



modellflyg ^{nytt}

PRIS 18:–. I Danmark, Norge och Finland 18:– inklusive moms.



Jul
1986

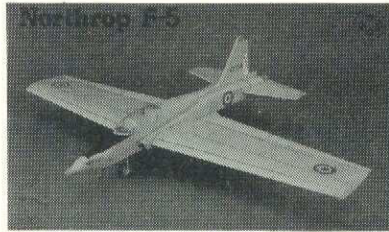


MODELHOB

— totalt mer än 35 olika byggsatser



Mig 3
Linkontrollmodell. Spv: 870 mm,
avsedd för 2,5-3,5 cc motor.
Ca.pris: 289:-

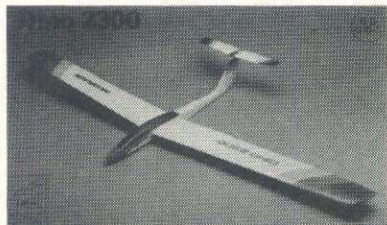


Northrop F-5
Linkontrollmodell. Spv: 1380 mm,
avsedd för 5-6,5 cc motor.
Ca.pris: 479:-

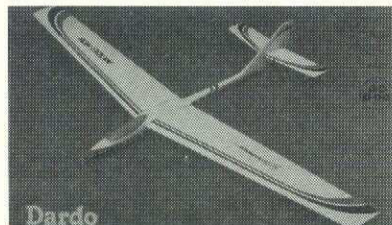


Aeronca
Linkontrollmodell. Spv: 969 mm, av-
sedd för 2,5-3,5 cc motor.
Ca.pris: 259:-

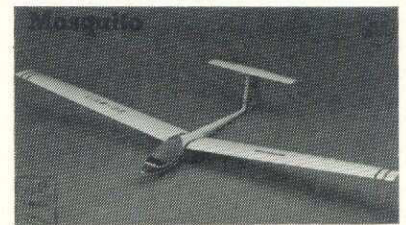
FÖR ATT BYGGA MODELLERNA BEHÖVS ENDAST LIM OCH KLÄDSEL.
HJUL, TANKAR, MOTORBOCKAR OCH ALLA SMÅTILLBEHÖR INGÅR I SAT-
SERNA, DU BEHÖVER INTE SPRINGA OCH KOMPLETTERINGSSKÖPA....



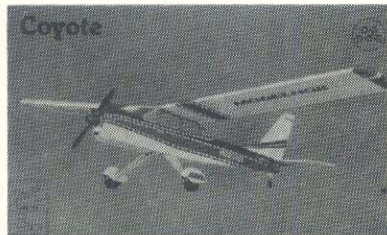
Pitts 3300
Hang/termikseglare med träfärdig
kropp och balsaplankade vingar.
Spv. 2300 mm, avsedd för 3-kanal-
ers radio
Ca.pris: 795:-



Dardo
Hangseglare med epoxy-kropp och
balsaplankade vingar. Spv. 1930
mm, avsedd för 3 kanalers radio.
Ca.pris: 1285:-



Masquito
Semi-skalamodell med epoxy-kropp
och färdiga vingar. Spv. 1500 mm,
avsedd för 2 kanalers radio,
Ca.pris: 795:-



Coyote
Trainermodell för 3,5-6,5 cc.
Allt trämaterial färdigt, spryglar
i konstmaterial. Avsedd för
3-kanaler, spv. 1450 mm.
Ca.pris: 635:-



Champion
Semi-skala modell. Turtledeck och
motorkåpa färdiga. Lämplig sjöflyg-
modell med 40-fyrtakt. Spänn-
vidd 1340 mm. Ca.pris: 635:-



Dewoitine D.520
Av "Fun-fighter" typ. Färdiga
vingar, turtledeck, noskåpa m.m.
Styres med höjd/skev. Spv 1200 mm
för 3,5-4 cc. Ca.pris: 575:-



Me 109
Av "Fun-fighter" typ. Färdiga
vingar, turtledeck, noskåpa m.m.
Styres med höjd/skev. Spv 1200 mm
för 3,5-4 cc. Ca.pris: 575:-



Tucano
Semi-skala. Färdigplankade ving-
ar och övrigt trämaterial. färdig-
t. Spv. 1400 mm, för 6,5 cc
motor. Ca.pris: 975:-



Merlin
Pipkåpa samt motorkåpa av epoxy.
Försedd med klaff och dykbroms-
sar. Avsedd för 10 cc, spv 1640 mm
Ca.pris: 1225:-

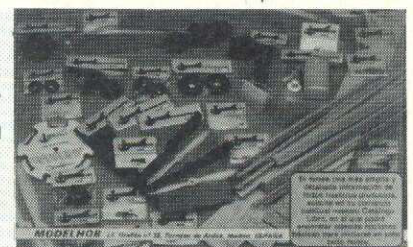
FRÅGA I DIN BUTIK !

Generalagent och distributör:

BEHCO Co AB

Box 136 162 12 Vällingby Tel 08-87 30 30

BESTÄLL MODELHOBs MINIKATALOG I
4-FÄRG. 30 SIDOR SOM UPPTAR
SAMTLIGA 35 MODELLER SAMT ALLA
TILLBEHÖREN.
KATALOGEN KAN KÖPAS VIA DIN
HANDLARE ELLER DIREKT FRÅN OSS.
PRISET ÄR 5:- PLUS PORTO 4:-.
SÄND IN MOTSVARANDE BELOPP I
FRIMÄRKEN SÅ KOMMER DEN.....



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

Ansvarig utgivare

Bo Bring
Stora Nygatan 15
411 08 Göteborg
Telefon 031-10 07 10 arb
0302-220 72 bost

Redaktör

Sture Tingwall
Skonertgatan 12
302 42 Halmstad
Telefon 035-11 00 41 arb tfnsv
035-404 45 bost

Fackredaktör friflyg

Gösta Nilsson
Högåsvägen 15
831 43 Östersund
Telefon 063-11 95 18

Fackredaktör linflyg

Ingemar Larsson
Forbondegatan 14
462 00 Vänersborg
Telefon 0521-112 10

Fackredaktör radioflyg

Kjell Stenbom
Axel Swartlings gata 88 E
603 78 Norrköping
Telefon 011-17 01 72

Fackredaktör utbildning

Bengt-Erik Bengtsson
Lädersättravägen 99
175 70 Järfälla
Telefon 0758-114 25

Förbundsordförande

Björn Hammarskjöld
Lillsjönsvägen 11
161 35 Bromma
Telefon 08-80 41 16 bost
08-26 41 03 hela dygnet

Annonser

Sture Tingwall
Skonertgatan 12
302 42 Halmstad
Telefon 035-11 00 41 arb tfnsv
035-404 45 bost

1/1-sida 2.100:-
1/2-sida 1.100:-
1/3-sida 800:-
1/4-sida 600:-
1/6-sida 450:-
1/8-sida 375:-
1/16-sida 200:-
Därefter 45:-/spaltcm.

Priserna gäller för annonsmaterial inlämnat som helt färdigt, positivt original.

Annonsavdelningen kan ge full service för annonsutformning, sättning, färgdelning m.m. till självkostnadspris.

Distribution

SMFF Förbundsexpeditionen
Sandbergsgatan 4, Box 100 22
600 10 Norrköping
Telefon 011-13 21 10

Prenumeration 90:- per år som insättes på postgiro 51 81 65-6, SMFF, 600 10 Norrköping

Material sändes till fackredaktören eller direkt till huvudredaktören.

Eftertryck tillåten med angivande av källan.

Tryck

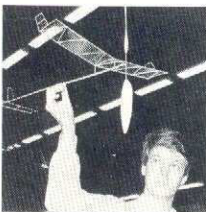
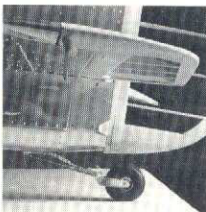
TRYCKAB, Halmstad 1986



modellflyg^{nytt}

Innehåll JULNUMMER 1986

Calle Sundstedt – julläsning	4
Oldtimer – Landegren special	8
Cuba Libre – ny F1A	10
Inomhusritningar	12
Getingen – SMFFs nya introduktionsmodell	14
SMFF:s jubileumsfond	17
Modellflygnytt's julnötter	18
Skala-hörnet: DH 82 Tiger Moth	20
Bagges Hörna	23
Smått och gott	24
Sparmann-jagaren	26
Från klubbarna	29



OMSLAG · Vinternummer, julnummer – varför inte låta oss drömma om kommande sommars härligt varma och soliga dagar – då modellflyg är som bäst för gammal och ung, nybörjare och elitflygare.

Foto: Hans-Olov Lundkvist, Vingarna och Urmeå.

Förbundets ekonomi klarar inte målet. Styrelsen har dock läget under kontroll. 1985 gick förbundet med ett underskott på ca 190 000 kr. Den budget som togs av förbundsåret 1986 har styrelsen inte lyckats få att hålla trots att vi gjort vad vi har kunnat för att hålla i ekonomin.

Vid styrelsemötet i september fick vi en ekonomisk redogörelse av kassören. Vissa verksamheter såsom Modellflygnytt, PREK, Förlaget visar underskott jämfört med budget medan organisation och grenar i stort håller sina budgetar.

Förbundet har tyvärr blivit tvungna att byta redaktör. Ny redaktör från och med nr 5-6 är Sture Tingwall. Pga förbundets ekonomiska situation så måste Modellflygnytt utkomma som dubbelnummer.

Med tanke på förbundets framtid har vi beslutat om JUBILEUMSFONDEN, tagit fram GETINGEN, SMFF:s officiella introduktionsmodell (EXPRESSEN ger oss alla de getingdekaler som vi behöver!). Mer om JUBILEUMSFONDEN och GETINGEN får du veta på annan plats! GETINGEN är leveransklar via förlaget.

Som ni ser så finns det utvecklingsmöjligheter inom Förbundet! Under förutsättning att vi alla samarbetar mot ett gemensamt mål, att fortsätta att utveckla modellflyget! Modellflyg – sporten med luft under vingarna!

GÖDJUL OCH GOTT NYTT MODELLFLYGÅR!

Björn Hammarskjöld
Ordförande



Julläsning:

Calle Sundstedt, Lycko

Framför mig ligger en liten bunt papper från början av femtiotalet. De har varit bortlagda eller snarast borttappade i trettifem år. Det nästan apelsinfärgade skenet från hänglampan ovanför det avstādade matbordet sprider en mjuk ljuskrets som gränsar av en liten bit av min tillvaro och jag kan frossa i att sitta och bara försöka minnas . . .

På papperen finns blyerts-skisser och uträkningar till en Wakefieldmodell som aldrig blev byggd. Varför den inte kom längre än till streck på rutat papper vet jag inte i dag. Kanske var det skolans fel – på den tiden blev det ofta kris i förhållandet elev-lärare, om eleven slarvade med hemuppgifterna, och jag kan inte minnas någon minsta yttring från lärarhåll angående min hobby med balsapinnar och starklukande kemikalier. Ingen sa' att den var bra, ingen tyckte motsatsen heller, men inte dög den som ursäkt för sen ankomst efter en dubbelfrukost eller för dåligt påläst hemläxa om sjöborrnas fortplantningsproblem. Ekvations-system med flera obekanta som man inte kunde presentera för varann hörde väl också till den här tidens var-

dagssysslor liksom den franska grammatikens till synes systemlösa framställning av språkets logik.

Allt detta tilldrog sig i ett *då*. Nu har Modellflygnytt bett mig att berätta om hur det där med modellflygning började för min del, och det ligger ännu längre bakåt på minnets tidsaxel.

"Novemberkväll. Regnet knäpper mot takfönstret i vindsvåningen där jag sitter och försöker komma bort från olustkänslorna och mörkret utomhus. Blåsten river i takventiler och vindskupor. Kvällen är som gjord för inomhusnöjen".

Så börjar Calle Sundstedt – behöver denne modellflyg-"missionär" över huvud taget någon introduktion? – sina modellflygminnen.

Lyckoslanten . . .

Antagligen började allt samman redan vid mitten av 40-talet med att Lyckoslanten hade en ritning till en enkel glidmodell på en sida i anslutning till en presenterande artikel. Om mina tafatta försök att hyvla ner entums prima slöjdvirke till passande flaktjocklekar på några millimeter säger minnet ingenting. Psykologerna anser ju också att människan är så konstruerad att hon glömmet obehagliga upplevelser och svåra besvikelser . . .

Svenska Journalen

Däremot minns jag ett tidsningsomslag från den redan då allvarligt religiösa Svenska Journalen, där man på färgfoto kunde se en kille i tolv-fjortonårsåldern som höll fram en stor gummitormotormodell till beskådande. Långt senare har jag kunnat konstatera att det

då fanns det balsaträ att köpa, minsann. Och balsa måste man ha för att göra maskiner med propeller och gummitomotor. Nu var det krig runt omkring oss, ransoneringsring och nästan inga grejor från andra länder, och det där konstiga balsaträet gick inte att odla ens i Skåne, fast det låg långt, långt söder om vår backe med byskola och lärarbostad att växa upp i 27 km från Östersund.

Hette den Pilen?

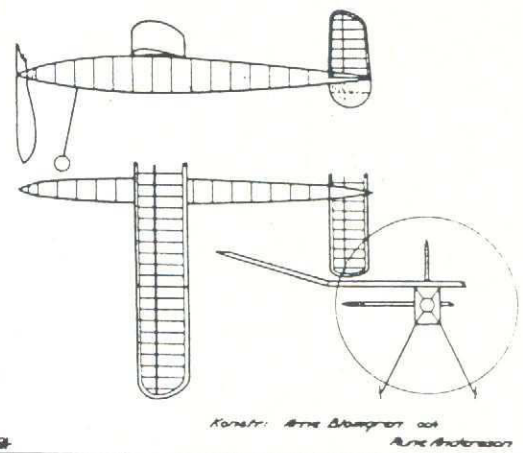
Men postorderkatalogen från Wiskadals Fabrik i Borås, den innehöll en höst flera modellplan i byggsats! Om den första jag köpte därifrån hette Pilen eller något annat fantasieggande är inte lätt att veta, men den fint sågade materialsatsen lärde mig att det inte gick bra att fästa hop så tunna furubitar med kallim. Som vanligt i modellflygarlivet blev det en demonstration i "learning by doing". Det gick så till att jag just hade fått ihop tre-fyra dussin 3 x 5 millimeterslister till något som påminde mycket om kroppen som den såg ut på ritningen, då min tjocka, lata hankatt rev ner underverket från längst upp på en bokhylla, där han mänskligt att döma aldrig borde ha satt si-

var Richard (Dick) Kordas wakefieldkonstruktion från 1937-38, den som Sven E Truedsson länge sålde ritning och byggsats till. Jag kan ge mig den på att en modern psykolog skulle säga att jag "identifierade mig med pojken på bilden" och drömde om att själv en dag ha en sådan gul-och-svart halvgenomskinlig japanpappersmaskin.

Brorsan, som är tretton år äldre än jag, berättade att när han byggde och flög Wentzels Gladan och en del andra trettiotalmaskiner,

Tempo-modellen — en wakefieldmodell för

Tempo



Att byggandet av wakefieldmodeller behöver uppmuntras är visst och sant, och därför mycket välkommet när KSAK med hjälp av Tempo gav ut en ritning och beskrivning till en ny wakefield av hög klass, avsedd för blivande wakefieldbyggare i S

KSAK gav i uppdrag åt 1950 års svenska mästare Arne Blomgren och Rune "Bananen" Andersson att konstruera modellen — Arne har ju under de senaste åren dokumenterat sig som en av de sex bästa g-modellbyggarna i världen, och Rune "Bananen" skulle ha kommit långt efter, om han inte varit förföljd av en smula otur just med g-mod

Med Tempomodellen har utgivare och konstruktör lyckats få fram en säker och klassig modell av enkel konstruktion, robust och lätttrimmad, med alla moderna dynamiska finesser så långt man vågar utan att modellen får några hasardartade "vinn"-finesser och svaga punkter. Modellen har exempelvis en neutral, icke-bärande stabilisator, modern vingprofil med för trimningens skull ganska hög "knäckt" V-form. Det är ingen Ellilä-kärva med olika hårdhetsgrader på balsan och raffinerade kroppsförstärkningar, utan konstruktionen har så långt möjligt anpassats för lätta balsasorter.

slanten & mycket annat

na tassar i sin makliga hemmakatt-tillvaro. Träkonstruktionen slog i golvet och mina med så stort tålamod hopplimmade skarvar delade förstas på sig, nästan allihop. Min far som började bli intresserad av mitt snickrande letade fram en gammal limpanna som eldades med rödsprit och så värmede vi gammaldags snickarlim i stället för det "moderna" kalllimmet, och sedan hängde träbitarna ihop.

Brorsan visste besked om hur man skulle få klädselpapperet spänt och tåligt med lack av olika slag. Visserligen morrade han åt min absoluta övertygelse att kroppen skulle vara mörkröd, men han försökte ändå visa hur jag skulle dra upp vidundret på höjd med morsans bästa björntråd. "Pilen" eller vad den hette överlevde rätt många flygförsök. Var till och med bortflugen i storskog någon vecka och detta hände nog på andra året av modellens liv, för det var fin skarsnö, så man kunde åka sparkstötting under letandet på morgontimmarna före skolan.

Sigurd Isacson . . .

Småningom kom "Det nya modellflyget" med Isasons Auster och Mustang och lik-

nande saker, som faktiskt var byggda i balsa (plus den epokgörande förtryckta bristolkartongen). Jag var privilegierad på det viset att jag hade fri tillgång till skolhusets gymnastiksal och kunde flyga runt polstav med flera meter lång lina. Lustigt nog kom jag aldrig på idén att låta Austern flyga helt fritt i

motorn under långsamt segande med propellern.

. . . Kunskapens Bok

I bokhyllan hos min syster hittade jag "Kunskapens Bok" i en upplaga från början av 40-talet då hon hade gift sig och bunkrat upp livets förnödenheter. Här läste jag om vad som menades

Calle Sundstedt — idag vice president i FAI, som spanner över hela flygområdet. Man täcker aktiviteter från enklaste nybörjar-Geting till obegripligaste sortens rymdflygning. Det innebär att möta problem, som skall lösas så att det fungerar i upp till 80-talet länder ibland.

Men det hela började antagligen med en ritning i Lyckoslanten nån gång på fyrtioalet för Calle som här i två nummer av Modellflygnytt delar med sej av sina modellflygminnen.

det stora rummet; Mustangen gick så himla fort, så den var aldrig aktuell för annat än runt-runt-flängande. Problemet med de här planen var att få fatt i bra gummimotor. Antingen fanns det något slags grävitt kalsongband som inte orkade någonting eller också fick man tag i ett annat surrogat som var ungefär 2 x 2 mm grovt i varje sträng och som rusade ut med världens fart några sekunder varefter det fanns femtio varv kvar efter landningen som det tog flera minuter (tyckte vi) att få ur

med modellflyg. På bilderna såg man tydligt att det skulle vara riktiga bamsar till segelplan med vingor som var minst lika långa som jag själv eller också skulle det vara meterlånga gummimotorplan med mulliga kroppar som liknade abborrar eller i bästa fall storrödingar i fasonen. Det var väldigt spännande att föreställa sig hur det kunde kännas att hantera en sådan jättelåda full med gummiband. Den blev nog nästan som en kompis . . . Fast jag aldrig sett ett "riktigt" gummimotorplan,

var jag ganska säker på att just sådana var min typ. Men varför måste alla se ut som abborrar?

Medan jag väntade på det "riktiga" modellflyget byggde jag en Ercoupe med en byggsats från Malmö och med ritning av Björn Karlström. Balsa var fortfarande en bristvara. Nästan alla lister var av abacchi, ett ganska hårt men ändå sprött surrogatvirke i gulaktig färg som vi kämpade med till långt in på femtioalet, om det inte rörde sig om mycket kvalificerade tävlingsmodeller. Naturligtvis blev det ingen flygning med Ercoupen. Tyngdpunkten torde ha legat någonstans strax bakom vingens bakkant och jag var nu alldeles för styv i korken för att be brorsan om råd. Alltså åkte den upp i taket som den första av alla de takvinglare som irriterade den goda modern under många prövningens år.

Kom så våren 1949. Familjen var i uppbrotsstämning, för vi visste att vi alla skulle flytta till sta'n i slutet av sommaren. Jag skulle sättas i fyraårig realskola, min far skulle jobba med bara en årskurs elever och inte längre ha hela åldersområdet från tredje klass till sjätte i klassrummet. Vi köpte villa



Som ledamot av SMFF:s styrelse har Calle många gånger fått äntra talarstolen för att äska, förklara . . . Den tiden är över nu!

Calle Sundstedt . . .

i stan och sålde vår lilla lantgård, hela tillvaron skulle rottryckas och överges, inklusive alla mina kompisar, hemliga murkelställen, dammar med vattenödlor, skidbackar, strövskogar med gamla fåbodrar, älgar, lodjur, ja till och med björnlort på marken ibland . . . Jag drog mig tillbaka till frimärkssamlingen och modellplansnickrandet i stället

för att vara med på riktigt i vårens under. På pingstafons eftermiddag blev det provflygning av en "Tern" med abacchiproppeller och riktig gummimotor (Dunlop). En av grannarna till skolan var förvarnad att det kanske blev lite nertrampat på hans hövalar, men det ansågs inte ha någon betydelse, viktigare var det att byn skulle få se

lite flygning. Glidflygproven och de första motorflygningarna gick bra, lite nertrampat blev det också, medan spänningen byggdes upp inför den första långa flygningen.

Den flög!

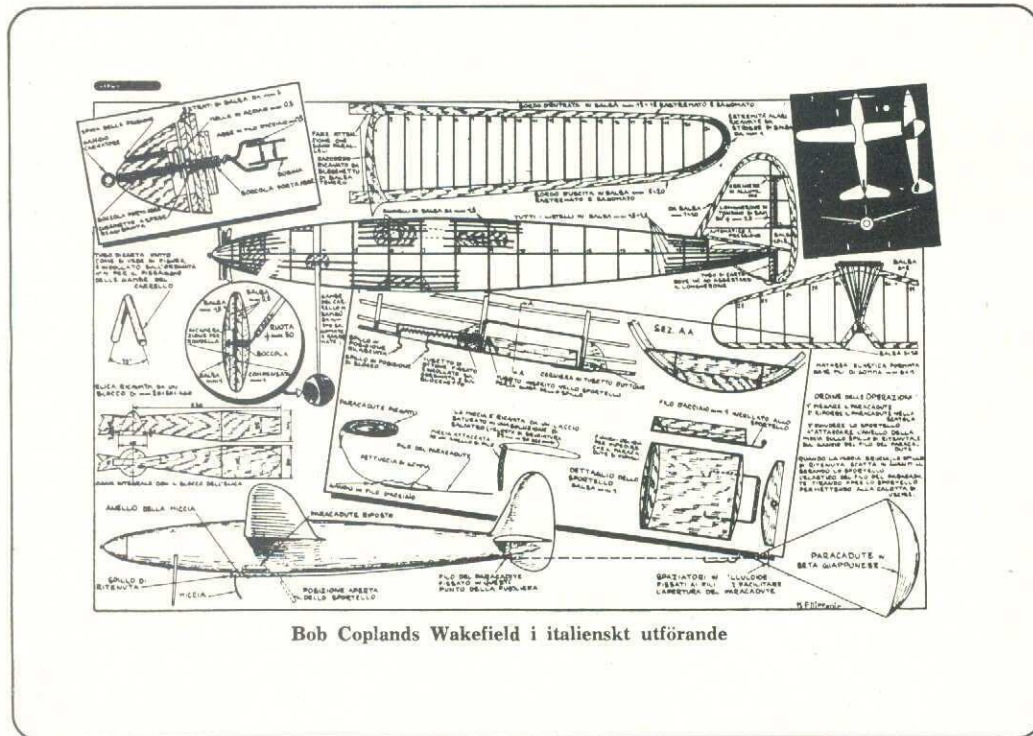
Trehundra varv skruvades in i gummimotorn. Byggherren var nervös som aldrig förr och lade in en extra

halvmillimeters pallning åt höger på nosblockets baksida. Vindriktningen kontrollerades säkert tio gånger, och så kom planet äntligen i väg strax till höger om vinden. Den steg och steg, någon sekund såg det ut som om den skulle tappa farten och börja backa, men så doppade nosen lite och farten kom igen. Högre och högre i en vid högersväng, och så hade gummibandet gjort av med all energi och planet började glida. Men den gick ju inte alls ut över det "tillåttna" nylandet! Häpp! I stället drog den i väg utan att tappa någon höjd tillbaka in över skolbacken, rundade skolhuset och försvann bakom det stora vita huset och några höga aspar. Åskådarna sprang som galningar för att se hur det gick. Själv var jag alldeles knäsvag och blev därför ensam att se hur min Tern med osviklig precision kom fram bakom skolan och prickade flaggstången på gården fyra-fem meter upp så att bitarna av den jobbige propellern yrde omkring. Men vad gjorde det? Maskinen flög ju! Tänka sig, en flygande maskin som jag satt ihop alldeles själv!

Vid midsommar fanns en ny propeller på underverket, av balsa den här gången. Vingen och stjärten satt i precis samma läge som på pingstafon. Nu började flygningarna med trehundra varv på motorn, för vi visste ju att det fungerade bra. Jo, pyttsan heller! Den förbaskade modellen satte nosen rakt i vädret, tappade farten, ruskade på vingarna och trillade ner baklänges i midsommargrönskan.

Äh, det behövs bara lite mer högerpallning på propelleraxeln. Det hade jag läst om i en bok från Alga som Sune Stark och Arne Blomgren hade skrivit.

Fyra hundra varv på motorn. Här skall ni få se på flygning! Uppåt som förut, men nu gick det fortare.



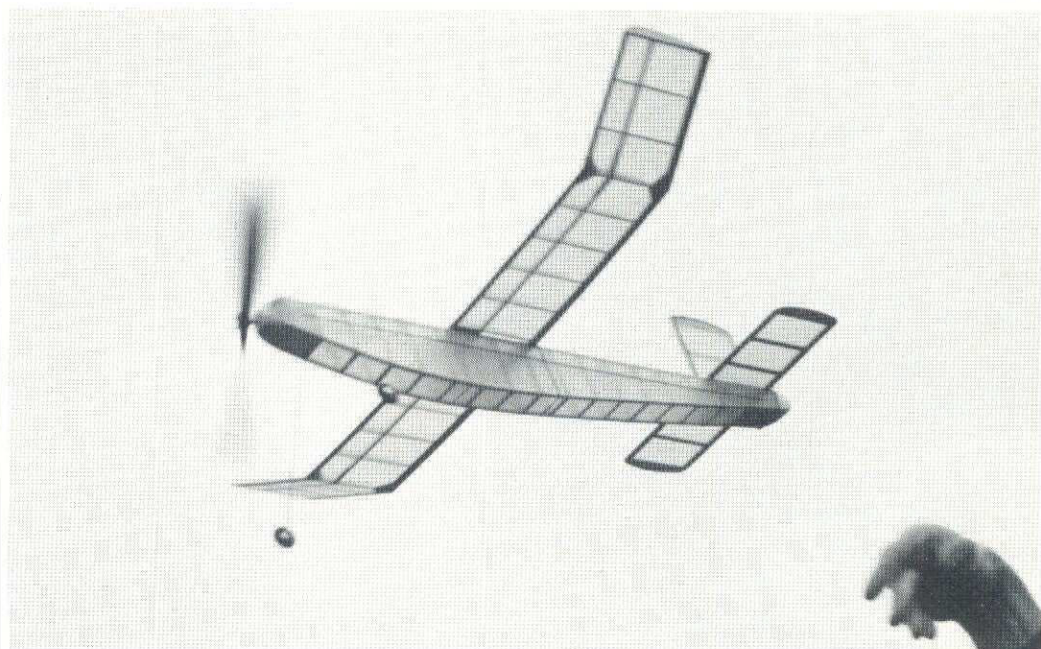
Bob Coplands Wakefield i italienskt utförande

Brorsans Gladan, Wiskadals Pilen, Isacsons Auster och Mustang – och sen Truedssons Tern – en mängd olika modeller passerar revy . . .

Gick över på rygg några meter ovanför oss, vände med nosen ner mot marken, siktade på oss i startgruppen! Åh, som vi sprang . . . Själv kastade jag mig omkull i gräset för att inte få planet på mig, hörde rasslet av gummitorn alldeles i närheten, men minns ingenting av hur flygningen slutade. Vet bara att det tog en lång stund att räkna ut att planet gjort en looping och att jag för första gången insåg att modellflygning, det lär man sig inte lika lätt som multiplikationstabellen och rättstavning. Det behövs praktik och träning, det behövs analys av vad som kan vara fel på planet, det behövs erfarenhet.

I trettiosju år, hittills, har jag försökt samla erfarenheter med gummitornplan, men än fattas det mycket, innan jag kan säga att jag behärskar det här området och känna att jag säger hela sanningen. Antagligen är det den här påtvingade ödmjukheten inför det okända som gör att jag sedan länge tycker att segelmodeller är lite tråkiga, och motordrivna friflygplan har jag aldrig hunnit med att lära mig. Har inte heller fattat varför tävlingsflygare i F1C måste ha en hel hästkraft tjutande med trettiotusen vrid- och girmomentskapande varv i minuten, när man borde kunna lyfta sjuhundrafemtio gram lika högt med bara en kvarts hästkraft bakom propellern.

Flytningen till sta'n och den nya skolsituationen gjorde väl att modellflyget fick ligga i träda några månader, men en ny G-1-modell med långa, smala vingar minns jag från våren 1950. Nu var jag medlem i KSAK också och hade deras Modellflygarpass som direktansluten medlem. Brorsan tjatade om att jag borde gå med i Flygklubben, men jag tyckte att jag helst skulle kunna bra mycket mer om modellflyg, innan jag kom



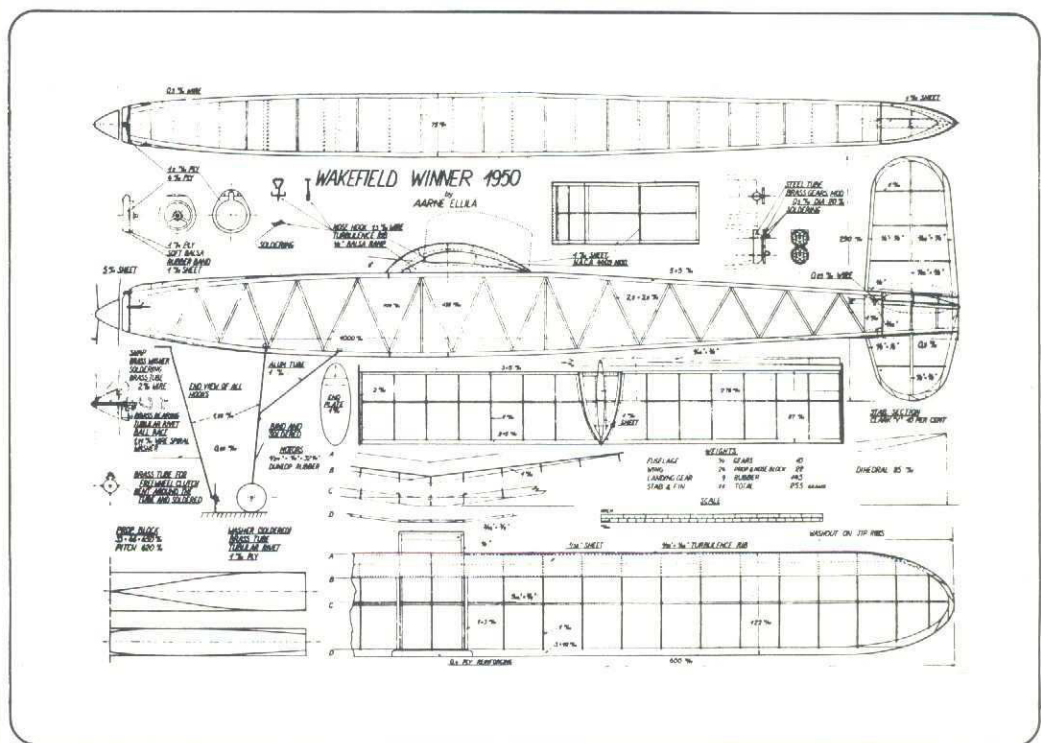
in bland de stora grabbarna. Ville inte komma och ställa till besvär, ville hellre kunna tillföra klubben något nytt. Eftersom killarna i klubben, jag och flera andra ensamvargar luftade våra plan på samma ställe, visste jag att Östersunds FK modellflög mest med segelmodeller av typ Sappo, Ticco Ticco, Monira och Master och att det fanns några som försökte flyga klass F med Västeråsdielrar i framändan också. Stället där vi flög hörde till artilleriregementet, kallades Korfältet och låg på bekvämt cykelavstånd från centrala staden. I dag är det

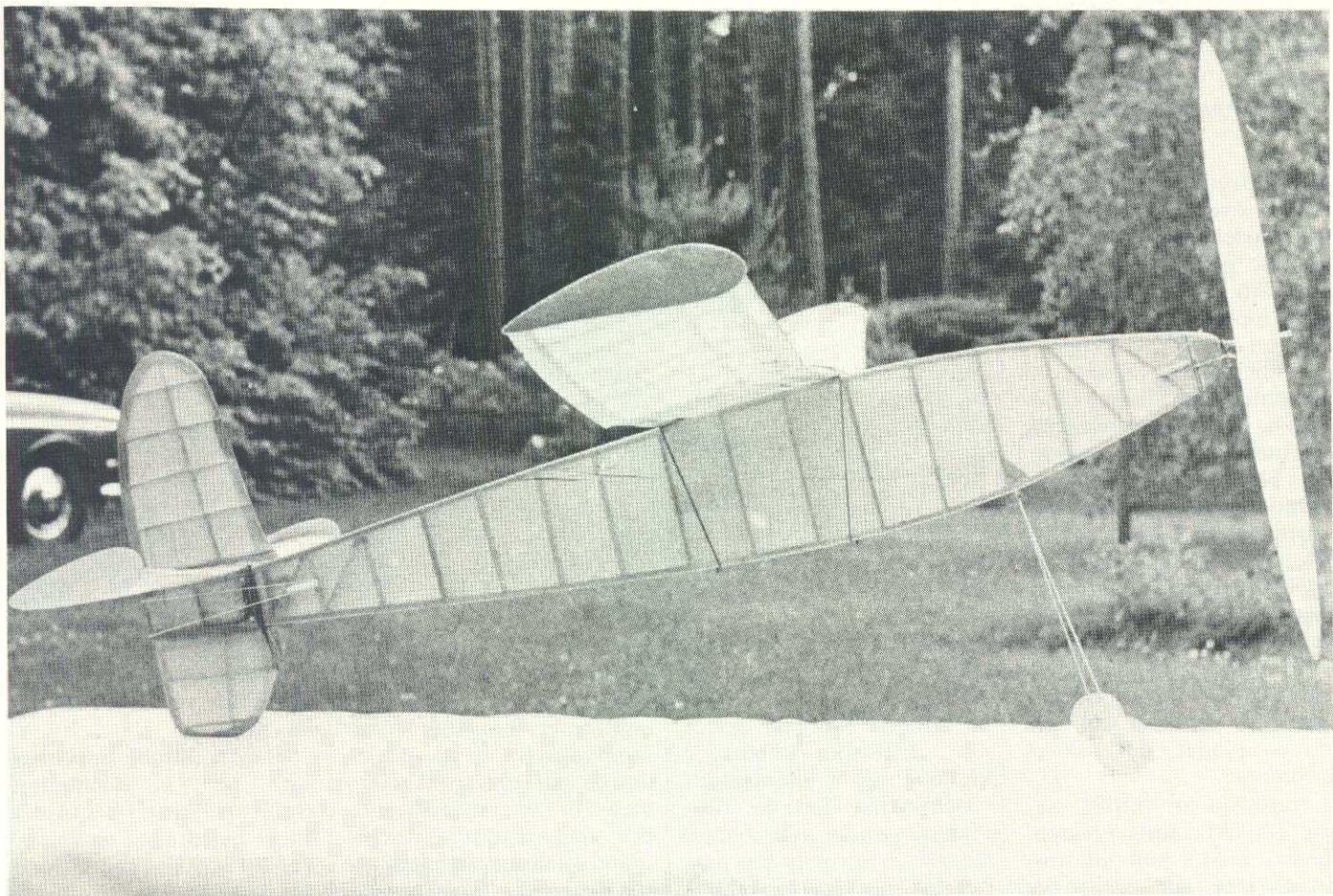
stora, platta avsnittet i landskapet starkt förorenat av låghusbebyggelse, vilket antagligen ger betydligt större samhällsnytta än på den tiden då marken var till glädje bara för oss modellflygare och artilleristernas hästansända kanoner och haubitisar med vilka man tränade gruppväs körning så dammet rök. En oskriven lag föreskrev att vi inte skulle ha modeller i luften, medan det fanns hästar på fältet, det var antagligen fullt tillräckligt besvärligt ändå för beväringarna. Därför blev det vackra sommarförmiddagar långa pratstunder om mo-

dellflygning och annat viktigt, medan vi väntade på att värdfolket skulle tröttna på sina övningar.

Vid ett tillfälle uppenbarade sig en cykelburen grupp artillerister bland alla tunga hästdragna attiraljer. Befälet skrek någonting och alla de gråklädda cykelåkarna vräkte sig omkull i ett dike mitt på fältet, alla utom en, som i stället gjorde en snabb vändning med ballongcykeln och satte full fart bort till oss modellflygare. Klubbkillarna identifierade honom raskt som ordförande i Strömsundsklubben

Forts sid 28





Landegren special

En gammal oldtimer "Landegren Special" kan platsa i Modellflygnyttis jul- och ritningsnummer, tycker Sven-Olov Lindén – Oldtimersällskapetets centralfigur. Karl-Erik Landegren konstruerade den och vann SM tre år i följd med den modellen – 1944, 1945 och 1946.

Sven-Olov Lindén, som sammanställt den här artikeln, tog bilden ovan av Landegren Spec – då han restaurerade den för några år sedan.

Fullskaleritning till "Landegren Spec" kan erhållas från S-O Lindén. Insätt 25:- på pg 55 09 16-1 och skriv "Landegren" på talongen.

Anvisning för byggnaden av G2 modell

Den största noggrannhet måste iakttas under byggnad. Om någon detalj blir skev eller på något sätt felaktig måste det rättas till – i annat fall kan det äventyra modellens flygförmåga.

Byggmateriäl

Modellen byggs i balsa där ej annat anges. Klädsel japanpapper.

Kroppen

Placera ritningen på byggbrädan, som måste vara absolut plan! Lägg vaxat papper eller gladpack över. Fäst longerongerna med knappnålar utefter ytterkonturerna.

Stick aldrig nålen i ribban, då den därigenom försvagas. Skär till tvärribborna och passa in dem noga. Limma fast dem. Fukta longerongerna med vatten och låt kroppssidorna sitta kvar i brädan tills den är torr. Lossa den sedan försiktigt och

bygg upp ytterligare en sida – lika den föregående. Lägg sedan dem tillsammans och putsa så att de blir absolut lika.

Ställ sedan kroppssidorna vinkelrätt på ritningen och limma sjätte, sjunde och åttonde tvärribborna i över- och undersida samt låt dem torka. Böj sedan kroppssidorna i enlighet med ritningen. Limma övriga tvärribbor, men se noga till att kroppen blir rak.

Limma sedan de snedställda förstagningarna i

kroppssidorna. Såga ut ramarna för kroppssändarna – den främre av 2 mm plywood, den bakre av 1 mm – limma dessa kraftigt. Fästen för landstället görs av mäsingsrör, som surrar och limmas. Putsa sedan kroppen noggrant och ta bort allt överflödigt lim.

Vingen

Spryglarna tillskåres efter plåtmall; fäst ihop alla spryglar och putsa så att rätt



Håkan Gruen med Cuba Libre och Hjelméruspokalen, som han vann i år efter fem max och vinst i fly off.

har i Sverige. En kombination med Lindner på över sidan och Benedek på undersidan.

Modellen byggdes efter ritning, döptes till Tjecho och visade snart sin klass med seger i Majtävlingen 1978 som främsta merit.

Nya balkar

Nästa modell blev Fröh, en egen konstruktion baserad på 732 men med två huvudbalkar i stället för en. 732 hade plywoodklädsel i mitten medan Fröh försågs med plywoodwebbar närmast centrum.

Fröh blev en fullträff med sjunde platsen vid EM i Jugoslavien 1980 som kulmen. Men då hade modellen också gett sitt bästa. Påfrestningarna på vingen gjorde att den började få svårt att hålla vinklarna.

Nästa steg blev Cumulo, en helt ny konstruktion men samma vingprofil. Cumulo var inspirerad av LG Olofssons A2-74 och Michael Borells "Hafl metre" med lika långa spetsar som mittvinge.

Vinguppbyggnaden förbättrades ytterligare. Den långa bakre vingbalken ändrades till en kortare, som veks ihop med främre balken ett stycke in på vingen. Hela mittvingen webbades nu med 0,4 mm plywood och visade sig mycket vridstabil.

Med Cumolo kom Håkan med till VM i Spanien 1981, där placeringen dock blev blygsam efter en misslyckad tävling för hans del.

Men detta VM hade ändå det goda med sig att Håkan och Michael, som också deltog i VM-laget och blev 17:e man och bäste svensk, fick tillfälle att samla sina gemensamma erfarenheter.

Föddes på planet

Redan på flygplanet ner till Spanien diskuterades en ny konstruktion, och på hemvägen till Arlanda gjordes modellen i princip klar att ritas upp.

Cuba Libre – F1A

Här kommer Cuba Libre, modellen som representerar tio års utvecklingsarbete inom Östersunds modellflygklubb och som har meriter i massor.

Det är en F1A-modell, som konstruerats av Håkan Gruen och Michael Borell och som framgångsrikt flugits även av Johan Ekeroot och Niklas Karlsson.

Både Håkan och Michael har många landslagsuppdrag bakom sig, Håkan EM-sjuå 1980 och nordisk mästare ifjol, Michael dubbel svensk mästare 1984 och 1986. Förra året var det också dags för Johan att landslagsdebutera i samband med NM och i år var det Niklas tur med en fin andraplats som resultat.

Även om de fyra inte all-

tid flugit med Cuba Libre så går grunddragen igen i flertalet av deras modeller. "Cuban" har blivit något av en samlade symbol inom östersundsklubben, som enbart i år radat upp segrar på löpande band inom landet.

Tio år sedan

Det hela började för tio år sedan . . .

– Det var på hösten 1976

som jag insåg att jag behövde nya modeller för att konkurrera med eliten, berättar Håkan Gruen. Innan dess hade jag flugit med modeller konstruerade av min far och som var moderna på 1950-talet.

– Jag hittade tjecken Ivan Horejsis modell 732 i en tidning och tyckte den såg bra ut. Den hade en profil som borde passa för det väder vi

Michael hade förut flugit med Harbinger, en amerikansk modell, och höll styvt på den plankade undersidan, som gjorde vingen extra stabil.

Håkan höll lika styvt på Lindner-Benedek-profilen, och resultatet blev en vinge med denna profil men med halva undersidan plankad medan översidan var pappersklädd med turbulensbalkar.

Tre trådar

Vingen fästes med tre trådar sedan det visat sig att de konventionella två piano-trådarna inte stoppade för de höga krafterna i urkopplingen.

Men det viktigaste var att konstruera en vinge, som inte vrider sig så att vinklarna ändras i start- och urkopplingsmomentet men som ändå böjer sig mjukt från mitten och utåt.

– Egentligen är Cuba Libre en 732, men med en helt annan vinguppbyggnad, säger Håkan.

Stabprofilen fick en uppsvängd nos för att hålla stjärten uppe vid urkopplingen så att modellen inte sticker rätt upp och tappar fart.

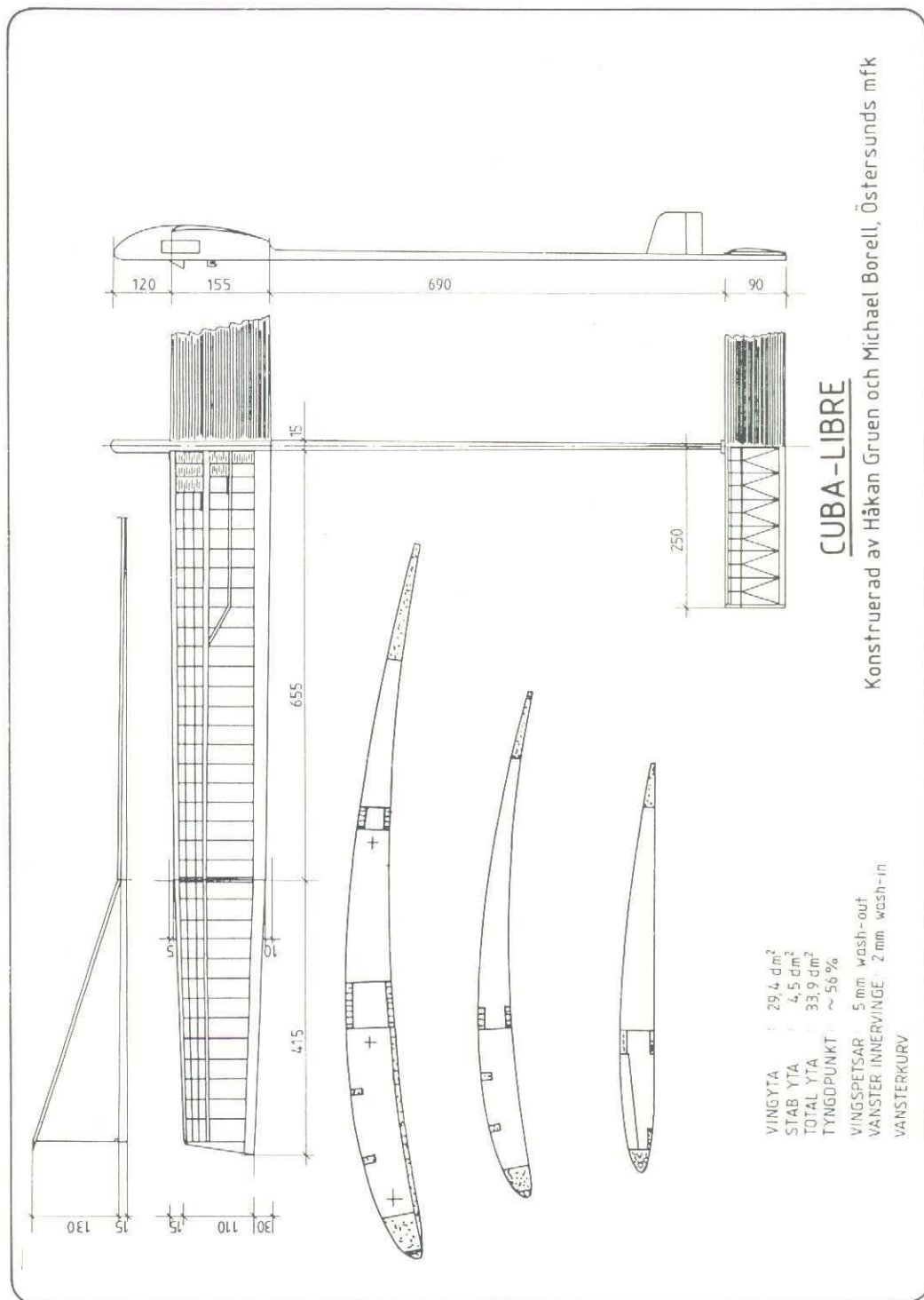
Jämförelse

Jämsides med Cuba Libre växte en helplankad modell fram på Håkans och Michaels byggbrädor som jämförelse. Det var Horejsis Fik med en ren Benedek-profil.

Det blev för Håkans del en misslyckad och okänslig modell, men mera lyckad för Michael sedan Håkan hunnit varna honom för vingprofilen, som var felritad i tidningen.

Michael ändrade profilen till rätt utseende och med Fik vann han SM både 1984 och 1986.

– Men det är ändå ingen bra modell, anser Håkan. Att Michael vunnit SM med Fik är helt och hållet hans egen förtjänst och inte modellens.



Cuba Libre har en betydligt termikkänsligare och mera levande vinge med åtta turbulenspunkter med hjälp av balkar och fram- och bak-kant.

Nordisk mästare

Men Cuba Libre var både svårbyggd och svårtrimmad och först 1985 kom resultaten på allvar. Johan Ekeroot fick sitt genombrott i eliten

med en ren Cuba Libre, och Håkan blev nordisk mästare med en version med underfena och en ren Benedekprofil avsedd för högre prestanda.

I år fortsatte framgångarna med Niklas Karlssons andra plats vid NM och i år var också Håkans egen originalmodell färdigtrimmad efter två års arbete (!)

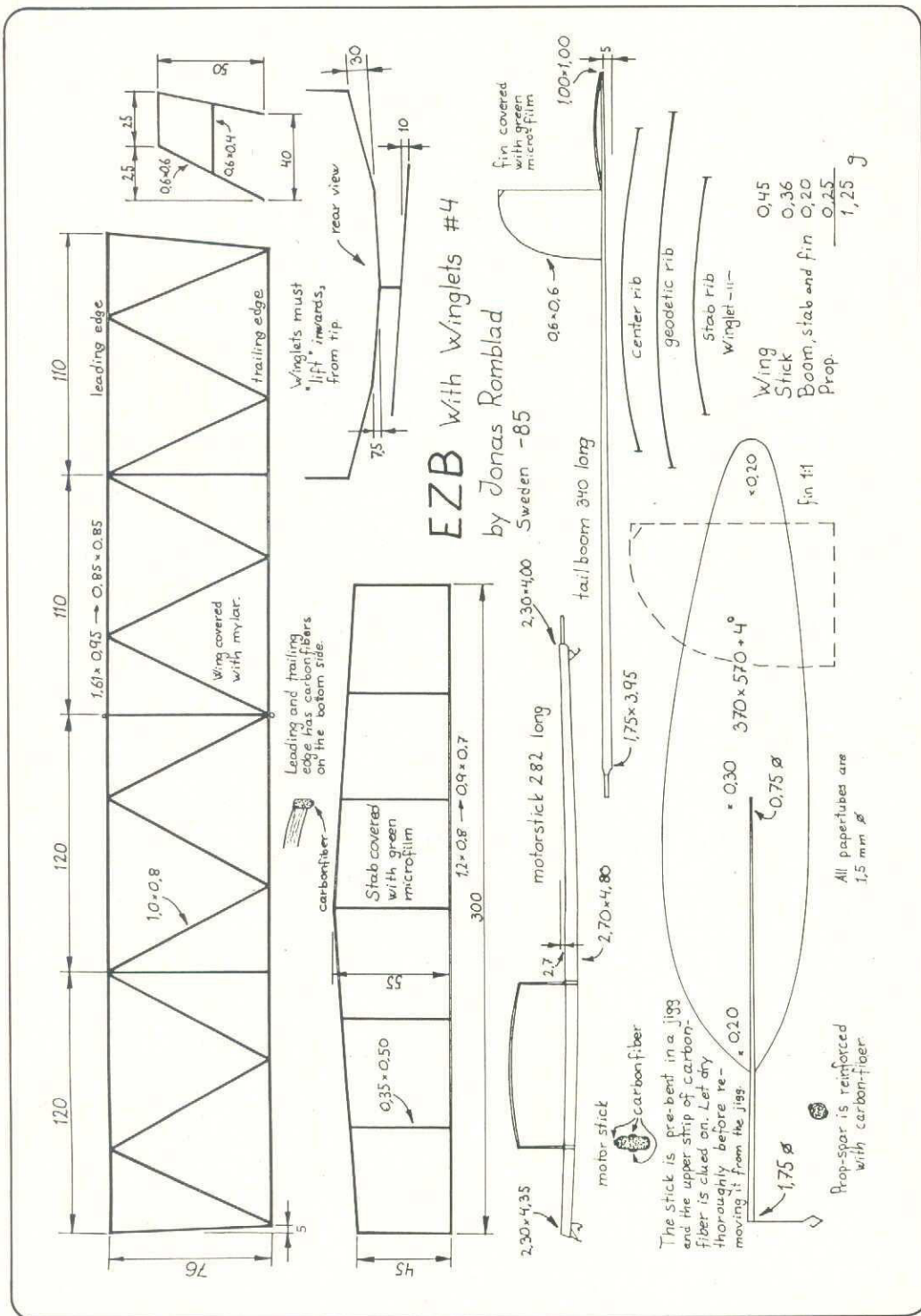
Den debuterade fram-

Ritning till Cuba Libre kan beställas från Håkan Gruen, Rorkultsvägen 20, 865 00 Alnö. Bifoga 40:–.

gångsrikt andra NM-dagen, och visade sedan sin klass vid Hjelméus Memorial i oktober då Håkan vann efter fem max och fly off med höjdvinster av kontinental snitt i starterna.

Svårtrimmad

– Det är tyvärr ingen modell för nybörjare, säger Håkan. Cuba Libre är svårtrimmad och alla vinklar i vingen



Här kommer två rätt trevliga ritningar. Den ena är en s.k. EZB eller Easy Bee, som knappast behöver någon kommentar.

Den andra - lite mer avvikande från normala flygtyg - föreställer en s.k. ornithopter, dvs ett flygplan, som drivs framåt och får större delen av sin lyftkraft från rörliga, flaxande vingar.

Den modellen är en mycket enkel nybörjarmodell som egentligen inte kan prestera några särdeles bra flygtider. Men flyger gör den i alla fall.

Här några enkla trimtips:

- om modellen svänger kraftigt och dyker - prova med att veva gumminodden åt andra hållet.
- om modellen stallar, minska vinkeln mellan motorpinne och bakropp. Om den dyker, minska vinkeln.
- modellen kan kanske behöva en fena (min klarade sig dock utan någon) - en med måtten 20 x 30 mm kan passa.

Kläd sen modellen med s.k. kondensatorpapper - kan köpas direkt från Sven Pontan, 08-777 37 11.

Brickorna skär man lätt ut ur en bit over-head-film.

sy Bee and Fluttering Bee! and Easy Bee and Fl

INOMHUSNYTT

Ungdomens Mfk i Bjuv anordnar en internationell INOMHUS-TÄVLING i Bjuv - Brogårdaskolans idrottshall - lördagen den 17 januari 1987 kl. 15.30.

Flygs gör det i klasserna: Easy Bee, 25-öres, Getingen, Knott samt Peanut och Öppen Skala (gummi-, kolsyre- eller elmotor m.m.). Ring Peter Comet 042-15 98 26, Anders Sellman 042-995 65 eller Lennart Palm 042-816 66 för mer information. Övernattning kan ske i arrangörsklubbens lokaler - medtag sov-säck!

ÅK FRÅN STOCKHOLM MED TÅG PÅ MORRONEN - DU KOMMER ÄNDÅ NER I GOD TID FÖR TÄVLINGSSTART. VÄLKOMMEN!

"Jag hörde att det skulle bli ett ritningsnummer till jul. Där platsar utan tvekan en "vanlig" inomhusare - och varför inte en specialare också - en med rörliga vingar och utan propeller". Så säger Jonas Romblad.

Vingarna måste slå mera uppåt än neråt – viktigt!

Ornithopter eller flappers som de också kallas, är en helt fri klass som är vidöppen för nya påhitt. Så med andra ord: EXPERIMENTERA GÄRNA!

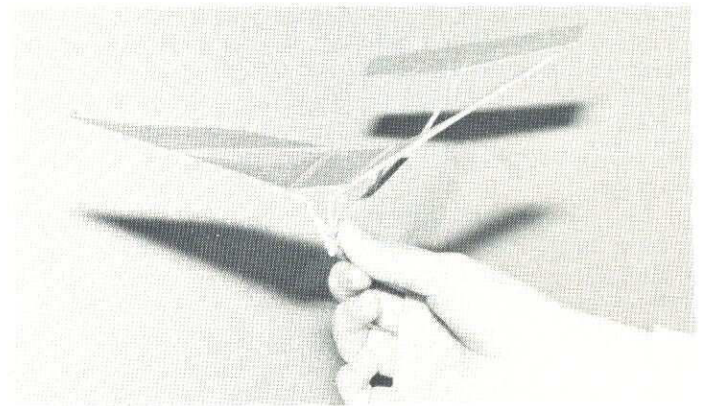
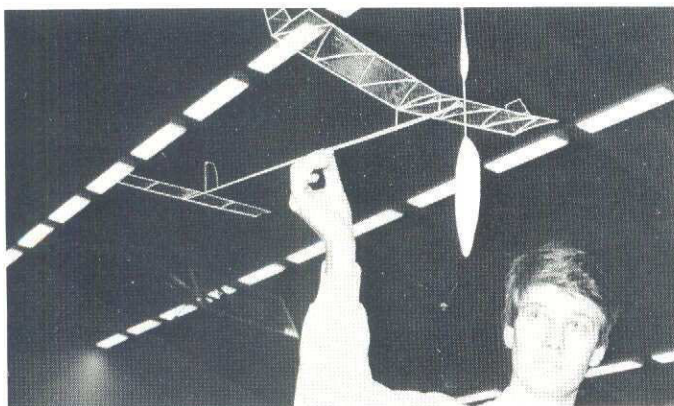
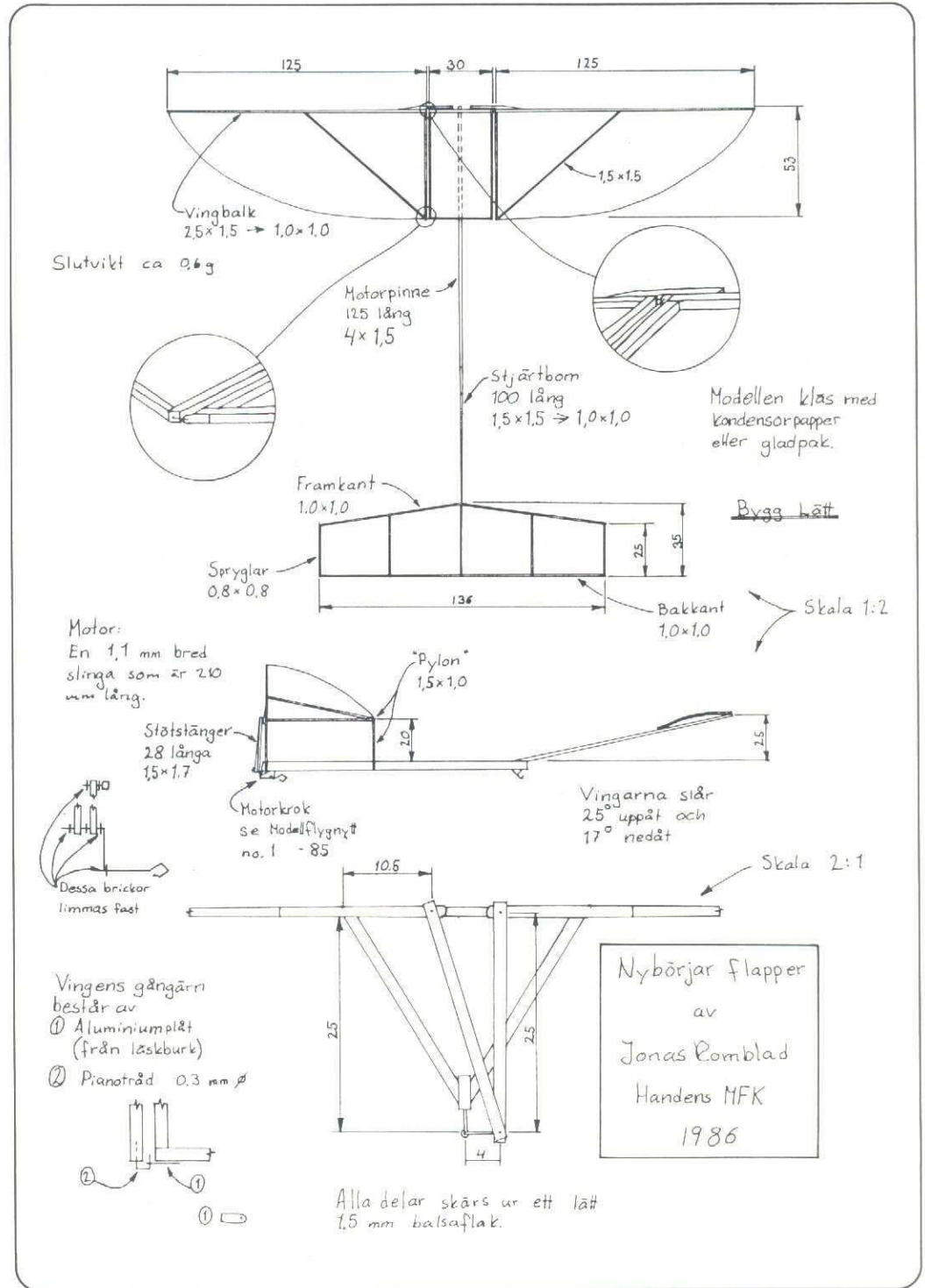
Avslutningsvis borde jag puffa för den – mig veterligt – enda förening för ornithopterflygare runt om i världen. Ornithopter Modeler Society heter föreningen och medlemsskapet kostar 7 US\$ per år. Då får man en medlemstidning 4 ggr/år och den innehåller mycket "matnyttigt" inom det här området.

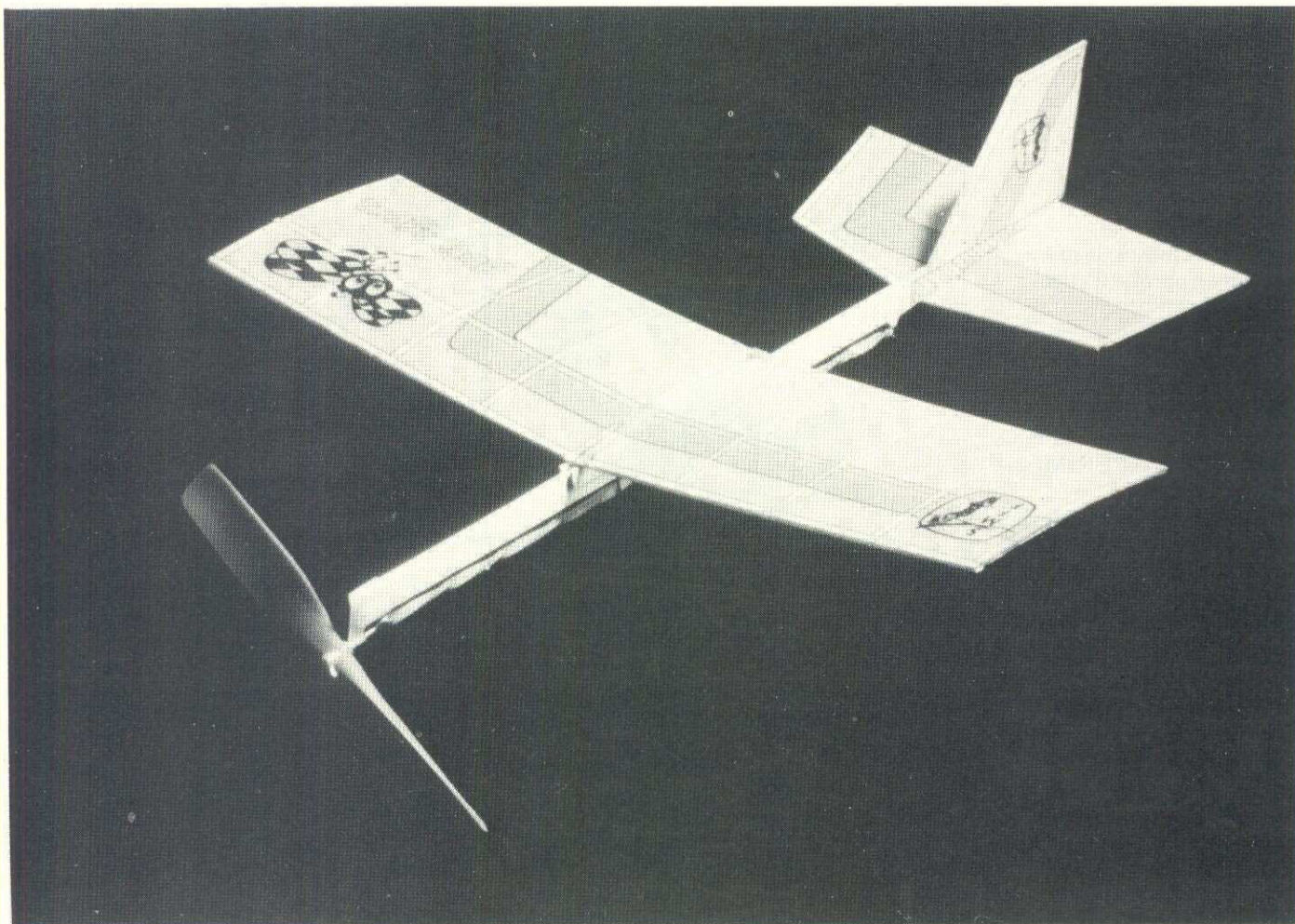
Adressen är:
OMS Ornithopter Modeler Soc.
Sherley White,
Rout 1, Box 241,
Catawissa, MO 63015
USA

Jonas Romblad
Annebergsvägen 32
136 66 Handen
08-745 43 09

PS! Om någon skulle vilja fråga om något eller ha ritningar – ring eller skriv till mej. DS!

Jonas Romblad visar nedan upp sina två intressanta inomhusmodeller – t.v. EZB med winglets och t.h. nybörjarflappern.





Nu kommer Getingen!

Getingen är Sveriges Modellflygförbunds officiella introduktionsmodell. Den har utvecklats för att barn och ungdom över 7 år skall kunna bygga och flyga sitt första modellflygplan – för att inte tala om alla sköna stunder för redan "etablerade" modellflygare! Getingen är en lättbyggd gummimotormodell – papper och balsa är materialen. Den här modellen kan bli det första steget av många i Din modellflygkarriär – lycka till med bygget och flygningen!

Bygganvisning

Läs igenom bygganvisning noga innan Du börjar bygga. Det underlättar bygget i hög grad.

1. För att bygga Getingen behövs hobbykniv, eller rakblad, knapp- eller byggnålar, en tändsticksask samt lim. Bäst är s.k. balsalim av typ UHU Hart, Casco Hobbylim, Karlssons klister och liknande.
2. En plan byggbräda med måtten ca 20 x 40 cm. Hushållsplast av Gladpacktyp eller liknande skyddar Din Byggbräda.
3. Lägg ritningen med baksidan uppåt på byggbrädan.

Man kan se igenom ritningen, som ju också utgör modellens klädsel.

4. Nåla eller tejpa fast ritningen på byggbrädan.
5. Skär igenom ritningen längs linjen A-A.
6. Stryk lim längs framkant och bakkant på vingen på ritningen och nåla fast balsaribbor som fram- och bakkant. Limma inte ihop mitten.
7. Mät upp och skär ut spryglarna av 1,5 x 3 mm balsalist. "Kavla" sedan spryglarna med en blyertspenna så att de kröker sej något. Limma och nåla fast spryglarna plant på ritning-

en. Observera, att det skall vara dubbla spryglar i mitten.

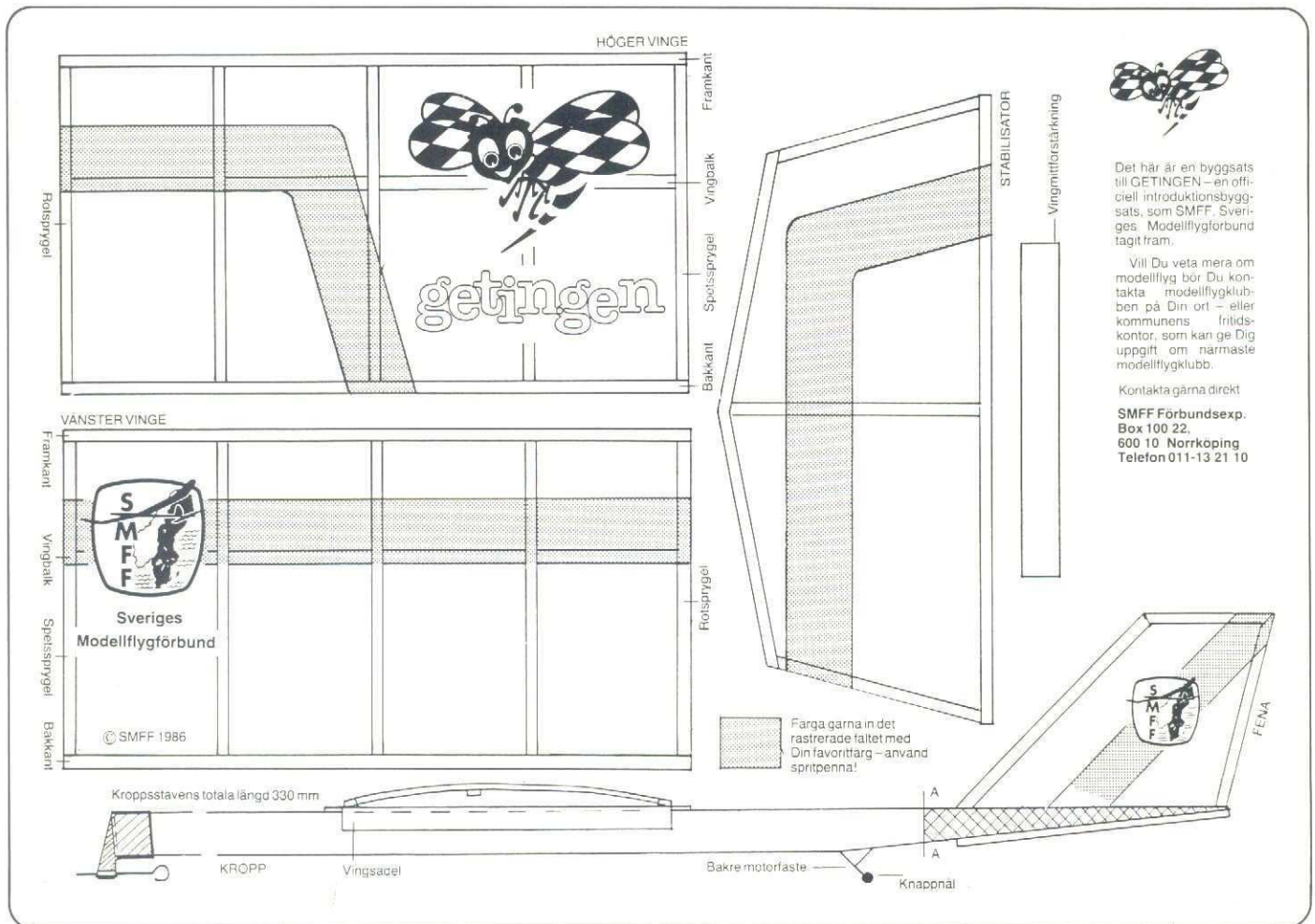
8. Limma och nåla fast vingbalkarna (1,5 x 3 mm) på spryglarna.
9. Limma och nåla listerna plant på stabilisatorn på samma sätt.
10. Limma och nåla listerna för fenan på samma sätt.
11. Då limmet har torkat skär man ut vingen och stabilisatorn längs ytterkonturerna.
12. Lägg kroppsstaven på byggbrädan och hushållsplast över. Lägg en tunn limsträng längs undersidan på alla spryglarna och lägg

vingarna rättvända över kroppsstaven. Nåla fast vingarnas framkant och bakkant på byggbrädan så att det blir en mjuk rundning av spryglarna.

13. Tag ut kroppsstaven som stöder vingarna. Låt vingarna sitta fast tills limmet torkat.

14. Skär kroppsstavens bakre del enligt ritningen och spara den lilla trekantiga biten; den behövs som stöd för vingen senare (se p 17).

15. Limma och nåla fast kroppsstaven på ritningen. Observera att endast den



XXXX-märkta delen av ritningen skall limmas!

16. Limma noga i hörnen av fenan och kroppslisten!

17. Tag loss ena vingen och lägg den överblivna trekantiga kroppsbiten (se p 14) som stöd i mitten. Stöd vingspetsen med en tändsticksask stående på plånsidan.

18. Kontrollera att vingbalkarna sitter tätt ihop. Limma fast en pappersremsa 10 x 86 mm längs mittlinjen och låt limmet torka.

20. Skär ut fenan och kroppsstaven från ritningen.

21. Limma och nåla fast stabilisatorn på undersidan av kroppen. Kontrollera att

stabilisatorn sitter vinkelrätt mot fenan – justera vid behov innan limmet torkat!

22. Nåla fast en 96 mm lång smal balsalist på byggbrädan och mät upp och skär till 2 st lister av den breda listen (6 mm bredd) ca 83 mm långa. Limma fast dem som sadel på den smala balsalisten.

23. Tag loss vingen och limma fast sadeln mitt i skarven mellan vingarna på undersidan under vingen.

24. Låt modellen torka minst en timme.

25. Tag bort alla nålar och sätt i en nål i kroppen, så att den lutar bakåt och fungerar som bakre motorfäste.

26. Sätt en liten gummisnodd runt kroppen, trä på vingen. Kors gummisnodden under kroppen och trä den över kroppen igen för att hålla fast vingen.

27. Knyt ihop gummimotorn med en stadig knut.

28. Montera propelleraggregatet (tejpa gärna, om det inte sitter fast stadigt).

29. Montera gummimotorn.

30. Skjut vingen framåt eller bakåt till dess planet balanserar på vingbalken.

31. Veva upp gummimotorn ca 100 varv.

32. Skjut modellen ifrån Dej samtidigt som Du släpper propellern. Kasta inte hårt.

33. Om modellen flyger upp-ner, upp-ner "stallar" den. Om den gör det, så vrid den tunna delen av propelleraggregatet åt höger – så att propellern pekar mer åt höger sett bakifrån!

34. Om modellen är rätt trimmad flyger den i stigande svängar. Veva nu upp

motorn mer för att få längre flygningar.

35. Om modellen stallar i glidflykten (då motorn inte längre drar modellen) så kan Du tynga ner nosen med modellera eller knappnål. Man kan också flytta vingen lite bakåt.

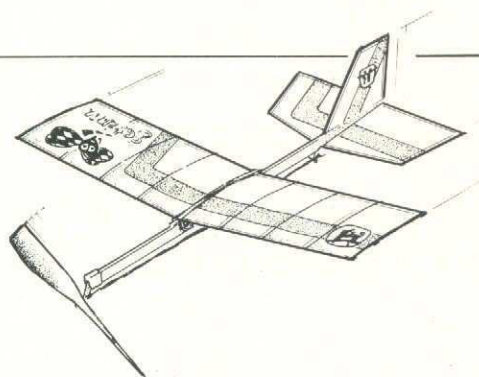
36. LYCKA TILL MED FLYGNINGEN!

Vill Du veta mer om modellflyg så tag kontakt med den lokala modellflygklubben (ring kommunens fritidskontor som vet var det finns modellflygklubbar) eller kontakta Sveriges modellflygförbund som också kan ge dig information om den lokala klubben. Den lokala klubben kan också anordna tävlingar i GETINGEN CUP där du kan ställa upp med din modell.

(c) Björn Hammarskjöld och Sveriges modellflygförbund (SMFF) 1986 11 05 GETING-dekalen gåva från Tidningen EXPRESSEN.

Nu kommer GETINGEN!

Förbundets förslag har nu upphört att sälja AMA-CUB. Den modellen har gjort lång och trogen tjänst men har nu fått pension från förbundet i och med att vi har fått fram GETINGEN.



GETINGEN har tagits fram inom SMFF för att vi skulle få en egen introduktionsmodell som passar förbundet bättre.

Vi har även kontaktat tidningen EXPRESSEN som har lovat att vi får använda deras Geting (med STING!) och de förser förslaget med dekaler till modellen. Man använder en medelstor Getingdekal som motvikt på högra vingen för att motverka propellerns vridmoment.

Så Getingen är inte bara en prydnad utan den har faktiskt en funktion också!

Det visar sig att GETINGEN inte bara fungerar som introduktionsmodell utan även att den har utvecklingspotential så att även förbundets experter kan utmanas av modellen. Därför har vi också anordnat två tävlingscuper, dels GETINGEN CUP (för standard-Getingar) och dels GETINGEN SPECIAL

CUP som är för experterna. I kommande nummer av Modellflygnytt kommer trimningstips till GETINGEN så att våra medlemmar kan få prova nya idéer och även själva skicka in förslag till MFN på hur man får GETINGEN att flyga ännu längre och bättre!

Alla förbundets klubbar uppmanas att hos förlaget snarast beställa GETINGEN till de tävlingar och andra aktiviteter där det passar

att sprida information om modellflyg.

GETINGEN kostar för medlemmar och klubbar 13 kronor per styck inklusive moms varav en krona går till JUBILEUMSFONDEN. Vid aktiviteter där GETINGEN säljs till allmänheten rekommenderar förlaget ett pris på 20 kronor inklusive moms och ett bidrag till JUBILEUMSFONDEN på två kronor.

Björn Hammarskjöld

GETINGEN CUP

Tävlingsregler

I GETINGEN CUP får alla ställa upp som har en GETINGEN som är byggd helt enligt ritningen med original klädsel, gummisnodd och propeller. Reservsnodd och reservpropeller av originaldimensioner får givetvis användas. Även reparerade plan godtages, dock skall en del av originalklädseln finnas kvar.

Tävlingen går ut på att flyga längsta möjliga tid i luften. 1-2 tidtagare tar tiden från det att modellen lämnar flygarens hand och klockorna stannas då modellen ej flyger längre, dvs har nått marken eller annat hinder som definitivt hindrar modellens fortsatta flykt. Minst 3 högst 7 flygningar göres per tävling enligt tävlingsledningens beslut.

Den sammanlagda tiden räknas på summan av den tävlandes uppnådda tider med undantag av den sämsta tiden.

Om 2 eller flera tävlande hamnar på samma sammanlagda tid göres minst 2 omflygningar till dess man kan skilja de tävlande åt.

Vinnaren blir den som har den längsta sammanlagda flygtiden beräknad enligt ovan. Övriga tävlande placeras efter sina uppnådda tider.

Ge Din GETING ännu mera sting!



Om man bygger GETINGEN helt efter ritningen så får man en standard-GETING som flyger utmärkt. Endast denna standard-GETINGEN får tävla i GETINGEN CUP.

Men GETINGEN har dock en del trimningsmög-

ligheter. Om man utnyttjar någon av dessa trimningsmöjligheter så får man en modell som flyger ännu bättre men som är svårare att flyga. Och dessa modeller får tävla i GETINGEN SPECIAL CUP.

Här kommer exempel på trimningsåtgärder som kan göras med enkla medel.

- Lägg en mjukt rundad tejpsträng längs framkanten på vingen så att den sitter runt framkanten fästad på under- och översidan. Sätt tejen på endast ena vingen och se vad som händer med modellen! Försök förklara varför modellen svänger åt det håll som inte har någon tejp! Tejpa sedan båda vingarna.
- Då man skär ut vingarna kan man ställa kroppen på högkant bakom bakkanten och kan då skära ca 3 mm utanför bakkanten. Man får då en vass bakkant och därmed mindre luftmotstånd.
- Använd lättare papper

eller tunn plast som klädsel i stället för den klädsel som finns på ritningen.

- Lägg kroppslisten framför framkanten och skär ca 10 mm framför framkanten. Böj papperet mjukt ned på undersidan och limma fast det på undersidan. Den mjukt rundade framkanten ger mindre luftmotstånd och bättre flygegenskaper.
- Tejpa en ca 15 mm lång tejpbit på varje propellerblad och flygtiden ökar pga lägre propellervarv.
- Borra lätthål i kroppsstaven.
- Slipa alla balsalister med slippapper för att minska dimensionerna och därmed vikten.

GETINGEN CUP

Tävlingsregler

I GETINGEN SPECIAL CUP får alla ställa upp som har en GETINGEN som EJ är byggd helt enligt ritningen med original klädsel. Dock måste vingens framkants- och bakkantslist befinna sig på samma plats som på original-GETINGEN. Spännvidden får ej överstiga 320 mm, kroppslängden ej överstiga 340 mm samt att original gummisnodd måste användas.

Tävlingen går ut på att flyga längsta möjliga tid i luften. 1-2 tidtagare tar tiden från det att modellen lämnar flygarens hand och klockorna stannas då modellen ej flyger längre, dvs har nått marken eller annat hinder som definitivt hindrar modellens fortsatta flykt. Minst 3 högst 7 flygningar göres per tävling enligt tävlingsledningens beslut. Den sammanlagda tiden räknas på summan av den tävlandes uppnådda tider med undantag av den sämsta tiden. Om 2 eller flera tävlande hamnar på samma sammanlagda tid göres minst 2 omflygningar till dess man kan skilja de tävlande åt.

Vinnaren blir den som har den längsta sammanlagda flygtiden beräknad enligt ovan. Övriga tävlande placeras efter sina uppnådda tider.



Här har vi delat av EM-kommittén, som redan gått igång med förberedelserna för 1987 års EM.

att ha finaler i GETINGEN CUP, GETINGEN SPECIAL CUP samt Lindansen i samband med EM-tävlingarna.

Vi räknar med att det kommer ca 300 tävlande till EM + ca 100 i CUPerna! Detta innebär att vi måste ha funktionärer i mängd för att kunna ro iland detta evenemang. Du som läser detta och är intresserad av att vara funktionär anmäl dig till förbundsexpeditionen snarast.

F2-klasserna samt F4C har redan genomfört sina uttagningstävlingar medan uttagningstävlingen i F4B och Storskala går av stapeln i början av maj 1987 på Skavstafältet. Mer info kommer i kommande nummer av Modellflygnytt.

*EM-kommittén
Björn Hammarskjöld*

EM i linflyg och skala!

19-26 juli kommer SMFF att i samarbete med Nyköpings och Oxelösunds modellflygklubbar att anordna Europamästerskapen i linflyg och skalaflyg på Nyköping-Oxelösunds flygfält.

även kallat Skavstafältet eller f.d. F11.

De klasser man kommer att tävla i är i linflyg de vanliga klasserna F2A (speed), F2B (stunt), F2C (team-race) samt F2D (combat).

I skalaflyg tävlas det i F4B (linskala), F4C (radioskala) samt storskala (denna gång kvartsskala eller större) den senare klassen är en ej officiell klass.

Dessutom så kommer vi

SMFF:s JUBILEUMSFOND FÖR UNGDOMSSTÖDJANDE ÅTGÄRDER eller JUBILEUMSFONDEN

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND FYLLER 30 ÅR UNDER 1987



Detta måste celebreras på ett sätt som vi inte glömmet!

- Vill du stötta ungdomsverksamheten i förbundet?
- Vill du stötta tävlingsverksamheten för våra juniorer?

Vår bank Nordbanken har föreslagit att vi bör instifta en fond vars avkastning endast går till ungdomsverksamhet.

AU har efter mycket funderande kommit fram till två olika sätt att införskaffa nödvändigt kapital. Båda bygger på frivillighet och att många ställer upp.

- Det ena sättet är att DU som läser detta satsar 50 kronor samt att du övertalar/ser till att en icke modellflygare satsar lika mycket.
- Det andra sättet är att DU som läser detta löser ett 10-årigt medlemskap i SMFF genom att betala in 1.000 kronor. Den som löst sitt 10-åriga medlemskap i SMFF är ju förstås ej avgiftsbefriad från sin respektive klubbavgift men väl den centrala avgiften. Klubbarna får gärna stödja sina funktionärer genom att inbetala ett 10-års medlemskap för varje styrelsemedlem.

I båda fallen betalar du in pengarna till ett speciellt konto vars behållning ej kan röras av SMFF och vars avkastning oavkortat går till ungdomsstödjande åtgärder. Vare sig styrelse eller förbundsstyrelse kommer att kunna förfoga över de fonderade medlen.

Samtliga som på detta sätt stöttar förbundet kommer givetvis att erhålla ett bevis på sin insats i form av ett diplom utformat av C-G Ahremark och liknande.

Inom AU finner vi det synnerligen viktigt att så många som möjligt stöttar förbundet på detta vis och att ungdomsverksamheten därmed kan utvecklas i större grad.

Vi planerar att instifta en tävling för förbundets nya officiella introduktionsmodell GETINGEN. Reglerna finns i detta nummer av MFN.

Även en A1-cup liksom 77-cm-cup kommer att anordnas med de modeller som f n är under framtagande i förlaget.

Förslag på ytterligare ungdomsstödjande åtgärder emottages med tacksamhet.

*SMFF:s AU genom
Björn Hammarskjöld
Ordförande*

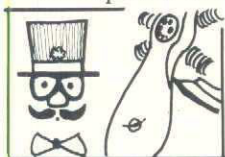


flygjulnötter



flygjul

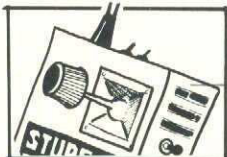
1. Vem skrev en doktorsavhandling 1912 om bl.a. "Luftmotståndet mot tunna plattor och . . .?"



- 1. Nils Söderberg
- x. Carl Cederström
- 2. Enoch Thulin



4. Single Stick – populär radiovariant i bl.a. USA. Men vad "finns" då i singelstickan?



- 1. höjd, gas, skev
- x. höjd, sid, skev
- 2. höjd, sid, gas



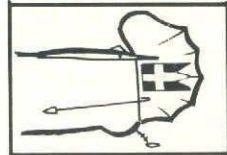
2. "Fibban" – Folket i Bild har visst alltid intresserat pojkar. När kom FIB: modellflygklubb?



- 1. 1934
- x. 1936
- 2. 1937



5. Bakdelen på en svensk militärmaskin såg så här märklig ut. Vad hade den för beteckning?



- 1. A1
- x. B1
- 2. C1

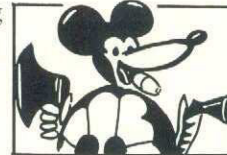


3. Vem ligger bakom flygeri-figurerna Agaton, flugan Oscar och seriefiguren Johnny Wiking?



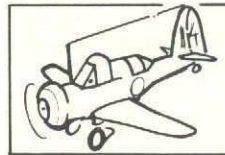
- 1. Albin Ahrenberg
- x. Björn Karlström
- 2. Eugen Semitjov

6. En berömd pilot hade den här Musse Pigg-liknande figuren på sitt plan. Vad hette han?

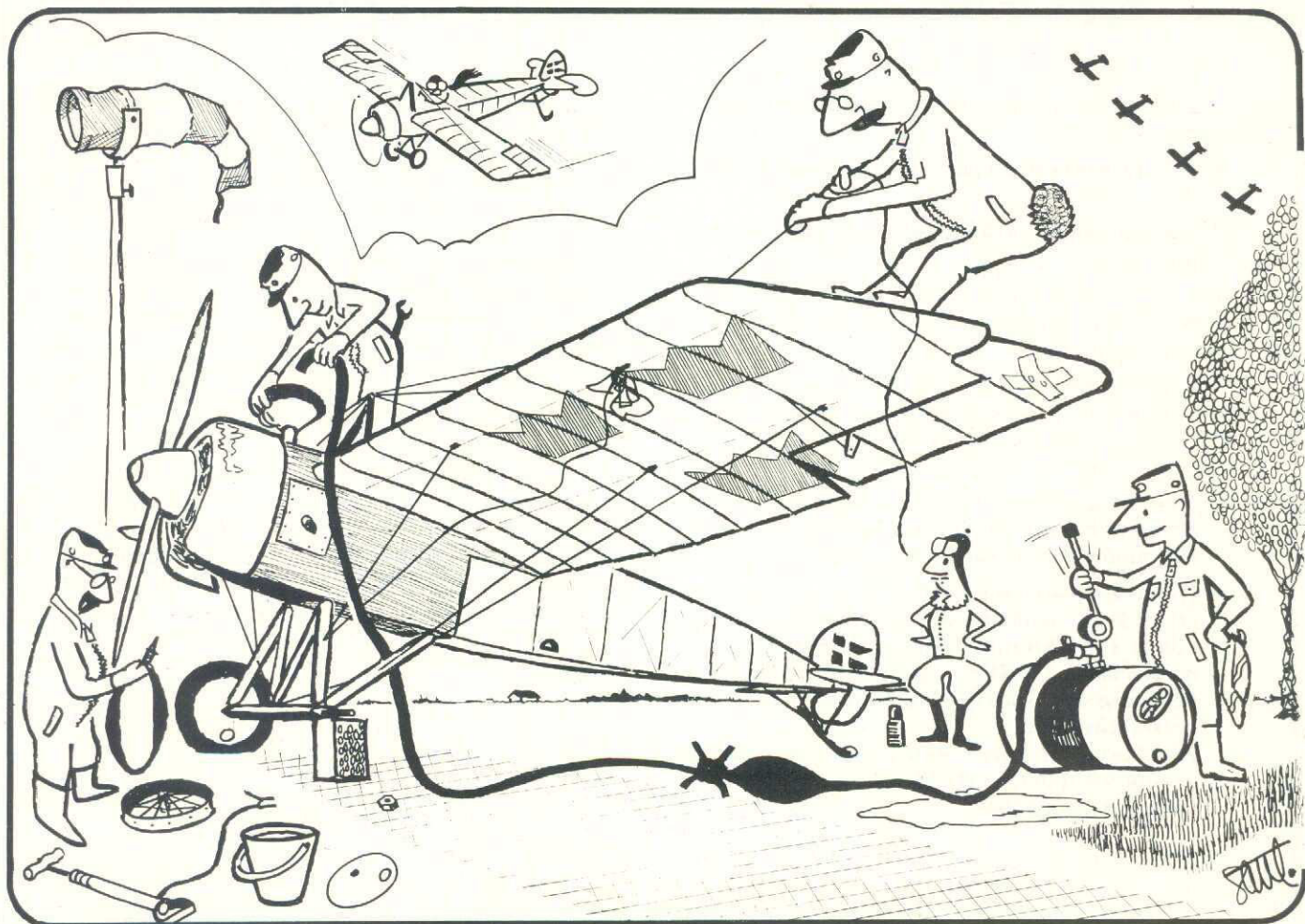


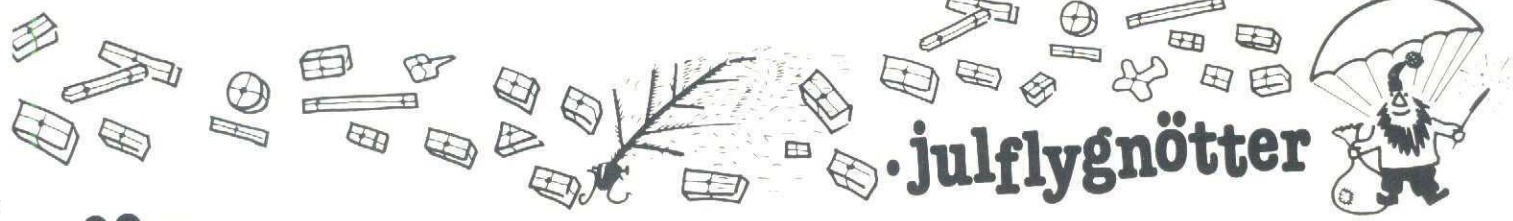
- 1. Galland, Tyskl.
- x. Hager, USAF
- 2. Leslie, RAF

7. Northrop 8-A1 blev vår svenska B5. 1938 lades första beställningen på 40 maskiner till



- 1. ASJA
- x. SAAB
- 2. SILA





• julflygnötter

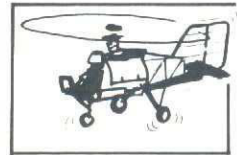
nötter

stoppa sedan den och en av "finn-fel"-bilderna (där Du med ringar markerat var felet finns) i ett kuv ert, som sänds till: MODELLFLYGNYTT, Pårps Kattegattsväg 14, 305 90 Halmstad.

Var snäll och skriv utanpå kuvertet hur många fel Du funnit. Och se till att det blir poststämplat före den 15 januari 1987. Då är Du med om tävlingen om de fina priserna.

LYCKA TILL och GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR tillönskar redaktören och hans redaktionskatter Bella och Baloo.

9. Världens första serietillverkade helikopter blev märkligt nog inte till i USA. Men var?



- 1. Tyskland
- x. Österrike
- 2. Schweiz



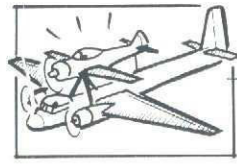
12. Vem kan sägas vara svensk pionjär för linflyg-konstflygning – stunt heter det idag också?



- 1. Sven-O. Ridder
- x. Olle Eriksson
- 2. Sture Tingwall



10. Under andra världskriget dök ibland lite udda flygtyg upp. Vad hette den här kombinationen?



- 1. Mistel
- x. Fistel
- 2. Listel



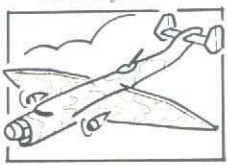
13. Du har vunnit 2 VM, 2 EM och 1 SM – hur många poäng har Du då för STORA GRABBAR'S MÄRKE?



- 1. 45
- x. 65
- 2. 80

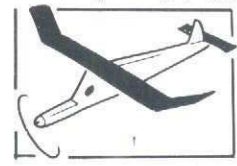


8. Junkers Ju 86K var både bombplan och transportplan i FV. Men var byggdes de flesta?



- 1. Trollhättan
- x. Västerås
- 2. Linköping

11. SMFF:s Knarren har nog många byggts och flugits. Lättbyggd – hur många vingspryglar har den?

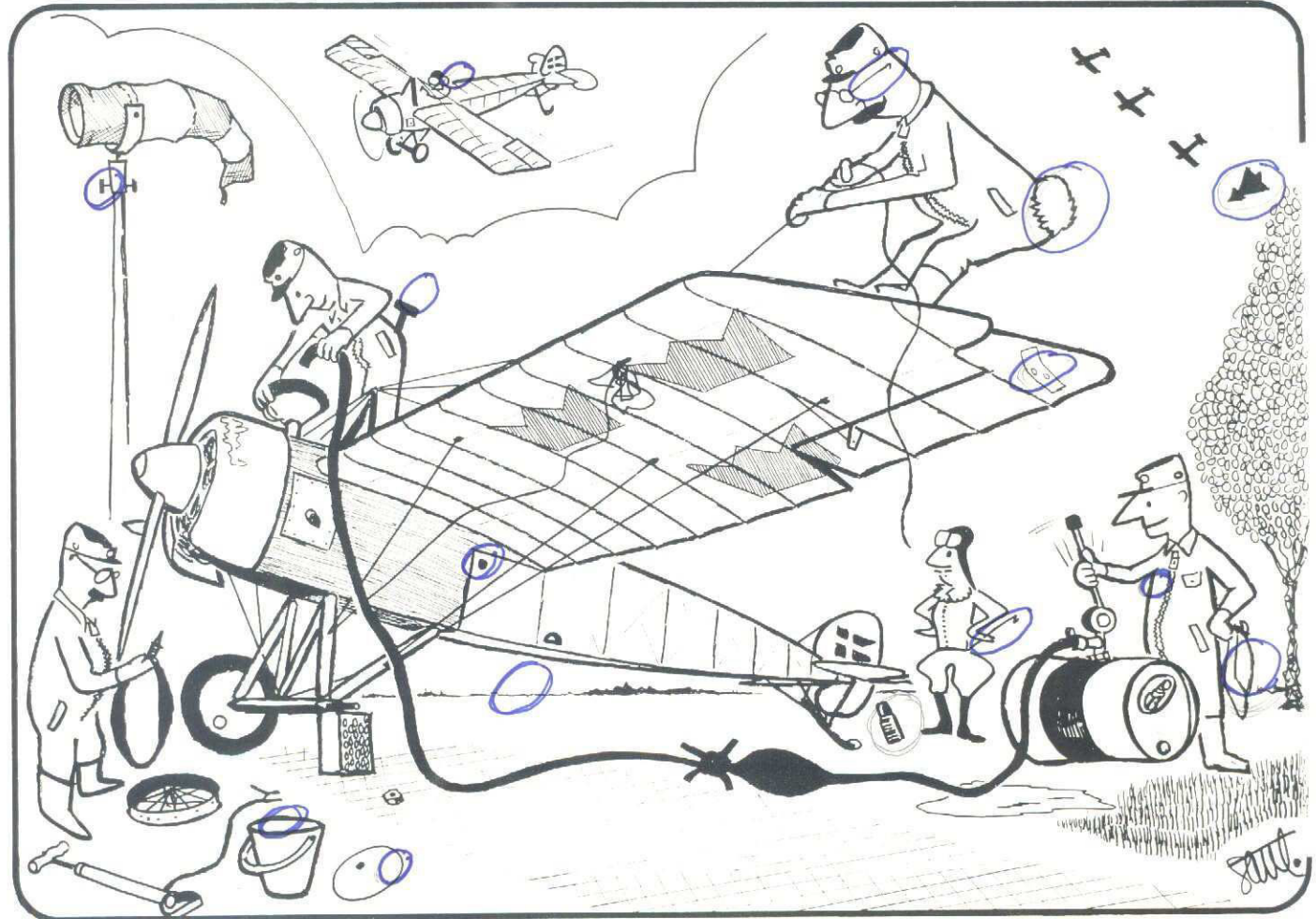


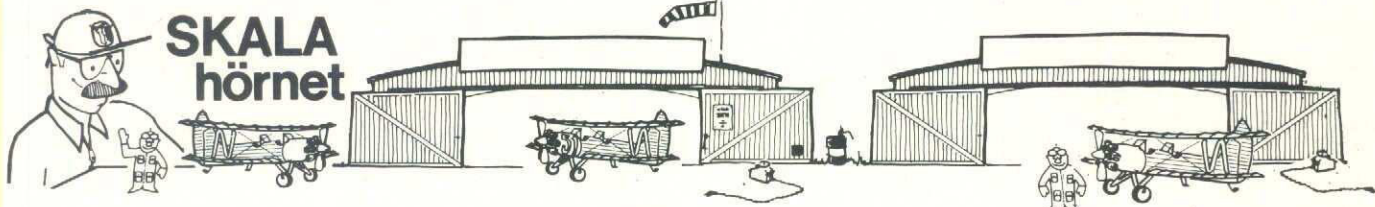
- 1. 22
- x. 24
- 2. 26

14. Röda Korsets tvåmotoriga maskin hade motorerna varken i vinge eller kropp. Hette den:



- 1. Dornier
- x. Fokker
- 2. FIAT





DH 82 Tiger Moth

Skala-hörnet blommar nu upp med en helt ny serie, som skall hjälpa oss "vanliga dödliga" att välja rätt modell, att välja rätt förebild – nog så viktigt för dokumentationens skull. Det skall bli synpunkter, ritningar och bilder. Först i raden skrivare är Kjell-Åke Elofsson, som här ger oss sin syn på valet av skala-modell.

Varför bygger man överhuvudtaget en Moth, som så många har byggt tidigare? För mej fanns det många anledningar. En var just att det har byggts så många felaktiga exemplar. Men den största anledningen är en helt annan.

Bonus, heter det

När jag kom hem från VM i Reno 1982 och "bara" blivit femma med min Zlin i Stand-Off – trots högsta statiska poäng och bra flygningar – förstod jag, att hemligheten med bra placering heter bonus.

Var finns då en kärra

med minst 15 % bonus, relativt lätt att få dokumentation till, nära till förebilden, bra flygegenskaper och sist men inte minst ett flygplan, som jag känner för? Svaret på alla frågor blev en Tiger Moth på Älleberg. Eftersom jag ganska ofta är där och segelflyger och känner förhållande väl, var det inga problem att få "låna" en av de två Motharna en eftermiddag. Att det blev SE-ATI och inte SE-ALM var en ren slump. ALM var för tillfället konserverad och stod längst in. ALM stod ytterst och var bara att rulla ut.

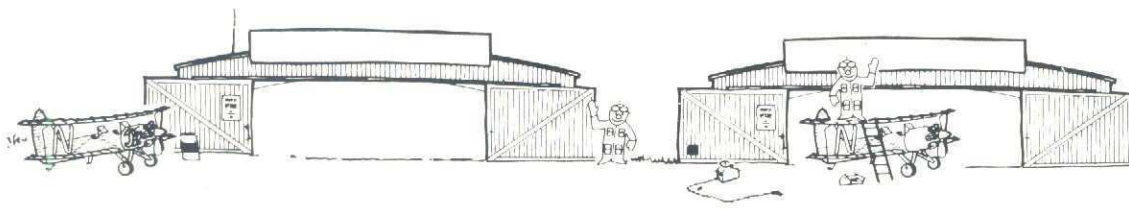
Kamera, ritblock, måttband

Utrustad med kamera, ritblock och måttband samt 3 olika treplansskisser började en noggrann uppmätning av kärnan. Jag hade trots mycket letande inte fått tag på någon treplansritning som visade originalversionen DN 82 utan samtliga var på DH 82 A. Den som stämde bäst var ritad av engelsmannen G A G Cox och fick bli utgångsläge för det fortsatta arbetet. Som avslutning på dagens arbete fick jag färgprover (också mycket viktigt!) tagna direkt från originalfärgen.

En gammal en . . .

SE-ATI har ett ganska brokigt förflutet. Den tillhör den första serien, som byggts i England 1932 och den importerades till Sverige av AB Aeromateriel och fick interimregistreringen SE-ADF. Den såldes direkt vidare till FV där den fick beteckningen Sk 11 med registreringen 5568. Efter cirka 2500 timmar inträffade ett haveri 1944 och 5568 avfördes från FV.

Emellertid reparerades kärnan så småningom och såldes till Orsa-Pelle och kom åter in i registret 1947 med beteckningen SE-ATI.



Efter att ha flugit med flotorer i två år såldes ATI till KSAK 1949 och stationerades som bogserkärra på Ålleberg, där den faktiskt än idag gör ett och annat bogseruppdrag mellan uppvisningsflygningarna. F.n. ligger ATI demonterad och skall få ny duk. Senast jag var på Ålleberg (sept -86) var vingarna omdukade, medan kroppen stod och väntade på att bli "stripad". Meningen är att ATI skall återfå den ursprungliga registreringen SE-ADF för att uppriktigt markera att det är världens äldsta flygande Moth.

Skala 1:5,33!

Efter att ha samlat in samtliga underlag för Mothen återstod det svåraste – byggritningen. Av de som dittills fanns utgivna var det ingen som stämde. Av en slump fick jag nys om att Dennis Bryant höll på med en ritning. Jag skrev till Dennis och frågade. Per omgående kom svar med ritningar, som visade sig stämma mycket bra. Och med dessa ritningar som bas började jag ändra och göra om konstruktionen så att den skulle passa mej och ATI:n. Skalan 1:5,33 betyder en spännvidd på 1685 mm och var enligt min uppfattning OK.

Från Stand-Off till F4C

Hösten -82 började bygget och jag hade räknat med att ha modellen klar för flygning våren -83. I början gick det mycket fort och själva stommen var klar i feb/mars -83. Under tiden (dec -82) hade plötsligt CIAM beslutat att Stand-Off skulle utgå och F4C få helt nya regler. Detta gjorde att mina tidsplaner helt sprack, eftersom jag måste göra modellen mycket mera detaljerad och noggrann. Själva modellen är ganska konventionellt uppbyggd men några detaljer är värda att nämnas.

Bra plats för dämpare

På modeller med inverterad radmotor sitter alltid luftintaget assymetriskt och jag finner det naturligt att luta motorn, så att kylningen blir så bra som möjligt. Samtidigt får man bättre plats för ljuddämparen. Så har jag gjort även på mina tidigare (Bücker Bestmann och Zlin 526) och har aldrig haft kylproblem. På motorer med lös frontbox och bakplatta är det bara att låta byta plats om luftintaget sitter på vänstersida (gäller 2-takt).

Fotsteget på motorhuvu är gjord av korrugerad plåt, som jag tillverkade med ett enkelt verktyg bestående av 2 plattor med påmonterade pianotrådar på rätt avstånd – det blir närmare beskrivning i kommande nummer av Modellflygnytt.

Instrumenten ritades i skala 1:2 på vanligt papper med tuschpenna och "gnuggisar". Sedan vändes allt i en reprokamera (vitt till svart och tvärtom) och drogs ned till rätt storlek. Mycket enkelt och förbluffande bra resultat.

KSAK-emblemet handmålades på självhäftande, transparent plastfilm – betydligt svårare än instrumenten! Eftersom det är få märkningar gäller det att de verkligen stämmer.

Bränslemätarens stigrör är svarvat i plexiglas. Den matta ytan efter svarvningen tas bort med vax. Graderingarna målades med svart färg och bensinfärgen gjorde jag med en gul spritpena.

Stoppning, kantband & läder

Säkerhetsbältena är av kantband och konstläder och läsen svarvade i aluminium

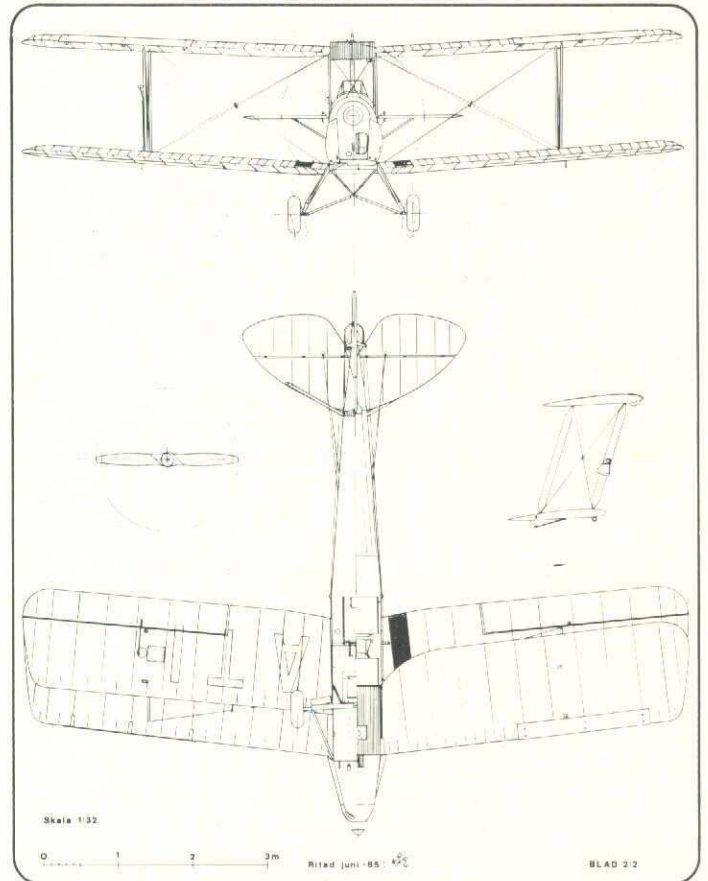
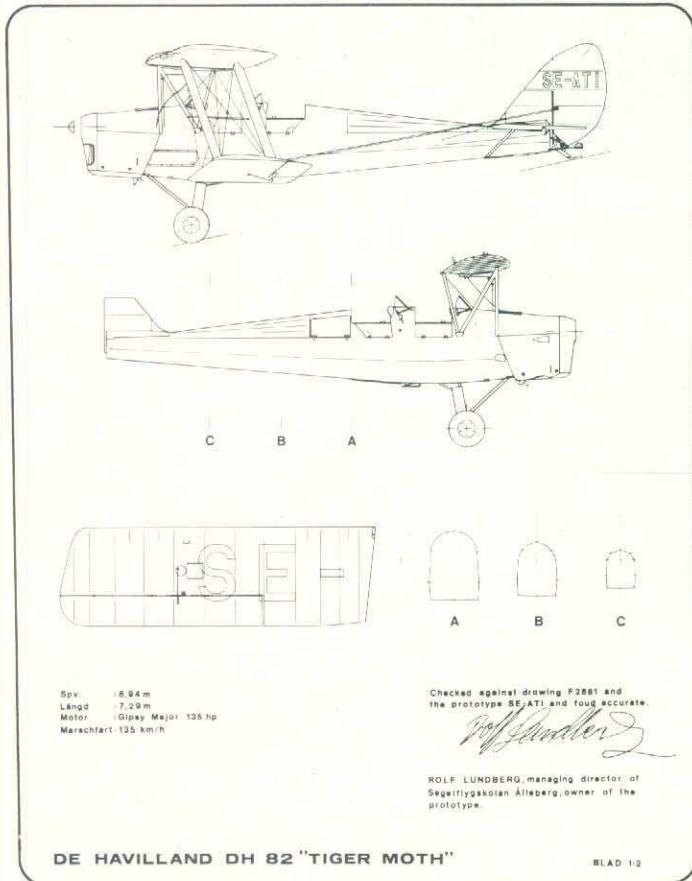
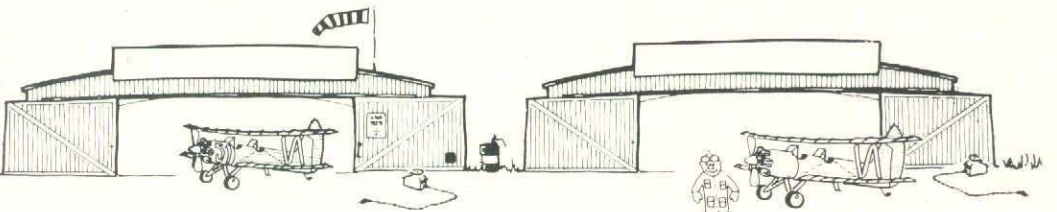
Forts. nästa sida

På vänstersidan Kjell-Åkes original-Moth. Överst här byggaren själv med sin modell. Nedan två bilder av modellen – modell eller inte? – bilder.





**SKALA
hörnet**



... mera Moth

och fungerar som originalen.

Stoppningen på instrumentbrädan är av konstläder med polyeterklädd balsakudde under. Sprickorna gjordes med en fin pensel, gul färg och mycket tålamod.

Backspeglarna är av mäsingsrör och plåt, på vilken spegelglas är limmad och runt alltsammans sitter en 0-ring, som har målats grå.

Solartex-klädsel

Modellen är klädd med Solartex, som fungerar mycket bra där det är "open framework". På helplankade ytor däremot skulle jag knappast använda detta material. Målningen gjorde jag direkt på Solartexten utan någon lack under. Eftersom originalfärgen var cullulosa kunde jag inte använda den,

utan fick se mig om efter en annan typ. Den svarta färgen fanns som standard, Beckers svart halvmatt. Den orange nyansen fanns inte som standard, men med hjälp av färgprovet från Ålleberg var det inget problem för färghandeln att få fram rätt kulör. På tal om färger så har jag aldrig fattat varför många använder dyra (och tunga) specialfärger, när man kan använda vanliga "köksfärger" typ Alcro, Beckers, Syntem m.fl.

Radio och motor

Om radioinstallationen är inget att säga annat än att jag har ett miniservo i varje vinge för skevrodden. Detta för att undvika krångliga kopplingar. Motorn är en Webra 61 Speed LS som har gått som en klocka. Anledningen att jag inte valde en fyrtakt är just att dessa krånglar mer än 2-takt, men jag är inte främmande att byta om jag får tag på en 4-taktare som får plats och går säkert inverterat.

Ballastutrymme finns

När modellen var klar våren -85 visade det sig att tyngdpunkten låg exakt där den skulle utan någon tillsats. Totalvikten inkl. pilot är 3800 g, vilket betyder en vingbelastning på 45 g/cm². Låg vingbelastning är bra vid lugnt väder, men en nackdel i blåst. Som gammal segelflygare byggde jag därför in ballastutrymme i undervingarna redan från början och kan tynga modellen med blystavar, dock max 500 g.

Hon ville inte spinna!

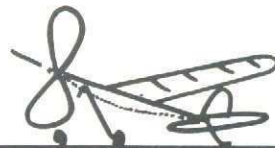
Provflygningen gjordes en lugn kväll på F 6. Alla trimmar ställdes neutralt, lite gaspådrag och modellen lyfte genast stjärten. Svagt höjduslag för att hålla ned stjärten resulterade i att modellen var i luften innan jag hann blinka. Med motorn på samma låga varv tillbaks över startbanan släppte jag spakarna. Modellen fortsatte på samma kurs – allt stämde perfekt.

Jag började därför direkt att prova alla tänkbara manövrar, som den villigt gjorde – utom spinn. Trots upprepade försök vägrade den att spinna. Vis av erfarenheter från Zlinen hade jag gjort ett utrymme längst bak för att kunna lasta även stjärten. C:a 30 g där och modellen gick villigt i spinn.

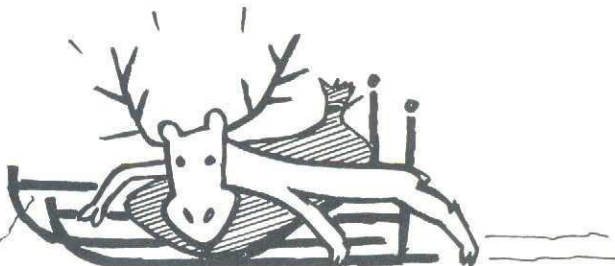
Femta i statistiskt vid VM. På Lilleström kom jag på 5:e plats i den statiska bedömningen och 8:a totalt och i SM vann jag både statistiskt och flygmässigt, så totalt sett får jag vara nöjd med min Moth, trots att regeländringen under tiden gjort att bonusen sjunkit från 15 % till 10 %. Den var ju från början avsedd som en Stand-Off-modell.

I skrivande stund (nov -86) har jag just börjat på min nästa modell – SAAB Safir Sk 50C – och ämnar komma med en liknande artikel när den modellen är klar.

Kjell-Åke Elofsson



MED MYCKET NITRO OCH ÖPPET SPJÄLL
VORE DET VÄL ATTAN OM VI INTE
SKULLE KOMMA UPP!



Samma problem varje år för tomten

Han kommer inte i luften, eller också kvaddar han i landningen! Inte konstigt att han ser moloken ut. Lös korsordet så får du fram några ord som passar till bilden i de gråa rutorna. Om jag får in de orden på en lapp eller vykort senast 15 januari så drar vi några priser som vanligt.

Hur har ni det med flygeriet i trakterna? Jag gillar inte nov, dec och januari. Anningen är det snöglopp eller iskallt. Lika dåligt flygväder både och. Och mörkt. Visserligen kan man ju vara inne och bygga, men i alla fall.

Själv har jag varit ute med skattsökare och letat rätt på en motor. Det hände en liten olycka med modellen (gissa vem det berodde på) och planet dök rakt ned i ett träd. Allt såg ut att vara frid och fröjd, men motorbocken hade gått av och var puts väck, med motor och allt. Naturligtvis tre meter

från ett stort dike med vatten där den måste pluppat i, för jag kunde inget hitta på marken. Till söndagen efter hade jag lånat en sådan där sakletare med platta som piper om den kommer i närheten av metall. Stå på kanten och peta ute i vattnet. Först hittade jag en plåtburk, sedan en ståltråd, sedan nat som var så litet så jag inte fick upp det, men SEN. Motor och propeller! Det var bara att olja in och sätta på planet igen. Det var väl en historia så god som någon solskenshistoria som Hemmets Veckohusmoder med Stickbilaga brukar vimla av när redaktören inte kan hitta på annat.

Från Kent Schram i Getinge har jag fått en skiss på plan som jag aldrig sett till förut. En cykelbogerad linstyrd modell! Nere i Getinge har det tydligen vimlat av sådana. Jag har inte hunnit prova konstruktionen än,

men det kommer till en annan Hörna.

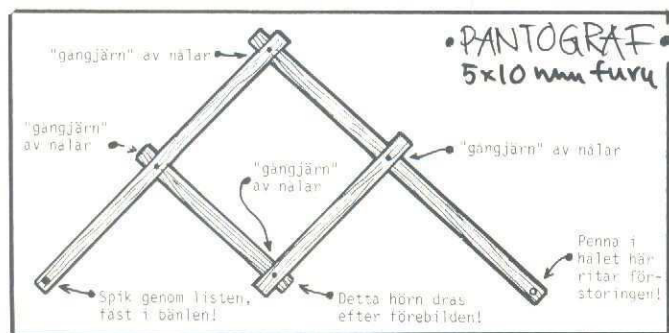
På annat ställe i detta nummer hittar du en ritning till en J21 för gummimotor. Du minns ju att det fanns en Heinkel i förra numret. Vi får se vad nästa modell i serien blir. Ett problem kan vara att förstora sådana ritningar. Nu är det ju vanligt med kopieringsapparater som kan förstora och förminska, men har man ingen

sådan kan man använda en apparat som heter pantograf. Claes Ohlsson AB har en plastpantograf (nr 36-137 à 38:-) som man kan skaffa, men man kan också göra en själv av furulister 5 x 10 mm.

Glad Ny Jul (eller vad det nu är man brukar säga)!

Vi Hörs
Bagge

KÖRA UT		STAD I ITALIEN	SÖ-MÄRKE	MÅNGA PÅ SKROTEN	☀ -S
ROBINSON KREUSE	SÄGA EMOT	ENGELSKT VÄR/M	FINSK STAD		
		DUBBEL ROLL "AVEN"			
					SCHACK-PJÄS
SKOTTE NAMN		DÄR SÄGER VI DET		VIT VIRVEL	
		SYRLIG SKOGEN			
SCHACK-PJÄS		KAN MAN GÅ PÅ	STRÄCKT		
FATTIG			LISTSKARV		GÖTEBORGS-DAM
		SNÖSMÄLTNING	SKALL GÖRA		A
		BE-DÖVAD			D
HÄLLA UR			MÅNS		A





Högtflygande planer har ovan Jan Säfvenberg, Bo Säfvenberg, Rune Säfvenberg, Jan Näsman och Gösta Näslund. Gänget från MFK Vingarna jobbar nämligen hårt med jobbet inför den stora modellflygutställningen i Umeå med invigning 9 maj 1987.

ställning. En månad framåt skall det mesta och bästa inom modellflyg visas upp. Arrangörerna, Modellflygklubben Vingarna, har i alla fall den målsättningen. 360 kvadratmeter skall fyllas och fortfarande finns det plats kvar. Det behöver alltså inte röra sig om gamla och sällsynta plan. Det moderna har också sin givna plats. Det handlar ju om "Modellflygets historia i Sverige". Från "fortid" till nutid.

Arrangemanget sammanfaller med två jubileum, dels fyller SMFF 30 år samtidigt som arrangerande Vingarna blir fem år gamla. Hembygden, skalamodeller, bilder, ritningar, motorer, radioanläggningar. Allt har sin plats på utställningen.

Vingarna vill ha hjälp med att göra utställningen till något extra. Du kan ge dom den hjälpen. Kontakta någon av dessa:

Gösta Näslund, Grubbevägen 63, 902 50 Umeå. Tel. 090-310 71

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

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

Jan Näsman, Degernäs 17630, 905 90 Umeå.1 Tel. 090-470 05.

Gammalt och nytt, dammig eller nymålat, allt har sin givna plats på Läns museet i Umeå den 9 maj 1987.

Då invigs nämligen Sveriges största (?) modellflygut-

Gammalt och nytt?



... Eller Sveriges första och största modellflygutställning

Landegren special

Forts

profil erhålles. Fila urtag för vingbalk samt torsionsnäsan, för språk i bakkantlisten för spryglarna efter angivet mått. Lägg sedan upp fram- och bakkant på ritningen, palla upp bakkantlisten i framkanten så att rätt profil erhålles. Limma där efter spryglarna vinkelrätt mot bakkantlisten (vingens mittparti byggs först). Torsionsnäsan pålägges i tre delar.

Limma över- och undersidan, slipa av framkanten och lägg på en utfyllnadslin, slipa och putsa sedan enligt profil. Vingändarna byggs på liknande sätt dock med den skillnaden att torsionsnäsans övre del inpassas först sedan vingen blivit hoplimmad. Förstärk noga skarvarna i fram- och bakkanten. Vingens ändskivor pålimmas efter klädseln – dock innan den vattensprutas.

På vingens mitt pålimmas en förstärkningslist 60 x 12 x 2 mm vid bakkantens undersida.

Stabilisator och fena

Stabilisatorn byggs på liknande sätt som vingen med undantag för mittbalken, som insättes första sedan fram- och bakkantlisterna fastlimmats.

Till fena hopfogas en ram på vilken dess form avritas och utskäres. Sprygelämnena tillkas av 10 mm list. Urtag för mittbalken göres. Träd sedan upp ämnena på balken, inpassa dem i ramen och limma. Slipa sedan av dem enligt ritningen.

Sedan delarna blivit klädda injusteras stabilisatorn och fenan på den löstagbara kroppsdelen.

Propellern

Denna göres av hård balsa. Putsa och avbalansera den noggrant så att inga vibrationer uppstår. Propellers stigning är 1:1.

Nosblock

Använd hård balsa även för nosblocket. Lagringen för propelleraxeln görs av mässingplåt, som drivs in och limmas.

Kraxen

Axlarna till kraxen lagras i mässingsrör, som inpassas noga i plywooden. Se till att dreven blir väl centererade för att minsta friktion skall uppnås. Kraxens vikt bör ej överstiga 10 gram.

Frigången

Medbringaren görs av 1/2 mm mässingplåt, som förtennas på insidan. Fila en liten platta på propelleraxeln där medbringaren skall sitta. Böj sedan plåten över axeln så att den blir dubbel. Fila den enligt ritningen och löd samman det hela.

Montering

Drag ventilgummi över alla gummikrokar. Sätt in motorerna som vardera består av 12 strängar 6 x 0,85 mm snodd, som smorts in med gummolja. Smörj också kraxen och propelleraxelns lagringar med symaskinsolja.

Monter stjärtpartiet med gummisnodd liksom vingen, som spänns fast med 6 mm gummiband, som spänns runt kroppen så att det bildas ett kors på översidan. Se till att snodden spänner lagom hårt. Även landställ och nosblock säkras med gummisnodd. Kontrollera också att vinge och stabilisator ligger parallellt.

Trimning

Trimma sedan modellen och gör små pallningar på vinge, stabilisator och nosblock om så erfordras för att bästa flygresultat skall uppnås.

Cuba Libre

Forts

måste sitta exakt. Modellen är också svår att snurra på linan och trög att få runt.

– Men när allt sitter perfekt är den suverän i urkopplingsögonblicket.

– Annars ser man många välflygande modeller, som missar värdefulla höjdmeter i starten på att vingarna vrider sig när påkänningen blir som störst.

Cuba Libres vingbalkar är förstärkta med kolfiber, och stabben är klädd med melinex, en plastförstärkt aluminiumfolie egentligen avsedd för inomhusbruk. Framkroppen är utdragen bakom vingen så att kroppsröret av kolfiber kan träs utanpå.

– Därmed kan man snabbt byta röret om kroppen skulle gå av. Allt måste vara så tävlingsmässigt som möjligt, säger Håkan.

Därför har timern också autostart. Att använda sprint är ett osäkerhetsmoment för mycket, anser Håkan. Per Findahl torde kunna skriva under på det efter VM 1985.

En eltimer är därför nödvändig, och Cuba Libre har Køster-timer. Den kombineras med en rysskrok (Livotto, Tchop eller krokar av Johan Ekeroots konstruktion).

Ritningar

Om någon efter alla dessa varningens ord ändå vill

bygga Cuba Libre eller åtminstone lära av dess konstruktion så kan Håkan sälja ritningar.

Någa nya hemligheter avslöjar man nämligen inte eftersom Cuba Libre-epoken nu efter 10 år anses avslutad inom klubben. Visserligen kommer Cuborna att vara östersundsflygarnas främsta tävlingsvapen flera år framåt. Men själva utvecklingen är avslutad.

Ny generation

I stället kommer nya spännande saker från östersundsgänget, som hyllar tesen att stillastående är tillbaka. En helt ny modell-generation är på väg på ritbrådan. Så mycket om den vill Håkan inte avslöja.

Men den nya generationens vinge blir ännu vridstuvare samtidigt som den behåller sin egenskap att böja sig mjukt hela vägen i höjdplanet.

Avsikten är att få ännu större höjdvinst i starterna. Östersundarna är inte ensamma om den linjen. Lasse Larssons nya modeller har liknande egenskaper. Och årets EM i Rumänien visade att den internationella utvecklingen går åt samma håll.

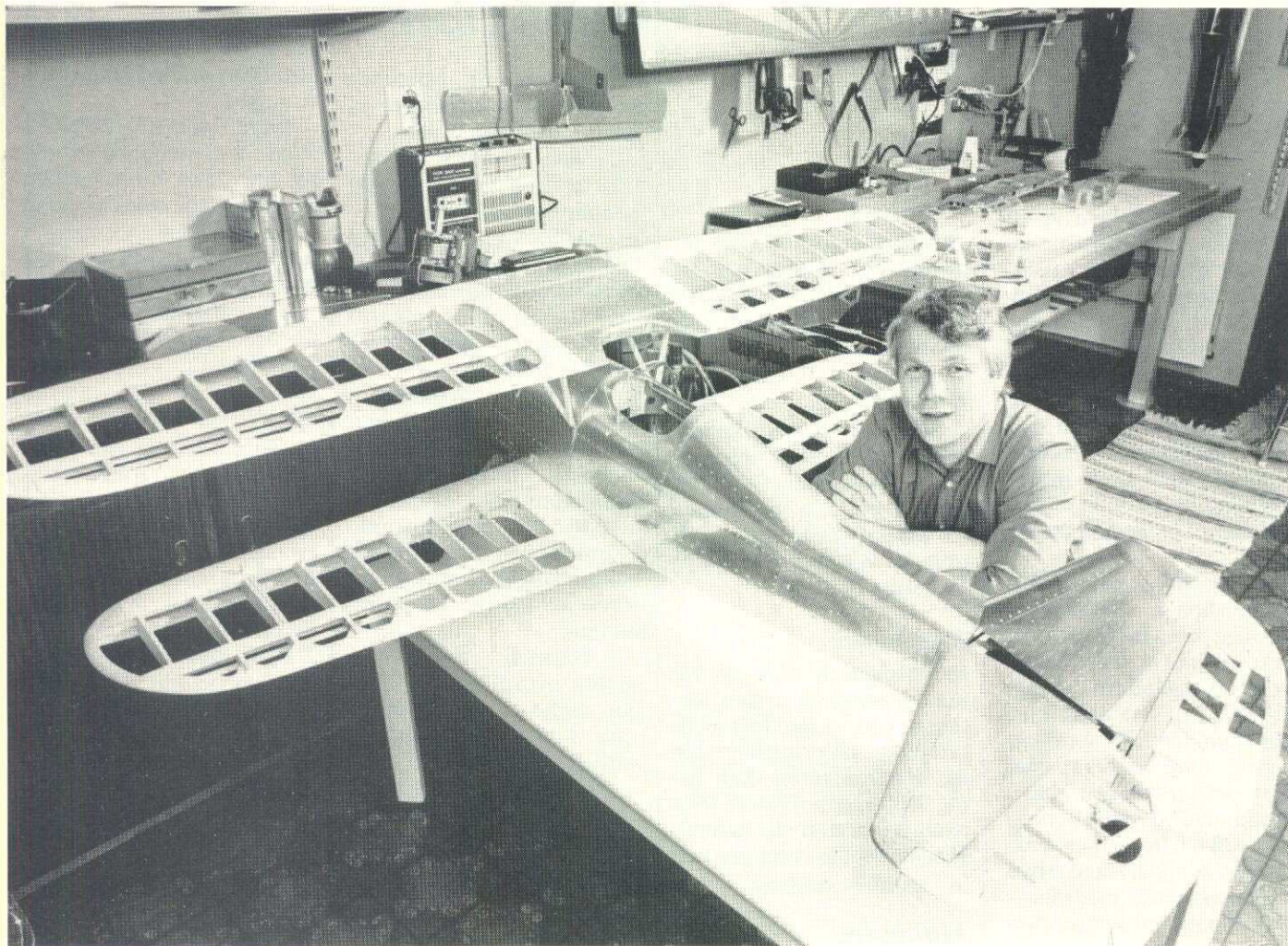
Att bygga en helt styv vinge är ingen större konst. Men att samtidigt få den lätt och böjlig så att den inte skär genom luften som en död plank är det svåra.

Gösta Nilsson



Här en lämplig "krax"

Thomas Sigurdsson, Myrvägen 12, 902 32 Umeå, säljer den här kraxen för cirka 135:– – bl.a. mycket lämplig för en oldtimer, varför inte en Landegren Spec?



Dubbeldäckad Sparmannjagare

Jodå, den finns. Och det intressanta med den modellen är inte bara det, att den blev dubbeldäckad. Byggherren Hilding Hermansson, Umeå, har en speciell förkärlek för just dubbeldäckare. Hilding – flygtekniker i det civila – har dessutom byggt stora delar av sin Sparmann i dural-aluminium, vilket är rätt ovanligt byggmaterial . . .

Just precis, Hilding Hermansson är flygtekniker i Umeå. Det kan vara en av anledningarna att han söker lite annorlunda material. För *det* visar sig, då han på sin fritid drar sig in i modellverkstaden, där inte bara balsadamm lägger sig. Hilding är verkligen en modellbyggare med idéer.

– ”Jag vill verkligen känna för det jag bygger och dessutom bygga efter eget huvud . . .”

Duvaluminium

Ett mycket intressant resultat av hans jobb står nu klart och skall göra sin första provflygning kommande vår. Det handlar om en Sparmannjagare, ombyggd efter Hildings tycke och smak. Dessutom med hela kroppen och vinginfästningen i dural. Metallen har använts förr på vissa modellbyggen, men inte utseendet på flygkroppen, enligt vad Hilding tror sig veta.

Ett mycket tålmodsprövande jobb med handarbete på uppvärmd metall har nämligen format en spolformad flygplanskropp.

500 grader . . .

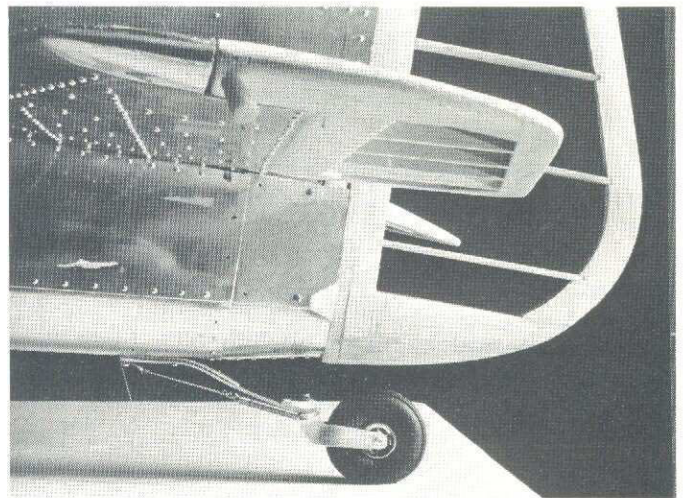
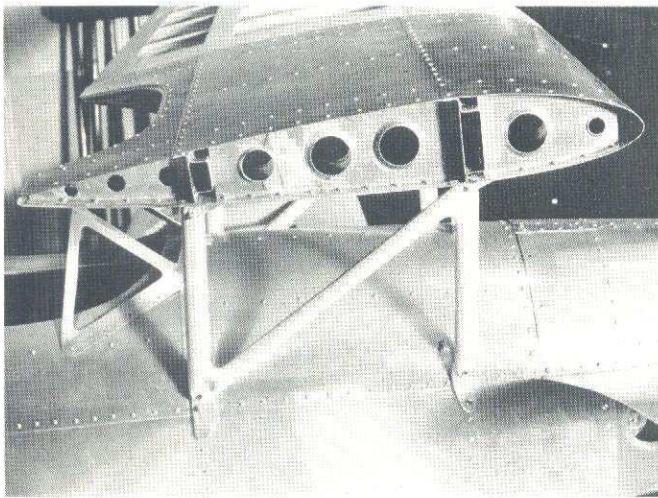
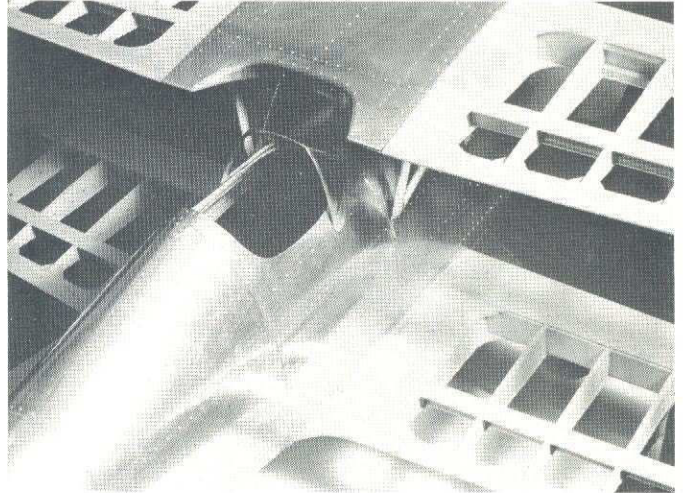
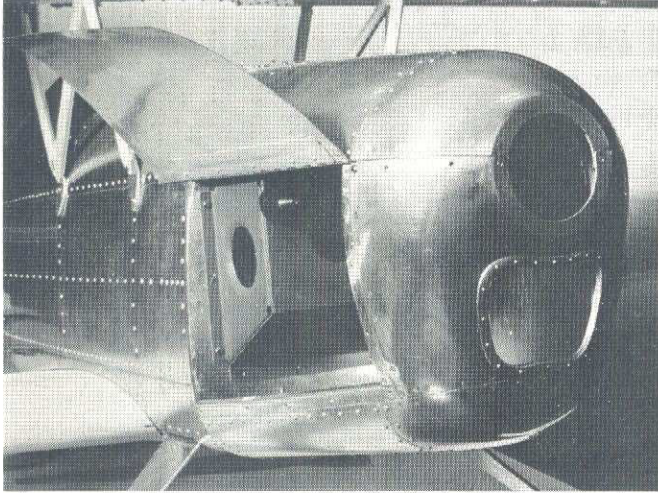
En temperatur på drygt 500°C, en fingerfärdig Hilding (bränns det inte, Reds anm) och slutresultatet har givit ett i många stycken unikt modellflygplan. Metallen – duraluminium – utgörs av plåtar med tjock-

lek 0,4 och 0,6 mm. Och det hela hålls ihop av minst ett hekto nitar. Bilderna här intill – tagna av Umeåklubben Vingarnas husfotograf Hans-Olov Lundkvist – visar den halvfärdiga Sparmann-jagarvarianten i hel- och närbilder.

26 kubik i nosen

Här några ytterligare fakta om Hildings modell:

Vingarna är byggda i balsa, spännvidden är 182 cm



– finns det?

och längden 163 cm. Motorn som till våren skall dra det här härliga ekipaget är en bensinare på 26 kubik.

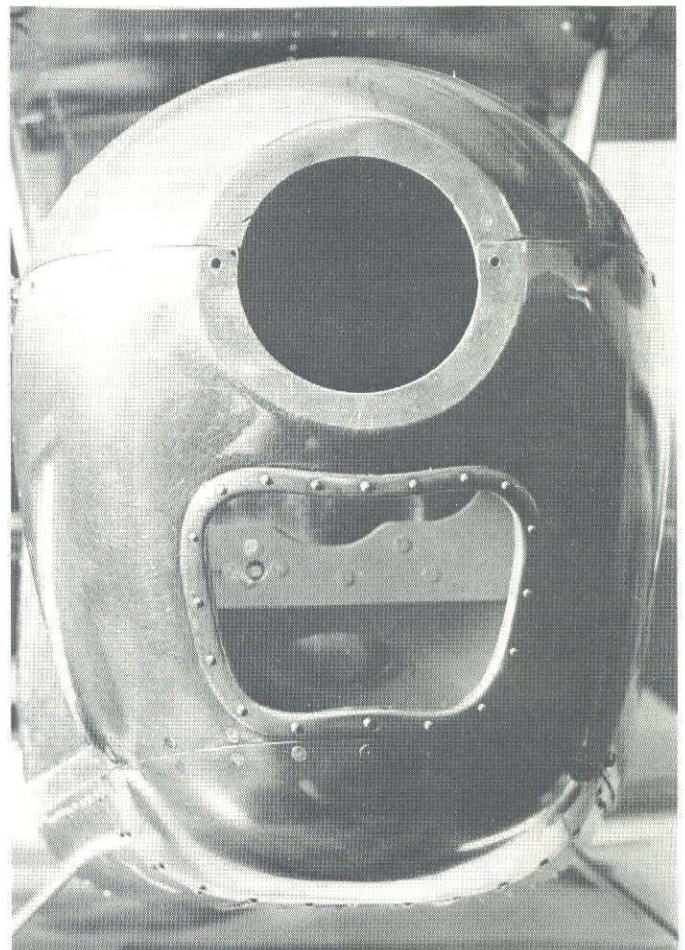
Till våren lyfter det hela. Under överinseende av byggherren, flygtekniker Hermansson.

(Må vi få veta mera om såväl bygge som flygresultat. Reds andra anm).

Foto: Hans-Olov Lundkvist

Stora bilden t.v. visar en nöjd Hilding Hermanssons vid sin något originella dubbeldäckade Sparmann – är man bipe-frälst, så blir det dubbeldäckt trots dubbla uppsättningen spryglar.

Ovan och t.h. kan vi njuta av mängder av snygga detaljer. Vad sägs om metallspryglarna i vingens mittparti? Eller stabbens fina nit-skallar. Eller frontens grånande luftintag? Vad kan inte en expert göra med dural?



Lindansen/regler

Lindansen är en tävlingsform avsedd att tjäna som förträning till Semistunt och Stunt. Tävlingsarna ska vara så lätta att anordna och döma att utbildade domare inte behövs men samtidigt vara en inledning till regelsystemet som Stuntklassen innebär.

Tävlingsklassen är avsedd för ungdomar under 18 år som inte tävlat internationellt. Den tävlande får ha en medhjälpare.

Tävlingen är upplagd som en klubb-, distrikts- och nationell tävling med finaler i Nyköping.

Tidsschemat för kvalomgångarna kommer att presenteras i tävlingskalendern för Lina. Den hoppas vi blir klar till nästa nummer av Modellflygnytt.

Du som bygger för att tävla glöm ej heller bort att träna. För det är viktigt då alla dina medtävlare förhoppningsvis tränar och blir lika bra som du är.

Modellerna

Alla typer av stuntmodeller tillåtna.

Max spännvidd 1300 mm.

Motorerna

Motorer med en cylindervolymer under 6 cc är tillåtna. De skall vara försedda med ljuddämpare.

Motorerna skall vara av standardutförande d.v.s. de skall gå att köpa i affären. Ressonanspipa är ej tillåten.

Linlängd

Linlängden är max tillåten 21,5 m.

Periodindelning

Lindansen skall hållas i minst tre omgångar, varav den sämsta räknas bort.

Domare

Det skall finnas en tävlingsledare som samtidigt är huvuddomare i tveksamma fall. Till sin hjälp bör han ha funktionärer som tar tid och fyller i protokoll. Om tävlingen går i flera cirklar ska det finnas en biträdande domare i varje extra cirkel.

Totaltid

Hela tävlingsprogrammet ska vara avslutat inom 7 min. Tar flygningen längre tid ges poäng bara för de manövrar som gjorts inom 7 min-gränsen. Det behövs två klockor, en för starttid och en för totaltiden.

Tävlingsprogram

Mellan varje manöver ska man flyga minst två varv. Poäng ges för genomförd manöver, inte för dess kvalitet. Om domaren bedömer att manövern inte gjorts rätt ges ingen poäng.

MANÖVER

Start

Den tävlande ska själv handstarta sin motor. Från det han anmält sig klar för start tas starttid. När piloten anser att motorn går bra ger han tecken för avslutad starttid. Då knäpps starttiden av. Om motorn stannar efter detta, innan planet lyft, förloras startpoängen. Tävlande får poäng efter följande tabell

inom 30 sek = 30 poäng

inom 1 min = 20 poäng

inom 2 min = 5 poäng

Efter två minuter får den tävlande ta emot hjälp med att starta motorn.

Wingover

Tävlande ska göra två wingovers. De ger 10 poäng vardera. Gör man dem direkt efter varandra, med uppstigningen på samma ställe i cirkeln, ger andra wingovern 20 poäng. För att manövern ska räknas som wingover måste den uppåtgående delen vara mer än 70 grader mot markplanet.

Loopingar

Tävlande ska göra 3 loopingar. De ger 10 poäng vardera. Gör man två i följd ges

15 poäng för andra loopingen. Gör man tre loopingar i följd ges 15 för andra loopingen och 20 poäng för den tredje.

Landning

Tävlingsledaren bestämmer med hänsyn till underlaget om detta moment ska tas med. En lugn landning, utan allt för höga studsar och med modellen stående på hjulen, rättvänd, ger 20 poäng.

Skiljemanöver

Om två tävlande hamnar på samma poäng på de två bästa flygningarna ska högsta enskilda poäng, i en av de två flygningarna som räknas, avgöra placeringen. Om poängtalet fortfarande är lika ska en skiljeflygning göras som innefattar ordinarie flygprogrammet plus tre buntar, två liggande åttor, två stående åttor samt två överliggande åttor. Buntarna påbörjas i ryggläge och de ger 10 poäng vardera; gör man alla tre i följd ger den andra 15 och den tredje 20 poäng. Varje åtta ger 15 poäng, vid båda åttorna i följd ger den andra 30 poäng. Vid lika poängtal i skiljeflygningen delas segern.

Finaltävling

Riksfinalen kommer att flygas enligt semistunt-regler.

Skiljemanöver tillgrips bara vid rangordning av platserna ett, två och tre.

Calle...

Thermal Cruisers och undrade storligen över att han vågade handla så tvärt emot given order. Den gode Ernst förklarade emellertid att han tänkte försvara sig mot eventuell utskällning med att han gjort det enda som var värdigt en svensk krigsman – han hade uppsökt centrum för den fientliga flygverksamheten och tillintetgjort alla angrepp genom sin manöver...

Så kom Laban...

En Laban blev det byggt mellan påsk och pingst min första vår i den nya miljön. Abacchi till förbannelse i materialsatsen, men lite flygning blev det ändå med viss framgång. Mina gummimotorplan började uppföra sig i luften ungefär som jag ville, bäst av allt en Paul Kuniss-konstruktion som jag tror hette Torpedo. Den följde med hela sommaren, fick små balsafloetter i stället för hjul, medan vi bodde på sommarstället intill Sundsjön, men landade nästan aldrig utan katastroftillbud och kantring på vattnet. Eftersom vingarna tog in vatten, måste man kvickt komma fram till haveriplatsen och bärga, vilket hade det goda med sig att jag blev riktigt duktig på att hantera en roddbåt med lösa åror. I sanningens namn måste jag tillägga att den här sjöflygsommaren nog inte kom förrän 1951, eftersom jag tycker mig minnas att Jetex-motorn också hade kommit fram med Isacsons hjälp och att jag faktiskt kunde hantera gummimotorplan, innan tofflorna tillverkades.

Calle Sundstedts modellflygkåseri fortsätter i nästa nummer av MODELFLYGNYTT!

Sänd in till Modellflygnytt · Skriv om aktiviteter på klubbnivå, plåta svartvitt och sänd in till Modellflygnytt · Skriv om aktiviteter på



Modellflygets Dag på Gärdet igen!

Modellflygets Dag har ett flertal gånger arrangerats på Gärdet i Stockholm. Så även i år.

Nytt – publiken flög!

Traditionellt har den här dagen haft formen av en uppvisning. Den här gången blev det lite annorlunda.

Publiken skulle aktiveras och själva få vara med och flyga. Alltså erbjöds flygintrasserade söndagsflanörer att själva få prova på att spa-

ka en RC-modell i dubbelkommando. Man kunde också få prova på att göra sina första varv i en linflyg-cirkel eller att bygga och flyga en enklare friflygmodell inne på Tekniska Muséet. Intresset var det inget fel på. Mängder av folk hann prova på de olika grenarna under dagen.

Finaler i flera Cuper

I samband med de här aktiviteterna kördes det även li-

Segraren i A1 Cup Ernesto Alderete th och 77 cm Cup vinnaren Henrik Eriksson.

naler i SLM:s juniortävlingar i friflyg och linflyg. A1 cup, 77 cm cup och Stunt King cup. På det viset fick stockholmarna en bra lektion i hur man tävlar i modellflygplan.

I var och en av de tre Cup-finalerna deltog de tio flygare, som lyckats bäst på de uttagningstävlingar som arrangerats tidigare under året.

Jämnt i Stunt King!

Det betydde att det blir bra kvalitet på tävlingarna och jämnt i toppen. Speciellt i Stunt King Cup var det mycket jämnt.

Efter grundomgångarna hade sex man full poäng och det behövdes två omflygningsomgångar för att få fram den lyckliga vinnaren – Olof Carlerud från Red Baron.

Alla linflygare i landet får se upp med Olof och CO nästa år när Lindansen arrangeras runt om i Sverige – den tävlingen har i stort sett lånat reglerna från just Stunt King Cup.

Även friflygarna får se upp i framtiden. Dom som flyger A1 bör hålla ögonen på Cup-segraren Ernesto Alderete från Solna MSK. Den som bäst behärskade att flyga med gummisnodd var Henrik Eriksson från Waxholms MFK – han segrade i 77 cm Cup.

Hyr en video . . .

Den som missade den här flygfesten behöver inte gräma sej – hela härligheten går att uppleva igen. Det är bara att höra av sej till Stockholms Läns Modellflygförbunds expedition, så går det att låna en video om Modellflygets Dag för en billig penning.

Staffan Hovmark
Södertälje

Wentzel-pokalen i regn och blåst

I ett sällsynt dåligt väder med regn och blåst hölls Wentzel-pokalen den 30 aug på Opéfältet utanför Östersund.

Men friflygarna är ett härdat släkte och tävlingen kunde genomföras till priset av genomblöta modeller och dyvåta deltagare plus ett antal bortflygningar för dem som vågade satsa på 3 minuters timer-tid.

Till dem hörde förstås Ole Blomqvist, Bagarmossen, som nog är landets främste flygare i riktigt dåligt väder. Han stod för prestationen att nå över 600 sek i F1A så att tävlingen blev poängvärdig för landslagsligan.

Sonen Poppe har ärvt pappas talanger och vann juniorklassen före Östersunds nya ess Niklas Karlsson.

Både Ole och Poppe satte modeller i den svårforcerade skogen utanför fältet så deras seger var välförtjänt.

Ole fick första inteckningen i Korg-Olle-trofén, som flyttats över till friflygarna efter att tidigare ha gått som vandringspris bland radioflygarna.

Sist men inte minst: Gunnar Holm erövrade för tredje gången och därmed för alltid den pokal som gett tävlingen dess namn, näm-

ligen Wentzel-pokalen i klass A2. Han är en av de få som behärskar att flyga både A1 och F1A, annars är det många som har svårt att växla mellan klasserna. Gunnar Holms svåraste konkurrent var den här gången en junior. Konsta Lyhnakis, klubbkamrat till Gunnar.

Gösta Nilsson

Nygammal redaktör!



Mfn har ny redaktör igen. Den gamla tillbaks. Han som klippte och klistrade för några år sedan! De nya grepp som införts ska blandas med min gamla, lite traditionella stil. Men vi ska inte utestänga friskheter som inte kostar för mycket.

Tidigare insänt material har fryst inne hos förra redaktören. Med helt tomma händer, men med stöd av positiva skrivare har vi dock fått till ett välblandat julnummer. TACK för fin insats!

Den här gången har vi satsat på ett läs- & ritningsnummer – bra för mörka vinterkvällar!

Tids nog ljusnar det för oss, för våra modeller – och för SMFF!

Go Jul på Er alla!
Sture Tingwall
Redaktörn

LINE
CENTER
NYBÖRJARMODELLER

GoUp 40
57,-

- MOTOR OCH GLIDMODELL
- MONTERAS PÅ NÅSON MINUT – UTAN LIM
- DEN PERFEKTA INTRODUKTIONS OCH MEETING-MODELLEN

*FLYGER UTE-INNE.
*HÖRGRANN BYGG OCH FLYG BESKRIVNING MED BILDER.

GoUp 46
57,-

- *SUVERÄN FÖRSTA BYGGMODELL
- *BÅDE MOTOR OCH GLIDARE

*LÄTTBYGGD - CA 1 TIM.
*KRASCHSÄKER

GOUP 40 OCH 46 FINNS ÄVEN SOM ENBART HANDKASTGLIDARE. PRIS 28,-

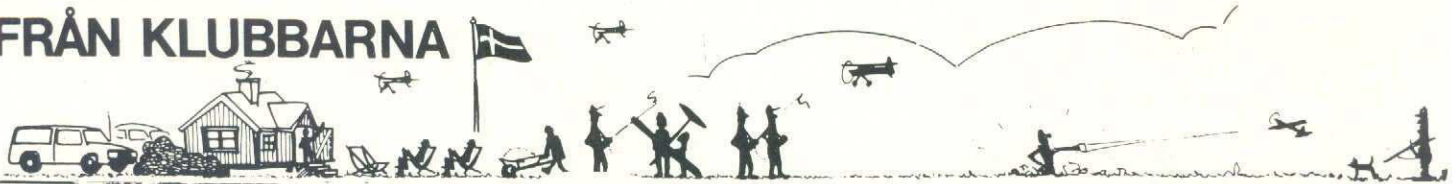
FOM. 87 ÖVERTAR VI TILLVERKN OCH DISTRIB. AV:

SPARVEN
45,-

KNARREN
65,-

LINE
CENTER
77031 RIDDARHYTTAN

SKRIVELLER RING!!!
M-To 15-19
Fr 8-20
0581-9200/
0581-92072
0511-17788



Sänd in till Modellflygnytt · Skriv om aktiviteter på klubbnivå, plåta svartvitt och sänd in till Modellflygnytt · Skriv om aktiviteter på



Idrottsstipendium till snabb modellflygare!

Göran Fällgren, Oxelösunds Modellflygklubb har fått ett s.k. idrottsstipendium på hela 5.000:–. Bakgrunden till detta är hans stilig insatser under de senaste VM-tävlingarna i linflyg.

Görans meriter är – sedan han började satsa på speed

1976 ganska imponerande: Svensk Mästare 1979, 1980, 1981 och 1984. Nordiska Mästerskapen har han genomfört med placeringen 2:a/1982, och i VM har han blivit 28:c/1982, 11:a/1984 och 37:e 1986.



SJUTTON SÅ ENKELT FÅ 17 NYA JUNIORER!

Anders Sellman stod bakom TVÅ TIMMAR på en söndag i Krokahus Fritidsgård! Hur i all världen hinner man presentera modellflyg på två timmar en solig oktobersöndag mellan 12–14? Åtta mm smalfilm, 9 min lång från F5 Flygdag, dessutom 4 min där en Tiger Moth flög avancerat! Anders egna amatörfilmer! 25 färgdiabilder visade hur Anders bygger en typisk nybörjaremodell! I samma lilla rum på den lilla Fritidsgården hängde Anders Wakefield upp och ner, i ett hörn visade Martin Jönsson sin Abdul, Peter Comét var där med sina mikrofilmsmodeller – men dom fick snällt ligga kvar i transportlådan. Besökarna fick känna på en kvaddad propeller till Cométens VM-tävlingsmodell, alldeles intill hängde Sellmans kolsyremotordrivna S E 5:a. Dessutom hade Vingarna tagit fram åtskilliga "Knott", liksom Calle Sundstedts Lilla Lunsen som man förstorat 1/2 gång, från "Modellflygets grunder" – SMFF-boken för endast 15:–, ett otroligt fyndpris för så mycket fakta.

En tvåmeters R/C-segelkärra under bygge visades upp av Jan Docekal, dessutom en hel del små segelflygmodeller av enklare sort. Givetvis saknades inga Peanuts.

Innan de två timmarna runnit undan hade Anders och Peter flugit med sina 25-

öres inne på Fritids, och besökarna hade fått kasta med klubbens Lunsar ute på gräsmattan, och små ivriga grabbar flög Knott. Vingarnas egna förmågor visade hur man startar segelmodeller. Anders Sellman visade sina fantastiskt välbyggda kolsyredrivna modeller av Hurricane och andra rariteter, och hur väl de flög!

Bortåt 100 personer hittade ner till gården samt 17 nya juniorer anmälde sej till Vingarnas nybörjareverksamhet.

När jag var där 5 veckor senare byggde exakt 17 juniorer! Glädjande var se föräldrar som intresserat såg på när deras smågrabbar putsade, mätte och limmade!

Det vanliga skrikandet efter hjälp fanns inte här – för hela Fritidsgården dränktes i musiken (?) från "diskot" väningen under!

Tänk – så enkelt det kan vara att skaffa fram 17 nya ivriga juniorer! Visa upp enkla flakmodeller, gummi-motordrivna "Knott" – som de intresserade får låna och flyga med själva. Kan det göras enklare?

Sellman & Co i Helsingborgska Vingarna har gjort ett jättefint jobb som säkert ger resultat.

Text: Lennart Palm,
foto: Palms Pentax

Markus Karlsson, 13 år,
med sin japanska Shinden.

1987 års Storskalaträff!



Redan nu är det bestämt att nästa års (1987) Storskalaträff hålls den 13–14 juni. Välkommen att vara med!

Ankomst kan ske redan på fredagen den 12/6-87, vi flyger sedan på både lördagen och söndagen. Lördagskvällen viks åt en gemytlig fest.

Varje maskin ska få en skylt. Därför måste du anmäla dig i förväg. Skicka in 20:– till postgiro 479 18 05-7, Norbergs flygklubb, modellflygsektionen. Ange namn, adress, telefon, maskin, skala, motor m.m. För pengarna får du kaffe och smörgås också.

Vi vill ha pengarna och uppgifterna senast EN VECKA FÖRE träffen. Bara i undantagsfall kan vi ta emot efteranmälningar.

Sprid gärna dessa uppgifter till dina vänner och bekanta. Ju fler vi blir – desto roligare får vi.

Bara i vår klubb, med cirka 70 medlemmar, har vi runt 20 storskalaplan endera färdiga eller på gång.

Från årets träff har vi sammanställt uppgifterna i den enkät vi lät genomföra.

Det är bestämt att 1987 års fläktflygträff hålls i Norberg lördagen den första augusti. Samma här, skicka 20 kronor och ange samma saker som till storskalaträffen på talongen. EN VECKA FÖRE! Så att vi får kontroll på läget.

Ytterligare information om 1987 års arrangemang i Norberg får du av endera Lars Pettersson, tel 0223-600 78, eller av Stig Gröning, tel 0223-212 06.

Bo Holmblad

Meddelanden från Förbundet



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

1986 10 26 (smf08) FRIFLYGGRÄNEN

LANDSLAGSLIGAN I FRIFLYG 1986

FIA (resultat t o m "Hjelmerus")

1	Ulf Edlund	D016	Eskilstuna FK MFS	2703	
2	Michael Borell	2052	Östersunds MFK	2700	
3	Lasse Larsson	P186	MFK Sländan	2699	
4	Nicklas Karlsson	jun	2052	Östersunds MFK	2682
4	Håkan Gruen	7057	Östersunds MFK	2682	
6	Gunnar Holm	R256	Solna MSK	2681	
7	Per Findahl	jun	U284	Norbergs FK MFS	2661
8	Lars-Olov Danielsson	0024	AKMG	2648	
9	Johan Ekeroot	2052	Östersunds MFK	2631	
10	Anders Persson	M010	AKM MFS	2556	
11	Ole Blomqvist	B290	Bagarmossens MFK	2543	
12	Svante Berglund	R258	Waxholms MFK	2540	
13	Bengt Wendel	U284	Norbergs FK MFS	2509	
14	Thomas Ekendahl	D016	Eskilstuna FK MFS	2504	
15	Anders Berglund	jun	B258	Waxholms MFK	2476
16	Nils Wallertin	P186	MFK Sländan	2463	
17	Gösta Nilsson	2052	Östersunds MFK	2457	
18	Hans Åhlström	W064	Borlänge MSK	2448	
19	Eddy Astfeldt	D016	Eskilstuna FK MFS	2360	
20	Björn Lindgren	jun	P186	MFK Sländan	2317
21	Anders Larsson	jun	Y100	Härnösands MSK	2287
22	Lars-G Olofsson	0024	AKMG	2261	
23	Inge Sundstedt	W064	Borlänge MSK	2222	
24	Leif Ericsson	Y100	Härnösands MSK	2212	
25	Lennart Findahl	U284	Norbergs FK MFS	2196	
26	John Pettersson	M010	AKM MFS	2160	
27	Thomas Sävström	jun	C092	Uppsala FK MS	2139
28	Robert Karlsson	jun	B290	Bagarmossens MFK	2103
29	Lars Andersson	M331	Lånhamns MFK	2074	
30	Martin Larsson	jun	P186	MFK Sländan	2027

FIB (t o m "Gamens Lagtävling")

1	Bror Eimar	B256	Solna MSK	2703	
2	Leif Ericsson	Y100	Härnösands MSK	2701	
3	Björn Söderström	B256	Solna MSK	2686	
4	Anders Håkansson	M010	AKM MFS	2662	
5	Lennart Hansson	M010	AKM MFS	2596	
6	Lennart Flodström	0024	AKMG	2504	
7	Per Findahl	jun	U284	Norbergs FK MFS	2479
8	Peter Bergman	jun	Y100	Härnösands MSK	2077
9	Hans Bjurström	jun	Y100	Härnösands MSK	1978
10	Ulf Lejdstrand	Y058	MFK Skvadern (2)	1418	

FIC (t o m "Gamens Lagtävling")

1	Hans Lindholm	U044	Västerås FK MFS	2701
2	Gunnar Ågren	C092	Uppsala FK MFS	2637

3	Eddy Astfeldt	D016	Eskilstuna FK MFS	2423
4	Gerald Bohman	B256	Solna MSK	2347
5	Lars-G Olofsson	0024	AKMG	2240
6	Lars Karlsson	E021	FK Gamem	2173
7	Lars Åhman	E021	FK Gamem	2007
8	Åke Andersson	F021	FK Gamem (2)	1800
9	Ulf Carlsson	0024	AKMG (2)	1220

1986 11 05 RADIOFLYGRÄNEN

LANDSLAGSLISTA F3B EFTER UT 1986

1.	Joakim Ståhl	T063	400 poäng
2.	Gert Holtbäck	T063	358,8
3.	Sven-Olof Karlsson	T063	357,5
4.	Christer Jansson	T063	316,6
5.	Tommi Kinnunen	U286	284,9
6.	Stefan Carlsson junior	T063	278,0
7.	Leif Pernstig	T063	228,7
8.	Gonny Roos	T063	224,7
9.	John Herdin	B253	211,6
10.	Claes Persson junior	T063	202,6
11.	Anders Littorin	T063	117,1
12.	Stefan Dahlström	B253	66,7

JUNIOREK

1.	Stefan Carlsson	T063	391,7 poäng
2.	Claes Persson	T063	213,4
3.	Stefan Jansson	T063	135,0
4.	Mattias Carlsson	T063	133,3
5.	Magnus Sollander	T063	115,0
6.	Robert Hollsten	U278	120,0
7.	Pasi Väisänen	U278	83,3
8.	Christer Åhlfeldt	B253	66,7
9.	Carl-Gustav Folkesson	R146	33,4

LANDSLAGET F3B 1987

Seniorer

Joakim Ståhl	T063	
Gert Holtbäck	T063	
Sven-Olof Carlsson	T063	
Christer Jansson	T063	reserv

Juniorer

Stefan Carlsson	T063	
Claes Persson	T063	
Stefan Jansson	T063	reserv

Nu köper vi lim direkt från SMFF!



Hot Stuff, original	3-10 sek	36:-
Hot Stuff, Super T	10-25 sek	36:-
Hot Stuff, Special T	20-50 sek	39:-

Köp de välkända Hot Stuff flaskorna direkt från SMFF!

Hot Stuff praktiska 28 g plastflaskor har lång, tunn spets, som gör att Du kommer åt bättre – på rätt ställe! Den nya flaskans konade spets gör att limmet rinner lättare tillbaka i flaskan – och ett nytt lock täcker hela spetsen!

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



förlag



Meddelanden från Förbundet

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

Sveriges Modellflygförbund
Friflyggrenen

1986 11 17

FRIFLYGVÄNNER !

När jag läst igenom tävlingsresultaten under det gångna året är det oroande att se det dåliga (minst sagt) tävlingsdeltagandet. Jag vet att vädret varit mer än dåligt, dåligt och saboterat det mesta av årets tävlande.

Hur som helst, till nästa år TAVLA MERA (gäller även mig själv), så skall jag ta ett snack med SMHI så vi hamnar på rätt sida i regn-ruskväderekalendern.

Enda möjligheten att få fart på våra ungdomar är att vi äldre "pojkar" tävlar mera. Ett bra exempel på detta är Leif Ericsson i Härnösand och hans adepter i FIB. STRALANDE ! Jag uppmanar därför alla klubbar att ta i (iii)h för att få snurr på folket som tävlar framförallt i FIB och FIC.

Vi i grenstyrelsen skall göra vårt för att få bra tävlingar till nästa år. Nu har året inte bara varit regn och rusk vi har haft lite solsken också. Med solsken menar jag bra insatser från svenskar vid NM och EM. Jag vill framhålla dessa så att det sporrar dem till ännu större dåd.

NIKLAS KARLSSON (junior) FIA strålände insats på nordiska där han satte seniorerna på plats.

FÖRBUNDEXPEDITIONEN

Förbundsexpeditionen hålles stängd 22 december 1986 - 6 januari 1987.

FÖRBUNDSMÖTE 1987

Nästa ordinarie Förbundsstämma kommer att hållas på hotell Opalen i Göteborg den 4-5 april 1987. Inbjudan kommer att usändas till klubbarna i slutet av januari 1987.

MOTIONER OCH FÖRSLAG TILL SMFF:S FÖRBUNDSMÖTE OCH GRENKONFERENSER 1987

Motioner och förslag skall vara förbundsexpeditionen tillhanda senast den 7 januari 1987.

1987 ÅRS KLUBBREGISTRERING

Registreringshandlingar för 1987 utsändas med månadsmeddelandet i november.

Registreringsansökan skall insändas till expeditionen före den 1 januari 1987.

Eftersom registreringsavgiften för klubbarna är baserad på medlemsantalet i klubben per 861231 kan vi inte infordra denna avgift till den 1 januari som brukligt är, men vi ber klubbarna att sända in avgiften så snart som möjligt efter den 1 januari 1987. Uträkning av avgiftens storlek framgår nedan.

Datalistor på medlemmarna (rapporterade till SMFF t o m 860930) som skall användas för 1987 års registrering utända med månadsmeddelandet i november.

Registreringsavgifter och medlemsavgifter för 1987 är följande:

Registreringsavgift för klubb som har mer än 50% av medlemmarna i åldern 7-25 år:

Antal medlemmar i klubben (861231):

5-25	26-100	över 100
75 kr	150 kr	200 kr

ULF EDLUND (senior) FIA finalplats vid EM.

BROR EIMAR FIB och FIB laget, LEIF ERICSSON och PER FINDAHL. Bronspeng till laget och finalplats för Bror. Jag måste här ge en extra ros till Per Findahl som trots motigheter inte gav tappat utan genomförde EM på ett strålände sätt. Fortsätt i samma stil Per.

Nu vill jag att vi alla skärper till oss och tävlar lite mera nästa år. Vår gamle "Champ" (H)ELGE har fått enorm inspiration efter EM. Det skulle förvåna mig om han inte kommer med nytt plätvingat i FIC till nästa år. Kom igen (H)ELGE.

Som avslutning på detta föreslår jag att vi till nästa och kommande år har kul tillsammans, tävlar och snackar och framför allt har en skön gemenskap.

Med vänliga hälsningar

Lasse Åhman

Grenchef friflyg



Medlemsavgift t o m det år medlemmen fyller 25 år 28 kr (född 1962 eller senare)

Medlemsavgift fr o m det år medlemmen fyller 26 år 110 kr (född 1961 eller tidigare)

Familjemedlemskap 110 kr. (minst 1 medlem över 25 år och 1 medlem under 25 år)

NYA medlemmar registrerade under 4:e kvartalet 1986

Enligt förbundsmötesbeslut gäller 15 månaders medlemskap för NYA medlemmar (alla åldrar). Dock skall avgift TILL KLUBBEN erläggas både för 1986 och 1987 för att medlem 7-25 år skall vara bidragsberättigad. Medlemsavgiften för 1986 till SMFF är 25:- för åldrarna 7-25 år och 100:- för medlemmar från 26 år.

INTYG 1986

Blankett utsänd med månadsmeddelandet i november. Skall vara expeditionen tillhanda senast den 1 februari 1987.

OBS! Skall insändas av samtliga klubbar som uppfyller kraven.

NY KLUBB

W 224 Gagnefs Flygklubb, MFS hälsas välkommen till SMFF.

AKTIVITETSSTÖDSRAPPORTERINGEN

Rapporterna för redovisningsperioden 1.7-31.12 1986 skall vara förbundsexpeditionen tillhanda senast 1986 01 07.

FILMUTHYRNING

SMFF har fått ytterligare 4 st super 8-filmer av Bo Gårdstad:

PUP-RED ARROWS 2 sammanfogade filmer som är köpta i England. De är ljudfilmer och ganska så häftiga. Det är köpta på Shuttleworth Collection.

EM80 Elflyg i Belgien

BIENVENUE A AMAY Elflyg i Belgien

TVÅ FLYGDAGAR År två flygdagar i Stockholmstrakten som filmades i början på 80-talet. Mest fullskalaflyg.

PREK

Friflygledamoten Jan Säfvenberg har fått nytt telefonnummer till arbetet: 090-16 19 51.

MÅNADSMEDELANDE 1987

Nu är det dags att förnya prenumerationen på Månadsmeddelandet för 1987. Avgiften är oförändrad 100:-/år.

FRIFLYG

Grenstyrelsen, AU allmänt

Suppleanten Johan Ekeroot har flyttat. Ny adress är: Kantorsgatan 24-333, 754 24 Uppsala, tel 018-10 45 21 (korridor).

V g ändra i funktionärslistan.

Landslagsligan i friflyg 1986

Publicerad på annan plats i detta nr av MFN.

RADIOFLYG

Grenstyrelsen

Grenchefen Lennart Johansson har fr o m 1986 09 21 avsagt sig grenchefssysslan p g a sina arbetsförhållanden.

T v upprätthåller v grenchefen Hanns Flyckt grenchefssysslan.

RC konstflyg

Ledamoten Harry Nilsson har flyttat. Ny adress är: P1 417 A, 780 51 DALA JÄRNA, tel 0281-201 01.

V g ändra i funktionärslistan.

Meddelanden från Förbundet



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

RC segelflyg

Landslagslista F3B efter UT 1986 samt landslaget F3B 1987 utsänt med månadsmedd november, även publicerad på annan plats i detta nr av MFN.

TÄVLINGSINBJUDNINGAR

NORRLÄNSKA VINTERTÄVLINGEN/Y100/HÄRNÖSANDS MSK
1987-02-14 (02-15) 0830
Ålandsfjärdens is
F1A, F1B, F1C, A1, HKG, 77 cm jun o sen
50:- sen för 1 klass
35:- sen för varje klass därutöver
20:- jun för 1 klass
10:- jun för varje klass därutöver
Sista anm 2/2
Pg 566391-9, Härnösands MSK, c/o Anders Larsson, Gamla Karlebyvägen 20, 871 00 HÄRNÖSAND, tel 0611-167 80.

INOMHUSTÄVLING/M342/UNGDOMENS MFK/BJUV/M169/MFK VINGARNA HELSINGBORG
1987-01-17 1530
Brogårdaskolan Bjuv
Getingen, Knott, 25-öres, EZB, Peanut sen o jun
Öppen skala friflyg (över 33 cm spv, ej förbr motor bedömn enl peanut) gemensam klass
Ev Peanut Speed gemensam klass
50:- sen för 1 klass
25-öres, EZB, Peanut
30:- sen för varje klass därutöver
15:- sen Getingen, Knott
10:- jun Getingen, Knott

20:- Öppen skala/Peanut speed
Senare inbetalning och efteranmälan på platsen 50% förhöjning
Sista anm 10/1
Pg 646225-3, MFK Vingarna, c/o Anders Sellman, Blomsterstigen 25, 260 30 VALLÅKRA, tel 042-995 65
Lennart Palm tel 042-816 66
Peter Comét tel 042-15 98 26

STORA OCH LILLA VT/ R021/FK GAMEN NORRKÖPING
86-02-28 10 00 1-klasser
86-03-01 10 00 F1-klasser
Sjön Glan
F1A, F1B, F1C, A1, B1, C1 jun o sen,
75:- sen
35:- jun
Lag 100:-/lag
Sista anm 15/2
Pg 143638-5, FK Gamen, Wadströmsgatan 9 B, 603 50 NORRKÖPING
Lars Karlsson tel 011-401 31

TÄVLINGSRESULTAT

FRIFLYG

EM FRIFLYG 86-09-09--14 PILEST-ARGES RUMÄNIEN

F1A (58 tävlande)

1. Didier Barberis	FRA	1260
+240+300+360+234		
2. Sergei Makarov	USSR	1260
+240+300+360+216		
3. Stefan Jurczeniak	POL	1260
+240+300+327		

8. Ulf Edlund	SWE	1260
+043		
26. L-O Danielsson	SWE	1227
48. Lars Larsson	SWE	1123

Lag (19 nationer)

1. Czechoslovakia	3770
2. D R Germany	3741
3. France	3739
9. Sweden	3610

F1B (52 tävlande)

1. Csaba Zöld	HUN	1260
+240+195		
2. Gerald Nocqse	FRA	1260
+240+180		
3. Ronald Pollard	GB	1260
+226		
9. Bror Eimar	SWE	1260
+179		
26. Leif Ericsson	SWE	1197
29. Per Findahl	SWE	1192

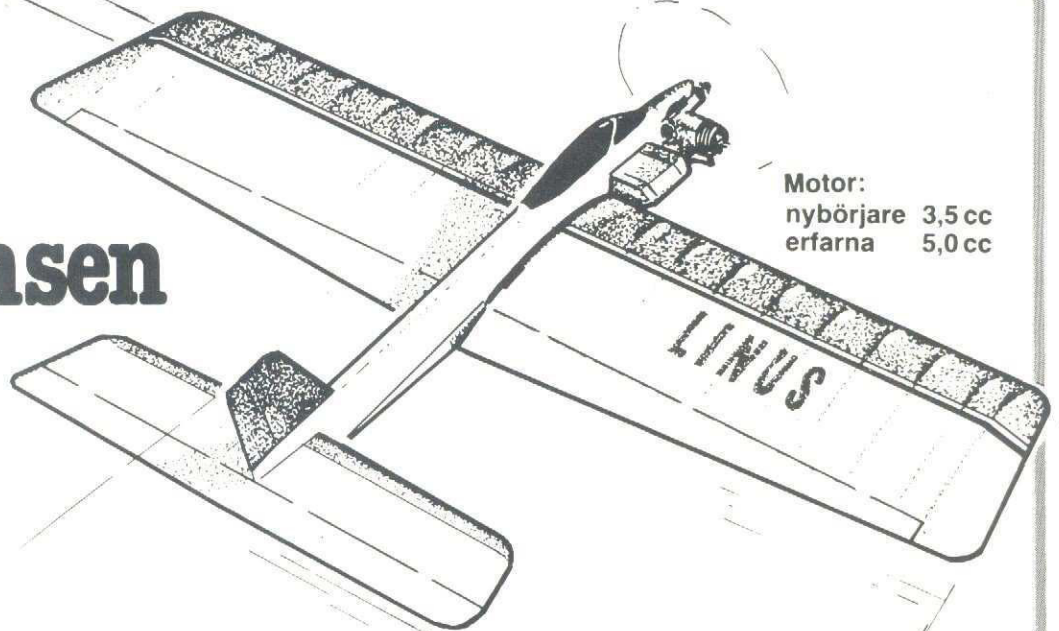
Lag (19 nationer)

1. USSR	3715
2. Hungary	3710
3. Sweden	3649

F1C (47 tävlande)

1. Evgeny Verbitski	USSR	1260
+240+300+360+409		
2. Venuti Giorgio	ITA	1260
+240+300+360+361		
3. Nikolai Nakonechn	USSR	1260
+240+300+360+329		

Vinn Lindansen med Linus!



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

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!





Meddelanden från Förbundet

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

32. Gunnar Ågren	SWE	1170
39. Lars Åhman	SWE	1093
43. Lars-G Olofsson	SWE	1001

SM FRIFLYG 86-10-18
 M010 AKM MFS MALMÖ/L022 MFK SNOBBEN
 NYMÖLLA

F2C (4 lag)

1	Gustavsson/Härne	B256	7,49,8
2	Andersson/Åhling	A006	7,55,5
3	Samuelsson/ Axtilius	A006	7,57,1
4	Bengtssar/Bengtssar	B256	

Lag (18 nationer)

1. USSR	3775
2. Italy	3739
3. Great Britain	3737
12. Sweden	3264

FIA sen (21 deltagare)

1	M Borell	Z052	900
	+109		
2	G Holm	B256	844
3	L Larsson	P186	815
4	O Blomqvist	B290	801
5	B Eimar	B256	775
6	L Ericsson	Y100	766
7	L-O Danielsson	O024	736
8	N Wallertin	P186	732
9	J Pettersson	M010	715
10	L Andersson	M331	705

F2D (12 deltagare)

1	C Johansson	K048	1 F
2	I Abrahamsson	K048	2 F
3	P Stjärnesund	U044	2 F
4	S Hovmark	B081	2 F
5	M Bejhem	B273	2 F

SM FRIFLYG 1986-09-20
 M010/AKM MFS MALMÖ/L022 MFK SNOBBEN
 NYMÖLLA

All jun (13 deltagare)

1	A Berglund	B258	416
2	A Broberg	W064	397
3	P Blomqvist	B290	376
4	R Karlsson	B290	307
5	B Alpenhoff	M331	302
6	P Sigurdson	M331	283
7	P Findahl	U284	279
8	K Lyhnakis	B256	227
9	J Nilsson	Z052	149
10	D Mörne	B290	147

FIA jun (6 deltagare)

1	P Findahl	U284	900
	+192		
2	A Berglund	B258	740
3	B Lindgren	P186	663
4	E Lindgren	O024	571
5	R Karlsson	B290	540
6	P Blomqvist	B290	428

Lagtävling (11 lag)

1	U044 Västerås FK MFS	37
2	B256 Solna MSK	22
3	D103 Oxelösunds MFK	21
4	K048 Ronneby MFK	18
5	A006 MFK Galax	15

RADIOFLYG

VM F3E 86-08-22--30 LOMMEL
 BRUSSEL BELGIEN

All sen (12 deltagare)

1	H Broberg	W064	536
2	G Holm	B256	417
3	O Blomqvist	B290	404
4	S Hällström	U284	396
5	M Bogdanoff	M331	380
6	L Findahl	U284	351
7	U Lindström	T007	314
8	T-E Jönsson	M331	289
9	C Walfridsson	B290	288
10	O Larsson	M331	219

FIB (9 deltagare)

1	B Eimar	B256	900
2	A Håkansson	M010	880
3	L Hansson	M010	855
4	B Söderström	B256	845
5	L Ericsson	Y100	820
6	P Findahl	U284	765
7	M Bogdanoff	M331	687
8	K Andersson	M010	656
9	A Sällman	M169	387

F3E (33 tävlande)

1.	R Freudenthaler	A	4410
2.	F Weissgerber	D	4310
3.	N Hübner	D	4195
21.	C Tollet	S	3455
23.	B Samuelsson	S	3376
28.	S Engberg	S	3218

Lag

- Österrike
- V Tyskland
- Schweiz
- Sverige

B1 (4 deltagare)

1	L Hansson	M010	511
2	B Eimar	B256	443
3	L Andersson	M331	222
4	L Ericsson	Y100	86

FIC (8 deltagare)

1	L-G Lindblad	D016	900
2	E Astfeldt	D016	858
3	H Lindholm	U044	853
4	G Bohman	B256	789
5	G Ågren	C092	783
6	N-E Hollander	S228	740
7	L-G Olofsson	O024	673
8	A Hansson	M102	275

EM F3A 86-07-9--13 LA GARDE
 FRANKRIKE

F3A (39 tävlande)

1.	B Lossen	Germany	5000
2.	W Matt	Liecht	4907
3.	P Wessels	Germany	4634
15.	J-Å Nilsson	Sweden	2564
21.	B Kjellgren	Sweden	2496
22.	A Johansson	Sweden	2492

C1 (3 deltagare)

1	G Bohman	B256	551
2	M Borell	Z052	497
3	L Karlsson	E021	420

Lagtävling (8 lag)

1	B256 Solna MSK	2478
2	D016 Eskilstuna FK MFS	2422
3	Independece	2376
4	M010 AKM MFS	2369
5	P186 MFK Sländan	2210
6	O024 AKMG	2137
7	B290 Bagarmossens MFK	1769
8	M010 AKM MFS 2	1371

F1G (3 deltagare)

1	B Eimar	B256	383
2	L Ericsson	Y100	354
3	L Andersson	M331	135

HKG jun (10 deltagare)

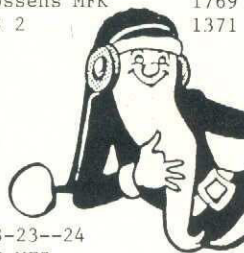
1	P Findahl	U284	196
2	T Wisur	D103	159
3	A Berglund	B258	151
4	T Gustavsson	D103	112
5	J Nilsson	L022	58
6	P Grosskopf	M331	54
7	T Johnson	L022	50
8	S Savelind	L022	47
9	H Jonasson	L022	46
10	A Johansson	L022	33

HKG sen (7 deltagare)

1	L Ericsson	Y100	230
2	G Holm	B256	165
3	A Hansson	M102	152
4	J Ekeroot	Z052	146
5	G Nilsson	Z052	129
6	B-Å Fällgren	D103	114
7	T Kerkaij	L022	24

LINFLYG

SM LINFLYG 86-08-23--24
 U044 VÄSTERÅS FK MFS



F2A (4 deltagare)

1	M Böhlin	A028	237,78
2	P Stjärnesund	U044	233,16
3	O Kjellberg	B256	231,56
4	G Fällgren	D103	202,76

F3A jun (2 deltagare)

1	R Sundström	B126	2633
2	J Johansson	E046	2405

SM F3B 86-06-14--15
 B253 DJURSHOLMS MODELFLYGARE

F2B (6 deltagare)

1	O Andersson	U044	3580
2	Å Nyström	B272	3436
3	P Stjärnesund	U044	1909
4	C Sahlin (jun)	U044	1066
5	A Orrgård	B268	930
6	J Johansson (jun)	D103	60

F3B sen (15 deltagare)

1	J Ståhl	T063	11809
2	T Kinnunen	U286	10609
3	O Carlsson	T063	10262
4	G Holtbäck	T063	10184
5	L Pernstig	T063	10073

Lagtävling svenska 1-klasser (3 lag)

1	B256 Solna MSK	1411
2	U284 Norbergs FK MFS	1026
3	M331 Limhamns MFK	952

Meddelanden från Förbundet



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

F3B jun (2 deltagare)

1 S Carlsson	T063	9636
2 C Åhlfeldt	B253	1249

Lag (6 lag)

1 T063 RfK Ikaros lag 2	32066
2 T063 RfK Ikaros lag 3	29413
3 B253 Djursholms MF	16863
4 U286 Arboga FK MFS	10609
5 T063 RfK Ikaros lag 1	10270
6 A028 Stockholms RfK	5353

SM F3B-T 86-08-16 R146 MFK BLUE MAX
FALKÖPING

F3B-T (56 deltagare)

1 U Persson	T251	1737
2 G Carlsson	R146	1732
3 T Carlsson	R146	1728
4 E Börjesson	T063	1727
5 C Carlsson jun	R146	1724

Lagtävling (10 lag)

1 R146 MFK Blue Max	5184
2 T063 RfK Ikaros II	4650
3 P184 Herrljunga MFK II	4526
4 P184 Herrljunga MFK I	4467
5 T063 RfK Ikaros I	4315

SM F3F 86-08-02 M008 MALMÖ RFS OCH
M338 VILLIE RfK

F3F (14 deltagare)

1 J Carlsson	M008	4970
2 P Blomdahl	M015	4875
3 M Persson	M015	4866
4 B Hallin	M015	4722
5 K Andersson	M015	4585

SM F3C 86-08-17 E142 NORRKÖPINGS RfK

F3C (4 deltagare)

1 U Johansson	E142	2891
2 T Cedergren	1049	2422
3 P Nordström	D018	2184
4 C Palmdahl	O024	1701

SM QUARTER MIDGET PYLON 86-08-30
N172 FALKENBERGS MFK

Quarter Midget pylon (8 deltagare)

1 B Ragnarsson	23
2 B Magnusson	22
3 H Florén	14
4 H-O Carlsson	13
5 P-O Carlsson jun	12

Sveriges Modellflygförbund
AU RC skala
1986 09 09

RESULTAT AV UT I F4C 1986

Slutplaceringen blev följande:

			UT 1	UT 2	UT 3	Bästa två UT
1 B Källström	W078	Siljansbygds RfK	85,94	100	97,89	197,89
2 S Fredriksson	P080	Trollhättans MFK	83,60	96,59	98,56	195,15
3 K-Å Elofsson	R149	Tibro RfK	100	-	94,42	194,42
4 S Bergström	M008	Malmö RFS	86,22	89,63	-	175,85
5 G Lövgren	L132	RfK Gripen	-	80,44	90,38	170,82
6 B Gunnarsson	L132	RfK Gripen	-	89,41	71,35	160,76
7 B Eriksson	D018	Nyköpings MK	66,06	83,32	-	149,38
8 R Nilsson	H164	Roylands RCC	-	-	100	100
9 K Olsson	L132	RfK Gripen	-	-	85,55	85,55
10 K Lennå	N002	Hökaklubben	-	-	81,74	81,74
11 L Helmbro	P080	Trollhättans MFK	79,42	-	-	79,42
12 T Nilsson	L132	RfK Gripen	-	-	78,76	78,76
13 U Ekelund	M008	Malmö RFS	-	-	70,06	70,06
14 S-Å Ståhl	M008	Malmö RFS	-	-	50,26	50,26

Detta innebär att följande är uttagna till EM-laget 1987:

Bengt Källström	W078	Siljansbygdens RfK
Sören Fredriksson	P080	Trollhättans MFK
Kjell-Åke Elofsson	R149	Tibro RC klubb

Reserv är Stig Bergström, M008 Malmö Radioflygsällskap



SMFF:s helt nya
introduktionsmodell

Här kommer Getingen!

Lättbyggd gummimotormodell · spännvidd 33 cm · PRIS 13:-*

Här kommer SMFF:s nya gummimotormodell – lättbyggd direkt på ritningen, som samtidigt är klädsel – lämplig såväl ute som inne!

Byggsatsen innehåller ritning (som Du bygger direkt på!) med utförlig byggbeskrivning samt alla nödvändiga delar. Färdig propeller samt gummimotor ingår i byggsatsen – dock ej lim.

Köp Getingen i Din hobby- eller leksaksaffär eller direkt från SMFF:s expedition, Box 100 22, 600 10 Norrköping, telefon 011-13 21 10.

* i priset ingår ett bidrag till SMFF:s jubileumsfond på 1:-!



förlag

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, pianoträd. 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
 Nymövägen 110, 290 34 FJÄLKINGE
 Tel. 044-560 57, 560 82
FÖR RC-FLYGET **FÖR FRI-FLYGET**
 Rittningar och materialsatser till SMFF:s modeller KNARREN, SPARVEN, FLUGAN samt LIN-LINUS.
 Vi har även stort urval av tillbehör.
 STABIL, ALBATROSS, SOLO, LIMBO, X-ET samt RC-LINUS, dubbeldeckare spännvidd 134 cm, 140-mot. Motorer: OS, ENYA, Radioanläggningar: FUTABA, SANWA. Hobbyboy: De små verktygen för hobbyfolk. Katalog mot 4,- porto.
Öppettider: Vardagar 16.00-20.00 Lördagar 09.00-13.00

GÄVLE
MOLANDER HOBBY

 Butik: S. Kungsgatan 19, Gävle
 Postadress: Box 1032, 801 34 Gävle
 Tel: 026-12 60 55
 har Allt om hobby
 Modellflyg — båt — bil — motorer
 Radioanläggningar
 Tillbehör m m

GÖTEBORG
FOLKE V. JOHANSSON AB
 Hjalmar Brantingsgat. 1
 41706 Göteborg
 Tel: 031-224056
 229831
DET MESTA FÖR RC!!

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

Göteborg
FROLUNDA
LEK & HOBBY
 FROLUNDA TORG
R/C Bil SOM SPECIALITET
 Bilar, ex Tamya, Kyosho, Mini SG, Garbi, Mantua, Sigma, TT, PB
 Bilmotorer, ex Recco, QMS, Enya, TT, OS
 Radioa: JR, Futaba, Aerobus
 RC-FLYG * RC-BAT * Tagbanor
 Bilbanor
 POSTORDER 161 031 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
 smält o gott
 Valkomna in!

GÖTEBORG
Hugget's Färg

- Stor sortering i glasvåg 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, bat, flyg
 — Plastmodeller
 — Bilbanor

LEKSAKSHUSET
 ALINA SÖDERGÅRD AB
 Norra Häringgatan 30 Tel: 13 29 17 GÖTEBORG

GÖTEBORG
NILS HOBBY
 Tel: 031/24 61 03
 Nordenskiöldsgatan 18
 413 09 GÖTEBORG
Affären för hobbyfolk
 Flyg Bil Bat Tag
 Specialitet: Segelbatar
 Vi sänder gärna per post

HOFORS
PeAs ROTORBLAD
 Allt i trä för modellbyggare och EAA.
 Följande träslag finns för snar leverans:
 Balsa, Furu, Abachi, Mahogny, Rödbok, Douglas Fir, Spruce, Jugoslavisk Ask, Plywood
 Specialbeställningar Import & Export. Även postorder. Prislister mot brevporto.
 Besöksadress: Fagersta Skola, Hofors. Postadress: Källarvägen 13, 810 10 Torsaker.
 Telefon: 0290/851 37, 407 32

Huskvarna (+Malmö)
RCC
Radio Control Center AB
 Grannavägen 24, tel 036-14 53 60
 Även butik på Lönngatan 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.

HÄRNÖSAND

 Betala med Ditt SPARBANKSKORT vid köp hos oss. Uppge ditt kontonummer vid beställning.
 Balsa FURU LIND RÖDBOK FLYGPLYWOOD
 i alla dimensioner och bästa kvalitet till låga priser
 BYGGSATSER Från SIG, Goldberg, Top Flite, Marutaka, Pilot, Precendt m. fl. bilverkare från OS, Cox, Fuji, Enya, PAW, Fox, från Kavan, Sullivan, Du-Bro, Ishipla, Ripmax, Micro-Mold, Williams, Goldberg
 Fråga efter dessa produkter hos Din hobbyhandlare. Skickas sådan på Din ort eller om närmaste hobbybutik Du behöver ring eller skriv till oss (gratis)
MODELL Produkter
 SKANDINAVIENS LEDANDE INDUSTRI FÖR MODELLFLYG
 Vardagar 8-17.00
 Box 2060, 871 02 Härnösand, Sverige. Tel: 0611-16500

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
 Valkomna in eller ring
 KBA Lek & Hobby
 Sodra 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
 20012 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 (även kväll)
HB Bagge & Ernvqvist
 Lokegatan 24
 602 36 Norrköping

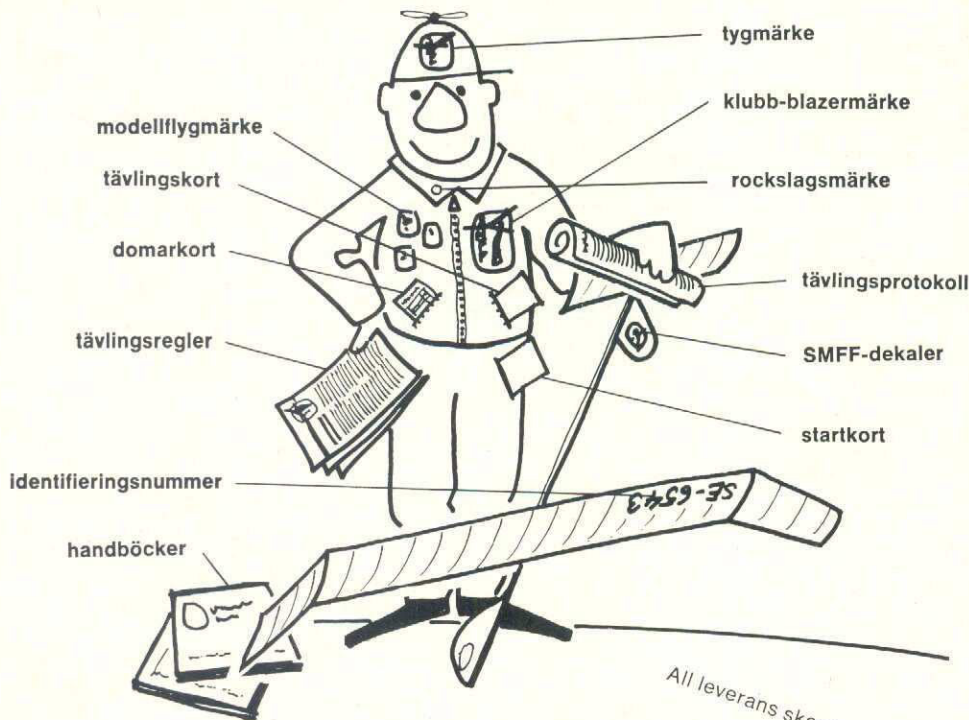
OXELÖSUND
ALLT FÖR LINFLYG

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


 TRÄDGÅRDSGATAN 10A 613 00 OXELÖSUND

STOCKHOLM
Allt för RC-entusiasten
Göt-Hobby

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



All leverans sker mot postförskott.

KÖP HÄR

Köp från Förbundsexpeditionen grejor, som är lämpliga för Dig själv, Dina modeller och Din klubb. Köp märken och plaketter — fina priser till tävlingar, som också blir trevligare med tävlingsregler, tävlingsprotokoll m m från SMFF:s exp.

Förbundsmärke		Tävlingsregler	
Rockslagsmärke, nål	7:—	Allmänna bestämmelser	5:—
Rockslagsmärke, brosch	7:—	Friflyg	
Nyckelringar	2:—	Klasserna F1A, B, C, D, E, G, A1, B1, C1, motorseglare, 77 cm, HKG, FAI-35 cm, 25-öres, Peanut	10:—
Modellflygmärke		Linflyg	
Brons	20:—	Klasserna F2A, B, C, D, Minispeed	10:—
Silver	22:—	Speed-A, Speed-B, Speed-C, Semi-stunt, Good-Year racing, Team-racing B, Combat-open	
Guld	23:—	Radioflyg	10:—
Elit	25:—	F3A och sport populär	10:—
Föreskrivna prov skall avläggas och kontrolleras av ansvarig klubbledare.		F3B segel, höjdstart, populär	10:—
SMFF-dekaler, 2-färgs		A & B, F3F hang	10:—
1 st 12x12	4:50	F3D pylon, Quater Midget pylon	10:—
Plaketter		Helikopter, internationella & svenska & populär	10:—
Brons	20:—	Raketflyg	5:—
Silver	21:—	Elflyg	10:—
Guld	22:—	Skala	10:—
Gravyr	0:70/tecken	Handböcker	
Identifiering (1 sorts siffror på varje ark)		"Att vara modellflygledare"	6:50
60 mm 8 st SE-	15:—	"Modellflygets grunder"	15:—
20 st siffror	15:—	"Modellflygning"	SLUT
30 mm 15 st SE-	15:—	Bokpaket (Vi modellflyger, 2 del)	20:—
35 st siffror	15:—		
10 mm 60 st SE-	15:—		
150 st siffror	15:—		
Färger: svart, vitt och rött (stryk under det som önskas)			

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

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



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

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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

Ordförande

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

Vice ordförande

Bengt Lindgren
Orrstigen 60
14400 Rönningen
Telefon: 0753-53836

Sekreterare

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

Kassör (vik.)

Bengt Lindgren
Orrstigen 60
144 00 Rönningen
Telefon: 0753-538 36

PR och rekrytering

Hanns Flyckt
Åkershultsvägen 2
56400 Bankeryd
Telefon: 036-72110

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
60010 Norrköping
Telefon 011-1321 10
Postgiro 51 81 65-6
Öppetider:
Måndag-Fredag 08.00-14.00

Expeditionsföreståndare

Ann Wahlberg
Värmaregatan 9
60362 Norrköping
Telefon 011-141666

Rossi®

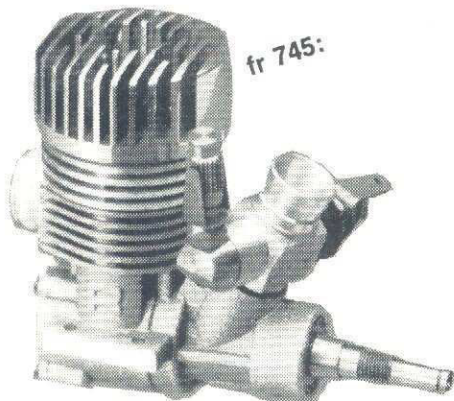
NY

fr 895:
(u ljud)



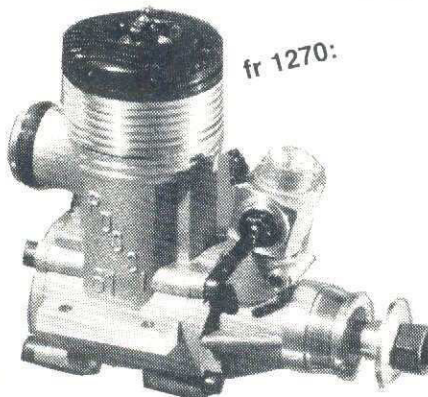
Jämför gärna kvalitet, effekt och pris
-Rossi är alltid en vinnare!
Här visas en del av Rossis motorprogram.
Reservdelar finns i lager
Ring om gällande pris.

R40 FI RC ABC 1,95 hp/17000 rpm



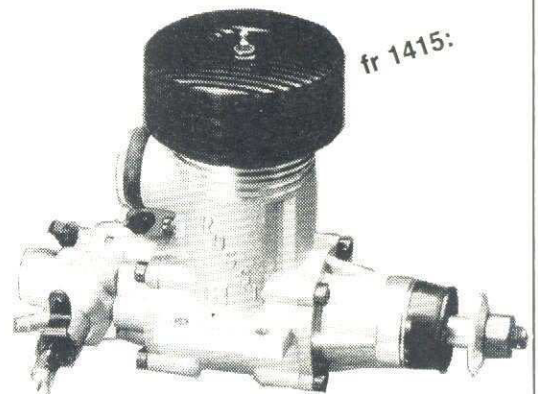
fr 745:

R21 CAR ABC 1,78 hp/32500 rpm
R21 Aero 1,68 hp/21000 rpm
R21 Pylon 1,95 hp/31000 rpm
R21 Marin 1,95 hp/32500 rpm



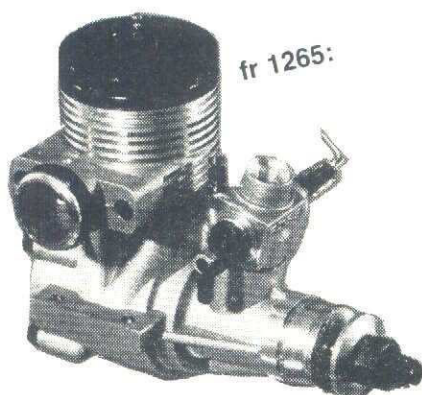
fr 1270:

R61 FI RC ABC 2,45 hp/18000 rpm
R61 FI RC ABC Long stroke 2,4 hp/13500 rpm
R81 FI RC ABC 3,3 hp/16500 rpm



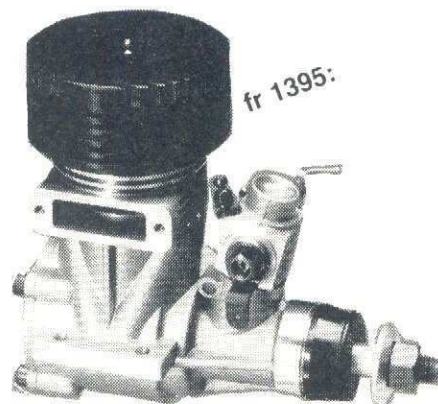
fr 1415:

R65 RV RC Byro-jet 4 hp/24500 rpm
R81 RV RC Byro-jet 4,7 hp/19500 rpm



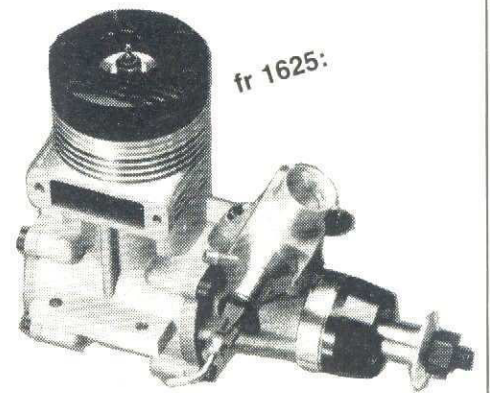
fr 1265:

R60 FI RC ABC 2,2 hp/17000 rpm



fr 1395:

R60 FI RC ABC Helikopter
2,2 hp/15000 rpm



fr 1625:

R91 FI RC ABC 3,9 hp/15500 rpm

Importör och
distributör

Roffes modellflyg

Upplandsgatan 66
113 44 Stockholm
Tel 08-33 30 44

Vi har även hemma R15 FI,
R65 Marin, R90 FI, R90 RV,
R90 Marin samt R81 Twin
drive.

L022
31946

Andersson Anders
Riddaregatan 15
29034 Fjälkinge

SMFF

SMFF

SMFF

SMFF

SMFF OMPROFILERAR SIG!

Ett helt nytt PR-material har tagits fram i samarbete med företaget CREAP-GRUPPEN i Umeå. Det gäller allt från landslagsdräkt / väskor till den enskilda medlemmens dekaler / texter på maskinerna.

Tidsbristen inför pressläggningen har gjort att vidstående foto endast visar ett urval av produkter som kommer att tillhandahållas.

Beställningar och förfrågningar av dessa samt förbrukningsmateriel / identifieringstext inskickas direkt till CREAP, kontaktperson: Håkan Jansson. Leverans sker sedan mot postförskott, i regel inom en vecka efter inkommen order.

STILAR

- ATM American Typewriter Medium
- AGL Avant Garde Light
- ES *Brush Script*
- CM Clarendon Medium
- CO **Cooper Black**
- English Thoset*
- FJF **Fette Gothic**
- FBC **Folio Bold Condensed**
- FQB **Friz Quadrata Bold**
- FM Futura Medium
- FDB Futura Demi Bold
- GSM Gill Sans Medium
- GSD Gill Sans Demi Bold
- HC Helvetica Condensed
- HL Helvetica Light
- HM Helvetica Medium
- HB **Helvetica Bold**
- HMK *Helvetica Medium kurs*
- WHR *Monogram Felt Point*
- OM Optima Medium
- RWB **Rockwell Bold**
- SL **STENCIL**
- TB Times Bold
- TBK *Times Bold kursiv*
- UM Univers Medium (65)
- ZCB **Zapf Chancery Bold**

FÄRGER

- | | |
|---------------------|-------------------|
| 3621 Tomatröd | 3667 Mörkblå |
| 3622 Ljusgul | 3650-003 Saffrblå |
| 3623 Orange | 3650-008 Mörkgrön |
| 3626 Blå | 3650-060 Brun |
| 3627 Ljusgrön | 3650-079 Grå |
| 3650 Vit | 3650-107 Mörkbrun |
| 3650-257 Vit matt | 3650-119 Beige |
| 3651 Röd | 3650-122 Grön |
| 3652 Gul | 3650-123 Ljusblå |
| 3655 Svart | |
| 3650-307 Svart matt | |



Applicera så här!

- 1 Rengör appliceringsytan ordentligt med tvål eller något annat lämpligt rengöringsmedel.
- 2 Dra av översta delen av skyddspapperet på textens inre sida.
- 3 **FÄRDIG TEXT** Placera in texten i önskad position, gärna med hjälp av ett linje.
- 4 **FÄRDIG TEXT** Vid längre ord eller vid ordkombinationer är det en fördel att klippa i texten så att appliceringen kan ske i mindre delar.
- 5 Vik upp texten och dra bort skyddspapperet.
- 6 **FÄRDIG TEXT** Applicera texten med appliceringskåpan. Applicera snabbt och helt.
- 7 **FÄRDIG TEXT** Dra försiktigt av appliceringskåpan snett nedåt.

Höjd mm	15	-20	-25	-30	-35	-40	-50	-60	-80	-100	-120
Pris/bokstav	3:60	3:60	3:70	3:85	4:05	4:50	5:10	6:10	8:95	12:35	15:70
Höjd mm	-140	-160	-180	-200	-250	-300	-350	-400	-500	-600	
Pris/bokstav	18:00	21:00	25:00	29:00	38:00	52:00	59:00	65:00	84:00	102:00	

Beställ NU!

INTRESSEANMÄLAN / BESTÄLLNINGSSSEDEL

Förening:

Kontaktperson:

Adress m postnr:

Telefon m riktnr:

Förfrågan / beställning artiklar:

Insänds till: CREAP-GRUPPEN, Björnbärsvägen 95, 902 58 UMEÅ Tel 090 - 12 77 11

