



modellflyg ^{nytt}

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



För
bunds
möte 88



Sundbyholms Slott
19-20 mars 1988

1
1988

PILOT

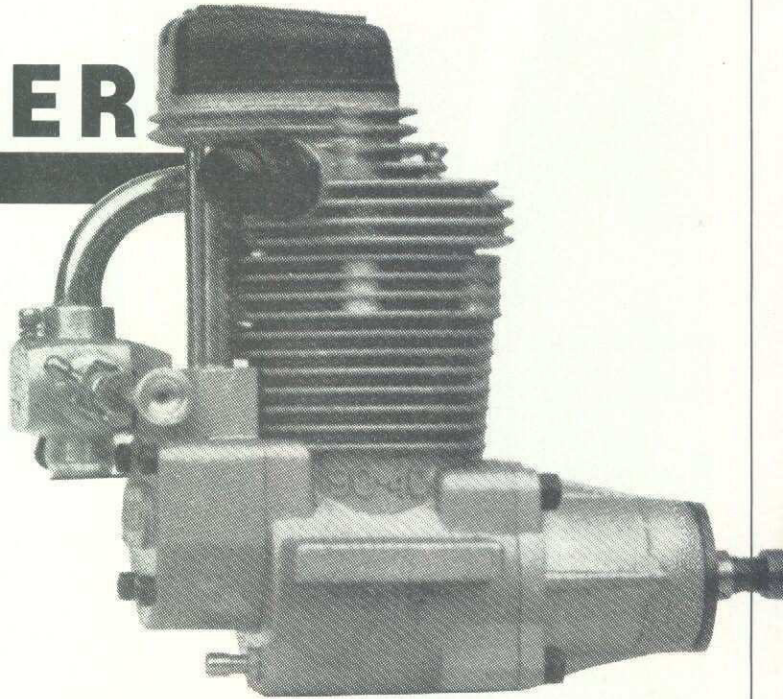
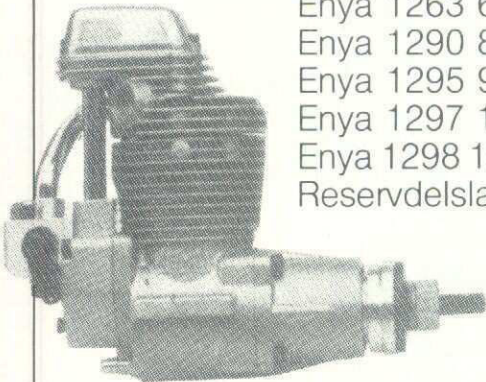
EZ MUSTANG P51D

De flesta modeller av Pilot finns för omgående leverans.

ENYA MOTORER

SLITSTARKA MOTORER

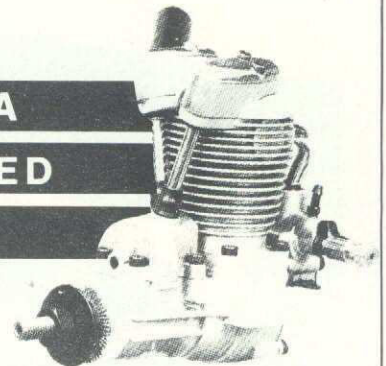
- Enya 1246 46-4C HP 0,75
 - Enya 1263 60-4C HP 0,9
 - Enya 1290 80-4C HP 1,1
 - Enya 1295 90-4C HP 1,3
 - Enya 1297 120-4C HP 1,6
 - Enya 1298 120R-4C HP 2,1
- Reservdelslager finns.



SAITO

PRISVÄNLIGA
MOTORER MED
KVALITET

Reservdelar finns i lager.



FA-50AAC



FA-325R5
4 Stroke Cycle Radial Engine

SÄLJES I HOBBY-FACKHANDELN. DISTRIBUTERAS AV



Radio Control Center AB

Grännavägen 24, Box 124, 561 22 Huskvarna, order tel 036-14 53 60

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 32 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 bost
0520-919 56 arb

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

Förbundsordförande
Olof Pennbom
Tjörngatan 17
253 72 Helsingborg
Telefon 042-22 25 53
Endast 1800-2000

Redaktion & Annonser
Sture Tingwall
Skonertgatan 12
302 42 Halmstad
Telefon 035-11 00 41 redaktion
035-404 45 bost
Telefax 035-14 86 87

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:- per spaltcm.

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

Annonssavdelningen kan ge full service för annonsutformning, sätning, färgdelning mm till mycket låg tilläggskostnad.

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

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

Eftertryck tillåten med angivande av källan.

Tryck
TRYCKAB, Halmstad 1988



Innehåll nr 1 1988

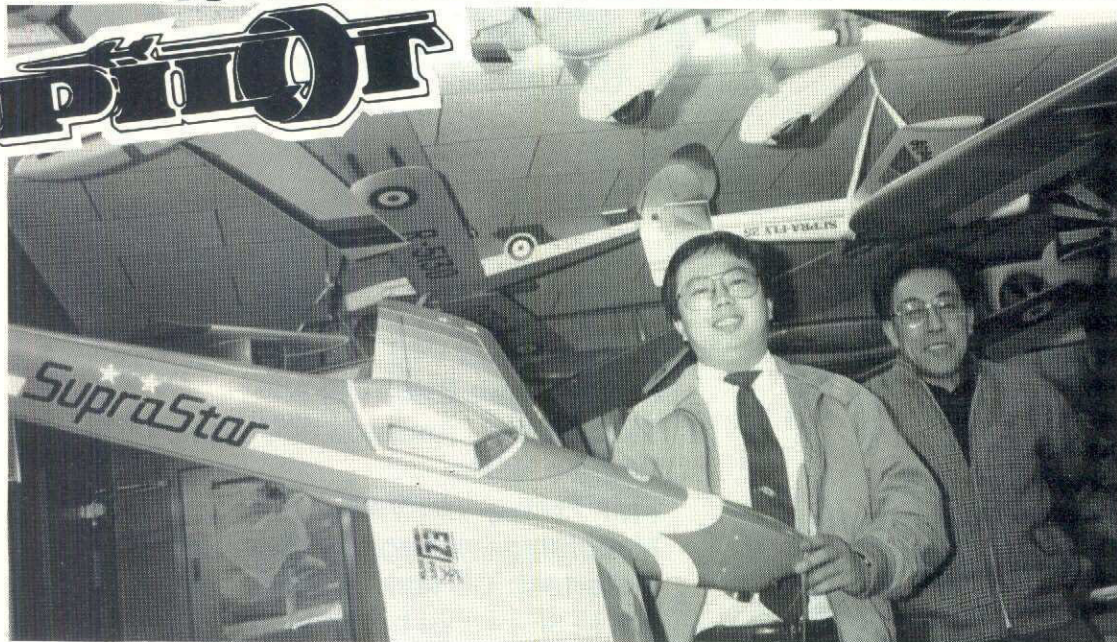
På besök hos OK!	4
Skalahörnet: DH60T/Sk9!	6
Skalahörnet: Ändrade F4C-regler	8
Bagges Hörna	9
Från Friflyg-VM: Välbyggt räcker!	10
Modellflygnytt bygger: Puppeteer	11
Motortest: OS Max 40 FP-S	12
NM i F3F - vicka hangflygare	14
Combat-serien börjar - del 1	16
Kom ihåg lindansen	17
Förslag till nya "Helipop"-regler	18
Helskalaritning: Eimars TILKA	Mitt
Inomhus	20
Nya Prylar	22
Ett nytt SMFF?	24
Julnötsvar & kommentarer	27
Från Klubbarna	28
Meddelanden från Förbundet	30

OMSLAGSBILDEN Sjöflyg är som allt annat modellflyg trevligt, stärkande, intressant, underhållande, kamrat-skapande (!), roligt, härligt, skönt ... Jämför gärna omslaget 1/87 från samma tillfälle!

*Den här gången får jag på kassörens uppmaning rikta ett hjärtligt tack till Er alla, som slutit upp kring Förbundet och betalat in Er "30-krona". Den föreslogs av förra styrelsen, antogs på Förbundsmötet i Göteborg och inkasserades av nuvarande styrelse. Den kom in snabbt och i stor omfattning. Likviditetskrisen, som kassören väntade vid halvårsskiftet, kom följaktligen av sig. Det fanns även de, som lät det bli en "100-krona"! För styrelsens del är saken nu utagerad. Men om någon känner på sig, att han glömt betala, så går det fortfarande bra att göra det
Så än en gång TACK!*

För dem, som är intresserade av SMFF:s vidareutveckling (och vilka är inte det?) så finns en läsvärd artikel på sidan 24-25 i detta nummer av Modellflygnytt. Lennart Larsson, SLM, och Kent Johansson, WäLM, ligger bakom denna utredning, som handlar om distriktens ställning och ansvar inom Förbundet. Utredningen "beställdes" på förbundsmötet 1987 i Göteborg och skall redovisas på kommande förbundsmöte på Sundbyholms Slott i Eskilstuna. Vidare kan nämnas, att redaktören Sture Tingwall tills vidare påtagit sig ansvaret för PREK-jobbet. Den saken får vi säkert anledning att återkomma till. Mer skrivet blir det inte den här gången. Jag kanske får anledning återkomma efter förbundsmötet.

Hälsningar till Er alla! Och väl mött på förbundsmötet!



VD Tom Takamatsu och "hökafältsjapanen" Minoru Takenaka i kontorets reception/utställning. Th Den gamle med Norihiko Nakajama- han som designar.

teet den här gången) mötte jag vicepresidenten för företaget Tom Takamatsu. Han är vice. Hans far - Mamuro Takamatsu - var på tjänsteresa nånstans - så honom kunde jag inte träffa. Men Tom är inte dum han heller. På hans visitkort (en annan japansk väsentlighet) står det, att han ansvarar för R&D, dvs research och development - forskning och utveckling. Han om någon skulle väl kunna ge mej ett utförligt svar på min fråga.

Den gamle hos OK!

För flera år sedan var den gamle redaktören på besök hos OK-fabriken i Japan. Det resulterade i ett reportage om hur de berömda PILOT-byggsatserna tillverkas - de, som blivit ett begrepp världen över. Under juldagarna var det dags för ett nytt besök hos de trevliga och glada Osakaborna.. Här en liten rapport.

Redaktörn har varit på långresa. I tjänsten, som det heter. Han sysslar inte bara med Modellflygnytt. Och nog blev det en tripp av det rediga slaget - fem veckor. Australien, Nya Zeeland och Japan var resmålen. Återigen kunde jag konstatera, att australiensarna inte alls är så modellflygfantastiska, som man kan luras att tro. Jag minns, då jag för flera år sedan första gången var på väg att landa i Sydney. Intresserat kikande genom fönstret på Jumbojätten under själva finalen kunde jag se, att det var mängder av små modellflygfält runt om storstaden. Här skulle allt tittas på australiensiskt modellflyg!! Lite senare blev jag varse, att det inte alls var modellflygfält. Det var cricketplaner. Cricket visade sig vara nationalsporten i Australien! Så kan det gå, när inte haspen är på!

Hökafältsjapanen

Nåväl. Den här gången kom jag

också till Japan och efter några dagar i Tokyo var det dags att ta Shinkansen - det berömda tåget med en medelfart på 200 km/t - till Osaka. Där träffade jag min gode vän Minoru Takenaka, som jag upprepade gånger dragit med till Hökafältet i Halmstad. Han visade tidigt stort intresse för modellflyg och har nu själv kört igång med 4-taktare, Pilotmodeller och annat! På juldagen kunde jag överlämna min lite speciella julgåva till honom - en Göran Kalderensk K-jagare-byggsats! Den väckte stort intresse. Framför allt vingvarpningen, som var något helt nytt. Och spännande!

Efter några timmars översättning vid ritningen, som har engelsk text, trodde han sig nog kunna klara av bygget.

På juldagen (enligt svensk almanack) tog vi hans Subaru och drog iväg till OK-fabriken - det är dom, som tillverkar alla Pilot-byggsatserna. Minuro hade

nämligen ordnat "audiens" hos självaste vice-presidenten för det världsberömda företaget.

Vad skulle man prata om?

Ja, vad skulle man nu prata om? För flera år sedan skrev jag ett reportage om OK-företaget (som f ö publicerades i kollega AoH). Och jag kunde ju inte än en gång föreslå något sådant. Men vad att ta upp som intressant ämne den här gången då? Efter en stunds funderande i bilen medan vi sakta hackade oss fram i den täta trafiken kom jag på det. Jag drar till med min "käpphäst" sedan många år. Och faktiskt har jag ännu inte fått ett i mitt tycke bra svar på frågan: "När skall vi kunna förvänta oss skalaflyg med elmotorer?" Det kanske vore nåt att dra upp med självaste höjdaren på OK-fabriken. Vi får väl se!

Inget grönt thé idag!

Över en kopp kaffe (tack och lov hade dom hoppat över det gröna

När eldrivet skala-flyg?

När skulle vi alltså kunna förvänta oss riktiga skalamodeller framdrivna av elmotorer. Och när skulle OK-fabriken komma med sin första Pilot eller EZ-byggsats av en "riktig" skalamodell för eldrift? Det var alltså det, som jag drog till med.

Elflyg kommer från OK!

Då han hörde min fråga - han talar bra engelska - så kom ett leende med en gång. "Jodå, nog har vi funderat på detta". Redan i januari -88 släpper OK ut den första eldrivna modellen - en elsegelmodell, som i och för sig inte är någon skalamodell. Men dock eldriven. "Så vi är där redan", kunde han meddela mej.

Man har redan testat

Och dom har också en eldriven Piper J-3 Cub på development-avdelningen. Den har en spännvidd på 1300 mm och är utrustad med full gamering: ballonghjul

och motorattrapp och flyger sina 13-15 minuter på en laddning. Det är en testmodell med en Mabuchi 5-50 i nosen.

Man har ännu inte bestämt, om man skall ta fram den i byggsats. "Finns det verkligen en marknad för den? Vad tror Du?"

Det var nu Tom, som frågade mej. Jag kunde bara tala för mig själv och svaret blev jakande.

Men då var konfrontationen ett faktum. Tom Takamatsu tror inte alls på elmotorer för annat än seglare, där man enkelt kan få starthjälp tills man hittat termiken. För rena skalamodeller är 4-taktsmotorerna det enda raka, var hans uppfattning. Och det var tydligen inte något att diskutera. Det går förvisso att göra en Jenny eller en Nieuport eller motsvarande för elflyg - med spännvidder på runt 1500-2000 mm. Det har man redan gjort. Men den typen av skalamodeller är inte för "vem som helst". Det blir små upplagor och det är man inte intresserade av. "Ingen profit", som Tom så enkelt beskrev situationen.

Minst 3000 stycken!

Drar man igång med en ny modell, så ligger deras sk break-even (dvs då man börjar tjäna pengar och får betalt för nedlagt utvecklingsarbete, för stansverktyg och annat) på cirka 3000 st. Man måste alltså vara säker på att kunna sälja åtminstone 3000 byggsatser av en modell för att "få tillbaka" insatta utvecklingspengar - helst siktar man mot 5000 st. Då först blir det en rejäl förtjänst. Och man sysslar alltså med affärsmässig verksamhet och skall alltså tjäna pengar! Så enkelt är det. Även för en glad vicepresident inom modellflygbyggsatsområdet!

USA "bestämmer"

OK-fabrikens stora marknad är USA. Och därifrån har man inte alls fått några indikationer på att man vill ha eldrivna skalamodeller. Och därför satsar man helt enkelt inte på det. Men man är beredd, om något skulle visa, att marknaden förändras mot elflygeri.

Så här är modellflygaren

Tom Takamatus egen och synnerligen enkla indelning av dagens modellflygare ger en god bild av hur man ser på modellflygmarknaden av idag.

Det finns -enligt Tom - bara tre kategorier modellflygare:

- dom som bygger
- dom som lagar
- dom som flyger

Summan av de här tre grupperna kommer förmodligen inte att öka under de närmaste åren.

Det är Tom Takamatus klara uppfattning. Snarare kommer den att minska på grund av "konkurrens" från andra hobbyverksamheter. Och gruppen "dom som flyger" är definitivt störst, visar de undersökningar, som man gjort bl a i USA. Därför har man tagit fram EZ-byggsatserna, som blivit en stor försäljningssuccé.

Flera EZ kommer!

Utvecklingen framöver kommer alltså att resultera i flera EZ-modeller - och alltfler 4-taktare kommer att driva fram dem. Över hela världen möter man motstånd mot modellflyget - främst på grund av oljudet. Elmotorerna kommer INTE att erbjuda en bra och fullvärdig lösning på det problemet.

De kommer alltid att erbjuda för lite "power"! Och "power" vill man ha!

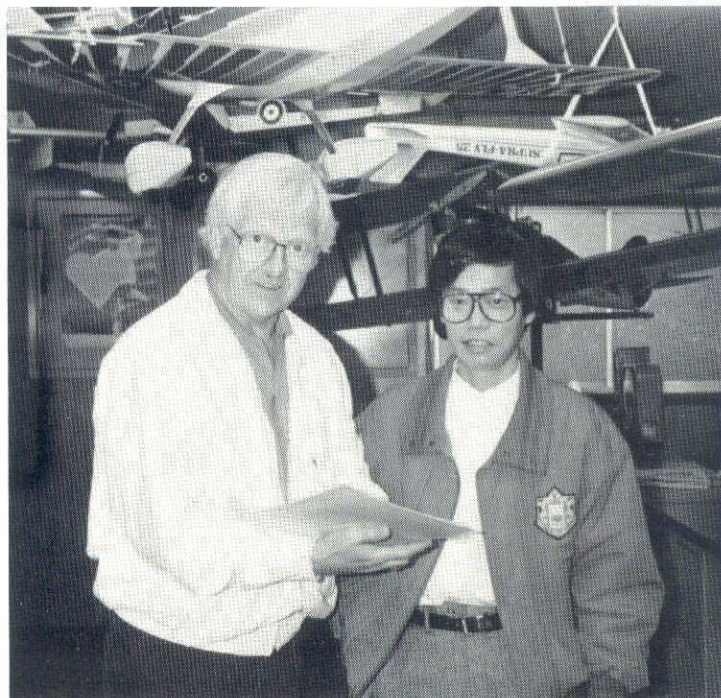
I stället förlitar man sig på framtida utveckling/förädling av 4-taktarna - den vägen får man fram någorlunda tysta och acceptabla modeller.

OS är nästan granne

Och ett gott samarbete har man med bl a OS-fabriken, som också ligger i Osaka. Mr Mihara hos OS är en gammal god vän till Toms far. Och det om inte annat kan vara en god försäkring att utvecklingen går efter de vägar, som Tom välvilligt utstakat för de närmaste tio årens utveckling inom modellflygeriet.

Det blir visst att vänta!

Däriigenom kunde redaktören konstatera, att hans gamla K-jagare (dock ej av Göran Kalde-



réns utsprung) kommer att - kanske för evigt! - få förbli hängande i redaktionstaket. Den skall ICKE dränkas i olja har redaktören bestämt! Och hänger alltså i taket i väntan på miljövänlig elmotordrivning!

Lite sido-fakta

Idag har man på tillverkningsprogrammet hela 85 konventionella träbyggsatser och 47 EZ-byggsatser - förhoppningsvis då

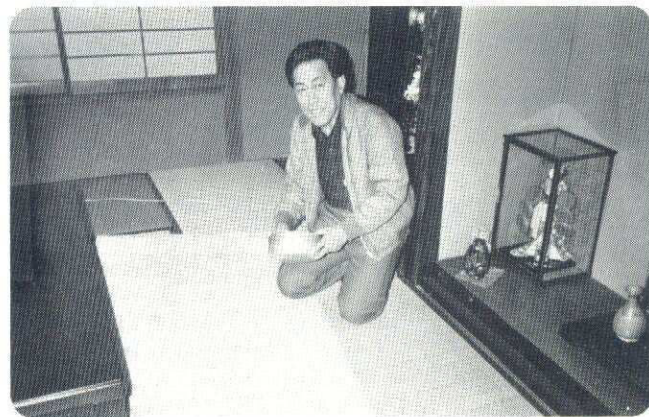
så lättsålda, så att man uppnår den "stipulerade" 3000 miniupplagan. Den hittills mest lyckosamma modellen från OK-fabriken var inte alls "Boxfly", som redaktören trodde. Nej, i stället är "Trustaren" i dess olika skepnader den mest sålda Pilotbyggsatsen. På 6 månader sålde man mer än 6000 ex - så DEN satsningen bör ha givit en hel del pengar i yen!

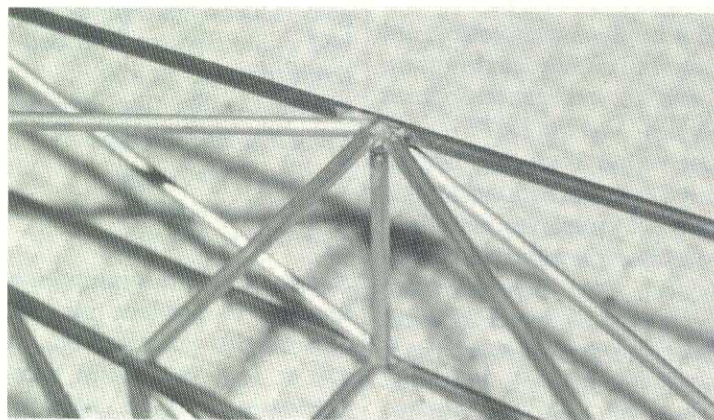
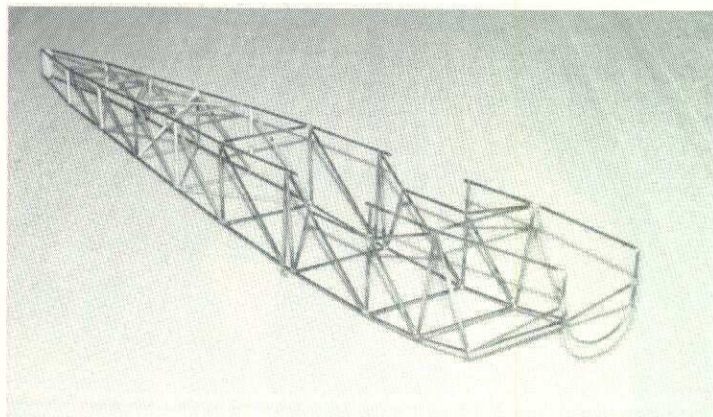
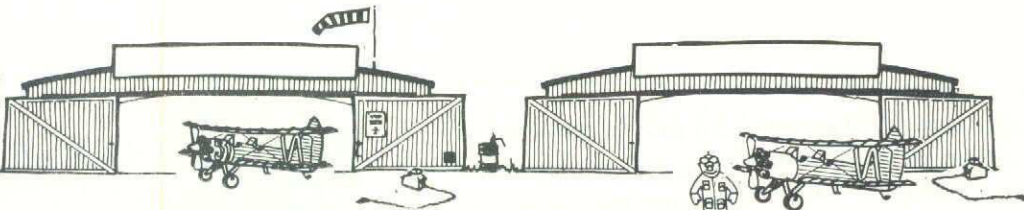
Redaktören

Nipponisk K-jagare!

Jag ville ge en rejäl svensk julklapp till min vän modellflygaren. Vad kunde passa bättre än en byggsats av en äkta svensk flygmaskin? Naturligtvis blev det en Thulin K-jagare av Kalderenskt ursprung. Byggsatsen väckte stort uppseende - även hos OK-folket. Och om något halvt år kan jag räkna

med att få fotografier från en flygande, japansk K-jagare. Med autentiskt fungerande ving-varpning - något, som var helt nytt för såväl OK-pojkarna som för min japanske vän, som här ses studera K-jagarritningen för första gången! Vi får se, om vi får några positiva rapporter från bygget!





Rapport från en byggbräda

Här kommer en rapport från en skånsk byggbräda. Delarna, som Du ser på bilderna här skall under senvintern sättas ihop till en Sk9:a.

Sk9? - vad är det?

Vad är då en Sk9? Jo, den är föregångaren till Sk11, dvs Tiger Moth och fanns i svenska flygvapnet under 30-talet. Den officiella beteckningen var DeHavilland DH60T Moth Trainer.

Raka vingar, ej pilform

Figurationen skiljer sig på två väsentliga punkter från den välkända Tiger Moth. Vingarna är helt raka utan pilform och med mindre "stagger". Motorn är upprättstående och ändrar naturligtvis radikalt utseendet. För övrigt är det samma flygplan som långsamt utvecklades ur DH60 till att bli det välkända DH82 Tiger Moth.

Orsaken till att Moth Trainer blev en Tiger Moth var rent praktiska och hade inte med flygförmågan att göra. DH60 var nämligen ett utmärkt flygplan med fina roderharmonier. Problemet låg snarare i den främre sittbrunnens placering; den var mycket svårt att stiga i och ur.

Svår att kliva ur!

DH60 var således en bra flygmaskin för skolning med behäftad med en allvarlig brist som skulle kunna medföra att en av piloterna inte kunde hoppa vid en eventuell nödsituation.

RAF behövde ett bra enhetsflygplan för pilotutbildning varför flygministeriet lade ut en

specifikation som motsvarande DH60, men med bättre tillgänglighet till främre sittbrunnen.

Inga ritningar behövdes

DeHavilland löste problemet genom att flytta fram vingbaldakinen framför sittbrunnen. För att bibehålla tryckcentrum veks vingarna bakåt. Detta gjordes utan ritningar i olika etapper tills rätt läge erhöles. Därför har Tiger Moth olika pil- och V-form på övervingen och undervingen.

Svenska Flygvapnet köpte 10 st DH60T, som var den sista i en lång rad av utvecklade varianter av DH60 Moth. Denna var försedd med förstörade instigningsluckor till främre sitt-

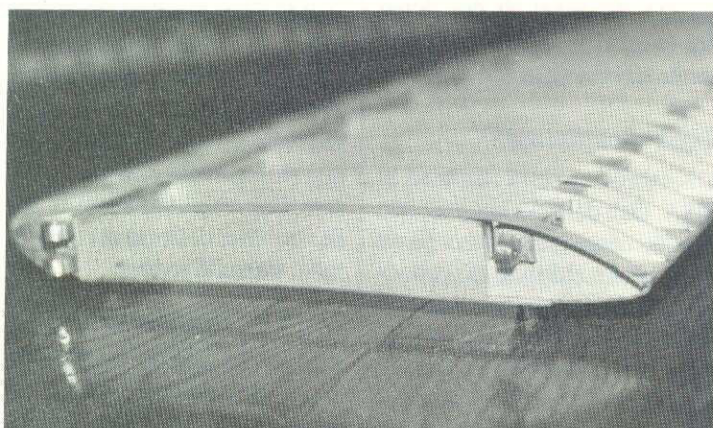
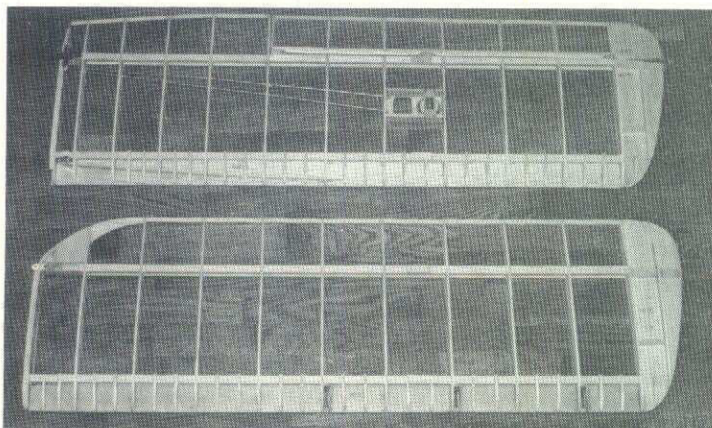
brunnen, där övre longerongen kapats av. Dessutom var riggingen ändrad för att underlätta i- och urstigning.

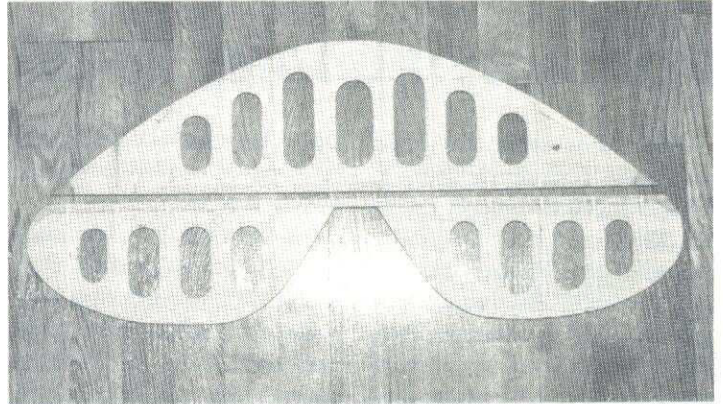
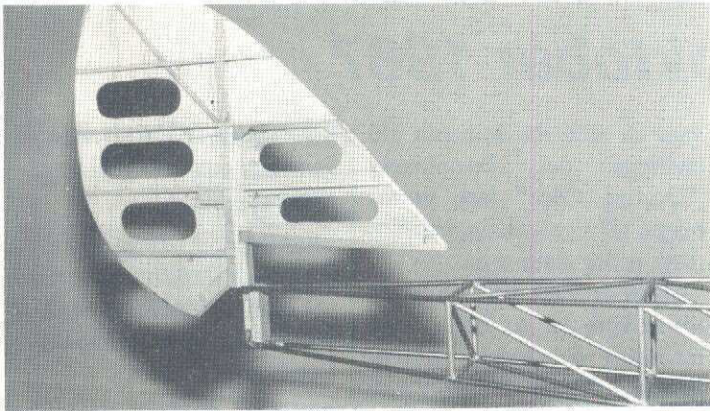
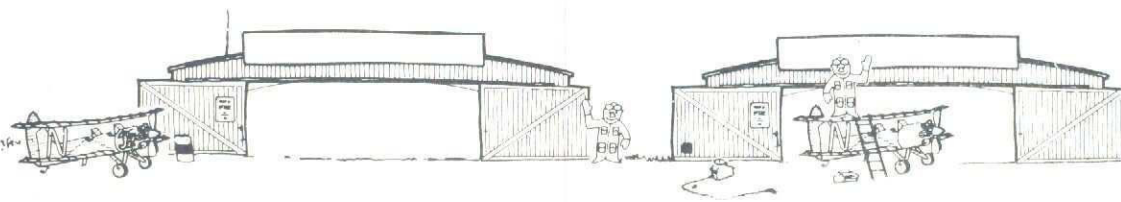
Sk9:an var i tjänst i flygvapnet mellan 1931-1936.

Varför bygga en Sk9?

Varför väljer man Sk9 som projekt? Svaret är det gamla vanliga.

- o Ett flygplan med fina flygegenskaper
- o Lämplig för skala 1:5
- o Ingen har byggt Sk9 förut
- o Bra bonus i tävlingssammanhang
- o Fungerande detaljer





Stjärten...

Stjärtpartiet är byggt på balsafлак med formspryglar och balkar. En enkel och snabb metod som ger en lätt konstruktion.

Kroppen

Kroppen är byggd av stålrör som silverlötts. I bakre delen är tvärstöttorna av aluminiumrör som limmats med cyanoakrylat och bakpulver. Inredningen i cockpit är i dagsläget under tillverkning med den för Moth så karakteristiska kontrollboxen med pedalställ och styrsparar.

Reglage för gas och höjdrim är också färdiga för montage. Det återstående arbetet förutom klädsel och målning är motorinstallation och landställ.

Vårprovflygning

Om allt nu går som jag vill så blir det provflygning i maj. Mer om detta i en höstrapport!

*Stig Bergström
bygger, fotar och skriver*

Inga ritningar finns

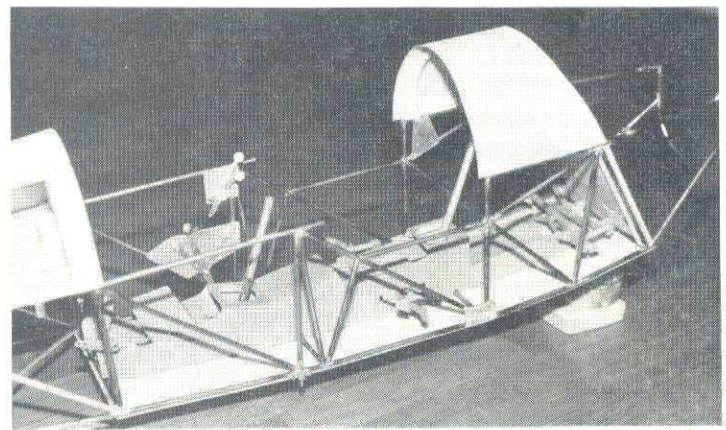
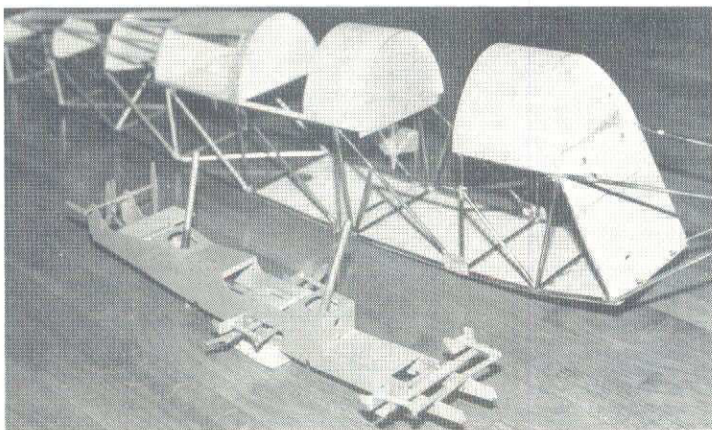
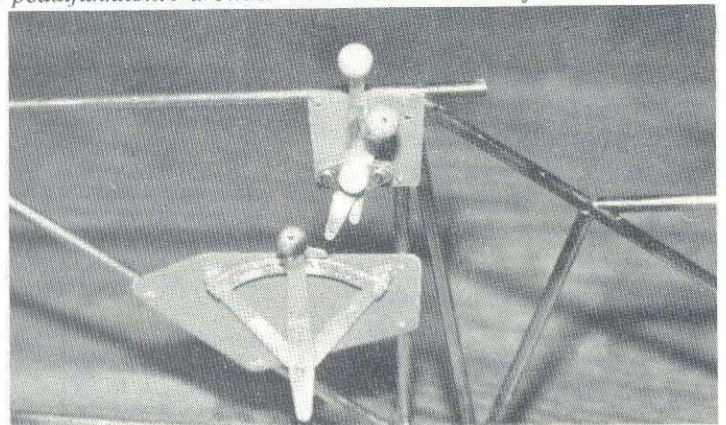
Eftersom ingen 3-plansritning har stått att uppbringa över DH60T har jag ritat en med hjälp av material från Pete McDermott samt ritningar på Tiger Moth. Jag har dessutom gjort mätningar från de DH60 som finns på Malmen samt på Tekniska Muséet i Malmö.

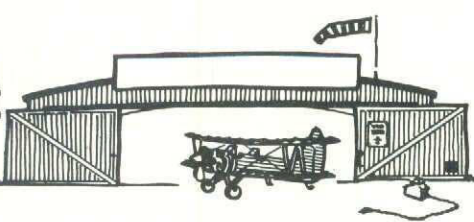
Vingarna...

Vingarna är byggda på traditionellt sätt med spryglar av balsa och balkar av furu. Beslag för infästningar av rigg och stöttor för fastskruvade i vingbalkarna. Infästningarna till kroppsidor och baldakinstöttor görs efter originalet så att vingarna kan fällas för transport.

**Nu har det kommit nya &
ändrade F4C-regler!
Studera dem noga på sid 8
innan Du bygger vidare!**

Överst sid 6 två bilder, som visar den "svetsade" rörkroppen - silverlod föröver och cyanoakrylat + bakpulver akteröver vid tvärstöttorna! Nertill samma sida höger över- och undervinge under bygge. Övervingens fastsättning framgår av bilden t h. Här ovan visas uppbyggnaden av fena och stabilisator med formspryglar på flak med lätthål. Nedan börjar kroppsskelettet få lite klädsel. Observera kontrollboxen med komplett spak- och pedalfunktion. Närbilden visar kommande detaljrikedom.





PS Till alla skalaarrangörer har jag en vädjan. Skriv om Era tävlingar och plåta svartvitt för Modellflygnytt. Då vet man vilka som var med och att det var en bra tävling. Då kommer det också fler deltagare nästa år. DS

Domarsymposiet 25-26 oktober 1987

1980 var vi inom SMFF ett par dussin licensierade domare. Nästan ingen tävlingsverksamhet förekom. Under 1980-talet startade Bengt Holmer en intensiv utbildningsverksamhet som gav ett 70-tal nya domare. Tävlingsverksamheten inom skala växte och kan idag sägas vara en av våra mest etablerade tävlingsformer inom radiogrenen.

Vi domare, tävlingsarrangörer och tävlande har lärt och utvecklat oss, vilket resulterat i ökade krav. Domarkåren har haft svårt att möta upp. Problemet med vår tävlingsform är subjektivitet, dvs den tävlande är utelämnad till domarnas skicklighet och "godtycke".

Dags för höjning!

Tiden var alltså mogen för en höjning och likriktning av domarkompetensen. Det har domarnat länge varit överens om.

Karlsborg valdes för detta domarsymposium av geografiska skäl. Här behöver vi inte betala för logi och möteslokaler. F6 ställde välvilligt upp med detta.

Lördagen startade med en genomgång av allmänna problem kring domarverksamheten. Domarsysslan ställer stora krav på sina utövare.

En viktig punkt är likriktning och regeltolkning som varierar från tävling till tävling. En annan är kompetensen som varierar mellan domarna beroende på bakgrund, kunskap och rutin. Eftermiddagen fortsatte med statiska regler innan det var dags för middag på mässen, samt övrig social samvaro.

Söndagen gick vidare med flygtekniska regler och grupp-arbeten för bedömningsgrunder i flygmomenten.

Domarråd bildades

För att fortsätta met arbete som påbörjats och sprida kunskapen inom domarkåren och uppnå en

jämn kunskapsnivå beslöt vi att bilda ett domarråd - bestående av två grupper.

Den ena med G-C Ahremsmark, Gösta O'Connor, Peter Källoff, Bengt Källström och Stig Bergström skall arbeta fram en domarhandledning. En förhandsutgåva skall vara klar i vår för att provas under 1988.

Den andra gruppen består av Lars Helmbro och Lars Karlsson. De skall arbeta fram ett underlag för tävlingsverksamheten med tips, råd och anvisningar, så att vi kan bli proffsigare i framtiden.

Domarhandledningen skall

vara ett stöd för domarna vid tävlingar och komplettera "Sporting Code" med anvisningar till regeltolkningar, standard, poängsättning etc.

Bilder av varje listad flygmånövrer kommer att finnas med anvisning och ideala utföranden samt fel och avvikelser som kan förekomma och de poängavdrag, som då bör göras.

Statiska bedömningsanvisningar uppdelas i de olika momenten med t ex godtagbar standard på dokumentation, fällor och fel samt presentation och uppläggning av dokumentationen. Ett annat exempel kan vara figura-

tionsbedömning med tillvägagångssätt och poängsättning.
Nytt symposium

Ett nytt domarsymposium ev. med en skalariksdag blir i oktober i Linköping/ Malmen för att samla säsongens erfarenheter. Och besöka museet.

Krav på domarna

En sak var vi överens om när vi skiljdes. Våra domare måste ställa upp bättre på tävlingarna, annars får vi inte den erfarenhet, som behövs för att arbeta vidare på denna utveckling.

Stig Bergström
AU-skala

Regler FAI gällande t o m 1988-01-01

Följande ändringar är beslutade vid CIAM-mötet våren 1986 resp. 1987. Ändra motsvarande paragrafer i regelsamlingen.

6.1.1	Definition av skalamodeller En skalamodell skall vara en reproduktion av ett tyngre-änluft personbärande flygplan med fasta vingar.	6.3.1	Allmän karakteristik Max bäryta 250 dm ² Max vikt 7.0 kg Max bäryte-belastning 100 g/dm ² (Ingen begränsning av motorstorlek); jet-, puls- eller raketmotorer är ej tillåtna.	6.3.9	Poängsättning - flygning Beträffande poängsättning se även punkt 6.1.12. Tillägg: Om domarna anser en modell vara osäker eller flygs på ett osäkert sätt har de rätt att beordra piloten att landa.	ler flygtid 10 sekunder, vilket-dera som inträffar först. Flygningen skall passera över landningszonen och mitten centrum framför domarna.	
6.1.4	Domare I världsmästerskap i skalaflyg skall varje domarpanel ökas till fem domare. Minst en medlem från respektive sub-kommité skall ingå i varje domarpanel. Båda domarpanelerna (statisk resp. flyg) skall godkännas av CIAM-byrå för världsmästerskapen.	6.3.2	Radiourrustning Tillägg: Användandet av attityd- eller rörelsestabiliserande utrustning (gyro) är förbjuden.	6.3.12	Slutlig poängsättning Poäng erhållna enligt punkt 6.1.12 (statisk bedömning) läggs till medelvärdet av de två bästa flygningarna enligt punkt 6.1.10. Om den tävlande endast genomfört en flygning skall poängsättningen divideras med 2.	6.3.8	Valfria manövrer Den tävlande skall dokumentera att de valda manövrerna är typiska och inom förebildens normala kapacitet. Overshoot Tillägg: Höjd över landningszonen skall vara cirka 3 meter.
6.1.6	Anmärkningar, allmänt c) Tillägg före andra stycket. Bomber, falltankar etc måste presenteras statiskt, men får ersättas före flygning av enklare och reparable exemplar med samma form, färg och vikt. g) Utgår	6.3.3	Startförsök Startförsök förligger när den tävlande ges tillstånd att starta. Den tävlande har ett startförsök för varje officiell flygning. Anmärkning: Ett startförsök kan upprepas på domarnas begäran endast när något oförutsett inträffat som ligger utanför den tävlandes kontroll, t ex radiostörning.	ANNEX 6D Domaranvisningar F4C Allmänt Varje manöver som beskrivs skall förtydligas med ritning. (Underkommitén skall godkänna ritningarna, som skall följas av CIAM-byråns godkännande. Alla flygmånövrer startar med en rakbana parallell med domarlinjen. De tävlande skall alltid (utom när det uppstår konflikt med säkerhetsfråga) tillåtas välja riktning för taxning, start och landning.	In- och utfällning av landställ In- och utfällning av klaff In- och utfällning skall vara fullt synliga för domarna. Loop Loop skall utföras prototypiskt. Flygfunktionen utförd av förebilden Den tävlande måste förevisa dokumentation att varje funktion kunde utföras av förebilden.		
6.1.11	Komplexitetsbonus Vingar Bonus Monoplan 0% Biplan med stötar 5% Biplan med undercambler 10% Triplan el fler vingar 15% Motorer En motor 0% Två eller flera motorer 10% Landställ Fast nosjulstall 0% Fast konventionellt el infällbart 5% Allmänt Flugen före 1911 års slut 10% Bonus Maximerat till 20% totalt	6.3.4	Definition av officiell flygning En officiell flygning har ägt rum när modellen varit luftburen i 60 sekunder.	6.3.7.3	Procedursväng (ny text) Efter början med rak horisontell flygning skall modellen svänga 90° för att sedan svänga 270° i motsatt riktning, återtagande rak horisontell flygning i motsatt riktning mot ingångskursen. Manövern skall förestas i avsikt att placera punkter där modellen ändrar riktning från 90° till 270° i rätt vinkel i förhållande till ingången och passera centrum av landningszonen.	Triangelbanan Varje ben i triangelbanan skall vara minst 150 meter. Rektangelbanan De långa benen i rektangelbanan skall vara minst 150 meter, de korta minst 75 meter. Storskalaregler Allmänt Regler enligt FAI gäller med följande undantag Allmän karakteristik Maximal bäryta 500 dm ² Maximal vikt 25 kg Maximal motorstorlek 100 cc Statisk bedömning Minsta distans till närmaste detalj av modellen skall vara 5 meter. Ingen bonus för komplexitet delas ut. Flygbedömning Manövern storlek skall vara i relation till den tävlande modellen.	
6.1.12	Poängsättning Tillägg: Vid världsmästerskap och kontinental mästerskap, då fem domare användes, skall högsta och lägsta poäng för varje manöver utelämnas och endast tre domares resultat räknas.	6.3.5	Antal flygningar Varje tävlande har rätt till tre officiella flygningar.	6.3.7.2	Rak flygning Modellen skall göra en rak horisontell flygning mot vinden i en linje parallell med domarlinjen med minsta längd 100 meter el-		



Men till nästa år igen kommer han vår gamle vän! Ty det har han lovat!

Tomten alltså. Han hade ju givit uyp 1987 som Ni kunde läsa ut ur korsordet. "TOMTEN HAR GIVIT UPP" skulle det vara. Minnesgodas läsare kommer ju nämligen ihåg, att den buttre tomten varit med i jul-hörnan i flera år. Alltid har han haft problem med släden och renarna inför flygturen på julafton. Till slut gav han alltså upp, men till jul är han tillbaka ... tror jag.

Hur var det med Frippe då och friflygtävlingen? Julhörnan innehöll ju den rafflande historien om Frippe som, med hjälp av sin vän Kalkyl, vann tävlingen fast konkurrenten George fick bättre tid. Varför? Det var inte för att Jojes mamma stod med en chokladmugg vid startplatsen, det är inte förbjudet. Inte heller för att Joje gjorde två startförsök eller att flaggan var borta eller att han startade för sent. Men den tävlande skall själv ha byggt sin modell, står det i reglerna. Och enligt Jojes pappa hade de ju köpt den färdig av Eljo Sachs. Inte konstigt då att den var perfekt byggd och utan skevheter! Hjälpa vid bygge och flygning får man ha, men inte tävla med en färdigbyggd, köpt modell. Det var svaret på frågan.

Kultur

Hörnan är naturligtvis vaken för allt intressant, som händer på flygets område. Även den kulturella sidan bevakas förstas. När det kommer ut något så ovanligt som en svensk ungdomsbok i flygmiljö (även modellflyg) är det självklart att Hörnan har med en recension. Det gäller "flygsabotören" av Bo Gårdstad, som kom ut före jul på Allt om Hobby:s förlag. Uppdraget att skriva recensionen har gått till Magnus. Så här tycker han:

Flygsabotören

En riktigt flygsabotör handlar denna fenomenalt spännande,

händelserika bok om, som på sina ställen är duktigt rolig. *Krister, huvudpersonen i boken blir vittne till en dramatisk nödlandning med ett konstflygplan mitt på klubbvälet (!). Var det sabotage? Detta försöker emellertid Krister och hans kamrater reda på. Sökandet för dem till flyguppvisningar och de upplever många äventyr bland konstflygare och deras plan. De får vara med om dramatiska jakter i flygplan och på motorcykel. De flyr för livet i norrländska skogsmarker och de blir uppmärksammade av press och TV. Och hela tiden jagar de eller blir jagade av Sabotören. Vem är han? Och varför vill han att flygplanen skall störta? Ja, läs boken Flygsabotören så får Du se!*

Magnus B, 13 år

Jag håller med. En trevlig bok för alla åldrar.

Ritningen

Den här gången föreställer ritningen en linmodell för 0,8 kubiks glödare i första hand. Den är konstruerad av Lars Karlsson och väl provad. Den går också bra att bygga för 1,5 kubik. Då multiplicerar man alla mått med 1,3 ungefär. Förmodligen har 1,5 motorn sidofäste. Därför behöver Du då en motorbock av nylon för att fästa motorn till motorplattan. Annars är det ingen skillnad på den större varianten.

Som vanligt har Modellflygnytt och Hörnan den utmärkte ritningsservicen att Du får en gratis ritning i byggstorlek (0,8) om Du sänder mig ett frankerat kuvert med Din adress. Om Du lägger med ett extra frimärke så får Du dessutom ett roderok, som är lagom till modellen. Jag tror inte bygget ger några större problem, men några saker beskriver jag här.

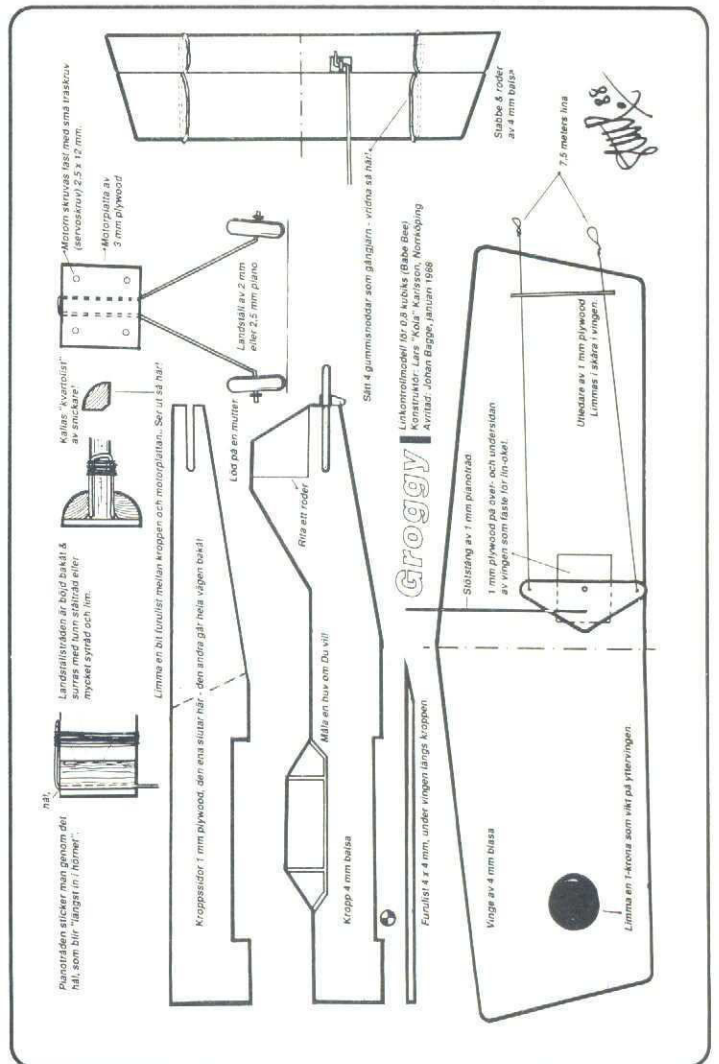
Skär ut alla bitar. Hyvla/slipa vinge och stabbe så de blir lite sprygelformade. Limma fast

dem. Limma furulisten under vingen. Limma plywoodsidaorna till kroppen. På ena sidan skall den gå längs hela kroppen, på den andra skall den sluta bakom vingen. Limma motorplattan längst fram med en list på varje sida. Ordentligt med lim. Allra bäst är en storts golvlister, som snickare kallar "kvartolist". Den är rund utåt och har innerkanten avfasad. Det blir då ett litet hål längst in vid kroppen på varje sida. Om Du inte har någon sådan list (försök inte bryta loss någon från kåken - då kanske jag får skulden!) kan Du förstås tälja en själv. Limma fästplattor för roderok och utledare. Slipa, lacka och måla allt. Flera gånger. Att ha ett ordentligt landningsställ är MYCKET viktigt.

Det skall vara kraftigt och sitta fast. Om man sedan har rejäla, ganska mjuka hjul får man en bra stötdämpning. använd 2,5 mm pianotråd som först böjs i ett U, lika brett som kroppen är tjock. Böj trådens övre del 30 mm bakåt längs kroppen. Stick de två trådarna genom hålen bakom motorplattan. Om det har kommit lim eller färg i får Du borra upp dem. Surra den böjda delen mot kroppen. Böj de två bitarna på kroppens undersida utåt till lagom bredd. Sätt på hjulen och löd på en mutter som låsning. Bränsleskyddslacka hela modellen. Skruva fast motorn med tunna träskruv. Koppla in roderet. Klart!



Vi hör!
Bagge



På ett VM får man en god inblick i vad som pågår inom branschen. Det visas nya supermodeller till höger och vänster - ofta med lugnvädersprestanda som en stackars amatör som undertecknad bara kan drömma om. Byggtekniken har utvecklats enormt - läs Per Findahls artikel om Stamovs CB 40 i Modellflygnytt nr 6/87). Men som så många gånger tidigare visar sig teori och praktik vara långt ifrån varandra. Som tur är delas inte medaljerna automatiskt ut till innehavarna av de häftigaste prylarna. Och tur är väl det. Annars skulle den här sporten inte vara sport längre.

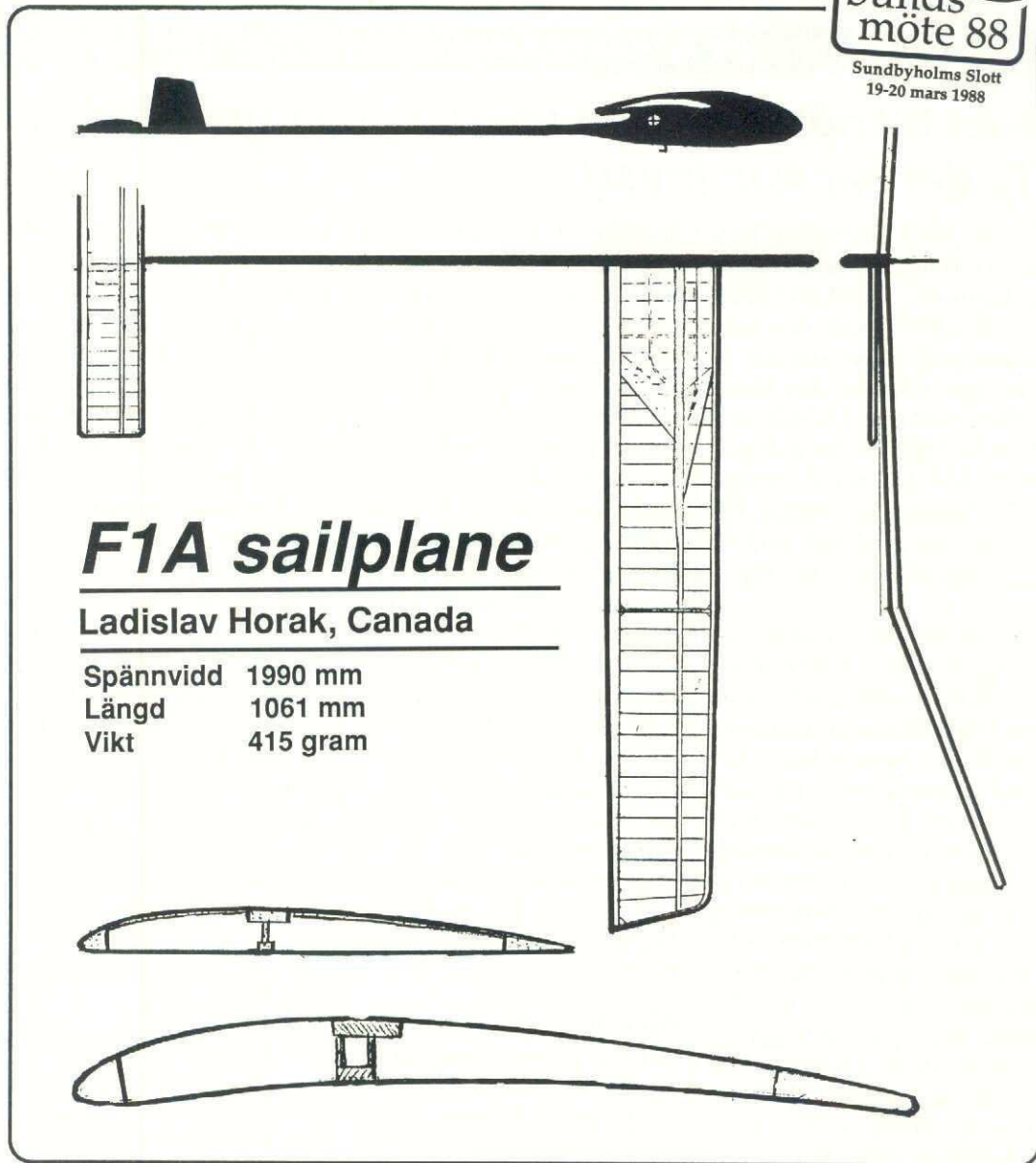
Välbyggd räcker långt!

Som ett levande bevis på den gamla kända tesen att en konventionell modell, välbyggd och välflugen, räcker mycket långt visade canadensaren Ladislav Horak. Han blev femma med denna mycket konventionella modell - endast slagen med 4 sek av Preuss och Reyners, som var utrustade med riktiga lugnvädershäckar.

Då jag hade Peter Allnut som närmaste granne i förläggningen började vi prata om Horaks modell. Det visade sig, att Allnut hade också varit med och konstruerat den! Han har byggt den i ett par exemplar och var fullständigt lyrisk över den. Peter tyckte att den här konstruktionen var det bästa han någonsin gjort (utan att jag kunde spåra ett uns av skryt i rösten). Allnu borde veta vad han pratar om. Han har ju byggt massor av F1A-modeller genom åren och han var ju VM-tvåa 1975.

Önskade skevheter

Nåväl, vi satte och tittade på ritningen och Allnu gav några tips om bygget och plitade även ner de rekommenderade skevheter i vingarna. Horak använder cirka 1-2 mm wash-in på höger vinge, flat vänster innervinge. Wash-out i spetsarna var 3-4 mm på höger och 5-6



F1A sailplane

Ladislav Horak, Canada

Spännvidd	1990 mm
Längd	1061 mm
Vikt	415 gram

Michael Borell synar Ladislav Horaks VM-modell:

Välbyggt räcker

mm på vänster öra. Modellen kurvar förståss höger. Vinkelskillnaden mellan vinge och stabbe skall vara 3 grader och det är viktigt att tyngdpunkten ligger vid 52%. Den vinge, som vi tittade på var helt konventionellt uppbyggd. Några synliga kolfiberförstärkningar syntes ej till, men det är nog ingen nackdel att ha - för att ex styva upp spryglarna med. Profilen är tjock med bullig nos och en bakkant, som var rena motsatsen till Stamovs rakbladsvassa bakkant! Jag roande mej med

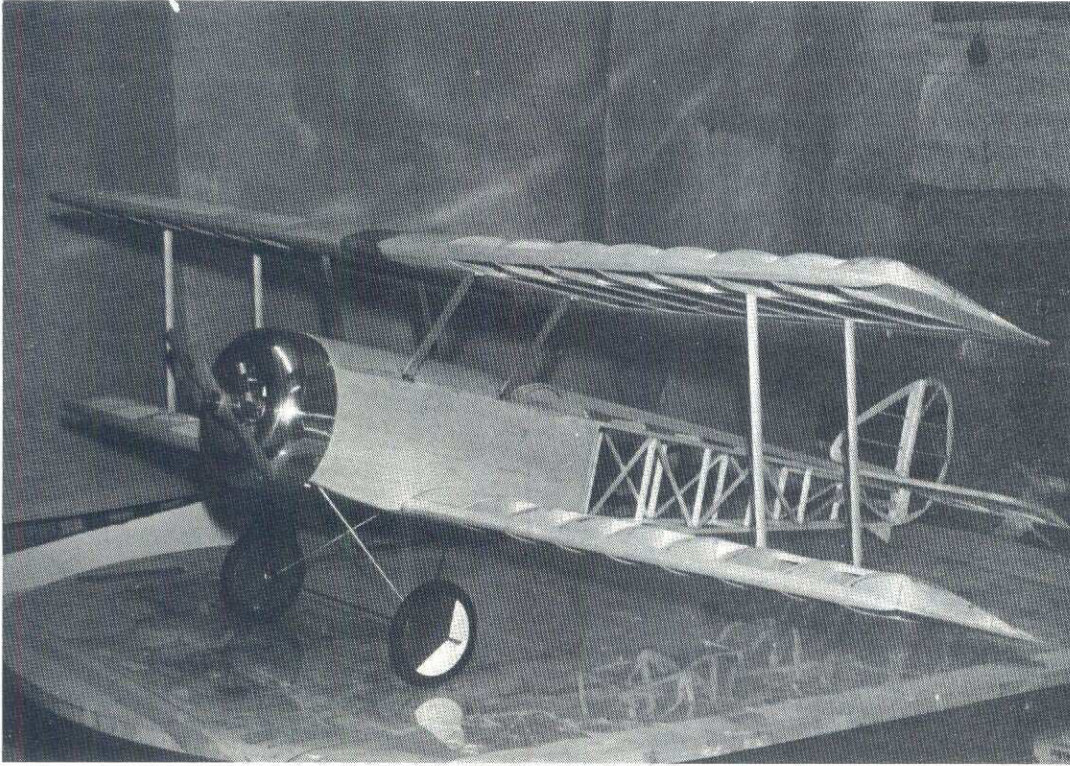
att jämföra profilen med min Bluebird. Det visade sig att profilerna liknar varann rätt mycket. Horak använder sig tydligen inte av diagonalförstärkningar eller dubbla vingbalkar utan en kraftig vingbalk ordentligt webbad och ett relativt litet sprygelavstånd - 30 mm.

Den som håller i snöret ..

Tyvärr fick jag inte tillfälle att prata med Horak personligen och jag lyckades missa honom totalt under tävlingen så detta är i stort sett det enda jag kan be-

rätta om hans modell. Man kan dock konstatera, att det hänger alltid på den, som håller i snöret vilket resultat det skall bli på tävlingen. Ingen skall känna sig slagen bara för att han inte har kevlar i vingen eller helgjuten plastkropp med superfinish. Har man byggt den väl och trimmat den ännu bättre, så räcker det långt. Det gjorde det för Horak eller mycket långt, som det gjorde för Bob White.

Michael Borell
Östersunds MFK



Modellflygnytt testar:

Flairs Puppeteer

När man öppnar kartongen upptäcker man en riktig byggsats. Vad jag menar med det, hoppas jag framgår av artikeln. Innan man börjar bygget, bör man kolla materialet. Det finns en bra materialförteckning längst bak i byggsatsen. Där står materialsort, dimension och vad det skall användas till. När virket väl var på bordet passade jag på att sortera upp det. Jag fick då två högar - en till vingarna och en till kroppen.

Bygge av vingar och stabbe

Så till själva byggandet. Fram med ritningen. På med skyddsplast, eftersom hela bygget sker på ritningen. Lister och spryglar nålades upp till halva undervingen. På ritningen finns bara höger undervinge och vänster övervinge avbildad, så man får bygga en halva i taget.

När man bygger vingarna, så bygger man in skevrodren på plats i vingen. Senare sågas

skevrodren loss från vingarna och görs färdiga. Efter det att ena halvan är klar, är det dags för nästa, som byggs på den delen av ritning, som visar halva övervingen. Då skall man mäta fram ett urtag, som senare skall passas in i kroppen. När man bygger ihop de två delarna till undervingen bör man se upp, så att man inte gör för trångt utrymme för servot. Det gör ingenting om man flyttar den bakre väggen, så att det blir större plats för servot.

Den övre vingen är sedan bara att bygga rakt av efter ritningen.

När man skall göra iordning skevrodren, skall man tänka på en sak. Antingen kan man fästa rodren med riktiga gångjärn eller göra dom av klädsel. Om man som jag bestämde sig för att använda riktiga gångjärn, är det en fördel att förstärka rodren med balsabitar, där gångjärnen skall sitta.

När man ändå har ritningen på bordet är det lika bra att plocka

ihop stabben. Enligt byggsatsen skulle den byggas efter kroppen. Stabben erbjuder inga problem. Den är uppbyggd av lister, som man slipar till rätt profil när den är färdig.

Kropp och fena

När vingarna och stabben är klara, går man över till den andra ritningen. Alla listerna till det som skall bli två bakkroppsidor kapas och slipas till. När kroppssidorna är klara tillverkas ett kroppsspannt, som limmas ihop av lister enligt ritningen. Sidorstyckena nålas fast upp och ned på ritningen varefter kroppsspanntet limmas in liksom tvärlister på över och undersidan - och bakkroppen är färdig.

Främre delen av kroppen består av fyra balsaflikar, som limmas ihop till två sidostycken. När dessa limmas till bakkroppen får man en plan översida utefter hela kroppslängden.

För att få motorspanntet på rätt plats märker man ut och sätter

fast två lister som kroppssidorna skall limmas mot. Det finns bara ett spant till i kroppen. Det är det, som tanken skall sitta fast i. Jag tyckte, att det var lite "dåligt", så jag satte dit en bit balsaflik som stöd, där framkanten av tanken skulle hamna. Jag sågade också ut ett hål i spantet, så att jag skulle kunna komma åt ack-paketet. Det skulle annars - enligt ritningen - byggas helt in i kroppen.

Det skall också limmas på halvmånformade balsabitar, som stöd för plankningen av framkroppen. När kroppen är plankad skär man ut sittbrunnshålet och tillverkar fästen för en kulspruta. Fenan tillverkas på samma sätt som stabben - av balsalister. När man har kommit så här långt är det dags att montera ihop alla delarna, så att alla vinklar kan justeras in. Det börjar nu synas, att det skall bli en dubbeldäckare.

Omdöme

Ritningen är bra och tydlig. Materialet står väl angivet med dimension, så att man använder rätt virke till rätt detalj. Byggsatsen är enbart på engelska. Den är också i vissa stycken - enligt min mening - lite svårbegriplig. Det vore en klar fördel, om det gick att få fram en översättning. Den kunde även kompletteras med upplysande illustrationer - en stor hjälp för dem, som inte är så kunniga i det engelska språket.

Trämaterialet, som till största delen består av balsa var av blandad kvalitet. En del lister och även spryglar var så hårda att det knappt gick att få igenom en byggnål. Byggsatsen innehåller annars nästan allt material som behövs till bygget. Det jag saknade var lister till stötstänger. Man får också köpa till en pilot, hjul, en kulspruta samt några inlagsmuttrar. Jag använde inlagsmuttrar i stället för träskruvarna, som ritningen, för att fästa övervingen med.

Jag satte fyra inlagsmuttrar i motorspanntet också. Det går lättare att montera motorn på det

Fortsättning sidan 26!



Modellflygnytt testar vidare:

OS Max 40FP-S

Från OS-fabriken nya, helt datoriserade anläggning för tillverkning av uppskattade modellmotorer kommer nu OS Max 40FP-S - en ny motor, som är speciellt lämpad för stuntflygare.

Det är sannerligen inte alltför ofta som en ny stuntmotor dyker upp här i Sverige. Det är därför med stor nyfikenhet vi tar oss en test av OS Max 40FP-S (tunt).

OS-fabriken har byggt upp en ny, helt datoriserad motortillverkningsanläggning på utsidan av Osaka, där de nya FP-motorerna tas fram. FP-serien finns i 4 versioner: 20FP, 25FP, 35FP och 40FP. För att i viss mån standardisera och därmed förbilliga produktionen har motorerna vissa gemensamma delar. Så har till exempel 20 och 25:an samma vev-

axel, vevstake, backlock, medbringare, skruvar mm. Samma gäller även 35 och 40:an. Vissa detaljer är till och med gemensamma för samtliga motorer. Utmärkande för FP-serien är, att den omfattar motorer med fin finish, modern schnurleportning, bronsbussad vevaxel och en del originella konstruktionsdetaljer - mer därom senare. Samtliga motorer i serien kan fås antingen i lin- eller RC-utförande - en konvertering, som man för övrigt lätt kan utföra själv. Det är en ren fröjd att öppna locket på förpack-

ningen, som motorn ligger i. Förutom den fantastiskt fint gjutna motorn, så finns i lådan en modellförteckning över de flesta OS-motorer, ett dekalark, en insexnyckeln, en montage-mall med monteringsmått och en föredömlig instruktionsbroschyr. Den broschyren är för övrigt utan tvekan marknadens bästa och ger nybörjaren en utmärkt handledning i hur man skall handskas med motorn.

Vevhus och backlock

Vevhus och frontbox är gjutna i ett stycke för att ge en lätt och

stabil motor. Överströmningskanaler och bronsbussning (för vevaxel) är ingjutna i vevhuset. De gjutna kanalerna matchar perfekt fodrets portar. Backlocket tätar mot vevhuset med en tunn papperspackning och hålls på plats av fyra insexskruvar.

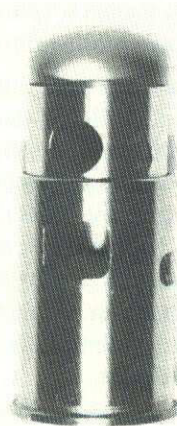
Vevaxelns huvuddiameter är 12,5 mm och den främre delen är nersvarvad till 6,3 mm. Axeln är gängad UNF 1/4-28. Insugsöppningen har måtten 7x10,7 mm och gaspassagen genom axeln är borrarad med ett 8,5 mm borr. Insuget är öppet totalt 177°. Axeln är balanserad genom att material har frästs bort på båda sidorna om den 5,5 mm tjocka vevtappen. Medbringaren som är gjord i maskinbearbetad aluminium sitter fast genom att en avfasning på vevaxeln svarar mot medbringarens form. Axialspelet var 0,43 mm och ett 0,15 mm stålshims låg mellan vevhus och medbringare.

Cylinderenheten och vevstaken

Vi har vant oss vid att det går en gräns mellan 35:or och 40:or vad beträffar cylinderkonstruktionen. Vanligtvis brukar 35-"cylarna" vara gjorda i lappad stål och 40-motorerna och däröver antingen i ABC-utförande eller med ringad aluminiumkolv. Cylinderenheten i FP 40:an skiljer sig därvidlag från gängse praxis i det att enheten är tillverkad i stål trots att det är en sexhalva.

Fodret, som är 1,2 mm tjockt, har två normala schnurleportar à 5x10 mm plus en boostport 10x8,5 mm. Avgasporten är 5x14 mm. Fodret, som är 36,15 mm högt är försett med en 1,5 mm tjock fläns upptill, som tätar axiellt mot vevhuset.

Kolven som är 18,5 mm hög har ett 8 mm hål borret i väggen för att förbättra gasströmningen i boostporten - naturligtvis får kolven därmed bättre kylning som följd. Kolvbulten som är 5 mm tjock har ändskydd i plast eftersom den är fritt rörlig i sidled. Den bronsbussade vevstaken är tillverkad i aluminium



OS Max 40 FP-S

Frontmatad motor med sludoutblås och Schnuerleportning + boostpost.

Vevaxellagrad i bronsbussning.

Cylinderdiameter:	21,2 mm
Slaglängd:	18,4 mm
Slag/cylinder förhållande:	0,87 (överkvadr)
Slagvolym:	6,49 cm ³
Kompression (teoretisk):	10,3 : 1
Förgasarearea (effektiv)	15 mm ²
Insug öppet:	177°
Insug öppnar:	40° END
Insug stänger:	38° EÖD
Avgasport öppen:	143°
Överströmningskanaler öppna:	116°
Boostport öppen:	82°
Vikt RC-version:	245 g
Vikt Linversion:	230 g

och är försedd med borrade smörjhål.

Topplocket

Topplocket - pressgjuten aluminium - har en mässingsbussning ingjuten för glödstiftet. Förbränningsrummet är kupelformat och omgärdat av ett cirka 4 mm brett squishband. Djupet är 4 mm. En 0,4 mm tjock aluminiumpackning tätar mellan foder och lock. Sex insexskruvar håller topplocket på plats.

Ljuddämpare

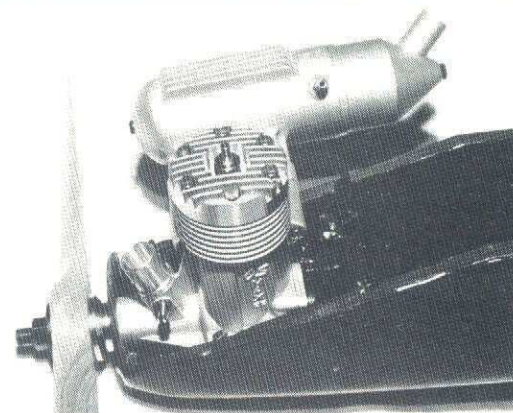
Dämparen är av konventionell expansionskammarmodell. Den är gjord i två delar: bakkdelen med utsläppsröret kan roteras 360° och ger möjlighet att välja lämplig utsläppsvinkel för avgaserna. Utsläppsröret har en invändig diameter på 6,5 mm, vilket ger en area på 33 mm². Dämparen är utrustad med en nippel

för bränsletryckmatning. Nippelns hål - 1,75 mm - är nog lite för stort för stunt. För övrigt kan sägas, att även dämparen är lite väl stor och klumpig för stunt. Men mycket tyst!

Provkörning

Linversionen är FP40 är utrustad med en svarvad alu-venturi, vars 7 mm begränsas av bränslerörets 3,4 mm tjocklek. Det ger en effektiv inloppsarea av endast 15 mm².

OS-fabriken rekommenderar endast en kort - 5-10 minuters - inkörning på backen. Därefter kan motorn köras in genom att man flyger med motorn - då något rikt inställd - de följande fem-sex gångerna. Fabriken rekommenderar en 25% oljeblandning vid inkörningen och att man inte underskrider 20% inblandning därefter. Motorn körde dock in på vanligt sätt och



Motst sida överst: OS-40 är ytterst välgjord - lätt konstruktion. Nedtill: Många delar i OS-förgasaren, som var den bästa vi någonsin testat - helt linjärt pådrag. Ställbar nål - extra tillbehör. Th foder & kolv, hålet i kolven matchar boostporten. Denna sida: Ovan FP40-R något längre än S35, men samma montagemått. Nedan föregångaren & ersättaren - ganska lika. Th Avfasningen framför vevaxeltappen underlättar strömningen till boostporten. Hålet i kolven fyller samma funktion.

efter cirka 1 timme mättes varvtalet upp (se separat varvtalsruta) med några typiska stuntpropellrar. Visserligen är varvtalet tämligen ointressant för stuntflygning, men en viss fingervisning ger det om motorns förmåga att svinga stora propellrar.

Provflygning

OS Max 40 FP-S fungerade utmärkt i provbänk och lika bra gick den i praktisk test. Eftersom monteringsmåttan är desamma som för den gamla S-35:an så monterade vi 40FP i en gammal Nobler och provflög. Med originalnål, venturi och ljuddämpare flögs motorn cirka 1 timme utan några som helst problem. Hela programmet flögs igenom på tredje tanken. FP 40:an drog som en häst, tyst och mjukt. Övergången mellan 2- och 4-takt skedde hela tiden perfekt. Bränsleförbrukningen var unge-

fär lika stor som för min gamla slitna S-35:a, dvs 110 cm³ för 7 minuters flygtid. Och genom att byta motor hade ett gammalt trött stuntplan förvandlats till en yster fåle - det finns således mer än en anledning att i dessa dagar kontatera, att en ny motor kan åstadkomma underverk med en gammal modell.

Text: Renman

Foto: Åquist

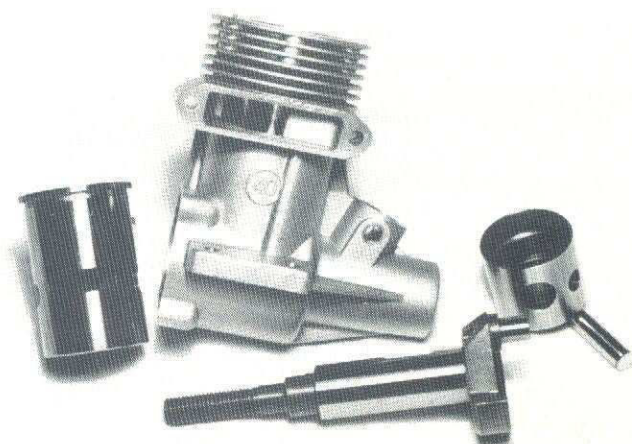
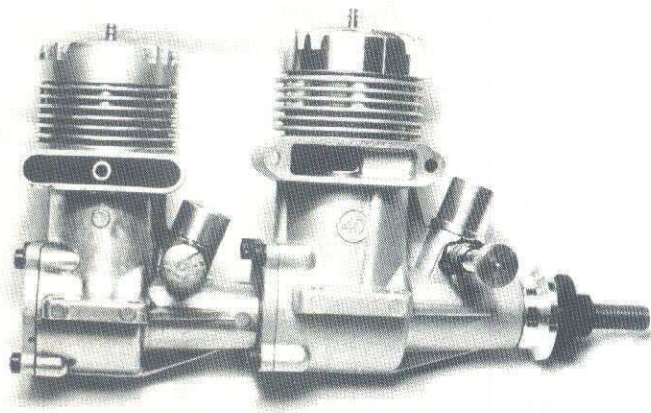
Ring mej gärna på telefon 031-194816 om Du undrar över något eller vill tipsa mej om någon intressant motor.

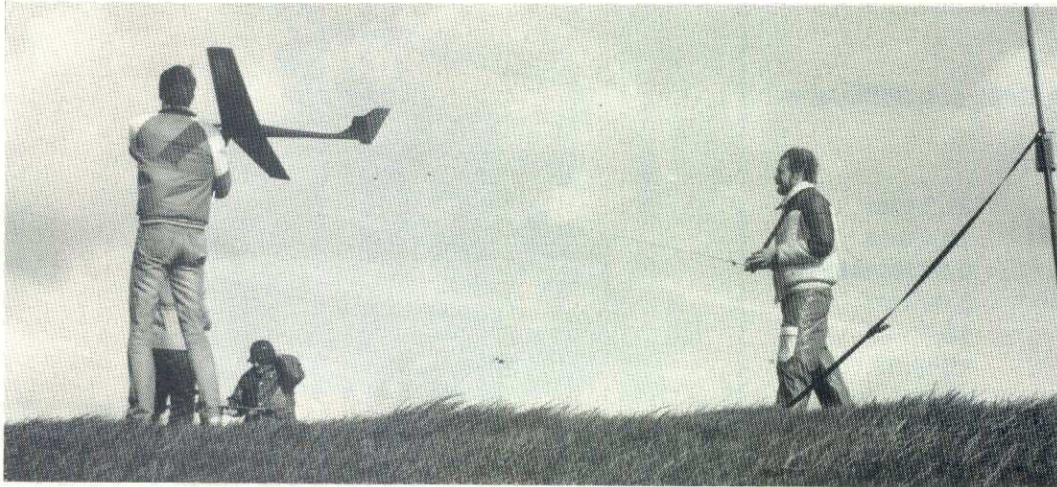
Varvtalsmätning

OS 40 FP-S

med original ljuddämpare (utan ljuddämpare inom parentes)

Rev-up 10x6 EW	9.000 (10.000)
Zinger 10 x 6	9.600 (10.200)
Zinger 11x7	8.000





Mycket blåsig Nordiska Mästerskap i **Carlsson!**

Vicka hangflygare!

I september 1987 avgjordes det NM i hangflygning på Hammars Backar i sydligaste Skåne. Det blev en spännande uppgörelse mellan Sverige, Danmark och Norge, som ställde upp med sina bästa piloter. Svenska landslaget bestod av Jan Carlsson, Peter Blomdahl och Michael Persson - dvs de som dominerat svenskt hangflyg.

Oslagbara danskar?

Danskarna har på senare år visat sig vara oslagbara. De är otroligt duktiga hangflygare som tävlar året runt. Det var Jörgen Larsen, Knud Hebsgård och Mads Hebsgård - ett trevligt och vältrimmat gäng. Norrmännen Raymond Kvernvik, Fritz Kristoffersen och Paul Antonsen kom med vässade klor och hade ställt in sig på att klippa en bra placering.

Förutom ovannämnda tungviktare fanns det också med några juniorer i bagaget. Att de var juniorer syntes inte på flygningen. De hade samma goda fart som oldboysen och hade kommit upp en bra bit mot toppen vid en svensk lokaltävling. Sverige hade däremot inte några juniorer - så vi måste satsa mer på ungdomen. Hangflyg är både billigt och roligt!

Förutsättningarna för att Sverige skulle ha en chans i denna tävling var en lugn, jämn vind 4-8 m/sek. Det blåste nu cirka 15 m/sek 35-40 grader snett från väst. Vilken mardröm - och vilken tur för danskar och normän, som är vana vid stormvindar och dessutom har utrustning för detta oväder!

Jan Carlsson slog till!

Det var tider kring 50 sekunder på den utvalda enkilometersträckan. Som alla förstår finns

det ingen plats för några misstag i sådan fart en meter ovanför marken! Jan Carlsson från Sverige satte respekt i danskar och normän med en gång och tog två race - tusenpoängare! Danskarna låt tätt inpå med någon tiondels marginal. Övriga svenskar, Blomdahl och Persson öppnade i lugnt tempo för att känna sig fram.

Mot mitten av tävlingen började danskarna visa sin höga standard. Även norrmännen började hota i toppen. Som väl var vaknade Blomdahl och i viss mån även Persson till liv och de tre låg så lika att vem som helst kunde ta hem förstaplatsen.

Vicken blåst!

Michael Persson hade svårt för att hitta den rätta rälisen för sin lilla lätta kärra som de senaste åren klippt både gräs och pokaler. Den svenske mästaren

Peter Blomdahl hade inte heller lyckats riktigt av samma anledning som Persson - det blåste för mycket för deras lättviktare. Trots detta kröp de sakta upp i sista racet och gjorde en otrolig insats.

Han lever ännu!

Hur gick det då för Jan Carlsson - lagets gamla ankare? Jo - Janne Carlsson höll danskarna på avstånd och kunde till sist bli Nordisk Mästare trots en missad sväng i sista racet. Otroligt med detta motstånd, men Carlsson lever ännu och har mycket att lära de unga pojkar!

Tyvärr var det en lagtävling också - och här blev det värre. Det räknades länge och väl. Vi förstod alla att det skulle vara mycket jämnt. Norrmännen med Kvernvik i spetsen hade närmast sig toppen mot slutet. Skulle Blomdahls och Perssons sista andhämtning räcka? Ingen visste förrän tävlingsledaren läste upp resultatet.

Danmark hade vunnit med Sverige på andra plats endast 19 poäng efter. Det blir till att vaxa bättre till nästa år!

Resultat

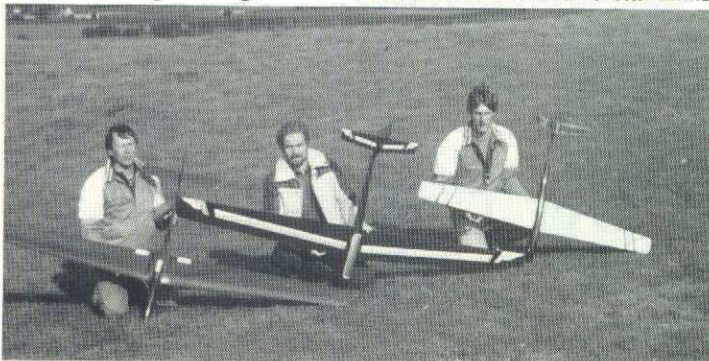
Seniorer:

1. J Carlsson	S	8932 p
2. J Larsen	Dk	8567 p
3. R Kvernvik	N	8546 p
4. P Blomdahl		
8. M Persson		

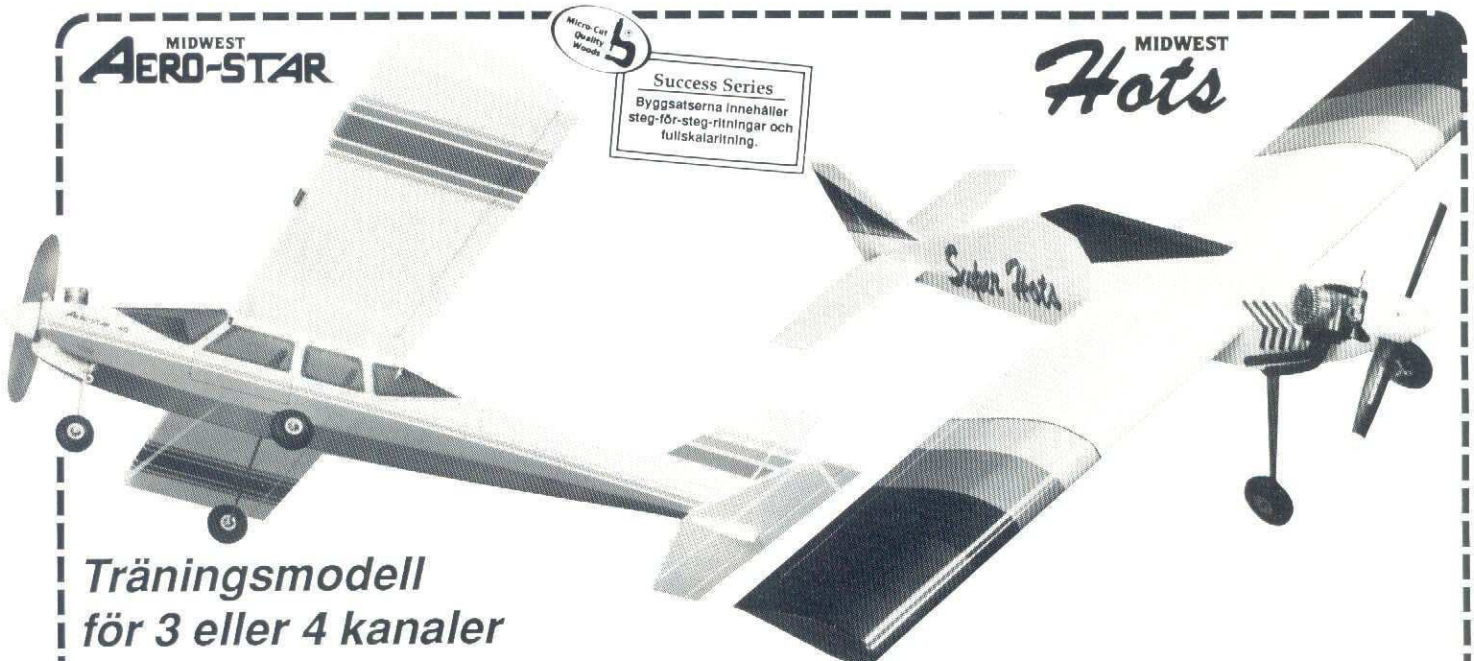
Lagtävling

1. Danmark	25 386 p
2. Sverige	25 367 p
3. Norge	24 889 p

Landlagsledare & hangflygare
Rune Berglund



Upp till: Jan Carlsson klar för första start med Michael Persson som utkastare. Nertill tv det stolta svenska landslaget: Från vänster Peter Blomdahl, Jan Carlsson och Michael Persson med placeringarna 5, 1 och 8. Lilla bilden visar 1987 års Nordiske Mästare - han lever än! - Jan Carlsson!



Träningsmodell för 3 eller 4 kanaler

Lättast att bygga och flyga!

En helt ny generation träningsmodeller. Kroppen består endast av 11 delar, snyggt utstansade bitar, Micro-Lite plywood, med jiggöglor, lättbyggd vinge. Riklig instruktion med 200 ritningar. Dekaler medföljer.

Sportkärra för avancerad flygning

Byggsatsen är lättbyggd med sedvanlig Midwest-kvalitet med färdiga fram- och bakkanten, skevroder och aluminiumställ. Låg vikt, lågvingad, snygg och tuff modell.

158 Aero Star .20"

Spännvidd 133 cm
Lämplig motor: 3,2-4 ccm
eller 4-takt 4-5 ccm
Cirkapris: 645:-

159 Aero Star -40"

Spännvidd 157 cm
Lämplig motor: 4-6,5 ccm
eller 4-takt 6,5-7,5 ccm
Cirkapris 815:-

156 The Hots

Spännvidd 122 cm
Lämplig motor: 4-7,5 ccm
eller 4-takt 6-9 ccm
Cirkapris 575:-

157 Super Hots

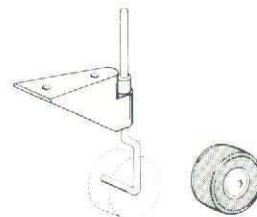
Spännvidd 137 cm
Lämplig motor: 6,5-12 ccm
eller 4-takt 10-15 ccm
Cirkapris 862:-

DuBro-katalogen är GRATIS - fråga efter den!



#354 5/32" (4 mm) Justerbar hjulaxel

DU-BRO
DuBro-nyheter!



Sporrhjulsfästen & sporrhjul

Fästen i tålig nylon.
375 fäste för 6,5 cc kärror 21:-
376 fäste för 10 cc kärror 27:50
377 fäste för 1/4-skala 35:-

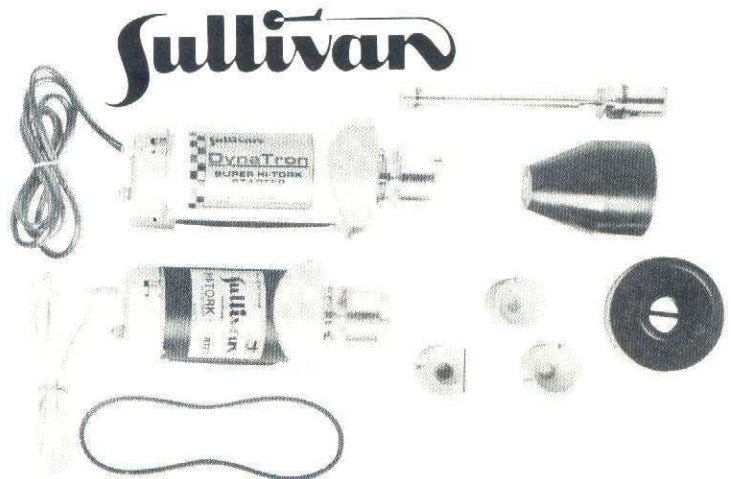
Sporrhjul med aluminiumnav.

075TW 19 mm x 1,5 mm hål 11:-
100TW 25 mm x 2,3 mm hål 14:-
125TW 31 mm x 2,3 mm hål 18:-
150TW 38 mm x 3,2 mm hål 21:-

Varför välja något udda fabrikat när Du har råd med det bästa?

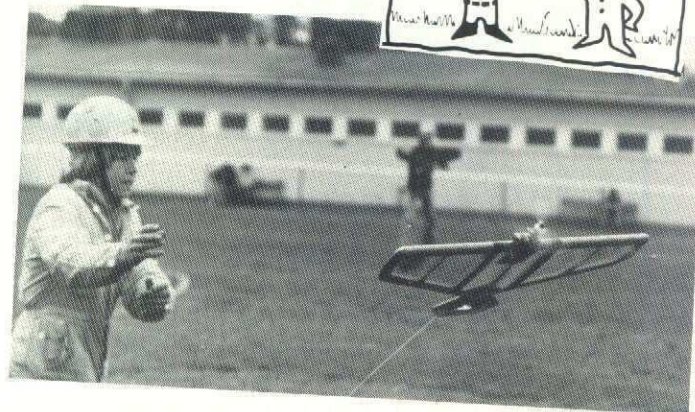
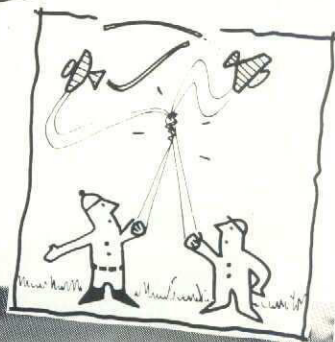
Sullivan erbjuder ett komplett starter-system för alla:

- #600 Elstarter standard 346:-
- #601 Elstarter De Luxe 381:-
- #603 Elstarter för Dig som behöver det där sista för att starta båtmotorn 543:-
- #612 Helikopterförlängare 159:-
- #614 Startadapter, extra stor 113:-
- #624 Bilstartergummi med låsning 41:-
- #626 Startrem V-typ, slirar ej! 51:-
- #631 Silikonadapter, blå, djup 71:-
- #632 Silikonadapter, vit, medium 73:-
- #633 Silikonadapter, röd, grund 76:-





NY SERIE!



Fart, hets och spänning

Tycker du tillvaron är grå och trist? Är Du trött på att ha en låda på magen? Vill Du släppa loss dina inneboende krafter?

Lösningen kanske finns att hämta i Modellflygnytt's nya serie om Combat!

Alla som känner till Combat vet ju att det är linflygklassen med fart, hets och spänning. I ett antal artiklar i kommande nummer av Modellflygnytt skall vi försöka ta upp de flesta aspekterna av combatklassen - allt ifrån att bygga modeller, prata teknik och lära oss reglerna. If you dig Combat - HONK!

Vad är Combat?

Combat är en tävlingsklass för linstyrda modellflygplan, där de tävlande möts två och två i heat. Varje heat pågår en bestämd tid och varje tävlande får plustid för tid i luften under heatet. Minustid utdelas för marktid. Vid varje modell är fastad en papperserpentin, 3 cm bred och cirka 3 meter lång. Under heatet gäller det att ta så många klipp som möjligt i motståndarens serpentin. Efter heatet räknas flygtid, marktid, klipp och eventuella straffpoäng ihop för de tävlande och

den som har högsta poängen vinner heatet. När en tävlande fått två förluster är han utslagen. Tävlingen fortsätter tills det bara finns en pilot utan två förluster kvar. Han är då vinnare av tävlingen. Varje heat övervakas av domare, tidtagare och klippräknare för att allt ska gå juste till.

Reglerna räknar upp en rad saker som man får och inte får göra och regelbrott bestraffas antingen med poängavdrag eller diskvalifikation. En förutsättning för att kunna hävda sig i tävlingar är att kunna reglerna. Åtskilliga är de piloter, som blivit utslagna eller diskvalificerade på grund av dålig regelkunskap.

Vilka klasser finns det då inom combaten?

1. F2D Combat Int. som är den internationella klassen i vilken det hålls SM, EM och VM. Motorstorlek 2,5 cm³.

2. Combat-Open som är en nationell klass för motorstorlekar upp till cirka 6,5 cm³. Klassen finns också i USA.

3. Slow-Combat använder sig också av motorer på 2,5 cm³, men har fler begränsningar än 1 ovan. Är främst tänkt som en introduktionsklass samt som terapi för gamla avdankade piloter med dåliga reflexer. Finns i ett flertal europeiska länder.

4. Combat-A med motorer på 1,5 cm³ är ingen officiell klass i Sverige, men flygs i flera andra länder.

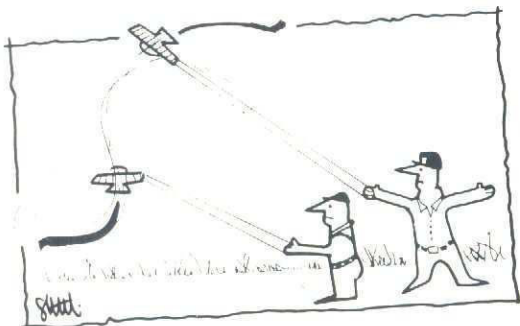
Vilken klass då?

Vilken klass skall man välja är ju upp till var och en, men ett allmänt tips är att kanske börja med 3 för att sedan övergå till 1 när man blivit skickligare. Att ge sig direkt på 1 kan göra att man tröttnar i stället för att bli ännu mer peppad. 2 är kul att flyga då och då, men eftersom det hålls så få tävlingar i klas-

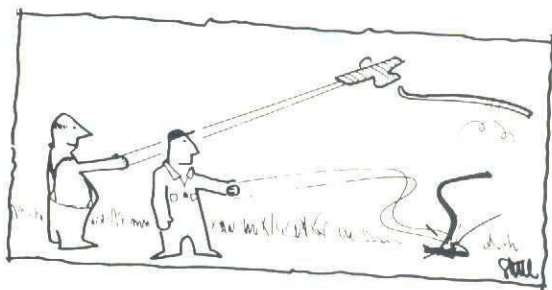
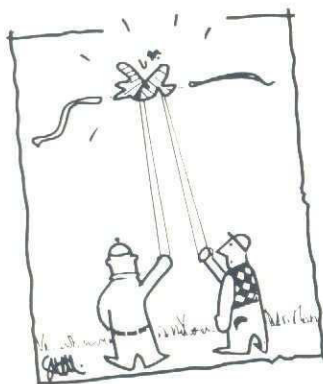
sen är det inget att satsa på som huvudalternativ. 4 kan man ju flyga med hemma på klubbfäl-tet.

Historik

Även om allt ständigt utvecklas (=ändrar sig) kan man säga att en stor brytpunkt för combatens del kom för ungefär 1 år sedan. Från att nästan uteslutande använt dieselmotorer började huvuddelen av all världens piloter använda glödstiftare. Modellerna ändrade sig från att vara balsaträ till cellplast, bärytan ökade, profilen blev tjockare plus en mängd andra detaljer. Huruvida dagens combat är svårare eller lättare, roligare eller tråkigare, dyrare eller billigare än gårdagens kan väl få vara osagt, men ett obestridligt faktum är att det är färre som flyger och att det går åt fler modeller idag. Dagens modeller flyger juockså på ett helt



NY SERIE!



- det är Combat!!

annat sätt än de gamla balsahäckarna. Nåväl, en sak är definitivt säker och det är att man har roligt när man flyger combat oavsett ny eller gammal stil.

Ordning och reda

Många combatheat vinnas inte på tävlingen utan hemma i byggverkstaden. Låter det konstigt? Det är inte det! För att vinna i combat krävs inte bara att man kan flyga bra och ta många klipp utan också att utrustningen är i ordning. Utan intrimmade och välflygande modeller med väl fungerande motorer vinner man inte oavsett hur bra man är. Linor, handtag reservdelar och verktygsväska skall man också ha ordning på. Historien har gett många exempel på heat förlorade på grund av struntsaker, som kunnat undvikas med en noggrann förberedelse.

Eftersom combat är en utprä-

glad tävlingsklass är det inget för den som vill stå och harva för sig själv. Träning får man först när kompisen också börjar flyga. Ju fler desto bättre. Att det går modeller även på träning är något man får acceptera om man vill bli bra.

Modellbygge

Det första vi skall bygga blir en balsamodell avsedd för en motor på 2,5 cm³ (diesel eller glöd) användbar för i första hand slow-combat. Bygg gärna fler än en modell åt gången, de kommer till användning. Dessutom blir byggtiden per modell mindre om man bygger flera åt gången. En inbiten flygare bygger aldrig mindre än tio åt gången!! Modellen vi skall bygga är en modifierad variant av "Ruter Ess" - en modell som skördat många framgångar under dieselepoken. Bygget startar först i nästa nummer men

det skadar inte att förbereda sig genom att köpa hem material. Per modell behövs det till att börja med:

1 st balsalist 20x20x1000 mm, 2 st trekantbalsalister 10x10x1000 mm, 1 st balsaflak 3x100x1000 mm, 1 st balsaflak 4x100x1000 mm och 2 st balsaflak 5x100x1000 mm. En bit 1,5 mm plywood, 1 bit 3 mm plywood samt 1 flak 20x100x1000 mm balsa (eller 20x70x1000 mm eller 10x70-100x1000 mm). Detta sista flak räcker till flera modeller.

I verktygsväg behövs en vass hobbykniv, en lövsåg, knappnålar, vitlim, en plan byggbräda 30x100 cm, vinkelhake, penna, linjal samt sandpapper och en fil.

Tills nästa gång, HONK!

Hilmer

Lind -ans
Lin -dans

Lin dans!

Här skall inte ansas
några lindar - här
skall dansas lina!

Nu är det dags att ta nya tag inför 1988 års suveränaste lintävling - LINDANSEN 88! Lindansreglerna hittar Du på sid XX. Du kan beställa dem från SMMF:s exp - 011-13 21 10.

Börja bygga redan nu!

Men det viktigaste är, att Du redan nu börjar bygga Din modell, som Du skall flyga med under våren, då kvalificeringen till riksfinalen sker. Och Du, som redan har en modell klar, måste ut och träna redan nu, så att Du behärskar den till 1000 till tävlingen!

Lindansen 1988

Tidsplanen för kvalificeringen till årets LINDANSEN framgår här nedan. Till årets upplaga gäller, att de, som går till finalen får uppehälle & mat av arrangören. Dessutom får segraren startavgiften till SM betald av lingrenen.

Kvalificeringsperioder...

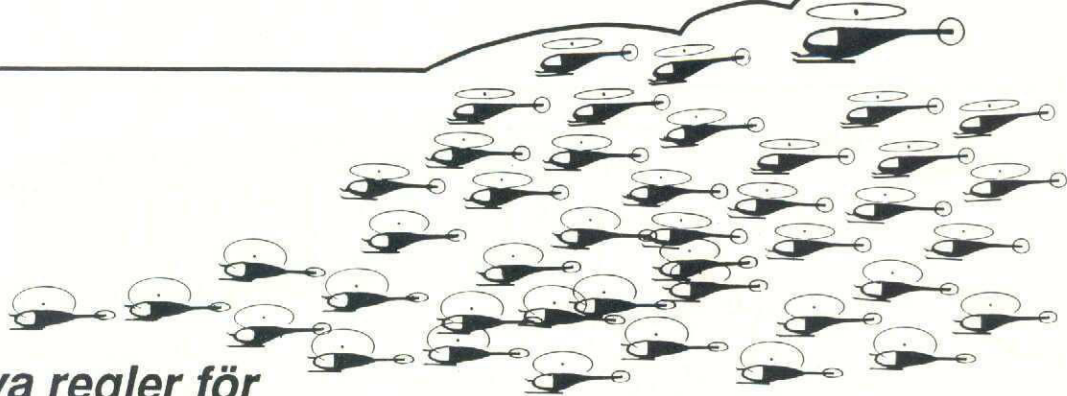
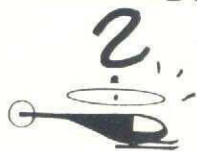
Tiderna för att kvalificera sig till riksfinalen är följande:
Maj 88 Klubb tävlingar
Juni 88 Distriktstävlingar

... och stora Riksfinalen!

Den stora riksfinalen går sedan av stapeln i samband med EM-tävlingarna i F3A/konstflyg. Riksfinalen flygs enligt semi-stunt-reglerna.

Bengt Lindgren

**Lindans
regler
på sid 19!**



Får vi snart nya regler för Helikopter-"populär"

Från och med i år hoppas vi kunna tävla i ett nytt mera anpassat helikopter/populär-program. Om vi ska kunna tävla med det beror på om grenkonferensen i RC under SMFF:s förbundsmöte godkänner det redan för säsongen 1988.

Vi presenterar programmet redan nu så de tävlande i lugn och ro kan träna in det nya. Nuvarande program är gammalt och är ej anpassat till FAI:s F3C (hkp) program. Meningen är att detta skall vara ett enklare program, men dock styra in den tävlande mot F3C-programmet för en enklare övergång, när han är mogen för det. Meningen är också att ha relativt få manövrar som är lagom enkla att genomföra. Det medför att tidsåtgången per tävlande ej blir så

lång och att fler tävlande kan vara med och tävla.

Arrangörerna kan också genomföra flera omgångar för ett rättvisare resultat.

Regler

Alla regler utom själva tävlingsmanövrarna är enligt FAI:s "Sporting Code" (erhålls från Förbundsexp) dvs starttid i "ready box" är 5 minuter, tävlingstid 10 min, tävlingsområde, domarnas placering mm.

Tillägg

Under de hovrande manövrerna skall alla "stopp" vara i 2 sekunder. Under de flygande manövrerna skall "säker" flyghöjd väljas. Piloten väljer själv hela tiden sin position under manövrarnas genomförande

(piloten får gå med helikopterna). Domarna skall se manövrarna från sidan.

Tävlingsområde

Se skissen på motstående sida!

Program

1. Hovrande triangel	K4
2. Hovrande "cirkel"	K5
3. Hovrande "åtta"	K8
4. Top Hat	K6
5. Stigande sväng	K6
6. Landning	K8

Beskrivning

1. Hovrande triangel.

Helikopterna hovrar upp från den inre heliporten vertikalt till ögonhöjd (rotorn) och stannar. Hovrar sedan snett framåt höger och stannar över flagga 2.

Hovrar sedan rakt vänster till flagga 3 och stannar. Därefter snett höger tillbaka till heliporten och stannar, varefter landing sker rakt ner. Nosen på helikoptern skall peka åt samma håll (mot vinden) under hela manövern.

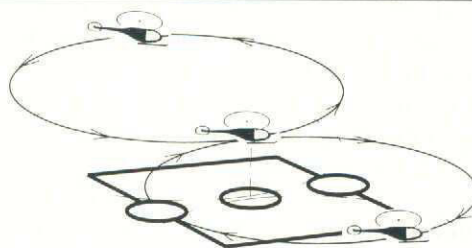
2. Hovrande cirkel

Helikoptern startar från den inre heliporten vertikalt till ögonhöjd och hovrar. Helikoptern flygs antingen i höger- eller vänstervarv på konstant höjd och beskriver en cirkel med stjärten inåt. Cirkelns diameter skall vara 10 meter. Manövern avslutas med hovring (2 sek) över startplatsen (i ögonhöjd) före landing. Cirkelns mitt skall vara en av de yttre heliportarna.

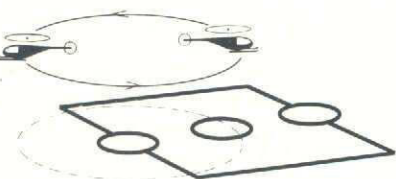
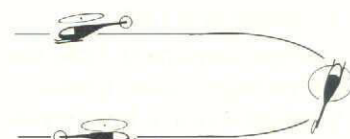
1. Hovrande "triangel"



3. Hovrande "åtta"

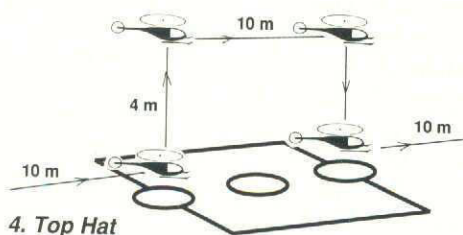


5. Stigande sväng

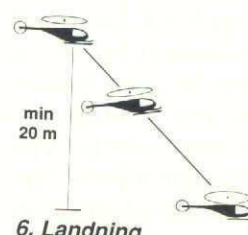


2. Hovrande "cirkel"

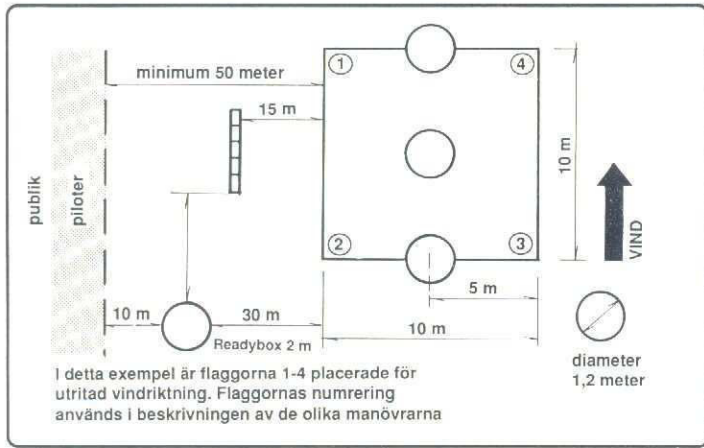
För kommentarer till illustrationerna se ovanstående text!



4. Top Hat



6. Landning



Lindans Lindans reglerna

3. Hovrande åtta.

Helikoptern startar vertikalt från den inre heliporten och hovrar i ögonhöjd (2 sek). Helikoptern börjar att - framåt - göra en cirkel endera åt höger eller åt vänster.

Cirkeln skall passera över 2 hörnflaggor på ena sidan av rutan och sluta över den inre heliporten. Utan att stanna upp flygs den andra cirkeln i 8:an på samma sätt och avslutas över den inre heliporten.

Helikoptern stannas upp och hovrar över heliporten och landar vertikalt. Nosen på helikoptern skall peka åt samma håll under hela manövern.

4. Top Hat

Helikoptern flyger i ögonhöjd 10 m framåt utan höjd- och sidoförändringar, stannar upp (2 sek) över en av de yttre heliportarna. Stiger sedan vertikalt 4 m, stannar upp (2 sek) och flyger sedan framåt 10 m med rak och konstant höjd tills den är över den motstående heliporten, där den stannar upp och hovrar 2 sek. Nedstigning 4 m till ögonhöjd, stannar upp och flyger sedan på ögonhöjd med konstant höjd och kurs 10 m rakt fram.

5. Stigande sväng

Helikoptern flyger rakt fram minst 10 m på en konstant och säker höjd. Mitt framför domarna påbörjar helikoptern en stigande 180 graders sväng åt vänster eller höger och flyger tillbaka på kontrakurs rakt och på konstant höjd. Höjdvinsten ska vara minst 5 m. Manövern avslutas lika långt bort som den började.

6. Landning

Helikoptern börjar manövern på en höjd av minst 20 m. Landningen in till den inre heliporten skall ske i en vinkel av 45 grader och med jämn hastighet utan hovring. Det innebär, att landningen inte får föregås av en hovring.

Sammanfattning

Vi hoppas nu att de klubbar, som arrangerar en helikoptertävling verkligen kör den här klassen också. Det är viktigt att alla som vill tävla också får möjlighet att göra det.

Vidare skall nämnas, att FAI:s F3C-program är nytt för i år. Man tävlar nu i ett helt fast program, där inga valbara manövrar finns kvar.

Man får även från i år ha trimvikter av metall inifrån i rotorbladen (hårdträbitar i träblad). Dessa skall sitta fast så att de ej kan slungas iväg - även vid en eventuell "krasch".

F3C-programmet

1. Hovrande M
2. Hovrande åtta
3. Nosin cirkel
4. Top Hat
5. 540 grader stall turn
6. Looping
7. Roll
8. Rolling stall turn
9. Autorotation i 180 graders sväng

Au/helikopter
Ulf Johansson



Modellerna

Alla typer av stuntmodeller är tillåtna. Max. spvidd 1300 mm.

Motorer

Motorer med en cylvolym under 6 cc är tillåtna. De skall vara köras med ljuddämpare.

Motorerna skall vara av standardutförande, dvs de skall gå att köpa i affärens.

Resonanspipa är ej tillåten.

Linlängd

Max linlängd är 21,5 meter.

Periodindelning

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

Domare

Det skall finnas en tävlingsledare, som samtidigt är huvudomare 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 bitr. domare i varje extra cirkel.

Totaltid

Hela tävlingsprogrammet ska vara avslutat inom 7 minuter. Tar flygningen längre tid ges poäng bara för de manövrar, som genomförts inom sju minutersperioden. 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 60 sek = 20 poäng
- inom 120 sek = 5 poäng

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

Manöver - Wingover

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

Manöver - Loopingar

Tävlande ska göra 3 loopingar. De ger 10 p vardera. Gör man två i följd ges 15 p för andra loopingen. Gör man tre loopingar i följd ges 15 p för den andra och 20 p för den tredje.

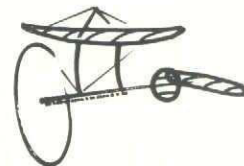
Landning

Tävlingsledaren avgör m. hänsyn till underlaget om momentet ska tas med. Lugn landning, utan alltför höga studsar och med modellen stående på hjulen, rättvänd, ger 20 p.

Skiljemanöver

Om två tävlande hamnar på

Fortsättning sidan 25!



Inomhusnomogram

För ett bra tag sedan fick jag dessa smarta och matnyttiga nomogram av Jörgen Korsgaard. Det känns som det är på tiden att delge dem för andra intresserade.

Så skriver Sven Pontan, som också inhämtat Jörgens välvilliga godkännande för publicering i vår husorgan Modellflygnytt.

Nomogrammen är mycket användbara - och jag har en önskan om att på något sätt få dem tillverkade/tryckta i form av självhäftande dekal, som kan sättas exvis på meklådan - fint inom synhåll, då man behöver dem som bäst!

Figur 1

Att mäta propellerns varvtal är lika viktigt som att mäta pulsen i andra sammanhang. Med hjälp av detta nomogram röcker det att mäta hur lång tid det tar för propellern att snurra tio hela varv. Då får Du ut varvtalet per minut (RMP=revolutions per minute).

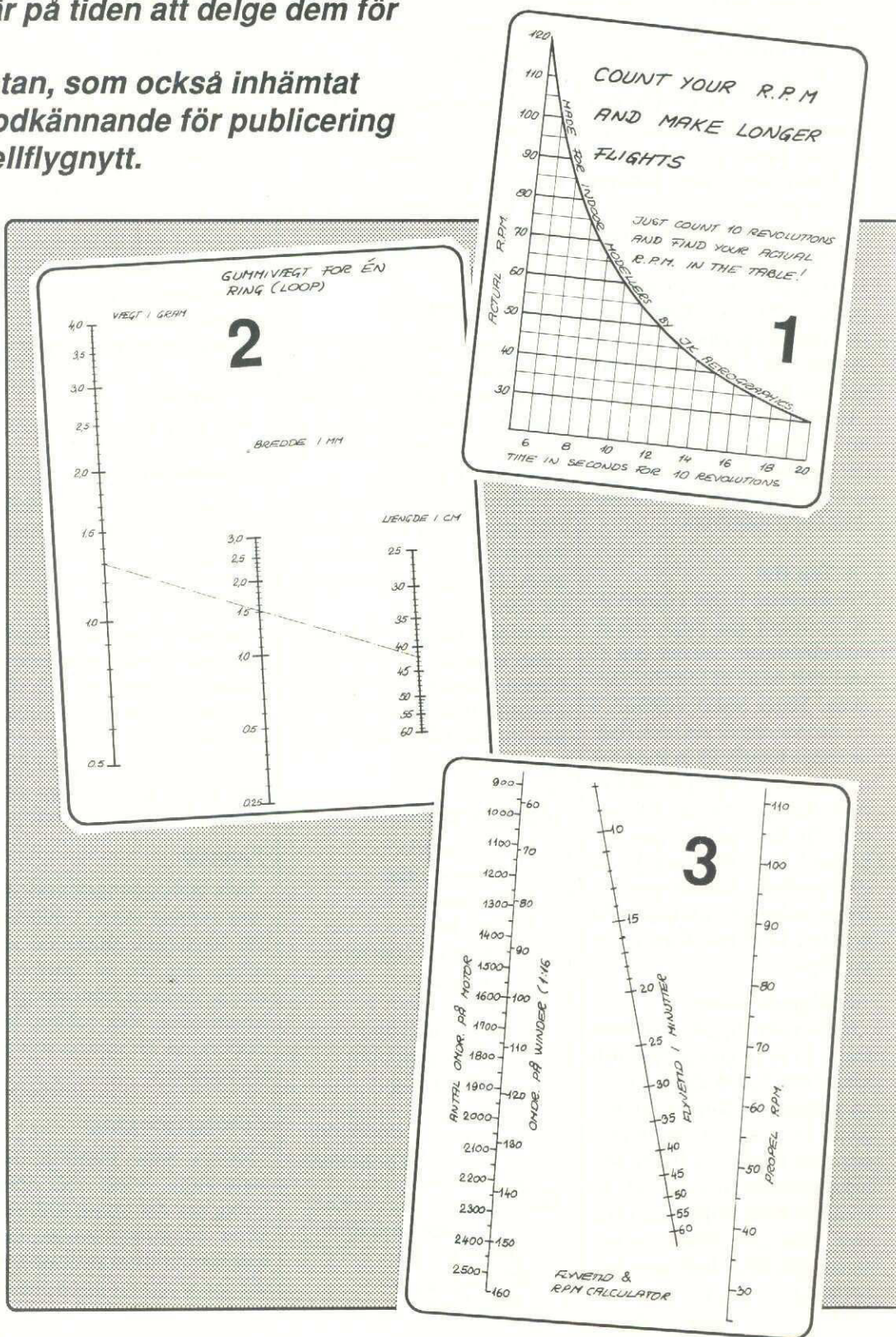
Figur 2

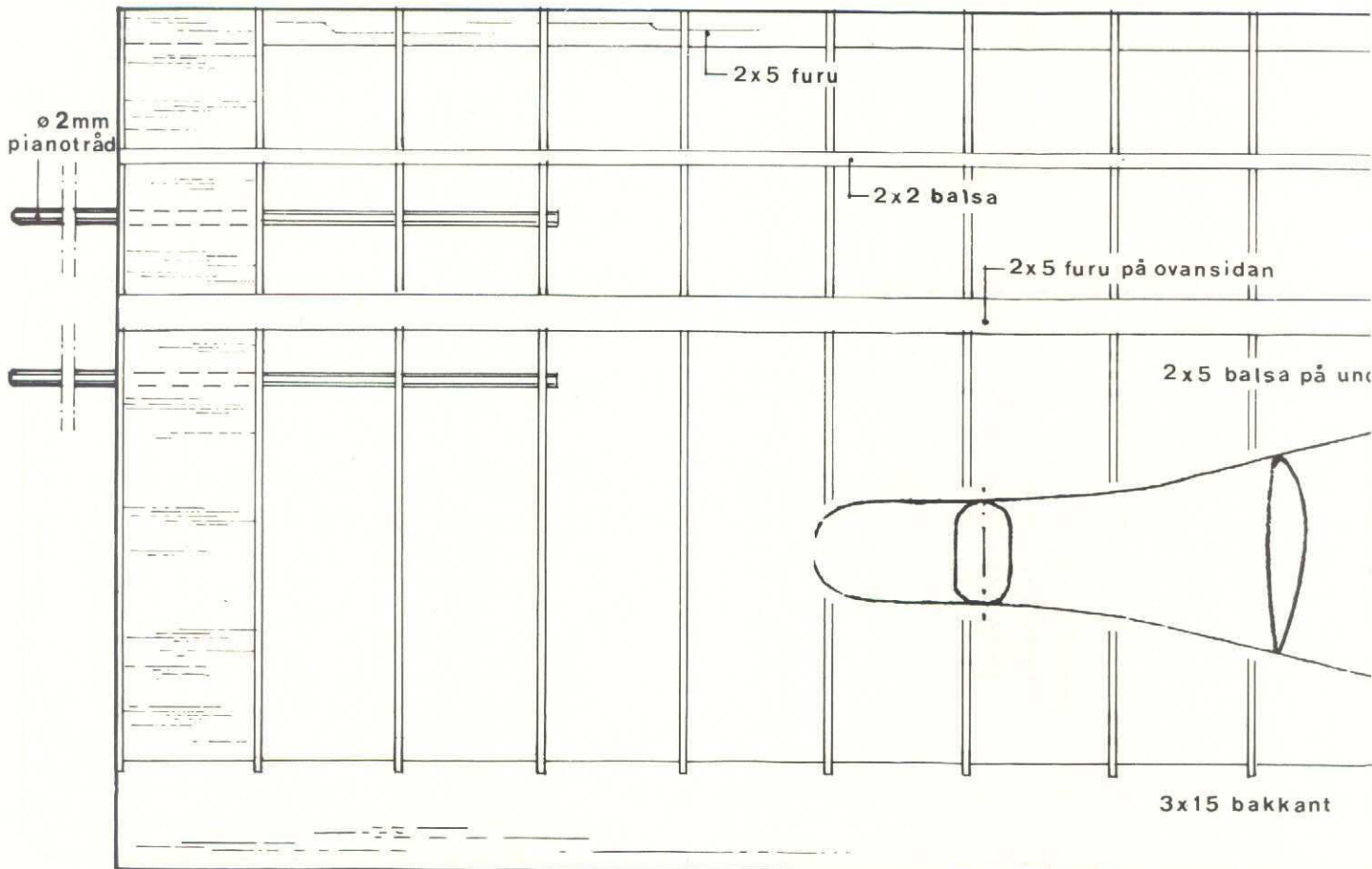
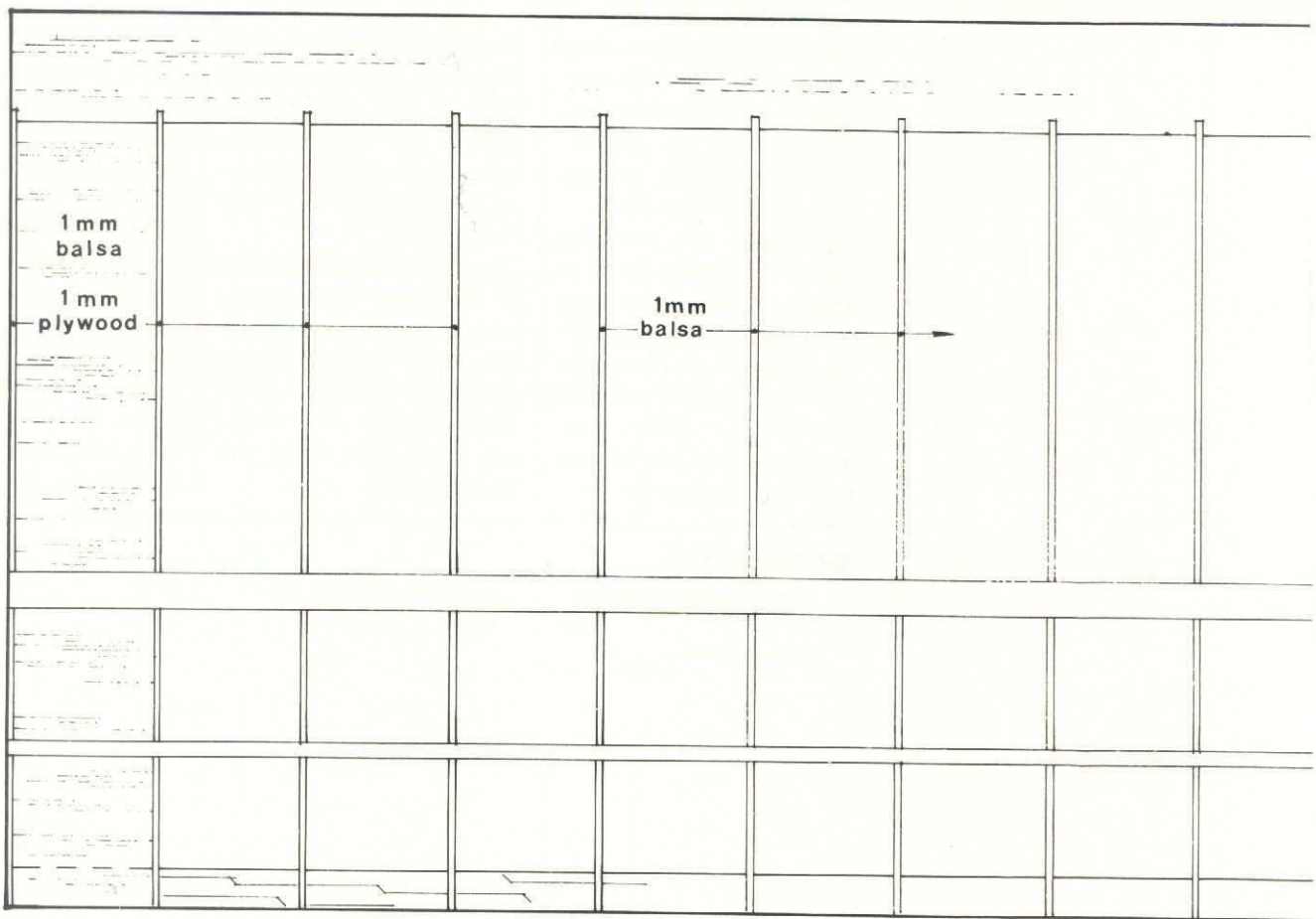
Här finner Du förhållandet mellan en gummimotrs längd, vikt och själva gummits bredd. Tjockleken antas vara 1 millimeter. Det har dock visat sig, att det är lättare att mäta vikten för en meter skuren gummimotor än att försöka mäta bredden exakt. Jämför vidare fig 6.

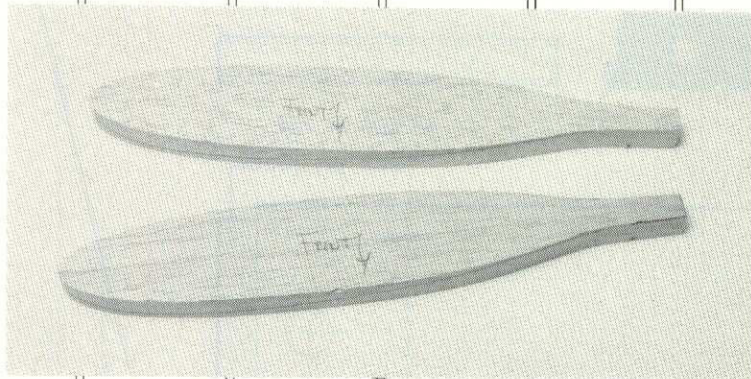
Figur 3

Ifall Du med figur 1 har en uppfattning om Din modells genomsnittliga varvtal och vet hur många varv Du har vevat upp, och hur många varv, som backats tillbaka, så kan Du med denna tabell uppskatta den troliga flygtiden. Om Du har valt

Fortsättning sidan 23!

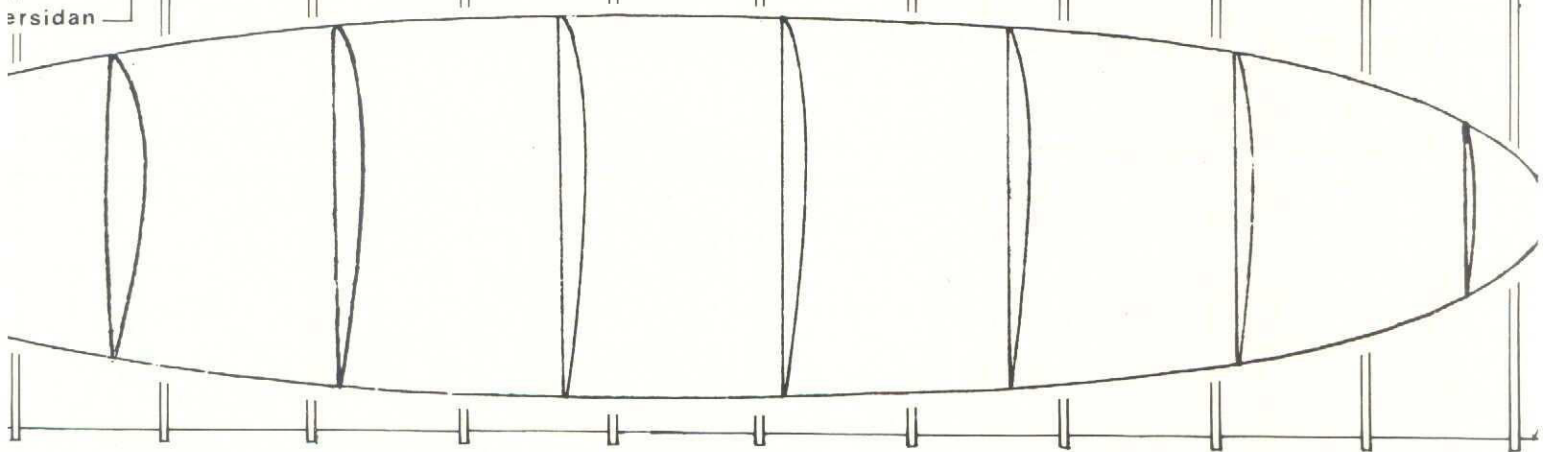


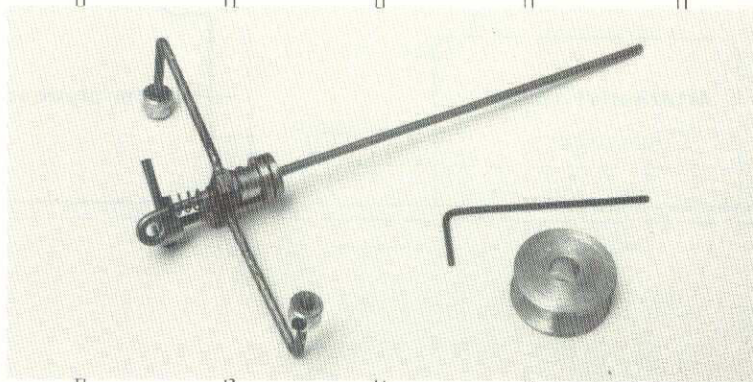




I byggsatsen från Modellprodukter medföljer fint utsågade ämnen till propellerbladen. Följer man anvisningarna och ritningen kan det bara bli bra. Vass kniv rekommenderas!

öarsidan





Hela aggregatet för den fällbara propellern kommer helt färdigt - nämti som definitivt välkomnas av "mindre bemedlade" byggare, som dock vill försöka sig på en högklassig modell.

2 x 5 balsa på över- och undersida

1,5mm
balsa



Prisad Bror ...

Fin byggsats

Byggsatsen är av mycket hög kvalitet och är till och med lämpad för nybörjare med någon modell bakom sig. Den är inte mycket svårare att bygga än t ex Cikada. Bra ritning och en bra byggbeskrivning medföljer. Spryglarna är stansade. Jag är ingen större älskare av stansade spryglar, då det kräver mycket hög precision vid tillverkning av stansarna om spryglarna skall bli lika. Riktigt bra blir det bara om man använder en stans och kör en sprygel i taget. Vilket gör byggsatsen dyrare. Fördelarna med stansning är att priset kan hållas nere och att kvaliteten på sprygelmaterial måste vara bra för att man skall få ett acceptabelt resultat. I min byggsats var balsan toppen.

Hur bunta spryglar?

Tillverkare av byggsatser med stansade spryglar skriver alltid att man skall bunta ihop spryglarna och putsa dem lika. Så ock Modell Produkter. Men inget om hur man skall få ihop denna bunt. Och inget om hur man skall få dem att sitta ihop när man skall putsa. Med över 70 spryglar är det inte så lätt att få ihop ett bra paket. På Tilkan justerades balkurtagen så att jag kunde bunta ihop alla spryglarna mellan två lister. därefter justerades balkurtagen för framkanten och turbulenslistan. Så byggdes vingen klar. När allt var färdigt putsades ovansidan jämn med en plan putsklots

50x250 mm med slippapper fastsatt med dubbelhäftande tejp. Stabben fick samma behandling.

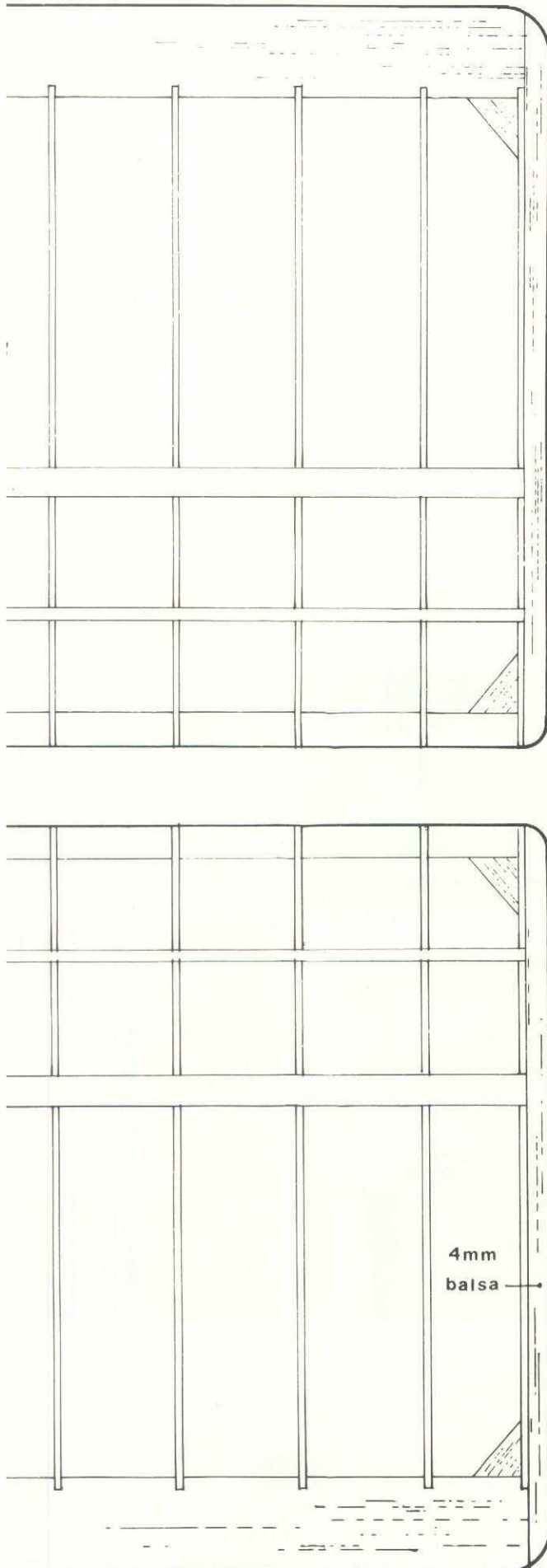
Lite personligt också!

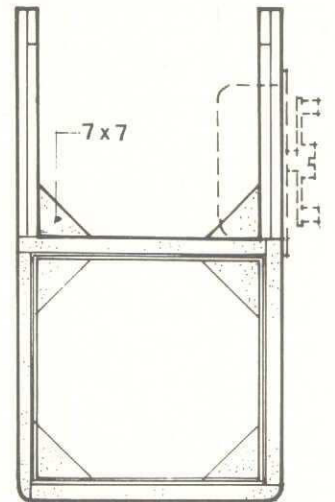
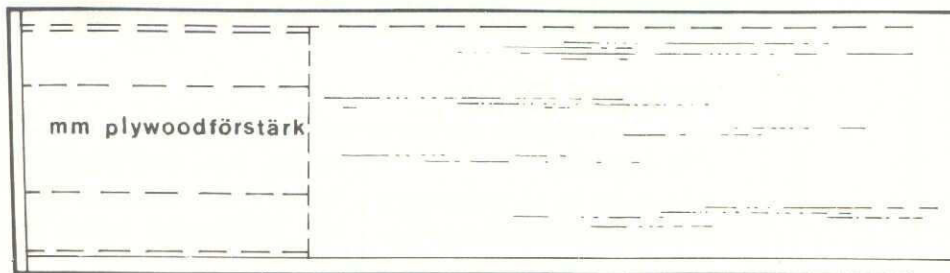
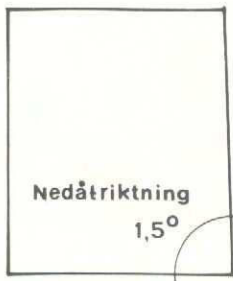
Ving- och stabbspetsar försågs med tjockare ändar, eftersom jag fortfarande inte kan med att papperet spänner in ändspryglarna. Jag lade också till lite plywoodskoningar för gummi-banderna i vingroten. Kroppsmaterialet var toppen. Lätt och fiberrik balsa. Slarva inte med klädseln på insidan av motordelen. Denna kläds med papper och lackas ordentligt innan kroppen byggs. Slarvar man blir det att bygga en ny kropp senare, när gummioljan trängt igenom. Men använd gammalt hederligt balsalim när motordelen limmas. Vitlim och cyanoakrylatlim fäster inte bra på den sida, som är papperklädd.

Klart fällbart aggregat!

Propellernavet kommer klart. Detta som normalt hindrar många från att bygga och flyga Wake. Det är bara att forma de färdigsågade och borrade bladen och bocka axeln för gummikrok alterntivt bobin. Hur nosblocket tillverkas står utförligt i anvisningarna. Jag använder alltid en stor morakniv. Helst ny - det är svårt att få fram samma skärpa igen. Jag börjar med att skära "baksidan" till 1 mm från märkningen, som finns på bladämnen.

Fortsättning nästa sida!





Prisad Bror ...

Därefter skärs "framsidan" parallellt med "baksidan". Tunna-re mot spetsen för att undvika att bladen vrider sig.

Nu slipas "baksidan" ner till märkningarna. Jag använder en 10x20 mm balsalist, som är "halvrund" på ena sidan. Slip-papper fästs på denna sida. Vik runt och fäst med häftor, häftstift eller något annat. Tjockleken mäts upp på ett blad med 20 mm mellanrum. Jag använder en 6% tjock profil. Lite tjockare mot roten. Det andra bladet slipas lika.

Efter att båda bladen är lika tjocka märks högsta punkten upp på "framsidan". 35% från framkanten. Nu är det dags att slipa bladen till profil. Vill man ha välvd profil så för man slip-pinnen snett över "baksidan". Bladnavet snyggas till och tunnas ut något. Ett par rörbitar diameter 2-3 mm anpassas och limmas i hålen. Jag surrade runt rörbitarna med tråd och limmade tråden med balsalim.

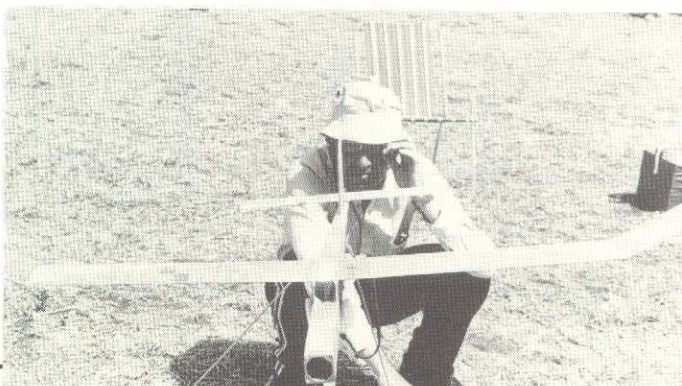
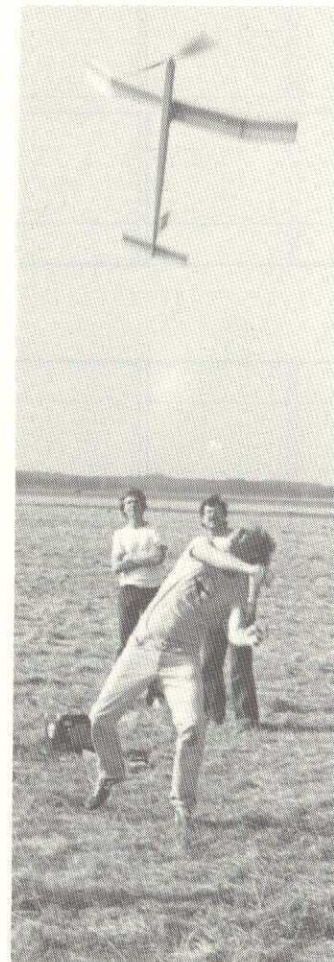
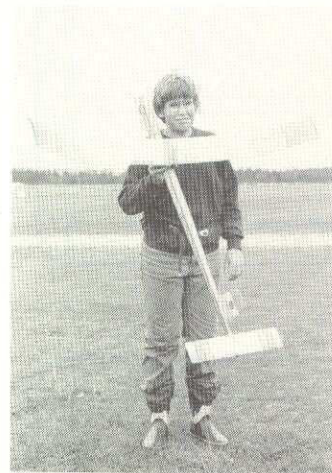
Lars-G & nytt sätt

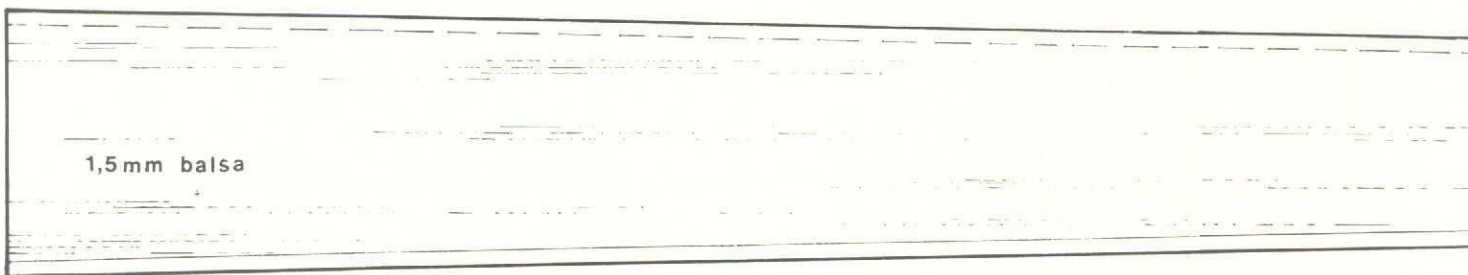
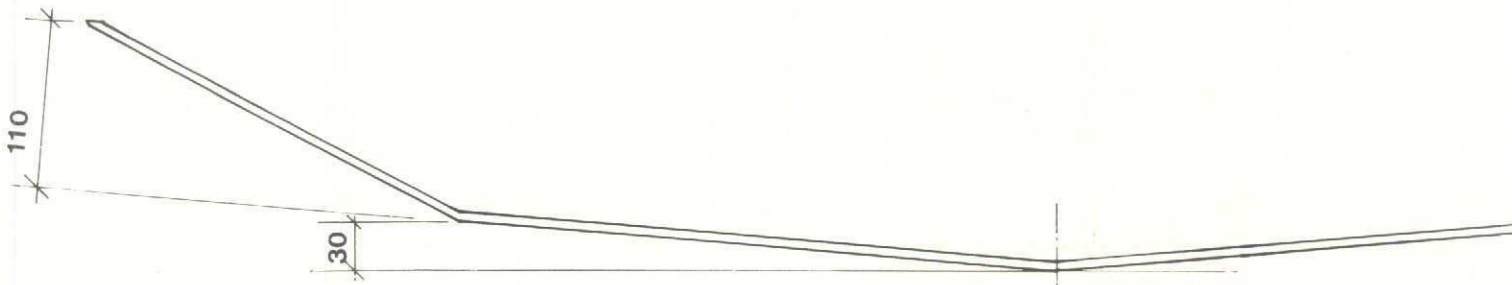
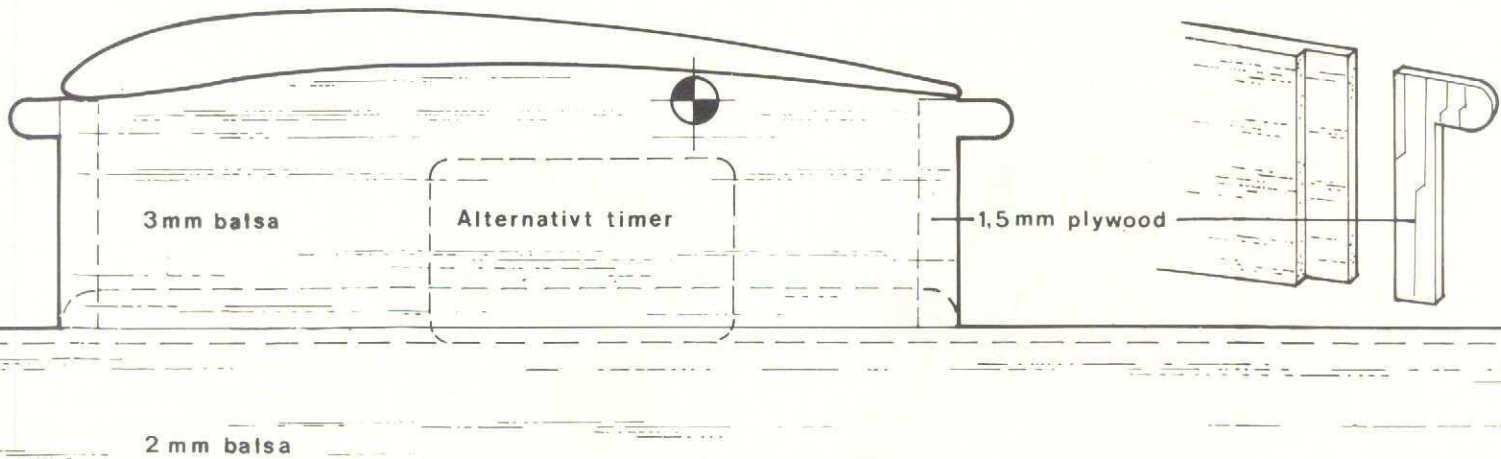
Dags för ytbehandling. Där provade jag ett nytt sätt. Ett lager

epoxy smetades in på bladen. Ugnen ställdes på 100 grader och bladen placerades där. Efter någon timme plockades två knottriga ljusbruna blad ut. Epoxy-n hade då trängt in i balsan. Nu vattenslipades dessa tills träet kom fram igen. Nytt lager epoxy, denna gång för att fästa ett lager 25 grams glasfiberväv. Och så ugnen igen. Och vattenslip. Efter 2 lager tunn dope blev ytan som jag ville ha den. Prova själv.

Det var Lars-G's bladbehandling. Byggbeskrivningen föreslår, att man bara klär bladen med papper. Lacka dem en 3-4 gånger med sedvanlig slipning med fint sandpapper mellan lackningarna. Fäst sedan papperet med aceton och lacka ytterligare 2-3 gånger.

"Prova Tilka med en gång", är Lars-G's slutord. "För 194:- får Du en byggsats till en modell, som är klart i klass med det bästa i Sverige". Och den har nu, som sagt, också fått sin internationella uppskattning i och med NFFS pris till Bror Eimar.





Prisad Bror & Tilka!

Vid Friflyg-VM 1987 i Thouras i Frankrike kom svenskarna på tredjeplats i Challenge Cup - inte dåligt! En som fick en annan fin och personlig utmärkelse vid samma tävlingar var Bror Eimar - Tilkamodellens fader.

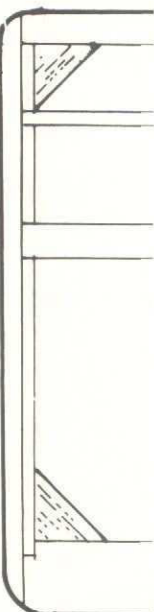
Under friflyg-VM fick Bror Eimar ta emot ett speciellt pris, som utdelas till personer, som på något sätt gjort särskilda insatser för friflyget. Anledningen till att just Bror fick utmärkelsen är hans Tilka - en F1B-modell, som finns i byggsats från Modell produkter.

Ritning i Modellflygnytt!

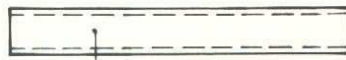
Modellflygnytt presenterar här Tilka med en fullskalaritning mitt i tidningen. Vi har fått den möjligheten genom vänligt bemötande från såväl Bror själv som Modell Produkter. Ritningen är en kopia av den, som medföljer den utmärkta

byggsatsen - och Du kan självfallet bygga efter den. Betydligt enklare blir det dock om Du beställer en komplett byggsats. Du får då inte bara väl stansade spryglar utan också komplett propellernav med långt förarbetade propellerblad.

Fortsättning inne i ritningen!



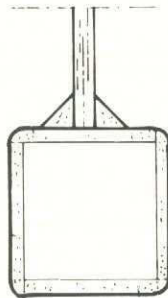
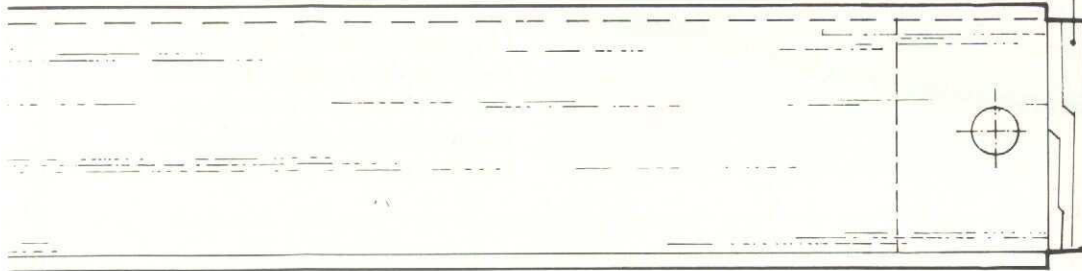
Titka



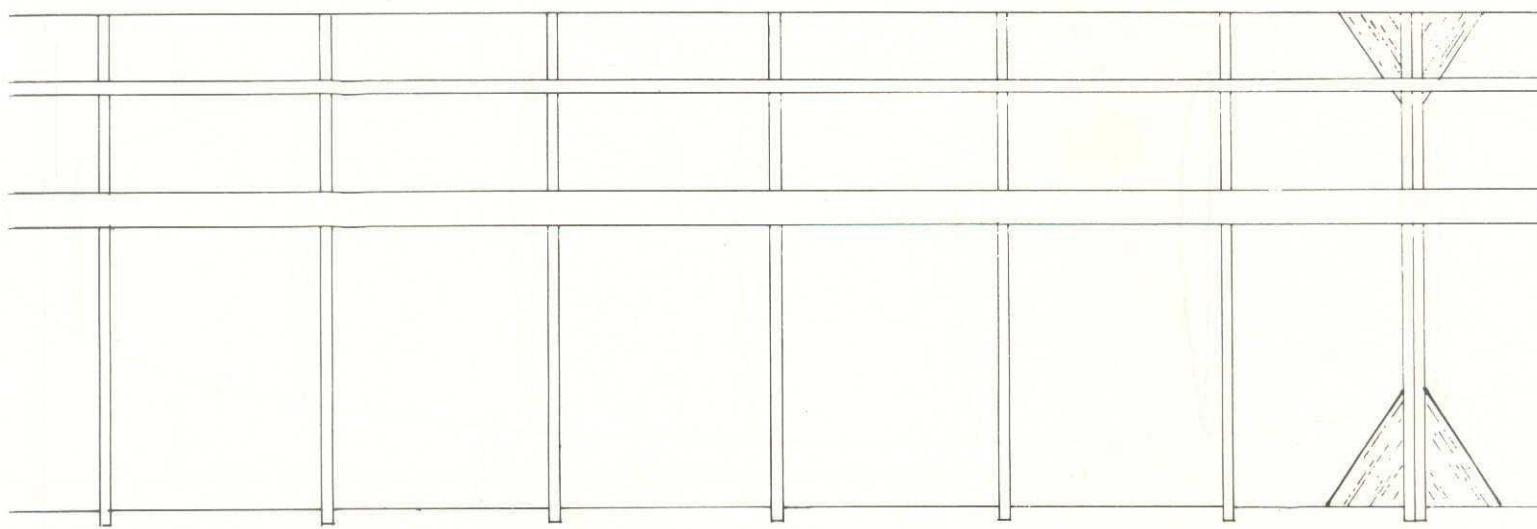
ø6 mm al. rör

1 mm plywood

3 mm balsa



4x4



Prisad Bror ...

Med ritningen hyllar vi inte bara Bror för den fina utmärkelsen - vi vill också ge möjlighet för alla lin- och RC-flygare att bygga en välflygande friflygmodell.

Ta chansen och prova på något välflygande inom en annan modellflyggren! Bygg och flyg en friflygmodell - den kan ge Dig stor glädje vid sidan om det ordinarie radiostyrandet eller linmittsnurrandet! Allt för kontakt "över" gränserna!

Vi citerar här delar av Lars-G Olofssons artikel i Modellflygnytt 1982. Han byggde den då. För utförligare beskrivning av modellen hänvisar vi till byggsatsen i byggsatsen.

"Bror Eimar har under många år dominerat F1B-klassen med en mycket enkel modell. Den döptes först till Flux och som sådan fanns den med i Modellflygnytt som ritning och med Brors idéer om Wakeflygning.

Modellen döptes senare om till TILKA och föreslogs som enhetsmodell i F1B. Brors resultatvit visade att det var en bra modell och den hade redan blivit "enhetsmodell" i Solna MSK, där bl a nya juniorer nått bra resultat med den. Något senare kom Modell Produkter överens med Bror att ge ut modellen i byggsats och det är den byggsatsen, som nu ligger bakom Brors utmärkelse.

Fortsättning inne i ritningen!

MODELL Produkter

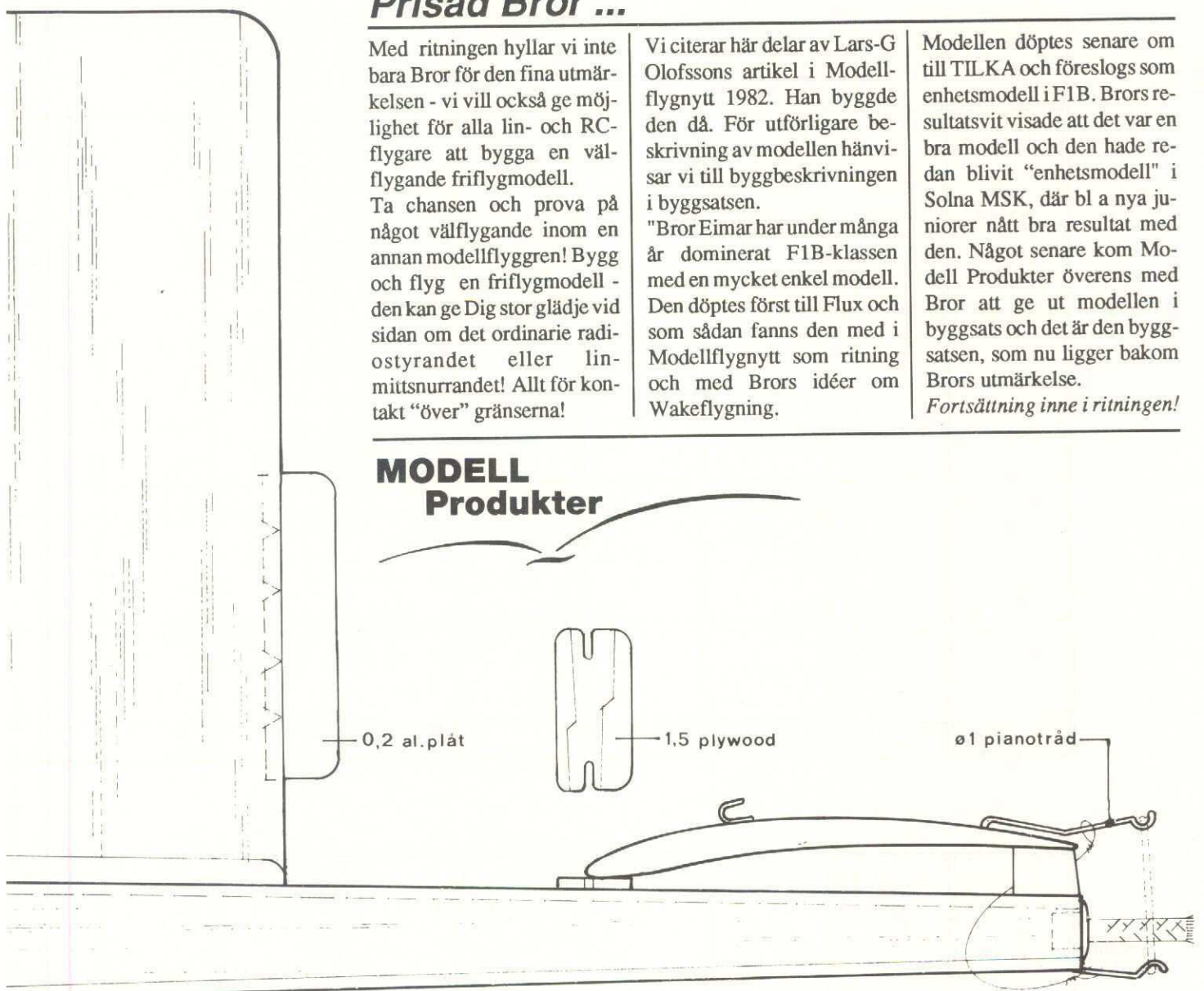
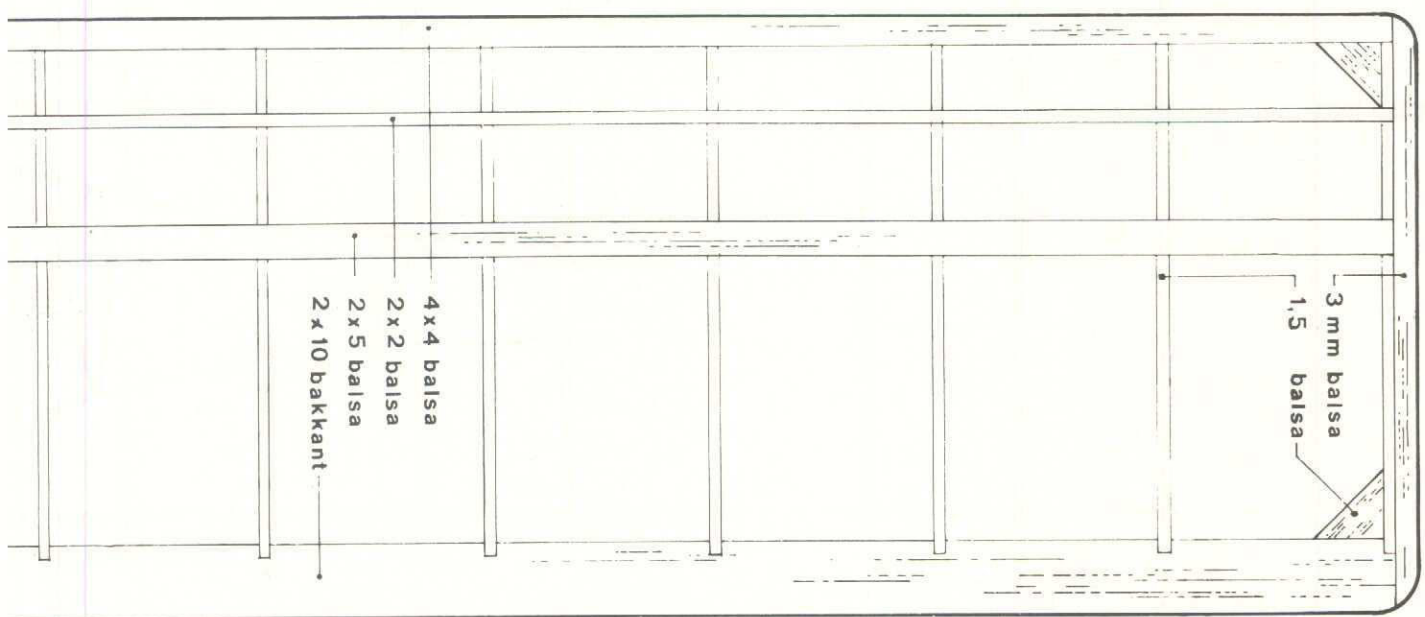
0,2 al.plåt

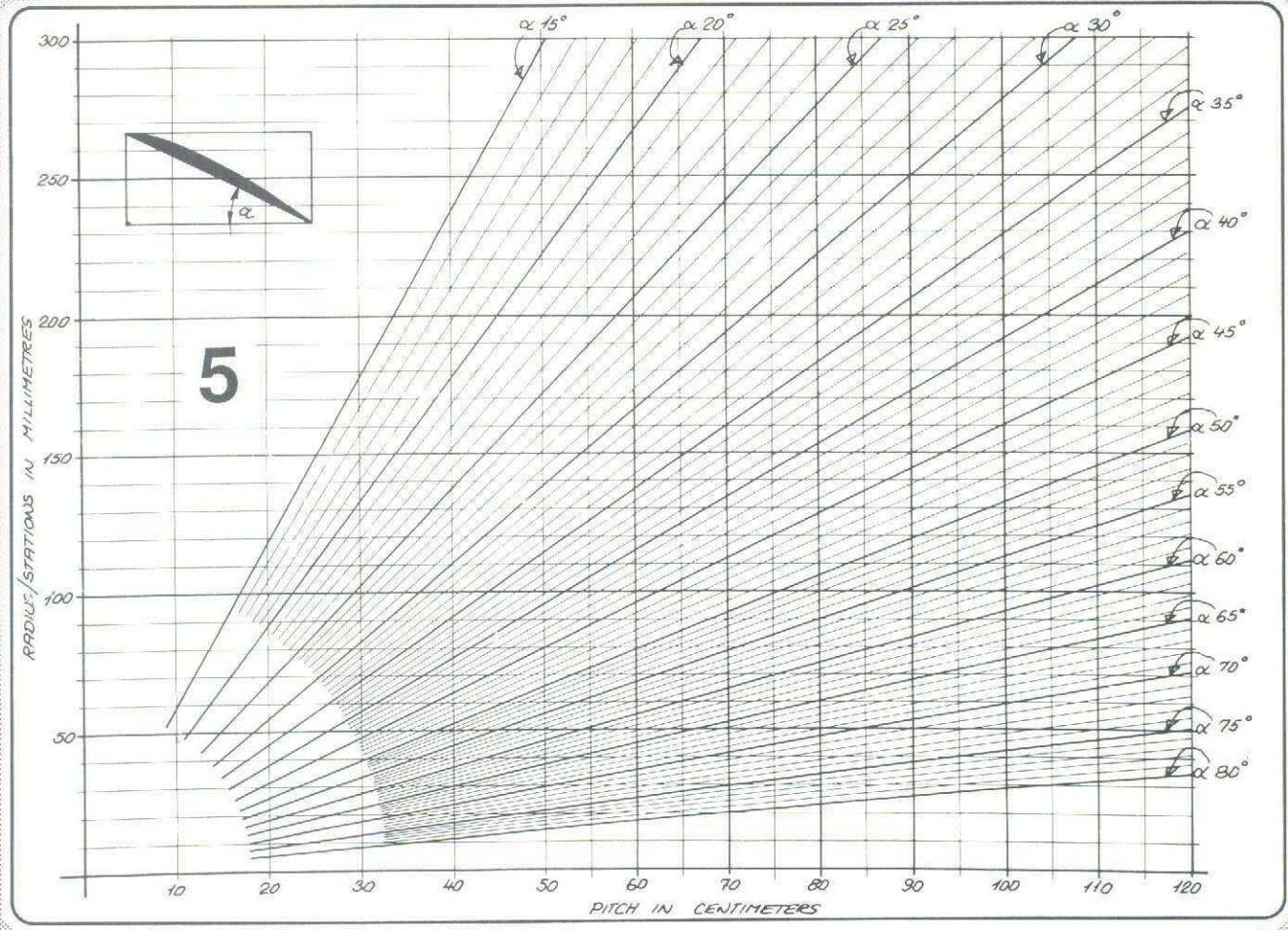
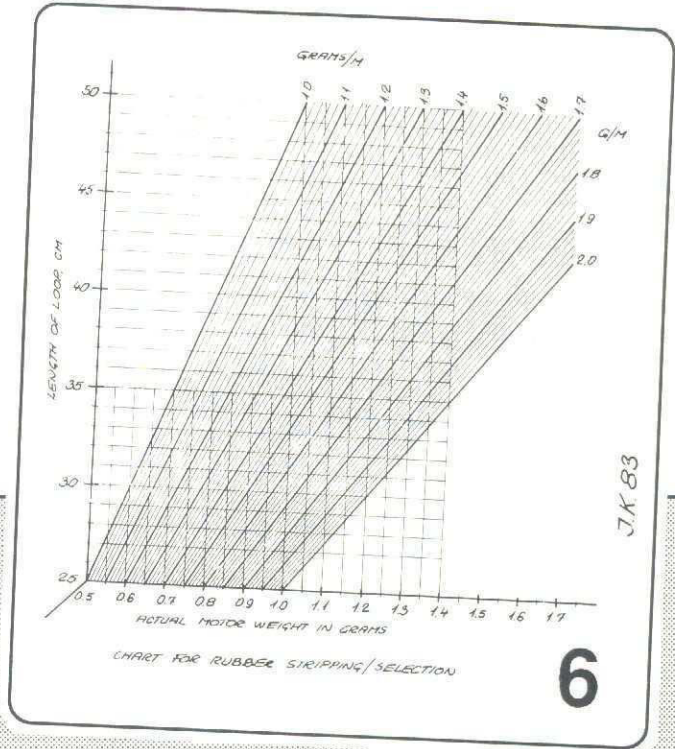
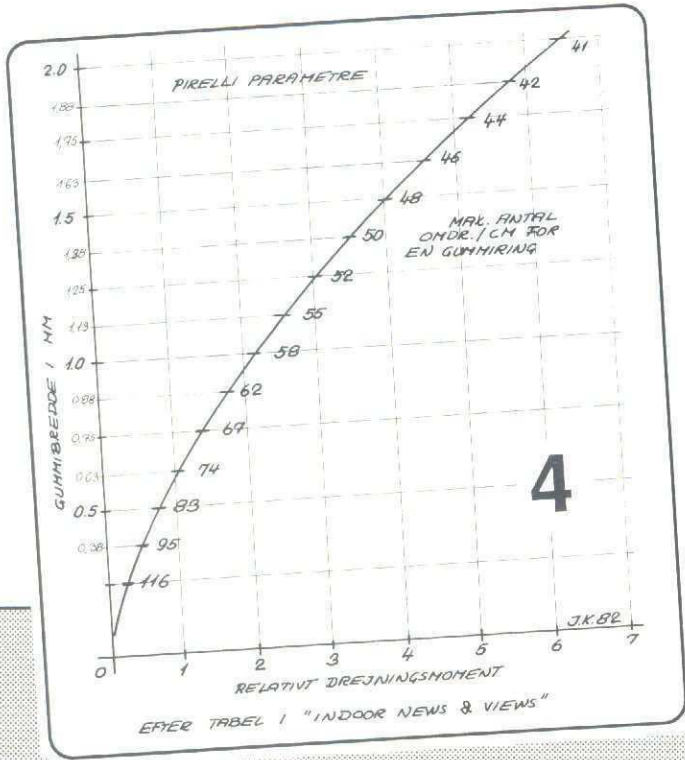
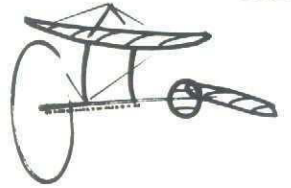
1,5 plywood

ø1 pianotråd

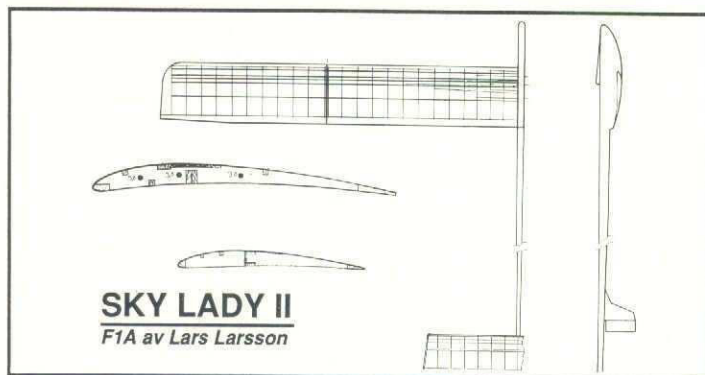
4 x 4 balsas
2 x 2 balsas
2 x 5 balsas
2 x 10 bakkant

3 mm balsas
1,5 balsas





NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA



Ny F1A-byggsats på gång!

Modellen har funnit sedan två år tillbaka som ren nybörjarvänlig rakkroksmodell. Under 1987 tillverkades 15-talet byggsatser (inte helt perfekta) av Lars Larsson. Dessa tog slut under 1987. Sex av dem har byggts av inbitna radioflygare i Västergötland - och de deltar nu på friflygträffar och DM med den modellen. Detta blev en positiv överraskning för Lars L.

Nu byggsatsmodell

Under 1987 har modellen trimmats ytterligare och en version II har tagit fram av Sky Lady, som modellen nu kallas. Flygegenskaperna är mycket fina och hon har hög prestanda i förhållande till sin spännvidd på 1850 mm. Ladyn har bra egenskaper: hon är lättbyggd (ingen webbing i vingbalkar, trots tunn, modern profil). Ladyn har vidare delbara vingar, som byggs i ett stycke - mittvinge och vingspetsar för sig. Vingen har visat sig

blir mycket stark och vridstiv och väger runt 170g. Till klädsel har använts modellpapper från Modell Produkter. 2 lager används på mittvingens undersida.

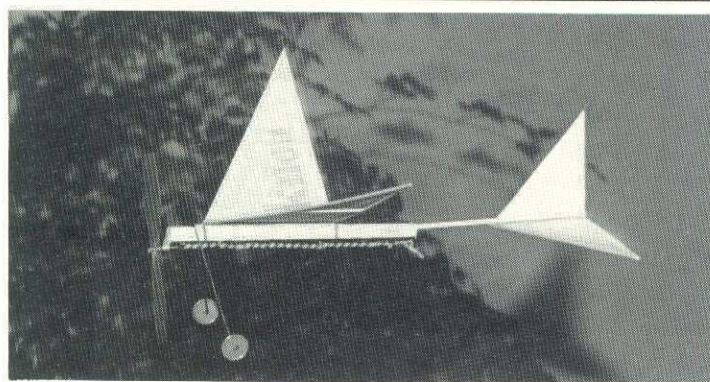
Kroppen består av en nosstomme av abachi med lätthål samt har utrymme för blyvikt och timer. Den är vidare försedd med snurrekrok. Nosen är även förberedd för en bakkropp i glasfiberrör - den medföljande bakkroppen är dock tillverkad i trä: konad med 2 furu- och 2 balsalister med 2,5 mm B-flak på båda sidorna. Modellen är utrustad med snurrekrok av Björn Ehns konstruktion.

100 byggsatser

Byggsatstillverkning (material & spryglar) kommer nu att igångsättas av Modell Produkter och 100 satser blir färdiga någon gång under mars 1988 - klara för försäljning under våren -88.

Krok och timer

Till byggsatsen kommer att finnas Björn Ehns krok (kroppen är förberedd för denna) liksom också timer typ KSB. Priset



för enbart modellen inklusive komplett ritning och byggbeskrivning beräknas ligga omkring 200:-. Preliminära priser för snurrekroken och timern ligger vid 150:- respektive 100:-.

Beställ redan nu

Klubbar/privatpersoner är välkomna med beställningar redan nu - försäljning sker så långt lagret räcker. Beställ endast skriftligen till MFK Sländan.

MFK Sländan,
Postlåda 4342,
466 00 Sollebrunn

Irvine från Natan

Natan Hobby har tagit hem en hel del av Irvine's nya motorprogram. Bl a .20ABC och .20R. Den senare har konstruktören Peter Hallman flugit 311 kmh med - priset i Sverige 1.150:-. Irvine .20ABC ger 0,81 hk/20500 varv och kostar 602:-. Natan har också ett par fina .40-motorer. .40RC ligger på 686:- och samma storlek i ABC-version 795:- - den ger 1,2 hk vid 16500 varv. Alla RC-motorer

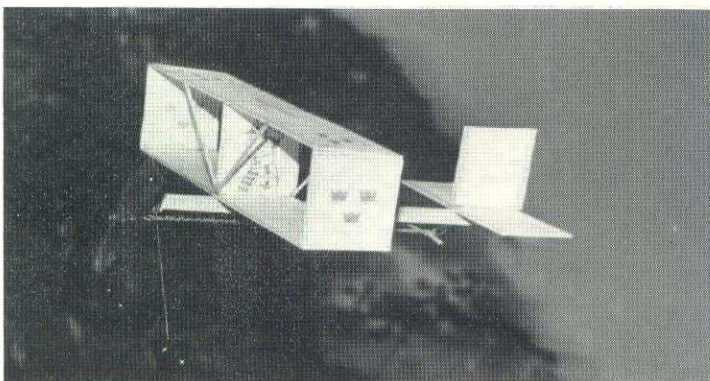
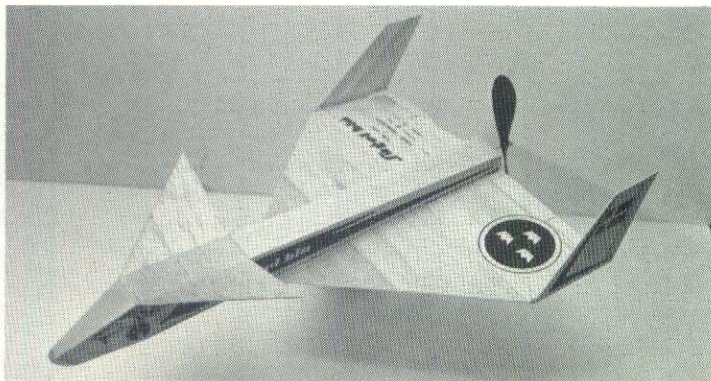
levereras med ljuddämpare utom de med bakutblås.

Natans Hobby
0340-600 66 efter 17.

Fågel Blå från Ackus!

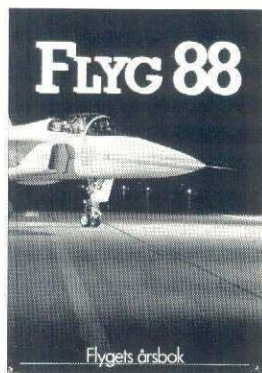
Redaktören har fått några testbyggsatser på små flygtyg från Ackus "hangar". Nyast är helbalsamodellen Fågel Blå - en "avancerad" med skjutande propeller och nosvinge typ 37 Vigen. Bygget klaras av på två lugna kvällar - inga problem mer än kanske inhängningen av snodden, men även här ger Ackus goda tips. Flygförmågan verkar mycket bra - tyvärr bjöd västkusten inte på nåt vidare proflygningsväder, så endast en halvtimm stod till förfogande. Vi får väl återkomma!

Från Ackus Hangar kom också redan välkända lilla dubbeldeckaren "Tre Kronor" - en underbar liten skapelse. Snygga mark- (golv)starter (oj!) och lugn och härligt långsam flygning. "Knott" - en annan skönflygande liten stavmodell med SIG-bakgrund kom också med i



NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA

PRYLAR NY



paketet. "Tre Kronor"-starterna fick oss att utrusta även "Knotten med landställ - ett måste för ungar, som vill flyga "på riktigt". Samtliga tre modeller rekommenderas varmt!

Ackus
Åkersliden 3
446 00 Älvängen

Flyg 88 - Flygets årsbok!

Nionde utgåvan av FLYG 88 har nu kommit ut. Red som vanligt "vingpenne"-belönade Per Kristoffersson. Årets upplaga med hela 50 färgsidor innehåller mycket intressant för den flygintresserade: färgrikt foto-reportage om Jaktviggen av landets främsta flygfotografer; från amatörbyggarnas fly-in i somras; "den första levande Mustangen på trettio år" mm mm. SAAB SF 340, SAS och Linjeflyg är också med på ett hörn. Boken avslutas som vanligt med den oumbärliga krönikan över årets flyghändelser.

Boken kan beställas med 135:- (ord pris 195:-) via postgirokt: 447 60 94-0 "Aviation Words"

Övre raden från vänster: Den nya F1A-modellen från Lars Larsson, som snart tas fram av Modell Produkter. "Knot" heter den trevliga stavmodellen - här med landställ (s k "hottad" version!). Ovan Flyg 88 från Aviation Words. Nedre raden från vänster: Ackus nya, intressanta "Fågel Blå" med skjutande propeller samt "Tre Kronor" - en mysig dubbeldäckare!

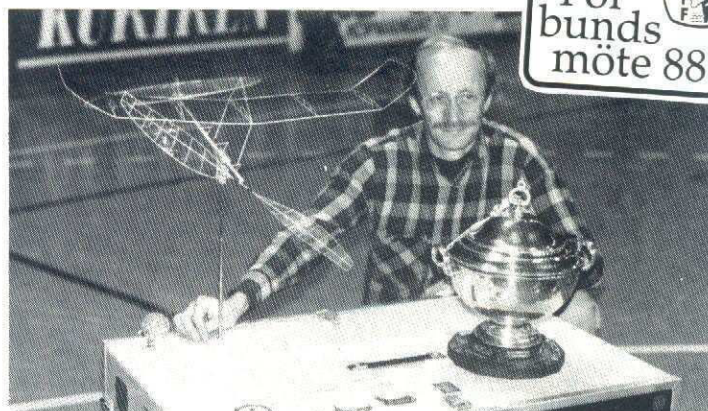
En bild från SM 1987 med F1D-segraren Sven Pontan med sin Le Volatile och det tjugiga vandringspriset = AKMG:s Inomhus Cup (fö donerat av Ove Pettersson)
Foto: Lars Tolkstam

SM

Inomhus-SM i Falköping i september!

Odenhallen i Falköping blir i år platsen för alla inomhusklassernas tävlingar om SM och RM. SM i F1D, 20-öres och Pea-nut, riksmästerskap i EZB samt Hkg, under två dagar, 3-4 september. Inkvartering på Segelflygskolan Älleberg i 1- eller 2-bäddsrum till låga priser. På lördagskvällen blir det en enkel men smaklig supé på Ällebergsrestaurangen för alla inomhusflygvänner!

Årets Nyhet" innehåller dessutom att danska, norska och finska modellflygförbunden är



För
bunds
möte 88

inbjudna. Visserligen kan de inte bli SM-medaljörer, men de får nöjet att klå upp "di svenske". Vid SM 1985 i Örebro lyckades finnarna göra detta utan att förta sig. I nordvästra Skåne förekommer ett tävlings-samarbete med danskarna, som fått olika segrare - varierande från de två länderna. Tävlingarna har dock inte gått i F1D, där danskarna f n är oss överlägsna.

Falköpingstävlingarna skulle därmed bli extra spännande - kanske resulterar detta "samtävlande" i ett Nordiskt Mäster-

skap i inomhusflyg inom de närmaste åren!

Tävlingarna i Falköping börjar kl 0900 varje dag med trining. Pea-nut blir huvudintresset på lördagen och F1D på söndagen. Ett extra russin i kakan blir sökerligen lördagssuppen i Ällebergrestaurangen - aldrig förr har detta varit möjligt!

Lennart Palm
Tävlingsplanerare



Inomhusnomogram från Jörgen Korsgaard!

Fortsättning från sidan 23!

en motor med rätt vikt och längd, så kommer modellen att landa med lika många varv kvar, som Du backade ur innan start.

Figur 4

Om Du sträcker ut Din nya motor cirka 7 gånger och behåller den så i någon minut, så blir den något längre = inkörd. Efter noggrann smörjning och sträckning till 500% går det med bra gummi att få in så många varv/cm slinga, som denna figur visar.

Figur 5

Med denna genialiska figur kan Du på ett överskådligt sätt se vilken stigning Din propeller har på olika delar av bladet. Du

kan även rita upp en egen kanske olinjär stigningskurva och sen se vilka vinklar detta motsvara. Detta borde även kunna användas för F1B och varför inte elflyg...

Figur 6

Om Du vet att gummimotorn bör väga ungefär lika mycket som modellen utan motor och att slingans längd till att börja med bör vara cirka 110% av krokavståndet, återstår att gissa vilken gummivikt som ger detta. Istället för att ta fram Din miniräknare kan Du med hjälp av figur 6 direkt se vilken gramvikt som behövs.

Vid det nyaste världsrekordet i kategori (takhöjd upp till 8

meter) använde holländaren en motor med en vikt på 110% och en längd på 89%. Vid VM 1976 använde Jim Richmond en motor med vikten 140% och längden 111%. Thedos rekord lyder på 28,54 min och Jim's världsrekord i kategori IV (över 30 meter) är hela 47,44. Medelvarvtalet var rpm 46 resp. 42.

Det vanligaste felet vid inomhusflyg är att modellen landar med alltför många varv kvar. Den enklaste åtgärden är då att välja en tyngre motor. Som Du märker, så ökar totalvikten fort om modellen från början är för tung. Men med den rätta motorn kan man ändå flyga länge - ofta t o m vinna tävlingar.

Sven Pontan

PRYLAR NY



Ett nytt SMFF!

Vårt engagemang i distrikten, tillsammans med uppdraget att se över distriktens rösträtt vid förbundsmöten, bli i ett slag dubbelt intressant när man läser ledarspalten i Modellflygnytt nr 6/1987

Distrikten på rätt plats

Vi modellflygare har en viss kaka att dela. Denna skall räcka till allt vi företar oss: administration, tävling, tidning, försäkring mm mm. En allt för stor post utgörs årligen av förbundsmötet. Detta måste göras både effektivare och till en lägre kostnad. Vi har från distrikten haft möjligheten att under de senaste förbundsmötena vara aktiva, 2 röster var, i besluten. Något negativt om distriktens röster har inte framförts trots alla skräckbilder som målades upp i Sundsvall, där beslutet togs. Tvärtom, ute bland klubbarna får vi istället frågan: "Varför kan vi inte ha representation genom distriktet?" och då fullt ut. Med distriktsombud, utsedda av klubbarna vid exempelvis distriktens årsmöte. Det är viktigt att distriktsstyrelsen inte automatiskt blir "självskrivna" representanter. På detta sätt skulle distrikten hamna där de hör hemma. Mitt i, och mellan klubb och riksförbund samtidigt som frågor lättare kan behandlas och beslut underbyggas och förankras inom vidare kretsar än nu. Detta borgar för effektivare möten till lägre kostnad. Om distriktens inflytande skall baseras på antal klubbar eller på medlemsantalet kan diskuteras.

Söndagsflyg = Modellflyget

Nuvarande form av PREK och

utbildning i SMFF:s regi är rena katastrofen för modellflyget. Ingen av dessa avdelningar har fungerat under senare år. I en ny organisation skulle frågor av endera arten kunna hanteras som sig bör. Inte komma ut från PREK, dåligt underbyggda, omöjliga att använda bland klubbarna och därmed bli ett slag i luften. PREK skulle i ny organisation göras "marknadsansvarig". Att på riksnivå besluta om kampanjer för att öka medlemsantalet, utan att först ha förankrat detta bland distrikt och klubbar är meningslöst och slöseri med pengar.

Modellflygare rekryteras, och kommer att rekryteras av klubbarna. Är inte klubbarna med på noterna och kan hantera nybörjarverksamhet står vi oss slätt. Därför gäller det att först marknadsföra modellflyget i våra egna led, sedan se vad som skall göras mot "marknaden". Vi får inte glömma att bortåt 85-90% av SMFF:s medlemmar är, vad vi kallar, söndagsflygare. TILLSPELTSAT kan man säga, att dessa utgör modellflyget. Därför måste en stark organisation ta tillvara deras intressen. Detta kan vi få om vi ger klubbar och distrikt den rätta uppbackningen. När det gäller utbildningen måste vi få igång den i "tre steg". SMFF utbildar distriktsfunktionärer som utbildar klubbedare som sköter "träningen" i klubbarna.

Med denna skiss får vi en differentierad verksamhet, där SMFF lättare kan få ut kunskaper om krav som ställs på oss utifrån, samtidigt som distriktet kan fånga upp önskemål och krav från klubbarna.

Aktuellt just nu är säkerhetsfrågor, där RC-cert är en del i komplexet, säkerhetschef i klubben en annan.

Modellflyglandslag

En organisation, sådan vi skissar den här, har inte behov av de grenorganisationer, som finns idag. Bara tanken att grenarna skall sköta spridningen av rekryteringen för respektive verksamhet och nå annat än sporadisk framgång, är befängd. Nej, låt grenarna arbeta tillsammans i en ren tävlingssektion. Äntligen skulle vi då kunna ha ett landslag i modellflyg. Vem har väl hört talas om ett landslag i längdhopp eller diskus? Låt oss se till att vi får ett landslag och utnyttja de fördelar detta kan ge i form av föredömen för juniorer mm och kanske kan det underlätta att få in sponsorpengar. Naturligtvis kommer kravet att öka vad gäller tillgänglighet och beredvillighet på "landslaget". En landslagsplats skall ju vara något att kämpa för, och som uttagen skall det vara en självklarhet att ställa upp då Modellflyget kan ha nytta eller glädje av mitt deltagande. För att inte tala om när det gäller att

försvara de blå-gula färgerna.

En omorganisation av tävlingsverksamheten, med gemensam budget och styrelse, skulle underlätta allt detta. Införande av tävlingslicenser, en pott från centralt håll för administration samt tävlingsavgifterna skulle kunna förse sektionen med de nödvändiga medlen.

Kanske kan sponsorpengar ge ytterligare hjälp?

Hur ser det nya SMFF ut?

Skall vi kunna uppnå de fördelar vi talat om här, måste SMFF komma närmare klubbarna. Marknadsföringen av Modellflyget behöver startas omedelbart. Arbetet med att sälja kunskaper om vad som krävs av oss, samt insamling av vad klubbarna önskar, behöver allt det stöd vi tillsammans kan erbjuda. Ett landslag i Modellflyg behövs som förebild i ungdomsarbetet, och det snarast. Modellflygnytt, som organ för oss modellflygare är ett måste.

Det är här det riktigt svåra börjar. Vi behöver få en rad frågor besvarade. Som vi ser det måste vi alla bjuda till och göra SMFF till det SMFF borde vara och därmed få ett starkt modellflyg. Inte ett modellflyg för enbart tävlande, utan ett modellflyg som värnar om hela medlemskader. Vi har inte alla svar idag, då hade allt varit tämligen enkelt. Eftersom medlemsantalet inte stiger som det borde måste vi ha svaren fort. Låt oss göra SMFF till en självklarhet för alla modellflygare. Men vi måste börja nu. Det är bråttom!

Modellflygnytt

Som Ni alla vet har Modellflygnytt varit mycket omdiskuterat de senaste åren. Detta beroende på redaktionens oförmåga att hålla sig till budgeterade medel. Anledningen verkar ha varit avsaknaden av kunskaper om hur en tidning blir till och var det går att spara pengar och vad som är tillåtet inom upphovsmannarätten. Dessbättre ha vi nu under 1987 fått försäk-

En fuse till Tern!

**Det är inte roligt om ens modell flyger bort!
Även om man ibland önskade att man var
så bra - eller modellen så attans fin!**

A propos TERN-ritningen så kommer här några kompletterande rader från Lars Andersson - fören framgångsrik Ternbyggare/flygare.

"Det är aldrig roligt att sen en nybyggd och välflygande modell få termikanslutning och försvinna i horisonten. Tern har så goda flygegenskaper, att risken är uppenbar.

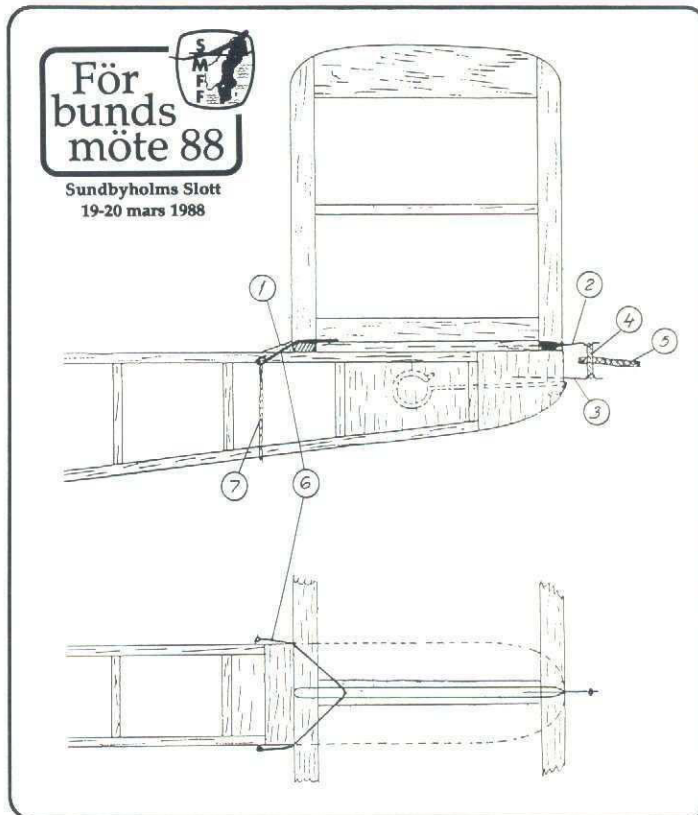
Erfarna modellflygare eliminerar faran genom att förse modellen med termikbroms - en sk "fuse". Då många nya byggare ej vet hur en sådan skall göras, visar vi här en skiss på en enkel konstruktion.

(1) är en balsalist, som limmas på kroppen för att hålla stjärtpartiet på plats. (2) och (3) bockas till av 0,75 mm piano-tråd och sticks in och limmas i

stabilisatorn respektive akterblocket. Cyanoacrylatlim är att föredra vid infästningen. (4) är en "gummisnodd", tillverkad av ventilgummi, som klippts i 1 mm breda ringar. (5) är stubintråden eller "fusen".

Denna kan tillverkas av snörena av ren bomull. I ett glas vatten löses salpeter tills att lösningen blir koncentrerad. Snörena läggs ner i lösningen och skall dränkas helt igenom. Därefter tas de upp och får torka väl - hängande! Stubintråden är klar till användning. Genom prov avpassas längden på "fusen", så man får lagom brinntid.

(6) är en 0,75 mm pianotråd. Den föres in genom fenan och bockas enligt skissen. Utförandet skall vara så, att när den lilla gummisnodden drar, så skall



stjärtpartiet slå upp så mycket att vinkeln mot kroppen blir 45-50 grader. Mellan kroppen och pianotrådsöglorna (6) får det ej vara för stort spel, enär man då

lätt kan få oönskat kurvroder!
Lycka till med Din flygning!"

Lars Andersson
Limhamn

Nytt SMFF ...

Fortsättning från föreg. sida!

ringar om att budget hålls och det, skulle vi vilja påstå, har vi Sture Tingwall att tacka för. Inte nog med att budget hålls, han har även lyckats höja kvaliteten på tidningen. Vi tycker oss märka detta, inte bara i artiklarna, utan i det faktum att tidningen nu används som idégivare och diskussionsunderlag ute i klubbarna. Skulle inte förvåna, om annonsörerna också upptäcker detta. De når ju cirka 8000 personer inom en ytterst smal målgrupp. Lägg därtill att dessa läsare också är presumtiva kunder inom alla andra näringsgrenar. En och annan annonsör utanför modellflyget borde också gå att få.

Kan vi hjälpa Sture att fylla tidningen med intressant material och kanske även annonser, dröjer det kanske inte länge innan ett överskott kan redovisas.

Kent Johansson &
Lennart Larsson

Lindansregler ...

Fortsättning från sidan 19!

samma poäng på de två bästa flygningarna ska högsta enkilda poäng, i en av de två flygningarna som räknas, avgöra placeringen.

Om poängtalet fortfarande är lika, ska en skiljeflygning göras. Denna skiljeflygning innefattar ordinarie flygprogrammet plus tre buntar, två liggande åttor, två stående åttor samt två överliggande åttor. Buntarna påbörjas i ryggläge och de ger 10 p vardera; gör man alla tre i följd ger den andra 15 och den tredje 20 p. Varje åtta ger 15 p; vid båda åttorna i följd ger den andra 30 p. Vid lika poängtal i skiljeflygningen delas segern.

Finaltävling

Riksfinalen flygs enligt semistunt-reglerna. Skiljemanöver tillgrips bara vid rangordning av platserna ett, två och tre.

Bengt Lindgren
t.f. Grenchef Linflyg

Picco

BÄSTA PRISET PÅ BÄSTA MOTORN!

Picco finns hos välsorterade hobbyhandlare.
Du kan också köpa direkt av oss på postorder.
Vi har service, reservdelar och tillbehör.

OBS: Alla PICCO är av ABC - typ och har dubbla högvärsvskullager.

P 21	SE RC	765 :-	P 90	Marin	1.595 :-
P 21	RE RC	765 :-	P 90	Marin Competition	2.185 :-
P 40	SE RC	890 :-	BIL		
P 45	SE RC	945 :-	P 21	SE Sport	645 :-
P 60	SE RC	1045 :-	P 21	RE Sport	645 :-
P 60	RE RC	1095 :-	P 21	SE Buggy	795 :-
P 80	RE RC	1095 :-	P 21	RE Buggy	795 :-
P 80	SE RC	1.095 :-	P 21	SE Car	795 :-
P 40 - 45	RE RV Ducted Fan	1.075 :-	P 21	RE Car	795 :-
P 60 - 67	RE RV Ducted Fan	1.175 :-	P 5	Car	995 :-
P 80	RE RV Ducted Fan	1.295 :-	P 5	Buggy	995 :-
P 5	3.5 cc Pylon	975 :-	P 5	Car Turbo	1.295 :-
P 40	6.5 cc Pylon	995 :-	P 5	Buggy Turbo	1.295 :-
P 21	SE Marin	895 :-	P 21	RE Stunt	595 :-
P 21	RE Marin	895 :-	P 21	SE Stunt	595 :-
P 5	3.5 cc Marin	1.125 :-	P 40 - 45	SE Stunt	745 :-
P 40 - 45	Marin	1.125 :-	P 60	RE RV Speed	1.095 :-
P 60 - 67	Marin	1.295 :-	P 15	RE Combat	Kommer till våren!
P 80	Marin	1.350 :-	P 15	RE Speed	

Bäste banbilsförare !

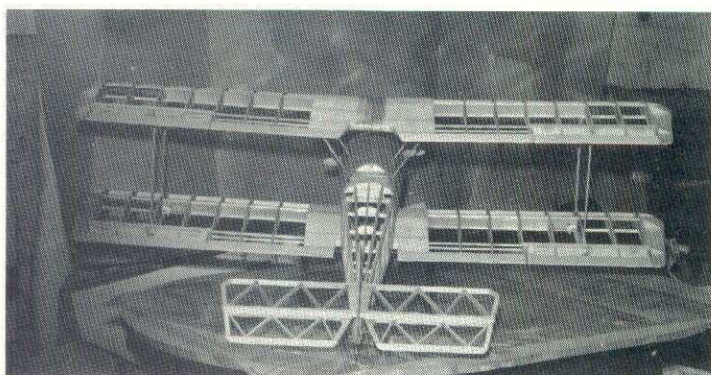
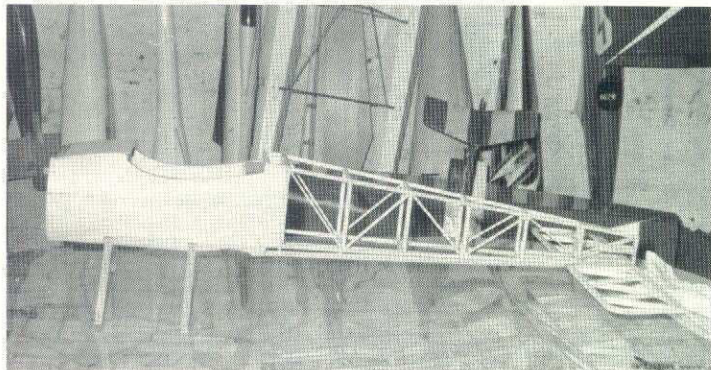
Mikael Fransson, 14 år, Växjö.
Final i alla fjorton deltävlingarna.
Sex st. 1:a platser,
3:a i junior EM.
GRATTIS!
P5 + Serpent - bil.

Årets Buggyfantom !

Christer Eriksson, Ronneby.
Nio vinster av tolv möjliga.
P5 Buggy + Siccom - bil.

Rolf Hagel
Modellteknik

Box 74 230 40 BARA Tel. 040 - 44 61 17 Tel.tid: Vard. 17 00 - 20 00.



Flairs Puppeteer ...

Fortsättning från sidan 11!

sättet. Detta var alltså det, som jag hade lite synpunkter på.

I övrigt är det en bra byggsats. Den är rolig att bygga. Mycket tack vare att man får göra nästan allting själv. Det enda, som var utstansat var spryglarna och de halvmånformade bitarna till framkroppen. Det ingår en fin motorkåpa i aluminium, tank och en påse med skruv, ok och andra småprylar, som behövs.

Natans Hobby, som byggsatsen kommer ifrån, har även de kompletteringsdelar, som behövs för att få en helt färdig maskin. Flair har bland mycket annat också ett vitlim, som jag har provat.

Jag är nu inte någon fantast av vitlim. Men jag tyckte detta var bra. Det torkar snabbt och gick rätt lätt att slipa.

Nu är alltså modellen färdigbyggd - träfärdig!. Jag återkommer i nästa nummer av Modellflygnytt och tar då upp klädsel,

Faktaruta

Flair Puppeteer
 Spännvidd 1524 mm
 Vikt 2,5 kg ca
 Motor 30-40/2-takt
 40-60/4-takt

Avsedd för 4 kanals radio.

Pris cirka 865:-
 Säljes av Natans Hobby,
 Box 47, 430 24 Väröbacka,
 Tel.: 0340-600 66 eft kl 17

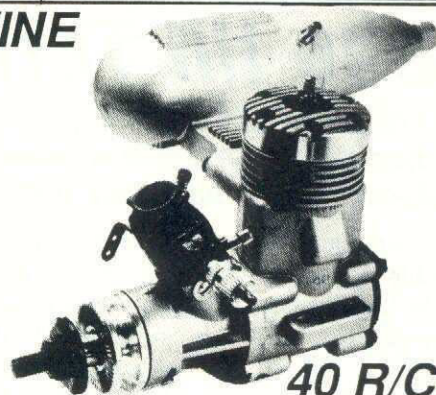
Lars Stjernström
 Urbergsgatan 63
 Norrköping

i sista minuten

Av många samverkande skäl blir det inte något Flugeby-läger i år.

Men Ripa-lägret är klart liksom ev också Ljungbyheds-lägret!

IRVINE



40 R/C-ABC

Den nyaste motorn från IRVINE är en .40 R/C-ABC. Den representerar det senaste inom teknologi och design från Englands ledande modellmotorfabrik. IRVINE .40 R/C-ABC erbjuder sportflygaren 1,2 Hk vid 16.500 rpm, perfekt trottling och lätt att starta såväl varm som kall. Motorn är konstruerad för att hålla länge och för ett enkelt handhavande. Alla IRVINE's motorer är tillverkade av bästa möjliga material och i de allra modernaste CNC-maskiner. Därför kan IRVINE erbjuda en motor till oslagbart pris och kvalitet. Alla motorer levereras med ljuddämpare.

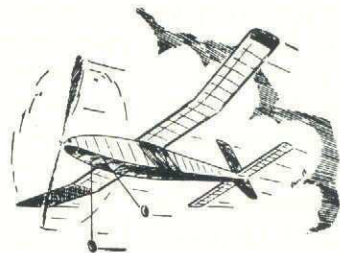
Prisexempel:	IRVINE .40 R/C Sport	686:-
	IRVINE .40 R/C-ABC	795:-
	IRVINE .20 R/C Sport	532:-
	IRVINE .20 R/C-ABC	602:-

NATANS HOBBY

Box 47, 430 24 Väröbacka, 0340-600 66 efter kl 17

RITNINGAR

från 1940-1960 - skala 1:25
 friflygande modeller, oldtimers



SAAB B18, B17, J21, J22, Safir, A32 Lansen, J35 Draken, Catalina, Klemm 35, DC-3, Scandia, Mosquito, Mustang och många andra!

Begär prislista! Fråga även efter ritningarna i
 HOBBYHANDELN

CENTO

C. E. Truedsson
 Fack 541 - 200 10 Malmö
 040-15 51 98 eller 040-15 16 43



Här kommer julnötterna!

Rätt tipsrad är x x x 1 1 x x 2 x 1 1 2 1 x

Flygjulnötterna blir mer och mer populära. Redaktören har med redaktionskatterna Bella & Ballo fått kämpa hårt för att finna vinnarna - kärt besvär!

Var är priserna?

Innan vi går in på årets vinnare, måste vi konstatera att ett par av fjolårets vinnare ännu inte fått sina priser. Grov fadäs från redaktören! Flygvapnets eminente J37- & modellhelikopterflygande pilot Ulf Johansson, F13, har genomfört prisutdelningen i form av flygturer med Sk50. De "borttappade" från förra året - Tomas Johansson & Alf Eriksson skall få sina priser - i en eller annan form. Det lovar vi.

Tretton rätt värst!

För att börja med jultipset, så har vi ingen med 14 rätt! Alf Eriksson - han, som inte fick nåt pris förra året - belade första-platsen i år med 13 rätt. Alf missade bara fråga 9 - kryss: Jetex 200 kostade 29:- 1954!

Rimforsabulan - hang??

Däremot klarade han en annan svårlost "nöt" - "rimforsabulan" - som är en Viggen-detalj, hur konstigt det än kan låta. Enligt sängen, så hade man aerodynamikproblem med 37-prototypen. Vid ett möte, avhållet vid Rimforsa kursgård, löste man knuten. Och idag kan vi med rätta kalla en upphöjning

- en liten "knula" på "ryggen" på 37.an för "Rimforsabulan". "Bulan" löste Viggengproblemen, men vållade följdproblem för julnötslösarna. Tvåan, Pontus Eriksson - också en "gam-mal" julnötssknäckare - missade förutom Jetex-frågan 11:an - priset på Sunnanvind, som uppgick till 7:50!

"Finn fel" - städning

Vad beträffar "finnfel"-tävlingen, så fick vi som vanligt "städa" lite i inkomna svar. Endel hade de fyra fåglarna i mitten som fyra fel, andra som ett. Segrare här blev Anders Forsberg i Bjurholm, som upptäckte hela 72 fel. Tvåan, Lennart Jo-

hansson, Trollhättan, fick ihop 71 fel, medan tredjeplatserna delas mellan Söderlundarna Urban & Lars, Linköping (också gamla jul-nöttsknäckare) och Mikael Engström, Genarp.

Priserna i år då?

Beträffande priserna, så lovar vi återkomma till pristagarna - de två främsta inom varje disciplin inom kort. Vi försöker ordna flygpriser, men det kan tänkas, att vi går andra vägar.

Den rätta "finnfel"-teckningen ska vi försöka få med i nästa nr av Modellflygnytt

MFA:s New Yamamoto!



För .40 tvåtakts- eller .60 fyrtaktsmotor
Glasfiberkropp och färdigplankad vinge.
En DeLuxe-byggsats! Rek. cirka pris

695:-

Finns även för
.20-.25-motor,
Skyhawk!
Rek. cirka pris

595:-

Generalagent och distributör

Finns hos Din hobbyhandlare!

BEHCO AB Box 136 · 162 12 Vällingby · Telefon 08-87 30 30



Lennart Tysklind död

Söndagen den 18 oktober 1987 avled Lennart Tysklind hastigt. Han blev 60 år gammal. Lennart var kantor samt lärare och tjänstgjorde på ett flertal orter i landet. Vi minns Lennart som en mycket duktig modellflygare och ungdomsledare. Under åren efter andra världskriget, när balsaträ åter gick att köpa, byggde han utsökt fina gumminotormodeller. Wakefieldmodeller var hans stora specialitet och han var också framgångsrik vid landslagsdeltagande i internationella tävlingar och VM. I slutet på 50-talet, när han arbetade i Svinnegarn i närheten av Enköping, bedrev han kursverksamhet i modellflyg. Många blivande

modellflygare fick där sina första lärdomar. Han hade också ett brinnande intresse för vårt förbund, SMFF. Under de första arbetssamman åren i förbundets historia var han styrelsemedlem, bland annat ordförande år 1958.

De sista åren var han bosatt och verksam som kantor och körledare i Arbrå.

Vi som hade förmånen att få samarbeta med Lennart minns honom som en trevlig och entusiastisk modellflygkamrat. Han var en optimistisk och glad person som alltid bidrog till en god stämning när han fanns med i vår krets.

Gunnar Kalén

MFK Blue Max inbjuder till Ållebergstävlingen!

MFK Blue Max inbjuder alla Sveriges modellflygare till den sjuttonde upplagan av Ållebergstävlingen. Tävlingen hålls på Axevalla Hed, mellan Skara och Skövde lördagen den 14 maj med söndagen den 15 maj 1988 som reservdag. Genomgång sker kl 0800 och första start kl 0830.

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

Anmälan sker per postgirokonto

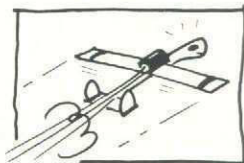
11 22 37-3. Första anmälningsdag är 19 april - sista anmälningsdag 2 maj. Anmälan skall innehålla namn, adress, telefonnummer, klubb, frekvens och så många reservfrekvenser som möjligt. Startavgiften är 60 kronor.

Har Du frågor, så kontakta gärna Jan Odén, telefon 0515-335 87.

Välkomna till Axevalla Hed!

MFK Blue Max
Falköping

Thommy Hermansson



Raketflyg i Sverige?

"Finns det några raketflygare kvar i Sverige?" Den frågan får redaktören från Mikael Söderback i Västerås.

Mikael har ett stort intresse för denna sort av modellflygeri och efterlyser information mm om ämnet. "Detta vore något för Modellflygnytt att ta upp", tycker Mikael.

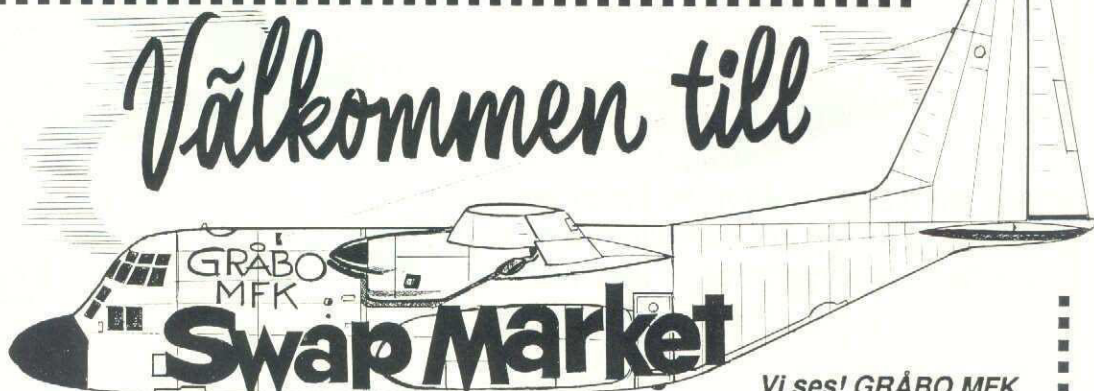
Så det är bara att låta tidningens läsekrets ta del av denna ganska rimliga begäran.

Raketflygare - för det bör väl finnas några sådana i vårt land - kan kontakta tidningens redaktion - eller ringa till Mikael på telefon 021-12 52 82.

Så får vi se vad det kan bli av den här efterlysningen.

RENSA I
HYLLORNA
ALLT GÅR ATT
SÄLJA

Vill Du veta mer så
kontakta gärna vår
Alf Olsson 0302-411 59



Vi ses! GRÄBO MFK

Ta chansen sälja, byta eller köpa, begagnade eller nya hobbyprylar - flygplan motorer, radio, byggsatser, ritningar, tidskrifter, kameror, kikare, tåg etc ...
I BYGDEGÅRDEN, GRÄBO SÖNDAGEN DEN 10 APRIL KLOCKAN 10-15

MFK Blue Max inbjuder till SM i F1D, Pea-nut, 25-öres mm

Modellflygklubben Blue Max, Falköping, inbjuder härmed till SM 1988 för inomhusklasserna F1D, Pea-nut och 25-öres & Riks-mästerskapet i EZB och Hkg.

Tävlingarna körs i Odenhallen, som erbjuder en hallyta på 20,5 x 40 m. Frihöjd 13 m/cirkel 15 m diam - en s k hall av Klass II-typ. Arrangören har måttat en enkel skiss över hallen, som kan rekvireras.

Som vanligt gäller också, att alla skall använda rena gymnastikskor.

Startavgifterna är 40:-/klass för juniorer, 60:-/klass för seniorer, och de skall betalas över postgiro 11 22 37-3; Mfk Blue Max, tillsammans med skriftlig an-

mälran till Mfk Blue Max, Box 186, 521 02 Falköping. Segelflygskolan Älleberg kan rekommenderas - har förläggning (fina 1-bädds & 2-bäddsrum) liksom restaurant. Boka via Siw Hjortmar, tel 0515-370 76.

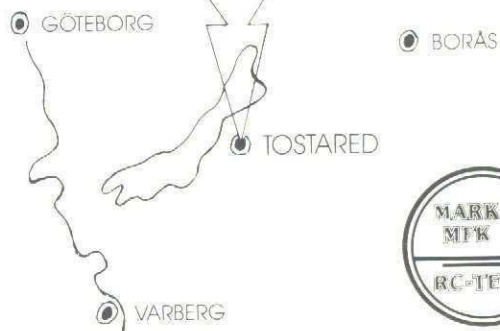
Har Du frågor kontakta Jan Odén, 0515-335 87 eller tävlingsplanerare Lennart Palm, tel 042-816 66.

Det kan nämnas, att önskemål har förts fram att vi skall bjuda in våra grannländers inomhusflygare för att utbyta erfarenheter och ge varandra nya impulser.

Väl mött i denna fina hall!

För tävlingsledningen
Lennart Palm

INTERNATIONELL MODELLFLYGTRÄFF TOSTARED 11-12 JUNI 1988



PLANERA FÖR DENNA TRÄFF REDAN NU!

HUVUDSPONSOR **HOBEX**



NORWEGIAN

MODELLERS AB

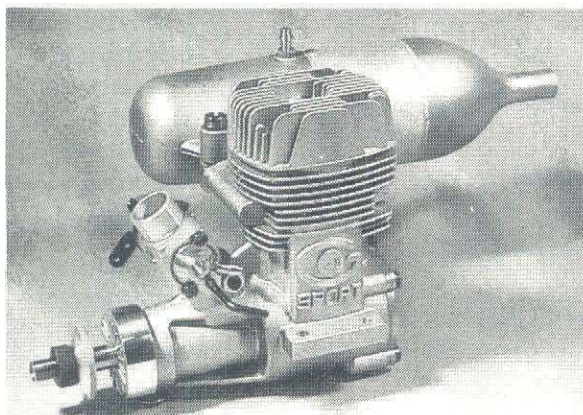
Tel. nr
0223-225 00

NYA SUPER TIGRE NYA SUPER TIGRE NYA SUPER TIGRE NYA SUPER TIGRE

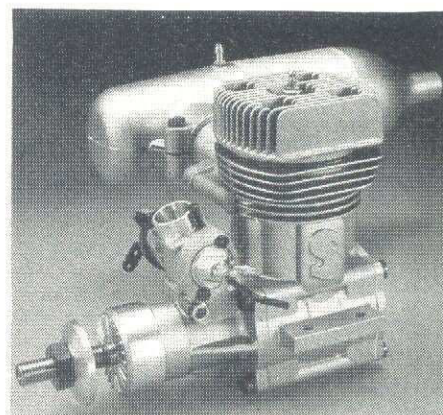
S
U
P
E
R

T
I
G
R
E

N
Y
H
E
T
E
R



Super Tigre G 40 Sport
SUP 6114 Pris: 746:-



Super Tigre S 61 K ABC
SUP 6112 Pris: 1340:-

S
U
P
E
R

T
I
G
R
E

N
Y
H
E
T
E
R

HOBBY KATALOG-87 Gäller till Maj-Juni -88 !!! Den kommer direkt i brevlådan om ni sätter in 40:- på vårt postgiro-konto.

BESTÄLLNING
SANDS TILL:

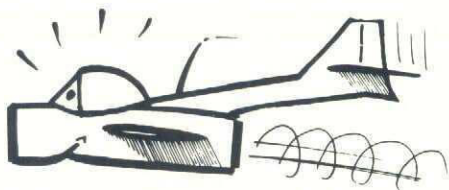
NORWEGIAN MODELLERS A.B.
BOX 37 - 778 01 NORBERG

POSTGIRO: 479 78 52 - 3
BANKGIRO: 868 - 8210



Meddelanden från Förbundet

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



Tävlingskalender 1988 - Inomhusflyg

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	telefon bost/arb
x	880923	SM Inomhus	Blue Max	Jan Odén	0515-370 76
	880904	SM Inomhus			

Tävlingskalender 1988 - Friflyg

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	telefon bost/arb
1.	880213	Norrländska Vintertävlingen	Öbacka MK	Leif Eriksson	0611-234 52
res	880214	Norrländska Vintertävlingen	Öbacka Mk	Leif Eriksson	
2.	880306	Lilla VT, F1A-cuptävling	MFK Sländan	Herbert Hartman Lars Larsson	0510-122 48 0322-421 17
3.	880319	VLM:s Vårtävling	VLM	Mikael Holmblom	060-212 10
4	880320	Norbergsträffen	Norbergs FK/MFS	Bengt Wendel	0223-226 24
5	880327	AKMG fft:s Vintertävling	AKFM fft	Lars-G Olofsson	031-49 30 55
6	880424	Majtävlingen	Uppsala FK/MKS		
7	880507	Vårettan	Solna MSK	Jan Zetterdahl	08-97 91 52
res	880508	Vårettan			
8	880513	UT	AKM	Lennart Hansson	040-19 37 90
	880514	UT			040-718 65
res	880515	UT			
9	880528	Västgötatävlingen	MFK Sländan	Herbert Hartman	0510-122 48
	880529	Västgötatävlingen		Nils Wallertin	0521-220 91
res	880604	Västgötatävlingen		Lars Larsson	0322-421 17
res	880605	Västgötatävlingen			
10	880604	Sommarnattens Leende	AKM	Lennart Hansson	040-19 37 90
	880605	Sommarnattens Leende			040-718 65
11	880618	Nattävlingen	MFK Skvadern	Ulf Ledstrand	060-51 30 33
	880619	Nattävlingen			
12	880712	Wentzelpokalen/Korg-Olle Trofén	Östersund MFK	Niklas Karlsson	063-12 92 14
13	880722	Scandinavian Open			
	880723	Scandinavian Open			
	880724	Scandinavian Open			
14	880729	Scandia Cup	AKM	Lennart Hansson	040-19 37 90
	880730	Scandia Cup			040-718 65
15	880817	Solna FAI-cup	Solna MSK	Jan Zetterdahl	08-97 91 52
res	880814	Solna FAI-cup			
16	880917	Öbacka Höst-tävling	Öbacka MK	Leif Eriksson	0611-234 52
res	880918	Öbacka Höst-tävling			
17	880918	AKM:s Höst-tävling	AKM	Lennart Hansson	040-19 37 90 040-718 65
18	881015	Oktoberträffen	Öbacka MK	Leif Eriksson	0611-234 52
res	881016	Oktoberträffen			
19	881022	Hjelmerus Memorial	MFK Linköping	Per Johansson	013-520 86
20	881113	Novemberträffen	AKM	Lennart Hansson	040-19 37 90 040-718 65
21	881204	MERA-Cup	Solna MSK	Jan Zetterdahl	08-97 91 52

UT-lista 1988

Efter tävlingsresultat 1987

Klass F1A

1	P Findahl	U284	2706
2	L Larsson	P186	2704
3	L Findahl	U284	2704
4	M Borell	Z052	2695
5	U Edlund	D016	2687
6	I Sundstedt	W064	2660
7	B Wendel	U284	2646
8	A Berglund	B258	2640
9	A Persson	M010	2633
10	LO Danielsson	O024	2629
11	E Astfeldt	D016	2617
12	H Hartmann	P186	2603
13	T Ekendahl	D016	2592
14	H Sundberg	C092	2585
15	A Eriksson	Y305	2560

Sammanlagt 95 tävlande 1987

Klass F2B

1	B Eimar	B256	2701
2	BO Törnqvist	U284	2670
3	L Hansson	B010	2634
4	B Söderström	B256	2618
5	L Ericsson	Y383	2509
6	L Flodström	O024	2502
7	H Broberg	W024	2475
8	A Håkansson	M010	2425
9	K Andersson	M010	2349
10	C Högberg	E140	2175

Sammanlagt 30 tävlande 1987

Klass F1C

1	H Lindholm	U044	2691
2	G Ågren	C092	2681
3	G Bohman	B256	2611
4	U Carlsson	O024	2544
5	LG Olofsson	O024	2172
6	E Astfeldt	D016	1801
7	L Karlsson	E021	1047
8	Å Andersson	E021	896
9	L Åhman	E021	438

Sammanlagt 9 tävlande 1987.

Klass A1 juniorer

1	J Åsberg	Y108	1771
2	A Broberg	W064	1590
3	J Zetterberg	C092	1542
4	R Fredriksson	U024	1325
5	R Johansson	U024	1309
6	J Wiese	C092	1260
7	F Johansson	U284	1187
8	Sara Sundstedt	W064	1069
9	L Sörlén	Y108	983
10	D Wiik	U284	917

Sammanlagt 48 tävlande 1987.

VARNING

- det händer på 35 MHz-bandet!

En medlem i SMFF:s styrelse meddelar, att man fått rapporter om flera tillbud, som orsakats av att RC-bilar körs på 35 MHz-bandet.

Enligt uppgift beror detta på att vissa handlare "uppträder" de radioanläggningar, som medföljer bilarna till exempelvis en 4-kanalare "om Du skall börja med RC-flyg kan det vara bra att ha".

Samtidigt har då radioanläggningen kunnat "bli" en 35-MHz-are och så har problemen fötts.

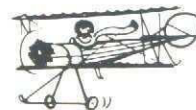
Det säljs idag 30.000-50.000 radiobilar av olika storlek och kvalitet. Om 10% av dessa styrs på 35 MHz-bandet, så är det inte svårt att förstå, att mycket allvarliga RC-flyghaverier kan uppträda - framför där bilkörning förekommer i närheten av RC-fälten.

Flera RC-flygfält har fått "läggas ner" på grund av den här typen av svårbe-
mästrade störningar.

SMFF tar nu upp den här saken med representanter för leksaks- & hobbyhandlarorganisationerna för att få stopp på den här olagliga verksamheten.

Ett förslag är, att samtliga RC-bilar - stora som små, leksaker som hobbybilar - skall vara märkta med en etikett, en varningsetikett - som talar om, att bilar ICKE får köras på 35 MHz-bandet.

Så får vi hoppas, att problemen därmed snart är ur världen!



Tävlingskalender RC-flyg 1988 - Klass F3A

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	telefon bost/arb
1	880618 880619	Dala Acro Dala Acro	Hedemora RFK	Ingvar Sares	0225-401 12
2	880702 880703	Gränscupen Gränscupen	Tidaholms MFK	Ingemar Gustavsson	0502-430 92
3	880806 880807 res 880813 880814	Solstads-Cupen, SM F3A	Karlstads MFK	Jörg Drenske	054-83 57 37

Tävlingskalender RC-flyg 1988 - Klass F3B

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	telefon bost/arb
1.	880409	DM F3B-T för Mälardalens MK	RFK Ikaros	Conny Roos	019-728 50
2	880423 res 880424	Vårträffen Vårträffen	Acroflyers	Lennart Olsson	040-48 06 89
3	880507 880508	Örebro Open samt DM för MMF Örebro Open samt DM för MMF	RFK Ikaros	Conny Roos	019-728 50
4	880521 880522	Örebro Cupen Örebro Cupen	RFK Ikaros	Conny Roos	019-728 50
5	880528 880529	Termikträffen Termikträffen	RFK Gripen	Jan-Erik Andersson	0435-411 88
6	880611 880612	Ölanda Tävingen Ölanda Tävingen	Herrljunga MFK	Rolf Lundvall	0512-405 61
7	880618 880619	Kungsängens Cup Kungsängens Cup	Kungsängens MFK	John Herdin	0758-763 17
8	880702 res 880703	Skagerträffen Skagerträffen	Åtorps MFK	Eine Moberg	0586-446 51
9	880910 880911	Galten Cup & SM F3B-FAI Galten Cup & SM F3B-Sport	Köpings Fk/MFS	Tommi Kinnunen	0227-106 15
10	880924 880925	UT till 1989 års landslag F3B-FAI	RFK Ikaros	Conny Roos	019-728 50

Tävlingskalender RC-flyg 1988 - Klass F3F

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	telefon bost/arb
1	880618 res 880619	Semestertävlingen Semestertävlingen	Acroflyers	Kent Andersson	0416-132 71

Tävlingskalender RC-flyg 1988 - Klass F3D

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	telefon bost/arb
1	880507	QM Barkarby	Stockholms RFK	Lars Fasterius	08-96 17 11
2	880528	QM Västervik	RFK Utvandrama	Håkan Florén	0490-312 29
3	880820	QM Motala	Motala MFK	Bo Magnusson	0141-539 94
4	880910	SM Quarter Midget	Motala MFK	Bo Magnusson	0141-539 94

Tävlingskalender RC-flyg 1988 - Klass F4C

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	telefon bost/arb
1	880514 880515	ICA-lyftet, populärskala ICA-lyftet, populärskala	Helsingborgs MFK	Stefan Blomquist	042-16 04 09
2	880702 880703	Havgård Scale Trophy F4C, populärskala	RFK Gripen	Berne Gunnarsson	042-767 09



Meddelanden från Förbundet

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

Tävlingskalender Lin-flyg 1988 - Alla klasser

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	telefon bost/arb
1	880507	Solnas Pokal F2A F2C GY	Solna MSK	Jan Gustavsson	08-751 99 62
2	880514 880515	Vårtävlingen Alla klasser	Ö S F K/Mfs	Staffan Hovmark	0755-120 96
3	880528	AKMG Semi-stunt	AKMG	L Å Andersson	031-26 24 37
4	880528	Väsby-klippet F2D	Väsby MF	Mats Bejhem	0760-801 79
5	880604 880605	Oxelöpokalen Alla klasser	Oxelösunds MFK	Hans Fällgren	0155-156 86
6	880611	Windmill Cup 88 F2B, semi-stunt	Trelleborgs MFK	Lars Roos	0410-102 83
7	880611	Brunnsklippet F2D, Slow Combat	Ronneby MFK	Christian Johansson	0457-246 07
8	880827 880828	DM 1988 Alla klasser	Resp distrikt		
9	880903 880904	SM 1988 Alla klasser	B081/D103	Staffan Hovmark Hans Fällgren	0755-120 96 0155-156 86
10	880910 880911	Galax Open Alla klasser	MFK Galax	Kjell Axtilius	08-774 49 15
11	880910 880911	Vänersborgspokalen F2B, Semi-stunt F2D, SlowCombat	Vänersborgs MFK	Ingmar Larsson	0521-112 10
12	880925	Västeråstävlingen F2A, F2C, GY	Västerås FK/Mfs	Ove Andersson	021-13 17 42
13	881001	Hösttävlingen F2A, F2C, GY	MFK Galax	Kjell Axtilius	08-774 49 15

Internationella tävlingar 1988

1	880521 880522	Limfjordstävlingen Alla klasser	Danmark	Grenchefen
2		Nordiska Mästerskap Alla klasser	Danmark	Grenchefen
3	880816 880823	Världsmästerskap Alla klasser	Kiev, Sovjet	Grenchefen
4	880827	Brittiska Mästerskap	Storbritannien	Grenchefen



Biljettrabatter hos SJ!

SMFF har fått biljettrabatter hos SJ - som idrottsrörelsen i övrigt. Rabatter gäller för alla SMFF-medlemmar. Det finns tre förbehåll för rabatterna:

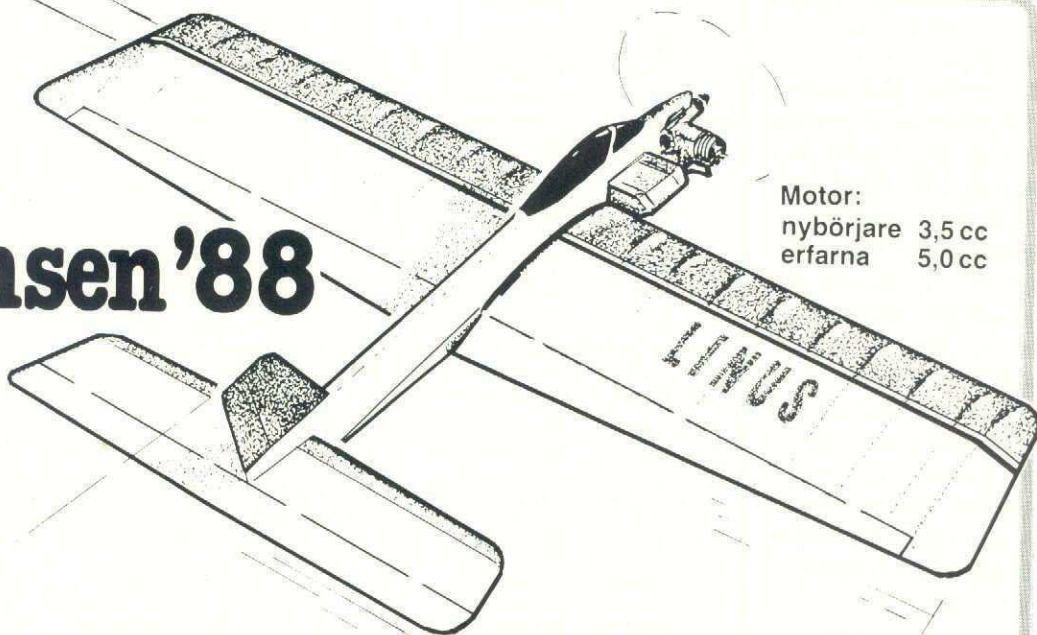
1. Man måste vara borta över en natt.
2. Man måste köpa biljetterna hos SJ:s eller Resos resebyråer - ej direkt vid biljetluckan eller av konduktören på tåget.
3. Resan ska ske i samband med modellflygverksamhet. Vid beställn./inköp visas inbjudan/kallelse till arrangementet, som skall besökas eller intyg från klubb/distr. med anmodan att resa.

Beställ en biljett med "IT rabatt" och visa att Din förening eller Ditt distrikt är anslutet till SMFF.

Rabatterna är i korthet:

- a) 40% 1 kl fredag, lördag, söndag.
- b) 30% 2 kl alla dagar i veckan.
- c) 30% under lågprisdagar.
- d) Ingen rabatt på tid rab priser.

Vinn Lindansen '88 med Linus!



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

Ny linflygmodell! Basmodell för Lindansen! Köp den direkt från SMFF:s expedition, Box 10022, 600 10 Norrköping, telefon 011-13 21 10.

Linflygmodell · spännvidd 1050 mm · vikt 700-750 gram · PRIS 285:–
komplett byggsats · Enbart ritning 25:– + porto.

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 i sommar, träna i höst – och vinn Lindansen nästa år!



Spännvidd 1400 mm • längd 950 mm • 1,3-1,5 kg



Flyg T4!

Högvingad nybörjar-"söndagsmodell"
för 3 kanaler och 15-20 motor

Mycket kraschtålig, stabil med låg sjunkhastighet -
Kan termikflygas vid bra termik

Helt färdigbyggd (ange motorstorlek)
Balsa, plywood, furu, monterade roder, hjul

Pris 500:-

Färdiga pontoner till T4

Det räcker med 15-motor för sjöflyg!

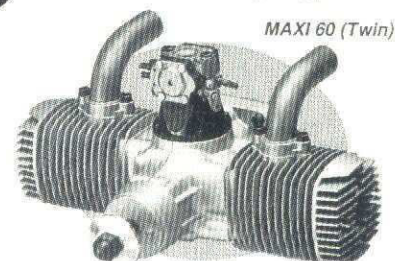
Pris 90:-

MODELLIMPORT

Box 3040, 462 03 Vänersborg, tel 0521-153 54



för flyg



OPS - kvalitet, tillförlitlighet och prestanda. Det är vad modellflygare över hela världen uppskattar.

20 OHC (Fyrtakt)



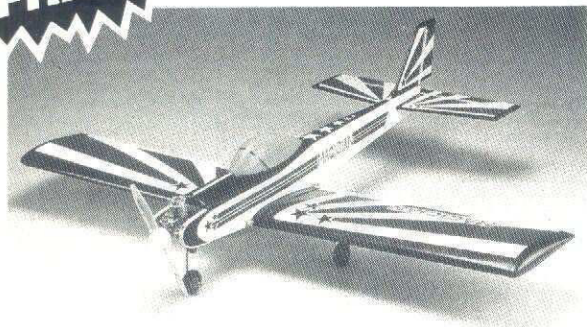
OPS, en av de äldsta tillverkarna av högprestanda modellmotorer, använder sina stora kunskaper inte enbart för racingmotorer. Det "know-how" man har används också för att konstruera motorer för olika specialändamål. Exempel på detta är OPS 60 Super F3A "LOW TIMING", OPS 60 Super HELIKOPTER, de STORA motorerna MAXI 30 och 60 (Twin). En verklig "pärla" är FYRTAKTSMOTORN 20 OHC med överläggande kamaxel.

Säljs i väl sorterade lek- och hobbybutiker.
Distribueras av:
CARROCAR AB
Box 1211, 581 11 Linköping, Tel: 013-104929

Carrocar katalog 20.-
OPS katalog 30.-
mot likvid i sedel eller firmamärken.
Återförsäljare sökes

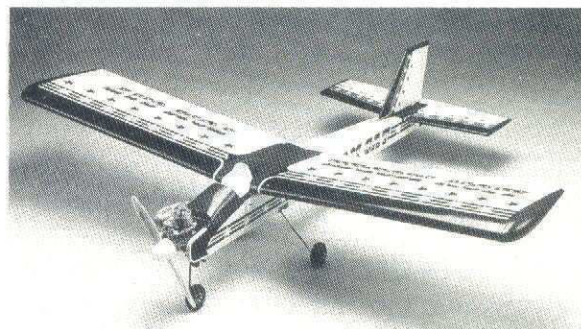
FRÄN

Ge Dig en fräsigg ARF-kärra till våren!



MAGICIAN-25

MAGICIAN-25 är en lågvingad, snabb och välflygande trainermodell. Mycket stabil i luften. Planet är uppbyggt i plywood/balsa med bränslebeständig film med tuff dekor med fräcka färger, vingarna i "ribbförstärkt" frigolit och klädda med samma material. Samtliga tillbehör medföljer - utom motor och radio.



TOM CAT

TOM CAT är en högvingad ARF-modell, som är anpassad först och främst för nybörjaren. Planet är byggt i samma princip som MAGICIAN. Samtliga tillbehör såsom linkar, gångjärn, roderhorn etc medföljer - utom motor och radio. Mycket stabil i luften och har en fantastisk flygförmåga! REKOMMENDERAS!

SNABB

Endast
695:-

NYHET

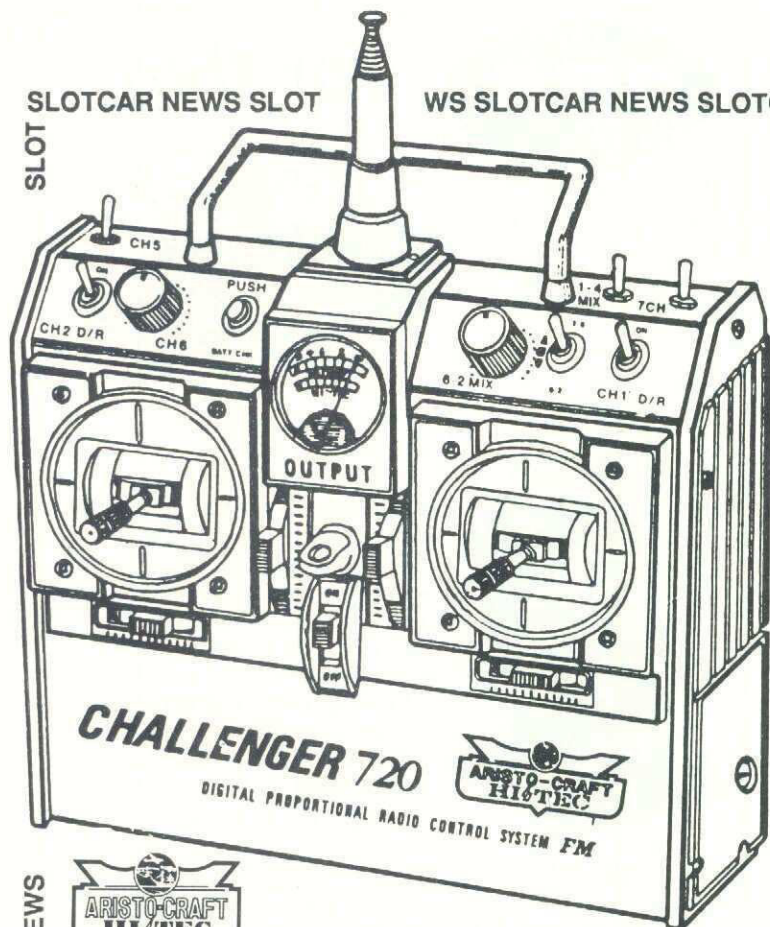
Endast
595:-

Hör efter hos återförsäljaren på Din ort eller kontakta oss direkt!
Mer än 25 års erfarenhet i RC-hobby!

Modeller & Elektronik AB

332 00 GISLAVED SWEDEN, Telefon 0371-107 09

SLOT CAR NEWS SLOT CAR NEWS WS SLOT CAR NEWS SLOT CAR NEWS



NEWS



CHALLENGER

LO1

Rekommenderat cirkapris 1.545:-

CHALLENGER 720 är den nya radion för Dig som vill ha en flyg och helikopterradio utan att ruinera Dig.

Radion är fullt förberedd för flyg och helikopter med alla de rätta mixningsfunktionerna, servo-reversering på alla kanaler, uteffektsinstrument, batteri-check, ladduttag etc.

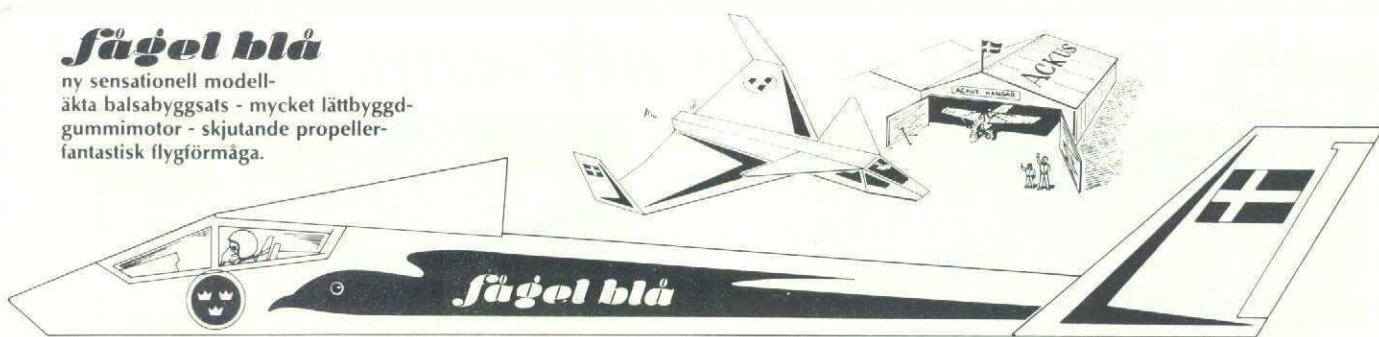
Spakarna har en känsla som Du annars bara kan få på sändare, som kostar åtskilligt mer och alltihop är inneslutet i ett gediget aluminiumhölje. Levereras med 3 servon, skarvkabel etc. Finns i Din välsorterade hobbybutik. Vi upprepar priser för säkerhets skull: cirka 1.545:-!

Säljes i hobbyfackhandeln. Distribueras av
AB SLOTCAR · BOX 30191 · 104 25 STOCKHOLM
TELEFON 08-53 57 30

SLOT CAR NEWS SLOT CAR NEWS SLOT CAR NEWS SLOT CAR NEWS SLOT CAR NEWS SLOT CAR NEWS SLOT CAR NEWS SLOT

fågel blå

ny sensationell modell-
 äkta balsabyggsats - mycket lättbyggd-
 gummimotor - skjutande propeller-
 fantastisk flygförmåga.



JULEN -87 är **FÅGEL BLÅ** färdig. Det är en modell som byggs med nya enkla metoder. De goda flygegenskaperna har provats fram med drygt ett års flygande - allt från Älvängens -10°C till +35°C i Ohio, USA!

Spännvidden är 36 cm, längden 47 cm (med den skjutande propellern 49 cm), 6 tums propeller, vingyta cirka 7 dm². Delarna är färdig-sågade, propeller med axel klara för inmontering. 180 cm gummi-band ingår. Modellen behöver inte kläs eller lackas. (Bör inte flygas i regnväder). Putsning behövs ej, men Fågel Blå blir ännu snyggare om Du putsar fjädrarna (kanterna)!

Vid beställning t o m maj 1988 är priset fortfarande 100:-!

Beställ mot postförskott eller genom att betala in till postgiro nr 32 76 90-4 ACKUS. Skriv FÅGEL BLÅ på inbetalningskortet. (Du slipper porto och avgift om Du gör på detta sätt!)

ENKLAST: Fyll i Ditt namn på annonstalongen och sänd in den

Jag vill ha . . . st FÅGEL BLÅ

Mitt namn:

Adress:

Gärna telefonnr:

Skicka in kupongen eller avskrift i ett kuvert eller klistra kupongen på en kartongbit och skicka som kort. Eller ring tel 0303-38481.

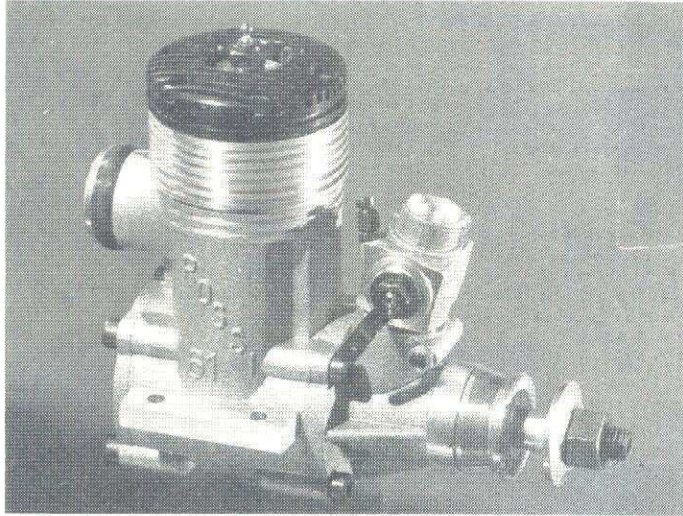
Vanligt porto eller rabattmärke

Till

ACKUS
Åkersliden 3
446 00 ÄLVÄNGEN

Rossi

Är detta den bästa, kullagrade Schnürleportade 10:an? Jämför själv!

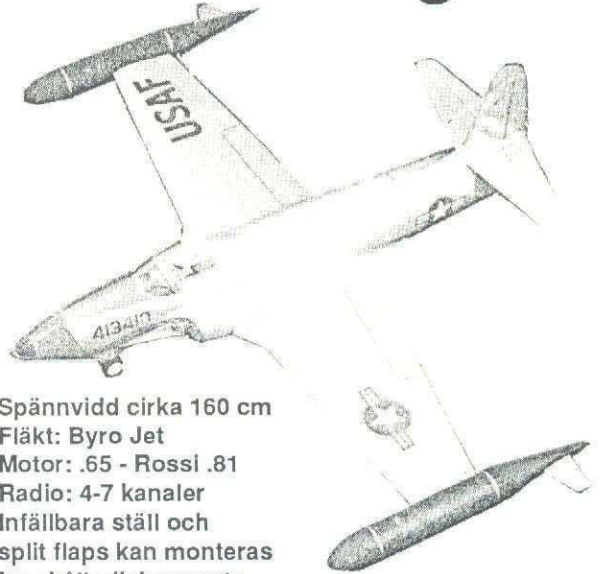


ROSSI R61 FI RC ABC 1175:-. Effekt: 2,45 hp vid 18000 rpm.
Med ljuddämpad pipa 1555:-.
ROSSI R61 FI RC ABC Long stroke 1175:-.
Effekt: 2,4 hp vid 13500 rpm. Med ljuddämpad pipa 1555:-
ROSSI R81 FI RC ABC 1495:-. Effekt 3,3 hp vid 16500 rpm.
Med ljuddämpad pipa 1845:-.

Roffes modellflyg

Upplandsgatan 66
113 44 Stockholm
Tel 08-33 30 44

Passa på! F80 Shooting Star



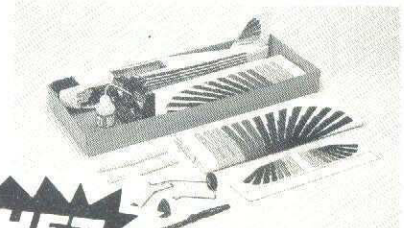
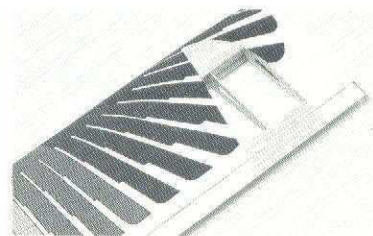
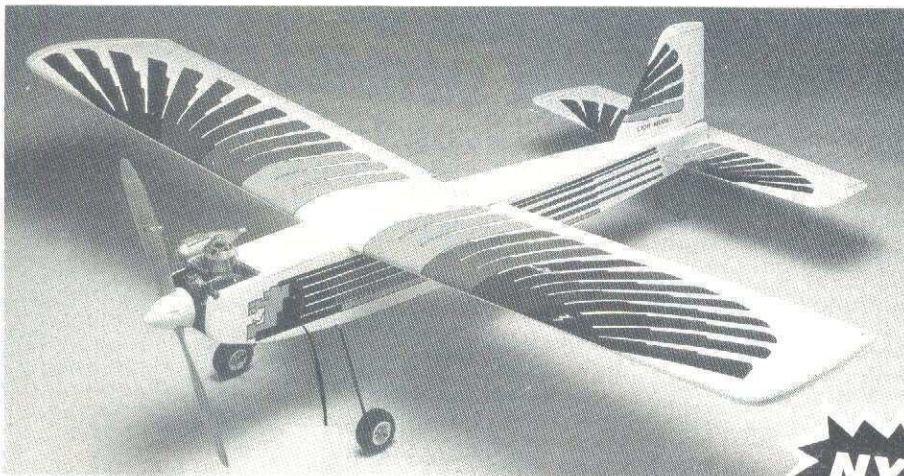
- o Spännvidd cirka 160 cm
- o Fläkt: Byro Jet
- o Motor: .65 - Rossi .81
- o Radio: 4-7 kanaler
- o Infällbara ställ och split flaps kan monteras
- o Innehållsrik byggsats

WIGAS Import & Export

Nyckelvägen 4 o 281 00 Hässleholm

0451 - 829 90

Något nytt till våren? En fräsig ARF kanske?



NYHET

APACHE-20s

APACHE-20s är en ARF-modell som skiljer sig lite från andra modeller. Detta så kallade "semesterplan" kan man nämligen LÄTT montera ihop ute på fältet och flyga. När man sedan är kan man lika lätt demontera det och packa ner det i originalkartongen. Det finns extra plats i lådan för t ex radio och/eller andra tillbehör. Detta gör det faktiskt möjligt att ta med sig modellen till fältet på cykeln! Planet är byggt i plywood/balsa och klätt i tjock, brännslebästandig film - och med tuff dekor i fräcka färger! Vingarna är spryglade i balsa och har samma beklädnad som kroppen. Alla tillbehör ingår - utom motor och radio. Denna högvingade trainer-modell passar nybörjaren lika väl som den erfarna piloten. Den är stabil och lättmanövrerad i luften och rekommenderas varmt!

Hör efter hos återförsäljaren på Din ort eller kontakta oss direkt!

Mer än 25 års erfarenhet i RC-hobby!

Modeller & Elektronik AB

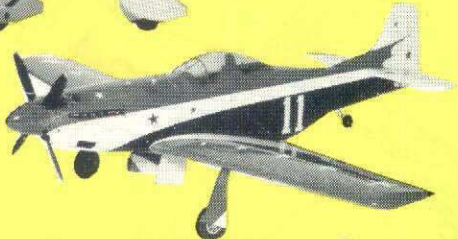
332 00 GISLAVED SWEDEN, Telefon 0371-107 09



**Endast
695:-**

HOBBYLAND

Specialister inom
RC-HOBBY



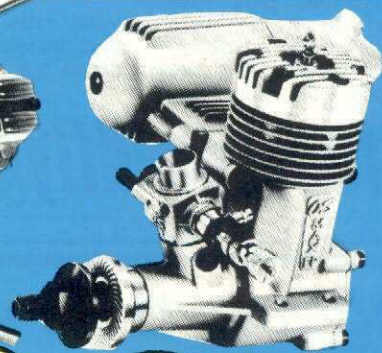
VI HAR
BYGGSATSER: - Allt från ved-
högar till EZ. - Det vi inte har,
tar vi hem.

HELIKOPTRAR
FRÅN:
MORLEY • SCHLÜTER •
KAVAN • GRAUPNER

FLYGDAX!

VI HAR FLYG FRÅN:

PILOT • MARUTAKA •
MODELHOB • KRICK •
T.T. • KYOSHO • MERATI •
SIG • GRAUPNER • MFA •
FLAIR • KATO



MOTORER FRÅN:
OS • ENYA • SAITO • OPS • COX •
T.T. • KB • G-MARK • VEBRA •
PICCO • ROSSI • CMB



RADIO FRÅN:
FUTABA • SANWA •
GRAUPNER • HI-TEK •
KYOSHO

TILLBEHÖR:
LIM • Balsa • LANDSTÄLL • HJUL •
BENSIN m.m.

ÄR DIN RC-
PRYL SLITEN,
- HAR VI BITEN !!!

RING
FÖR PRISER

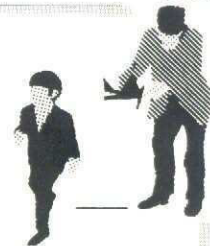
ORDERTEL.
08-28 78 68

ADRESS:
JÄRNVÄGSGAT. 36
172 35 SUNDBYBERG



HOS OSS GÄLLER
Finax • MasterCard •
Köpkort • Sparb.kort •
Eurocard • Visa





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 direkt från SMFF:s expedition, Box 100 22, 600 10 Norrköping, telefon 011-13 21 10.



förlag

ALGEBRA

gör småfräsare till storfräsare!



1295:-

- ★ Optimerad för termikflyg (F3B-T)
- ★ Lämplig efterföljare till "2-meters"
- ★ Glasfiberkropp
- ★ Vingar: Abachi/Cellplast
- ★ GRATIS prospekt →



Brätenvägen 17 B
70375 ÖREBRO

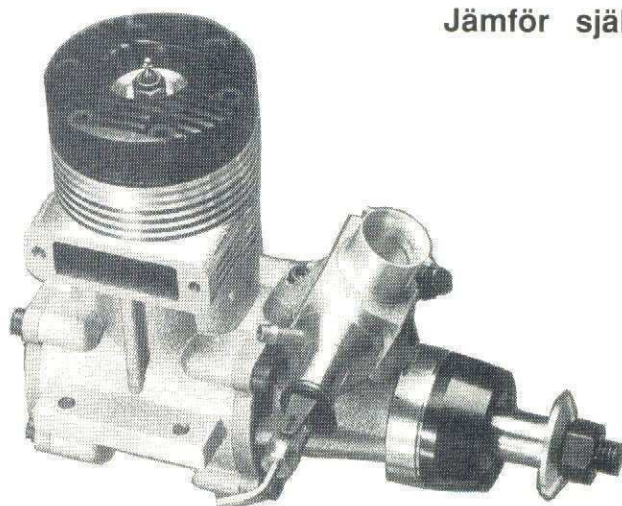
Så här kommer Modellflygnytt ut under 1988!

Jan	Feb	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
1 T	1 S	1 O	1 F	1 M	1 M	1 D	1 T	1 T	1 S	1 S	6
2 F	2 M	2 T	2 O	2 F	2 M	2 D	2 T	2 T	2 S	2 S	
3 M	3 T	3 O	3 F	3 M	3 M	3 D	3 T	3 T	3 S	3 S	
4 T	4 M	4 T	4 O	4 F	4 M	4 D	4 T	4 T	4 S	4 S	
5 F	5 M	5 T	5 O	5 F	5 M	5 D	5 T	5 T	5 S	5 S	
6 M	6 T	6 O	6 F	6 M	6 M	6 D	6 T	6 T	6 S	6 S	
7 T	7 M	7 T	7 O	7 F	7 M	7 D	7 T	7 T	7 S	7 S	
8 F	8 M	8 T	8 O	8 F	8 M	8 D	8 T	8 T	8 S	8 S	
9 M	9 T	9 O	9 F	9 M	9 M	9 D	9 T	9 T	9 S	9 S	
10 T	10 M	10 T	10 O	10 F	10 M	10 D	10 T	10 T	10 S	10 S	
11 F	11 M	11 T	11 O	11 F	11 M	11 D	11 T	11 T	11 S	11 S	
12 M	12 T	12 O	12 F	12 M	12 M	12 D	12 T	12 T	12 S	12 S	
13 T	13 M	13 T	13 O	13 F	13 M	13 D	13 T	13 T	13 S	13 S	
14 F	14 M	14 T	14 O	14 F	14 M	14 D	14 T	14 T	14 S	14 S	
15 T	15 M	15 T	15 O	15 F	15 M	15 D	15 T	15 T	15 S	15 S	
16 F	16 M	16 T	16 O	16 F	16 M	16 D	16 T	16 T	16 S	16 S	
17 M	17 T	17 O	17 F	17 M	17 M	17 D	17 T	17 T	17 S	17 S	
18 T	18 M	18 T	18 O	18 F	18 M	18 D	18 T	18 T	18 S	18 S	
19 F	19 M	19 T	19 O	19 F	19 M	19 D	19 T	19 T	19 S	19 S	
20 M	20 T	20 O	20 F	20 M	20 M	20 D	20 T	20 T	20 S	20 S	
21 T	21 M	21 T	21 O	21 F	21 M	21 D	21 T	21 T	21 S	21 S	
22 F	22 M	22 T	22 O	22 F	22 M	22 D	22 T	22 T	22 S	22 S	
23 M	23 T	23 O	23 F	23 M	23 M	23 D	23 T	23 T	23 S	23 S	
24 T	24 M	24 T	24 O	24 F	24 M	24 D	24 T	24 T	24 S	24 S	
25 F	25 M	25 T	25 O	25 F	25 M	25 D	25 T	25 T	25 S	25 S	
26 M	26 T	26 O	26 F	26 M	26 M	26 D	26 T	26 T	26 S	26 S	
27 T	27 M	27 T	27 O	27 F	27 M	27 D	27 T	27 T	27 S	27 S	
28 F	28 M	28 T	28 O	28 F	28 M	28 D	28 T	28 T	28 S	28 S	
29 M	29 T	29 O	29 F	29 M	29 M	29 D	29 T	29 T	29 S	29 S	
30 T	30 M	30 T	30 O	30 F	30 M	30 D	30 T	30 T	30 S	30 S	
31 F	31 M	31 T	31 O	31 F	31 M	31 D	31 T	31 T	31 S	31 S	

Kryss avser
Roffes modellflyg före varje utgivning

Rossi

Är dessa de bästa, kullagrade
Schnürleportade 15-kubikarna?
Jämför själv!



ROSSI R91 FI RC ABC 1825:- Effekt: 3,9 hp vid 15500 rpm.
Med ljuddämpad pipa 2260:-.
ROSSI R90 FI RC ABC 1825:- Effekt: 4 hp vid 16000 rpm.
Med ljuddämpad pipa 2275:-
ROSSI R90 RV RC ABC 1900:- Effekt: 4,2 hp vid 16500 rpm.
Med ljuddämpad pipa 2350:-

Roffes modellflyg

Upplandsgatan 66
113 44 Stockholm
Tel 08-33 30 44

ALINGSÅS

MODELLMATERIAL till salu

Byggsatser i trä, metall, plast.
Balsastrå, plywood, pianotråd
Radioanläggningar
Tillbehör, bränsle mm
Även postorder

Specialitet: MODELLMOTORER

Delar på lager även till äldre motorer



Telefon
DAGTID
0322-311 13
KVÄLLSTID
0322-350 78

AERO PRODUKTER

Nymövågen 110, 290 34 Fjällinge,
Tel: 044-560 57
RITNINGAR & MATERIALSATSER till
Lillen 15-60, Mixen 25-120, Stabil,
Albatross, Solo, Limbo, X-et, Johanna,
Josefin, Sk-78, Kompis
Även ritningar till skalamodeller
MOTORER Magnum, Webra, Enya, OS
RADIO Graupner, Sanwa, Futaba
STOR SORTERING PÅ Balsa
KLUBBRABATTER
ÄVEN BILAR OCH BÅTAR
POSTORDER - Katalog mot 10:-
ÖPPETTIDER: Vardagar 1600-2000
Lördagar 0900-1300

GENARP

**Romele
Elektronik-RC-Hobby**

RC-anläggningar Futaba, JR, Sanwa
m fl samt tillbehör och service.

Modeller, motorer, beklädnad, balsa
och diverse modelltillbehör.

Digital fickmultimeter i plånboks-format
endast 108 x 54 x 8 mm.

(30 års erfarenhet av RC-flygt)

Telefon 040-48 06 89 (1600-2000)
- Sänder gärna per post! -

**SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND**

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

Förbundsordförande

Olof Pennborn
Tjörngatan 17
253 72 Helsingborg
Telefon 042-22 25 53
(Kvällstid 18.00-20.00)

Vice ordförande

Bengt-Erik Söderström
Rullstensvägen 17
616 00 Åby
Telefon: 011-605 58

Sekreterare

Bo Bring
Stora Nygatan 15
411 08 Göteborg
Telefon: 031-10 07 10

Kassör

Johan Bagge
Lokegatan 24
602 36 Norrköping
Telefon: 011-13 36 47 bost
011-19 13 86 arb

Ledamot

Herbert Hartman
Mannlunda, Örslösa
531 97 Lidköping
Telefon: 0510-122 48 bost
0510-805 00 arb

PR och rekrytering

Jan Säfvenberg
Bärnstensvägen 28
902 42 Umeå
Telefon: 090-19 22 62 bost
090-10 13 39 arb

Suppleant

John Herdin
Hallonvägen 100 I
196 31 Kungängen
Telefon: 0758-763 17

Utbildningsledare

Vakant

Grenchef Friflyg

Lars-G Olofsson
Box 8044
421 08 Västra Frölunda
Telefon: 031-49 30 55

Grenchef Linflyg, tf

Bengt Lindgren
Sågstuvägen 24
141 49 Huddinge
Telefon: 08-779 31 18

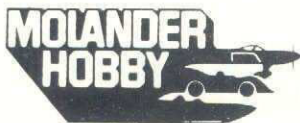
Grenchef Radioflyg

Anders Gustavsson
Örnsköldsgatan 117
703 50 Örebro
Telefon: 019-13 75 76

Expeditionsföreståndare

Bo Hallgren
Box 30
618 00 Kolmården
Telefon: 011-925 97

GÄVLE



Butik: S. Kungsgatan 19, Gävle
Postadress: Box 1032, 801 34 Gävle
Telefon 026-12 60 55

**MODELLFLYG - BÅT - BIL
TÅG MOTORER
RADIOANLÄGGNINGAR
TILLBEHÖR mm**

GÖTEBORG



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

Här hittar Du:
TÅG nytt & beg FLYG BÅT BIL
RC Plastbyggsatser
Massor av annat smält och gott!



VÄLKOMNA IN!

GÖTEBORG

FOLKE V. JOHANSSON AB
Hjalmar Brantingsgatan 1
417 06 Göteborg
Telefon 031-22 40 56 & 22 98 31

**DET MESTA
FÖR RC!!**

- o Balsa
- o BEKLÄDNADSMATERIAL
- o BYGGSATSER
- o LIM, LACK, etc

GÖTEBORG



R/C Bil SOM SPECIALITET

Bilar: ex Tamiya, Kyosho, Marui, SG,
Garbo, Serpent, Yankee, Ass, PB
Bilmotorer: Picco, OPS, OS
Radioanl: JR, Futaba, Acoms, Sanwa

RC-flyg o RC-båt o Tågbanor
Bilbanor

Postorder telefon 031-45 94 01

GÖTEBORG

STORT URVAL

- Modelljärnvägar
- RC bil, båt, flyg
- Plastmodeller
- Bilbanor



Norra Hamngatan 30 Tel. 13 29 17 GÖTEBORG

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

HALMSTAD

RC-anläggningar · Byggsatser

Tillbehör och balsa

Bilar: Carlsson och Challenger

Buggy: TT, Sigma och Carlsson

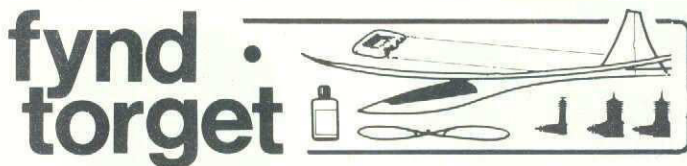
och även elektronikkomponenter

RJ:S ELEKTRONIK & HOBBY

Kungsgatan 20 **AB** 035-12 40 70
302 45 HALMSTAD

SÄLJES

SKALAMODELLER, 8 st
obyggda, icke flygande. Men
de är väl värda att hänga upp i
taket eller ställa på byrån. I sat-
sen ingår det bl a: Junkers Ju52,
Dassault Falcon 70 m fl. Pris
för hela satsen (8 st) är 165:-.
Modellerna behöver ej målas!
Ring 040-15 98 14 - Bernt



MODELLMOTORER, 5 st
med elstarter, glöddackar, glöd-
klämmor och mycket mer i en
fältbox. Allt för 1000:-.
Ring 0510-412 56 före kl 1500.

CELLPLASTSÅG med trans-
formator - helt ny! Pris 400:-.
Ring 0510-412 56 före kl 1500.

NYTT FLYGPLAN med mo-
tor - Pris 450:-.
Ring 0510-412 56 före kl 1500.

FLYGPLANSMODELLER
Skybolt 750:-, Sk16 1.600:-,
Mirage 650:-, Salto 150:-,
Windfree400:-, Flamingo 750:-
linkontrollbyggsats 50:- mm.
Ring 042-416 95 efter kl 1800

JAG SÄLJER UT ALLT!
Jag säljer ut allt mitt modell-
flyg, såg och svarv - alltsam-
mans för 10.000:- - eller till
högstbjudande. Lista mot svars-
porto. S-Å Ståhl, Aktrisgatan 6,
214 83 Malmö.

NATANS HOBBY
(den lilla vänliga butiken med
det stora sortimentet) utökar nu
med modeller från FLAIR.
Är Du nöjesflygare? Gillar Du
dubbedäckare? Kan Du nöja
Dig med semi-skala?
Kontakta då snarast
NATANS HOBBY, Box 47,
430 24 Värö-Backa.
0340-600 66 efter kl 1700.

HOFORS

PeAs ROTORBLAD

Allt i trä för modellbyggare

Specialitet: **AUTOGIROS & rotorblad**

Vingstöttor, profilhyvlade i furu
Roderlist, skevdererlist
Balsa, furu, plywood osv
Återförsäljare antages
Prislistor mot brevporto

Besöksadress: Nyängsråden,
Gruvstugan, Långnäs, Hofors
Postadress: Källarvägen 13,
S-810 10 Torsåker
Telefon: 0290-851 37 & 407 32

HUSKVARNA

RCC

Radio Control Center AB

GROSSIST MED DIREKTIMPORT
Radioanläggningar, byggsatser &
motorer med kvalitet till rätt pris.
FRÅN: Futaba, Pilot, Enya, Cox, HP
Saito, IM, Fuji, AYK, MK, Aviomodell.

KONTOR
Grännavägen 24, 561 32 Huskvarna
Ordfon 036-14 53 60
Öppet vard 9-12, 13-17, fred 9-12

HÖGANÄS

hobby och elektronik

HÖGANÄS

Köpmansgatan 5, Höganäs, 042-302 30
ÖPPET: Måndag-fredag 9.30-18
Lunchstängt 13-14, Lördagar 9-13

- o RC-flyg-bil-båt
- o RC-anläggningar
- o Stort sortiment tillbehör
- o Hobbyträ
- o Motorer OS, Enya & Thunder Tiger

Ring gärna!

KUNGSBACKA

KUNGSBACKA LEX OCH HOBBY

BRA
Sortering för alla hobbyentusiaster
Alltid rätta

PRISER
Välkomna in eller ring!

VI skickar även mot postorder!
KBA Lek & Hobby, Södra Torggatan 7
434 01 KUNGSBACKA, Tel 0300-141 36

LIDKÖPING

Flyghobby

Silverskjöldsgatan 7
531 00 Lidköping, telefon 0510-262 34

Skalaritningar av Brian Taylor
Dekaler: Tre Kronor

Radio: Sanwa, Futaba
Motorer: Webra, OS, OPS

Stort sortiment i RC-bil och -flyg

POSTORDER

Öppet Må-Frö 1530-1800, Lör 1000-1200

LINKÖPING

BORGS hobby

Apotekargatan 7, 582 27 Linköping
Telefon 013-12 39 81

Modellflyg Modellbåt Modellbil
Motorer - Radioanläggningar

Modelljärnvägar - Bilbanor
Plastbyggsatser
Experimentlådor - Tillbehör

LULEÅ

RC-FLYG TILL LÅGA PRISER

- Futaba
- Enya, Saito, HP
- Byggsatser: Pilot, Kato, SIG, RPM Marutaka
- Stort balsasortiment
- Stor tillbehörssida
- Postorder, ingen egen katalog
- Ring för information

Elektronik & Hobby
Tel 0920-258 61 488 89

Vattentornsvägen 12 951 61 Luleå

MALMÖ

MODEL CRAFT

Rundelsgatan 16
200 12 Malmö
Tel: 040-714 35

Det mesta och det bästa för RC-flyg, -bil, -båt, tillbehör, modelljärnväg, bilbanor mm.

O.S. Engines, Marutaka, Model Tech, Pilot, Corel, Sigma, Master Airscrew, Kell Kraft, X-acto, Powermax, Tetra, Ishipla, Solarfilm, Deluxe Materials, Reservdelar, Service, Postorder.

MALMÖ

Fråga **PICCO** Efter!

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

Flyg-Marin-Bilmotorer

Tillbehör Reservdelar Service Tuning

Svensk Distributör **MODELLTEKNIK ROLF HAGEL**

Box 74 Ordertel. 040-4461 17
23040 Bara (17.00-20.00)

MALMÖ

RITNINGAR från 1940-1960
Skala 1:25 och friflyg

BYGGSATSER · MOTORER
BYGGMATERIAL mm

CENTO
C E TRUEDSSON
FACK 541 200 10 MALMÖ
040 - 15 51 98 & 15 16 98

MOLKOM

ELL-AIR H B

RC är modellen!

Ritningar från BRIAN TAYLOR

Katalog 10:- - ej frimärken!
SIDEN 42:- per meter!

POSTADRESS Box 77, 660 60 Molkom
0553-211 17 Postgiro 22 97 20 - 8

OXELÖSUND

ALLT FÖR
MODELLHOBBYN
Specialitet
LINFLYG

TRÅDGÅRDSGATAN 10A 613 00 OXELÖSUND

SIGTUNA

SIGTUNA HOBBY

Fredriksbergsvägen 14, 193 00 Sigtuna
Telefon 0760-505 55

Båtar med många tillbehör
RC-flyg från bl a SIG, Modelhob, Pilot,
Premier Balsa och FLAIR
Motorer OS, Webra, HP, Super Tigre,
Irvine m fl
Astro elmotorer 05-25 inkl ack fr 200:-
RC: Sanwa, Futaba, Hi-Tec m fl
Ritningar från Dennis Bryant (ELITE)
och Bo Gärdstad
F1A och A1-rör från Ron Pollard
Prislista mot dubbelt svarsporto
Öppet vardagar 16-18; lördagar 10-15,
Övriga dagar telefonsvarare.

SKELLEFTEA

o RC-flyg -bil -båt & tillbehör
o RC-anläggningar: JR
Acoms, Multiplex
o Motorer: OS, Webra
Veco, Picco
o Reservdelar

CYKEL & HOBBY
Norrahammarsgatan 5 0910 190 05

STOCKHOLM

Roffes modellflyg

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

BYRON ORIGINALS

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

STOCKHOLM

KARBY FRITID

Box 6008, 183 06 Täby
Bergtorpsvägen, Karby Gärd
Tel 0762-103 80 & 113 92

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

KONTOKORT TAGES.
Postorder

TROLLHÄTTAN

Tubra LEKSAKER

LEKSAKER HOBBYARTIKLAR
TRESTADS LEDANDE
HOBBYAFFÄR

* BIL * FLYG
* BÅT * TÅG

Drottninggatan 41 (Box 88)
461 22 Trollhättan Tel 0520-135 45
I Arkaden vid torget

VARBERG

Natans Hobby

Byggsatser Flair
Ben Buckle
D Boddington
Irvine, Laser
Motorer Bränsle Diesel, Glöd

Box 47 430 24 Väröbacka
Telefon 0340-600 66 eft 1700

VÄSTERÅS

AROS Hobby Västerås

021-131060

ÖREBRO

BÖRJESSONS

MODELLFLYG-
HOBBY
Specialaffär för
Modellflyg

RC-anläggningar . byggsatser
tillbehör . motorer . bilar . båtar
Gummirep (Börjesson-repet)
Postlåda 45557, 705 90 Örebro
Besöksadress Kårsta Ö, Hovsta
Tel 019-22 62 90, 22 70 22

O.S.

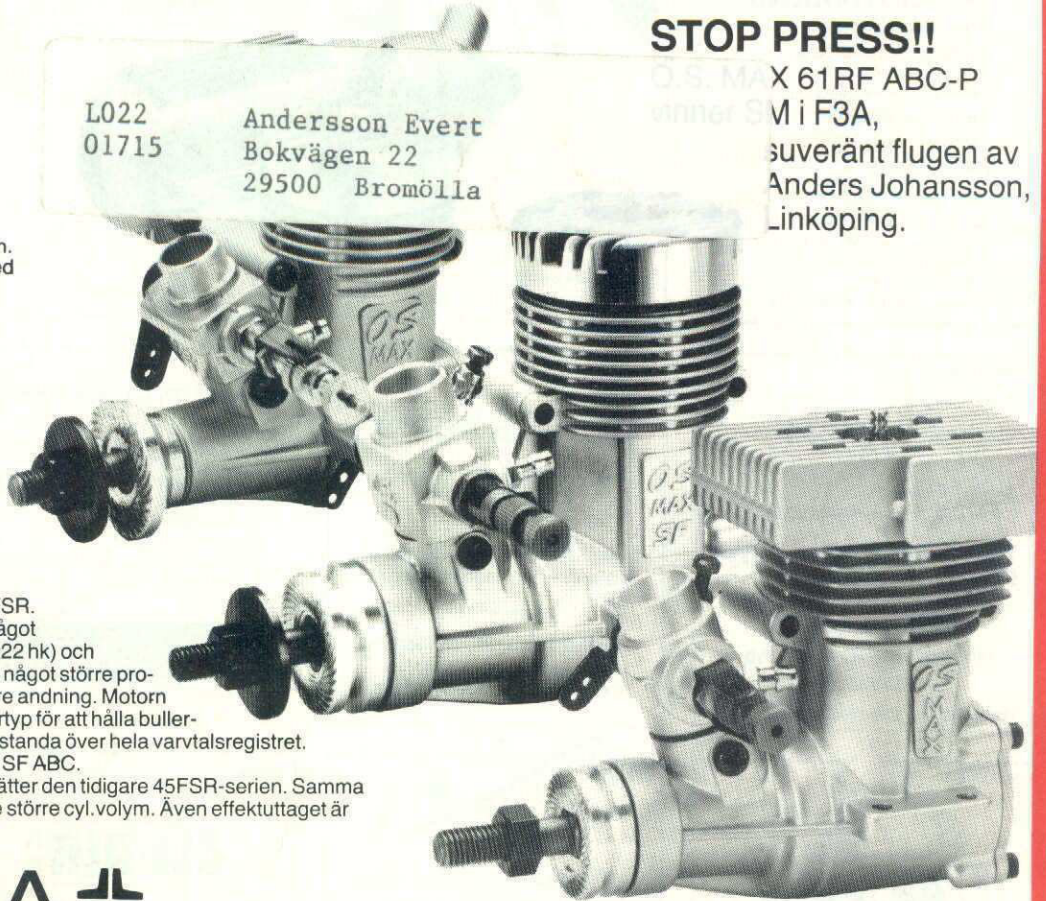
NYHETER · NYHETER · NYHETER

STOP PRESS!!

O.S. MAX 61RF ABC-P
vinner S
VI i F3A,
suveränt flugen av
Anders Johansson,
Linköping.

L022
01715Andersson Evert
Bokvägen 22
29500 Bromölla

- MAX 10FP: Ny pigg motor i 1,5 cc-klassen. Lättstartad och gångsäker. Levereras med ny dämpare av tvåkammartyp för så tyst gång som möjligt.
- MAX 10FP-M och 10FP-S är marin- resp. linkontrollversion av ovanstående.
- MAX 32F-H: Ny "stor" motor för småhelikoptrarna. Med över 1 hk. i effekt lockar den fram prestanda som du inte trodde fanns i din Shuttle el. Baron 20! Mycket driftsäker med utmärkta trottlingsegenskaper.
- MAX 32F-HS är samma som ovan men försedd med startkona. Perfekt för skala-helikoptrar el. likn. där man vill eliminera startremmen.
- MAX 40SF: Ersätter trotjänaren Max 40 FSR. Robust uppbyggd med helt vevhus och något längre slaglängd. Lämner högre effekt (1,22 hk) och vridmoment vilket innebär att den kan dra något större propellerar. Försedd med 4D trottell för lite friare andning. Motorn levereras med ny dämpare av tvåkammartyp för att hålla bullernivån så låg som möjligt. Sagolikt fina prestanda över hela varvtalsregistret. Finns även i ABC-utförande som MAX 40 SF ABC.
- MAX 46SF & MAX 46SF ABC: Dessa ersätter den tidigare 45FSR-serien. Samma uppbyggnad som Max 40SF men med lite större cyl.volym. Även effektuttaget är större; mäktiga 1,43 hk.



TETRA

Gör sofistikerade tillbehör för en krävande kundkrets. Vänder sig huvudsakligen till tävlingsfolk som kräver så stor säkerhet och tillförlitlighet som möjligt. I sitt sortiment har Tetra många ovanliga och "listiga" tillbehör som man inte finner någon annan stans.



LÅSBAR GLÖDSTIFTS-KLÄMMA

Garanterar säker kontakt

SNABBKOPPLING
Säker läsning. Passar
1,5 - 2 mm stötstäng

AVGASFÖRLÄNGNING

För flera olika
dämpare

MINIKRAN

Finns med o utan filter

WIRELINKAGE
Utmärkt för skala-
modeller

MARUTAKA

Ny 30-tals klassiker från Marutaka

Utmärkt väldesignad byggsats på en av USAAF:s mest berömda jaktplan från denna perioden. Mycket avancerad för sin tid och med fina prestanda. Modellen har samma fina egenskaper och byggsatsen är underbart förarbetad med stansat och sågat material samt utmärkt passform. Satsen innehåller bl a motorattrapp, hjulkåpor, beslag m m. Idealisk för .120 4-takt el. .90-.108 tvåtakt. Spännvidd: 1702 mm Längd: 1438 mm
Vingyta: 56 dm² Vikt: 3,8-4,3 kg

P-26 PEASHOOTER

skala 1/5



MODEL-CRAFT

BOX 2074 • RUNDELSGATAN 16
200 12 MALMÖ • TEL 040/714 35

FINNS I ALLA VÄLSORTERADE HOBBYAFFÄRER