

# MODELLFLYGNVTT

PRIS 16:10 I Danmark, Norge och Finland  
16.10 inkl. moms

NR 2



1986



Curtiss P-1B Hawk  
1926

**UR INNEHÅLLET BL.A.:**  
**Autogiro – från idé till modell**  
**Radiotest: Futaba Conquest**  
**Nya konstflygklasser**

Välj ur Skandinavien's största sortiment av ELFLYGMODELLER och elmotorer för söndagsflyg och tävlingsflyg (F3E, Nordic, Pylon, Aerobatic). Modeller från Eismann, IBA, Bauer, Excalibur, Freudenthaler, Roebers etc.

**PLAYBOY**

**IBA DV**

**SevenFly**

**AMPERE**

**QUAX elektro**

**HORNISS**

**KELLER**

**NYHET**  
**DIREKTFÖRSÄLJNING I**

Sänd KR. 10:- i frimärken för varje katalogdel:

- allt för elflyg
- allt för segelflyg
- allt för skeppsmodeller
- allt om BECKER-radio

**OBS! NY ADRESS**

**PRO HOBBY**  
Textron AB

POSTADRESS: Box 7107  
191 07 SOLLENTUNA  
BESÖKSADRESS: Rotsunda Torg 1  
ROTEBRO  
Telefon(svarare) 08/7546622  
Besöksid. Ti. o To. 16-19  
Lö. 10-14  
Postgiro Nr. 40 81 10-5

## SMFF:s Modellflygläger 86

### Flugebyn, Karlsborg



**5-12 juli**

Vicampar – tält eller husvagn – och kommer att flyga, tävla (mest på skoj) och lära oss om samtliga flyggrenar. Framför allt ska vi ha det trevligt med hela familjen – vi kan ordna utflykter, kanalturer, vildmarksturer, fiske och bad, gemensamma aftnar och mycket mer.



Men för att vi överhuvudtaget 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!

Jag är intresserad av att vara med på SMFF:s modellflygvecka 5–12 Juli 1986.

Namn .....

Adress .....

Klubb .....

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

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



## MODELLFLYGNytt

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

### Ansvarig utgivare

**Johan Bagge**

Lokegatan 24, 602 36 Norrköping  
Tel: 011-13 36 47

### Redaktör

**Ulf Selstam**

Adress: Modellflygnytt red.  
Folkvisegatan 16, 422 41 Hisings-Backa  
Tel: 031-22 00 50

### Fackredaktör friflyg

**Gösta Nilsson**

Högåsvägen 15, 831 43 Östersund  
Tel: 063-11 95 18

### Fackredaktör linflyg

**Ingemar Larsson**

Forbondegatan 14, 462 00 Vänersborg  
Tel: 0521-112 10

### Fackredaktör utbildning

**Bengt-Erik Bengtsson**

Lädersätttravägen 99, 175 70 Järfälla  
Tel: 0758-114 25

### Annonser

Modellflygnytt

Folkvisegatan 16, 422 41 Hisings-Backa  
Tel: 031-22 00 50 (09.30-13.00)  
Prisuppgifter lämnas på begäran.

### Distribution

SMFF Förbundsexpeditionen  
Sandbergsgatan 4,  
Box 10022, 600 10 Norrköping  
Tel: 011-13 21 10

### Prenumeration

75,- per år, som insättes på postgiro:  
51 81 65-6, SMFF, 600 10 Norrköping

### Modellflygnytt beräknas utkomma under 1986:

Nr 3 den 23 Juni      Nr 5 den 13 Okt  
Nr 4 den 11 Aug      Nr 6 den 8 Dec

### Stoppdatum för material:

Nr 3 den 22 Maj      Nr 5 den 13 Okt  
Nr 4 den 23 Juni      Nr 6 den 3 Nov

Material sändes till redaktionen eller direkt till fackredaktören.  
Eftertryck tillåtes med angivande av källa.

### Tryck

Tryckab, Halmstad 1986

## UR INNEHÅLLET NR 2 1986



**Aktivitetskalendern**

Sid 5

**Autogiro för R/C**

Sid 6

**Infällbara landställ**

Sid 10

**Nya konstflygklasser**

Sid 14

**TEST: Futaba Conquest**

Sid 16

**Haboob – modell för whipping**

Sid 18

**Linkontrollerat**

Sid 21

**Ampel – elseglare i ritning**

Sid 24

**Råd till en R/C nybörjare**

Sid 26

**Bagges hörna**

Sid 29

**Notiser från klubbarna**

Sid 30

**Se om försäkringskyddet**

Sid 34

**Radannonser**

Sid 36



*Okunskapen är stor om SMFF skulle man kunna säga lite tillspetsat om stora flertalet av medlemmarna.*

Det är ju så att förtroendevalda och andra funktionärer inom en ideell organisation i allmänhet tas från den grupp som redan är "frälsta" d.v.s. har ett aktivt intresse och arbetar för förbundet. Det blir då lätt så att man glömmer att majoriteten medlemmar har en mycket diffus uppfattning om vad ett medlemskap innebär och vad SMFF står för. I och för sig ett ganska lättförklarligt problem med tanke på att genomströmningen av medlemmar är ganska stor och det där med administration och organisation ju inte är det man i första hand siktar in sig på när man börjar med modellflyg.

Det är inte ovanligt att man har en uppfattning av SMFF som någon sorts statsmaktens förlängda arm som bara har ett mål – att klä en på pengar. När det i själva verket är tvärtom. SMFF behöver medlemmarna och medlemmarna behöver SMFF. Både för sportens och sin egen skull.

Det kanske är en väl så viktig uppgift att sprida kunskap om förbundet INOM organisationen som UTOM. Som ett led i detta avser vi att i varje nummer av Mfn i fortsättningen ha en informationsannons på förbundssidorna om vad medlemskap i SMFF innebär och vad man får ut av det.

Förhoppningsvis kan det skapa någon eftertanke.

Johan Bagge

### Omslagsbilden:

De flesta jaktplan under mellankrigstiden var antingen av typ Curtiss eller Boeing och rivaliteten



Curtiss P-1B Hawk  
1926

var hård. Curtiss dominerade inom armen under nästan 10 år tills dess Boeing försökte armbåga sig in för en bit av kakan.

P-1 Hawk var resultatet av Curtiss lyckade racerkonstruktioner och testflögs första gången den 17 Augusti 1925. Planet hade dukbeklädd träspryglad vinge och aluminiumkropp. Med en extratank om 190 liter kunde aktionstiden förlängas från två till ca fyra timmar. En senare modell som testades i Juli, 1927 blev försedd med en annan motor och större hjul. Även versioner med luft- och vattenkylda, seriella och radiella motorer förekom.

Marinen tog hem Hawks under beteckningen F6C-3 och ett antal gick även till utländska köpare som avancerad trainers (AT-4, AT-5). Planetets spännvidd var ca 9,3 m, längden ca 6,8 m och vingytan ca 8500 dm<sup>2</sup>. Vikt tom: 947 kg och topphastighet: 256,8 km/h.

# O.S.

## KVALITET PRESTANDA TILLFÖRLITLIGHET

### FS-120

**MODIFIERAD, NU ÄNNU BÄTTRE!**

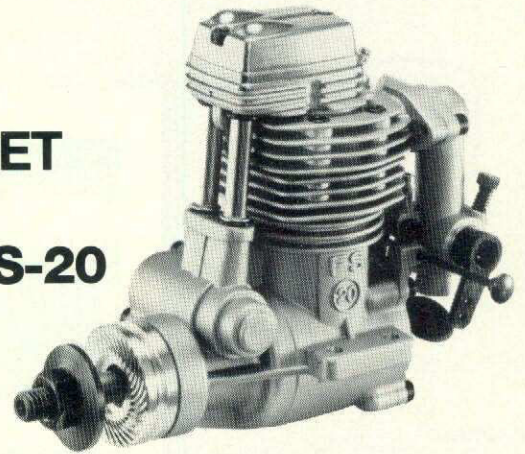
- Ny lättad kolv & vevstake
- Ny kolvbult
- Ny kamaxel i molybdenstål
- Nya stötstångslyftare i molybdenstål
- Nu nästan helt vibrationsfri
- Utmärkta trottlingsegenskaper
- Högt effektuttag över brett varvtalsregister

En av marknadens bästa  
20 cc fyrtaktare!

Ca.pris 2325:--



### FS-20



**LITEN LÄTT STARK**

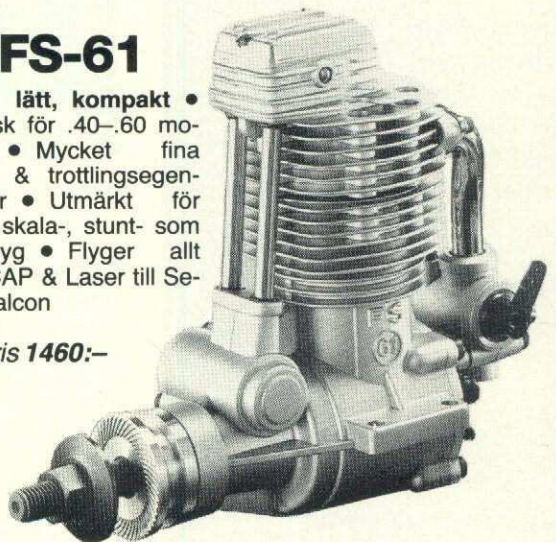
Utmärkt gång • Fina trottlingsegenskaper  
• Fantastiskt vridmoment • Gör 10.100 v. min.  
med 10 x 5 prop. • Försedd med choke-lock  
Perfekta fyrtaktaren för "småflyget"!

Ca.pris 895:--

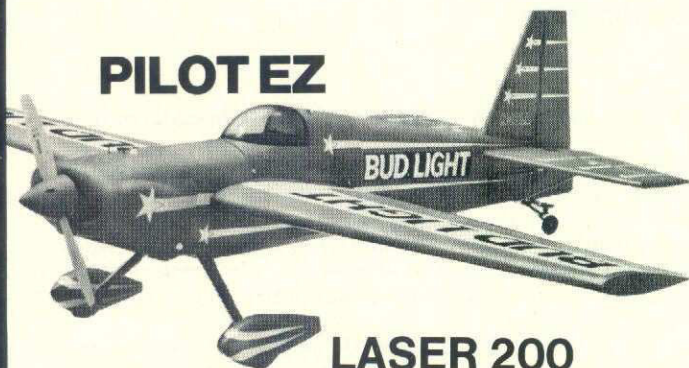
### FS-61

**Stark, lätt, kompakt •**  
Idealisk för .40-.60 modeller • Mycket fina  
gång- & trottlingsegenskaper • Utmärkt för  
såväl skala-, stunt- som sportflyg • Flyger allt  
från CAP & Laser till Senior Falcon

Ca.pris 1460:--



### PILOT EZ



### LASER 200

Nytt spektakulärt färgschema • Nästan färdigbyggd och  
målad • Inkluderar alla tillbehör • Utsökta flygprestan-  
da • Avsedd för .40-.45 tvåtakt el. .61-.90 fyrtakt  
Spännvidd 1416 mm. Längd 1070 mm.

Ca.pris 2200:--



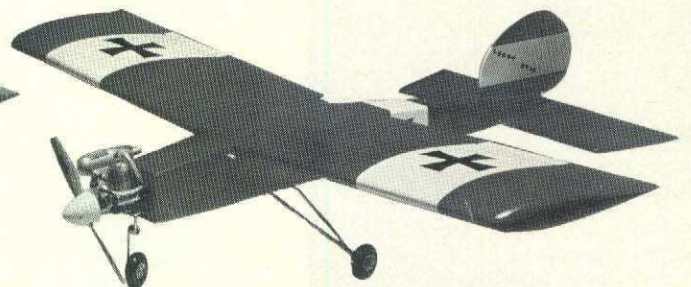
### CAP 21

**Otroligt manövrerbar •** Gör alla Aresti & FAI manövrar  
• Utmärkt för skala-aerobatic! • Avsedd för .40-.45 två-  
takt el. .61-.90 fyrtakt  
Spännvidd 1500 mm. Längd 1180 mm. Ca.pris 1650:--

### MODEL TECH

FANTASTISKA KVALITETSSATSER

Det bästa i ARF-modeller. Färdigbyggd balsakropp,  
plankade cellplastvingar, färdigprofile-  
rad stabbe, fena, sid- & höjdroder. Allt putsat till  
en superfinish. Massor med tillbehör.



### LUCKY STIK

**Populär skevrodertrainer •** Robust och stryktålig med  
fina flygegenskaper • Utmärkt för att träna manöverflyg-  
ning • Motor .35-.45 tvåtakt  
Spännvidd 1320 mm. Längd 1200 mm. Ca.pris 995:--



Generalagent

## MODEL-CRAFT

BOX 2074 • RUNDELSGATAN 16

200 12 MALMÖ • TEL 040/71435

FINNS I ALLA VÄLSORTERADE HOBBYAFFÄRER

## Modellflygfält för Radioflygare och Modellflygare.

Tyvärr så har möjligheterna för oss friflygare landet runt blivit minst sagt allt sämre och sämre att utöva och träna inom vår gren på grund av fältproblemen där istället radioflygarna har blivit gynnade. Se t.ex. på en del av de nedlagda militärflygfälten som friflygarna har haft tillgång till men, efter nedläggning, har enbart radioflygarna fått vara kvar på anvisad plats tillsammans med sportflygarna. Det skall kanske tilläggas att sportflygarna inte ens kunde observera att det bedrevs friflyg på fältet och detta tack vare friflygarnas varsamhet. Detta var bara ett exempel om hur det kan bli.

På andra icke flygfält, där radioflygarna har blivit bortkörde på grund av buller, har det varit helt omöjligt för friflygarna att sedan få tillstånd att flyga trots att man har försökt övertyga markägaren att friflyg är en miljövänlig modellflyggren som inte bullrar något då med undantag av C1 och C2 som väsnas under kort tid vid start.

Vi friflygare känner oss verkligen missgynnade med fältfrågan. Det är väl inte meningen att den ena grenen skall prioriteras mer än den andra. Problemet för oss friflygare är att hitta tillräckligt stora fält medan däremot radioflygarna kan hålla till godo med betydligt mindre. Ska vi bli bra i friflyg också internationellt sett så behöver vi fält där vi kan träna och åter träna och inte bara prioriteras till förmån för radioflygarna. Radioflygarna ska ju naturligtvis också kunna flyga men någon balans ska det vara. Vår grenchef i friflyg skulle med sin anda hjälpa och stötta och hjälpa friflygarna i deras svårighet att få fältfrågan löst i de fall det inte går på annat sätt.

Leif Andersson, Solna MSK



## Ny modellflygklubb i Värmland.

Vi är ett gäng flygintresserade kilar som håller på och drar igång en modellflygklubb i Hagfors-Råda-Ekshäradstrakten. Vi flyger redan på Rådasjöns is med både segel och motorkärror, men tyvärr har vi ännu inte fått tag på något lämpligt sommarfält. Kommunen är dock mycket positiv, och vi hoppas få tillgång till flygfältet i Råda, som beräknas vara färdigbyggt till hösten.

Hittills är vi bara radioflygare, men alla kategorier av modellflygare är naturligtvis välkomna.

Är du intresserad? Kontakta gärna: Anders Öberg tel 0563/233 41 eller Ilya Treutiger tel 0563/300 31.

## SLIS igång igen!

Det har varit lite så och så med SLIS (Sveriges Linflygares Intressefrämjande av Stunt.) men tack vare Ove Andersson har verksamheten kommit igång igen.

SLIS-bulletinen har redan utkommit med första numret i år, och Ove har lovat att det skall bli tre nummer till under året.

Om du är intresserad av linflyg är det nästan din skyldighet att gå med i SLIS. Det kostar endast 40:- och alla pengar går till verksamheten, främst då till SLIS-bulletinen.

Även icke stuntintresserade linflygare är välkomna att vara med och bidrar därigenom till att popularisera linflyget i Sverige.

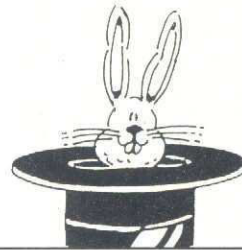
Sätt genast in 40 riksdaler på Postgiro 96 34 51 - 0. Glöm inte skriva namn och adress.

Samtidigt vill vi från SLIS styrelse passa på att tacka vår förra SLIS-redaktör: Ulf Selstam, för ett fint arbete. Inom SLIS efterlyser vi en ny redaktör som, likt Uffe, kan sätta lite extra "piff" på "bullen", men vi kommer ut ändå under hela året utan fast redaktör.

Lyft telefonen och ring Willy Blom 08-773 32 72 eller Lars-Åke Andersson 031-26 25 37.

## AKTIVITETSKALENDERN

Jun 7	Herrljunga. F3B-I
Jun 7	Härnösand, Vangstaflaxet 2. RC-segel. Info: 060-53 68 97 (*)
Jun 7-8	Barkarby, pop-skala.
Jun 7-8	Trosa. Stunt, semistunt, Combat. (7/6) Eskilstuna: Spped, Team-Racing, Good Year. (8/6) Info Hans Fällgren, tel: 0155-156 86
Jun 14	Trelleborg. LinFlyg, Stunt, Info: Lars Roos, Tel: 0410-102 83
Jun 14	Malmö. SM E1Flyg Pylon FAI. Info: Sven-Ake Stahl Tel: 040- 13 14 74
Jun 14	Norrköping. F3A. Info: Hans Andersson, tel: 011-11 15 56
Jun 14-15	Söderhamn, Pop-skala. Info: John Ericsson, Tel: 0650-218 29
Jun 14-15	Midlanta Flygplats, Nattavling Friflyg. Info: 060 53 68 97 (*)
Jun 14-15	Stockholm. SM F3B. Info: Stefan Engberg, tel: 08-32 51 99
Jun 14-15	Härnösand, Koves meeting, RC. Info: 060 53 68 97 (*)
Jun 15	Arboga. "Värgalten". F3B-I.
Jun 22	Norberg. Storskalaträff på Balsjöfältet. Kontaktman: Lars Pettersson, 0223-600 78.
Jun 25	Kramfors, F3B-t. Info: 060-53 68 97 (*)
Jun 27-29	Solleftea, Langsele Flygplats. ULM-meeting. Info: 060-53 68 97 (*)
Jun 28	Sjöbo. F3F hang. Info: Kent Andersson, tel: 0416-132 71
Jun 28-29	Havgard Scale Trophy. SkalaFlyg RC. Kontaktman: Berne Gunnarsson: 042-767 09
Jun 28-29	Hofors. Helikoptermeeting + F3C & HKP Pop. Info: Bo Svensson, tel: 0290-228 07
Jun 28-30	Tidaholm. "Gränscupen", F3A. Info: Ingemar Gustavsson



## BEA HOS JENI

Jeni hobby i Eslöv har nu i det närmaste avvecklats och man säljer ut alla hobbyartiklar till mycket låga priser. Den som passar på kan göra fynd.

Många av de ritningar som finns i Jenis lager är unika. De finns inte längre att få tag på hos förlagen. Detta gäller även profilhäften och en del skalartitningar.

Jeni, Borlunda, 241 00 Eslöv  
Tel: 0413-190 70

## Pro Hobby expanderar

Pro Hobby, Textron AB, känd generalagent för EI- och segelflyg utökar nu sitt sortiment med fler produkter och startar även med direktförsäljning.

Intresset för E1flyg ökar allt mer och Pro Hobby kommer att ha ett stort och komplett sortiment med bl.a. Keller- Geist- och Unger-motorer. Även tillbehör som fällbara propellrar, Ni-Cad celler och laddaggregat finns.

Pro Hobby har många segelflygmodeller i alla storlekar i lager. Allt från skalamodeller med 5 m spännvidd till helt färdigbyggda plan. Sprygelvingar med balsaklädsel finns i olika

spännvidder samt kroppar i glasfiber och balsa.

Tidigare har all försäljning skett via hobbyhandlare men nu, då Per Axel Eliasson knutits till verksamheten kommer man att utöka med direktförsäljning. Per Axel är en välkänd modellflygprofil och var en av de första även med direktförsäljning. Bl.a. vann han SM i Multi 1961 och är alltjämt aktiv modellflygare.

Beställa en eller flera delar av Pro Hobbys katalog kan man göra per telefon 08-754 66 22 eller skriva efter under adress: Pro Hobby Textron AB, Box 7107, 191 07 Sollentuna. Besöksadressen är Rotsunda Torg 1, Rotebro. Visningslokalen kommer att vara öppen för besök efter telefonöverenskommelse samt vid vissa fasta tider. Se annons.

# AUTO- GIRO

för  
R/C

*Text: Lars Holmgren  
Foto: Anders Nilsson*

**Många läsare har nog stött på namnet Autogiro i något sammanhang och även träffat på den i sista tidens hobbytidningar. Om vad detta är för en ny fågel, och hur den flyger, berättas i denna artikel.**

Även om R/C-autogiron är ny för alla modellflygare är det flyghistoriskt sett en gammal företeelse. Den flög första gången (med full kontroll) 1923 och var en enda mans verk – spanjoren Juan de la Cierva, som var ett geni i aerodynamik. Alla tidiga autogiros hade vingar som ett vanligt flygplan, och detta för att man behövde alla de roder som flygplanet har. Vingarna plockade man bort i början av 30-talet och autogiron fick ord om sig att vara det absolut säkraste sättet att flyga, och sant är att det inträffade ytterst få olyckor med personsador. Cierva omkom i en flygolycka (som passagerare i ett vanligt trafikplan)

en decemberkväll 1936 och med det avstannade utvecklingen till förmån för helikoptern som tack vare krigsutbrottet fick så mycket finansiell hjälp att den så småningom kunde bli vad den är idag.

### Autogiron som modell

visade sig vara en besvärlig rackare. På 40- och 50-talet hade man inga problem med radiostyrning, utan det var mest linflyg och friflyg för hela slanten. Rotorn var alltid stelt konstruerad på modellerna i motsats till fullskalarotorn som var ledad och rörlig i alla riktningar. Genom att trimma

modellerna så att skevheterna motverkade varandra kunde man få dem till att hålla sig uppe ibland.

### 60-70 talen

På 60-talet kom radiostyrningen och otaliga var alla de försök till styrbara autogiros som såg dagens ljus. Man försökte kopiera fullskalarotorn i detalj men fick snart klart för sig att det som fungerar i full skala inte måste göra det som modell. Därmed fick R/C-autogiron stämpeln "omöjlig som modell"!

På 70-talet var R/C-helikoptern ett faktum och flera konstruktörer kom på att nu kunde man använda helikopterrotorn på autogiron, och det fungerade faktiskt! Resultaten blev oftast klumpar på 3-4 kilo som måste ha en 10-kubikhare i nosen för att orka flyga.

Med all denna mekanik blev modellerna lika dyra som en ordinär helikopter, och vem vill betala för att man gått över ån efter vatten. Dessa modeller blev heller aldrig långlivade, varken hos fabrikanterna

*Autogiro typ 19 i luften.*



eller flygarna, men fortfarande idag, 1986, finns det de som tillverkar byggsatser på samma gamla recept.

## Mina egna autogiros

1959 när jag, som flygfrälst grabb, försökte åstadkomma en autogiro med gummimotor var Aerodynamiken ett suddigt begrepp som jag inte bekymrade mig mycket över, men jag hade i alla fall roligt. Åren som kom blev fyllda av friflygande och linstyrda autogiros som i alla fall kunde bevinga gravitationen några gånger under magiska ögonblick.

De första radiostyrda försöken i början av 70-talet blev mest "markrullare". På den tiden trodde jag att modellen så att säga "hängde" i rotorn på samma sätt som ett högvingat flygplan, och därför inte behövde någon skevfunktion. På grund av denna missriktade övertygelse blev det heller inte några flygningar torts att jag försökte kopiera fullskalarotorn i detalj.

Slutsatsen blev givetvis densamma som andra fått före mig och jag var nu klar över att en autoroterande rotor på en modell krävde helt andra lösningar på det tekniska planet.

Nu började en lång tid av försök med olika nav- och bladkonstruktioner upphängda i en testjigg som var placerad på marken och rotorn monterad på ca två meters höjd. I naturens egen vindtunnel kunde jag göra de första praktiska mätningarna. Systemet med att använda en helikopterrotor (två blad med styrpaddlar) ansåg jag vara praktisk i en modellhelikopter, men för autogiros del var det en återvändsgränd. Ingen riktig autogiro har heller aldrig sett ut på det viset, och man skulle för alltid vara hänvisad till en rotor med bara två blad.

Under denna tid läste jag de flesta tekniska handböcker som behandlade rotor-aerodynamik och eftersom dessa nästan undantagslöst är på antingen engelska eller tyska blev mina tidigare språkkunskaper rejält uppiffade.

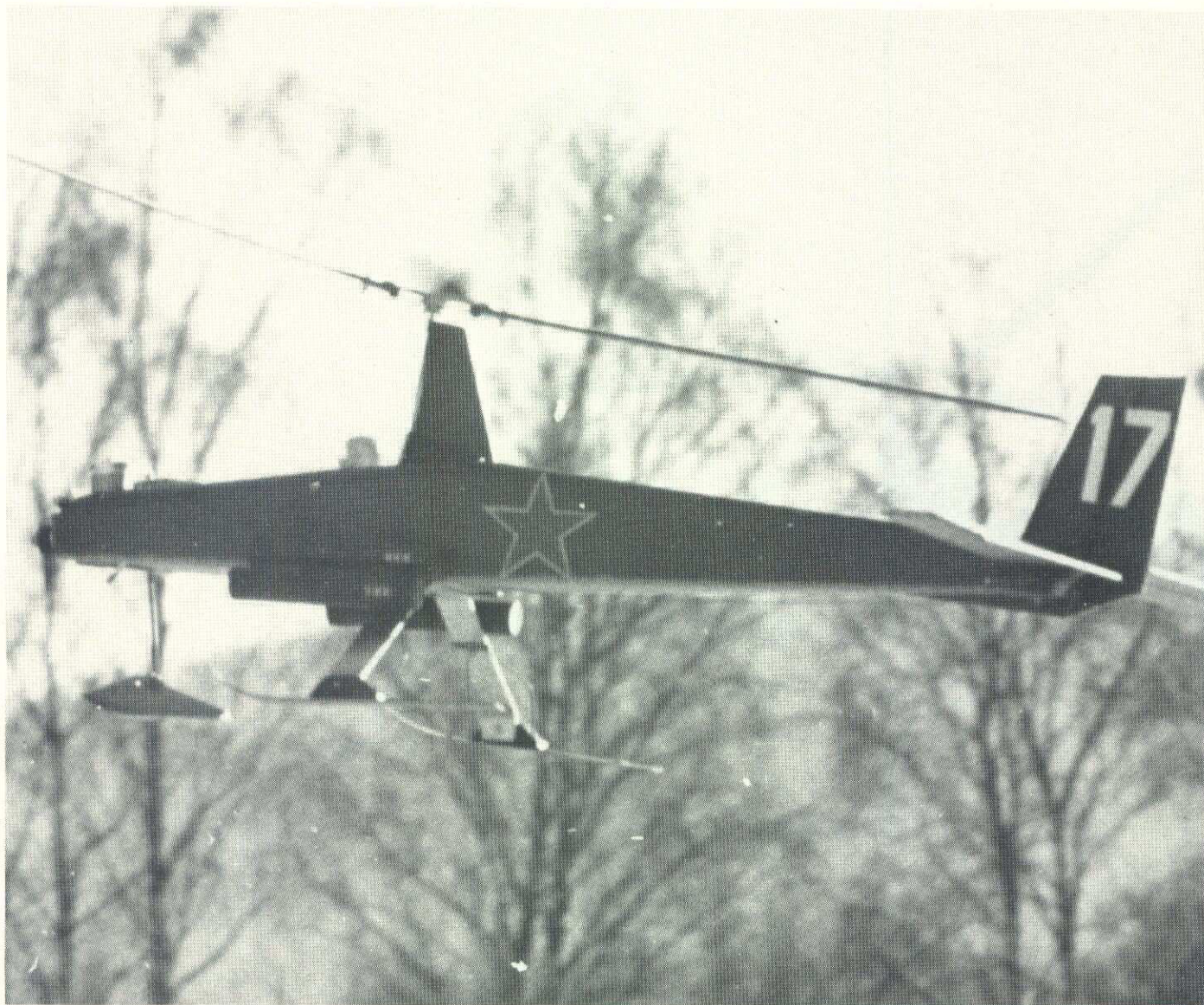
Jag skrev till olika helikoptertillverkare om råd och hjälp med beräkningar, och

överallt var man mycket välvilliga och ställde material till förfogande. Genom att lusläsa alla gamla patent blev jag också så småningom klar över väsentligheterna i en rotor och jag insåg saker som jag och andra tidigare missat eller förbisett. Allt detta sammantaget började det också klarna om HUR det borde se ut.

Första riktiga flygningen skedde 1980 med HA-5 som jag kallade den. Den lämnade mycket i övrigt att önska men flög i alla fall, liksom efterföljaren HA-6. HA-7 var ett totalt misslyckande som bara visade att det inte gick att "hoppa förbi" utvecklingsfaserna.

## HA-8 nästa steg

Denna flög fantastiskt bra jämfört med annat. Rotorkonstruktionen var nu i det närmaste fullt utvecklad och har sedermera patenterats. HA-8 blev också en ritningsmodell och den fick många rosor men också ris. Med lite vana kunde man flyga riktigt tjustigt och till och med flyga avancerat. Den kunde emellertid vara



otroligt lynnig ibland och var mycket känslig för motorstorlek och motorriktning.

Hälften av alla byggare lyckades riktigt bra medan andra liksom aldrig kom över tröskeln. Detta var mycket värdefulla erfarenheter för mig och mina ansträngningar koncentrerades på en modell som skulle vara vinglös, okänslig för motorinstallation och kunna flyga lika säkert såväl stillastående som i full fart. Dessutom skulle det gå att flyga avancerade manövrar med den. Kort sagt, en autogiro som skulle flyga som en vanlig multi-kärna.

**RÖTORKONSTRUKTIONEN ÄNDRADES** till blad med positiv anfallsvinkel. Existerande profiler kunde inte användas så en ny fick tas fram. Navets toleranser låg vid 0,2 mm så de blev skurna i en högprecisionslaser. Dags att skrida till verket!

**GYROFIGHTER** som den nya modellen döptes till (egentligen HA-16) stod klar sommaren 1985 och blev en teknisk succé utan like. Det visade sig att detta var äntligen den modell som motsvarade de högt ställda krav som lagts på den.

Anders Andersson från Stigtomta kallades ner för att testflyga den. Vad han inte kan göra med en autogiro har jag svårt att komma på. Det bästa med Anders är att han kan beskriva vad han gör, lika lugnt

som om han satt hemma i soffan, allt medan han vänder ut och in på modellen.

Det blåste rätt kraftigt så jag var rädd för att resultaten inte skulle bli rättvisande. Men ack vad jag misstog mig! Anders "parkerade" modellen på två meters höjd över marken i hovringläge för att jag skulle kunna ta några bilder. Det var bara det att jag hade teleobjektiv på kameran, så jag fick backa flera meter bakåt! Flyga sidledes, baklänges och göra tvärvändningar på stället var underbart att betrakta som åskådare.

Sista kapitlet i modellautogirons utveckling är inte skrivet ännu men här var en modell som utklassade allt tidigare, det framstod tydligt! Gyrofightern började tillverkas på licens hos PeAs Rotorblad i Hofors och man har lyckats göra en fin byggsats i hög kvalitet. Den började komma ut vid jultid och vad jag hört är det bara positiva omdömen.

Konstruktionsprinciperna var nu klara och de efterföljande typerna HA-17, HA-18 och HA-19 har konstruerats för tillverkning i utlandet. Den engelska fabrik som ska tillverka HA-18 provflög prototypen en dag då det blåste 40 km/tim enligt dem själva! Det hade jag kanske inte gett mig på personligen, men faktum är att dessa mo-

*Ovan: HA-17 i "Rysk" version hoverar med raketuberna skjutklara.*

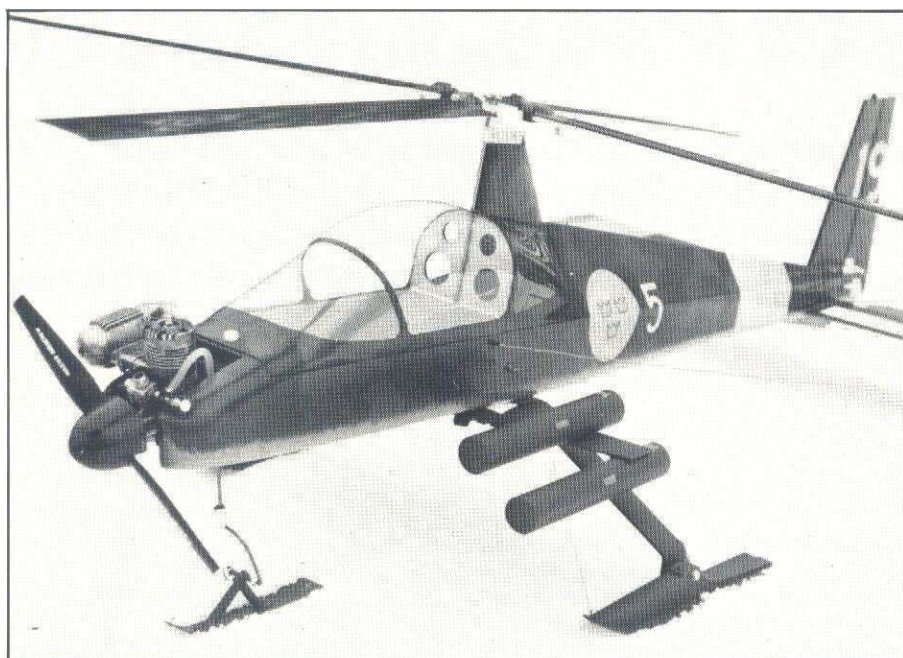
*Ovan t.h: Gyrofighter som tillverkas PeAs i Hofors är en modell som säljs i hela skandinavien.*

*T.h: HA-19 i Flygvapnets kläder med raketställ och skidor.*

deller är helt okänsliga för vind och kan både startas och landas i rak sidvind. Under vintern har vi här i Skåne flugit med skidor och kan konstatera att det går lika bra, ja egentligen bättre, då det ju inte finns något rullmotstånd.

Dessa autogirotyper är kompakta. Rotorbladen fälls lätt ihop med ett handgrepp





och modellerna tar inte mer plats än hos en motsvarande helikopter. De positiva sidorna är även att man inte behöver någon specialutrustning. En vanlig fyrkanalsradio och en motor som drar en 10" x 6" propeller är allt som behövs.

Fältmässighet var en av de förutsättningar jag krävde och det har visat sig att modellerna håller för mycket hårdhänt behandling. Rotorbladen viker sig bara tillbaka vid eventuell markkontakt och så är det inte mer med den saken. Det är också bara litet att torka rent från olja efter en hel dags flygning.

EN NACKDEL är att modellerna, på långt håll, kan vara svåra att lägesbestämma. I likhet med helikoptrar bör man därför inte flyga för långt bort under de första flygningarna. Genom att måla stabilisatorns översida i någon klart lysande färg kan man underlätta det för sig, högst betydligt. Genom att modellerna även har möjlighet att kunna flygas som ett vanligt flygplan, kan man ju även vänta med ren autogiroteknik till dess man vant sig vid utseendet i luften.

MODELL AUTOGIRON har kommit för att stanna. Den ersätter inte helikoptern och den ersätter inte flygplanet. Men den är ett alternativ, med sin egen historia och sin egen teknik. Den hade aldrig kunnat utvecklas till sin nuvarande skepnad utan alla de erfarenheter jag fått från kunniga och intresserade modellflygare som byggt och flugit tidigare typer. Ett stort tack därför till alla dem som både klagat och berömt!

Lars Holmgren, Billinge

## En liten ordlista

- Autogiro:** av auto = "av sig själv" och giro = "gå runt, snurra"  
Med stor begynnelsebokstav beteckning på Ciervas egna konstruktioner. Hans varumärke alltså. Med litet a även vedertagen benämning på denna typ av flygmaskin.
- Autogyro:** Engelska ordet för autogiro.
- Gyrocopter,**  
**Gyrocopter:** Igor Bensens varumärke för hans lilla ensitsiga autogiro för hembygge. Stamfader till den välkända Humlan-autogiron.
- Gyroplane,**  
**gyroplan:** Krasst teknisk benämning på flygmaskin med autoroterande rotor. Används mest i äldre litteratur.



# INFÄLLBARA

Att ge sin modell ett mer strömlinjeformat yttre genom att montera infällbara landställ är inte bara en utseendefråga. Bättre flygegenskaper får man på köpet. Modellflygnytt's testpilot ger här sin syn på ett av de system som finns i handeln.

Det där att montera infällbara landningsställ på modellflygplan orsakar väl bara bekymmer?

Ja, nog har man sett ivriga RC-flygare komma ut till fältet och dra iväg med sin senaste skapelse, ofta en multikärra. Och så "dra upp kryckorna" efter start. Något som onekligen ser imponerande ut. Dessutom lär ju flygegenskaperna bli så mycket bättre när ställens och hjulens luftmotstånd är borta . . .

Men när han sedan landat, med någon liten studs, så har någonting givit vika i ställmekanismen. Fram med verktygslådan! Här finns de flesta motståndarnas skäl till att vara negativa mot infällbara ställ på modellplan.

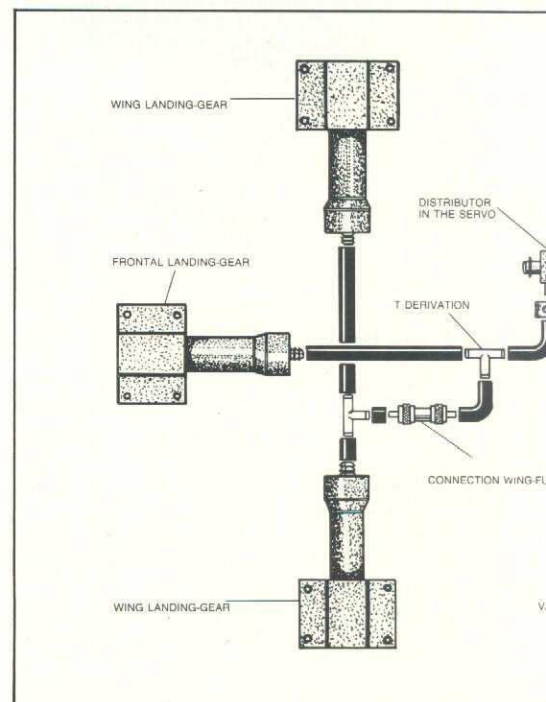
## Model Marin

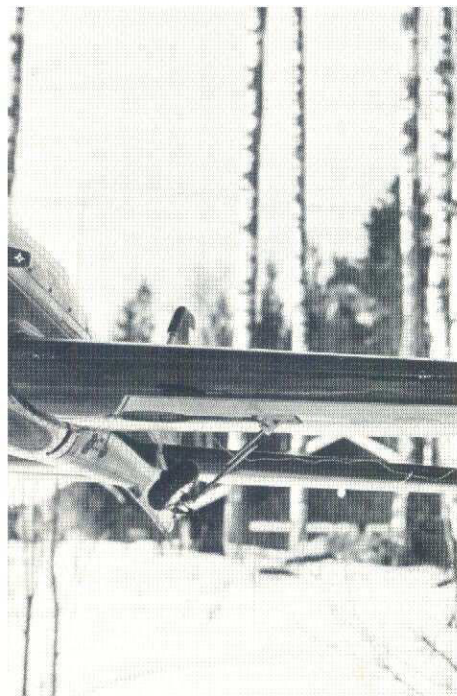
Nu har Modellflygnytt testat ett robust ställ av Meratis typ. Firman heter numera

GT-models. Den svenska agenten heter Model Marin. GT:s trepunktställ ger ett intryck av enkelhet och hållfasthet när man tittar på konstruktionen. Själva ställhusen och den rörliga del där ställbenen fästes in är av kraftigt tilltagen aluminium. Vid en ovarsam kontakt med marken torde endera det utbytbara ställbenet av 4 mm stål ge med sig eller också tar flygplanskonstruktionen stryk.

## Tryckluft

De rörliga delarna är förvånansvärt få. Stället aktiveras genom tryckluft. Det rör sig alltså om ett pneumatiskt ställ. En liten tank får sin tryckluft via en vanlig cykel-pump, som du får hålla dig med själv. En normal fyllning ger omkring tio in- och utfällningar. Du behöver bara ett enda servo av vilken sort som helst, för att köra istället. En ventil skall bara dras fram och

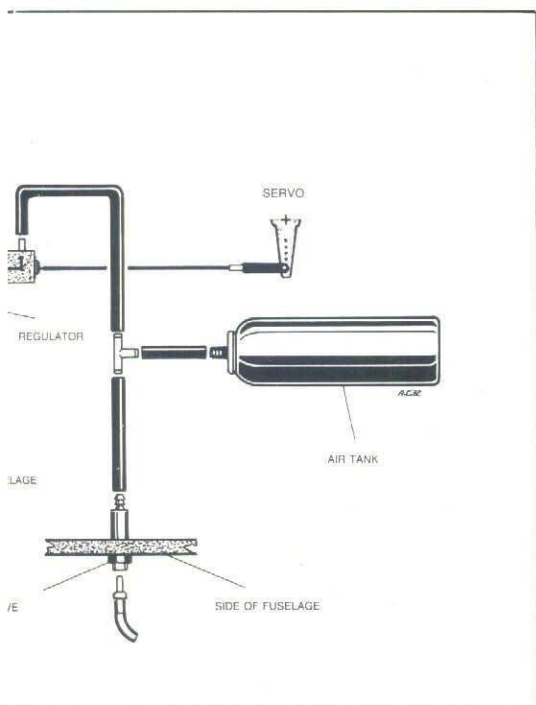




# LANDSTÄLL

Text o foto:

*Bo Holmblad*



tillbaks. En stötstäng med ett par hjulstoppare är allt som behövs för att reglera den lilla ventilen som skjuts fram och tillbaks.

Får du slut på luften, eller om den skulle läcka ut, så går ställen automatiskt ut igen. Och låser sig. Fjädrar i luftcylindrarna driver ut ställen när trycket tar slut.

Monteringen är enkel. Fyra skruvar håller ställen på plats. Det kan dock vara böjligt att böja ställbenen i de rätta vinklarna och måtten.

En skiss visar hur man monterar ihop det hela. Skaffa dock mer av den slag som behövs om nu tanken ska läggas i bakkroppen.

GT:s ställ har bara en enda svårighet. Och det är hur man ska lösa noshjulsstyrningen. Där får man göra en egen konstruktion. Självtog jag kläna linor till hjälp. På sidoroderarmen satte jag två "EZ-

kopplingar", och lät de två linorna löpa in genom dem. Bakom dessa sattes sedan hjulstoppare på linorna. När stället är inne ligger styrlinorna slaka men när stället går ut blir de spända.

GT:s ställ kostar 643 kronor för en trepunktstyp som passar en 60-kärva. Nu finns även en version av plast för 460 kronor. Dessutom finns ett större för 875 kronor. Nils Cederberg på Model Marin berättar att GT snart kommer med ett riktigt 1/4-skalaställ också.

## Strypanordning

För att inte ställen ska åka in och ut alltför fort finns en enkel strypanordning med i satsen. Den ser ut som en stor hjulstoppare. Man minskar luftflödet i slagen med den. Och så ser operationerna mer normala ut.

Forts. →

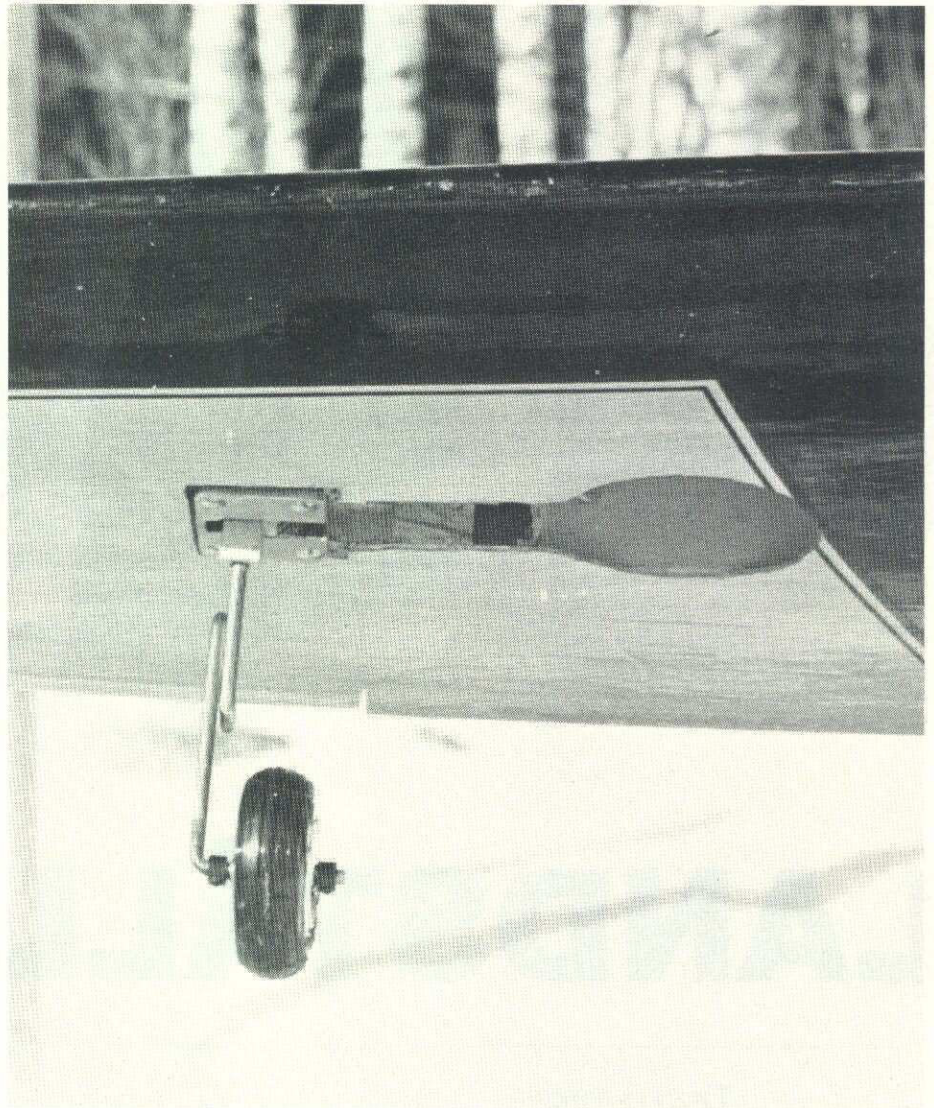
Fördelen med GT:s pneumatiska ställ är alltså att de bara kräver ett enda servo, utan krav på någon speciell kraft. Ett "minimikroservo" är idealiskt. Annars duger ju ett vanligt standardservo. Den robusta konstruktionen är också ovärderlig. Självt blev jag lite nervös första landningen och dunsade i marken. Men inget hände, utöver att vissa åskådare skrattade glatt. GT-stället fungerade som om inget hänt efteråt.

Se till att du inte är för snål med slang vid de delar där vingen och kroppen ska skarvas via en speciell koppling. Är slangarna korta blir det bökigt att skruva ihop förbindelsen.

För att få spelrum så får du skaffa mindre hjul när normalt. Får ställbenen en "kyss" så tar kanske hjulet emot hjulbrunnen när du faller in stället nästa gång. Ett hjul som tillåter mer fritt spelrum är då en fördel. Men då minskar ju möjligheterna att använda ojämna fält förstås. Men det får man ta. Om nu inte hjulbrunnarna ska bli alltför stora.

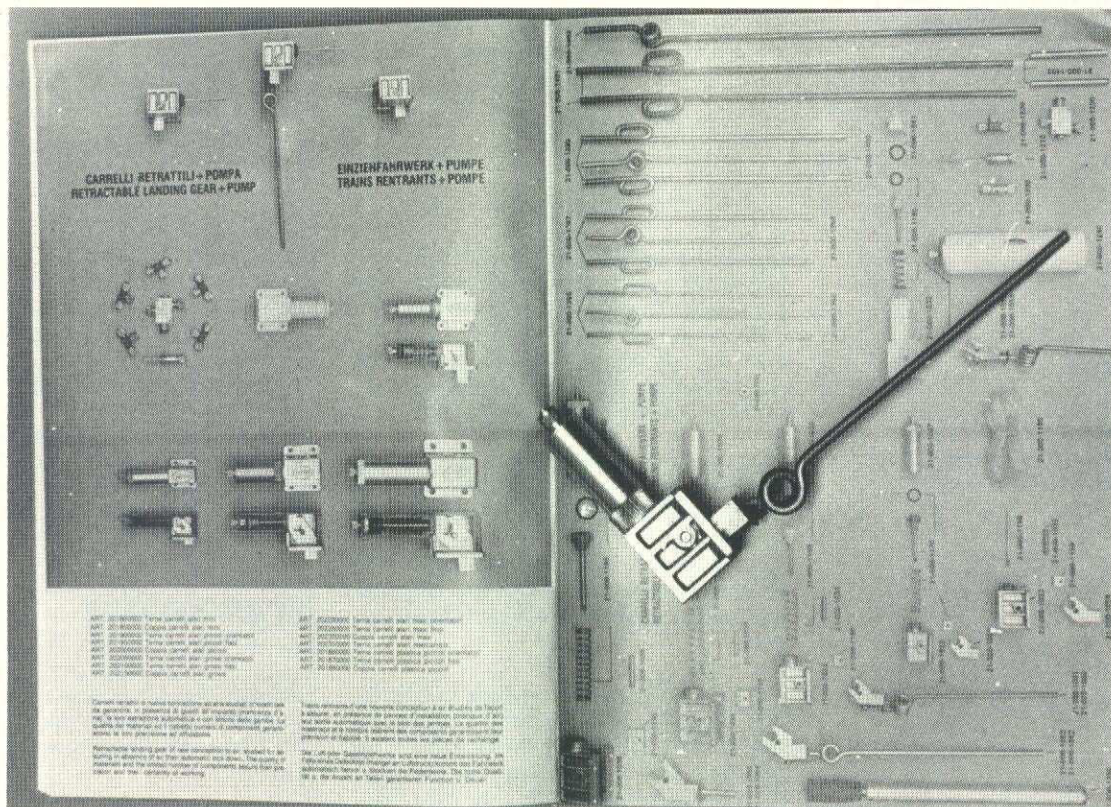
Varför inte prova infällbart ställ till din modellkärra nästa gång du bygger nytt? Relativt billiga och robusta ställ finns ju på marknaden. Ställ som inte borde ge några större problem.

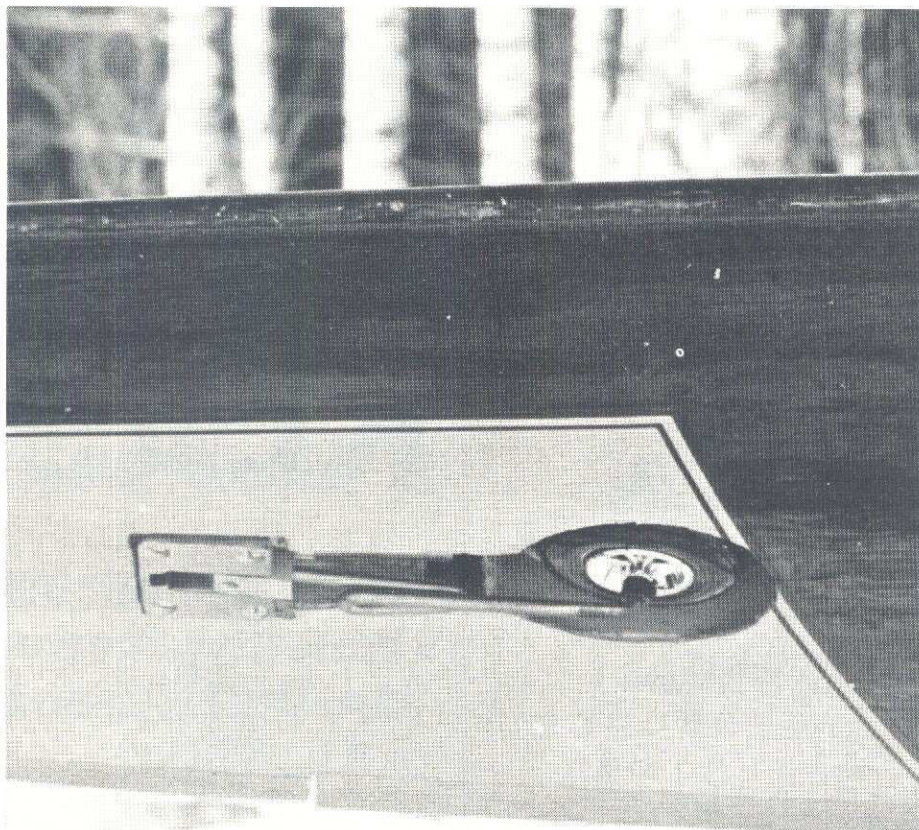
Bo Holmblad



Nedan: Kartongen innehåller allt du behöver utom cykelpump och anordningar för noshjulstyrningen. Den senare delen kan vara lite svår att lösa.

Model Marin har vissa reservdelar till GT-stället (nedan t.h.). Någon större efterfrågan på sådana har det dock inte varit. Stället har hittills tålt omild behandling.



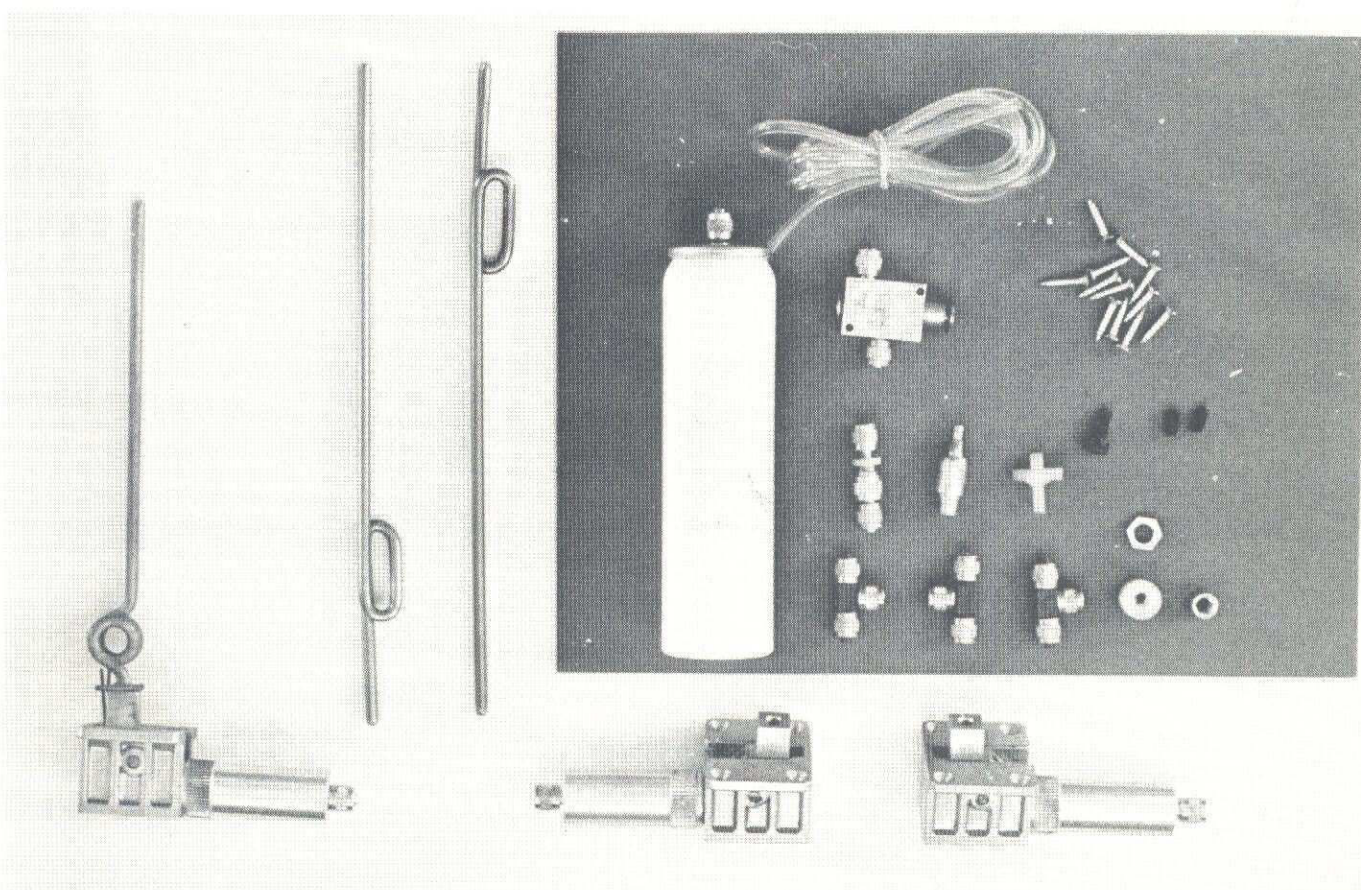


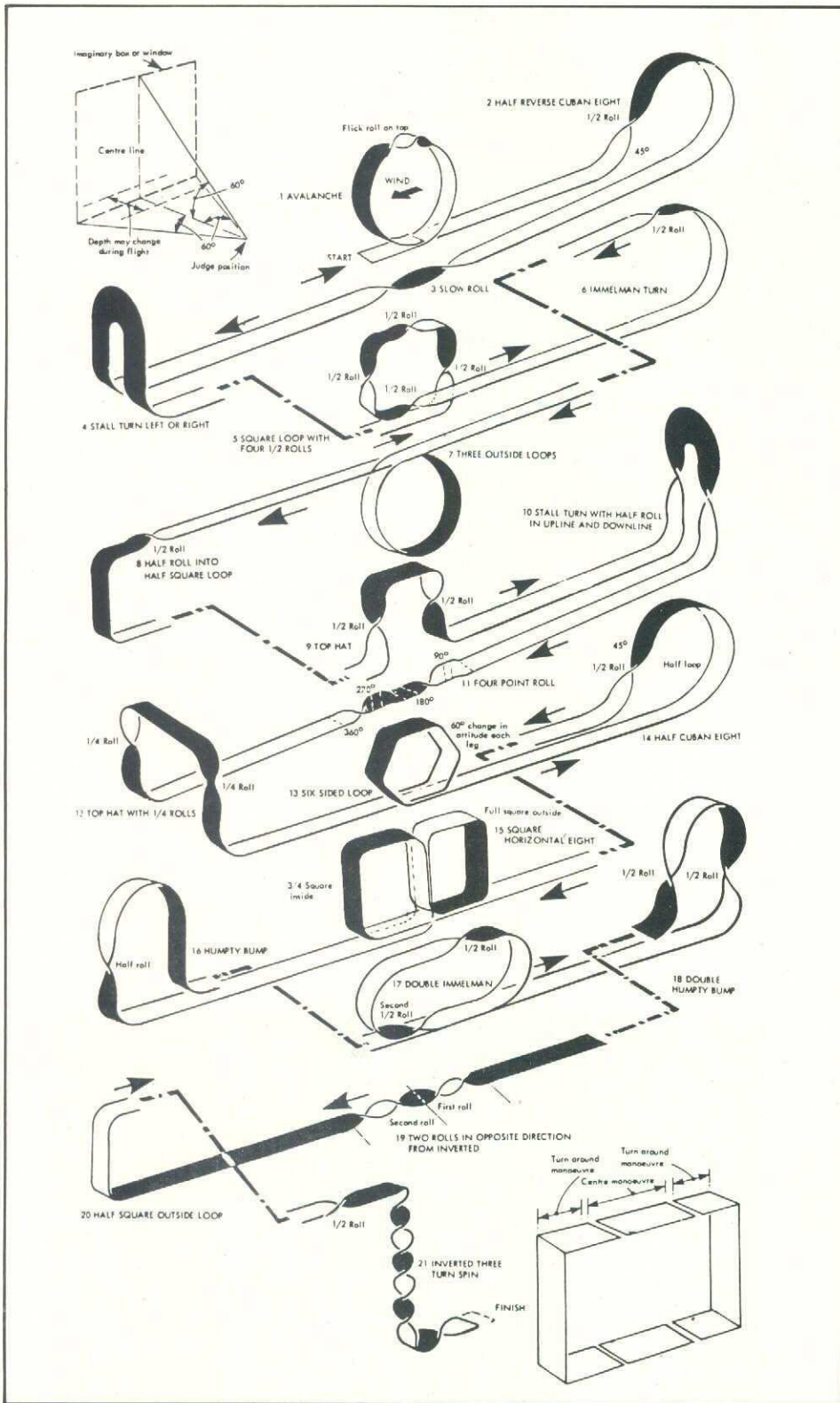
Det är modellbåtsföraren Nils Cederberg som driver Modell Marin, en grossistfirma i RC-branschen. Modell Marin är öppen på deltid, och därför kan du mötas av en telefonsvarare om du ringer.

Nils Cederberg började med att sälja båtar för cirka tio år sedan. Nu omfattar produktsortimentet flera intressanta fabrikat som vi modellflygare har nytta av. Bland annat har man agenturen för "Radio-Active". Där linkar, roderhorn, spinners, motorbockar, tankar och annat finns i stor sortering. Ofta till vettiga priser. Därutöver säljer han CMB-motorer. Men före detta Merati, som numera kallas GT models, har många intressanta saker. Utöver de robusta och relativt sett billiga ställen så finns flera förarbetade byggsatser. Eller vad sägs om exempelvis GT:s Galaxi? En multikärna med förarbetad balsakropp samt cellplastvingar – plankade – till ett pris som ligger strax under en vanlig byggsats av "stickor och strån"!

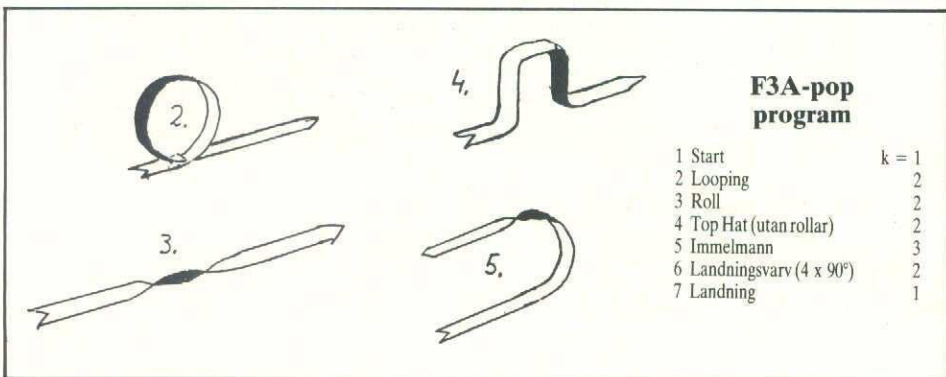
Av namnet, Modell Marin, framgår ju att företaget också sysslar med modellbåtar, där de även har ett stort utbud. Modell Marin är en grossistfirma och Nils Cederberg vill att du helst köper produkterna i din hobbyaffär. Finns inte denna möjlighet så kan du förstås ringa och beställa.

Modell Marin  
Box 103  
146 00 TULLINGE  
Tel: 08-778 54 40, ofta telesvar.





Ovan: F3A. Nedan: F3A populär.



**F3A-pop program**

- 1 Start
- 2 Looping
- 3 Roll
- 4 Top Hat (utan rollar)
- 5 Immelman
- 6 Landningsvarv (4 x 90°)
- 7 Landning

k = 1  
2  
2  
2  
3  
2  
1

# NYA KONST KLASS

Det är premiär för två i konstflyg med motor. Jan Åke Nilsson besked och bild.

I år är det premiär för två nya tävlingsprogram i konstflyg. De kallas **F3A-populär** och **F3A-sport** och ersätter det gamla sport-populär-programmet. Anledningen är att det har införts ett helt nytt tävlingsprogram i F3A, den internationella tävlingsklassen för radiostyrda konstflygningsmodeller. De nya programmen är en anpassning till detta program.

I korthet kan man säga att det nya F3A-programmet är ett försök att få ner hastigheten på konstflygmaskinerna genom att begränsa det tillåtna flygområdet och att införa vändmanövrar som bedöms på samma sätt som de vanliga figurerna.

Man flyger alltså först en huvudmanöver mitt framför domarna, precis som förut. Sedan flyger man en vändmanöver direkt efter huvudmanövern. Därefter en ny huvudmanöver, en vändmanöver, en huvudmanöver o.s.v.

Flygområdet begränsas av en vinkel på 2 x 60 grader horisontellt och en vinkel på 60 grader vertikalt, sett från piloten. Man flyger alltså hela programmet inom ett tänkt "fönster" som definieras av dessa vinklar. Vi har tävlat efter detta program under två säsonger i Sverige och funnit att, i stort sett, alla flygare är mycket positiva.

Flygningen blir roligare med något långsammare modeller och ett intensivare program. Den här förändringen gjorde att steget mellan sport-populär och F3A blev alltför stort varför det, på en domarkurs 1985, utarbetades två nya program. Dessa fastställdes sedan på årsmötet 1985 och gäller fr.o.m. denna säsong.

**Enklast**

F3A-populär är det enklaste programmet. Det går att flyga med en vanlig nybörjarkärra typ Falcon 56 eller QB 20 H. Tanken är att man skall kunna träna programmet när man lärt sig behärska sin nybörjarmodell någorlunda bra. Programmet innehåller inte några vändmanövrar utan

# 'FLYG- ER

nya tävlingsprogram  
drivna R/C-modeller.  
river här nyheterna i

bara figurer som flygs mitt framför piloten. Däremot ingår både start, landningsvarv och landning vilka inte ingår i F3A eller F3A-sport.

Precis som F3A har varje manöver en koefficient som anger svårighetsgrader på manövern. Under en tävling multiplicerar man domarens poäng (0-10) med koefficienten så att en svår manöver ger högre poäng än en lätt.

Programmet byggs upp kring enkla roll och looping-manövrar. Det ger en mycket bra träning för en flygare som har tänkt sig att tävla men också för en som bara vill träna upp sin allmänna flygskicklighet. Figurerna skall flygas i den ordning dom står i listan. Däremot är det fritt att flyga dem i motvind eller medvind. Det enklaste och bästa är dock att flyga loopingen och "Top Hat" i motvind och rollen och Immellmannen i medvind.

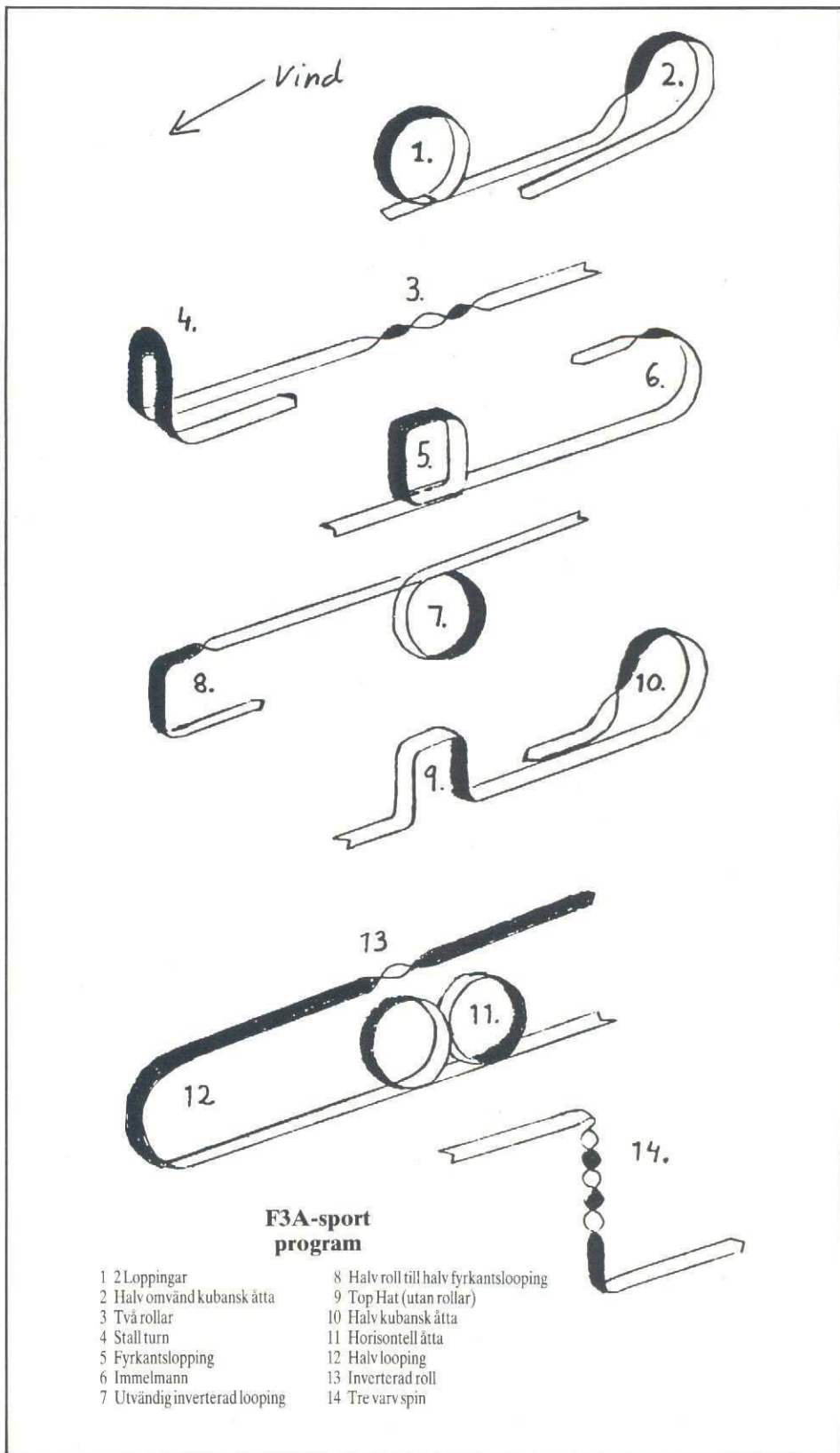
På en tävling är det heller inte nödvändigt att flyga alla figurer, man kan t.ex. bara flyga start och landning.

I F3A-sport har man infört vändfigurer på samma sätt som i F3A. Man flyger en huvudmanöver. Man flyger också samtliga figurer i ett svep och har möjlighet att flyga fritt mellan varje manöverpar, vilket underlättar betydligt i början.

Observera att det i slutet av programmet är tre figurer som hänger ihop, nr. 11, 12 och 13 och att sista figuren är ensam.

Även här är det valfritt att flyga manöverparen i motvind eller medvind. Det enklaste är dock att flyga figurerna i den riktning som teckningarna visar om vinden blåser från höger till vänster.

En titt i tävlingskalender på annan plats i MFN visar att det arrangeras 5 tävlingar i F3A-pop och F3A-sport. Tävlingen i Tidaholm kallas "Gräns cupen" och är en internationell tävling. Det brukar komma en hel bunt Norrmän och ett par Danskar dit. Övriga tävlingar är nationella.



### F3A-sport program

- |                               |                                       |
|-------------------------------|---------------------------------------|
| 1 2 Loppingar                 | 8 Halv roll till halv fyrkantslopping |
| 2 Halv omvänd kubansk åtta    | 9 Top Hat (utan rollar)               |
| 3 Två rollar                  | 10 Halv kubansk åtta                  |
| 4 Stall turn                  | 11 Horisontell åtta                   |
| 5 Fyrkantslopping             | 12 Halv looping                       |
| 6 Immellmann                  | 13 Inverterad roll                    |
| 7 Utvändig inverterad looping | 14 Tre varv spin                      |

Ovan: F3A sport.

Är du intresserad av de här tävlingsklasserna och vill veta mer är du välkommen att delta i en kurs som arrangeras av östergötlands Modellflygförbund och SMFF. Kursen kommer att hållas i Norrköping den 31/5-1/6.

Vi kommer bl.a. att gå igenom alla tre tävlingsklasserna både teoretiskt och praktiskt, visa lämpliga modeller, ge tränings-tips och tala om hur det går till på en tävling.

Den teoretiska genomgången hålls på Scantic Hotell söder om Norrköping där vi också ordnar med övernattnig. Flyger gör vi på NRFK:s fält som ligger i närheten av hotellet.

Anmälan göres till SMFF:s expedition. Anmälningsblanketter kommer att skickas ut till alla SMFF anslutna klubbar. Du kan också ringa till undertecknad 013-15 06 66 eller Anders Johansson 013-13 96 56.

Jan Åke Nilsson

## "Silverradion"

# FUTABA CONQUEST

TEXT o. FOTO: BO HOLMBLAD

Futaba har nu fått sin "Silverradio". Namnet har vi på Modellflygnytt hittat på själva. Futaba Conquest FP-T 6NLK är en silverfärgad lillasyster till den välkända FP-7FGK, den så kallade "Guldradion".

Den sexkanaliga 6NLK på 35 MHz-bandet kom i höstas, runt augusti. I samma serie, Conquest (engelska för erövra), finns också en fyrkanalig 27 MHz AM-radio, som nu också kommer på 35 MHz FM bandet. Den femkanaliga versionen ligger på 35-FM och är utrustad med det nya "störningsfria" PCM-systemet.

### Standardradio

6NLK är en standardradio. Fyra helt vanliga styrfunktioner plus två brytare. En för ställ, med tvålägesbrytare, samt en sjätte funktion där brytaren är av trelägestyp. Det betyder att sjätte kanalen kan användas för exempelvis klaff. Är det då bra att ha en klaff med tre lägen? Infälld, startläge samt landningsläge? Ja, en del fullskalaplan har sådana arrangemang. Föraren vet ju vilket utslag som kommer, då han valt detsamma. Ett steglöst reglage ger ju nästan alltid olika lägen. Höjd- samt skevroder har dels fulla utslag, dels en begränsning som kommer då brytare på sändaren slås om. Med hjälp av en liten skruvmejsel kan man reglera utslagsbegränsningarna på sändarens framsida.

Samtliga kanaler har servoreversering. Något som underlättar vid installationer. Femte och sjätte kanalen har gemensam omkopplare för detta.

### Byta kristaller

En fördel är ju att man kan köpa nya kristaller, (kom ihåg en ny frekvensflagga) om det är trångt i etern hemma. För drygt 93 kronor får du sändar- och mottagar-

kristaller plus en frekvensflagga. En bra investering. Jämför med att stå på fältet och vänta på din tur . . .!

Ska du öppna baksidan på sändaren för att exempelvis ställa om spakarnas fjädrar så glöm inte att ta bort sändarkristallen först!

### Torr batterier

Radion levereras med fyra servon samt hållare för torr batterier. Därutöver finns allt utom nackrem. Detta tillbehör finns dock inte hos RC Center, generalagenten. Nu ligger denna nya Futabaradio bra i handen, så en nackrem är kanske inte nödvändigt?

Numera levereras Futabaapparaterna med kristaller även på de nya högre kanalnumren, alltså uppemot kanal 74. Bra, för många modellflygare trängs på 35 MHz kanalerna 63-64 och 65! De första som kom på detta band.

"Silverradion" levereras med fyra standardservon typ 128. Men Futaba har ju andra servon också.

131 S är ett servo som drager hela 5 kilo. Måtten är mindre än standardservot. Men priset ungefär dubbelt så högt, 445 kronor. Futabas 132 servon passar bra i exempelvis en seglare och kostar 305 kronor. Den som vill ha ett linjärt servo kan köpa 111-typen för 275 kronor.

### Sänkt pris

En 6NLK radio kostar idag 1.895 kronor, priset har sänkts med 100 kronor den senaste tiden. Accar och laddare går på 478 kronor och bör nog räknas med i priset. Som då hamnar på 2.373:- totalt.

Framöver kommer en helikopterradio i Conquestserien, den kostar 2.450:- med accar och laddare. Har fem kanaler och fy-

ra servon. Futaba FP-T 6NLK är en bra standardradio, som inte har några "onödiga" finesser. Den som vill ha mer kan ju köpa "Guldradion". Futaba FP-7 FGK som kostar 2.725 kronor, bara 352 kronor mer. Då får man en helt komplett radio med accar, laddare, fyra servon, nackrem osv. Femte och sjätte kanalerna är då steglösa, sjunde av ställtyp - två lägen. Mixningsfunktioner, begränsningar till och med för vänster och höger på skev och sidoroder, samt upp och ner på höjdrodret m.m. m.m.

Trotteln har en trim som bara tar i tomgångsläget. Många finesser, som kan vara svåra att komma ihåg i alla lägen. Har själv stått där med ett servo som inte rört sig. Fel på radion? Nej, bara en justeringsknapp på baksidan som stod fel, förargligt . . .

Futaba har ett välfyllt program med radioanläggningar från två kanaler och uppåt. Den nya Conquestserien tycks vara genomtänkt utan alltför många finesser. Något av bruksradiotyp faktiskt. Den sexkanalare vi tittat på är dessutom enkel att använda. Priset som sjunkit en hundralapp är ju en utveckling på rätt väg. Futabaserivien är ju ett speciellt kapitel för sig, se artikel intill om generalagenten R/C Center!

FAKTARUTA:

### Radio Control Center AB

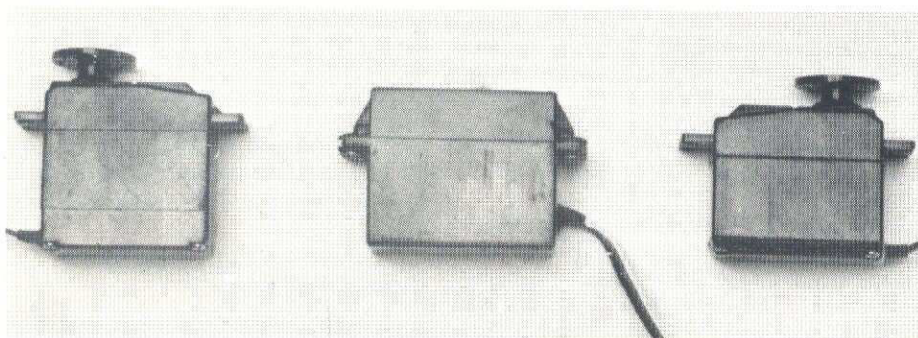
Box 124  
561 22 Huskvarna  
Tel. 036-14 53 60





Futabas FP-T 6 NLK kom i höstas och är en modern bruksradio, med de flesta tillbehör som standard, dock inte nackrem. Glöm inte att köpa laddningsbara ackumulatorer samt en laddare till anläggningen, om du inte har detta förut.

Det finns en mängd servot att komplettera med. Standardservot 128 är ganska stort, men drar 3,5 kilo. 131 S-servot drar hela 5 kilo och är betydligt mindre. Det lilla 132 H-servot drar 1,8 kilo, passar bra till exempelvis en trång seglare. Det linjära 111-servot kan vara bra till vissa funktioner, bland annat när man önskar raka rörelser. Bilden ger en jämförelse mellan storlekarna. Från v. 128, 111, 131 S.



**MFN RCC**

**HÄLSAR PÅ**



Radio Control Center har länge varit något av svenskt modellflygs Mekka. Mängder av prylar till priser som varit plånboksvänliga är väl det kännetecknen som grundaren Valter Johansson satt på företaget.

Numera har han efterträtt av Roddy Hall med fru. Även om Johansson lagt modellflygsförsäljningen på hyllan finns han med som delägare i företaget som blev aktiebolag 1983.

Tidigare hade man försäljningsställen både i Stockholm och i Malmö. Den förstnämnda butiken lades ner 1984 och malmöbutiken lades ner första mars i år! Nu är R/C Center en ren grossistfirma. Även om privatpersoner kan få köpa direkt via postorder. Speciellt är detta bra för modellflygare som inte har någon välsorterad butik på hemmaorten.

R/C Center har agenturerna för bland annat Futaba, Enya, Pilot, Saito, HP och numer även Cox.

– För det mesta har vi grejer på lager. Då blir leveranstiden ett par dagar, berättar Roddy Hall.

Futaba och RC Center hör ihop på ett speciellt sätt. Och det är då den märkliga servicen som de är ensamma om. När garantitiden, ett år, gått ut kan du få radion reparerad för 50 kronor per enhet. Under förutsättning att du inte skruvat själv i apparaterna. Och denna unika service får du så länge R/C Center har reservdelar till de aktuella prylarna, berättar Hall. Det gäller dock att bara skicka in de saker som kan vara sönder. Sex servot, en sändare och en mottagare är ju åtta enheter och kostar då 400 kronor även om bara mottagaren är sönder. Tala då med R/C Center i förväg så kanske du bara behöver skicka in de rätta bitarna. Och kommer då undan billigare.

Krister Sjökvist står för radiorepartionerna. Han är för övrigt flyglärare på fullskalaflygplan.

RC-center finns i Huskvarna. Man säljer dock inte direkt till allmänheten men har en utställningslokal där sortimentet kan beses.

Bo H.



# HABOOB

**Hör du till dem vars intresse för linkontroll dog då din modell gick i backen efter att ha drabbats av dålig linsträckning? Prova då detta bygge som ger dig en mycket vindsäker och välflygande modell.**

(Från Model Aviation Dec. 85)

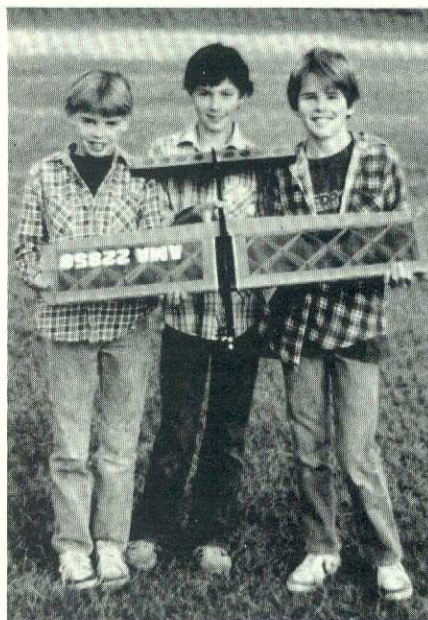
*Text: John Hunter, konstruktion: Hughs och John Hunter.*

Haboob är det Afrikanska namnet på den fruktade öken vinden. Planet Haboob är inte fullt så fruktansvärd men när det blåser småspik och andra plan knappast kan flygas tar man bara fram sin Haboob och har kul.

I stark vind klarar planet av alla manövrar i stuntprogrammet. Till och med vid en lätt bris klarar man av att flyga och kan landa med en modell som är lika ren som den var vid starten.

Det handlar om s.k. "Whip-flying". Whipping blev känt redan under linflygets barndom på fyrtioalet då Jim Walker i USA konstruerade två byggsatser avsedda för denna form av modellflyg. Dessa båda plan, Aircobra och Mustang har förresten börjat att återproduceras och finns nu att köpa igen i USA. Vad är då whipping? Jo, tänk dig att du har fäst en tyngd i ena ändan av ett snöre och svingar den runt, runt. Av centrifugalkraften "flyger" tyngden trots att den har alla aerodynamiska principer mot sig. Bygger man nu en tyngd som dessutom har flygbara egenskaper blir resultatet ett plan som kan flygas genom att piloten "drar" runt det med handtaget. Med rätt linlängd kan man t.o.m. utföra avancerad flygning vilket upptäcktes i takt med att modellerna blev allt lättare och vingsprofilerna symmetriska.

Haboob är konstruerad speciellt för vindflygning genom att den är så lätt uppbyggd. Prototypen hade t.o.m. uppbyggda flaps och höjdroder och var klädd med tunt



**Top Picture: Shown with its for-effect-only spinner, this model was designed specifically for flying on the power of the wind, though details for engine installation are included on the plans. Above: Fortunately, this model seems to attract lots of kids with the strong legs and arms needed for launching. Craig McManamay is in the middle; other names unknown. Standard launch procedure is to run as fast as you can and throw as hard as you can downwind. Controls must remain neutral to minimize drag until the flier has whipped enough flying speed.**

japanpapper. Detta visade sig dock vara onödigt och slutresultatet blev en ganska lättbyggd modell där man använt balsadimensioner som normalt finns att köpa i affärerna.

Man kan motorisera Haboob om man vill. Den kan förses med en 0,8 cc motor som då ger planet större hastighet och bättre linsträckande förmåga. Man kan även montera in en 2,5 cc motor men då blir planets egenskaper mer lika en vanlig kär-ras.

Hur kan då vinden ge kraft åt en linkontrollmodell? Hur flyger en drake? Kanske är svaret på den första frågan detsamma för den andra. Dock genom att lägga till dragningseffekten. Att lära sig tekniken med vindflygning är inte speciellt svårt. Du kan

använda en vanlig stuntmodell som har tyngdpunkten placerad på normal plats. Anslut korta linor – inte längre än att du kan hålla handtaget högt upp i luften med modellen hängande rakt nedåt så att ving-spetsen tar i marken. 1,5–2 m brukar vara lagom. Nu kan du, genom att svinga runt planet, påbörja en snabb planflykt. Visst kan du bli lite yr men försök att reglera hastigheten genom den kraft du drar handtaget runt. När du blir lite säkrare kan du öka linlängden betydligt. En linlängd på ca 7,5–10 m går bra om du har en medhjälpare som kan släppa modellen i starten. Denna måste ske i medvind och du måste, som pilot, se till att rodren står neutralt i starten.

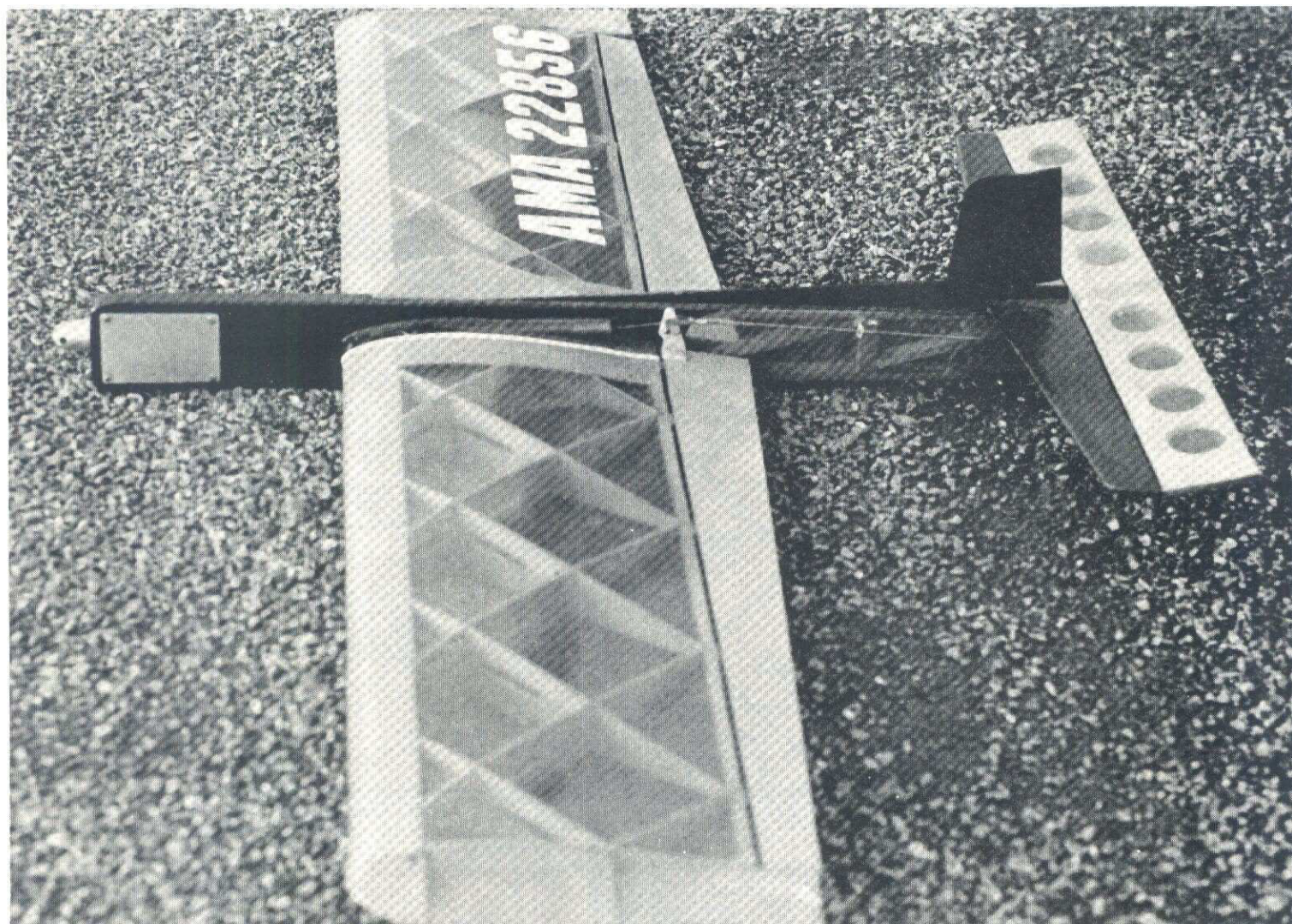
Flyg mjukt och försök att hålla modellen ganska lågt under det att du "drar" (whippar) planet allt kraftigare. När du väl har passerat motvindssektorn kan du bygga upp en allt bättre fart tills du efter några varv kommer till gränsen för din förmåga. Du kommer att märka att Haboob faktiskt flyger snabbare än med motor. Dags att låta vinden ta över arbetet.

Om du inte är nybörjare på det här med linkontroll kan du börja med stuntträning. Ge höjdroder när planet börjar gå upp i vind. Gör en mjuk wingover och låt modellen plana ut igen på medvindssidan. Wingovern är den första manöver man börjar med eftersom den även bidrar till att bygga upp farten. Ge mjuka roderutslag och använd inte större rörelser än vad som är nödvändigt. Allt du behöver göra är att se till att du har en fartreserv hela tiden. Kom bara ihåg att dina linor snor sig ett varv varje gång du gör en wingover utan att vända dig om. Alltför många varv och ditt plan blir okontrollerbart.

En annan bra figur att lägga in är den lig-gande åttan. Gör den stor och se till att du har vinden i ryggen så kan du, i stort sett, hålla på tills dess du tröttnar. Öka linlängden efter hand du känner dig säkrare. Du kan faktiskt använda linor med en längd på upp till 15 m och får därmed utrymme för att kunna utföra de flesta stuntfigurerna. Kan du tänka dig en mer miljövänlig flygning?

## Konstruktionen

Avskräcks inte av vingens geodetiska uppbyggnad. Denna typ av vinge är självrätan-



de och kan byggas utan att nåla fast spryglarna på ritningen. Börja med vingen eftersom resten av bygget är helt normalt. Skär till alla spryglarna och var speciellt noga med att skära ut exakta urtag. Hål för linorna kan göras i samtliga spryglar vilket sparar några gram. Montera de tyngsta spryglarna i mitten av vingen och de lättastre i spetsarna. Nåla fast listerna och den bakre vingbalken och kontrollera sprygelavstånden samt vinklarna mot ritningen. Kontrollera att inte vingen är skev innan du limmar fast dem. Efter limningen förblir vingen som den limmats. Använd cyanoacrylatlim (ex Hot Stuff) genomgående.

Använd mjuk balsa för främre vingframkanten och lägg den i blöt i varmt vatten. Forma den runt något runt föremål och blöt igen. Nåla fast det våta flaket längs den ena vinglistan och använd lim för att fästa det. Använd sedan vanligt vitlim mellan flaket och spryglarna och fäst mot den andra med cyanolimmet. Installera styrocksplattformen, alla delarna till vingtipparna och utledarguiden. De sista fästes med epoxylim och se till att en tyngd på ca 25–30 g placeras i yttre vingspetsen. Observera att den yttre vinghalvan är längre än den inre. Putsa mittspryglarna så att mittplankningen sedan kan läggas jämn. Installera styrok och utledarwires samt stötstäng till flapsornet. Installera till slut mittplankningen. Hela vingen slipas nu med en lång flat slipklot.

## Kroppen

Välj hårdträ eller mycket hård balsa till kroppens längsgående lister. Listerna skall smalna av som visas på ritningen för att få bort så mycket vikt som möjligt. Bygg sedan upp kroppen över ritningen och slipa båda sidorna jämna när allt har torkat. Limma fast plywoodförstärkningarna, runda av kanterna överallt utom där stabilisatorn skall sitta. Skär ut önskade motor- eller viktmoduler och putsa dessa. Skär ut alla stjärtpartidelar och putsa dem. Låt flapsen och höjdroder smalna av bakåt om så önskas.

Hela planet klädes med lätt solarfilm. Man kan också använda japanpapper och klarlack med man får förmodligen lägga på eventuella förstärkningar. Dekorera modellen som avslutning.

Monteringen börjar med att sticka in vingen i kroppens urtag och limma fast denna med vanligt vitlim. Se till att vingen har rätta vinklar, fäst med cyanolim och låt den torka. Installera stabilisatorn och se till att den är parallell med vingen. Använd bakpulver och cyanolim för att göra vingrotsutfyllnader och fäst till slut sidoroder och fena. Montera stötstänger, flaps och höjdroder och se till att utslagen går lätt och följer ritningens anvisningar. Tyngdpunkten skall vara som anges på ritningen eller ev något längre bakåt om man vill ha en känsligare modell.

*Må dina flygdagar bli blåsiga!*  
(Fritt översatt från engelskan av Ulf S.)



TOP WINDY TO FLY?  
NOT WITH HABOOB  
THE WINDIER, THE BETTER.

THE FIGURE TO THE RIGHT IS TO  
ILLUSTRATE THE METHOD OF  
DETERMINING LINE LENGTHS  
FOR INITIAL FLIGHTS. SUBSEQUENT  
FLIGHTS CAN BE MADE ON UP TO 60-65%  
LINE LENGTH. NON-CONDUCTIVE  
LINES ARE RECOMMENDED.



1/16" Balsa Spar Web  
(GRAIN VERTICAL)  
(WATCH FOR PINHOLES)

1/16" SHEET  
Balsa  
LEADING  
EDGE (SOFT)

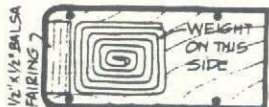
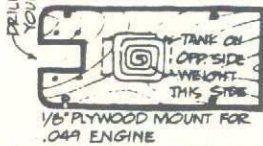
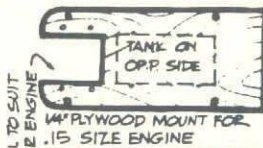
NOTE: WHEN APPLYING  
LEADING EDGE SHEET  
SOAK THOROUGHLY IN  
VERY HOT WATER. USE  
CYANO ON SPAR, WHITE  
GLUE ON RIBS, THEN  
CYANO ON SPAR.

1/4" Balsa  
Wing Spars  
TOP & BOTTOM  
(FIRM)

THINK LIGHT - BUILD LIGHT

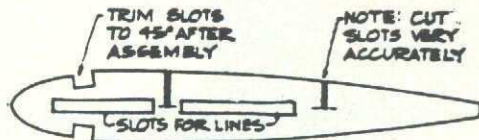
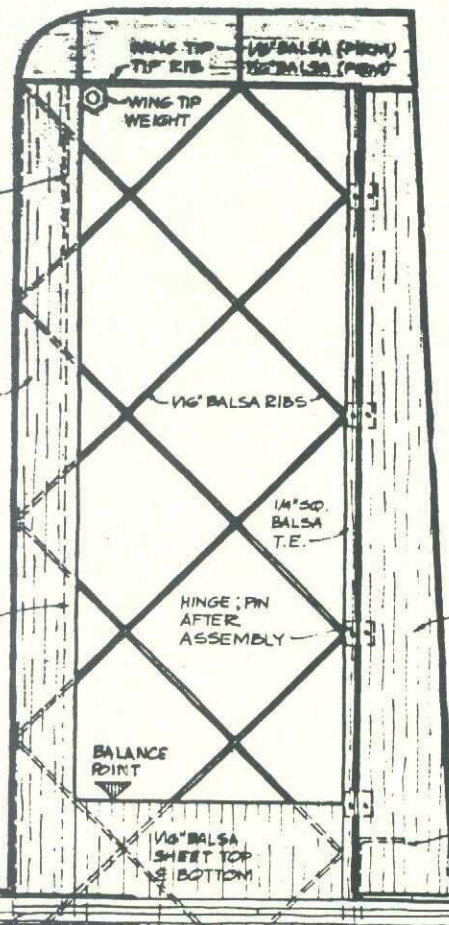
ATTACH SELECTED  
MOUNT HERE  
1/16" PLYWOOD  
DOUBLES

1/8" "BUBBLE CANOPY"  
CAN BE USED AS A  
LAUNCHING GRIP



GLUE THIS AREA THOROUGHLY

4-4/40 MACHINE  
SCREWS TO SECURE  
ENGINE/WEIGHT MOUNTS  
OPTIONAL LANDING  
GEAR (SINGLE WHEEL)  
FOR POWERED  
VERSIONS -

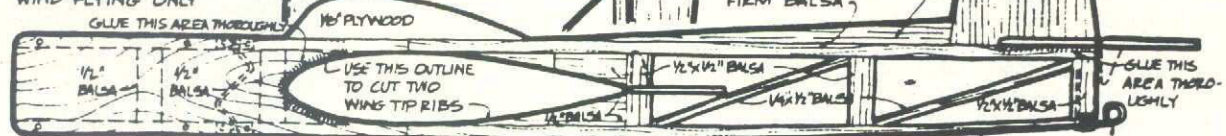
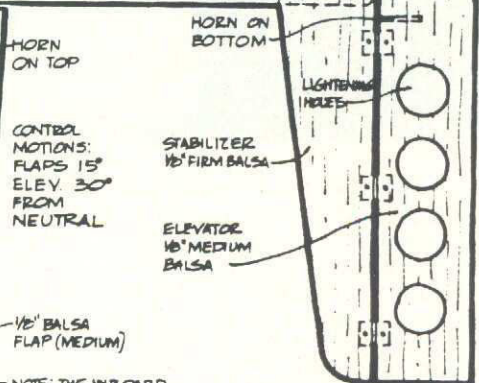


TYPICAL WING RIB 1/16" Balsa  
NOTE: USE FIRM Balsa FOR RIBS  
IN CENTER OF WING AND SOFTER  
Balsa FOR RIBS NEAR WING TIP

SPECIAL NOTE ASSEMBLE ALL  
WING RIBS AND BE CERTAIN  
THERE IS NO TWIST IN THE  
ASSEMBLY. FOR WHEN YOU  
GLUE-UP THIS GEODESIC  
CONSTRUCTION IT IS VERY  
RIGID IN TWIST.

1/8" Balsa  
FLAP (MEDIUM)

NOTE: THE OUTBOARD  
ELEVATOR AND  
STABILIZER ARE  
LONGER THAN THE  
INBOARD.



BOTTOM LONGERON 1/4" x 1/2"  
HARDWOOD OR VERY FIRM  
Balsa TAPERED TO 1/8" THICK

TAIL SKID  
1/8" MUSIC  
WIRE

# HABOOB

WIND POWERED CONTROL LINE MODEL  
BY HUSH AND JOHN HUNTON  
DESIGNED 1955, UPDATED 1975, PLANS DRAWN 1986

# Meddelanden från Förbundet



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

## FÖRBUNDSMÖTET OCH GRENKONFERENSERNA

### I SUNDSVALL 12-13 APRIL 1986

#### VALEN:

#### FÖRBUNDSSTYRELSEN

Ordförande	Björn Hammarskjöld
nyval 2 år	B277 Lidingsö MK
Kassör	Birgitta Holmer
omval 2 år	B258 Waxholms MFK
Suppleant	Jan Bohman
nyval 1 år	Y100 Härnösands MSK
Ordf utb	Bo Hallgren
omval 2 år	E021 FK Gamen
Ordf friflyg	Lars Åhman
fyllnval 1 år	E021 FK Gamen
Ordf linflyg	Vakant
Revisorer	Lennart Hansson
nyval 1 år	M010 AKM MFS Malmö
(båda)	Lennart Flodström
	O024 AKMG Göteborg
Revisor-	Elsy Larsson
suppleanter	B261 Täby MSK
nyval 1 år	Bert Axelsson
(båda)	O024 AKMG Göteborg

#### GRENSTYRELSEN FRIFLYG

grenchef	se förbundsstyrelsen
v grenchef	Herbert Hartmann
nyval 2 år	P186 MFK Sländan
sekreterare	Håkan Gruen
fyllnval 1 år	Z052 Östersunds MFK
suppl AU allm	Johan Ekeroot
nyval 2 år	Z052 Östersunds MFK
led AU i-hus	Lennart Palm
omval 2 år	M342 Ungd MFK Bjuv
suppl AU inomh	Sven Pontan
omval 2 år	B039 Handens MFK
led utbstyr	Lennart Palm
nyval 2 år	M342 Ungd MFK Bjuv
led PREK	Jan Säfvenberg
nyval 2 år	AC147 MFK Vingarna Umeå

#### GRENSTYRELSEN LINFLYG

grenchef	Vakant
v grenchef	B-0 Samuelsson
omval 2 år	A006 MFK Galax
sekreterare	Kjell Axtelius
omval 2 år	A006 MFK Galax
suppl speed	Ove Kjellberg
nyval 2 år	B256 Solna MSK
suppl stunt	Lars Roos
omval 2 år	M134 Trelleborgs MFK
suppl T-R	Anders Appring
omval 2 år	B081 ÖSFK MFS
suppl combat	Christian Johansson
nyval 2 år	K048 Ronneby MFK

#### GRENSTYRELSEN RADIOFLYG

v grenchef	Hanns Flyckt
omval 2 år	F087 Jönköpings RFK
sekreterare	Jan Stern
omval 2 år	E142 Norrköpings RFK
led elflyg	Stefan Engberg
nyval 2 år	B253 Djursholms MF
suppl elflyg	Bo Samuelsson
fyllnval 1 år	B253 Djursholms MF
suppl helikop	Thomas Cedergren
omval 2 år	I049 Gotlands MFK
suppl konstfl	Kenneth Holm
omval 2 år	P076 Marks MFK
suppl pylon	Kenneth Winberg
omval 2 år	N031 MFK Pegasus
suppl segel	Gösta Löfgren
omval 2 år	L132 RFK Gripen
suppl skala	K-Å Elofsson
omval 2 år	R149 Tibro RC klubb
fackredaktör	Kjell Stenbom
nyval 2 år	E142 Norrköpings RFK

### SMFF:S NYE ORDFÖRANDE HAR ORDET

SMFF har fått en ny ordförande och jag en ny utmaning. Vi har också fått en ny suppleant i Jan Bohman, Härnösand och en ny grenchef i friflyg Lars Åhman, Norrköping. Grenchefssysslan i linflyg är tyvärr vakant. I övrigt är styrelsen intakt.

Jag vill framföra ett varmt tack till Johan Bagge för det utmärkta arbete han nedlagt som ordförande i SMFF under gångna mycket svåra året.

Jag blev glatt överraskad av den positiva anda som genomsyrade hela förbundsmötet 1986 i Sundsvall. Det blev en mycket klargörande diskussion ang förbundets ekonomi som ju är ett av de problem vi har. Den nya styrelsen kommer att arbeta hårt för att få ekonomin på fötter.

Styrelsen kommer också att förlägga sina möten på olika ställen i landet och vi vill då samtidigt träffa representanter för distrikt, klubbar

och enskilda medlemmar. Detta för att vi ska få en levande dialog inom förbundet.

Information och samarbete kommer att vara de två främsta ledstjärnorna för vårt arbete inom förbundet det kommande året.

Mera information kommer i nästa nr av MFN.

Har Du några frågor eller förslag så ta kontakt med din klubb, ditt distrikt eller någon i förbundsstyrelsen.

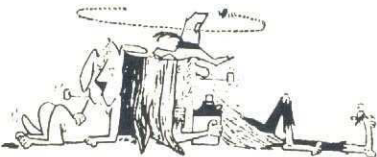
Din nye ordförande når Du bäst via brev eller telefon.

Björn Hammarskjöld  
Lillsjönäsvägen 11  
161 35 BROMMA  
tel bost 08-80 41 16  
08-26 41 03 (tfn-svarare  
hela dygnet)  
tel arb 0753-643 81

BJÖRN HAMMARSKJÖLD

### FÖRBUNDSKONFERENSERNA

Expeditionen hålles stängd för semester 30 juni - 11 juli.



### FÖRBUNDSMÖTET 12-13 APRIL 1986 SUNDSVALL

103 ombud från 42 klubbar har anmält sig till förbundsmötet 1986.

### STATENS UNGDOMSRÅD (SUR) RÅDSLÅG BERGBY GÅRD 1986-04-14--16

Som SMFF:s ombud deltagar Lennart Palm.

### CIAM MÖTE PARIS 1986-04-24--25

Som SMFF:s delegat deltagar som vanligt Peter Wanngård.

### SAMMANDRAG AV BESLUT VID NORDISKA MODELLFLYGKONFERENSEN I STOCKHOLM 1986-01-18

Alla nordiska länder var representerade, vilket var särskilt glädjande eftersom så inte skett sedan 1982.

Beslöts att den nation som står som arrangör av Nordisk Konferens skall fungera sammanhållande det kommande året. För 1986 skall således Sverige ha denna uppgift. Förelåg förslag från Sverige att NM F3B skall köaras enligt FAI-regler (dvs även med distansmoment). Förslaget återtogs dock sedan det ej vunnit gehör hos övriga nationer.

Beslöts däremot på förslag från Danmark att sämsta resultatet ej skall räknas vid minst fyra omgångar.

Förslag om kommande tävlingsutbyte i linklasserna skall utformas av Finland.

Underlaget för F3D konstaterades f n ej vara tillräckligt starkt för Nordiska Mästerskap.

Framfördes från Finland att elektroniska termistorer bör förbjudas vid internationellt tävlande. Tas upp på FAI-nivå.

Konferensen beslöt rekommendera att Sporting Code sekt 4.2.5.4 ang tävlingsavgifter m m skall tillämpas vid NM. Frågan tas upp på nästa konferens.

Endast en rapport från grenkonferensen hade inkommit (F3F), vilken lades med gillande till handlingarna.

Tävlingskalender 1986:

Friflyg 5-6 juli arr Danmark, Revingeled

F3C arr Finland, prel augusti  
F3B/F3F 12-14 sept arr Danmark, Hanstholm

F4C och F3A inga mästerskap.  
4 danska och 2 svenska rekord har godkänts.

Nästa Nordiska Konferens 24 januari 1987 i Köpenhamn.

### KLUBBREGISTRET 1985-12-31

V g notera följande ändring i registret:

B081 ÖSFK MFS Södertälje, siffrorna för medlemmar i åldrarna 7-25 år och över 25 år är omkastade, skall vara 28 medlemmar 7-25 år och 18 medlemmar över 25 år. Nedräkning för A-B län blir 1067 medlemmar 7-25 år och 897 medlemmar över 25 år. Ändra även i sammanställningen på sidan 9 till 5522 medlemmar 7-25 år och 4266 över 25 år.



# Meddelanden från Förbundet

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

## UTBILDNING

Ungdomsledarkurs (C1/86) 8-16 juni 1986 på Älleberg

Inbjudan och anmälningsblankett utsänt med månadsmeddelandet i mars.

Anmälan skall vara expeditionen tillhanda senast onsdagen den 21 maj 1986.

FLUGEBYLÄGRET 85-07-05 - 07-12

Information och anmälningsblankett till Flugebylägret 1986 utsänt med månadsmeddelandet i mars.

## FILMTHYRNING

Förteckning över 9 st super 8 filmer, skänkta av Bo Gärdstad, utsänt med månadsmeddelandet i mars.

## NYA KLUBBAR

Z353 Västjämtlands RfK, Järpen samt S246 Edane MK och O212 Kungälv Modellbyggare, som båda har återkommit efter 1 års uppehåll hälsas välkomna till SMFF.

## SVENSK REKORD

Tomas Leijon, D018 Nyköpings Modellklubb, satte 85 10 19 nytt svenskt rekord i klass 23, hastighet för radiostyrd kolvmotormodell rak bana med 274 km/h på Radiolanda Modellflygfält, Stigtomta.

## TÄVLINGSKALENDRAR 1986

Se sep listor.

## FRIFLYG

Landslagsligan i friflyg 1985 och Al-ligan 1985

Reviderad landslagsliga och Al-ligan, se sep listor. OBS! att nr 36 Tomas Sävström tillhör C092 Uppsala FK MS i stället för D016 Eskilstuna FK MFS som uppgivits på en tidigare lista.

Tävlingskalendern friflyg 1986  
Ändringar:

Utomhus  
Nr 11 31.5-1.6 Solnas 10-starters. INSTÄLLD t v.

Internationella tävlingar  
Nr 1 9-14.9 EM friflyg, Pitesti-Arges, Rumänien

Inomhus  
Nr 4 april SM F1D Framflyttad till vecka 41 eller 45.

Internationella tävlingar  
Nr 1 23-25.8 VM inomhus F1D, Cardington, England

## LINFLYG

### Adressändring

Ledamoten i grenstyrelsen (combat) Ingemar Larsson har flyttat, ny adress är Forbondegatan 14, 462 00 VÄNERSBORG

Tävlingskalender linflyg 1986

Nr 6 Oxelöpokalen framflyttad till 16-17 augusti 1986

## Internationella tävlingar

Nr 2 30.7-4.8 VM linflyg 1986  
Pecs, Ungern

Inbjudan till 1986 års "Limfjordsstaevne" har kommit. Information kan fås genom tf grenchef B-O Samuelsson, Vetevägen 13, 183 67 TÄBY, tel 08-756 22 74. Anmälningsstiden utgår 3.5.86. Anmälan skall sändas via SMFF:s expedition.

## RADIOFLYG

Brevtävlings F3B och F3B-T  
1986-05-01 - 09 30

Inbjudan och tävlingsregler utsänt med månadsmeddelandet i mars.

F3F Europa Slope Cup 1986

P g a att militärmyndigheterna endast kan upplåta markområden i 2 dagar har ovanstående tävling inställts.

Tävlingskalender RC helikopter 1986

## Internationella tävlingar

Nr 2 EM F3C Toulouse, Frankrike ändrat till 24-28.9

Tävlingskalender RC elflyg 1986

Tillägg:  
Nr 1 18.5 F3E T063 RfK Ikaros Örebro Gustavsviksfältet Anders Gustavsson, tel 019-161541  
Nr 2 24-25.5 Nordic, FAI, 7-celler, pylon (7-celler) A301 MfK Starflyers Spånga Starlanda Jan Levenstam, Movägen 26, 163 60 SPÅNGA  
Nr 1 blir 3

Tävlingskalender RC konstflyg 1986

Tillägg och ändringar:  
Nr 1 F3A Pop, F3A Sport, P182 Borås MfK framflyttad till 31 maj och reservdag 1 juni 1986.  
Nr 1 A 10.5 F3A B267 Södertälje MfK Påldalen, kontaktman Benny Pettersson, tel 0755-36063  
Nr 4 Gränscupen F3A (UT) R148 Tidaholms MfK flyttad till 28-30.6

## Internationella tävlingar

Nr 1 9-13.7 EM F3A La Garde, Frankrike  
Nr 2 Gränscupen F3A R148 Tidaholms MfK flyttad till 28-30.6

Tävlingskalender RC segel 1986

Tillägg och ändringar:  
Nr 1 3.5 F3B-T M015 Acroflyers INSTÄLLD tv  
Nr 4 F3B-T "Vårgalten" U286 Arboga FK MS flyttas till 15.6  
Nr 5 31.5 Nils Holgersson Cup F3F M338 Villie RfK skall även vara UT  
Nr 7 7.6 F3B-T P184 Herrljunga MfK arrangeras som DM (ej sank)  
Nr 8 F3B-T M008 Malmö RfS flyttas till 24.5  
Nr 9 SM F3B 1986 OBS! 2 dagar 14-15.6 skall även vara DM för Stockholms län  
Nr 12 A 2.8 SM F3F 1986 M008 Malmö RfS och M338 Villie RfK, Käseberga, kontaktman Gerhard Henricsson, tel 0411-43680  
Nr 15 F3B "Galten Cup" U286 Arboga FK MS flyttas till 6-7.9  
Nr 16 F3F Model Craft Cup M008 Malmö RfS flyttas till 12.9 (reservdag 13.9)

## Internationella tävlingar

1. EM F3B, Tel Aviv, Israel ändrat datum till 17-24.8

Tävlingskalender RC skala 1986

Nr 1 A 25.5 Popskala E046 MfK Linköpingseskadern, Linköping, kontaktman Sven-Åke Nilsson, tel 013-131425  
Nr 2 Populärskala (öppen+DM) P080 Trollhättans MfK flyttas till 31.5-1.6  
Nr 3 Populärskala A028 Stockholms RfK Barkarby avhålls 7-8.6

## TÄVLINGSINBJUDNINGAR

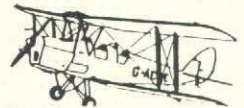
OBS! För att SMFF skall kunna sanktionera nedanstående tävlingar måste resp arrangörsklubb vara registrerad i SMFF (dvs betalt både fastställd registreringsavgift för klubben samt fastställda medlemsavgifter.

SOLNAS VÄRETTA/B256/SOLNA MSK  
1986-04-19 kl 0830  
Sundbro  
Al, Bl, Cl, HKG, 77 cm, FIG sen o jun,  
Lag  
50:- sen  
25:- jun  
30:- sen HKG  
15:- jun HKG  
50:- lag  
Sista anm 7/4  
Pg 22 86 33 - 4, Solna MSK, Bredkilsbacken 1, 171 57 SOLNA Sture Johansson, tel bost 08-27 63 87, arb 08-730 74 49

MAJTÄVLINGEN/C092/UPPSALA FK MS  
1986-04-26 09 00  
Sundbro  
FlA, FlB, FlC jun o sen, Al jun,  
Lag  
60:- sen  
30:- jun  
60:- lag  
Sista anm 15/4  
Pg 64 56 67 - 7, Uppsala FK, MS, c/o Per-Arne Svensson, V:a Järnvägsgatan 11 A, 753 33 UPPSALA, tel bost 018-12 34 10, tel arb 018-13 97 90

QUARTER MIDGET PYLON/-  
A028/STOCKHOLMS RfK  
1986-05-03 (860504) 09 00  
Barkarby  
Quarter Midget Pylon  
60:-  
Sista anm 28/4  
Pg 50 32 68 - 5, Stockholms RfK, c/o Hans Larsson, Stellavägen 1, 175 61 JÄRFÄLLA, tel 08-739 87 86  
ÄLLEBERGSTÄVLINGEN/R146/MfK BLUE MAX FALKÖPING  
1986-05-03 (05-04) 0830  
Axevalla Hed  
Ternik  
60:-  
Sista anm 19/4  
Pg 11 22 37 - 3, MfK Blue Max, Box 186, 521 02 FALKÖPING  
Gunder Carlsson, tel 0515-178 55  
Anmälan endast via postgiro

AXVALLATRÄFFEN/R153/AXVALLA FFT SKÖVDE  
1986-05-04 0845  
P4:s övningsfält, Skövde  
FlA jun o sen, FlB, FlC, Al jun  
55:- sen  
25:- jun  
Sista anm 25/4  
Pg 8204 95 - 0, Axvalla FFT, c/o Nils-Olof Gustavsson, Sturegatan 3, 541 50 SKÖVDE, tel bost 0500-182 82, tel arb 0500-180 10



# Meddelanden från Förbundet



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

UT FRIFLYG 1986/0024/AKMG GÖTEBORG  
1986-05-08-11  
Såtenäs  
Separat inbjudan sändes till de uttagna.

SOLNAS POKAL 1986/B256/SOLNAS MSK  
1986-05-10 (05-11) 09 00  
Högdalens Bilprovning, Stockholm  
F2A, F2C, Good-Year  
50:-/klass sen  
30:-/klass jun  
Sista anm 3/5  
Pg 489 89 94 - 1, Solna MSK, c/o  
Jan Gustavsson, Oslogatan 14,  
163 31 SPÅNGA, tel 08-751 99 62  
Efteranmälan dubbel  
anmälningsavgift

TERMIKTRÄFFEN/L132/RFK GRIPEN  
KLIPPAN  
1986-05-10 (05-11) 09 15  
F5 Ljungbyhed  
F3B-T  
50:- sen  
30:- jun  
Sista anm 30/4  
Pg 23 19 98 - 6, RFK Gripen, c/o  
Jan-Erik Andersson,  
Hjälmgatan 25, 260 70 LJUNGBYHED,  
tel bost 0435- 411 88,  
arb 0435-387 56  
Tommy Christiansson, tel 0435-408  
55  
Samling vaktan F5 Ljungbyhed kl  
0845

VÄRTÄVLING F3A/B267/SÖDERTÄLJE MFK  
1986-05-10 (05-11) 09 30  
Påldalen Södertälje  
F3A pop, F3A sport  
100:-  
Sista anm 30/4  
Pg 40 57 55 - 0, Södertälje MFK,  
c/o Benny Pettersson,  
c/o Gabran, Parkgatan 21, 151 44  
SÖDERTÄLJE, tel 0755-360 63

AKMG:S VÄRTÄVLING  
(PINGSTÄVLING)/0024/AKMG GÖTEBORG  
1986-05-18 (05-19, 06-28, 06-29)  
09 00  
Såtenäs F7  
F1A, F1B, F1C, A1 jun o sen, 77cm, HKG  
75:- sen  
30:- jun  
Sista anm 9/5  
Pg 490 43 73 - 0, AKMG, c/o Lars-G  
Olofsson, Box 8044,  
421 08 V FRÖLUNDA, tel 031-49 30 55  
Personnummer på samtliga som skall  
in på F7.  
Internationella klasserna flyger 7  
starter.

SKALATÄVLING I PINGS/PO71/GRÄBO MFK  
1986-05-17-18 09 00  
Backlanda, Gråbo MFK:s eget fält  
F4C och Populärskala  
75:- sen  
50:- jun  
Sista anm 7/5  
Pg 57 81 72 - 9, Gråbo MFK, c/o  
Conny Tisel, S  
Annexvägen 7, 440 06 GRÄBO,  
tel 0302-424 22  
Logi kan ordnas, samkväm på kvällen  
den 17:e.

ÖREBRO F3E/TO63/RFK IKAROS ÖREBRO  
1986-05-18 (05-19) 09 00  
Gustavsviksfältet Örebro  
F3E, 30-, 10-, 7-celler  
50:- sen  
25:- jun  
Sista anm 5/5  
Pg 88 66 82 - 4, RFK Ikaros, c/o  
Anders Gustavsson,  
Alstavägen 6 B, 702 21 ÖREBRO, tel  
019-16 15 41

MALMÖ TERMIK/MO08/MALMÖ  
RADIOFLYGSÄLLSKAP  
1986-05-24 (05-25) 09 00  
Revingehed  
F3B-T  
50:- sen  
25:- jun  
Sista anm 20/5  
Pg 79 14 46 - 8, Malmö RFS,  
Finlandsgatan 20, 214 32 MALMÖ  
Ulf Mårtensson, tel 040-96 02 73  
OBS ! Ändrat tävlingsdatum

F3A POP, F3A SPORT/E142/NORRKÖPINGS  
RFK  
1986-05-24 (05-25) 09 00  
Herrebrofältet  
F3A pop, F3A sport  
75:- sen  
50:- jun  
Sista anm 19/5  
Pg 22 27 18 - 9, Norrköpings RFK,  
c/o Leif Ericsson,  
Enebygatan 13, 602 13 NORRKÖPING,  
tel 011-10 50 22

EL TÄVLING/A301/MFK STARFLYERS  
SPÅNGA  
1986-05-24-25  
Starlanda  
24.5 - Nordic, FAI, 7-celler  
25.5 - Pylon (7 celler)  
50:-/klass sen  
25:-/klass jun  
2 eller fler klasser  
75:- sen  
35:- jun  
Pg 51 40 28 - 0, MFK Starflyers,  
c/o Jan Levenstam,  
Movägen 26, 163 60 SPÅNGA

POP SKALA/E046/MFK  
LINKÖPINGSESKADERN  
1986-05-25 09 00  
Sjögestad  
Pop skala  
75:- sen  
25:- jun  
Sista anm 20/5  
Pg 66 07 64 - 2, MFK  
Linköpingseskadern, c/o Sven-Åke  
Nilsson,  
Sommarvindsvägen 8, 582 72  
LINKÖPING, tel 013-13 14 25

VÄRTÄVLINGEN/B081/ÖSFK MFS  
SÖDERTÄLJE  
1986-05-24-25 10 00  
24/5 - Påldalen, Södertälje  
25/5 - TK-parkeringen Scania,  
Södertälje  
24/5 - Combat, Stunt  
25/5 - Team-race, Good-Year, Speed  
50:- sen  
30:- jun  
Sista anm 20/5  
Pg 37 82 70 - 3, ÖSFK, MFS, c/o  
Staffan Hovmark, Bodastigen 17,  
151 45 SÖDERTÄLJE, tel 0755-120 96

GRÄNSCUPEN F3C HELIKOPTER/-  
N033/KUNGSBACKA MFK  
1986-05-24-25 09 00 (05-25)  
Kungsbacka  
F3C  
75:-  
Sista anm 18/5 (per telefon)  
Pg 83 33 36 - 1, Kungsbacka MFK,  
c/o Robert Claesson,  
tel 0300-213 66  
Lördag meeting med skojtävling,  
söndag tävling

POP SKALA (ÄVEN DM)/P080/-  
TROLLHÄTTANS MFK  
1986-05-31 (06-01) 09 00  
Trollhättan MFK:s modellflygfält  
Pop skala  
50:-  
Sista anm 23/5  
Pg 83 51 86 - 8, Trollhättans MFK,  
Box 5048, 461 05 TROLLHÄTTAN  
Lars Helmbro, tel 0520-974 08  
Gräsbana

F3A SPORT, F3A POP/P182/BORÅS MFK  
1986-05-31 09 00  
Borås MFK:s flygfält  
F3A Sport, F3A Pop  
70:-  
Sista anm 27/5  
Pg 89 63 82 - 9, Borås MFK, Box  
10056, 500 10 BORÅS  
Åke Mårtensson, tel 033-823 11

NILS HOLGERSSON CUP-UT F3F/-  
M338/VILLIE RFK SKURUP  
1986-05-31 (06-01) 09 00  
Kåseberga hamn  
F3F  
60:- sen  
30:- jun  
Sista anm 25/5  
Pg 34 85 20 - 8, Villie RFK, c/o  
Per Viklund, Vaniljgatan 11,  
233 00 SVEDALA, tel 040-40 27 54

ÖREBRO CUPEN/TO63/RFK IKAROS ÖREBRO  
1986-05-31-06-01 09 00  
Gustavsviksfältet Örebro  
F3B  
50:- sen  
25:- jun  
Sista anm 20/5  
Pg 88 66 82 - 4, RFK Ikaros, c/o  
Anders Gustavsson,  
Alstavägen 6 B, 702 21 ÖREBRO, tel  
019-16 15 41

SÖRMLANDSTÄVLINGEN/SMF  
1986-06-07-08 10 00  
7.6 - Trosa MFK:s flygfält - Stunt,  
Semlåtunt, Combat, Nybörjarcombat  
8.6 - Eskilstuna - Speed open,  
Team-race, Good-Year  
50:- sen  
30:- jun  
Sista anm poststämplad 2/6  
Pg 65 08 01 - 4, SMF, c/o Hans  
Fällgren, Ö Kyrkogatan 25, 611 33  
NYKÖPING, tel 0155-156 86  
Göran Fällgren, tel 0155-365 65

POPULÄRSKALA/A028/STOCKHOLMS RFK  
1986-06-07-08 09 00  
Barkarby flygplats  
100:-  
Sista anm 30/4  
Pg 50 32 68 - 5, Stockholms RFK,  
c/o Lars Winberg, Box 6008,  
183 06 TÄBY, tel bost 08-758 97 51,  
tel arb 0762-106 62  
Olle Ericsson, tel 08-93 54 66

SM F3B 1986/B253/DJURSHOLMS  
MODELLFLYGARE (även DM för  
Stockholms län)  
1986-06-14-15 09 00  
Stockholmstrakten, närmare besked  
senare  
F3B  
75:- sen  
40:- jun  
Sista anm 6/6  
Pg 58 02 07 - 9, Djursholms MF, c/o  
Stefan Engberg,  
Gästrikogatan 20, 2 tr, 113 34  
STOCKHOLM, tel 08-32 51 99

WINDMILL CUP 86 /M134/TRELLEBORGS  
MFK  
1986-06-14 (06-15) 09 30  
Klubbvägen  
F2B + Semi (ev "Fun-Stunt")  
40:- sen  
25:- jun  
Sista anm 11/6  
Pg 44 14 09 - 0, Trelleborgs MFK,  
c/o Lars Roos, Slussgatan 6,  
231 00 TRELLEBORG, tel 0410-102 83  
Logi ordnas fred-lörd-sönd, medtag  
kudde + sovsäck  
Gräsbana, träningsmöjligheter,  
diplom till alla och priser till de  
flesta



# Meddelanden från Förbundet

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

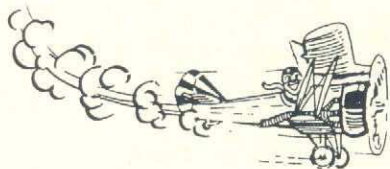
SM (UT) EL PYLON FAI 1986/M008/-  
MALMÖ RADIOFLYGSÄLLSKAP  
1986-06-14 (06-15) 10 00  
Husiefältet  
Elpylon FAI 7 cells  
100:-  
Sista anm 1/6  
Pg 79 14 46 - 8, Malmö RFS, c/o  
Sven-Åke Ståhl, Akstrisgatan 6,  
214 83 MALMÖ, tel 040-13 14 74

VÄRTÄVLINGEN F3A/E142/NORRÖPINGS  
RFK  
1986-06-14 (06-15) 09 00  
Herrebrofältet E4, 1 km sv  
Norrköping  
F3A  
100:-  
Sista anm 4/6  
Pg 22 27 18 - 9, Norrköpings RFK,  
c/o Hans Andersson,  
Pryssgårdsvägen 52, 602 10  
NORRÖPINGS, tel 011-11 15 56

POPULÄR SKALA/X116/MFK ALBATROSS  
SÖDERHAMN  
1986-06-14-15 11 00  
Mohed Söderhamn  
Populär skala  
70:-  
Sista anm 6/6  
Pg 79 57 52 - 5, MFK Albatross, c/o  
John Eriksson, Stengatan 13 D,  
825 00 IGCESUND, tel 0650-218 29  
Stig Ungsgård, tel 0278-199 57  
Klubben har egen klubbstuga vid  
fältet, gräs och grusbänor att  
flyga på.  
Laddmöjlighet och servering ordnas.  
På 400 m avstånd från fältet finns  
en  
3-stjärnig camping. Samt stora fria  
ytor att flyga på (segel, friflyg).

NATTÄVLINGEN/Y058/MFK SKVADERN  
SUNDSVALL  
1986-06-14-15 21 00  
Midlanda flygplats  
F1A, F1B, F1C, A1, B1, 77 cm, HKG  
50:- sen för 1 klass  
30:- sen för varje klass därutöver  
20:- jun för 1 klass  
10:- jun för varje klass därutöver  
Sista anm 31/5  
Pg 13 92 74 - 5, MFK Skvadern, c/o  
Ulf Lejdstrand, Häggvägen 16,  
862 00 KVISSLEBY, tel 060-51 30 33

BRUNNSKLIPPET/K048/RONNEBY MFK  
1986-06-14 (06-15) 0930  
Plats meddelas senare  
F2D2 + open + ev ny combatklass  
50:- sen  
30:- jun  
Sista anm 12/6  
Pg 86 77 70 - 0, Ronneby MFK, c/o  
Christian Johansson  
Södermarksvägen 7 B, 372 00  
RONNEBY, tel 0457-246 07



SUNSHINE THERMAL HUNTING/M102/MFK  
FLADDERMUSEN LUND  
1986-06-15 09 00  
Revingehed  
F1A, F1B, F1C, A1, 77 cm sen o jun  
50:- sen  
20:- jun  
Sista anm 2/6  
Pg 26 17 56 - 1, MFK Fladdermusen,  
c/o Alve Hansson,  
Hammarbacksvägen 32, 230 30 OXIE,  
tel 040-54 66 11  
Champagne fly-off ! Spola kröken !

VÄRGALTEN/U286/ARBOGA FK MFS  
1986-06-15 09 00  
Arboga flygfält invid FFV-Aerotech  
F3B-T  
50:- sen  
40:- jun  
Sista anm 6/6  
Pg 29 50 10 - 3, Arboga FK, MFS,  
Box 227, 732 00 ARBOGA  
Lämna namn och frekvensupplysningar  
till Tommi Kinnunen,  
Skillingeatan 5, 736 00 KUNGSÖR,  
tel 0227-106 15  
Startmetod enligt årsmötesbeslut om  
linlängder  
Landningsbana enl FAI-F3B

QUARTER MIDGET PYLON/G114/VÄXJÖ RC  
KLUBB  
1986-06-28 09 00  
Uråsa flygplats ca 2,5 mil söder  
Växjö  
Quarter Midget pylon  
75:-  
Sista anm 23/6  
Pg 57 87 68 - 4, Växjö RC klubb,  
c/o Börje Ragnarsson,  
Tallvägen 3, 360 44 INGELSTAD, tel  
0470-305 77

HANG F3F/M015/ACROFLYERS, SJÖBO  
1986-06-28 (06-29) 09 00  
Kåseberga Hamn  
F3F hang  
65:- sen  
45:- jun  
Sista anm 14/6  
Pg 23 57 93 - 7, Acroflyers, c/o  
Kent Andersson,  
Vångagatan 2, 270 35 BLENTARP, tel  
0416-132 71

HAVGÅRD SCALE TROPHY/L132/RFK  
GRIPEN KLIPPAN  
1986-06-28-29 10 00  
Havgård  
F4C och Populärskala  
75:-/modell  
Sista anm 15/6  
Pg 23 19 98 - 6, RFK Gripén, c/o  
Berne Gunnarsson, Box 23,  
260 51 EKEBY, tel 042-767 09  
Camping på klubbfältet. Samkväm  
ordnas på lördagskvällen.



HELIKOPTERMEETING OCH TÄVLING/X110/  
V GÄSTRIKE FK MFS HOFORS  
1986-06-28-29 09 00  
Lemstans sportflygfält  
28/6 - Helikoptermeeting  
29/6 - F3C och Helikopter populär  
60:-/klass  
Sista anm 20/6  
Pg 436 53 02 - 1, V Gästrike FK,  
MFS, c/o Bo Svensson,  
Tolvsjögatan 10, 813 00 HOFORS, tel  
0290-228 07  
Olle Lindström tel 0290-420 28

BYSEN CUP F3C HELIKOPTER/I049/-  
GOTLANDS MFK VISBY  
1986-07-05-06 10 00  
Vurphajd Stenkumla  
F3C  
40:-  
Sista anm 1/6  
Pg 18 62 33 - 3, Gotlands MFK, c/o  
Thomas Cedergren,  
Pl 118, Tofta Bad, 621 98 VISBY,  
tel 0498-653 08  
Fältet beläget ca 1 mil söder om  
Visby och med ca 5 km till närmaste  
campingplats.

GRÄNSCUPEN INT KONSTFLYGTÄVLING/  
R148/TIDAHOLMS MFK  
1986-06-28-30 OBS! ändrat datum  
Stacklanda Tidaholm, infart mitt  
emot Folkets Park  
F3A (UT), F3A Sport, F3A Pop  
160:- F3A  
80:- F3A Sport och F3A Pop  
Sista anm 20/6  
Pg 71 86 49 - 7, Tidaholms MFK, c/o  
Stellan Beckman,  
Enebacksvägen 39, 522 00 TIDAHOLM  
Ingemar Gustavsson, tel 0502-430 12  
Campingmöjligheter vid fältet,  
servering  
F3A Sport med vandningspriset  
"Västgötapokalen"

SCANDINAVIA OPEN/FRITFLYVNING-  
UNIONEN DANMARK  
1986-07-05-06  
Revinge hed  
F1A, F1B, F1C  
Tilmelding: Tilmelding skal ske  
senest fredag den 20 juni 1986 med  
brev til:  
Fritflyvnings-Unionen  
Thorsgade 46 E, 4. th  
2200 KÖPENHAMN N Danmark  
Ved forsinket tilmelding bliver  
deltagergebyret forhøjet med 50 %.  
Deltagerbebyr. Deltagerbetyret er  
100, sv kr (eller 120 da kr).  
Deltagergebyret skal betales ved  
ankomsten, senest lørdag morgen  
inden starten på første periode.  
Yderligere oplysninger kan fås ved  
henvendelse til Fritflyvning-  
Unionen eller til:  
Thomas Køster, Harløsevej 184, 34  
00 Hillerød, Danmark  
Vi håber, at der kommer rigtig  
mange deltagere til de Åbne  
Nordiske Mesterskaber 1986 !  
Mange hilsner, og på gensyn !

FRITFLYVNING-UNIONEN  
Förbundsexpeditionen har komplett  
information om tävlingen.

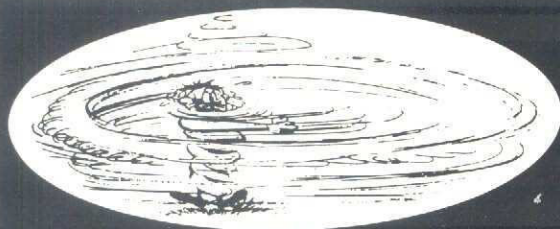
OBS! Anmälan till tävlingen måste  
gå via SMFF:s expedition

SKAGERTRÄFFEN/S238/ÅTORPS MFK  
1986-07-6 09 30  
Plats: pilat från Åtorp  
F3B-T  
50:-  
Sista anm 23/6  
Pg 46 67 24 - 2, Åtorps MFK, c/o  
Eine Moberg,  
Pl 7716, 693 00 DEGERFORS, tel  
0586-446 51

HÖKATERMIKEN/NO02/HÖKAKLUBBEN  
HALMSTAD  
1986-07-12 (07-13) 10 00  
Hökaklubbens modellflygfält vid  
Pilkingtons  
F3B-T  
50:-  
Sista anm 7/7  
Pg 83 24 95 - 6, Hökaklubben, c/o  
Lennart Olsson,  
Onsdagsgränd 3, 302 53 HALMSTAD,  
tel 035-12 86 49  
Campingmöjligheter på fältet vid  
vår stuga.  
Avstånd till havsbad 5 km

SM F3F 1986/M008/MALMÖ RADIO-  
FLYGSÄLLSKAP  
1986-08-02 (08-03) 09 00  
Kåseberga  
F3F  
60:- sen  
30:- jun  
Sista anm 27/7  
Pg 79 14 46 - 8, Malmö RFS, c/o Ulf  
Mårtensson,  
Kungsörnsgränd 20, 214 61 MALMÖ,  
tel bost 040-96 02 73, tel arb  
040-93 42 10





# LINKONTROLLERAT

SMÅTT OCH GOTT OM OCH  
FÖR LINFLYG



Lasse Roos med sin modell vid SM-85.

## FLYG SUNT

Nu finns ritning att köpa till Lasse Roos' stunkärra. Denna presenterades i MFN nr 2/85 med bygginstruktion och allt. Modellen är avsedd för en 10cc-motor och är alltså inget nybörjarobjekt. Planet har fortfarande inget namn så Lasse ber alla MFN:s läsare om förslag.

## BYGG STUNT

Ritningarna är i fullskala och textade med en massa nödvändig information. Pris 40:-/st + frakt.

Kontakta Lasse Roos,  
Slussgatan 6, 231 00 Trelleborg.  
Tel: 0410-102 83.

## GLIMTAR FRÅN SM -85



Combatfinalisterna. Fr v: Bengt-Åke Fällgren (3:a) Christian Johansson (2:a) och Per Stjärnesund (1:a). Högra bilden: Tord Gustavsson och Tomas Wisur debuterade vid SM och flög semistuntprogrammet. Den vänstra modellen är en Semi Silverbird som konstruerats av Ove Andersson.



Bra linkontrollhandtag är inte så lätta att få tag på alltid. Då får man göra ett själv istället. Här kommer en skiss på mitt senaste handtag. Det har visat sig fungera bra. Handtaget tillverkar Du lätt på ett par kvällar av material som Du säkert har hemma: en bit aluminiumplåt, några rörstumpar och lite 8-10 mm balsaflik.

Handtaget är helt symmetriskt, till skillnad från mitt tidigare, som hade greppet något neråtvinklat. (Den naturliga fattningen är ju på det viset.) För mig åtminstone, blev det stor skillnad till det bättre när jag bytte till det symmetriska handtaget nu i somras. Snyggare och mer symmetriska manövrer. (Ove A. flyger med vinklat handtag och vi vet ju alla vad han uppnår för resultat så vem vet...? Det är kanske mest fråga om personligt tycke och smak.) Så jag tänker nog satsa på symmetriska handtag i fortsättningen.

"Överhänget", alltså avståndet mellan linornas fästpunkt och handledens vridningspunkt, tycker jag är lagom och är baserat på en del experiment. (Minsann!) Vad som är lagom varierar, så klart, från person till person. Klart är, iallafall, att överhänget har en stabiliserande effekt. (Pröva att flyga utan överhäng så får Du se!) Ju längre överhäng desto större rörelse för ett givet utslag. Planet blir mera "tungstyrt" vid större överhäng.

Avståndet mellan linorna fungerar på liknande sätt, nästan. Ju större avstånd desto känsligare, om det nu var någon som inte visste det. För stunt brukar ett linavstånd på 100-120 mm vara lagom, beroende på kontrollsystemets utväxling och tyngdpunktsläget. Linavståndet kan justeras i 5 mm intervaller, fullt tillräckligt noggrannhet enligt min mening.

Hälen för linanslutningarna bör helst förses med ditnidade rörbitar för slitstyrkans skull. Balsasidorna limmas på plats med epoxylim.

## Justera

Man måste också kunna justera linlängden på något smart sätt. (Har Du nånsin lyckats tillverka två exakt lika långa linor??) Bästa sättet att justera är med någon form av vantskruvar. Jag har själv tillverkat något överdimensionerade sådana för att vara säkra på att de ska hålla. Funkar jättebra och överhänget ändras inte heller, viktigt.

En anledning till denna typ av justering är att linsystemet då blir så stumt som möjligt, det blir det inte med justering typ genomgående wire, som dessutom kan gå sönder. Det är ju viktigt att linor och handtag är så stumma som möjligt för bästa kontrollkänsla. Det låter kanske självklart för en del men den som nån gång flugit med nylonlinor fattar vad jag menar. Det förekommer ju att nybörjarlinkontrollanter i brist på vetskap försöker med detta, så till alla nybörjare säger jag bara: stålwire ska det vara och hör sen! Till O,8 cc modeller kan man i nödfall använda björntråd faktiskt.

Upp till 3,5 cc är 0,3 mm dia. wire att rekommendera (0,012") och

däröver skall man använda 0,38 mm (0,015") dia. wire. I båda fallen avses 7-trådig rostfri wire typ SIG eller SULLIVAN. Tre "F" i Oxelösund säljer en likvärdig wiretyp av svensk tillverkning. Till de mindre modellerna kan man även använda tre-trådig "Laystrate"-wire, som är något billigare men sämre.

## Pianotråd

Man kan även använda solida pianotrådslinor men dessa är mera svårhanterliga än wire och rekommenderas endast med tveksamhet. Fördelarna lär visst vara lite mindre luftmotstånd eftersom man då kan använda tunnare linor och ändå bibehålla tvärsnittsarean. Linorna blir antagligen något lättare också. Rätta mig om jag har fel. Många USA-flygare använder solida linor och det beror delvis på att man där bestämmer lindiametern efter motorstorleken. Över 6,5 cc, och man måste använda 0,45 mm dia. wire, rena rama kättingen. Genom att då använda pianotråd istället kan man minska på diametern och ändå ha en regelbunden tvär-

snittsarea. FAI-reglerna tillåter som bekant vilken lindiameter som helst så länge man klarar dragprovet.

Utledarna i vingen hör ju också ihop med linorna egentligen och skulle i princip kunna bestå av samma material som linorna, men det är mera praktiskt och säkert att använda 0,75-1,0 mm pianotråd. Lätt att installera och går aldrig av mitt i vinghalvan som jag hört exempel på att s k leadoutwire kan göra. Enda nackdelen är att pianotrådarna skramlar litegrann, men fördelarna uppväger denna nackdel tycker jag.

## Linändar

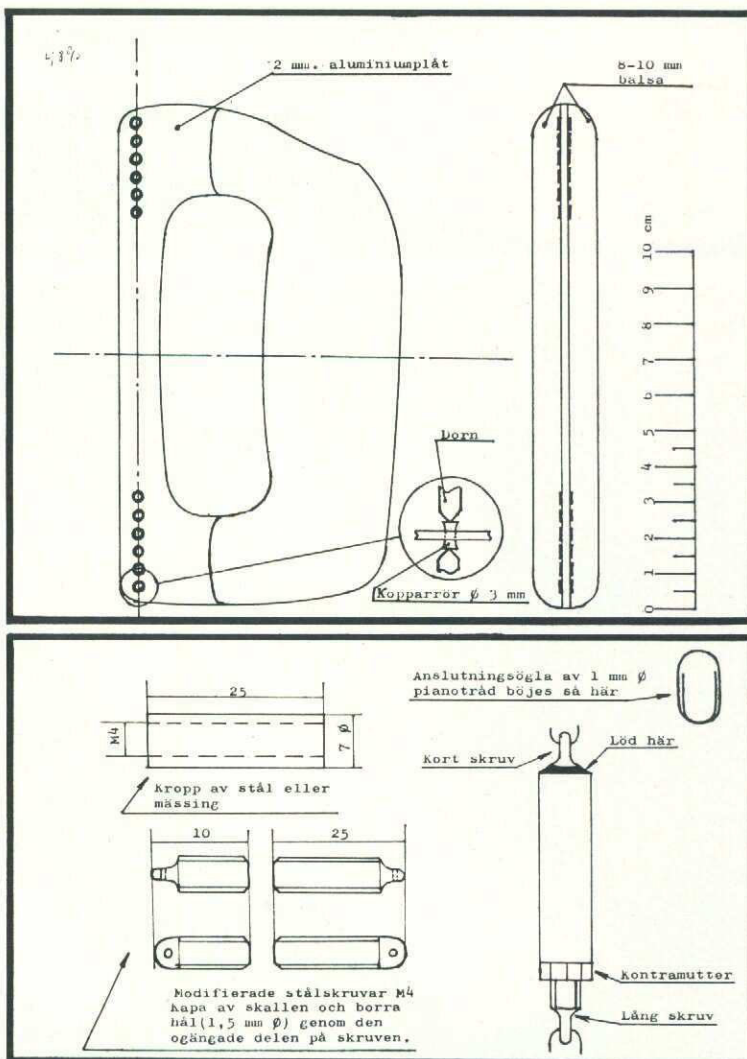
När vi ändå har halkat in på ämnet linor skadar det nog inte att påminna om hur linändarna SKALL tillverkas! De skall ha en metallögla att lägga linan runt och sedan skall ändarna lindas varv vid varv med tunn koppartråd. (Se Willys artikel i MFN nr 4!) Därefter läser man lindningen med lite epoxylim eller Hot-Stuff. Sen håller dom.

Tillverka ett extra linset när du ändå håller på. Bäst av allt är att ha

3 *influgna* linor med handtag och allt monterat. Reservhandtaget ska givetvis vara identiskt med ditt ordinarie. Skulle du mot förmodan dra sönder vid dragprovet så är det bara att byta alltihop. Man ska inte ge sig på att justera och ha sig mitt under en tävling. Det finns för det mesta ingen möjlighet till provflygning och skapar alltså onödig osäkerhet. Ett par millimeters feljustering märks, var så säker.

Dragprova dina linor ofta och torka av dem före varje flygning med något lösningsmedel. Man ska vara noga med sina linor, det finns inget värre än att krascha p g a slarv! Det här handlar som du förstår om säkerhet också! Därför ska du se dig noga omkring innan du släpper iväg modellen! Särskilt viktigt om du flyger på platser som egentligen inte är avsedda för modellflyg, t ex parker, fotbollsplaner osv där det ofta springer omkring en massa oinformerat folk som inte vet att det är farligt att promenera rakt in i cirkeln. Nu får det vara slutsvamlat för den här gången.

Flyg linkontroll! Helst stunt . . .  
Hälsn. Lars R/TMFK



# Gör Ditt eget LINKONTROLLHANDTAG

# MARS- PYLON PÅ RUNN

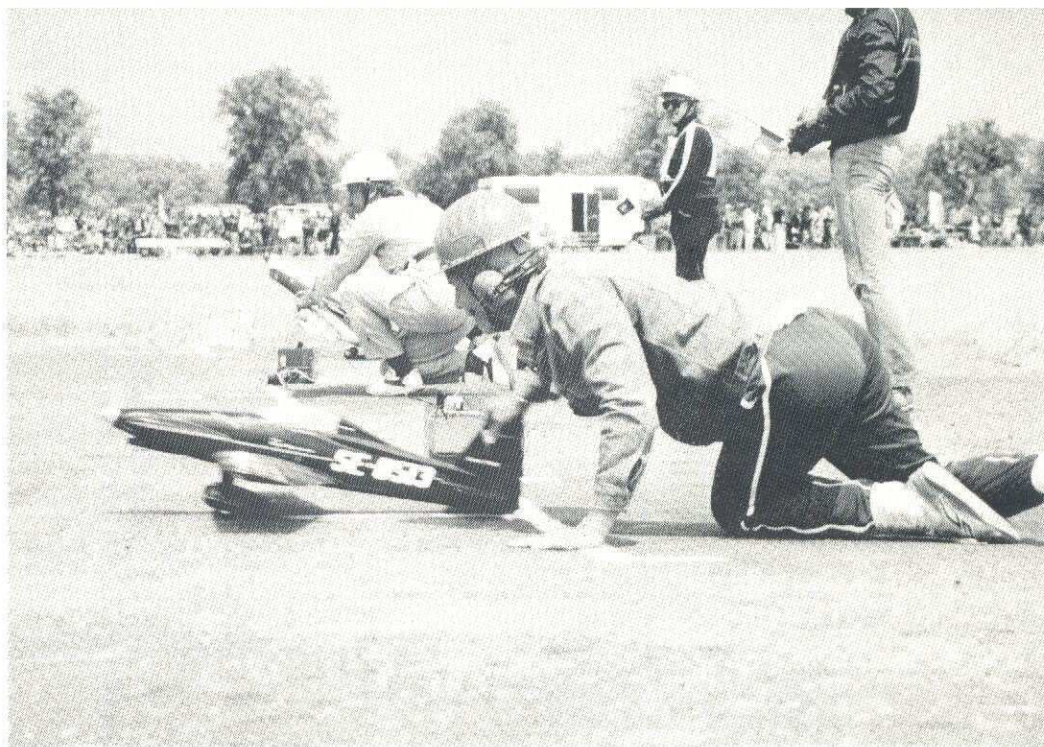


Foto:  
Sten Kagerup  
(taget 85 vid  
tävling i Tjeckoslovakien)

15 deltagare från Rättviks, Norbergs, Siljansbygdens, Faluns och Ludvikas radioflygklubbar kämpade, Lördagen den 1 Mars, på sjön Runn i Falun om segern i den första tävlingen i den nya pylonklassen som nu i sommar ska blomma i Sveriges hjärta Dalarna. Vädret var fint -6° bitvis "tjyttigt" vilket gjorde tävlingen spännande.

Falu RFK's pylonteam, "runnmaffian" som är utpräglade vinterflygare tackade vädrets gudar och lyckades över förväntan. Men segern avgjordes först i sista heatet, dit 4 st. efter våldsamma heat hade lyckats kvalificera sig.

Bosse Gustavsson från Norberg, annars en skalafantast dök upp som gubben ur lådan med en Irvine 40 och flög så att skevroderen fladdrade i svängarna, även hans klubbkamrat Kristian Berggren med en

tre dagar gammal kärra kämpade sig till finalen.

Magnus Johansson från Falu RFK, som hade gjort skrattretande träningstider vände på oddsen och flög sig rakt in i finalen. Jonas Hagberg även han från Falu RFK, tog sig till finalen, då mest tack vare Kristian Berggrens äkta sportmannasinne.

Stämningen på startlinjen i finalheatet var som i rysk roulette då 4 plan var tvungna att starta på den redan för 3 plan tränga banan, med 90° sidvind var det inte enklare. När startflaggan föll var det nästan omöjligt att skilja planen åt när dom, upp mot norra pylonen, försökte preja varandra.

De första 5 varven var oerhört jämna, men på ett medvindsbän svarade plötsligt Jonas OS 40 ännu mera och han lyckades dyka om

Bosse. Bosses skevroder fladdrade oerhört vilket i Falu RFK:s öron var som musik. Magnus slank även han om Bosse på slutet. Jonas segerglädje varade dock ej mer än till landningen då höjdstöstången brast och tävlingens enda krasch var ett faktum. Rättviks klubben som, i vanlig ordning, hade ett starkt gäng nådde endast B-finalen, så även Siljansbygdens lag vilket bestod av "Sotarn Domier Berg" och Risto Baltzar.

Ludvikas Thomas Nyholm gjorde dagens insats då han provflög kärnan 15 min. före tävlingen och tog sig sedan till "rövarheatet", och människan hade aldrig kört ett varv på pylonbanan före tävlingen.

Lördagen den 5 April håller Rättviks Radio Flyg klubb nästa tävling på Siljan. Helgens tävling präglades av den nu fina stämningen som

råder i denna region och vi i falugänget vill tacka deltagarna för en trevlig tillställning och vi ser med glädje fram emot sommarens tävlingar.

Falu Radio Flygklubbs Pressombudsman.

## RESULTAT

1. J. Hagberg, Falu RFK "Runnmaffian"	2.14
2. M. Johansson, Falu RFK	2.30
3. B. Gustavsson, Norberg	2.24
4. K. Berggren, Norberg	2.45
5. T. Södergren, Rättviks RFK Femix	3.01
6. R. Berg, Siljansbygdens RFK	3.01

## Rövarheatet

1. Bosse Gustavsson
2. Magnus Johansson
3. Thomas Nyholm

# Sänka ljudet

Ett enkelt tips till alla modellflygare att sänka ljudnivån på våra motorer är denna enkla lösning. Den består av en insatshylsa, tillverkad av ett mässingrör, som har anpassats så att det passar i utblåset på originalljuddämpare.

Mässingröret är igenlött i ena ändan och sedan har ett antal spår sågats i röret och röret stucks in i utblåsningshålet på originalljuddämparen.

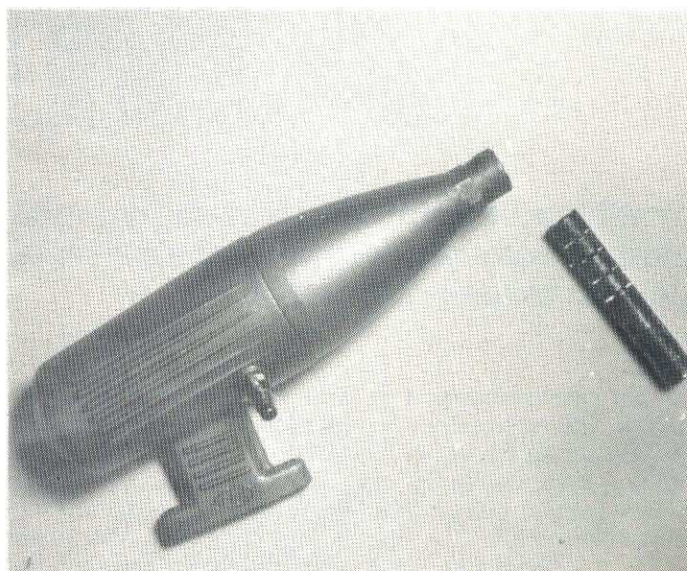
Jag har testat det hela på min motor och funnit att det hela fungerar mycket bra och att det sänker ljudnivån märkbart med mycket liten effektförlust.

Detta med ljudnivån är något vi alla modellflygare måste hjälpas åt med. Vi måste få ner ljudnivån så mycket som möjligt, om vi ska kunna fortsätta att flyga med förbränningsmotorer i fortsättningen utan att reta allmänheten.

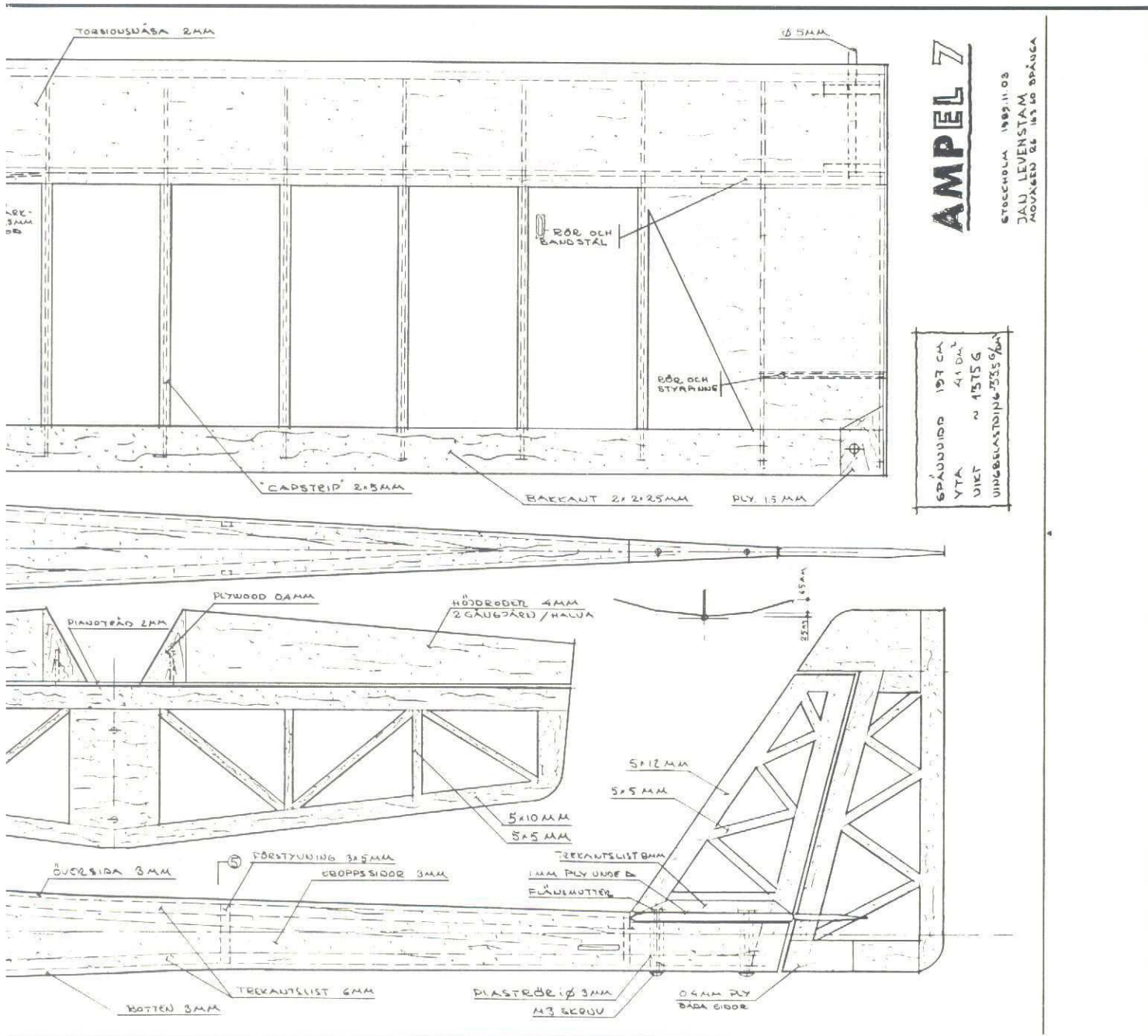
Några som bör ta detta allvar är linflygarna och alla som flyger med pipor.

Bättre att flyga något långsammare och tystare än att inte flyga alls.

Hälsningar  
Lars-Erik Blom,  
Tibro RC Club







# En 7 cellers elseglare

*Text och Ritning: Jan Levenstam*

det viktigt att du är noga då du köper din balsa. Jag brukar ha som riktmärke att ett standardflak (100 x 1000 mm) skall väga ca 10 gram per mm, dvs ett 3 mm flak bör inte väga mer än 30 gram. Lätt balsa är en förutsättning, sparsamhet med lim och noggrannhet

är andra viktiga faktorer för ett lyckat bygge.

Modellen ger förutsättningar för många stimulerande flygtimmar både som avkoppling och för tävling.

Om någon tycker det låter intressant

och spännande kan ritning och byggbeskrivning beställas från mig genom att sätta in 50:- på mitt postgiro 40 28 31-2 och skriva AMPEL på talongen.

# RÅD TILL EN NYBÖRJARE

*Från en som  
har varit det.*

En nybörjare inom R/C har det inte alltid så lätt. Speciellt inte om han råkar vara en flygkapten med massor av flygtid bakom sig. Läs om Bosses vedermödor och erfarenheter.

*Text: Bo Holmblad  
Teckningar: Jerry Goodwin,  
Model Aviation*

Radioflygandets stora stöttesten är nog de svårigheter som nybörjaren råkar ut för då han (eller hon) för första gången ska flyga sin modell. Något som brukar sluta med en större eller mindre kvadd. Oftast större!

Även om modellen är byggd efter kons- tens alla regler och den nya R/C-flygaren har läst in nödvändig flygteori så skulle jag vilja säga att det är mycket svårt att själv lära sig flyga radiostyrt. Nu finns det förstås en och annan entusiast som flyger, reparerar och flyger igen. För att åter åka hem och laga sin modell. Yngre förmågor kan nog lära sig flyga denna svåra väg. Men det kräver stora mått av envishet och tålamod. De flesta som plötsligt slutar med R/C-hobbyn går nog denna väg skulle jag vilja påstå. Utan att ha någon statistik att tillgripa.

## Tusentals timmar

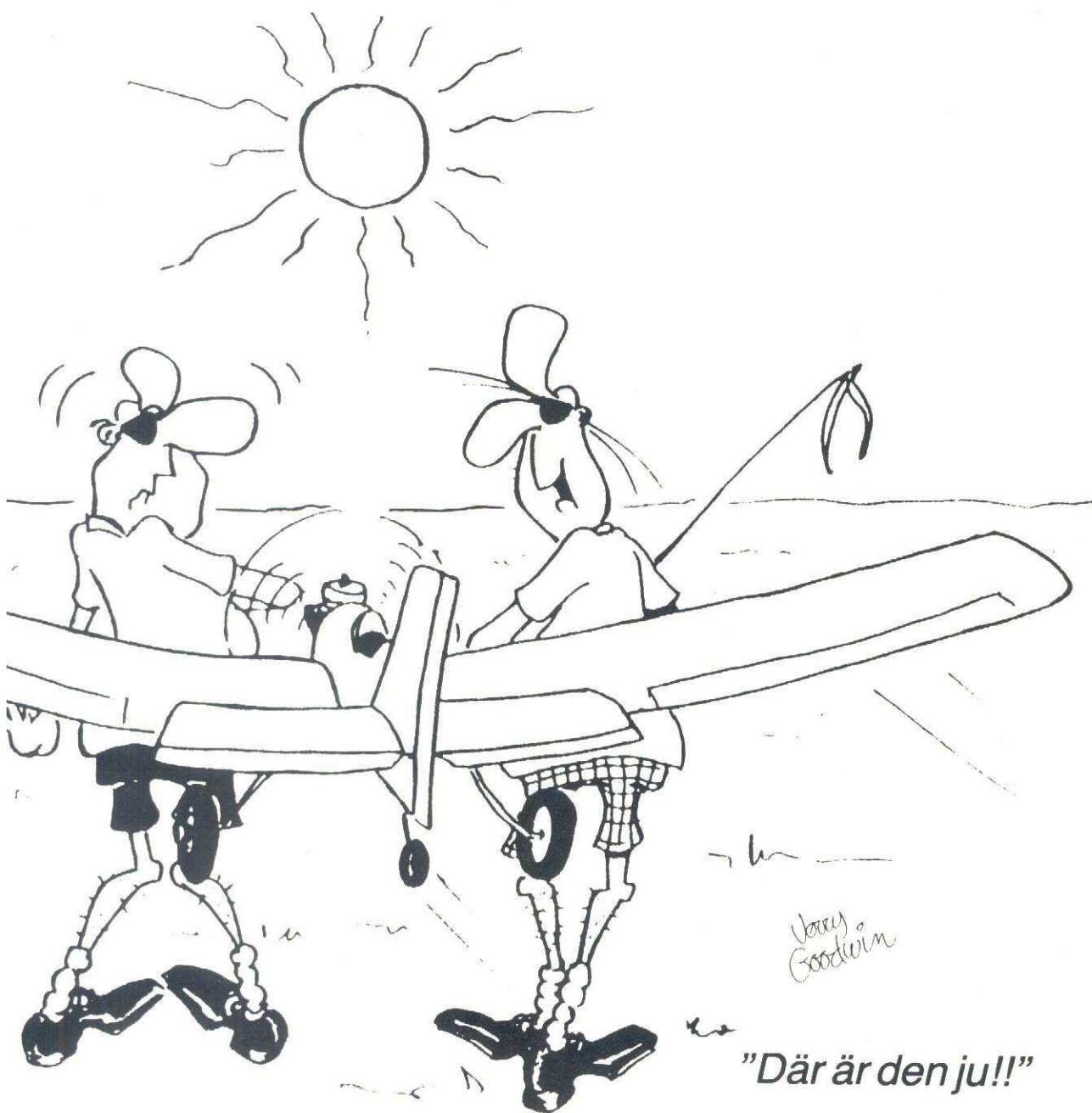
När jag själv började med radioflygandet för fem år sedan hade jag en tämligen omfattande flygbakgrund på fullskalaplan. Jag har tusentals timmar på allt från segelplan till tvåmotoriga taxiflygplan. Hela registret av ogiltiga certifikat ligger i en byrålåda; S, A, B, C, D, lärarbevis, samt en del papper som förklarade mig godkänd som lärare för instrumentbevis, tvåmotorutbildning och även för utbildning av folk till trafikflygare. Innan en sjukdom satte stopp för yrkesflygandet, och allt annat fullskalaflyg också, tittade jag på modellflyget som en hobby, vilket gränsade till lek. Men ack vad jag bedrog mig.

Efter några år utan giltiga flygcert. byggde jag min första modell. En Pilot QB 20 H. Med en Enya 19 som drivkälla. En modern 6-kanalig SANwa skulle överföra mina intelligenta roderörelser till planet. Med flyglärohandboken i bakhuvudet (kan denna bok utantill som alla andra flyglärare) trodde jag i min enfald att det bara var att starta och flyga. Precis som jag gjort med många okända fullskalaflygplan förr i världen. Som lärare fick man ju flyga in sig på flygplanen själv.

## Den stora dagen

Den stora dagen var inne. Allt var kontrollerat och klart. Fullgas, kurshållning och så lättar vi på noshjulet när farten verkar vara lagom. Vooopsss . . . Vad hände.





"Där är den ju!!"

Otyget slog runt och hjulade på vingspetsar, nos och stjärt i lättningsoönblicket. Inga skador turligt nog. Bara att torka av lite jord. Nytt försök igen. Samma sak. Nytt försök. Planet fick rulla lite längre och blev "airborne" utan problem. Kors vad mitt hjärta slog. Dessutom kändes handflatorna svettiga. Det här var värre än någon otrevlig situation med stora flygplan. När modellplanet kom emot mig började eländet. Allt blev ju tvärtom! Tillbaks i riktning från mig igen. Men nu blev kärnan mindre och mindre. Vart gick den egentligen? Plötsligt var den borta.

Med hjälp av snälla kamrater letade vi reda på planet. Som till slut, efter flera timmar, hittades i toppen på en gran. Och det förbaskade trädet stod innanför ett staket

som omgärdar ett vattenfyllt gruvhål. Den vigaste i gänget klättrade upp i ett träd bredvid och petade ner QB:n med en lång pinne. Så var det bara att fiska upp modellen ur det vattenfyllda gruvhålet. Och torka planet med radioprylarna. Lim, trä och färg för en tia plus några kvällars jobb fick modellen att åter bli flygduglig.

Fler försök följde. Modellen blev bara fulare och fulare, efter alla reparationer. En dag blev den helt oreparabel.

### Flygkapten?!

Mina flygförsök följdes med roade blickar från kompisarna. "Du som har varit flygkapten vid Ehrenström flyg och Crownair

borde väl kunna flyga en modell", sade någon. Men det var bara att ta skeden i vacker hand och erkänna att det här kan jag inte. Och det tycks vara svårt att lära sig själv också.

Hösten 1982 skaffade Norbergs flygklubb, modellflygsektionen, en radioutrustning där dubbelkommando var inbyggt. Två sändare och en kabel mellan dem plus den vanliga utrustningen i planet. Nu var det bara att sätta igång och skolflyga. En klubbkompis, trafikskoleläraren Hans Olsson, offrade många kvällar och helger med att traggla dubbelkommandoflygning med mig. Klubben hade då en nybörjarkärra – Rainbow – som vi övade på.

Forts. →

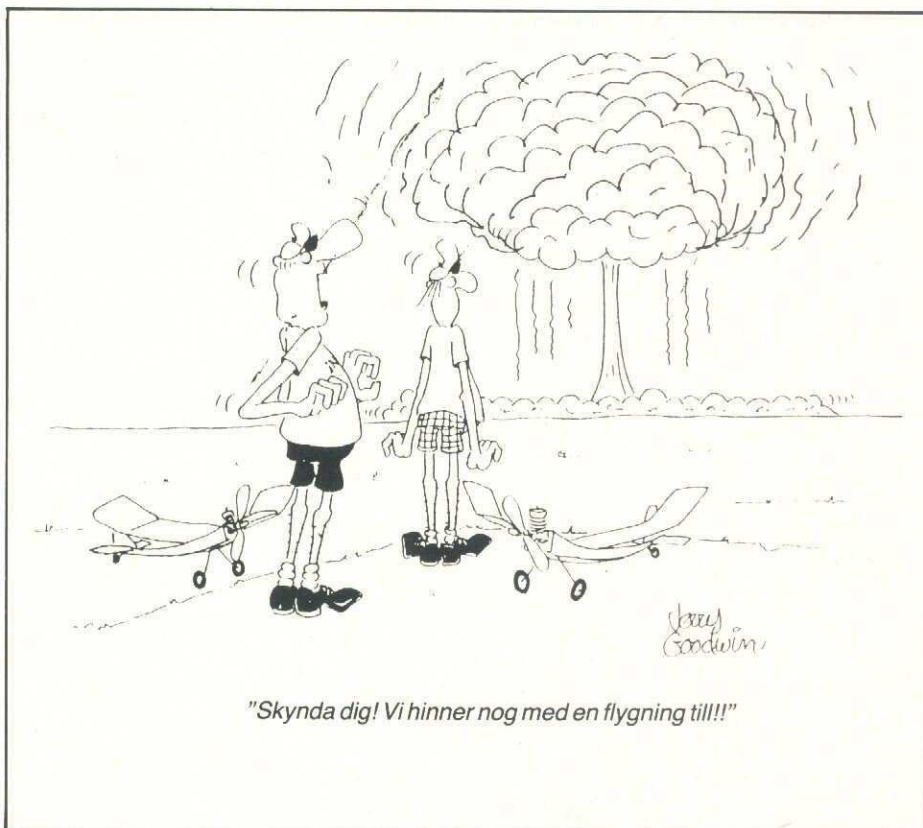
## Nu räcker det!

En dag tyckte Hasse:

"Nu räcker det, åk upp till fältet med din egen kärra och flyg". Han hade tidigare provat min nya modell. En så kallad "Nybörjare" från Ludvika flygklubb. Inom klubben vill vi inte riskera vår egen dubbelkommandokärra på någon nybörjares våldsamma färder.

## Ensam

Min första riktiga EK flygning (EK = enkelkommando) gick riktigt bra. Nybörjaren visade sig också vara en idealisk nybörjarmaskin. Stabil, hållbar och trevlig. Flera timmars DK-övningar med bland annat start och landningar upprepade gånger hade givit resultat. Nu var jag över den första tidens svårigheter. Nu var det bara att öva och åter öva. Själv. "Kom ihåg att du alltid kommer att kvadda modeller så länge du håller på med modellflyg", sade Hasse åt mig då. "Men du kommer att kvadda allt mer sällan nu". Det är visdomsord som jag tänker på när brakat efter en helkvaddad modell ekar ut över modellflygfältet.



## Spännande

Under många hundra timmar som flyglärare vid grundskolning på riktiga flygplan träffade man ofta spända elever. De flesta elever är spända någon gång under utbildningen. Ofta i sin iver att vara duktiga elever. Men jag hade aldrig någon elev som varit så rädd att hans händer darrade helt okontrollerat. Men sådana exempel kan man få se när stora starka karlar fått upp sin med kärlek byggda modell i luften. Tala om en spännande sport!

## Kontakta en klubb

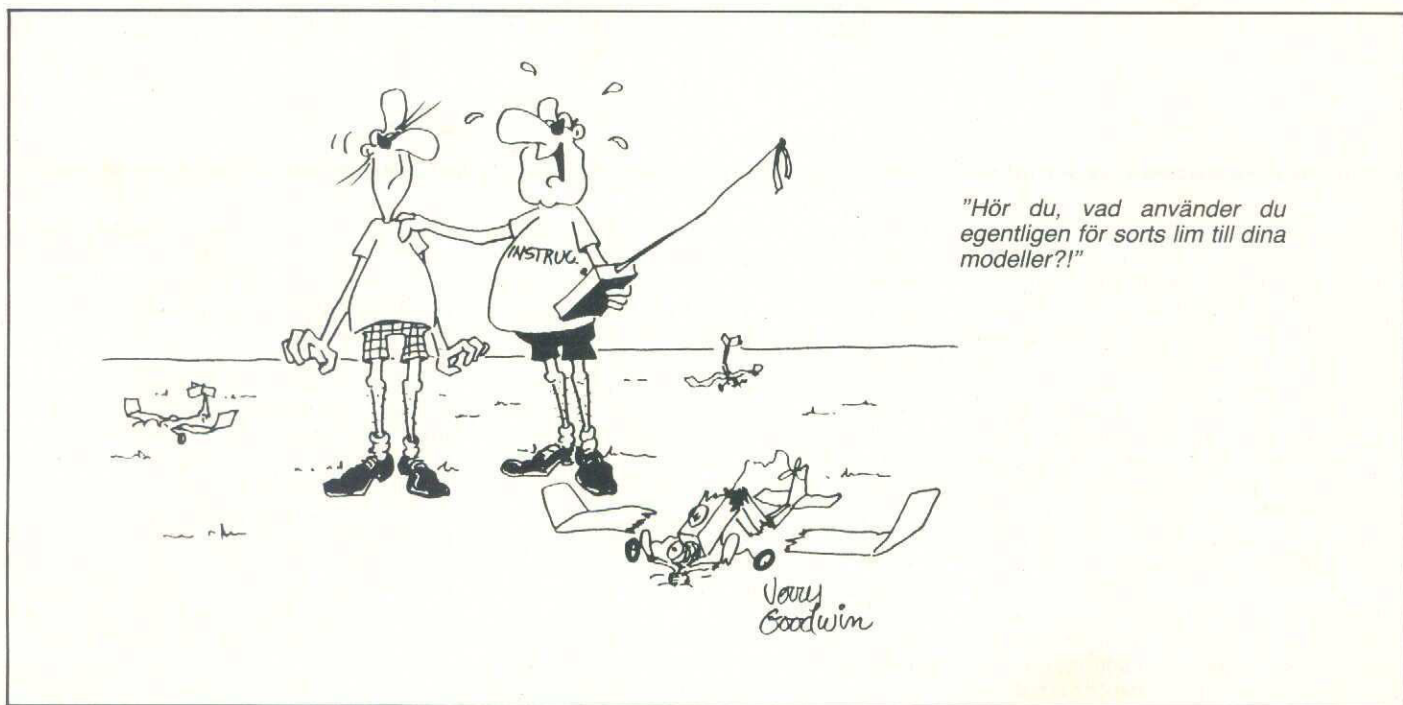
Till slut, några goda råd. Innan du köper ditt första modellflygplan. Ta kontakt med

någon modellflygklubb eller en van modellflygare. Då kan du få goda råd om modell-, motor- och radioval. Se till att få en radio som är förberedd för DK. Under byggets gång kan man behöva hjälp, för att få allt riktigt. Var noga när du bygger. Det är viktigt att den tekniska standarden är hög. Tänk bara hur läskigt det kan bli om trottlerlaget hoppar av. Och motorn går på någon effekt, vilken som helst, tills bränslet är slut!

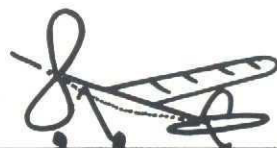
Under byggets gång kan du utbilda dig med DK-radio inom exempelvis en klubb. Låt någon van R/C-flygare prova din modell första gången. Ifall den är feltrimmad exempelvis.

När du ska modellflyga själv första gången: Se till att du är ensam. Utan ivriga klubbkompisar eller anförvanter som stressar upp dig. Gå igenom alla funktioner på kärnan hemma i lugn och ro. Dagen innan. Kontrollera åter allt igen på fältet. En checklista kan vara mycket bra. För att inte glömma något. I lugn och ro gör du dina första flygningar. Det är en härlig känsla att se det forna byggsatsinnehållet som ett vackert modellflygplan uppe i luften!

Bo Holmblad







## Tomten är knäpp

eller är tomten knäpp? Skulle julkorsordet bli. Den där figuren Tryckfelsnisse hade emellertid varit framme och plockat bort de grå fälten, så med en del svar var det med undranden. Somliga hade lurat ut att tomten var knäpp i alla fall och somliga skickade in hela korsordet. Det gick förstås lika bra vilket som, alla var med i lottningen som vanns av **Leif Bodström, Malmö** och **Anders Elofsson, Borås**. En liten belöning kommer.

Tack alla som svarat. Även om ni inte vunnit fick ni ändå reda på att tomtens ren heter Rangifer. Fast det gör alla renar, de heter Rangifer Tarandus.

## Modellflygmärken

Visste du att man kan ta sådana? Ja, Kalkyl i Bollmora vet det i alla fall.



Han har skickat ett julkort. Förutom att tomten är knäpp skriver han att han tagit ett bronsmärke. Han säger att det var snorenkelt med en A2:a. Jo det är klart, med en trimmad stor modell är det inte så svårt att ta bronset. Jag vet t.ex. en klubbkamrat som skulle försöka. Vi var på en sjö med fin skridskois. Ingen match att flyga 30 sek tyckte han och satte full gas mot vinden med skrilorna. Starten gick med blixstens hastighet, och vingarna veks lika fort pryldigt ihop rakt upp förstås. Så enkelt var dt med et märket! Han tog det senare utan större svårighet.

## Detta är fordringarna

- Alla friflygande plan som uppfyller gällande svenska modellflyg-regler kan användas. Inomhus, utomhus, stor, liten, motor, gummimotor, segel . . .
- Provet kan göras vid tävling eller vid annat tillfälle
- Två kontrollanter skall vara med, minst en skall ha fyllt 18 år

- Märken finns i brons, silver och guld. Man måste ha klarat en lägre valör innan man tar en högre.
- För varje märke skall man minst tre gånger på samma dag klara följande tider. För brons 30 sek, silver 90 sek och guld 150 sek.

Själva märket behöver du förstås inte lösa ut, men det kan väl vara kul att sätta på märkesskölden. Be din klubb beställa hem några från expeditionen. De kan då också få ett blad med kompletta märkesfordringarna.

## Från Hörnan får du ett diplom

Det här med märken är en gammal fin idé som jag tycker vi skall återuppliva. Gör så här. När du har klarat fordringarna för något av märkena, skriv ett kort till mig med uppgift om datum och modell och de tre tiderna. Undertecknat av dig och en av kontrollanterna. Själva märket behöver du alltså inte ta ut, bara fordringarna är klara. Vykort

eller kort på dig och modellen. Alla som sänder in får ett diplom från Modellflygnytt och Hörnan och namnet skrivet i tidningen. Till en per nummer och valör lottar vi ut ett faktahäfte om modellflyg.

Jag väntar på ditt resultat!

## El-baggen igen

Du minns ellinflygplanet i Hörnan för något år sedan? Jag har haft ganska många kontakter (!) om den, så det har nog byggts en hel del. Om man istället för den plastisolerade kabel jag skrev om där använder emaljerad koppartråd får man ut mer ström till motorn. Använd Claes Olssons 0,6 mm. Kortslutning? Faktiskt inte, emaljeringen är mycket hållbar. Om jag får ett kuvert med ditt namn och frankerat med privatpostmärke + ett annat löst frimärke som betalning så skickar jag 10 m sådan tråd.

Vi hörs  
Bagge

# OM ÅLLEBERGSKURSEN

Svaren från tidigare kursdeltagare har jag haft nytta av, även denna gång! Som ett direkt konkret resultat blir det på årets ÅLLEBERGSKURS två dagar med radioflyg, både rena informationen om limning, byggt teknik, installation – samt allt från "akkar ända ut till roderuphängningen" – det vill säga en hel del om rena R/C-flygets problem och teknik. Dessutom kommer en som vet en hel del om flygningen att praktiskt visa det både på marken och i luften! Dessa två personer är tillsammans garanterat en av det bästa team vi idag kan hitta om radioflyg, och som kan ställa upp på Ållebergskursen. Motorer blir det ännu mera av när "Bengan" Fällgren och hans mek skall flyga med combat-kärrorna.

Alla kursdeltagarna får tillfälle att själva prova "Bengans" combat-modeller uppe i luften – ett unikt tillfälle att testa linflyg av den allra högsta klassen!

Men innan kursen har hunnit så långt skall landets kanske skickligaste person både teoretiskt och praktiskt gå igenom hur man tar hand om nybörjarna av den allra grönaste sorten. Hans metoder är både intressanta och de ger resultat, det har åtskilliga kurser med unga nybörjare visat.

Tidigare kurser har jag provat grupparbete – vid årets Ållebergskurs kommer ännu mera arbete läggas på grupperna. Förenings-teknik med ordförande och sekre-

teraresysslorna passar jättest fint in i grupparbetet, och det behövs ungdomar i modellflygklubbarnas styrelser. Minst sju av förra årets deltagare på Ållebergskursen har i sina klubbar efteråt valts in på absoluta top-placeringar i styrelserna! I en klubb är de äldsta två tretton-åringar som tagit hand om ordförande och kassörsjobben! Så kan det bli om man är intresserad och följer med under SMFF-kursen!!!

Årets kurs heter UNGDOMSLEDAREKURS, och är ingen byggkurs – man kommer endast att bygga två modeller. "SPARVEN" samt en A1-modell, där man varit mycket kritisk vid urvalet. Den skall vara lättbyggd, ha fina flygegenskaper, byggsatsen skall vara av mycket hög kvalitet samt lätt att köpa snabbt för alla modellflygklubbar.

**Klubben syftar på att klubbarna skall få bättre handledare och inte, som många tror, bättre modellflygare!!!**

Kursavgiften är endast 1.000:- med tågbiljetter tur och retur hemorten-Falköping. Klubbarna uppmanas kontakta sin ords Fritidsnämnd före kursen för att diskutera kursbidrag. ALLA kommuner lämnar bidrag till ungdomsledarkurser, men det är olika från kommun till kommun, vissa vill till och med taga kopia på anmälningsblanketten! I avgiften ingår enkel eller dubbelrum i baracker på Ålleberg, samt

rejåla måltider på den populära restaurangen, samt givetvis allting som behövs under kursen.

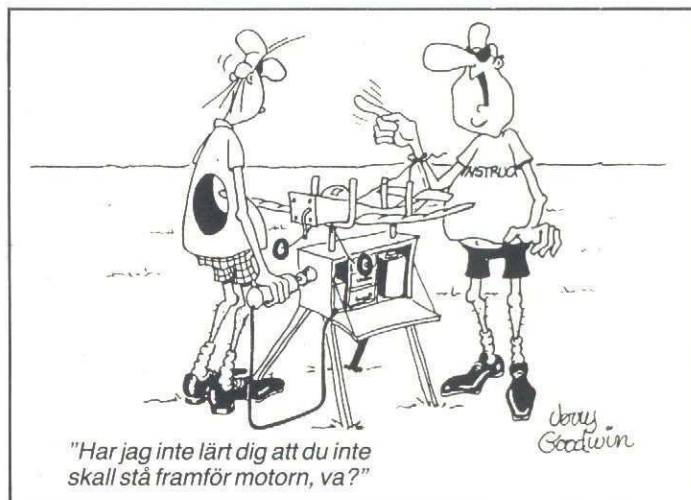
Givetvis skall deltagarna ha med sina egna modellplan, på Ålleberg finns underbara möjligheter för modellflyg. Det är inte bara hangflygarna som har stora möjligheter att prova sina vingar, linflygarna och friflyktsmodellerna har hela Ålleberg till sitt förfogande! Segelflygarna som normalt har högsåsong på Ålleberg är just dessa dagar på sitt SM, så någon "vanlig" flygverksamhet förekommer inte dessa kursdagar!

Anmälningstiden utgår 21 maj, men är någonting oklart om kursen kan Du ringa kursledare Lennart Palm, telefon 042-816 66, eller 042-821 21.

Alla som kommer med på Ållebergskursen får ett brev från kursledaren, som närmast är ett "kom ihåg-å-ta-me-till-kursen".

Denna kurs är endast avsedd för 20 deltagare, och det är inget hinder om någon varit med i en tidigare kurs och som nu vill friska upp sina kunskaper.

Lennart Palm





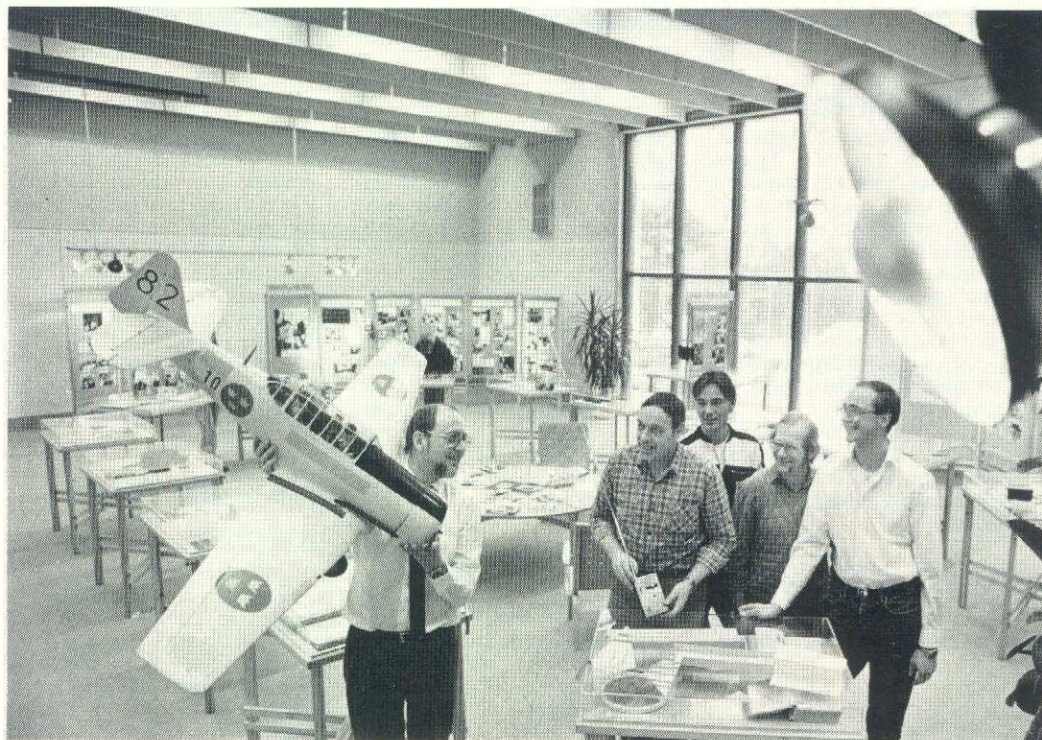
## Sveriges största modellflygutställning?

Sveriges första och största modellflygutställning?

Ja, den börjar ta form i Umeå, dock bara på pappret ännu så länge Modellflygklubben Vingarna i Umeå har antagit museets utmaning att stå som värd för utställningen den 9 maj till 8 juni 1987.

I läns museets lokaler skall den byggas upp. Över 360 kvadratmeter där takhöjden är hela fem meter. Någon brist på utrymme blir det inte. Temat för utställningen: Modellflygets historia i Sverige. 1987 fyller nämligen Sveriges Modellflyg-Förbund (SMFF) 30 år. Arrangörerna MFK Vingarna registrerar samma år fem år på nacken.

Nu vill vi i Vingarna ha hjälp från hela Sverige. Oldtimersällskapet "stötta" Sven-Olof Lindén vet det mesta om historien och blir värdefull. Modellbyggare från hela landet kan bidra med nytt och gammalt i form av hembyggen, skalamodeller, bilder, ritningar, motorer, radio-



anläggningar med mera. Vi nappar på allt.

Du kan ge Vingarna hjälp på vägen, till att förverkliga den största modellflygutställningen genom att kontakta någon av oss i Vingarna.

Gösta Näslund, Grubbev. 63 902 50 Umeå. Tel. 090-310 79

Rune Säfvenberg, Fiskestigen 6, 913 00 Holmsund. Tel 090-231 36

Jan Säfvenberg, Bärnstensv. 28, 902 42 Umeå. Tel 090-19 22 62

Jan Näsman, Degernäs 17630 905 90 Umeå. Tel 090-470 05

Vingarnas utställningsgång är fr.v. Rune Säfvenberg, Gösta Näslund, Bo Säfvenberg, Jan Näsman, klubbens ordförande Jan Säfvenberg. Bakom kameran finns Hans-Olov Lundkvist.



## Norbergsträffen den 1:e Mars -86.

Tävlingen avgjordes i sämsta tänkbara väder, det var bara snöyra som fattades! Vinden pendlade mellan 8-10 m/sek i byarna och när sista perioden började var det t o m 12 m/sek. Tjugo cm snö som var både hård och mjuk gjorde det extra jobbigt.

Många modeller blev svårt skadade som t ex Inge Sundstedts modell som, liggande på marken, lyftes av vinden och träffade Anders Brunberg så olyckligt att modellens vingframkant bröts av.

Stolar och trunkar hasade omkring och det var i största allmänhet olustigt. Nordvästlig vind gjorde att det var ganska kallt hela dagen. Ca 35 modeller var anmälda och några nya namn rörde om i listan.

Östersunds Michael Borell och Håkan Gruen visade upp sig och det gick bra för Michael som vann F1A. Laget vanns för andra året av Solna på den, för dagen, fina tiden 2.127 sek.

Jag vill genom Modellflygnytt få framföra mitt tack till alla tävlande och tidtagare och önskar alla välkomna tillbaks nästa år.

Bengt Wendel,  
Norbergs FK, MFS.

## Resultat:

**A1 Jun. (9)**  
1. Henrik Ungvari 411 sek  
2. Johan Naester 390 sek  
3. Anders Broberg 380 sek

**F1A Jun. (3)**  
1. Per Findahl 645 sek  
2. Roger Gustavsson 124 sek  
3. Daniel Wiik 68 sek

**F1B (4)**  
1. Björn Söderström 794 sek  
2. Bror Eimar 665 sek  
3. Per Findahl 336 sek

**F1A sen. (13)**  
1. Michael Borell 675 sek  
2. Gunnar Holm 668 sek  
3. Thomas Ekendahl 599 sek



## Pingstmeeting

Vi vill på detta sätt inbjuda Dig, som är modellflygare, och din familj till en trevlig samvaro hos oss under pingsthelgen 17-19/5. Vi ställer som vanligt våra husvagnsplatser och klubbstuga till Ditt förfogande, vid vårt restriktionsfria flygfält, med asfaltbana och kortklippta grässtråk. Vår lekplats och områdets barnvänlighet brukar uppskattas av både barn och föräldrar.

## Kom till oss och få en försmak av semestern!

Det är mycket lätt att hitta hit. Åk bara till Halmstad, tag sedan Laholmsvägen (väg 117) söderut. Mitt emot Pilkingtons stora glasbruk svänger Du till höger och ser då vårt stora fält rakt fram med alla husvagnar och tält, som redan kommit.

Någon föranmälan behövs inte, men om Du har några frågor, så är Du välkommen att ringa till Bosse 035-12 29 30 eller till Christer 035-570 37.



För andra året i rad ordnar nu Norbergs flygklubb, mfs, ett "ductedfan meeting" på flygfältet i Norberg. I fjol kom ett dussintal fläktflygare, nu finns möjlighet att deltagarantalet fördubblas! Vi har 700 meter asfaltbana att åka på. Vilket uppskattas av dessa modellflygare.

An är inte programmet fastställt, men vi planerar ett rent möte. Någon form av samkväm på lördagskvällen, förmodligen i klubbhuset på flygfältet kan det bli. Hör av dig till Stig Gröning, tel 0223-212 06, och berätta om du kommer. Samtidigt kan du framföra önskemål om program osv. I Norberg finns fina förläggingsmöjligheter: Klackbergsgården, hotell, camping, eller varför inte ställa upp husvagnen på vårt flygfält - mitt i händelsernas centrum?

Välkomna!  
Norbergs flygklubb,  
modellflygsektionen.

# MFK VINGARNAS ÅRSMÖTE

Foto:  
H-O Lundkvist

1987 firar Sveriges Modellflygförbund 30-årsjubileum. I Umeå uppmärksammas detta bl.a. genom en utställning på Umeå museum om modellflygets historia. Redan i år påbörjar MFK Vingarna i Umeå projekteringsarbetet för utställningen, en idé som välvilligt mottagits av förbundet.

Övriga aktiviteter som klubben har på gång, och som diskuterades vid årsmötet är fortsatt byggkursverksamhet i klubblokalerna i Umeå och Tavelsjö, flera flygträffar för modellflygare under våren och sommaren samt en segelflygtävling på vårisen i början av april.

Klubben planerar även en resa till "skalaflygdagarna" i Barkarby. Styrelsevalen: Ordförande Jan Säfvenberg, sekreterare Robert Jo-



hansson, kassör Rune Säfvenberg, materialförvaltare Jan Näsman samt suppleanter Lars Jensen och Gunnar Gustavsson.

Bilden:

Väntar på sol och en klarblå sommarhimmel gör det här arbetsvilliga modellflyggänget fr.v. Jan Näsman, Åke Karlsson, Rune Säfvenberg och

Bo Säfvenberg samt flickorna Agneta och Elinore. Sommaren kommer också med en annan höjdpunkt, invigningen av det nya klubbhuset vid flygfältet i Degernäs.



## Ripalägret 5/7-12/7-86

Vi lovade att återkomma med ett utförligt program angående Ripalägret.

5/7 Inkvartering, samt, allmän flygning, intrimning

6/7 Inkvartering, samt allmän flygning, intrimning.

7/7 Anordnar Åhus modellklubb en enklare aerobatic-tävling, där alla kan delta.

8/7 Gripen från klippan arrangerar segelflyg med enkla regler.

9/7 Det är tänkt att anordna en kurs för RC-kontrollanter, om tillräckligt intresse finnes. Samma dag anordnas även en juniortävling i RC-flyg.

10/7 Då gäller det att vara säker på handen, för Helsingborgs Modellflygklubb anord-

nar en Limbotävling, "typ utslagningstävling".

11/7 Gripen står för en manövertävling med Arestiprogrammet som utgångspunkt.

Åhus ordnar en landningstävling för dem under 20 år.

12/7 MFK Viking anordnar en tävling, "typ byggsatskåla". På kvällen hade vi tänkt att ordna någon slags avslutningsfest.

Ett par kvällar i veckan, då vädret lämpar sig ordnar Bengt Blomgren, från MFK Snobben aktiviteter med friflyg och handluns. Som vanligt kommer vi att avsluta kvällarna med prisutdelning samt korvgrillning och annat trevligt vid bransens sken. Turistföreningens broschyrer kommer att finnas

utlagda, vilka utvisar traktens sevärigheter, för dem som önskar besöka dessa. Vidare kommer vi att ha kioskförsäljning samt modelltillbehör.

Kontaktmän för Ripa-lägret är: Göran Muftig, tel 044-560 82 el. 560 57. Lennart Åsberg, tel 044-11 75 71 samt Nils-Åke Nilsson, tel 044-24 36 71.

Kontaktmän för olika klubbars aktiviteter: RFK Gripen, Berne Gunnarsson, tel 042-767 09, Helsingborgs MFK, Kaj Malmqvist tel 042-15 96 30, MFK Viking, Birger Liffner tel 046-70 96 97, MFK Snobben, Bengt Blomgren tel 0456-254 38.

Väl mött till sommaren på Ripa-lägret.

Hälsningar,  
Göran Muftig

## SkalaVM

Nionde VM:et i skalaflyg (F4C och F4B) genomförs 1986-07-14-20 på KJELLNER flygplats 20 km NO om OSLO.

Sverige kommer att delta med samma lag som var med i PARIS-84 dvs. Kjell-Åke Elofsson, Bengt Källström samt Sören Fredriksson. Vi kommer även att representeras på domarsidan av Bengt Holmer.

Vår förhoppning är givetvis att det kommer så många svenska supportrar som möjligt för att stödja oss samt att delta i alla övriga trevliga aktiviteter runt arrangementet.

Enligt den preliminära inbjudan från Norge skall det finnas bra campingmöjligheter i närheten av tävlingsplatsen. En tanke är att försöka samordna någon typ av gemensam svensk-camping för att öka gemenskapen.

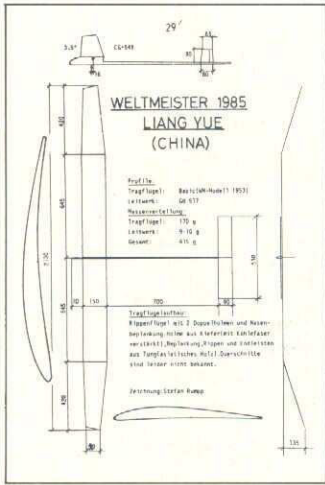
Mer information om VM:et och kringarrangemangen återkommer vi med i nästa nummer av MFN då vi har fått mer underlag från Norge.

Om du har några synpunkter eller några frågor tag kontakt med Sven-Åke Larsson 0505/100 29 eller Kjell-Åke Elofsson 0504/145 10.

## Skalariksdag

AU-skala ämnar under hösten genomföra en skalariksdag om intresse därför finnes. Om du har några förslag på lämplig tid och plats tag då kontakt med ovanstående.

S-Å Larsson



## Kinas modeller i VM 86

Två kineser, Liang Yue och Sun Kai, tog första och andra plats i F1A vid världsmästerskapen i Livno 1986.

Här presenteras deras modeller. Segraren Liang Yue använder en gammal beprövad vingprofil från jugoslavien Babics VM-segrande modell 1957 (inte 1953, som det står på ritningen, vilken är hämtad ur den tyska tidningen Thermik-Sense och utförd av Stefan Rump.)

Vingen har två dubbla lister och är plankad på vingens översida. Listerna är av furu men förstärkta med kolfiber. Spryglar, ändlister och torsionsnåsar på vingen är utförda i ett träslag som kallas Tung (asiatiskt trä).

Sun Kais modell är tämligen lika

Lian Yues. Kai har något längre mittvinge och kortare vingöron. Annars är modellerna nästan identiska, och bägge har Göttingen 517 som stab-profil. Modellerna vägde 415 resp. 420 gram.

Liang Yue flög 1.260+240+300+360+405 sekunder medan Sun Kai flög 1.260+240+300+360+164 sek, tre sek bättre än trean dansken Per Grunnet.

Före sista starten hade Liang Yue fått vingen bruten i landningen och gjorde en snabblagning. Han vågade inte katapulta iväg modellen utan smög loss den, men var den ende som fann termik i sista omflygningen.

Ritningen till Sun Kais modell är hämtad ur den förnämliga franska tidningen Vol Libre.

## Filmer att hyra

Bo Gårdstad har skänkt nio stycken modellflygfimer till SMFF för utlåning till SMFF:s klubbar.

Alla filmerna är i färg, Super 8 och ca 20 min. långa. Följande titlar finns)

1. Skalaflug 74.
2. Barkarby 78.
3. Drömplanet.
4. Viggem 79.
5. Pylon.
6. Barkarby 80.
7. En ny kompis.
8. Elflyg.
9. Björnstor 83.

Filmerna kan beställas från SMFFs Exp. Tel: 011-13 21 10 till en kostnad av 30 kr/st (= porto-kostnad).

## Bussresa Göteborg - Barkarby.

Den som vill ta sig till skalaflygdarna i Barkarby den 7 Juni på ett billigt sätt skall passa på här.

Den 7 Juni kommer nämligen en bussresa att arrangeras med avgång från Göteborg kl 05.00. Resan går över Gråbo, Alingsås och man beräknas vara framme i Barkarby vid 11-tiden. Ett begränsat antal platser finns - först till kvarn . . .

Pris: 195:-/plats t.o.r.

Anmälan senast den 9 Maj till Sven Wieck, Sandeslätt 11, 424 36 Angered. Tel: 031-30 20 57.

## Synpunkter om UT

Efter många års flygningar på uttagningstävlingar, tycker jag att det är dags att friska upp vårt nuvarande system med nya idéer. Förslagen som följer ändrar ej på UT-systemet som sådant, utan tävlingen, som liknar VM 1971 med tävling morgon och kväll.

Kristi Himmelsfärds helgen används ju som bekant varje år för UT. Kanske början av juni vore bättre då vi också kunde ha ett träningsläger.

Genom att starterna förläggs till morgon och kväll så är man inte så utsatt av hård vind och kraftig termik och kan utnyttja fler fält.

Det ger kvalitet på flygningarna, var så säkert. De som klarar att flyga fullt nu kommer lättare att klara de

första starterna på VM och EM. VM-tävlingen är ju ganska termikfri i början som alla vet.

NM bör bli en öppen tävling individuellt, men med uttagning till lagtävling, från UT. Ju större NM, ju intressantare för deltagarna. Startavgifterna bör tillfalla arrangörsklubben. NM är en bra landslagsstart för juniorer och klubbarna bör se till att inte fler juniorer slutar som nu är fallet. SMFF bär en del av skulden till detta genom att krympa friflyget och ersätta det med sportflyg. Gammal fin friflyganda får ej trampas ned av radiöverksamhet, det kan vi ej acceptera. Det Bagge skrev i MFN nr 6 "Vart är modellflyget på väg?", bevisar detta.

Lars G

# NORRLÄNDSKA VINTER-TÄVLINGEN 1986

Härnösands Modellsportklubb genomförde årets första friflygtävling Lördagen den 15 Februari 1986. Ålandsfjärden 6 kilometer norr om Härnösand var tävlingsplats med ett vindstilla soligt väder med omkring 20 minusgrader från morgonen. Tävlingen genomfördes under fina förhållanden som bidrog till många fina resultat, minns jag rätt så är det första gången i NVT:s historia som flyoff har tillgripits för att kora en klasssegrare.

## -7 centimeters

Klassen blev på grund av kylan en aning stympad, då våra yngsta deltagare tyckte kylan var för svår. Segrade gjorde Härnösandsaren Mikael Nolin efter en hård strid med Ulf Lejdstrand från Skvadern, Peter Nolin kom trea.

## A:1 Klasserna

Båda klasserna gick till Flygarna från Njurunda med dubbelsegrar. I juniorklassen vann Jimmy Åsberg före Henrik Enlund och Magnus Carlsson Härnösand på tredje plats,

synd för Magnus att inte modellen ville upp i de första två starterna, men första tävlingen är alltid svår, det blir till att ta nya tag. Seniorerna såg Stig Lindell som segrare med maxtid, före Lars Nyberg och Bengt-Sören Bergman Härnösand.

## HKG

Här fanns tävlingens yngste deltagare, Johan Nilsson från Östersund blev tvåa i klassen efter Anders Larsson, Härnösand.

## F1A

Östersundarna hade här en hård kamp inbördes, som resulterade i att junioren Niklas Karlsson segrade efter att i flyoffen ha tvålat till Johan Ekerot. Håkan Gruen tappade sekunder i tredje start och det resulterade i att han hamnade på tredje plats.

## F1B

Här var det inte mycket att göra åt Leif Eriksson, men vi har ett fint gäng ungdomar som visade framfötterna ordentligt. Tomas Årlemo,

## RESULTAT

### 77 centimeters

1. Mikael Nolin	Härnösands Msk	182J
2. Ulf Lejdstrand	Mfk Skvadern	179
3. Peter Nolin	Härnösands Msk	105J

### A:1 Juniorer

1. Jimmy Åsberg	Mfk Flygarna	472
2. Henrik Enlund	Mfk Flygarna	397
3. Magnus Carlsson	Härnösands Msk	299

### A:1 Seniorer

1. Stig Lindell	Mfk Flygarna	600
2. Lars Nyberg	Mfk Flygarna	464
3. Bengt-Sören Bergman	Härnösands Msk	443

### HKG

1. Anders Larsson	Härnösands Msk	182
2. Johan Nilsson	Östersunds Mfk	18

### F1A

1. Niklas Karlsson	Östersunds Mfk	900J + 221
2. Johan Ekerot	Östersunds Mfk	900 + 187
3. Håkan Gruen	Östersunds Mfk	880

### F1B

1. Leif Eriksson	Härnösands Msk	810
2. Tomas Årlemo	Härnösands Msk	611J
3. Peter Bergman	Härnösands Msk	596J

Peter Bergman och Hans Bjurstöm lyckades att sätta senioren Ulf Lejdstrand på plats, och klassen avslutades med ytterligare två juniorer.

Härnösands Modellsportklubb tackar alla klubbar och deltagare som kom och tävlade och hoppas att vi blir ännu flera till nästa år.

Janne Bohman

## Hej alla stunt-fans runt om i landet!

Trelleborgs MFK har nöjet att inbjuda landets stuntflygare till årets version av "Windmill Cup" som går av stapeln den 14 Juni på Sveriges sydligaste stuntsirkel. Vi flyger som vanligt F2B + semistunt. Även den nya klassen FUN-STUNT flyges om intresse finnes.

Nyborjare hälsas naturligtvis särskilt välkomna! Publik gillar vi också så välkommen även du som inte flyger. Inbjudan har gått till våra danska kollegor - vi får se om det kommer några. Vore kul i så fall. Fint väder är beställt.

Välkommen till en trivsam stuntlördag! För information och vägbeskrivning, kontakta i god tid: Lars Roos, Slussgatan 6, 231 00 Trelleborg. Tel: 0410-102 83.

FLYG  
STUNT

## Hangflygmeeting i Sälenfjällen

Sälenfjällens modellflygklubb inbjuder alla intresserade modellflygare till en trevlig helg i sommarvackra Sälen den 28-29 juni.

Som samlingsplats för deltagarna har vi valt Lindvallens fjällanläggning som har camping och stugbyar. För den som vill utnyttja anläggningens aktiviteter finns sommarrodel, pool, vattenrutschbana, gokart, restaurang, livsmedelsbutik m.m.

Medtag skodon för en kortare fjällpromenad samt något för magen. Det går även att flyga med termikkärra på hanget. Lördag morgon 8.30-10.00 träffas vi vid Lindvallens reception för val av hang.

P.S. Vid "vindstilla" flyger vi på vårt ordinarie modellflygfält med motorkärran, som ni även har med.

Kontaktman - KG Hållhans 0280-223 14.



## EL-FLYG-TRÄFF



Fly In för elflygare anordnas av Malmö Radioflygsällskap Lördagen den 24/5 med söndagen som reservdag.

**Plats:** Vårt nya flygfält vid LV4 Robotskjutfält.

**Tid:** Vi börjar klockan 11.00 med Champagne frukost för de flygare som så önskar.

Vi flyger med alla sorters elektriska modeller: El segel, Pylon racing, multi, El linflyg och friflyg. Vi kommer också

att visa de sista nyheterna inom El-flyg.

Laddmöjligheter för de som saknar bil. Alla Elflygare är välkomna och tillsammans upprepa förra årets succe med Elflyg.

Vill du veta mera ring gärna till Sven-Åke Ståhl 040/131474, Gert Zaar 040/29 23 00.

**Färdväg:** följ våra skyltar från Malmö Speedwaybana tills du ser oss för Elflyg hörs ju inte.

## Uppdragare för gummimotor

Uppdragare för gummimotorer har Arne Andersson i Nyköping lyckats få hit till Sverige. Dessa har en utväxling på 1:6 eller 1:16 och är av märkena Sig och RMS.

Intresserade kan höra av sig till Arne, adress: Box 3028, 611 03 Nyköping. Tel. 0155-868 52 helst kvällstid.

## TOTAL UTFÖRSÄLJNING

av bygg- och skalaritningar till flyg och båtmodeller. Profilhåften, landställ, propellrar och mängder av tillbehör.

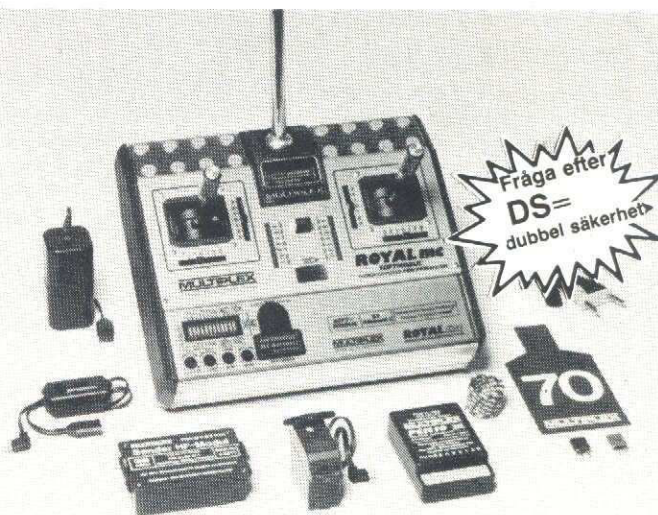
**REA-lista** mot 15,- kr i frimärke eller till postgiro 36 02 85-1.

**Jeni**

Borlanda  
241 00 Eslöv  
0413-190 70

**MULTIPLEX**

**Follow Me**



Fråga efter  
DS=  
dubbel säkerhet

**Royal mc** med "soft-" och "memory-"moduler och PCM/PPM ger allt du någonsin kan önska!

**Nytt!** Royal mc Expert med DS-mottagare.

**Nytt!** Commander, även för helikopter och PCM. (Billigast är den utbyggbara Combi Sport, från 1.375,-).

**Follow Me**

ett nytt begrepp för aktiv fritid

Upplev det nya hos:

Göt-Hobby, 08-15 68 63 \* J.J. Hobbycenter, 019-12 61 40 \* Molander Hobby, 026-12 60 55 \* Nils Hobby, 031-24 61 03 \* Roffes Modellflyg, 08-33 30 44 \* Thylin Service, 0920-129 29.



**ZAPPA!**  
Det nya begreppet för limma!

Använd ZAP - superlimmet!

Flaska 56 gr 98,-  
28 gr 60,-  
14 gr 39,-  
7 gr 25,-

Cyanoakrylatlimmet med 1 års lagringstid i normal rumstemperatur. Finns i bl a typ CA, tunt och CA+, tjockt, och som kan användas även på oljiga ytor.



**J 21 290,-**

**Skojskalamodell av svenska jaktflygplanet**

SAAB J21-modellen har spännvidd 85 cm, lämplig motor 1,5 - 2,5 cc. Avsedd för tre RC-funktioner. Skjutande propeller medföljer. Ej lämplig för nyborjare.

**ÅTERFÖRSÄLJARE SÖKES**

**ORBO**

Lidgatan 20, 171 58 SOLNA  
Telefon 08-83 25 85  
Du kan ringa in Din beställning när som helst på dygnet!

# Se om Ditt försäkringssskydd!

## Varför räcker inte hemförsäkringen?

I Sverige har vi, peppar peppar, hittills varit förskonade från allvarliga olyckor med modellflygplan inblandat. Med allvarlig menas här personskada som givit bestående handikapp eller dödsfall. Men för varje dag som går kommer vi närmare den dag då en sådan olycka kommer att inträffa. Det är tyvärr bara att vara realistisk. Det kommer naturligtvis först och främst att innebära en tragedi för den drabbade eller efterlevande, men även för den vållande dvs modellflygaren kommer händelsen att slå oerhört hårt och kanske bokstavligen att spolie-  
ra tillvaron.

Två saker som skall vara ett måste:

**Gör aldrig avkall på säkerheten och var försäkrad!**

"Jag följer alla föreskrifter på fältet och jag har hemförsäkring" säger du. "Jag vet förresten folk som fått ersättning från hemförsäkringen".

Ja, det är rätt och ändå fel!

Modellflygplan är luftfartyg, dvs samma försäkringsregler gäller i princip för ett modellplan som för en DC-9. Dessa regler är itne desamma som för en vanlig hemförsäkring bl.a. beroende på att skadebeloppen kan bli så extremt stora.

Varför har då ersättning betalats på hemförsäkring? Jo, därför att alla skadefall hittills

legat på så lågt belopp (något eller några 10-tusental kronor) att försäkringsbolagen inte velat ta kostnaden och good-will-förlusten för en skadeprocess.

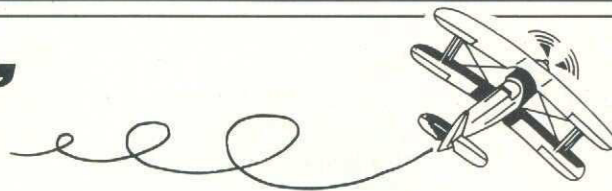
Men när det inträffat som inte får hända t.ex. att du krockar med ett passagerarplan - 10 människor omkommer, din kärra sticker iväg och landar i vindrutan på en bil - alla fyra omkommer i en frontalkrock, eller "bara" att din modell flyger i huvet på en åskådare. Var så säker att fallet kommer att granskas av försäkringsbolaget. De konstaterar att det handlar om luftfartyg, alltså utgår troligen ingen ersättning om du bara haft hemförsäkring. De kommer också noga att kolla att du inte brutit mot säkerheten och

att du t.ex. haft dispens för stor modell.

**I medlemskapet för klubbans slutna SMFF-medlemmar ingår en ansvarsförsäkring som "tar vid" där hemförsäkringen slutar. Alltså en s.k. paraplyförsäkring för just vår verksamhet med modellplan. Medlemsavgiften är en struntsomma i jämförelse med de belopp du kan åka på om olyckan är framme.**

Förbundet har även tecknat en reseförsäkring för utlandsrepresentation.

## "Bra gissat" sa kapten.



## Flygresan från Förbunds-konferensen i Sundsvall

Jag tänker inte relatera något från själva konferensen. Utom möjligen detta:

... att hotellet blev bombhotat och fick utrymmas under lördagskvällen.

... att KA gjorde entré på söndagen som pressfotograf och blev utkastad.

Sedan får läsaren själv avgöra vilket av dessa båda incidenter som hotade SMFF:s och klubbarnas verksamhet mest.

Vad jag vill berätta är att när nio grabbar från WÄMF anträdde flygplanet i Sundsvall för att mellanlanda i Stockholm, började saker att hända.

Diskussion uppstod om hur hög hastighet planet hade när det lättade från marken? Efter lång diskussion enades vi att skriva upp var sin antagen hastighet. Detta gjordes. Medeltalet för hastigheten blev 170 km i timman. En lapp skickades med flygvärdinnan fram till kaptenen med en vädjan om rätt lyfthastighet. Värdinnan var för övrigt en förtjusande människa enligt mitt tycke. Svaret kom. Rätt fart var 194 knop = 235 km i timman. Vi missbedömde farten totalt!

Nu var det dags för mellanlandning på Arlanda i Stockholm. Väl uppe i en Fokker F 28 på väg mot Jönköping tänkte jag här sitter man med en lapp på rätt starthastighet. Nåt måste göras. Fram med ny lapp igen. Och denna skrevs som följer: "Vi är några modellflygare som har gissat hastigheten vid lyftningen från marken. Denna uppskattar vi till ca: 195 knop. Emotser tacksamt svar."

Flygvärdinnan som var en karl (vet inte vad dom kallas för), mottog lappen med vad jag kunde se blandade känslor. Var detta en kapning eller vad? Mina närmaste medresenärer två unga flickor till vänster om mig, såg ganska fundersamma ut när lappen överlämnades. Den ena hade iakttagit mig när (gula lappen) skrevs i skydd av min portfölj. Kanske hade hon som den manliga flygvärdinnan samma tankar om flygplanskapning. Vad vet jag?

Nåväl allteftersom smörgås med tillbehör inmundigades kom flygvärdinnan tillbaka med lappen som jag skrivit. Låt oss kalla värdinnan Kalle det är lättare att skriva. Och på lappen stod det: **BRA GIS-SAT FÖRBÄSKAT BRA EXAKT RÄTT 195 KNOP.**

Jag läste högt och kompisarna i WÄMF garvade hjärtligt. Dom satte snart skrattet i halsen då Kalle muntligen förkunnade att jag inbjöds av kapten att få närvara vid inflygningen och landningen i Jönköping. Mina närmaste resenärer hade redan rest sig då dom hörde vad Kalle sagt, och tittade undrande på mig. (Jag märkte att jag hade växt en del på längden sen jag satte mig sist.) Hur som helst jag reser mig och säger: "Nu tar jag över en stund grabbar." Nytt garv igen. Nu märker man att andra resenärer börjar att intressera sig för våra förhållanden. Vem är han? En kapare kanske?

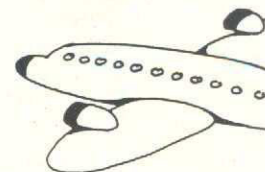
På väg fram till kapten frågar jag Kent, om det var en tunnelroll eller Wing Over han ville ha? Fler passagerare lägger pannan i djupa veck. Han nöjer sig med en Wing Over (Fullt allvarlig). Fler passagerare lägger pannan i veck.

Väl inkommen till kapten som hette Björn Gustavsson bjöds jag en stol och hörlurar. Därifrån till landning fick jag en riktig information av honom rörande instrument, manöverorgan och mycket annat. Killen bjöd fantastiskt på sig själv och sitt yrke. Utsikten från min plats kommer jag aldrig att glömma då vi hade klart väder vid inflygningen mot fältet. Innan maskinen helt stannat på anan knäppte jag av mig bältet och tackade för informationen jag hade fått "in live" så att säga. Öppnade dörren tittade ut mot församlingen i planet och tyckte mig se en viss lättnad bland passagerarna. Därefter plockade jag upp en servett ur fickan och torkade mig i pannan sa till grabbarna att det här var kanske mig första gången jag landat en F 28. Kompisarna i WÄMF garvade hjärtligt igen och likadant gjorde Kalle, dom visste ju bättre.

Jag stod intill Kalle längst fram på bästa flygvärdinnemaner, medan passagerarna steg av. Skratt i WÄMF igen såklart. En och annan passagerare tittade ogillande på mig. Kan inte förstå varför?

Ett hjärtligt tack Till Kapten Björn Gustavsson på SAS. Om du läser detta hoppas jag du ursäktar den gula lappen du skrev svaret på det var ju en fuskklapp.

Skr. WÄMF



I början av april 1985 utsändes bulletin nr 1 angående de 14:e världsmästerskapen i F3A, som skulle komma att hållas i Holland. 1984 hade vi nöjet att deltaga i de 2:a europeiska mästerskapen, som ägde rum i grannlandet Belgien, och då vi hade en mycket trevlig vecka där, såg vi med förväntan fram emot VM:et.

Redan när vi läste förslag om förläggning, samt kostnaderna därför, förstod vi att en liten sparkkampanj var nödvändig. För vår del, (Kenneths och min), gällde det att betala in över 4.000:- för att få ta del av allt som erbjöds. Nåja, det var inte så betungande, och med tanke på allt trevligt som händer under ett VM, så ansåg vi att det var väl använda semesterpengar.

För Sveriges del, stod det klart, att lagdeltagarna skulle komma att bli **Jan-Åke Nilsson** och **Anders Johansson** från Linköping, samt **Kenneth Holm** från Varberg. **Harry Nilsson** (Jan-Åkes pappa) skulle även i år fungera som lagledare, och **Inge-Mar Svensson** åtog sig gärna mekanikerjobbet. Supportrarna skulle bli **Joakim Johansson**, samt **Eva Holm** (dvs. undertecknad). Benny Kjellgren tackade nej till sin lagplats på grund av familjeskäl.

### Avresa

Så började fredagen den 6:e sept. nära sig, och biljetter, färdväg m.m. ordnades. Vi packade och hade allt färdigt för ilästning fredag eftermiddag, men redan på morgonen stod det klart att det skulle bli en mycket blåsigt färd. Vi for från Varberg 16.30 och hade stämt möte med "Linköpingsmafian" vid färjan i Helsingborg vid 19-tiden. I ursinniga storm och regnbyar väntade vi till 20.15 - då, äntligen, var vi alla samlade. Det dröjde emellertid ytterligare 1 1/2 timme innan vi alla var i Helsingör och färdiga för färd mot Rödby. När vi närmade oss Rödby blev vi ganska förvånade över den ca 800 m långa kön på parkeringsplatsen, men det fick sin naturliga förklaring i att färjorna låg vid kaj på grund av blåsten. Just då, vid 1-tiden på natten, orkade vi inte bry oss om färjetrafiken, utan stöpi i säng.

På lördagsförmiddagen, efter en välbeförlig sovmorgon, fann vi att stormen endast hade bedarrat en aning, och fortfarande fungerade inte färjeförbindelserna. Vi bestämde oss raskt för att chansa på Thårs-Spödsbjerg färjan, som bara (!) hade 2 km kö. I Rödby hade kön vuxit till ca 8 km. Vi for iväg med Ingmar-Anders som 1:a bil, Kenneth och jag som nr 2, och Jan-Åke-Harry sist. Efter inte fullt 10 minuters köring högde en synnerligen oönskad sak: Helt plötsligt "gapade" packboxen på Ingmars bil, som en gäspande krokodil! Resultatet utblev inte: skumgummi och flygplansdelar yrde som vissna höstlöv ut över kornåker och betland. Sekunden efter slutade 6 personer, i vild panik, runt och jagade de bortflygande "reseffekterna".

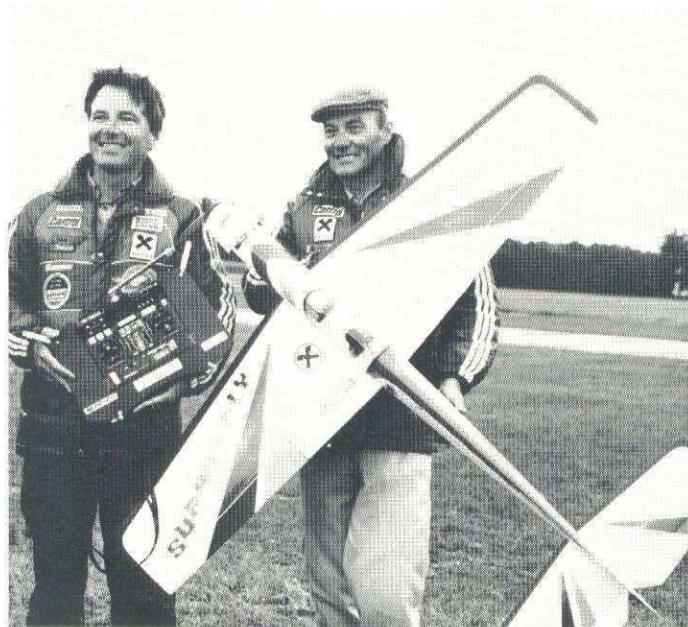
När vi hade samlat ihop oss och delarna, fann vi att skadan, trots allt, inte var så stor. Det var Jan-Åkes reservkropp och Anders A-vinge, som hade gjort den första träningsflygningen. Vingspetsen hade flugit av och en spricka hade uppstått i framkanten, Linkaget till ena skevrodet var också skadat. På "kroppen" uppdagades följande skador: fenen var av, och det hade blivit en spricka längs med hela kroppen. Vi inhandlade snarast en bogseringslina och surrade boxen ordentligt.

Vid halv 1-tiden var vi i färjekö igen, och efter troget väntande, utan mat eller dryck, släpptes kön äntligen iväg, klockan 17.00.

### Ankomst

Vi var på väg igen vid 11-tiden på söndagsmorgonen, och vid 16.00, nådde vi vår destinationsort, Flevehov. I receptionen fick vi våra informationspaket, och vi drog iväg till våra bungalows', för att fräscha upp oss innan middagen. Efter en god och riklig måltid, hade lagdelarna sin första träff, och fick då reda på tider för träningsflygningar m.m.

Så grydde då måndagsmorgonen, och vi skyndade oss, för att, så snart som möjligt, komma ut till tävlingsplatsen. På morgonen skulle "processing" äga rum. Detta bestod i att modellerna mättes och vägdes, samt kontroll av frekvenser på radion. Sverige hade tid för träning sent på eftermiddagen, så vi fördrev tiden med prat och mat, samt nyfiken "koll" av andras model-



# Eftersnack: VM F3A

## Mycket försenat men mycket läsvärt kommer här ett referat från VM i F3A förra året.

Text Eva Holm

Foto Jan-Åke Nilsson

ler. Bl.a. måste jag nämna bröderna **Peyer** från Schweiz. Deras "Marvins" är helt otroliga i sin finish. För övrigt måste jag tillstå att min intention med detta referat inte är att slå ut duktiga norska "Modellinformasjon" med tekniska tabeller och dylikt. Jag försöker i stället att ge en kort redogörelse för hur våra dagar förlöft under VM:et.

Vid 15-tiden ägde hälsningsceremonin rum. Den innehöll flagghissning, (en särskild eloge till Harry, som skötte sin uppgift, med den äran) samt diverse hälsningsanföranden. Samlingen avslutades med en fin uppvisning av en Pitt's Special, som flög delar av F3A-programmet. Efter avslutad träningsflygning, var alla nöjda, och vi avslutade kvällen med kaffe för de tävlande, och kaffe och "godis" dvs. likör för Ingmar och mig, som kände att vi behövde stärka oss inför morgondagen.

### Tävlingsdagarna

På tisdagen startade Kenneth först av svenskarna. Han fick till en helt "brukbar", som normmännen säger, flygning som resulterade i 297 p. Anders fick 292 och Jan-Åke belönades med 302 p. På eftermiddagen skulle Jan-Åke göra sin 2:a flygning, men glowdrivern ville annorlunda. Efter mycket stress och nervositet stod det klart att det var bäst att packa ihop igen, för tiden var ute. Det var ju ett "aber", men två flygningar återstod ju.

På onsdagen hade Jan-Åke vilodag, medan Kenneth och Anders gjorde två flygningar vardera, som resulterade i 309 + 296 p för Kenneth och 318 + 311 p för Anders. Kenneths 296 p:s flygning var en besvikelse, för han flög det klart bästa han flugit i år, men fick dåligt betalt. På torsdagen var det dags igen, för nya friska tag. Kenneth klämde i med en flygning som gav 324 p och Anders 292 p samt Jan-Åke 298 p, så vi var mycket väl samlade poängmässigt. På torsdagsförmiddagen hann även Kenneth med ett besök på ett närliggande flygfält, där det fanns ett 15-tal ultralätta flygplan. Jag själv passade på tillfället, och besökte närliggande stad, dvs. Lelystadt, för att leta efter lämpliga lekसार till att ta med hem. Jan-Åke hann ej göra

sin sista start, utan den sköts upp till fredag förmiddag.

Vi hade, hela tiden, haft jättestort väder, men fredagen grydde med kyla och blåst. Vi packade oss iväg tidigt till tävlingsplatsen för en sista insats. Det blev en mycket nervös start. Jan-Åkes motor stönade, hickade och hade diverse andra o ljud för sig genom hela programmet. "Orken" var totalt slut, och detta gällde även de inblandade, som stod på backen och sände upp heta böner, tills "Jocern" äntligen stod på backen igen. Poängsumman 285 får nog ses som lite "tröst"-poäng. Vi tyckte att Jan-Åke presterade en bra flygning, under svåra omständigheter. Helt plötsligt gick det upp för oss, att VM:et nu var ett avslutat kapitel, och det enda vi hade att se fram emot var "Fly-offen".

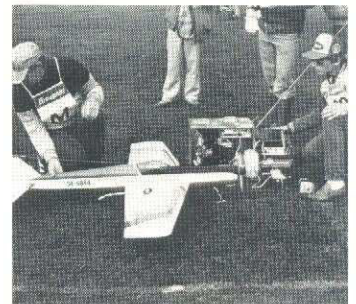
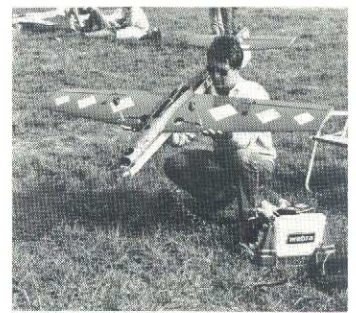
### Fly-off

Till Fly-off hade följande kvalificerat sig: **Wolfgang Matt, Hanno Prettnner, Naruke, Günter Hoppe, Bertram Lossen, Werner Schweiker, Iver Christensen och Dave Brown.** Det blev en verkligt spännande final, som till slut såg Hanno Prettnner som segrare. Hanno hade denna gång endast 42 poäng till godo på Wolfgang Matt. Bertram Lossen slutade på tredje plats, trots en mycket nervös, och i vårt tycke ganska "stirrig" flygning. Han samlade dock ihop sig själv och sina nerver, och presterade en 2:a flygning som var helt i hans vanliga klass.

Naruke från Japan belade 4:e platsen och Günter Hoppe/Tyskland blev 5:a och Iver Christensen/Canada placerade sig på 6:e plats. Werner Schweiker/Tyskland tog hand om 7:e platsen och Dave Brown/USA hamnade på 8:e plats.

Den allmänna meningen var nog att skillnaden Prettnner-Matt var mindre än tidigare. Kanske kan vi hoppas på verklig spänning VM 1987? När resultatet var klart förrättades prisutdelning, och vi fick även nu avlyssna diverse tacktal.

På kvällen var en av de stora salarna på Flevehov bokade för avslutningsbanketten. Det blev en mycket trevlig kväll, med god mat och fin musik, det enda man kunde önskat mer av, var dans-lystna modell-



Stora bilden: Segrare i F3A: Hanno Prettnner tillsammans med sin far samt modellen Supra Fly.

Överst: Wolfgang Matt gör klar sin Jocer för start.

Mittan: Jan-Åke och Ingvar strax före start.

Nederst: Herr och fru Holm på avslutningsbanketten.

flygare. Vi svenskar bröt upp relativt tidigt, på grund av den förestående hemfärden, som vi hade beslutat oss för att klara av på två dagar.

### Hemfärd

Efter lördagens frukost tackade vi och tog adjö, av bland andra Hanno Prettnner och hans far, som önskade "auf wiedersehen". Vi styrde färden mot atlantvallen och for mot Gronningen-Bremen-Hamburg-Puttgarden-Rödby och avslutade dagens långa etapp på hotell i Helsingör. På färjan söndag morgon, försökte vi att samla våra intryck (det är inte lätt på 20 minuter!). Kontentan av det hela blev i alla fall att Sverige hade gjort en god lag-insats, med Kenneth på 39:e, Anders på 40:e och Jan-Åke på 47:e plats, bland 78 startande. Lagmedlemmarna var helt ense om att detta till stor del berodde på Harrys verkligt fina lagledarskap och Ingmars fantastiska mekaniker-jobb. Joakim och jag gjorde så gott vi kunde som supportrar, och jag hoppas att det inte var sista gången jag fick förmånen att vara med på ett VM.

Trots allt, ni tjejer som läser detta, tro mig, modellflyg är **ROLIGT**. Jag har, tack vare Kenneth, kommit ut på tävlingsplatser i Europa, och fått lära känna så många trevliga människor, samt fått se så många vackra platser, som givit minnen för livet. Det är ett roligt sätt att semestra på, och jag hoppas att det blir fler svenska modellflygare som bland annat kanske tar sommarsemester vid Salzburg/Kraiwiesens årliga tävlingar. Det var om dessa tävlingar som Werner Schweiker, med ögonen brinnande av entusiasm uttryckte: "Kraiwiesen - det är den bästa (tävlingsplatsen)". Så - börja bygga, börja träna, för som sagt, modell-flyg är roligt, och en trevlig familjesport.

Eva Holm

## RADANNONSER

Modellflygnytt's radannonser med rubrikerna **KÖPES, SÄLJES** och **BYTES** är avsedda för privatannonsörer. Övrig annonsering: 25:- per rad.

**TEXTA TYDLIGT** och ange under vilken rubrik annonsen skall införas.

## SÄLJES

**Modellflygpaket** 3.000:-. Innehåller 2 st flygplan, 3 st motorer, 1 st radio med servon. 16 l bränsle. Allt i gott skick. Tel: 0758-510 89.

**Multiplex mottagarmodul** 35 MHz ej använd Veco 21 bilmotor. Tel. 0573-500 79 Thomas.

**Segelflygp.** PEPITO 150 cm 400:-, LA BOMBA 315 cm 700:- + div. annat (motorflyg, båt, svävarer). Tel: 0290-376 02.

**Magic 60** med Rossi 61 RE + pipa. Infällbara ställ. Landställsservo. Flugen endast 4 starter. Säljes. 0290-403 09. Kenneth.

**RC-BIL** Scorpion elterrängbil säljes 500:-. Tel: 08-765 55 82.

## Sigtuna Hobby & Hantverk

Tel: 0760-505 55 vard. em lör. Stor sortering av flyg- och båtmodeller, motorer och tillbehör. Även kurspaket för föreningar. Begär information mot dubbelt porto. Fredriksbergsvägen 13, 193 00 Sigtuna.

**FUTUBA FP 6JN MODULE** 60 1/4 Skala Budnosen Aranca HP 61 2 Taktmotor Bensin För 1/4 Skala m.m. Tel: 0503-118 28

**HELIKOPTER KKK 300** men Jet Ranger skalakropp, JR HKP radio, Gyro, 22cc Bensin som nypris 9.000:- slumpas för 5.500:-. Tel: 026-14 28 36 el. 019-24 10 88.

**MOTORER** 2 st. 2,5cc USE mk II (combatutförande). Går bra att använda till annat. 700:-st. Nypris ca 1.100:-. Tel: 021-11 42 34 Per Stjärnesund.

**Radiostyrning Futaba FP-T4M** med 2 st extra microseron, segelflygplan Blue Phoenix, motor Cox Tee Dee + tillbehör mycket billigt. Tel 0521-167 06 Fredrik.

**DUCTED FAN MOTOR** OS65 VF DF fabr. ny 1.100:-, OS120 FS fabr. ny 1.800:-. Tel: 0764-236 83.

**HELIKOPTER BARON 20 + JR PROPO 7** kan Helikopter-radio M5 Servon kompl. m. alla grejor end 4 mån. beg NYTT 9.000:-. Nu högstjudande. Tel: 036-617 50.

**MAGIC 60** ej byggd. M. KATO byggsats säljes eller bytes mot 4-taktmotor. Tel: 0278-190 06, kvällar.

**ARROW 60** med infällbara ställ + ROSSI 61 med pipa slumpas för 1.400:-. Tel: 0223-220 05.

## KÖPES

**Beg. och trasiga** motorer köpes. Även halvfärdigbyggda flygplan. Allt av intresse. Tel: 0550-104 80 (dagtid) eller 0550-191 77 (kvällar).

**OS** max 2,5 cc önskas köpas snarast. Tel: 031-91 72 23.

**Skyleader radio** 4-6 kanal, köpes. Även defekt. Söråkers MFK. Tel: 060-416 88 dagtid.

**SUPER SINBAD** ritning köpes kopia går bra. Michael Olsson, Varbergsg. 199, 703 52 Örebro

## MJÖLNER

- DEN FLYGANDE HAMMAREN -

Försvarets radiostyrda målskjutningsflygplan P4 i civilt utförande. Flyger utmärkt - understark - överträffat enkel att hantera presenterad i Allt om Hobby och Modellflygnytt.

- EN PERFEKT NYBÖRJARMODELL -



Byggsatsen innehåller utförlig byggbeskrivning, utsågade delar i plywood och balsa. Färdigbockade landställ, plastkåpor och förstärkta frigoiltvingar.

**PRIS 355:-**

**TILLBEHÖRSSATS:** Tank (Kavan), stötstänger, klamrar, roderok, gångjärn, hjul (60 mm) med hjulstopp.

**PRIS 150:-**

**DATA:**

Spännvidd: 1500 mm  
Radio: 3 kanal  
Motor: 4-6,5cc  
Vikt: 1600-1800g

Tillverkare: *Viglunda Furuälvd, Göteborg*  
Säljes genom:

**FLYGHOBBIY**, Lidköping 0510-262 34

**VIGLUNDA FURUSLÖJD**  
0511-532 60

## BYTES

**Novoflex 400** + bälg i perfekt skick, Nikonfattning bytes mot 6-kanalers Futaba RC anläggning + accar och servon. Bytesvärde: 2.700 kr. Edvin Myhr, Värv. 1, 820 95 Funäsdalen.

"Så där ja, inte var det så farligt med en säkerhetskontroll före första starten, eller hur?"



# DU FÅR FYRA RADER GRATIS!

Radannons tas endast emot per brev. Privatannonsörer får 4 rader gratis.

Använd talongen och skicka in den till Redaktionen.

Namn: .....

Adress: .....

Postadress: .....

..... rader x 25:-

- check bifogas  
 insatt på postgiro: 51 81 65-6

Check utställes på  
Sveriges Modellflygförbund.

Införes under rubrik:

- Köpes  Säljes  Övrigt

Skicka kupongen till: **Modellflygnytt's redaktion**

Folkvisegatan 16  
422 41 Hisings-Backa

Det går in 30 nedslag per rad



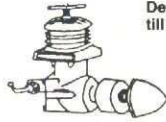
## Hobbyhandlare

Missa inte en billig chans att informera om att Du finns till. Kontakta redaktionen för information om hur Du kan få en ruta redan i nästa nummer.

## ALINGSÅS MODELLMATERIAL TILL SALU

Byggsatser i trä, metall, plast. Balsaträ, plywood, pianoträ. Radioanläggningar. Tillbehör, bränsle m.m. Även postorder.

Specialitet: **MODELLMOTORER**



Delar på lager även till äldre motorer

DAGTID  
TELEFON  
0322-311 13  
KVÄLLSTID  
0322-350 78

## FJÄLKINGE AERO PRODUKTER

Nymövågen 110, 290 34 FJÄLKINGE  
Tel. 044-560 57, 560 82

**FÖR RC-FLYGET** SMFF:s modeller  
Ritningar och materialsatser till STABIL, ALBATROSS, SOLO, LIMBO, X-ET samt RC-LINUS, dubbeldeckare spännvidd 134 cm, 140-mot. Motorer: OS, ENYA, Radioanläggningar: FUTABA, SANWA. Hobbybox: De små verktygen för hobbyfolk. Katalog mot 4:- porto.

**FÖR FRI-FLYGET** KNARREN, SPARVEN, FLUGAN samt LIN-LINUS.  
Vi har även stort urval av tillbehör.

Öppettider: Vardagar 16.00-20.00  
Lördagar 09.00-13.00

## GÄVLE MOLANDER HOBBY

Butik: S. Kungsgatan 19, 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  
417 06 Göteborg  
Tel: 031-224056  
229831

## DET MESTA FÖR RC!!

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

## Goteborg FROLUNDA LEK & HOBBY R/C Bil SOM SPECIALITET

Bilar: ex Tamiya, Kvöshol, Marui, SG Garbo Mantua Sigma TT PB  
Bilmotorer: ex Picco, OPS, Enya, TT, OS  
Radioa: J.R. Futaba, Acomis  
RC-FLYG \* RC-BAT \* Tagbanor  
Bilbanor  
POSTORDER Tel 031-45 94 01

## 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 Hugget's Färg

- Stor sortering i glasväv och matta från 20-600 g
- Polyesterplast, gjutplast, Dera-cane, Polyuretanskum
- Gelcote, 200 färger
- Epoxyplast
- Återförsäljare för Jotun, Sverige
- Även postorder

Butik: Linnégatan 32 A,  
413 04 Göteborg  
Tel: 031/14 18 14, 14 46 14

GÖTEBORG

## STORT URVAL

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

**LEKAKSHUSET**  
ALMA SÖDERDALS AB

Norra Hamngatan 30 Tel. 13 29 17 GÖTEBORG

GÖTEBORG

## NILS HOBBY

Tel 031/24 61 03  
Nordenskiöldsgatan 18  
413 09 GÖTEBORG

**Affären för hobbyfolk**

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

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

Huskvarna (+Malmö)

## RCC

**Radio Control Center AB**

Grännavägen 24, tel 036-14 53 60

Även butik på Lönnngatan 46 i Malmö. (öppet endast kl 14-18 må-fre). Tel Tel 040-96 41 40.

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

HÖGANÄS

## HÖGANÄS

hobby och elektronik

Kopmansg 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
- Hobbytid
- Motorer OS Enya - Thunder Tiger
- Alltid lågt pris på motorbränsle.

Ring gärna!

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

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: 040-714 35

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 & Ernvqvist  
Lokegatan 24  
602 36 Norrköping

OXELÖSUND

## ALLT FÖR LINFLYG

- WIRE (OBS! Ny regel i Combat)
- PIANOTRÄD för Team Good-Year och speed med minustolerans
- TAIPAN propellrar mellan 7" och 14". Nu i lager. Återförsäljare sökes.
- BYGGSATSER
- TANKAR
- HANDTAG
- MOTORER USE, OPS, OS, Cipolla m.fl.

TELEFON **HOBBY service** 0155-328 47  
TRÅDGÅRDSGATAN 10 A 613 00 OXELÖSUND

STOCKHOLM

## Allt för RC-entusiasten Göt-Hobby

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

Stockholm

## KARBY FRITID

Box 6008, 18306 Täby  
Karby gård, Täby  
Tel 0762/10380, 11392.

Specialitet: RC-flyg, radio, motorer, balsa, byggsatser, tillbehör, Futaba, Pilot, Enya, OS m.m.  
Må, On 8-19, Ti, To 8-17  
Fre 8-15, Lø 10-13.

Stockholm

## Thor hobby

Skånegatan 53, 116 37 Stockholm  
Tel 08/42 84 00.

Stort urval av modellbyggsatser i trä och plast. Bl.a. hela sortimentet från Billing Boats.

### RC: BILAR, FLYG- o. BÅTMODELLER

Motorer och RC-anläggningar i stort urval.

Egen katalog  
Postorder  
Flesta kontokort

Stockholm

## Roffes modellflyg

Upplandsgatan 66, 113 44 Stockholm  
Tel 08/33 30 44



Motorspecialisten: Rossi, Cox, K&B, O.S., Quadra, Kawasaki  
Modellflyg — båt — bil  
Radioanläggningar  
CB-spinner och kvartskala-tillbehör Macs Product

VARBERG

## Natans Hobby

Byggsatser. Modelhob  
Ben Buckle  
Deans Marine  
Motorer. O.S. MERCO.  
Bränsle. Diesel, Glöd.

Box 47 430 24 Väröbacka  
Tel. 0340-600 66 Eft. 17.00

## SVERIGES MODELFLYGFÖRBUND

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

### Ordförande

Björn Hammarskjöld  
Lillsjönsvägen 11  
161 35 Bromma  
Telefon: 08-26 41 03

### Vice ordförande

Bengt Lindgren  
Orrstigen 60  
14400 Rönningen  
Telefon: 0753-538 36

### Sekreterare

Sten Larsson  
Byvägen 76 B  
83200 Frösön  
Telefon: 063-114391.

### Kassör

Birgitta Holmer  
Hamngatan 9  
18500 Vaxholm  
Telefon: 0764-328 66

### PR och rekrytering

Hanns Flyckt  
Åkershultsvägen 2  
56400 Bankeryd  
Telefon: 036-721 10

### Suppleant

Jan Bohman  
Ankarvägen 10  
871 00 Härnösand  
Telefon: 0611-193 02

### Utbildningsledare

Bo Hallgren  
Box 30  
61800 Kolmården  
Telefon 011-92597

### Grenchef Friflyg

Lars Åhman  
A Svartlings Gata 72  
603 78 Norrköping  
Telefon: 011-17 14 30

### Grenchef Linflyg

Bengt-Olof Samuelsson  
Vetev. 13  
183 67 Täby  
Telefon: 08-756 22 74

### Grenchef Radioflyg

Lennart Johansson  
Wallinvägen 13  
71502 St Mellösa  
Telefon: 019-45477

### Förbundsexpedition

Sveriges Modellflygförbund  
Sandbergsgatan 4, Norrköping  
Postadress: Box 10022  
600 10 Norrköping  
Telefon 011-1321 10  
Postgiro 51 81 65-6  
Öppettider:  
Måndag - Fredag 08.00 - 14.00

### Expeditionsföreståndare

Ann Wahlberg  
Värmaregatan 9  
60362 Norrköping  
Telefon 011-141666

ÖREBRO

## BÖRJESSONS



MODELLFLYG-  
HOBBY  
Specialaffär för  
Modellflyg

R/C-anläggningar · byggsatser  
tillbehör · motorer · bilar · båtar  
Gummirep (Börjesson-repet)  
PI 45557, 70590 Örebro  
Besöksadress Kårsta Ö, Hovsta  
Tel 019/22 62 90, 22 70 22

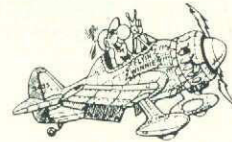
LULEÅ

## R/C Elektronik & Hobby

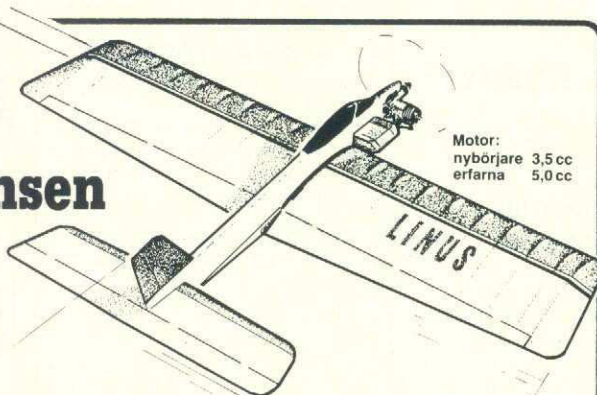
Tel. 0920-258 61 · 488 89

### R/C FLYG TILL LÅGA PRISER!

- Futaba
- Enya, Saito, Super Tigre
- Byggsatser: Pilot, Marutaka, Kato
- Portalac, Batteriet för Flyglådan
- Spänningsvarnare Acc-vakt
- Stor Tillbehörssida
- Postorder, ingen egen katalog
- Ring för information



## Vinn Lindansen med Linus!



Motor:  
nybörjare 3,5 cc  
erfarna 5,0 cc



förlag

Ny linmodellbyggsats! Köp den i Din hobby- eller leksaksaffär eller direkt från SMFF:s expedition, box 1 00 22, 600 10 Norrköping, telefon 011/13 21 10.

Linflygmodell · spännvidd 1050 mm · vikt 700-750 g · PRIS 285,-  
Byggsatsen innehåller ritning med byggbeskrivning samt alla delar färdiga för montering. Tank, hjul och ställ samt alla beslag ingår i byggsatsen - dock ej klädsel, lim och lack.

Bygg nu, träna i sommar och vinn i höst!



## Ha kul med AMA Cub!

Lättbyggd gummimotormodell · spännvidd 32 cm · PRIS 21,-  
Otroligt populär gummimotormodell - lättbyggd direkt på ritningen, som samtidigt är klädsel! - lämplig såväl inne som ute. Byggsatsen innehåller ritning (som Du bygger direkt på!) med utförlig byggbeskrivning samt alla delar. Färdig propeller samt gummimotor ingår i byggsatsen - dock ej lim.

Köp AMA Cub i Din hobby- eller leksaksaffär eller direkt från SMFF:s expedition, box 1 00 22, 600 10 Norrköping, telefon 011/13 21 10.



förlag

**OBS! vid köp av en BECKER-radio före den 1. Juni får du 3 universal-servo (Kr. 1.060:–) på köpet!**



**OBS! NY ADRESS**  
**PRO HOBBY** Lextron AB  
 POSTADRESS: Box 7107  
 191 07 SOLLENTUNA  
 BESÖKSADRESS: Rotsunda Torg 1  
 ROTEBRO  
 Telefon(svarare) 08/7546622  
 Besöksid: Ti. o To. 16-19  
 Lö. 10-14  
 Postgiro Nr. 40 81 10-5

För Din säkerhet.....  
 För modellens säkerhet.....  
 Högsta kvalitet.....

**becker 5800**  
 Med inbyggd mixer för F3A, Helikopter, F3B och F3E

**NYHET**  
**DIREKTFÖRSÄLJNING I**

Sänd KR. 10:– i frimärken  
 för varje katalogdel:

- |                                             |                                                  |
|---------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> allt för elflyg    | <input type="checkbox"/> allt för skeppsmodeller |
| <input type="checkbox"/> allt för segelflyg | <input type="checkbox"/> allt om BECKER-radio    |

# MER FÖR PENGARNA



## MODELLFLYGNytt

Utkommer med 6 nummer per år.  
 Lösnummerpris 16:–, per styck.

Genom att prenumerera riskerar Du inte att missa något nummer. Du tjänar dessutom 21:– jämfört med lösnummerpris. Fyll i talongen så kommer tidning och inbetalningskort på posten.

Pris för sex nummer: 75:–.

Skicka in talongen till:  
**SMFF, Förbundsexp.**  
 Box 10022  
 60010 Norrköping



**PRENUMERERA  
 OCH SPARA  
 21:–**

**Ja!**  Jag vill bli medlem i SMFF. Skicka mig information om medlemskap och uppgift om närmaste klubb (MFN ingår).  
 Önskar prenumerera på MFN 6 nummer 1986.

Namn \_\_\_\_\_

Adress: \_\_\_\_\_

Postnr/  
 Ort: \_\_\_\_\_



01715  
L022

Andersson Evert  
Bokvägen 22  
29500 Bromölla