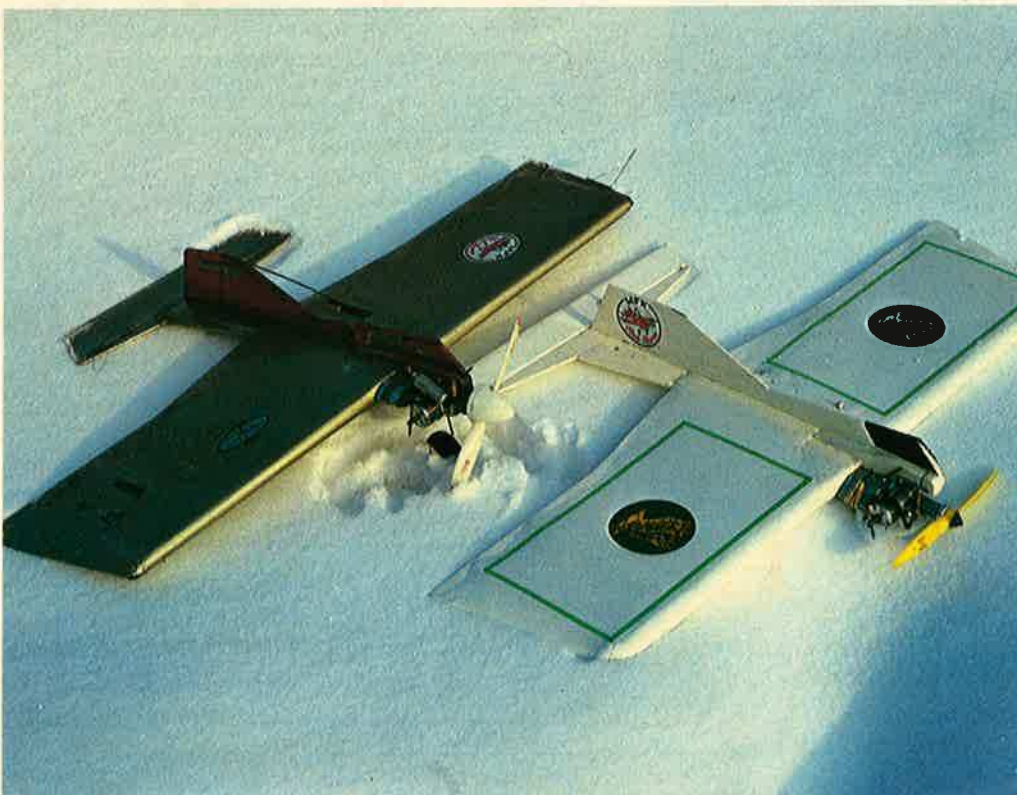


# MODELLFLYG

NR 1 1985

NYTT



- **EASY-B**  
– inomhusmodell
- **FIB**  
– modell utan namn
- **MYSTIX**  
– En linkontrollmodell med "riktigt" utseende.
- **MOTOR**  
– kör in glödstiftsmotorn rätt.
- **NYHETER**  
– Nya motorer visade vid Nürnbergsmässan.
- **JULNÖTTER**  
– lösningen.

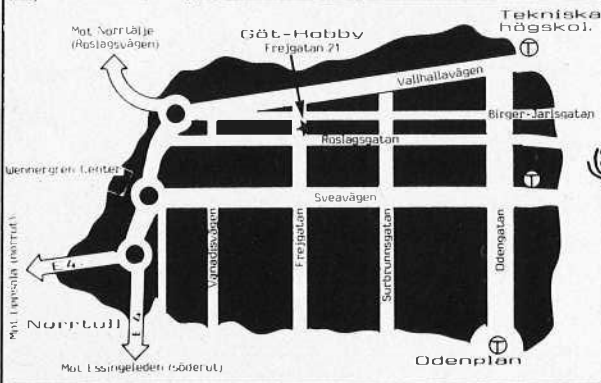
# GÖT - HOBBY

...allt för RC-ENTUSIASTEN

**FLYG · BIL · BÅT ·  
HELIKOPTER**

*Du har väl vår  
stora katalog 1985!*

Här finns vi:



**FREJGATAN 21, 113 49 STOCKHOLM. TEL. 08-15 68 63**



Har inte SMFF:s medlemmar upptäckt att vi har hela serien av de tyska MTB-böckerna ?? De som recenserats i flera MFN ?

- MTB 1 Epplerprofiler
- MTB 2 Epplerprofiler
- MTB 3 Naca-profiler
- MTB 4 Konstr. RC-seglare
- MTB 5 203 tips
- MTB 6 4-taktsmotorn, ritn.
- MTB 7 HQ-profiler
- MTB 8 TRUCKS
- MTB 9 El-segelflyg
- MTB 10 Inomhusflyg (rec. MFN 6/84)

! ? !

..... eller är det ingen mening att annonsera i MFN ?



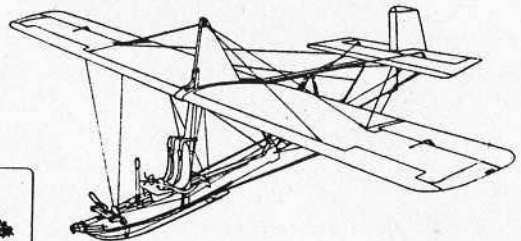
## SG-38 Fans, se hit Bygg din egen replika

Du har nu chansen att bygga en egen SG-38 - i replica, skala 1:10.

Ritningen är ytterst detaljerad. Du kan till och med bygga upp spryglarna som på originalet och även styra rodrin med linor från styrspaken.

Denna underbara pärla bland ritningar har gjorts av Leif Ohlsson i Göteborg efter artiklar med originalunderlag i tyska tidningen FLUG, samt efter foten av flygplan nr 129 som finns (fanns) på Kungsängen i Norrköping.

Ritningen beställer du hos oss. Kostar vid förskotts betalning till vårt postgiro 16 48 16 -1 inkl porto 76:-.



## 10 % RABATT

Distributionen av förra MFN blev inte som man lovat oss. Därför kunde inte SMFF:s medlemmar använda vårt rabatterbudande. Vi ger nu därför SMFF-medlemmar med rabattflik från vår katalog (endast för dessa) 10 % RABATT på katalogens hela sortiment vid ett köptillfälle under APRIL månad 1985. Medlemsnummer i SMFF SKALL anges! Medlemskontroll sker.

Beställ ditt eget exemplar av vår  
KATALOG - HANDBOK  
med massor av tips "know how".  
Över 160 sidor - ritningar, tillbehör  
och elektronik. Sätt in 40:- på  
postgiro 16 48 16 -1  
bankgiro 304 - 2553



Kerstinbodagatan 12  
641 50 KATRINEHOLM

0150 - 18866



## MODELLFLYGNYTT

är ett organ för Sveriges  
Modellflygförbund och ut-  
sändes till prenumeranter  
samt förbundets samtliga  
medlemmar.

### Ansvarig utgivare:

**Bo Bring**

Stora Nygatan 15, 41108 Göteborg  
Tel: 031-131813 arb.  
0702-22032 bost.

### Redaktör

**Ulf Selstam**

Folkvissegatan 16, 42241 Hisings-Backa  
Tel: 031-220050

### Fackredaktör friflyg

**Gösta Nilsson**

Högåsvägen 15, 83143 Östersund  
Tel: 063-119518

### Fackredaktör inomhusflyg

**Sven-Olov Lindén**

Hovstavägen 15, 70363 Örebro  
Tel: 019-182179

### Fackredaktör linflyg

**Ingemar Larsson**

Agnesborgsvägen 7, 46200 Vänersborg  
Tel: 0521-11210

### Fackredaktör radioflyg

**Jochen Schmitz**

Bankesta Gärd, 15300 Järna  
Tel: 0755-71449

### Fackredaktör utbildning

**Bo Hallgren**

Box 30, 61800 Kolmården  
Tel: 011-92597

### Annonser

Modellflygnytt

Folkvissegatan 16  
42241 Hisings-Backa  
Tel: 031-220050 (09.30-13.00)  
Prisuppgifter lämnas på begäran.

### Distribution

SMFF Förbundsexpeditionen  
Sandbergsgatan 4,  
Box 10022, 60010 Norrköping  
Tel: 011-132110

### Prenumeration:

60:- per år, som insättes på postgiro:  
518165-6, SMFF, 60010 Norrköping

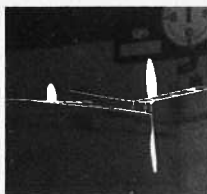
Material sändes till redaktionen  
eller direkt till fackredaktören.  
Eftertryck av källan tillåten med  
angivande till källan.

### Tryck

Tryckab, Halmstad 1985.

Nästa nummer av Modellflygnytt  
beräknas utkomma vecka 18.  
Presstopdatum för Nr 2/85  
den 4 April, 1985.

## UR INNEHÅLLET NR 1 1985



**EASY B** – En dansk inomhusmodell för den nya klassen EZB. Sid 4

**F1 B** – Modell utan namn. Sid 7

**MYSTIX** – En linkontrollmodell med "riktigt" utseende.  
Bygg Red Barons nybörjarmodell för 2,5 cc Sid 8

**BAGGES HÖRNA** – Aerodynamik. Sid 11

**MOTOR** – Kör in Din motor på rätt sätt. Sid 12

**STUNTGILMTAR** – Några fotokommentarer från VM -84. Sid 14

**HOBBYNYTT** – Nya motorer visades vid Nürnbergsmässan. Sid 15

**FLYG MED DATOR** – Ett annorlunda sätt att flyga inomhus. Sid 16

**TEFATET** – En annorlunda linmodell. Sid 18

**JULNÖTTERNA** Lösningar och vinnare. Sid 19

**SKALARIKSDAGEN** Sid 24

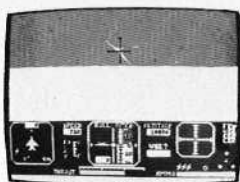
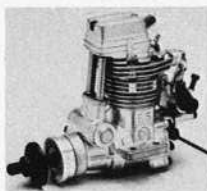
**SKALAHÖRNET** Sid 24

**F3B-FLYGARE:** "Vi behöver inte dö" Sid 25

**NOTISER** från klubbarna Sid 28

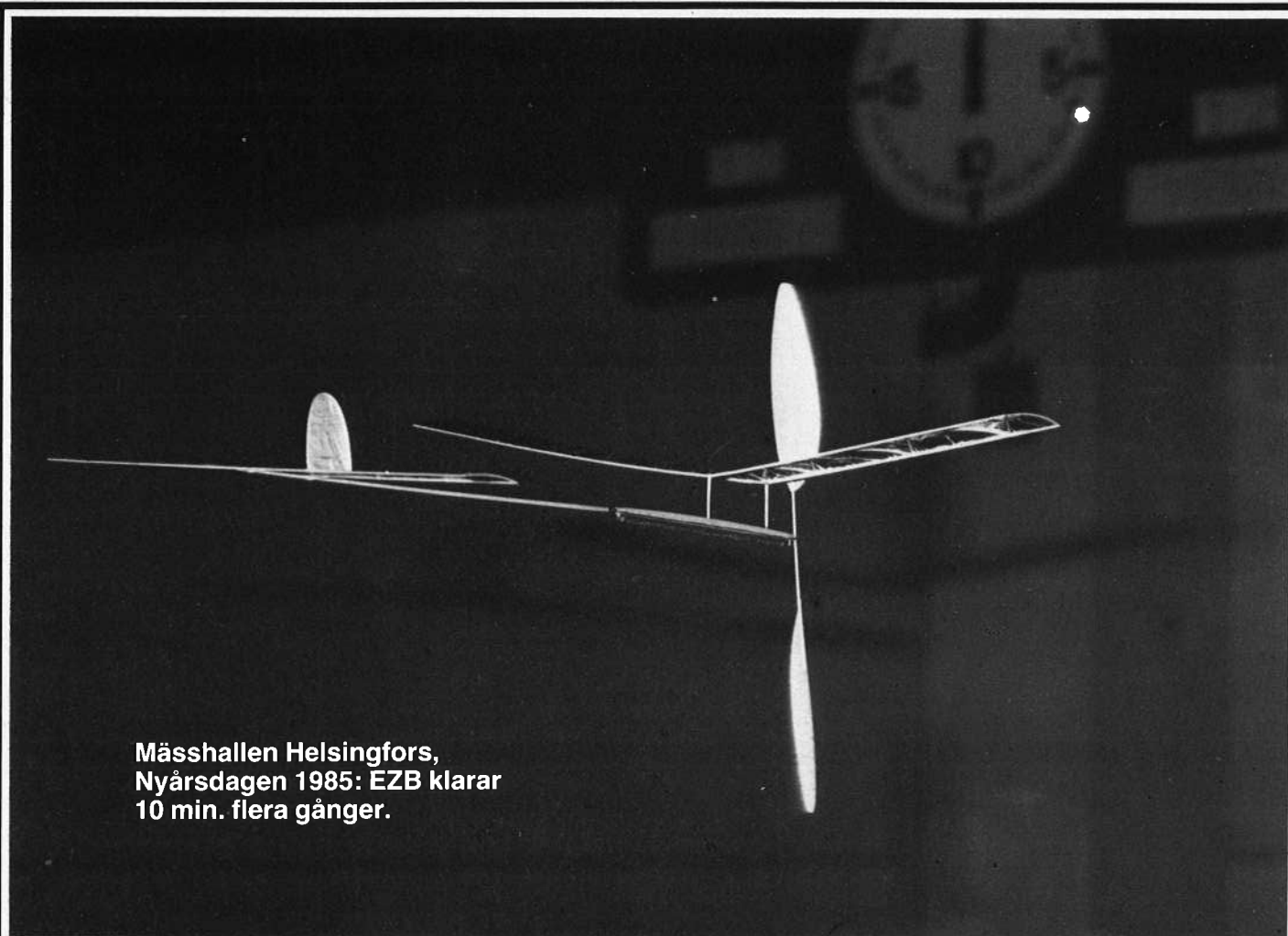
**TRIMMA F1A** – Ny artikelserie Sid 30

**C1-85** – Kurs i Helsingborg  
M. M. Sid 34



Ett nytt verksamhetsår har tagit fart och utgör som alltid en ny utmaning. Inte minst för tidningen Modellflygnytt som i och med detta nummer har bytt redaktör. Under-tecknad tackar Sture Tingvall för hans arbete med tidningen (se separat artikel i detta nummer) och önskar Modellflygnytt's nye redaktör Ulf Selstam välkommen till som jag hoppas en stimulerande utmaning.

Då undertecknad vid förestående förbundsmöte, som aviserats redan tidigare, lämnar posten som ordförande i Sveriges Modellflygförbund vill jag här passa på att tacka för det förtroende som genom åren visats mig. Det har varit ett intressant och stimulerande arbete som givit många positiva kontakter med förbundets medlemmar. Det är min förhoppning att min efterträdare ska få jobba vidare i den positiva anda som präglat förbundet där en ökad vilja till engagemang bland våra medlemmar kunnat skönjas.



Mässhallen Helsingfors,  
Nyårsdagen 1985: EZB klarar  
10 min. flera gånger.

# EASY B

TEXT OCH FOTO: SVEN PONTAN

Jakten på ett vettig inomhusmodell har pågått länge för den som vill prova denna stillsamt spännande gren. Redan 1967 började man, i USA, att tävla med EZB som ett enklare alternativ till den, redan då, avsmånade klassen "Paper Stick" (helt lik en Microfilmmodell men med klädsel av kondensorpapper). Men från början missade man tyvärr en nog så viktig detalj. Det fanns ingen minimivikt, varför det, för varje år, blev allt svårare att hitta balsa som hade rätt kombination av styvhet och vikt till ett konkurrensdugligt plan. Speciellt svårt

blev det med den massiva motorstaven, som gärna kröker sig för mycket när den fullvevade motorn häktas på.

## Regelförslag:

Men efter en mängd regeländringar och ett otal tester i en lång rad länder har man nu kommit fram till ett regelpaket som verkar vettigt. Detta är inomhuskommitténs förslag till svenska regler för att provas under 1985:

## Modell

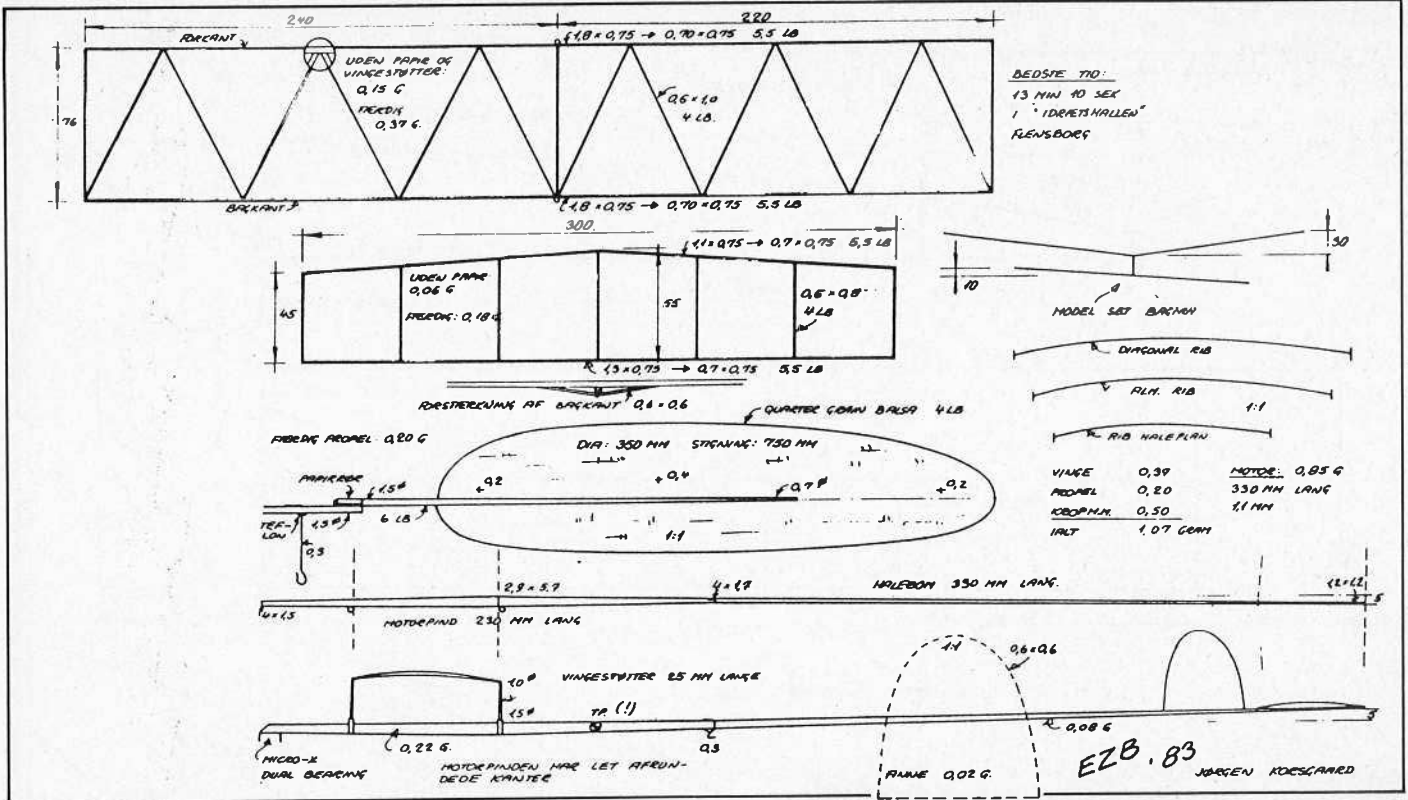
Modellen på ritningen intill är konstruerad av Jørgen Kors-

gaard, ledande inomhusflygare i Danmark. Tidigare tävlade han mest i F1A, F1B och A1. Han har här hakat på trenden med längre modeller och tyngdpunkten långt bakom vingen.

Jämfört med andra typer av flygplan verkar nog denna Tp-placering en aning egendomlig. Men det finns en förklaring. En viktig egenskap hos en bra inomhusmodell är "rafter banging capability". Det är förmågan att, vid minsta balkkontakt eller annan störning, reagera med en mjuk nigning och vika åt vänster *utan* stall och nämnvärd höjdförlust. En alltför stabil

modell bara fortsätter och fastnar i takbalkarna. Den reagerar inte heller på ev kallras efter väggar och fönster, utan går istället rakt fram och rutschar ner mot golvet. Om modellen istället är instabil så tappar den för mycket höjd i stall eller dyker t. o. m. rakt ner i golvet.

Den förste som började utveckla dessa långa modeller var Bud Tenny från Texas – en mångårig utgivare av "Indoor News and Wiews" såväl som kolumnist i AMA's "Model Aviation". Redan 1972 ritade han en EZB med tp bakom vingen, d. v. s. i neutralpunkten (=där



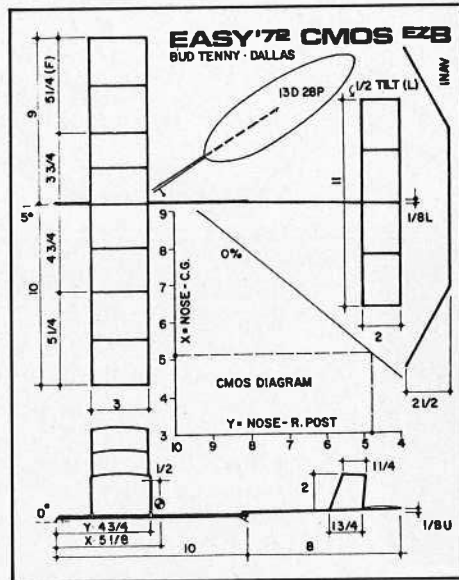
vingens och stabbens lyftkrafter sammanfaller). En ritning publicerades i "Model Airplane News" Jan. 1973. (Fig. 1)

Några år senare hade Dieter Siebenmann, Schweiz, stora framgångar med sina extremt långa och välflygande F1D-modeller. Framgång inspirerar och engelsmännen Dave Pymm och Bernhard Hunt har sedan jobbat vidare på denna teknik. Hunt har flugit hela 22.23 med en Microfilmklädd EZB på 1,25 g. Motorn av gammal god Pirelli vägde 1,09 g och längden var 397 mm. Hela 2160 varv användes vid rekordflygningen, vilket gav ett medelvarvtal på 96,5 varv/min.

### Några tips inför bygget

För att kunna bygga allt lättare och starkare för varje modell, så gäller det att lära sig välja balsa med omsorg. Det är en fråga om att hela tiden mäta, väga och anteckna varje liten detalj systematiskt så att man kan förbättra sin teknik. Om du väljer att klä din EZB med röd/grön microfilm, så klarar du vikten med vanlig "utomhusbalsa".

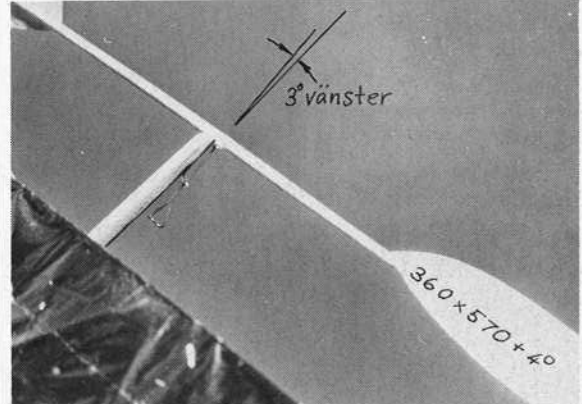
Den tyngsta enskilda detaljen är motorstaven. Den kräver lite extra eftertanke. Om du skär ut en list på 3x7x230 mm ur ett 3 mm flak B-grain balsa så bör den väga ca 400 mg. Efter bearbetning till ritningens mått och montering av bakkrok och mo-



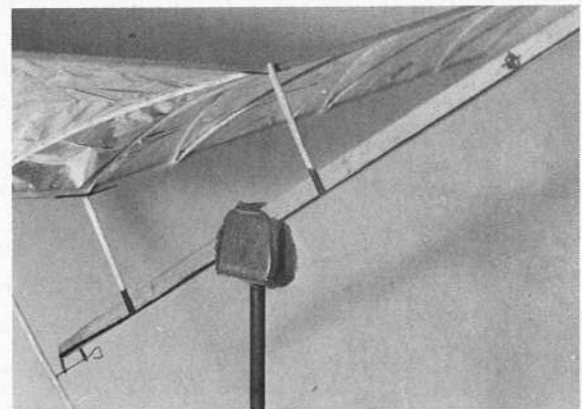
torblock bör vikten bli omkring 230 mg.

En bra metod att styva upp motorstav och även stjärtbom är att limma på några trådar av kolfiber. Det är enklast att jobba med prepreg tape, som smidigt går att dela upp i små smala remsor. Vanligt cellulosalim utspätt med aceton går bra att limma med.

Själv provade jag att armera med borfiber på min EZB. Man får dock vara mycket försiktig vid hanteringen då det är sprött som glas innan armering. Det är lätt att sticka sig på och kommer då småbitar in i blodomloppet kan det gå verkligt illa. Men utan tvekan blir det otroligt starkt.



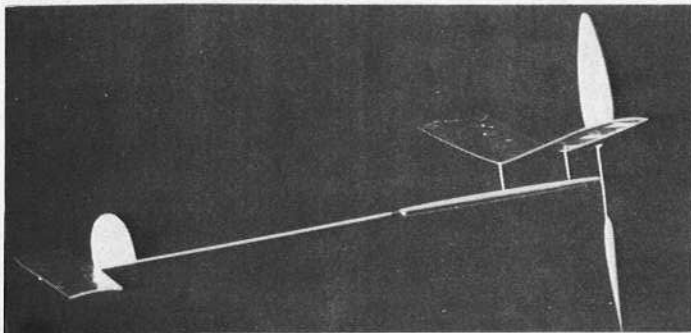
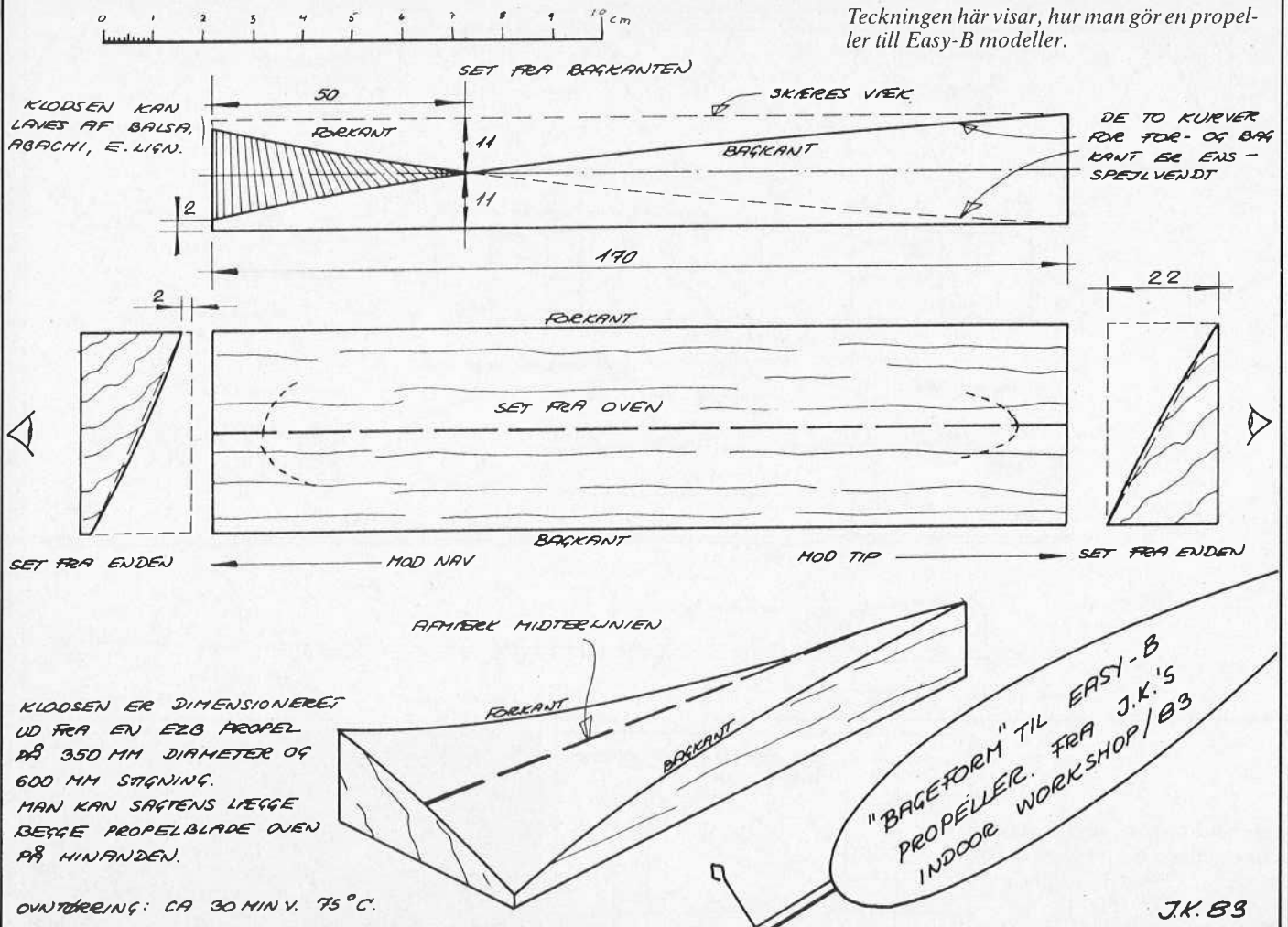
Viktigt med vänsterriktning av propelleraxeln. Den vägrar att svänga annars! Diameter och stigning enligt bild.



Klädsel: Silver Microlite=polykarbonat. Notera var tyngdpunkten hamnar! Det fungerar faktiskt.

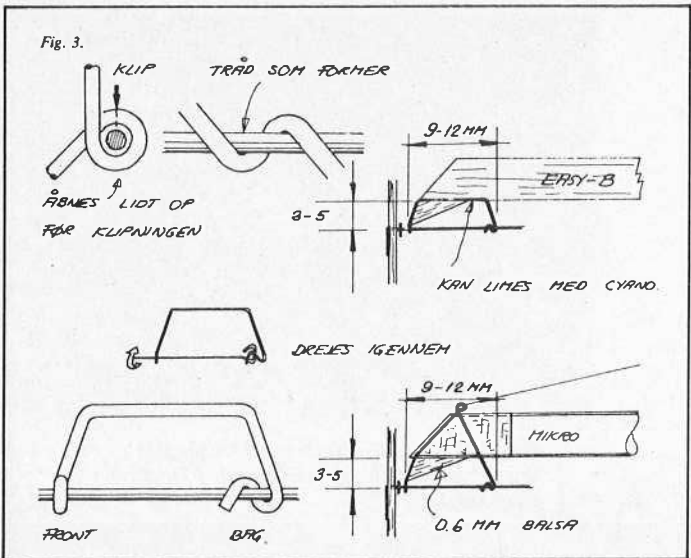


Teckningen här visar, hur man gör en propeller till Easy-B modeller.



Mycket stabila flygegenskaper trots vingens placering. Bästa tid hittills: 11:22.

- Vikt: Min 1,2g  
 Spännvidd: Max 457mm  
 Vingkorda: Max 76mm  
 Klädselmaterial: Valfritt, inklusive microfilm.
- Endast massiv kropp
  - Endast massiva propellerblad
  - Endast en propeller
  - Endast en direktdrivande gummitmotor
  - Inga mekaniska justeringar av diameter/stigning
  - Inga böjda ytterlinjer på vinge och stabilisator
  - Ingen stagning med stagtråd
  - Inga biplan, dvs endast monoplan



**Trimning**

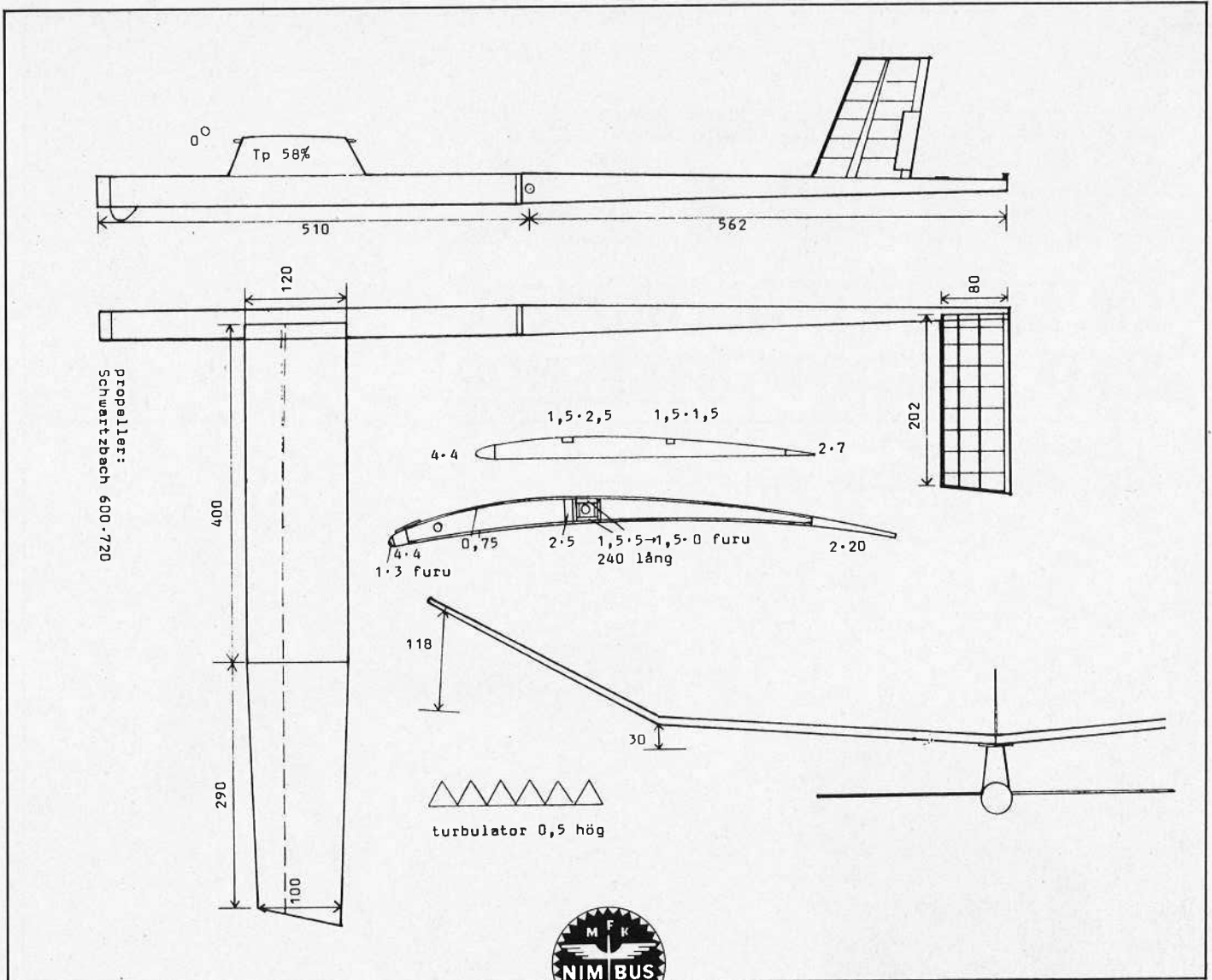
Om alla mått är enl. ritningen och om varje del väger procentuellt lika med uppgifterna där så kommer angiven tyngdpunkt och vingplacering att ge bra flygegenskaper. Stabilt, d.v.s. vänster stabbe högre och wash in, d.v.s. vänstervingens bakkant nerböjd, ger grunden för ett stabilt vänsterkurv. Men i starten kommer motorns vridmoment att vrida den långa kroppen så mycket att all stabilitet försvinner och modellen går då rakt fram. Som framgår av foto nr 2, löser man detta genom att rikta propelleraxeln ca 3° vänster.

motorns längd och vikt (=bredd) till propellerns diameter och stigning. I en låg hall strävar man åt korta motorer med låg vikt, som ger ett lugnare stig. Landar planet med många varv kvar, kan man knyta om motorn några cm kortare. Är takhöjden stor eller själva taket slätt och fint, gör man istället en ny motor med större bredd (=ökat vikt). En momentgivare är helt nödvändig för att veta hur högt planet kommer att stiga. Det går faktiskt att, med ledning av startmomentet, beräkna maxhöjden på en halvmeter när!

Därpå kommer det allra viktigaste momentet - att anpassa

**VÅLKOMMEN TILL 10-MINUTERS-KLUBBEN!**





# F1B

## Modell utan namn

Text och ritning:  
THOMAS DAHLSTRÖM

MFK Nimbus-medlemmen Thomas Dahlström experimenterar lite med främst F1 B-modeller. En ritning av hans senaste kom framför ögonen på frilygerichefen Bo Modéer, som tyckte den skulle passa bra i Mfn. Och på den vägen är det nu och här kommer Thomas' egna kommentarer till den tydligen ännu odöpta modellen.

Mina tidigare modeller har alla i grunden varit baserade på Bror Eimars konstruktioner. Den här modellen har kommit till lite i experimentsyfte. Jag ville bl. a. prova att använda en helpkand vinge. Vid kon-

struktionen tittade jag en hel del på Itzhak Ben Itzhaks VM-vinnande modell från 1979.

Vingprofilen är Thomann F4 och plankningen 0,75 mm tjock. Vingen byggdes på en form med vingprofilens undersida vänd uppåt. Man kan bygga in skevheter i vingen (om man så önskar) genom att fästa formen i byggbrädan och palla under på lämpliga ställen. Dessa inbyggda skevheter blir permanenta och så gott som omöjliga att ändra. Jag byggde in wash-out i båda vingspetsarna och wash-in för höger-höger trim. Huvud-

balken är av 2×5 mm stenhård balsa. En extra balk som går 240 mm ut i varje vinghalva är nödvändig för att få tillräcklig styrka i centrum av vingen. Denna balk är uppbyggd av 1,5×5 mm furu med balsa mellan och med plywood på sidorna. Eftersom vingen är delbar fäste jag in stumpar av mässingsrör i balken. Dessa utgör "fäste" för en 2 mm pianotråd som ger lagom svikt för en delbar vinge.

Stabbe och fena är uppbyggda på konventionellt sätt för att bli så lätta som möjligt.

Bakkroppen är ett 1 mm balsa-rör, medan framkroppen be-

står av två lager 1 mm balsa. De två skikten är vridna åt var sitt håll för att inte kroppen skall spricka så lätt. Kroppsdelen är av aluminium (och svarvad av Hans Lindholm!) Propellern är en Schwartzbach 600×720, skiktlimmad.

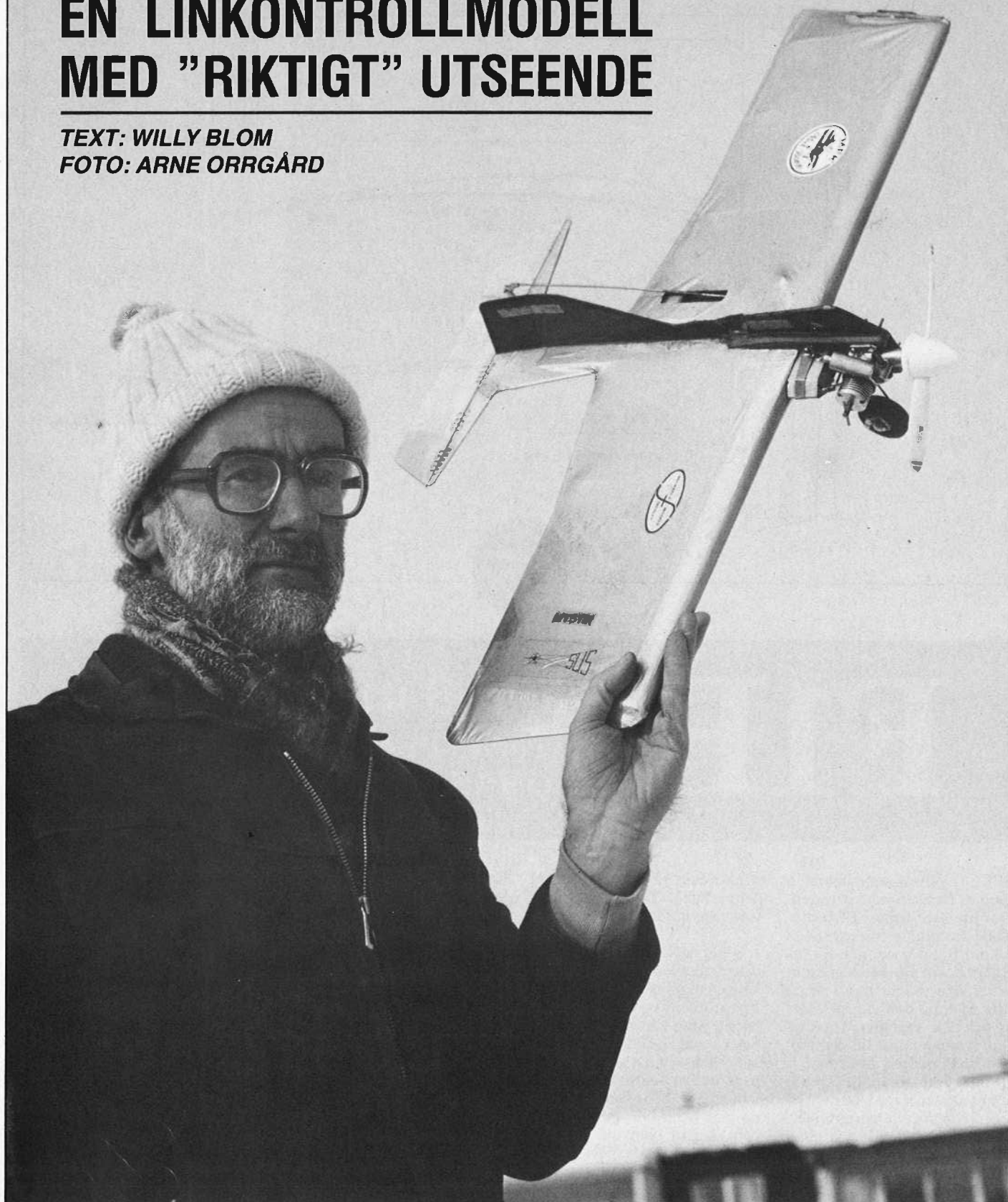
Skiktlimmade propellrar har enligt min mening flera fördelar framför skurna. För min egen del tillverkar jag propellerbladen i fyra lager 1,5 mm hård balsa. På det understa lagret limmar jag dessutom fast en 1,5×1,5 mm furulist för att bladet skall bli hårt i kanten.

# MYSTIX

## EN LINKONTROLLMODELL MED "RIKTIGT" UTSEENDE

TEXT: WILLY BLOM

FOTO: ARNE ORRGÅRD





För att tillgodose kravet på "ett riktigt utseende" har MFK Red Baron nu tagit fram en nybörjarmodell inom linflyg.

MYSTIX liknar, till skillnad från sin föregångare: "Plankan", mer ett riktigt plan men har bibehållit Plankans robusthet och fina flygegenskaper.

### Bästa alternativet.

Inom modellflygklubben Red Baron har vi, sedan flera år tillbaka, bedrivit ungdomsverksamhet bl. a. inom linflyget.

Vi kom ganska snart fram till att man inte bör rekommendera alltför stor motor till nybörjaren i 10-13 års åldern. Anledningen till detta är att modellerna blir dyrare, farligare och svårare att bygga och reparera.

Ganska snabbt kom vi fram till att en 1,5 cc diesel är det bästa alternativet beträffande motorval, antingen en begagnad Webra Record eller PAW som fortfarande går att få tag på. Bränslet blandar vi själva med tillsats av DII, (Diesel Ignition Improver), för förbättrad tändning, och minst 25 % olja. Vi har nämligen lärt oss att oljan till en "billig" motor behövs, inte i första hand för smörjning, utan för att ge en acceptabel tätning mellan kolv och cylinder.

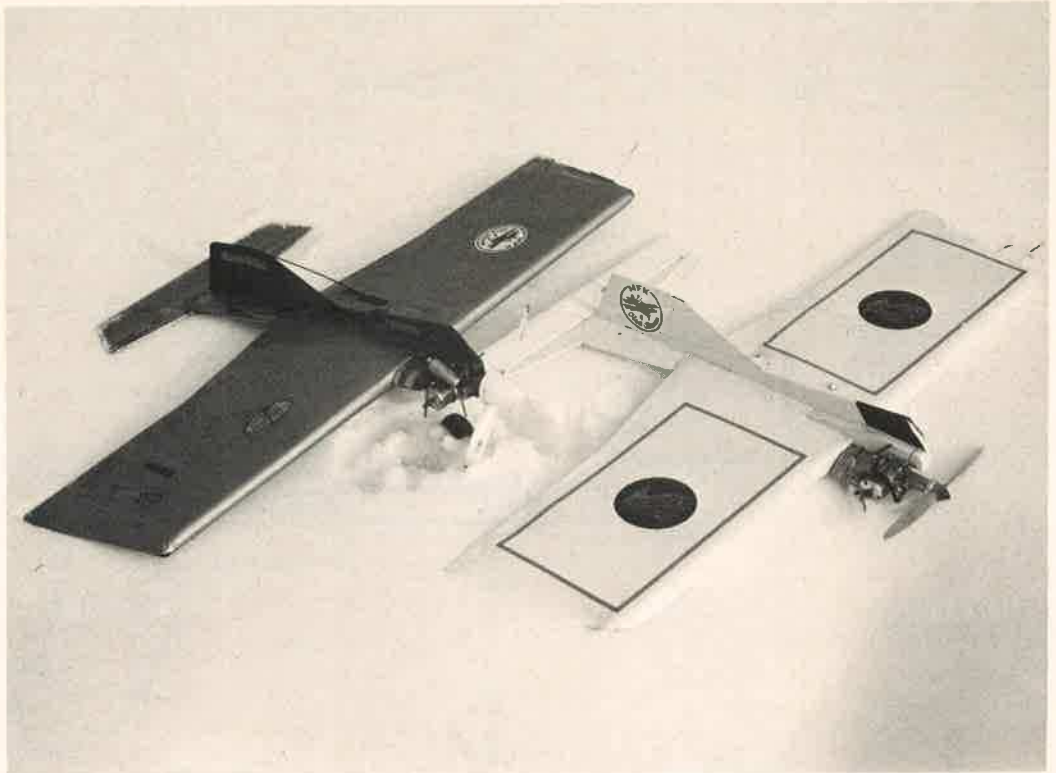
### Efterföljare till "Plankan".

När vi så hade bestämt oss för "rekommenderat motorval" gällde det också att hitta en lämplig modell. Tyvärr verkar det vara svårast att hitta lämpliga linflygmodeller för just 1,5 cc motor. Jag ritade därför, redan 1975, ihop en modell som heter "Plankan" - en combatvinge med dåtidens alla krav på hållbarhet, enkelhet och flygegenskaper. Denna modell har tidigare funnits publicerad i MFN.

Inom klubben bygger vi fortfarande mest "Plankor" och jag anser fortfarande denna vara den bästa modellen att lära sig avancerad flygning på med tanke på dess hållbarhet.

### Ser mer "riktig" ut.

Plankan har emellertid ett fel - den ser inte ut som ett flygplan! Många medlemmar har därför avstått från att bygga modellen. När jag så, "på skoj", byggd och flugit AMBUSH, en amerikansk helbalsmodell som ritats av den, i linflygsammanhang, välkände Bill Netzeband, så



En något ärrig MYSTIX efter lång tids flitigt flygande. Enkelheten i konstruktionen gör MYSTIX till en mycket lämplig "första modell".

började jag fundera på att göra en liknande modell med sprygelbyggd vinge för 1,5 cc. Resultatet blev MYSTIX!

Denna modell uppfyller, i stort sett, de ställda kraven, d. v. s. att vara lättbyggd som en combatmodell med så få svåra passningar som möjligt, kunna starta och landa från gräs utan att slå runt, flyga stabilt och ändå vara kapabel att utföra kantmanövrer samt vara någorlunda stark speciellt med hänseende till vingen som ju är svårast att reparera.

### Justerbara utledare.

Prototypen försågs med ställbar utledarguide, då stuntexpertisen anser att utledarvinkeln är mycket viktig. Under sex flygningar utprovades vinkeln av Johan Rasmussen, en av landets duktigaste stuntflygare, och ritades sedan in på ritningen. Även Åke Nyström som varit svensk stuntmästare, har flugit modellen och såväl Johan som Åke var imponerade av att en så liten och enkel modell kan flyga så pass bra

Skall man säga något negativt om modellen skulle det möjligen vara att den är en aning tung eftersom ambitionen har varit att få den så stark som möjligt. Det gäller, således, att välja lätt balsa och att inte måla för mycket, det skadar inte heller att ha bra "sprutt" på motorn!

### Bra klubbmodell.

Mystix kan, mycket väl, användas som klubbmodell - inte bara i stunt - utan även som träningsmodell i Team Racing och Speed, eventuellt även i Combat om man undviker de mest modellkrossande varianterna.

Så en sak att tänka på när det gäller dieselbränsle; detta mjukar upp siliconslang vilken därför bör ersättas med plast- eller gummslang för bränslematningen.

Kläder man modellen med Solarfilm får man även räkna med att klädseln blir lite skrynklig av dieselbränslet, men den kan, i varje fall hjälpligt, spännas på nytt.

Självklart finns det mycket, mycket mer att säga, men faktum är att den som bygger och flyger, mycket snabbt lär sig av misstagen. Fundera därför inte för mycket över vad som är rätt, fel, bra eller dåligt.

*Som avslutning vill jag bara ge alla dieselhatare något att fundera över:*

1. Dieselmotorn har inget glödstift som slocknar när bränslematningen i manövrerna blir för stor eller liten.
2. Dieselmotorn drar mindre bränsle än glödstiftaren=har bränslenålen mer inskruvad=påverkas mindre av förändringar i bränslematningen.
3. Eftersom dieselmotorn drar mindre bränsle krävs ej lika stor tank varför skvalpet i denna och därmed även variationen i bränslematningen minskar.

### Ritning och bygganvisning.

Vad jag vill ha sagt är, således, att det ibland kan gå fortare att starta en glödstiftsmotor och få upp en modell i luften men när denna väl är uppe så är problemen med dieselmotorn färre och det är väl i luften vi vill att motorn skall fungera?

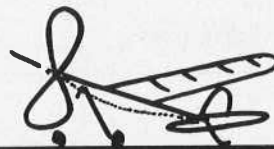
I övrigt är du välkommen att höra av dig med frågor och funderingar till Willy Blom, Evalundsvägen 40, 13800 Älta, Telefon 08-7733272.

Ritning plus illustrerad bygganvisning finns att beställa till en kostnad av 30:-.

Lämpligt bränsle till PAW Dieselmotorn.  
25 % ricinolja (eller motsvarande) mer olja till en otät motor dock max 35 %  
40 % Fotogen (WW duger, lysfotogen kanske sotar mindre, minska på fotogenen om du använder mer olja.)  
35 % Teknisk eter. (Bör, med tanke på kostnad inhandlas i klubbens regi.)  
1,2-1,5 % DII (Den lägre halten under varma årstiden, den högre på vintern.)  
Lämpliga linor för 1,5 cc modeller.

Använd 3-trådig Laystrate Wire eller annan ca 0,3 mm Ø wire. Linlängd ca 13 m. Avstånd mellan linorna vid handtaget ca 50 mm. (Nybörjare ev. mindre experter ev. mer.)





### Promenad i stadsparken

har inget med modellflyg att göra. Alldeles riktigt, men om vi gör en liten tankelek kanske vi bättre förstår varför ett flygplan flyger och en ving ser ut som den gör.

Vi tänker oss alltså stadsparken med grusgångar och grasmattor. En gång går rakt fram genom parken, en annan går i en båge på andra sidan gräsmattan.

Prickarna skall föreställa en skolklass som går på två led. Ena ledet går rakt fram, andra ledet tar omvägen. De som går rakt fram går i samma takt hela tiden. Vid andra änden av parken skall varje skolbarn träffa på den som han eller hon gick bredvid från början.

Två saker kan man förstå ganska lätt:

1. De som tar omvägen måste springa för att komma fram på samma gång som kompisen.
2. Det blir längre avstånd mellan de springande barnen än mellan de som går eftersom omvägen är längre.

Nu skall vi istället för gräsmattan som ligger i vägen tänka oss en ving med rundad översida och istället för barnen luftmolekyler. En molekyl är en manick som är så liten så det är inte klokt. Några atomer stor bara, men det spelar ingen roll för vår liknelse.

### Sugs uppåt

Molekylerna är så attans små så jag ritar bara några pilar istället. Precis som skolklassen delar sig luften. En ström går rakt fram, och en tar omvägen runt översidan. Molekylerna på översidan måste då "springa" för att komma fram i tid och det blir glesare. Glest med molekyler betyder detsamma som SUG. När man halsar ur en flaska blir det glesare med molekyler och tungan sug fast om man inte släpper in ny luft. Vingen sug alltså uppåt och planet flyger!!! Egentligen är det en massa andra saker som händer kring vingen också, men det strungar vi i. En förenkling är tillåten om man lättare förstår.

Om man vill experimentera med olika former (profiler) på

vingar kan det vara lämpligt att skära i cellplast istället för att bygga med spryglar och lister. Inte bara experiment förresten, många gör plastvingar för att det går fort. Det är ganska lätt att skära, det knepigaste är mittförstärkningen om man skall ha V-form.

Det som behövs är cellplast-flak som köps på byggfirmor. Finns i olika storlekar och tjocklekar. Kostar från någon femma per flak och uppåt beroende på tjocklek. En bilbatteriladdare, skärtråd, ett par pappbitar och nålar behövs också. Att skära i plasten är inte skadligt för laddaren, men jag tror ägaren helst vill vara med. Till tråd brukar jag använda linflygwire. Om du inte har sådan kan du skicka ett frankerat kuvert med din adress till mej. Lägg med ett extra 2 kr frimärke så sänder jag några meter wire. Kopplas in så här.

Börja med lång wire och flytta ena klämman närmare så ser du när tråden skär bra. För varm och för kall tråd är inte bra. Man kan provskära i någon gammal cellplastförpackning. Spänn den ganska hårt, och dra inte för snabbt. En ving skär

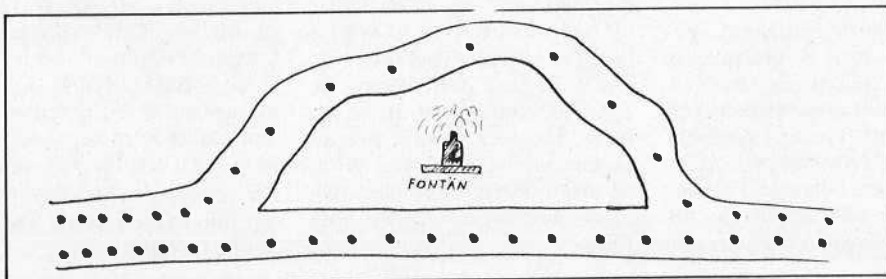
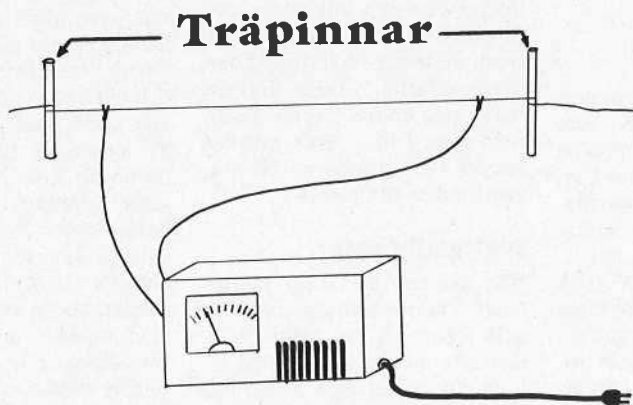
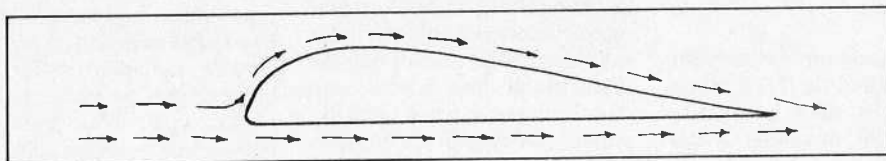
man genom att nåla fast en pappsprygel på varje sida. Dela in pappmallarna i lika många nummerade steck, 1 cm mellan varje. En drar från varje sida, och någon räknar strecken så man håller samma fart. Det är en kul metod att göra vingar, fast man brukar få prova några gånger innan det blir bra. Själva plasten blir ganska sladdrig. Det är klädseln som ger styrkan. Men det tar vi nästa gång.

Julkrysset skulle bli TREPUNKTSLANDNING UTAN JUL eller något ditåt. Med tanke på tagets misslyckade landning alltså. Trepunktslandning kan det kanske bli med släde och ren, men (h)jul hade han inte. Rebusen var "Balsasnickare lever lätt". Avdelningen för fånerier? Okey, kanske det, men hörnan skall ju innehålla lite sånt också.

Två kryssvinnare skall få en liten belöning:

Urban Söderlund, Linköping  
Rikard Andersson, Karlstad  
Vi hör

Bagge



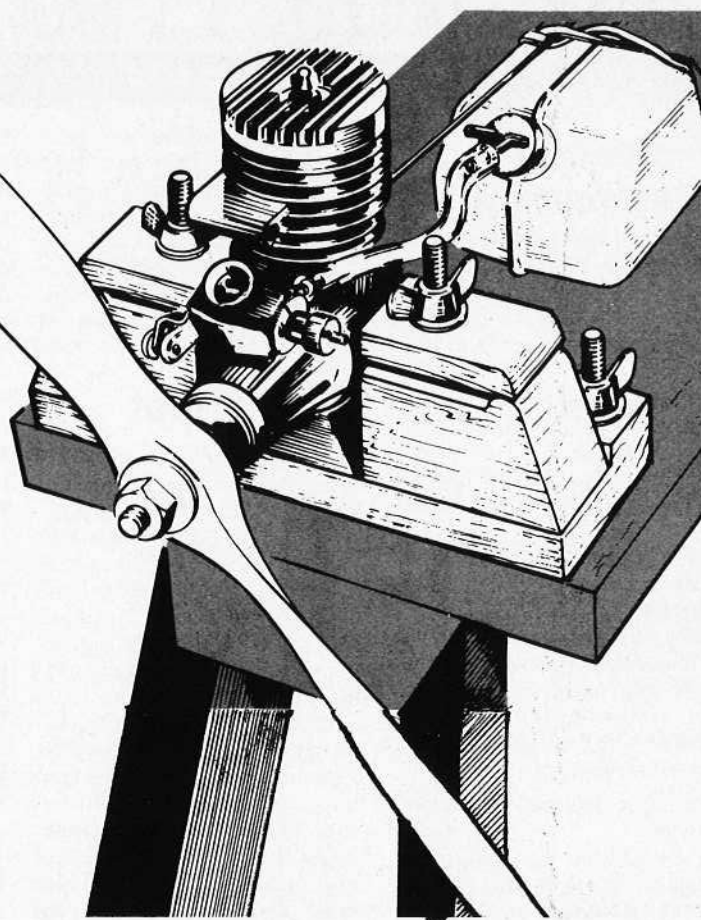
\*\*\*\*\*  
\*  
\* \*  
\*  
\* \*  
\*  
\* \*  
\*  
\*\*\*\*\*  
\* FAN - FAN ?!  
\*\*\*\*\*  
\* Nu finns "BOSSEN" med \*  
\* kolfiberblad också ... \*  
\* Den kostar endast 520. \*  
\* Den vanliga bara 435. \*  
\* Och Du, både pfskavg, \*  
\* porto o moms ingår... \*  
\*-----\*  
\* alltid hos!  
\*\*\* S I M P E X Hobby \*\*\*  
\* Box 130, 74100 Knivsta \*  
\*-----\*  
\*  
\* NU HAR DOM KOMMIT HIT!  
\* Nya generationen MAGIC \*  
\* MUFFLER, "SUPER SILENT" \*  
\* för alla modelltyper \*  
\* och alla motorer !!! \*  
\* Dessutom flertalet nu \*  
\* billigare än tidigare! \*  
\*  
\* MM15/25S alm 225Kr (L)\*  
\* MM15/25 bil 250Kr (L)\*  
\* MM 3,5KB båt 275Kr (B)\*  
\* MM 7,5DF fan 250Kr (L)\*  
\* MM 7,5KB båt 300Kr (B)\*  
\* MM60/40S alm 250Kr (L)\*  
\* MM60/65RS fan 275Kr (L)\*  
\* MM60HS hkp 275Kr (L)\*  
\* Manifold Std 95Kr (L)\*  
\* Manifold MM 110Kr (L)\*  
\* MagicMute ext 150Kr (L)\*  
\* (L=lager vara B=bestvara)\*  
\*-----\*  
\* endast hos?  
\*\*\* S I M P E X Hobby \*\*\*  
\* Box 130, 74100 Knivsta \*  
\*\*\*\*\*  
\*  
\* \*  
\*  
\* \*  
\*  
\* \*  
\*  
\*\*\*\*\*



# MOTOR

**Inför en kommande serie tester av modellmotorer får du här lite nyttiga tips beträffande inkörning.**

**Text: Kman**



**En undermålig inkörning kan få den bästa motor att, såväl gå sämre som slitas ner i förtid. Följ anvisningarna i artikeln och du får en motor som lever upp till dina förväntningar.**

Den vanligaste inkörningsmetoden är väl att, när motorn plockats upp ur kartongen, den skruvas direkt in i modellen. Därefter görs, i bästa fall, någon flygning med lite rikare nålinställning är normalt. De flesta är nöjda med resultatet av en sådan "inkörning", men det finns andra, bättre metoder som kan ge motorn både högre effekt och längre livslängd än den som nämnts ovan.

## **Märk upp delarna.**

När motorn plockats upp ur kartongen, börja i stället med att demontera den. Observera noga hur alla delarna sitter och märk upp kolv och vevstake så att du vet åt vilket håll dessa skall sitta.

Kullagren får man lättast ut genom att värma upp vevhus/frontbox i ugnen (100 grader). Därefter går det oftast lätt att peta ur lagren om inte motorn hunnit svalna för mycket.

Nästa steg är att behandla vevhus/frontbox. Tag, med hjälp av nålfilar och hobbykniv, och grada av gjutskägg och alla

vassa kanter inuti vevhus/frontbox. Det lönar sig INTE att polera vevhus eller överströmningsskanaler invändigt – motorn kan t.o.m. gå sämre av detta!

## **Borra smörjhål.**

Vevstaken skall, även den, gradas av och snyggas till. Om smörjhål inte är borrarat uppe på vevstakens lillända skall ett sådant borraras. Lämplig borr diameter här är  $\varnothing$  1 mm. Hålet skall även försänkas något. Vevaxeln, vevtappens och kolvtappens skarpa kanter fاسas lätt med ett bryne. Kolvtappen och vevtappen skall poleras noga med polerduk (eller vattenslippapper Nr 600 och tunn olja).

Har motorn glidlagrad vevaxel skall även denna poleras noga med polerduk. Om motorn har kullagrad vevaxel skall lagren gå att skjuta på vevaxeln med ett lätt tumtryck. Om så inte skulle vara fallet skall vevaxeln putsas tills lagren går att skjuta på vevaxeln enligt ovan.

## **Varsamhet.**

Kolv och foder är motorns viktigaste delar. Dessa skall behandlas med största varsamhet. När man arbetar med kolv och foder skall man hålla dessa i handen och absolut inte spänna upp dem i ett skruvstycke eller liknande. (Detta gäller givetvis alla andra motordelar också).

Börja med fodret. Tag, med hjälp av ett litet fint bryne, och fasa försiktigt av kanterna på insidan av avgas- och överströmningssportarna. Även kolvens övre och undre kanter fاسas, men ytterst lite. Även kolvens kanter skall gradas av på insidan med en hobbykniv.

## **Tvätta alla delar.**

När motorn är färdig så här långt – ta och håll upp t. ex. T-sprit i en burk och tvätta NOGA alla motordelarna med en liten flat pensel. Har du möjlighet så blås även delarna rena med tryckluft. Innan du håller ut T-spriten efter att ha tvättat färdigt – ta en titt i burkens botten!!! Ja just det! Många av dessa metallpartiklar du nu ser hade, för eller senare, lossnat under motorns gång med en avsevärt förkortad livslängd och effektsänkning hos motorn som följd.

## **Ihopmonteringen kan börja.**

När motordelarna är torra och rena börjar ihopmonteringen. Först sätts vevaxeln på plats. År motorn kullagrad: sätter man bakre lagret på vevaxeln samt värmer upp vevhus/frontbox i ugnen till 75–100 grader. Därefter sätter man snabbt i bakre lagret med vevaxeln som styrning samtidigt som man sätter främre lagret på plats. Vevaxeln skall nu rotera mycket lätt och när man vänder axelns motvikt uppåt skall denna falla ner av sin egen tyngd. Därefter monteras kolv/vevstake, foder samt topplock. (Montera ej baklock och glödstift). Ta nu och vrid vevaxeln sakta runt. År allt som det skall kännas nu ingen tröghet eller kärvhet utom möjligen då kolven är vid det övre vändläget. (År motorn kolvringad kännas naturligtvis kolvringens friktion.) Montera baklocket och övriga delar – kolla så att inget fel tillkommer. Droppa därefter tunn olja (t. ex. symaskinsolja) i lager, avgasport och insug och vrid sedan runt motorn några varv. Nu är motorn klar för inkörning.

**En motor, som inte körs in riktigt blir i regel, aldrig vad den kunde ha blivit.**

### Inkörning.

Sätt motorn i en stabil motorbänk. Lämplig inkörningspropeller är en som har samma diameter men ett par tums mindre stigning än den du beräknar använda i modellen. Detta för att inkörningsvarvet skall bli ungefär detsamma som i modellen. Bränslet som man använder vid inkörningen skall bestå av 80 % metanol och 20 % Castrol M olja. Detta smörjmedel är att föredra framför ricinolja då den inte ger så mycket "gummiavlagringar" i motorn m. m.

Innan motorn startas skall förgasaren låsas så att den är fullt öppen. Starta inkörningen med att låta motorn gå mycket rikt under någon minut så att den blir ordentligt genomsköljd. Därefter vrids förgasarnålen in så att motorn går på en mycket snabb fyrtaktning, på gränsen till rent, under ca 15 minuter. Under nästa 15-minutersperiod skall motorn gå helt rent i ca 2 minuter, därefter snabb fyrtakt i en minut, helt rent i två minuter o. s. v.

### Vänj motorn vid ljuddämpare.

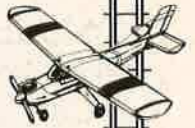
Skall motorn, i modellen, vara utrustad med ljuddämpare skall man, i slutet av inkörningen, även ha denna påmontrad. Motorn går nämligen varmare med pipa/ljuddämpare och måste därför "vänja" sig vid detta. Om motorn, när den går rent under inkörningen, börjar låta "tung" eller sjunka i varvtal, måste man BLIXTSNABBT öppna nålen. Motorn håller nämligen då på att "nypa". Håller denna tendens i sig skall man fortsätta inkörningen tills dess att nypningstendensen försvunnit.

### Håll motorn ren.

Har du följt anvisningarna så här långt bör du nu ha en motor av mycket god klass. Nu gäller det bara att behålla den i detta fina skick, försök därför att hålla motorn så fri som möjligt från damm, sand, grus etc. Partiklar av detta slag fungerar nämligen som slipmedel om de kommer in i motorn. Effekt och livslängd sjunker mycket snabbt av detta.



## HOBBYMÄSSAN-85 I STOCKHOLM



Det var länge sedan, som Stockholm hade en egen Hobbymässa – en mässa för all teknisk hobby, som tåg flyg, bil, båt etc.

Och självklart skall även kungliga huvudstaden ha en mässa för alla dessa fantastiska hobbyprylar.

Som utställare vill vi se företag som marknadsför produkter inom hobby, men även klubbar och enskilda, som sysslar med teknisk hobby är mycket välkomna som utställare.

## EN LEKFULL HOBBY-HAPPENING

Förutom att vi vill kunna visa hela marknaden alla produkter och företag, så skall vi även göra mässan till en riktig hobbyhappening med tävlingar, uppvisningar m. m., m. m. Vi vill att de som ännu inte insett allvaret med lekfull hobby skall kunna få känna och uppleva hur det är!

Vill du vara med? Ring 08-16 00 85 Tommy Jarnbrink

HOBBY  
**MÄSSAN-85**  
SKÄRHOLMSMÄSSAN  
25-26-27-28 APRIL



# O.S.

# FP SERIES

## NY GENERATION SPORTMOTORER

O.S. nya motorer i Max FP-serien är glidlagrade, schneurleportade motorer som har blivit konstruerade speciellt för att möta kraven från nybörjare och sportflygare. De kommer att ersätta de äldre tvärspolade varianterna Max 20R/S, Max 25R/C, Max S35R/C och Max 40R/C.

Schneurleportningssystemet ger avsevärt förbättrade prestanda både vad det gäller uteffekt och trottlingsegenskaper med speciell vikt har lagts vid att motorerna skall vara lätta att handskas med.

Motorerna i FP-serien är synnerligen lättstartade och enkla att ställa in vilket gör dem mycket lämpliga för nybörjare och sportflygare.

### MAX 20FP



Cyl volym: 3,46 cc  
Cyl diam: 16,00 mm  
Slaglängd: 16,60 mm  
Vikt: 193 gr  
Effekt: 0,5 hk/15 000 v/min  
Ca.pris: 442:-

### MAX 25FP

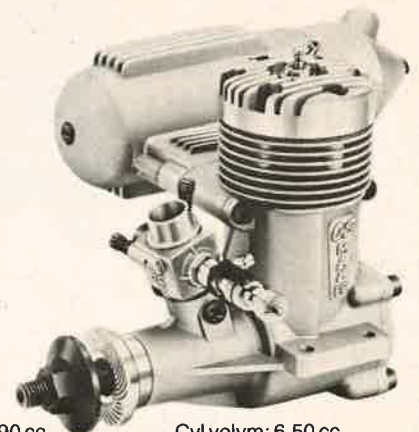


Cyl volym: 4,07 cc  
Cyl diam: 18,00 mm  
Slaglängd: 16,00 mm  
Vikt: 185 gr  
Effekt: 0,6 hk/15 000 v/min  
Ca.pris: 460:-

## ★ NYHETER ★

### MAX 35FP

### MAX 40FP



Cyl volym: 5,90 cc  
Cyl diam: 20,20 mm  
Slaglängd: 18,40 mm  
Vikt: 245 gr  
Effekt: 0,8 hk/14 000 v/min  
Ca.pris 490:-

Cyl volym: 6,50 cc  
Cyl diam: 21,20 mm  
Slaglängd: 18,40 mm  
Vikt: 245 gr  
Effekt: 1,0 hk/15 000 v/min  
Ca.pris 525:-



Generalagent

## MODEL-CRAFT

BOX 2074 • RUNDELSGATAN 16

200 12 MALMÖ • TEL 040/71435

FINNS I ALLA VÄLSORTERADE HOBBYAFFÄRER





## STUNTGLIMTAR FRÅN VM 84

Från 25 olika nationer deltog ca 45 personer i 84 års VM i F2B (Stunt). Sverige representerades av Ove Andersson och Johan Rasmussen.

Ove presenterade en helt ny modell: "Aros" vackert lackerad i rött och vitt. Modellens konstruktion är, i stort sett Oves egen men har lånat drag från Shark 45 (Vingen) Drivkälla är en Super Tigre .46 som försatts med ett insug på 7,5 mm.

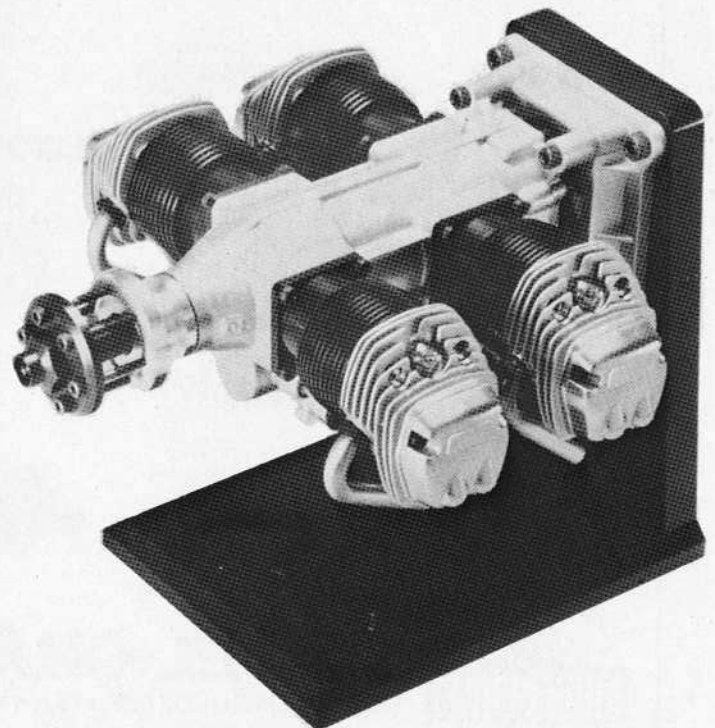
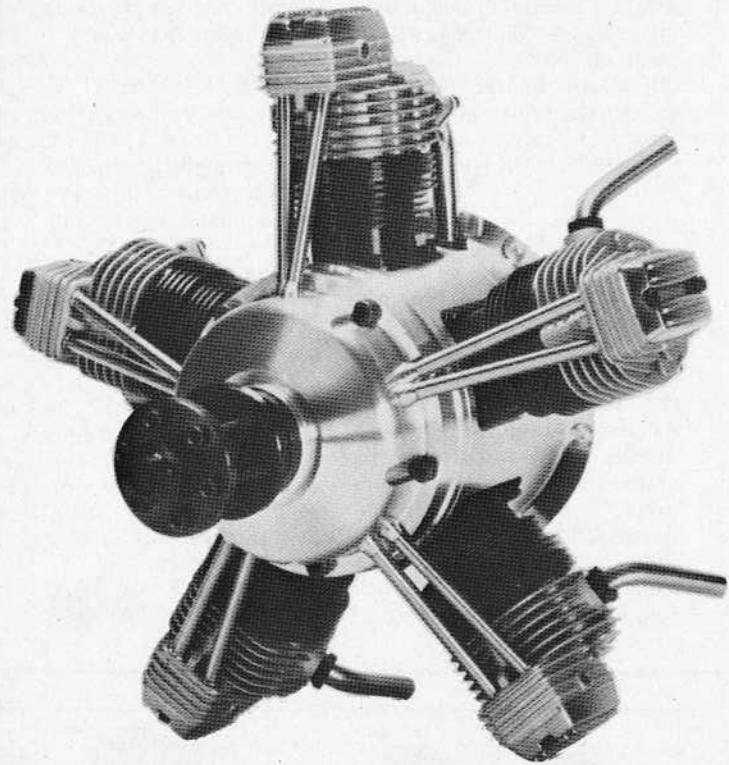
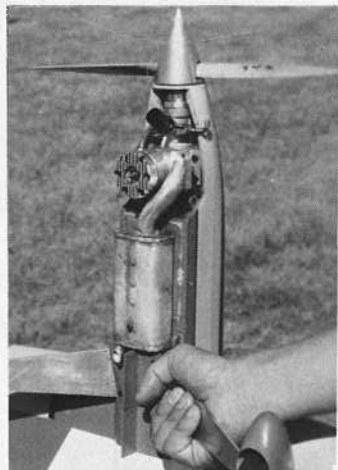
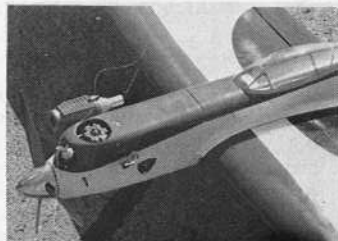
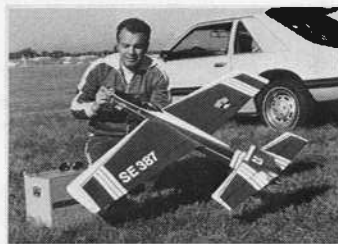
Johan hade inte lyckats få någon ny modell färdig utan medförde sin "gamla" Sverige.

Endast två 35:or.

Detta VM bekräftade att endast stora (.40- .60) motorer är gångbara numera. Endast två modeller med 35:or deltog varav en var diesel!

Akihiko Yamada visade upp ett snyggt ljudämpararrangemang. Dämparen ligger helt dold inuti kroppen och gav bra dämpningseffekt. Akihiko kommer från Japan.

Luciano Compostella, Italien medförde en ny Tango och var, med denna modell, den ende som använde sig av upprättstående motor. Utgjordes av en Super Tigre .46.



Plac	Namn	Land	Poäng
1	Younan	PRC	2036.00
2	Baron	USA	2012.67
3	Anlin	PRC	2013.33
4	Casale	USA	1996.34
5	McDonald	USA	2008.00
6	Compostella	ITL	1916.67
7	Werwage	USA	1926.67
8	Sbragia	ITL	1902.67
9	Suemoto	JPN	1874.33
10	Eather	AUS	1851.34
11	Horiuchi	JPN	1817.66
12	deJong	NET	1801.00
13	Lavalette	FRA	1835.67
14	Yamada	JPN	1775.00
15	Mayer	FIN	1755.00
24	Andersson	SWE	1618.34
27	Rasmussen	SWE	1494.67

Uppifrån:  
Kinesiska laget med vinnande Younan, knästående t. h.  
Till vänster om honom: Anlin (3:a).

Ove Andersson med sin Aros, Compostellas "Tango", närbild på Yamadas ljudämpare.

Foto: Lars Johansson, Boden



# NYA MOTORER VISADES VID NÜRNBERGSMÄSSAN

## Nya fyrtaktare från OS

Vid Nürnbergsmässan visades dessa nya fyrtaktsmotorer från OS upp. Med dessa produkter breddar fabriken sitt fyrtakts-sortiment högst betydligt.

### OS FS-20

En 3,56cc stor fyrtaktare som utvecklar 0,3 hk vid 11.000 v.min.

Slaglängden är 14,0 mm och cylinderdiametern 18,0 mm. Motorn beräknas komma ut i handeln omkring juni-juli -85.

### OS FF-240

En fyrcylindrig, fyrtakts boxer-

motor! Cylindervolym på 4×9,94 cc och en effekt uppgiven till 3,8 hk. Slaglängden: 22,0 mm, Cylinderdiameter: 24,0 mm och vikt 2400 g.

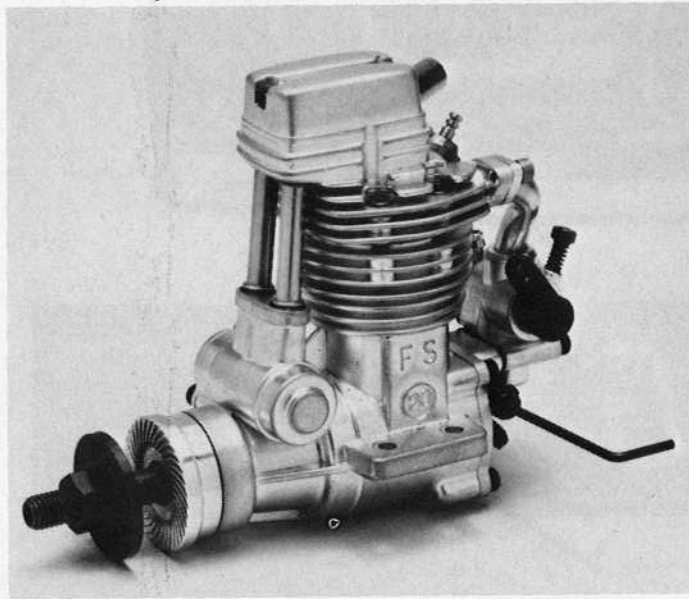
Motorn beräknas komma ut under mars-april -85.

### OS FR5-300

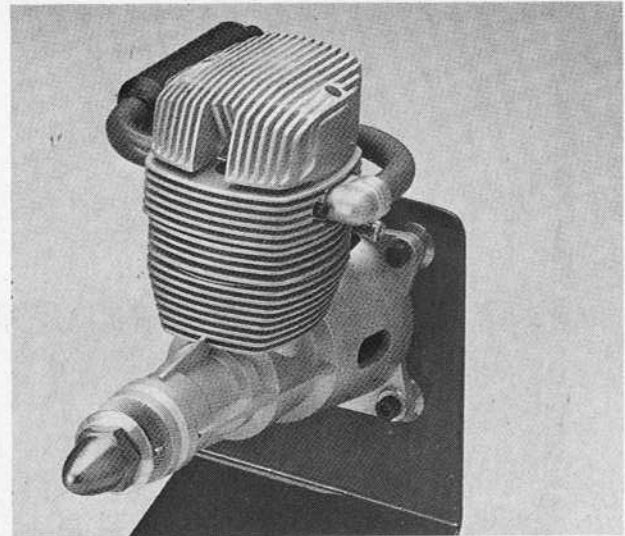
Bild och siffror talar för sig själva:

Cyl vol: 5×9,95 cc. Effekt: Ca 4,0 hk. Vikt: 2400 g. Slaglängd: 22,0 mm. Cyl.diam. 24,0 mm.

Även här lovar generalagenten, Model-Craft, leverans under mars-april -85.



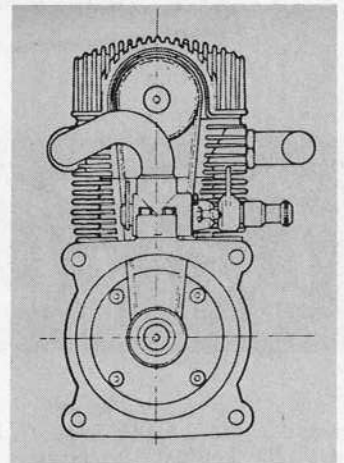
## NY OPS 20 cc



OPS MOTORI har kommit ut med en fyrtaktsmotor på 20 cc. Tack vare överliggande kamaxel och snedställda ventiler lämnar motorn mycket hög effekt. Fabriken uppgift är 2,1 hp vid 12000 rpm.

Övriga nyheter från OPS är en Twin version av 30 Maxi på 60 cc samt en ny serie motorer för fläkttaggregat från 3,5-13 cc. Några nya propellerstorlekar har tillkommit i den väljorda serien av träpropellrar, bl. a. en trebladig 10×7.

Generalagent: Carrocar



## DIVERSE

### Från Nürnberg berättas:

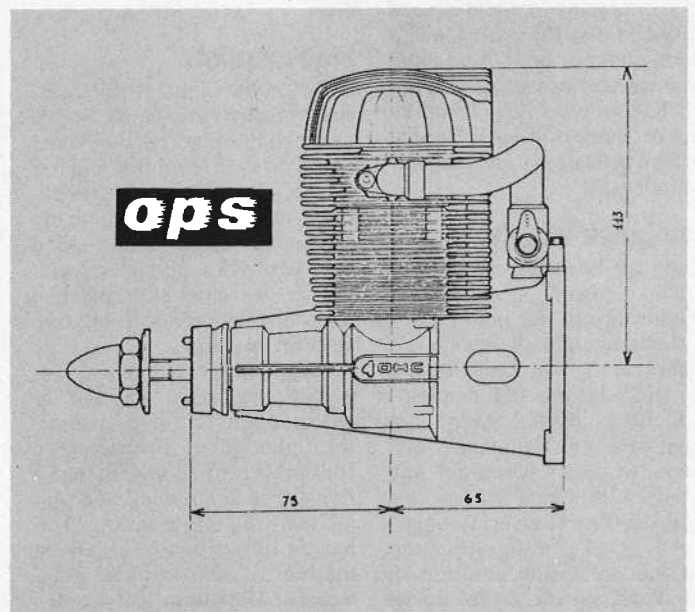
- att *Graupner* kommer ut med en ny modell i byggsats.
- att *Wik* presenterade en ny ducted fan-modell av planet Gnat som, bl. a. används som skoljet.
- att *Power Max* visat en modell som heter "Fun Fly". Denna är så gott som färdigbyggd och färdigklädd med Polytex (ett material liknande Solartex). Modellen är avsedd att stoppa i händerna på en nybörjare och lär tåla mycket stryk. Fun Fly är en friflygmodell med en spännvidd om ca 1 m.
- att *Marx Lüder*, känd tillverkare av bl. a. elmotorer, nu presenterat en flygpropeller med ställbar stigning på bla-

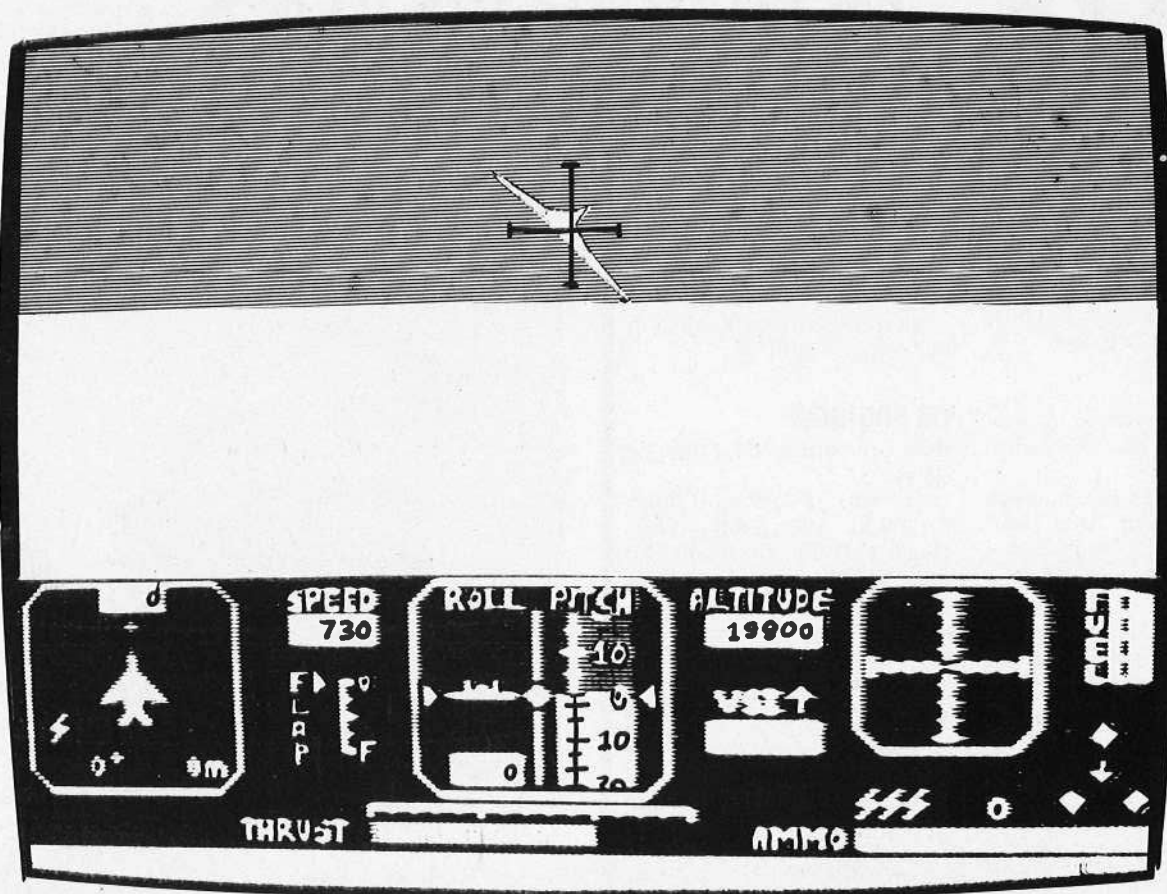
den. Justeringen går att utföra under flygning i området 0-12". Propellern har tre blad och en diameter på 12". Beräknat pris ca: 250:-. utbytesblad i förpackning om 4 st - ca 50:-.

### Jeni Hobby upphör

"Devalvering och momshöjningar knäcker oss" säger Johnny Nilsson som har drivit det rikskända Jeni Hobby under 15 års tid. "Nu pensionerar jag mig och tänker ägna mig åt biodling istället!"

Hela Jenis kvarvarande lager säljes nu ut till kraftigt reducerat pris. 50 % lämnas på tillbehör och 40 % på ritningar. Fortfarande finns även profilhäften att köpa. Ring: 0413-19070.





# DATORFLYG

DET NYA SÄTTET ATT FLYGA INOMHUS

Text och bild: T. Sten

Tro det eller ej – jag har lågsniffat med en Mc Donnell F-15 Eagle i 1200 km/h på 5 meters höjd! Jag har upplevt känslan av att leta upp ett fiendeplan med hjälp av radar för att sedan lägga mig bakom detta med mina vapensystem osäkrade! Jag har sett horisonten snurra runt i en snabb tunnelroll och landat med en bränslemätare som dartrat mot noll!

### Realistisk känsla.

Med en Spectrum hemdator laddad med programmet: "Fighter Pilot" får man en förbluffande realistisk flygkänsla. Du frågar dig kanske nu om det här med datorer hör hemma i modellflyg. O.K.! Men som flygintresserad i allmänhet och modellflygare i synnerhet kan jag dock inte låta bli att dela med mig lite av min erfarenhet.

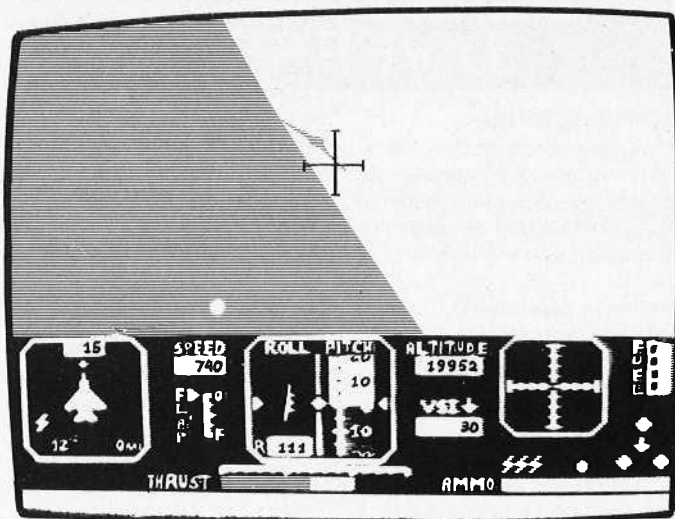
Allt fler skaffar sig en hemdator och vad är mer naturligt än att skaffa sig ett av det flertal flygsimulatorprogram som nu

finns för dessa. I den här artikeln skall vi ge några glimtar från några program som har blivit storsäljare inom datorhandeln.

### Fighter pilot.

Programmet Fighter Pilot finns, som tidigare nämnts, för Spectrum och här placeras du i cockpit på en F-15. Framför Dig har du en uppsättning flyginstrument och genom rutan ser du startbanan breda ut sig. Med hemdatorns knappar som reglage och en joystick som spak kan du kontrollera din flygning från start till landning.

Flygplanshanteringen är mycket realistisk och det är t. o. m. möjligt att flyga avancerat i alla plan. Instrumenten som reagerar helt logiskt under flygningen är lättavlästa och ger all behövlig information. Här har du horisontgyro, kompass, mätare av anfallsvinkel, höjdmätare. Dessutom ger panelen besked om flaps och landställ



Du rollar över åt höger och lyckas få in fiendeplanet i hårcorset. Scen från "Fighter Pilot".  
Stora bilden: I planflykt på 19800 fot hinner du upp din motståndare.

och det är möjligt att lägga in ett elektroniskt sikte som då syns som ett hårkors i rutan.

**Spelet kan börja.**

Broms på, flaps ner 10°, full gas och du ser hur startbanan börjar försvinna under dig. Stället in, fram med kartan för en snabb orientering. Stighastigheten och farten OK? Plana ut på 8000 fot.

Eftersom du har valt alternativet turbulent väder innan du startade programmet har du nu fullt upp med att hålla ditt plan på korrekt kurs och höjd. Tack vare den höga hastigheten reagerar kärnan blixtsnabbt på små roderutslag. Du slår på målrådarn och se..! Är det inte ett mål i bäring 120? Radarn visar även att höjdskillnaden till målet är -5 och du lägger snabbt din F-16 i brant dykande sväng till rätt kurs. Höjdskillnaden är nu noll. Var är han? Du har nu målet rakt framför nosen och du skjuter en kort salva för att kolla dina automatkanoner. Helt plötsligt får du visuell kontakt!! Du närmar dig för snabbt - av med gasen en smula och placera hårkorset i stjärten. Bra så. En kort salva och du ser hur målet försvinner i splitter.

Efter att ha kört "Fighter Pilot" tyckte man först att "Nightflight" verkade tråkigt. Men faktum är att det är en spännande och mer realistisk test av ens flygkicklighet än att tro sig vara expert bara för att man kan blåsa runt i en looping på 30000 fots höjd!

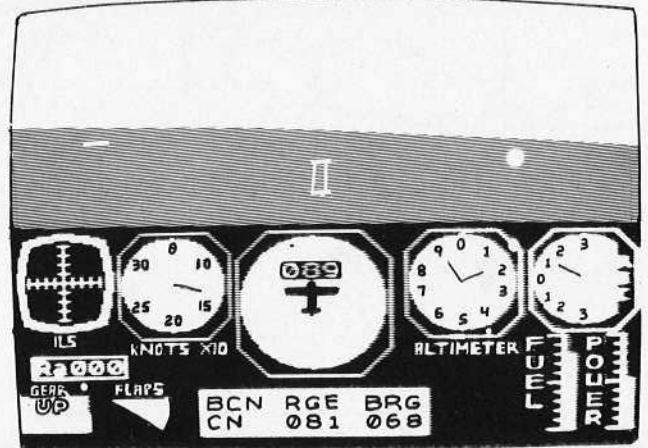
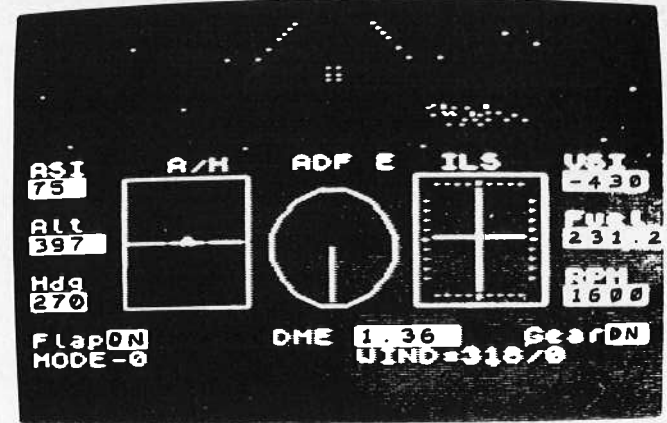
**Flight Simulation.**

För den som gillar ett lugnare tempo än i Fighter Pilot, finns programmet "Flight Simulation".

Bakom instrumenten i ett litet sportplan är du beredd att starta för en navigeringsflygning. Med hjälp av radiofyror, ADF och karta, gäller det att starta från ett fält, navigera sig fram och slutligen landa på ett annat.

Även Flight Simulation bjuder på "riktig" flygkänsla - ligger du på finalen med kraftig sidvind måste du stötta med sidrodret för att hålla kursen.

Datorflygning är faktiskt riktigt kul att ha till hands under kulna höstkvällar eller då det är för kallt för att flyga modeller. För flyga måste man ju...  
 Eller?



Övre bilden: På final i spelet "Night Flight".  
 Undre bilden: På 1900 fots höjd ser du landningsbanan framför dig. Spel: "Flight Simulation".

**Tillbaka till basen.**

Uppdraget är slutfört. Dags att återvända. Tack vare ADS fyren vid basen hittar du lätt din kurs och efter några minuter ligger du i kort inflygning på bana 35. Minska gasen, ner med flaps och landställ och kolla höjden. 3 km kvar till banan. Ditt ILS-instrument visar nu att glidvinkeln är perfekt. Du ser nu banan framför och under dig och drar av gasen ytterligare.

Där satt den!!

**Nightflight.**

En helt annan spelidé bjuder programmet "Nightflight" på. Här placeras man i sitsen på ett lätt sportplan och bjuds, visuellt, på åsynen av ett banljusförsedd flygfält. Man anar ljus här och var från omgivande bebyggelse.

Spelet är både välgjort och fascinerande och man kan, före start, välja mellan flera olika alternativ. Roligast är att börja spelet såsom utslängd någonstans var som helst i becksvart mörker på 10000 fots höjd och tvingas navigera sig fram till ett flygfält och landa där.

Till sin hjälp har man de vanliga blindflygningsinstrumenten: VOR, ADF och en DME. Ett ILS-instrument hjälper dig ner när du börjar närma dig målet.



Ordförande Gösta Nästlund och kassör Rune Säfenberg med unga medlemmar.  
 Foto: H-O Lundkvist.

**Satsar på unga vingar.**

Modellflygklubben Vingarna Umeå får allt mera luft under sina unga vingar. Verksamheten sväller och medlemsantalet ökade under fjolåret med 58 medlemmar till 99. 62 klubbister är under 25 år.

Vid årsmötet beslöts att ytterligare satsa ork och resurser på ungdomsverksamheten.

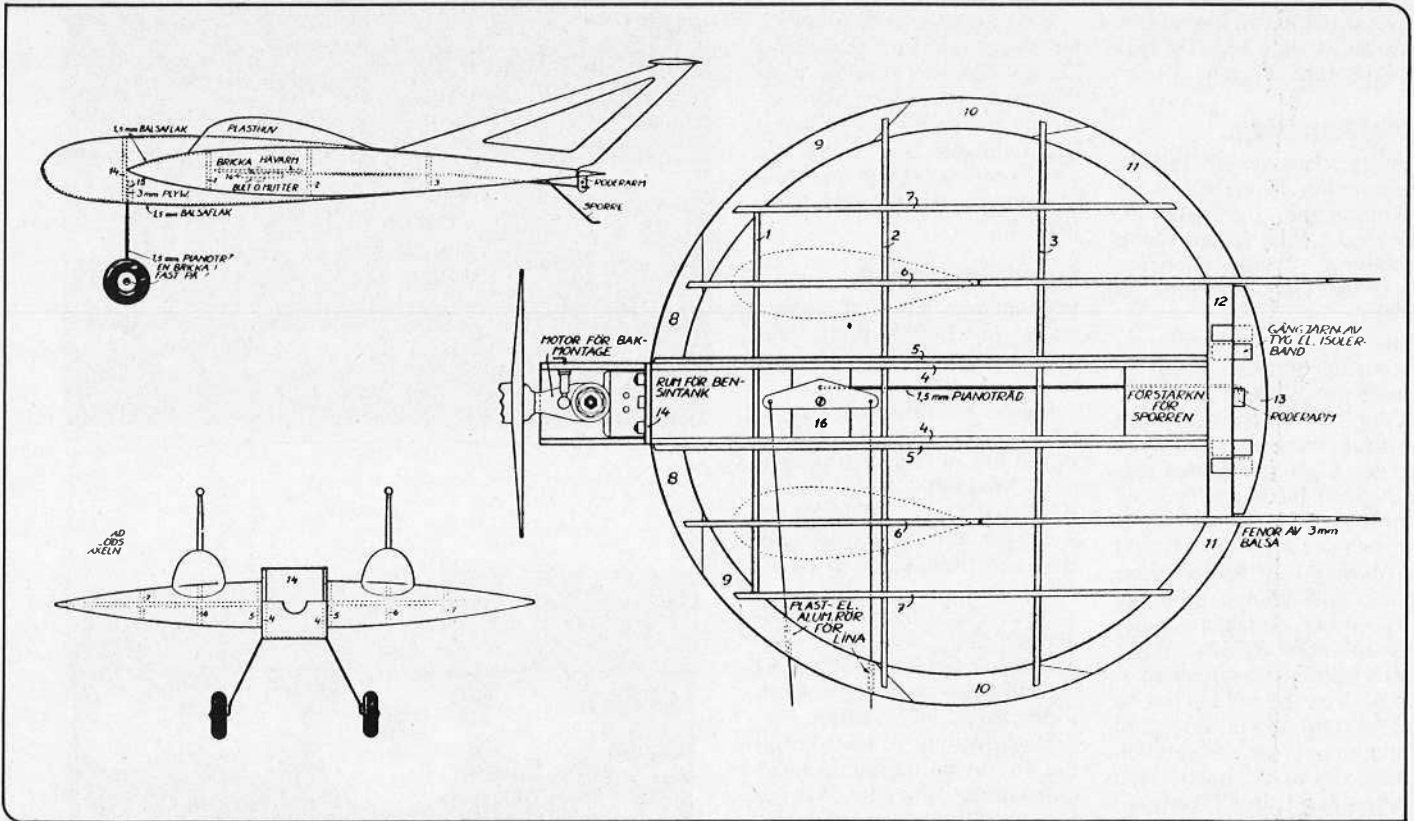
Konkret görs detta bl.a. med inriktning på enklare modellbyggen och flygplansmodeller som snabbare blir färdiga att flygas och dessutom är lättare att flyga inom- såväl som utomhus.

Ungdomssatsningen innebär att klubben tvingas flytta sina planer på en större modellflygutställning i Umeå under 1985 framåt i tiden. Styrelsen: Ordförande Gösta Nästlund (omval) kassör Rune Säfen-

berg (omval) sekreterare Len-nart Brandt (nyval) materialförvaltare Jan Näsman (omval) samt övriga ledamöter Jan Säfenberg och Jonas Hörnfeldt.







# Tefat som linkontrollmodell

En linkontrollmodell av det ovanliga slaget kommer här. Modellen är synnerligen lämplig för sport- eller stuntflygning och kan förses med vilken diesel- eller glödstiftmotor som helst omkring 2 cc. Konstruktionen är förenklad så tillvida, att det förekommer endast två dimensioner balsafлак och en dimension plywood.

Börja med att skära ut detaljerna 1-13 i hård 3 mm balsa. Och därefter sågas detaljerna 14-16 ut ur 3 mm plywood. Slipa delarna till exakt form med sandpapper.

Sammanfogningen börjar med att motorfästet 14 och fästet för hävarmen 16 limmas fast vid kroppsidorna 4. Skjut in vingbalken genom uttaget i 4 och limma fast den noga. Sedan limmas delarna 2 och 3 på plats.

När så limmet torkat är det dags för "spryglarna" 5, 6 och 7, som sätts på plats och limmas. Därefter fullbordas ringen med bitarna 8, 9, 10 och 12. Kolla att ringen blir jämn och plan. Höjdretet 13 (obs något större för stunt) limmas till 12 med gångjärn av tyg el dyl. Roderarmen av plåt bockas till enligt ritningen och limmas på plats. Stötstången bockas av 1,5 mm pianotråd och skjuts in genom urtagen i "vingbalkarna".

Innan hävarmen eller roderoket sätts fast monterats kontrollinorna in. Ändarna bockas till öglor och tvinnas - ev löds. Skjut in linorna genom rören i vingkanten och fäst dem vid hävarmen - bocka ändarna till öglor. Stötstångens uppvikta ände sticks genom hävarmens hål och en bult med bricka placeras i hävarmens centrumhål. Skruva fast det hela i plywoodfästet. Justera in, så att det går lätt och fritt.

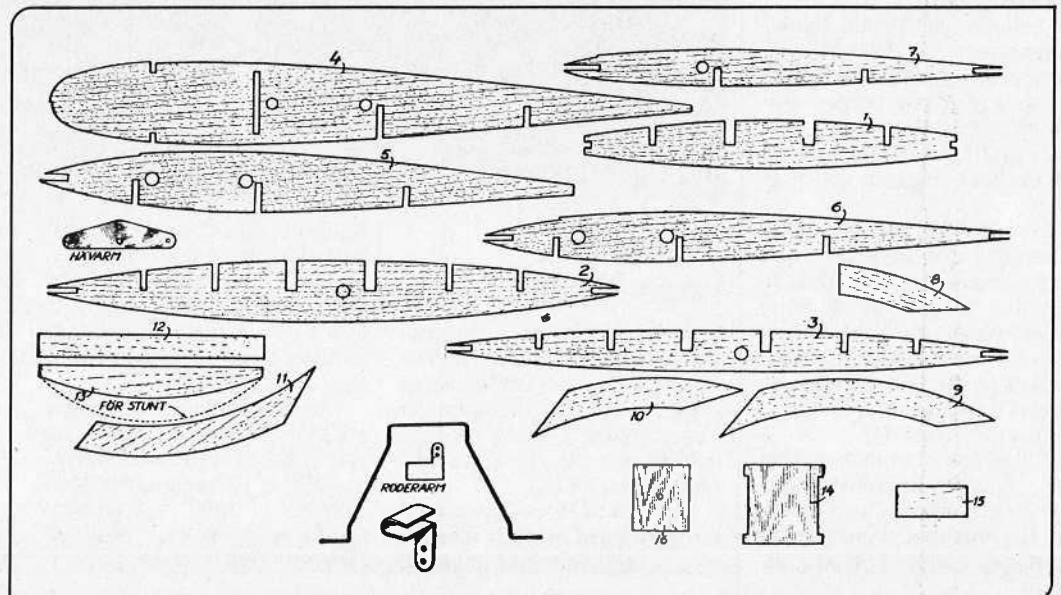
Limma så fast förstärkningen

till sporren. Bocka landstället av 1,5 mm pianotråd och limma fast det mellan 14 och 15.

Käd översidan framför "vingbalken" med 1 eller 1,5 mm balsa. Installera tanken bakom motorfästet och kläd utrymmet mellan detaljerna 4 med 1 eller 1,5 mm balsa. Slipa modellen noga och kläd nu modellen med fyra bitar papper eller siden. Fibreriktning längs med flygriktningen. Limma fast sporren och därefter fenorna, som sågas ut 3 mm balsa och kläs

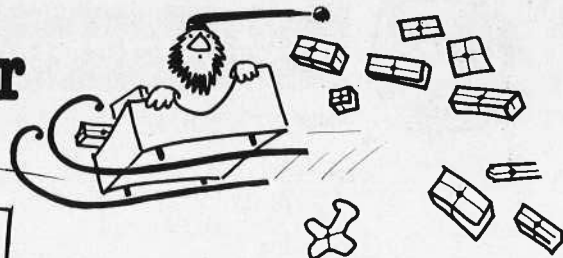
med papper eller siden. Två plasthuvor på vardera vinghalvan "piffar" upp det hela. Kläd undersidan med 1,5 mm balsa med fibrerna på tvären och anpassa "fören" till den motor, Du tänker använda. Lacka modellen och balansera noga.

Tyngdpunkten för stunt ligger längre bak än vid sportflygning. Vid flygning kan en lina upp till 15 meters längd användas.





# flygjulnötter



# JULNÖTTERNA

## Tipstävlingen.

I ett av tävlingssvaren medföljde dessa rader: "Tack för en trevlig tävling, som faktiskt var mycket jobbig. Men angående tipsraden, måste jag få säga, att till nästa år kan väl frågorna vara lite modernare, så att även vi yngre, som inte var med på den "gamla goda tiden", kan få en chans att lyckas!

Så skrev Niklas Lagerblad i Höllviksnäs, och det ligger nog lite i vad han säger. Frågorna kanske är lite "gammalmodiga". Vi får försöka skärpa oss till nästa gång.

Vem var det som vann då? Jo, mycket riktigt Niklas Lagerblad, som fick ihop 13 rätt. Den enda frågan han missade var den sjätte om Messerschmidts "Tunnan"-liknande skapelse, som faktiskt hade beteckningen P 1101 – en rätt märklig sådan för att komma från det företaget!

G Eriksson, Lindsberg, kom med sina 12 rätt på andra-plats. Han missade förutom sjätte frågan även den femte, där svaret var Tempo. Arne Frinndal, Lidingö, kom trea med 11 rätt.

Fråga 9 hade avsiktligt gjorts lite svår. Bilden visade en Ju 52 på ett frimärke, som kom ut 1936. Men svaret på frågan var 1924, då Posten gav ut en serie

för att fira världspostföreningens jubileum.

Rätta tipsraden skulle alltså bli:  
x, 1, 1, 1, 1, x, x,  
2, 1, 1, 1, 2, x, 2,

1. Niklas Lagerblad, Solviksvägen 11, 23600 Höllviksnäs.
2. G Eriksson, Diskantvägen 9, 71100 Lindsberg.
3. Arne Frinndal, Källängsvägen 26, 18144 Lidingö.

## Finnfel-tävlingen.

Den här gången blev det en lite för lätt finnafel-tävling. Hela 16 rätta lösningar med alla fel angivna kom in. Och som vanligt fick vi göra en liten justering här och där, då vissa hade givit de svarta stövlarna 1 fel, medan andra gav 2. Men efter en justering av samtliga tävlingssvar – och vederbörlig lottnings – kom prislistan här att lyda:

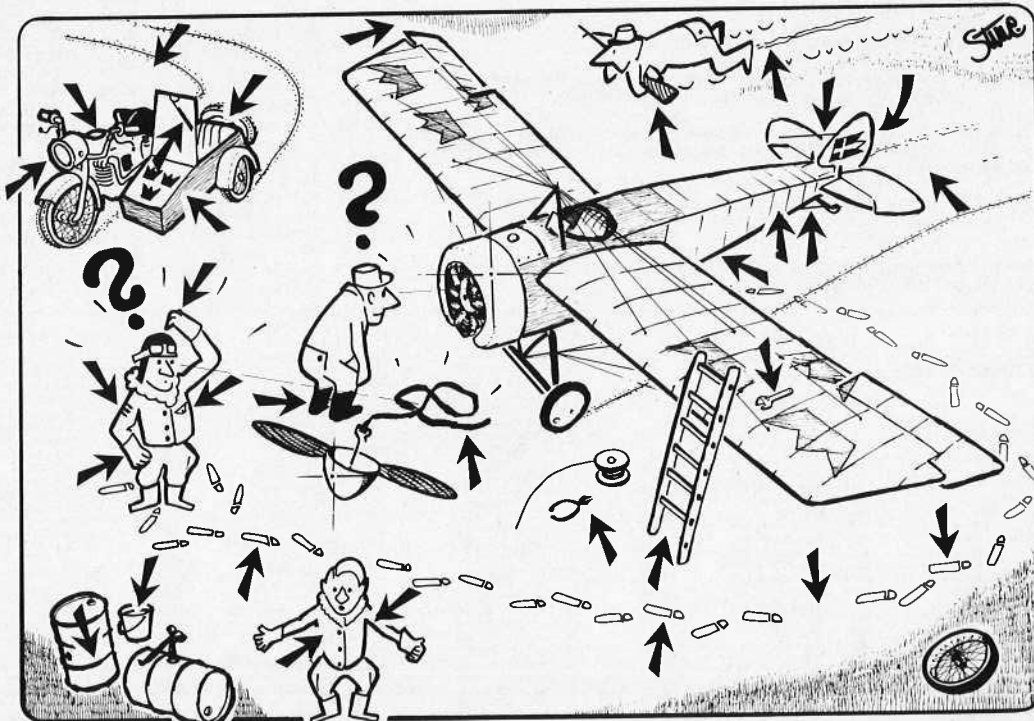
1. Lennart Johansson, Berg-

kullevägen 242, 46167 Trollhättan.

2. Martin Axelsson, Bokvägen 9, 43050 Källered.
3. Anders Forsberg, PL 2729 Önskanäs, 91011 Bjurholm.

Den avgångne Mfn-redaktören passar på att tacka för sig – och för visat intresse för den här julnötstävlingen. Vi kommer säkert tillbaks i år igen.

S Tingwall







# Meddelanden från Förbundet

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

## LANDSLAGSLIGAN F2C TEAM-RACE FÖR 1985

	Värtävling	Solnas Pokal	Tellus Open	Sörml tävl	Galax Open	SM	Oxelö Pokalen tävl	Hösc tävl	Tot summa	Plac
Axtelius/Samuelsen	3.53.3	(3.32.8)	3.33.4	3.33.3	3.42.2	3.42.5			10.48.9	1
Gustavsson/Härne	4.01.6	3.52.3	(3.43.1)		4.02.5	4.18.5	3.58.4	4.07.6	11.52.3	2
Andersson/Pontan	4.14.6	3.51.9		(3.46.6)	4.09.7		4.09.0		12.10.6	3
Appring/Rovmark	4.27.6	4.07.07		4.34.4	4.24.8	4.46.0	(3.58.5)	4.04.6	12.37.1	4
Karlsson/Bengtzer	4.51.2	4.22.3					(3.56.8)	4.07.8	12.37.3	5
Winkler/Höög	4.19.2	(4.12.3)	4.15.7	4.46.0	4.14.3	4.53.0			12.49.2	6
Larsson/Hallgren						4.59.0			30.00.0	7
Östman/Fröberg			5.31.5						30.00.0	8

## LANDSLAGSLIGAN I SPEED 1984

NAMN	KLUBB	VT	SOLNAS POKAL	SÖRML TÄVL	SH	OXELÖ POKAL	TOT 3 BÄSTA
1. Göran Fällgren	D103 Oxelösunds MFK	225.0	236.5	239.2	254.5	253.8	747.6
2. Nils Björk	B256 Solna MSK	--	251.9	--	240.3	247.0	739.2
3. Ove Kjellberg	B256 Solna MSK	--	--	--	237.7	--	237.7
4. Ulf Nygren	B273 Väaby MF	--	--	--	222.4	--	222.4
5. B-Å Fällgren	D103 Oxelösunds MFK	--	--	--	154.1	--	154.1
6. Lars Johansson	BD123 Bodens MFK	--	--	--	119.0	--	119.0

PS Svenakt rekord i klass B 5cc 274.59 satt den 12.5.1984 av Ove Kjellberg, Solna MSK

## LANDSLAGSLIGAN I CONBAT SÄSONGEN 1984

Gäller som uttagningsliga inför EM 1985

NAMN	KLUBB	Värtävling	Sörml tävl	Lim-fjord	Tellus Open	SH	OXELÖ POKAL	Tot 3 bästa
1. Håkan Östman	B273 Väaby MF	40	40	00	40	50	50	140
2. Tomas Rasmussen	S228 Karlstads MFK	40	--	20	50	20	--	110
3. Mats Franke	S228 Karlstads MFK	10	--	30	20	50	--	100
4. Mats Bejhem	B273 Väaby MF	30	20	10	00	30	30	90
B-Å Fällgren	D103 Oxelösunds MFK	40	00	--	20	00	30	90
6. Magnus Borg	B039 Handens MFK	00	30	--	10	20	20	70
Leif Göransson	B273 Väaby MF	20	00	10	--	40	--	70
Per Skjærnesund	U044 Västerås FK MFS	00	00	--	60	00	10	70
9. Christian Johansson	K048 Blekinge MFK	--	30	00	00	00	30	60
10. Ingvar Abrahamsson	K048 Blekinge MFK	--	--	20	30	--	--	50
11. Åke Pettersson	K048 Blekinge MFK	--	--	--	20	00	00	20
12. Göran Fällgren	D013 Oxelösunds MFK	--	--	--	10	--	--	10
Staffan Bovermark	B081 ÖSK MFS	10	--	--	--	--	--	10
Erik Huse	B152 Skars LFK	--	--	--	--	--	10	10
Lars Johansson	BD123 Bodens MFK	--	10	--	--	--	--	10
Daniel Pers	D103 Oxelösunds MFK	--	--	--	10	--	--	10
Johan Ahling	B039 Handens MFK	--	--	--	10	--	--	10
Anders Appring	B081 ÖSK MFS	00	--	--	--	--	--	00
Johan Ljunggren	S228 Karlstads MFK	--	--	--	00	--	--	00
Mikael Olsson	R152 Skars LFK	--	--	--	--	--	00	00

## TÄVLINGSKALENDER 1985

Följande tävlingsavgifter, för av SMFF sanktionerade tävlingar (upptagna i 1985 års tävlingskalendrar) gäller under 1985:

<b>Friflyg:</b>	10:- kr/klass, seniorer
	5:- kr/klass, juniorer
<b>Linflyg:</b>	20:- kr/klass, seniorer
	10:- kr/klass, juniorer
<b>Radioflyg:</b>	20:- kr/klass, seniorer
	10:- kr/klass, juniorer

Gäller samtliga internationella och nationella klasser.

**Undantag:** Juniorer som tävlar i klasser som ej har SM-värdighet samt Handkastglidare och Flugan (Friflyg).

Distriktsmästerskap, meetings och oldtimertävlingar (friflyg) undantages från avgift, däremot debiteras dessa inbjudningar i Modelflygnytt och Månadsmeddelandet.

Junior: (fri- och linflyg) T o m det år den tävlande fyller 18 år (radioflyg) --" 20 år

Avgifterna insättes på SMFF:s pg 51 81 65 - 6 under adress SMFF senast en (1) vecka efter tävlingen.

## LANDSLAGSLIGAN I FRIFLYG 1984

### FIA 106 tävlande

1 Bengt Wendel	U284 Norbergs FK MFS	2711
2 Per Findahl	Jun U284 Norbergs FK MS	2705
3 Thomas Ekdahl	D016 Eskilstuna FK MFS	2703
4 Lars Larsson	F186 MFK Sländan	2702
5 Anders Persson	M010 AKM MFS	2698
6 Leif Ericsson	Y100 Härnösands MSK	2685
7 Holger Sundberg	C092 Uppsala FK MS	2683
8 Gösta Nilsson	Z052 Östersunds MFK	2682
9 Rolf Svensson	U044 Västerås FK MFS	2677
10 Johan Ekeroos	Z052 Östersunds MFK	2666
11 Michael Borell	Z052 Östersunds MFK	2665
12 Håkan Gruen	Z052 Östersunds MFK	2654
13 Bo Jansson	E140 MFK Linköping	2645
14 Gunnar Holm	B256 Solna MSK	2642
15 Inge Sundstedt	W064 Borlänge MSK	2636
16 Lars-G Olofsson	O024 AKMG	2631
17 Ulf Edlundh	D016 Eskilstuna FK MFS	2613
18 Bror Einar	B256 Solna MSK	2608
19 L-O Danielsson	O024 AKMG	2596
20 John Pettersson	M010 AKM MFS	2521

21 Anders Berglund	Jun B258 Waxholms MFK	2519
22 Björn Ehn	R153 Axvall FFF	2500
23 Ole Blomqvist	B290 Bagarmossens MFK	2474
24 Anders Larsson	Jun Y100 Härnösands MSK	2413
25 Lennart Findahl	U284 Norbergs FK MFS	2412
26 Svante Berglund	B258 Waxholms MFK	2405
27 Herbert Hartmann	R011 Linköpings MFK	2402
28 Olle Sandahl	B296 MFK Ströten	2387
29 Stefan Larsson	Jun P186 MFK Sländan	2385
30 N-O Gustavsson	B290 Axvall FFF	2335
31 Magnus Sundstedt	Jun W064 Borlänge MSK	2325
32 Åke Fernstedt	C092 Uppsala FK MS	2256
33 Hans Åhlström	W064 Borlänge MSK	2245
34 Erik Lindgren	Jun O024 AKMG	2243
35 Per-Olov Kippel	Jun M102 MFK Fladderhusen	2237
36 Bo Hallgren	E021 FK Gansen	2224
37 Thomas Andersson	Jun D016 Eskilstuna FK MFS	2111
38 Jan Bohman	Y100 Härnösands MSK	1991
39 Per Johansson	E140 MFK Linköping	1959
40 Tomas Sjöström	Jun C092 Uppsala FK MS	1927
41 Mats Bagge	Jun E021 FK Gansen	1866
42 Christer Walfridson	Jun B290 Bagarmossens MFK	1854
43 Lars Söderlund	E140 MFK Linköping	1840
44 Lennart Karlsson	Jun C092 Uppsala FK MS	1801
45 Thomas Krokiewsky	Jun O024 AKMG	1691
46 Ove Pettersson	U284 Norbergs FK MFS	1665
47 Anders Edström	Jun C092 Uppsala FK MS	1570
48 Niklas Höfne	Jun B290 Bagarmossens MFK	1547
49 Eddy Alfred	D016 Eskilstuna FK MFS	1495
50 K-Å Gustavsson	R153 Axvall FFF	1358

### FIB 38 tävlande

1 Bror Einar	B256 Solna MSK	2704
2 Leif Ericsson	Y100 Härnösands MSK	2701
3 Lennart Flodström	O024 AKMG	2700
4 Rolf Sundin	Y058 MFK Skvadern	2700
5 Anders Håkansson	M010 AKM MFS	2696
6 Curt Högborg	E140 MFK Linköping	2679
7 Lennart Hansson	M010 AKM MFS	2674
8 Nile Wallerlin	F186 MFK Sländan	2633
9 Per Green	Jun Y100 Härnösands MSK	2618
10 Per Andersson	Jun Y058 MFK Skvadern	2497
11 P-O Bergström	B256 Solna MSK	2457
12 Per Johansson	E140 MFK Linköping	2435
13 Åke Engström	R153 Axvall FFF	2429
14 Per Findahl	Jun U284 Norbergs FK MFS	2295
15 B-O Törnkvist	U284 Norbergs FK MFS	2260

### FIC 17 tävlande

1 Hans Lindholm	U044 Västerås FK MFS	2703
2 Gunnar Ågren	C092 Uppsala FK MS	2702
3 Cerald Bohman	B256 Solna MSK	2701
4 Lars Karlsson	E021 FK Gansen	2692
5 Alve Hansson	M031 Lishems MFK	2671
6 Ulf Carlsson	O024 AKMG	2670
7 Lars Åhman	E021 FK Gansen	2624
8 J-O Åkesson	M102 MFK Fladderhusen	2622
9 Lars-G Olofsson	O024 AKMG	2474
10 N-E Hollander	S228 Karlstads MFK	2200

# Meddelanden från Förbundet



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

## INTERNATIONAL AEROMODELLING SPORTING CALENDER 1 9 8 5

### WORLD CHAMPIONSHIPS

13-20.4	<u>Waikerie</u> SOUTH AUSTRALIA	5TH WORLD R/C SOARING CHAMPIONSHIP F3B
14-19.7	<u>London, Ontario</u> CANADA	WORLD CHAMPIONSHIP FOR R/C HELICOPTER F3C
14-19.7	<u>London, Ontario</u> CANADA	WORLD CHAMPIONSHIP FOR R/C PYLON RACING, F3D
6-11.8	<u>Flevohof</u> NETHERLANDS	14TH WORLD CHAMPIONSHIP FOR RC AEROBATICS, F3A
11-18.8	<u>Livno</u> YUGOSLAVIA	WORLD FREE FLIGHT CHAMPIONSHIP F1A, F1B, F1C
18-24.8	BULGARIA	SPACE

### CONTINENTAL CHAMPIONSHIPS

4-7.7	<u>Amey</u> BELGIUM	1ST EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR SCALE MODELS, F4C
8-14.7	<u>Manchester</u> UNITED KINGDOM	EUROPEAN CONTROL LINE CHAMPIONSHIP F2A, F2B, F2C, F2D
1-4.8	<u>Melchsee-Frutt</u> SWITZERLAND	EUROPAMEISTERSCHAFT/EUROPEAN CHAMPIONSHIP F1E
9-13.10	<u>Slanic Prahova</u> ROMANIA	EUROPEAN CHAMPIONSHIP FOR INDOOR MODELS F1D
20-23.9.86	<u>Toulouse-Blegnac</u> FRANCE	2ND EUROPEAN CHAMPIONSHIP F3C

### "OPEN" INTERNATIONAL EVENTS

16-17.2	<u>Taft, California</u> U S A	Max Men FAI International F1A, F1B, F1C
4-5.5	<u>Maniago</u> ITALY	Trofeo Italcantieri F1A, F1B, F1C
5.5	<u>Sydney</u> AUSTRALIA	Sydney F3E International F3E Electric Glider
17-19.5	<u>Breitenbach</u> SWITZERLAND	International Jura Cup F2A, F2B, F2C
17-19.5	<u>Pfäffikon</u> SWITZERLAND	12 International Militky-Cup F3E (Gliders, Aerobatics, Pylon Racing)
18-19.5	<u>Aerodrome de Guyancourt</u> FRANCE	"Tournoi De Paris" F3A
18-19.5	<u>Hechingen</u> F R GERMANY	3 Int Hohenzollern-Pokalfliegen F3A
25-26.5	<u>Melzo-Banfa</u> ITALY	Trofeo Challenge OPS F3D
25-27.5	<u>Koblanch</u> AUSTRIA	19 Internationaler Rheintalpokal F3A
1-2.6	<u>Oirschot</u> NETHERLANDS	12th International F3B-Contest Oirschot, F3B
8-9.6	<u>Marville</u> FRANCE	2nd Trophy of France F2A, F2B, F2C, F2D
9-10.6	<u>Melnik</u> CZECHOSLOVAKIA	International Competition, F3D
15-16.6	<u>Utrecht</u> NETHERLANDS	Criterion Midden Nederland XVII F2A, F2B, F2C
15-16.6	<u>Orléans</u> FRANCE	3rd International Competition for Indoor Models, F1D
15-16.6	<u>Aerodrome d'Etrepagny</u> FRANCE	Eole Trophy Europa Cup F3B
16.6	<u>Venegono</u> ITALY	Elettro Model Meeting, F3E, F3E/S
22-23.6	<u>Arnhem (Terlet)</u> NETHERLANDS	Midsummernight Trophy F1A, F1B, F1C, F1H
21-23.6	<u>Lommel</u> BELGIUM	Get Together Electric, F3E
23-30.6	<u>Lillehammer</u> NORWAY	RC Soar Together F3B, F3F
29-30.6	<u>Melzo-Banfa</u> ITALY	Scale International, F4C
29-30.6	<u>Amey</u> BELGIUM	9th Summer Soaring Criterion F3B
5-7.7 or 1-7.7	<u>Räyskälä</u> FINLAND	F3A "Midnight Sun Meeting", F3A
5-7.7	<u>Schongau</u> F R Germany	Europa-Cup, F3A- Hydro
5-7.7	<u>Bratislava</u> CZECHOSLOVAKIA	International Competition F3A

6-7.7	<u>Desio</u> ITALY	Trofeo Brianteo, F3C
6-7.7	<u>Reichenburg</u> SWITZERLAND	13 Int Freundschaftsfliegen, Reichenburg F3A, F3E, Four Stroke
6-7.7	<u>Enna</u> AUSTRIA	Internationales Oberösterreichisches Wanderpokalfliegen, F3A
13-14.7	<u>Weer/Tirol</u> AUSTRIA	5 Internationales Tiroler-Pokalfliegen 1985, F3A
20-21.7	<u>Pécs</u> HUNGARY	Mecsek Cup F2A, F2B, F2C
1-4.8	<u>Melchsee-Frutt</u> SWITZERLAND	Europa Cup - Hangflugmodelle/ Soaring Glider
3-4.8	<u>Amerongen</u> NETHERLANDS	Dutch Combat International F2B, F2D
3-4.8	<u>Genk</u> BELGIUM	2nd Challenge Limburgse Vleugels, F3A
9.8	<u>Livno</u> YUGOSLAVIA	7 Memorial "Izet Kurtalic" F1A, F1B, F1C
15-18.8	<u>Krawiesen-Salzburg</u> AUSTRIA	21 Int Igo Etrich Wanderpokalfliegen F3A
17-18.8	<u>Genk</u> BELGIUM	International L V Meeting F2A, F2B, F2C
23-25.8	<u>Thouars</u> FRANCE	8th International Competition of Poitou F1A, F1B, F1C, F1G, F1H, 1/2 A
23-25.8	<u>Flémalle</u> BELGIUM	9th International Indoor Competition F1D, F1D Beginners, F2B, Peanuts
24.8	<u>Mostar</u> YUGOSLAVIA	26 Soko Cup F1A, F1B, F1C
24-25.8	<u>Dortmund</u> F R Germany	14th Ludwig-Kraemer Cup F3B
24-25.8	<u>Brno</u> CZECHOSLOVAKIA	International Competition F2D
31.8	<u>Gavirate</u> ITALY	Coppa Schneider F4C-Idro
31.8-1.9	<u>SAN MARINO</u>	XIX Raid Internazionale Aeromodellistico, F3B
31.8-1.9	<u>Chatelet</u> BELGIUM	10th Int Friendship Meeting F2D
31.8-1.9	<u>Zylpich</u> F R GERMANY	Eifel-Pokal F1A, F1B, F1C
6-8.9	<u>Tongeren</u> BELGIUM	8th Europa Cup-Club 20 F3D
6-8.9	<u>Amsterdam</u> NETHERLANDS	Europa-Cup Finals F3E and 10 cells
7-8.9	<u>Bendern</u> LIECHTENSTEIN	Internationals Freundschaftsfliegen F3A
7-8.9	<u>Breitenbach</u> SWITZERLAND	NBZB-Cup F2B, F2D
8.9	<u>Cansiglio</u> ITALY	Trofeo Cansiglio F1E
8.9	<u>Villa S Martino</u> ITALY	XXII Coppa D'Oro F2A, F2C
15-22.9	<u>Monte Pasce</u> ITALY	Meeting Internazionale, F3F
20-22.9	<u>Salgotarj'an</u> HUNGARY	Nograd Cup, F2B
28-29.9	<u>Gyula</u> HUNGARY	Var Cup, F2A
21-22.9	<u>Bochum</u> F R GERMANY	20th International Bochum 1985 F2A, F2B, F2C
26-29.9	<u>Spitzerberg</u> bei Hainburg AUSTRIA	Kolibri Pokal 1985 F1E, F1A
12.10	<u>Zagreb</u> YUGOSLAVIA	21 Cup Republike F1A, F1B, F1C
12-13.10	<u>Pécs</u> HUNGARY	Mecsek Cup F3A
19-20.10	<u>Sacramento, California</u> U S A	9th Sierra Cup F1A, F1B, F1C
2-3.11	<u>Myhlethurnen/Bern</u> SWITZERLAND	4 Int Freiflug-Wettbewerb F1A, F1B, F1C
November	<u>Bloemfontein</u> SOUTH AFRICA	Cross Country Soaring F3H

TENTATIVE OFFER: SUMMER 1986 - Pfäffikon (SWITZERLAND)  
1st F3E Electric Flight Glider Aerobatic Pylon





# Meddelanden från Förbundet

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

## FÖRBUNDSMÖTE 1985

Till Förbundsmötet, som avhålls på Hotell Skogshöjd i Södertälje 850323-24, har 35 klubbar och 77 ombud anmälts när anmälningstiden utgick 850215.

## Upprop från samtliga valberedningar

Till samtliga klubbar och deras medlemmar inom SMFF!

Sveriges Modellflygförbund står inför ett svårt problem!

I förbundsstyrelsen ingår, förutom grencheferna, 7 personer. 5 av dessa poster skall väljas vid Förbundsmötet i mars. Ingen av de 5 nuvarande ledamöterna ställer upp till omval.

2 revisorer skall väljas. Ingen av de nuvarande ställer upp till omval.

Valberedningen har haft kontakt med förbundsstyrelsen och ett antal klubbar. Vi har dock hittills endast ett eller möjligen två förslag.

Med anledning härav vill vi göra detta upprop för att förhoppningsvis få fram kandidater. Att situationen är allvarligt behöver knappast påpekas och vi hoppas att samtliga överväger möjligheten att ställa sin kraft till förfogande.

Till följande poster behövs kandidater:

Ordförande, vice ordförande, sekreterare, ordförande i PREK, suppleant samt två revisorer.

Inom grenarna är situationen följande:

**Linflyg**  
Representanter i utbildningsstyrelsen och PREK behövs namn till.

**Friflyg**  
Grenchef och sekreterare behövs namn till.

**Radioflyg**  
Behovet av kandidater f n ej klart.

Alla namnförslag, tips, synpunkter mm meddelas godhetsfullt resp valberedning. Sammanställande i dessa och telefonnr är:

SMFF  
Johan Bagge, tel 011-13 36 47  
Friflyg  
Per-Arne Svensson, tel 018-12 34 10  
Linflyg  
Sven Pontan, tel 08-777 37 11  
Radioflyg  
Ragnar Åhman, tel 011-11 87 96

För valberedningarna i SMFF och efter samråd med övriga valberedningar

Johan Bagge  
Lokegatan 24, 602 36 NORRKÖPING  
Tel 011-13 36 47

## PROTOKOLLSAMMANDRAG FRÅN SMFF:S STYRELSEMÖTE 850209-10

Firma Modellprodukter har i slutet av förra året brutit sitt tillverknings- och leverantörskontrakt med SMFF.

Styrelsen har nu lyckats skaffa nya leverantörer till berörda byggsatser. Närmare besked lämnas på Förbundsmötet.

Styrelsen har enhälligt beslutat att enligt stadgarna § 47.4, som miss-tänkt för grov förseelse mot punkterna 47.3 g), j) och k) avstänga Karl-Anders Ericsson från att utöva förtroendeuppdrag inom SMFF. Avstängningen äger rum med omedelbar verkan och gäller tills utredningen av misstankarna är klar, dock längst 6 månader.

Styrelsen beslutade att företaget SELDA får i uppdrag att framställa 6 nr av MFN under 1985.

Styrelsen beslutade att bedriva förlagsprojekt under 1 år, med Bengt Holmer som projektansvarig.

Styrelsen beslutade att betala förbundsmöteskostnaderna för den föredragande av förslagen från Grupp 9.

PREK kommer att anordna FLUGEBY-LÅGRET under tiden 850721-27. För det praktiska genomförandet kommer modellflygare från i första hand Skåneklubbarna, främst Gert Zaar, att adjungeras.

Beslutade att PREK anskaffar en pokal att utdelas till segrande laget i 1983 års FLUGAN CUP.

När detta läses har förhoppningsvis FLUGAN CUP 1984 genomförts.

Klubbarna bör uppmärksamma att de ej har någon försäkring genom SMFF utan måste teckna en sådan själva avseende brand, stöld och dyl.

Lennarth Larsson

Sekreterare

## MODELLFLYGNITT 1985

### Utgivningsdatum

Nr 1/85	beräknas utkomma	15 mars
Nr 2/85		26 april
Nr 3/85		17 juni
Nr 4/85		19 augusti
Nr 5/85		14 oktober
Nr 6/85		9 december

Manusstopp 1 månad före utgivningsdatum

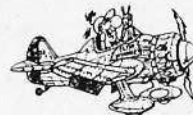
Ny redaktör fr o m MFN 1/85 är:

Ulf Selstam  
Folkvisegatan 16  
422 41 HISINGS BACKA  
tel 031-22 00 50

## NYA KLUBBAR

B329 Tumbaflygarna, Tumba  
B330 Viby Modellbyggare, Sollentuna  
C091 RFK Fyris, Uppsala  
N172 Falkenbergs MFK  
Y306 Anundsjö Mo MFK Bredbyn

Klubbarna hälsas välkomna till SMFF.



RC SEGELFLYG TERMIK/Y100/  
HÄRNÖSANDS MSK  
1985-03-30 (03-31) 0900  
Södra Sundets is Härnösand  
F3B-Termik  
40:- sen  
20:- jun  
Sista anm 20/3  
Pg 566391-9, Härnösands MSK, c/o  
Bengt Nordin, Lockeby 6015, 871 00  
HÄRNÖSAND  
Jan Bohman, tel 0611-19302

INOMHUSTÄVLING I KATRINEHOLM/SMF  
1985-03-31 0900-1600  
Duvholmshallen, Katrineholm  
25-öres, Peanut, HKG, Flugan  
EZB provtävling  
40:- sen för 1 klass  
10:- för varje därutöver  
25:- jun för 1 klass  
10:- för varje därutöver  
Gäller 25-öres och Peanut  
5:- HKG  
5:- Flugan  
Sista anm 25/3 (poststämpel)  
Pg 650801-4, SMF, c/o Hans Fällgren,  
Ö Kyrkogatan 25 II, 611 33 NYKÖPING,  
tel 0155-15686  
Medtag allt som friflyger inomhus.  
Hallen är stor 44x44m.  
Lägsta takhöjd 8.3m.  
Cafeteria finnes  
Följ skyltar med text Sporthall.  
SM 25-öres kommer att gå i samma  
hall 851013.  
Även de nordiska grannländerna är  
välkomna  
Väl mött önskar Södermanlands  
Modellflygförbund

SM INOMHUS (F1D, PEANUT)/T007/MFK  
NIMBUS/T063/RFK IKAROS ÖREBRO  
1985-04-13 1000-1800  
Idrottshuset, Örebro  
F1D, Peanut (SM)  
35-cm micro  
50:-/klass sen F1D o Peanut  
40:-/klass jun F1D o Peanut  
30:- sen 35-cm micro  
20:- jun 35-cm micro  
Sista anm 3/4  
Pg 280721-2, MFK Nimbus, c/o Sven-  
Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63  
ÖREBRO, tel 019-182179  
Inpassering kl 10 00. Trimming kl  
10 00-11 00. Peanutbedömning kl  
11 00-14 00. Mikrofilmflyg kl 11 00-  
14 00 samt 15 00-17 00. Peanutflyg  
14 00-15 00 och 17 00-18 00.  
OBS! Gymnastikskor !

# Meddelanden från Förbundet



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

MAJTÄVLINGEN 1985/C092/UPPSALA FK MS  
1985-04-27 0900  
Sundbro flygplats  
F1A, F1B, F1C sen o jun  
Aljun  
40:- sen  
25:- jun  
50:- lag  
Sista anm 15/4  
Pg 645667-7, Uppsala FK MS, c/o  
Kjell Magnusson, Sandbrovägen 21,  
740 30 BJÖRKLINGE, tel 018-372283

HANDENS MFK:S VÄRTÄVLING/BO39/  
HANDENS MFK  
1985-04-27 0900  
Plats meddelas senare  
Combat, stunt, semistunt,  
stunt-king, team-race, Good-Year,  
B-team, Speed  
40:- sen  
20:- jun  
Sista anm 15/4  
Pg 171743-8, Handens MFK, c/o Johan  
Åhling, Höstvägen 9, 137 00  
VÄSTERHANINGE, tel 0750-22718

QUARTER MIDGET PYLON/A028/STOCKHOLMS  
RFK  
1985-05-04 0900  
Barkarby  
Quarter Midget pylon  
60:-  
Sista anm 29/4  
Pg 503268-5, Stockholms RFK, c/o  
Hans Larsson, Stellavägen 1, 175 61  
JÄRFÄLLA, tel 08-7398786

AXVALLATRÄFFEN/R153/AXVALLA FFT  
SKÖVDE  
1985-05-05 0845  
P4:s övningsfält Skövde  
F1A jun o sen, F1B, F1C  
Al jun  
45:- sen  
25:- jun  
Sista anm 26/4  
Pg 820495-0, Axvalla FFT, c/o  
Nils-Olof Gustavsson, Sturegatan 3,  
541 50 SKÖVDE, tel bost 0500-18282,  
arb 0500-18010

ÅLLEBERGSTÄVLINGEN/R146/MFK BLUE MAX  
1985-05-11 (05-12) 0830  
Axevalla hed  
Termik  
60:-  
Första anm 11/4 (poststämpel)  
Pg 112237-3, MFK Blue Max, Box 186,  
521 02 FALKÖPING  
Gunder Carlsson, 0515-178 55

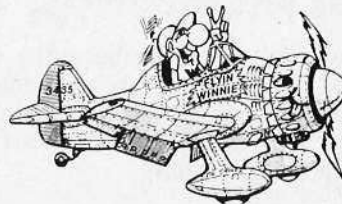
RC KONSTFLYG/P182/BORÅS MFK  
1985-05-11 (05-12) 0900  
BMFK:s flygfält  
Sport Populär  
75:-  
Sista anm 6/5  
Pg 896382-9, Borås MFK, Box 10056,  
500 10 BORÅS  
Åke Mårtensson, 033-823 11

VÄRTÄVLINGEN/BO81/ÖSEK MFS  
SÖDERTÄLJE  
1985-05-11-12 kl 1000  
05-11 combat, stunt  
plats meddelas senare  
05-12 team-race, speed  
Scanias parkering  
50:- sen  
30:- jun  
Sista anm 3/5  
Pg 378270-3, ÖSEK, MFS, c/o Staffan  
Hovmark, Högloftsvägen 47, 151 44  
SÖDERTÄLJE, tel 0755-10609

TERMIKTRÄFFEN/L132/RFK GRIPEN  
KLIPPAN  
1985-05-18 (05-19) 1000  
F5 Ljungbyhed  
F3B-termik  
50:- sen  
30:- jun  
Sista anm 8/5  
Pg 231998-6, RFK Gripen, c/o Tommy  
Christiansson, Långgatan 20 B,  
264 00 KLIPPAN, 0435-404 53  
Jan-Erick Andersson, 0435-411 88  
Samling vakten F5 kl 0930

ELFLYG/A301/MFK STARFLYERS SPÅNGA  
1985-05-25 0900  
Starlanda, Håsselby VST  
F3E N  
40:-  
Sista anm 15/5  
Pg 514028-0, MFK Starflyers, c/o Jan  
Levenstam, Movägen 26, 163 60 SPÅNGA  
08-36 18 32

AKMG:S VÄRTÄVLING/0024/AKMG GÖTEBORG  
1985-06-01-02 0900  
Såtenäs  
F1A, F1B, F1C  
Al jun, 77 cm, Handluns  
50:- sen  
25:- jun  
25:- sen Handluns  
15:- jun Handluns  
Sista anm 20/5  
Efteranmälan +25:- och senast 24/5.  
Pg 525366-0 AKMG, c/o Lars-G  
Olofsson  
Box 8044, 421 08 V FRÖLUNDA, tel  
031-493555  
OBS! 7-starterstävling OBS!



## HOBBYKATALOG 84-85



Scandinaviens största  
sortiment. Över 3000 art.  
Endast postorder.

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



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

Namn .....  
Adress .....  
Nr./ort .....

**NORWEGIAN MODELLERS AB**  
BOX 145, 45700 TANUMSHEDA  
TLF. 00947-33 16140 - 33 14 574

## SMFF:s Modellflygläger 85



Vecka 30

Flugebyn, Karlsborg

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





## SKALA hörnet

av Lars Helmbro

# Justerbar stabilisator

Många av våra fullskalaförebilder, ex.vis Piper Cub, fiesler-Storch och Sparmanjagaren har möjlighet att justera stabilisatorns anfallsvinkel.

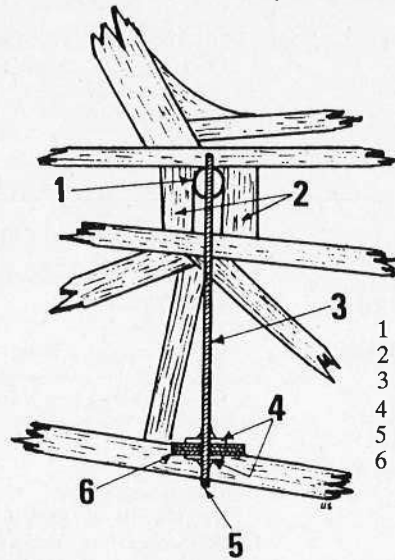
Fördelarna, även för skalaflygarna, är stora. Den eventuella justering som kan behövas för att erhålla rätt flygfläge på modellen justerar man på stabilisatorn. (Förutsättningen är att

tyngdpunktspaceringen är korrekt).

Att åstadkomma justeringsmöjligheten är inget komplicerat arbete. Materialet utgörs av en gängad stång (M3) som kan köpas från Claes Ohlsson i Insjön, samt en rundstav av lämplig diameter.

Av skissen framgår hur jag har gjort så någon arbetsbeskrivning tror jag inte behövs.

Skissen föreställer ett kroppsnitt från SIGs J3 Cub  
**OBS!** Rundstaven skall förstärkas före borrar och gängning med t. ex. glasfiber eller träd ett aluminiumrör utanpå rundstaven.



- 1 Rundstav
- 2 Fyll med balsa
- 3 Gängad stång M3
- 4 Brickor lödda på stängan
- 5 Skåra för skruvmejsel
- 6 Plywood ca 3 mm

# SKALARIKSDAG, VÄSTERÅS

Lördagen den 17 november hölls 1984 års "skalariksdag" på Johannisbergs flygmekanikerskola i Västerås. Den lokala klubben hade gjort ett mycket fint arrangemang. Ett 35-tal deltagare hade mött upp för att ventilera sina problem.

## Rektorn inledde.

Skolans rektor, Birger Eriksson, inledde det hela med ett kort anförande om skolans historik och nuvarande verksamhet. Efter detta började själva mötet under ledning av AU-Skala (Bengt Holmer/K-A Elofsson). Bengt började med att göra en sammanfattning av den gångna tävlingssäsongen, varefter Kjell-Åke gjorde en tillbakablick till 83 års Skalariksdag. De frågor som då hade tagits upp och inte åtgärdats, noterades för att tas upp på nytt. Tyvärr hade mycket få förslag inkommit varför de, från förra året, återstående frågorna fick ligga till grund för diskussionen.

## 1. Stand-Off.

Nu, liksom förra året, blev det en livlig debatt angående klassens vara eller inte vara. De flesta ansåg klassen överflödig i och med de nya reglerna i F4C. Roland Ljungkvist kämpade med näbbar och klor för att behålla klassen med Kjell-Åke som tyst supporter. Kjell-Åke föreslog därför en ändring av dagordningen så att Pop-skalans regeländringar skulle be-

handlas först. Detta för att få rätt perspektiv på förhållandet mellan Stand-Off och Pop-skala.

## 2. Pop-skala.

Förra året fick en arbetsgrupp, bestående av Stig Bergström, Lars Helmbro och Bosse Gunnarsson, i uppdrag att komma med förslag till regeländringar. Tyvärr kunde ingen av gruppens medlemmar delta, men materialet hade överlämnats till Kjell-Åke, som drog det hela. Beträffande den statistiska delen var förslaget att ha samma bedömningspunkter som F4C men med lägre koefficient för hantverksskicklighet och ytstruktur men att punkten skaladetalljer utgår. Mötets mening var, att även punkten ytstruktur utgår, eftersom den är svår att bedöma från 6 meters håll.

Förslaget angående flygmomentet innebar samma program som tidigare utökad med procedursvängen men med landning inom cirkeln borttagen. Även här ansåg mötet att vissa justeringar behövdes. Procedursvängen är ju en del av åttan och är, därmed, helt överflödig. Istället föreslogs att utöka de fria manövrerna från tre

till fem för att få mera flygning. Detta innebär en koefficientmässig övervikt för flygmomentet vilket ansågs helt O.K.

## Ingen ändring.

Ingen ändring angående dokumentationen hade föreslagits. Kjell-Åke menade att nuvarande begränsning med maximalt tre fotografier ställer orimligt höga krav på dessa och är, på sätt och vis, "svårare" än F4C-dokumentationen. Han föreslog därför maximalt fem fotografier varav minst ett skall visa förebilden om denna ej förekommer på treplans- eller märkningsritningen. I annat fall kan punkterna färgsättning och markeringar inte bedömas. Förslaget klubbades igenom.

I samband med diskussionen angående antal fotografier, ifrågasatte Roland om man skall bedöma undersidan eller ej. Han menade att detta inte har gjorts tidigare. Om så har varit fallet har domarna gjort fel. Undersidan skall bedömas och är minst lika viktig som övriga projektioner.

Ovanstående förslag till regeländringar kommer att föreslås gälla med omedelbar verkan. Om förslaget går igenom kommer det att innebära att reglerna blir en kompromiss mellan gamla Pop-skala och Stand-Off.

Efter detta återupptogs frågan om Stand-Off. Roland höll kvar vid sin ståndpunkt. Nu hade han inte ens en tyst supporter (denne hade delvis fått sin vilja

fram i Pop-skalans regeländring), varför mötet beslöt att spola Stand-Off som officiell tävlingsklass. Roland reserverade sig mot beslutet och befarade en minskning av deltagarantalet, totalt sett.

Innan punkten Pop-skala avslutades, tog Kjell-Åke upp frågan om modellen, som deltagit i Stand-Off och F4C, skall få tävla i Pop-skala eller inte. Han menade att många Stand-Offmodeller hamnar i ett mellanläge, och att tvinga upp någon i F4C är fel och kan verka hämmande. Många vågar inte ta steget in i denna klass och riskera att få en modell som är för dålig för F4C och förbjuden i Pop-skala. Dessutom kan regeln aldrig kontrolleras utan är, hela tiden, en samvetsfråga. In- för dessa argument beslöts att regeln skall utgå. (Fortfarande är det en samvetsfråga. Man skall inte hålla på och hoppa upp-och-ned med samma modell i klasserna, men man skall ges möjlighet. Undertecknads kommentar.)

## 3. Nya klasser.

Under året har det flugits tävlingar i *Schneider Cup* med Moraklubben som arrangör. Regler för denna klass efterlystes. Lars Grahn kommer att publicera dessa i "Skalahörnan" framöver. Roland frågade om det hade hänt något mer med "Pylon-skala" som var på tapeten förra året. Eftersom så inte var fallet, åtog sig Roland att utarbeta förslag till regler.

# FÖRBÄTTRA VINDMÄTAREN

(Från MFN 3/84)

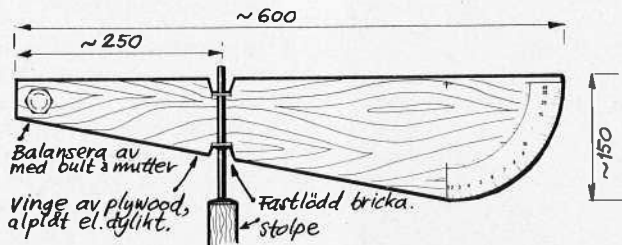
av Sven Pontan

Den vindmätare, som Sven Pontan beskrev i Modellflygnytt 3/84 (sidan 7) kan göras ännu bättre.

Genom att montera hela vindmätaren på en "vanlig" vindflöjel behöver man inte ställa in mätaren i den rätta vindriktningen, vilket är viktigt för att

man skall få rättvisande utslag på vindpingisbollen.

Själva vindflöjeln kan utformas som ovanstående skiss visar. Och man kan använda plywood eller 2-3 mm aluplåt. Se dock till att balansera av flöjeln - desto lättare har den att vrida sig även i svag vind.



## 4. Antal flygomgångar.

Förra året diskuterades att räkna genomsnittet av de två bästa flygningarna. Detta ledde inte till något beslut, utan frågan har fått "mogna" under året. Det rådda total enighet om att detta bör införas och skall därför tillfogas förslaget angående regeländringar i Pop-skala. Denna regel skall också föreslås inför CIAM att gälla även F4C.

## 5. Flygfält.

Den rekommendation som utgick förra året, att SM och UT skall hållas på permanentade banor, har inte efterlevts. Därför föreslås att detta skall ändras från rekommendation till krav fr. o. m. 1985. Vi ber därför samtliga klubbar som har tillgång till fält och är villiga att arrangera SM och UT (2 st) att höra av sig. Det sportsliga måste komma i första hand när det gäller dessa tävlingar.

## 6. Publikinformation.

Från flera håll kom förslag att göra tävlingarna mer intressanta för publiken, bl. a. genom direkta domarsiffror. En del klubbar har redan elektriska redovisningstavlor, men dessa kan vara svåra att se i starkt solsken. Ragnar Eriksson menade att det kan göras mycket enkelt genom vanliga pappskyltar som domarna håller upp.

## 7. Regeltolkning.

Under året har det tydligen varit olika bud på hur reglerna skall tolkas från tävling till täv-

ling. Det föreslogs därför att tillsätta en regelkommitté bestående av VM-laget 82-84 samt Sven-Åke Larsson. Efter-som många av de föreslagna inte var närvarande får AU-skala ta initiativet. För att veta vilka frågor som är oklara bör dessa tas upp i "Skala-hörnan". Avsikten med denna var, att den även skulle fungera som en frågespalt angående regelfrågor, men inte en enda fråga från någon har kommit in. Vi uppmanar därför alla som har förslag, frågor, råd eller tips att ta upp dessa i "Skala-Hörnan" så att alla kan ta del.

## Rundvandring.

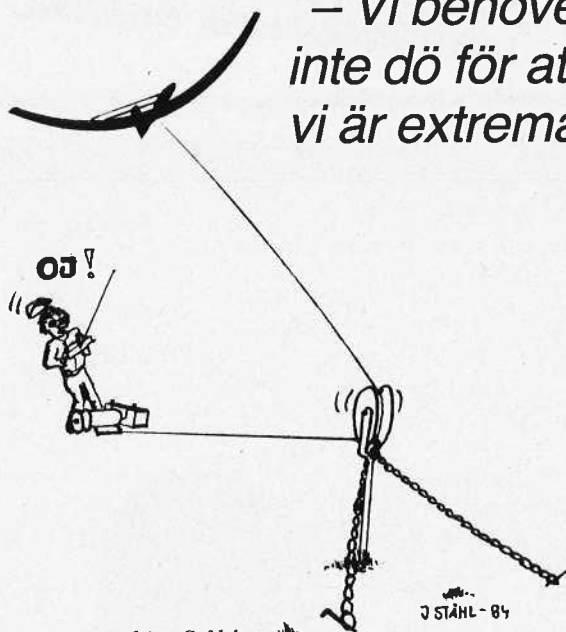
Utöver vad som refererats ovan var det naturligtvis en hel del som ventilerades, inte minst under kaffe- och lunchpauserna. Som alltid, när man är i glada vänners lag, går tiden alldeles för fort, men den beräknade tiden för avslutningen kunde nästan hållas. Som "grädd på moset" gjordes en rundvandring på skolan med Birger Eriksson som ciceron. Han berättade på ett mycket intressant och fängslande sätt, inte bara om skolan och dess materiel, utan även om många episoder och händelser från sin tid vid Flygvapnet. Birger skall ha ett stort tack för att han upplät "sin" skola för vårt möte.

Till sist ber AU-skala att tacka för det gångna året och hoppas att vi ses under 1985 med nya friska tag och modeller.



# F3B-FLYGARE:

"- Vi behöver inte dö för att vi är extrema"



Av Joakim Ståhl  
IKAROS

Tack vare juniortillströmningen och gott lagarbete kan Sverige nu börja hävda sig även internationellt.

## Stor sport i Tyskland.

F3B-flyget har utvecklats i snabb takt utomlands. Det är framför allt de tyska flygarna som håller sig väl framme. Där har F3B blivit en så stor sport att man nu tävlar i två divisioner. I den första tävlar landslagsaspiranterna. Engelmännen har haft problem med återväxten men, detta till trots, har de producerat mycket konkurrenskraftiga F3B-plan. Återväxten har även blivit ett problem i Sverige.

## Regeldiskussioner

Svensk F3B hade, för cirka två år sedan, vad man kan kalla för en "regelurladdning". Det diskuterades om F3B Nordicklassens vara eller icke vara. I FAI flögs då med två sträckors speed mot fyra i Nordic. Tilläggs kan att på VM flyger man naturligtvis efter FAI-reglerna. Därför ansåg många att vi enbart skulle flyga FAI så att vi skulle kunna tävla på lika villkor som den övriga världen.

Elvinscharna som nu var tillåtna i FAI orsakade livliga diskussioner. Många ville förbjuda dem, andra ville ha dem kvar.

Detta ledde till osämja i en del fall vilket, i sin tur ledde till att många tröttnade och lade av. Bland dessa fanns några gamla "rävar" som betytt mycket för F3B-flyget i Sverige.

## Mer extremt än förr

Man kan, glädjande nog, konstatera att en del av dessa erfarna flygare nu har återvänt till tävlingsbanorna i år. En annan sak att glädjas åt är den juniortillströmning som har ägt rum i år trots att F3B klassen nu är i samma nivå som den övriga världen och därför långt mer extrem och avancerad än för några år sedan. Värt att notera är också det sätt man arbetar på idag. Man går ihop ett par stycken och konstruerar sina tävlingsredskap, i vissa fall både vinst och modell. I detta avseende är F3B annorlunda än tidigare.

## Med i toppen

För att återknyta till konsekvenserna av den, så kallade, "regelurladdningen", kan man konstatera att vi nu är med och "fajtas" i toppskiktet i världen och inte, som förr, nära botten.

Med förenade krafter och kunskaper kan vi, förhoppningsvis, hålla oss kvar där.

## SENS MORAL:

En modellflygklass behöver inte dö ut för att den har blivit mer extrem.





TILLBAKABLICKAR PÅ  
FÖRRA ÅRETS TÄVLINGAR  
I AKRONOLOGISK ORDNING

# TÄVVLIN



Termikexperten Mikael Borell, Östersund, vann välförtjänt sin första seniortitel i FIA.

Foto: Johan Ekeroot.

## DANSKA INOMHUSARE IMPONERADE I HELSINGÖR

av A. SELLMAN

Flygningarna ägde rum i en liten men takren gymnastiksal norr om Helsingör. Deltagarantalet var lågt men stämningen hög. Under de svåra förhållandena med små mått, låg temperatur och kallras imponerade dock det danska laget. Klasserna 35 cm Microfil och EZB vanns av FRANK DAHLIN med 8 minuter (Microfilm) och något lägre EZB-tid.

### Stabila flygmönster.

Peter Comét vann, som sig bör, 25-öres klassen men i hård konkurrens från danskarna för vilka detta var en ny klass.

Pea-Nut vanns av IB LYG-EKILDE med en superlätt Piper Cub (4 g). Min Avro kunde inte snabbt trimmas om för att passa den lilla hallen utan pckades ner efter en ful väggkollision.

Det var en glädje att se de danska maskinernas stabila flygmönster, särskilt i den roliga EZB-klassen. Här var våra egna försök inte helt lysande men lärorika!

På båda sidor om Öresund planerar vi för fortsatta svensk-danska sammankomster.

## SOLNAS 10-starters

Vädret var dåligt och deltagarantalet var också dåligt, men det blev ändå en tävling av Solnas 10-starters den 6 okt på Sundbro. Efter sju starter var dock sikten så dålig att tävlingen avbröts.

Då hade Leif Ericsson, Härnösand, gått upp i täten med sin wakefield och kunde på nytt ta med sig John Hagedals ståtliga vandringspris, som han erövrade även i fjol.

Annars var ungtupparna Per Green i samma klass samt lovande FIA-flygaren Anders Berglund från Vaxholm i täten från början innan Leffes rutin

# GÅR UNDER 84.

fälde utslaget i regnvädret. Vandringspriset tillfaller segraren med bästa tid oavsett klass. Funktionärerna fick inget pris men hade väl förtjänat åtminstone ett paraply.



**Resultat:**

<b>F1A Senior</b>		
1 U. Edlund	Eskilstuna	1010
2 G. Nilsson	Östersund	828
3 J. Franzén	Uppsala	441
4 E. Astfeldt	Eskilstuna	276

<b>F1A Juniorer</b>		
1 A. Berglund	Waxholm	1143
2 A. Larsson	Härnösand	832
3 L. Karlsson	Uppsala	561

<b>F1B</b>		
1 L. Ericsson	Härnösand	1214
2 P. Green (Jun)	Härnösand	1152
3 P. Bergström	Solna	994

<b>F1C</b>		
1 G. Ågren	Uppsala	1154
2 A. Enström	Härnösand	308

John Hagedals Vandringspris 1984 vanns av Leif Ericsson, Härnösand.

## VM I F1D

1984-års VM i inomhusflyg klass F1D, hölls i Nagoya, Japan. Tolv länder deltog, däribland Finland och Danmark. Sverige deltog ej.

Under tre tävlingsdagar i den stora utställningshallen visade sig amerikanerna helt överlägsna och tog de tre främsta platserna och därigenom även lagpriset.

Jan Richmond vann VM för tredje gången och gjorde tävlingens längsta flygning: 39 min 51 sek. Han använde en ställbar propeller som minskade i diameter efter halva flygtiden. Även kanadensarna flög med ställbara propellrar, här rörde det sig om variabla stigningar. Pentti Nore, Finland, blev 4:e man och Finland kom 4 i lag. Ende dansken, Jørgen Korsgaard placerade sig på 11:e plats.

**VM 1984 F1D**

1. J. Richmond, USA	39.51+37.36
2. C. Banks, USA	37.40+37.03
3. R. Randolph, USA	36.35+35.29
4. P. Nore, SF	32.50+37.32

11. J. Korsgaard, DK	33.30+35.10
----------------------	-------------

## HJELMERUS MEMORIAL

av GÖSTA NILSSON

Den uppskjutna Hjelmérus Memorial var nära att få inställas på nytt på grund av blåsten. Men det lugnade ner sig så pass att tävlingen kunde genomföras den 8 dec på F13 i Norrköping med Linköping som arrangör.

Deltagarantalet blev dock betydligt lägre den här gången. Och decimerades ytterligare under tävlingen genom hårdhänta marksyningar i starter eller landningar.

Ole Blomqvist, Bagarmossen, vann populärt men oväntat, och lyckades flyga ihop över 600 sek så att tävlingen blev poängvärdig.

Favoriterna Lars Larsson och Lars-G. Olofsson fick se sig slagna med ett 20-tal sekunder. Lars-G kunde trösta sig med att han matchade en ny lovande junior Erik Lindgren till fjärdeplatsen.

Tävlingsledningen hade förbjudit hämtning med bil vilket drabbade bl. a. Birgitta Holm. Motiveringen var att juniorerna, som tävlar i samma klass som seniorerna vid Hjelmérus, inte har körkort. Men rimligen

kommer dom till tävlingen i bil, som kan utnyttjas även för hämtning.

När det som i Norrköping finns en allmän väg intill fältet, som kan användas vid hämt-

ning, är det onödigt med förbud. Särskilt när det blåser så hårt som det gjorde. Att man förbjuder bilkörning på själva fältet är däremot fullt förståeligt.

## RESULTAT HJELMERUS MEMORIAL 1984 1208 (inställd 84 1020) F13 Norrköping.

**KLASS F1A**

(Arrangör E140 MKF Linköping)

1. Ole Blomqvist	B290	Bagarmossens MFK Skarpen	609
2. Lars Larsson	P186	MFK Sländan	578
3. Lars-G Olofsson	O024	AKMG Göteborg	577
4. Erik Lindgren, jun	O024	AKMG Göteborg	571
5. Gösta Nilsson	Z052	Östersunds MFK	551
6. Birgitta Holmer	B258	Waxholms MFK	388
7. Gunnar Holm	B256	Solna MSK	387
8. Ch. Walfridsson, jun	B290	Bagarmossens MFK Skarpen	378
9. Ulf Edlund	D016	Eskilstuna FK MFS	365
10. T. Krotkiewski, jun	0024	AKMG Göteborg	286
11. Niclas Mörne, jun	B290	Bagarmossens MFK Skarpen	261
12. Hans Lindholm	U044	Västerås FK MFS	218
13. Eddy Astfeldt	D016	Eskilstuna FK MFS	183
14. Olle Österholm	D016	Eskilstuna FK MFS	154
15. A. Berglund, jun	B258	Waxholms MFK	153

**Deltagande klubbar:**

- B256 Solna MSK
- B258 Waxholms MFK
- B290 Bagarm. MFK Skarpen
- D016 Eskilstuna FK MFS
- O024 AKMG Göteborg
- P186 MFK Sländan Sollebrunn
- U044 Västerås FK MFS
- Z052 Östersunds MFK

## NATTÄVLINGEN 16.6.84

Resultat F1A-Sen

01 Persson Anders	180+180+180+180+180=900	AKM
02 Wendel Bengt	180+180+180+180+180=900	Norbergs FK
03 Eriksson Leif	180+180+180+180+180=900	Härnösands MSK
04 Holm Gunnar	180+180+180+151+180=871	Solna MSK
05 Eimar Bror	180+180+180+146+180=866	Solna MSK
06 Gruen Håkan	180+180+180+180+133=853	Östersunds MFK
07 Jansson Bo	163+180+180+172+150=845	MFK Linköping
08 Ekeroot Johan	180+180+169+180+115=824	Östersunds MFK
09 Blomqvist Ole	163+164+166+119+179=791	MFK Skarpen
10 Larsson Lasse	180+180+180+ 75+127+742	MFK Sländan
11 Hammar Agne	180+180+178+ 71+112=721	Solna MSK
12 Findahl Lennart	159+164+180+111+ 88=702	Norbergs FK
13 Boman Janne	140+144+166+118+119=687	Härnösands MSK
14 Andersson Håkan	173+133+168+ 80+120=674	MFK Skvadern
15 Fernstedt Åke	155+122+150+170+ 72=669	Uppsala FK
16 Holmbom Mikael	172+ 67+180+108+141=668	Matfors MFK
17 Eriksson Anders	180+177+176+ 81+ 41=655	Östersunds MFK
18 Åhlström Hans	55+161+180+ 80+ 49=525	Borlänge MSK
19 Eriksson KA	180+147+133+ 17+ 0=477	Härnösands MSK

Forts



DETTA FÖRESTÄLLER ETT SKAPPELLSKAFT OCH ÄR VANE BILDANDE

DEN SOM EN GÅNG BÖRJAT ANVÄNDA ETT SÅDANT, KOMMER TROLIGTVIS ALDRIG ATT GÅ TILLBAKA TILL EN ANNAN TYP AV HOBBYKNIV.

- 2 STORLEKAR

SÄTT IN 50:- PÅ VÅRT POSTGIROKONTO 58 56 05 - 9, SÅ KOMMER ETT SKAFT OCH 10 ST BLAD PÅ POSTEN. SÄTT IN 100:- OCH NI FÅR 2 SKAFT OCH 25 BLAD. ANGE STORLEK.

MEN VI HAR MER GODBITAR.

VI HAR FÅTT FRAM LÄCKER STARTLINJA TILL F1A. 0,80 GULGRÖN FLOURISERANDE NYLON OCH EN SPUNNEN DACRONLINJA SOM INTE BARA ÄR BÄST. DEN ÄR BILLIG OCKSÅ OCH LIGGER PÅ 100 METERS SPOLAR. BÅDA KOSTAR 60:-/100 M.

WINSCHAR TILL ÖVANSTÄNDE LINOR. MAXAID FÖR 160:-.

NYLONSKRUV M2 OCH M2,5. 24:-/50 ST ESAKI:S PAPPER OCH KSB TIMERS.

**ELGECO**

BOX 8012, 421 08 VÄSTRA FRÖLUNDA  
TEL. 031 / 47 35 60

**NATTÄVLINGEN 16.6.84**

*Resultat F1A-Jun*

01 Bergman Peter	158+ 85+165+110+ 98=616	Härnösands MSK
02 Blomqvist Poppe	104+109+144+115+ 85=557	MFK Skarpen
03 Säfsström Tomas	129+ 94+128+111+ 91=553	Uppsala FK
04 Findahl Fredrik	118+180+118+ 51+ 67=534	Norbergs FK
05 Walfridsson Chr.	169+142+ 55+ 77+ 74=517	MFK Skarpen
06 Karlsson Lennart	112+122+106+ 46+ 70=456	Uppsala FK
07 Findahl Per	154+ 60+180+ 29+ 0=423	Norbergs FK
08 Larsson Anders	46+ 60+ 52+ 0+ 0=158	Härnösands MSK

*Resultat F1B-Sen*

01 Eimar Bror	180+180+180+180+180=900	Solna MSK
02 Sundin Rolf	180+180+180+168+180=888	MFK Skvadern
03 Högborg Curt	180+165+180+180+180=885	MFK Linköping
04 Eriksson Leif	180+180+180+155+180=875	Härnösands MSK
05 Green Olle	162+180+179+109+180=810	Härnösands MSK
06 Lejdstrand Ulf	136+180+144+ 80+105=645	MFK Skvadern
07 Bergström P-O	51+147+123+107+126=554	Solna MSK
08 Hammar Agne	123+ 93+ 0+ 0+ 0=216	Solna MSK

*Resultat F1B-Jun*

01 Andersson Per	170+180+180+180+133=843	MFKSkvadern
02 Green Per	180+180+140+162+169=831	Härnösands MSK
03 Bergman Peter	180+156+153+130+163=782	Härnösands MSK
04 Findahl Per	180+137+149+119+177=762	Norbergs FK

*Resultat A1-Sen*

01 Bergman B-S	120+120+120+ 97+119=576	Härnösands MSK
02 Holm Gunnar	120+120+120+ 83+120=563	Solna MSK
03 Findahl Lennart	120+111+120+ 66+ 98=515	Norbergs FK
04 Blomqvist Ole	99+114+120+ 59+111=503	MFK Skarpen
05 Åhlström Hans	41+ 48+120+106+110=425	Borlänge MSK

*Resultat A1-Jun*

01 Findahl Fredrik	111+116+116+ 98+ 91=532	Norbergs FK
02 Bencze Lars	93+107+120+ 79+116=515	MFK Skarpen
03 Blomqvist Poppe	110+105+ 85+ 99+102=501	MFK Skarpen
04 Carlsson Roger	75+ 77+120+ 76+116=464	Norbergs FK
05 Larsson Anders	120+ 30+120+ 80+112=462	Härnösands MSK
06 Karlsson Niklas	106+120+120+ 42+ 61=449	Östersunds MKF
07 Rosenqvist Stellan	42+ 99+120+ 25+ 95=381	Uppsala FK

*Resultat 77 cm-Sen*

01 Sundin Rolf	110+ 80+ 77+ 71+116=454	MFK Skvadern
02 Holmbom Mikael	95+ 51+ 90+ 56+ 50=342	Matfors MFK
03 Larsson Lasse	64+ 52+ 62+ 53+ 68=299	MFK Sländan
04 Lejdstrand Ulf	64+ 63+ 53+ 41+ 51=272	MFK Skvadern
05 Eriksson Sigrid	69+ 67+ 31+ 41+ 53=261	Härnösands MSK
06 Norén Eva	55+ 50+ 52+ 48+ 43=248	Matfors MFK
07 Åsell Anders	46+ 31+ 30+ 0+ 0=107	Matfors MFK

*Resultat 77 cm-Jun*

01 Boman Per Fredrik	49+ 53+ 50+ 32+ 40=224	MFK Skvadern
02 Boman Annica	33+ 40+ 40+ 28+ 4=145	Härnösands MSK

*Resultat B1*

01 Eimar Bror	120+120+120+120+120=600	Solna MSK
02 Sundin Rolf	120+120+120+120+120=600	MFK Skvadern
03 Nyberg Lars	120+120+120+120+120=600	MFK Flygarna
04 Boman Janne	120+120+120+ 98+120=578	Härnösands MSK
05 Bergström P-O	103+ 78+120+100+ 75=476	Solna MSK
06 Eriksson Leif	116+120+120+ 0+ 74=430	Härnösands MSK
07 Lejdstrand Ulf	72+ 87+ 80+ 58+ 48=345	MFK Skvadern
08 Jansson Bo	120+ 86+101+ 0+ 0=307	MFK Linköping

*Resultat HKG*

01 Holm Gunnar	32+ 34+ 40+ 41+ 41=188	Solna MSK
02 Andersson Per	x+ x+ x+ x+ x=121	MFK Skvadern
03 Walfridsson Chr.	22+ 17+ 26+ 16+ 24=105	MFK Skarpen

*Resultat F1C*

01 Ågren Gunnar	180+180+180+180+180=900	Uppsala FK
01 Åhman Lars	180+180+180+180+180=900	Gamen
03 Andersson Åke	31+ 0+ 0+ 0+ 0= 31	Gamen



# NOTISER FR

## VINTER PÅ SILJANS IS DEN 17 MARS.

Vi, i Mfk Fenix, Rättvik, anordnar, för 4:e året i rad, en Vinterflygmeeting i mitten av mars. **Plats:** Siljans is i Rättvik, bredvid klubbstugan, vid båthamnen. **Tid:** Söndagen den 17 mars mellan kl 09.30-15.00. (Flygning även på lördagen).

Alla flygplanstyper är välkomna. Korv, kaffeservering, video från förra årets träff, skojtävling m.m. För mer information, ring: Mfk Fenix Tel. 0248-12281 (kvällstid).

vid vårt stora restriktionsfria flygfält till ditt förfogande.

Vår egen lekplats och områdets barnvänlighet brukar dessutom uppskattas av både barn och föräldrar. Vi brukar ordna lekar och tävlingar där hela familjen kan deltaga och vid skymningen samlas vi runt en lägereld eller grill.

### Så här hittar du hit.

Åk till Halmstad och ta sedan Laholmsvägen (117) söderut. Mitt emot Pilkingtons stora glasbruk svänger du till höger och du ser då vårt stora fält rakt fram.

*Föranmälan behövs inte men Bosse svarar på frågor etc. på telefon 035/122930, Bertil på telefon 035/40469.*

*/Hökaklubben/*

## VÅRMEETING I FALUN.

### Vårmeeting Runnmaffian Falu RFK

Falu RFK inbjuder till vårmeeting på sjön Runn den 23-24 mars (vid Roxnäsudden, skyltar finns från Falu Motor). Deta är ett meeting där vi träffs i all gemytlighet (inga stressande tävlingar). Var och en flyger i sitt tempo. Dessutom är det ett perfekt tillfälle att prova den nya "skalakärran" på inför vårens och sommarens skalatävlingar. Ett stort fält kommer att vara iordningställt, så det passar för lite större maskiner också. Kiosk kommer att finnas och tillbehör går också att köpa.

*Vi hälsar alla välkomna till ett soligt vårmeeting.*

Kontaktmän:  
Per Carlsson 023/33325  
Per Lindner 023/33605

Väl mött  
Runnmaffian Falu RFK

## PINGST I HALMSTAD.

Vi vill, på detta sätt, inbjuda dig, som är modellflygare och din familj till en trevlig samvaro hos oss under pingsthelgen den 25-27 maj.

Vi ställer, som vanligt våra husvagnsplatser och klubbstuga

## SJÖFLYG I MAJ - ÅK TILL NORBERG

Långhelgen 16-19 maj, i år bör vikas för några trevliga arrangemang i Norberg och Avesta.

För tredje året i rad, arrangerar Norbergs Flygklubb, Modellflygsektionen, en träff på flygfältet vid Bålsjön. Där disponerar vi 700 meter asfaltbana den dagen. Klubbens meeting har hittills varit mycket populärt. Modellflygare från mellansverige har mött upp - det gäller då främst RC-sidan. Givetvis är även lin- och friflygare välkomna.

Allmänheten bjuds in och det hela brukar likna en flygdag, fast i mindre skala. Serveringen är igång med låga priser på kaffet, korven och allt det andra.

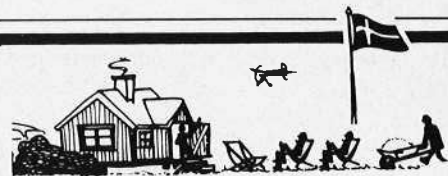
Som vanligt hålls modellflygträffen på Kristihimmelsfärdsdagen. Denna gång den 16 Maj. Inga avgifter, gratis husvagnsparkering. Ring gärna Stig Gröning, vår modellflygchef, på telefon 0223-21206 så att vi kan planera lite i förväg.

### Lillsjöträffen.

Kommer du till Norberg denna dag så blir det naturligt att fortsätta till Avesta och Lillsjöträffen. Denna arrangeras nu för femte gången.



# ÅN KLUBBARNA



## NYA A1-OR FRÅN GRÅBO.

Lars Larsson, Gråbo, har släppt ut ritningar och byggsatser till två av sina välflygande A1-or, SM-segrare 1982 och 1984.

## KURS-ETTAN FÖR NYBÖRJARE

Den ena är Kurs-Ettan, avsedd som modell för nybörjare med erfarenhet av något enklare bygge tidigare. Trots sin enkelhet är det en modern tävlingsmodell. Vi har studerat ritningen och modellen måste såvitt vi förstår byggas med lätt bakkropp på grund av den korta nosen. Materialvalet är alltså viktigt. För oerfarna byggare fordras också en kursledare, som kan hjälpa till med anvisningar om detaljer på ritningen.

Övre bilden: Jan Åkerström flyger förbi med sin DH Beaver medan fotograferna försöker att fånga den snabba modellen. (från Lillsjöträffen 1984.)

Bilden till höger: Lillsjöträffen i år hålls precis innan badsäsongen börjar. Sätt pontoner på din kärra och möt upp! Foto: Bo Holmblad.



## BYGGBESKRIVNING

Men en byggbeskrivning kanske kommer. Noggrant byggd är Kurs-Ettan en modell med vilken nybörjaren snabbt kan hävda sig i tävlingsammanhang.

## TOP-STAR EN SM-VINNARE

Ännu mer avancerad är naturligtvis Top-Star, SM-vinnaren, som visat sig vara ytterst välflygande i Lasses händer och bör kunna bli det även i andras. Modellen med 145 cm spannvidd är inte speciellt lättbyggd. Men den som byggt Kurs-Ettan bör klara även Top-Star. Och för de mer avancerade byggarna och flygarna är Top-Star ett utmärkt objekt för ytterligare modifieringar efter eget sinne.

Vi gissar nog inte fel om vi säger att Lasses modeller snart kommer att sätta sina spår i resultatlistorna även utanför Gråbo och hemmaklubbens Sländans krets.



Lillsjön ligger utefter riksvägen mellan Avesta och Norberg. Skyltar visar vägen. Här rör det sig om en badplats med vattentoa, lekplats för barn, värmestuga (för övernattnings), brygga och båt. Husvagnar och tält kan användas här.

Årets upplaga av Lillsjöträffen hålls den 17-19 maj, alltså direkt efter träffen på land i Norberg.

Gratis korvgrillning, utflykter till bl. a. en stor Vicentpark står på programmet. Inga avgifter här heller.

För upplysningar, ring Lars Grahn.

Telefon: 0226-52181.





# TRIMMA F1A

– Ny artikelserie i Modellflygnytt.

**Björn Ehn, Axvalla välkänd F1A-flygare, har samlat sina egna och andras erfarenheter i ett kompendium kallat "Trimning av F1A-modeller". Till sin hjälp har han**

**haft klubbkamraten Nils-Olof Gustavsson samt Lars Larsson och Nils Wallertin från Sländan. Det är alltså ett erfaret gäng, som nu delar med sig av sitt kunskande.**

Modellflygnytt kommer att publicera Björn Ehns trimningsserie i flera avsnitt, och början görs med en allmän inledning samt en redogörelse för tyngdpunktens placering. I fortsättningen kommer att behandlas wash in och out, pallning och vinkelskillnad, sidoroder och zoomroder, laterlcentrum, turbulenstråd, krokplacering och som avslutning sammanfattande trimråd.

Artikelserien har bearbetats av Gösta Nilsson.

## Trimning av F1A-modeller.

Det säkraste sättet att bygga och trimma in en ny tävlingsmodell i F1A är att utgå från en

modell, som är byggd och flugen tidigare. Jag vet då att modellens flygegenskaper är riktiga, och kan företa modifieringar efter hand.

När modellen byggts färdig, vare sig den gjorts från byggsats eller från ritning, så är det en lång rad parametrar (storheter) som inverkar på modellens flygegenskaper.

I redogörelsen för olika parametrar och deras verkan om de är för stora eller för små försöker jag förklara hur en enskild parameter kan påverka och förändra flygningen. Ofta är det så att flera parametrar påverkar varandra och förstärker eller förminskar en egenskap. En felaktig placering av tyngdpunkten för långt fram förstärks genom en felaktig och alltför låg pallning (vinkelskillnad).

En alltför hög vinkelskillnad kan delvis motverkas genom kraftigt sidoroderutslag.

Detta gör att man ofta måste flyga flera gånger sedan man ändrat en parameter för att veta

att just denna ändring har påverkat flygresultatet. Därför är det också viktigt att alltid ändra bara en parameter i taget. Annars vet man inte exakt vad som åstadkommit förändringen i flygmönstret.

## Börja i lugnväder.

För att få modellen att flyga så bra som möjligt i utgångsläget måste man börja i lugnväder. Man fortsätter ända tills man är nöjd med modellens prestanda i termikfritt lugnväder. Sedan kan man flyga i termik och blåsväder och göra ändringar för att modellen ska klara detta. Därefter flyger man i lugnväder igen och kontrollerar hur ändringarna påverkat modellens egenskaper i stilla luft. Man gör på nytt erforderliga ändringar samt flyger återigen i blåsväder. Så småningom får man en modell som flyger bra i många vädertyper.

Vill man ha en speciell lugnvädersmodell eller termikmodell kan man inrikta sig mer på

trimning i just dessa vädertyper. Men kom då ihåg att den extrema lugnvädersmodellen ofta har svårt att klara störningar i luften, och att den utpräglade termikmodellen inte "får betalt" för sina egenskaper i stilla väder.

## Flygträning.

Först när grundtrimningen är klar blir det dags att träna själva flygningen med modellen.

Där finns en rad träningsmoment: Att koppla loss modellen på rätt ställe i flygbanan såväl i lugnväder som blåsväder, att söka termik med modellen och lära sig hur mycket drag i linan som erfordras samt hur modellen ska ligga i snurrevarvet för att termiken ska bära modellen. Vidare att hålla modellen i luften vid stiltje, att hålla modellen på "rak" linan vid blåsväder och att springa i medvind med modellen på linan.

Tyngdpunktens placering är mycket viktigt varför man inte

ska laborera med den i onödan. Emellertid kan en tyngdpunktsförändring beroende på att stabilisatorn blir våt eller om du sätter på en annan stabilisator eller reparerar bli så stor att flygegenskaperna ändras genom att tyngdpunkten förskjuts.

Ett grams viktförändring på stabilisatorn gör 2-3 procents tyngdpunkts-förskjutning eller ca 3-4 mm. Detta påverkar flygegenskaperna så mycket att du måste balansera om tyngdpunkten till sitt ursprungliga läge. Den maximala viktskillnaden mellan två stabilisatorer får vara högt 1/2 gram för att slippa tyngdpunktsändringar.

### Tyngdpunktsändring.

Jag övergår nu till att behandla modellens beteende vid en felaktig placering av tyngdpunkten. Denna ska normalt ligga vid 55-56 procent av kordan. Vid en korda på 150 mm blir tyngdpunkten då 84 mm bakom framkanten.

**Glidet med tp för långt fram:** Modellen har en stabil gång med tenderar att trycka. Stabilisatorn "lyfter för mycket" vid termikkänning och modellen kan då trycka ännu mer.

**Glidet med tp för långt bak:** Stabilisatorn orkar inte med att lyfta stjärten. Modellen blir termikkänslig. Den flyger "uppåt" för att därefter ramla igenom och tappa höjd. Nästa avsnitt: Wash in och wash out.

(Här kan inskjutas att det finns tävlingsflygare, som placerar tyngdpunkten något längre fram på modeller främst avsedda för hårt väder. Ivan Horejsis "Hit" är ett exempel på detta. GN:s anm.)

En felaktig placering av tyngdpunkten har inverkan på såväl urkoppling som glid.

**Urkoppling med tp för långt fram:** Modellen trycker på grund av att stabilisatorn får för hög bärkraft genom den högre farten och längre momentarmen. Modellen blir emellertid lättare att snurra och koppla.

**Urkoppling med tp för långt bak:** Modellen höjer nosen kraftigt för att stabilisatorn inte har tillräcklig bärkraft. Modellen kan vingla och vara svår att få runt i svängen vid urkopplingen, och även vara svårare att få runt i snurrevarvet.



Björn Ehn.

Foto t. v.: Håkan Gruew  
F1A-modell  
under tävlingsstart.

# SMFF:s Modellflygläger 85

## Flugebyn, Karlsborg



### Vecka 30

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

### SPONSRAD TÄVLINGSVERKSAMHET I RC.

*För att befrämja tävlingsverksamheten inom RC har flera firmor inom hobbyhandeln bidragit med ekonomisk hjälp. Som ombud för dessa tävlande radioflygare, vill jag här framföra vårt tack till följande företag:*

**MODELL CRAFT**  
Box 2074, 20012 Malmö

**F:A BO GÅRDSTAD**  
Norrgården, 18600 Vallentuna

**HOBBYKÄLLAREN**  
Laxgatan 6, 72348 Västerås

**LEK o HOBBY**  
Storgatan 50, 95131 Luleå

**HB BAGGE o ERNKVIST**  
Lokeg. 24, 60236 Norrköping

**PE AS ROTORBLAD**  
Källarvägen 13, 81010 Hofors

**GÖT-HOBBY**  
Frejgatan. 21, 11349 Stockholm

**HOBBYBORGEN**  
Box 31, Klavrestrom,  
36071 Nottebäck

**PRO HOBBY**  
Junkervägen 12A, 18340 Täby

**B. BECKMAN o CO**  
Box 136, 19212 Vällingby

**MOLANDER HOBBY**  
Box 469, 80106 Gävle

**FLYGHOBBY**  
Silversköldsgatan 7,  
53100 Lidköping

**Hans Flyckt**

## HELSINGBORG 900 ÅR



I år firar Helsingborg 900-årsjubileum. Detta kommer att firas på många olika sätt. För modellflygets del blir det vecka 29 och tillsammans med några andra, likasinnade, radio- och motorklubbar. Det blir bl.a. utställning hela veckan i Ishallen och kulmen nås lördagen den 20 juli med uppvisning av olika slag på vårt modellflygfält: Vasatorp.

### Plats för husvagnar.

Boka hela veckan för en semestertur till Helsingborg. På flygfältet har vi plats för tält och husvagnar och elström kan erhållas i begränsad omfattning. Finns intresse så arrangerar vi små tävlingar m.m. och har en småtrevlig flygvecka. Du vet väl att det är nära till Helsingör och Köpenhamn?

### Så väl mött i sommar!

Ring gärna Ordf.  
Olof Pennborn  
Tel: 042-140410 eller Sekr.  
Lars Pettersson,  
Tel: 042-131844.

## Inne eller ute

Elektrisk polflygning. Inga svårstartade eller högljuda motorer. Inget dyrt bränsle. Tystgående och miljövänligt.

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

## Ballard's R.T.P.

Hovstavägen 15,  
70363 Örebro.





# NYTT MODELLFLYG- FÖRBUND BILDAT:

Nu är det gjort. Bildandet av Wästergötlands Modellflygförbund.

På Ålleberg, den 24 november förra året, fastställdes bildandet. Får jag presentera styrelsen 1985:

**Ordförande**

Kent Johansson  
Herrljunga MFK

**Sekreterare:**

Rolf Claesson  
Mariestads MFK

**Utbildningsled.:**

Jan Odén  
Blue Max

**Radioflygl:**

Bo Hansson  
MFK Sparvarna

**Friflygl.:**

Herbert Hartman  
Lidköpings MFK

**Linflygl.:**

Mats Franzén  
Vänersborgs MFK

**Suppleant:**

Kjell Svensson  
Skövde MFK

W.Ä.M.F utgörs av följande klubbar:

- Vadebo MFK
- MFK Sparvarna
- Herrljunga MFK
- Grästorps MFK
- Skara Linflygklubb
- Trollhättans MFK
- Marks MFK
- Hova MFK
- Alingsås MFK
- Mariestads MFK
- Axvalla Friflyg
- Tobro RC-klubb
- Tidaholms MFK
- Karlsborgs RC-klubb
- Borås MFK
- Vänersborgs MFK
- MFK Sländan
- Ale MFK
- Skövde MFK
- Kättilstorps RC-klubb
- Lidköpings MFK
- Vårgårda RFK
- Gråbo MFK
- MFK Blue Max

Vid första styrelsemötet på Ölanda fastställdes riktlinjer för verksamheten i distriktstyrelsen. För det första, att, på sikt, höja tävlingsverksamheten i klubbarna, att höja nivån i klubbarna vad gäller bygglidare,

flyginstruktörer, funktionärer i styrelser med mera. Detta genom att förlägga kursverksamheten i distriktet så att ungdomarna slipper långa resvägar vilket är både dyrbart och tidsödande. Ambitionen finns också att få igång ett "Rullande meeting" i distriktet så att klubbarna kan träffa och lära känna varandra. Vi är ju, i alla fall, 24 klubbar så stora möjligheter finns. Börja planera nu och ett tips till alla som inte arrangerat meetings tidigare: Fråga hur dom har grejat allt. Se, hör och lär och på så sätt kan vi träffas allt fler.

Till sist, inför sommaren: Planera semestern noggrant så att du inte missar någonting i flygväg.



## Varför får man inte flyga överallt med modeller?

De som varit med länge i vår hobby har märkt att det blir allt mer ont om ställen där man kan modellflyga utan att det kommer protester. Här och i en senare artikel i Modellflygnytt skall jag försöka förklara varför.

**MODELLMOTORERNA**  
BULLRAR och det gör de mycket längre stunder i dag än för tjuo - trettio år sedan. *En friflygares motor* går sällan längre än en halv minut i taget, men då väsnas den å andra sidan så mycket att flygaren måste ha hörselskydd. Linflygare väsnas olika mycket, beroende på vad slags modell de har. *Stuntflygaren* hörs inte mycket för den som vistas mer än en halv kilometer från cirkeln, men *combatflygarna* uppträder alltid två och två i luften, och var och en väsnas lika mycket som en enstaka friflygare. Dessutom går motorerna längre stunder (åtminstone om flygaren är skicklig och modellen håller ihop!)

Ändå är folk i allmänhet mycket lite irriterade av bullret från friflyg och linflyg i jämförelse med *radioflygarens* buller. Det här är svårt att förstå för den tekniskt intresserade. RC-flygaren har ju ljuddämpare! Och inte går motorn med särskilt högt varv heller, bara 9-10000 varv i minuten!

Radioflygaren glömmar lätt att hans buller hörs över ett mycket större område än linflygarens, eftersom hans modeller flyger mycket högre. Dessutom går RC-motorn ofta 10-15 minuter i taget. På platser där

många radioflygare tränar börjar tvåtakarknattret i luften klockan 9 på morgonen och fortsätter så med korta avbrott till klockan 20 eller däromkring en sommar dag då både vi modellflygare och många andra lediga människor tycker om att vara ute. Vi måste en gång för alla lära oss att det inte är styrkan på knattret som retar naturvännerna. Det som irriterar är att det hörs något annat än fågelkvitter, syrsor och vindens sus. Framför allt är det *knattrets höga frekvens* som man fäster sig vid. Det har vi insett, sedan det blivit allt mer vanligt med stora tvåtaktsmotorer i luften. Det handlar om motorerna i ultralätta flygplan (micro lights) och hembbyggda autogyromaskiner. Småflygplatser där det startat och landat vanliga Cessnor och Cherokee flera hundra gånger om dagen har fått arga påringningar under lördagar och söndagar, då man flugit lite grann med enkla plan med tvåtaktsmotorer - och det handlar om flygplatser som varit i gång många år utan att man hört några tidigare klagomål på buller.

### Slutsater om bullret:

Lägg modellflygfältet så långt bort från bebyggelse som möjligt. Se upp med var det finns sommarhus (fritidshus) också.

Tänk också på närheten till ridstigar och intressanta fågel-skådarmarker. Gör överenskommelse med dem som bor i de enstaka hus som kanske ligger inom bullerområdet. Ofta hjälper det med en inbjudan att komma och se vad klubben gör och vill. Försök gärna lägga linflygplatsen så att det ligger något avskärmande skogområde mellan cirkeln och bebyggelsen. Skog dämpar ljudet från motorer som aldrig kommer högre än 20 meter över marken.

Här skulle det vara frestande att rekommendera övergång till koldioxid- och fyrtaktsmotorer i modellplanen, men det får nog dröja med sådana rekommendationer tills dess att vi sett vad det går att göra av dessa ganska nya motorkonstruktioner. Däremot kan man redan i dag försöka rädda ett fält som hotas av bullerhatarna genom att gå över till *elektriska motorer*. Trots allt är det roligare att flyga dyrt än att inte flyga alls!

### Modellflygning på flygplats.

Vi har i Sverige flera olika sorters flygplatser. *De stora anläggningarna* används av trafikflyg och allmänflyg. Något *mindre ställen* nyttjas av klubb-

flyg (allmänflyg, segelflyg, fallskärmssport) och under någon tid av dagen dessutom av trafik- och affärsflyg. Många gräsfält, kanske med bara en asfaltbana, används av klubbflyget. De kallas här i fortsättningen *klubbflygplatser*. På *flottiljflygplatser* har man liksom på civila stora flygplatser trafikledning. *Militära krigsflygfält* nyttjas väl mest under övningar och som nödlandningsplatser.

Storflygplatserna och flottiljflygplatserna är stängda för modellflygarna under den tid de används. Att anlägga en modellflygplats inom 5-8 kilometer från en sådan flygplats kräver också ingående resonemang med i första hand trafikledningsfolket på den stora anläggningen. Om man försöker modellflyga i luften i landningsbanornas förlängning utanför flygplatsen, riskerar man att bli betraktad antingen som galning eller som kriminell av vissa flygsäkerhetsmän.

Däremot kan det gå bra att lägga vissa *modellflygtävlingar inne på storflygplatsen* eller flottiljflygplatsen. Platschef resp. baschef kontaktas i första hand.

*Klubbflygplatser* med trafikflyg är stängda för modellflygning under de tider då trafikflyget använder stället. Andra klubbflygplatser är i princip öppna efter överenskommelse med ordinarie användare. Vad man då kommer överens om är vilka utrymmen på marken och i luften som modellflygarna får utnyttja. Det kan innebära i praktiken att klubbflygets trafikvarv läggs på 150 meter över marken och att flygplan i varvet inte får komma i närheten av modellflygarnas lufttrum. Modellflygarna får ett område på kanske 500x500 meter och med en höjd av 100 meter att röra sig i. På marken får de en yta av kanske 100x100 meter att svara för. När man flyger RC-segel måste man ju ha betydligt högre takhöjd. För sådana flygtillfällen måste överenskomsten ha bestämmelser om hur annat klubbflyg skall varnas för att flyga genom en luftmassa på kanske 500x500x1000 meter.

Det är LIVSVIKTIGT för motor- och segelflygaren att modellflygarna håller sig inom utmätt lufttrum och det är garanterat LIVSFARLIGT för samma klubbflygare att flyga genom modellflygarnas luft, där han/hon kan möta en femkilos modell med en egen fart av 200 km i timmen!

**Modellflygning utan fasta säkerhetsnormer av ungefär det här slaget kan leda till ekonomiskt ansvar efter en kollision som modellflygklubben inte står pall för.**

Å andra sidan vore det bra för modellflyget om fler klubbflygplatser fick användas av alla slags hobbyflygare, inte bara av motor- och segelflygare.

Kanske går det riktigt bra att dela på luftrummet, om man samsas om enkla och användbara säkerhetsnormer?

Calle



Flygjunötterna i Modellflygnyttis julnummer gav betydligt fler svar än förra gången. Tydligt finns det både tid och intresse för den här typen av avkoppling. Så det skall nog bli mera av den här varan framöver.

## Thorlanda flygplats i Torsås invigt

Det var feststämning och mycket folk när Thorlanda flygplats invigdes lördagen den 14 september 1984. Massor av modellflygplan surrade i luften. För första gången startade och landade ett riktigt flygplan i Torsås Kommun. Vid spakarna återfanns Marco Leskovec, Emmaboda Flygklubb. Men det var inget stort fartvidunder precis. Det öppna flygplanet av typen Weed-Hopper väger bara hundra kilo med en topphastighet av 80 kilometer i timmen. Det lätta flygplanet såg ut som en luftmoped och Marco landade som en fågel – hans läderstövlar tjänstgjorde helt enkelt som broms.

Men det var inte bara Marco som startade och landade denna dag. Modellflygplan avlöste varandra under hela eftermiddagen.

Evenemanget inleddes med att ordföranden i modellflygklubben Thor, hälsade de många gästerna från andra klubbar välkomna. I sitt tal knöt han in till drömmen om att få bygga, äga och flyga ett modellflygplan.

Fritidsnämndens ordföranden Gunnar Warnegård höll invigningstalet, som en gång själv varit modellflygare. Han mindes tider då motorerna inte alla gånger startade. Nästa gång startade motorn, men denna gång kom man hem med modellen i en påse.!!!

Han fortsatte och sa:

– Varje kommun med någor-



På bilden av det nyinvigda Thorlanda flygplats ser man några av de flygmaskiner som flög denna eftermiddag. I bakgrunden kan man se det ultralätta flygplan som, dagen till ära, startade och landade på modellflygfältet. Text, foto: Ove Lindh

lunda självaktning skall naturligtvis ha en egen flygplats. Thorlanda är ett bevis på att så nu är fallet även i Torsås kommun, varpå han klippte av det blågula bandet. Thorlanda modellflygplats var ett faktum.

## Först ut

Därefter sattes den nya flygplatsen hårda prov. Först ut på banan efter invigningen var klubbens egen medlem Tommy Segerdahl. Ibland sågs fyra, fem plan i luften samtidigt. Erik Ohlsson, Kalmar Radioflygklubb var skicklig speaker och berättade på ett lättamt sätt om de olika flygplanstyperna för en intresserad publik.

Av de inbjudna gästerna kan nämnas Mats Kesselmark från Nybro, som i början hade lite problem med sina lätta flygmaskiner. Från Utvandarna i Kalmar som representerades av Anders Björkman, som för första gången fick prova på våra asfalterade startbanor. Förutom Erik från Kalmar, så flög mycket flitigt Bo Gardelius. Vi skall inte glömma våra egna modellflygare, som inte var rädda trots att många av dom inte flugit mer än två år. Utöver invigningstalet så var det inte spikat något program, utan arrangementet var av typen "Öppet hus" och det visade sig fungera utmärkt, förutsättningarna var att så många som möjligt vågade flyga.

Publiken som denna lördags-eftermiddag uppskattades till cirka 500 personer kom och gick under hela dagen. Det bjöds på perfekt väder med svag sidovind.

## Frivilliga insatser

Thorlanda har kostat cirka 40.000:- kronor att färdigställa. Därtill skall läggas en mängd frivilliga insatser. Marken ägs av Torsås kommun och vid flygplatsen finns även en liten klubbstuga.

– Kommunen har verkligen ställt upp på allra bästa sätt. Utan deras medverkan hade inte den här satsningen varit möjlig. Vi fick ett 50-procentigt investeringsbidrag för att anlägga modellflygfältet.

Bland de framtida önskemålen och planerna märks bättre parkeringsmöjligheter vid flygplatsen och en större klubbstuga.

Vårt nästa mål är att bredda ungdomsverksamheten, när vi nu har modellflygfältet, och ge plats för alla intresserade i kommunen. I dag har vi 32 medlemmar.

Vi vill till alla ge en eloge som på något sätt givit vår modellflygverksamhet den PR som vi idag har. En blomma vill vi ge till Paul Borgiis, Mats Kesselmark, Jerry Ljunggren, Anders Björkman, Bo Gardelius, och många många flera.

Ett varmt tack till alla som på

något sätt medverkat till den lyckade invigningen av Torsås kommuns första flygplats – Thorlanda –.

## Aktivitetskalender i nästa MFN



Under rubriken: Aktivitetskalendern, hoppas vi kunna sammanställa alla aktiviteter som äger rum inom svenskt modellflyg framåt i tiden till nästkommande nummer av Modellflygnytt.

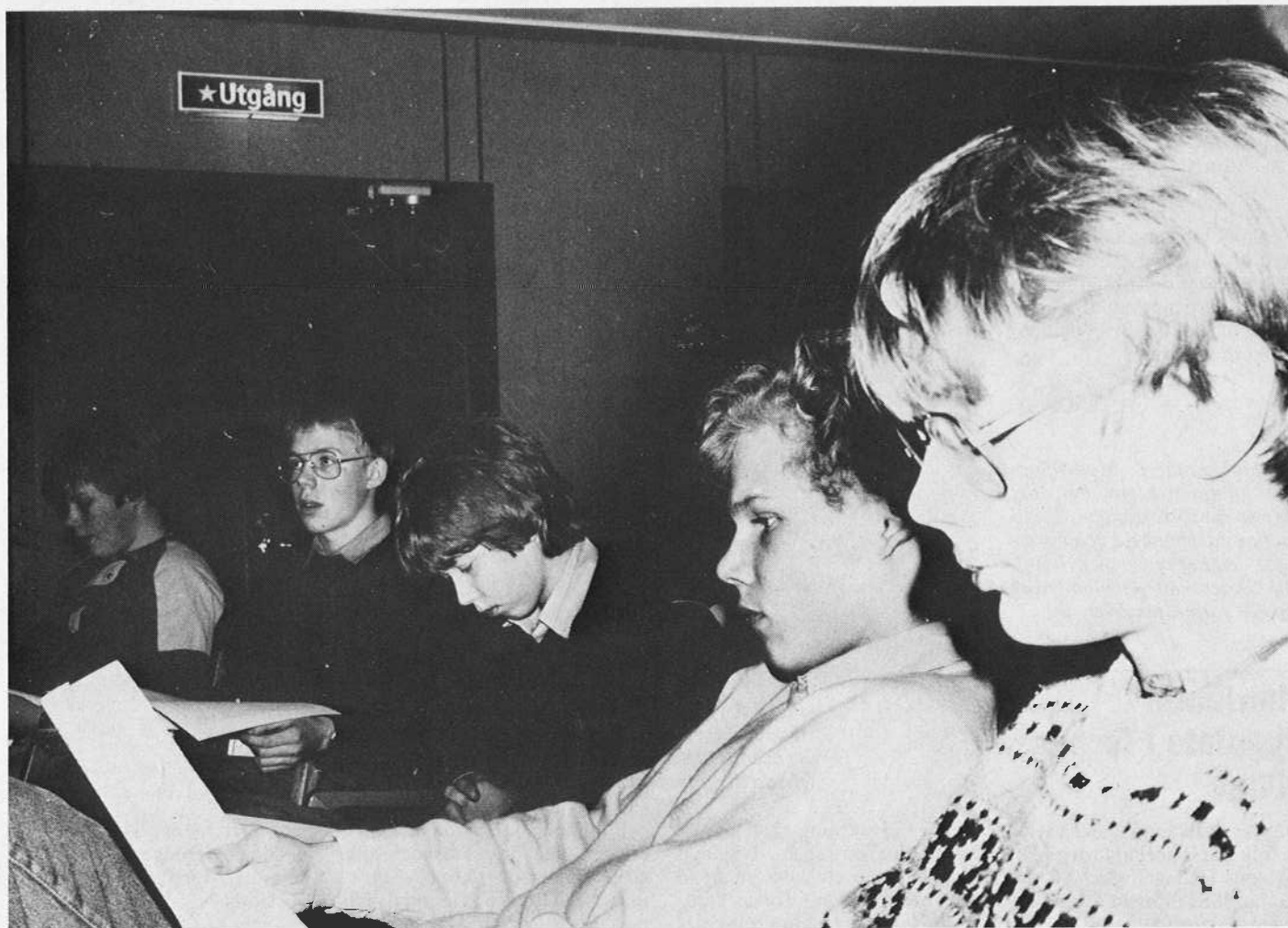
Det kan vara såväl sanktionerande tävlingar som lokala träffar eller meetings.

Utser gärna en klubbmedlem som kan delge Redaktionen vad som kommer att hända i just Din klubb eller i dess omgivning.

Detta kan dels locka åskådare som, av en eller annan anledning, råkar befinna sig i närheten till evenemanget vid det aktuella tillfället, dels fungera som en information medlemmarna emellan.

Det går bra att ringa in till Redaktionen, vardagar kl: 09.30–13.00 eller bara skriva helt kort: *NÄR, VAR* och *VAD* som skall hända. Glöm inte att ange en kontaktman med dennes telefonnummer.





# C1-85 i Helsingborg

Av Henning Andersson/L. Palm Foto: L. Palm

Överskriften låter inte särskilt "spännande" – men i klartext bakom namnet döljer sig SMFF:s Ungdomledarkurs under några, alltför korta, dagar och kvällar tiden 2 – 6 januari.

I Helsingborgs mest centrala delar – 300 m från badstränderna, ligger Hotell Villa Vingård, en gammal byggnad med fantastisk interiör.

Kursen var den, hittills, största i SMFF:s regi, kursplaneraren: Lennart Palm, mötte vid Färjestationen med MFN framför näsan. MFK Vingarna i Umeå hade sänt två, pigga tonårsgrabbar som, trots mer än 18 timmars tågresa, inte hade tyckt att resan hade varit långtråkig eller besvärlig.

## Fyra grupper.

När alla hade anlänt startade Palm kursen på sitt, numera, vana sätt. Vi var indelade i fyra

grupper och var och en fick gå fram och presentera sig själv, vilken form av modellflyg han hade mest vana från, sin klubb etc.

Palm poängterade särskilt den korta kurstiden samt att en eftermiddag var bokad för inomhusflygning där tre varianter av el-linflyg skulle demonstreras. Vi skulle, dessutom, få se flygningar med Peanut, 25-öres, Penny-plane samt en del enkla HKG. Detta under en förutsättning – att hela idrottshallen skulle sopas extra noga.

## Inte gapa över för mycket.

Andra kursdagens eftermiddag kom Bosse Hallgren från Norrköping och, senare, även Johan Bagge, som visade sig ha ovanligt fina och unika erfarenheter hur man lägger upp en byggstart för nybörjare. Han pekade på

vilka realistiska mål man kan nå på några terminer, då många bygglidare ofta gapar över för mycket och, på så vis, "pajar" många byggkurser. Att man bör välja enkla modeller skulle väl

anses vara självklart – det är ju så lätt att bli överambitiös i början för att sedan stå där med ett fåtal intresserade i slutet. Dessa hade ÄNDÅ blivit modellflygare oavsett byggkurser...



Kursens äldste och yngste deltagare: Henning Andréasson (60), Jimmy Frist (12) t. v. samt Jörgen Andersson (15) t. h.





Intresserade åhörare, fr. v.: Staffan Utzon, Tomas Paulsson, Jens Söderlund och Torbjörn Lindström.



Peter Comét (t. v.) hjälper Staffan Utzon med dennes Penny-Plane.

### Tillåtet att misslyckas.

Bo Hallgren talade i klartext om vingprofiler och olika tryckförhållanden över en vingprofil. Ovanligt redigt och demonstrativt. Vad som glädde speciellt var Bosses mångfaldiga understrykande av att det är tillåtet att misslyckas – en klantigt byggd modell flyger, i regel, den också. Kraven skall ökas gradvis, ett bygge skall upplevas lustbetonat. Hur många har inte stått där med en sned vinge när knappålarna tagits bort? Bosse nämnde även att noggrannhet givetvis är ett "måste" för tävlande och för fina flygningar, men den insikten kommer ju med tävlingslusten.

En eftermiddag hade vi hjärtligt roligt i Bjuvs Idrottshall, som är Lennart Palms "hemmaplan". Det måste vara en evig lycka att kunna få disponera något sådant på ganska så fria villkor – Nåja, städningen kom vi inte undan. Palm "hotade" att fixa fram kvastar till alla de 25 närvarande eftersom han hade egna nycklar till så gott som hela skolan.

### Vidunderlig utsikt.

Med tanke på kursens innehåll samt den korta tiden, användes tiden ovanligt väl. Till och med på kvällarna var kursen igång. Med det skall villigt erkännas att man, ibland distraherades av den vidunderliga utsikten över Öresund med pärlbandet från alla ljusen vid danska kusten.

### Inte ens lördagskvällen gick

vi "fria", den användes till visning av instruktionsfilmer. Alltså användes kurstiden mycket väl. Vi ritade vingprofiler under Bosses överinseende. Johan Bagge fick lära oss kursteknik och Lennart Palm lärde ut praktiskt föreningsarbete. Tre olika

dagstidningar gjorde oss den äran, reportagen kom in i tidningarna under tre olika dagar vilket får ses som unikt.

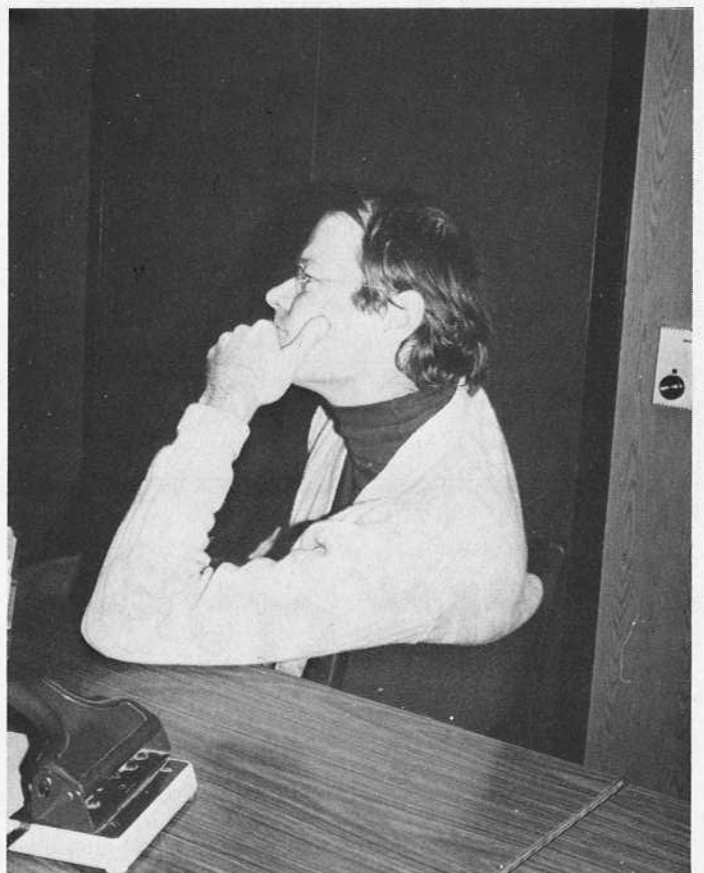
### Två kilo böcker.

Nå, vad kan då en 12-åring göra som klubbinstruktör? Kanske ingenting på direkten men han kan, däremot tala om för sina klubbkamrater hur man *bör* göra – och *inte* göra! Den omfattande kurspärmen innehåller så pass mycket läsvärt och ritningar på enkla nybörjarmodeller så att den, som vill läsa vidare hemma, eller låna ut ritningar till kamrater, har en verklig "uppslagsbok". Varje deltagare fick närmare två kilo i olika böcker och i den digra kurspärmen. Sedan beror det på vars och ens intresse samt kamraternas många frågor om hur det var på kursen – ungdomar kan konsten att ställa frågor!

Men en 60-åring då? Jo tack. Jag lärde mig oerhört mycket varav en hel del, som så småningom skall överföras till min egen klubb. SMFF är bara ett lyckönska till sådana instruktörer som Bo Hallgren och Johan Bagge. Lennart Palm icke att förglömma. Man kan ju bara nämna idén att ha Hotell Villa Vingård som högkvarter! En fullträff!! Att Du gått på en SMFF-kurs någon gång, behöver inte betyda att du blir nekad att delta i en annan!

Tack till alla som ställde upp och gjorde de här dagarna minnesvärda. En del nämnda men absolut ingen glömd! Modellflyg innehåller så många fina upplevelser i en människas liv – vill man öka kunskaperna om modellflyg och samtidigt få chansen att möta likasinnade – då SKALL man gå på kurs.

**GÖR SÅ!**



Även Johan Bagge var intresserad åhörare.



375:-

Nybörjarmodell i byggsats, tillverkad av wellpapp, cellplast och plywood. Lämplig motorstorlek är 3,5-6,5 cc, 20-40 motor. Spännvidd 1 525 mm. Modellen är lättbyggd med hjälp av svensk bygganvisning. Planet har goda lågflygningsegenskaper. Lättlandat. Lämplig radio 3-4 kanaler.

**JS<sup>HB</sup> MODELS**

Fajansstigen 40 196 32 Kungsängen tel. kv.tid 0758-169 64, 714 04

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

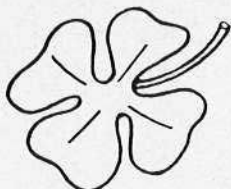
**LINFLYG**  
**TRÄFF**

Kungsbacka modellflygklubb har annonserat ett försök att blåsa nytt liv i västsvenskt linflyg igen.

Lördagen den 27 april planerar man att anordna en "Avrostar-dag" för, framför allt, stuntflygare. Då skall man ha chansen att se över sina flygattiraljer, träffa gamla stuntkamrater, flyga under gemytliga former och, förhoppningsvis, ta en kopp kaffe i den vackra vårsolen.

"Vi måste återuppväcka andan från slutet av 70-talet" säger Alf Eskilsson, känd stuntflygare sedan över 20 år.

Kontakta gärna Alf på tel: 0300-11766 om du vill ha vägbeskrivning.



**RC-fundering**

Termometern står på minus 20. Solen söker förgäves bryta molnbarriären med ett rosa ljus som får snön att verka ännu kallare.

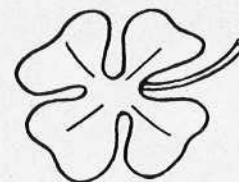
Fokker III-an står på hyllan likt en häst i startbåset, som skrapar med hoven för att få släppa loss. Men inte kan man öppna grinden inte. Både Fokkern och jag skulle frysa öron och vingar av oss. Väntan, väntan . . .

Man återgår till byggbrädan och projektet, som så säkert skulle vara färdigt lagom till sä-

songens början. Det är inte träfärdigt än. Blir säkert inte klart förrän tidigast till nästa år. Om man får gott om tid.

Så försjunger man i drömmar och drömflyger en stund i den där underbara sommarkvällen. Man stod där i kortärmad skjorta och mumsflög – lågt, tyst och sakta medan avgasröken låg kvar som en girland i luften.

Man minns de trevliga tävlingsträffarna, som t. ex. den då man likt den hemvändande sonen deltog i en skalatävling i Gråbo, det gamla hemmafältet. Det var roligt. Man träffade gamla och nya kompisar. Det var första gången man ordnade en skalatävling i Gråbo. Spännande hur det skulle gå med arrangemang och allt. Mycket som skall klaffa. Sekretariat, toa, parkering och inte minst kaffe till dessa alltid törstiga domare.



Visserligen har man lång erfarenhet från radiosegeltävlingar, men detta var ju något annorlunda. Det hela gick toppenfint. Trevlig stämning, bra väder, fint fält och ett mysigt pizzaparty på lördagskvällen.

Hjärtligt tack skall ni ha. Du som inte var där, åk dit den 31 augusti. Du ångrar dig inte. Vi ses.

*Bengt H.*

**SMFF:s Modellflygläger 85**



**Flugebyn, Karlsborg**

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

**Vecka 30**

**TACK STURE!**

I och med detta nummer av Modellflygnytt har tidningen fått en ny redaktör. Den tidigare redaktören Sture Tingvall har, beroende på en alltmer ökande "civil" arbetsbelastning, tvingats säga nej till ett fortsatt redaktörskap. Vi som har haft förmånen att arbeta ihop med Sture och vet hur mycket tid han lagt ner på tidningen har full förståelse för Sture då han nu tackar för sig.

Förbundsstyrelsen vill här uttrycka både sin och medlemmarnas stora tacksamhet för det oerhört fina arbete Sture lagt ner på tidningen.

Sture tog vid i en tid då tidningen var utsatt för en hård kritik från våra medlemmar. Genom sin entusiasm och digra kunnande har Sture på bara ett

par år åstadkommit en tidning som rönt mycket stor uppskattning och åtskilliga är de bevis som visats på detta.

Modellflygnytt har också genom Stures försorg blivit ett attraktivt annonsorgan vilket ineburit en gynnsam utveckling på såväl tidningens som SMFF:s totala ekonomi.

Kort sagt, Sture har lyckats vända en negativ attityd på Modellflygnytt till en mycket positiv sådan vilket gör att framtiden för tidningen ter sig mycket ljus.

Förbundsstyrelsen överräcker här ett symboliskt fång av rosor till Sture som en ringa erkänsla för det fina och uppoffrande arbete han lagt ner på Modellflygnytt.

*Bo Jansson*



**MALMÖ**



**Fråga Efter!**

**KVALITET + TOPPRESTANDA**  
2.5-3.5-6.5-7.5-10.0-10.7-11.1-13.0-15.0cc

**Flyg- Marin- Bilmotorer**

Tillbehör Reservdelar Service Tuning

Svensk Distributör **MODELLTEKNIK** ROLF HANSEN

Box 74 Ordertel. 040-446117  
23040 Bara (17.00-20.00)

**FALUN**

**Lek & Hobby**

Holmgatar 791 71 Falun  
Tel 023/221 8u

**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**

**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

**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

**GÖTEBORG**

**FOLKE V. JOHANSSON AB**  
Hjalmar Brantingsgat. 1  
41706 Göteborg  
Tel: 031-224056  
229831

**DET MESTA FÖR RC!!**

- Balsa
- BEKLÄDNADSMATERIAL
- BYGGSATSER
- LIM, LACK, ETC.

**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!

**GÖTEBORG**

**NILS HOBBY**

Tel 031/24 61 03  
Nordenskjöldsgatan 18  
413 09 GÖTEBORG

**Affären för hobbyfolk**

Flyg Bil Båt Tåg  
**Specialitet: Segelbåtar**  
Vi sänder gärna per post

**GÖTEBORG**

**STORT URVAL**

- Modelljärnvägar
- R/C bil, båt, flyg
- Plastmodeller
- Bilbanor



Norra Hamngatan 30 Tel 13 29 17 GÖTEBORG

**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

**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

**HOFORS**

**PeAs ROTORBLAD**

Allt i trä för modellbyggare och EAA.

Balsa, Furu, Abachi, Mahogny, Rödbok, Douglas Fir, Spruce, Jugoslavisk Ask, Plywood

Följande träslag finns för snar leverans:  
Specialbeställningar Import & Export. Även postorder. Prislister mot brevporto.  
Besöksadress: Fagersta Skola, Hofors. Postadress: Källarvägen 13, 810 10 Torsåker  
Telefon 0290/851 37, 407 32

**HÖGANÄS**

**hobby och elektronik**

Köpmansg 5, Höganäs, 042-302 30  
Öppet: Månd-fred 9.30-18.00.  
Lunchstängt 13-14. Lörd 9-13

- RC-flyg-bil-båt
- RC-anläggningar
- Stort sortiment tillbehör
- Hobbyträ
- Motorer - OS - Enya - Thunder Tiger
- Alltid lågt pris på motorbränsle

Ring gärna!

**KARLSTAD**

**ELL-AIR**

Attkantsgatan 3 (i Haga)  
652 20 Karlstad  
Tel 054/18 80 73

**RC-Flyg**  
RC-Bil · RC-Båt

**Motorer, radioanläggningar och tillbehör.**

**KUNGSBACKA LEK OCH HOBBY**



**BRA**  
Sortering för alla hobbyentusiaster. Alltid rätta

**PRISER**  
Välkomna in eller ring  
KBA Lek & Hobby  
Södra Torggatan 7  
434 01 KUNGSBACKA  
Tel 0300-141 36

**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  
Agne Engman

**LINKÖPING**

**BORGS hobby**

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

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

**Modelljärnvägar — Bilbanor**  
**Plastbyggsatser — Experimentlådor — Tillbehör**

**MALMÖ**



**MODEL CRAFT**

Rundelsgatan 16  
200 12 Malmö  
Tel: 040-71435

Det mesta och det bästa för R/C-Flyg, -Bil, -Båt, Tillbehör, Modelljärnväg, Bilbanor m.m.

Distribuerar: O.S., Marutaka, Pilot, Sigma, Powermax, Ishipla, Solarfilm m.fl. Reservdelar. Fullständig service. Postorder.

**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

**VÄNERSBORG**



SÖDERGATAN 22 46200 VÄNERSBORG  
TEL: 0521-126 19  
ETABLERAD 1971

- RC- FLYG, BIL, BÅT
- FUTABA - radioanläggningar
- Stort tillbehörssortiment
- Motorer: OS, Picco, VECO, WEBRA, K&B, PAW
- Allt för linkontroll
- Vi har även begagnat, ring och hör efter.

Postorder, ingen egen katalog.

**STOCKHOLM**

**Allt för RC-entusiasten**

**Göt-Hobby**

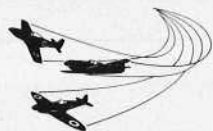


Frejgatan 21, 113 49 Stockholm  
Tel 08-15 68 63. Välkommen!

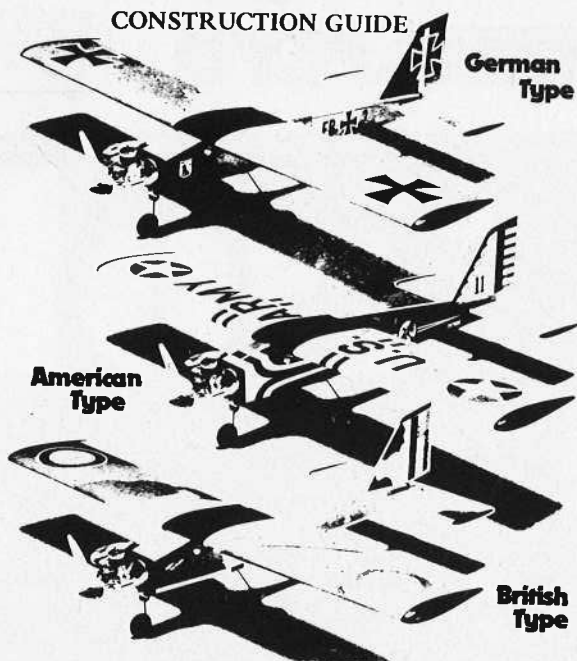




# EZ COMBAT FIGHTER 20S



CONSTRUCTION GUIDE



SÄLJES I HOBBYFACKHANDELN. DISTRIBUTERAS AV



Box 124, 561 22 Huskvarna, 036-14 53 60

## SMFF:s Modellflygläger 85

### FLUGEBYN, KARLSBORG



## Vecka 30

Vi kampar – tält eller husvagn – och kommer att flyga, tävla (mest på skoj). Det blir även sjöflyg och vi kommer att lära oss om andra flyggrenar. Framför allt skall vi ha det trevligt med hela familjen – vi ordnar utflykter, kanalturer, fiske och bad, gemensamma aftnar och dito avslutningsfest. Boka semestervecka!



Jag är intresserad av att vara med på SMFF:s Modellflygläger Flugebyn i Karlsborg, vecka 30.

Men för att vi ska kunna planera riktigt, så måste vi veta om Du är intresserad. Sänd därför Ditt svar NU, så får Du snart mer information om årets modellflygläger. Vi återkommer med detaljerat program i kommande nummer av MFN.

Namn .....

Adress .....

Klubb .....

Antal medl. i familjen \_\_\_\_\_ Flyger Friflyg  Linflyg  Radio

Sänd talongen till SMFF:s exp, Box 10022, 600 10 Norrköping





# MODELLFLYG

01715  
L023

ANDERSSON EVERT  
BOKVÄGEN 22  
29500 BROMÖLLA

POSTTIDNING

# → robbe



HELIKOPTERN "ECUREUIL" ÄR EN AV MÅNGA FANTASTISKA MODELLER FRÅN TYSKA ROBBE. PÅ PROGRAMMET FINNS ALLA TYPER AV FARKOSTER, BÅDE FÖR NYBÖRJAREN OCH FÖR EXPERTEN. BLEV DU NYFIKEN? SKYND DIG DÅ TILL DIN HOBBYBUTIK OCH FRÅGA EFTER DEN NYA KATALOGEN FRÅN ROBBE. DEN OMFATTAR MER ÄN TREHUNDRA SIDOR FYLDA MED MODELLER, TILLBEHÖR, VERKTYG OCH MYCKET MER.

GILLAR DU MODELLHOBBY? DÅ KLARAR DU DIG KNAPPAST UTAN DEN NYA ROBBE KATALOGEN. DU FINNER DEN BLAND ANNAT HOS NEDANSTÅENDE HOBBYBUTIKER SOM INOM KORT HAR DEN PÅ LAGERHYLLAN.

ESKILSTUNA

RC HOBBY  
016-121218

FALUN

LEK & HOBBY  
023-22180

GÄVLE

LEKSAKSHUSET  
026-103360

MOLANDER HOBBY  
026-126055

GÖTEBORG

HOBYCENTER  
031-126220

LEKSAKSHUSET  
031-113125

NILS HOBBY  
031-246103

WETTERGRENS  
031-101065

HELSTINGBORG

LT HOBBY  
042-262026

HÄRNÖSAND

MODELLPRODUKTER  
0611-16500

KARLSKOGA

JK:s HOBBY  
0586-58420

KARLSTAD

LEKSAKSHUSET  
054-110215

KRISTIANSTAD

HAVANNAMAGASINET  
044-110839

KUNGSBACKA

LEK & HOBBY  
0300-14136

LIDINGÖ

MEST PÅ LEK  
08-7655900

LIDKÖPING

FLYGHOBBY  
0510-26234

LINKÖPING

BORGS HOBBY  
013-123981

C&C RACING HOBBY  
013-123027

LUDVIKA

STEENS RC HOBBY  
0240-81200

LULEÅ

KRINGLAN HOBBY  
0920-11711/24500

LEK & HOBBY

0920-12496

MOCKFJÄRD

LASSE'S MASK.&HOBBY

0241-21060

NORRKÖPING

LEKHUSET  
011-188891

SKELLEFTEA

CYKEL & HOBBY  
0910-19005

STOCKHOLM

GÖT-HOBBY  
08-156863

HOBBYLAND

08-287868

MJ HOBBYEXPERTEN

08-406364

ROFFES MODELLFLYG

08-333044

STRÖMSTAD

HOBBYCENTRALEN

0526-14543

STAFFLE

HOBBYKÅLLAREN  
0533-14594

TRELLEBORG

FRIBERGS CYKEL&SPORT  
0410-13223

TROLLHATTAN

TUBRA LEKSAKER  
0520-13545

UMEÅ

BL HOBBY  
090-119656

UPPSALA

MEDELLHOBBY  
018-120560

VÄSTERÅS

ZETTERLUNDS  
021-131481

ÄNGELHOLM

VARUHALLEN HOBBY  
0431-14332

Ring 08-348000 för  
besked om nyttill-  
komna butiker !

SÄLJES I HOBBYFACKHANDELN. DISTRIBUTERAS AV AB SLOTCAR BOX 21107 100 31 STOCKHOLM 08/34 80 00