nära att knäcka motorröret och göra skrot av hela planet!

Erfarna inomhusflygare vet att gummimotorn är den viktigaste biten i tävlingsflygningen. Därefter kommer propellern, och sist själva modellen, som bara är en plattform för själva flygningen.

Vanligen skär man själv sina snoddar av vanlig tävlingsnodd - FAI eller pirelli - Bredden på snoddarna beror dels på gummits tjocklek, dels på vikten på modellen. En FAI-microfilmare kan ha snoddar från 1,2 mm upp till 2,2 mm för tungt byggda modeller. 25-öresplanet behöver snoddar från 2 till 3 mm.

Gummiskärare finns att köpa men är ganska dyra, varför man nog bör låta klubben klara inköpet, och materialförvaltaren ha hand om skäraren. Se adresser nedan. Ett annat sätt att skaffa snodd är att köpa färdigskurna längder, har du tur kan du fortfarande få tag på Pirelli-snodd!

Inomhusflygare vevar upp sina gummimotorer med hjälp av ett dragstöd. På stödet kan man montera en mätare, som visar snoddens vridmoment. Ritningen nedan visar hur du kan bygga dig en sådan.

När man ska flyga väljer man ut en snodd, som man tror ska passa. Uppdragningen börjar med att man drar ut snodden 4-5 ggr normal längd och så vevar man 50% av det tilltänkta varvtalet i detta läge. Därefter går man långsamt in mot mätaren tills man nått 100%. Notera alltid varvtal och vridmoment innan du sätter motorn på planet - häkta först fast propellern!

Din flygdagbok bör innehålla uppgifter om gummimotorns fabrikat, längd, tjocklek, ev. vikt. Max. vridmoment och max. varvtal. Du bör också notera temperatur, ju varmare det är desto fler varv och mer energi kan en motor ta. Dessa noteringar hjälper dig senare att välja rätt motor för olika takhöjd. Du kan också välja olika grovlekar om du vill låta modellen "krafsa" i taket eller hålla dig nedanför ev. hinder. Det kanske verkar tidsödande, men är så gott som nödvändigt om du vill veta vad du gör.

För att få denna kännedom kan man bygga sig en vridmomentmätare. I princip är det bara en pianotråd med en krok och en visare. På kroken sätter man ena änden av gummimotorn. Den andra änden sätter man på drillborren eller vad man nu vevar upp med - drill + rulle - "drull". Visaren rör sig mot en graderad skala. Egentligen ska väl skalan visa t.ex. Ncm (Newtoncentimeter) men

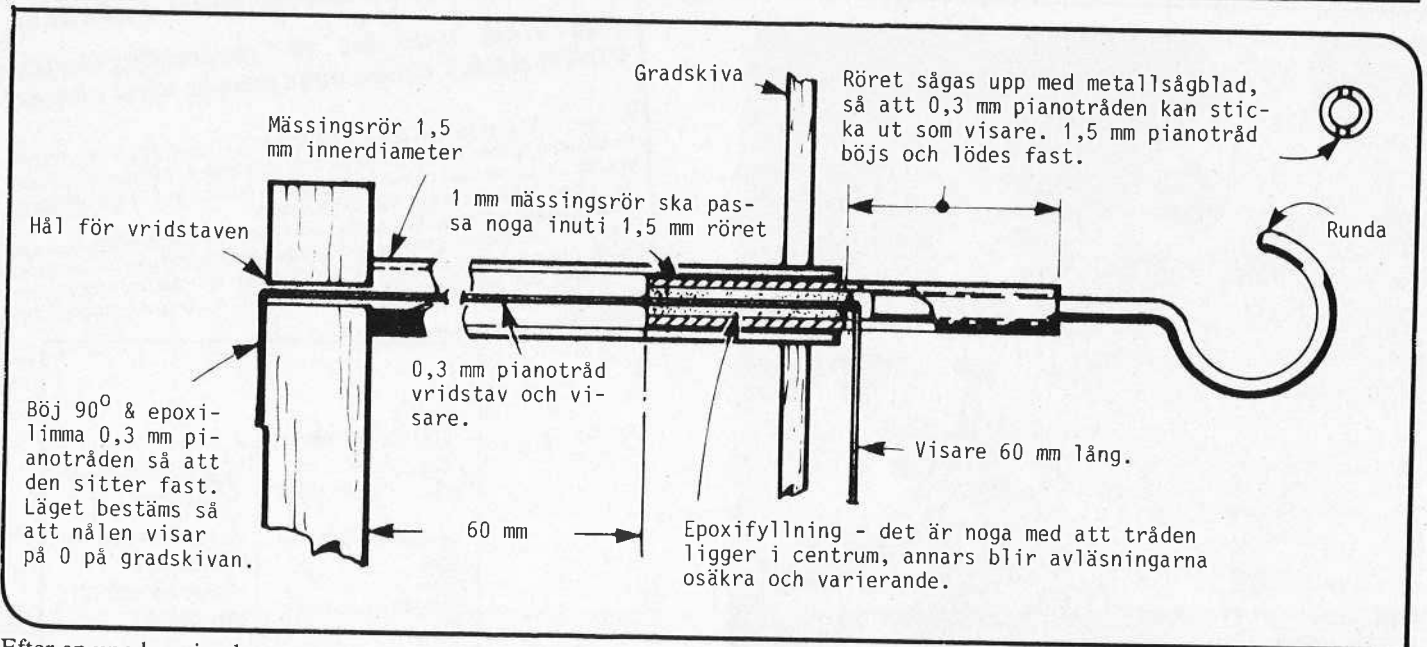
det är onödigt krångligt att stämma av sin mätare till detta. Din mätare visar de relativa moment som dina snoddar har och det är vad du har intresse av!

Då man krok av gummisnodden från vridmomentmätaren tappar man några varv, om man inte förser sina snoddar med någon form av "O-ringar". Jag har funnit rör för stötstänger till R/C-modeller med ca 3 mm  $\varnothing$  lämpliga. Dessa skär jag i ca 1 mm tjocka ringar och trär på 2 st innan jag knyter ihop snodden.

Om man jagar bråkdelar av gram, ska man inte knyta gummisnoddarna. Gör i stället så här! Drag ut de ändar som ska förenas så mycket det går. Be någon om hjälp att knyta en syntråd runt gummit. Gummit brukar inte krypa igenom. En droppe cyanolim kan säkra sammanfogningen.

Smörj alltid motorerna väl.





Efter en uppdragning kan man behöva gnida in lite mer olja, då små torra fläckar lätt uppstår.

Motorerna förvarar man i små plastpåsar eller kuvert på vilka man noterar motorernas data - även hur många gånger de dragits upp. Bästa moment/varvtal brukar man få vid 4:e uppdragningen. Då gummit tar skada av ljus, ska det förvaras mörkt, torrt och kallt. Det där med kyla berör vulkaniseringen

av gummit, som fortsätter och sker snabbare i värme. Har du ett bra parti gummi (Pirelli 1978) ska du se till att få in det i ett frysskåp. Då stannar vulkaniseringen upp och gummit behåller sina goda egenskaper. Ett dåligt parti snodd kan förbättras om det får fortsätta vulkaniseringen!

Om gummisnodd se även artikel i Mfn nr 2/84.

Sven-Olof Lindén

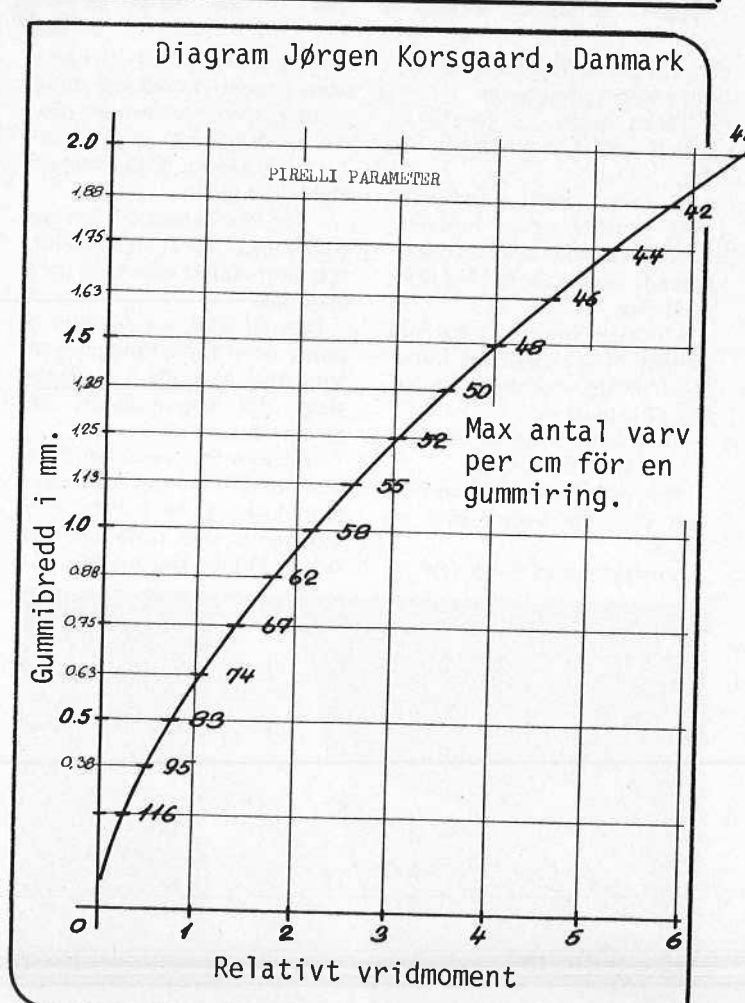
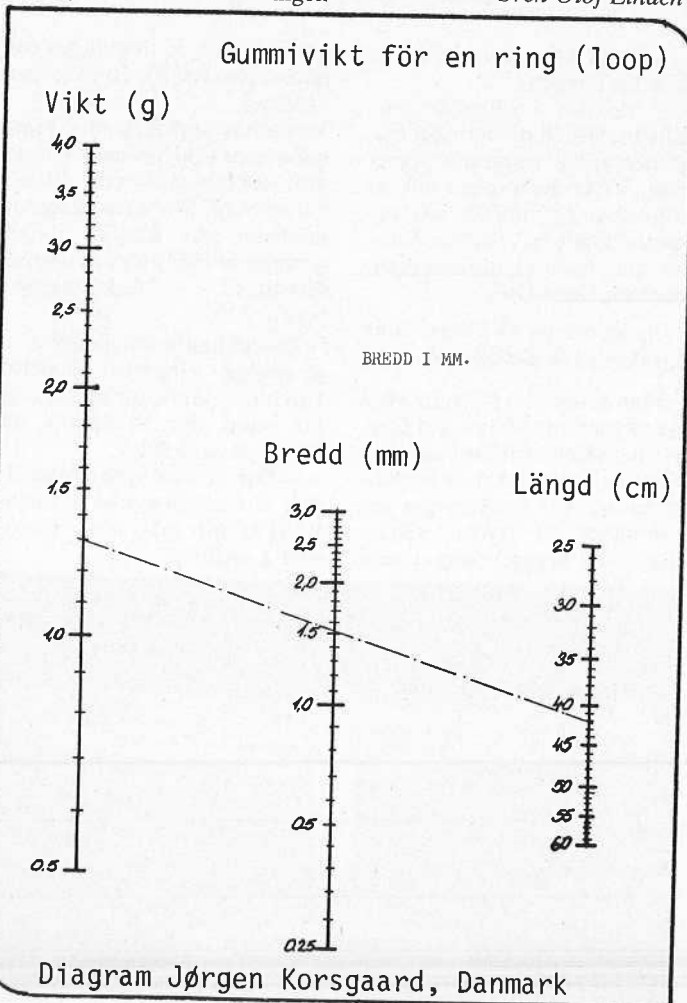
**Adresser:**

**Gummisnodd:**  
Modellprodukter, Box 2060,  
871 02 Härnösand.

**Gummiskärare:** Ulf Carlsson,  
Norra Gubberogatan 26,  
416 33 Göteborg.

**Gummisnodd färdigskuren i olika tjocklekar:** SAMS,  
2 The Drive, Blackmore End,  
Wheathampstead, Herts.,  
England.

**Gummiskärare:**  
Ryszard Czechowski,  
Str Dietla 44/11, PL-31-039  
Krakow, Polen



# Hör du nå't i luften som surrar...

...så visst kan det va' modellflygklubben VINGARNA i Umeå som prövar sina vingar!

Du kan också göra det. MFK VINGARNA i Umeå är en ung framåt klubb som satsar på ungdomar och nybörjare. Tillsammans med oss får Du utvecklas till en bra byggare och en god modellflygare. Allt i den takt Du själv känner är bäst. Varje månad har vi klubbträffar i vår lokal på Färjeställsgatan 8 på Teg. Vi visar filmer, ger bygginformation och byggtips eller tittar på ritningar och planerar för flygträffar och andra aktiviteter. Kom med och påverka vår utveckling till en framåt modellflygklubb i Umeå.

JAG ÄR  
INTRISSERAD AV  
MODELLFLYG  
OCH VILL VETA MERA

Jag vill att ni kontaktar mig.  
Namn: .....  
Adress: .....  
Postadress: .....  
Tel: .....

Modellflygklubben  
Vingarna

c/o RUNE SÄFVENBERG  
Fiskestigen 6  
913 00 HÖLHESUND  
090-23136

## DUBBELKOMMANDO

Nej, Modellflygintresset slutar inte i en krasch och en massa sönder-  
slagna förväntningar och flygplansbitar om man vänder sig till en  
kunnig modellflygklubb som MFK Vingarna. - Har får alla lara sig  
flyga och känna trygghet via dubbelkommandot och erfarna lärare.  
Att så småningom få ta över hela ansvaret och flyga på egen hand är  
en härlig känsla.

1



# UMEÅ-Vingarna vet hur

Nu har MFK Vingarna i Umeå fått ett eget flaggskepp.

Tacka totalt 23 företag i Umeå och Örnsköldsvik för det.

I januari 1984, i samband med årsmötet, togs beslutet. Gösta Näslund klubbens ordförande hade skänkt "big lift"-modellen.

Modellen var halvfärdig. Vid årsmötet tog Hans-Olov Lundkvist på sig uppdraget att färdigställa maskinen.

- Jag hade ingenting att bygga, berättar Hans-Olov.

Han gick med i klubben 1983 och har inte hunnit lära sig flyga!

Projektet med "bigliffen" vi-

sade sig ta mycket tid och kosta stora pengar. Lundkvist insåg att utan sponsorer var det nästan omöjligt att genomföra. 7 - 8.000 kronor hostar inte en klubb upp så lätt.

- Jag kontaktade 24 företag personligen. 23 av dem ställde upp ekonomiskt eller med eget material.

Den 27 juni var bigliffen i luften och i fortsättningen kan Vingarna använda sitt flaggskepp till uppvisningar och mycket annat.

Bigliffen är utrustad med en femtonkubiksmotor, kamera, bomblucka (kan laddas med karameller och reklamgrejor) och en Futaba sjukanalsradio.

Vad får då sponsorerna som tack för hjälpen?

- Reklam i olika former. Klistermärken pryder hela maskinen enligt noggrann planering. Vi är även måna om att företagen får tillfälle att beskåda "bigliffen". Till vårt höstmeeting hade vi inbjudit dem, berättar Hans-Olov.

Sponsorerna är Vingarna av förklarliga skäl rädda om.

- Man måste som förening även ge någonting tillbaka. Ett företag har skänkt fritidskläder som vi bär i samband med uppvisningarna, ett tryckeri ger oss möjlighet att trycka reklam gratis, ett bryggeri serverar med

gratis dricka, en tidning ger oss gratis annonser för att ge ett par exempel.

Vingarnas bigliff skall i samband med uppvisningar kunna dra reklamsläp, och Rune Säfvenberg, klubbens testpilot nummer ett, kanske redan sommaren 1985 kan visa upp en radiostyrd fallskärmshoppare...

Utvecklingsmöjligheterna är många. Vingarnas skapelse kan bli en publikattraktion som får ännu fler Svenssons att tända på modellflyg.

- Det är vårt syfte. Modellflyg för ungdomarna i första hand är vårt mål, slutar Hans-Ove Lundkvist.





2

## man gör



Skaffa ett skyltfönster och lyckan är fullständig.

Tipset kommer från MFK Vingarna, Umeå som vet.

Inför julslyktningen 1983 skapade Vingarna i SE-bankens fönster på gågatan i Umeå en utställning av sina maskiner, och motorer, lätt information och rikligt med bilder.

- Vi fick en rivstart som lade grunden till det lyckade verksamhetsåret, säger Hans-Ove Lundkvist, pressfotograf till vardags och klubbens marknadsförare.

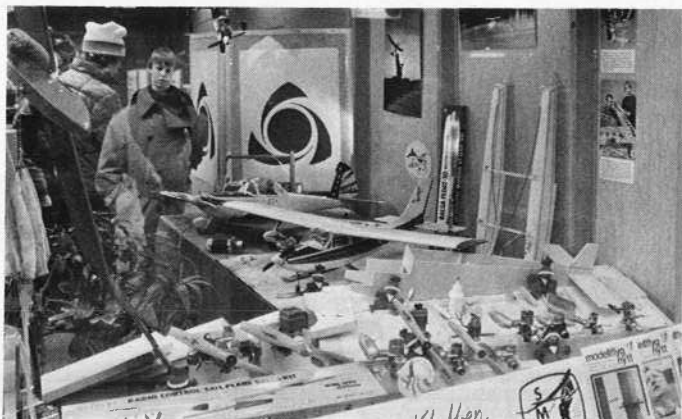
Medlemmarna skapade tillsammans ett riktigt proffsigt

skyltfönster och SE-bankens direktör Staffan Åkre var nöjd. - Ni får disponera samma fönster 1984 lovade han direkt.

Lättsmält information, spännande maskiner, kartor på var klubben har sina lokaler, flygfältet, vykort och folder i en lagom blandning ingick i marknadsföringen.

Knappast någon kunde undgå Vingarnas information.

- Det är viktigt att visa upp sig. Klubben fick en riktig kick. Med ett skyltfönster går det lätt att exponera sin verksamhet, erkände Hans-Olov Lundkvist.



**Wire och pianotråd för linflyg  
i flera dimensioner**

**Populära TAIWAN-propellrar  
åter i lager. 7 - 11" diameter.**

**HOBBY SERVICE HB**  
Oxelögatan 20 A · 613 00 Oxelösund  
0155/328 47, 156 86

**Det lönar sig att slå en signal  
JUST NU EXTRAPRIS**  
**Siliconslang (olika dimensioner)**  
**Fråga även på vårt övriga sortiment**

**ELDE-IMPORTEN**  
Tallstigen 9 · 311 00 Falkenberg  
0346-845 80, 845 90

## Nya Instruktörer får kurs på nyåret

Det finns två bra sätt att skaffa klubben nya ungdomsledare och instruktörer. Det ena går ut på att finna riktigt erfarna, gamla modellflygare, som redan gjort nästan alla misstag man kan göra med modellplan. De har massor att lära ut, om man bara kan övertala dem att fungera som instruktörer.

Det andra sättet är antagligen enklare för klubben. Gör så här:

Samla några duktiga modellflygare/byggare som visat intresse av att hjälpa sina kompisar till rätta. Berätta för dem om SMFF:s veckolånga kurser för ungdomsledare. Berätta också att grundskolan kan vara allvarligt intresserad av att få hjälp i sina Fria Aktiviteter med ledare och att skolan betalar 55 - 75 kronor för varje undervisningstimme. Tala om att nästan alla som gått de här kurserna har blivit ännu skickligare tävlingsflygare.

Skicka den eller de mest intresserade till närmaste centrala instruktörskurs. Det är väl värt deltagaravgiften!

Nästa kurs äger rum i Helsingborg dagarna mellan nyår och trettonhelg. Kursledningen he-

ter Lennart Palm och Björn Lundin. Kursen bör helinackorderad på en fenomenalt bra anläggning mitt i sta'n!

Som vanligt blir det mycket att göra, mest i fråga om hur man bär sig åt för att undervisa i grupper av barn och ungdomar, men det blir också tillfälle att lära sig själv ännu mer om aerodynamik, trä, konstruktionsdetaljer, limning, nya material osv.

Den här Helsingborgskursen handlar mycket om grejor för små juniorer, dvs små enkla flygplan som kanske aldrig vinner en tävling, men som är kul att göra och att flyga. Inomhusflygning t ex behöver inte vara bara Flugan eller mikrofilm, det kan också vara att flyga runt polstav med enkla skalaplan - eller varför inte med en elmotor i nosen på en polflygare som hela gruppen klistrat på?

Kort sagt - nya idéer skall hjälpa klubbarna att värva nya medlemmar. Idéerna kommer första veckan på det nya året till de nya instruktörerna.

Frågor om kursen besvaras av utbildningsledaren Bo Hallgren (011-925 97) och av Lennart Palm (042-816 66).



### Nu kommer Friflyget!

Med de två omfattande artikelserierna om inomhusflyg och linflyg, som pågick en tid i Modellflygnytt har många med rätta undrat var friflyget "läggs vägen".

Olle Sandahl, Nynäshamn, kommer nu i några nummer se till att ordningen återställs. Och att friflyget får sin rättmätiga plats i SMFF:s tidning.

Olle gick löpning med modellflyg 1945 och har nästan enbart byggt och tävlat med friflygande segelmodeller. Bland toppresultaten kan nämnas: Smålandsmästare i slutet av 40-talet, individuellt Svensk Mästare 1972, tvåa i NM 1973.

— deltagit i svenska landslaget tre gånger, bl a vid VM i Bulgarien 1975.  
För närvarande är Olle Sandahl medlem i MFK Stratos, Nynäshamn, MFK Vårdarna, Älveta, Nynäshamn, MFK, Roslagens FK, Norvålle, Aeroklubben i Malmö, MSK Mysingen, Nynäshamn, har tidigare sett honom som medlem.



# Oldtimer & OT-SM

Ja, jag flyger alltså lite oldtimer. När någon frågar varför, får jag svara så här: "Är man varken radiointresserad eller elitidrottsman, men ändå vill modellflyga, då måste det bli oldtimer!"

Jag var alltså aktiv under 1950-talet och flög mest segelmodeller. Alla modeller jag då tävlade med var givetvis av egen konstruktion. Tyvärr finns nästan inga av dessa modeller dokumenterade i ritningsform, så nu får man istället leta reda på andra gamla konstruktioner som finns att köpa i ritning.

Redan 1981 hade jag bestämt mig för att bygga en modell som heter DRAKEN, konstruerad omkring 1946 av Curt Jansson i Vingarna. En relativt konventionell S-2:a med diamondkropp och cabin, spännvidd ca 180 cm.

Sedan gick åren och först i år, sommaren 1984, infann sig byggglusten, c:a 1 månad före OT-SM. Det blev alltså att sätta igång och jaga material. Mina hobbybutiker från 50-talet finns ju inte kvar, så det fick bli jakt via telefonkatalogens gula sidor. Till sist hamnade jag hos Hobbycenter på Karl Johansgatan, där jag i lugn och ro fick klämma på alla flåk och lister. Gott om bra balsa är det

ont om, men till sist fick jag plockat ihop ungefär vad jag behövde. Chocken över dagens höga priser på material mildrades något av den vänlige expediten som gav mig 12% rabatt då jag visade AKMG-kortet.

När själva bygget var klart efter ca 10 dagar, var det dags för klädsel. Jag började ringa till tygaffärerna och fråga efter japon-siden. Ingen visste vad detta var, än mindre hade de det till salu. Åter ett besök hos Hobbycenter, där jag bl.a. tvingades köpa hela 3 m vitt siden för en 100-lapp. Färdigförpackat ja, egentligen behövde jag bara ca 0.5 m . . . Rött siden fanns dock i lagom bit för mig, ca 1 m i fyrkant. När jag började jobba med klädseln fann jag att det röda var tjockare än det vita. Why? Det var kanske inte siden? Oro inför vattenspanningen, men det gick bra, spände som skam.

Så gällde det att få tag på lack. Gamla kända märken var ju "Oscar" respektive "Dorch". Ett par telefonsamtal klargjorde att ej heller dessa finns längre i sinnevärlden. Alltså åter en expedition till Hobbycenter. Vänlig expedit tog fram en burk Graupner Spanifix. Burken

# Compact & Drasut

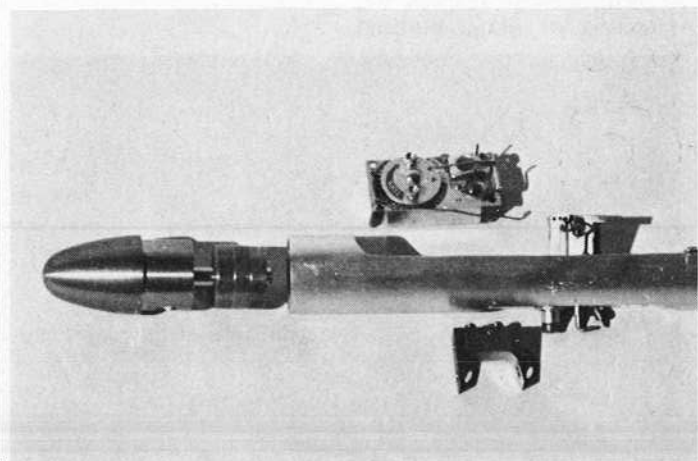
Här kommer Olle Sandahls sista avsnitt om Drasut och Compact. Hans friflyg-serie avslutas med startkroken. Om det föreligger några funderingar kring Olles artikelserie, så är det bara att kontakta Olle brevledes (med frankerat svarskuvert). Adressen är Olle Sandahl, Transtigen 16, 149 00 Nynäshamn.

Kroken är en vanlig pendeltyp. Den är anpassad till framkroppar av rörtyp och ritningen visar en startkrok för vänsterkurv. En krok för högerkurv skall ha pendeln snedmonterad åt andra hållet. Den sneda upphängningen av pendeln är tänkt att underlätta en tidigare sträck-

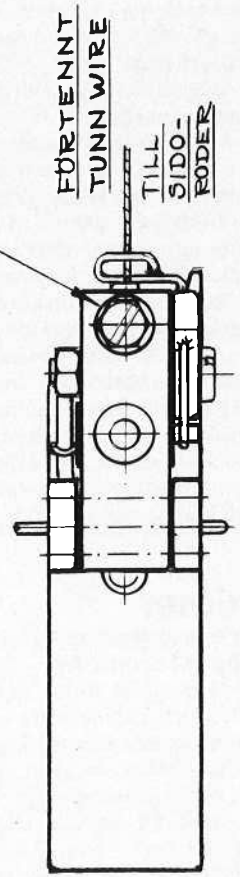
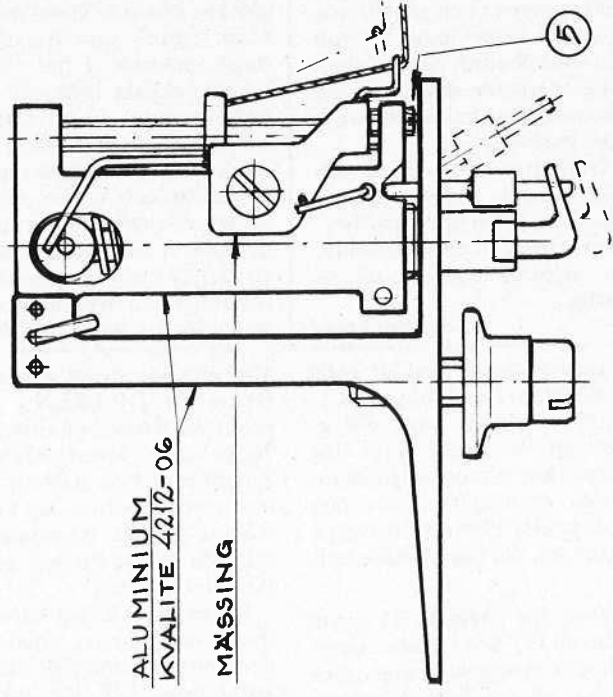
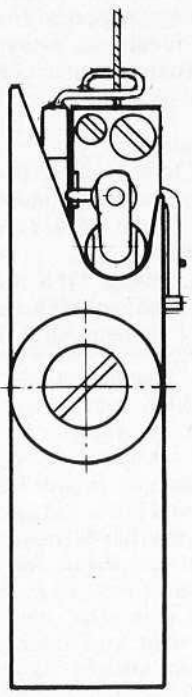
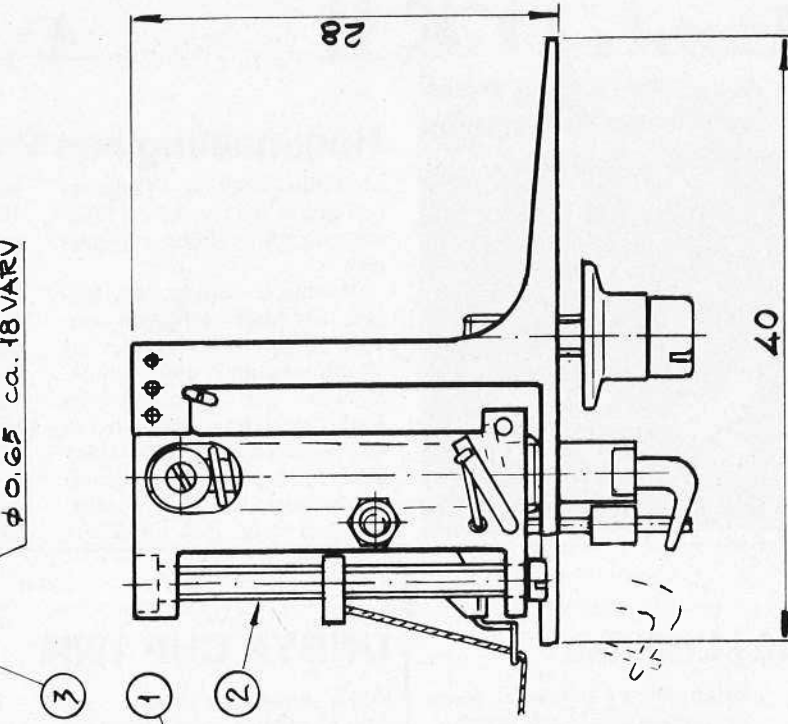
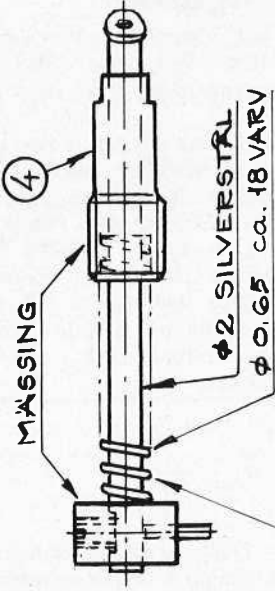
ning av startlinan. Den sneda glidyten på hållaren underlättar denna funktion.

Pendeln är fäst i en hållare, som skruvas till kroppsröret. Pendelns infästningsvinkel kan ändras genom att pianotråden (1) flyttas mellan de tre hålen. Vajern till sidorodret justeras med den helgängande M2-skruv (2). Spänningen i fjädern (3) inställes med skruven (4). Sidorodrets utslag (utom katapultutslaget) ställs med skruvar vid sidorodret. Grovinställningen av katapultutslaget sker med skruv (5). Finjusteringen görs genom justering av vajerlängden med skruv (6).

Olle Sandahl



Forts sid 22



STARTKROK  
SKALA 2:1  
OLLE SANDAHL -84



## Höstmeeting hos Vingarna

Modellflygklubben Vingarna i Umeå arrangerade ett höstmeeting på flygfältet i Degernäs.

Meetinget varade hela helgen och under lördagen som bjöd på fint väder visades ett 40-tal maskiner upp. Umeå, Vännäs och Örnsköldsviks Radioflygklubbar deltog också och publiken på drygt 400 personer bjöds på ett fint program.

Maskiner av alla de slag, små och stora, gick till väders

och Vingarnas reklamfinansierade nyskapelse "Big Lift" premiärflygs trots vissa problem.

Under söndagen fick publiken prova att "spaka själv", nästan åtminstone. Tack vare dubbelkommando kunde Janne Näsman, Torbjörn Lindström och Roger Rönnberg hjälpa nybörjarna till rätta. I tre timmar flög de konstant, en svettig uppgift i det byiga vädret.

## Norberg hälsar på i Ludvika

Ofta kan radioflygare hamna i någon slags slentriansituation. Speciellt de som inte är med och tävlar. Ett sätt att bryta sådan slentrian är att åka och hälsa på kompisarna i klubben intill. Så gjorde ett halvdussin R/C-motorflygare från Norbergs flygklubb, modellflygsektionen i somras.

En vardagskväll, tisdagen den 7:e augusti, åkte man de fem milen till modellflyggrabarna i Ludvika flygklubb. Totalt fanns ett tjugotal maskiner på plats. Här fanns utrymme för att "kolla in" vad man körde med i grannklubben. Nya idéer spirade förstås. En "Mister Mulligan" i kvartsskala från Norberg (tillhör Stig Gröning) lockade flera av ludvikaflygarerna. Modellflygarna i Ludvika har i år invigt sitt iordningsställda modellfält som mäter 10.000

kvadratmeter fin gräsyta. Belaget mellan gamla och nya flygfälten vid Nyckelmyran, strax söder om Ludvika.

En enkel klubbstuga finns på plats. Likaså har man ordnat med ett skåp där radiosändarna lämnas in. En speciell "ready-box" för startklara maskiner finns också. Meningen är att man tar kärran från depån, hämtar radion och den viktiga frekvensnypan och går till ready-boxen. Där finns 12 volt från ett bilbatteri och en glodriver. Startande ska alltså vara ensam och inte ha en mängd nyfikna inpå sig.

Träffen gav inspiration och idéer som alla kan ha nytta av. Likaså är det roligt för nybörjare att flyga på ett främmande fält, något som kan vara nog så klurigt.

Bo Holmblad

## UNBYN CUP 1984

Årets upplaga av Boden- och Luleåklubbens segelflygtävling kördes enl FAI-reglerna. Från arrangörshåll fanns farhågor att antalet deltagare skulle minska jämfört med tidigare år pga detta. Glädjande nog blev det inte så, 23 anmälda och 20 startande var ungefär lika många som tidigare år.

Tidigare har Bird of Time, Sagitta och liknande modeller gått bra men inte klarat modernare "spjut" som framförallt flugit snabbare. I fjol var det Lasse Pekkala med sin egen konstruktion, i år Christer Jansson med sin Dohle. Deras modeller är överlägsna i speedmomentet och kanske också i distansmomentet. I termiken däremot är dom mer resonabla. En del av överlägsenheten beror enligt min mening på att vi tränar för lite speed och distans,

Den största behållningen av tävlingar är umgänget med andra. Att få nya idéer och impulser. Det här märks särskilt när det kommer folk "utifrån" som kan visa nya prylar. Från ifjol minns vi Lasses vinst och från i år Christers modell. Tänka sig att bygga modellplan av met-spön! Förresten, varför skrivs det så lite i våra modellflygblad om t ex nya konstruktioner eller arrangörstips. Utan Christers förslag på rationalisering av distansmomentet hade vi väl hållit på än . . .

Björn

Seniorer:

1. C Jansson, RFK Ikaros
2. B Lindgren, Bodens Mfk
3. R Flodin, MFK Jupiter

Juniorer:

1. A Enberg, MFK Buntun
2. P Sandberg MFK Jupiter
3. P Johansson MFK Buntun

Forts

## Oldtimer

var stor som en äggkopp. - Finns ingen större? sporde jag. - Jo, vi har ju den här stora, sade expediten och halade fram en burk som var stor som två äggkopp (ca 200 g). Ja, men jag skall ha till en 2 meters vinge + kropp, finns det inte hel- eller halvlitersburkar? - Nej, så stora modeller är det aldrig tal om. . . Nåväl, det fick bli tre burkar á 21:-. Nu började bygget bli riktigt dyrt, tyckte jag, hade passerat 200:- med god marginal (på 50-talet kostade materialet till en A-2:a ca 40:-.

Efter tre lackningar + en fjärde med lite ricinolja i, verkade det hela OK, även om jag inte fick den yta jag var van vid från förr.

Inga problem med att hålla min vikten. Den färdiga DRAKEN visade sig väga 600 g, trots att 540 g hade räckt. Jag undrar hur mycket originalmodellen egentligen vägde, den hade ju bl.a. plywood i spryglar, spant etc. där jag nu hade balsa . . .

Dags för glidprov, 11 dagar kvar till OT-SM i Skåne. Uppgift om tyngdpunktsläge saknades, så jag började på ca 50%. Resultatet var nedslående. Trots ivrigt laborerande med pallningar, flög den som en skadeskjuten anka, ostabil, hög sjunkhastighet och med total vägran att kurva åt höger, som jag tänkt mig. En svag tendens att kurva vänster fanns, men det var inget att satsa på.

Jag ringde Sven Olof Lindén i Örebro i ett annat ärende.

Han nämnde då att man miss-tänkte att DRAKEN:s stabprofil var felritad på ritningen. Jag provade då med att sätta en turbulenstråd på stabben. Genast mycket bättre. Jag kunde trimma tillbaks tyngdpunkten till 55% och få en helt annan stabilitet i flykten.

Sedan började jag kurva på överfena. När jag eliminerat den helt och samtidigt ökat ut kurvrodret, fick jag faktiskt fram mitt önskade högerkurv.

Nästa fråga: Var finns en chans att trimma några högstarter? Jag ringde Floda för att fråga om han skulle åka till OT-SM i år. Nix, men han omtalade att jag i hans sällskap kunde få göra ett par flygningar på Backamo någon lämplig dag.

Söndag 8/7-84. 6 dagar kvar till SM. Kraftig blåst, men sol-

sken. Kan det va nåt? Telefon till Floda, som är tveksam med tanke på vinden. Vi chansar dock att den skall avtaga, och bestämmer avfärd från Stenungsund kl 18. Vid ankomst till Backamo har det mojnät något, blåser ca 5 m/sek. Jag gör några starter med 50 m lina, med fena, utan fena, med kurvrodret, utan kurvrodret osv. Får till sist ordning på det hela.

Avslutar med snygg start, som får termikanlutning och fusar på inställda 90 sekunder från 70-80 m höjd. Våldsamt akrobatik under fusningens första 20-30 meter, men ner kommer den förvisso.

Drar även ett par starter med min gamla FRÖJDS modellplan, en liten gummimotormodell på 75 cm spännvidd, som jag deltagit i Oldtimer-SM med

## Flyg inne i Bjuv!

Ungdomens Modellflygklubb i Bjuv hade under den gångna sommaren öppet hus varje dag för inomhusflygning i Brogårdsskolans Idrottshall. Öppet var det från 08.00 – 17.00 och många passade på att inomhusträna på någon semesterdag.

Besökare kom från Stockholm i Norr till (ja faktiskt) Frankrike i Söder.

Lennart Palm var mannen

bakom arrangemanget och han har "hotat" med att ställa upp även under sommarlov -85.

Passa på att förlägg någon dag av semestern i Bjuv för fin inomhusträning i den mycket stora Brogårdshallen.

Bilden visar Lennart Palm med Lödkolven i "lägsta hugg".

Lödande El-linflyg åt några av de ungdomar som utnyttjade sommarlov till fint modellflyg.



## Dubbelt för Härnösand vid SM

Efter sju sorger och åtta bedrövelser avhölls SM i F3B-T den 28 aug. på Kramfors Flygplats. Arrangören, VLM hade för detta SM verkligen fått jobba hårt för att övertyga flygplatschefen att SM skulle kunna gå samtidigt med Linjeflygs fåtaliga start och landningar. Det ansåg också Luftsartverket i Norrköping och sedan var det inget snack om saken.

I ett utmärkt väder med lagom termik, blev detta SM en fin tillställning. Tyvärr uteblev deltagare från mellan och södra landsdelarna, varför deltagarantalet blev lågt, vilket arrangörerna inte kan lastas för.

I perfekta förhållanden blev tävlingen mycket oviss och avgjordes inte förrän i sista och femte starten, både i senior och juniorklassen.

1979 och 1982. Den flyger som vanligt utan justeringar, trots två år i trunken.

Jag ser alltså SM an med tillförsikt.

Lördag 14 juli 1984. Avfärd mot Skåne med modeller, hustur och svärmor i bilen. Vackert väder ända fram till Revinge, där mörka moln tornar upp sig. Fixar först inkvartering på vandrarhem i Lund.

Kl. 14 när tävlingen skall börja, saknas bara en person. Tävlingsledaren Lennart Hansson med startkortet etc. Kvart i 3 kommer han, kl. 3 börjar det hela. Jag hämtar snabbt mina startkort för att flyga. Vädet kan förvisso bli bättre, men man vet ju vad man har . . . Stora regndroppar tvingar snabbt in oss alla i våra bilar,

I juniorklassen ledde Stefan Lundqvist med några poäng tillgodo. Men så smällde Per Green till med dagens högsta poäng i juniorklassen och vann med en (1) enda futtig poäng över Stefan. Men Stefan var inte ledsen utan lovade ta revansch på DM-et den 8 sept. Båda flög med Blue Phoenix.

På tredje plats kom Ove Abrahamsson från Östersund som länge låg bra till men som missade 5 flygningen med dåliga poäng. Ove delade länge ledningen med Stefan Lundqvist.

I seniorklassen fanns det några favoriter för första start. Redan vid första start föll en bort, Lars Pekkala från Örnsköldsvik som chansade att flyga sin F3B modell. I täten lade sig Leif Ericsson från Härnösand

där vi sedan kurar i närmre en timme. Så blir det dags för första start. Hittar John Petterson från Hässleholm som tidtagare och släppare. Drar ut den nyinköpta 100 m linan 0,6 nylon. Up she goes! Vilken underbar upplevelse att få dra med 100 m lina igen! Det måste vara ca 30 år sedan sist . . . Får skaplig luft och flyger 3 min 6 sek. Max i första start. Livet leker. Jobbigt att vandra i det våta, midjehöga gräset, men vad gör det? Iväg även med Fröjdaren. Blir inte så mycket, bara 53 sekunder.

Ytterligare regnskurar tvingar in oss i bilarna. Gör 2:a start men får sketluft. Bär rakter och landar på 106 sek. Fröjdaren upprepar sig och flyger 50 sek.

Dags för 3:e och sista start. Regnstänk i luften hela tiden.

sand och Thomas Wiklund från Silvervingen och Göran Westerfors från Härnösand. Efter 3 omgångar ledde Göran Westerfors med 24 poäng över Leif Ericsson. När 4:e omgången var avslutad hade Göran förlorat sin ledning med en dålig flygning till Thomas Wiklund från Silvervingen. Thomas ledning var betryggande – trodde man – men i 5:e omgången kom avgörandet. Leif Ericsson behövde flyga 334 sek och göra 25 poäng i landningen för att vinna. I den mycket svaga kvällstermiken och med sina erfarenheter från sitt friflygande plågade han ut sin modifierade Blue Phoenix allt som gick- och det lyckades till 100%. Landningen blev perfekt och tiden exakt den som behövdes. Med 27 poängs marginal var SM-segern klar. Thomas Wiklunds sista flygning gav honom andra plats medan hans klubbkompis Göran Nilsson kom på en hedrande tredje plats endast

2 poäng efter Thomas. Thomas flög med en egen konstruktion medan Göran Nilsson flög med en Blue Phoenix.

SMFF:s plaketter utdelades till segrarna och VLM:s plaketter till alla funktionärer, solen gick ned och en fint arrangerad och spännande tävling var avslutad. "Ådalingen"

### RESULTAT SM i F3B-T, 25 aug. 1984, Kramfors Flygplats. Arrangör: VLM.

#### Juniörer

1. Per Green	1577 p
2. Stefan Lundqvist	1576 p
3. Ove Abrahamsson	1451 p
4. Anders Larsson	1413 p
5. Mats Bergman	1383 p

#### Seniorer

1. Leif Ericsson	1738 p
2. Tomas Wiklund	1711 p
3. Göran Nilsson	1709 p
4. Olle Green	1606 p
5. H.O. Johansson	1583 p

Får åter John P. som släppare (hade Knut Andersson i 2:a) och börjar dra. Känns rätt dött, så jag springer en bit till. Aha, känns bättre, iväg med den!

Flyger lång och länge, ca 4 km och 5 min 20 sek, vet ej varför timern ej slog till.

Iväg med Fröjdaren också. Tydligt är dock tampen slut eller också har jag räknat fel på varven. Gör en snygg flygning och landar ca 5 km bort (det har just slutat blåsa) Tiden 47 sek. borde varit bättre, tycker jag.

Så återstår bara att hämta DRAKEN. John P. med kikare hade ett riktmärke på röda ladan. Efter 1 timmes blöt vandring i det nu ännu högre gräset (har vuxit p.g.a. regnet) är jag slut, stövlarna fulla med vatten, kläderna dyblöta och modellen alltså ej uppfunnen.

4 km promenad tillbaka till depån för samtal med John P. – Var du säker på röda ladan? Ou jau! Tar bilen för att komma i läge. Börjar plöja igenom fältet systematiskt så gott det går med förflyttning 50 m åt gången. Är beredd att ge upp och återvända nästa morgon, när jag till sist finner den. Kärt återseende.

Återvänder till depån för att säga adjö och konstaterar till min besvikelse att jag inte blev mer än 4:a trots två maxar. S2 har blivit ett riktigt getingbo numera. En nästan-götebor-gare slog mig med 23 sek., Lasse Larsson.

Ja, har någon orkat läsa så här långt? I så fall: Nu är det slut från mig för idag. Hoppas vi ses på nästa Oldtimer-tävling.

Per Nilsson, lic. 175



## "Sensommar-tävlingen"

Nu kan Sätenäs användas som tävlingsarena igen och AKMG kallade åter till drabbning i augusti. Flottiljledningen är nu övertygad om att arrangörernas insatser för att undvika tidigare tråkigheter fungerar. De tävlande är värda ett tack för att de accepterar reglerna, och F7 är värda ett lika stort tack för att de återställer fältet till förfogande.

Vädret... Ja inte blev det regn och rusk som på första UT-dagen i våras. Men tyvärr infann sig den berömda västliga "brisen". 8 m/s som mest och upp till 10-12 m/s i byarna gjorde det litet svårfluget med tanke på fältets storlek i den aktuella vindriktningen. Somliga modeller hamnade i åkermark och andra i träan, men i det stora hela blev det en trivsamtävling. Solen värmde t.o.m. riktigt bra.

"Sensommartävling" kallades evenemanget och det bjöd på en nyhet som är värd att prova flera gånger. En klass för 14-åringar och yngre även i F1A liksom tidigare A1. Smågrabbarna flög verkligt bra, och där segrade i sin första tävling Tomas Krotkiewsky, AKMG FFT, tätt följd av Erik Lindgren från samma klubb. F1A juniorer tog Stefan Larsson, Sländan, och seniorklassen vanns av "gurkan" Rolf Svensson före "exgurkan" Herbert Hartmann. Roffe har tränat flitigt i sommar och det ger resultat.

A1 jun vann Torbjörn Wiktorsson och A1 jun 14 år såg Martin Larsson, Sländan, som segrare.

Hasse Lindholm klarade hem segern i F1C på fyra starter tätt följd av Lars G. Olofsson i en hård sekundstrid.

Men de som klarade vinden allra bäst var wake-flygarna. Lennart Hansson, Malmö, tog revansch för sitt halva misslyckande i UT och vann med "Floda" Lennart Flodström, AKMG, som god tvåa.

Det bästa till sist "huvudklassen" HKG. Den vanns av Herbert Hartmann före L.O. Danielsson AKMG.

Priser till tävlingen hade skänkts av Bosse Nylund Flyghobby, Wettergrens, Leksaks-huset och Nils Hobby.

Herbert Hartmann



## Aerobatic i Norberg

Vid årets Castrol cup försvarade Thomas Nyholm Ludvika mästartiteln, han vann övertygande klassen för skalamodeller. Klassen för icke-skalamodeller vanns av unge Robert Sundström från Jakobsberg.

Inför tävlingen var intresset stort för hur den nya skalaklassen skulle gestalta sig.

Flygmomentet vid vanliga skalatävlingar har en tendens

att bli relativt likriktat. Den tävlande får inget för att välja svåra manövrar, och väljer då naturligtvis att göra relativt lätta manövrar, dvs Looping, Roll och Hammerhead. Något som i längden blir lite tråkigt för de som ser på. I Norberg prövades därför ett system där svårare manövrar fick högre koefficienter, och därmed kunde ge högre poäng. Detta slog väl ut och åskådarna bjöds på mycket omväxlande och rolig flygning.

Bo Gustavsson, Thomas Nyholm, Per Karlsson, 2:a, 1:a och 2:a i skalaklassen, Robert Sundström 1:a, Lars-Å Lundin 2:a i ickeskalaklassen.

Segrande Thomas Nyholm valde ett medelsvårt program, som han konsekvent och disciplinerat flög igenom med sin Zlin. Bland de manövrar han flög fanns Top Hat, Avalanche och Kubansk åtta. Bosse Gustavsson från Västerås valde ett svårt program med bl.a Rollande looping, Rollande fyrkantlooping, åttapunkts momentroll och långsam roll. Det blev emellertid lite för svårt för Bosse som missade lite i rollande loopingen. Poängen räckte ändå till en andraplats. På tredje plats, efter att bl.a. gjort en rollande cirkel för första gången kom Per Karlsson. Ett pris till finaste maskin delades också ut, och det vann Karl Sierau, Botkyrka med sin stora Zlin.

Tävlingen blev en trevlig tillställning som alla inblandade verkade uppskatta, något som vi hoppas upprepas även nästa år.

Norbergs FK mfs, KB



## Gränscupen 1984

Gränscupen gick av stapeln i månadskiftet juni/juli och uppvisade 17 startande - 13 färre än förra året - kom till start. Dock kunde man glädja sig åt 1 dansk och 5 norrmän.

Vinden var svag på lördagen och det var tätt mellan molnen.

I mitten av första omgången började det regna och tävlingen fick avbrytas för någon timme.

I ledningen trots att hans första omgång kunde ha varit bättre. Första omgången togs fö av Ingemar Gustavsson, Tidaholm, - trea efter inled-

På grund av regnet blev också andra omgången lite försenad och slutade 17.00. Norrmannen Nils-Øystein Bossum visade sig

Söndagen visade upp ett bättre flygväder. Helt utan moln och inga intermezzon inträffade. Nils-Øystein Bossum ökade sin ledning till ungefär 100 p gentemot Benny Kjellgren, som följdes av Tore Jemtegaard, som avancerat till tredjeplatsen.

ningsdagen. Benny Kjellgren låg 10 poäng efter Nils-Øystein på en andraplats.

Avslutningsdagen - måndag - bjöd på söndagsvädet och tävlingen kunde avslutas utan problem. Ledande Bossum drog

Toppgubbarna i Gränscupen - Kjellgren t.v., Bossum t.h.

ifrån ytterligare och försvarade med glans sin titel från i fjol.

Benny Kjellgren kom tvåa och Tore Jemtegaard behöll sin tredjeplats, följd av Ingemar

Gustavsson, som knep fjärdeplatsen några få poäng före Kenneth Holm. Den enda tävlande dansken, Peter Christensen, var ensam om att flyga med 4-taktsmotor, kom på åttonde plats.

Resultat:

1. Nils-Øystein Bossum N 3780
2. Benny Kjellgren S 3628
3. Tore Jemtegaard N 2593
4. Ingemar Gustavsson S 3496
5. Kenneth Holm S 3460



## Havgård Scale Trophy

Hur ska man få fin reklam för sin modellflygtävling?

Jo, då kan man göra som Radioflygklubben Gripen gjorde till sin skalatävling Havgård Scale Trophy. Puplicitet kring tävlingen i tidningar och ett stort antal affischer ger resultat. Här fick vi en otrolig hjälp av marknadsföringsexperter på lokaltidningen Nordvästra Skånes Tidningar. Tidningen tryckte upp 600 stycken affischer i A3 och A5 format, man hade flera fina artiklar i tidningen under veckan innan tävlingen. Klubben fick också ha en fin utställning i tidningens kontor. I gengäld hade tidningen en hel del reklam ute på flygfältet. Samt att Berne Gunnarsson ett otal gånger flög ett reklamsläp med texten "Klippans Tidning". Ett populärt inslag mellan varven.

Vad gjorde vi mer? En uppvisning av ett stort plan ligger ju nära tillhands eftersom vi har Silver Hill som grannar. Det blev denna gång Per Cederkvist som flög en helt otrolig

uppvisning med sin gula Tiger Moth. Per landade efteråt på fältet så att intresserade fick tillfälle att se på denna fantastiska man och hans flygande maskin.

Över till själva tävlingen. I år gick tävlingen i tre klasser och i F4C var det inget att göra åt Kurt Lennå med hans otroligt fina MF1 9 B. Bernt Nilsson, RFK Gripen gjorde en fin debut i denna klass och tog beslag på andra plats med sin Klemm 35. Tredjeplatsen knep Bengt Holmer med sin Focker E III.

I Stand-offklassen tog hemmasönerna Gösta Löfgren, Spinks Akromaster, Tomas Nilsson, Liberty Sport och Berne Gunnarsson med Clipped Winged Cub de tre första platserna. Gösta och Berne har tävlat flitigt de senaste åren och är säkerligen "coming men" inom skalaflyget.

Tommy Christiansson tog sin åttonde (!) raka seger i populärklassen med sin 1/4 skala Tiger Moth. Övriga hade



tog han också hand om andraplatsen. Denna gång med en mindre version av Tiger Moth. Tredjeplatsen tog en annan Gripenmedlem, nämligen Kay Olsson med en skön Comper Swift.

Tävlingens stora prestation gjorde onekligen Stig Krampe från Helsingborgs MFK. Han gjorde en helt otrolig flygning med sin Bellanca Decathlon. Domarna, åskådarna och medtävlande var fulla av beundran. Inte blev den mindre när man fick reda på att detta var Stigs allra första skalatävling. Stig slutade på 4:e plats, endast 0,6 poäng efter trean. Tyvärr hade

Stig lite för dålig dokumentation. Bättre tur nästa gång.

Det alltid lika trevliga Kalmar/Nybrogänget kom i år med tre tävlande och tjugo (!) supporters. Bäst placering fick Lars-Bertil Björkegren med en femteplats i pop-klassen. Lars-Bertil flög en fin Messerschmitt 109 G.

Tävlingen flöt utan några större incidenter och alla var glada och nöjda när de lämnade fältet. Så var också vi arrangörer som räknade in över 3000 besökande under de båda tävlingsdagarna, Vem sa att radioflyg inte är en publiksport?

Christer Gunnarsson

## 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:—

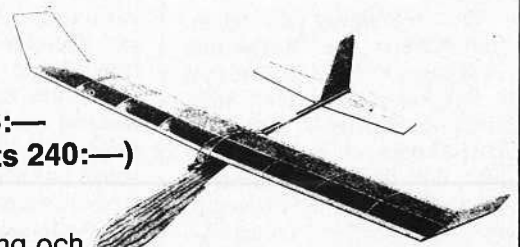


### SPARVEN

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:—)



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



## Vingar i Umeå kör hårt!

Entusiasterna i modellflygklubben Vingarna i Umeå missar inte en chans att göra reklam för sin kära sport.

Succé blir det där de drar fram med sina snygga maskiner och ett hisnande flygprogram.

Sist det begav sig blev det tio-talet nya medlemmar på kuppen. Två blev så begeistrade över klubbens verksamhet och imponerade av flygaktiviteterna på Umeås östra kvällshimmel att de på stående fot bad att få bli inskrivna i MFK Vingarnas rullor.

Klubbens flygveteraner Rune

Säfvenberg och Stig Appelfeldt bjöd på snygga flygningar inför närmare 4 000 imponerade åskådare i alla åldrar som kantade Gimoborgs fotbollsarena examenskulkvällen.

Under suverän kontroll fick Stig sin Bootlegger att utföra de mest nervkittlande övningar där ingenting av looping och roll och allt vad det heter, saknades. För den suveräna uppvisningen belönades flygarna också med nästan lika stora applåder som examenskulkvällens stora publikattraktion Jerry Williams.

Text: Lennart Andersson



## Dax hos Thor i Torsås!

Äntligen är det dax för en modellflygträff på vårt nya modellflygfält 2 st asfalterade banor. Invigningen var planerad redan i våras, men nu kommer det att bli av. Det kommer inte att bli storslaget med många arrangemang, utan det är meningen att vi tillsammans från vår egen klubb och några andra som hörsammat vår inbjudan skall träffas och trivas utan "jag är bäst"-tävlingen. Någon form av skämttävling kommer det kanske att bli. De äldre skall kunna ge de yngre tips och råd vid bygge och flygning.

Det kommer inte att bli någon form av föranmälan, utan alla som vill är välkomna med eller utan modell.

Modellflygfältet ligger på en öppen plats strax bakom Torsmaskinernas fabriksbyggnader, på vägen mellan Bergkvara - Torsås.

Om du kommer på E 66:an, från Kalmar eller Karlskrona så svänger Du mot Torsås mitt i Bergkvara samhälle. Strax invid vägskylden "Torsås" ser Du på höger sida om vägen vårt lilla fält med sin vindstrut. Härifrån till avtagsvägen för flygfältet mellan Torsmaskinernas fabriksbyggnader är det cirka 200 meter, och då är det bara att följa vägen till modellflygfältet.

Modellflygklubben Thor Torsås  
Ove Lindh

## Termik hos Vikingarna

"Vikingarna i Löddeköpinge ordnade en termiktävling den 11:e augusti på Järvavallsfältet nära Saxtorp. Den värsta semestern var över och kanske därför gynnades tävlingen av strålande väder. Platsen ligger nära havet och brukar ha vind därifrån och därmed dåligt med termik, men denna dag var det ostlig vind och brakbubblor emellanåt. Tjugosex deltagare kom till start och kunde genomföra fyra omgångar med vardera sex minuters idealtid. Det var lite diskussion inledningsvis om startmetod och linlängder (som vanligt!), men sedan kunde tävlingen genomföras med gott flyt och utan incidenter.

John Knudsen flög säkert som vanligt och lyckades hålla Flamingon uppe lagom länge och landa nära strecket nästan varje gång. Det blev en ny seger, även om Åke Gustavsson från Malmö hotade och hade chans till ett bättre resultat ända in i sista omgången. En junior från Clippern i Landskrona lyckades lägga beslag på tredjeplatsen. Fint fluget Magnus Andersson!

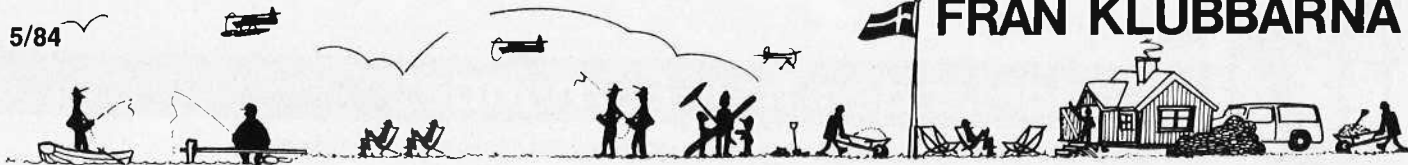
Trots den låga anmälningsavgiften kunde deltagarna serveras fika mellan flygningarna och plaketter och klubbmärken vid prisutdelningen framåt eftermiddagen."

Bengt Norman



Ovan får segraren John Knudsen förstapriset av en glad Birger Liffner och under syns hela det glada modellflygargänget efter en glad och fin dag.





## Wentzel Pokalen 1984

För 30:e året i följd anordnades den anrika frilygtävlingen Wentzel-pokalen av Östersunds MFK med Opefältet som tävlingsplats. Jubiléet till ära hade tävlingen ökat ut med flera oldtimer-klasser vilket också medförde ett rekordstort antal deltagande modeller.

Gunnar Holm, Solna, vilken ofta tävlar i Jämtland när tillfälle ges, dominerade tävlingen. Han vann både F1A och A1 och tog därmed också sin första inteckning i Wentzel-pokalen, som gäller A1-klassen. Han flög nära full tid i bägge klasserna, en fin prestation eftersom det var ganska svårfluget trots bra väder.

Nära full tid flög också Mikael Borell i F1A, men han ställde för kort tid på timern i ett par starter då han var rädd för bortflygning på det inte alltför stora fältet. Mikael har gjort en fin comeback i år och är lika termiksäker som vanligt. Nu fick han dock se både välträ-

nade Rolf Svensson, Västerås, och Östersunds stora löfte och tillika tävlingsledare Johan Ekeroot före sig i prislistan.

En lovande junior har Östersund också fått fram i Niklas Karlsson, tidigare tävlingscyklist, som sadlat om. Två andraplatser blev det för Niklas, som flyger flitigt både vinter och sommar.

En annan junior, Per Findahl, Norberg, tog det lugnt i F1A, där han sparade sina bästa modeller inför europamästerskapen senare under sommaren. Däremot vann han juniorernas A1.

Till det trevligaste inslaget i tävlingen hörde de veteraner, som samlats för att tävla i oldtimer. Arne Berglin, med nyvunna meriter från SM, visade på nytt gamla fina trakter och vann nu både S1 och S2 med nya välbyggda modeller. Tandläkaren Nisse Nässén kom direkt från helgjouren, annars hade han nog kunnat bjuda



Arne Berglin med oldtimer S2:a. Segrade i SM och 30-årsjubilerande Wentzelpokalen. Under: Gunnar Holm - segrare i F1A-klassen.

Arne hårdare motstånd i S1, medan Kurt Sandberg, Halmstad, blev Arnes svåraste konkurrent i S2. Flugan och Skyway hette segermodellerna.

Tävlingen var välarrangerad med gott om tidtagare, och det blåste inte heller värre än att att fältet i stort sett räckte till.

Gösta Nilsson



## Byggsats 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.

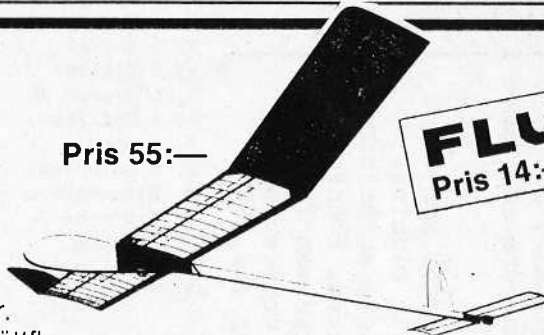
Cikada är lättbyggd och lättflugan.

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

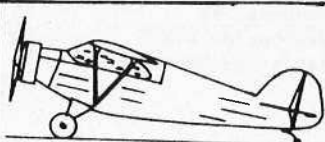
Pappersklädsel medföljer men ej lim och lack.

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

Pris 55:—



**FLUGAN**  
Pris 14:—



GV 38

Skalaritningar (1/7)

-Huvudritn.

-Vingritn.

-Det. ritn.

Pris: 195:—+frakt

Begär prospekt!!

H Kjellberg  
Lidegårdsv. 24  
433 00 Partille

## EFTERLYSNING!

Gjutform för Toni Formula 1 pylon-racer, tillverkad av Lasse Olsson, Malmö, 1974.

Gjutformen såldes till Värmland 75-76.



Ingvar Larsson · Östra Vägen 30 · 388 03 Vassmolösa 0480/320 56



# Meddelanden från Förbundet

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

## MEDLEMSAVGIFTER

Enligt beslut på Förbundsmötet 1984 gäller att avgiften för nya medlemmar under 26 år (10:-) som registreras under sista kvartalet 1984 (841001-841231) gäller för såväl resten av 1984 som för 1985.

## 1985 ÅRS KLUBBREGISTRERING

Med nästa månadsmeddelande (841115) kommer registreringshandlingar för 1985 att utsändas till klubbarna. Registreringsavgiften för klubben är oförändrad 100:-.

Registreringsrapporten och avgiften skall som vanligt vara expeditionen tillhanda senast 841231.

Medlemsavgifterna för 1984 är oförändrade:

10:- kr (t o m det år medlemmen fyller 25 år - 1960)  
75:- kr (from det år medlemmen fyller 26 år).

## TÄVLINGSKALENDER 1985

Blankett för ansökan om tävling/-meeting 1985 har utsänts till samtliga klubbar med månadsmeddelandet 840915.

Skall vara resp grenchef tillhanda senast 15 oktober 1984.

Den här annonsen känner Du igen.

Vi fick inte in ett enda svar. Svagt! Men det måste finnas någon i SMFF - varför inte en FV-pensionär, som vi har många av - som kan göra en värdefull insats för SMFF.

Garanterat högst 30 timmar per år, men ovärderligt för vår tidning. Och man kan förvänta sig ersättning för nedlagt arbete också. Förutom alla trevliga kontakter man får - alldeles gratis! Och vetskapen, att man gör ett fin insats för SMFF!



Medellingsnytt söker en annons-aktör med huvuduppgift att meddelande till SMFF:s medlemmar. Du får räkna med att lägga ner 2-3 timmar per utgivningsnummer - för närande sex per år. Viss ersättning för telefon m. medlagt arbete liksom för utskick av reklam och reklam i en förord, men ett glatt figherhjärta räcker annars gott.

Är Du intresserad att göra en insats för SMFF och dess medlemmar - skriv till oss på adressen nedan. Eller ring, om Du vill ha fler uppgifter om jobbet.

Medellingsnytt  
Svevia AB  
Platan, Källersväg 14  
305 90 Halmstad  
035-404 45

## R E S U L T A T

SM INOMHUS F1D 1984-04-28  
T007 MFK NIMBUS O T063 RFK IKAROS  
ÖREBRO

1. L Lindén	T007	33.46
2. S Pontan	B039	29.42
3. S-O Lindén	T007	25.05
4. B Blomberg	E021	24.54
5. Ö Gahm	B126	16.41
6. P Comét	J M169	16.07
7. G Åberg	E021	11.55
8. C Edlund	J T007	1.45

SM F3B 1984-06-02-03  
W128 RFK VIGGEN BORLÄNGE  
(19 deltagare)

1. J Ståhl	J T063	5680
2. C Cederlund	T063	5315
3. L Pernstig	T063	5213
4. G Holtbäck	T063	5122
5. L Johansson	T254	5108
6. T Kinnunen	T063	5092
7. M Johansson	J T254	4952
8. P Nyberg	T063	4757
9. C Jansson	T063	4542
10. T Carlsson	R146	4534

EM F3B (1:a) 1984-07-08-15  
FLEVOHOF HOLLAND (40 deltagare)

1. R Liese	FRG	14664.6
2. R Decker	FRG	14618.6
3. D Worrall	GB	14450.0
4. S Villani	I	14399.5
5. K Wasner Jr	A	14229.8
6. J Holt ten	NL	14083.5
7. D Dyer	GB	14075.3
8. M Lorenzoni	I	14052.4
9. H Bonestroo	NL	13955.3
10. F Bivone	I	13915.3
13. J Ståhl	S	13700.1
26. B Johansson	S	12749.2
32. T Carlsson	S	12468.1

Lag (14 nationer)

1. FRG	42884.8
2. GB	42429.6
3. I	42367.2
4. NL	41576.3
5. A	40453.5
6. TCH	40297.8
7. F	39236.1
8. S	38917.5
9. ISR	38906.6
10. B	38216.6

NM F3A 1984-08-04-05 VANDEL DANMARK  
(14 deltagare)

1. N Ö Bossum	N	2614
2. K Holm	S	2481
3. T Jentegaard	N	2181
4. A Johansson	S	2098
5. G N Thomassen J	N	1965
6. A Gustafsson J	S	1946
7. T Eltvik	N	1906
8. P Christensen	D	1885
9. J Sövsö	Ö N	1841
10. F Hovland	J N	1838
14. J-Å Nilsson	S	1198

SM LINFLYG 1984-08-11-12  
U044 VÄSTERÅS FK MFS

F2A

1. G Fällgren	D103	254,53
2. N Björk	B256	240,32
3. O Kjellberg	B256	237,99
4. U Nygren	B273	222,45
5. B-Å Fällgren	D013	154,13

F2B

1. O Andersson	U044	3916
2. Å Nyström	B272	3829
3. L Roos	M134	3765
4. J Åhling	B039	3302
5. G Karlsson	B039	3253
6. S Ekström	M015	3235
7. E Linné	M134	2766
8. L Eriksson	X110	2201
9. L Johansson	J BD123	1608
10. M Lindström	U044	206

F2C

1. K Axtilius/ B-O Samuelsson	A006	7,47,3
2. G Bengtzar/ R Karlsson	B256	8,35,7
3. B Winkler/ M Höög	B039	8,48,2
4. J Gustavsson/ G Härne	B256	
5. A Appring/ S Hovmark	B273	
6. M Bejhem/ L Göransson	B273	

F2D (12 deltagare)

1. H Östman	B273
2. M Franké	S228
3. L Göransson	J B273
4. M Bejhem	B273
5. T Rasmusson	J S228
6. Å Pettersson	J K048
7. M Borg	J B039
8. J Åhling	B039
9. G Johansson	K048
10. B-Å Fällgren	D103

Lag (14 lag)

1. B256 Solna MSK	29
2. B273 Väsby MF	28
3. B039 Handens MFK	23
4. D103 Oxelösunds MFK	15
5. S228 Karlstads MFK	14

SM F3A 1984-08-11-12  
P180 VÄRGÅRDA RFK  
(15 deltagare)

1. K Holm	P076	2922
2. J-Å Nilsson	E046	2779
3. B Kjellgren	R148	2776
4. S Persson	F087	2677
5. I Gustafsson	R148	2650
6. A Johansson	E046	2617
7. K-Å Björklund	P180	2489
8. U Svensson	M158	2479
9. Jan Sjölander	B267	2292
10. R Sundström	B126	2231



# Meddelanden från Förbundet

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

## SM F3B-T 1984-08-25 KRAMFORS V L M

### Juniorer

1. P Green	Y100	1577
2. S Lundqvist	Y105	1576
3. O Abrahamsson	Z052	1451
4. A Larsson	Y100	1413
5. M Bergman	Y100	1383
6. P Salomonsson	Y108	1340
7. A Eneberg	AC137	1257

### Seniorer (14 deltagare)

1. L Ericsson	Y100	1738
2. T Wiklund	Y303	1711
3. G Nilsson	Y303	1709
4. O Green	Y100	1606
5. H O Johansson	AC137	1583
6. R Säfvenberg	AC147	1533
7. G Westerfors	Y100	1494
8. L Pekkala	Y105	1481
9. S Sundström	Y303	1474
10. K A Ericsson	Y100	1434



## SM QUARTER MIDGET PYLON 1984-09-08

H096 RFK UTVANDRARNÄ KALMAR  
(15 deltagare)

1. I Larsson	H096	15
2. P-O Svensson	K320	14
3. B Ragnarsson	G114	13
4. H-O Karlsson	N031	10
5. L Fasterius	A028	10
6. K Winberg	N031	9
7. L Karlsson	A028	7
8. D Ebbesson	N031	6
9. P Holmgren	H096	5
10. B Magnusson	E135	4

## EM F3A 1984-09-11-16 GENK BELGIEN (44 deltagare)

1. W Matt	LCH	4000
2. B Lossen	FRG	3877
3. G Hoppe	FRG	3851
4. W Schweiker	FRG	3771
5. A Degotte	BEL	3766
6. H Peyer	SCH	2728
7. G Werion	BEL	2653
8. A Peyer	SCH	2627
9. H Kronlachner	AUS	2625
10. M Di Biaggio	I	2597
22. B Kjellgren	SWE	2436
24. K Holm	SWE	2389
32. S Persson	SWE	2159

### Lag (16 nationer)

1. Germany	8597
2. Belgium	7773
3. Italy	7725
4. Austria	7586
5. United Kingdom	7505
6. Switzerland	7453
7. France	7295
8. Norway	7158
9. Netherlands	7156
10. Sweden	6984

## SM FRIFLYG 1984 09-29-30 E021 FK GAMEN NORRKÖPING

### Al Jun (30 deltagare)

1. A Broberg	W064	599
2. H Bohman	B256	597
3. C Edlund	T007	593
4. P Blomqvist	B290	588
5. J Niemonen	D016	587
6. A Berglund	B258	581
7. J Enebog	T007	576
8. K Holm	B256	552
9. N Karlsson	Z052	550
10. F Jonsson	D016	539

### Al Sen (19 deltagare)

1. L Larsson	P186	600+180
2. I Sundstedt	W064	600+123
3. S Berglund	B258	589
4. G Holm	B256	571
5. O Blomberg	T007	557
6. E Astfeldt	D016	552
7. U Edlund	D016	548
8. L Findahl	U284	518
9. M Borell	Z052	508
10. H Åhlström	W064	507

### B1

1. B Eimar	B256	600
2. L Flodström	0024	597
3. L Ericsson	Y100	573
4. T Ekdahl	D016	564
5. P Nemeth	J D016	534
6. G Wivardsson	P071	469

### C1

1. G Bohman	B256	600
2. A Edström	J C092	514
3. L Karlsson	E021	503
4. S Rosenqvist	C092	474
5. L Larsson	B256	412
6. M Borell	Z052	366

### HKG Jun (14 deltagare)

1. M Wikman	B263	149
2. J Söderlund	E140	148
3. P Findahl	U284	143
4. S Nilsson	T007	123
5. K Lyhnakis	B256	111
6. C Edlund	T007	105
7. U Söderlund	E140	93
8. G Enebog	T007	92
9. J Johansson	D103	76
10. M Fällgren	D103	75

### HKG Sen

1. L Ericsson	Y100	261
2. C-A Gerstel	B263	259
3. T Rehnström	E021	257
4. J Ekeroot	Z052	223
5. G Holm	B256	208
6. T Ekdahl	D016	130
7. H Fällgren	D103	85

### FlG

1. B Eimar	B256	531
2. B Dahlqvist	N171	419
3. S-O Lindén	T007	398
4. J Luthman	B263	354
5. G Åberg	E021	282
6. O Blomberg	T007	272

### Lag 1 klasser

1. B256 Solna MSK I	1771
2. B256 Solna MSK II	1685
3. T007 MFK Nimbus	1643
4. D016 Eskilstuna FK MFS	1595
5. Z052 Östersunds MFK	1560
6. C092 Uppsala FK MS	1424
7. P186 MFK Sländan	1363
8. U284 Norbergs FK MFS	1052

### FlA Sen (42 deltagare)

1. M Borell	Z052	900+202
2. L-G Olofsson	0024	900+197
3. P Sjölund	Y100	900+193
4. T Ekdahl	D016	900+187
5. B Wendel	U284	900+184
6. H Gruen	Z052	900+173
7. U Edlund	D016	900+ 0
8. R Svensson	U044	897
9. G Nilsson	Z052	896
10. T Rehnström	E021	893

### FlA Jun (21 deltagare)

1. P Findahl	U284	857
2. M Sundstedt	W064	855
3. A Berglund	B258	852
4. J Söderlund	E140	848
5. J Sergander	E021	828
6. T Andersson	D016	823
7. S Larsson	P186	726
8. P Björklund	B256	692
9. C Walfridsson	B290	668
10. E Lindgren	0024	652

### FlB (18 deltagare)

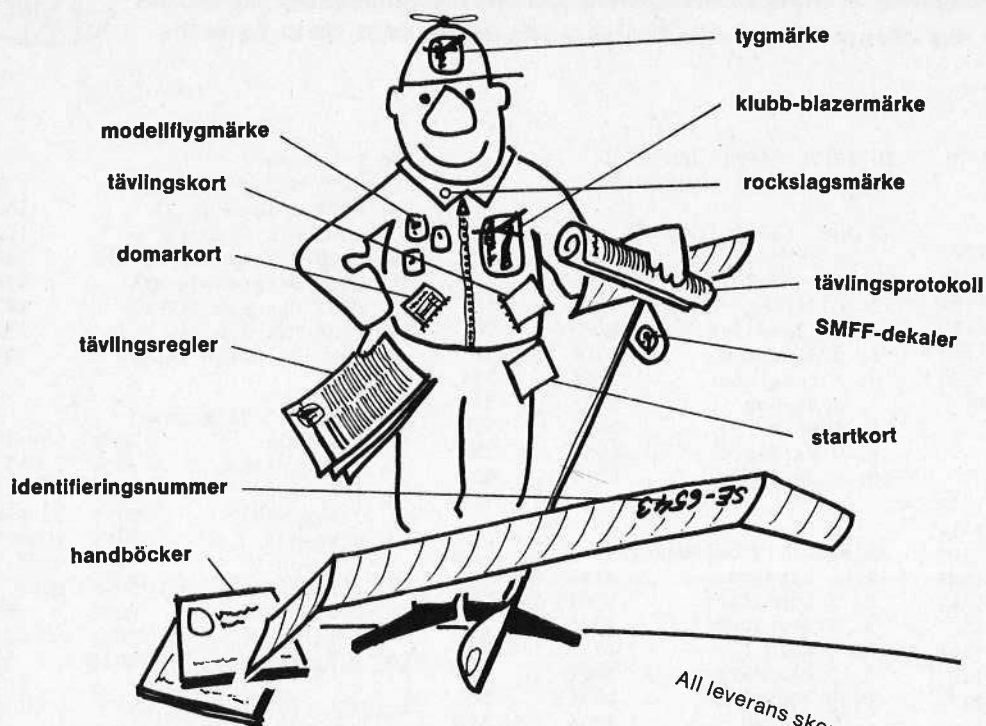
1. A Håkansson	M010	897
2. P Bergström	B256	891
3. L Hansson	M010	885
4. C Högberg	E140	867
5. N Wallertin	P186	865
6. P Findahl	J U284	840
7. L Flodström	0024	825
8. I Johansson	B256	820
9. B Blomberg	E021	802
10. L Ericsson	Y100	798

### FlC (15 deltagare)

1. H Lindholm	U044	900+240
		+280
2. G Bohman	B256	900+240
		+276
3. L Åhman	E021	900+240
		+224
4. A Hansson	M102	900+240
		+205
5. G Ågren	C092	900+240
		+187
6. E Astfeldt	D016	900+237
7. L Karlsson	E021	883
8. Å Andersson	E021	880
9. U Carlsson	0024	870
10. J-O Åkesson	M102	844

### Lag Fl-klasser (17 lag)

1. D016 Eskilstuna FK MFS	2700
2. Z052 Östersunds MFK	2696
3. B256 Solna MSK I	2623
4. U284 Norbergs FK MFS	2578
5. 0024 AKMG	2572
6. M010 AKM MFS	2554
7. E021 FK Gamem I	2526
8. W064 Borlänge MSK	2510
9. Y100 Härnösands MSK	2493
10. E140 MFK Linköping	2488



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

## Identifiering (1 sorts siffra på varje ark)

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

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

## 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:—

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

\*) 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  
Spånehusvägen 57—59  
214 39 Malmö  
Telefon 040-780 56

### Vice ordförande

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

### Sekreterare

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

### Kassör

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

### PR och rekrytering

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

### Suppleant

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

### Utbildningsledare

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

### Grenchef Friflyg

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

### Grenchef Linflyg

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

### Grenchef Radioflyg

Hanns Flyckt  
Prästgården  
564 00 Bankeryd  
Telefon 036-721 10

### Förbundsexpedition

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

### Expeditionsföreståndare

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

## Norrköping

**KNEIPPBODEN**

Modellflyg för nybörjare  
och experter

RC, friflyg, lina, material  
och tillbehör

**Paket för kursverksamhet**

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

**HB Bagge & Ernvist**

Lokegatan 24  
602 36 Norrköping

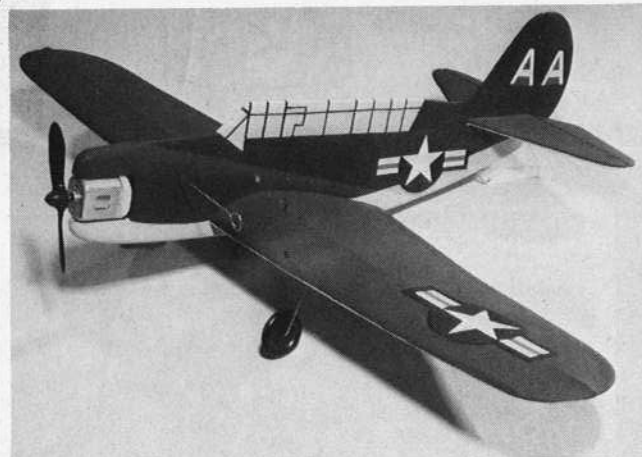
## Falun

**Lek & Hobby**

Holmgatan 30, 791 71 Falun  
Tel 023/221 80

**Specialaffär för hobby och leksaker**  
**Byggsatser** från bl a Graupner, Bill-  
ing Boats, Wentzels, Semo, Gold-  
berg, Top Flite, Carrera, Pilot,  
Svensson, Multiplex.

**Tillbehör** från Kavan, Graupner,  
Goldberg, Webra, OS och Cox mo-  
torer. **RC-anläggningar:** Multiplex,  
Sanwa, Simprop. **Modelljärnväg:**  
Märklin, Lima, Minitrix och Liliput.  
**Tillbehör från Heljan. Plastmodel-  
ler:** Airfix, Revell, Tamiya, A.M.T.



# Inne eller ute

Elektrisk polflygning. Inga svårstartade eller  
högljudda motorer. Inget dyrt bränsle. Tyst-  
gående och miljövänligt.

För att få gratis postorderkatalog och hand-  
ledning kan Du sända ett C5-kuvert (160—220  
mm) med dubbelt porto påsatt och med Din  
egen adress till:

Ballard's R.T.P.  
c/o S-O Lindén,  
Hovstavägen 15,  
703 63 Örebro

## Gävle

**MOLANDER  
HOBBY**

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

har Allt om hobby

Modellflyg — båt — bil —

motorer

Radioanläggningar

Tillbehör m m

## Gävle

**500 m<sup>2</sup> HOBBY + 500 m<sup>2</sup> 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-anlägg-  
ningar
- \* Vi skickar gärna material per post
- \* Personlig service



## Göteborg

**HOBBYCENTER**

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

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



Välkomna in!



## Helsingborg



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

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

## Karlstad

**ELL-AIR**

Box 77, 660 60 Molkom  
Telefon 0553/211 17

**RC-Flyg**

Motorer, radioanläggningar  
och tillbehör

## Lidköping

**Flyghobby**

Silverskjöldsgatan 7  
531 00 Lidköping Tel 0510/262 34

Västsveriges mest välsorterade af-  
fär 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



Modellflygnytt söker en annons-  
ackvisitör med huvuduppgift att  
ordna fram annonser till SMMF:s  
medlemstidning.

Du får räkna med att lägga ner 2—3  
timmar per utgivningsnummer — för  
närvarande sex per år. Viss ersätt-  
ning utgår för nedlagt arbete liksom  
för telefon m m.

Kunskap i typografi och reklam är en  
fördel, men ett glatt fighterhjärta  
räcker annars gott.

Är Du intresserad att göra en insats  
för SMFF och dess medlemmar —  
sänd en rad till mej. Eller ring, om  
Du vill ha fler uppgifter om jobbet.

Modellflygnytt  
Sture Tingvall  
Påarps Kattegattväg 14  
305 90 Halmstad  
035-404 45

# modellflygnytt



01715  
L023

ANDERSSON EVERT  
BOKVÄGEN 22  
29500 BROMÖLLA

POSTFÖRNING



1984  
5

Annonsera i  
modellflygnytt!

