

# modellflyg nytt



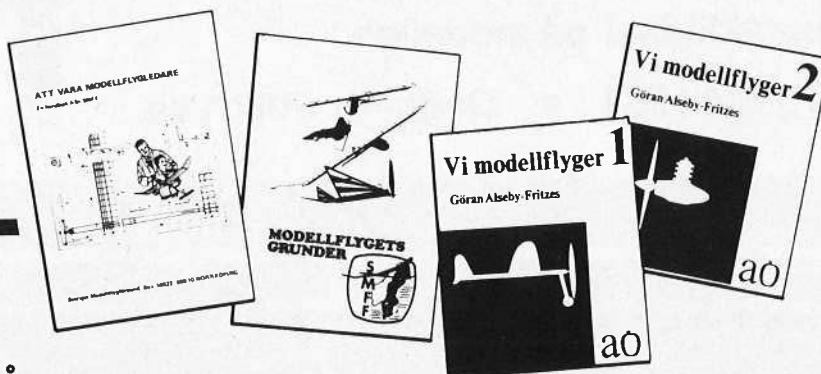
- Peanut-SM 1984 • Linflyg-VM 1984
- Pappersklädsel på modellen
- Friflyg-SM 1984 • Dags för Julkryss



julnummer



# Grip chansen!



## BOKPAKET FRÅN SMFF!

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

## VÅR NYA KATALOG — HANDBOK ÄR NU KLAR — äntligen

Försäkra dig om ett exemplar redan idag!

### Några av handboksrubrikerna:

Allmänt om RC-frekvenser  
Något om styrkristaller  
AM-FM tekniskt sett  
RC-semester utomlands?  
Något om servot  
Något om el-motorer  
Avstörning  
Fartkontrollsystem  
Något om ackumulatörer  
Ackvård  
Thermosågning  
Glödstiftets strömförsörjning  
Motorstart  
Motorvård  
Elektronikbygge  
Att göra mönsterkort  
Komponentkännedom  
Färgkoden  
Allmänt om dioder  
Allmänt om transistorer  
Allmänt om IC

Allmänt om kablar  
"Batterier"  
Styrspaksterminologi  
Allmänt om mätinstrument  
Något om lödning  
Så här gör man en kabinhu  
Allmänt om lim  
Så här gör du motorkåpor i glasfiber  
Allmänt om klädsel  
Något om penselvård  
Gör en fältbox och startpanel  
Allmänt om luftpropellrar  
Laddning "i fält"  
Fyra startmetoder för segelplan  
Tips om högstartgummi  
Att rikta upp båtaxel och motor  
Om RC-nålar  
Rökgenerator byggs in i båt  
Något om linkar för RC (noise)  
Skrivbordstrimning av modellflygplan

## MODELLER RC

## ELEKTRONIK RITNINGAR

**Nybörjare  
eller erfaren?**  
Svar på många av dina  
frågor finner du i hand-  
boksdelen.

**Din mest prisvärda  
investering — ett ex  
av vår katalog —  
handbok.**

**Över 150 sidor varvat  
katalog — handbok**

**Marknadens största  
ritnings Sortiment?**

**Finns något företag med bredare  
sortiment inom RC-hobbyn?**



**Beställ din katalog — handbok  
nu och förbered julklappsköpen**

### Beställ ditt exemplar så här:

40:— insäts på konto  
Postgiro 16 48 16-1  
Bankgiro 304-2553

### Kom ihåg !

En viss flik av katalogens omslag  
berättigar till ETT valfritt inköp  
under resten av 1984 med

**10 % RABATT**



Kerstinbodag 12 Tel 0150-188 66  
641 50 Katrineholm Pg 16 48 16-1

Se vår annons under "LEDANDE FACKHANDEL"!!

**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.

Annonssavdelningen 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

**Förbundsstämma 1985**  
Hotell Skogshöjd, Södertälje  
23-24/3 1985



# modellflyg nytt



## Innehåll nummer 6 1984

<b>Sigurd Isacson – julläsning</b>	<b>4</b>
<b>Varför inte linflygskala?</b>	<b>8</b>
<b>Linflyg-VM 1984</b>	<b>10</b>
<b>Första modellen...</b>	<b>12</b>
<b>Läsvärt m m</b>	<b>13</b>
<b>Peanut-SM 1984</b>	<b>14</b>
<b>Modellflygnytt's julnötter</b>	<b>16</b>
<b>SM i Friflyg 1984</b>	<b>18</b>
<b>Skala-hörnet</b>	<b>20</b>
<b>Bagges hörna</b>	<b>21</b>
<b>Från klubbarna</b>	<b>22</b>
<b>SMFF-nytt</b>	<b>26</b>

**OMSLAG** - Julnumrets omslagsbilder får visa spännvidden i SMFF:s verksamhet. Framsidesbilden, som tagits av oförtröttelige Hans-Olov Lundkvist, Vingarna, Umeå, ger oss en uppfattning om hur det börjar för de flesta av oss med Flugan och ett okomplicerat modellflygarliv. Bilden på sistasidan visar Bengt Kallstroms (så hette han i Paris) steg mot djärva mål – modellflygtävlande på allra högsta nivå. Foto: S Tingwall.



*Vi närmar oss slutet av året och vad är då naturligare än att tacka alla medlemmar i förbundet för de insatser som gjorts under året. Det finns otaliga bevis för hur både enskilda medlemmar, klubb- och distriktsfunktionärer gjort uppoffrande arbete i sträva att föra ut modellflygets budskap. Förbundsstyrelsen känner stor tacksamhet för detta. Styrelsen vill här också ge en blomma till förbundets anställda på expeditionen som, som alltid, gjort ett gott arbete.*

*Det är vi nu snart tar farväl av har i stor utsträckning varit ett utåtriktat år. Modellflyg har i olika sammanhang uppmärksammats i TV och radio. Otaliga är de utställningar och PR-arrangemang som förekommit. Till landets alla mellanstadielever har information om modellflyg spridits. Rikstäckande annonsering där Sveriges Modellflygförbund figurerat har förekommit. Det är styrelsens förhoppning att detta ska bidra till att stärka förbundet i sin fortsatta verksamhet.*

*Slutligen vill styrelse, även om det återstår någon vecka, passa på och önska förbundets alla medlemmar en riktigt*

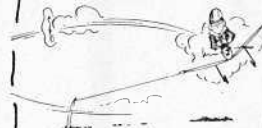
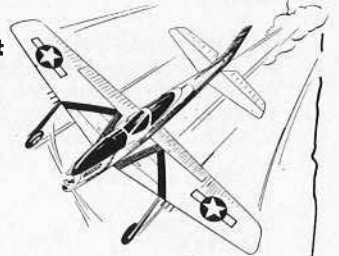
**GOD JUL OCH GOTT NYTT MODELLFLYGÅR**



Sigurd Isacson – julläsning

Auster har  
erövrat landet

★  
Nu kommer  
**MUSTANG**  
– världens enklaste  
flygplanmodell!



Mustang flyger även inomhus runt polstav som Auster.



Mustang är otroligt enkel att bygga, stilig och stark!



MUSTANG RACER är en specialversion, som uppstår fantasiska hastigheter, kan stiga lodrätt och göra avancerade manövrer.



Så här utrustas Invasions-Mustangen med bomber och kulprutor. I byggsatsens finns även, och svenskt emblem, divisionsmärket m. m!

MUSTANG är lika stor som Auster, flyger ändå bättre utomhus men kostar mindre! Sex av Sveriges främsta konstruktörer har arbetat ett halvår för att skapa den bästa och roligaste flygplanmodell som någonsin skapats, och Björn Karlström satte kronan på verket med en ritning och instruktion, vare sig du inte förmått i landet! Se vidare kupongen på sist sidan!

KONSTRUKTION  
PRODUKTION  
FÖRSÄLNING



Den nya tidens modellflyg

# Modellflyg – en rikedom

För ett år sedan damp modellflygarnas tidning "Oldtimer" ner i brevlådan. Med ritning på "Falken" och "Kungsörnen". Det blev en chockartad upplevelse för mig, ett materialiserande av drömmar och minnen, som följt mig, glatt mig och faktiskt sporrat mig genom livet. Så här började det...

## Täljde flygmodell ur margarinlädsbrädror

Kan man tänka sig det idag – att sitta och spjälka ut ribbor ur en tunn bräda, limma ihop en vingram med "Syndetikon" och klä den med tjockt, brunt kraftpapper. Tälja ett propellernav av trä med träplattor som blad, såga hjul av en trådrulle, klippa gummimotor ur en cykelslang...

Planet flög! Påhejat av pappa och mamma. De sporrade mig. Och förstod att ge mig de byggsatser jag så innerligt önskade, och som kom att betyda mycket för min unga själ, för min utveckling. Det var först Mekanono, med vilket jag förverkligade sköna drömmar om brandbilar med stegar som kunde vevas upp och svängas. Som senare t o m gick själv med fjädermotor.

## Så fick jag "Falken"...

Jag var kanske 12 år, då jag fick "Vårt Hems" då underbara byggsats (se bilden). Undret, som redan fanns inom mig som idéer, visioner, mottogs med tindrande tonårsögon. I dagens valuta pris 45 kr. Hur mycket

tindrar ögonen idag på en tonåring, som får en bandspelare för det tiodubbla värdet? Det ska man ha. Det har alla andra. Och den är färdig. Man slipper knega med kallim, knappnålar, skära och lacka med zaponlack. Och nu slipper man drömma...

## Den byggdes under vånda och triumf

Och den flög. Och jag flög med den, kände med den, kämpade för att få den att flyga bättre. Om en bandspelare än är omoden, ute och glömd efter tre år, så blev "Falken" en oerhörd upplevelse, ett minne, som aldrig försvann. Som drev mig att konstruera nya modellplan, att bygga, flyga och senare tävla med dem. Nya förverkliganden

av det som tryckte på i mitt inre, som pockade på att få ta form.

## Sven Wentzels "Gladan"

gladde mig också i "Oldtimer". Vad betydde inte Wentzel för oss ungdomar då på 1930-talet! Själv kände jag en andäktig respekt för detta stora, vackra modellflygplan, som Olle Ohlsson byggde. Och som skulle slå min egen konstruktion i den första tävling jag utkämpade.

På Folkungavallens idrottsplats i hemstaden Linköping. Jag var väl 12 år. Och vann! Ofattbart.

Då började jag förstå, att man kan beseгра det mesta, att man kan vad man vill. Ett av mina få valspråk i livet.



Sigurd Isacson får plakett av eskaderledningen vid 10-årsjubileets stora folkfest.



Tecknaren Björn Karlström ritade roliga bilder i alla SI:s byggsatser.

**MODELLFLYGETS TEKNIK**  
Av ing. SIGURD ISACSON

AMNE 2:  
**PRAKTISK AERODYNAMIK**

V-form och U-form samt ope-  
rformning

V-formen är den enkla formen för alla flygplan och är den som ger bäst resultat. U-formen är den som ger bäst resultat för låga hastigheter. Ope-formen är den som ger bäst resultat för höga hastigheter.

Fig. 1  
Fig. 2  
Fig. 3

Fig. 4  
Fig. 5

Fig. 6  
Fig. 7

Fig. 8  
Fig. 9

Fig. 10  
Fig. 11

Fig. 12  
Fig. 13

Fig. 14  
Fig. 15

Fig. 16  
Fig. 17

Fig. 18  
Fig. 19

Fig. 20  
Fig. 21

Fig. 22  
Fig. 23

Fig. 24  
Fig. 25

Fig. 26  
Fig. 27

Fig. 28  
Fig. 29

Fig. 30  
Fig. 31

Fig. 32  
Fig. 33

Fig. 34  
Fig. 35

Fig. 36  
Fig. 37

Fig. 38  
Fig. 39

Fig. 40  
Fig. 41

Fig. 42  
Fig. 43

Fig. 44  
Fig. 45

Fig. 46  
Fig. 47

Fig. 48  
Fig. 49

Fig. 50  
Fig. 51

Fig. 52  
Fig. 53

Fig. 54  
Fig. 55

Fig. 56  
Fig. 57

Fig. 58  
Fig. 59

Fig. 60  
Fig. 61

Fig. 62  
Fig. 63

Fig. 64  
Fig. 65

Fig. 66  
Fig. 67

Fig. 68  
Fig. 69

Fig. 70  
Fig. 71

Fig. 72  
Fig. 73

Fig. 74  
Fig. 75

Fig. 76  
Fig. 77

Fig. 78  
Fig. 79

Fig. 80  
Fig. 81

Fig. 82  
Fig. 83

Fig. 84  
Fig. 85

Fig. 86  
Fig. 87

Fig. 88  
Fig. 89

Fig. 90  
Fig. 91

Fig. 92  
Fig. 93

Fig. 94  
Fig. 95

Fig. 96  
Fig. 97

Fig. 98  
Fig. 99

Fig. 100  
Fig. 101

Fig. 102  
Fig. 103

Fig. 104  
Fig. 105

Fig. 106  
Fig. 107

Fig. 108  
Fig. 109

Fig. 110  
Fig. 111

Fig. 112  
Fig. 113

Fig. 114  
Fig. 115

Fig. 116  
Fig. 117

Fig. 118  
Fig. 119

Fig. 120  
Fig. 121

Fig. 122  
Fig. 123

Fig. 124  
Fig. 125

Fig. 126  
Fig. 127

Fig. 128  
Fig. 129

Fig. 130  
Fig. 131

Fig. 132  
Fig. 133

Fig. 134  
Fig. 135

Fig. 136  
Fig. 137

Fig. 138  
Fig. 139

Fig. 140  
Fig. 141

Fig. 142  
Fig. 143

Fig. 144  
Fig. 145

Fig. 146  
Fig. 147

Fig. 148  
Fig. 149

Fig. 150  
Fig. 151

Fig. 152  
Fig. 153

Fig. 154  
Fig. 155

Fig. 156  
Fig. 157

Fig. 158  
Fig. 159

Fig. 160  
Fig. 161

Fig. 162  
Fig. 163

Fig. 164  
Fig. 165

Fig. 166  
Fig. 167

Fig. 168  
Fig. 169

Fig. 170  
Fig. 171

Fig. 172  
Fig. 173

Fig. 174  
Fig. 175

Fig. 176  
Fig. 177

Fig. 178  
Fig. 179

Fig. 180  
Fig. 181

Fig. 182  
Fig. 183

Fig. 184  
Fig. 185

Fig. 186  
Fig. 187

Fig. 188  
Fig. 189

Fig. 190  
Fig. 191

Fig. 192  
Fig. 193

Fig. 194  
Fig. 195

Fig. 196  
Fig. 197

Fig. 198  
Fig. 199

Fig. 200  
Fig. 201

Fig. 202  
Fig. 203

Fig. 204  
Fig. 205

Fig. 206  
Fig. 207

Fig. 208  
Fig. 209

Fig. 210  
Fig. 211

Fig. 212  
Fig. 213

Fig. 214  
Fig. 215

Fig. 216  
Fig. 217

Fig. 218  
Fig. 219

Fig. 220  
Fig. 221

Fig. 222  
Fig. 223

Fig. 224  
Fig. 225

Fig. 226  
Fig. 227

Fig. 228  
Fig. 229

Fig. 230  
Fig. 231

Fig. 232  
Fig. 233

Fig. 234  
Fig. 235

Fig. 236  
Fig. 237

Fig. 238  
Fig. 239

Fig. 240  
Fig. 241

Fig. 242  
Fig. 243

Fig. 244  
Fig. 245

Fig. 246  
Fig. 247

Fig. 248  
Fig. 249

Fig. 250  
Fig. 251

Fig. 252  
Fig. 253

Fig. 254  
Fig. 255

Fig. 256  
Fig. 257

Fig. 258  
Fig. 259

Fig. 260  
Fig. 261

Fig. 262  
Fig. 263

Fig. 264  
Fig. 265

Fig. 266  
Fig. 267

Fig. 268  
Fig. 269

Fig. 270  
Fig. 271

Fig. 272  
Fig. 273

Fig. 274  
Fig. 275

Fig. 276  
Fig. 277

Fig. 278  
Fig. 279

Fig. 280  
Fig. 281

Fig. 282  
Fig. 283

Fig. 284  
Fig. 285

Fig. 286  
Fig. 287

Fig. 288  
Fig. 289

Fig. 290  
Fig. 291

Fig. 292  
Fig. 293

Fig. 294  
Fig. 295

Fig. 296  
Fig. 297

Fig. 298  
Fig. 299

Fig. 300  
Fig. 301

Fig. 302  
Fig. 303

Fig. 304  
Fig. 305

Fig. 306  
Fig. 307

Fig. 308  
Fig. 309

Fig. 310  
Fig. 311

Fig. 312  
Fig. 313

Fig. 314  
Fig. 315

Fig. 316  
Fig. 317

Fig. 318  
Fig. 319

Fig. 320  
Fig. 321

Fig. 322  
Fig. 323

Fig. 324  
Fig. 325

Fig. 326  
Fig. 327

Fig. 328  
Fig. 329

Fig. 330  
Fig. 331

Fig. 332  
Fig. 333

Fig. 334  
Fig. 335

Fig. 336  
Fig. 337

Fig. 338  
Fig. 339

Fig. 340  
Fig. 341

Fig. 342  
Fig. 343

Fig. 344  
Fig. 345

Fig. 346  
Fig. 347

Fig. 348  
Fig. 349

Fig. 350  
Fig. 351

Fig. 352  
Fig. 353

Fig. 354  
Fig. 355

Fig. 356  
Fig. 357

Fig. 358  
Fig. 359

Fig. 360  
Fig. 361

Fig. 362  
Fig. 363

Fig. 364  
Fig. 365

Fig. 366  
Fig. 367

Fig. 368  
Fig. 369

Fig. 370  
Fig. 371

Fig. 372  
Fig. 373

Fig. 374  
Fig. 375

Fig. 376  
Fig. 377

Fig. 378  
Fig. 379

Fig. 380  
Fig. 381

Fig. 382  
Fig. 383

Fig. 384  
Fig. 385

Fig. 386  
Fig. 387

Fig. 388  
Fig. 389

Fig. 390  
Fig. 391

Fig. 392  
Fig. 393

Fig. 394  
Fig. 395

Fig. 396  
Fig. 397

Fig. 398  
Fig. 399

Fig. 400  
Fig. 401

Fig. 402  
Fig. 403

Fig. 404  
Fig. 405

Fig. 406  
Fig. 407

Fig. 408  
Fig. 409

Fig. 410  
Fig. 411

Fig. 412  
Fig. 413

Fig. 414  
Fig. 415

Fig. 416  
Fig. 417

Fig. 418  
Fig. 419

Fig. 420  
Fig. 421

Fig. 422  
Fig. 423

Fig. 424  
Fig. 425

Fig. 426  
Fig. 427

Fig. 428  
Fig. 429

Fig. 430  
Fig. 431

Fig. 432  
Fig. 433

Fig. 434  
Fig. 435

Fig. 436  
Fig. 437

Fig. 438  
Fig. 439

Fig. 440  
Fig. 441

Fig. 442  
Fig. 443

Fig. 444  
Fig. 445

Fig. 446  
Fig. 447

Fig. 448  
Fig. 449

Fig. 450  
Fig. 451

Fig. 452  
Fig. 453

Fig. 454  
Fig. 455

Fig. 456  
Fig. 457

Fig. 458  
Fig. 459

Fig. 460  
Fig. 461

Fig. 462  
Fig. 463

Fig. 464  
Fig. 465

Fig. 466  
Fig. 467

Fig. 468  
Fig. 469

Fig. 470  
Fig. 471

Fig. 472  
Fig. 473

Fig. 474  
Fig. 475

Fig. 476  
Fig. 477

Fig. 478  
Fig. 479

Fig. 480  
Fig. 481

Fig. 482  
Fig. 483

Fig. 484  
Fig. 485

Fig. 486  
Fig. 487

Fig. 488  
Fig. 489

Fig. 490  
Fig. 491

Fig. 492  
Fig. 493

Fig. 494  
Fig. 495

Fig. 496  
Fig. 497

Fig. 498  
Fig. 499

Fig. 500  
Fig. 501

Fig. 502  
Fig. 503

Fig. 504  
Fig. 505

Fig. 506  
Fig. 507

Fig. 508  
Fig. 509

Fig. 510  
Fig. 511

Fig. 512  
Fig. 513

Fig. 514  
Fig. 515

Fig. 516  
Fig. 517

Fig. 518  
Fig. 519

Fig. 520  
Fig. 521

Fig. 522  
Fig. 523

Fig. 524  
Fig. 525

Fig. 526  
Fig. 527

Fig. 528  
Fig. 529

Fig. 530  
Fig. 531

Fig. 532  
Fig. 533

Fig. 534  
Fig. 535

Fig. 536  
Fig. 537

Fig. 538  
Fig. 539

Fig. 540  
Fig. 541

Fig. 542  
Fig. 543

Fig. 544  
Fig. 545

Fig. 546  
Fig. 547

Fig. 548  
Fig. 549

Fig. 550  
Fig. 551

Fig. 552  
Fig. 553

Fig. 554  
Fig. 555

Fig. 556  
Fig. 557

Fig. 558  
Fig. 559

Fig. 560  
Fig. 561

Fig. 562  
Fig. 563

Fig. 564  
Fig. 565

Fig. 566  
Fig. 567

Fig. 568  
Fig. 569

Fig. 570  
Fig. 571

Fig. 572  
Fig. 573

Fig. 574  
Fig. 575

Fig. 576  
Fig. 577

Fig. 578  
Fig. 579

Fig. 580  
Fig. 581

Fig. 582  
Fig. 583

Fig. 584  
Fig. 585

Fig. 586  
Fig. 587

Fig. 588  
Fig. 589

Fig. 590  
Fig. 591

Fig. 592  
Fig. 593

Fig. 594  
Fig. 595

Fig. 596  
Fig. 597

Fig. 598  
Fig. 599

Fig. 600  
Fig. 601

Fig. 602  
Fig. 603

Fig. 604  
Fig. 605

Fig. 606  
Fig. 607

Fig. 608  
Fig. 609

Fig. 610  
Fig. 611

Fig. 612  
Fig. 613

Fig. 614  
Fig. 615

Fig. 616  
Fig. 617

Fig. 618  
Fig. 619

Fig. 620  
Fig. 621

Fig. 622  
Fig. 623

Fig. 624  
Fig. 625

Fig. 626  
Fig. 627

Fig. 628  
Fig. 629

Fig. 630  
Fig. 631

Fig. 632  
Fig. 633

Fig. 634  
Fig. 635

Fig. 636  
Fig. 637

Fig. 638  
Fig. 639

Fig. 640  
Fig. 641

Fig. 642  
Fig. 643

Fig. 644  
Fig. 645

Fig. 646  
Fig. 647

Fig. 648  
Fig. 649

Fig. 650  
Fig. 651

Fig. 652  
Fig. 653

Fig. 654  
Fig. 655

Fig. 656  
Fig. 657

Fig. 658  
Fig. 659

Fig. 660  
Fig. 661

Fig. 662  
Fig. 663

Fig. 664  
Fig. 665

Fig. 666  
Fig. 667

Fig. 668  
Fig. 669

Fig. 670  
Fig. 671

Fig. 672  
Fig. 673

Fig. 674  
Fig. 675

Fig. 676  
Fig. 677

Fig. 678  
Fig. 679

Fig. 680  
Fig. 681

Fig. 682  
Fig. 683

Fig. 684  
Fig. 685

Fig. 686  
Fig. 687

Fig. 688  
Fig. 689

Fig. 690  
Fig. 691

Fig. 692  
Fig. 693

Fig. 694  
Fig. 695

Fig. 696  
Fig. 697

Fig. 698  
Fig. 699

Fig. 700  
Fig. 701

Fig. 702  
Fig. 703

Fig. 704  
Fig. 705

Fig. 706  
Fig. 707

Fig. 708  
Fig. 709

Fig. 710  
Fig. 711

Fig. 712  
Fig. 713

Fig. 714  
Fig. 715

Fig. 716  
Fig. 717

Fig. 718  
Fig. 719

Fig. 720  
Fig. 721

Fig. 722  
Fig. 723

Fig. 724  
Fig. 725

Fig. 726  
Fig. 727

Fig. 728  
Fig. 729

Fig. 730  
Fig. 731

Fig. 732  
Fig. 733

Fig. 734  
Fig. 735

Fig. 736  
Fig. 737

Fig. 738  
Fig. 739

Fig. 740  
Fig. 741

Fig. 742  
Fig. 743

Fig. 744  
Fig. 745

Fig. 746  
Fig. 747

Fig. 748  
Fig. 749

Fig. 750  
Fig. 751

Fig. 752  
Fig. 753

Fig. 754  
Fig. 755

Fig. 756  
Fig. 757

Fig. 758  
Fig. 759

Fig. 760  
Fig. 761

Fig. 762  
Fig. 763

Fig. 764  
Fig. 765

Fig. 766  
Fig. 767

Fig. 768  
Fig. 769

Fig. 770  
Fig. 771

Fig. 772  
Fig. 773

Fig. 774  
Fig. 775

Fig. 776  
Fig. 777

Fig. 778  
Fig. 779

Fig. 780  
Fig. 781

Fig. 782  
Fig. 783

Fig. 784  
Fig. 785

Fig. 786  
Fig. 787

Fig. 788  
Fig. 789

Fig. 790  
Fig. 791

Fig. 792  
Fig. 793

Fig. 794  
Fig. 795

Fig. 796  
Fig. 797

Fig. 798  
Fig. 799

Fig. 800  
Fig. 801

Fig. 802  
Fig. 803

Fig. 804  
Fig. 805

Fig. 806  
Fig. 807

Fig. 808  
Fig. 809

Fig. 810  
Fig. 811

Fig. 812  
Fig. 813

Fig. 814  
Fig. 815

Fig. 816  
Fig. 817

Fig. 818  
Fig. 819

Fig. 820  
Fig. 821

Fig. 822  
Fig. 823

Fig. 824  
Fig. 825

Fig. 826  
Fig. 827

Fig. 828  
Fig. 829

Fig. 830  
Fig. 831

Fig. 832  
Fig. 833

Fig. 834  
Fig. 835

Fig. 836  
Fig. 837

Fig. 838  
Fig. 839

Fig. 840  
Fig. 841

Fig. 842  
Fig. 843

Fig. 844  
Fig. 845

Fig. 846  
Fig. 847

Fig. 848  
Fig. 849

Fig. 850  
Fig. 851

Fig. 852  
Fig. 853

Fig. 854  
Fig. 855

Fig. 856  
Fig. 857

Fig. 858  
Fig. 859

Fig. 860  
Fig. 861

Fig. 862  
Fig. 863

Fig. 864  
Fig. 865

Fig. 866  
Fig. 867

Fig. 868  
Fig. 869

Fig. 870  
Fig. 871

Fig. 872  
Fig. 873

Fig. 874  
Fig. 875

Fig. 876  
Fig. 877

Fig. 878  
Fig. 879

Fig. 880  
Fig. 881

Fig. 882  
Fig. 883

Fig. 884  
Fig. 885

Fig. 886  
Fig. 887

Fig. 888  
Fig. 889

Fig. 890  
Fig. 891

Fig. 892  
Fig. 893

Fig. 894  
Fig. 895

Fig. 896  
Fig. 897

Fig. 898  
Fig. 899

Fig. 900  
Fig. 901

Fig. 902  
Fig. 903

Fig. 904  
Fig. 905

Fig. 906  
Fig. 907

Fig. 908  
Fig. 909

Fig. 910  
Fig. 911

Fig. 912  
Fig. 913

Fig. 914  
Fig. 915

Fig. 916  
Fig. 917

Fig. 918  
Fig. 919

Fig. 920  
Fig. 921

Fig. 922  
Fig. 923

Fig. 924  
Fig. 925

Fig. 926  
Fig. 927

Fig. 928  
Fig. 929

Fig. 930  
Fig. 931

Fig. 932  
Fig. 933

Fig. 934  
Fig. 935

Fig. 936  
Fig. 937

Fig. 938  
Fig. 939

Fig. 940  
Fig. 941

Fig. 942  
Fig. 943

Fig. 944  
Fig. 945

Fig. 946  
Fig. 947

Fig. 948  
Fig. 949

Fig. 950  
Fig. 951

Fig. 952  
Fig. 953

Fig. 954  
Fig. 955

Fig. 956  
Fig. 957

Fig. 958  
Fig. 959

Fig. 960  
Fig. 961

Fig. 962  
Fig. 963

Fig. 964  
Fig. 965

Fig. 966  
Fig. 967

Fig. 968  
Fig. 969

Fig. 970  
Fig. 971

Fig. 972  
Fig. 973

Fig. 974  
Fig. 975

Fig. 976  
Fig. 977

Fig. 978  
Fig. 979

Fig. 980  
Fig. 981

Fig. 982  
Fig. 983

Fig. 984  
Fig. 985

Fig. 986  
Fig. 987

Fig. 988  
Fig. 989

Fig. 990  
Fig. 991

Fig. 992  
Fig. 993

Fig. 994  
Fig. 995

Fig. 996  
Fig. 997

Fig. 998  
Fig. 999

Fig. 1000  
Fig. 1001

Årets gästskrivare i Modellflygnytt – Sigurd Isacson – behöver egentligen inte någon presentation. Institutioner brukar inte behöva det.

Eftersom det är många ungdomar i dagens SMFF som inte ens mött hans namn, kan det dock vara på sin plats med några rader. Svensk Flygtidning – där Sigurd f ö var modellflygredaktör – skriver i sitt majnummer 1945:

”Isac” står idag höjd över all konkurrens. Mycket skulle kunna sägas om hans enastående förmåga att leda och organisera modellflygare, om hans kunnighet och iderikedom, om hans fängslande sätt att i tal och skrift föra modellflygets talan – men gärningar tala här bättre än ord.

Inom nordiska modellflygkretsar råder det rätt olika uppfattningar om både teoretiska och personliga spörsmål. Skulle man ordna en omröstning bland alla Nordens modellflygare kunde man säkert förvänta sig att alla var överens på en punkt: modellflygaren nr 1 är för visso Sigurd Isacson!”

Så skrev man 1945. Och som medlem i Torfiga Flygklubben, Uppsala 1941-48 (jo, den klubben existerade faktiskt!), kan jag inte annat än tillägga och påstå, att för oss småkillar på fyrtiotalet var Sigurd Isacson och hans modeller det som gjorde att vi kom någon vart inom den här trevliga hobbyen. Därför ställer jag mig bland alla andra, som gläds åt att Sigurd fattat pennan för att dela med sig av sina mängder av härliga modellflygarminnen.

Sture Tingwall, Mfn-redaktör

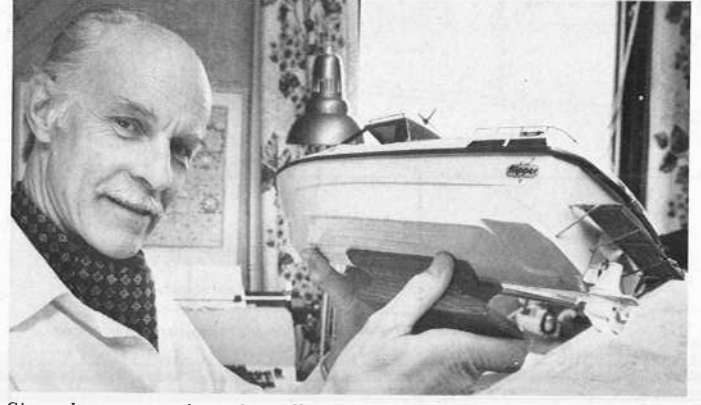
# för livet

Var får man segervilja ifrån? Jag blev helt biten av att tävla. Och vann ju ofta. Det blev snart 3 SM-tecken i guld. Varför vann just jag, och inte de många jämgoda kamrater jag besegrade? De hade ofta till mera välbyggda modellplan, medan jag använde stor del av tiden som ungdomsledare. Jag tror jag måste tacka mina föräldrar för ett självförtroende, som de byggde upp genom att alltid intressera sig för mina byggen, att uppskatta dem. Och jag fick alltid beröm för mina segrar. Senare när jag givit mig på segling, bilracing, båtkonstruktion och båttracing har jag vunnit lika väl, trots mindre tid till

träning och förberedelser. Med mest vilja. Att göra ungdomen flygsinnad Det blev min föresats från 15-årsåldern. Varför just min? Jo, jag har alltid känt mig som ledare, uppfattat som sådan och valts till ledare eller ordf. i många sammanhang. Och nu ville jag delge svenska ungdomar den glädje jag själv känt i att skapa, att flyga och ha trofasta vänner. Det var mitt liv, så både flickor och skola kom i andra hand... Jag började hemma och startade "Linköpingseskadern". Hög aktivitet med bygge, flygning och diskussioner. Vi blev snabbt ledande i landet på stora segelmodeller. För jag indelade

"LEN" i lag, som sporrade varandra, skrev en "Eskadermarsch" och gjorde en flagga, som vajade över ljuvliga flygdagar och tävlingar. Vi vann vårt första SM i alla tre segelklasserna. Vi kämpade tillsammans. Både jag och mina lagledare skrev artiklar i "Flyg" och "Svensk Flygtidning", om organisationen, visade våra ritningar och diskuterade teknik, veckoartiklar i Östgötatidningarna. Vi var ett helt gäng "stjärnor" som man följde efter ute i landet. Och vi hade härlig, sporrande konkurrens av en riktig storhet, de fantastiska killarna i "Vingarna" i Stockholm. Vilka sagolika gummitormodeller Rogentin,

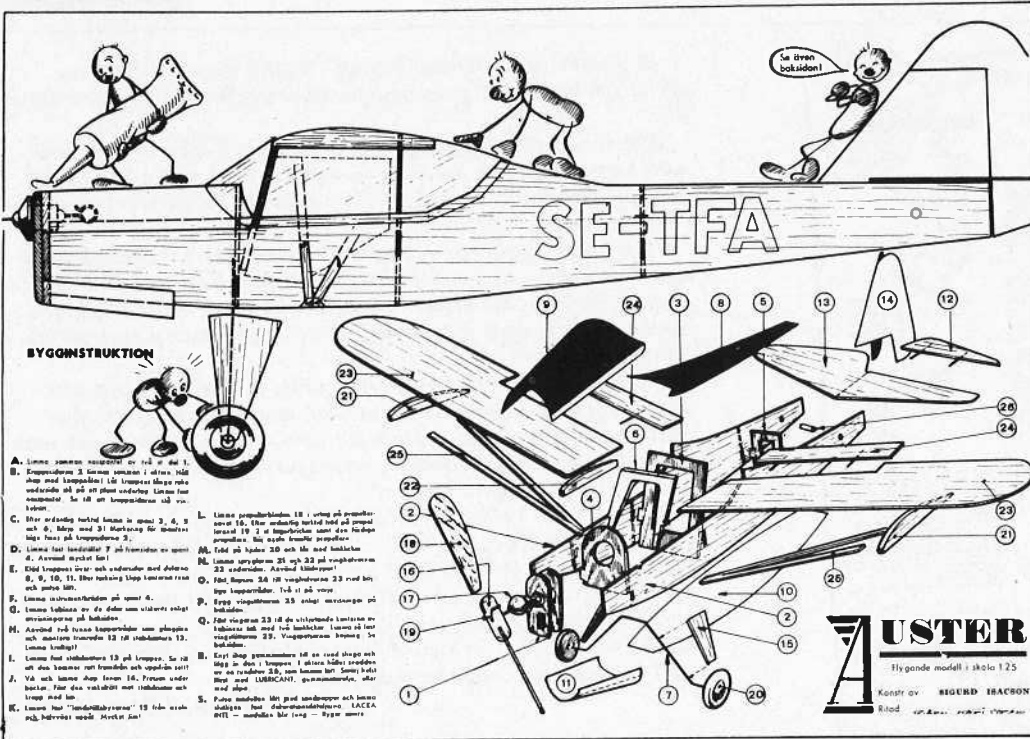
bröderna Stark, Olle Lind, Blomgren och de andra byggde! "Modellflyget åt staten" var min paroll i otaliga tidsningsartiklar. Läter lustigt idag, men var viktigt då: jag ansåg den mycket livaktiga modellflygrörelsen vara viktig för ungdomens fostran och 1938 speciellt inför det krig som hotade, och som jag ansåg krävde ett starkt flygvapen för vårt neutralitetsförsvaret. Vi behövde flygsinnad ungdom i massor. Och det fick vi. En stor del av oss modellflygare blev jakt- och spaningspiloter i Flygvapnet och flygingenjörer i industrin. I slutet av kriget hade lan-



Sigge konstruerade sedan alla "Flipper"-båtarna, som sålts i över 10.000 ex. Modell även av "Flipper 850" förstås.



Kung Gustaf VI Adolf signerar Sigges byggsats till SAAB Safir.



utbildade då alla lärare, bl a på Ålleberg. Skrev en bok, "Modellplanskonstruktion", som faktiskt finns än idag på biblioteken.

I Linköpingseskadern bildade vi Östergötlands Modellflygförbund och därur senare Västergötlands Modellflygförbund. Vi styrde utvecklingen.

Jag tog min flygingenjörsexamen, och vi hade kommit så långt vi någonsin kunde med en bred modellflygrörelse för ungdomen.

**Då kom "Auster"!**

Efter anställning i Flygförvaltningen, utbildning till reklamman, ledarskap för formgivare m m fick jag plötsligt en idé att fortsätta mitt livsverk för modellflyg: det hade begränsats av att endast kanske var tionde pojke (flickornas "manliga dygder" var knapp upptäckta då) klarade av att bygga med ribbor och spant, klä med japapapper etc. Jag utvecklade en metod för skalamodeller att först trycka fönster, roder, reg. bokstäver m m på tunna balsaflik. Sedan stansades delarna ut precis färdiga. Se

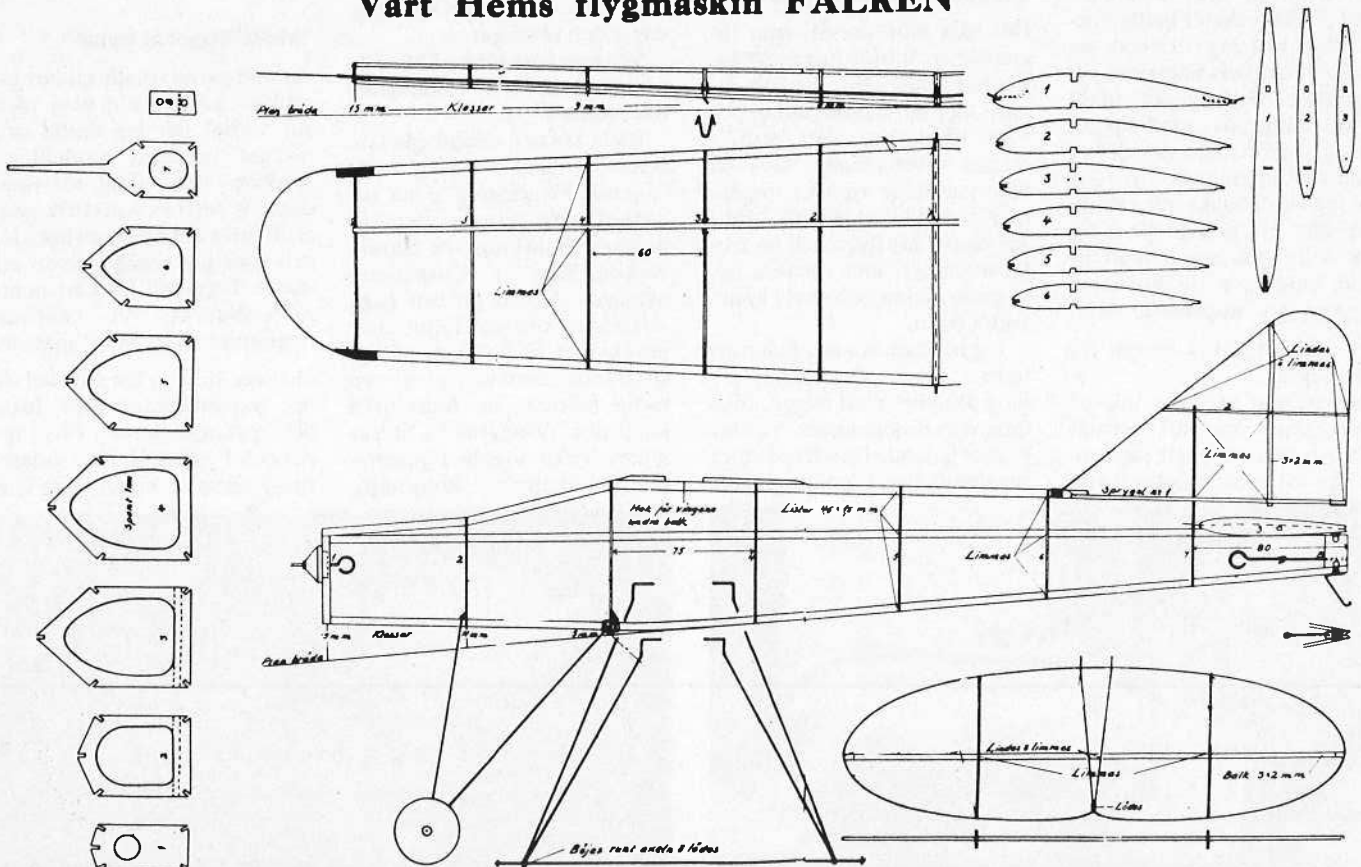
■ "Auster" introducerade 1947 "prefab"-byggsatsen i världen: allt var färgtryckt och utstansat ur lätta, fina balsaflik. Kunde alltså byggas av alla och vidgade modellflygsporten från 10.000 till 500.000 utövare.

Och flög gjorde den ordentligt. De välvda, tunna vingarna var idealiska. Flög både ute och inne, där Sigurd Isacson introducerade "pool-flygningen" – runt en pinne i en lång sytråd. "Auster" startade vackert från golvet och kunde t o m flygas med max. klaffutslag. 4:85 var priset...

det ingjuttit en hälsosam respekt hos de krigförande med ett starkt flygvapen.

Vi blev belönade med statligt erkännande och stöd. Kungl. Svenska Aeroklubben fick bra resurser att utbilda instruktörer. Jag konstruerade alla de första kursmodellerna som "Tigern" och "Sunnanvind" och

**Vårt Hems flygmaskin FALKEN**



ritn. till "Auster". Inom några år hade 10.000 duktiga modellflygare blivit 500.000!

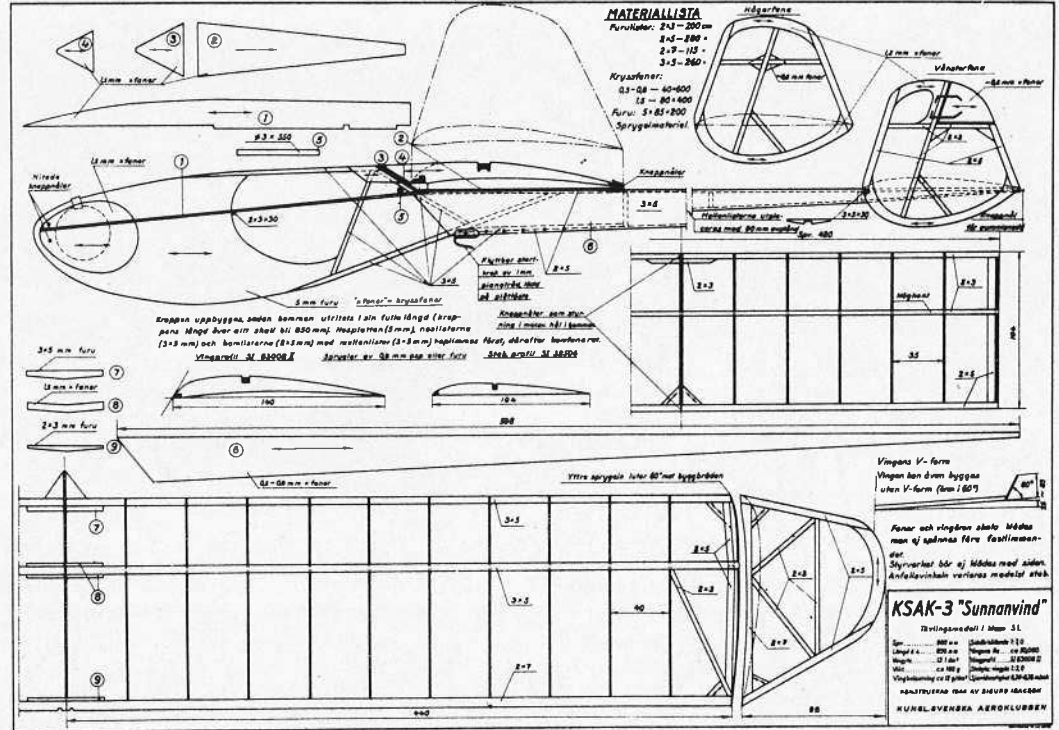
**En miljon byggsatser**

När jag övergick till båttillverkning 1965 hade jag sålt en miljon byggsatser. Till nästan alla pojkar på den tiden, som nu ständigt påminner mig om sina roliga flygningar. Och som kör i mina Flipper-båtar...

Inte förstod jag, att jag kunnat ta patent. Två år senare vräktes "prefabricated" - "prefab"-byggsatser ut i USA i miljoner enligt min metod. De hade kunnat göra mig till mångmiljonär. Vilket ju knappast hade varit någon lycka... Samtidigt landade massor av jetjaktplan med den bromsfallskärm jag uppfann på mitt examensarbete till en rekordsnabb, osymmetrisk fighterbomber som gick runt världens flygpress. Också utan patent. Lyckligtvis.

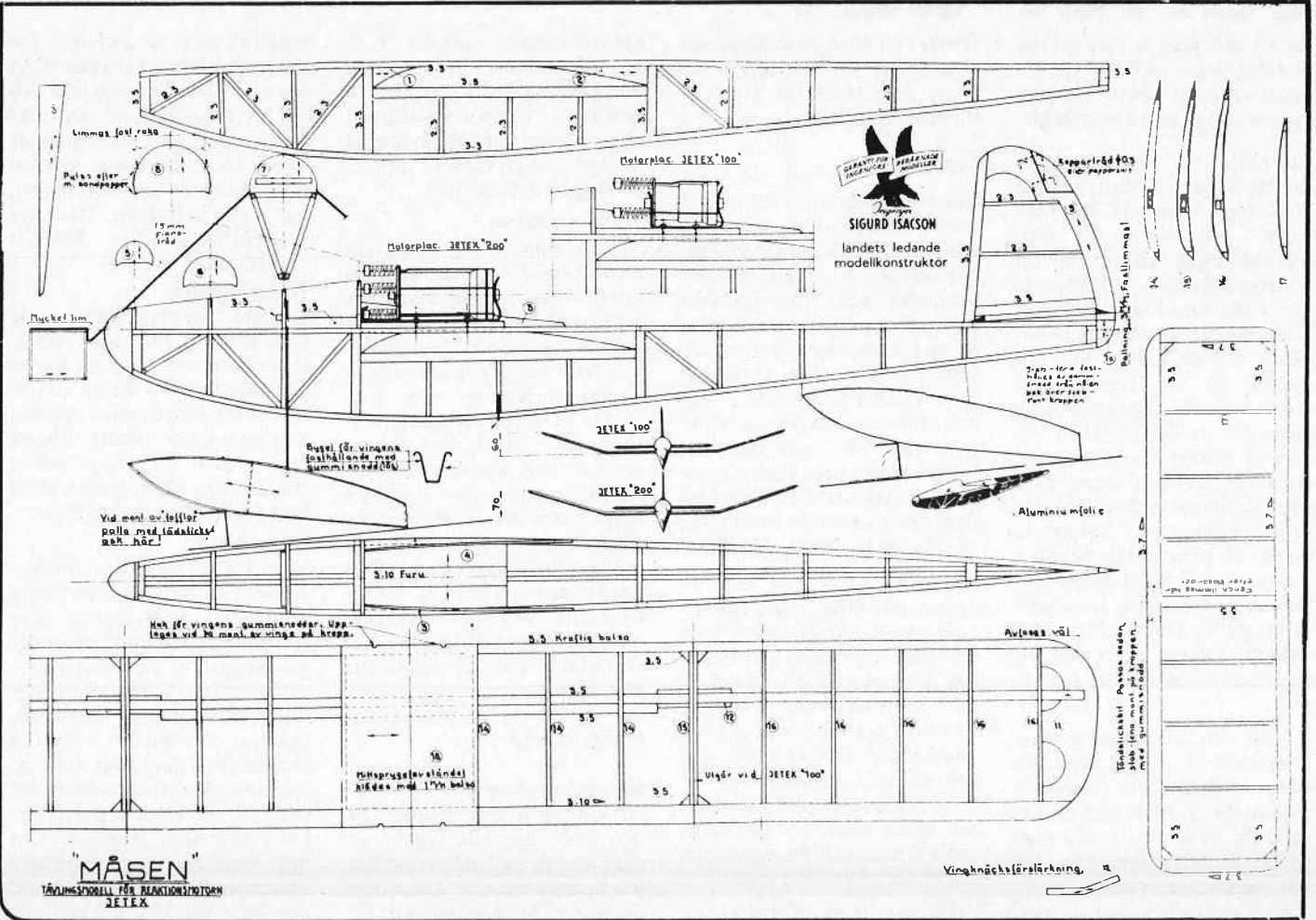
**P C Jersilds jul-Jetex**

Nu sluts cirkeln. Förra julartikeln skrevs av vår store författare P C Jersild - en ära för dagens julskrivare. Och hans



Jetex-motorer var just en av "Ingenjör Sigurd Isacson AB" stora succéer. Jag fick generalagenturen både för Jetex, Monogram och annat trevligt, som satte ytterligare fart på modellbygget. Det är mig nu en stor glädje att kunna önska er alla **GOD MODELLFLYG-JUL!**  
 Sigurd Isacson

■ **"Sunnanvind"** blev landets mest omtalade segelplan. Eller *Nimbus*, som vann en lång disputation efter 41 år. Där "Sigge" påvisat redan 1940 att med tidens vingprofiler flög tyngre segelplan ofta längre tid än lätta.  
 ■ **"Jetex-Måsen"** var Sigges konstruktion för jetmotorn "Jetex 100", ca 15 kr. Den flygs fortfarande vid högtidliga tillfällena, men tyvärr är bränslet en raritet. Landade som segelplan eller med flottörer på vatten.





# Linstyrt skalaflyg varför då?

Ja, ett skäl kan ju vara att det är väldans kul med linflyg. Ett annat att man slipper köpa en radiostyrning som kan krångla.

Ett tredje är att man inte riskerar att förlora modellen p g a "radiostörningar" (I det begreppet inkluderas allt från hjärnblödning hos piloten till verkliga störningar). Ett fjärde är att det inte krävs lika stort utrymme för att utöva hobbyn, vilket gör att många nya fält öppnar sig för flygning. Ett femte är att det finns en naturlig gräns för modellstorleken vilken eliminerar "Jag kan bygga större än grannen"-komplexet och förbillig utövandet. En följdledning av ovanstående är ju att man aldrig behöver hyra en lastbil för att komma ut till fältet. En sjätte anledning är att det är trevligt folk i lin-cirkeln. (Vilket det i och för sig säkert är i andra klasser också.)

Vad som talar emot linstyrning är väl det att det inte anses fint i vissa kretsar (friflygare undantagna). Man kan ju ofta få höra: "Vad sysslar Du med då? Jaså, linflyg. Jaha, Du. Och när ska Du köpa radio?"

Den attityden hoppas vi förs-

vinna och att de som har dessa skygglappar vaknar upp ur sin dvala. Nog om detta. Nu över till linstyrt skalaflyg.

## Modellval

Innan man börjar är det en god idé att bestämma sig för vilken modell man ska bygga. Genast uppstår en rad frågor. Enmotormodell eller flermotormodell? Är man ovan bör det nog bli en enmotormodell men den vane kan gott välja en modell med två eller fler motorer. Vilken motorstorlek ska jag välja? Och vilken skala ska modellen byggas i? För liten motor medför ju kanske att modellen inte flyger medan en för stor motor medför att modellen flyger illa.

Är man osäker kan man ju snegla på olika byggsatsfabrikanters rekommendationer eller fråga någon som kan ämnet bättre än en själv. En annan aspekt är att en modell driven av t ex en 1 cm<sup>3</sup>-motor är ganska vindkänslig. Det är också mer kritiskt med modellvikten eftersom några gram hit eller dit inte spelar någon roll på en stor modell men kan ha avgörande betydelse på en liten modell.

En ytterligare aspekt är do-

kumentationen. Går det att få tag på dokumentationen till den modell jag ska bygga? Frågan är ju i och för sig ointressant om man inte ska tävla med modellen, men vi får ju anta att tävlingsinstinkten finns.

## Dokumentation

Var får man då tag på dokumentation? Ett sätt är att gå via bokhandlare och bibliotek för att se vad som finns publicerat om en viss modell. Vissa hobbyaffärer har ju också viss publikationsinriktning och kan hjälpa till med nödvändigt anskaffande. Flyghistoriska föreningar och museum kan vara till hjälp också. Sist men inte minst finns det antikvariat att tillgå. Bygger man ett flygplan av modernare snitt finns alltid möjligheten att få hjälp via informationsavdelningen vid den aktuella flygplanstillverkaren. Finns en verklig upplaga av det plan man tänker bygga går det att själv ta sig till platsen och fotografera planet.

## Regelkännedom

Inom all tävlingsverksamhet är den grundläggande regeln att man kan de gällande reglerna. För linstyrt skalaflyg gäller inga undantag. Med andra ord, läs

reglerna först så undviker Du misstag. Vissa saker man tänkt göra kanske inte är tillåtna och det vore ju pinsamt att upptäcka detta när modellen är klar. Den klarsynte läsaren undrar förstås var man får tag på regler? Enkelt, kontakta lingrenchefen eller SMFF:s expedition.

## Byggplanering

Redan innan bygget startar bör man tänka igenom vilka detaljer och finesser som ska finnas på modellen, hur dessa ska styras, vilken vikt de olika sakerna kan ge upphov till etc. Likaså sparar man in många hårda stunder om en byggplan finns uppgjord och är genomtänkt.

## Materialval

En skalamodell har många chanser att bli tyngre än andra modeller i motsvarande storlek. Främst beroende på att det ska byggas in ett antal extravaganser i modellen och det gör att materialvalet är extra viktigt här. Använd lätt balsa i så stor utsträckning som möjligt, spara in på plywood, furulister och rödbok. Uteslut polyesterplast och tung glasfiber. Om man behöver förstärka något avsnitt med glasfiber så använd den lätta (ca 20 gram/m<sup>2</sup>) och







# Linflyg-VM 84



Vid invigningen av årets linflyg-VM hissades flaggor för 24 nationer. Dock var endast 20 närvarande. Det hela skedde vid tävlingsplatsen, som låg vid Westover Airforce base, USA. Där skulle 180 tävlande göra upp om medaljerna. De 180 st fördelades på F2A 30 st, F2B 45, F2C 33 och F2D 42 tävlande. Och det svenska laget bestod av Göran Fällgren, Ove Kjellberg (F2A), Ove Andersson, Johan Rasmussen (F2B), Kjell Axtelius/B O Samuelsson och Anders Appring/ Staffan Hovmark (F2C) samt i F2D Håkan Östman, Per Stjärnesund och Leif Göransson.

Första kontakten med själva tävlingsplatsen gav ett blandat intryck. Anläggningen var i stort felfri, men man kunde

ana, att team-flygarna med stor säkerhet skulle få problem med start och landning, då det var kraftiga skarvar i den gjutna betongen. Man hade dock för-

Nätet runt team- och speed-cirklarna var typ "upphängt fisknät" och någon varvräknartabla för teamracingen fanns tyvärr inte. Vädet var soligt och fint under tävlingsveckan, men hade i stort sett en kraftig vind, som började varje morgon vid tiotiden för att sedan tillta i styrka. På eftermiddagarna hade alla därför en mycket kraftig vind att kämpa mot.

## Speed F2A

Speed brukar normalt inte vara känsligt för väder och vind. Men den här gången kunde

flera missade försök förklaras av att modellerna kom i "gungning" av den kraftiga vinden. I flera fall medförde också betongskarvarna att modellen hoppade ur vaggan innan tillräcklig lyftkraft hade uppnåtts.

Göran Fällgren inledde tävlingen på ett mycket trevligt sätt med ett nytt personligt rekord på 256,7 kmh. Några fler resultat noterades inte för hans del trots förhoppningar om ytterligare pressning av personrekordet. Det räckte dock till en elfteplacering – en skön revansch efter alla besvär här hemma tidigare.

Ove Kjellberg hade tyvärr med sig sina besvär även under hela tävlingen. Hur han än försökte ville inte motorn gå ordentligt och han fick nöja sig

med 219,7 kmh och en 27:e plats. Ove och hans modeller kan dock betydligt bättre!

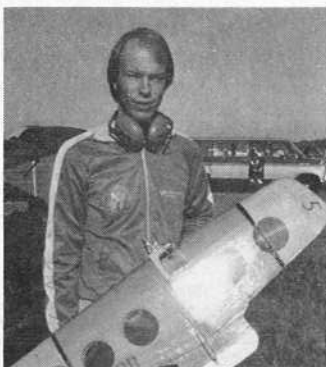
Medaljerna kneps även vid detta VM av de tre speedmusketörerna från Ungern. Men den här gången fick de anstränga sig ordentligt, då de hade bl a glödstiftsproblem – oljan var orsaken enligt deras egen uppfattning. Trots detta toppade de med Sandor Szeged (1) med 281,1 kmh, Jozsef Molnar (2) 279,2 kmh och Jozsef Mult (3) 277,9 kmh – ny världsrekordtid noterades alltså.

En rolig uppföljning var att tre kineser följde med platserna 4, 5 och 6 med fina resultat.

Med gamla vana amerikanska speed-flygare i funktionsstaben flöt F2A-tävlingen mycket bra.

## Stunt F2B

De kraftiga vindarna kom att påverka denna klass allra mest. Att flyga en stuntmodell i hård blåst gör det svårt att få manövrarna snyggt utförda och på samma ställe. När modellen flyger i motvind går den långsamt medan i medvind ökar hastigheten avsevärt. Det får till följd att de kantiga manövrarna typ fyrkantlooping, trekantlooping m fl blir svåra att få fina. Dessutom ställs stora krav på pilotens skicklighet att väga "ta ut" manövrarna och göra dessa på låg höjd. Arrangörerna gjorde lottning av startordningen för varje flygning, vilket innebar att vissa piloter kunde få oturen att flyga sina båda flygningar på eftermiddagarna då det blåste som värst. Normal praxis är annars att lottning görs före första flygomgången och flygning nr 2 blir med omvänd startordning. Ove Andersson hade att försvara sin bronsmedalj från VM -82 och fick flyga sin första omgång när blåsten var som värst. Trots en mycket stark insats med sin nya modell blev totalpoängen endast 786,67. De, som låg i topp efter första



Johan Rasmussen startade också sent och hade samma vindproblem. Han kunde ej genomföra fyrklövern och landade dessutom 2 sekunder över tillåten flygtid och fick därigenom landningsmomentet bortdömt. Hans 674,00 p var inget att räkna med för en bra placering.

Kinesen Niu Anlin hade än mer otur, då hans modell med demonterbara vingar helt enkelt vek ihop sig i den kraftiga vinden. Landsmannen Zhu Younan ledde efter första omgången med 918,33 p. Les McDonald, USA, var naturligtvis också med i toppen tillsammans med lagkamraten Bill Werwage.

Andra dagens flygningar skulle avgöra vilka 15 deltagare, som skulle gå vidare till finalflygningarna. Där visade Zhu Younan att han definitivt var att räkna med genom att få högsta poäng med 983,67. Italienaren Luciano Compostella tillhör också toppen och visade det med dagens näst bästa resultat 961,00 p. Bob Baron, USA, flög till sig en ordentlig poängökning och fick nu 949,33 p. Johan gjorde en bra flygning på sitt förmiddagspass som gav 820,67 p. Det gav honom en slutlig 27:e plats.

Mönstret var detsamma denna dag – de som flög tidigt på dagen innan vinden tilltagit erhöll högre poäng.

Ove Andersson hade återigen otur med lottningen och flög på eftermiddagen. Den kraftiga blåsten störde honom igen och han fick endast 831,67 p – 24:e plats totalt.

Tätstriden mellan kineser och amerikaner blev hård. Med en ny modell och fint genomförd flygning visade Niu Anlin att han definitivt inte gett upp.

Efter första finalomgången såg toppen ut så här:

1. Zhu Younan, Kina 983,67
2. Luciano Compostella, Italien 961,00
3. Niu Anlin, Kina 958,33
4. Bob Baron, USA 949,33
5. James Casale, USA 926,00

*Vinjetten visar flaggceremoni stunt med kineser guld och USA först på andraplatsen. Fr v ner till: Per Stjärnesund med en av sina nya combats, Göran Fällgren 256,7 km/h tillsammans med Zhu Yongnian, Kina, 272,5 km/h, Leif Göransson, combat-svensk samt Ove Kjellberg ser glad ut under förberedelser före flygning.*

*Överst denna sida: hela svenska linflyglanslaget i USA.*

Med USA först på fjärdeplatsen var en liten sensation kanske på gång. Men två finalomgångar kvarstod. Kineserna behöll sina platser, medan Bob Baron kunde tränga sig in på silverplatsen. Compostella rasade ned till en slutlig sjätteplats. Casale, USA slutade fyra och Lej McDonald femma. USA fick alltså för första gången släppa ifrån sig den individuella guldmedaljen, men tog naturligtvis lagguldet. Helt klart är att kineserna kommit för att stanna i stunt-toppen.

#### Team-racing F2C

Förutom blåsten gav den besvärliga betongbanan med sina skarvar de tävlande de största problemen.

Då ryssarna saknades verkade tävlingen bli mycket jämn och som vanligt skulle säkerheten och jämnheten ge utslag. För att kunna fullfölja heaten var piloterna tvungna att ta det lite lugnt vid start och landning. Mycket av detta gjorde att några fina resultat ej gjordes. Det gällde främst att flyga på säkerhet. Och det var nog också ett skäl till att hela team-tävlingen flöt mycket fint utan alltför tilltrasslade situationer. Juryn kunde göra sin uppgift utan alltför många ingripanden. Trion Don Jehlik, USA, Bob Horward, England och Peitro Fontana, Italien, gjorde bra insatser. Och med i toppen återfanns också de välkända lagen från Holland, England, Österrike, Italien och USA. Det är svårt att hitta nya lösningar på motor och modeller, som ökar prestandan. Då blir målsättningen den, att åtminstone upprepa sina resultat från tidigare tävlingar även med nytt motormaterial. Det är svårt nog det, då man ofta inte kan förstå varför andramodellen trots identisk utformning inte är lika snabb som modell nr 1.

Då de första två heaten flugits fanns tyvärr ej något svenskt lag med bland de nio finalisterna.

Axtilius/Samuelsson fick ej

*Teamracingcirkelns utformning med banans betongunderlag och skarvar orsakade en hel del problem.*

*Esa Niskanen, Finland, bor och arbetar i Sverige. Länsförsäkringar sponsade lite till detta VM, där fö Finnair gav det finländska landslaget gratis transport.*



någon tid noterad för första heated, då det ej kunde fullföljas efter en tappad modell i andra omtankningen. En betongskarv orsakade problemen. Med detta i beaktande genomfördes försöksheat nr 2 med långsammare landning. Tyvärr kom då istället en startsvårighet som följde av för lite snaps, vilket tog 15-20 sek längre än normalt. Sluttiden blev endast 3.55,11 vilket gav en fjortondeplats. Det var något av en besvikelse eftersom deras modell annars under säsongen fungerat mycket bra med fina tider.

Glädjande var därför att Appring/Hovmark kunde vända på situationen. Efter att hemma under hela säsongen haft stora problem kunde de nu fullfölja två heat med bra tider – det första gav 4.02,87 och det andra 4.00,92. Full godkänt och en sjuttondeplats.

Före de återstående två heaten låg Nitsche/Kuhnegger, Österrike, etta 3.36,70 före Smith/Brown, England, 3.38,65, van Uden/van Uden, Holland,

3.38,79, Delor/Suruge, Frankrike, 3.39,01, och bröderna Metkemeyer, Holland 3.39,01.

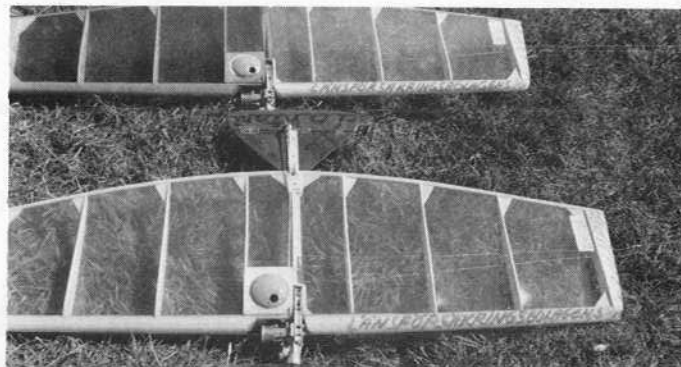
Överraskande var att bröderna Rossi, Italien, inte lyckats få någon tid. De kunde ej fullfölja sina heat och de andra slutade för övrigt med en rejäl krasch efter endast ett halvt varv.

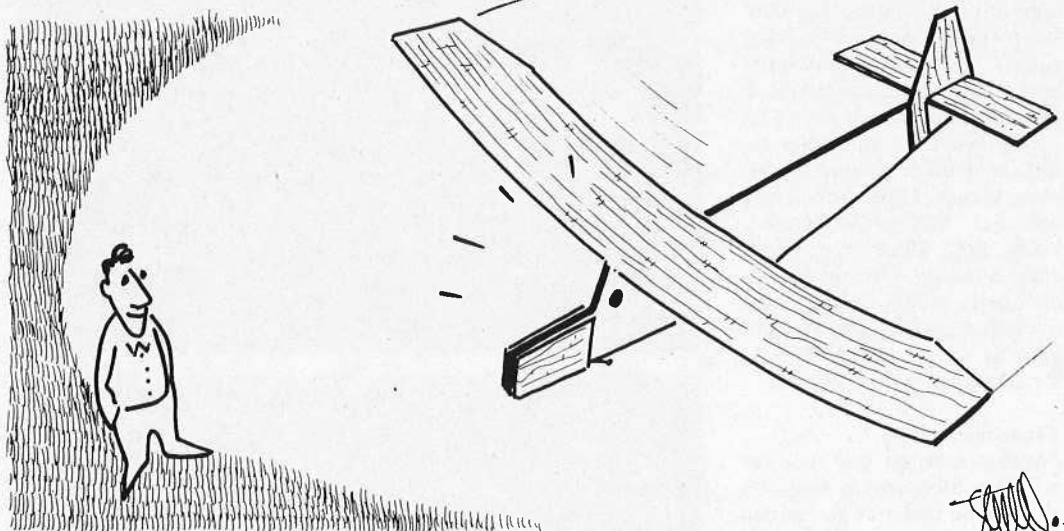
Semifinalen blev hård, där driftsäkerheten gav utslag. Någon större skillnad mellan motorkampen Nelson-Cipolla kunde inte märkas. I finalen skulle två Cipollamotorer och en Nelson flyga om medaljerna.

Den förstnämnda användes av Nitsche/Kuhnegger 3.35,45 och Smith/Brown 3.36,51. Bästa semifinaltid gjorde dock bröderna van Uden och deras Nelson med 3.34,12.

En knapp sekund var fransmannens olycka, då de efter ett fint heat på 3.37,62 kom som fjärde lag.

*Forts sid 13*





## Första modellen behöver inte kosta femtilappen!

I leksaksaffärerna finner man snart inte en flygande maskin för rimliga pengar. Man måste förstås betala för fina, tåliga förpackningar och snabbköpsuppläggning, där förpackningen skall sälja planet.

Vi som sökt oss till en flygklubb behöver småmaskiner att ha roligt med, men vi borde kunna hitta på dem själva och inte behöva de fina snabbköpsförpackningarna! Det måste bli billigare än i affären, om vi

bara betalar för träbitarna och limmet.

På ritningen syns en mycket liten balsaglidare som jag provat ut i skolklasser och vid flygdagar. Den är gjord för att kastas, men med den lilla piggen som sticker ut på undersidan rakt under "kabinen" och en kraftig paketgummisnodd kan man katapultstarta planet och göra ganska långa flygningar också.

Hemligheten med planet lig-

ger i vingen och dess tillverkning. Den är nämligen böjd och inte avkapad i mitten och hoplimmad igen för att få lite V-form. Gör så här: Skär ut ett antal ämnen till vingar ur seg 1,5 mm balsa (25 x 4 cm med lite avsmalnande spetsar). Läg dem efter varann mellan två entums bräder. Spruta eller stänk vatten på mitten av vingarna. Läg en ribba plus några tyngder längs vingmittarna, dvs. mitt emellan bräderna.

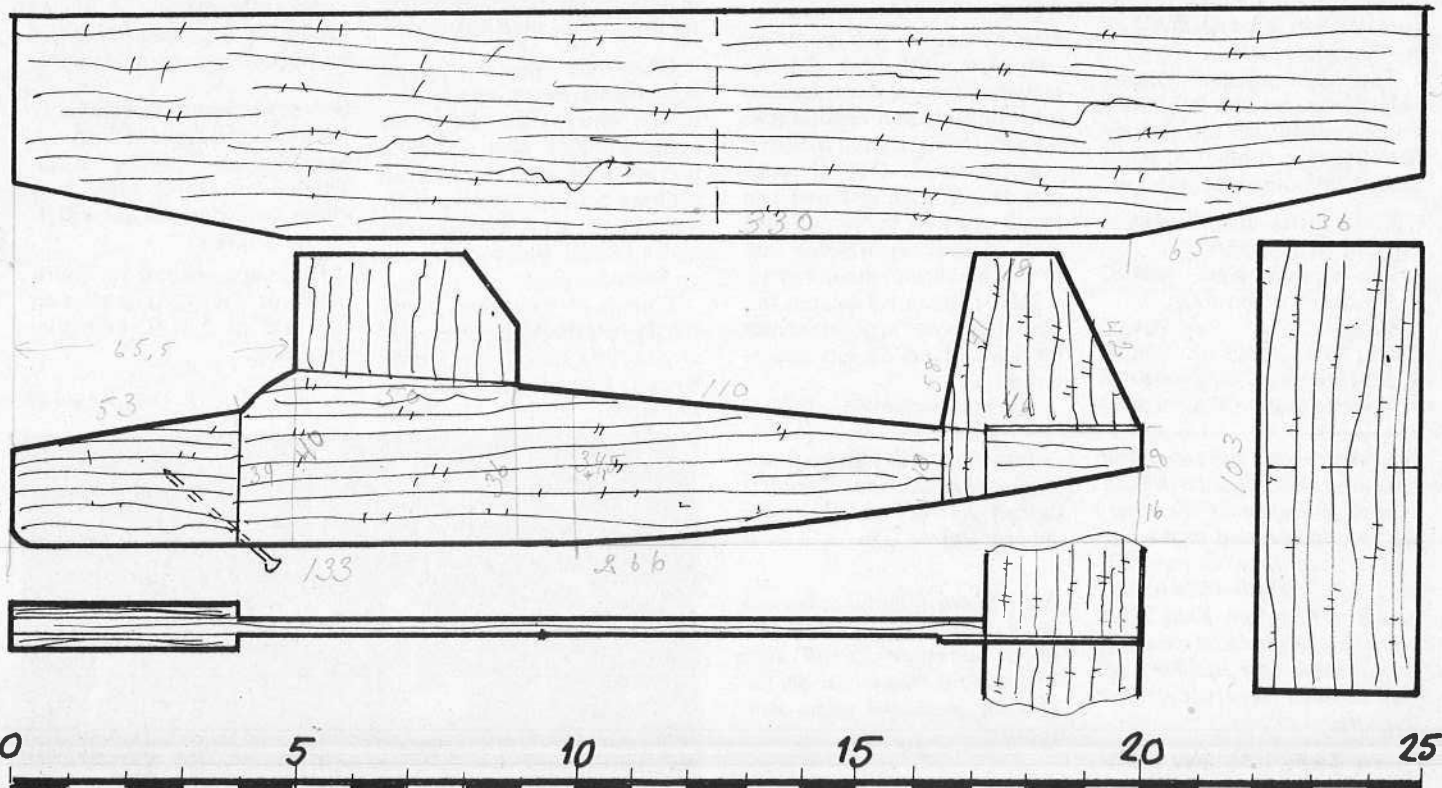
Låt hela satsen vingar torka åtminstone 12 timmar. Sedan är det bara att sandpappra lite på fram- bakkant, innan man limmar fast vingen på kroppen. Runda hörnen i förbifarten också . . .

Kroppen bör vara av 3 eller minst hård 2 mm balsa. Om man tänker gör många gör man först en mall av plywood eller kartong att skära ut balsabitarna efter. Klistra på extra flakbitar i nosen, så att den delen blir 6 - 9 mm bred. Stabilisator och fena gör man av tunna balsafлак. Gör mallar till fenan, om det handlar om serietillverkning. Observera att fenan är limmad mot *sidan* av kroppen (och ovanpå stabilisatorn).

Balansera modellen med att köra in småspik, gärna dyckert (som inte har några flata skallar utan går att stoppa in träet helt och hållet). En av spikarna skall peka snett uppåt-framåt, så man har någonstans att häkta på katapulten. Balansera strax framför mitten på vingen.

Det är näst intill otroligt vad roligt man kan ha i klubben med så lite balsa! Vill man ha bättre flygförmåga, ökar man vingens mått till 33 x 5 cm (= 6 vingar ur ett standardflak) och förstorar de andra delarna i motsvarande grad. Jag glömer nog aldrig en flygdag på Skå-Edeby 1983, då jag och mina medhjälpare assisterade vid bygget av 350 sådana småplan under en dag ute i det fria!

Calle



centimeter



## Allt om inomhusflyg

Verlag für Technik und Handwerk GmbH – det är förlaget, som ligger bakom tyska Flug – har kommit ut med en ny bok för modellflygare. Författaren heter Alfred Klinck och boken, som omfattar 48 sidor A4 med 77 bilder och teckningar, avhandlar det mesta inom inomhusflyget.

Efter mer än 20 år finns det återigen en MTB-handbok som ger fakta och råd om den här fashinerande modellflygformen, som inte är så välbekant. Lämpliga material och deras beskaffenheter, bygge med alla knep och tips till själva flygan-

det m.m. beskrivs med sedvanlig tysk noggrannhet.

Den här boken är ägnad speciellt för de "utomstående", som här inte bara kan få en inblick i den intressanta gren av modellflygeri som inomhusflyget utan tvekan erbjuder alla modellflygintresserade.

Boken kommer snart att finnas tillgänglig hos modellflyghandlare och självfallet också hos Hobbybokhandeln.

## "Flygarkeologi"

sammansämlad (8 förf. inkl. Norrman) av Jan Norrman, Gidlunds 1984.

Varje bok som ger läsaren inspiration är en bra bok. "Flygarkeologi" är en sådan.

Nu är det så att recensenten flyger till vardags och nu när han har läst boken så brinner han av lust att flyga ut och leta fornborgar . . . Och inte bara det, han vill tala om för alla andra som flyger under luftlederna att här finns ett mycket intressant arbetsfält. Man behöver förresten inte vara flygare för att fångas av detta ämne, som egentligen är ett avsnitt inom flygfotografen där man huvudsakligen sysslar med kartografering. Boken behandlar också detta ämne på ett po-

populärt sätt. I kapitlet "Flygbilder från lantmäteriet" får man veta vilka "standardfotograferingar" som görs och vilka uppdrag man därutöver kan få utförda.

Det ligger leklyne i det här, – att ge sig ut och leta skatter. Ändå lekfullare blir det när man använder sig av modellflygplan, – små helikoptrar, både då man söker och då man arbetar med de arkeologiska fynden.

Detta är den första populära framställningen i bokform om flygfotografering och flygarkeologi. Märkligt att ingen har skrivit om detta förut.

*Stig Kernell*

## Model Aircraft Aerodynamics

Av Martin Simons, University of Adelaide, Australien. Utgiven av Argus Books Ltd.

Bakom rubriken döljer sig över 270 sidor modellflygaerodynamik och annan information. Bl.a. profilkoordinater på användbara profiler till Friflyg, linflyg, radioflyg, kroppar, fenor, stabbar, oldtimer m m.

Jag har läst igenom boken 2 gånger. Första gången i ett sträck. Och visst var den bra, och visst fanns allt med, men



Nya böcker

## läsvärt

riktigt nyttig blir den som "uppslagsverk" eller att smälta bit för bit.

För det är en bra bok. Om man överser med att den är på engelska, så är det mesta skrivet på ett sätt som även vi vanliga dödliga modellflygare kan begripa, någon gång kanske den engelsk-svenska ordboken behöver tas fram.

Hör av er till undertecknad om ni är intresserad av ett eller flera ex. Exakt pris kan jag inte lämna, men någonstans runt 80-90 kronor hamnar det.

*Lars-G. Olofsson*

*Tel. 031/49 30 55*

Forts

## Linflyg-VM ...

Finalen blev en hård kamp mellan tre mycket jämna slag. Smith/Brown hade till finalen fått bättre fart på sin motor och såg ut som möjlig segrare. Österrikarna hade tyvärr gjort sitt då de tappade fenan/sporen på sin modell i en omtanking. De blev därmed diskvalificerade.

Bröderna Uden hade inte tillräckligt att sätta emot engelsmannens modell och deras fina omtankingar. Dessa kunde efter 2000 varv flyga i mål som världsmästare på 7.17,31 – med holländarna på silverplats med 7.29,35. Trots ej fullföljd final blev österrikarna bronsmedaljörer. Holland tog så lagguldet följt av England och Kanada.

Några nya motoridéer kunde ej upptäckas – kanske främst för att ryssarna, som de senaste åren lett utvecklingen, icke var med i år. Holländarna hade ej hunnit få sin nya FMV färdig till detta VM, så vi får vänta till EM 85 för att konstatera, om teamracingen går mot snabbare tider.

### Combat F2D

Combaten kom att skötas myc-

ket bra av de tre domarna Richard Lopez, USA: Luido Michiels, Belgien och rob Olyve, Holland, så protesterna var ovanligt få. Det vanligaste problemet om serpentinerna fanns dock kvar. I sin helhet var dock kampen om klippen rättvis. Även om man nog vill påstå, att årets VM blev ett av de mest otursamma för svenskar.

Leif Göransson's förlust mot regerande världsmästaren Tom Fluker, USA, med 4-1 var inte mycket att säga något om.

Kampen var dock jämnare än vad resultatet anger. I sin andra "match" mötte han italienaren Tommeleri och efter en ledning med 2-1 i klipp och markkänning med förstamodellen började problemen. Med en andramodell som gick dåligt kunde inte Leif stå emot. Marktiden blev för stor. Leif var därmed ute ur tävlingen efter två raka förluster – beklagligt, då han annars flög

Per Stjärnesund inledde tävlingen med en vinst – 2-1 i klipp och fördel i marktid mot fransmannen Henry. I sitt andra heat mötte han amerikanen Colombo, som gav ett hårdare motstånd. 4-2 i klipp för USA-aren och fördel i marktid.

Per hade dock en möjlighet att gå vidare genom vinst i nästa batalj. Efter lottningen blev det en ny fransman – Oliver Sequin – som tyvärr visade sig ha mer tur än Per. Efter sedvanligt lintrassel kunde fransmannen gå upp till 4-2 i klipp och Per var ute ur tävlingen. Håkan Östman hade liksom Per vunnit sitt första heat och mötte kanadensaren Gibson. Genom en ny fin flygning med sin snabba nelsonmodell tog Håkan ledningen med 2-1.

Kort därefter flög Håkan modellen i marken och andramodellen gjorde klar för att släppas iväg. Detta kunde tyvärr inte ske, då han vid nedkörningen störtat i reservmodellens linor, som klipptes av och omöjliggjorde fortsatt flygning. Därmed blev det förlust genom marktid.

En vinst i följande heat skulle innebära fortsatt flygning. Cleveland, USA, såg till en början ut att sätta punkt för Håkans deltagande, men när reservmodellen kom upp vid ett underläge i klipp med 2-0 kom Håkan in i flygningen. Med tre raka klipp vann han heatet med 3-2 efter en bejublad uppvisning. Snyggt gjort. Situationen för Håkan var att

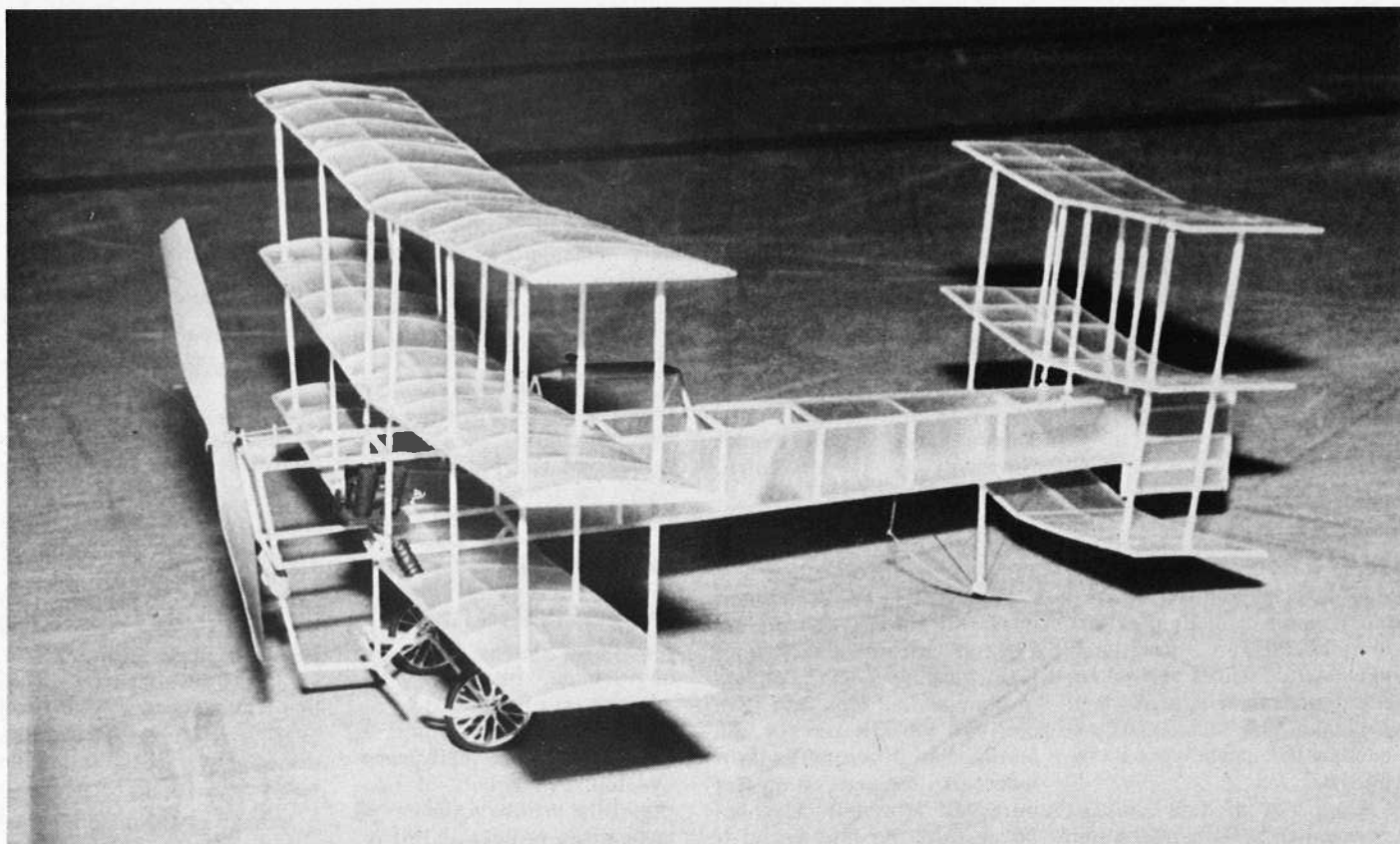
vid nästa förlust var han ute ur tävlingen. Tyvärr kom denna redan i nästa heat mot italienaren Benincasa. Vid 2-2 i klipp gick bägge i marken. Italienaren var först upp, men Håkan hade fortfarande chansen till ett sista klipp. Men tyvärr, det ville sig inte och italienaren vann med 22 poängs marginal.

Efter en hel del fina combatheat stod slutligen holländaren Wakkerman som segrare före sin landsman Fred Meyer. Tysken Forstner tog tredjeplatsen före engelsmannen Burles. Lagsegrare blev Holland före England och Australien.

Motormässigt visade sig Nelson vara snabbare än Rossi, USE och Cipolla. De Cox-motorer, som användes var inte heller i klass med Nelson. Skillnaderna var dock i det hela mycket små. Däremot verkar Henry Nelsons nya combatmotor med bakinsug bli mer populär. Den är okänsligare för bl a smuts än en frontinsugsmotor.

Linflyglandslaget vill slutligen rikta ett stort tack till Nex Resebyrå i Luleå och Göran Hansson för hjälp med en bra reseplanering i Trivselresors regi.

*Ewa Axtilius*



# Peanut-SM 1984

Frösängs sporthall i Oxelösund blev arena för den sista deltävlingen av inomhus S.M. Oxelösund MFK ville kröna en aktiv satsning på inomhusflyg med denna tävling. Förutom peanuttävlandes också med 25-öresmodeller.

Två välmeriterade skala domare hade man också skaffet. Bo Hallgren och Carl Gustaf Ahremark fick 20 modeller att bedöma.

De regler vi tävlat efter under många år har en hel del brister och det är dags att revidera dem. Domarna känner sig inte nöjda med de snäva poänggränserna, där en dåligt byggd

modell kan få lika många poäng som ett mästerverk.

Hur stor del flygningen ska betyda är också värt en diskussion. Alla som har synpunkter på reglerna kan skriva till inomhusredaktören.

När du är inne i en idrotts-hall tänker du nog inte på att luften därinne rör sig! I Frösängshallen såg alla tydligt hur solvärmen på södersidan skapade varmluftsströmmar som störde "25-öringarna" Juniorerna som var tio stycken trimmade ivrigt. Seniorerna var bara tre, då de flesta ville koncentrera sig på S.M-klassen. De

första tävlingsomgångarna i 25-öres hölls medan skalabedömningen av den andra klassen pågick. Några riktigt bra tider blev det p.g.a. den turbulenta luften. Senare på eftermiddagen då luften stabiliserats kom de goda noteringarna. Typiskt var att de 7 bästa resp. 8 bästa tiderna noterades i omgång 5 och 6.

Sven Pontan satte hallrekord med 8.25 min. Bäste junior blev Peter Comet, med en liknande modell som den Sven använde. (Se bif ritning)

När skalabedömningen var klar hade Lennart Lilienbergs,

Stearman fått högsta poäng följt av Olle Blombergs Bücker Jungmann. På juniorsidan överraskade Lars Tolkstam med en imponerande modell "Roc 2a" ett triplan med tre ovanförliggande stabbar! Han vann skalmomentet och fick sen sin modell att flyga riktigt hyggligt det blev en välförtjänt silvermedalj för den prestationen.

Klubbkamraten Christian Edlund var annars den jämnaste och farligaste konkurrenten, bra skalapoäng och bra flygningar gav honom de två första placeringarna i prislistan. Han flög ett par byggsatsmodeller,



## Peanut SM Juniorer

1. Christian Edlund	6 p
2. Lars Tolkstam	8 p
3. Peter Comet	9 p
4. Staffan Utzon	10 p
5. Johannes Eneborg	11 p

## Seniorer

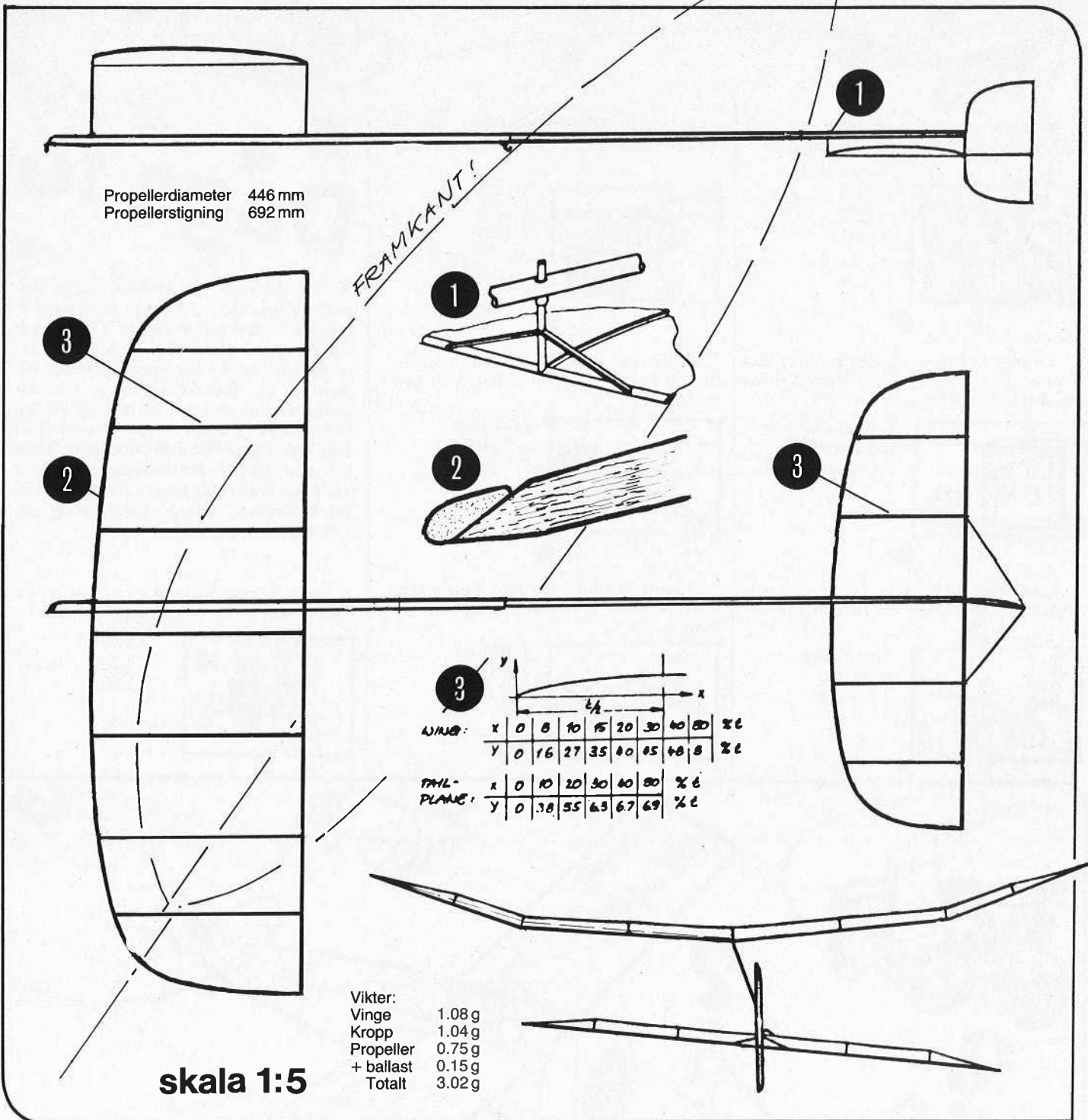
1. Lennart Liljenberg	5 p
2. Sven Pontan	5 p
3. Sven-Olof Linden	10 p
4. Olle Blomberg	11 p
5. Georg Thörnqvist	13 p

## 25-öres Juniorer

1. Peter Comet	11.28 min
2. Magnus Borg	10.01 min
3. Lars Gerdin	9.21 min
4. Christian Edlund	8.42 min
5. Mats Johansson	7.26 min

## 25-öres Seniorer

1. Sven Pontan	16.40 min
2. Göran Fällgren	9.14 min
3. Olle Blomberg	8.15 min



"Lacey M10" och "Nesmith Cougar".

Lilienbergs Stearman flög inte så bra, som hans "Isaac's

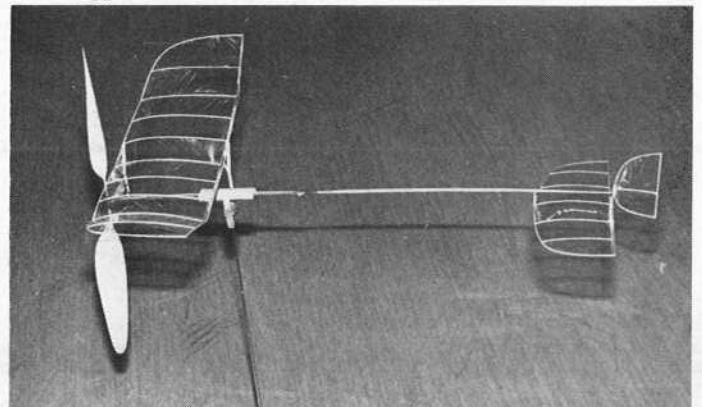
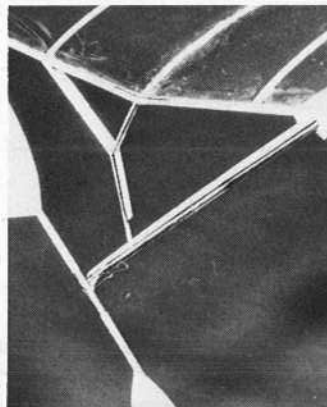
Fury". Bäst av alla flög Sven Pontan med sin "Lacey"- det blev som någon gång tidigare. De två hade samma platsiffra

och då måste omflygning till-gripas. Nu behagade Svens modell ta en för vid sväng och flög in i väggen efter 8 sek. Det

blev en promenadflygning för Lennart, som därmed försvarade som mästerkapitel.

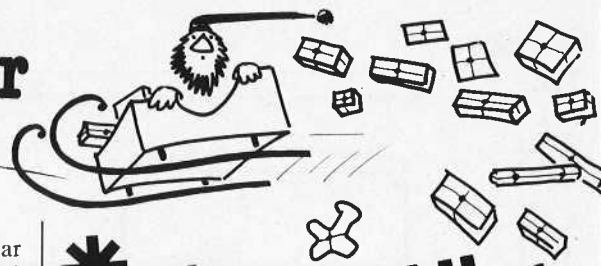
SOL

Överst i v silvermedaljören Lars Tolksatms peanut-modell "Roe 2a". Nertill skaladomarna C-G Ahremerk och Bo Hallgren poängsätter en Lacey M10. T h denna sida ses Sven Pontans 25-öresmodell - observera kolfiberförstärkningar på kropp och vingstötter.

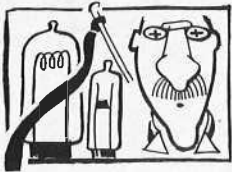




# flygjulnötter



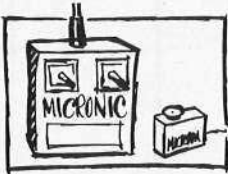
1. RC-tävlingar har man hållit på med länge. Men när började man egentligen?



- 1. 1925
- x. 1935
- 2. 1945



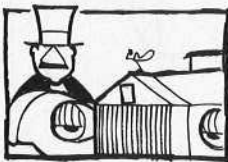
2. En gång i världen tillverkades en radio i Sverige. Den hette Micronic. Vem låg bakom den konstruktionen?



- 1. Westerberg
- x. Söderberg
- 2. Österberg



3. Lord Wakefield drog igång den s k Wakefieldcupen. Han var rik och han var s k



- 1. oljekung
- x. bilkung
- 2. kölkung

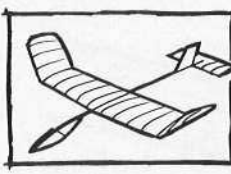
4. A propos Wakefield-gubben, när var det han körde sin första Wakefield-tävling?



- 1. 1928
- x. 1930
- 2. 1932



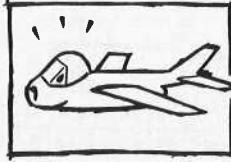
5. SMFF har många s k enhetsmodeller. Man började för länge sedan. Vad hette den första?



- 1. Tempo
- x. Tempus
- 2. Tellus



6. Messerschmidt kom med ett flygplan, som liknande vår egen 29 Tunnan. Vad hette hans?



- 1. Bf 1001
- x. P 1101
- 2. Mf 2001

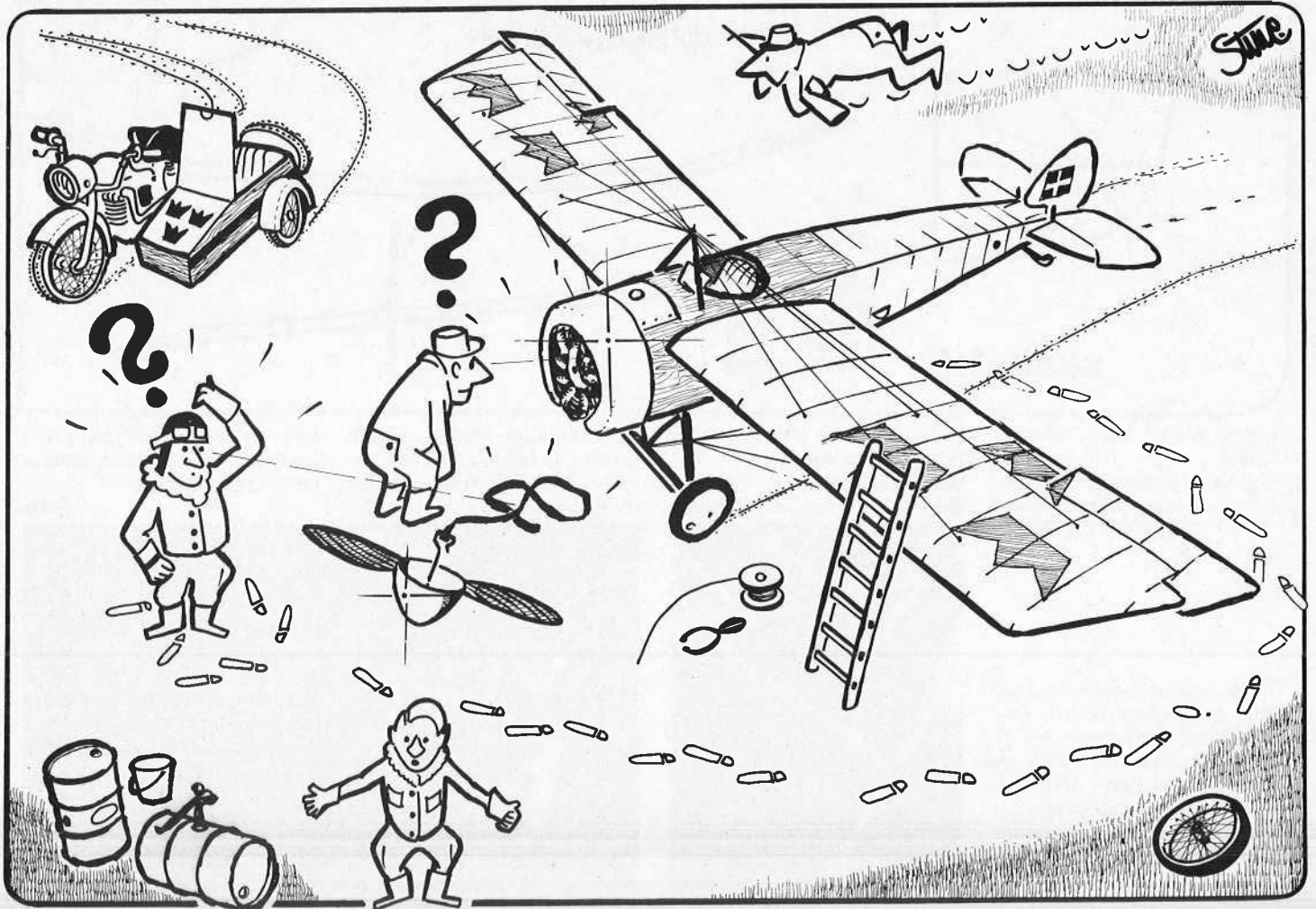
## \* \* Dags för \*

Så var det dags för Modellflygnytt julnötter igen. Och vi hoppas på stort deltagande - fina priser väntar. Det är som vanligt en s k tipstävling med allmän flygeriblandning. Vi har också upprepat oss med en ny "finn-fel"-teckning, som naturligtvis även den har anknytning till flyg och modellflyg. Skriv ner Din tipsrad på en lapp och stoppa sedan den och en av "finn-fel"-bilderna (där Du med ringar markerat var felet finns) i ett kuvert, som sänds till: Modellflygnytt, Påarps Kattegattväg 14, 305 90 Halmstad.

7. Ett nytt frimärke kom med Nyberg och hans Flugan på. Vilket frankeringsvärde?



- 1. 1.90
- x. 2.70
- 2. 3.60





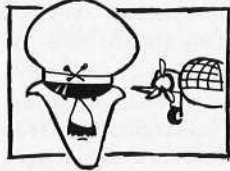
# Julkryss

# Julflygnötter



Var snäll och skriv utanpå kuvertet hur många fel Du funnit, samt se till att det blir poststämplat före den 15 januari 1984. Lycka till!

8. Bigglesböckerna var spännande och en som gjorde det svårt för Biggles hette



1. von Strohman
- x. von Stolheim
2. von Stalhein

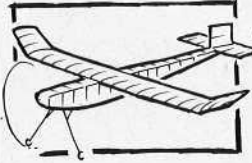
9. När kom Sveriges första frimärke med ett flygplan på bilden ut?



1. 1924
- x. 1936
2. 1942



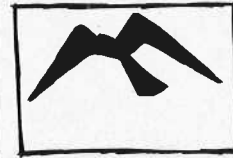
10. Tern – en gummimodell på 40/50-talet var rätt bra. Vem kom den ifrån?



1. Truedsson
- x. Alga
2. Wentzels

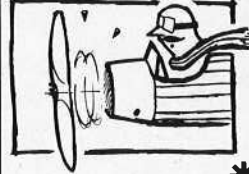


11. Rovfåglar har vi ofta på våra modell-flygfält. Vad heter den här lilla ryttlande saken?



1. Tornfalk
- x. Duvhök
2. Sparvhök

12. Nieuport, Camel och andra hade s k roterande motorer. Men vad var det som roterade?



1. motoraxeln
- x. svänghjulet fram
2. prop + motor



13. Det här märket användes av en svensk fabrik som tillverkade flygplan under en kort tid.



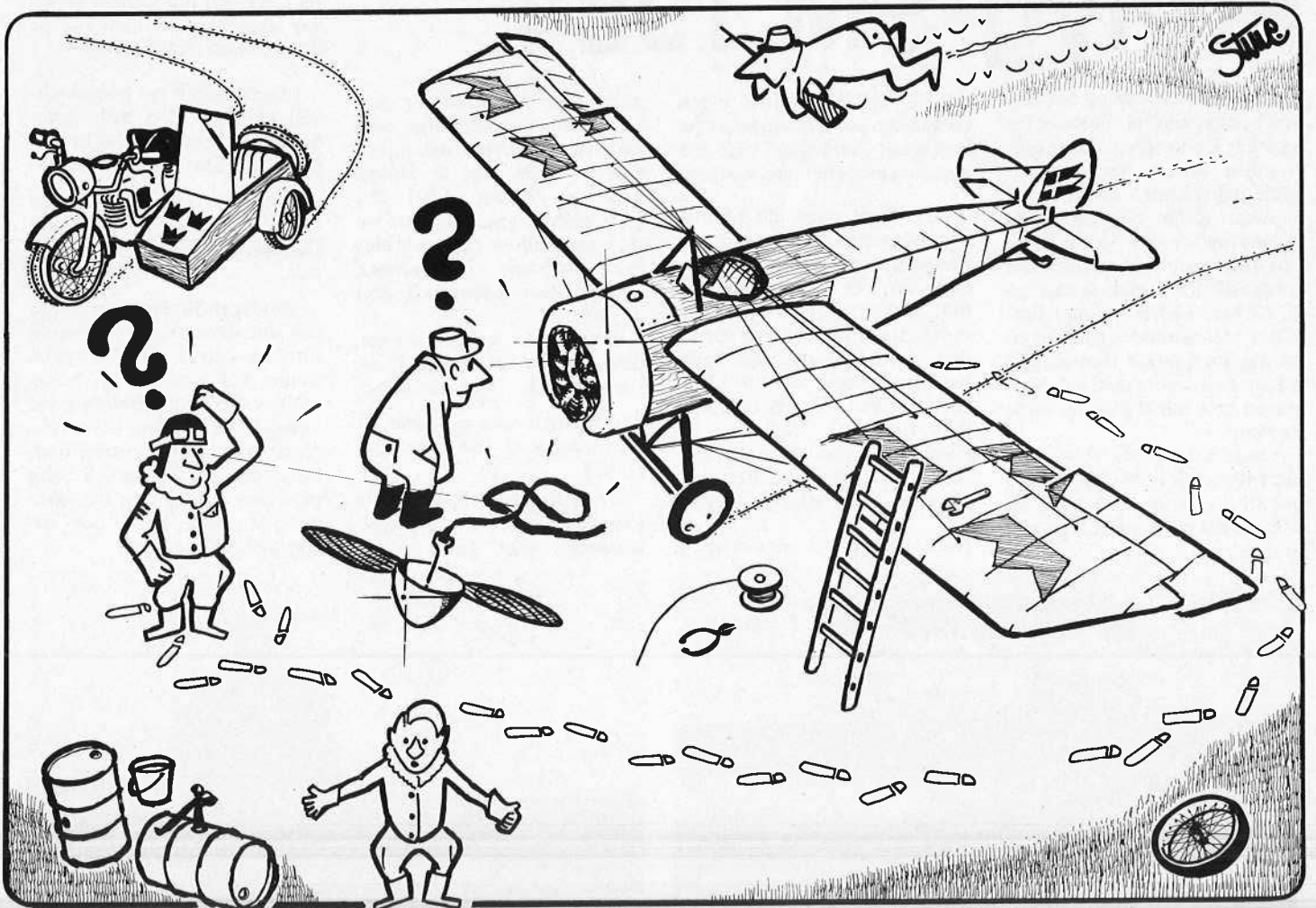
1. Hägglunds
- x. Thulinverken
2. ASJ-verken



14. J29, S29, A29 – det var Tunnan det. Länge levde hon, men hur många tillverkades?



1. 461 st
- x. 561 st
2. 661 st





namnet i B1 och F1G – Bror Eimar vann, som vanligt. Gamen hade tagit med 77-cm gummiklassen på prov. I den vann Lars Gerdin, Nimbus på jämna flygningar före enda flickan i klassen- Sofia Wivardsson, som var ensam att flyga max med sin ”Knarren”. Då det gått en viss inflation i SM-klasser vore det kanske lämpligt att göra en uppdelning så att juniorerna får denna 77-cm klass som sin egen SM-klass medan seniorerna fick behålla den gamla B1-klassen med 10 dm<sup>2</sup> bäryta som sin SM-klass. Den nya regeln med 13 dm<sup>2</sup> bäryta här gjort B1 till ytterligare en segelmodellklass med hjälpmotor. F1G med sina 10 g snodd är ett lämpligt steg upp efter 77-cm. Den klassen kan vara både junior och seniorklass. MEN låt B1 vara EXPERT-klassen. Den är svår att flyga därför att motorkraften är stor, det var tjuvningen med B1/10 dm<sup>2</sup>. I C1 tycks utvecklingen stå still, men klassen flygs väl bara på SM?

Troligen betydde borttagandet av tävlingsavgiften på HKG en pånyttfödelse av klassen. 15 juniorer och lite färre seniorer var anmälda. Vi kan nog se fram mot ett ökat intresse.

## Friflyg-SM 1984

Ett S.M. i Norrköping betyder stort deltagarantal, flertalet får ganska korta resor, arrangemangen brukar vara välordnade och vädret – inte har väl Gunnar Kalén och de andra ”gamarna” något avtal med Aeolus, men i år precis som 1980, då S.M. gick senast på F 13 blev vädret otroligt bra. Efter veckor med regn kom en lördag med mulet förmiddagsväder men senare med sol. Söndagen blev minst lika fin, ännu soligare.

Onda tungor har velat säga att friflyget är dött – eller håller på att dö. Årets S.M. visar att allt sådant tal är dikt, lögn och statistik.

FRIFLYGET LEVER! ingen tvekan om det 104 modeller på lördagens ”ettävling” och 108 anmälda modeller på söndagen.

Det blåste inget alls på lördagsmorgonen. Det kan betyda problem med start av små segelmodeller. För de flesta gick det bra. Så t ex nådde 14 juniorer maximala 120 sek i första perioden. Efter 4:e perioden hade bara två av dem full tid. Christian Edlund, Kumla och Anders Berglund, Vaxholm. Så kom solen i sista perioden, det blev stor termikaktivitet och givetvis även sjunkområden.

Nu sprack bådas max-serie. I

stället kom mini-junioren Anders Broberg, Borlänge som bara missat en (1) sek. upp i ledning. Jodå, det är Håkan Brobergs telning. Med fars goda hjälp klarade Anders sin sista start till en max och blev Svensk Mästare – 7 år gammal! Har Guinness Rekordbok hört av sig?

Seniorernas uppgörelse slutade i en fly off mellan Lasse Larsson och Inge Sundsted.

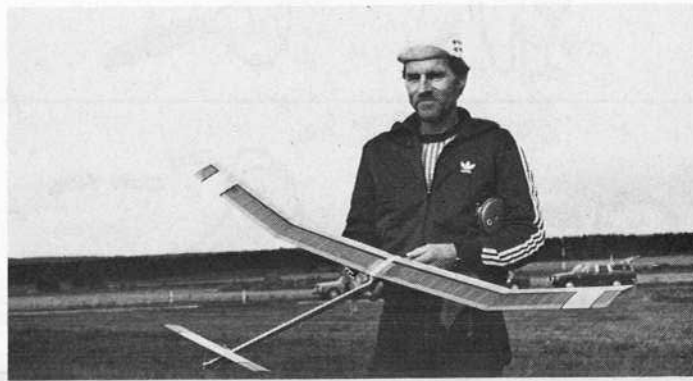
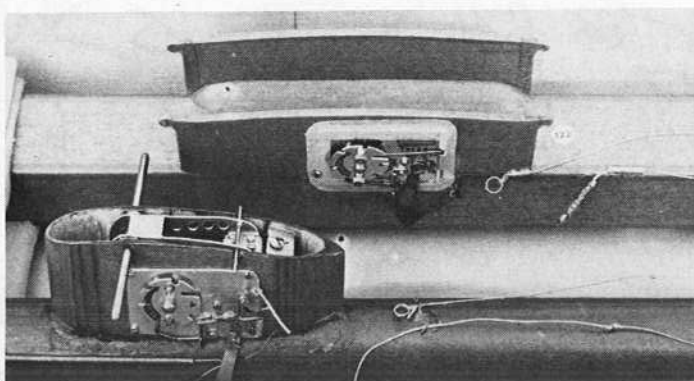
Den förstnämnda avgjorde till sin fördel med 180 mot Inges 123 sek.

Att tekniken från de stora klasserna håller även i småklasserna visar också seger-

I lagtävlingen var Solnaklubben omöjlig. Man hade kombinerat ett rent seniorlag och ett juniorlag. De blev 1:a resp 2:a.

Juniorerna från Nimbus knep brons före garvade kämpar i Esklistuna, Östersund och Uppsala.

Söndagen 30 sept. Sommaren tog slut denna dag. Normaltid inträdde och vi måste starta en timma tidigare för att hinna med ev. fly-off. Startplatsen var ändrad, då vinden kom från annat håll. Ganska snart ändrades den riktningen och 2-4:e perioderna flögs från ost, sista perioden flögs från den ursprungliga riktningen.



Solen bröt igenom molntäcket redan i andra perioden och det blev mer termikflygning denna dag.

De tävlande i klass F1C höll till ett par hundra meter från den övriga startplatsen och blev ej beroende av ändringarna. Därför kunde de snabbare genomföra sina tävlingsstarter.

Det var bra för 6 man flög fulla 5 max och måste göra skiljeflygningen. 5 klarade 240 sek, men i sjunde starten kom avgörandet, då Hans Lindholm med 4 sek marginal segrade före Gerald Bohman. Hasse tog också sin sista poäng för att bli "Stor grabb". – Grattis! Även i F1A blev det fly-off. 7 tävlande gjorde upp om mästartiteln.

Michael Borell segrade före L.-G. Olofsson, som nu kunnat ägna mer tid åt flygning sedan han släppt red.- jobbet i Mfn.

Michael, som i 15 år tillhört toppskiktet i denna klass – VM debut redan 1969 – tog sitt första SM i segelmodellklassen.

I F1B blev det inte någon fly-off. Ingen tävlande nådde full tid i alla starter. Det var ovanligt många tävlande med, 22 anmälda. Byggsatsverksuonen av "Tiika", Bror Eimars konstruktion har betydligt mycket för det ökade intresset. Givetvis måste Bror utveckla sina modeller och till årets SM kom han med en nyskapelse som innehöll många finesser. Först och främst gäller det propellerna, som påminner om ryssarnas med timerstyrd låsning av propellern i flöjlat läge för utkast med stillastående propeller. Nu svek materialet, det är små dimensioner det rör sig om, och propellern fick felaktiga vinklar med störtspirall som följt i två starter. Vingen har en mekanism för vinkeländringar inbyggd i pylon. Hela modellen är en betydligt mer strömlinje-

formad skapelse än den gamla konstruktionen. Tyvärr uteblev en junior i gummimotorklassen, varför de två startande ynglingarna fick kämpa mot seniorerna. Bäst av dem blev Per Findahl, Norberg som så när hade blivit dubbel juniormästare. Han vann nämligen F1A före Magnus Sundstedt, Borlänge.

Anders Håkansson trodde nog att loppet var kört, då han tappade 3 sek i första perioden.

Strax innan hade han gjort 2 trimstarter på 3.15 och 3.20.

Både Anders och Lennart Hansson kör med enkla funktionella modeller utan mekanik, inte ens timer – men deras plan flyger lätt och stiger snabbt. När de dessutom har tränat upp sin känsla för "bra luft" brukar det gå vägen. Anders visade än en gång att man inte ska ge slaget förlorat för att en start går dåligt. I de övriga 4 perioderna flög han fullt och då närmaste man Peo Bergström – ganska ny i toppskiktet i F1B – tappat 9 sek var den sjunde! (7:e) SM-segern i Wakefield-klasen klar. Senast vann Anders just på F13 år 1977.

Lagtävlingen blev intressant. Då alla resultat sammanställdes befanns Eskilstuna Fk ha vunnit på maximala 2700 swk 4 sek före Östersunds MFK. 17 lag deltog. Med den fria kombinationen av tre modeller ur valfria klasser har lagmästerskapet blivit åtråvärt igen.

Samtliga deltagare erhölet diplom. Till de främsta delades även ut plaketter och hederspriser. Tävlingsledaren Gunnar Kalén var mycket nöjd med de tävlandes uppträdande och glad åt friflygets upprekning. Grenchefen Bo Modéer tackade på de tävlandes vägnar.

SOL

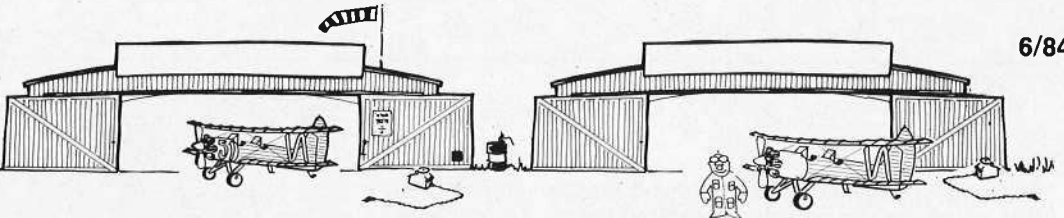
Vinjettbilden t v visar fru Siv som ankare åt Anders Håkansson, som vann Wakefield för sjunde gången.

Nertill detaljer från Bror Eimars nya Wake med timerstyrd vinkelomställning av vingarna, samt Lasse Larsson, mästare i A1 sen. Högersidan uppifrån: Per Findahl får hjälp av pappa

Lennart. Per blev bäste jun i F1B och vann SM i F1A jun. Anders Edström, silver i C1.

Michael Borell hade motorproblem i C1 men vann F1A i stället. HKG-mästaren Mikael Wiman och nederst svenske mästaren Anders Broberg – 7 år! – från Borlänge. Han vann A1 jun med sin Cikada.





# Pappersklädsel på modellen



Jag har många gånger fått frågan om vad jag har för klädsel på mina modeller. När då svaret blir att jag har använt mig av japanpapper på en balsakonstruktion följer diverse frågor.

Låt oss först ta fördelar och nackdelar med pappersklädsel.

Den stora fördelen är viktbesparingen. Jag kan inte lämna någon jämförelse mellan olika material men papper är lättast.

Det är också enkelt att få en plåtliknande yta och att simulera plåtskarvar. Dessutom är det billigt.

På minussidan har vi styrkan. Papper kan aldrig mäta sig med sidan, solartex eller glasfiber/resin. Men om vi håller oss till balsaklädda konstruktioner skall inte styrkan ligga i yttersta skiktet. Ytskiktet som sådant blir däremot känsligare och man får vara mer aktsam då det är lättare att göra bestående skador som ex. vis intryckningsmärken.

Nu över till behandlingen före klädseln. Börja med att slipa noga alla ytor som skall kläs med fint slippapper (240). Lacka sedan med en 'krympfri' lack. Jag använder polerlack.

Lacker som modelspan, spännlack, zaponlack m. fl. har nackdelen att spänna när den torkar.

Man kan med fördel blanda lite talk i lacken för att få en bättre fyllnadsgrad. Efter första lackningen är det ånyo dags för fint slippapper (400). Nu först är det dags för den första spacklingen. Detta p g a nålhål och skarvar har blivit tätare efter lackningen. Bortslipning av överblivet spackel följer och ånyo lackning. Denna procedur fortsätter tills en slät sidenmatt yta erhålles. D v s ungefär 5 lacklager beroende på hur lacken är utspädd. Lika delar lack och cellulosa förtunning är lagom.

Nu följer klädningen med papper. Några kom ihåg först!

Använd **inte** vått eller fuktat papper. Vattenstänk som torkat har också förstört papperet.

Skrynkliga papper som fått denna behandling är odugliga och kastas. Endast släta och jämna ark för bästa resultat.

Som exempel skall jag beskriva klädningen av en ving. Klipp till ett ark som täcker ex-vis vänster vingöversida.

Låt papperet gå utanför kanterna, ung. 2-3 cm. Pensla på cellulosa förtunning i en smal 'sträng', 2-3 cm, från vingens tjockaste del vid roten och utåt vingpetsen. Utgå från denna 'sträng' vid nästa penseldrag och vidga den ut mot fram och bakkant. Fortsätt så till dess att papperet är fäst ut till kanterna.

Lacka nu med utspädd lack ytterligare två gånger. Nu är det dags att skära rent och hyfsa till runt kanterna. Använd fint slippapper (400) mot bakkanten och slipa genom papperet

mot kanten. Detta är bättre än att vika runt kanten, då detta inte blir så snyggt. För fram-

kanten använder jag en skarp kniv eller ett rakblad och skär bort papperet så att halva framkanten blir täckt av papper. Lackningsarbetet fortsätter nu till dess att en fin slät yta erhålles, med slipning mellan varje lacklager. Sex lager lack bör räcka men kan naturligtvis variera.



För den som är intresserad av att märka ut och ritsa in plåtskarvar har tillfället kommit.

Nu är det dags för grundning och där använder jag vanlig grundfärg typ Alcro eller Beckers. Den slutliga färgsättningen kan förslagsvis utföras med vanlig lackfärg typ Alcro eller Beckers.

Och så vill jag avsluta med ett bevingat ord "Lycka till".

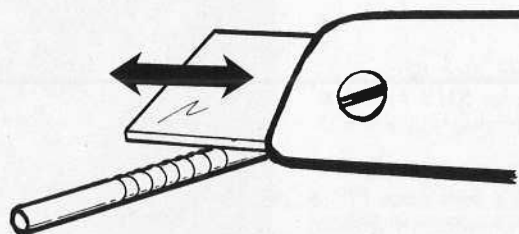
Lars Helmbro



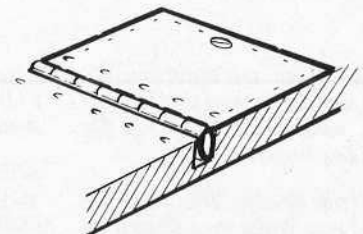
## Simulera gångjärn

Alla flygplan har åtkomstluckor för inspektion, olje-, bränslepåfyllning, eldsläckare osv. Dessa är oftast upphängda i något slags gångjärn. Att göra dem fungerande är i de flesta fall inte nödvändigt. Att utelämna dem går oftast inte. Jag har använt mig av metoden enl. skisser:

Lars Helmbro

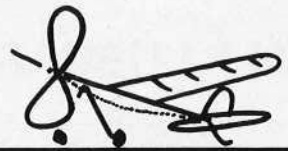


Al-rör i lämplig dim.



Rulla röret mellan en kniv och arb. bänken för att få skåror.

Skär ett spår tätt intill luckans kant. Om nödvändigt pressa al-röret till rätt bredd.



## Dags för Julkryss igen

Den molokne tomten har fortfarande problem. I år gäller de landningen som synes. Om du löser korsordet kan du i skuggade fälten få fram några ord som kan passa in i situationen. Krita ner dem på ett nyårskort eller så som jag får, så blir det nog nån belöning till först öppnade rätta. Senast 15 jan. vill jag ha svaret. Rebusen ingår inte i tävlingen, men kanske kan vara hjärngymnastik i all julslöhet.

\*

Den tvåmotoriga gummi-motormodellen har byggts i några exemplar av brev att döma. Björn Jansson i Uddevalla har byggt en storvariant med Abdulvinge och Knarrenpropellrar. Och Kalkyl i Bollmora tipsar om att man får lagom kurv om man vevar upp ena propellern 5% mer än den andra. Det skall vara en professor till det, men tack för tipset Kalkyl.

\*

Min version av "DC3" hade Höken-vinge, som jag skrev.

Den är klädd med plast, som har vissa klara fördelar mot den traditionella papper-lack klädseln som beskrevs i förra hörnan. Först och främst, det luktar inte. Svag lacklukt kanske är som parfym för byggaren, men sällan för övriga i familjen.

Stark lukt är inte nyttigt att nosa i för någon. Det slipper man med plast. Det går också fort att klä. Ingen torkning. Plasten har en seghet som jag tycker ofta är en fördel på mindre modeller där vridstyvheten inte är något problem, men fjädrande förmågan är desto viktigare. Men det går inte att ha plast på vinge med inåtvälvd undersida. Plasten lossnar när man spänner.

Plasten i sig har tre egenskaper.

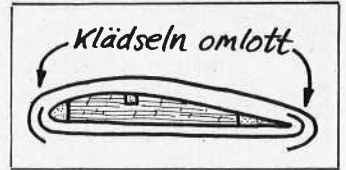
1 den krymper när den värms över en viss temperatur. 2 den har ett limskikt på ena sidan.

3 den har inbyggd färg. Klädning är inte så svårt, men räkna inte med att det blir perfekt första gången. Över och undersidan kläs var för sig med lite överlappning. Klipp alltså en bit plast, lite bredare än vingen. Drag av skyddsplasten. Lägg

klädseln på vingen och fäst med strykjärn (inställt på svag värme) runt om. Samma på andra sidan. Klädseln går alltså lite runt fram- och bakkant. När båda sidorna är klädda, höj värmen något och för järnet några mm över plasten fram och tillbaka. Först skrynklar den sig

ännu mer, men ögonblicket efter drar den ihop sig. Krympförmågan är förvånansvärt stor och även ganska stora rynkor brukar gå att få bort. Viktigt!

För att inte vingen skall bli skev måste man spänna lite i taget på båda sidor.



Vi hör!

Bagge



BUNT JORDEN			180 SEK						
			M						
PAPERGOJA	A	R	A	DÄLIG LYCKA	GÖR TAG PÅ			LUNCH	SYNS I TV.....
66	S	E	X	O	R	STYR PLAN	T	M	
			LITET LAND	T	A	P		P	A
							DRAR RODER		
TALLPINNE	F	U	R	LL	L	I	S	T	
						GÖRA KRUKA AV	L	E	R
UTTAGNINGSKOMITE	L	K		... NISSE	M	O	R	A	
HÖJA SIG	S					T	V	S	AB PÅ TVSKA
						BO NILSSON			
					LÄKA	B	O	T	A
24/2	T								
	E	V	A			N			







## Lyckad helikopterträff i Klippan

Den 8-9 september i år avhölls en helikopterträff i Klippan på RfK Gripens modellflygfält vid Havgård. Lars Olsson från Malmö och Christer Persson, Halmstad, hade gått samman och stod tillsammans med RfK Gripen som arrangörer.

Det var första gången en helikopterträff kom till stånd i södra delen av Sverige. Det blev en lyckad tillställning med hela 20-talet helikoptrar liksom en hel del helikopterfolk. Målsättningen med weekendträffen var att samla så många som möjligt av "chopper"-flygarna i södra delen av landet samt även få fram alla helikoptrar, som finns stående hemma. Det senare inte minst viktigt, för det gäller att få till stånd en nytändning hos dem, som det inte gått så bra för. Dvs hjälpa till med trimning av deras helikoptrar och ge dem de råd de behöver.

Lördagen, som inte bjöd på speciellt bra och trevligt flygväder, ägnades mest åt snack om trimning och andra detaljer.

Men det blev även plats för flygning av bl a Lars Olsson och Christer Persson, som visade sin Vertol-helikopter, som han även hovrade lite med.



Söndagsvädret var lite mer inbjudande och nu kom det också en hel del folk – inte bara helikopterflygare utan också andra intresserade. Rune Svenningsson från RC Elektronik i Gislaved infann sig också och visade upp sina Hirobo helikoptrar. Lars Olsson demonstrerade ett träningsställ, som kan vara bra för alla nybörjare. Det stället bestod av en ram i aluminium med fyra frisvängande hjul i varje hörn. Stället innebar bl a att man kunde taxa med helikoptern och även starta och landa som ett konventionellt flygplan.

Något tävlingsmoment hade man inte lagt in i programmet den här gången, utan tonvikten var lagd på en helikopterträff helt utan några som helst stressmoment: här skulle flygas och snackas och trimmas och ge råd och hjälpas åt. Till samtliga deltagares glädje.

Så till nästa år planerar man en liknande träff. Och hoppas på fler deltagare och många helikoptrar. Och speciellt sådana, som blivit undanställda på grund av problem av allehanda slag.

*Christer Persson  
Hökaklubben, Halmstad*



## In memoriam

Aulis Lehtinen lämnade oss hastigt tisdagen den 2 oktober 1984.

Aulis var en mycket intresserad och framstående modellflygare.

Bland meriterna kan nämnas ett SM i Pylonflyg år 1972. De

sista åren tävlade han även en del i F3B.

När RfK Viggen W 128 startades var Aulis den drivande kraften och han har varit klubbens ordförande hela tiden. Som klubbordförande var Aulis mycket mån om nya medlemmar, han hjälpte dem med allt inom området och var känd som en person som ställde upp i alla väder. Vidare var han den drivande kraften bakom alla arrangemang som klubben åtog sig.

Aulis var en mycket omtyckt kamrat och flygare och saken efter honom är stor bland alla hans vänner.

*RfK Viggen  
Leif Fahlin*



## Rena luftkriget

Så stor det i Nya Wermlands-tidningen när Karlstads modellflygklubb firade sitt 40-årsjubileum på Bredlanda utanför 400-åriga Karlstad. Solen lyste över Bredlanda när över 20 st modellflygare visade en stor publik (ca 500 pers) ett brett program medan den inte helt okände modellflygaren "Kalle Sändare" höll låda. Förutom en fin flyguppvisning fanns servering av korb, dricka, kaffe, saft och bakverk, lotterier med priser från Leksakshuset och Ell-AIR HB. Det fanns även en möjlighet för publiken att pröva modellflygning med dubbelkommando. Det var många klubbar som stod för uppvisningen. Förutom Karlstad fanns Kil, Sunne, Årjäng, Kristinehamn, Edane, Vansbro och Vallentuna. Ljuspunkter att minnas i höstmörkret är Bert-Erik-Stövlings fina helikopter-

uppvisning och Bengt Johanssons rundtuffande reklamsläp för kommunen och klubben. Han bogserade även segelflygplan. Men den absolut mest bejublade uppvisningen stod hemmaklubbens combatflygare Matz Franke och Tomas Rasmusson för. De gjorde en uppvisning av showkaraktär som slutade med att cellplasten yrde i luften. Då kunde publiken höra deras glada rop:

– Vi har ett par modeller till! Denna fina feststämning förstördes något en lördagskväll i september när klubbhuset nere i Karlstads hamn brann ner.

Vi hoppas dock på ett nytt meeting med fina uppvisningar 1985.

*Karlstads MFK/RC  
Lars Nilsson text  
Lennart Nilsson foto*

**Förbundsmöte 1985**  
**Hotell Skogshöjd, Södertälje**  
**23-24/3 1985**









## FÖRBUNDEXPEDITIONEN

Förbundsexpeditionen hålles stängd mellandagarna 27-28 december 1984.

## FÖRBUNDSMÖTE 1985

Nästa Förbundsmöte kommer att hållas i Södertälje, Hotel Skogshöjd, 23-24 mars 1985.

Inbjudan kommer att utsändas till klubbarna i slutet av januari 1985.

## MOTIONER OCH FÖRSLAG TILL SMFF:S FÖRBUNDSMÖTE OCH GRENKONFERENSER 1985

### OBS! NYTT DATUM

Enligt Förbundsmötesbeslut 1984 skall motionerna och förslagen vara förbundsexpeditionen tillhanda senast 7 januari 1985.

## REMISS NR 2 FRÅN SMFF:S UTREDNINGSGRUPP 9

Utsänd med månadsmeddelande 841115. Remissvaren skall vara förbundsexpeditionen tillhanda senast 1984 12 19.

## SAMMANDRAG AV STYRELSEPROTOKOLL FRÅN MÖTE 841006-07 I STOCKHOLM

- Björn Lundin rapporterade från Nordiska Modellflygkonferensen i Helsingfors. Bl a hade beslut fattats att tv ej utlysa NM i linflyg då endast Finland och Sverige ställer upp med landslag. Styrelsen anser detta beklagligt och beslutade verka för ett återinförande av NM i linflyg.

- Priserna för förlagsmaterial justeras upp något.

- Diskuterades den ekonomiska situationen och vad den uppdelade utbetalningen av bidrag från Statens Ungdomsråd (SUR) innebär för oss. Intäkterna tycks bli lägre än budgeterade men likviditeten till årets slut förväntas bli som 1983.

Styrelsen bedömer därför den ekonomiska utvecklingen sådan att inga speciella ingripanden behövs.

- Styrelsen har tagit ett banklån och inköpt expeditionens ordbehandlare/dator IBM Serie 80 för att minska räntekostnaden.

- Det mycket dåliga arrangemanget i Danmark av NM i F3A diskuterades. Beslutades att påtala förhållandet vid nästa Nordiska Modellflygkonferens som hålls i Sverige i början av sept 1985.

# Friflygmötet i Västra Frölunda 4 november 1984



Mötesdeltagarna hälsades välkomna av friflygets grenchef Bo Modéer och lokalarrangören Lars-G Olofsson.

### Budget-85

Bo Modéer inledde resonerandet om friflyggrensens ekonomi med att konstatera att de senaste åren har gett allt mindre pengar till friflygarna, att användas till internationellt tävlingsdeltagande, träningsläger för landslagsmedlemmar, olika aktiviteter för breddning av friflyget etc.

Den vikande ekonomin har flera orsaker. Tävlingsaktiviteten har minskat. Detta ger mindre belopp från tävlingsavgifterna och medför mindre bidrag från SMFF. Tävlingsavgifterna är oförändrade sedan åtskilliga år.

Den minskade tävlingsaktiviteten torde sammanhånga med ökade kostnader för resor och uppehälle i samband med tävlingar. För många av friflygarna är just dessa kostnader en betydande utgift.

Efter Bo Modéers inledning följde ett engagerat samtal i vilket alla mötesdeltagare deltog. Genomgående inställning var givetvis att åtgärder måste vidtagas till förbättring av nuvarande tillstånd. Det gjordes klart att friflygets/modellflygets ekonomi främst beror av möjligheterna till breddning av modellflyget som tävlingsport. Klara önskemål om ett återinträde/nytt medlemskap i Riksidrottsförbundet framfördes enhälligt. Genom ett medlem-

skap i RF anses modellflygets offentliga status höjas till nivå med alla andra tävlingsporter som nu får stort utrymme i olika massmedia.

Grenstyrelsen rekommenderas att till SMFFs årsmöte 1985 lägga fram förslag om höjning av tävlingsavgifterna till 25 kronor för seniorer och 10 kronor för juniorer.

Därtill rekommenderas friflygarnas grenstyrelse att av SMFF begära full ersättning för faktiska kostnader för VM, EM, NM och årligt träningsläger för landslaget, intill dess att förslaget om förhöjda tävlingsavgifter hinner slå igenom.

### FAI-regler

Föreliggande förslag till svensk översättning diskuterades. Mötesdeltagarnas uppfattning är att utskrift och tryckning kan ske efter vissa justeringar, att utföras av grenstyrelsen. Regelhäftet torde därefter kunna distribueras till klubbarna.

### Poängregler

De senaste årsmötenas behandling av reglerna för kvalificering till UT kommenterades. Till svar på frågor om den gällande ordningen meddelade de närvarande grenstyrelseledamöterna att uppnådda resultat vid VM, EM, NM och UT både nu och framledes är poänggivande till nästföljande års UT-kvalificering. SMFFs stadgar föreskriver att det är i grenstyrelsens åliggande att besluta om sådana kvalificeringsregler.

### Tävlingskalender

Bo Modéer informerade om 1985 års SM och VT. Det är ännu icke klart var och av vem dessa tävlingar skall arrangeras. Det klargjordes dock i det efterföljande samtalet att dessa viktiga tävlingar skall ligga på tid och plats som kan initiera stort och kvalificerat deltagande. Lennart Hansson efterlyste bättre planering av tävlingskalendern. 1984 års kalender har alltför mycket präglats av anhopning av tävlingar under några veckor under vår och höst, för att under de attraktiva perioderna med sol och värme vara tämligen tävlingsfattig.

Nordisk Landskamp skall arrangeras av Sverige 1985. Tävlingsplats och tävlingstid diskuterades och så småningom konstaterades att Revinge och 26-28 juli skulle vara lämpligt. Förbundsordförande Bo Jansson skall uppmanas taga kontakt med militära och andra myndigheter för att undersöka möjligheter till inkvartering och utspisning för tävlingsdeltagare och funktionärer.

Det bör vara möjligt att arrangera träningsläger för landslaget vecka före NM, detta gällande både VM- och NM-laget.

VM föreligger det ännu inga definitiva besked om, dock anses det troligt att VM arrangeras i Jugoslavien under sista veckan i augusti.

### Regler för tävlingsarrangörer

Lars-G Olofsson föreslår att nu gällande ordning med täv-

lingsledare och överledare ersättes med tävlingsledare plus 2 tävlare som tillsammans bildar tävlingsjury. Denna har att avgöra de frågor med samband till tävlingsregler etc som kan uppstå under tävlingstiden.

Vidare föreslås att tidtagning skall ske i medverkan av övriga tävlingsdeltagare. Arrangörsklubben skall dock ställa upp med en klubbmedlem per startgrupp, som har att ansvara för att tidtagning sker efter reglerna och att den upp tiden noteras på startkortet. Mötesdeltagarna rekommenderar grenstyrelsen att vidare behandla dessa båda förslag.

Aktuella regler för kvalificering till UT skall skickas ut till klubbarna tillsammans med de nytryckta FAI-tävlingsreglerna.

### Flygeby-lägret

Gunnar Holm gjorde jämförelser mellan Flugebylägret och den danska motsvarigheten på Vandels Flygplats. Gunnar Holm ansåg att den danska modellen med inriktning främst på linflygare och friflygare är bättre än det svenska lägret, som kanske är till stor del RC-inriktat. Behovet av samlingar av likasinnade under en intensiv period i ex en vecka på sommar en ansågs vara stort och grenstyrelsen rekommenderas att inspirera till detta.

### Plantäggning av VM-85

Bror Eimar föreslår att en administrativ lagledare utses i så god tid som möjligt, februari/mars 1985 eller tidigare för att

planera resor, anmälan till arrangörslaget och liknande frågor för VM-laget. Vidare föreslår Bror Eimar att de UT-tävlande som denna gång icke kommer med i VM-laget skall anlitas för taktisk och teknisk medverkan, allt i syfte att göra VM-laget så starkt som möjligt.

SMFFs representant vid FAI-mötet i december rekommenderas att fortast möjligt informera grenstyrelsen om VM 1985 med avseende på tid, plats, ekonomi etc.

### Landslagsligan

Lennart Hansson föreslår att landslagsligan skall publiceras oftare, 4 gånger under året t ex. Tillfällena bör vara efter Maj-tävlingen, efter UT, efter SM och slutligen efter årets sista tävling. Publicering föreslås ske i Modellflygnytt, med de 50 första i FIA, de 20 första i FIB och samtliga i FIC, vidare skall de publicerade listorna kommenteras av någon initierad och intresserad modellflygare. Förslaget syftar till att göra friflygtävlandet mera intressant både för de aktiva tävlarerna och för de som nu mera sporadiskt deltar i tävlingar. Det yttersta syftet är givetvis det flera gånger under detta friflygmöte uttalade, nämligen att åstadkomma en breddning både av friflyget och av modellflyget.

Lennart Hansson



# Meddelanden från Förbundet

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

- IBM har gjort en annons för IBM Serie 80 där SMFF har utgjort exempel på bra användning av utrustningen. Styrelsen tackar IBM genom Roland Ljungkvist för den publicitet som genom annonsen kommit SMFF till del.  
Beslutades att PREK utarbetar förslag till affisch för klubbarna där annonsen bildar underlag.

- Årets FLUGEBY-läger avrapporterades. Det övergripande arrangerandet inför nästa års läger har avlastats PREK och övertagits av några skåneklubbar med Gert Zaar i spetsen.

- Grenstyrelserna i lin- och friflyg uppmanades att försöka marknadsföra sina grenar bättre på läger-85.

- SMFF deltar i utställning på Södermanslands museum i Nyköping 841208-850210.

## Utbildning

- Utbildningsstyrelsen håller planeringsmöte i november.

- Ungdomsledarutbildning sker i Helsingborg i januari och i Norrköping 850610-15.

- En ordf- och sekr kurs planeras till sept-85.

- Domarkurs för F3A, F2B och F2D hålls på Alleberg i april-85. En teoridel av domarkursen hålls i jan-85.

- SMFF:s linmodell är döpt till LINA. Modellen + tillverkningsunderlag överlämnades till PREK för offerthemtagning och marknadsföring.

- SMFF-modellen i BIB, LENA, överlämnades till PREK för sammanställning av utvärderingsrapporter och offerthemtagning för tillverkning.

## Friflyg

- Sverige sänder klagomål på de höga avgifterna vid friflyg-EM i Jugoslavien till FAI/Sandy Pimenoff.

- Grenens ekonomiska utfall anses relativt tillfredsställande.

- Friflyggrenen håller friflygmöte i Göteborg i november.

- Efterlystes flera friflygaktiviteter på FLUGEBYLÄGRET-85 vilket utlovades.

## Linflyg

Inga rapporter gjordes då ingen representant för lingrenen var närvarande.

## Radioflyg

- Genomförda mästerskapstävling har eller kommer att redovisas i MFN.

- "Skalariksdag" hålls i Västerås 841117.

- Grenens ekonomi är allvarligt försämrad på grund av uteblivna sponsoringtäkter. Grenstyrelsen planerar utsändning av brev till hobbyhandlarna.

- SMFF kommer att, som vanligt, representeras av Peter Wangård på årets CIAM-möte (FAI).

- Distriktsbildningen kommer att intensifieras.

Lennarth Larsson har införskaffat landstingens bidragsnormer för de landsting där vi ej har distrikt. Kopparbergs län borde vara lämpligt distrikt och skall kontaktas. Skaraborgs- och Älvsborgs län (kontaktman Kent Johansson, Ljung) avser bilda distrikt 841124, sedan interimstyrelse tillsatts 841111. Ett distrikt i sydöstra Götaland med Blekinge-, Kopparbergs- och Kalmar län kan ev bildas i febr då sekr befinner sig i Kalmar.

- SLM erh de talonger från Flugan, SMFF:s broschyr och PAPPERSFLYG som insänts till SMFF:s exp. SLM kan därefter fördela de intresserade på lämpliga klubbar eller ordna hjälp med klubbildning. Metoden rekommenderas till andra distrikt. Talonger som ej sänds till något distrikt kommer att sändas till PREK för åtgärd. Genom detta avlastas exp mycket arbete att svara på talongerna. Ansvaret delegeras till distrikt och PREK.

Lennarth Larsson

## PREK

Betr: Annonseringsuppföljning av IBM-annons

Affischer har utsänts till klubbarna med månadsmeddelande 841115, ytterligare affischer kan beställas från expeditionen och annonsavdrag från Roland Ljungkvist, Stellavägen 16, 175 61 JÄRFÄLLA.

## AKTIVITETSSTÖDSRAPPORTERINGEN

Rapporterna för redovisningsperioden 1.7-31.12.1984 skall vara förbunds-expeditionen tillhanda senast 1985 01 02.

## BRAND OCH STÖLDFÖRSÄKRING SKANDIA (KLUBBAR)

SMFF har sagt upp sin försäkring med Skandia fr o m 1985 01 01. Klubbarna får därför i fortsättningsen själva teckna avtal med försäkringsbolag.

## UTBILDNING

### Kursprogram 1985

C1/85	2-6.1.85	Ungdomsledarutb i Helsingborg
C2/85	16-17.2.85	F3A-domarkurs i Norrköping
C3/85	23-24.3.85	PR-folk på Förb. mötet Södertälje
C4/85	23-24.3.85	Kassörskurs Förb. mötet Södertälje
C5/85	mitt april	Modellflygdomarkurs
C6/85	juni	Ungdomsledarutb Västerås alt Norrköping
C7/85	september	Ordf-sekr kurs i Norrköping

### Instruktörskurs 2-6.1-85 i Helsingborg (C1/85)

Inbjudan utsänd med månadsmeddelande 841115.

## NY KLUBB

F193 Anderstorps Flygklubb, Modellsektion hälsas välkommen till SMFF.

## RADIOFLYG

### RC-anläggningar och tillstånd att inneha och utnyttja dessa

Vårt samhälle är omgärdat av lagar och bestämmelser. Vårt utnyttjande av radioanläggningar styres av Televerket Författningssamling.

RC-anläggningar sorteras in under bl a följande bestämmelser:

TFS B:92 A "Allmänna bestämmelser.."  
TFS B:92 B "Tekniska bestämmelser.."

Den allmänna bestämmelsen reglerar innehav, utnyttjande och frekvens-tilldelning.

Den tekniska bestämmelsen anger de tekniska krav som en anläggning måste uppfylla för att bli typgodkänd.

Reglerna för innehav och utnyttjande av RC-anläggningar är mycket liberalt. Det föreligger nämligen ett generellt tillstånd att inneha och utnyttja RC-anläggning. Alla krav på registrering, åldersgränser m m har utgått.

Det gäller dock att anläggningarna skall vara typgodkända. Undantag för typgodkännande gäller för gamla RC anläggningar (27 MHz-bandet) som tagits i drift före 1 juli 1983.

För mera detaljerade upplysningar om TFS B:92 A hänvisas till SMFF:s månadsmeddelande nov 1984, vilket Du kan få del av genom Din klubb.

För Radiofrekvenskommittén

Bertil Nipdal

tel bost 013-15 67 36  
arb 013-18 42 88



6/84

# Meddelanden från Förbundet

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

## TÄVLINGSKALENDER F R I F L Y G 1 9 8 5 (UTOMSHUSFLYG)

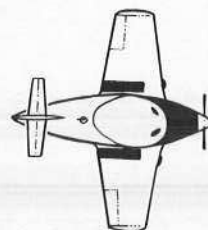
NR	DATUM	TÄVLING	ARRANGÖR	PLATS	KONTAKTMAN
1	9-10.2 alt 16-17.2	AKMG:s Vintertävling	0024 AKMG Göteborg		L-G Olofsson 031-49 30 55
2	16.2	Norrländska VT	Y100 Härnösands MSK	Älandsfjärdens is	Olle Green 0611-173 67
3	23.2	"Lilla" VT	M010 AKM MFS Malmö	Revinge alt Rinkaby	Lennart Hansson 040-19 37 90
4	2.3	Nolaskogslyftet	Y105 Örnsköldsviks MFK	Bäckfjärdens is	Stefan Lundqvist 0660-230 35
5	2.3	Gamens Lagtävling	E021 FK Gamen Norrköping	Sjön Glan alt F13	Bengt Blomberg 011-13 37 17
6	9.3	Norbergsträffen	U284 Norbergs FK MFS	Sjön Noren	Bengt Wendel 0223-226 24
7	16.3	Västsvenska Vinter- mästerskapen	P186 MFK Sländan	Sjön Anten	Lasse Larsson 0322-421 17
8	24.3	VT (FAI-klasser)	U044 Västerås FK MFS	Västeråsfjärden	Hans Lindholm 021-12 33 06
9	30.3	Solnas Våretta	B256 Solna MSK	Sundbro	Sture Johansson 08-27. 63 87
10	27.4	Majtävlingen	C092 Uppsala FK MS	Sundbro	Gösta Franzén 018-12 58 94
11	5.5	Axvallaträffen	R153 Axvalla FFT	P4:s övningsfält	N-O Gustavsson 0500-182 82
12	16-19.5	UT	M010 AKM MFS Malmö	Rinkaby alt Revinge	Lennart Hansson 040-19 37 90
13	25-26.5 alt 1-2.6	AKMG:s Vårtävling	0024 AKMG Göteborg	Sätenäs	L-G Olofsson 031-49 30 55
14	8-9.6	AKM:s Sommarnöje för friflygare	M010 AKM MFS Malmö	Rinkaby alt Revinge	Lennart Hansson 040-19 37 90
15	15-16.6	Nattävlingen	Y058 MFK Skvadern Sundsvall	Midlanda	Ulf Lejdstrand 060-51 30 33
16	29-30.6	Solnas 10-starters FAI-klasser)	B256 Solna MSK		Sture Johansson 08-27 63 87
17	3.8	Wentzelpokalen	Z052 Östersunds MFK	Östersund	Johan Ekeroot 063-440 44
18	14-15.9	AKMG:s Sensommar- tävling	0024 AKMG Göteborg	Sätenäs	L-G Olofsson 031-49 30 55
19	22.9	AKM:s Hösttävling	M010 AKM MFS Malmö	Revinge alt Rinkaby	Lennart Hansson 040-19 37 90
20	28.9	Gamens Hösttävling	E021 FK Gamen Norrköping	F13	Bengt Blomberg 011-13 37 17
21	5-6.10	SM	C092 Uppsala FK MS	Sundbro	Gösta Franzén 018-12 58 94
22	26.10	Hjelmerus Memorial	E140 MFK Linköping	F13 Norrköping	Per Johansson 013-520 86
23	17.11	Novemberträffen	M010 AKM MFS Malmö	Revinge alt Rinkaby	Lennart Hansson 040-19 37 90
24	24.11	Hösttävling Väst	P071 Gråbo MFK		Gunnar Wivardsson 0302-424 94
25	30.11	Solna FAI-Cup	B256 Solna MSK	Sundbro	Sture Johansson 08-27 63 87

## INTERNATIONELLA TÄVLINGAR

1	26-27.8	NM	Sverige	Revinge	SMFF:s expedition 011-13 21 10
2	27.8-2.9 ?	VM	Jugoslavien	Livno	SMFF:s expedition 011-13 21 10

## TÄVLINGSKALENDER F R I F L Y G 1 9 8 5 (INOMHUSFLYG)

1	24.2	Gamens Inomhus	E021 FK Gamen Norrköping	Norrköping	Bengt Blomberg 011-13 37 17
2	13.4	SM	T007 MFK Nimbus Kumla T063 RFK Ikaros Örebro	Örebro	S-O Lindén 019-18 21 79
3	Våren 85	Inomhus	SM alt D103 Oxelösunds MFK	Solbacka alt Oxelösund	Hans Fällgren 0155-15686





# Meddelanden från Förbundet

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

## RESULTAT

SM F3F 1984-09-15  
M130 RC KLUBBEN CLIPPERN  
LANDSKRONA

1. P Blomdahl	M336	4906
2. J Carlsson	M008	4888
3. B Hallin	M015	4662
4. N Thulander	M338	4628
5. R Berglund	M130	4484
6. L Olsson	M015	4463
7. J Knudsen	M130	4403
8. K Andersson	M015	4434
9. U Svensson	M130	4326
10. M Andersson	J M130	4224
11. M Knudsen	J M130	4202

VM LINFLYG 1984-09-17-09-22  
BOSTON, USA

### F2A (30 deltagare)

1. S Sandor	HUN	280.10
2. M Jozsef	HUN	279.20
3. M Jozsef	HUN	277.90
4. Z Yongnian	PRC	272.50
5. G Guojun	PRC	268.00
11. G Fällgren	SWE	256.70
27. O Kjellberg	SWE	219.70

### Lag (15 nationer)

1. HUN	837.2
2. PRC	806.5
3. ITL	765.2
8. SWE	476.4

### F2B (45 deltagare)

1. Z Younan	PRC	2036.00
2. R Baron	USA	2012.67
3. N Anlin	PRC	2013.33
4. J Casale	USA	1996.34
5. L McDonald	USA	1920.00
24. O Andersson	SWE	1618.34
27. J Rasmussen	SWE	1494.67

### Lag (16 nationer)

1. USA	5935.68
2. JPN	5466.99
3. ITL	5374.34
14. SWE	3113.01

### F2C (27 lag)

1. Smith/Brown	UK	7:17.31
2. van Uden/van Uden	NET	7:29.35
3. Nitsche/Kuhnegger	OST	3:35.45
4. Delor/Suruge	FRA	3:37.62
5. Metkemeyer/ Metkemeyer	NET	4:09.19
14. Samuelsson/ Axtilius	SWE	3:55.11
17. Appring/Hovmark	SWE	4:00.92

### Lag (14 nationer)

1. NET	11:02.06
2. UK	11:10.41
3. CAN	12:45.24
4. OST	7:34.32
5. ITL	7:53.50
6. SWE	7:56.03

### F2D (42 deltagare)

1. L Wakkerman	NET
2. F Meyer	NET
3. R Forstner	FRG
4. Burles	UK
H Östman (4 omg)	SWE
P Stjärnesund(3)	SWE
L Göransson (2)	SWE

### AKMG FFT VINTERTÄVLING/0024/AKMG

GÖTEBORG  
1985-02-10 0900  
(02-17, 03-31)  
Anten eller Sätenäs  
FlA, FlB, FlC, Al, 77 cm, jun o sen  
50:- sen  
25:- jun  
Sista anm 1/2  
Efteranmälan + 20:-.  
Pg 526366-0, AKMG, c/o Lars-G  
Olofsson, Box 8044, 421 08  
V FRÖLUNDA, tel 031-49 30 55

### NORRLÄNSKA VINTERTÄVLINGEN 85/Y100/

HÄRNÖSANDS MSK  
1985-02-16 (02-17) 0830  
Ålandsfjärdens is 5 km norr om  
Härnösand  
FlA, FlB, FlC, Al Bl, HKG, 77 cm  
jun o sen  
30:- sen för 1 klass  
15:- sen för varje klass därutöver  
15:- jun för 1 klass  
5:- jun för varje klass därutöver  
Sista anm 8/2  
Pg 566391-9, Härnösands MSK, c/o Per  
Green, Gådeåvägen 3 A, 871 00  
HÄRNÖSAND, tel 0611-173 67

### LILLA VINTERTÄVLINGEN 1985/M010/

AKM MFS MALMÖ  
1985-02-24 0900  
Revingehed  
Al, Bl, Cl, 77cm, FlG, HKG sen o jun  
40:-/klass sen  
30:-/klass jun  
Sista anm 10/2 (poststämpel)  
Pg 434042-8, AKM, MFS, c/o Lennart  
Hansson, Sigurdsgatan 15, 214 65  
MALMÖ, tel 040-19 37 90  
Termik kan förekomma

### GAMENS INOMHUSTÄVLING/E021/FK GAMEN

NORRKÖPING  
1985-02-24 1000  
Mässhallarna Norrköping  
25-öres, Peanut, HKG  
Flugan dam o herr  
40:- sen för 1 klass  
15:- sen för varje klass därutöver  
25:- jun för 1 klass  
10:- jun för varje klass därutöver  
5:- Flugan  
Sista anm 14/2  
Pg 143638-5, FK Gamem, Wadströmsg 9  
603 50 NORRKÖPING  
Bengt Blomberg tel 011-13 37 17

### GAMENS LAGTÄVLING/E021/FK GAMEN

NORRKÖPING  
1985-03-02 0900  
Glan (Fl13)  
FlA, FlB, FlC, 77 cm, Al jun  
6-mannalag  
40:- sen för 1 klass  
15:- sen för varje klass därutöver  
25:- jun för 1 klass  
10:- jun för varje klass därutöver  
50:- lag  
Sista anm 21/2  
Pg 143638-5, FK Gamem, Wadströmsg 9  
603 50 NORRKÖPING  
Bengt Blomberg tel 011-13 37 17

### NOLASKOGSFLYFTET/Y105/

ÖRNSKÖLDSVIKS MFK  
1985-03-02 (03-03) 0900  
Bäckfjärdens is  
FlA, FlB, FlG  
Al, Bl, HKG, 77 cm  
30:- sen för 1 klass  
10:- för varje klass därutöver  
15:- jun för 1 klass  
5:- för varje klass därutöver  
Sista anm 22/2 (poststämpel)  
Pg 871884-3, Örnsköldsviks MFK  
c/o Stefan Lundqvist, Överå 1335,  
890 11 SIDENSJÖ, tel 0660-23035

### NORBERGSTRÄFFEN/U284/NORBERGS FK MFS

1985-03-09 0830  
Sjön Noren  
FlA, FlB, FlC jun o sen  
Al jun, Lag Fl-klasser  
40:- sen för 1 klass  
15:- för varje klass därutöver  
25:- jun för 1 klass  
10:- för varje klass därutöver  
50:- lag  
Sista anm 25/2 (poststämpel)  
Pg 4791805-7, Norbergs FK, MFS  
c/o Bengt Wendel, Trollbostigen 7,  
778 00 NORBERG, tel bost 0223-  
22624, tel arb 0223-19090  
Medtag gott humör och ev skidor och  
isduddar !

### VÄSTSVENSKA VINTERMÄSTERSKAPEN/P186/

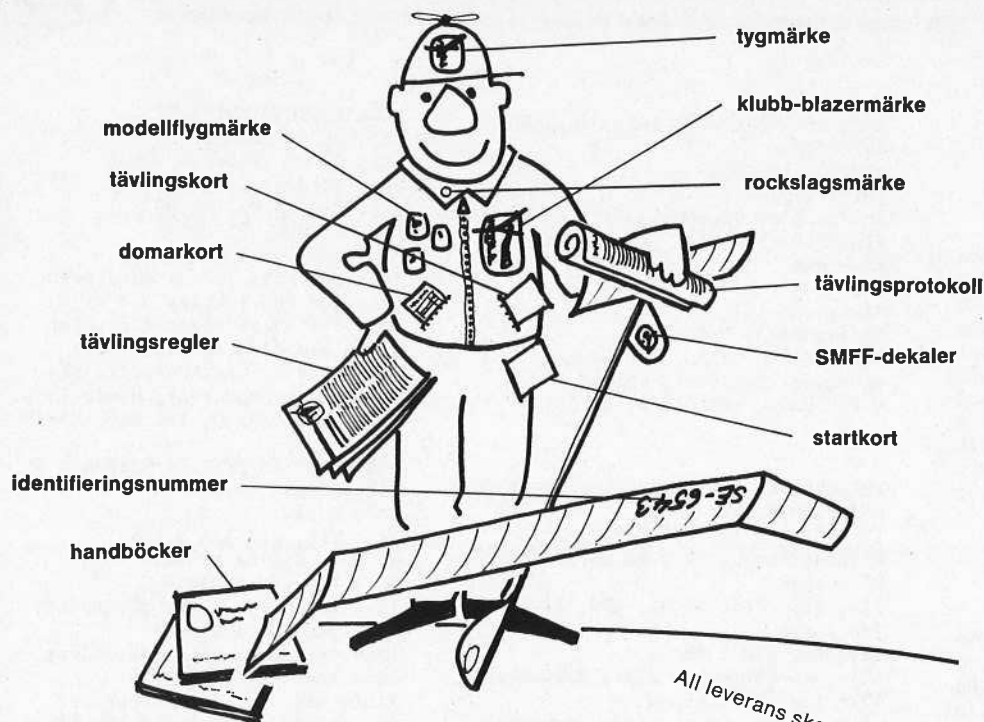
MFK SLÄNDAN SOLLEBRUNN  
1985-03-16 (03-17) 0900  
Sjön Anten eller mossen vid Gendalen  
FlA, FlB, FlC, Al jun o sen  
40:- sen  
30:- jun  
Sista anm 12/3, efteranmälan  
10:-/klass extra  
Pg 197193-6, MFK Sländan, c/o Lasse  
Larsson, Pl 4342, 466 00 SOLLEBRUNN,  
tel 0322-421 17  
Logi kan ordnas i klubblokalen i  
Gendalen, kontakta Lasse Larsson.  
De som har film eller dia medtag  
dessa för visning.  
Varmt välkomna

### VT 1985 (FAI-KLASSER)/U044/

VÄSTERÅS FK MFS  
1985-03-24 0900  
Västeråsfjärdens vid Björnön  
FlA, FlB, FlC jun o sen, Lag  
60:- sen  
30:- jun  
60:- lag  
Sista anm 10/3  
Pg 131265-1, Västerås FK, MFS,  
c/o Hans Lindholm, Humleg 35 C,  
722 26 VÄSTERÅS, tel 021-123306

### SOLNAS VÅRETTA/B256/SOLNA MSK

1985-03-30 0930  
Sundbro, Uppsala  
Alla småklasser med minst 3 anmälda,  
jun o sen, lag  
30:- sen  
20:- jun  
15:- sen HKG  
10:- jun HKG  
30:- lag  
Sista anm 15/3 (poststämpel)  
Pg 228633-4, Solna MSK, Släggbacken  
9, 171 57 SOLNA  
Sture Johansson, tel bost 08-276387  
arb 08-7307449



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 siffror 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)

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

## Tävlingsregler

Allmänna bestämmelser 3:—  
 Friflyg  
 Klasserna F1A, B, C, D, E, G, A1, B1, C1, motorseglare, 77 cm, HKG, FAI-35 cm, 25-öres, Peanut 6:—

## Linflyg

Klasserna F2A, B, C, D, Minispeed, Speed-A, Speed-B, Speed-C, Semi-stunt, Good-Year racing, Team-racing B, Combat-open 6:—

## Radioflyg

F3A och sport populär 6:—  
 F3B segel, höjdstart, populär 6:—  
 A & B, F3F hang

F3D pylon, Quater Midget pylon 6:—  
 Helikopter, internationella & svenska & populär 6:—

## Raketflyg

Elflyg 4:—  
 Skala 6:—

## Handböcker

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

\*) 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  
 Öppetider:  
 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, Billing Boats, Wentzels, Semo, Goldberg, Top Flite, Carrera, Pilot, Svensson, Multiplex.

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

## Gävle

**MOLANDER  
HOBBY**

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

har Allt om hobby

Modellflyg — båt — bil —  
motorer

Radioanläggningar

Tillbehör m m

## Gävle

**500 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-anläggningar
- \* Vi skickar gärna material per post
- \* Personlig service



## Göteborg

**HOBBYCENTER**

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

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



## Helsingborg



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

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

## Karlstad

**ELL-AIR**

Box 77, 660 60 Molkom  
Telefon 0553/211 17

**RC-Flyg**

Motorer, radioanläggningar  
och tillbehör

## Lidköping

**Flyghobby**

Silverskjöldsgatan 7  
531 00 Lidköping Tel 0510/262 34  
Västsveriges mest välsorterade affär för RC-flygaren.

**Radio:** JR, Sanwa.  
**Motorer:** Webra, OS.  
**Byggsatser:** Av bästa och kända fabrikat.

**Tillbehör:** Ca 500 olika artiklar.

Välkomna  
Bo Nylund

## Linköping

**BORGS hobby**

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

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

Modelljärnvägar — Bilbanor  
Plastbyggsatser —  
Experimentlådor — Tillbehör

# Till alla våra kunder!

Vi har sagt upp vårt avtal med Sveriges Modellflygförbund. Efter den 3 december 1984 kommer vi inte att tillverka och distribuera modellerna Sparven och Knarren.

Som ersättning för dessa kommer vi att ha fem nya modeller färdiga för försäljning under januari 1985.



*Vi vill här också gratulera SM-vinnaren i klass A, som flög med Cikada och SM-vinnaren i RC-segel, som flög med Blue Phoenix – båda modellerna konstruerade av Leif Ericsson.*



Betala med Ditt SPARBANKSKORT vid köp hos oss. Uppge ditt kontonummer vid beställning.



Vår industri sågar även balsa, furu och plywood i en mängd olika dimensioner av bästa kvalitet till rimliga priser.

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

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

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

Fråga efter dessa produkter hos Din hobbyhandlare. Saknas sådan på Din ort eller om han inte har vad Du behöver ring eller skriv till oss direkt.

## MODELL Produkter

SKANDINAVIENS  
LEDANDE INDUSTRI  
FÖR MODELLFLYG

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

# modellflygnytt



01715  
L023

ANDERSSON EVERT  
BOKVÄGEN 22  
29500 BROMÖLLA



1984  
6

Annonsera i  
modellflygnytt!

