



modellflyg ^{nytt}

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



1
1987

Rossi®

NY

fr 895:
(u ljud)



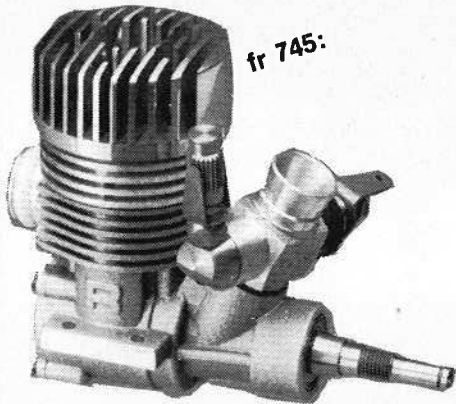
R40 FI RC ABC 1,95 hp/17000 rpm

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.



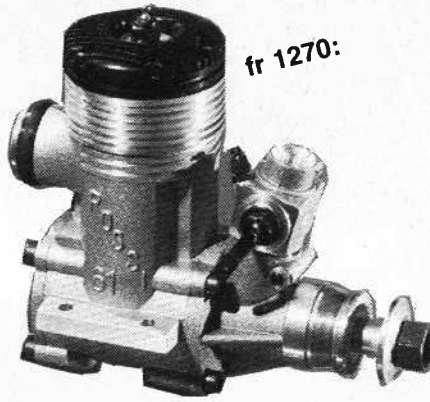
fr 745:

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

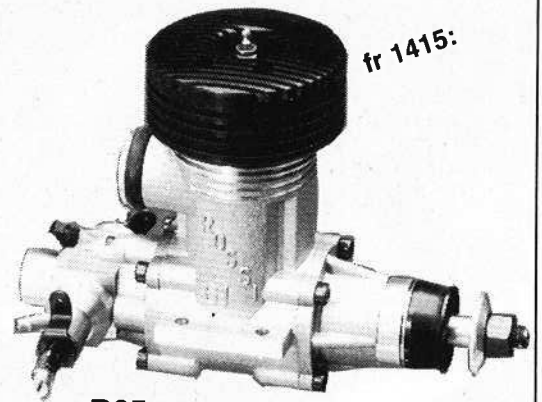


fr 1270:

R61 FI RC ABC 2,45 hp/18000 rpm

R61 FI RC ABC Long stroke 2,4 hp/13500 rpm

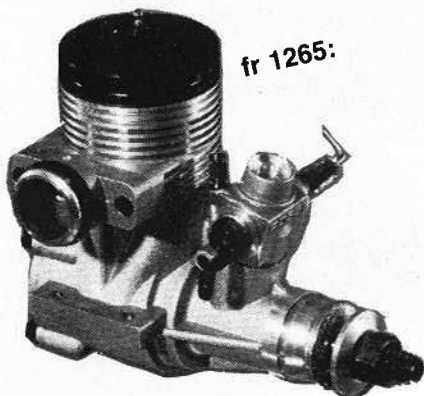
R81 FI RC ABC 3,3 hp/16500 rpm



fr 1415:

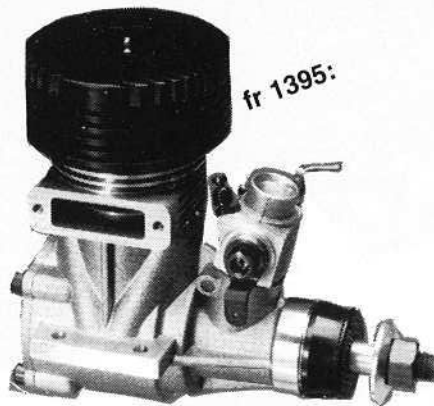
R65 RV RC Byro-jet 4 hp/24500 rpm

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



fr 1265:

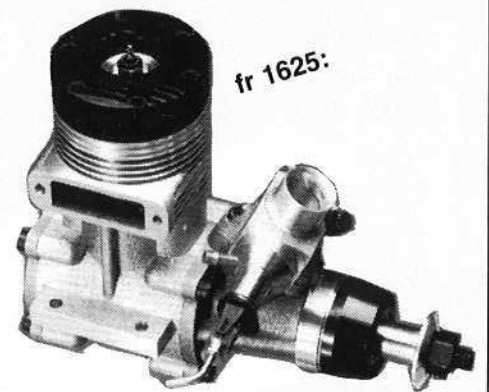
R60 FI RC ABC 2,2 hp/17000 rpm



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.

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

Material sändes till fackredaktören eller direkt till huvudreaktören.

Eftertryck tillåten med angivande av källan.

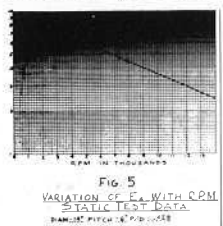
Tryck

TRYCKAB, Halmstad 1987



modellflyg^{nytt}

SMFF:s 30:e förbundsmöte · Vål mött! · Göteborg · Engelbrektsgatan 73 · Hotel Opalen · 4-5 april 1987 · SMFF:s 30:e förbundsmöte



Innehåll nr 1 1987

Nieuport 17 – CO ₂ -modell	4
Skala-hörnet – Klemm 35 B	6
Julnötterna – resultat & priser	9
Calle Sundstedts julläsning fortsätter	10
Åhlén & Ellilä – Calles Wakefield	12
Nu bygger vi färdigbyggt!	13
RC-flyg – hur började det?	14
Bagges Hörna	16
J21 7 gummidriven tvestjärt!	17
Propellrar, propellrar . . .	18
Från Klubbarna	20

KALLELSE
 SMFF:s 30:e Förbundsmöte
 4-5 april 1987
 Hotel Opalen, Engelbrektsgatan 73
 402 23 Göteborg

OMSLAG · I södra Sverige börjar nu regnen falla — men lite tidigt kanske att kalla dem vårregn. Men de allmer ljusa dagarna får såväl norr- som sörlänningar att tänka framåt. Och varför inte på härligt sjöflyg, innan det blir dags för termikletning under varma somrardagar?
Foto: Ulla Åström.

1987 är SMFF:s stora JUBILEUMSÅR!

Vi har flera orsaker att fira detta år. För det första fyller SMFF 30 år, förbundet bildades den 16 februari 1957. Jubileumbanketten blir den 4 april på Hotel Opalen i Göteborg i samband med det 30 ordinarie förbundsmötet.

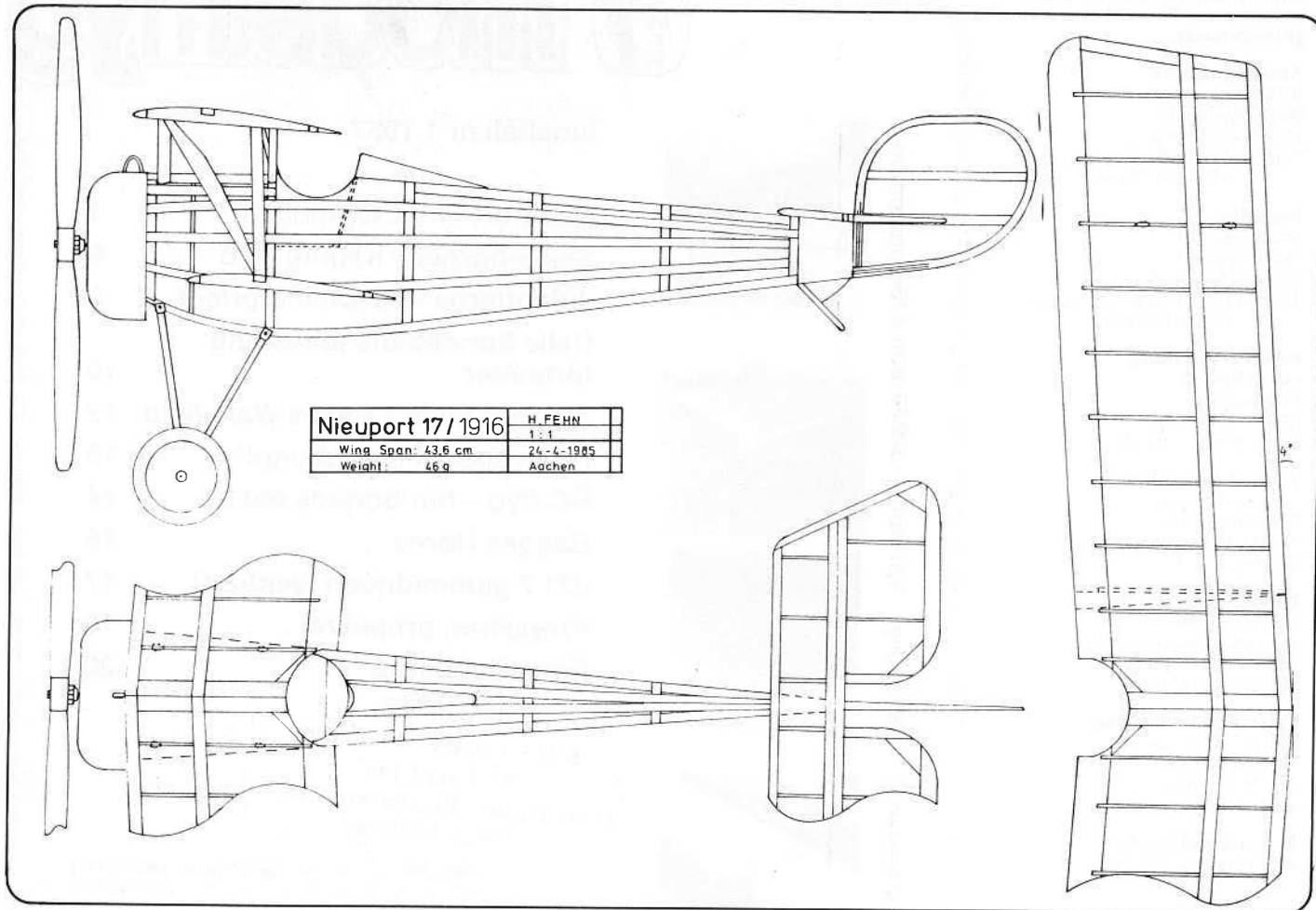
För det andra så kan vi nu äntligen börja ägna oss åt modellflyg igen inom förbundet. Affären KA kan betraktas som avslutad eftersom Modellprodukter har befunnits skyldig till kontraktsbrott då man sade upp det leveransavtal man hade med SMFF gällande modeller till Förlaget.

Regeringen har i beslut den 18 januari 1987 fastställt att SMFF och övriga ungdoms- och riksidsrötsorganisationer har redovisat sina medlemmar i enlighet med reglerna. Dessa gamla regler gäller till dess man har, efter utredning, utfärdat nya bestämmelser från regeringen. Detta innebär att klubbarna då ni läser detta har fått sina lokala aktivitetsstöd.

Det har skett förändringar på expeditionen också. Styrelsen fick i uppdrag att utreda var expeditionen skulle vara förlagd, i Norrköping eller utanför Norrköping. Med anledning av detta så har Styrelsen i enlighet med Medbestämmandelagen (MBL) genomfört lagstadgade förhandlingar. Detta har medfört att facket föreslagit förbundet att uppsäga Ingerd Kalén så att vi skall kunna få lönebidrag för henne. Detta har tyvärr haft till följd att Ann Wahlberg sagt upp sin anställning på expeditionen mitt under den brådaste tiden. Styrelsen har dock helt läget under kontroll och detta innebär att förbundet får en efterlängtat möjlighet att reda upp ekonomin.

Till Förbundsmötet avser styrelsen att lägga fram en handlingsplan för hur vi skall kunna utveckla vårt förbund och stärka vår medlemskader. Förslag hur vi skulle vilja göra vårt förbund bättre tas gärna emot av undertecknad eller någon annan i styrelsen.

MODELLFLYG – SPÖRTEN MED LUFT UNDER VINGARNA!
Björn Hammarskjöld



Semi-skala & CO₂-modell av "Nieuport 17"

Modellflygnytt är uppmärksammas även utomlands – vi kan räkna in flera utländska prenumeranter. Trevligt. Och då de dessutom lämnar bidrag till tidningen är det bara att gratulera – dem och oss själva.

Hendrik Fehn och Klaus Jörg Hammerschmidt var med för två år sedan – nu kommer de tillbaka med en trevlig CO₂-modell av "Nieuport 17" – ett vanligt förekommande jaktplan på "västsidan" under första världskriget.

För två år sedan kunde man läsa om CO₂-motorer och CO₂-modeller i Modellflygnytt. Kanske Du minns nummer 4, 5 och 6 av Modellflygnytt. Under de senaste två år har det varit lite tunnått med artiklar om den här typen av modellflyg – och nya utvecklingar inom området.

1903 började bröderna Wright flyga de första motordrivna flygmaskinerna. Lite senare började militärerna fundera, om inte detta kunde vara något som kunde användas i krig. Då så Louis Bleirot krossade Engelska Kanalen kommenterade den italienske generalen Guillo Dohuet med: "Nu vet vi att vi kan

behärksa oceanerna, men snart kommer vi att vinna även rymden." Och erövringen av luften började under krigstillstånd 1911, när italienarna använde flygplan för att bomba Libyen.

I början av första världskriget hade alla krigsförande länder flygmaskiner i sina arméer. Dessa ursprungligen civila flygplan modifierades för att bistå artilleriet, – för att bomba frontlinjerna och för att slåss mot varandra. De allra första jaktplanen togs fram sedan man funnit det möjligt att skjuta i flygriktningen med installerade maskingevär.

Produktionen av flygplan under perioden 1914–1918 kom att uppgå till cirka

177.000 st men endast ett fåtal blev "populära" för sina flyg- och stridsegenskaper – t ex tyska triplanet från Fokker och de franska biplanen Messenger och Nieuport 17.

En CO₂ från USSR.

En del modellbyggare har under senare år byggt semi-skalamodeller av dessa typer. En CO₂-byggsats av Messenger kommer från USSR – den väger cirka 100 g, med spännvidd 580 mm och längd 495 mm. Priset ligger omkring 50 SEK. Den modellen passar utmärkt för Modela's 0,27 CO₂-motor.

Fokker Triplane . . .

I Aeromodeller nr 2/85 kun-

de man hitta nästa modell. Richard Halfpenny byggde en trevlig Fokker Triplane och beskrev hur man byggde den till en 1:20 skalmodell för en Telco standard med spännvidd 360 mm och längd 300 mm.

I slutet av 1984 byggde Hendrik Fehn Nieuport 17, som Du kan se här. Originalen till modellen var en av de mest framgångsrika jaktplanen efter 1916 och piloter från Frankrike, USA, Ryssland, Italien, England och Belgien flög den.

Den byggde vi!

Nieuport 17 var en utveckling av den forna Nieuport

Ritning i skala 1:1 av Nieuport 17 kan erhållas via MODELFLYGNYTTS red. Sänd ett C4-kuvert med Din adress och dubbelt porto så kommer den kostnadsfritt.

11 - Bébé - som Gustave Belage låg bakom.

Ritningen till den här modellen gjorde med ledning av fotografier och ritningar från boken "Flugzeuge - von den Angängen bis zum 1. Weltkrieg" (= Flygplan från början och till första världskriget) Falken-handbok i Färg, Nr 391, Enzo Angelucci, tysk utgåva 1976 från Falken-Verlag Erich Sicker KG, i Wiesbaden.

Lite modifieringar . . .

Allra först tog vi treplansskissen och förstörde den i en xerox-maskin till byggstorlek. Sen blev det några modifieringar: stabilisatorn gjordes lite större, vingarna fick V-form och även den nedre vingen förstörades en aning. Sedan ritades spryglar och övriga detaljer in.

Kroppen tillverkades av lätt 3 mm balsa och japanpapper - endast motorfästet gjordes i 2 mm plywood. Det är mycket viktigt att limma plywooden exakt och starkt - den måste stå emot påfrestningen under "laddning" - själva fyllningen. Motorkåpan är solid balsa, som formats i en svarv. Landningsstället är 2 mm aluminiumrör och däcken gjordes av 4 mm balsa med hjälp av en korkskärare.

Japanpapper . . .

Modellen har klätts med vitt japanpapper - med nationalbeteckningar och skvadronmärken av färgat japanpapper. Dylika märken kan ses i den tidigare omnämnda boken. Men - en mängd förstavärldskrigspiloter valde personliga dekorerings - och en del fick ren camouflagemålning. Du kan få fram egen målning genom att använda vitt japanpapper och handmåla detta till Ditt eget favoritmönster.

Vi valde Telco Turbotank 3000 som drivkälla, men

andra märken är möjliga. Kanske dock Modela kan vara för stor!

Den här modellen har en spännvidd på 400 mm och en längd av omkring 300 mm. Vikten med fylld tank är 43 g. Vår Nieuport 17 flög inomhus som en "okontrollerad" linmodell och utomhus som ren friflygmodell.

Till en början satte vi en 2 meter lång nylonlina i undervingen nära tyngdpunkten på modellen. Andra ändan av linan fick en ögla, som fick rotera runt huvudet på en vanlig vikt (till en balansvåg!).

Inte för mycket motor!

Det var inga problem att få den att flyga - en snygg lättning, en flygning på cirka 30-50 cm höjd - och sen en normal landning. Det enda man behöver se till, att motorvarvet inte blir FÖR högt. Annars blir det en kort flygning där modellen stiger för högt! Kolla också så att Du har rätt inställning av stabilisatorn!

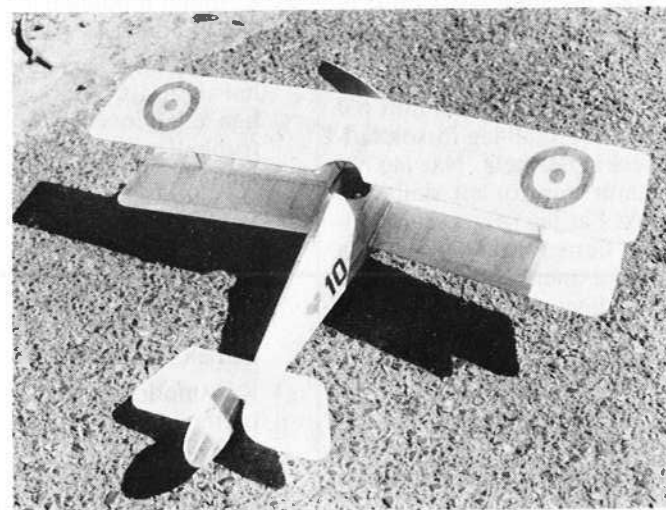
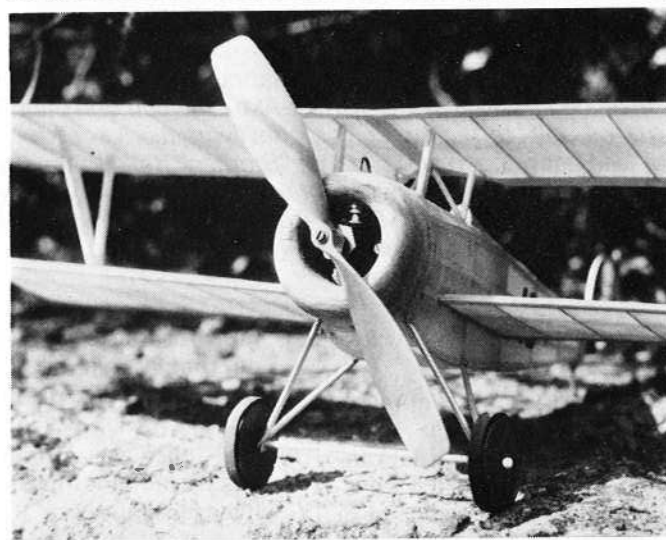
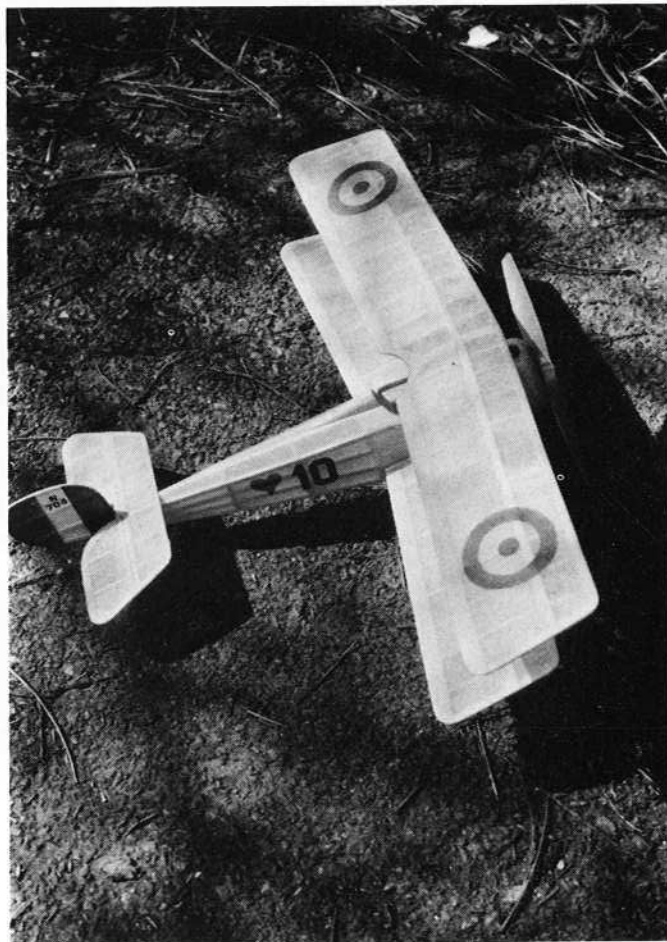
Men det var mycket svårare att få den att uppträda som en friflygmodell. Starten skedde efter en rullsträcka på cirka 1 meter (från ett bord) men den följande svängen var svårt att kontrollera.

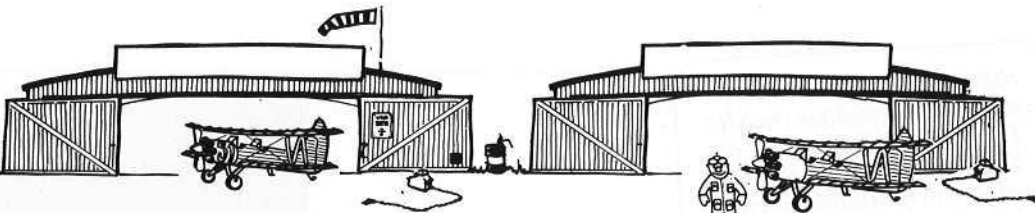
Av den anledningen tycker vi, att den här modellen är bra och lagom att använda inomhus, då det är dåligt väder ute med regn, storm och kyla. Men det är definitivt ett mycket bra alternativ då!

"Lycka till med trevliga CO₂-flygningar" - det är vad vi tillönskar Er.

Hendrik Fehn
Klaus Jörg Hammerschmidt

Här är några bilder av den färdiga modellen, som Hendrik och Klaus Jörg berättar om. Bra som RTP-modell inne, men lite problem ute. Se även omslaget!





En Klemm 35 från Falun!

Skalahörnets utökade domäner har nu vänligen "ockuperats" av våra VM-tävlande F4C-skalaflygare. Kjell-Åke Elofsson och hans Tiger Moth 86 A gav oss allt i förra numret av Modellflygnytt.

Den här gången är det Bengt "Storken" Kallstroems tur (han heter så i många utländska tävlingsprogram). Han berättar om bakgrunden till sin skalamodell – Klemm Kl 35 B – gamla Sk 15. Bengt och Klemmen representerade Sverige vid senaste skala-VM i Norge.

Modellval

Ett av de svåraste momenten med skalabygge är att välja modell. För en del kanske påståendet låter konstigt. Inte ska det väl vara så svårt att välja – det finns ju massor av kärror man tycker är snygga!

För att återgå till mitt påstående skall jag försöka utveckla det hela. När jag bestämt mej för ett skalaprojekt har jag oftast ett par eller flera förebilder jag kan tänka mej. Några som jag verkligen känner för. Valet blir sedan på grundval av följande faktorer:

a) Finns tillgängliga dokumentation eller går den att anskaffa någorlunda lätt?

- b) Finns någon förebild inom rimligt avstånd? (Flygande eller på museum)
- c) Är – eller var – förebilden känd för hyfsade flygegenskaper?
- d) Kommer modellen att ge någon bonus av värde?
- e) Går det att bygga modellen utan att göra krångliga eller invecklade (= trubbel!) motorarrangemang?
- f) Kommer jag att kunna "ro iland" projektet utan att behöva anskaffa dyra utrustningar och tillbehör? (t.ex 3 st motorer och en ny 8 kanalare).
- g) Kan modellen bli färdig inom överskådlig framtid?

Vid mitt val av just

Klemm 35 föll alla dessa faktorer in förutom bonusen. Visserligen ger den 5 %, men för att vara riktigt konkurrenskraftig bör man ha minst 10 %. Jag ansåg ändå valet vara värt ett bygge, då flygplanstypen länge stått på min önskelista.

Dokumentation

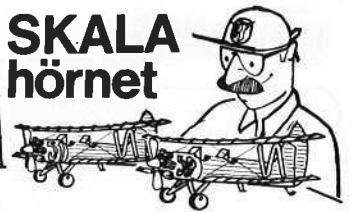
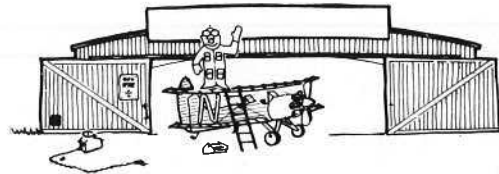
När det gäller förebild kände jag till 3 st alternativ. 1 maskin finns hos Arlanda-gruppen i civil tappning. 1 annan står att finna på Flygvapenmuséet i Malmslätt samt den tredje på Svedinos flygmuseum i Ugglarp utanför Halmstad. De bägge sistnämnda med flygvapenmålning grå-svart kropp med orange vingar. Mitt val föll på Malmslätts maskin av två skäl: målningen samt det geografiska läget.

Via olika kontakter kom jag över en samling kopior av originalritningarna, vilka sedan kom att ligga till grund för både konstruktions- och treplansritning. Efter ett par besök på muséet och många timmars mätning och fotodokumentation var det så dags för själva bygget.

Byggförberedelser

För något år sedan utkom Krick med en byggsats av Klemm 35 i skala 1:5, varför en sådan införskaffades för att eventuellt kunna nyttjas som bas för bygget. Dessvärre visade det sig, att – som vanligt när det gäller byggsatser – väldigt lite överensstämmer med verkligheten. Konfigurationen, profiler och de flesta andra mått hade allt för mycket fel

Bilden t v skulle kunna vara tagen på den sk Rommehed-tiden, då F5 drog upp dit för vinterflygning. Men det är Bengts fina Sk15-modell. T h Bengt själv och modellen ur andra vinklar.



för att kunna nyttjas till en F4C-modell.

I och för sej – inget ont om Krick som modellflygkonstruktör – deras byggsatser vänder sej ju inte i första hand till den lilla grupp kräsna och krävande F4C-byggare. De fungerar säkert bra i andra sammanhang.

Bortsett från att en del konstruktionstips hämtats från Kricks ritning håller denna byggsats f n på att färdigställas för träningsändamål. F ö – då jag ämnade använda en OS FS 120 4-takt till modellen, passade skala 1:5 alldeles utmärkt vad beträffar utrymmet i motorkåpan. Även i övrigt tilltalade mej måtten med cirka 2 meters spannvidd.

Bygget

Jag började med vingarna (delbara vid "knäcken"), då jag ansåg det ligga en hel del jobb med att ta fram de olika spryglarna. Ritningen jag hade visade bara rot- och spets-spryglarna.

Det finns egentligen flera lösningar på det problemet, men den metod jag använde mej av, går ut på att dela in rot- och spets-spryglarna i segment, som baseras på procent av sprygelängden (se fig 1). Härvid erhålles ett antal punkter där resp segmentlinje bryter sprygelprofilen. Punkterna sammanbinds (sett framifrån resp bakifrån sprygel) mellan resp sprygel (se fig 2). Det är sedan bara att märka ut var övriga spryglar skall sitta och man återprojicerar resp. sprygel till sidovyer, där de frammätta punkterna sammanbinds.

Metoden är ganska tidsödande och fordrar stor noggrannhet. Man bör använda sej av så stor skala som möjligt – rita gärna på millimeterpapper för att få fullgott resultat.

I övrigt är det inga märkvärdigheter med vingen, förutom att rätt skränkning byggs in – den är 5° vid spets-sprygel.

Vad beträffar kroppen så är originalet uppbyggt som

en fyrkantig rörkonstruktion där sedan formlister i trä löper längs kropps-stommen.

Sammaledes gjorde jag bortsett från att jag bytte ut stålrören mot balsalister. Stabbe, fena och roder byggdes enligt original med spryglar och lister. Alla delar, där originalet var klätt med fanér klädde jag med 0.4 mm plywoodfanér och undvek på detta sätt det släta "salongsgolv", som det annars lätt blir med balsafлак.

Noskåpa gjöts på sedvanligt sätt sedan först plugg och form framtagits.

Landstället erbjöd inga svårigheter och gjordes givetvis fjädrande. Själva huvudbenet svarvades i aluminium till rätt form och kunde sedan dölja den invändiga fjädern (se fig 3). Till stödbenen använde jag tunnare stålrör, som kläddes med passande aluminiumprofiler. Själva fjäderkolven täcktes med gummimuffar som tagits från en moped-wire.

Alla gångjärn och roderok är tillverkade enligt förebilden och materialvalet är även här mestadels aluminium.

Cockpit

Cockpit-inredningen i den här tidens kärror är dess bättre ganska spartansk. Den kräver dock en hel del arbete för att bli bra.

I Klemmens syns stora delar av den rörkonstruktionen, som kroppen är byggd av. Här använde jag uteslutande plaströr (ytterhöljen till plaststötstänger!) som finns i handeln. Dessa är framför allt lätta och resultatet blir inte alls pjåkigt efter målning.

Stolens delar är gjorda i offsetplåt, som sedan limmats ihop med Zap. Instrumentpanelerna samt ramar kring instrument tillverkas av aluminiumplåt för att få så "nature look" som möjligt. Själva instrumenten togs fram på samma sätt som



Kjell-Åke Elofsson beskrev i sin artikel i förra Skalahörnet.

Klädsel

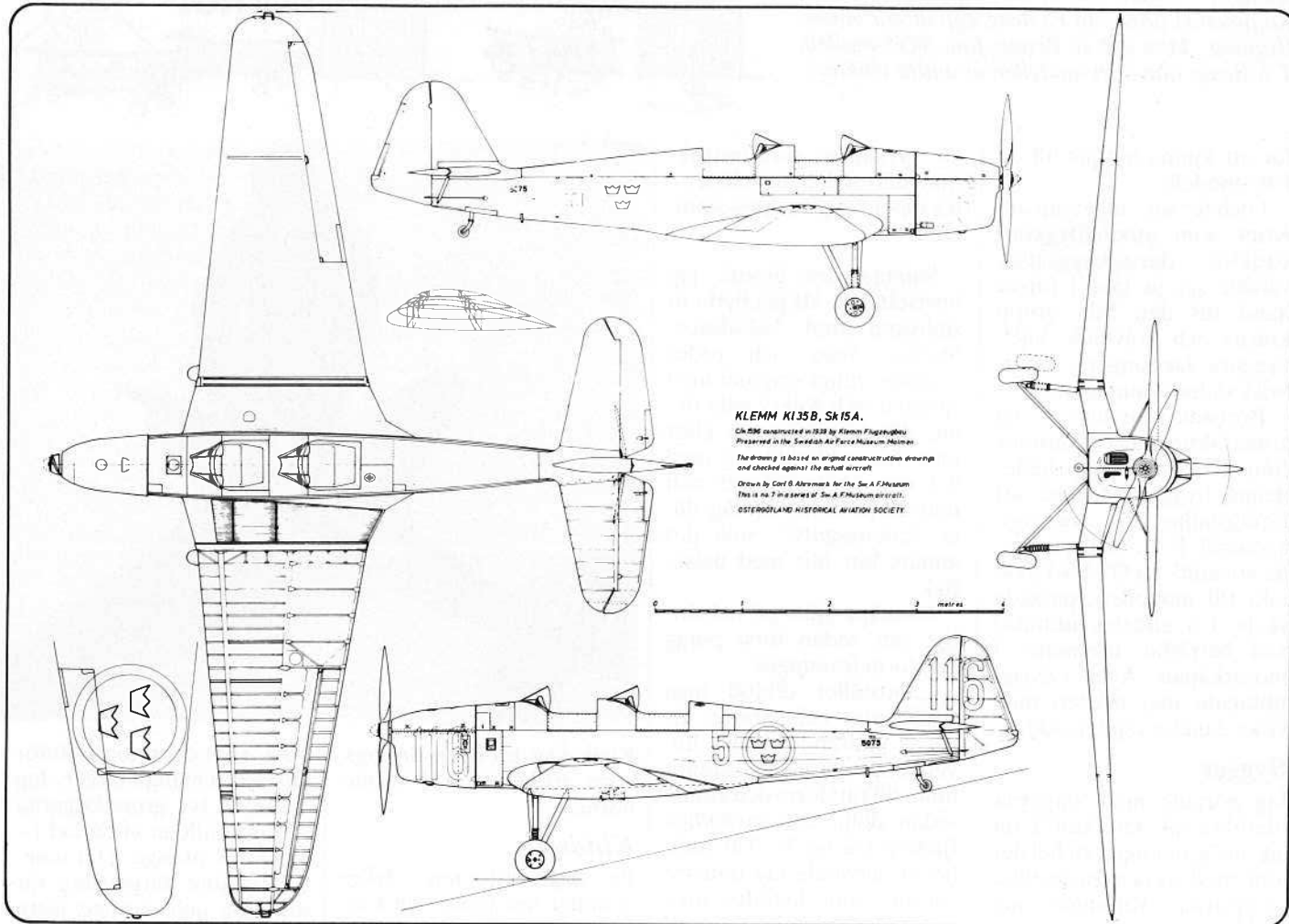
På klädselfronten dyker ständigt nya typer och kvaliteter upp. Den ena bättre än den andra! – allt enligt reklamen. Självt har jag bara positiva erfarenheter av klädsel som slutar på -rite och -tex. Följaktligen införskaffades några rullar Polytex hos Flyghobby i Lidkö-

ping, som dessutom saluför dessa i en mängd färger. Jag valde de två grundfärgerna som förebilden är målad i – svart och orange. Det innebär mindre färgåtgång för täckning och därmed lägre flygvikt.

Detaljer – detaljer!

Innan modellen målades påfördes nödvändiga detaljer såsom luckor, plåtar, nitar etc. Luckor och plåtar tillverkades enkelt ur offset-





En Klemm 35...

plåt, vilken är både formbar och lätt. Nitarna gjordes med hjälp av klickar från vitlim och likaså sömmarna på dukklädseln. Gångjärn för motorkåpa & cockpitluckor kan man antingen tillverka själv eller – som jag – använda den typ, som möbelsnickare använder till mindre lådor, askar o dyl.

Målning

För att få rätta nyanser anlätades en färghandel för till-

verkning av färgerna. Färgprover hade jag. Den orange färgen blev perfekt, medan den grå-svarta blev mindre perfekt. Då jag i vanliga fall brukar blanda färger till mina modeller själv fick det bli så även denna gång – och så, efter några försök blev resultatet riktigt bra. Du Pont hette färgen.

Målning av kronmärken och siffror gjordes likaså med egenblandad färg, men denna gång med Humbrol.

Både vad gäller täck- som detaljmålning föredrar jag sprutmålning.

Vid maskering av detaljer typ kronmärken etc kan det ibland vara svårt att hitta en tejp som inte tar med sej underliggande färg, när tejpens rivs bort. Här har jag funnit att det maskeringsmaterial, som tryckerifirmor använder till textilier, skyltar o dyl fungerar bra. Maskeringsmaterialet finns på metervera och har "mjuk" gummering på ena sidan – skonsamt för underliggande färglager.

Tillvägagångssättet vid maskering är helt enkelt så, att jag avbildar exempelvis

kronmärkets ytterring på maskeringspapperet, som sedan skärs ut. Sedan är det bara att applicera maskeringen på rätt ställe och måla. Nästa steg blir målning av den blå cirkeln på samma sätt – och till sist själva kronorna.

Visserligen är metoden tidsödande, men man får lön för mödan när man betraktar resultatet.

Radio & motorinstallation

Radioinstallationen är ganska ordinär, förutom att ett servo använts för varje skevroder. De snabbkopplas via

Fig 1

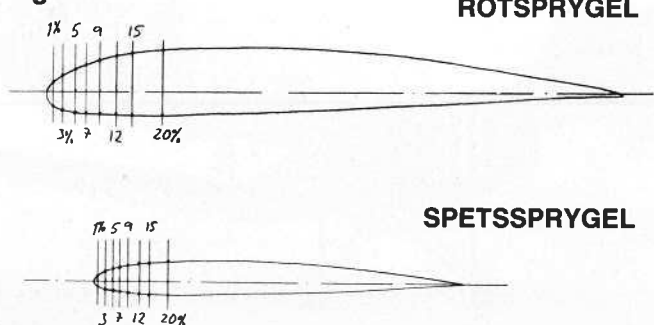
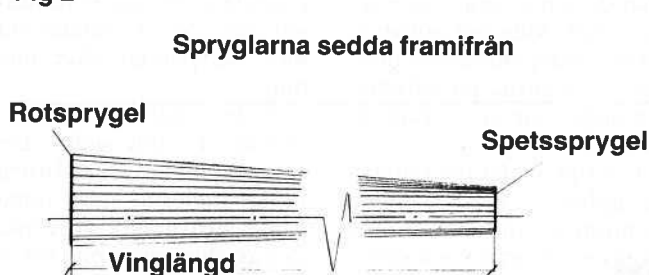
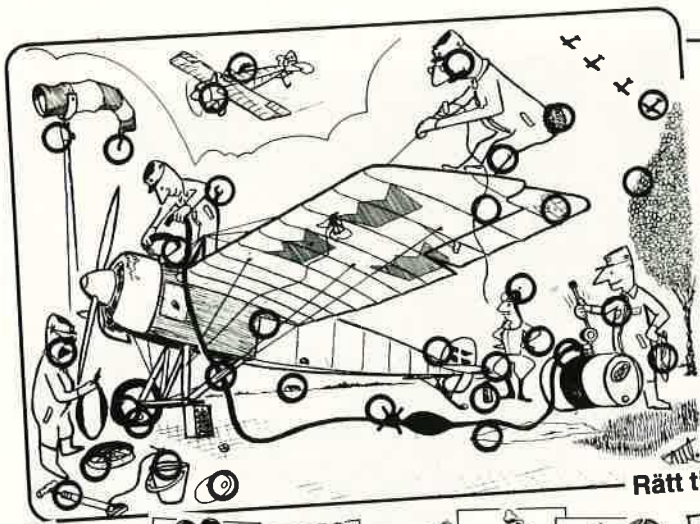


Fig 2





Priserna kommer att sändas ut till pristagarna så snart prislistan är känd för alla – och i den mån det går.

Rätt tipsrad: 22X X11 111 1X1 X1



har nämligen själv fått flyga med honom.

Vad beträffar tävlingarna så har man för första gången i min modellflygnyttshistoria lyckats finna samtliga fel. Och inte mindre än tre man gjorde detta. Efter lottning med hjälp av redaktionskatterna Bella & Baloo kom den slutgiltiga prislistan att se ut så här:

1. Urban Söderlund 33
Linköping
2. Jens Söderlund 33
Linköping
3. Lars Söderlund 33
Linköping
4. Peter Rova 32
Undersåker
5. Anders Forsberg 30
Bjurholm

Även Alf Eriksson, Lindesberg, hade 30 funna fel, men han slogs ut i lottningen. (Vad mycket Söderlundare det blev i toppen!)

En lika påtalad koncentration av system – tippade Eriksöner kom att toppa tipstävlingen, där Bella & Baloo återigen fick göra en insats för att sälla ut en segrare bland tre st 12-rättare.

Ingen hade rätt på alla frågorna, där sexan om den Musse-Piggliknande figuren tycks ha vållat största problemen. Det VAR tysken Galland, som använde sejk av den här figuren på sitt flygplan! Att sedan singelstickradiofrågan skulle vålla sådana problem kunde jag inte ana.

Slutligen kan jag inte låta bli att nämna, att fyra svarare trott, att Sture Tingwall – vår vithårige redaktör – kunde varit pionjär i stuntflyg! Jag känner mej hedrad.

Den här gången ser prislistan ut så här – efter vederbörlig katt-lottning:

1. G Eriksson 12
Lindesberg
2. Alf Eriksson 12
Lindesberg
3. Thomas Johansson 12
Lund
4. Pontus Eriksson 11
Lindesberg
5. Arne Frinndal 10
Lidingö

Priserna kommer att förverkligas eller sändas ut under slutet av februari.

Tack för den här gången och väl mött nästa gång.

Redaktörn.

flygjuinötter

Det kom ett rekordstort antal tävlingsbidrag i såväl tipstävlingen som "finn fel"-uppgiften. Tydligt har jul och nyårsvädret varit sådant, att innesittning varit att föredra. Därför extra trevligt att vi på Modellflygnytt kunde hjälpa till att knäcka några

timmar. Och fina priser blir det också.

Förstapriserna i båda tävlingarna utgörs av flygning – verklig flygning. Och inte med vem som helst. Flygvapnets speciella uppvisningsflygare Ulf Johansson

(f ö en av Europas främsta modellhelikopterstyrare) ställer upp med Sk50 och hela sitt kunnande för att göra förstapriserna till en verklig upplevelse. Och vill man nu inte flyga avancerat, så kan jag garantera, att det blir mycket njutbart ändå. Jag

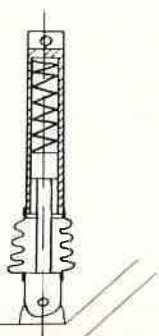
fasta minikontakter i varje vinghalva.

Eftersom jag skulle ha en fyrtaktsmotor som dessutom monterats inverterad, föredrog jag att mata "extra" glödström, som åtminstone kunde nyttjas på de lägre varvtalen. Jag använde i det här fallet en elektronisk mixer, som finns i Sanwas program. En helt vanlig micro-brytare brukar också fungera.

Provflygningen

Provflygningen skedde en varm juni-dag på Norbergs-klubbens stora asfaltbana – med sedvanlig nervositet.

Fig 3



Väl uppe i luften lägrar sej lugnet igen, när jag upptäcker att Klemmen flyger helt fantastiskt fint. Några enkla rundor med smärre fintrimningar. Ner igen för landning och kontroll att allt sitter fast. Vid andra provet genomfördes de vanligaste manövrarna som roll, looping, stall turn etc. Allt verkar OK. Det enda anmärkningsvärda var, att hon var överkänslig på höjdrodret vid låg fart, vilket tyder på för långt tillbakadragen tyngdpunkt. Denna har efter ett par ändringar flyttats fram till cirka 1 cm från den ursprungligen beräknade.

Slutvikten ligger idag på cirka 5,1 kg, vilket ger en vingbelastning på strax under 70 g/dm².

Vid prover och senare tävlingar använde jag en 15 x 8" propeller vilket ger bra drag även på mellanregistret.

A propos fyrtaktare

Då jag nu under en tävlings-säsong använt mig av nämnda OD FS 120, vill jag gär-

na passa på att slå ett slag för fyrtaktare.

Mina erfarenheter är enbart positivt – både vad gäller driftssäkerhet och realism. Det skall nämnas, att jag under hela säsongen kört på ganska rik blandning av onitrerat standardbränsle i proportionerna 90/10 och i kombination med glödström på de lägre varvtalen. Visserligen bluddrar och spottar det lite då och då i vissa flyglägen, men vad gör det? Tvärtom – det gjorde våra förebilder också! Driftsäkerheten verkar heller inte inkräktas nämnvärt, eftersom jag använder glödströmsautomatik.

Så här med facit i hand kan jag bara säga, att det är en trevlig kärra att både bygga och flyga. Vad beträffar tävlingsframgångar går det att få hyfsade placeringar trots den låga bonusen. För min del var väl VM inte alltför lyckad. UT-tävlingarna får däremot anses vara godkända med 3:e, 1:a och en 3:e placering.

Bengt Källström



Calle Sundstedt, & myck

Laban fick ett grymt slut. Den flög sakta och lågt och råkade landa mitt framför en ivrig kringcyklade småpojke, som råkade köra rakt över kroppen mitt mellan vinge och stabbe. Jag begrep ju att det var tillfälligheternas spel och inte pojakens fel, men det var helt omöjligt att få hejd på den rädde cykelåkaren och lugna honom. Han var antagligen övertygad om att jag var ute efter att vrida nacken av honom, då jag försökte springa ifatt honom. Det grämde mig länge att jag var för långsam och än i dag känns det fel i samvetet att jag nog skrämde bort en ung entusiast från Körvälet för all framtid.

Stora abborrliknande . . .

Våren -51 satte KSAC i gång sin stora kampanj med wakefieldmodellen Tempo. Gösta Åhlén i Åhlen & Holm – Tempo bistod med stora pengar till gratisritningar, distriktstävlingar runt om i landet och finaltävling i Stockholm. Självt jag var inte så intresserad, tyckte att modellen var för konservativ i konstruktionen med symmetrisk stabilisatorprofil och korta knubbiga bärplan. Däremot var kroppen bra, eftersom den följde nya wakefieldreglerna med ett största kroppsvärnsnitt på minst 65 cm² och inte den gamla formeln med kroppslängden multiplicerad med sig själv och sedan

dividerad med 100. Den regeln gav stora abborrliknande maskiner, om man ville ha en kroppslängd bortåt metern.

Fortfarande hade jag inte byggt och flugit någon stor gummimotormodell, men jag samlade på mig kunnande ur alla öppna källor. Beträffande propellrar hade jag av klubbkillarnas modeller insett att de färdiga ja-

ning förstod jag hörde ihop med en nästan rund kropp, som kunde hålla hög fart under stiget. Det jag ville ha var en storbladig snurra med mindre stigning än Coplands, men hur skulle jag kunna rita upp en sådan? I Modellflygets ABC (av Sven Wentzel) fanns en kort beskrivning av hur man ritade upp nästan skalenska snurror . . . Fortfarande

Calle Sundstedt avslutar här sin "julläsning" som började i förra numret. Vi kan nu följa hans modellflyghistoria från en "fungerande Tern" till drömodellen "Åhlén & Ellilä" – ännu ej byggd eller flugen.

Må vi hoppas – FA- & FAI-jobb till trots – Calle kanske kan återkomma med en positiv rapport om flygresultat med mera. Vi får se!

panska hårdträpropellrarna var bara grannlåt. Någon dragkraft gav de inte, om man inte körde dem fort som bara den, men då blev det en massa konstiga girtendenser och vridningar i maskinen i stället utom det att man måste rikta ner propelleraxeln hur mycket som helst.

Men vad om propellrar?

Bob Coplands 24-kantiga wakefieldare från ungefär 1946 fanns i en fin ritning i Hobby-Folk. Där använde han en måttligt stor propeller med väldigt breda blad och stor stigning. Stor vinkel på bladen = stor stig-

inte vad jag sökte. Isacsons handbok lärde mig massor om vingar, stabbar och motstånd av olika slag, men gav inte mycket om propellrar. Frank Zaics namn var lika nytt för folket på Stadsbiblioteket som för mig, då jag försökte få dem att beställa fram någon av Zaic-årsböckerna från 30-talet.

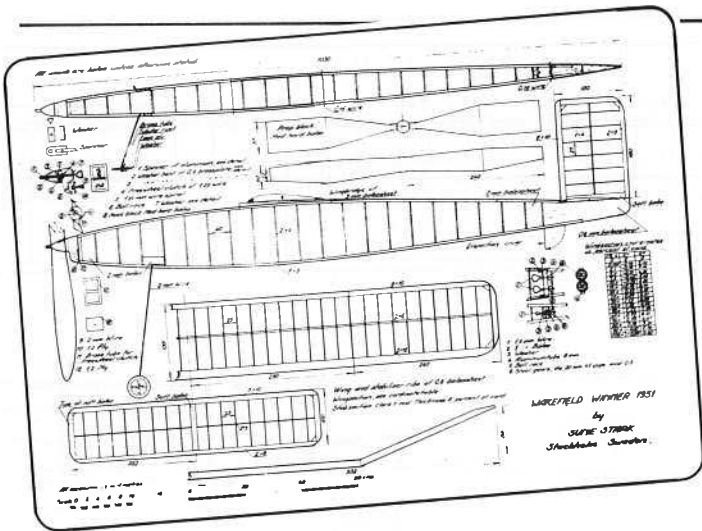
Kom så en augustidag då jag besökte en av sta'ns tobaksaffärer för att köpa ett litet paket Robin Hood för smygrökning. I hyllan fanns en månadstidning som hette Aeromodeller. Flickan i butiken berättade att det fanns flera gamla nummer på lagret, för man hade inte returvärt på de här utrikiska kon-

stigheterna. Den dagen blev det inga cigaretter, inte på flera veckor, för jag köpte hela förrådet tidningar på avbetalningsplan med butiken. O, du min skapare, vilken källa att ösa kunnande ur! All annan aktivitet dog, medan jag läste, studerade i lexikon, funderade, ritade och ändrade och totalt glömdes bort att det fortfarande var några dagar kvar av sommarlov. Det mesta om propellrar skrevs av en kille som hette Ron (antagligen Ronald) Warring och han hade till och med gjort en handbok om snurror!

Tyvärr kunde varken Wisénska eller Hübnettes bokhandel få fram boken, när jag så småningom sparat ihop så mycket pengar att jag vågade beställa den. Faktum är att jag än i denna dag inte sett boken, så om någon av Modellflygnyttas läsare kan låna ut den ett tag eller sälja den till mig, blir jag oändligen tacksam.

Model Airplane News

Naturligtvis kunde jag ha gjort en Tempopropeller eller någon annan bra snurra efter de måttatta skisser som fanns i Hobbyboken, men jag ville kunna förstå hur man konstruerar en propeller och göra alltihop själv efter mitt huvud. Med tidningsartiklarnas hjälp kom jag också fram till några snurror som inte var så pjåkiga och satte i gång att rita egna wakefieldare och G-1-modeller. Ännu roligare



ket annat

blev det sedan jag upptäckte att tidningskiosken vid Centralen också hade en flygtidning, ända från USA. Det var Model Airplane News, som då sedan flera år varje månader serverade en teori-sida av Charles Hampson Grant. Mums! Denne Grant, som är lika gammal som vårt århundrade, har för övrigt nyligen satt i gång med en sammanfattning av allt sitt vetande om lågfarts-aerodynamik och flygpraktik i bokform. Dessvärre har ännu bara första bandet av tre eller fyra kommit ut: Gateway to Aero-Science, och det är väl stor risk att en så gammal man inte orkar genomföra hela samlingsverket.

Jag blev alltså svårt orienterad åt det engelsk-amerikanska hållet i mina privatstudier redan från början. Det hade två följder; dels blev jag snabbt så slängd i engelska språket att jag nästan kunde sluta läsa skolans läxor i ämnet, dels fick jag nära nog ett förakt för de primitiva svenska gummi-motorkonstruktioner som då och då kom fram och publicerades. En bieffekt av detta (spin-off skulle vi nog säga på "svenska" i dag) blev att jag fick desto större respekt för segelmodellerna i Norden och Isacson, Dillner, Salonius m.fl. skrivande förstasigppåare, bröderna Stark inte att förglömma. Själv började jag rita och räkna på segelmodeller också, sedan jag experimenterat

med Salonius "Billy Boy" och Isacson's "Sunnanvind". Till den senare fanns det uppsågade sprygelsatser att köpa från KSAK eller Truedssons och det blev basen för min första kommersiella S-1-konstruktion hos Olle Anderson-Modeler i Östersund. Torgil Rosenberg och Nisse Nässén, då elever på Tandläkarhögskolan, gjorde en liknande konstruktion åt Wentzels, den långvariga försäljnings-succén "Gladan".

Skulle någon läsare ha en ritning till Billy Boy att låna mig, skulle jag betrakta detta som årets Julklapp. Lika glad skulle jag bli om någon ville låna mig eller sälja nummer av Model Airplane News från 1950 eller tidigare . . . Suget efter vetande och idéer sitter i ännu!

"Åhlén & Ellilä"

Jag sitter alltså i november 1986 och tittar på grunden till en wakefield från ungefär 1951-52 som utgår från Arne Blomgrens och "Bananen" Anderssons Tempo, konstruerad 1950 men anpassad till 1951 års regler med mindre kroppstverrsnitt (65 cm²). Min variant heter "ÅHLEN & ELLILÄ", för jag har tagit det göttaste från Tempomodellen och från finnen Aarne Elliläs båda Wakefieldfinalvinnande modeller från 1949 på Cranfield och 1950 på Jämsjärke flygplats. Ellilä är aerodynamiker till yrket och gillade liksom jag ett högt

sidoförhållande på bärplanen, dvs. både vinge och stabbe skall vara långsträckta saker och smala (inom vissa praktiska gränser) och inte korta och knubbiga som på Tempo och de allra flesta tidiga 50-talsmaskinerna. Stabben skall gärna ha ändskivor, även om tidens Store Guru György Benedek predikade att sådana skivor måste vara minst 130 % av kordan höga för att göra någon nytta. Stabilisatorn skall inte vara lika krökt på båda sidorna, nej plan eller lite skålrad undersida skall det vara på en tunn profil, som lyfter bra så att man kan lägga tyndpunkten långt bak längs vingkordan. Propellern skall passa bra ihop med ett 120-grams knippe gummiband som har 14 strängar med måtten 6,4 gånger 1 millimeter. Den här snurrar har en diameter på 45 cm och stigningen tycks vara 1,5 gånger så stor, dvs. bladen har sådan vinkel att propellern teoretiskt sett skruvar sig fram mellan 65 och 70 cm per varv. Bland papperen finns också uträkningar av hur många varv man kan dra upp motorn utan att skruva i mer än 90 % av bristningsvarvet, men det värdet gäller inte för 80-talets gummimotorer, som tål betydligt färre uppdragsvarv än den Pirelli- eller Dunlop-motor som fanns en gång.

Fria Aktiviteter & FAI

Summan av allt samman blir att jag grips av en väldig lust att äntligen bygga både den här planlagda wakefielden och en Tempo och göra en massa jämförande flygningar under den nästan termikfria delen av kommande vinter. Men hur skall jag hinna? Jag ansvarar ju i dag för att det finns material att jobba med åt nästan två hundra grundskoleelever som bygger modellplan på timmarna för Fria Aktiviteter. Och det är material som inte finns i några byggsatskartonger. Och så har jag ju också alla konstiga och brådsakande uppdrag som kommer in till mig som vice president i Fédération Aéronautique Internationa-

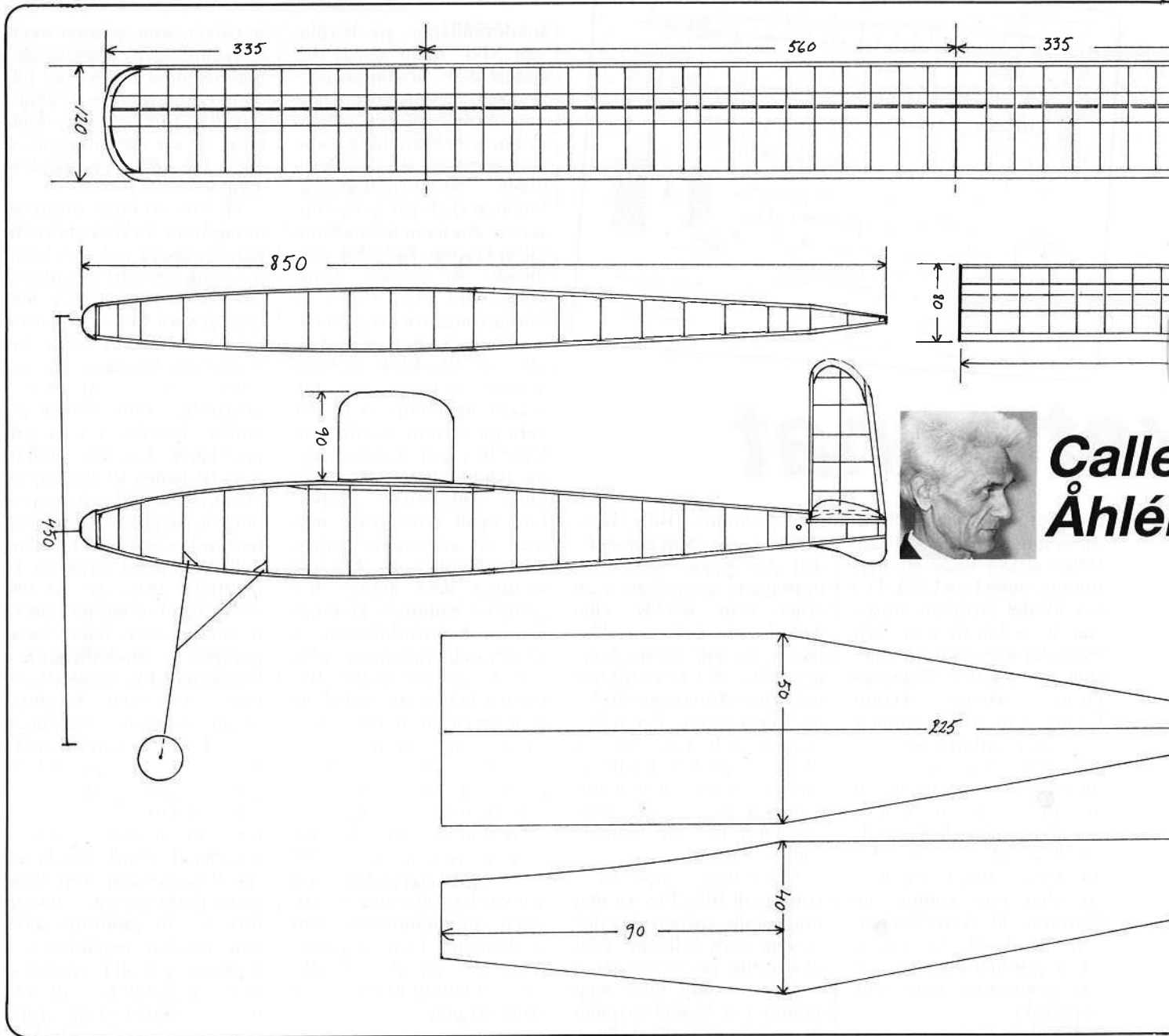
le (FAI), som spänner över hela området av flyg från aktiviteter med AMA Cub till obegripligaste sortens rymdflygning. Problem som skall lösas så att det fungerar i upp till 80-talet länder ibland . . .

Med de här funderingarna är jag åter i verkligheten och kan summera vad som hänt med mig och mitt flygintresse. Småpojken glada lek gick ganska fort över i tonåringens sökande efter de fysikaliska Sanningarna om hobbyn. Därifrån till ett meningsfullt konstruerande av bättre flygplan var steget inte långt. Det låg väldigt nära till hands att lära sig en massa om segelflyg och småningom flygning med lätta motorplan också (det vi idag kallar "general aviation"). Samtidigt blev det en utveckling till att hjälpa andra, instruera och leda först gruppen av modellflygare i Östersunds FK, sedan att utbilda alla landets klubbinstruktörer under perioden 1958-1982, att göra modellflyget till ett acceptabelt ämne i skolan, att föra ut detta till allt större delar av FAI, att bli en av de tunga ledarna i FAI och dess Flygsportkommissionen som dess generalsekreterare under tolv år, att samtidigt leda och utveckla flygklubben i Uppsala på alla områden utom modellflyget, att undan för undan vidga gruppen jag jobbar för till dess att kontakt etablerats till och med på andra sidan jorden, där man går med huvudet neråt utan att känna av det men där man ändå känner behov av att ha en så kallad "expert" som skriver om flygsäkerhet i månadsbladen för flygfolk . . .

Man undrar hur mycket av allt detta fantastiska och roliga som uteblivit, om min Tern inte hade fungerat den där pingstaftonen för 37 år se'n!

Calle Sundstedt

Ritning till Calles ÅHLEN & ELLILÄ på nästa sida!



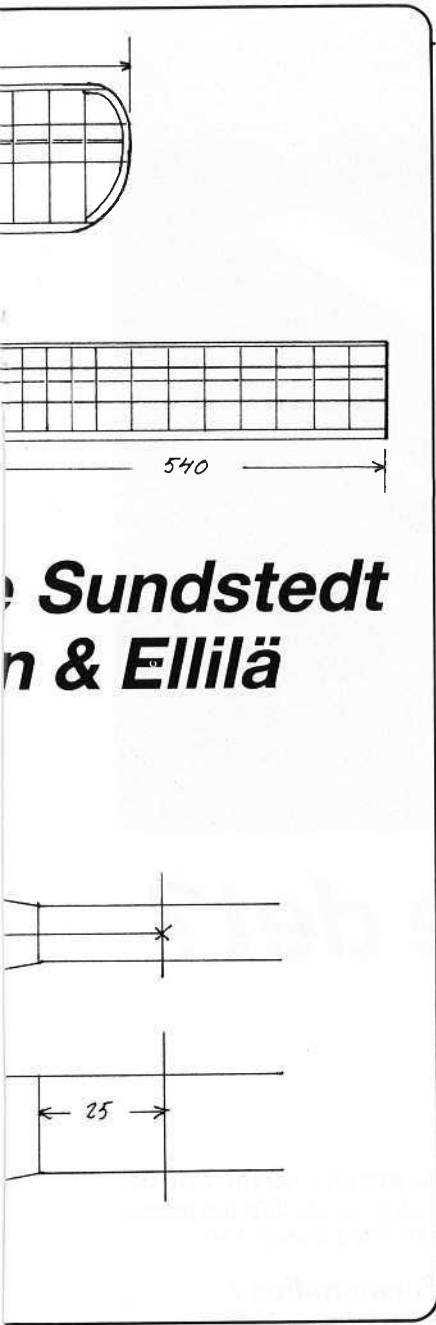
Calle Ahlé



SMFF, figurerade 1985 och -86 i massmedia för påstått bidragsbedrägeri på flera miljoner. Den 15 januari 1987 beslutade regeringen att hit-tillsvarande praxis skall gälla. SMFF har inte fått ut för mycket i bidrag, och skall inte återkrävas på några medel. Beslutet har stor betydelse för många ungdoms- och idrottsorganisationer. Bakgrunden är att SMFF stämt ett företag i Härnösand som man haft ett avtal med om tillverkning av modellbyggsatser för ungdoms-verksamhet. Förbundet misstänkte att man erhållit för lite royalty för försäljningen av förbundets byggsatser och att avtalet felaktigt sagts upp av företaget.

Företagaren, f o kommunal politiker i Härnösand, anmälde kort därefter SMFF för bidragsfusk till Statens ungdomsråd och menade att förbundet erhållit flera miljoner för mycket i statsbidrag för sin verksamhet. När myndigheten inte stödde anmälan i kravet på återbetalning drev han frågan vidare till regeringen. Polisanmälan och JO-anmälningar (bl a av regeringen) var också inslag i hans kampanj och försök att fälla SMFF. Företagarens handlande är än mer egendomligt då han själv var kassör i SMFF under många år. Han har då godkänt bidragsansökningar och väl känt till rådande tolkning.

SMFF fick rätt!



Sundstedt & Ellilä

I december 1986 avkunnade tingsrätten i Härnösand dom i målet. Det fastställdes där att företaget felaktigt sagt upp avtalet. Det skall därför ersätta SMFF bl a för utebliven royalty.

I och med regeringens beslut har en snart två-årig period av osäkerhet och misstämning inom SMFF och dålig PR både för modellflyget och ungdomsorganisationer i allmänhet avslutats.



För Sveriges Modellflygförbund Johan Bagge

Nya prylar:

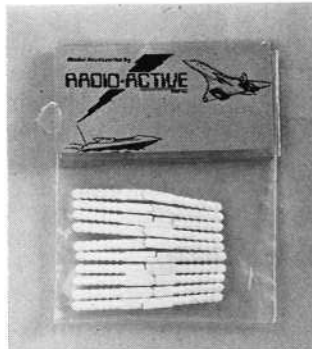
Den engelska firman Radioactive är inte så farlig som den låter. Tillbehör till radiostyrt flyg, båtar och bilar står på tillverkningsprogrammet.

Då den engelska valutan inte stigit så häftigt som både de japanska och amerikanska valutorna ligger Radio-actives priser på en förhållandevis bra nivå.

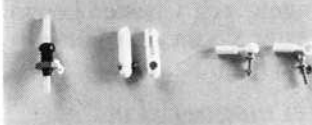
Firma Modell Marin, tel 08-788 54 40, säljer tillbehören. Nu för tiden kan man nå firmans personal på måndagar, mellan kl 10-15. Andra tider finns telefonsvarare.



Små plastgångjärn med lös pinne är en bra detalj. Då kan både roder och ving, exempelvis, göras helt klara innan man monterar rodret. Reparationer underlättas ju också, då man lätt kan montera bort ett trasigt roder.



Pinngångjärn är en detalj som många radioflygare gillar. Det är bara att borra 3 mm hål och limma dit dem, helst epoxy.



Till vänster ser vi en utgång för antennkabel. Därefter en link som är justerbar. Piano-tråd, bowden-wire och plaststötstänger är lämpliga att anbringa på denna link.

Kullinkar finns i flera storlekar och varianter.



Fort, men väldigt fel!

Som väl alla vet vid det här laget så var det bråttom då Modellflygnyttis julnummer skulle ut förra året.

Många skrivare ställde upp med kort varsel. Det blev ett välblandat nummer, tycker redaktörn.

Helt utan hjälp från någon lyckade vår redaktör - den gamle - ställa till det för sig och framför allt för SMFF-annonserna - och följdaktligen för SMFF:s förlag. Det blev helt fel. Vår gamle redaktör körde i gamla spår (som för några år sedan) - men det visade sig vara helt åt skogen den här gången.

SMFF:s förlag och Bertil Beckman har nu kommit högeligen i kläm genom detta. Men kom ihåg - det var redaktörn, som gjorde det!

Nu gäller följande och inget annat:

1. Byggsatserna till Linus, Getingen och Hotstufflimmerna säljs ENBART till SMFF-anslutna medlemmar och klubbar till de angivna priserna. För ickemedlemmar gäller helt andra priser!
2. Försäljningen sker mot postförskott och beställningarna sändes till SMFF:s expedition i Norrköping.

Det är vad som gäller - och inget annat!

Modellflygnyttis redaktör ber om överseende för en grov fadäs i startögonblicket. Det var lite snärjigt då, men nu lovar han skärpa sig.

S Tingwall
Redaktörn

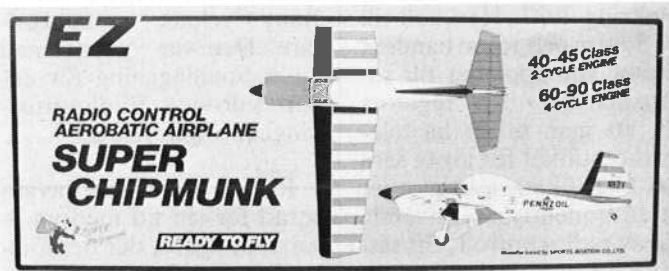
Nu bygger vi "färdigbyggd"!

Nu för tiden finns det en rad s k "almost ready-to-fly"-modeller att köpa. Och Modellflygnytt hänger med. Vi kommer under våren att testa en sådan här modell - en Pilot EZ Super Chipmunk för en 40-45-motor Radio Control Center har välvilligt ställt byggsatsen till vårt förfogande.

I nästa nummer skall vi börja berätta hela historien.

Från början till... Allt ifrån hur det kändes, när den snygga kartongen öppnades. Och under själva byggandet. Sedan kommer det naturligtvis en provflygsrapport - inte minst viktigt!

Vi skall också försöka oss på en prisjämförelse - om det nu går - mellan en s k "vanlig" byggsatsmodell och en sådan här "almost ready to fly"-sats.



Utvecklingen går snabbt framåt. I den snygga kartongen väntar en nästan färdig modell med alla delar, som behövs - dock inte motor och radio. Det är något att jämföra med - då man satt och sågade ut alla mängder av spryglar med lövsåg ur fanér!!



RC-flyg – hur började det?

Idag sysslar 200 av SMFF:s 205 klubbar med radioflyg – en rätt klar markering av intresseområden. RC ligger "i tiden". Men hur började det? Oldtimer-Natan ger oss här lite fakta om de första stegen. Med radioflyg med rörbestyckade 80 metersanläggningar, magnetiska servon – och liggande åttor. Jo, det gick!

Radiostyrt flyg började så vitt jag har kunnat utreda ungefär 1935 när användbara radiosystem dök upp i "Radio Amateur's Handbook" och liknande publikationer 1936–1937. Speciellt en eldsjäl – Ross Hull – skrev aktivt i en av dessa tidningar om problem och erfarenheter. Han hade använt en 3-rörs mottagare och gummidrivet servo i ett segelflygplan med en spännvidd på 16 fot (4.8809 mm) omkring 1937. Han höll till på 5,80 m och 160 m banden. Dessa var upplåtna till radioamatörer och reglerna sa, att man måste ha telegraf-certifikat för att få sända. Certifikatkravet gjorde, att få modellflygare använde sig av radiokontroll. Ett sätt att kringgå reglerna var att låta en telegrafist hålla i sändaren, medan flygaren tryckte på telegrafistens hand, när en signal skulle sändas.

En tävling 1937

1937 fanns ett antal radiostyrda modeller i USA och det var dags att arrangera en tävling.

Till den tävlingen kom sex deltagare. Tre av dem startade, varav två genast störtade. Den enda, som demonstrerade en kontrollerad flygning av Chester Lanzo, som flög med en modell av med 2743 mm spännvidd, 2,7 kg vikt och driven av en Baby Cyclone – en tändstiftare. Den var försedd med en radioanläggning för enbart sidroder. Radioutrustningen vägde 850 g.

Radion var mycket avancerad för sin tid med en 3-rörs mottagare, där det första röret var detektor och de andra 2 rören fungerade som förstärkaresteg. Det i systemet känsliga reläet svarade på omodulerade signaler från sändaren. Fre-

kvensen, som systemet arbetade på var 3,5 MHz – dvs runt 80 m. Anläggningen var mycket svårtrimmad och det sägs, att mottagaren reagerade på amatörsändare många mil bort.

Fullt vänster, fullt höger

Sidorodret drevs via utväxlingar av en gummimotor. Genom spärrar kunde rodret fås att stanna i fullt vänster, fullt höger eller i centrum. Trots denna enkla utrustning fungerade styrningen, och Chester Lanzo presterade en fullt kontrollerad flygning.

Det magnetiska servot . . .

Under samma år arbetade en grupp medlemmar i "American Radio League" på en experimentanläggning på 56 MHz-bandet och presenterade två nya uppfinningar. Den första var det

magnetiska servot och det andra var en lättviktsmottagare med endast 1 rör.

Första radion i handeln.

När det var tid för 1938 års "American Nationals" fanns redan den första radioutrustningen i handeln. Den tillverkades av Clinton DeSoto – en annan pionjär inom modellflyget.

Vinnaren av 1938 års National blev Walter Good, som vann tävlingen med en modell, som han hade med redan 1937, men inte flög med det året. Good's modell var den enda, som flög 1938 även om flygningen blev kort och slutade med en okontrollerad markkontakt. Blåsten hindrade övriga tävlande!

4 mottagare

Den modell som DeSoto hade med sig till tävlingen hade en spännvidd på 4.300

Så är det dags för 1987 – SMFF:s jubileumsår!



mm och vägde 12,7 kg. Den styrdes med sid- och höjdroder. För att manövrera rodren användes 4 mottagare – en för vänster, en för höger, en för upp och en för ned – på höjdrodret. Med denna modell fick han ett andrapris trots att han inte flög. Det räckte med att demonstrera att det fungerade – på marken!

Liggande åttor, jodå!

1939 flög Walter Good med samma modell (med nybyggd stjärt!) tillsammans med sin broder William. Vädet var perfekt och bröderna Good mer eller mindre vann en promenadseger efter att demonstrerat svängar, liggande åttor och punktlandningar gång på gång med stor precision. 1940 upprepade de segern, trots att deras sändare stulits dagen innan tävlingen och att de var tvungna att snabbt bygga en ny under natten.

Sista tävlingen före kriget hölls i Chicago och vanns av Jim Walker mot 26 tävlande. Han hade en mycket avancerad proportionalanläggning, där sidorodret drevs via vätskekoppling och motorn kunde kontrolleras – dvs han hade tomgång och fullvarv.

På sändaren fanns en spak för det proportionella sidroderet och med en separat kanal kunde motorvarvet kontrolleras. Trots alla dessa finesser var hans plan det minsta med en spännvidd på 2.133 mm – och försett med noshjul.

Vem vet mer om RC historia?

Finns det någon läsare av Modellflygnytt som kan komplettera mina uppgifter är jag tacksam för några rader.

Avslutningsvis måste vi också konstatera, att alla nya flygare bör tänka på vad bra ni har det – med moderna, lätta och tillförlitliga anläggningar.

"Natan"

Pl 155

430 22 Väröbacka

Modellflygnytt har senaste tiden varit i rampluset. Man har diskuterat tidningen i allmänhet, utgivningen, inriktningen m.m. Och man har kritiserat den. Men det är bra tecken på att man VILL nånting med tidningen!

Vi måste ha en tidning för SMFF. Det står alla SMFF-medlemmar bakom. Vi vill också att tidningen skall gå ut utanför Förbundet. Under 1986 har vi via Presam (som distribuerar och marknadsför den svenska pressen enligt deras egna ord) gått ut med Modellflygnytt till den "öppna" marknaden, till kiosker och tobakshandlare. På det sättet kunde vi få ut nära 3.000 ex "vid sidan" av SMFF-leden. Och den vägen skulle vi kunna få människor intresserade av modellflyg – och få dem att söka sej till SMFF. Bra tanke!

Presam?

Men vi hade inte räknat med de enorma kostnader, som Presam skulle ta ut för att få ut vår tidning. Intäkten kom att ligga runt blygsamma tusenlappen per utgivning – att producera de 3.000 exen kostade cirka 4.500:-. Vi kan alltså konstatera, att distributionskostnaderna kom att ligga så högt, att en tidning av Modellflygnytt "storlek" INTE kan gå ut till allmänheten via de konventionella vägarna. Kändispress och skandaltidningar klarar det däremot. Bittra öde!

Med en tidning kan vi forma ett starkt SMFF. Och se till att det förblir starkt. Styrelse och funktionärer kan snabbt och enkelt komma ut till alla medlemmar. Och den enskiolde medlemmen och klubben kan föra fram nyheter från "fältet".

30-årsjubileum

SMFF firar i år sitt 30-årsjubileum. Det finns skäl att återkomma till detta. Vidare står en mängd intressanta evenemang på programmet för 1987. Stundande EM-tävlingar (RC/Skala, Linskala m.m.) i jubilerande Nyköping blir en av årets höjdpunkter, som dock inte får skymma de små klubbarnas rapporter och referat från olika hemmaarenor.

Som ansvarig för Modellflygnytt vill jag här börja året med att passa på att vädja till samtliga SMFF-medlemmar att medverka i tidningen. Skriv och plåta svartvitt – jag lovar att vi med hjälp av tidningen skall veta mer om vårt kära modellflyg-Sverige.

Vi kommer att dra samman tidningskommittén för att planera kommande artiklar, artikelserier och reportage från allsköns aktiviteter – allt för att täcka det mesta och bästa och göra tidningen aktuell och intressant.

Skriv gärna till redaktionen och tala om vad Du förväntar Dej att Din egen modellflygtidning skall ta upp. Det kan vara just Ditt bidrag, som bidrar till att vi får en bra tidning!

Annonsörerna behövs

En mycket viktig del av tidningen är dess annonsörer. Det finns inga möjligheter att driva en tidning utan deras medverkan. Dels ekonomiskt, men också nyhetsmässigt. Annonser är oftast de färskaste nyheterna – för läsarna! Därför vill jag här vädja till alla läsare att stödja våra annonsörer – det tjänar alla parter på. Omvänt vill jag också gå ut till alla

importörer, agenter, tillverkare och hobbyhandlare att annonsera i vår tidning. Gemensamt bygger vi då upp – och bevarar och förstärker – ett modellflygintresse i det här landet, som medverkar till att allas omsättning kan öka – till allas lycka!

Stöd annonsörerna!

Modellflygindustrien och modellflygmarknaden behöver en stark modellflygsammanslutning. Blir vi starka, blir vi fler och på sikt har vi gemensamt – annonsörer och medlemmar – skapat ett ökat marknadsunderlag för våra kära hobbyhandlare. Många av dem kämpar hårt idag och satsar inte bara pengar, utan också fritid och personligt intresse på oss. Det är vår skyldighet att stötta dem – för vår skull! Vi SMFF-are behöver dem – och de oss. Ett ömsesidigt samarbete kommer att ge önskat resultat och utbyte.

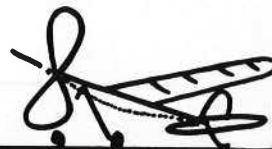
Låt oss nu gemensamt hjälpas åt att bygga upp en bra tidning. Innehållsmässigt och ekonomiskt. Låt oss se en stimulerande uppgift i varje problem vi möter. För problem kommer vi att möta, var så säkra.

Men, i stället för att låta problemen växa och skapa följdproblem har vi allt att vinna på att möta dem i en positiv anda och lösa dem. Med ett gemensamt mål framför oss: ett starkt SMFF och en bra och intressant tidning.

Låt det bli vår ledstjärna för 1987! Ingen dålig målsättning för SMFF:s jubileumsår 1987!

Väl mött i spalterna – skrivare, läsare, annonsörer!

Redaktörn



HEJ IGEN!



I julas hade tomten tydligen försökt mekanisera sin släde. Eftersom han tänkte använda nitrometan så hade han en motorsläde. Det var det man skulle få ut av korsordet. Tack för svaren! I år var det ingen som klagade på att krysset var för lätt eller för svårt. Antagligen lagom alltså. Vinnare blev Jonas Yngve i Malmö och Torbjörn Eriksson i Sveg. Belöningar kommer.

I förra Hörnan pratades det om en ritning på gummitordriven J21. Du hittade inte? Bra, för den fanns inte med i det numret. Ont om plats då, men nu har herr redaktören lovat plocka in den. Om du inte vill tillverka en pantograf eller förstora ritningen på annat sätt kan Du få en uppförstorad ritning direkt från mig om jag får ett frankerat kuvert med din adress.

Och kom ihåg att jag är hemskt tacksam för brev och gärna foton (helst svartvita) med dina bygg- och flygövningar.

Frippe!

Från Skinnskatteberg har Frippe skickat en propeller som han gjort, och en skiss på konstruktionen.

Men Frippe skriver att han skulle vilja göra en propeller med lite snyggare blad, lite mer skålformade alltså.

Ja, den konstruktionen som du visar ger ju en mycket enkel propeller med platta tunna blad. Ofta kan de duga gott, men för lite större modeller kan det vara värt att lägga ner lite mer jobb

för att utnyttja motorkraften bättre. Det är alltså gummitorer vi talar om. Propar till diesel eller glödare skall man inte ge sig på i första taget även om det går till på samma sätt.

Balsaämne . . .

Steg 1 är att hitta ett balsaämne. Längden lika med diametern på propellern. Mät noga ut mitten, och borra hål precis rakt. Rita mitten på alla ytor runt ämnet. Rita på papper ut en mall för hur propellern skall se ut från sidan och uppifrån. Tänk på att mallen inte skall vara för tunn i den ände som skall vara vid centrum, då kan propen gå av.

Rita på båda sidor om mitthålet på alla sidor av mallen.

Nu skall ämnet sågas längs linjerna. Allra bäst är om någon kan köra den i en bandsåg. Det går också att skära med kniv. Ämnet skall fortfarande vara kantigt, inga blad.

Morakniv . . .

Nu kommer det svåraste, att skära ut bladen. Bäst är att använda en skarp morakniv. Skär försiktigt från "horn till horn". Svåra att förklara, men om du tänker på hur den färdiga propellern skall se ut går det nog bra. Tag inte för stora snitt. Eftersom man ritat bladen droppformade utåt blir de automatiskt elegant vridna mot

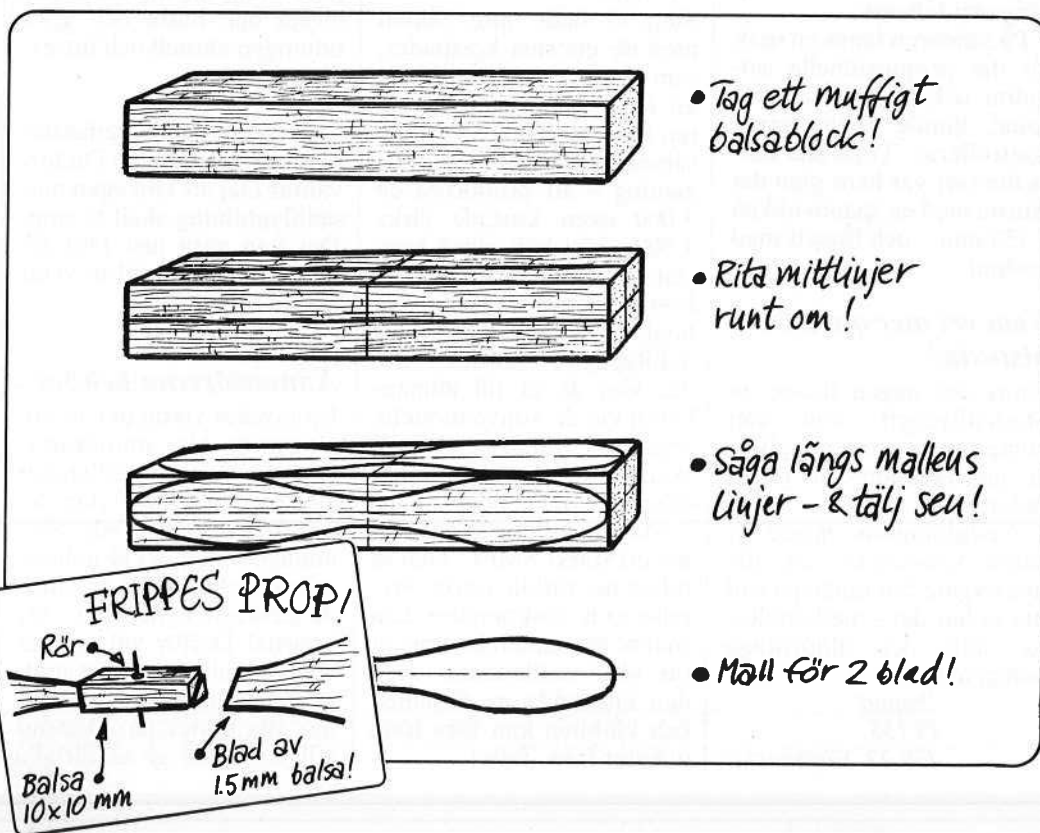
spetsen. När du lyckats få bladen lagom tunna, 2-5 mm beroende på storlek, skall de lackas och kläs med tunnt japanpapper. I centrum skall ett tunnt rör limmas i och på större propellar skall den tunna delen i mitten förstärkas med en plywoodbit på varje sida.

Att tillverka en propeller är som mycket annat inom modellflyget en konst. Börja med en propeller på ungefär 15 cm och träna. Skriv och berätta!

Thomas Leijon från Nyköping har klarat fordringarna för märket med en segelmodell av typ Tiger II. Diplom och modellhäfte kommer.

Vi hör

Bagge



Förra numrets Bagges
Hörna talade om en rit-
ning på J21, men ingen
stod att finna!
Här är den - dock lite
försenad!

J21

gummimotordriven helbalsamodell

SAAB J 21 var ett svenskt jaktplan som byggdes under slutet av 1940-talet. Det var en ganska konstig, eller i vart fall ovanlig konstruktion. Det hade skjutande propeller mellan två bommar.

Det finns ett exemplar kvar på flygmuseet i Linköping, om du kan så gör ett besök där. J 21 fanns senare i en jet-version som kallades J 21 R med om möjligt ännu konstigare (och fulare) utseende.

Modellen blir ganska stor

för att en propeller skall få plats mellan bommarna. Ca 45 cm i spännvidd. Du kan göra den mindre om du har en mindre eller avklippt propeller. Kropp och bommar i 3 mm balsa vinge och stabbe 1 mm balsa. Kom ihåg att propellern skall vara skjutande, dvs du måste göra ett hack i navet så att propellern verkligen dras runt av axeln. Autorotation behövs inte. Uppvevningen är bäst att göra framifrån med en drill.

Vingen skall göras i ett stycke. Gör en rits på under-

sidan där bommarna skall sitta och bräck uppåt 30 mm på varje spets. Bommarna skärs ut med slitsar för vingen och stabbe. Kolla noga att slitsarna blir som de ritats. Limma kroppen på vingen med en förstärkningslist på var sidan. Limma motorfästet i slitsen och den lilla listbiten i nosen för att inte snodden skall ligga direkt mot kroppen. Limma fenorna mot bommarna och stabben. På med propeller och snodd. Provglid och trimma med modellera eller

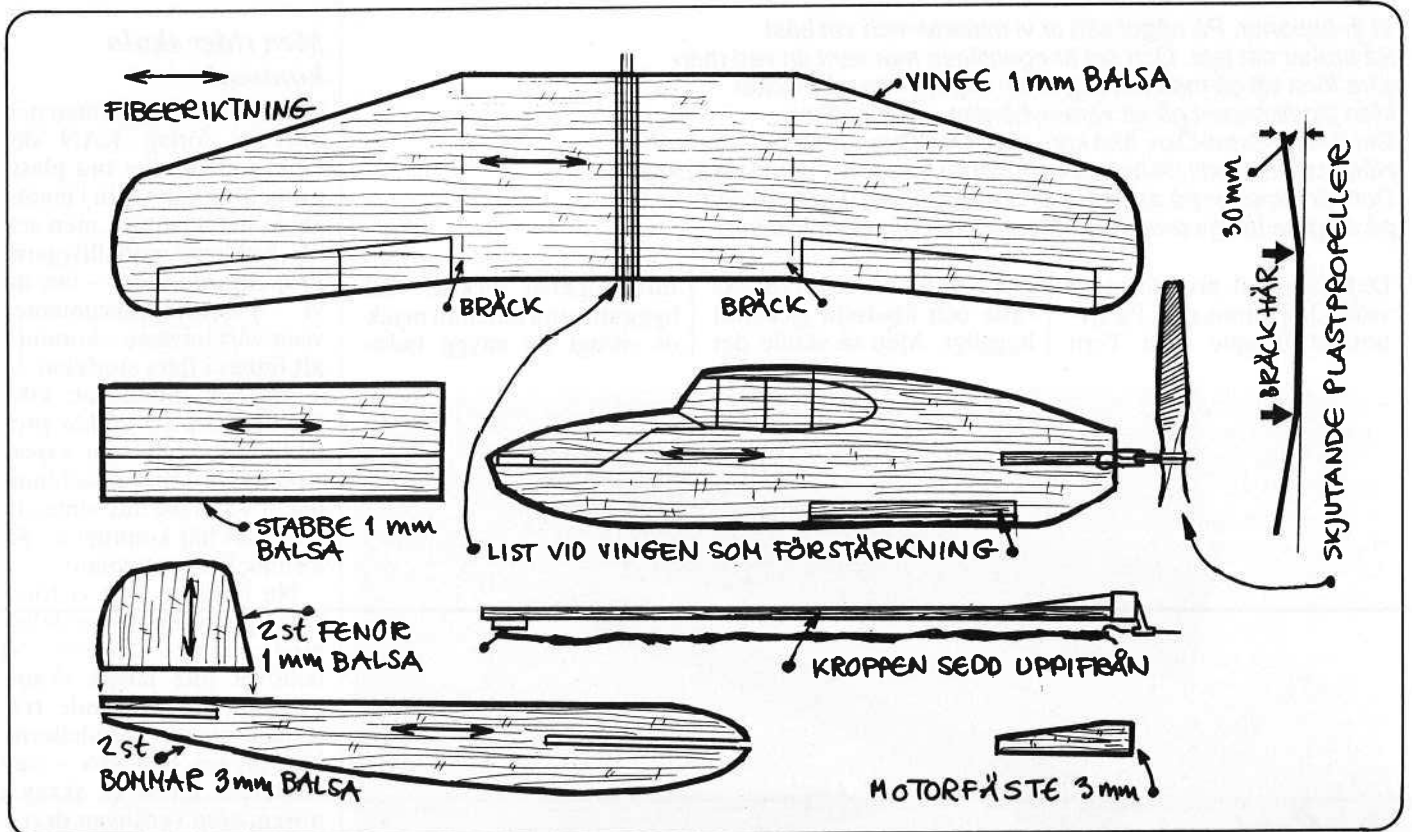
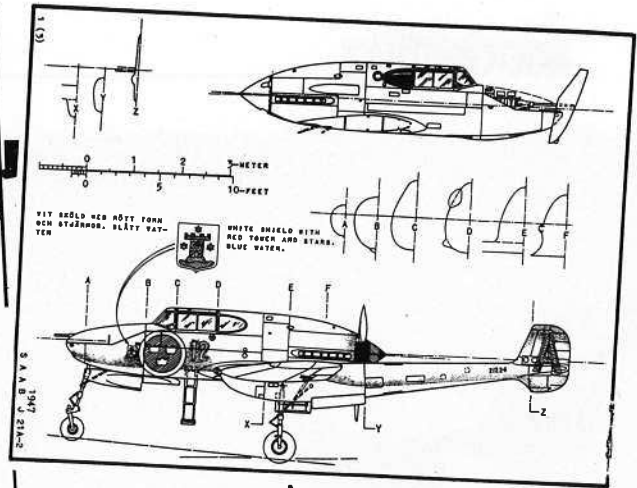
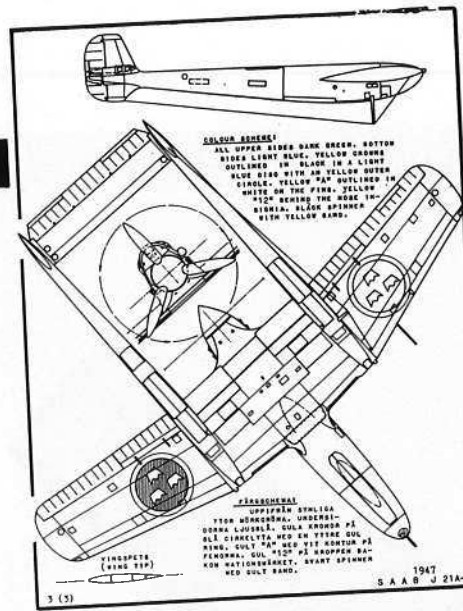
limma på en tioöring. Trots sin storlek blir J 21-an stabil genom sin ramkonstruktion.

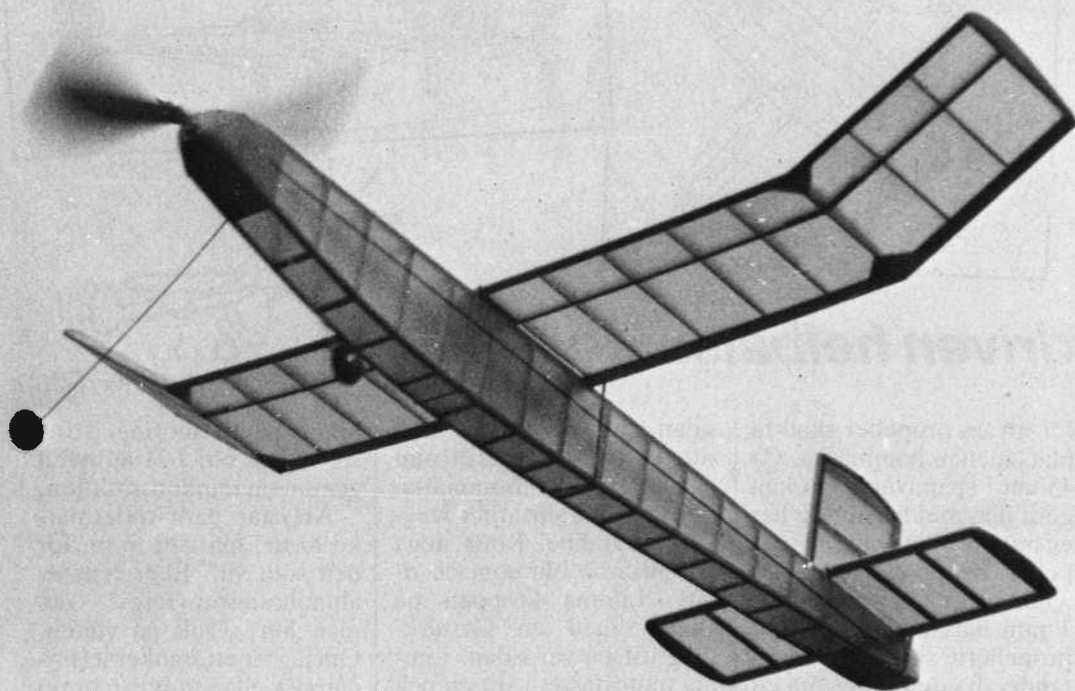
Återstår bara rodermarkeringar, märken m.m. för den som vill. Eller rent av aluminiumsprayfärg om man har. Tänk på vikten. Om jag får ett frankerat (privatpost eller dubbelt brev) kuvert med ditt namn skickar jag en ritningskopia i rätt byggstorlek.

Lycka till!

Jag vill gärna ha rapporter om resultatet

Johan Bagge





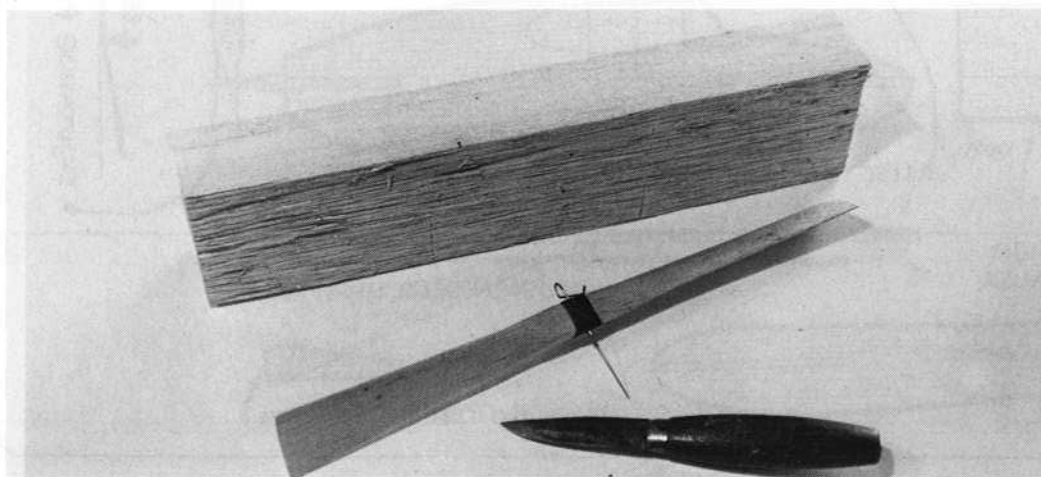
Propellrar, propellrar

Vi är experter. På något sätt är vi experter och vet bäst. Så brukar det låta. Och det är egentligen mer sant än vad man allra först vill gå med på. Jag är en expert. Inte på mycket. Men jag är expert på att vara nybörjare – och osäker. Old-Timer-Sven-Olov han kan, han. Och Bror Eimar och Anders Håkansson, Bertil Dahlquist och Sigurd Isacson – dom kan också. Dom är experter på att skära till bra propellrar. Jag är expert på att göra dåliga propellrar. Men jag har funnit en lösning.

Det här med propellrar är svårt. Jag minns det. På fyrtioalet byggde man Tern

och Kordas modeller. Stickorna och klädseln gick rätt hyggligt. Men så skulle det

till propeller också. Och byggsatserna innehöll mycket riktigt en snygg balsa-



klump, som enligt konstens alla regler – och en ritning – skulle skäras till. Efter några timmar, ett par plåster och en hög med flis på golvet, så blev det ju en propeller. En skev & obalanserad sak, som med stor tvekan fick modellen att gå framåt. Efter balanseringen så återstod så gott som ingenting. Jag var inte expert på att få till en bra snurra!

För några månader sedan fick jag se, att Cento i Malmö hade ritning på min gamla Tern. Efter flera RC-modeller tyckte jag, att det var dags att prova på att bygga en friflygande modell igen. Jag fick en bra ritning. Jag köpte material. Och byggde. Inga problem. Och snyggt blev det också. Men så blev det dags för propellertäljning!

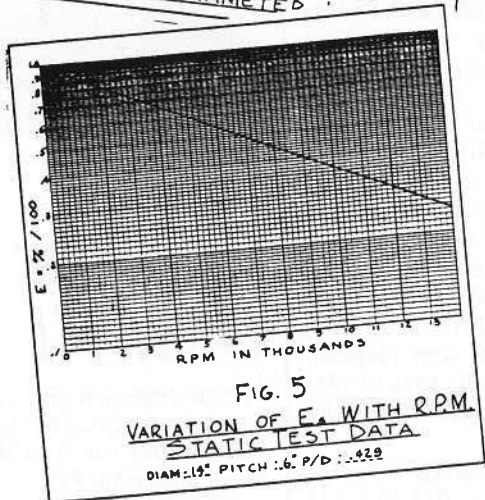
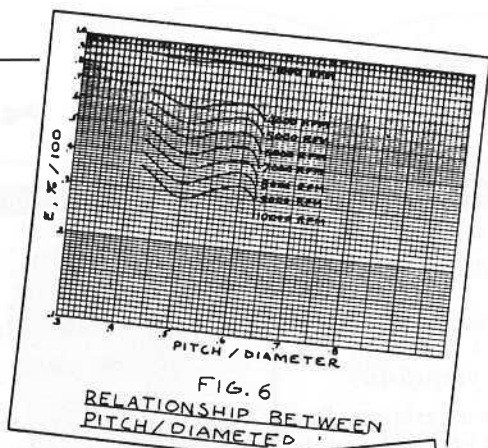
Ett fint balsablock för 18:- började jag med. Moraknivens var det inget fel på. Inte heller på ritningen och alla goda råd och anvisningar. Men Tingwall var fel man att hålla i det röda moraknivsskaftet. Det blev en propp som inte alls bidrog till framförandet av flygtyg tyngre än luft! Tyvärr! Modellen har därför fått hänga i taket en tid.

Men tider skola komma!

Genom Bertil Beckman och SMFF:s förlag KAN det tänkas att härligt bra plastpropellrar kan tas in i landet åt oss halvklantiga, men ack så lyckliga modellflygare. Propellrarna, som – om nu vi propellerkonsumenter visar vårt intresse – kommer att finnas i flera storlekar.

Jag fick tillfälle att kika lite närmare på de här propellrarna. Och som *expert* – på nybörjarpåverkad fumlighet – kan jag inte annat än tycka att här kommer en fin lösning för oss fumlare.

Nu äntligen kan vi förse våra gummimotormodeller med schyssta snurrar. Vi behöver inte längre skämmas för vår bristande träslöjdsförmåga. Modellerna blir snygga och fina – och dessutom får vi en skruv i nosen, som verkligen drar – och drar bra!



Min nybyggda Tern födde propellerproblemen – och inte blev de bättre av Model Builders diagram. Th de färdiga, fina plastpropellaggregat, som KANSKE kan marknadsföras av SMFF Förlag!

Egna konstruktioner!

Vi skall heller inte glömma, att vi nu har en fin möjlighet att konstruera små, fina modeller själva. Vi kan lägga all vår insats på att göra en spännande och välbyggd modell. Sen är det bara att välja ut en färdig snurra. Häpp! – allt är sen klart!

Flera storlekar!

Propellrarna, som SMFF:s förlag KANSKE kommer att importera för oss finns i följande storlekar:

- Diam 265 x 360 mm
- Diam 240 x 360 mm
- Diam 200 x 280 mm
- Diam 175 x 160 mm
- Diam 150 x 150 mm

Vad jag kan se, så är frångångsfunktionen utmärkt på de här storlekarna. Dock saknar jag öglan för uppdragningskroken i veven. Men man kan ju i stället göra en anordning, som "grip-par" om propellern – så den saken behöver inte hindra utvecklingen. Beträffande

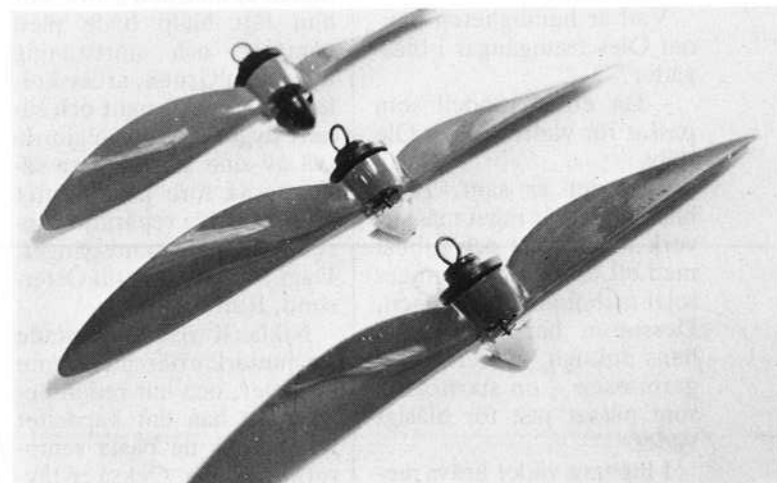
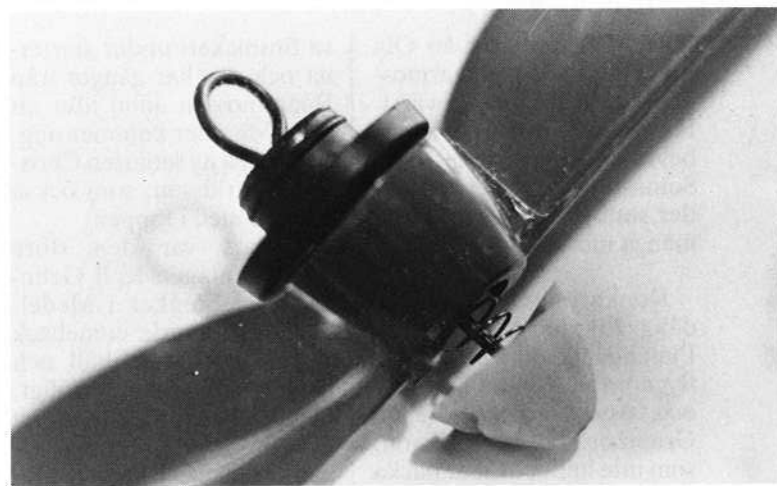
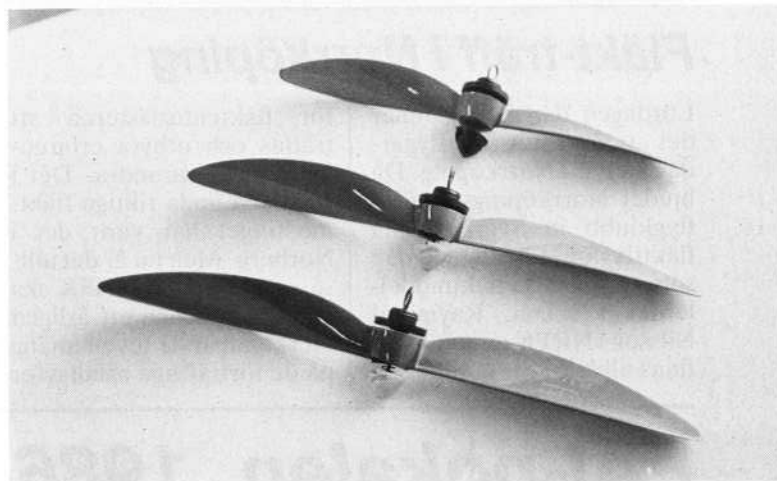
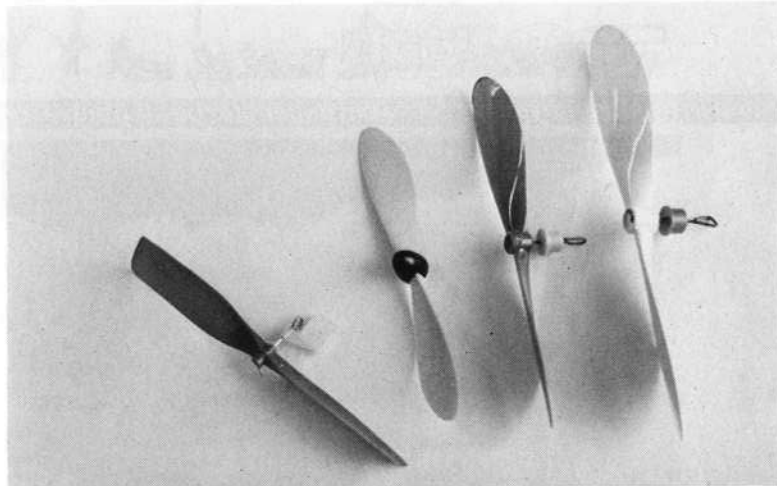
priserna vet jag inget just nu – men för den som inte alls kan tälja till en propeller är ju nästan varje pris acceptabelt. Vi får emellertid återkomma till detta!

Avslutningsvis så välkomnar undertecknad dessa fina alternativ. Nu kan vi äntligen köra söndagsfriflyg och ha nåt bra i nosen som drar!

Och vem blir inte helt knäckt av diagram och annat med expertisframtagna tabeller om snoddlängd & snurrtid – se vad MODEL BUILDER bjöd på för några nummer sedan! Tänk bara att få en snurra att dra fram sittt balsa/japanpappbygge! Det kan vara gott nock för en del.

S Tingwall
Redaktörn

(Varför kan ingen av de superbyggare, som vi faktiskt har, ge oss super-fumlare en god och lättisam instruktion i konsten att snida sej en bra propeller. Utan tabeller och komplicerade formler? Kom an boys, vi behöver Er!)





sänd in till Modellflygnytt · Skriv om aktiviteter på klubbniwa, plata svartvitt och sänd in till Modellflygnytt · Skriv om aktiviteter på



Fläkt-träff i Norrköping

Lördagen den 9/5 kommer det att vara stor fläktflygdag på F13 i Norrköping. Då bjuder Norrköpings Radioflygklubb in Sveriges alla fläktflygare till en helgdag som ska gå helt i fläktmodellernas t ecken. Raymond Nilsson i NRFK anser att det finns alldeles för få tillfällen

för fläktentusiasterna att träffas och utbyta erfarenheter med varandra. Det i stort sett enda riktiga fläktmeetinget har varit det i Norberg. Men nu är det alltså meningen att NRFK ska försöka anordna ett årligen återkommande evenemang på de förträffliga asfaltskytor

Raymond Nilssons ombygga modell av det nya stridsflygplanet JAS39 Gripen numera utrustat med en Axi-Flow-fläkt i stället för den skjutande propellern.

som F13 har att erbjuda. Det kommer att bli ganska enkla arrangemang med någon form av landningstävling som enda tävlingsinslag. Meningen är att det ska snackas och flygas till största delen, och att de som betraktar sig som noviser inte ska avskräckas.

Det kommer *inte* att tas ut någon startavgift, men det vore bra, för Raymond skull, om de som planerar att komma ville vara så vänliga att meddela honom det per telefon.

013-29 92 50 ankn. 479, 461 eller hemma: 013-13 32 15 helst kvällstid.



Ann lämnar SMFF!

Just då tidningen gick i press kom det osannolika beskedet, att allas vår Ann Wahlbom lämnar SMFF!

I sjutton år har hon varit Förbundets klippta. Hon har sett styrelser komma och gå, funktionärer dyka upp och försvinna. Men Ann har varit kvar och sett till att det blivit vettig kontinuitet mellan växlingarna.

För det har förvisso stundtals blåst hårda vindar, där Ann styrt och ställt och bi-stått oss under åren.

Att Ann nu tagit det här steget lär bero på många saker. Men ett är säkert – den isande kylan i vinter på SMFF-högkvarteret har bidragit till att vi nu mister henne!

MODELLFLYGNITT och dess lilla redaktion kommer att sakna Ann – med stimulerande punktlighet har materialet kommit för Förbundssidorna och hela tryckerigänget har välsignat samarbetet med SMFF:s fina och alltid pålitliga representant – Ann har haft ansvaret för att alla MODELLFLYGNITTar kommit till rätta läsare!

Vi vet, att Ann med vemod sagt upp sin anställning hos oss. Vi får tillönska henne all lycka i hennes nya arbete. Vi får tacka för den fina tid vi fått av Ann.

Vi får med vemod stå ut med saknaden framöver.

Redaktörn

FAI-pokalen 1986

Ingen flyger bättre än Ola Blomqvist från Bagarmossen när det blåser som värst. Han avslutade året med att bevisa det än en gång. Vann Solnas FAI-cup i ett busväder som gjorde kaffeved av många modeller.

Konkurrensen var inte dålig. Ett manstarkt lag från Finland med dera bästa EM-flygare i F1A Matti Lihtamo och östersundarna Håkan Gruen och Niklas Karlsson, som inte heller brukar backa för litet blåst.

Vad är hemligheten bakom Oles framgångar i blåsväder?

– En enkel modell som passar för vädret, säger Ole själv.

Och det är sant. Hans blåstmodell är inget mästerverk men enkel och robust med ett balksystem som ger rejäl turbulens över vingen. Dessutom har Ole – och hans duktiga "elever" i Bagarmossen – en startteknik som passar just för blåsigtt väder.

I lugnare väder krävs me-

ra finsnickeri under starterna och där har gänget från Bagarmossen ännu litet att lära. Men det kommer nog, se bara på ny senioren Christer Walfridsson, som också hängde med i toppen.

Annars var den stora överraskningen Rolf Gelin der från Söråker i Medelpad, som gjorde comeback efter 25 års uppehåll och blev tvåa. Nästan otroligt, men det finns förklaringar. Han började bygga för ett par år sedan och senaste modellen är en Cuba Libre, där han fått hjälp både med trimning och startträning av Håkan Gruen, arbetskollega till Rolf. Lugnt och säkert flyger Rolf, som gjorde två av sina starter bara sekunderna före periodslutet efter massiva reparationsinsatser av östersundsgänget. Dags för värvning till Österund, Roffe?

Niklas Karlsson avslutade sin juniorkarriär med ännu en seger, och har redan bevisat att han har kapacitet att matcha de bästa seniorerna nästa år. Också en täv-

lingsbegåvning som håller nerverna i styr.

Två gamla pålitliga gossar vann F1B resp. F1C, Bror Eimar och Gurra Ågren. Roligt inte minst för Gurra, som nu fick slå finske mästaren Yrjö Waltonen, vilken gjorde en dundrande markkänning i tredje. Med de nya "buntkärrorna" blir kvaddarna rejåla i F1C.

Flera finska än svenska deltagare i F1B bådar inte gott för rekryteringen i wakefield. Det var förstaeligt om många stannade hemma med tanke på väderprognosen. Å andra sidan var det ju säsongslut och flera månader att reparera innan det blir tävlingsdags igen.

En stor blomma till tävlingsledningen med Janne Zetterdahl i spetsen. Tack vare hans säkra bedömning – med råd från tornet i Arlanda – kunde tävlingen genomföras sedan starten senarelagts två timmar och de bägge första perioderna kortades ner till två minuters max. En föredömlig tävlingsledning.

Sänd in till Modellflygnytt · Skriv om aktiviteter på klubbniwa, plata svartvitt och sänd in till Modellflygnytt · Skriv om aktiviteter på



Ållebergstävlingen 1986 och 1987!

MFK Blue Max inbjuder alla Sveriges modellflygare till den sextonde upplagan av ÅLLEBERGSTÄVLINGEN. Tävligen hålls på Axevalla hed mellan Skara och Skövde – lördagen den 16 maj. Söndag 17 maj är reservdag. Genomgång sker kl 08.00 och första start 08.30.

Tävlingen, som omfattar radiostyrda segelmodeller har mycket enkla regler. Start med löplina, flygning max 6 minuter och landning i cirkel.

Anmälan per postgiro 11 22 37-3.

Första anmälningdag

21/4 och sista 4/5 1987, ange namn, adress, klubb, tfn-nummer och frekvens – och så många reservfrekvenser som möjligt!

Startavgift 60:–. Väl mött!

Har Du frågor, ring Jan Odén, 0515-335 87.

MFK Blue Max
Falköping

Ett snyggt och mycket omfattande reportage från 1986 års upplaga av ÅLLEBERGSTÄVLINGEN hade sänts till förre redaktören. Tyvärr har detta material inte släppts för publicering.

Redaktörn



Inomhuspremiär!

Ungdomens Mfk ordnade i samarbete med Mfk Vingarna, Helsingborg, årets första inomhustävling.

Tävlingen samlade ett 50-tal modeller från 5 svenska och några danska klubbar, och man tävlade i 5 klasser med 43 modeller. Klasserna var Getingen, Knott och

Tre Kronor samt 25-öres, EZB och Peanut.

Duon Pontan-Romblad tog hem både 25-öres och EZB. I 25-öres hade Vingarnas Peter Comét den enda framgången denna tävling – en tredjeplats.

Text: Lennart Palm
Foto: hans Pentax

Nytt datum 1987 års Storskalaträff!



Storskalaträffen i Norberg har fått ändrat datum! Arrangemanget hålls nu 14 dagar senare: helgen 27–28/6-87.

Ändringen beror på den stora sammandragning som Marks modellflygklubb håller i Tostared helgen 13–14/6. I övrigt gäller samma förutsättningar som tidigare meddelats. Skicka 20:– en vecka innan mötet till Norbergs flygklubb, modellflygsektionen postgiro 479 18 05-7. Ange namn, adress, tele, maskintyp, motor, skala osv.

Fler aktiviteter hålls hos modellflygarna i Norberg. Den 25/4 blir det pylon-tävlingar med "Ryggs-kott"-Quickie 500.

"Castrol cup" återkommer den 28/5 – Kristi flygdagen. Vi kör F3 A-populärprogrammet, med vilken kärna du vill.



Flera arrangemang i Norberg väntar: pylontävling, Castrol cup, Storskalaträff samt Fläktträff. Här ser vi en F-16. Flera sådana brukar komma till fläktträffarna i Norberg.

Fläktträffen hålls som vi tidigare sagt: den 1/8. Anmälan som till Storskalaträffen!

Upplysningar: Lars Pettersson 0223-600 78, Hans Olsson 0223-215 59 eller Stig Gröning 0223-212 06.

Välkomna till Norberg och Bälsjöfältet!

Marks Modellflygklubb inbjuder till internationell modellflygarträff den 13–14 juni 1987.

Under en följd av år har modellflygklubben i Büchen utanför Hamburg anordnat en internationell träff sista helgen i augusti. De fem senaste åren har vi deltagit där. Träffen är mycket uppskattad.

Modellflygträff i Tostared 13–14 juni 1987

Nu kommer vi, med den tyska träffen som förebild, att arrangera en tvådagarsträff på Tostareds fritidsland. Tostared är en drömplats för en modellflygträff för hela familjen.

– Här finns ett privat flygfält med 350 m banlängd i perfekt kondition för modellflyg, 150 bäddplatser, 40 uppställningsplatser för

husvagnar samt tältplats, jättefina alternativ till förströelse för familjemedlemmar med mindre intresse för modellflyg.

– Stor fest med logdans på Lördag kväll!

Samtliga modellflygklubbar i Sverige, Norge, Danmark, Holland samt klubbar i Nordtyskland och England kommer att inbjudas.

Segelmodeller, Dubbel-däckare, Oldtimers, Nybörjarmodeller, Experimentmodeller, Speed, Ducted fan, Deltavingar, Helikoptrar, etc.

Ett "ladies program" med rundtur i Mark med besök i "klutabodar" m.m. kommer att anordnas.

Marks Modellflygklubb
Lars-Berno Fredriksson
0320-131 16

OXELÖSUND
ALLT FÖR LINFLYG

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



TRÅDGÅRDSGATAN 10A 613 00 OXELÖSUND

STOCKHOLM
Allt för RC-entusiasten
Göt-Hobby



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

Stockholm
KARBY FRITID

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

Specialitet: RC-flyg, radio, motorer, balsa, byggsatser, tillbehör, Futaba, Pilot, Enya, OS m.m.

**Må, On 8-19, Ti, To 8-17
 Fre 8-15, L6 10-13.**

SVERIGES MODELFLYGFÖRBUND

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

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

Stockholm
Roffes modellflyg

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



Motorspecialisten: Rossi, Co-K&B, O.S., Quadra, Kawasa.

Modellflyg — båt — bil
Radioanläggningar
CB-spinner och kvartskala-tillbehör Macs Product

Stockholm
Thor hobby

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

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

RC: BILAR, FLYG- o. BÅTMODELLER

Motorer och RC-anläggningar i stort urval.

**Egen katalog
 Postorder
 Flesta kontokort**

Örebro
JJ Hobby Center

Engelbrektsgränd 31, 702 13 Örebro
 Tel: 019-126140

- RC-Byggsatser, motorer
- RC-Anläggningar
- Balsa, furu, plywood
- Allt för F3B-bygget ex: epoxy, kolfiber, kevlar, glasfiber m.m.
- Dekaler, tillbehör
- Postorder, Katalog (kommer -85)
- Beg. i mån. av tillgång

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

HELSINGBORG



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

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

GÖTEBORG
WETTERGRENS



Hobbyavd
 Frölunda Torg
 Box 99
 421 21 V:a Frölunda
 Tel 031/45 09 90

- ★ RC-Flyg, RC-Bil, Båt
- ★ Stor sortering av tillbehör
- ★ RC-anläggningar o Motorer
- ★ Tåg, olika märken
- ★ Bilbanor
- ★ Plastbyggsatser
- ★ Rep.service på tåg o RC-anläggningar
- ★ Vi skickar gärna material per post
- ★ Personlig service

ÖREBRO
BÖRJESSONS



MODELLFLYG-HOBBY
Specialaffär för Modellflyg

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

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

RADANNONSER

Modellflygnyttas radannonser med rubrikerna **KOPES, SÄLJES** och **BYTES** är avsedda för privatannonser. Övrig annonsering: 25:- per rad.

TEXTA TYDLIGT och ange under vilken rubrik annonsen skall införas.

SÄLJES

JET-MOTORER bränsle, tändtråd m.m. - ring för mer information. 0322-311 13 (dag), 0322-350 78 (kväll).

ED DIESELMOTORER för flyg och båtar. Med RC-trottell och dubbla kullager. Storlekar från 2,5 cc till 5 cc. 0322-311 13 (dag), 0322-350 78 (kväll).

HAR DU PROBLEM MED ATT FÅ TAG I DELAR TILL DIN MODELLMOTOR? Kanske jag kan hjälpa Dej. 0322-311 13 (dag), 0322-350 78 (kväll).

1ST SANWA CONQUEST FM-6 med fyra servon - nästan nytt. 1.000:-.
 0500-220 64, Anders Klingström.

1ST WEBRA SPEED 61:A med avstämd pipa 900:- samt 1 st TT 45 400:-.
 0500-220 64, Anders Klingström.

BÜCKER JUNGSMANN 1/4-SKALA, Mirage flygklara. Bellanca 40, Chipmunk, Windfree träfärdiga. Tomkitty Byggsats. JR 8-kanal 35 mHz modulradio. 042-321 19 vard 18-21, Ronnie.

BYRON MIG-15, komplett med pipa & Webra 61 DF med Dynamix (ny) plus starter, vagga m.m. 2.500:-.
 0502-139 41 - Stellan.

DAMOMOTOR I NY-SKICK till högstbjudande.
 0504-101 00 - Gunnar.

1/4-SKALA RAINBOW + OS 120 4-takt, Safari 2000 + Webra-20. 4.000:-.
 08-38 69 45, J. Groth.

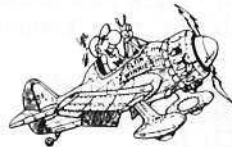
FUTUBA ATTACK 2-KAN., endast använd max 1 timme, inkl servon, minimottagare 450:-. Rock'n City 4WD + många tillbehör 200:-. 0520-370 51, Daniel.

Grenchef Frilflyg
 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
 Hanns Flyckt
 Åkershultsvägen 2
 56400 Bankeryd
 Telefon: 036-72110

Förbundsexpedition
 Sveriges Modellflygförbund
 Sandbergsgatan 4, Norrköping
 Postadress: Box 10022
 60010 Norrköping
 Telefon 011-132110
 Postgiro 518165-6
 Öppetider:
 Måndag-Fredag 08.00-14.00



MALMÖ

Fråga **PICCO** Efter!

MIKROMOTORER

KVALITET + TOPPRESTANDA
2,5-3,5-6,5-7,5-10,0-10,7-11,1-13,0-15,0 cc

Flyg-Marin-Bilmotorer

Tillbehör Reservdelar Service Tuning

Svensk Distributör **MODELLTEKNIK ROLF HAGEL**

Box 74
23040 Bara

Ordertel. 040-446117
(17.00-20.00)

ALINGSÅS

MODELLMATERIAL
TILL SALU

Byggsatser i trä, metall, plast.
Balsastrå, plywood, pianotråd.
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
Ritningar och materialsatser till STABIL, ALBATROSS, SOL O LIMBO, X-ET samt RC-LINUS, dubbeldeckare snänvidd 134 cm, 140-mot. Motorer: OS, ENYA, Radioanläggningar, FUTABA, SANWA, Hobbyboy. De små verktygen för hobbyfolk. Katalog mot 4,- porto.

FÖR FRI-FLYGET
SMFF:s modeller KNARREN, SPARVEN, FLUGAN samt LIN-LINUS.

Vi har även stort urval av tillbehör.

Öppettider: Vardagar 16.00-20.00 Lördagar 09.00-13.00

GÄVLE

MOLANDER HOBBY

Butik: S. Kungsgatan 19, Gävle
Postadress: Box 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 Tamiya Kvoshō Marui SG Garbo Mantua Sigma II PB
Bilmotorer: ex Picco OPS Enya TT OS
Radioa : JR, Futaba, Acornus

RC-FLYG * RC-BAT * Tagbanor
Bilbanor
POSTORDER Tel 031-45 94 01

GÖTEBORG

HOBBYCENTER

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

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

Välkomna in!

GÖTEBORG

Hugget's Färg

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

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

GÖTEBORG

STORT URVAL

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

LEKSKÅPHUSET
ALMA SÖDERDAHL AB

Norra Hamngatan 30 Tel 13 29 17 GÖTEBORG

GÖTEBORG

NILS HOBBY

Tel 031/24 61 03
Nordenskjöldsgatan 18
413 09 GÖTEBORG

Affären för hobbyfolk

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

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. Prislistor mot brevporto.
Besöksadress: Fagersta Skola, Hofors. Postadress: Källarvägen 13, 810 10 Torsåker
Telefon 0290/851 37, 407 32

Huskvarna (+Malmö)

RCC
Radio Control Center AB

Grännavägen 24, tel 036-14 53 60

Även butik på 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.

MOLKOM

ELL-AIR

Box 77, 660 60 Molkom
Telefon 0553/211 17

RC-FLYG

Motorer, radioanläggningar och tillbehör.

HÖGANÄS

HÖGANÄS hobby och elektronik

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

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

Ring gärna!

KUNGSBACKA LEX OCH HOBBY



BRA
Sortering för alla hobbyentusiaster. Alltid rätta PRISER

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

LINKÖPING

BORGS hobby

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

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

Modelljärnvägar - Bilbanor
Plastbyggsatser -
Experimentlådor - Tillbehör

MALMÖ

MODEL CRAFT

Rundelsgatan 16
200 12 Malmö
Tel: 040-71435

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

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

LIDKÖPING

Flyghobby

Silverskjöldsgatan 7
531 00 Lidköping Tel 0510/262 34

Skalaritningar av Brian Taylor
Dekaler Trékronor

RADIO: JR, Sanwa.
MOTORER: Webra, OS, Irvine
BYGGSATSER: Av bästa och kända fabrikat bl a Robbe och Cambria
TILLBEHÖR: Ca 500 olika artiklar.

Välkomna
Bo Nylund

OXELÖSUND

ALLT FÖR LINFLYG

- WIRE (OBS! Ny regel i Combat)
- PIANOTRÅD för Team Good-Year och speed med minustolerans
- 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. Välkommen!



L022
01715

Andersson Evert
Bokvägen 22
29500 Bromölla



-totalt mer än 35 olika byggsatser



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



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



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....



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



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



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



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



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



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:-



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:-



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



Pipkåpa samt motorkåpa av epoxy.
Försedd med klaff och dykbrom-
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.....

