

nya

modellflyg



nytt

- Tvåmotorig MFI-9B
— aprilskämt från Lennåverkstad?
- En jurygubbes syn på linflyg-VM



- Hur skall vi sälja vår modellflyghobby ?
- Nordiskt Mästerskap i F3B-N och F3F 1982

4
1982

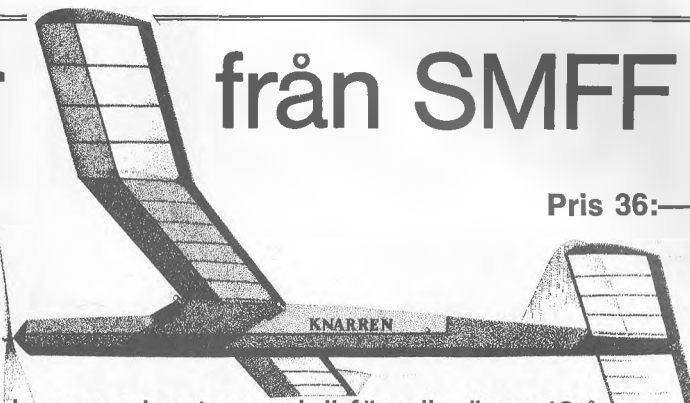
Byggsatser

från SMFF

KNARREN

Gummimotormodell
Spännvidd 70 cm

Mycket bra och välflygande gummimotormodell för alla över 10 år. Byggsatsen innehåller ritning och byggbeskrivning samt alla delar färdiga för montering. Propeller, gummimotor och pappersklädsel medföljer men **ej** lim och lack.



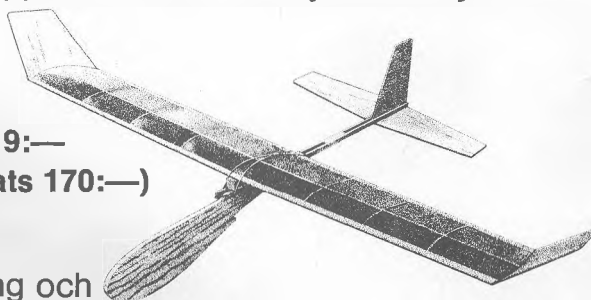
Pris 36:—

SPARVEN

Segelmodell i klass A:1
Spännvidd 60cm

Mycket lämplig modell för nybörjare över 7 år. Byggsatsen innehåller ritning och byggbeskrivning samt alla delar färdiga för montering. Pappersklädsel medföljer men **ej** lim och lack.

Pris 19:—
(10 sats 170:—)



CIKADA

Segelmodell i klass A:1
Spännvidd 120 cm

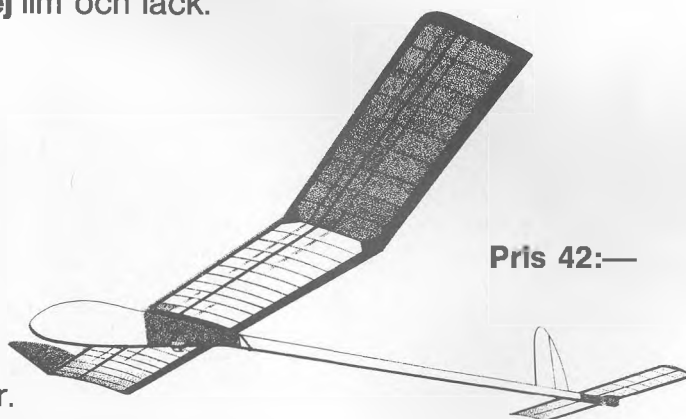
En mycket populär modell som vunnit många junior- och seniortävlingar.

Lämplig för alla över 12 år.

Cikada är lättbyggd och lättflugan.

Byggsatsen innehåller ritning och byggbeskrivning samt alla delar färdiga för montering.

Pappersklädsel medföljer men **ej** lim och lack.



Pris 42:—

EMIL

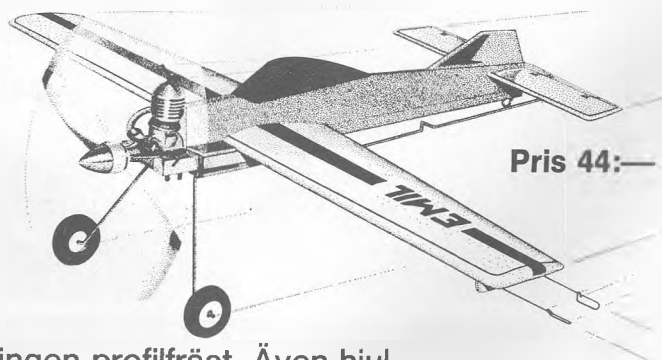
Linkontrollmodell
Spännvidd 50 cm
Lämplig motor 1,5 cc

En mycket bra modell för linkontroll.

Lämplig för alla nybörjare över 12 år.

Byggsatsen innehåller färdiga delar. Vingen profilfräst. Även hjul och alla roderdetaljer medföljer byggsatsen.

Motor, tank och lim ingår **ej**.



Pris 44:—

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 031-13 18 13 arb
0302-220 32 bost

Redaktör

Sture Tingwall
Påarps Kattegattväg 14
305 90 Halmstad
Telefon 035-404 45

Fackredaktör friflyg

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

Fackredaktör inomhusflyg

Sven-Olov Lindén
Hovstavägen 15
703 63 Örebro
Telefon 019-1 21 79

Fackredaktör linflyg

Ingemar Larsson
Lejdaregatan 8
462 00 Vänersborg
Telefon 0521-112 10

Fackredaktör radioflyg

Erik Strid
Dragonvägen 74
194 33 Upplands Väsby
Telefon 0760-845 35

Fackredaktör utbildning

Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgratan 32
752 27 Uppsala
Telefon 018-10 81 57

Annonsör

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

1/1 sida 1.325:—
1/2 sida 725:—
1/3 sida 525:—
1/4 sida 400:—
1/6 sida 325:—
1/8 sida 250:—
1/16 sida 150:—
Därefter 30:—/spaltem.

Priserna gäller för annonsmaterial inlämnat som helt färdigt positivt original.

Annonsavdelningen och redaktionen kan ge viss service för annonsutformning, sättning m m — till självkostnadspris.

Distribution

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

Prenumeration 60:— per år, som insättes pg 51 81 65 -6, SMFF, 600 10 Norrköping

Material sändes till fackredaktören eller direkt till huvudredaktören.

Eftertryck tillåten med angivande av källan.



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

Dags att ta nya tag

Hösten har nu hunnit "drabba" oss och det mesta av årets tävlingsverksamhet är överstökad. Många slår sig kanske till ro för att invänta nästa vår och kommande flygaktiviteter. Det är emellertid nu det bjuds en verklig chans att göra något för förbundet både på klubb- och distriktsnivå.

För att börja med det sistnämnda så visar erfarenheterna från redan bildade distrikt att mycket stora fördelar kan uppnås med fungerande distrikt. Detta inte minst när det gäller att skapa fin kontakt mellan näraliggande klubbar vilket i sin tur för med sig att stora arrangemang, av vad slag det än må vara, lätt kan klaras av. Att förbundet ser en utökad distriktsbildning som nödvändig för en fortsatt expansiv utveckling visas inte minst i att Förbundsmötet/årsmötet beslutade att utge ett årligt bidrag på 3000 kronor till distrikt som ännu inte hunnit växa sig så stora att man erhåller egna landstingsbidrag. Här har alltså skapats en grund för arbetet på distriktsnivå. Nu gäller det bara att utnyttja detta grundsteg för en rejäl avstamp mot ett förbund bestående av ett antal fungerande distrikt. Så nu gäller det att inventera medlemskatern i klubbarna och få fram personer som är beredda att starta upp distrikt, bilda åtminstone en interimstyrelse, och få fart på verksamheten på distriktsnivå. Det vore ju synd att inte ta tillvara på denna förbundets utsträckta hand. Redan befintliga distrikt har lovat att bistå med sin samlade erfarenhet, vilket känns tryggt.

Alla kan ju inte jobba på distriktsnivå, men bli inte ledsen för det. Klubbarbetet kräver sina eldsjälar och på denna nivå kan i princip hur mycket som helst göras. Det viktiga är att inte slå sig till ro utan ständigt lansera nya aktiviteter och ideer som otvivelaktigt ger en stimulans i klubbarbetet. Kanske kan den serie klubbpresentationer som startats i denna tidning ge nya uppslag.

Låt oss därför alla "spotta i nävarna" och ta nya friska tag för att göra Sveriges Modellflygförbund till ett aktivt och slagkraftigt förbund.

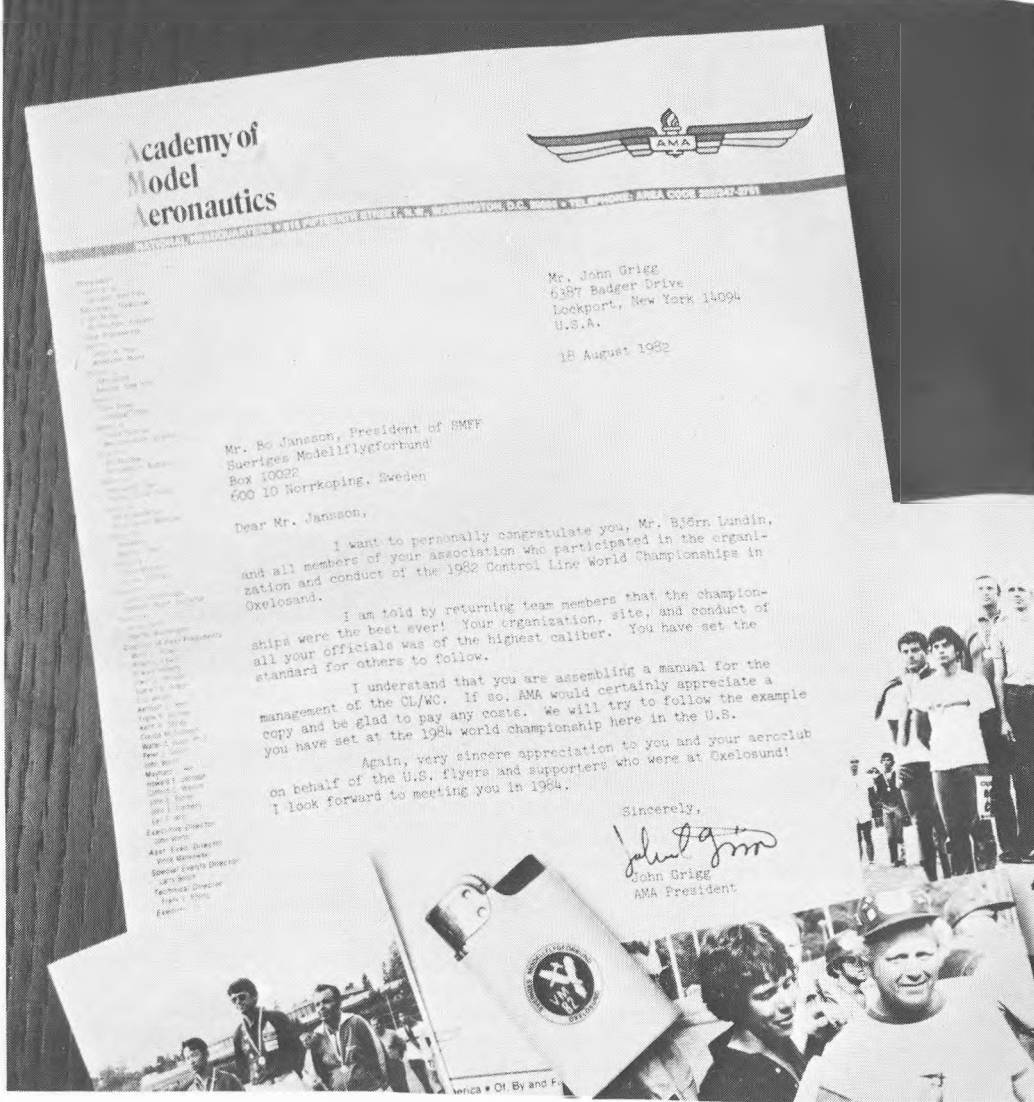
**Manus & Material till MFN
nr 5/6 JULNUMRET, insändes
till Bo Bring, Stora Nygatan 15,
411 08 Göteborg (031-13 18 13).**

Omslagsbilder

Framsidan visar Lucien Braire, Frankrike, som ställde upp i EM-tävlingarna med mycket personliga modeller. (M Borell)

Baksidan hör faktiskt ihop med SMFF-annonsen här till vänster. Flugan finns inte med i annonsen, men kunde vi finna bättre Flugan-bild än den med Anette Ljung? Flugan-byggsatsen kostar 7:—. (S-O Lindén)

Modellflygnytt nr 5/6 Julnummer utkommer 10/12 1982.



*Mr Bo Jansson, ordf. i SMFF
Norrköping
Sverige*

Käre Herr Jansson,

Jag vill personligen gratulera Er, Björn Lundin, och alla deltagare i Ert förbund som deltog i organisationen och ledningen för 1982 års linflyg-VM i Oxelosund.

Hemkomna lagdeltagare har berättat att dessa VM är de hittills bästa! Er organisation, tävlingsort och ledning av alla funktionärer var av högsta klass. Ni har bestämt vilken standard andra bör följa.

Jag har underrättats om att Ni sätter samman en handbok för ledning av ett linflyg-VM. Om så är fallet skulle AMA värdesätta en kopia och betalar gärna för den. Vi vill försöka följa Ert exempel vid 1984 års VM här i USA.

Återigen, vår uppriktiga uppskattning till Er och Ert modellflygförbund på uppdrag av de amerikanska flygarna och deras supportrar som var i Oxelosund! Jag ser fram emot att få se Er 1984.

Er tillgivne

*Johan Grigg
AMA President*

Mera linflyg-VM

Linflygredaktörerna runt om i Sverige sänder in mängder av användbart material till Mfn. Och vi fortsätter här med ytterligare några sidor från de härliga VM-tävlingarna i Oxelosund. AMA-presidenten Johan Grigg (USA:s Bo Jansson!) har sagt

ett trevligt tack-brev från sitt lag. Liknande tongångar har kommit också från andra håll vilket nästa nr av Mfn visar.

Beklagligtvis har nya Mfn-redaktören inte stått pall för VM-ryan, varför vissa felaktigheter smugit sig in i Mfn

nr 4. Bakre omslagsbilden visar inte alls något ryskt guldteam — det är ett av USA-teamlagen. Den flukerska fadern fanns inte med på någon sid 16-bild heller. Som vi skrev. Den stolte var combat-flygare Stubblefield. Från USA och väldigt stolt just därför.



En jurygubbes syn på linflyg-VM

Calle Sundstedt



Vid stora internationella tävlingar inom FAI måste det finnas en jury, där en tävlande kan klaga på tävlingsledningens eller domares beslut, om han/hon inte är belåten. Vid linflyg-VM bestod juryn av Sandy Pimenoff, ordföranden i FAI-kommittén för modellflyg, Laird Jackson, chef för linflyget i samma kommitté samt Calle Sundstedt, styrelsegubbe i FAI som helhet och granskare av FAI-kommittéernas arbete.

STÖRSTA FAI-TÄVLINGEN

Juryn började sitt arbete med att konstatera att det här rörde sig om årets största FAI-evenemang både i fråga om antal länder och antal tävlande och fattade därpå ett icke uttalat beslut att se till att service gavs åt alla tävlande, kla-

gande eller belåtna. Rättvisa och sportslighet är självklara saker, men Sverige brukar ordna noga genomtänkta tävlingar, så därför borde man kunna sårka med ännu lite mer för de tävlande, kanske till och med ge service åt publiken.

KONTROLL I SMYG

Ett försynt spionerande på olika delar av tävlingsledningen under träningsdagarna visade att här var allting sportsligt och säkerhetsmässigt OK, men en snabbare resultatgivning över dataanläggningen och lite mer högtalarkommentarer vid cirklarna efterlystes. Under själva tävlingstiden försökte juryn dela upp sig och bevaka var sin cirkel, men som vanligt måste särskilt mycket uppmärksamhet ägnas åt combat- och teamracing-

arenorna, där allting sker mycket snabbt och tillfällena till missförstånd är många. Ett typexempel är vad som hände i kvartsfinalen mellan amerikanen Tom Fluker och Sovjetlagets unge combatflygare Titov. Fluker ansåg sig ha blivit hindrad av att motståndaren aldrig rett ut linorna efter en hopsnärjning utan bara klippt av ändarna, gett upp och tagit reserven. Något gemensamt språk hade combatanterna inte, så amerikanen försökte påkalla cirkel-domarnas uppmärksamhet, misslyckades och tog till reserven han också, vilket cirkel-domarna uppfattade som klartecken att fortsätta de fyra minuternas luftslagsmål. När protesten kom till juryn, ledde den efter snabbutredning till att juryn helt stod på domarnas sida — men när juryn fått se de oanvändbara linorna och hört båda parter under lugna former, fanns bara en sportslig möjlighet att lösa tvisten, nämligen genom omflygning av det här mötet i kvartsomgången. Nu vann amerikanen, gick till semifinal och slutlig vinnarplats i Combat-VM. Utan protesten och ingående utredning hade Titov gått vidare, för ingen hade uppfattat alla detaljer i vad som hände mitt framför våra ögon i ett tyst spel med åtbörder. Tyst är annars inte precis det ord man först tän-

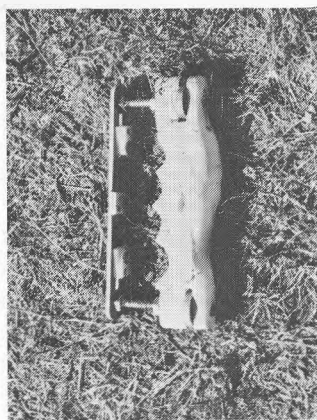
ker på i en final i combat med fyra ylande glödstartare som presterar tjuo—trettio-tusen varv i minuten, men då varken talat språk eller åtbördspråk fungerar, blir det ändå ingen kommunikation.

FÅ FRÅGOR FÖR JURYN

I den här FAI-juryn var vi alla tre mycket aktiva och dessutom helt eniga om alla beslut. Det säger en hel del om tävlingsledningens kvalitet dessutom att endast någon enstaka protest godkändes. I flera fall var utredningarna klara inom mindre än fem minuter och detta visar också att arrangörerna valt mycket kvalificerade domare, som inte spiller tid på onödigheter och finns tillhanda precis när de behövs. En egen radiokanal för juryn till tävlingsledningens kontor var ytterligare en extra finess, fast den utnyttjades ganska litet, eftersom arbetet flöt fint ändå.

Skrivaren som här gjorde debut i linflyg-jury men som varit juryman i åtskilliga andra flygsporter tycker att veckan var normalt jobbig och tror att arrangörernas ansträngningar att göra en sportsligt perfekt VM måste ha sin bakgrund i stor erfarenhet och organisationsförmåga. Detta lyste igenom utanverken.

Calle Sundstedt



Här en AMA-representant som syntes: Fru Barbara Trosle — äkta hälf till den amerikanske domaren.

T.v.: Wu Dazhong's "handtag" — 2 ringar är allt!

Mitten: Robert Barons var avgjutet efter handen och med alla inställningsmöjligheter.

Lennart Helje körde med kors och visirhylsa. Nedan: fin bildserie från F2D combat.

(Foto: Ewa Axtelius, L-G Hansson, Willy Blom, Ingemar Larsson)





tvåtaktare för att driva lite större och skalariktigare propellrar. Funderingarna blev klarare i konturerna i och med hans nästa VM-F4C-modell Dornier 335 skulle utrustas med bra drivkällor — en bak och en fram. Den är alltså tvåmotorig också!

Då MFI-nian nu blev för tung för Enyan blev den en utmärkt provbänk för Kurt och hans motorväxlingsidéer. Därmed var han också igång.

De två ST-21:orna ställdes mot varandra i nittio grader som en 2-cylindrig V-motor om uttrycket kan godtagas!

De monterades dessutom med ordinarie axlarna pekandes bakåt/inåt i modellen — se skissen! Utväxlingen är 1:1,5, dvs de två motorerna går 1,5 varv för att dra propellern ett varv runt. Det ger tre tändningar per varv och motorerna är ställda 180° mot varandra, vilket innebär att de tändrar varannan gång. Propellern är en hemsnickrad 13×8 eftersom någon sådan inte kunde uppbibras i Sverige.

Tvåmotorig MFI-9B

— ett aprilskämt från Lennåverkstad?

Vid några skalatävlingar i höst har Kurt ställt upp med en MFI-9B i standoff. Som vanligt uppvisade den kvaliteter som fått den att platsa även i en F4C-tävling. Men den här gången var det inte de statiska kvalifikationerna som var noterbara. I stället var det flygplanets drivkälla, som orsakade publika frågor och undringar. Hans MFI-9 i skala 1:4,5 är nämligen tvåmotorig. För att med en gång säkerställa ordningen måste framhållas, att några extra bonus-poäng inte utdelas för den typ av tvåmotoreri som

Kurt tillämpad den här gången. För det är nämligen fortfarande en enmotorig MFI-9, som dock drivs av två sammankopplade och sammanväxlade Super-Tiger 21. 2×5,5 cc blir alltså den sammanlagda cylindervolymen.

Varför ger man sej nu på en sådan här sak med två motorer i en enmotorig modell?

Bakgrunden är lite komplicerad. Orsaken är också fler än en.

FÖR TUNG FÖR ENYAN
Ursprungligen kom hans MFI

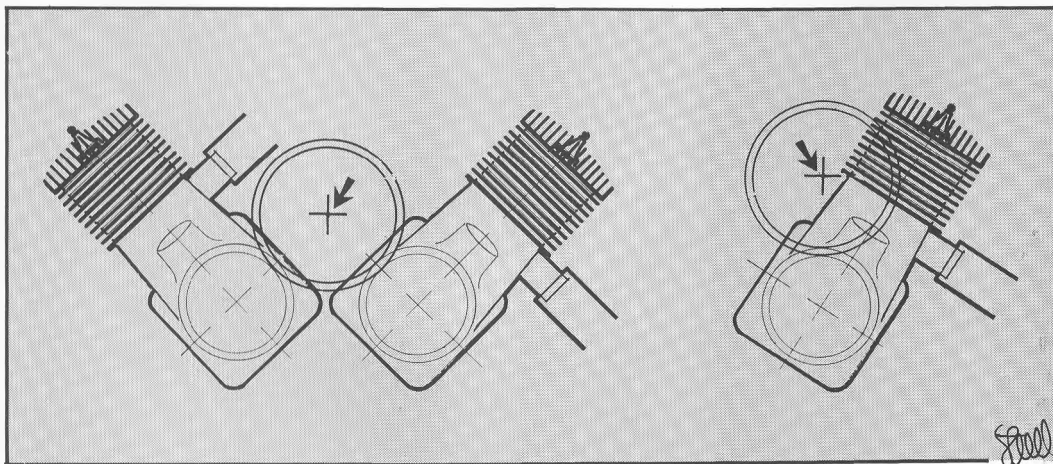
till som en "vanlig" träningsmodell. "Vikt" för en Enya 35 fyrtaktare. Av några kompisar fick Kurt tag på mycket bra dokumentation och snart hade modellen alla de välkända Lennåska kännetecknen: skalariktiga nitar, plåtskarvar, fotsteg, gångjärn, fällbar huv, inredd cockpit etc. Det var nu en topp-modell med den imponanta vikten av 3.840 g.

Enyas fyrtaktande treånhalva hade plötsligt blivit för svag!

Något annat behövdes. Kurt hade några år haft funderingar på att växla en vanlig

MÄSSING MODUL 1

Växeln består av mässingsdrev (i brist på annat fick han nöja sej med mässing!) modul 1 från Clas Olsson och den är kapslad och smörjs via speciellt oljeavlopp från motorerna. Dränering sker från botten av inkapslingen. De tre drevnen sattes hårt från början, vilket nu efter en tids körning givit lagom spel. Skissen visar principen för det tekniska monteraget, som Kurt betecknar som problemfritt. Värre blev det då inköringen skulle göras och motorerna skulle synkroniseras. Kurt betonar,



Skissen t.v. visar propelleraxelns placering vid tvåmotorigt V-montage respektive med enmotorig drivkälla. Skissen t.h. visar det "bakvända" drivpaketet:

1. Gemensam förgasare med blandningskammare.
2. Grenrör till de två intagen.
3. Huvuddrev på prop-axeln.
4. Motordrevet på motoraxeln.
5. Bakre "konsoll" för prop-axellagringen (klämförband).
6. Propelleraxelns främre lagring, som fästs i motors ordinarie skruvar för vevhuslocket.

att det här sättet att växla ner från en eller flera motorer har många fördelar framför andra sätt. Genom att motorn (motorerna) är vänd bakåt kan den nya propelleraxeln placeras vid sidan om cylindern — på motsatta sidan om avgasutsläppet och ljuddämparen. Med propelleraxeln så högt placerad kan ett motorarrangemang av det här slaget utan vidare stoppas in i modeller med sk inverterad radmotor — exempelvis av typ Tiger Moth. Då drar man nytta av att ha motorn stående upprätt, vilket är möjligt eftersom propelleraxeln ligger högt placerad i montaget. Hittills har man varit tvingad att invertera glödstiftaren, vilket inte alltid är att föredraga.

De två tvillingmotorerna var till en början svåra att synkronisera — det var inte bara ljudet, som förvillade. Gick den ena jämnt, kunde den andra sluddra, men vem gjorde vad?

Kurt fick snart tomgången bra för de båda liksom också toppvarven. Men mellanregistret var det sämre beställt med, eftersom det alltid fick bli en kompromiss. Kanske kunde olikheterna mellan motorerna vara orsaken? Den ena arbetade med avgasutblåset nedåt, medan den andra hade motsvarande snett uppåt.

Lösningen kom. Den blev dock inte av det enklare slaget. De två motorerna fick en och samma förgasare, som fick ett grenrör med anslutning till respektive motors gasinmatningskanal. Omedelbart under förgasaren gjorde Kurt också en blandningskammare, där blandningen luft/bränsle ytterligare finfördelades innan den

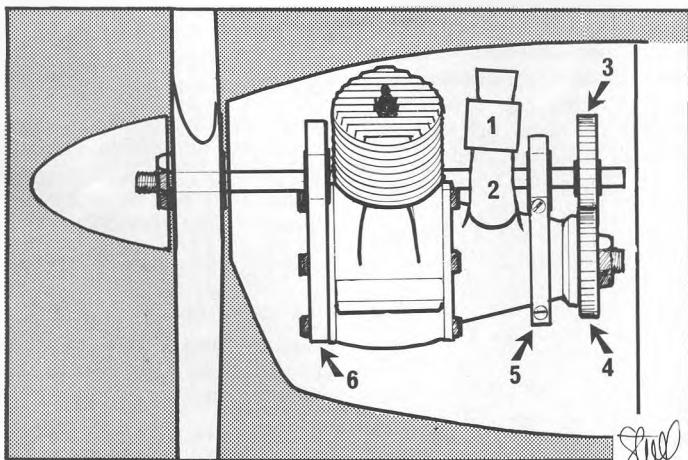
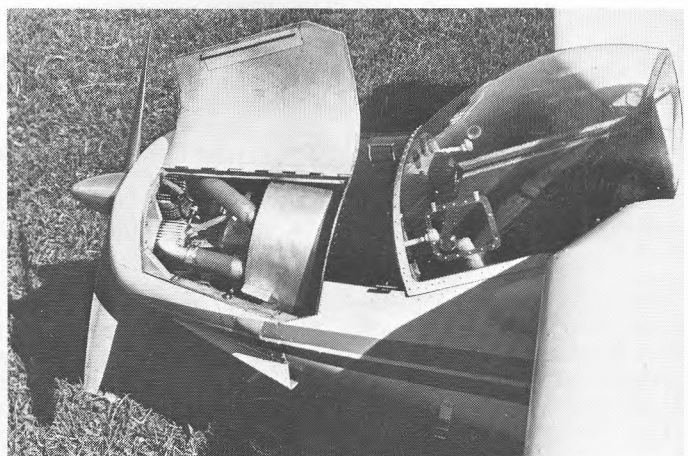
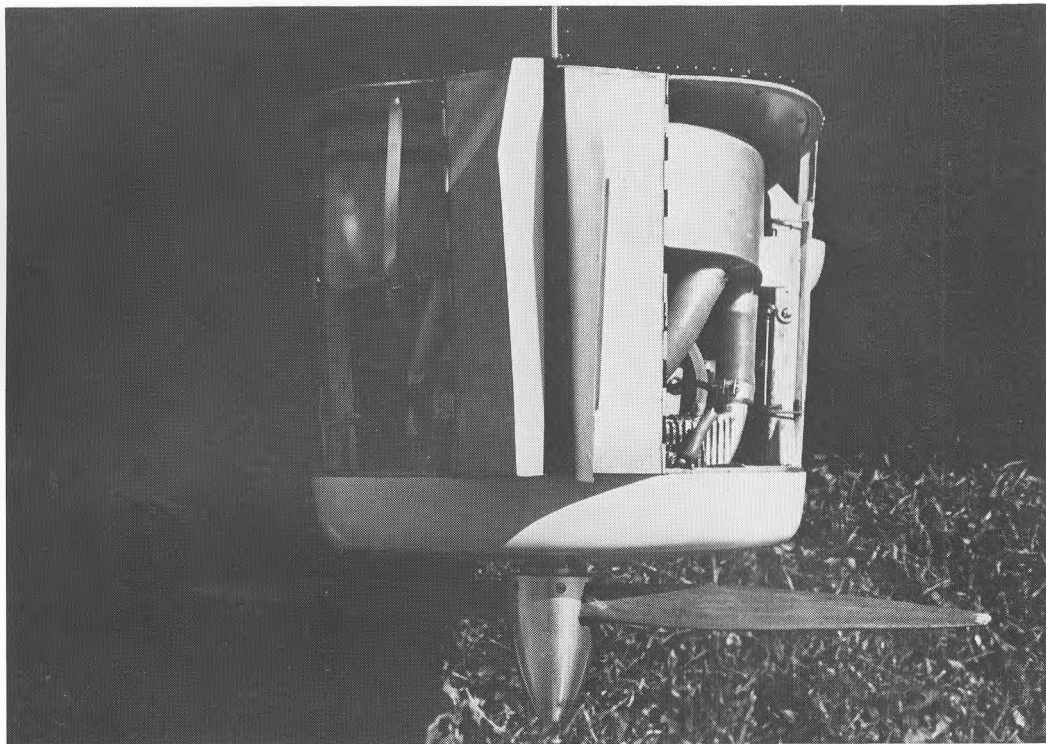
matades in i motorerna. Hela detta bränslematningssystem fick alltså ersätta den konventionella "stryningen" med luftskruv, vilket gav en luft/bränsleblandning enbart för fullgod tomgång och toppvarv. I och med blandningskammaren blev även mellanregistret gotttagbart. -

För sin kommande F4C-modell — Dorniern — försöker Kurt få tag i kuggjul av bättre material och högre kvalitet för växeln. Kuggjulen utgör enda "balanshjulen" i systemet och medverkar till jämn gång. Andra system har ofta markerade balanshjuls/svänghjulsfunktioner, men det tycks inte behövas här.

Kurts tvåmotoriga MFI 9B kommer nog att synas på skalatävlingar och meetings framöver. Det är numer hans träningsmodell för kommande VM. Vid VM:et i Frankrike nästa år får vi hoppas att

hans likaledes tvåmotoriga (men då även med poänggivande bonus!) kommer väldokumenterad att plocka många poäng. Han minns Canada-problemen med Curtissen och har länge planerat för ett helt annorlunda deltagande den här gången. Det tvåmotoriga MFI-projektet talar mycket för att han är på god väg.

De här tre bilderna visar inte bara detaljer från själva motorrummet på Kurts MFI-98 utan också, att det är en F4C-kvalificerat modellbygge. Ta en titt på cockpit-inredningen med radio, trottelandtag, huvvrämsnit etc. Bakre stora "burken" i motorrummet är den gemensamma ljuddämparen.





Svenskt fighting face: Hans Lindholm blev bäste svensk individuellt. 8:a i F1C.

Tjeckoslovakien tog laget före Västtyskland och Holland och Sverige kom 9:a, knappt slaget av Sovjet.

F1B

De ryska F1B-modellerna imponerade på trimningen. Ett jämnt, fint stig hela vägen och enorma utgångshöjder.

Den enda, som kunde mäta sig med dessa var faktisk vår egen Bror. Bror maxade länge, men kom med en miss i 5:e efter perfekt motorstig. Klart högst av de 6 modeller som gick samtidigt. Men tyvärr ville inte modellen följa med termiken utan stod still med nosen mot vinden när propen fällt. Sjönk. Nästa start blev likadan och bara naturens utformning räddade maxen.

Ryssarna flög denna gång taktiskt även i F1B, vilket inte är vanligt. Man hade två man med i fly-off. Andrjukov och Gorban. Titelförsvararen Alain Landeau, Pim Ruter och bulgaren Jordanov klarade också dom 7 kvalomgångarna. Jordanov försvann först.

Sedan Gorban i femminuters-flyoffen följd av Ruyter, Landeau och Andrjukov, som således blev värdig europamästare i F1B. Björn slutade på 9:e med Bror på 10:e och Lasse 27:a.

Lagtävlingen blev trevligare. Vi kom 2:a efter Sovjet.

F1C

Även i denna klass stod en ryss i särklass. Titelförsvararen Nakonetschni med ett fantastiskt säkert trim, som satt perfekt start efter start.

Och med motorer som gick alldeles grönjävligt (enligt Lars-G bättre än bra!) Men annars kan man undra var F1C tagit vägen. Engelsmännen liksom tjeckerna flög med ett säkert stig och relativt små modeller och hängde med bra.

Vädret på tävlingsdagen talade om att här gällde det att inte göra misstag. Lyft släppte stup i ett och bara 2 man missade i första perioden.

I tredje start gick det snett för Julle. Ut åt höger, utplanning och bunt på det hela. Bohman missade i 6:e och det var vårt enda taktiska misstag under tävlingen.

Så skulle Hasse ha sin 7:e max. Det blev en lång väntan

Friflyg-EM 1982

SVENSKA FRAMGÅNGAR

Det svenska EM-laget fick ändras i sista stund då veteranen Gurra Ågren blivit sjuk. "Reserv-Gurra" Hans Lindholm ställde upp på kort varsel och övertog även Gurras jobb som chaufför för det svenska EM-gänget, som bestod av 10 personer: Gerald Bohman, Michael Borell, Bror Eimar, Bo Jansson, Lars Lindén, Hans Lindholm, Anders Persson, Björn Söderström, "Julle" Åkesson med här skrivande lagledare Lars-G Olofsson. De återstående två i laget — Gunnar Holm och Viviann Weber — tog sig själva till EM-platsen Zülpich i Västtyskland.

Förutom själva EM-laget med de tävlande fanns 2 medhjälpare, Anders Persson och Viviann Weber. Inte en enda

supporter eller turist, vilket vi noterade med tacksamhet. Deras medverkan vid tidigare mästerskap av den här kategorien har bara varit av ondo. För en gångs skull fanns det möjlighet att få ett svenskt landslag att fungera som LAG. Förläggningen var bra liksom också själva modellkontrollen med ett uppgjort schema på 45 minuter per nation, vilket flöt fint.

Trimningen gick fint och alla var nöjda efter första trimningsdagen. Det började lika bra nästa dag, tills Bosse J råkade stå i vägen för en glidande F1A-modell. Den tog stygt ovanför örat. In i Thomas Kösters buss och till sjukhus. En aning tröttare Jansson dök upp på fältet några timmar senare och med ett antal stygn i huvudet. Han var ganska färdig och tog

sängen i besittning tidigt den kvällen.

F1A

Det började med lätt vind och med en max för Michael. Bosse och Gunnar missade trots bra luft — drog för hårt och modellen grävde ner sig. Vinden ökade och kantrade hela tiden medsols, vilket satte hämtorganisationen på prov. Vinden tog i och det smällde till höger och vänster. Michael blev en modell fattigare. Bosse tog fram "långvingen" och Gunnar sin egen modell — Mustafa klarade inte av att stanna i lätt lyft. Det var klart svårfluet. Cenny Breeman från Holland var den ende som klarade 7 max och tog förstaplatsen. Ivan Crha hade länge chansen, men gjorde en taktisk miss och tappade 20 sek och belade andraplatsen.



för vi skulle ha bra luft. Häm-
tarna var nästan knäckta när
10 min var kvar och ingen
svensk flugit. Taktik! Vädet
började bli bättre och Gerald
fick gå på vinst och förlust.
Max!

Direkt då maxen var klar satte
Hasse spinnern i startmo-
torn, tidtagarpanik och max.

Och så avslutade Julle det
hela med en riktigt termik-
start, där modellen steg. Det-
ta var faktiskt den enda rik-
tigt bra termikblåsan på hela
dagen. Bara flyt annars.

23 man i första fly-off. Men
bara 5 försvann.

Hasse var med till 7 min men
var lite väl på hugget. Även
denna gång stod mylarn upp-
åt på skotten. Hasse gick di-
rekt, men glömde säkerheten
och gjorde det han inte får
göra. Ta sats och kasta hårt.

För Hasses del slutade det
med en 8:e plats i en av de
bästa FIC fly-offer som flu-
gits. Inte dåligt. Det är inte
var dag vi har folk med i 7
min fly-offer. "Reserv-Gurra"
flög faktiskt mycket bra hela
tiden på EM.

Thomas Kösters nya modell
med laminärprofil och flaps

hade flugit mycket bra hela
tävlingen. Nästan i Nakonet-
schni-klass. I 7 min kastade
han fel och så var det kört.
Reserven räckte inte till.

Vaclav Patek vann efter sent
pluggbyte, som gav fin luft.
Sverige kom 6:a i lag som
England vann.

Sammanfattningsvis måste sä-
gas, att det var en väl organi-
serad tävling, där åtminstone
svensarna trivdes bra. Allt
flöt fint för de svenske, som
hjälpes åt och fungerade som
ett lag.

Anders Persson och Viviann
Weber gjorde ett stort jobb i
depån och kunde avlasta an-
dra som var engagerade i
flygningen.

En sak är vi världsmästare
på. Att hämta hem modeller.
Det är förvånande att inga
andra nationer har något sys-
tem som vårt. Oavsett vind-
kantringar, träd, majs och an-
nat otyg så fanns det alltid en
svensk intill en landande mo-
dell. Vid ett par tillfällen ploc-
kades t o m modellerna i luf-
ten. Denna säkerhet skapar
ökad säkerhet hos flygarna
också. Snyggt arbetat!

Lars-G

Ovanstående bildsvep visar från vänster europamästaren i FIC
Vaclav Patek, Tjeckoslovakien — ensam om 7 min i fly-off.
Svensk förbundsordf Bo Jansson kollar "långvingen" och Gun-
nar Holm studerar andras flygningar medan enda tävlande med
7 max Cenny Breeman, Holland, blev också europamästare i
F1A.

Nedre vänstra bilden visar europamästaren i F1B Alexander
Andrjukov under förberedelser före start och till höger slappar
det svenska FIC-gänget med Mannschaftsführer Lars-G Olofs-
son i mitten.

(Foto: M Borell och Lars-G Olofsson)

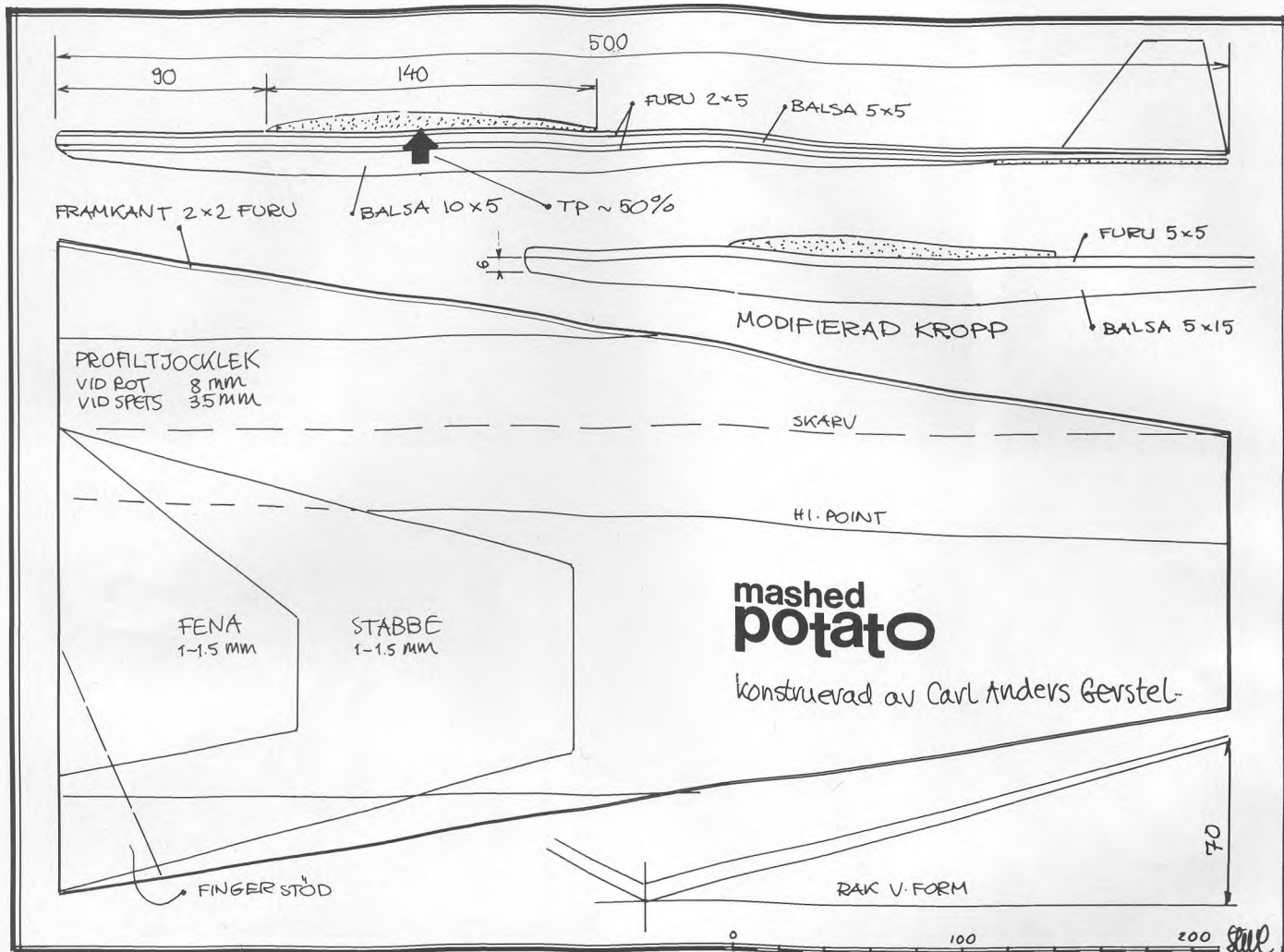
tack ska Ni ha

Vi ber att få framföra
ett tack till följande
företag som på ett eller
annat sätt bidragit till
EM-framgången.

EM-laget 1982

Allt om Hobby
Domus Sport
ELGECO
Flyghobby - Bo Nylund
Håkans Hobby & Fritid,
Örebro

Hobbycenter, Göteborg
Kran Elve
Modellflygnytt
Pripps
Silva
Valter Johansson



Här kommer en stump för MODELLFLYGNYTT och en lite annorlunda handkastglidare som visat sej märkvärdigt bra. Den heter MASHED POTATO och är konstruerad av Carl-Anders Gerstel i Gladiatorerna. Åtskilliga har provat den och kommit underfund med att den är fin fastän olika andra handlunsar. Så säger Calle Sundstedt och tillägger: Nu är det dags att släppa loss den över hela landet, så kanske det äntligen blir lite fart på konstruerandet i den här branschen också!

mashed potato

MATERIALFÖRTECKNING

För att kunna bygga två stycken Mashed Potato behöver man:

1 lätt balsafлак 8×100×1000
1 lätt balsafлак 1—1,5×100×300

För kroppen

1 hård balsalist 5×10×1000
1 hård balsalist 5×5×1000
2 furulister 2×5×1000

För modifierad kropp

1 hård balsalist 5×15×1000
1 furulist 5×5×1000

BYGGBESKRIVNING

Kroppen (överst på ritningen). Limma noga den undre furulisten till 5×5 mm balsalisten och låt torka under press. Hyvla sedan balsalistens översida från vingbakkanten och akterut och limma dit den övre furulisten, fortfarande med delarna i press under torkti-

den. Kroppens undre del limmas sedan och formas (5×10 mm balsalist).

STJÄRTPARTI

Skär ut delarna, slipa noga och lacka med något ickekrympande lack. Limma fast stabilisator och fena.

VINGEN

Om 8 mm-flaket är jämnhårt, skär man bort en trekant 40×250 mm vid bakre delen på varje vinghalva och limmar den noga fram till på ämnet så att det blir 140 mm i mitten och 60 mm i spetsarna. Skulle flaket vara hårdare i ena kanten, tar man den till framkant, skär loss en triangel 20×125 mm på varje vinghalva och limma den fram i mitten av ämnet på varje halva. Gör på samma sätt med trekanten vid den blivande vingens bakkant..

Högsta punkten markeras och ämnet bearbetas så att profilen blir 8 mm i vingroten och tunnare ut till 3—4 mm längst ute i spetsen. Området bakom högsta punkten slipas till rak profillinje mellan punkten och bakkanten, medan vingens främre del får en rundad överkontur (se ritningen).

V-formen är 70 mm på varje halva, dvs 140 mm i ena spetsen om den andra vinghalvan ligger plant på byggbrädan. Limma noga i skarven och förstärk med en sidenremsa. Limma vingen på plats på kroppen, sätt på fingerstöd, slipa och förstärkningslimma. Slipa, lacka, kläd eventuellt vingen och ytbehandla. Avväg modellen så att den balanserar ungefär 160 mm från nosen.

FLYGNING

Den här handlunsen har ovan-

ligt stor lyftkraft, och det märker man då man skall vänja sig att kasta den. Det tar kanske åtskilliga kast, innan Du kommit underfund o hur Du skall sätta in snärten, men då Du kommit på knepet, får Du oftast väldigt fina flygningar. Om Du råkat få skillnad i inställningsvinklarna på bärplanen, är det ingenting att oroas sig för.

Kroppens konstruktionssätt gör att det gärna blir någon halv grads vinkelskillnad mellan vinge och stabbe, och antagligen är det just detta som gör att modellen nästan alltid flyger bra, även om man inte är så där jätte stark.

Konstruktören har haft glädje och nytta av sin Mashed Potato både i tävlingar och i andra sammanhang och hoppas att Du skall ha lika stor framgång.



Meddelanden från Förbundet



4/82

RAPPORT från AU-möte 82-09-18

- Som bl a framgår av denna tidning har SMFF erhållit lovord för sitt Lin-VM-arrangemang från flera länder.

- Filmen om VM är under klippning och ljudsättning. Sekreteraren har sett en del råfilm som lovar mycket gott. Till årsskiftet torde filmen vara klar för uthyrning från expeditionen.

- Ett samarbete i stuntflygsammanhang etableras mellan limgrenstyrelsen och Allt om Hobby.

- Enl muntlig rapport från Nordiska grenkonferansen i Köpenhamn kommer Norge att hålla NM i linflyg, F3A och F3B. Finland håller NM i F4 stand off och NM i friflyg vilket går som vintertävling. Samma friflygslagslag som representerade i EM är därför automatiskt kvalificerade till NM.

- Till distriktsansvarig inom styrelsen utsågs på styrelsemötet i maj C-G Sundstedt. AU diskuterade det trängande behovet av ytterligare distriktsbildning. Vi uppmanar alla som har frågor och önskemål om distriktsbildning att i första hand vända sig till C-G Sundstedt, Vindhemsgatan 32, 752 27 UPPSALA, tel bost 018/10 81 57, arb 018/35 71 62. C-G är även ordf i utbildningsstyrelsen så har ni önskemål eller frågor om utbildning så slå två flugor i en smäll!

Lennarth Lærsson

FÖRHOPPINGSVIS kommer nästa nr av MFN att innehålla rapport från styrelsemötet 27-28 nov. Har ni önskemål om ärenden vi skall ta upp så kontakta någon i styrelsen. Namn och adresser på annan plats i tidningen. MFN nr 5-6 kommer 821210.

Expeditionspersonalen är f o m 16/10 minskad med en kontorsanställd. Expeditionen är stängd 26-28 okt på grund av personalens utbildning på IBM 80.

Anevarig för expeditionen är, inom styrelsen, Lennarth Lærsson enl städgarnas punkt M43.

Alla frågor och önskemål från klubbar och enskilda, som rör expeditionen skall kanaliseras genom honom. Tel bost 0752-502 65, arb 08-713 37 91.

Ordf Bo Jansson och PREK (PR och REK)ryteringskommittén meddelar att de utarbetar det "debutantnummer" av MFN som Förbundsstyrelsen beslutade.

PREK tar tacksaamt emot det "tidlösa" material som du skriver eller har hittat på annat håll.

PREK:s ordförande är Leif Leverin, Bergkullevägen 484, 461 67 TROLLHÄTTAN tel bost 0520 - 719 23.

Ovriga representanter är för Linflyg: Hans Fällgren, Ostra Kyrkogatan 25 11, 611 33 NYKÖPING, tel bost 0155-156 86

Radioflyg: Bertil Bohlin, Kanelsgatan 37, 424 39 ANGERED, tel bost 031-31 27 53.

Friflyg: Vakant

Meddelande från grenchefen fri-flyg

Nästa åra VM vet vi officiellt inte var det skall arrangeras efter en bedrövlig cirkus med accepterade och återtagna bud från flera länder. Rykteavis tycks det nu luta alltmer åt Australien. Deras förslag innehåller emellertid två tidpunkter som FAI kan välja mellan, 8-14 juni eller 28 sept - 4 okt.

Det är angeläget att både vi i grenstyrelsen och de som har realistiska möjligheter att delta redan nu börjar fundera över villkoren.

Framför allt är det två frågor som måste klaras ut i god tid och de hör delvis ihop:

1. Vem har råd/kan skaffa pengar? Vi vet i skrivande stund inte om eller hur vi på förbunds-nivå kan få fram pengar utover anslag i vår budget. Självklart skall vi göra vad vi kan, men det är ingen tvekan om att enskilda initiativ kommer att ha stor betydelse. Kom ihåg att det är nu på hosten som man inom affärsvärlden gör budget för nästa år.

2. Hur tar vi ur laget? Många kanske studsar inför den frågan, men jag tycker det är motiverat att fundera en del på den. Antag att VM går i juni - är det då rimligt med vår traditionella UT?

Inte nog med att det ut tävlingspunkt blir kort tid emellan, jag kan tänka mig att det kan vara svårt för många att arrangera ledighet och ekonomiskt med så kort varsel även om de som flyger UT för att komma med i VM-laget måste ha gjort en hel del förberedelser "om utifall att".

Det är naturligtvis inte frågan om ett åsidosätta gällande regler för uttagning av landslag, men jag tycker det är viktigt att du som vill satsa på VM nästa år funderar över villkoren och gärna ger oss i styrelsen synpunkter och idéer som kan hjälpa oss att få ett väl förberett och slagkraftigt landslag.



REGELINFORMATION SKALA

Reglerna för klass F4C som dom återgavs i SPORTING CODE 1979 har till vissa delar reviderats och kompletterats.

Skalakommittén har sammanställt dessa ändringar vilka presenteras nedan. Vi föreslår att Du markerar i Din regelbok (kan rekvireras från förbundssekretariatet, pris kronor 25:-) var ändringarna är och lägger bifogade sammanställning i boken.

För ett inga miseförstånd skall ske är ändringarna liksom regelboken skrivna på engelska. Samtliga ändringar gäller f.o.m. 1 januari 1982.

Från och med 1 januari 1983 gäller ändrade maximalt placement för motorer.

Reglerna är hos skalakommittén under utarbetande på svenska och kommer snarast presenteras i Modellygnytt.

Vad beträffar regler för F4 stand off gäller tills vidare de provisoriska reglerna i befintligt skick.

FAI har tillsatt en kommitté som skall arbeta med utformningen av helt nya regler för skala där man har för avsikt att kombinera F4C

och F4 stand -off till en enda klass.

Sverige deltagar aktivt i detta arbete. Har Du synpunkter är vi tacksamma för att Du sänder dem till skalakommittén i SMFF c/o Bengt Holmer, Torggatan 16 J, 185 00 VAXHOLM.



ANSÖKAN OM TÄVLING/MEETING 1983

Denna ansökan måste vara respektive grenchef tillhanda före 15 okt 1982.

För sent inkomna uppgifter medför risk för att tävlingen ej är omnämnd i tävlingskalendern för säsongen -83.

Uppgifter om datum och plats får vara preliminära. Ändringar meddelas i lämpligt nummer av NYA MODELFLYGNytt.

SMFF:s stadgar 0 45.3/sanktionering

Klubb skall för att inbjuda till nationell tävling begära sanktionering hos vederbörande grenstyrelse (se nedan!)

Kallelse till sanktionerad tävling ska tillsändas SMFF:s samtliga klubbar.

Tävling

Arrangör

Klasser

Datum

Reservdatum

Plats

Tävlingsansvarig (namn & telefonnummer)

.....
.....
.....

Inbetalning postgirokonto

Grench friflyg

Bo Modée
Hökburev. 39
147 00 TUMBA
tfn
bost 0753/377 45
arb 0753/650 00

Grench linflyg

Björn Lundin
Jonsbolev. 19 F
663 00 SKOGHALL
tfn
bost 054/276 33

Grench radioflyg

Hanna Flyckt
Präatgården
564 00 BANKERYD
tfn bost 036/721 10
arb 036/16 91 00



Meddelanden från Förbundet

4/82

Skalaflygkurs



Au skala har planer på att ordna en kurs för SKALADOMARE. En sådan kurs behövs och är kul och trevlig.

Kursen går av stapeln någon gång under våren 1983. I Trollhättan, där det finns bra lokaler, fint fält och duktiga modellflygare.

Väldokumenterade Kjell-Åke Elofsson och Bengt Holmer är lärarna, vilket talar för en lyckad och trivsam domarkurs.

Innan man bokar något vill man nu ha reda på intresset för en sådan kurs. Ring eller skriv därför till Kjell-Åke och meddela Din eller Din klubbs intressen av att närvara vid kursen. Före 15/11 1982!

Meddela fullständigt namn, adress, telefonnummer, klubbtilhörighet och ev tidigare erfarenhet av RC-skalaflyg direkt till Kjell-Åke:

Kjell-Åke Elofsson
Gäregatan 10
543 00 Tibro



0504-145 10

RESULTAT & TABELLER

Tävlingssarrangörerna ombedes insända resultat till SMFF:s expedition omedelbart efter avslutad tävling, så att de kan publiceras i MODELFLYGNytt. Resultat äldre än 4 månader kommer icke att införas.

VASTKUSTTRAFKEN 8/5 1982
Kungsbacka MFK N033

F2B (stunt) (9 delt)

1. L Mortensen	Danm	3373 p
2. H Forbech	Danm	3372
3. J Amnitzboll	Danm	3253
4. C Thorhaug	Danm	2522
5. J Thorhaug	Danm	2336
6. J Bjernby	N033	2263
7. Å Nyström	B272	1455
8. J S Jenssen	Danm	1264
9. K-E Borjesson	N033	1187

F2B (semistunt) (7 delt)

1. J Kristensen	Danm	1215 p
2. I Abrahamsson	K048	902
3. H Nielsen	Danm	818
4. C Johansson	K048	734
5. C Berger	Danm	462
6. K Yhland	0024	450
7. J Ovesen	Danm	126

OXELOPOKALEN 1982 12-13/6 1982
Oxelösunds MFK D103

F2A Speed Open (5 delt)

1. J Valo	Finl	252,6
2. N Björk	B256	247,2
3. O Kjellberg	B256	217,5
3. G Fällgren	D103	217,5
5. H Öhlund	0024	205,1

F2B Stunt (7 delt)

1. Å Nyström	B272	3713 p
2. O Andersson	U044	3606
3. J Rasmussen	B272	3146
4. S Ekström	M015	3136
5. J Åhling	B039	2912
6. L Roos	Y134	2549
7. S Pontan	B039	2306

F2C Racing

1. H Geschwendtner/J Møll	Danm	
2. M Böhlin/G Bengtzar	P036	
3. B-O Samuelsson/K Axtilius	A006	
4. S Pontan/H Andersson	A006	
5. J Gustavsson/A Appring	B256	
6. I Larsson/D Johansson	P036	

Good Year Racing

1. M Böhling	P036	9.15.4
2. P Bengtzar	P036	9.58.3
3. B Winkler	B039	10.03.2
4. R Carlsson	B256	
5. B-Å Fällgren	D103	
6. K Axtilius	A006	
7. P Busch	B039	
8. I Larsson	P036	

F2D Combat Int

1. H Ostman	B273
2. T Fors	Finl
3. P Salema	Finl
4. I Abrahamsson	K048
5. M Bejhem	B273
6. L Goransson	B273
7. C Johansson	K048
8. P Stjärnesund	U044
9. P Froberg	B273
10. B-Å Fällgren	D103
11. J Niskanen	Finl
12. S Lagerqvist	B273

Combat Open

1. I Abrahamsson	K048
2. C Johansson	K048
3. S Pontan	B039

RC-seglare

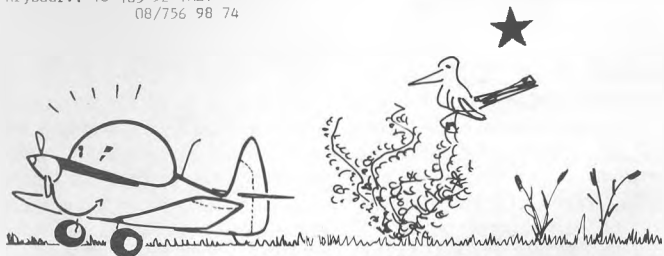
Intresserade RC-segelflygare inbjudes till RC-segelmöte på ESSO motorhotell i Örebro 20/11 1982 kl 1000.

Allmänna frågor om RC-segel kommer att diskuteras liksom också verksamheten för nästkommande år.

Anmälan till mötet göres direkt till L-G Hansson, Malungsvägen 135, 19171 Sollentuna. Telefon 08 - 754 635 8.

2 x kaffe med kakor samt 1 lunch går på 70:- och inbetalas på postgiro-konto 45 08 860 - 6. (L-G Hansson).

DM F3A & SPORT POP./A302/Micros
P2-10-16-17 0930
OBS! Flygning ej tillåten före kl 0900
Micros klubbfalt, ca 1 mil norr
Upplands Väsby. Vagbeskrivning
erhålls efter anmälan.
F3A, Sport Popular.
F3A 35:- Sport Pop 25:-
Avgiften erlägges p^r fältet.
Bullernormer SIFF:s regler
gäller dvs 84 DEA på 10 m från
modellen.
Servering av korv, kaffe & lask.
Sista ann B2-10-04 skall ske
skriftligen till G Ridderström
Kryssarv. 18 183 52 TABY
08/756 98 74



SEGELFLYGMODELLER

i tysk precisionskvalité för F3B, elflyg F3E, Hang, Termik, konstflyg

MODELLBAU

ROEBERS

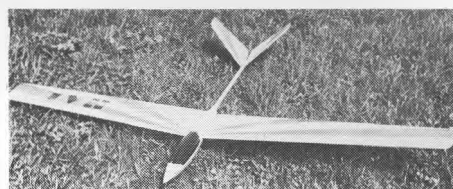
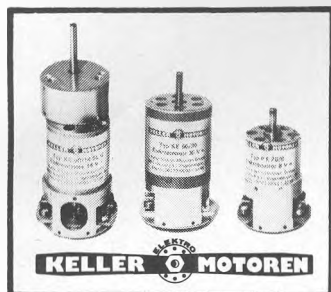


eismann modellbau

KELLER-ELEKTRO-MOTORER

för högsta prestanda inom flyg-, båt- och bilsport.

Det största och bästa sortimentet av samarium-cobolt och ferrit-motorer. Dessutom: BSK-speed-controller (6V-40V, 30A).



FINNS HOS FRAMTIDENS HOBBYHANDLARE

Sänd in kr 25:— i frimärken, så får Du en komplett katalog (70 sidor) och uppgifter om hobbybutiker.

OBS! Alla modeller finns på lager i Sverige.

GENERAL-AGENT

PRO HOBBY

Textron AB
Junkervägen 12A
S-183 40 Täby Sweden
08/756 06 60

Skandinaviens största sortiment av färdiga och nästan färdiga modeller.



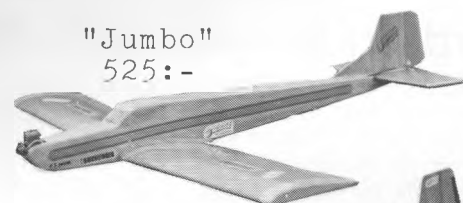
"Mini"
250:—

SVERIGE
—de'e modellen

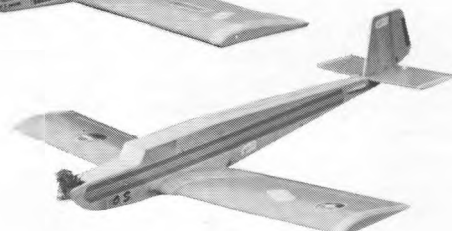
Sverige-Commander
Lågvingad trainer, avsedd för låg- och buskflygning. Speciellt lämpad för 4-takt: OS 40 eller Enya.
Spännvidd 164 cm,
4 kanal, 6,5 cc

Pris: 425:—

Skicka 5:—kr så får du vår hobbybroschyr



"Jumbo"
525:—



"Senior"
395:—



"Junior"
295:—

Alla modeller levereras med färdigklädda vinghalvor, kroppar i cellplast som endast skall plankas med balsa. I byggsatserna ingår allt trämaterial.

HOBBY-TEKNIK har allt Du behöver för modellflyg. Egen tillverkning av RC-plan, pontoner för sjöflyg, skidor i lättmetall för vinterflyget.

Vår butik har fullständig sortering av tillbehör för radioflyg.

GÖR ETT BESÖK SÅ FÅR DU SE EN ANNORLUNDA HOBBYBUTIK!

HOBBY-TEKNIK · Nedre Bruket
155 00 Nykvarn 0755 / 40083



NM i radiosegel

Nordiskt Mästerskap i F3B-N och F3F 1982

Det var återigen Sveriges tur att stå som värd för NM i segelflyg. Som tidigare var också Ystad tävlingsort och de tävlande inkvarterades på Saltsjöbaden badhotell: fina rum, bra mat, härliga havsbad. Första kvällen verkställdes lottningen samt den obligato-

riska grenkonferensen som pågick långt sedan de tävlande slumrat in med söta drömmar om friska hangvindar och kraftiga termiklyft. Drömmar förblev drömmar. Första tävlingsdagen erbjöd ingen vind. Efter en kort samling intogs Peterberg, där F3B-

Nordic tävlingen skulle hållas. Den svenske lagledaren Lennart Johansson basade över Thore Gustafsson, Torgny Carlsson och "Blippen" Johansson samt juniorerna Magnus Johansson och Lennart Skoog.

Det visade sig bli en mycket

"het" tävling. Inte så mycket beroende på flygningarna utan mer av det högtryck, som parkerat över södra Sverige. Redan kl 10.00 noterades +30° i skuggan med 1 m/sek vind. I byarna!

Sedvanliga diskussioner om placering av landningsbanor medförde försenad start.

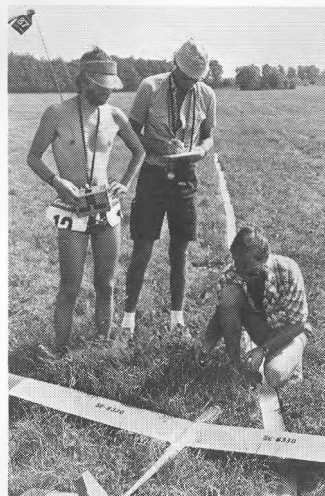
Redan den första hastighetsomgången visade att de svenska skulle få svårt med sina danska vänner, som flög mycket fort med tider neråt 26 sek — även juniorer. Efter



Thore Gustafsson och Torgny Carlsson med termik i blicken.



Thore hoppas på en "sex-minut" —



"Blippen" landar bättre och



T.v.: Magnus Johansson klar för start och ovan djupt koncentrerad under flygningen. T.h.: Omstart! Nu är det bråttom Torgny! Nedan: Du Torgny, termiken är nog mer till vänster, hörnu!

första omgången stod det klart att inte ens bra svenska termikflygningar kunde hjälpa mot danskarna den här gången. Både Gunnar Brüde och Erik Frank (slutlige ettan och tvåan) visade sig vara mycket skickliga termikflygare också. Hela svenska laget gjorde en rätt svag första omgång, men bättrade sig längre fram under dagen. Det blev en lång och het tävlingsdag och svenskarna var slokörade. Man var inte nöjd. Torgny (3:a) och "Blippen" (12:a) kunde

konstatera radioproblem i värmen och Thore hade gjort fyra jämna omgångar och låg på 6:e plats. Av juniorerna hade Magnus lyckats bäst, medan Lennart Skoog tyvärr fått räkna in en totalkrasch. Två omgångar återstod dock.

Andra tävlingsdagen bjöd samma väder, samma vind, ingen handflygning. Petersbergfältet blev alltså skådeplatsen för andra omgången, som visade att danskarna inte var något att göra något åt. De slutliga svenska placeringarna

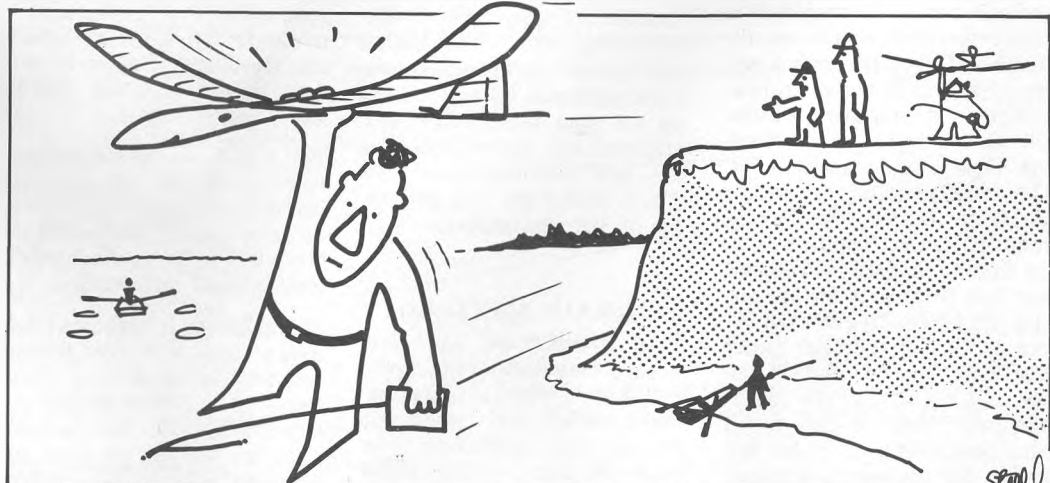
blev: Torgny Carlsson (3), Thore Gustafsson (5), "Blippen" Johansson (12), och för juniorerna Magnus Johansson (4) och Lennart Skoog (7). I lagtävlingen belade Sverige en 2:a plats, medan Finland för första gången slog Norge.

Det svenska hanglaget Göran Carlsson, Jan Carlson och Anders Rättzén och juniorerna Mikael Persson och Peter Blomdahl fick aldrig komma till skott! Vindstyrkan under första hangtävlingdagen kom bara stundtals över 3 m/sek

Några starter kunde genomföras, men tävlingen avbröts för nya försök under söndagen, som tyvärr blev nästan helt vindstilla. Middagstid avblåstes tävlingen helt.

Prisutdelare Bo Jansson kunde konstatera att större delen av prissamlingen gick över Öresund till Danmark — dock efter en fint arrangerad NM-tävling i vackert, men dock inte alltid flygbart väder.

Text: Lennart i Mellösa
Foto: Torsten Blomdahl



— "Sabla otur! Det är andra gången idag som Kalle får hotstuff på fingrarna!"

Stilstudie på "Blippen".

HALMSTAD

HALLANDSPOSTEN. Lördagen den 19 augusti 1982

Att flyga med modellflygplan blir allt populärare. Bara i Sverige finns över 8 000 organiserade modellflygare. Världsmästerskapet i Halmstad finns Hökaklubben med ett åttiofem medlemmar.

Alla hängivna modellflygare och -byggare. För själva flygningen är bara halva nöjet. Knäpandet med lim och balsaträ är minst lika viktigt.

Avancerade leksaker för äldre entusiaster

Modellflygning är en gammal sport och i Sverige har man tävlat sedan 1910-talet. På den tiden var det alltid lödflygning, dvs det som höll sig upp länge, vann. Motorn var en extrastock som manodod som vräddes upp med en drilloborr.

Många plantyper

I Hökaklubben finns ett stort antal medlemmar och tillsammans har de minst 200 plan. Där finns mycket eleganta och exakta kopior av riktiga plan, så kallade flygplan, där finns enklare plan utan stora före-

budet och det finns till exempel några modellhelikoptrar. Och alla kan flyga.

Modellflygning är en hel vetenskap och det tar tid att lära sig. Man skall inte bara kunna hållas planen i luften, man skall också lära sig bygga, tycker man i Hökaklubben.

Nyborjarna i klubben får alltid hjälp av en instruktör. Det tar ca två månader att lära sig att flyga ett plan. Byggnaderna lär man sig själv och är väl mest en fråga om hållfasthet och tryck.

Det finns också vanliga modellplan som enbart är till för figurflygning eller konstflygning som det kallas. För dessa ska man planen finnas i luftens flygning. Det finns också tävlingar för segelflygplan.

Segelflygplan

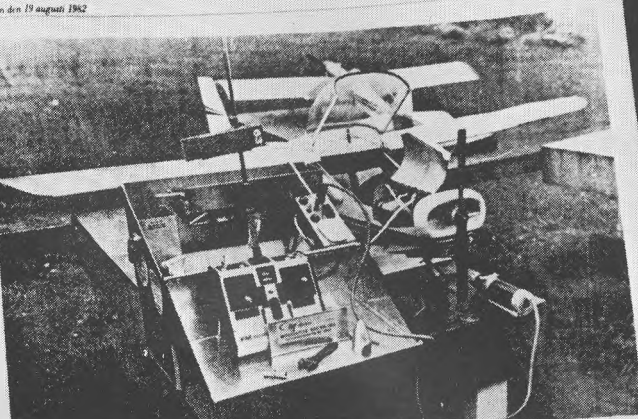
Segelflygplan saknar naturligtvis motor. För att få upp dem i luften kan man antingen fasta dem i en linna, och lå dem att stiga ungefär som en drake, eller kasta dem med handen.

Det är man upp dem med linna så håller man dem kvar i luften med hjälp av varma uppströmmar. Det kallas för termisk flygning. Den andra metoden bygger på att vinden tvingas uppåt av ett naturligt hinder, som till exempel Hövås kullar, där Hökaklubben ibland håller till. Sedan gäller det att hålla kvar planet i uppströmmarna.

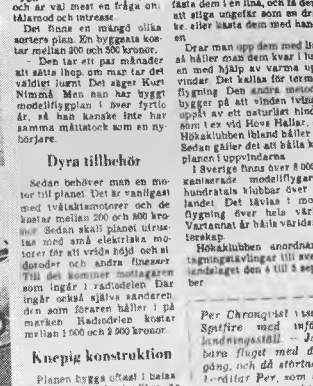
I Sverige finns över 8 000 organiserade modellflygare i hundratals klubbar över hela landet. Det tävlas i modellflygning över hela världen. Världsmästerskapet är hållt världsmästerskapet.

Hökaklubben anordnar uttagningstävlingar till svenska mästerskapet den 4 till 6 september.

Per Chronqvist visar sin Spitfire med infällbart landningsställ. Jag har gång, och då störtade den i ordiflar. Per, som skyller på tejkonstruktion.



Det behövs en del utrustning för att flyga modellplan. Under nosen på planet ligger moderna tidens startapparat. Den drivs av batteri och används istället för övriga fingrar. Till vänster radiosändaren som man styr med. I antennen sitter en klämma som talar om vilken vädling man använder. Det är till för att undvika störningar, och därmed störningar. I bakgrunden Kurt Nimmös MFI-3.



För att få motorn på sin MFI-3 så till förebåden som möjligt har Kurt Nimmo byggt ihop två excydringsmotorer till en tredocydring.

Dyra tillbehör

Sedan behöver man en motor till planet. Det är vanligast med tvåtaktsmotorer och de kostar mellan 200 och 800 kronor. Sedan skall planet utrustas med små elektriska motorer för att vrida höjst och åt sidan och andra linor.

Knäpigt konstruktion

Planen byggs utifrån i balsah trä men också glasfiber är

Sälja modellflygeri?

Hur skall vi sälja vår modellflyghobby och modellflygsport?

Man kan ju allra först fråga sig, om man verkligen behöver det.

Om vi ska ha en fungerande modellflygverksamhet med aktiviteter för de flesta åldrarna måste vi också se till att allmänhet, folk i stat och kommun, andra intresseorganisationer m fl inte bara känner till att vi finns, utan också vet något om vår verksamhet. Det handlar alltså om att se till att vi får en god PR för modellflygeriet. Väninformerade kommunalmän och -kvinnor har lättare att bevilja anslag till modellflygverksamhet om de vet vad vi sysslar med. Det vore kanske att ta i lite för mycket att trycka speciella broschyrer att dela ut till alla beslutsfattarna i det här landet för att sprida kunskap om modellflyghobbyn (men det skulle kanske löna sig?)

MODELLFLYGDAGAR

Många klubbar har med stor framgång arrangerat modellflygdagar och därigenom kunnat presentera en stor del av modellflyghobbyn. Det är alltså ett bra sätt. Och klubbar med enbart en verksamhetsinriktning (exvis RC) bör tänka på att man utan större kostnader kan kontakta linflygare och friflygare som med glädje ställer upp och gör "reklam" för sina grenar.

CENTRALT MATERIAL

Från distriktsnivå kan flygdagsverksamheter för hela distriktet planeras. Informationsmaterial som görs upp centralt kan ambulera från plats till plats — inte minst småklubbarna skulle vara tack samma för ett sånt upplägg.

Någon större klubb inom distriktet förfogar säkert över såväl en skolningsmodell som erfaren instruktör som mot "soppa"-ersättning kan få att medverka med "spaka-själv"-övningar typ fullskala. Speciella flygdagar är alltså ett sätt att "möta" traktens människor.

Ett annat är lokaltidningen, som oftast har fin täckning av när-området. Det är ju det som är mest intressant att täcka klubbens "upptagnings"-område med information.

Hökaklubben i Halmstad har sedan länge haft gott förhållande till sin omgivning. Flygdagar, olika SM-arrangemang, uppvisning vid fotbollsfester m m har bidragit till detta goda förhållande till omvärlden. Nu senast hade man tillsam-

mans med Hallandsposten utformat en bra artikel om klubben och inte minst om modellflyghobbyn i stort. Tag gärna kontakt med Er egen lokaltidnings redaktion och berätta om Er själva. Det finns alltid anledning för en tidning att ha intressant textmaterial "på lager" — tidsnog kommer artikeln in.

HOBBYDAGAR

Andra PR-jippon kan anordnas tillsammans med någon hobbyaffär, varuhus eller stormarknad. Tala med chefen för hobby/sport-avdelningen. Föreslå att man arrangerar en HOBBYDAG — gärna i samband med något skollov, så att man får maximal utdelning med mycket folk.



Modellflygklubben Myggan

MFK MYGGAN, Sveg

Ordförande
Jan-Eric Larsson
Loftgatan 15
829 00 Sveg
Telefon 0680-111 06

Sekreterare
Melving Söderkvist
Smedjegatan 14
829 00 Sveg
Telefon 0680-114 21

Kassör
Assar Göransson
Loftgatan 13
829 00 Sveg
Telefon 0680-108 44

Modellflygklubben Myggan är egentligen en sekt av Svegs Flygklubb och huserar tillsammans med den "stora" klubben på Svegs Flygplats, som är belägen cirka 5 km öster om Sveg — åk från Sveg riksväg 81 3 km österut till Nilsvallen, där det är skyltat till flygplatsen.

Modellflygklubben här i september 1982 drygt tjugolemma medlemmar och sysslar sedan något år tillbaka mestadels med radioflyg.

UNGDOMSVERKSAMHET . . .

Klubben har under några år

varit helt utan bygglokal varför ungdomsverksamheten legat i träda. Glädjande nog har nyligen en förändring skett så snart bör ungdoms-satsningen också vara verklig-het.

Tillsammans med Flygklubben är man f n sysselsatt med byggandet av en klubbstuga på flygplatsen. Stugan kommer att vara klar 1983.

JULI-MEETING ÄRLIGEN?

MFK Myggan har i år glädjen att få arrangera skala-SM och man har beslutat följa upp detta med att arrangera

en modellflyghg samma tid i juli även kommande sommar.

Och slår det väl ut vill man göra det till en årligen återkommande tradition.

Alla modellflygare är välkomna till Svegs Flygplats där vi kan flyga från asfalterad bana utan att störa någon. När modellflygare kommer till Sveg vill vi dock att de tar kontakt med någon i styrelsen eller med trafikledare Bror Svensson ute på flygplatsen (tfn 0680-113 51). Det finns nämligen vissa föreskrifter att följa med anledning av att det är ett trafikfält.

Kanske julsmygningssöndagen kunde vara en bra dag, för resten? Man gör en speciell uppskyllning med SMFF-byggsatser (butikens reklampfolk hjälper till!) och någon klubbmedlem kan demobygga. Vissa tider kan man lägga in för frågestunder, någon auktion el dyl. Sedan följer man upp med demonstration på hemmafältet.

Vad som i hög grad gäller för svenskt modellflyg idag är att

"sälja" sig med delvis nya grepp.

Konkurrensen från andra hobby- och fritidsverksamheter blir allt hårdare. Se bara på allt om jogging, body-building och marathon, som graserar nu. Nog sjutton måste väl modellflygeri ha en god chans här! Det gäller bara för oss att få långskubbarna att stanna upp och tänka en stund. Vi borde kanske börja sätta upp SMFF-affischer vid vätskekontrollerna?

Piloterna med bägge fötterna på jorden



Christer Persson med en av Hökklubbens fjätliga helikoptrar. För bara tio år sedan ansågs det omöjligt att få en modellhelikopter att flyga. Christer's helikopter är ett skalbygge efter en fransk LAMA.

I Halmstad finns en klubb där vuxna leker med leksaker. Enst det är avancerade leksaker och laget för småflygare. Det handlar om modellflyg och det handlar om Hökklubben.

I 34 år har klubben funnits och den har nu ett stort medlemmar. De alla detta tillvägagångssätt. På 34 år och uppåt säger man på Hökklubben. Enst de mest aktiva har förstås uppsett gubbar. Äldre, tillägger man med ett leksaker. På ett till mellan Piktong och Järnvägen håller man till med sina plan och luften är fylld av kastar och stötar av bränd riktlinjer.

SIBAN FYRA

Stora bilden på sid 16 visar en del av den instruktiva artikeln i Hallandsposten. Här ovan förstasidesrutan.

nyhet

Profilformad noslist av hårdplast

Plaströr för vajer till skevroder o luftbromsar

I-balk av hårdplast

Skumplastkärna

Epoxyplast

Glasfibernatta

Totalt
0,2 m/m
tjocklek

Värmehärdad glasfiberarmerad plastvinge med hårdskumplastkärna. Oerhörd stark (4-5 gånger starkare än balsavingen). Stabil o profilbeständig. Perfekt ytfinish med ändlistkant endast 0,4 m/m tjocklek.

BEGÄR PRISLISTA

Nu vingar i lager:

Kestrel	3.8 m v.bas 205 m/m profil Fx61-140
Mini-Nimbus	3.5 m v.bas 220 m/m profil R2-30-12
Fiesta	3.2 m v.bas 220 m/m profil Fx60-126
Cirrus	3.0 m v.bas 200 m/m profil Clark-y
Flamingo	2.8 m v.bas 210 m/m profil E-193

AB LA FAYETTE



Brunkebergsgatan 3
416 62 Göteborg
Tel: 031 - 194411

Leveranstider (ca 1 mån.)
ASW 17.19.20, Salto, Speed Astir m.fl.



Hökaklubben

Hökaklubbens medlemmar är till 100 % radioflygare. Lincirkeln som fanns förut går nu i ett med området för husvagnar eller för publik under tävlingar, flygdagar m. m.

Hökafältet ligger vid väg 117 några km S Halmstad — Pilkingtons höga skorsten är ett bra ögonmärke!

En Kommunstyrelse med alert Fritidsnämnd (allt är inte fotboll/handboll i Halmstad!) erbjöd klubben fältet för 6 år sedan mot en låg arrendeavgift. Byggnadsnämnden ordnade en exproprierad sommarstuga gratis. Klubbhus med mekbod och flaggstång var snart på plats och grun-

den lagd för en bra modellflyganläggning.

Vi började med gräs och en grusbana, som snart visade sej vara en flopp. Små flygplanhjul skar ner, motorer skar p g av alltför stor sandinblandning. Kommunstyret beviljade ett lån på 10.000:— och en oljegrusbana anlades. Därmed fick hängivna skalaflygare som Brorsson, Carlsson, Lennå, Olveng, Persson m fl den bana de länge längtat efter. Klubbens skalaintrasse medverkade till att de två första SM-tävlingarna i F4C och stand-off förlades till Hökafältet, som fick fin goodwill och gav härliga sekiner i klubbkassan.

Radiosegel förekommer också. Termik flygs nära Kärleken (det ni!) N Halmstad, medan hangseglarna ofta drar sej neråt Hovs Hallars välkända hang för flygning, grillkorveri och stundtals dopp.

Sommartid översvämmas Väst-kusten av turister, varav många är modellflygare. Alla inbjuds till Hökafältet, som ligger bara 5 min från bra havsbad.

Kom och flyg, plats för tält och husvagnar finns. Och i klubbhuset kan el, kyl, frys, TV, telefon (lokal) m m få disponeras för en ringa kostnad.

4

HÖKAKLUBBEN

Ordförande
Christer Persson
Slättvägen 46
302 54 Halmstad
Telefon 035-363 63 arb
035-11 32 89 bost

Sekreterare
Roger Cronqvist
Penngränd 13
302 71 Halmstad
Telefon 035-10 00 20 arb
035-363 46 bost
Klubbhuset Hökafältet
Telefon 035-204 24



Skala-SM

Här några bilder från Skala-SM: T.v. depån med campingområdet samt Gunnar Berglund, Umeå med sin Piper PA-8 Skycycle. Nedre raden visar standoff-segraren Hans Björkkvist med välkänd Jodel t.v. och t.h. försöker Runo Lindholm få snurr på sin P-39 Bell Aircobra.





Segelflygsymposium

The Aero Club Vergiate, Italien, arrangerar våren 1983 för tredje gången sitt speciella symposium för radiostyrda segelflygplan. Exakt datum för symposiet kommer att meddelas senare.

Man välkomnar artiklar inom segelflygområdet från hela världen till detta symposium. Och alla segelflygare inbjuds deltaga med korta eller utförligare artiklar, som man kan vänta intressera. De bör utformas på engelska och insändas till koordinatören Dr Lino del Pio före december 1982.

Alla bidragsgivare till detta det tredje symposiet erhåller en uppsättning kopior av samtliga inkomna artiklar, som av Dr del Pio sammanställs till ett kompendium. Det kan nämnas, att kompendiet från det 2:a symposiet är nära 1,5 cm tjockt och ger ett mycket

blandat innehåll från profiler och profilteorier till allt om termik, termikregistreringsutrustning, kopplingsdetaljer m m, m m.

Kompendier från 1:a och 2:a symposiet finns fortfarande att tillgå och man kan beställa dem direkt från Dr del Pio, som har följande adress:

Dr Lino del Pio,
Via Binaghi 7
21019 Somma Lombardo,
Varese,
Italy
Telefon: 00939 331 254431

Om Du vill veta mer om dessa symposier och kompendier så kan Du vända Dig direkt till Dr del Pio — eller också kan Antero Hurtig, Nyängsvägen 33, 146 00 Tullinge, tfn 08-778 29 19, ge information — det är nämligen Antero, som är uppgiftslämnare i det här ärendet.

"Pellestova — soar together"

Pellestova fjällanläggning, välbekant för RC-segelflyghabituéer, bjöd i år på gott flygväder veckan före midsommar vilket glädde 81 lägerdeltagare plus familjemedlemmar och skådelystna. Gratis flygskolning, gratis tältning bland snöfläckarna, fjällfisk i tjärnen för hungriga barn!

Man kan flyga på sju fjällryggar samt flygplatsen samtidigt. Som mest såg jag 17 plan i luften på en plats. "Halvfullt" sa norrmännen. Norska fjäll ger lyft, brett, vitt och högt — i kontrast gentemot våra Hammarsbackar, där män med falkblick i sommar måst spela biljard med trägna brödseglare som förlitat sig på att fridlysning och kappseglingsregler gäller. Norrmännen håller tillgodo med ganska slarvig natur över trädgränsen ännu och att landa ger genuin äventyrskänsla. Dagligen arrangerades tävlingar alltefter väder och vind. LSF, F3B, F3F, "1m-mygg", "Lady Cup", vandringsflygning. I den senare gällde det för flygare och plan att uppsöka alternativa landningsstrips valfritt från några hundra meter till en halv mil bort. Bengt Johansson, Ludvika, var bäst i denna gren. När Bengt äntligen återkom.

En annan gren bestod i att joggas i uppförs- och nedförsbacke med planet i luften. Lämpligen parkerade man planet i en stadigt uppvind — nå-

gra chansade på skorstensröken från köket alltför länge — sedan klättra baklänges i fjällterräng upp till en vakt, flyga dit planet och sedan löpa före planet ner till ett landningsvänligt kärr. Därute någonstans låg ett snöre utlagt som skulle prickas. I denna specialitet blev man andfädd, spiralvriden och skitig. Graciöst och storslaget var däremot Hafjell Cup — en kombinerad distans-, triangel- och hastighetsflygning för storseglare. Här dominerade SB 10 med spännvidd 5,06 m. Enda årliga storseglartävlingen i Norden?

Årets modellmode var TRICO och SAGITTA i F3F, FLAMINGO i F3B och VIKING i LSF.

"Pellestova — soar together" är Ottar Stensbøls idé och verk. En träffpunkt mitt i landet med hang för olika vindar som skapar många flygtimmar, motion och nationell samling. Det har betytt mycket för norskt och nordiskt modellflyg och Pellestova (stova = stuga) är nu välkänt internationellt. I fjorton år har morfar Ottar varit lägerledare men han vill nu bryta monotonien med en allmänbildande resa. Han avtackades högstämt och fick som bagage en byggsats till en ljuvligt vacker seglare.

Skrubbad och färdig

— Leif Jönsson

MODELLFLYGARE I NORRKÖPING

nybörjare och experter
gör ett besök i specialbutiken
för modellflyg!

Vi har RC, friflyg, linflyg, inomhus,
material och tillbehör.

JUST NU: Futaba 4-kanal & 2 m segel 730:—

Öppet måndag—fredag 12—18

HB Bagge & Ernqvist
Lokegatan 24
602 36 NORRKÖPING
Telefon 011-13 36 47 även kvällar

SLM

informerar

KLUBBLEDMÖTE

angående 1983 års verksamhet
avhålls i Vilundaskolan,
Upplands Väsby

Onsdagen den 3 november 1982
klockan 19.00

Samtliga SLM-an slutna klubbar
uppmanas sända representanter

Styrelsen

Falköping

Sagolandet

Storgatan 16, tel 0515/111 00

Lek&HobbyTräffpunkten för hobbyfolk
i Västsverige

- RC-flyg, -bil, -båt
- RC-anläggningar
- Stort sortiment tillbehör
- Motorer
- Tåg och bilbanor
- Plastbyggsatser

Stor leksaksavdelning

Falun

Lek & HobbyHolmgatan 30, 791 71 Falun
Tel 023/221 80

Specialaffär för hobby och leksaker
Byggsatser från bl a Graupner, Billing Boats, Wentzels, Semo, Goldberg, Top Flite, Carrera, Pilot, Svensson, Multiplex.

Tillbehör från Kavan, Graupner, Goldberg, Webra, OS och Cox motorer. **RC-anläggningar:** Multiplex, Sanwa, Simprop. **Modelljärnväg:** Märklin, Lima, Minित्रix och Liliput. Tillbehör från Heljan. **Plastmodeller:** Airfix, Revell, Tamiya, A.M.T.

Gävle

MOLANDER**HOBBY**Butik: Södra Kungsgatan 15, Gävle
Postadress: Box 469, 801 06 Gävle
Tel 026/12 60 55

har Allt om hobby

Modellflyg — båt — bil —
motorer

Radioanläggningar

Tillbehör m m

SVERIGES

MODELLFLYGFÖRBUND

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

Ordförande

Bo Jansson
Spånhusvägen 57—59
214 39 Malmö
Telefon 040-780 56

Vice ordförande

Bo Bring
Stora Nygatan 15
411 08 Göteborg
Telefon 031-13 18 13 arb
0302-220 32 bost

Sekreterare

Lennarth Larsson
Kristinebergsvägen 17
183 44 Täby
Telefon 0762-502 65

Kassör

Birgitta Holm
Torggatan 16 J
185 00 Vaxholm
Telefon 0764-328 66

Ledamot

Roland Ljungkvist
Stellavägen 16
175 61 Järfälla
Telefon 08-89 85 03

Suppleant

Sture Tingwall
Påarps Kattegattväg 14
305 90 Halmstad
Telefon 035-404 45

Utbildningsledare

Carl-Göran Sundstedt
Vindhemsgratan 32
752 27 Uppsala
Telefon 018-10 81 57

Grenchef Friflyg

Bo Modéer
Hökbursvägen 39
147 00 Tumba
Telefon 0753-399 45

Grenchef Linflyg

Björn Lundin
Jonstolsvägen 19 F
663 00 Skoghall
Telefon 054-276 33

Grenchef Radioflyg

Hanns Flyckt
Prästgården
564 00 Bankeryd
Telefon 036-721 10

Förbundsexpedition

Sveriges Modellflygförbund
Sandbergsgatan 4, Norrköping
Postadress: Box 10022
600 10 Norrköping
Telefon 011-13 21 10
Postgiro 51 81 65 - 6
Öppettider:
Måndag—Fredag 08.00—14.00

Expeditionsföreståndare

Ann Wahlberg
Värmaregatan 9
603 62 Norrköping
Telefon 011-14 16 66

Gävle

500 m² HOBBY + 500 m² LEK R/C-, BIL, BÅT, FLYGstor sortering
350 hyllmeter plast-
och balsamodeller
Sveriges största utställning
av bil- och tågbanor**FULLSORTIMENT MÄRKLIN**

Box 95 801 02 Gävle Tel 026/10 33 60

Göteborg

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

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



Göteborg

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

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



Välkomna in!

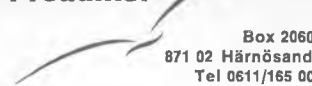


Helsingborg

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

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

Härnösand

MODELL ProdukterBox 2060
871 02 Härnösand
Tel 0611/165 00

Balsa ... Furu ... Plywood ...
Lim ... Lack ...
Timers ... Vinschar ...
Byggsatser ... Motorer ...
Papper ... Sidan ... Plastfilm ...
Allt för ditt modellbygge ...

Karlstad

ELL-AIRAttkantsgatan 3 (i Haga)
652 20 Karlstad
Tel 054/18 80 73**RC-Flyg****RC-Bil · RC-Båt**Motorer, radioanläggningar
och tillbehör

Katrineholm



**EN RIKTIG
HOBBYAFFÄR
FÖR
RC**

Kerstinbodagatan 12
Tel 0150-188 66

Lidköping

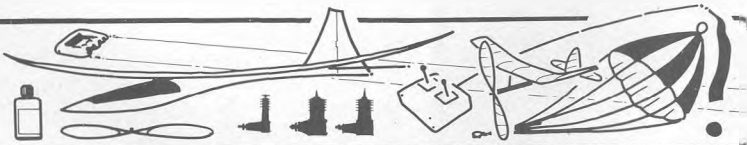
FlyghobbySilverskjöldsgatan 7
531 00 Lidköping Tel 0510/262 34
Västsveriges mest välsorterade affär för RC-flygaren.

Radio: JR, Sanwa.
Motorer: Webra, OS.
Byggsatser: Av bästa och kända fabrikat.

Tillbehör: Ca 500 olika artiklar.

Välkomna
Agne Engman

Linköping

BORGS hobbyApotekargatan 7, 582 27 Linköping
Tel 013/12 39 81Modell -flyg, -båt, -bil
Motorer — RadioanläggningarModelljärnvägar — Bilbanor
Plastbyggsatser —
Experimentflådor — Tillbehör**fynd
torget****SVARTVITT**

för modellflygnytt

SÄLJES

Nästan träfärdig Tiger Moth 1:5,
400:—.
Träfärdig P-47 Thunderbolt +
Goldberg ställ + servo, 600:—.
Super-Tiger X-15 + pipa, ej
inkörd, 275:—.
HP-61, som ny, 350:—.
Allt går för 1.300:—!
Hans Andersson, tel 023-204 65.

SÄLJES

Byggsats Midwest "Skyhawk"
+ Rk-049 turbin, 320:—.
S Persson, tel 035-10 49 43.

KÖPES

Äldre modellmotorer, byggsatser,
ritningar, Jetex-mtrl m m.
S Persson, tel 035-10 49 43.



25 år

Stöd SMFF

genom att köpa VM-prylar

- Dekal 3:—
- Tröja 20—25:—
- Mössa 20:—
- Tyg-friesbee 10:—
- Jo-jo 10:—
- Cigarrett-tändare 6:—

Sveriges Modellflygförbund

Box 100 22

600 10 Norrköping

Telefon 011-12 21 10

AMERIKANSKA TIDSKRIFTER

RCM (Radio Control Modeler) — den största av dem alla. Per ex 23:—

Model Builder behandlar RC, linstyrning, friflyg, OldTimer m. m. Per ex 24:—

Model Aviation är amerikanska modellflygförbundets tidskrift. Per ex 18:—

Scale RC Modeler vänder sig till skalaflygarna. Mycket 1/4-skala. Per ex 24:—

Prenumerationer — återförsäljning.

Annat: ROBERT tillbehör, MICRO-X byggsatser, japanpapper, WILLIAMS plastbyggsatser. Begär prislista. ÅTERFÖRSÄLJARE SÖKES (våra varor distribueras också genom ORBO).

AERO-HOBBY

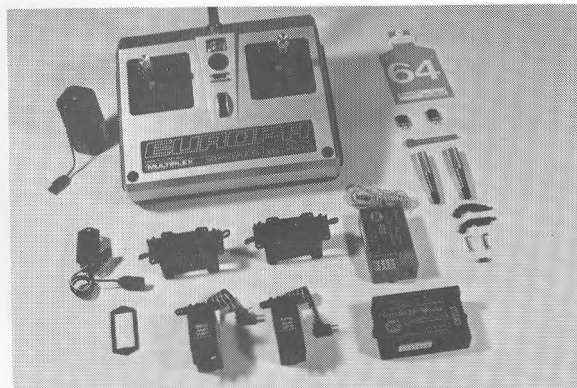
Box 16163, 103 24 STOCKHOLM
Tel. 08-48 77 00



MULTIPLEX smalbands-FM modulsystem

konstruerat för 10 kHz kanalavstånd

Typpodkännt av Televerket för 27, 35, 40 MHz redan 1981



Nyhet:

Europa Sport 4/6-82: Ny design (Silver), nya batterikontakter, nya servohållare, täckt laddnings- och diagnosuttag direkt i strömbrytaren på modellen.

1. att börja med:

Europa Sport med 4 kanaler och 2 Nanoservon och för batteridrift. Denna anläggning har modulsystem, ändring av servoriktning och fri förläggning av funktionerna på alla kanaler. Svensk bruksanvisning. **Satspris ca 1 090:—** (inkl porto).

OBS!

För den som har servon med positiv puls och mottagarack från annan anläggning: Europa Sport 4/6 som ovan med kablar för 4 servon och ack, med sändarack och laddare, men utan servon och hållare ca 1 090:—.

Nanoservo 167:—, acksats 172:—, laddare 140:—

2. att fortsätta med:

Europa Sport 4/6 som ovan, men **bygg vidare** genom att **köpa till** det Du behöver: Servon, acksats, laddare, kanaltillsatser, fullvägsmixer, kombiswitch, diagnoskabel (prova utan att sända), lärarelev-kabel, multinaut, bil/båtratt osv.

Du får då en anläggning i semi-proffs-klass som nästan kan allt utan att vara låst till något speciellt användningsområde: Flyg med V-Tail, med flaperons, med delta eller med helikopter. Använd **samma** mixer, flytta bara om kontakterna så att det passar DIN EGEN modell!

Europa Sport 4/6 har flexibilitet nästan utan gräns — inget Du köpt från början är bortkastat!

Prisexempel med 4 servon med hållare, 6 kanaler i sändare och mottagare, kombiswitch, fullvägsmixer, acksats, laddare och diagnoskabel: ca 1 090:— + 1 254:—

3. och om Europa Sport

inte räcker, gå till Proffs-klassen direkt: Profi Modul med 7 kanaler, helmodul, metallsändare, closed gimbal-spakar, slagbegr på 6 kanaler samt en med tomgångstrim, linjärmixer, 1,2 Ah-ackar, 4 vattensäkrade Profi-servon med kullager (3,7 kpcm). Kan förses med extra mixer, exponentialfunktion, differential, figurautomatik, kombiswitch osv. Satspris 3 090:—. Profi-servo 330:—

SNABB LEVERANS — SNABB SERVICE — 1 ÅRS GARANTI

Angivna priser är cirkapriser — Hel anläggning fraktfritt!

Nya MULTIPLEX-katalogen mot förinbetalning av 25:— (pg 19 00 82-8 eller frimärken)

Nytt ur katalogen:

Karo As — segelkonstflyg, Tommy — dubbeldäckare, Scout — nybörjarsegelare, Buffalo-serien (lågvingade sportmodeller för 20, 40, 60-motorer), Airtop-hjul 20—200 mm i diameter! Pilotfigurer, målade.

P.S. Har Du sett Robert-sortimentet? Vi har det mesta! D.S.

ÅTERFÖRSÄLJARE SÖKES!

ORBO

Elektronik Hobby AB
Lidgatan 20, 171 58 SOLNA.
Tel 08-83 25 85 (dygnet runt)



06696
S230

HÅKANSSON STIG
PL. 5918
68400 MUNKFORS

Tryckab, Halmstad 1982



4

1982

Annonsera i
nya modellflygnytt!

