



modellflyg^{nytt}

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



*Ett lite tjockare
sommarnummer!*

3
1988



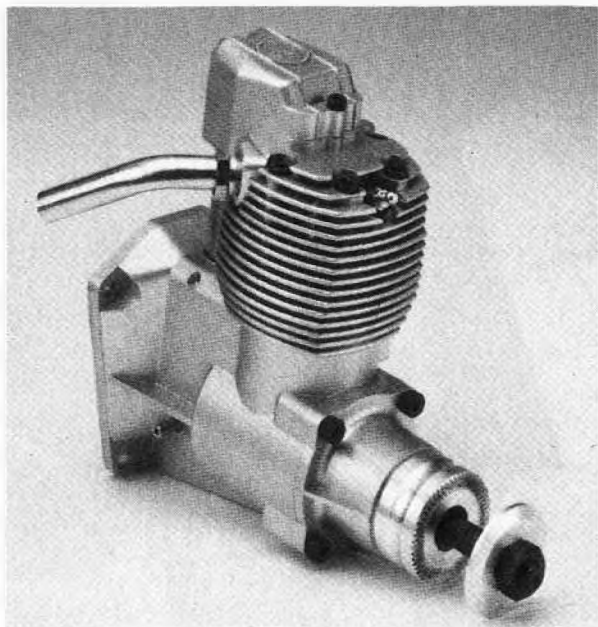
NORWEGIAN



MODELLERS AB

Tel. nr
0223-225 00

NY GENERATION 4-taktare



- Specialdesignad kamaxel för bästa vridmoment
- Specialutformat förbränningsrum för bästa effekt
- Lätt och kompakt design
- Datadesignade kylflänsar för bästa kylning
- Radialmontering för viktbesparing
- Standardbränsle med 10% oljeinblandning utan nitro motverkar rostbildning

	HI-MAX 120	HI-MAX 91
Borring	30,5 mm	27,0 mm
Slaglängd	26,0 mm	26,0 mm
Kompression	9,2:1	9,4:1
Vikt	765 gram	765 gram
Effekt	2,1 Hk/9000 v	1,65/9000 v

INTRODUKTIONSPRIS

HI-MAX 120
2.430:-

HI-MAX 91
1.835:-

HOBBYKATALOG 88-89



NY 88-89



HOBBYKATALOG

Vår JUBILEUMSKATALOG 88-89 kommer ut i slutet av juni. Den innehåller hela 272 sidor varav 45 är i färg - med det mesta om flyg, bilar, tillbehör.

Sätt in 50:- på postgirokonto 479 78 52-3 eller bifoga 50:- i sedlar i Din beställning, så kommer katalogen direkt i Din brevlåda!

BESTÄLL REDAN NU!

BESTÄLLNINGSEDEL
SANDS TILL:

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

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

MODELLFLYGNytt - organ
för Sveriges Modellflygförbund
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
Lennart Flodström
Soldatvägen 25
444 41 Stenungsund
Telefon 0303-803 77 bost

Fackredaktör linflyg
Ingemar Larsson
Forbondegatan 14
462 00 Vänersborg
Telefon 0521-112 10 bost
0520-919 56 arb

Fackredaktör radioflyg
Bo Holmblad
Postlåda 6805
773 00 Fagersta
Telefon 0223-520 62 bost
021-19 43 46 arb

Fackredaktör Utbildning
Bengt-Erik Bengtsson
Lädersåtravägen 99
175 70 Järfälla
telefon 0758-11425

Förbundsordförande
Olof Pennborn
Tjörngatan 17
Telefon 042-22 25 53 bost
Endast kl 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

Annonsspriser:
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,
sättning, färgdelning mm till
mycket låg självkostnad!

Distribution
SMFF Förbundsexpedition
Sandbergsgatan 4, Box 100 22,
600 10 Norrköping

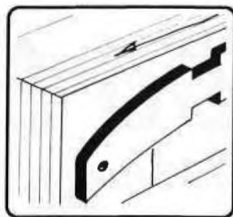
Prenumeration
Prenumeration 90:- per år insättes
på postgirokonto 51 81 65-6,
SMFF, 600 10 Norrköping

Efterapning tillåtes gärna och
med eftertryck!

Tryck
TRYCKAB, Halmstad 1988

Innehåll nr 3 1988

Skalahörnet: Fieseler Fi 156	4
Skala-SM & Skala-VM	6
SMFF drar igång utbildning	6
Möt massmedia rätt!	7
Peanut-tips	8
Inne i Södertälje	10
Segelspalten	11
X-cellen - nytt helikoptergrepp?	12
Bagges Hörna	13
Motortest Rossi & Novarossi	14
Combat-serien går vidare	16
Mitten RC helskalaritning I:	Mitt
Eldflugan- en mångsidig en!	
SMFF-nytt	20
Vi tittar på Supra-ställen	22
Fint, danskt sprygelsätt	24
Nya prylar	26
Från Klubbarna	28



OMSLAGSBILDEN Stefan Olsson berättade iförre
numret av Modellflygnytt om sin dH 94 Moth Minor.
Den fartiga omslagsbilden den här gången är just
Stefans Moth i vänstersväng. Foto: Sten-Sture Olsson

Efter en fin Pingst med fint flygväder här i Skåne är det åter dags att "berika" Modellflygnytt med lite skrivelser. När detta skrives har en utbildningsledarkurs/konferens hållits under Calle Sundstedts sakkunniga ledning. Mera därom inne i tidningen. Distriktsutbildningen är därmed igång och vi kan se fram emot en livaktig höst med många nybörjare. Personligen tror jag att det är bäst att börja med enkla friflygmodeller men ett och annat djärvt drag finns. Vad sägs om en nybörjarkurs med Blue Phoenix? Det har MFK Jupiter i Luleå gjort och med lyckat resultat. Då har förstås deltagarna inte varit av allra yngsta klassen. Det är emellertid bra gjort och ett prov av stor betydelse. Därefter på programmet står en domarkurs i Luleå - för populärskala. Det rör sig således mycket om Norrland denna gång. Och varför inte? Mitten av Sverige lär ligga i trakten kring Östersund så det är egentligen en rätt stor del av vårt land det handlar om.

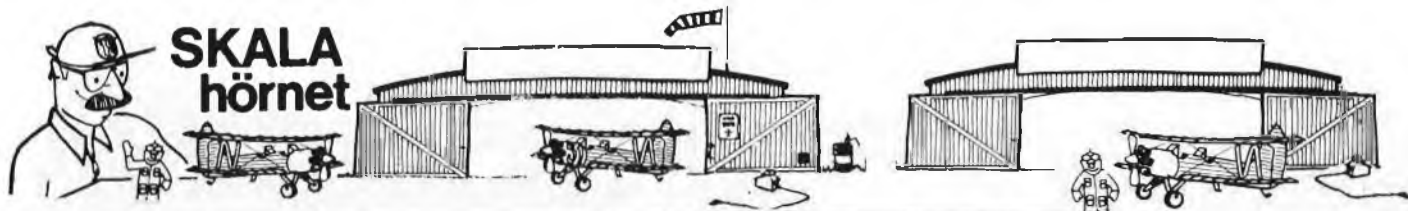
Vidare vet jag, att Kent och Lennarth nu på allvar kommit igång med utvecklingen av "ett nytt SMFF" men jag överlåter till dem att själva redogöra för resultatet i kommande nummer av Modellflygnytt.

Ett Europamästerskap i "aerobatic" står nu för dörren och Norrköping blir skådeplatsen. Slutligen önskar jag alla en glad och trevlig sommar med fint flygväder. Och jag hoppas också att vi ses på EM i Norrköping!

Ha det så bra!

— Man är väl med i SMFF!





Bygget

Jag provade först 2 olika skalor - 1:5,5 och 1:6. Valet föll på den senare, då modellen annars skulle bli för tung för de då regelmässiga 6 kg. Ett av problemen med Storken är att planet i sig självt är stort medan nosen är förhållandevis liten. Motorarrangemanget får trängas in i en väldigt liten volym. I min första Stork använde jag mig av en 15 ccm³ fyrtaktare, vilket i den nya Storken med skalenlig nos visade sig bli för stor. Valet blev då (med viss motvilja) en 10 ccm³/2-takt. Tjusningen med en sån här

Fieseler Fi 156 Storch

Bengt Källström har tidigare berättat om sin Klemm Kl 35, den gamla Sk15. Men han har blivit känd som "Storken" Källström också. Och nog tvingas man hålla med honom om att man får leta efter charmigare skala-objekt än Storken!

I min andra artikel om skala-flyg skulle jag vilja nämna lite om ett tidigare bygge, nämligen "Storken".

Denna lite egendomliga skapelse har sitt ursprung från 30-talets Tyskland och tillkom i samband med en tävling utlyst av Technischen Amt vid Reichsluftfahrtministerium (RLM). Målsättningen med tävlingen var att få fram en konstruktion som skulle besitta goda egenskaper då det gällde start och landning.

Resultatet från Fieseler Flugzeugbau blev en mycket lyckad konstruktion och det kan nog sägas vara en av de allra första flygplanen med fungerande STOL-egenskaper (Short Take Off and Landing). De flesta flygplanskonstruktörer har sedan dess efterapat Fieselers princip och den kan ses på modernare konstruktioner fast då med lite förfinad teknik.

Det började 1981

Redan 1981 byggde jag min

första "Stork" från den då nyutkomna byggsatsen från "Svensson". Konstruktionen var ganska enkel med konventionell uppbyggnad av kropp och vingar samt diverse plast och aluminiumdetaljer. Modellen flög mycket bra med förebildens alla egenskaper, varför jag beslutade mig att bygga en till Stork. Nu med bättre skalariktighet för tävlingsbruk.

Grundkonstruktionen från Svenssons byggsats ville jag behålla då den redan var bra. Vissa detaljkonstruktioner bl a nos och ställ hämtade jag från en konstruktion av Robert Sweitzer, som också en gång i tiden tagit fram en detaljerad stork-ritning.

På Flygvapenmuseum

När det gällde förebild finns en fint restaurerad "Stork" på vårt flygvapenmuseum i Malmslätt, dit kosan ställdes ett antal gånger för kompletterande mätningar och fotografering. Det saknas tyvärr avgassystem

och oljekylare på Malmslätts Stork, men dessa detaljer går att rekonstruera med hjälp av foton hämtade ur en bok, utgiven på ett tyskt förlag, vilken behandlar Storkens historia.

Temat i KONTAKT nr 57 behandlar JUST Storken och där finns också en hel del matnyttigt att hämta.

Originalfärg, förståss!

Med hjälp av mycket tillmötesgående personal på FFV ordnades originalfärg — den typiska gröna och grå, som var allmänt förekommande på 40-talets militärplan.

Var en treplansskiss?

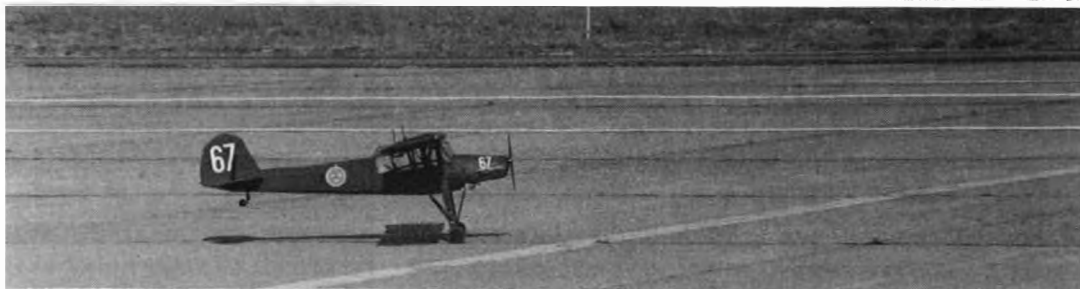
Det största dilemma var att få tag på en treplansskiss och med det menar jag en bra sådan. Efter att ha granskat ett antal som förekommer i olika tidskrifter, visade det sig att C-G Ahre-mark hade en förbättrad version, som ritats av Richard Caruana. Skissen är inte helt perfekt, men är den klart bästa som publicerats.

flygplantyp är att ha ett harmoniserande motorljud, vilket det knappast blir med en högvarvig 2-taktare. Nåväl, nöden har ingen lag - inte ens inom modellflyget! Bygger man en såpass udda modell som Fieseler Storch, så får man verkligen vara beredd på kompromisser! Det egentliga bygget med Storken börjar först när man kommer till detaljarbetet. Det är då man upptäcker vilken komplexitet modellen har. Själva stommen är, som jag nämnde tidigare, ganska enkel. Det gäller bara att se till att man får rätt konfiguration. Detaljarbetet tar mycket tid i anspråk - inte minst när det gäller landstället som självfallet skall vara fungerande. I övrigt är ju Storken begåvad med allehanda stöttor och stag, som i många fall ingår i den bärande konstruktionen.

Materialvalet har varit balsa/plywood till stomme samt aluminium till landställ och nos. I cockpit-inredningen användes



Stora bilden t v visar domargranskning i Paris-VM -84 av Bengts Stork 67. Th här landning av samma Stork på anrika le Bourget, där VM -84 genomfördes. Den andra landningsbilden på den här sidan visar Bengts första Stork 825, som han SM-tävlande med då.



mestadels papp och plasttrör. Radioanläggningen får plats i ett bakre bagageutrymme, lätt åtkomlig från utsidan via en lucka (enligt original). I vingarna placerades 4 servon - ett för varje skev och klaff.

Det blev Solartex!

Klädselvalet blev solartex, vilken ger ett fint dukintryck om man inte målar för tjockt. Innan målning påfördes något hundratal nitar på respektive plats. I det här fallet använde jag mig av de små cirkelformade bitarna som stansas ut från hålbremssorna till datamaskiner. Cirkelarna finns i olika storlekar och väger i princip ingenting.

Enkla nitar!

Tekniken att få "nitarna" på plats är enkel. Jag använde en liten plastbit där jag lägger en droppe Zap. Med en nålspets plockar jag upp "niten", doppar den försiktigt i Zapen och överför den till det utmarkerade stället på modellen. Förfarings-sättet låter kanske tidsödande, men efter en stund får man in snitsen och jobbet går rätt fort. Ett annat detaljjobb, som gjordes före målning var den karaktäristiska "sömmen", som finns under kroppen på Storken. Denna "söm" fanns för övrigt på många dukklädda maskiner på den tiden och var helt enkelt fäste och spännanordning för klädseln. Målningen är inte mycket att orda om och målning av kronmärken och övrig dekor gjordes på samma manér som jag beskrev i artikeln om "Klemmen" i tidigare nr av Mfn.

Provflygning

Under byggets gång hade det



skett en uttagningstävling till VM i F4C (enligt de nya reglerna, som kom 1984) i Lidköping. Där deltog jag med den gamla "Storken". Uttagningen resulterade i att Kjell-Åke Elofsson, Sören Fredriksson och jag skulle försvara de svenska färgerna i Paris samma år. Eftersom det endast återstod 3 månader till VM-et blev det en hektisk tid i hobbyrummet till övriga familjens något dämpade glädje. Nåväl, bygget flöt planenligt och cirka 1 månad innan VM gjordes provflygningen. Inga sensationer kunde konstateras. Planet flög med ungefär samma egenskaper som min Stork nr 1. Enda fadäsen den här gången var, att originalfärgen inte tålde metanol, utan "krackelerade" på de ställen bränslet runnit ut. Efter 1 veckas jobb var det problemet avklarat med nylackerad undersida + skyddslack.

Första tävlingen med Storken blev alltså Paris-VM. Slutplaceringen blev kanske inte vad jag tänkt mej, men jag skyller på inbrott i bil med stulna vitala delar, motorhaveri mm. Piloten är det ju aldrig något fel på och definitivt inte om han dessutom är författare till artikeln i fråga! Totalt har det blivit ett tiotal tävlingar med Storken och i de flesta fall med placeringar bland de tre främsta.

Resumé

Varför jag fastnade för Storken? Jo, det var i första hand flygegenskaperna, som jag var nyfiken på. Efter att ha flugit Storken ett antal år nu, så kan jag verkligen stryka under på att det går att flyga *sakta*. Kombinationen fasta slots och stora klaffar trollar fram verkligt härliga lågfartegenskaper — om man vill. I vissa fall kan det ta väldigt lång tid från punkt A till B i motvind!

En nackdel man får i gengäld är glidtalet. Så länge motorn drar, så fungerar det hela bra. Utan

dragkraft får man ett glidtal som närmar sig ett strykjärns. Här gäller enbart att ge dykroder och hålla farten om man nu inte vill "hovra" ner.

Bygg gärna en Stork!

Vill Du nu bygga en skalamodell med ett karaktäristiskt yttre, lite annorlunda flygegenskaper och mycket detaljer, så kan jag bara rekommendera Fieseler Storch!

Bengt Källström



— Varför är Du med i SMFF?
— Dom grejar ju irakvenser åt oss!



Måste italienarna bevakas nattetid? A propos VM 88

Baskerprydd Stork-tjyv!

Bengt berättar om problemen vid VM i Paris. Tjuvar snodde nattetid väskor ur hans bil. Storken lät dom bli! Men väskorna innehöll viktiga detaljer till Storken och dom fick nytillverkas på

plats. Med hjälp av supporters av olika slag kunde Bengt kvälls/nattetid tillverka en stor del av de saknade grejerna (Se bild). Nog tog det på både nerver och fysik! Hur är italienarna?



Skala-SM 1988 i Göteborg!

AKMG i Göteborg ordnar 1988 års SM i F4C. 20-21 augusti är tidpunkten. Samtidigt med SM körs en Pop-skala-tävling. AKMG-pojkarnas organisationsvana + fina marker vid Torslanda Flygfält - asfalt

för de tävlande, gräs för åskådare borgar för bra tävlingar! Anm senast 5/8 - inga efteranm! 150:- på pg 404 3779-0. Tomas Karlevid 031-55 44 25 eller Ulf Björnheim 0303-162 15 har vidare info.



Skala-VM 1988 i Gorizia, Italien!

I sommar har vi bl a EM i F3A i Sverige. Norrköping är platsen, om inte detta är känt. Våra F4C-flygare Sören Fredriksson, Kjell-Åke Elofsson och Bengt Källström drar iväg till Italien och Gorizia för årets

VM 4-11 sep. Modellflygnytt berättade i förra numret om in-kvartering, kostnader, "samåkning", besök mm för supporters. Stig Bergström 040-15 15 24 ger mer info liksom nästa nr av tidningen (vecka 33).



Calle Sundstedt - SMFF:s utbildningsledare under "de kärva åren" kan inte låta bli! En vacker helg i maj ställde han upp och genomförde en konferens för utbildningsledare inom SMFF. Och det blev en manifestation om att nu är det dags för SMFF!

Calle Sundstedt utbildar utbildare

Vid årets Förbundsmöte i Sundbyholm talades det om att SMFF måste dra igång med utbildning. "Det kan inte få fortgå på det här sättet längre!" var mången kommentar!

Med nyutnämnde utbildningsledare Hanns Flyckt som motor och självaste Calle Sundstedt som primus motor startade SMFF:s utbildningsår på ett fint sätt med en tredagarskonferens i lärdomsstaden Uppsala. Och vem kan dra historien bättre än Calle? Och vem kan ge oss de nya greppen bättre än Calle? Det här låter som en onyanserad hyllning till Calle,

men hur många vet, att han i det "tysta" låtit lärdomsstadens barn/ungdomar möta modellflyget? Mer än 1.500 modeller har byggts med Calle som toppgubbe och av honom utbildade handledare som ansvariga för närkontakten med ungarna. Vi, som hade förmånen att vara med på konferensen fick se Fia, Nova och andra modeller, som utgjort de första modellerna för modellflygtörstande uppsalaungdomar. Vi fick också möjlighet att gemensamt prata igenom vad som behövs i framtiden för att SMFF skall kunna "slåss" mot

andra trevliga och inte alls oövna aktiviteter!

Gunnar Eriksson, PREK, kunde berätta om nybörjarkurser med Blue Phoenixar. Gunnar Karlsson, Västergötlands utbildare, gav också exempel på vad som kan göras, om man vill göra någonting. Det tycks finnas många, som vill någonting. Gert Östergren gav oss prov på SLM:s utbildningsmallar. Calle gav oss tillbakablickar och komprimerad pedagogik, som satte sina spår i hungrande lyssnare. Vi gick igenom tre-stegsutbildning för handledare och utbildare, Göran Muftig

var på plats, så säkerheten fick också sitt. Det av SMFF-styret beställda "start/introduktionspaketet" blev här för första gången presenterat. Man kunde konstatera, att det är efterlängtat och bidrar till att Förbundet inom snar framtid kan tillfredsställa många av de krav, som ställs utbildning inom SMFF! Säkerhet, miljö, certifikat, tävlingsflyg, tränings- & söndagsflyg var på tapeten liksom frågor som rekrytering, administration, grundskolan. Vi får många anledningar till att återkomma till ärendet!

Redaktörn



(MODELLFLYG-) **Rätt grepp på Massmedia!**

Bo Holmblad - nybliven grenredaktör för radioflyget - har vissa saker att säga oss "vanliga" modellflygare. Han vet, hur vi skall få ett bättre förhållande till massmedia: tidningar, radio och TV. Bo, han vet han, för det är vad han sysslar med, då han inte modellflyger. På sin fritid!

Jag har blivit övertalad att bli fackredaktör för radiosidan av Sture Tingwall & Co. Det här är naturligtvis ett vanligt ideellt uppdrag utan särskild ersättning. Jag vill dock ge några råd och synpunkter på det här med tidningar. Först vår egen publikation Modellflygnytt.

Vi inom redaktionen kan inte bevaka det som händer över hela landet. Därför är det viktigt att Ni själva skickar in material. Tala i första hand med Sture Tingwall (adress och telefonnummer finns i varje MFN-nummer). Kom överens med honom om hur mycket material Du skall ta fram. Texten bör vara maskinskriven. Använd dubbla radavstånd. Bilderna måste vara svartvita för att uppnå tryckkvalitet.

Den som har en Apple Macintosh kan använda den och sända en diskett (som returneras) med materialet. Modellflygnytt produceras ju med denna teknik numer.

Försök aldrig tvinga på Tingwall en viss mängd text. "Alla sju A4-arken eller ingenting" är ett snack, som ingen tidning accepterar. Jag vet! Det är mitt jobb! Inför varje utgivning sker ofta svåra avgöranden för att bli ekonomiskt ihop.

Plocka fram nånting!

När Du skriver om en modellflygträff, så orda inte för mycket om själva träffen. Plocka fram någon annorlunda händelse eller någon speciell modell från detta meeting i stället. Eller beskriv någon speciell per-

son - kanske en gammal modellflygveteran, som var med. Alltför många ord om tack hit och dit intresserar inte den stora läsekretsen speciellt mycket. Om klubben anordnar tävlingar så bör Ni skicka in resultatlistorna till Redaktören. Gärna med ett följebrev med lite ord runt själva tävlingen. Svartvita bilder gäller som vanligt. Innan Ni skickar in mer omfattande material, så gäller ju förhandsbeskeden till Redaktören — för att inte onödiga timmar skall ägnas vid skrivmaskinen!

Det händer, att en del modellflygare gnäller över att deras gren får för lite uppmärksamhet. Gör någonting själv istället. Leta reda på någonting intressant och skriv om detta. Modellflygnytt är ingen kommersiell produkt utan en medlemstidning, som bygger på en rad ideella insatser. Just radioflyget är numer så utbrett att denna gren måste få merparten av tidningens utrymme! Det här betyder inte att RC-flyget betraktas som någonting bättre eller roligare jämfört med fri- och linflyget. Utrymmet måste fördelas med tanke på antalet utövare!

Massmedia

Utse någon inom klubben, som har till uppgift att bearbeta massmedia. de lokala tidningarna, lokalradion, eventuell närradio samt lokal-TV. Inför en tävling eller träff skickar denne in några maskinskrivna rader till de respektive redaktionerna. Ange tider, plats osv. Ta kontakt med redaktionerna dagen innan evenemanget. Om

de inte kan bevaka det hela, så kanske de är tacksamma för att få resultatlistor plus några ord om händelserna. Bli inte irriterad om redaktionen säger nej. Det finns faktiskt annat än modellflyg, som dom måste skriva om också! Även om vi inte tror detta. Återkom i stället nästa gång. Ge inte upp! Förr eller senare får Ni uppmärksamhet. Några viktiga punkter att komma ihåg: Var inte påstridig, ge service, var trevlig, gnäll inte över olika mediers arbetssätt ... Kom ihåg att det är redaktionen och inte Du som bestämmer vad som skall skrivas eller sändas via eteren. Du kan bara hjälpa till och informera om Din klubb och dess verksamheter. Kom ihåg nyhetsvärdet. En modellflygtävling, som arrangerades på söndagen är intressant under de närmaste dagarna för en tidning. Se därför till att redaktionen får sitt material/prislistor mm samma dag. Om de har öppet under helgen. Massmedias uppgift att INTE att stå för gratis reklam åt olika organisationer. Förstå därför att en olyckshändelse eller bråk om bidrag ger mer spaltutrymme än att klubben drar igång byggverksamhet inför vintern.

Slå till på sommaren!

Varje sommar skakas redaktionerna av problem att hitta uppslag. Föreslå då olika reportage under slutet av juni samt hela juli och några dagar in i augusti. Det kan vara om någon speciell personlig profil i klubben, någon snygg 1/4-skalamodell, ducted-fan, helikopter eller

annat som är NYTT eller AN-NORLUNDA!

Förbered i förväg!

Varför inte förbereda Dig? Gör en allmän beskrivning av klubben. Med verksamhetsområdet, var fältet finns, styrelsens sammansättning med telefonnummer till alla, avgifter, antal medlemmar, kort historik, korta uppgifter om de olika grenarna osv. Ha sådana beskrivningar klara. Stoppa dem i händerna på journalisterna när, eller om, de kommer ut till klubben. Så kan Ni koncentrera Er på att berätta om intressanta detaljer i verksamheten.

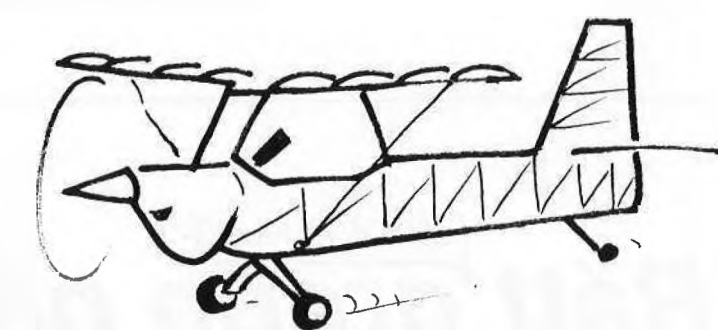
Vidare skaffar Ni er en lista med adresser och telefonnummer till alla slags massmedia i och kring Er egen ort. Inför exempelvis en tävling är det då bara att skicka ut information via Postverket. Anlita Televerket dagen eller dagarna innan att checka upp om de kan komma. Återigen: Gnäll inte om redaktören säger nej. Var enträgen. Återkom i stället nästa gång!

Det här jobbet kan göras omfattande. Och det har stor betydelse för klubben. Idag gäller det att synas. För att få medlemmar och förståelse från olika myndigheter.

Hör av Er!

Ja, det var några råd och tankar runt det här med publicering i vår egen och andra tidningar — samt radio och TV. Hör gärna av Er till mig. Adress och telefonnummer finns i början av Modellflygnytt.

Bosse Holmblad



Så här får Du Din Peanut att flyga lite längre!

Här följer en kort förklaring till hur Du bär Dig åt för att få Din Peanut-modell att flyga stabilt. Sedan kommer också några goda råd för att förlänga flygtiden. Det är Sven Pontan, som tar oss med på en liten inomhus-runda.

När man släpper iväg en friflygande modell måste den obehagligen på direkten börja lyda alla aerodynamiska lagar. För att redan från början få chansen att uppleva den stolta känslan när din egenhändigt ihopknåpade lilla skalamodell sakta svävar runt varv på varv och slutligen landar mjukt och stilt på golvet MÅSTE Du välja en lämplig förebild.

Modellval

Högyngad modell på grund av ökad stabilitet, som den ger. **Lång nos** för att slippa extra nosvikt, då tyngdpunkten inte bör vara bakom 1/3 av vingkordan. Dvs hellre radmotor eller turboprop än stjärnmotor.

Stor vingkorda så att det blir största möjliga vingyta, då ju spännvidden är begränsad till 33 cm. Detta ger också en rimlig chans till låg bärytebelastning = lång flygtid.

Som du märker så har urvalet nu krympt av lämpliga flygplanstyper. De, som har visat sig flyga bäst är (se figur 1):

- Fike E 1971 3,1*
- Lacey M-10 1962 3,7*
- Piper J3 Cl Wing Cub 5,6*
- Nesmith's Cougar 57 5,4*
- Whittman's Tailwind
- Pilatus Turboporter

* = sidoförhållande

Om Du väljer någon av dessa eller någon snarlik så vågar jag garantera succé från början.

Men givetvis bara under förutsättning att Du läser och tar lärdom av det som nu kommer.

Stab- & fenyta

Du måste tyvärr fuska lite med skalautseendet - stabilisatorns yta behöver nästan fördubblas och även fenan måste förstöras. Varför? Jo, när formatet minskar så sjunker även det Reynoldska talet, så *stabilisatorn* blir nästan verkningslös i skalaformat. Dessutom finns ingen pilot som styr, utan allt måste programmeras i förväg. För *liten fenyta* ger risk för s k dutch roll. Det är då modellen vagnar från sida till sida med stjärten eller t o m hamnar i sk tailspin. Men en alltför stor fena ger i stället problem med spiralstabiliteten. "Lagom" är som alltid bäst!

Välj rätt byggsats!

Bli inte avskräckt nu bara. Om Du väljer en byggsats eller en publicerad ritning på någon snäll modell av ovan nämnda typ, så ska konstruktören ha testat ut det här redan.

Grundtrim

- A) Rätt tyngdpunktsläge = cirka 1/3 från framkanten (max 50%)
- B) Rätt anfallsvinkelskillnad (dekalage) mellan vinge och stabilisator (3°).
- C) Rätt propelleraxelvinkel = 2-3° neråt och 2-5° åt sidan. Se figur 2!

Tyngdpunktsläget

Det är helt avgörande för längdstabiliteten. Mittet av gummimotorn hamnar oftast bakom tyngdpunkten. Då blir det problem om Du provar en tyngre motor utan att öka nosvikten.

Dekalaget

Dekalaget eller anfallsvinkelskillnaden måste byggas in rätt från början. Och gör inga försök med att fuska efteråt med att böja till höjdrodret.

Det som då händer är att:

- trimmet blir fartberoende
- stjärtpaketet försvagas
- luftmotståndet ökar



Rätt metod är istället att skära loss hela stabben och limma om den ifall vinkeln inte stämmer.

Propelleraxelvinkeln

Den vinkeln är en mycket verkningfull trimfaktor speciellt i starten. Även mycket små vinkeländringar kan vara helt avgörande:

- för lite nedåt = stall
- för mycket ner = tryckning
- för lite åt sidan = ingen sväng
- för mycket åt sidan = störtspiral.

Motverka vridmomentet

För att motverka propellerns vridmoment används vanligen en *sidoriktning* till höger. Modellen klarar då höga startmoment men stiger ofta högt upp. Det kan ge problem i våra vanliga små gymnastiksalar. Då kan man istället försöka flyga i vänstervarv.

Men då krävs:

- wash-in i vänster vinge, dvs skevrodret nedåt se fig 2.
- något lite ökning av nosvinkeln för att kompensera för ändringen i dekalage.

De allra flesta måste antingen limma på små pallningar av 0,4 mm plywood eller också skära loss och försöka limma fast nosblocket i rätt vinkel. Verkligen bökigt, eller hur?

Man visste redan 1978

Redan 1978 presenterades en överlägsen lösning av Kurt Enkenhus i hans utmärkta Folkerts-artikel i januarinumret av Model Builder: en balsaplugg med ett lock av 0,4 mm ply framtill och med själva lagringen monterad 5° snett. Se figur 3! Då kan Du genom att bara vrida på balsapluggen *steglöst* ställa in ner- och sidoriktning. Trög passning krävs! Till lagring använder jag ett 2 mm aluminiumrör med teflonslang invändigt. Man får klämma ihop ändarna lite, så att

slangen sitter kvar. Med ett par teflonbrickor framtill blir resultatet en nästan friktionsfri och helt tyst lagring. Se figur 4!

Hur kan nu modellen flyga alldeles själv?

Jo, när Du har hittat den *rätta kombinationen* av A) tyngdpunkt B) dekalage och C) propelleraxelvinkel. Andra aerodynamiska faktorer hjälper till, men stämmer inte dessa tre grundläggande, så kraschar modeller helt enkelt.

Rätt byggd - lätt byggd!

Men om den är lätt byggd och Du börjar trimningen med *start från golvet* och bara halvt uppvriden motor, så brukar det inte bli några större skador ...

Lycka till med Din peanut!

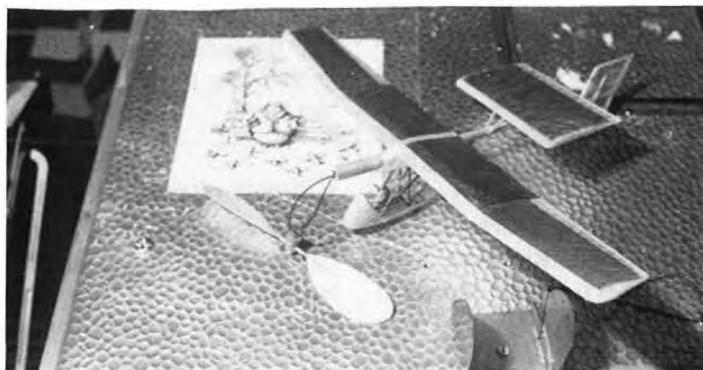
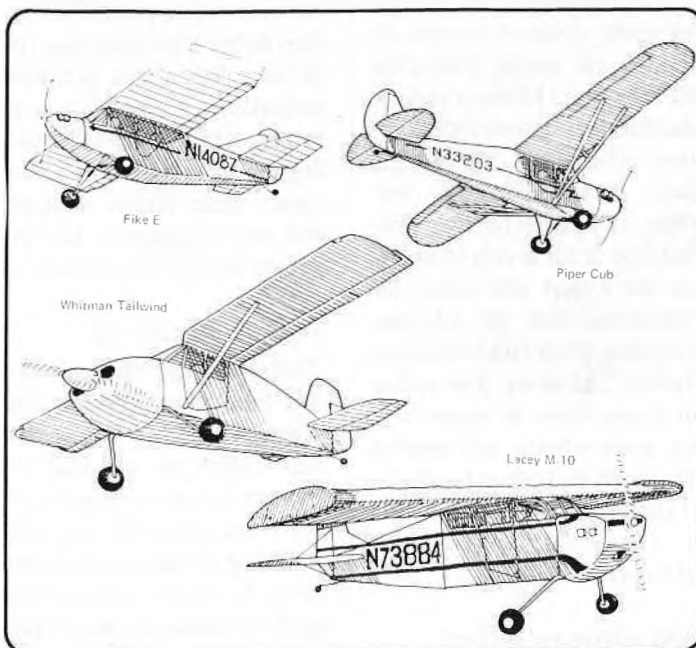
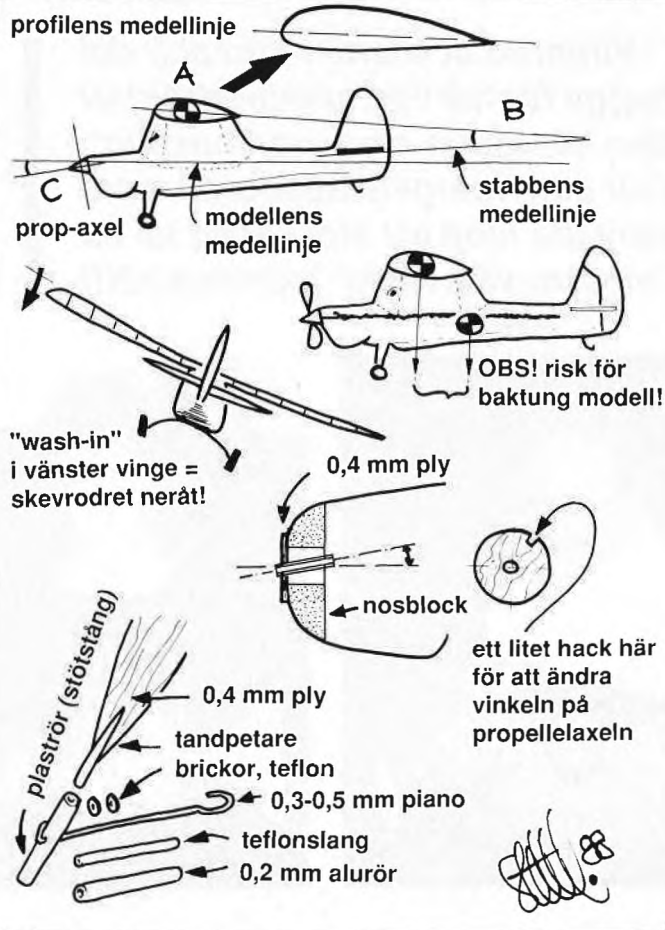
Sven Pontan
Haninge MFK
08-777 37 11 hem
08-713 51 65 arb



På sid 8 Georg Törnkvist, Haninge, med sin udda Langley's. Georgs version flyger längre än originalet - hela 750 sekunder. Nertill samme Georg Törnkviks MFI "Sländan".

Här nedan Georgs Solar Challenger med skalenlig pilot. Stora bilden i h Solar Challenger igen.

Text och foto:Sven Pontan





Vintertid är inomhustid och det byggs för härliga sommarfröjder! Men kör igång med inomhusflyg! Gör som kringelstadsborna som samlade ihop ett stort gäng till en mycket välbesökt inomhusträff!

Inomhusträff i Södertälje!



Inomhusflygandet i Sverige har under senare år avtagit. Så också i vår klubb, Södertälje MFK. Vi har i klubben varje år anordnat en inomhusflygträff med AMA-Cup (fd Flugan Cup) i Turingehallen, Nykvarn. Deltagarantalet har minskat från år till år och förra året var det i stort sett enbart arrangörerna och de inbjudna som kom. Eftersom vi är några stycken i klubben, som tycker att denna form av modellflyg har stora värden och absolut inte får dö ut, beslutades det att vi skulle göra ett försök även i år. Träffen anordnades den 7 februari.

Lätt aktivera folket!

Föreningslivet i klubben fungerar numer helt nöjaktigt och det var inte svårt att aktivera klubbmedlemmarna till att bygga enkla och även något mera komplicerade maskiner till träffen. Vi gick också ut i fackpress och affischerade för mötet. Inomhusflygarna Sven Pontan och Jonas Romblad från Haninge inbjöds att visa upp sina färdigheter.

När portarna öppnades till Turingehallen blev det genast full aktivitet. Ungdomar och även medelålders herrar började att bygga AMA-Cubar till tävlingen, som skulle arrangeras senare under dagen. Klubben höll med byggsatser, lim och byggbrädor till alla juniorer.

Sven & Jonas - oj!

Sven och Jonas plockade upp sina fantastiska flygande maskiner och bjöd på många "tju-siga" flygningar med både 25-öres och andra extrema modeller. Svens udda helikopterflygning lockade till många skratt. Jonas Romblad väckte största uppmärksamheten med flappermaskinerna (en gummimotormaskin med enkla eller dubbla, flaxande vingar utan propeller) som flög bra och ganska länge.

Flapper-ritning finns!

(Se f ö ritning till en av Jonas' flappers i Modellflygnyttis julnummer 1986. Den är mycket lämplig för nybörjar-flapparen! Reds kommentar!)

Georg, Langley & Moth

Georg Törnkvist från Sollentuna flög med två synnerligen fina skalamaskiner. Langleys Aerodrome, flygplanet, som var så nära att snuva bröderna Wright på äran att vara först i luften med ett motordrivet flygplan. Georgs modell har två gummimotorer, som driver var sin propeller. Den flög mycket bra. Den andra skalamodellen var en liten Tiger Moth, vikt 3 gram! Den vara skalalik och mycket snygg och hade goda flygegenskaper. Det är roligt att se dessa mästare i aktion.

Peanuts och Auster

Klubbmedlemmarna hade lyckats få till en och annan peanut-modell, men även andra modeller kunde upptäckas. Bl a en Auster, som tagits fram efter underlag från gamla militära dokument.

Flygarglädjen var stor både hos unga och äldre. Det surrade i luften - Getingar, Mosquitos och "flugor" i mängder fyllde luftrummet i hallen.

Träffen avslutades med AMA-Cup, som samlade hela 14 deltagare. Från förskolebarn till 40-åringar! Långa och korta flygtider presterades. Segrare blev Thomas Stenarsson med en total flygtid på 62,08 sek. På andra plats kom Kicki Lindgren med 57,82 sek. Arrangörerna kunde räkna ihop minst 43 personer, som på olika sätt deltog. Nya positiva idéer och tankar kom fram. Vi fick ett fint bevis på att ett aktivt föreningsarbete ger resultat. Det blev succé och vi kommer igen nästa vinter.

Johannes Raukola

Bildraden från Södertälje-träffen visar från vänster Sven Pontan med sitt udda helikopterflygtyg. AMA-Cub-segrade gjorde Thomas Stenarsson. Jonas Romblad demo-flög en av sina "Flappers" - intressant och avvikande uppvisning! Längst till höger Georg Törnkvist - en annan gäst på inomhusträffen - med knepig modell av Langleys Aerodrome - flög fint i Turingehallen. Foto: Johannes Raukola

Förbundsmötet

Efter att ha varit Au suppleant i fyra år så har nu Gösta Lövgren av sagt sig sitt uppdrag. Vi tackar honom för hans insats. Efterträdare blir Per-Axel Eliasson (det var han, som var på Pro-Hobby) och vi hälsar honom välkommen i gänget. Vidare togs några regeländringar i de olika segelklasserna enligt följande:

F3B-T Landningspoängen görs avtagande från 30 p i mitten med avdrag på 2 p/m ut till 0 p 15 meter från mitten. Vid flygtid mindre än 30 sek har man rätt till en omstart i slutet av omgången.

F3B-S F3B-Sport-reglerna antogs och F3B-Sport är nu en ny klass.

F3B De svenska reglerna ska följa FAI Sporting Code med undantag för vissa speciella regler för Sverige.

F3F Inga ändringar. Har Ni några frågor angående de nya reglerna, så hör av Er.

Segelflygseminariet

Den 16-17 april avhölls Sveriges första segelflygseminarium på Ålleberg - segelflygcentrum i Sverige.

Deltagarna kom från Lomma i söder till Boden i norr. På programmet bl a konstruktion med hjälp av glasfiber, kolfiber, kevlar och andra material, stor-

seglare, beräkning av modellens prestanda etc. Deltagarna var nöjda och jag hoppas att seminariet skall bli ett återkommande evenemang.

Tävlingar

Örebro Open gick den 7-8 maj. Som vanligt vann Joakim Ståhl före Conny Roos och Gert Holthäck i nämnd ordning. I juniorklassen segrade Klas Persson tätt följd av Mattias Carlsson och Pasi Väisänen. På flygplanssidan var det inte mycket nytt. Det nya stod John Herdin för. Han flög sin nya kärra under söndagen. Vingarna är ett par förstärkta Pirahna medan kroppen är en Fisher - dvs en modifierad Impuls. Modellen flög bra och lovar

gott till NM i Norge i sommar. Ållebergstävlingen, som är Sveriges största tävling avhölls den 14 maj på Axvalla Hed - som vanligt. I motsats till förra årets tävlingar var vädret den här gången perfekt, men lite svårfluet. F4C-mästare Kjell-Åke Elofsson, Tibro, vann före Leif Pernstig, Ikaros, och Joakim Ståhl, Ikaros. För första gången var det en separat juniorklass, där Klas Persson, Ikaros, vann (han blev 4:a totalt) före J Lindqvist, Alingsås, och Andreas Carlsson, Blue Max.

*Segla nu lugnt!
Stefan Carlsson.*



ZECTOR CUP

Zector Sailplanes och RFK Ikaros inbjuder till Zector Cup

Zector-Cup flygs 20 augusti med den 21 som reservdag på Pilängens modellflygfält i Örebro. Kör mot Pilängens industriområde och följ sedan skyltning.

Tävlingsklassen är F3B-T 10. Arbetstiden är 10 minuter och under den tiden skall man flyga så länge som möjligt. Man har

alltså chans till att starta om vid tjuvstart eller dåligt väder. Den sista flygningen räknas. Flygarna lottas i grupper om 4-5 (olika vid varje omgång). Den bästa tiden i varje grupp får 1000 p och övriga poäng i förhållande till den bästa tiden i gruppen.

Landningspoängen är samma

som i F3B-T, dvs 30 p i mitten. Avtagande med 2 p/m ut till 0 p. Man flyger i 3 el 4 omgångar beroende på väder, antal tävlande & ev fly-off. Vid 4 el fler omgående stryks den sämsta. Om fler på samma poäng flygs fly-off. Förstapris totalt en Algebra 4M + många andra priser. Startav-

gift: 60:- och anmälan via postgiro 39 78 19-4 (Zector Sailplanes) med namn, adress, klubb och ev junior + så många frekvenser som möjligt. Sista anmälningdag 8 augusti!! Upplysningar via Stefan Carlsson 019-23 26 85. Välkomna till Pilängen! Zector Sailplanes RFK Ikaros

Det stod en gång i en norsk modellflygtidning:

POSITIVA TECKEN I SVERIGE

"Vi her hjemme på berget har i många år undrett over det svenske bladet Modellflygnytt. RC-flygingen har der hatt et påfallende lite sidetall i forhold till denne grens utbredelse i Sverige. Særlig har dette vært tilfelle for RC-seilflygingen som stort sett har druknet i alt pratet om frittflygende linestyrte modeller!

Nå kan det bli andre boller. EgenRC-seilflyspalte er nylig startet i det nevnte blad. I nr 4/

87 presenterer spaltisten Stefan Carlsson en del aktiviteter som er på gang, bl a et seilflygseminar og et alndsmøte for RC-seilflygerer. Det tas også opp et forslag om et forenklet F3B-klass som muliggjør deltakelse med en vanlig termikmodell. Vi må virkelig ønske Stefan lykke till. Måtte han lykkes i å bringe mer RC-seilflyging in i SMFF's organisasjon og medlemsblad!"

Ottar Stensbøl



Säkerhetschef Göran Muftig

Nu gäller endast det säkra!

Den, som hade förmånen att vara med på årets Förbunds-

möte, kunde konstatera, att säkerhetsfrågorna nu står högt i kurs. Det gäller flygfält, depåer, ljudnivåer, certifikat/märken, cyano- & epoxi och mycket annat. Det här är en mycket viktig och angelägen uppgift för SMFF att ta tag i.

Göran Muftig - SMFF:s speciella säkerhetschef drar nu igång med UTBILDNING. Säkerhetschefer på distriktsnivå ska utbildas. De skall sedan ta hand om distriktens interna utbildning bland klubbfunktionärer m fl. Det här låter BRA!



På stora bilden träningsflyger Ulf sin X-cell-helikopter vid en banända, där han ofta landar betydligt större flygmaskiner. Nertill fr v avklädd X-cell där "kroppen" visas från två håll. Man ser "Magna Pipe"-pipan, som är böjd runt mekanismen i två nitti-böjar. Aluminium, glasfiber och kolfiberförstärkt nylon är materialen. T h smart stjärtrotorlfen-konstruktion. På motsatta sidan hoverande X-cell och till höger två närbilder på ljuddämpande "Magna Pipe"-montaget.

"Excellent X-cell", tycker Ulf J!

Jag fick min första X-cell-helikopter i februari i år. Den har nu varit på tapeten sedan ett år, då den presenterades på Nürnbergmässan. Många har sedan väntat spánt på att den skulle levereras till Sverige.

Walt konstruerade!

X-cell är alltså en amerikansk helikopter konstruerad av en mycket erfaren helikopterflygare vid namn Walt Schoonard. Han driver en firma som heter "Miniture Aircraft" i Orlando, Florida, tillsammans med sina två söner.

Som gammal van helikopterflygare tog Walt och tänkte till ordentligt när han nu skulle konstruera en ny helikopter. Han visste att det fannas många fina lösningar i andra helikoptrar, så varför inte utnyttja dessa i en och samma helikopter? Mycket riktigt blev lösningen den, att man känner igen olika tekniska lösningar med viss utveckling från andra märken.

X-cellen finns i två versioner, en 60 och en 50, vilket motsvarar motorstorleken, som ska användas till respektive helikopter. Jag har testat 60-versionen.

Om vi börjar med byggsatsen är den av den vanliga typen. Numrerade plastpåsar innehåller de skruvar och den materiel som byggbeskrivning refererar till. Allt är snyggt och prydligt upplagt i kartongen. Ritningen är lätt att arbeta efter, där vissa delar typ rotorhuvudet visas med sprängskiss. Ritningen är också ritad som "steg-för-steg" och refereras i byggbeskrivningen.

Engelska & beskrivande

Byggbeskrivningen som sådan är på engelska och är mycket beskrivande vad avser hur man ska gå tillväga i uppbyggnaden. Materialet är aluminium i sidoplatarna, stjärtbommen & förstärkningsplåtar i chassit. Glasfiber och kolfiberförstärkt

nylon i hela rotorhuvudet (utom axlar och lager, förstås) samt även i landställ, växelhus, huvudrotordrev, stjärtrotorblad och pitchmekanik. Utstansad 3 mm plywood för radiomontering. Rotorbladen är helsymmetriska träblad (bok-balsa) med inlägg av cirka 20 g blystav i framdelen av bladet. Kul-länkarna har god passform, men notera att man trycker på linken endast från ett håll. Nästan alla rörliga delar är kul-lagrade. Det enda stället som inte är det, rör sig mycket litet på en pitchbygel mellan sidoplatarna.

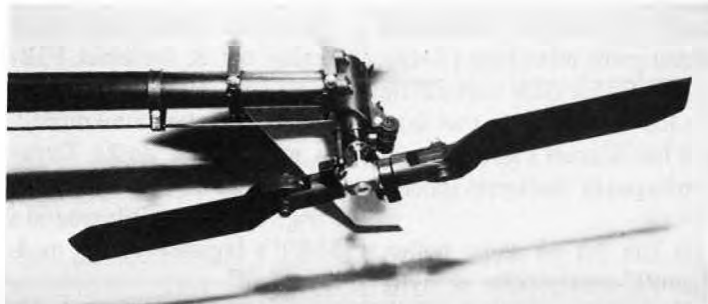
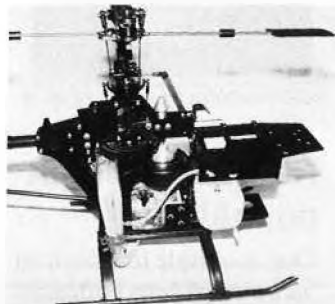
Monteringen av delarna går snabbt och enkelt om man följer beskrivningen och det bör man göra för att där står det om skruven eller kulbulten skall låsas med exempelvis cyanolim eller "lock-tite".

Tyvärr fattades vänstra kylkåpan i min byggsats (jag fick två höger!) men den ersattes direkt av Kungs-Hobby, som är gene-

ralagenten i Sverige.

Jag valde en långslagig OS-motor, 61 RFH ABC, som passar direkt i motorfästet. (Den motorn räcker till mer än väl för att flyga alla former av avancerad flygning).

Som ljuddämpare valde jag Schoonards "Magna Pipe" - en pipa, som är böjd runt mekanismen i 2 90°-böjar. Den är en effektiv ljuddämpare som stjälar mycket litet kraft från motorn. Vid monteringen av stjärtrotor-drivaxeln måste man se upp. Axeln måste sitta rakt i linje med stjärtbommen. Ett tips är att ta ett 20 mm rör cirka 25 cm långt. Monterad det där stjärtbommen ska sitta. Montera sedan dit en 2 mm pianotråd cirka 28 cm lång, där ordinarie drivaxel skall sitta. Då skall vid rätt montering pianotråden sitta i centrum på röret (snurra runt drevet också) och det bör inte vara något glapp alls mellan lilla metaldrevet och stora plast-drevet. Men det får heller inte





Hello Guys and Dolls!



— Varför är Du med i SMFF?
— Jag är ju modellflygare!



Vilket betyder "Hej gossar och flickor" - ungefär i alla fall! Varför jag har en rubrik på engelska till den här Hörnan skall Du förstå längre fram. Först vill jag berätta att jag inte har sett några rapporter i tidningar om underliga lysande föremål på himlen. Ja, för Hörnanläsarna är de förstås inte underliga! Bara varmluftballonger av Gladpack och balsalister, beskrivna i förra numret. Tydligen har de varit bra förankrade. Frippe i Skinnskatteberg har byggt en och tycker att bredden var onödig stor i den beskrivna konstruktionen. Jag

tror har rätt, för en kubikmeter ballong blir så svår att få ut genom dörren. En ballong som är en meter hög, men bara en halv meter bred, är bättre. Lyftkraften blir stor nog ändå! Men Du får inte skicka iväg någon så här års, om det är torrt i markerna. Så till den engelska rubriken igen. Engelsmän och amerikaner är mycket duktiga modellflygare och har gamla fina traditioner inom det området. Att det kommer massor av byggsatser från de länderna behöver man bara titta i en katalog för att upptäcka. Om Du också

räknar med att alla japanska byggsatser har engelsk text så förstår Du, att engelska språkunskaper är väldigt användbara i modellbyggeriet. Eftersom vi ofta använder fackuttryck, alltså ord, som bara används om modellbygge eller flygplan, är det inte säkert att man hittar en översättning i ett vanligt lexikon. Ur boken Modellflygning av Molin/Sundstedt, från 1978, har jag förut hämtat material till Hörnan. Det är en utmärkt bok som tyvärr sedan länge är slut på förlaget. Där finns en jättebra lista med engelska ord, som vi ofta behöver vid läsning av ritningar och byggbeskrivningar. Här har jag plockat ut en del specialord, men om jag får ett kuvert med ditt namn och adress och porto på (för 100 gram), så skall jag sända en kopia av listan. Den är på 9 sidor. Du får då också en sida med omvandlingstabeller mellan olika mått och en tabell över hur fort ett linplan går vid olika varvtider.

Aft	baktil, långt tillbaka
Aileron	skevroder
Airfoil	vingprofil
Aircscrew	propeller
Angle of attack	anfallsvinkel
Bellcrank	roderok
Bulkhead	spant
Cement, glue	lim, limma
Centre of gravity	tyngdpunkt
C.D.	tyngdpunkt
Covering	klädsel
Dihedral	enkel V-form
Dope	lack, ibl. färg
Dethermalizer	termikbroms
D.T.	termikbroms
Elevator	höjdroder
Fin	fena
Flap	klaff
Fuselage	flygplankropp
Grain	fiber, -riktning
Hinge	gångjärn
Hose	slang, rör
Joint	fog
Leading edge	framkant
Moisten	fukta
Scrap	spill(-virke)
Trailing edge	bakkant
Tube	slang, rör



vara ett tryck mellan dessa (dvs inget glapp, men inte mer!) Detta måste kontrolleras efter några timmars flygning (dvs det handlar om viss inslitning). Stjärtrotorväxeln och fastsättningen är av en smart konstruktion, där fenen också är monterad något åt höger.

Glappfri pitch!

Pitchomställningen på stjärtrotor är av en bra glappfri konstruktion. Positivt är att stjärtrotorbladhallaren har ett van-

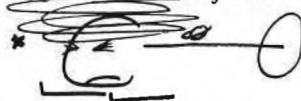
ligt radiallylager, men också ett centrifugalkrafts-upptagande axiallager. Kabinen är av rökfärgad plast (lexan). Man klipper bort en del av överskottsplasten, matar sedan ner den med 600-vattenslip-papper, där den ska målas. Sedan lägger man på den självhäftande dekoren och kabinen är klar.

Ett stabilt fullblod!

Flygegenskaperna är mycket goda. Den här helikoptern är

ett fullblod både för nybörjaren som för tävlingsflygaren. Den är mycket stabil i hovringen, samtidigt som Du kan flyga fort med den och rolla. Och loopa enkelt! "Den sitter direkt i handen", som någon helikopterflygare sade (Hej, Anders!) Autoroterar gör den underbart, till viss del på grund av den låga vikten.

Ulf Johansson

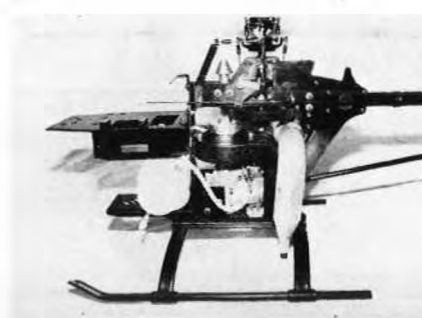


Tekniska data:

Längd, total	1346 mm
Höjd	412 mm
Huvudrotordiam	1455 mm
Utväxling	9,0:1
Pitchområde	20
Vikt (1000mA acc, gyro, radio)	4200 g

Vid radiomonteringen:

Sätt strömbrytaren infällt så mycket att hålet i kabinen ej kan stänga av radion om den (kabinen) skulle röra sig ur normalläget!





delst en 2 mm fläns. En styrpinne ser till att felmontage blir omöjligt. Kolvbulten är 6 mm. Vevstaken är bronsbussad i båda ändar. 3 oljehål förser den känsliga storändan med smörjning. Det tvådelade topplocket tätar mot fodret med en 0,2 mm kopparpackning. Klämkanten är 4,5 mm. Förbränningsrummet är 6 mm. Fabriken rekommenderar 40 min inkörning, varav 10 min med 25% oljeinblandning och max 8000 rpm.

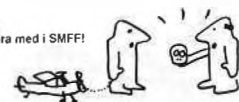
Förgasaren är av portionerande vridtrotteltyp. Den kan fås med justerbar bränslenål.

Novarossi CO9FI

Det här är en liten trevlig motor med ett stabilt yttre, som lämpar sig till såväl RC-segelflyg som linflyg.

Bröderna Rossi

— Att vara eller inte vara ...
— Det e' klart att Du ska vara med i SMFF!



Vår motortestare Conny Åquist-Renman har tittat på några Rossi-motorer den här gången. Den gamla klassikern Rossi R61 får sällskap i motorspalterna av en ny Rossi-variant - "Novarossi" - en motor som kommit fram ej genom samarbete, utan mer på grund av splittring - hur konstigt det än låter!

Bröderna Rossi möter varann

När bröderna Rossi inte längre drog jämt startade den ene brodern helt sonika en egen fabrik under namnet Novarossi. Genom den svenske generalagenten Rolf Örell i Stockholm har vi fått ett par motorer till test.

Rossi R61 F1 RC ABC är en gammal klassiker - still going strong. Vi skall här titta närmare på en del originella kon-

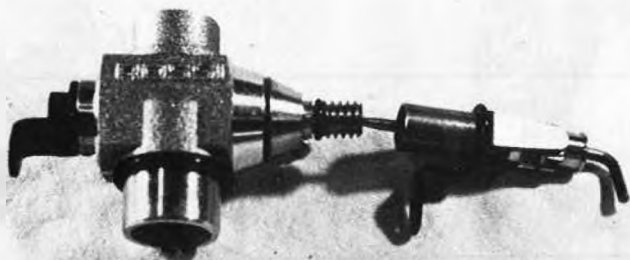
struktionslösningar, som döljer sig på insidan av det mycket vackert kokillgjutna vevhuset.

I den fastbultade frontboxen snurrar en 17 mm vevaxel i dubbla kullager. Vevaxelns anläggningsyta mot frontboxen är minimal, så att huvuddelen av lagringen sker i de två kullagerna. Detta gör att friktionen i motorn är den lägsta tänkbara, vilket är en mycket viktig förutsättning för att få en varvvillig motor. Vevaxelinsuget är öppet hela 216°, så axeln har

fått förstärkas runt insuget med 1 mm mer gods. Resten av gaspassagen är 12 mm. Vevslängsen är balanserad men trots det helt rund - detta för att höja vevhuskompressionen. Vevtappen är kraftig med sina 7 mm diameter.

Cylinderenheten är av konventionell ABC-konstruktion, dvs i ett kromat och honat mäsingsfoder går en kisellegerad aluminiumkolv. I det här fallet är fodret 2,5 mm tjockt och tätt axiellt mot vevhuset me-

Motorn har fått låna en del konstruktionsdrag från bl a den gamla goda tidens dieselmotorer, men även från Coxmotorerna. Så bland annat är cylindern fastgängad i vevhuset och baklocket är gängat i huset. Vevaxeln sitter monterad på splines à la Cox, men även kolvevstaksfastsättningen med kula (saknar kolvbult) och det igångade topplocket leder tankarna till Coxmotorer. Nåväl, motorn har ett mycket personligt utseende och en mycket



fiffig topplocks konstruktion. Man kan nämligen välja mellan att använda vanliga glödstift eller fabriken's egna glödstoppar!

Tillverkaren rekommenderar en inkörning i 15-30 minuter och 25% ricinoljaiblandning. Sedan går det att flyga på vanlig 80/20-soppa utan nitro.

Behövs för linflyget!

För att svenskt linflyg inte helt skall dö ut är det viktigt att det finns tillgång till nybörjarmotorer och byggsatser. Novarossi 09 har en viktig funktion att fylla som nybörjarmotor i lina samtidigt som den passar utmärkt som hjälpmotor åt radiostyrda segelflygplan.

Text & foto:
Conny Åquist-Renman

Stora bilden: Rossi 61 i bitar: stabil konstruktion och mycket fin finish. Nertill 61:ans förgasare med ställbar nål - vettig konstruktion som fungerar bra. Rossins balanserade vevaxel med stort vevaxelintag. Så den vassa Novarossi 09 (helbild) & th toppen för vanliga glödstift (vänster) och glödtopp à la Cox (mitten & höger). Den senare ger cirka 1.000 rpm mer!

Varvtalsmätning I Rossi R61 F1 RC ABC

Alla varvtal uppmätta med Rossis teleskopiska avgassystem (pipa). ST pipa gav lägre varvtal.

Zinger	11x7/2-bl	15.900
Zinger	11x8/2-bl	15.000
Zinger	12x6/2-bl	13.200
Tornado	10x6/3-bl	15.200

Fakta om Rossi R61 FI RC

Allmänt: Tvåtakts vändspolade glödstiftsmotor. ABC-kolv och foder. Dubbelt kullagrad vevaxel. Frontinsug och bakutblås. förgasare av vridtrottel-typ med metningsfunktion.

Cylinderdiameter	24 mm
Slaglångd	22 mm
Slag/cylinderförhållande	0,9 (överkvadr)
Slagvolym	9,95 cm ³
Kompression (teoretisk)	13,5:1
Förgasarearea	57 mm ²
Insug, öppet	216°
Insug, öppnar	38°END
Insug, stänger	64°EÖD
Överströmn och boostport öppna	117°
Avgasport öppen	148°
Vikt motor	540 g

ÅTERFÖRSÄLJARE: Roffes Modellflyg,
Upplandsgatan 66, 113 44 Stockholm, 08-33 30 44



Rossi 61 med tyst pipa. Markeringen visar hur man mäter pipavståndet, dvs från centrum av cylindern till pipans höjdpunkt.

Varvtalsmätning II Rossi R61 F1 RC ABC

Alla varvtal uppmätta utan pipa eller ljuddämpare.

Zinger	11x7/2-bl	13.900
Zinger	11x8/2-bl	13.000
Zinger	12x6/2-bl	11.500
Tornado	10x6/3-bl	13.200

Varvtalsmätning Novarossi C 0.9 F1

Alla varvtal uppmätta utan pipa eller ljuddämpare men med glödtopp.

Kavan	6x4/2-blad	18.200
Kavan	7x4/2-blad	14.800
Kavan	7x6/2-blad	11.200

Fakta om Novarossi C 0,9 FI

Allmänt: Frontinsug med dubbla sidoutblås. Glidlagrad vevaxel. Stålkolv i stålfoder.

Cylinderdiameter	12,5 mm
Slaglångd	~12,5 mm
Slag/cylinderförhållande	1,0 (kvadratisk)
Slagvolym	~1,5 cm ³
Förgasarearea	25 mm ²
	~4 mm ² (effektiv)
Insug, öppet	190°
Insug, öppnar	43° END
Avgasport, öppen	130°
Vikt motor	95 g



Ring mej gärna på telefon
031-19 48 16 om Du undrar
över något eller vill tipsa mej
om någon intressant motor.



LINDANSEN LINDANSEN

Östergötlands Modellflygförbund inbjuder härmed till STOR FINAL i Lindansen, som är SMFF:s rikstäckande propagandatävling för unga linflygare (åldersgräns högst 18 år under 1988).

Den stora finalen går av stapeln den 30 juli 1988 kl 0930 och platsen för den stora händelsen är självaste Himmelstalundsfältet vid Norrköpings Mässhall (intill E4:ans södra infart till Norrköping). Det finns tillfälle till träning från kl 1400 på fredagen - eventuellt tidigare efter kontakt med arrangören.

SMFF står för kost och logi för deltagarna; mat från fredag kväll, logi (dubbelrum), frukost, lunch och s k LINDANS-bankett på lördagskvällen. För icke tävlande kostar motsvarande 390:-. Önskas camping eller andra förläggings/matalternativ, så kontakta arrangören.

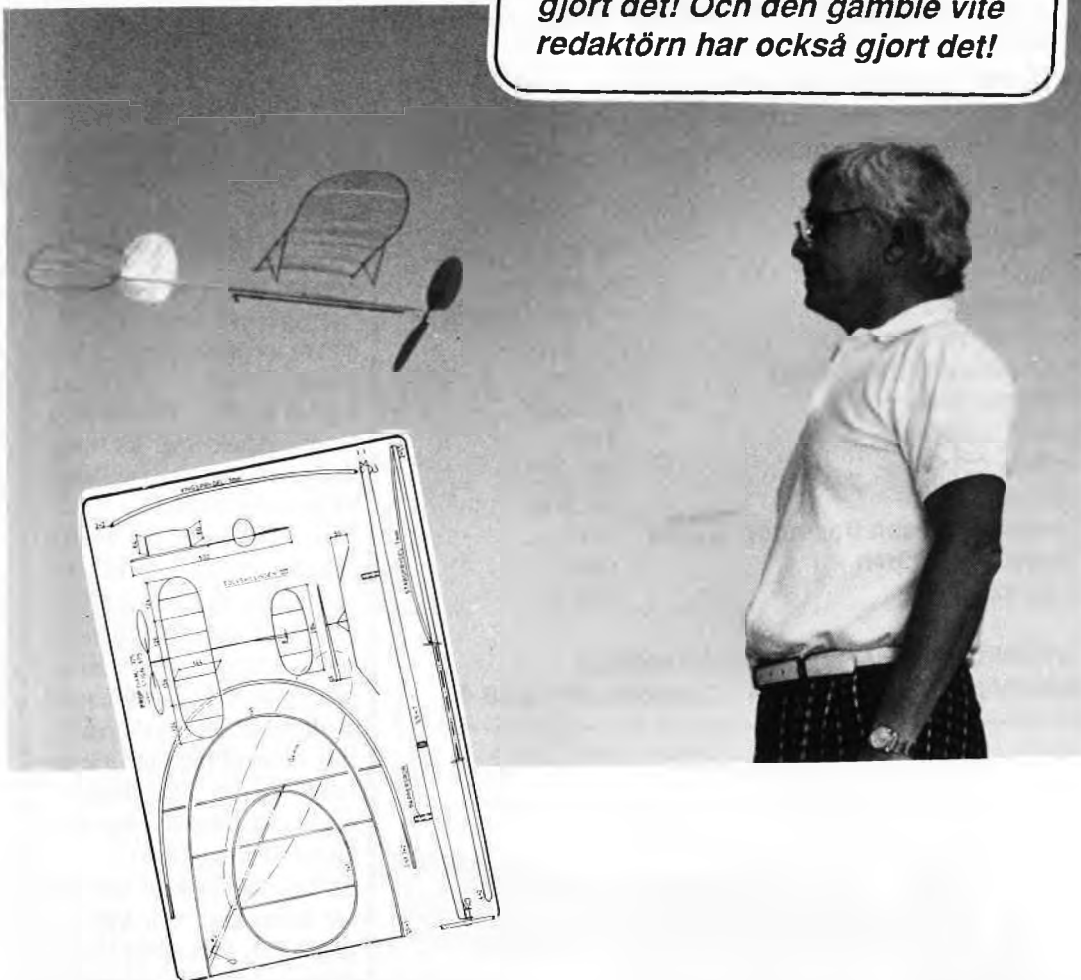
Anmälan per brev senast 15 juli till undertecknad eller till SMFF:s expedition.

Som vi hoppas Ni observerat, så pågår Europamästerskapen i F3A (radiostyrkt konstflyg) under samma period strax i närheten. Det finns alltså ytterligare ett bra och välmotiverat skäl att besöka Norrköping och Östergötland (=modellflygets hemort i Sverige) (tycker i varje fall östgötarna, och det är ju bra! reds anm).

Arrangörerna hälsar välkomna till en trivsamtävling - Du minns väl de lyckade LINDANSFINALERNA förra året, som gick under EM-veckan i linflyg & skalaflyg i Nyköping?

Johan Bagge
Lokegatan 24
602 36 Norrköping
011-13 36 47

Prova på annat, go 'vänner! De flinka Nyköpingsbröderna har gjort det! Och den gamle vite redaktörn har också gjort det!



Modellflygare - oj!

Modellflyg är mer än vad man först tänker på. Inte ens friidrotten har så många grenar att välja mellan. Man hoppar, springer och kastar. Sen då? Mer då? Stanna upp en stund och tänk på modellflyget och all den skönhet och variationsrikedom, som finns att hämta där!

Jag är modellflygare! Bara en söndagsflygare! Varför "bara", för resten? Nu för tiden blir det inte så mycket flygande. Har man tagit på sig ansvaret för Modellflygnytt, så har man! Men handlar det bara om modellflygeri, så blir man lycklig. Jag har mina rötter i 1940-talets modellflygeri. På den tiden köpte vi Tummeliten från Wentzels, furuflak och gummi. Lim "kokade" vi själva med aceton och gamla filmer. (Endel av dessa skulle man haft kvar nu!) Sen kom Tern och Korda's. Och Sigurd I med Auster och hela gänget! Vi konstruerade själva. Ibland flög dom! Jag tillhörde Torftiga Flygklubben i Upsala. Vi

tävlande mot Lilla Flygklubben. Ibland flög vi mer än 60 sek! Jag är alltså gammal friflygare. Även om Lars-G och hans friflygande fränder inte kan godkänna mej som en äkta friflygare. Idag är jag RC-styrare efter att i många år hos Höka-klubben i Halmstad styrt både Boxflyar och annat. Och egenkonstruktioner - se f ö Modellflygnytt's omslag nr 1/87 och snutten i nr 2/87! Men då jag började med Modellflygnyttredaktionerierna så blev det tvärstopp. Ingen tid blev över för modellflygeri. Men så en dag blev jag lite förkyld och måste stadda hebbas några dar. Jag hittade Tern - Cento hade ritning. Sen bygg-

de jag Flugor och Getingar, Fågel Fenixar, Tilka och annat. Allt för att jag skulle hålla mej a jour, som det heter. Man kan ju inte driva en modellflygtidning utan att veta vad det handlar om? Så blev jag snubbig igen. 38,2°. Gamla julnummer av Mfn kom fram. Örjan Gahms "Tolvskilling" dök upp som ritning. Med byggbeskrivning. Sagt, gjort och snutet! Här skall byggas! Jag körde igång. Hade material hemma. Började bygga. Men allt gick åt pipan, då jag skulle klä med Gladpack. Sträckte för mycket. "Pinnstaketet" brast. Försökte igen. Det brast igen! Jag gick upp i dimension. Jag skulle ha fram en slags tjufem-

öring, det hade jag bestämt! Och nu gick det! Plötsligt frisk kom jag till gemensamhetskontoret (där Modellflygnytt kommer till!) med en Tolvskilling med 2 mm balsa nästan överallt. Med dubbla antalet spryglar både i vinge och stabbe. Och en propp, som många andra skulle ha skämts över! Men jag var stolt. Och den rackarn flög sakta och skönt runt kontoret över ritbord och skrivbord, kopiatorer och kameror (vi har s k landskap!) De andra blev eld och lågor!

Min Tolvskilling/special vägde lite över tjugo gram - det var nog mera som en tjufemöring den skulle väga! Enligt Örjans byggbeskrivning skulle "1x2 mm tvärsnitt på gummimotorn vara lagom, om vikten på modellen är max 3,5 gram". Häpp! "Har modellen blivit för tung, kan man minska propellerdiametern 2-3 mm åt gången", sa Örjans instruktion. Jag kapade och kapade. Det var inte mycket till snurra kvar, då jag äntligen fick min härliga modell att flyga snyggt.

Men tjugo gram!? Jag gav inte upp. 3,5 gram. En utmaning. Jag gick till verket igen. Skar lister, blötte lister. Satte lister i böj. Klädde med Gladpack och 3M:s spraylim (tack Sven Pontan för det tipset!) Den digitala och elektroniska postvägen på jobbet visade 13 gram den här gången. Inte dåligt - åt rätt håll! Nu behövde jag bara kapa propellern någon centimeter för att den skulle flyga schysst! Och nu långsammare, mjukare, rent av vackert! Men 3,5 gram! Jag gick till verket igen. Och nu skulle det göras sakta och snyggt och fint. Och inget cyanoacrylat med bakpulver! Jag är tyvärr en bakpulverlirare. Nu skars 1 mm lister i mängd. Det kokades vatten ångades och böjdes. Propellerblad slipades (hur många, som kassar har jag glömt) Cyanosoppan fick skämmas i ett hörn tillsammans med bakpulvret. Vitlim blandades med vatten och det gick bra. Tog en natt för att torka, men lättslipat. Starkt!



Gränsöverskridande flygeri i Nyköping

**Radioflygare, bliv ej vid Din läst!
Prova på annat! Gör som dom i
Nyköping! Friflyg en smula!
Det gör Dej säkert gott!**

Allt modellflyg är kul! Bli inte fackidiot. Prova andra grenar än den Du vanligen ägnar Dig åt. Denna Flugbyfilosofi beslöt man praktisera i Nyköpings Modellklubb och man inbjöd flygarna i klubben och trakten till Nyköping Winter-nationals på Skavsta flygfält

den 20 februari. I Nyköping flyger man nästan bara RC. Därför var mottot för årets träff "Friflyg I alla Former - men absolut inte RC!" Kallelsen gick ut i december. Så det fanns tid att bygga nytt. Och det hade nästan alla gjort. Klubbens ordförande Carlinge

Lindberg visade vägen genom att komma med sju nybyggda kärror av olika slag! Luften över Skavsta fylldes denna soliga lördag av segelplan, hand-lunsare, glödstiftare, gummi-motor, elplan, Jetex och ett skala-oldtimer-trupptransport-glidplan (phu!), nämligen rap-

portörens Hotspur. Förra årets Nyköping Winternationals gällde Oldtimers. Och i år alltså friflyg. Vad blir det nästa år? Fyrmotoriga friflygande elplan? Jetex-helikoptrar? "Oändligt är vårt stora äventyr ..." (Karin Boye)

Gösta Leijon

Nu har jag en Tolfskilling, som bara väger 8 gram. Det är jag nöjd och glad över. Och den flyger som en gud. Men hur skall inte en Örjan Gahmsk tolvskilling på 3,5 flyga, då min "halvtonnare" imponerar på de andra på kontoret? Ingen, som inte vet nånting om det här, kunde drömma om, att en modell överhuvudtaget kunde flyga som den här gör. Sakta, sakta. Lugnt med propellern knappt roterande. Uppåt går det och runt. För man har tiltat och ställt snett enligt alla konstens och instruktionens regler! Varför skriver jag nu de här raderna? Pojkar och flickor! Modellflygare av alla katego-

rier! Prova på annat! Ni kommer att få kul och trevligt. Ni kommer att lära Er mera om Er favorithobby! Jag garanterar! Och var inte så förbaskat grenfixerade som jag varit! RC är inte det enda saliggörande! Prova på inomhus! Prova på friflyg. Eller oldtimer! Oj, vad det finns! Det skulle inte förvåna mej, om jag snart står i en lincirkel och donar med något stuntliknande eller combat! Eller försöker mej på pyloneri och F3F och H och X - eller vad det nu kan heta i FAI-boken. Prova, pojkar och flickor, för sjutton gubbar och tanter på allt inom den här härliga hobbyn vi hamnat

i. Gör det! Det är hobbyn värd. Det är Ni värda. För vilken hobby kan erbjuda så mycket som modellflyg? MODELL-FLYG! Frimärksamslaren (jag är sån!) räknar sina tänder och söker plåtsprickor och annat. Brid-gespelaren (jag är sån också) räknar sina poäng och bjuder sina slammar. Men vad har han jämfört med modellflyg? Golf-spelaren (jag är sån med) slår sina drivar och slicar och har sig. Han kollar sving och tränar putt. Och han gör sina birdies. Men vad har han, som kan mäta sig med modellflyg?

Gratis, alla modellflygare. Ni

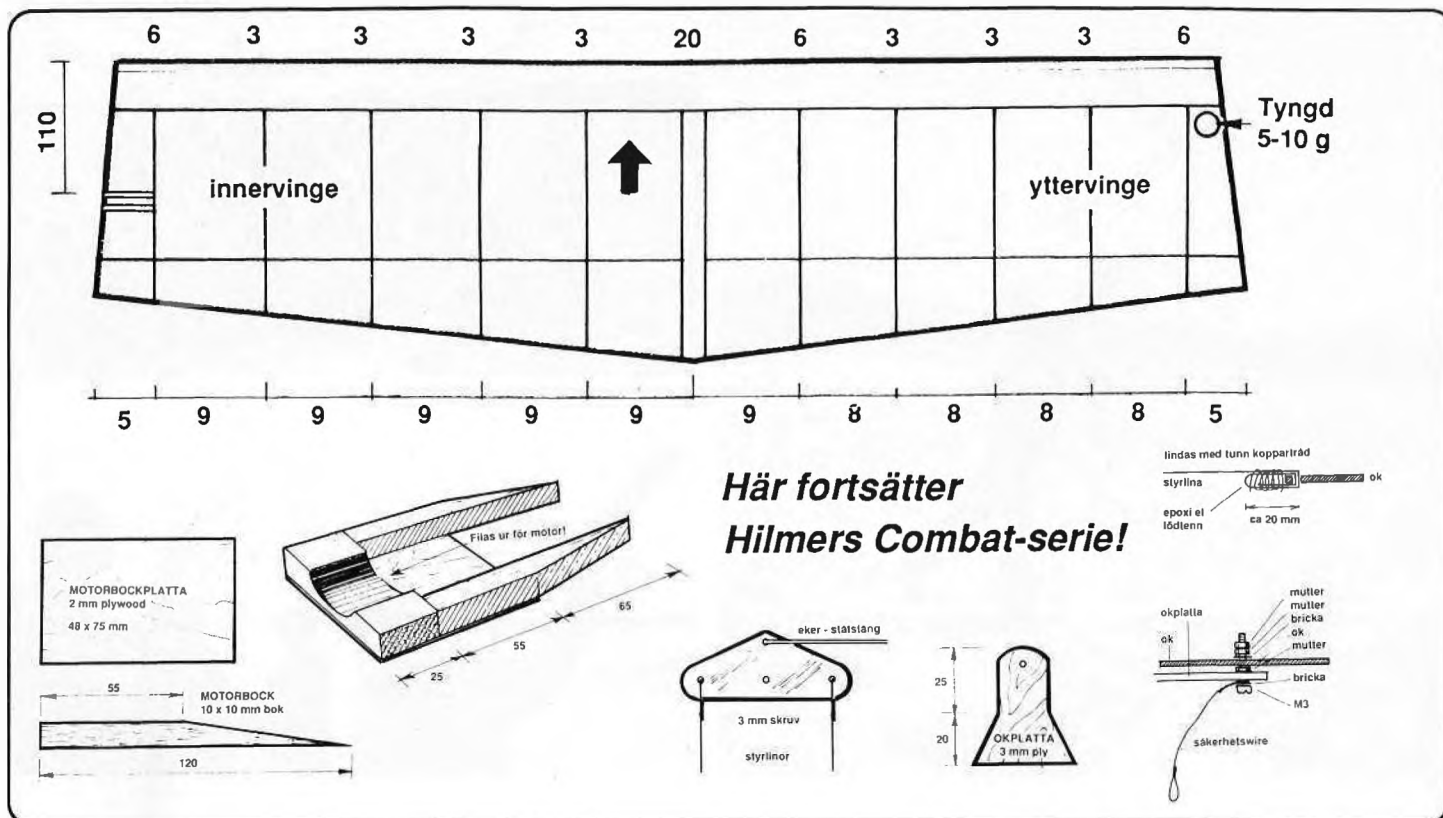
har valt nåt fint! Var rädda om det! Och berätta för andra om det. Eller ta med en liten "Tolvskilling" till jobbet och flyg i verkstan, på kontoret eller i supermarketen. Men gör det första gången innan kunderna, cheferna kommer! Men var inte rädd för att visa även dem! För alla faller för modellflyg! Alla har den unga "liraren" i sig. Det gäller bara att hjälpa dem locka fram den!

Gratis, alla modellflygare!

Vi har nåt fint!

Vi har nåt fint att bjuda alla andra på, också! Gör det!

Redaktörn



Här fortsätter
Hilmers Combat-serie!

Combat combat combat

Har limmet nu torkat? I så fall startar vi genast med spryglarna, men först lite teori.

Teori spryglar

Få eller många, smala eller tjocka, hårda eller mjuka, tunga eller lätta; frågelistan kan göras lång. Tittar man på olika vingkonstruktioner kan man hitta tre varianter. Den första, som Ruter Ess Original dvs många 1,5 mm balsaspryglar, kan kännas jobbigt att göra och limma dit många spryglar, men å andra sidan får man en rätt bra vingprofil. En andra variant är att ha 5 st tjocka spryglar i vingen; en i mitten, en vid varje vingöra och en mitt på varje vinghalva. Går fort att göra men ger en "insjunk" vingmitt på varje vinghalva. På vår modell gör vi ett mellan-ting! 11 spryglar av lite olika tjocklek.

Spryglar

Gör en sprygelmall av 3 mm plywood enligt skiss. Genom att vara extra noggrann vid tillverkningen av mallen besparar

man sig senare arbete. Med mallens hjälp kan man sedan skära ut spryglarna ur balsan. Bygger man få modeller är detta sätt snabbt och enkelt, men skall man ha många spryglar är det lättare att bunta ihop en hög balsabitar tillsammans med mallen och såga ut med hjälp av en bandsåg. Till varje modell går det åt 7 st 3 mm, 3 st 6 mm och 1 st 20 mm sprygel. Den senare är mitsprygel och har en annorlunda profil beroende på att roder och fena limmas mot denna. Mitsprygeln är lättast att såga ut med en bandsåg. Den uppmärksamme läsaren (byggaren!) har märkt, att många av spryglarna är för långa. Det är inget att oroa sig för, utan kommer att korrigeras efter vingens ihoplimning. I mitsprygeln ska man också göra ett uttag för ok-plattan. Titta noga på skissen hur hålet ska vara då det är lätt att göra fel. Hålet skall göras i mitsprygeln under del, dvs mot modellens undersida och med hålets smala del pekande mot innervingen. Såga ut ok-

plattan ur 3 mm ply och borra ett 3 mm hål där oket skall sitta. Limma dit ok-plattan.

Ihopsättning vinge

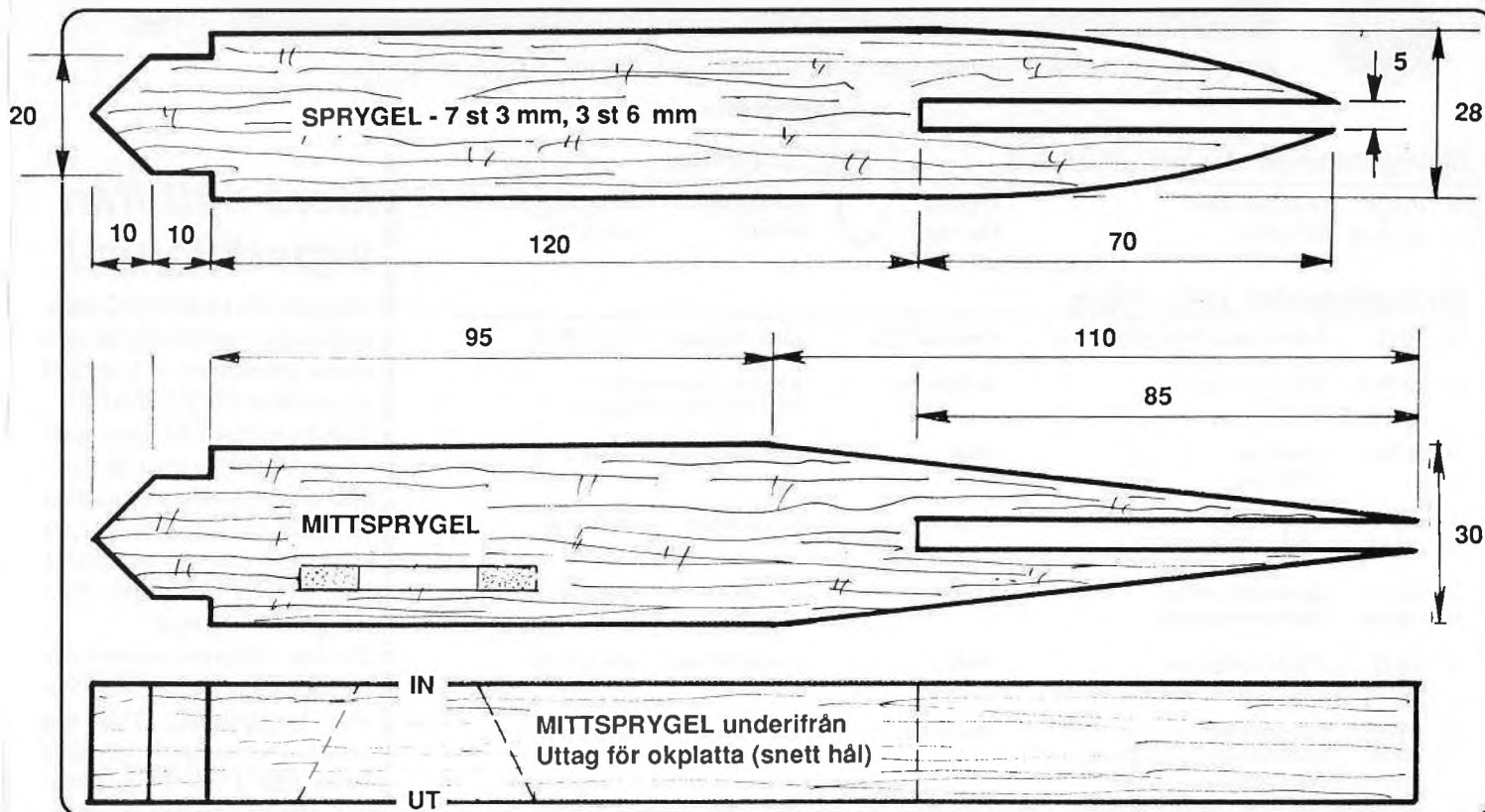
Titta på den måttatta skissen av vingen och märk ut på framkant och bakkant var spryglarna skall sitta. Förlimma spryglarnas framkant (=ändträ!). Det går till på så sätt att man stryker tunt med vitlim på ändträ och låter det torka. Förlimningen gör att limfogen mellan framkant och sprygel blir starkare. En god regel vid modellbygge är att förlimma allt ändträ.

Ta fram knappnålar och en vinkelhake och börja limma spryglarna mot framkanten från vänster till höger (i princip kan man ju limma dit dem frång höger till vänster, men hur man gör då hoppar vi över nu). Nåla fast dem och kontrollera med vinkelhaken att de inte sitter snett. Då alla spryglarna är på plats ska bakkanten på plats med vitlim och knappnålar. Kolla återigen att inget är snett. Nu skall allt torka, men den här gången räcker det

med någon timma. Under tiden bör man ha skurit ut vingöron av 5 mm balsa, kollat att de passar, förlimmat dem för att slutligen limma dit dem. På yttervingens vingöra limmar man fast en tyngd på cirka 10-15 gram. På innervingens vingöra limmar man två stycken 3 mm aluminiumrör (eller mässing) där styrlinorna skall gå ut. Se ritning för mått. Ovanpå rören limmas en 10 mm balsabit, formad efter profilen i vingspetsen. Balsabiten har två funktioner: en är att det är lättare att fästa plastklädseln i en plan balsabit än i två alurör och en annan är att rören då sitter bättre fast.

Styrmekanism

Nu är det dags att tillverka ett ok (se skiss). Själv använder jag 1,5 mm glasfiberlaminat (samma som i kretskort) men det går också bra att använda plåt eller plywood (2-3 mm). Naturligtvis kan man också köpa ok. Som styrlinor (lead-outs) används t ex 7-trådig Laystratewire, som fästs i



oket enligt skiss. Som stötstång användes en cykeleker (22,5 cm lång), finns i cykelaffären eller på någon cykel. I den gängade ändan skruvar man fast en plastlink (t ex kavan). Tillverka också en säkerhetswire, som skall förbinda ok med motor, diameter på wiren skall vara minst 0,5 mm. Skruva fast ok och säkerhetswire i ok-plattan enligt skiss.

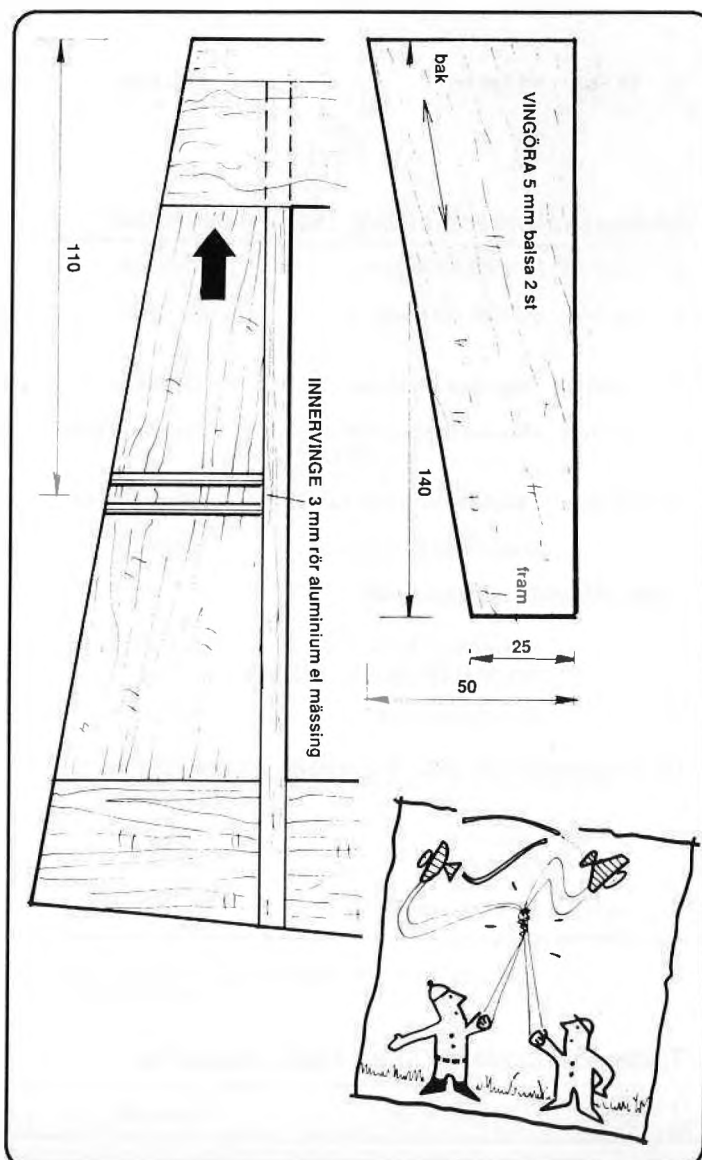
Motorbockar

Såga ut motorbockar i 10x10 mm rödbok samt en platta i 2 mm plywood. Använd epoxilim (använd skyddshandskar!) för att limma motorbockarna på plattan. Avståndet mellan dem skall vara 28 mm vilket gäller för de flesta 2,5 cc:s motorer. Delen framför bockarna utfylles med en bit balsa, som slipas ur för motorn. Borra sedan hål för motorns fästpunkter (3 mm borr). Var motor skall sitta beror på hur mycket motor väger (diesel väger mer än glöd) samt hur tung eller lätt modell man bygger. Första modellen kan bli

lite av den chansning, men det går att justera med vikter i efterhand. För en diesel kan man ha som riktmärke att motorns bakkant skall vara 5-10 mm framför bakkanten på den plywoodplatta man limmat motorbockarna på. När hålen för motorbockarna är gjorda skall de borras upp till 4 mm på baksidan (Borra 5 mm djupt). Här limmas M3 T-mutter fast med epoxilim. Glöm ej att ha skruv i vid limningen annars blir gängorna igenlimmade. På den del av motorbockarna, som sticker utanför plywoodplattan limmar man nu 2 mm balsa och utanpå hela biten limmas ett balsablock 40-50 mm tjockt. Såga bort balsan, där vingen skall vara men vänta med att forma blocket.

Med tanke på sommarens alla andra aktiviteter avslutar vi nu. Vi har lite om tankar (bränsle) kvar och återkommer i nästa nummer med resten som behövs för att få modellen klar och flygfärdig.

Till dess! HONK!
Hilmer





Tävlingskalender Inomhusflyg 1988

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	telefon bost/arb
x	sep 23-24	SM Inomhus SM Inomhus	Blue Max	Jan Odén	0515-370 76



Tävlingskalender 1988 - Friflyg

12	jul 12	Wentzelpokalen/Korg-Olle Trofén	Östersund MFK	Niklas Karlsson	063-12 92 14
13	jul 22-24	Scandinavia Open	Revinge Hed	T Koster, Harlosevej 184, DK-3400 Hillerød, Danmark	
14	jul 29-31	Scania Cup Scania Cup	AKM	Lennart Hansson	040-19 37 90
15	aug 13 res aug 14	Solna FAI-cup Solna FAI-cup	Solna MSK	Jan Zetterdahl	08-97 91 52
16	sep 17 res sep 18	Öbacka Höst-tävling Öbacka Höst-tävling	Öbacka MK	Leif Eriksson	0611-234 52
17	sep 18	AKM:s Höst-tävling	AKM	Lennart Hansson	040-19 37 90 040-718 65
18	oft 15 res okt 16	Oktobertreffen Oktobertreffen	Öbacka MK	Leif Eriksson	0611-234 52
19	okt 22	Hjelmerus Memorial	MFK Linköping	Per Johansson	013-520 86
20	nov 13	Novembertreffen	AKM	Lennart Hansson	040-19 37 90 040-718 65
21	dec 4	MERA-Cup	Solna MSK	Jan Zetterdahl	08-97 91 52



— Varför rodnar han då han flyger?
— Jo, han är inte med i SMFF!

Tävlingskalender Lin-flyg 1988 - Alla klasser

8	aug 27-28	DM 1988 Alla klasser	Resp distrikt		
9	sep 3-4	SM 1988 Alla klasser	B081/D103	Staffan Hovmark Hans Fällgren	0755-120 96 0155-156 86
10	sep 10-11	Galax Open Alla klasser	MFK Galax	Kjell Axtilius	08-774 49 15
11	sep 10-11	Vänersborgspokalen F2B, Semi-stunt F2D, SlowCombat	Vänersborgs MFK	Ingmar Larsson	0521-112 10
12	sep 25	Västeråstävlingen F2A, F2C, GY	Västerås FK/Mfs	Ove Andersson	021-13 17 42
13	okt 1	Hösttävlingen F2A, F2C, GY	MFK Galax	Kjell Axtilius	08-774 49 15

Internationella tävlingar 1988

3	aug 16-23	Verldsmasterskap Alla klasser ЧЕМПИОНАТ МИРА	Kiev, Sovjet	Grenchefen	
4	aug 27	Brittiska Masterskap	Storbritannien	Grenchefen	



— Man är väl med i SMFF!

Tävlingskalender RC-flyg 1988 - Klass F3A

2	jul 2-3	Granscupen Granscupen	Tidaholms MFK	Ingemar Gustavsson	0502-430 92
3	aug 6-7 res aug 13-14	Solstads-Cupen, SM F3A	Karlstads MFK	Jörg Drenke	054-83 57 37
4	sep 10-11	Hösttävlingen F3A, F3A-sport, F3A-pop	Linköpingseskadern LEN:s klubbfalt	Anders Johansson	013-13 96 56

Tävlingskalender RC-flyg 1988 - Klass F3B

8	jul 2 res jul 3	Skagertreffen F3B-T	Åtorps MFK	Eine Moberg	0586-446 51
9	jul 9-10	Höktermiken F3B-T	Hökaklubben	Lennart Olsson	035-12 86 49

Mera nytt från expeditionen!

Hej igen alla klubbfunktionärer byråkrater, papperstigrar och andra pärmbarare - kort sagt alla ADMINISTRATÖRER!

Som Ni minns från förra numret av Modellflygnytt så kommer vi från SMFF:s expedition att hålla en kanal öppen om saker, som kan vara av allmänt intresse i vår kära pappershantering för klubbarna!

Det har i dagarna kommit nya bidragsbestämmelser från Statens Ungdomsråd. Med stor säkerhet kommer de att gälla redan från 1 juli 1988. Bidragets storlek kommer då att beräknas på medlemsiffrorna per den 31 december 1987.

I sammanfattning kommer bidragets storlek att baseras dels på antal medlemmar 7-25 år, dels på antal klubbar med ungdomsverksamhet.

Reglerna har skärpts så tillvida att organisationen skall ha 60% medlemmar under 26 år totalt, mot 50% tidigare. Däremot finns inget procenttal för varje klubb. 60% klarar inte SMFF idag, utan vi måste ta nya tag för att få fler ungdomar.

För att en enskild klubb skall vara bidragsberättigad måste den ha minst en godkänd sammankomst för lokalt aktivitetsbidrag per år. Alltså ett liberalt krav! i praktiken är det ju få klubbar som inte har någon sammankomst, men det som nu måste till är att man också lämnar in en redovisning av sammankomsterna.

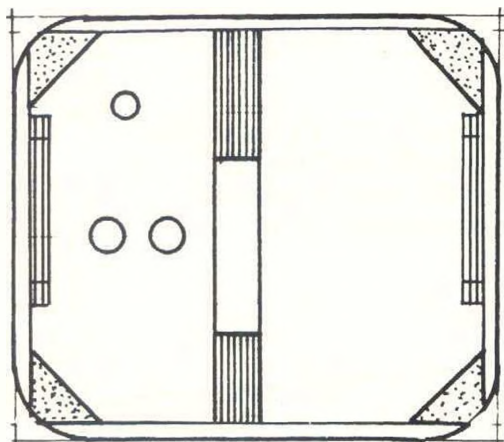
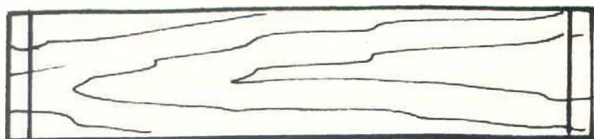
Ny kopian!

Vi kan även berätta, att vi till expeditionen inköpt en begagnad kopian med betydligt större kapacitet än den vi har sedan tidigare. Den nya maskinen har dessutom en sk sorterare, som betydligt underlättar jobbet för oss.

Allt för klubb-servicen!

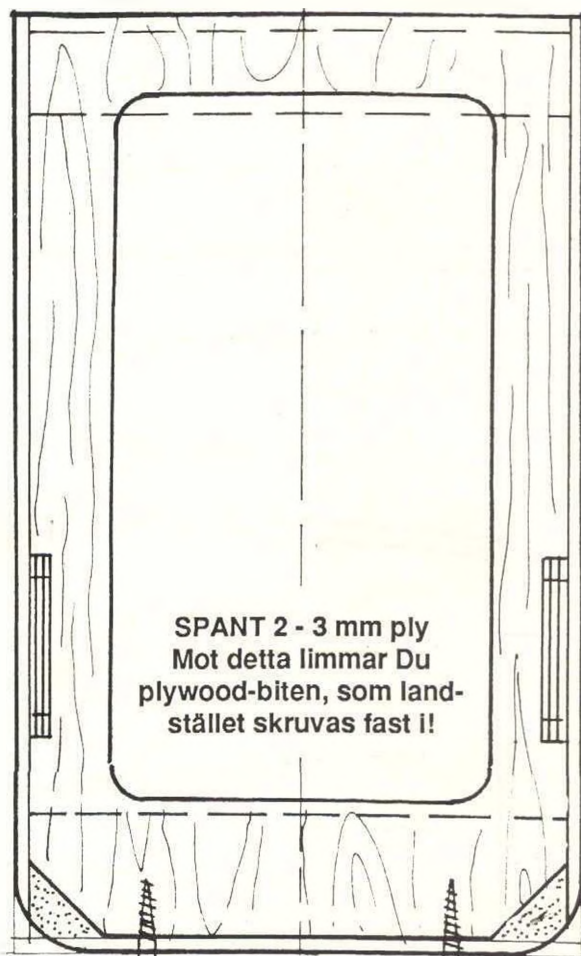
Bosse och Johan

Plywoodbitar för vingfäste,
2 st tillverkas!

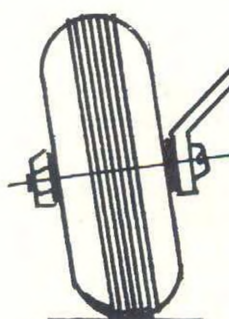
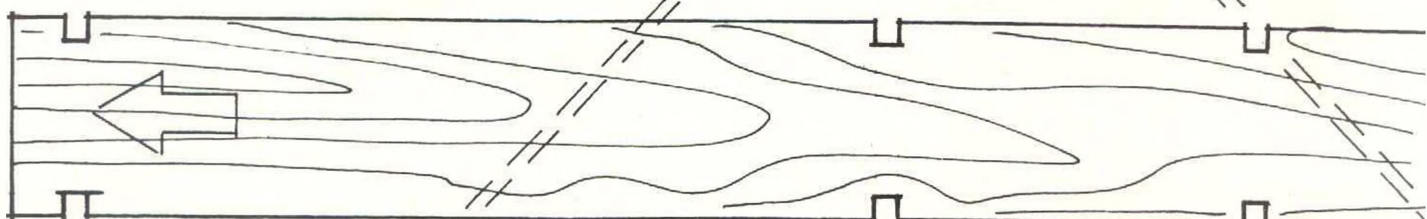


SPANT 1 - 3 ply
Borra hål för trottellinkaget och
bränsleslangarna innan Du limmar
dit spantet!

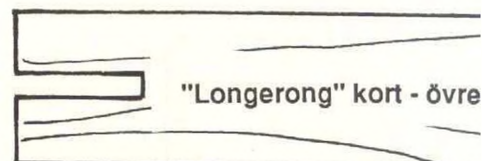
Plywoodbit 15x15 mm för landställ
(limmas mot spant 2)



SPANT 2 - 3 mm ply
Mot detta limmar Du
plywood-biten, som land-
stället skruvas fast i!



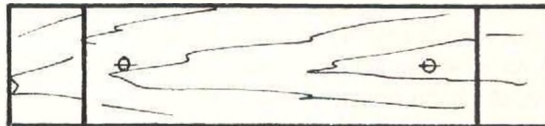
Landställ av dural. Hjulaxel 3 mm
skruv, som med mutter. Hjulet
hålls på plats med bricka och lås-
mutter. Stället fästs med 2 träskruv
i plywoodbiten vid spant 3.



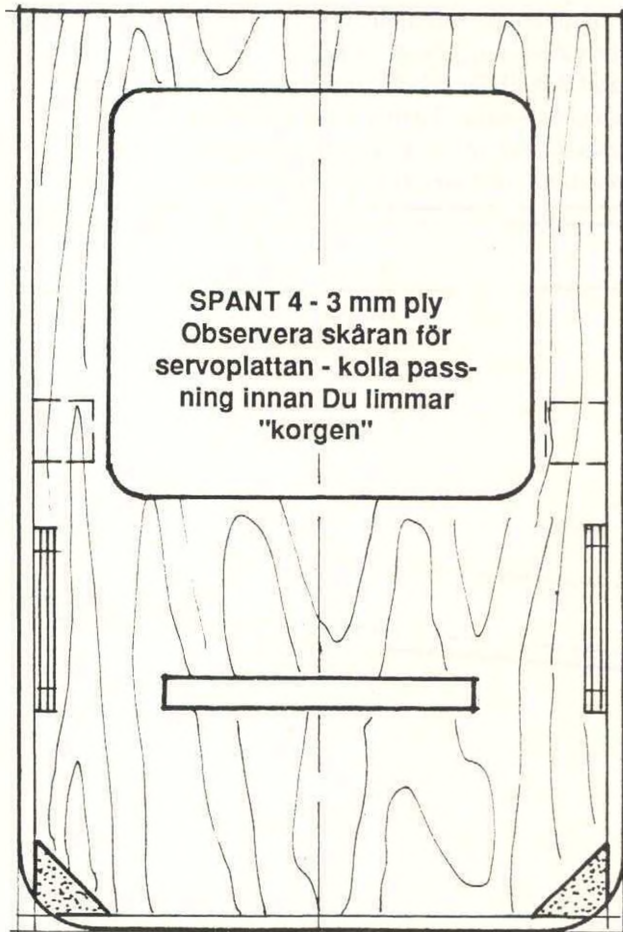
"Longerong" kort - övre

3 mm hål

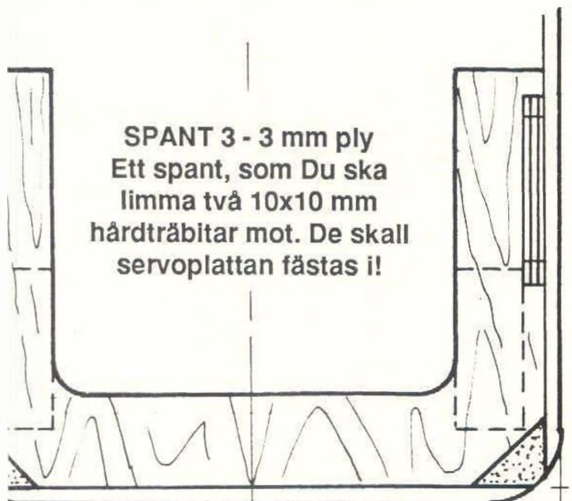
Plywoodbit 15x15 mm för landställ
(limmas mot spant 2)



SPANT 4 - 3 mm ply
Observera skåran för
servoplattan - kolla pass-
ning innan Du limmar
"korgen"

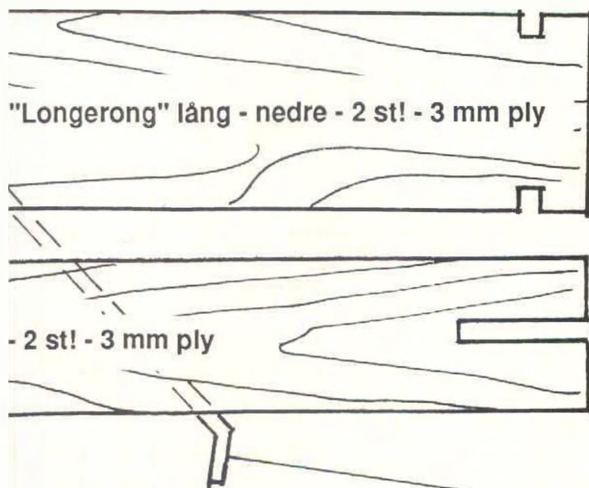


SPANT 3 - 3 mm ply
Ett spant, som Du ska
limma två 10x10 mm
hårdträbitar mot. De skall
servoplattan fästas i!

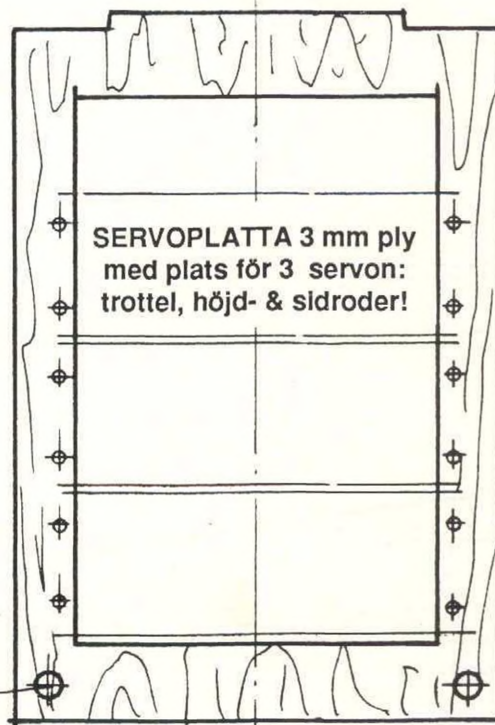


"Longerong" lång - nedre - 2 st! - 3 mm ply

- 2 st! - 3 mm ply



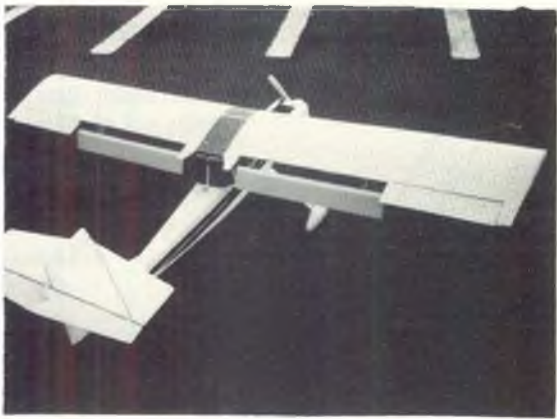
SERVOPLATTA 3 mm ply
med plats för 3 servon:
trottel, höjd- & sidroder!



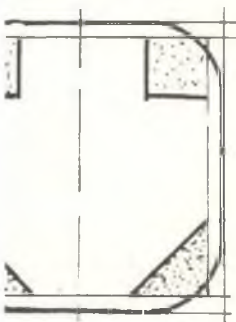
ör skruv - skruvas i hårdträbitarna på spant 3!

På bil-
- här s
liknar
kan de
vanlig
få bra

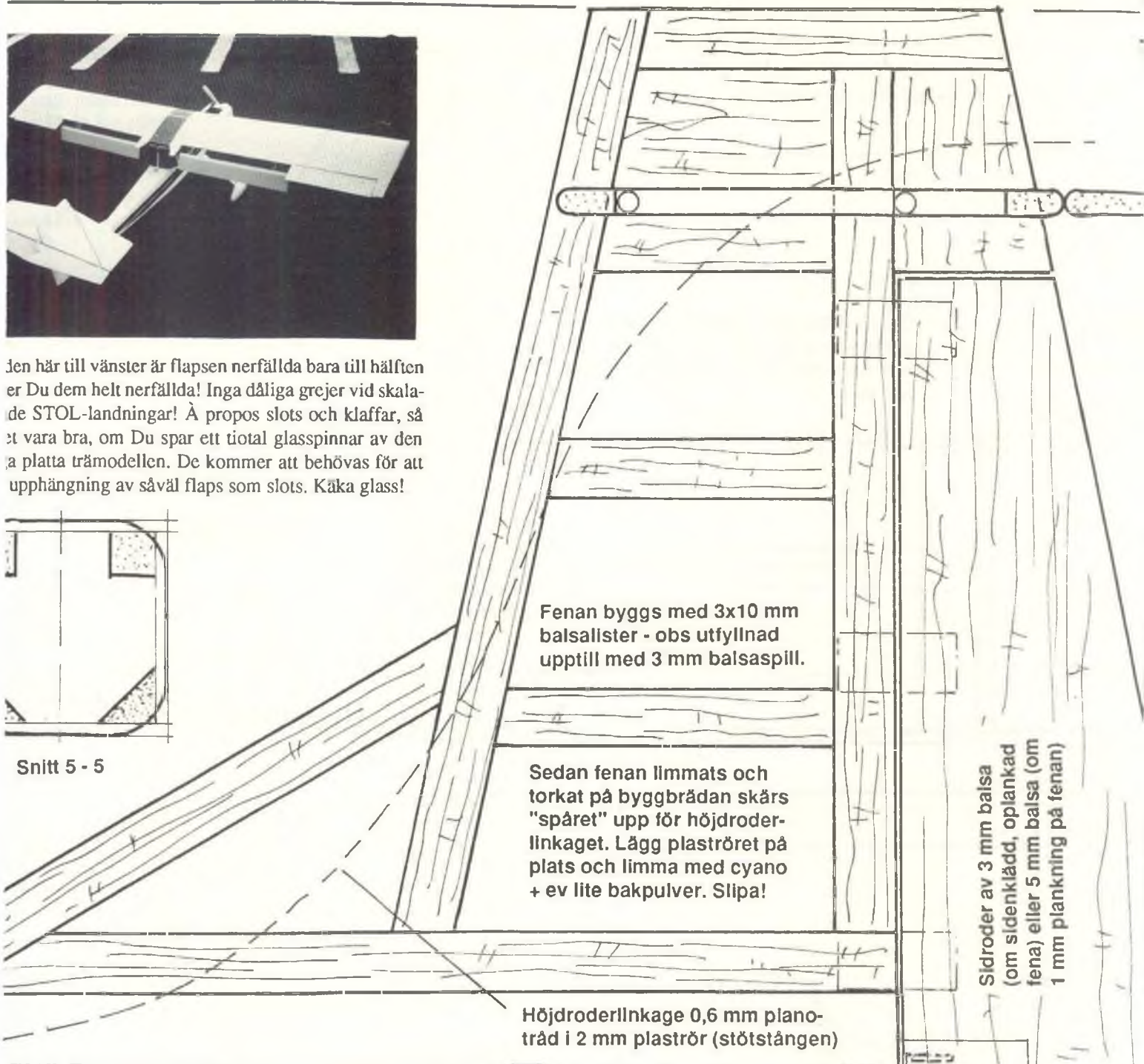




Den här till vänster är flapsen nerfällda bara till hälften
er Du dem helt nerfällda! Inga dåliga grejer vid skala-
de STOL-landningar! Å propos slots och klaffar, så
et vara bra, om Du spar ett tiotal glasspinnar av den
a platta trämodellen. De kommer att behövas för att
upphängning av såväl flaps som slots. Kaka glass!



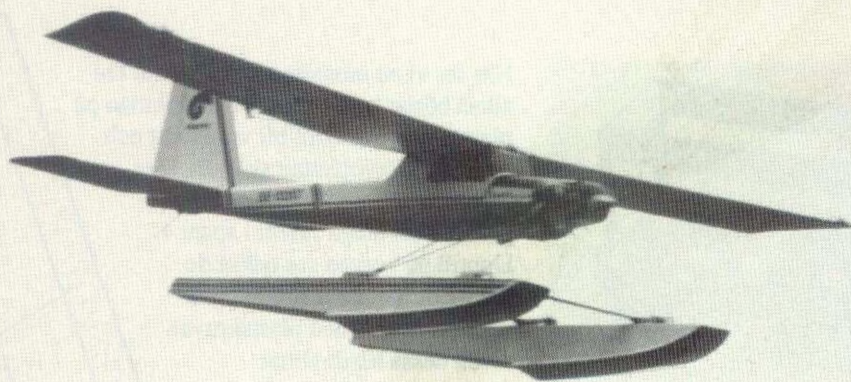
Snitt 5 - 5



Här ser Du en bild på den modifiera-
de "Eld-Flugan". Jämför med stora
bilden upptill till höger, så framgår
nog skillnaderna med önskvärd tyd-
lighet. "Hyttan" är höjd avsevärt och
en högt placerad stubbe är de främsta
avvikelserna. Att jag sedan "pyntat"
den med hjulkåpor, flaps, slots (ej på
bild), vingstöttor mm gör modellen
bara mer "skalalik" och roligt att
flyga. Helt vit med några röda stripes
på sidan. Och Hökaklubbsmärket på
fenan som pricken över i:et!

Håll med om att det blev en liten
skönhet - som flög som en gud!

Sporrhjul. Planotråden stic-
in i fena enligt skiss. Epo-
och förstärk gärna med du
sidenlager.



Här kommer "Eld-Flugan"!

Nu är det dags för RC-vännerna att få en hel-skalaritning! Och vi har valt en väl utprovad kämpe - "Eldflugan" - en basmodell, som man kan göra mycket trevligt med. Den kan sjöflygas, få skevroder, flaps och stöttor!

Fullskalaritningen den här gången är en RC-modell, kallad "Eld-Flugan". Hökaklubbarna Jan Johansson och Arne Brorsson tog fram den på 70-talet. Den blev populär. Som "vanligt" landbaserat flygplan. Men också som fin flottörförsedd modell. Den är trevlig och snygg. Flyger bra och kräver inte mycket av byggaren. I nosen en motor typ Enya 09 eller OS 10 FSR. Funderar man på sjöflyg kan en lite större motor vara lämplig. Men original-Flugan klarade sjöflyg med de nämnda motorena.

Inte original-"Flugan"!

Ritningen visar inte original-Flugan. Redaktören byggde några exemplar, men kunde inte låta bli att "modifiera" lite efter egen smak. Jag höll dock benhårt kvar alla de väsentliga detaljerna, som krävs för att modellen skall flyga bra. Jag höjt "hytten" några cm och flyttat upp stabben (fri från vattensprut vid sjöflyg). Pianostrådstället bytte jag ut mot ett dural - vilket riktig flygplan har ställt med 10 cm pianostråd? Hjulkåpor drog jag till med också, liksom flaps, vingstöttor mm. Mer därom senare.

Mitsidorna rymmer tyvärr bara kroppen. Vingar och stabbe kommer i nästa nummer. Men det finns bra möjligheter att dra igång ändå. Och sprygelprofilen finns med nu, så att man kan ha alla 28 spryglarna klara tills ritningen dyker upp.

Den som är verkligt intresserad, kan få en utförlig steg-för-steg byggbeskrivning. Den är gjord för originalmodellen (utan mina modifieringar!). Mycket lite skiljer, så den kan vara till god hjälp. Skicka in ett adresserat A4-kuvert frankerat för max 500 g samt en tia (för kopieringen).

Beträffande sjömodellen - "Våtflugan" kom den att kallas - undersöker jag vilka möjligheter jag har att ordna färdigskurna frigolit-kärnor till dessa. Mallen har Arne Brorsson välvilligt ställt till tidningens disposition liksom den gamla byggbeskrivningen.

Då kör vi väl igång, va?

Börja med "kroppskorgen", som består av idel 3 mm plywooddetaljer: 4 spant med 2 längsgående "longeronger". Dessa detaljer är sammanfogade "halvt-i-halvt" och limmade. Se foton! Glöm inte de två plywoodbitarna för vingfästsättningskruvama! - även dessa "halvt-i-halvt" i övre "longerongerna"! Då Du limmar korgen, låt servoplattan sitta på plats. Det blir vinkelrätast så! Men den skall inte limmas! Tag upp hål i motorspantet för trottel-linkage och bränsleslangar. Montera inte motorn än!

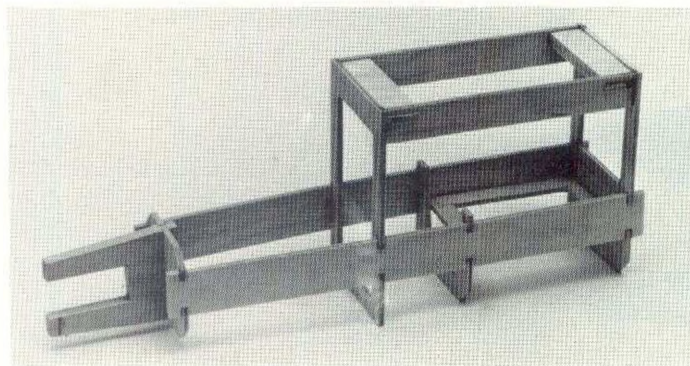
Skär ut två kroppsidor enligt ritningen. Limma 10 mm trekantlister & 10x10 mm tvärlister enl ritningen.. Kolla, att Du får 1 st vänstersida och 1 st högersida. Då kropps-korgen torakat, tar Du vitlim, ett par tvingar och

limmar sidorna mot korgen. Kolla alla vinklar noga! Baktill fasar Du till trekantlisterna enligt skissen och limmar ihop. Limma så dit plywoodbiten, där landstället skall skruvas fast. Planka hela kroppen utom kroppens undersida. Innan Du plankar undersidan måste Du ha byggt fenan. Följ ritningen och bygg träklart. Skär upp i fenan - fortfarande på byggbrädan! - för höjdroderlinkageröret, som blir S-böjt i det här fallet. Sätt ett långt rör på plats i fenan. Röret limmas med cyano + bakpulver. Sedan kan Du antingen bara putsa fenans sidor släta och klä med siden. Eller kan Du plankar fenans båda sidor med 1 mm balsa, vilket ger en stabilare fena - men tyngre!

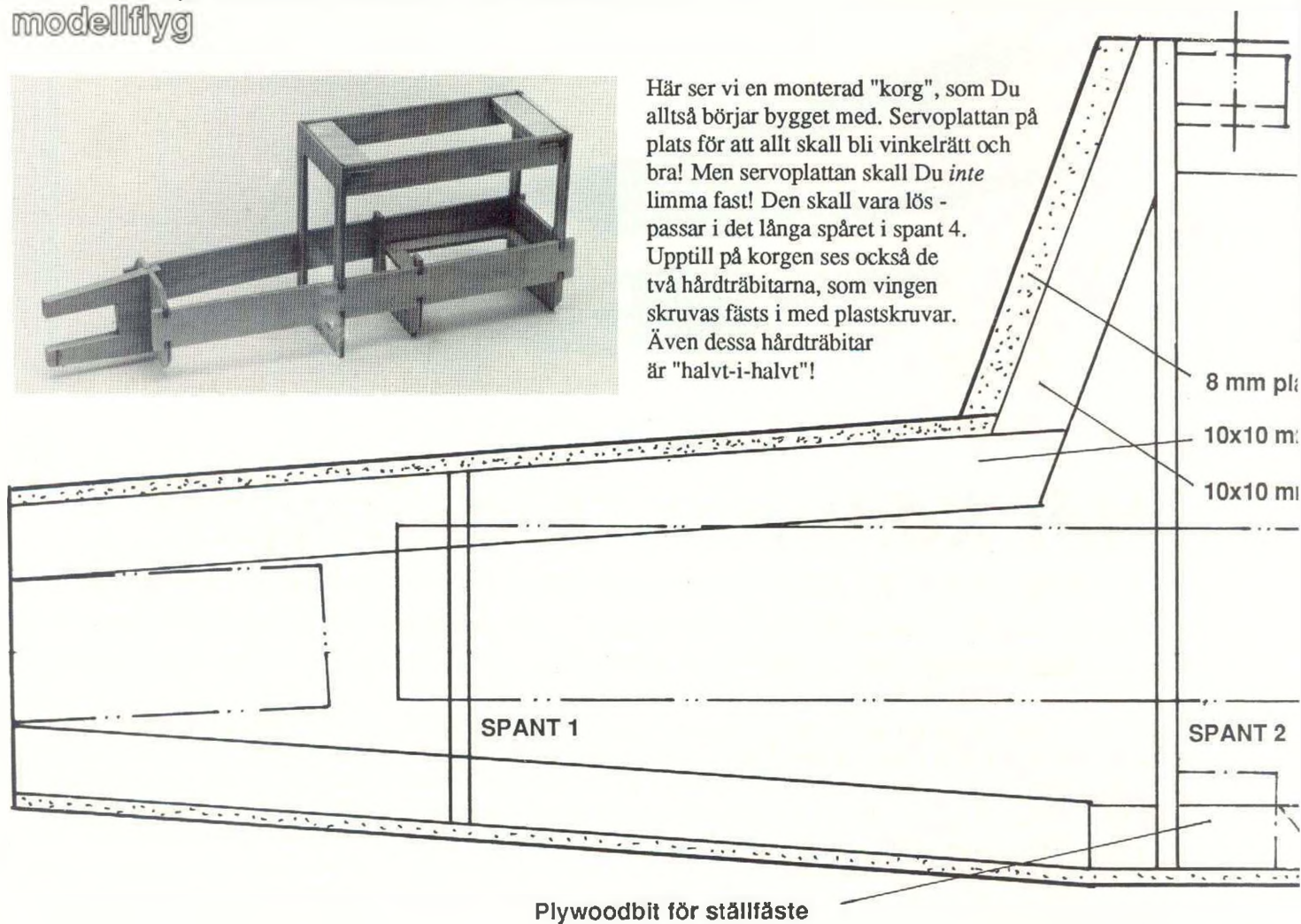
Innan fenan limmas på plats gör Du hål för linkagerören i överplankningen. Limma fenan på plats. Och se till att linkagerören för höjd och sida dyker upp i spant 4 för att passa till servonas höjd!

För att få fram rätt höjd kan Du säga ut servoplattan och sätta servona på plats! Nu ser Du servoarmarnas/diskarnas höjd. Planka bakkroppens undersida. Framtill på kroppen limmar du "kinderna" av 10 mm balsabitar liksom också fronten, som Du har gjort hål i för motoraxeln. Nu kan Du runda kanter, slipa och lacka för kommande sidenklädnad. För siden blir bäst!

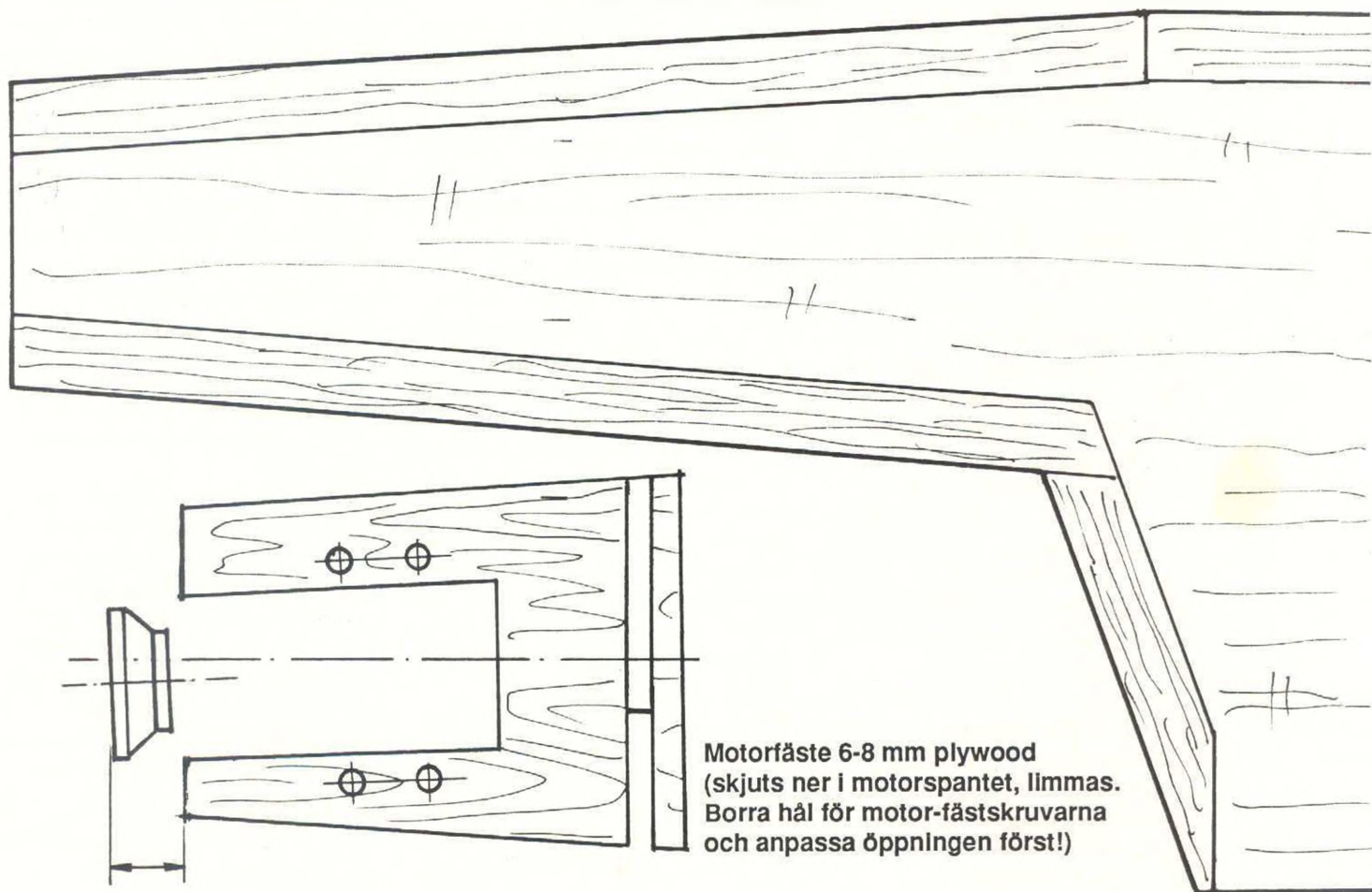
I nästa nummer tar vi vingarna och stabben och dess montering på fenan samt några ord om sjöflygeri!



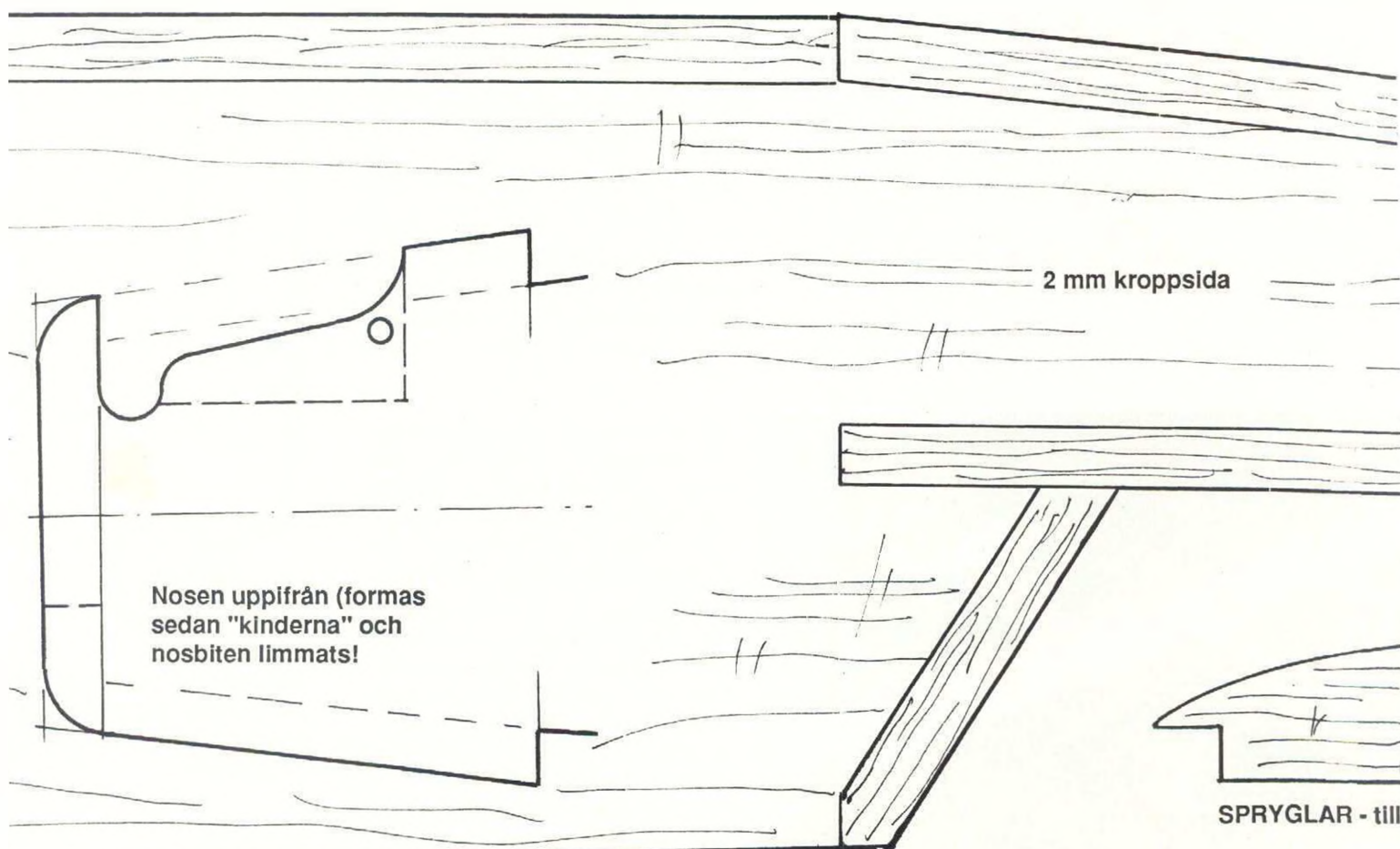
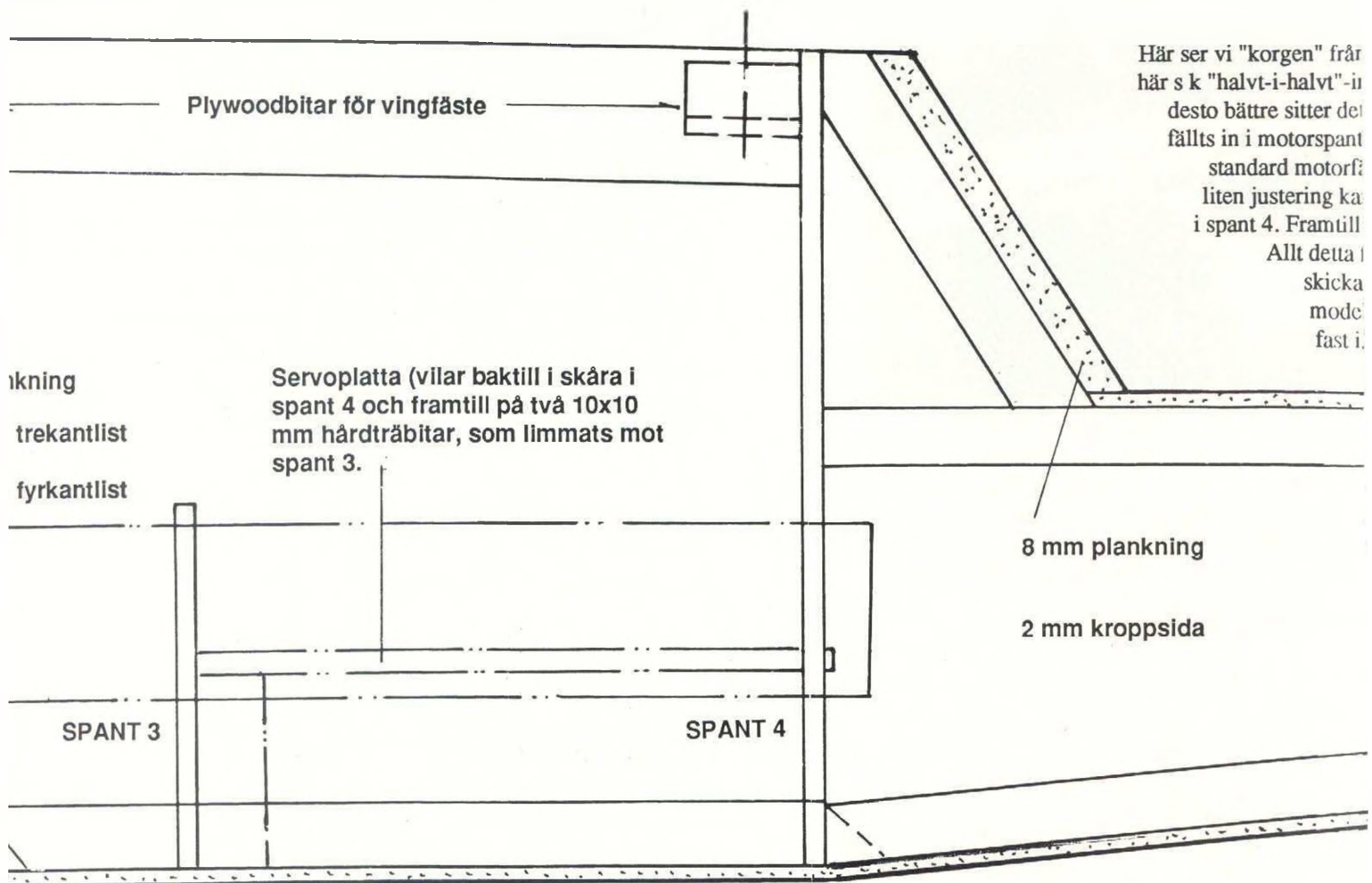
Här ser vi en monterad "korg", som Du alltså börjar bygget med. Servoplattan på plats för att allt skall bli vinkelrätt och bra! Men servoplattan skall Du *inte* limma fast! Den skall vara lös - passar i det långa spåret i spant 4. Upptill på korgen ses också de två hårdträbitarna, som vingen skruvas fästa i med plastskruvar. Även dessa hårdträbitar är "halvt-i-halvt"!



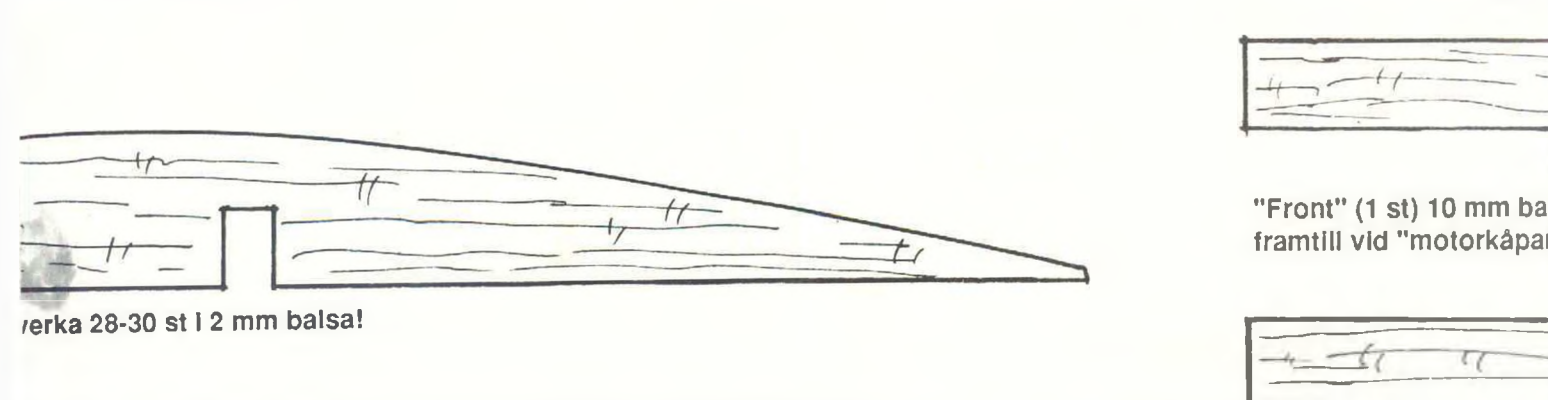
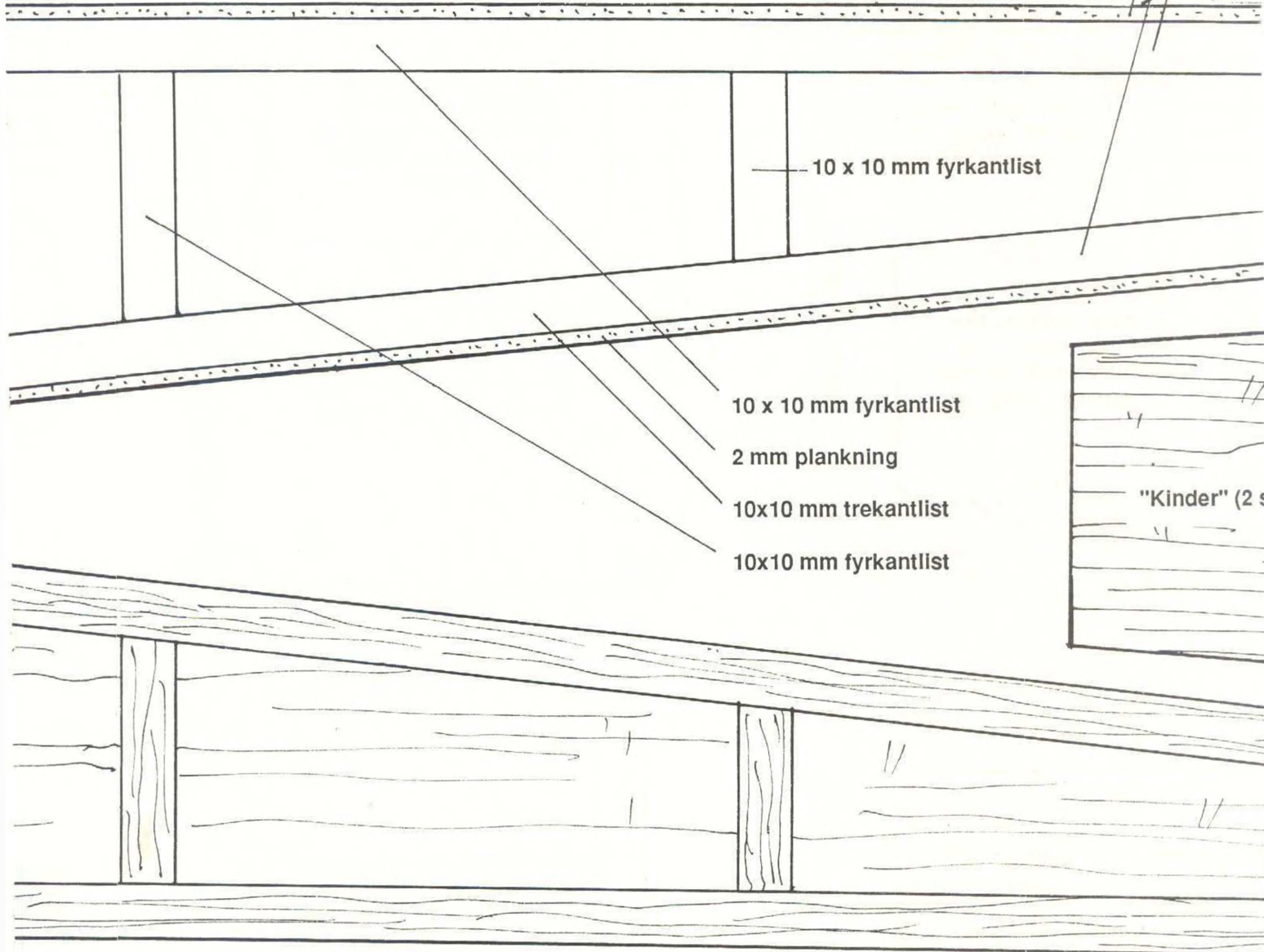
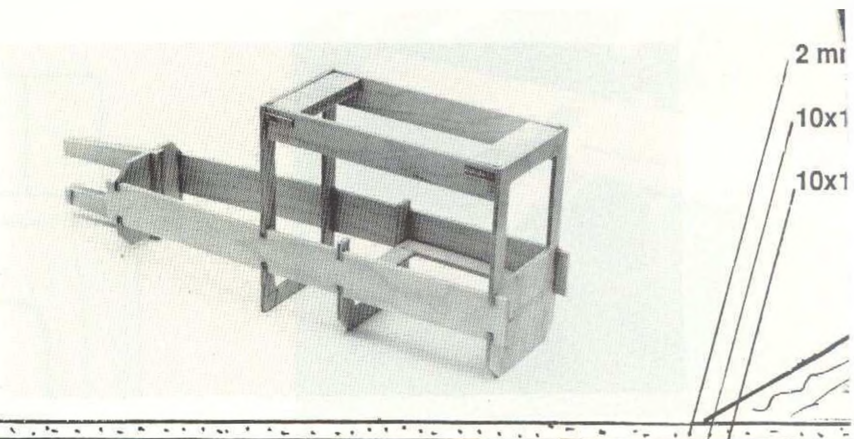
Plywoodbit för ställfäste



Motorfäste 6-8 mm plywood
(skjuts ner i motorspantet, limmas.
Borra hål för motor-fästskruvarna
och anpassa öppningen först!)



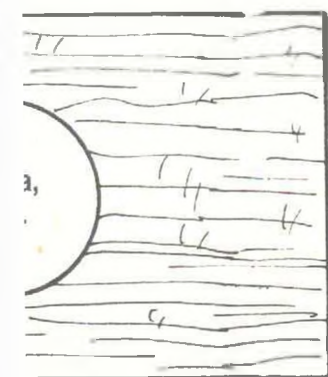
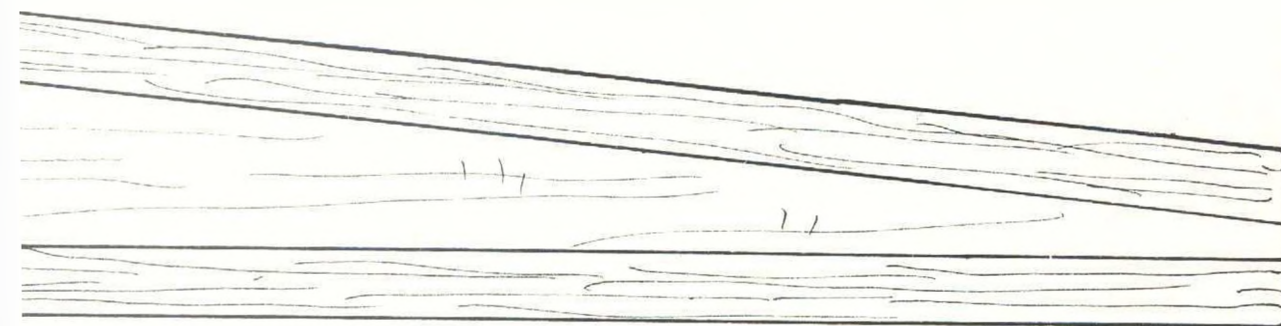
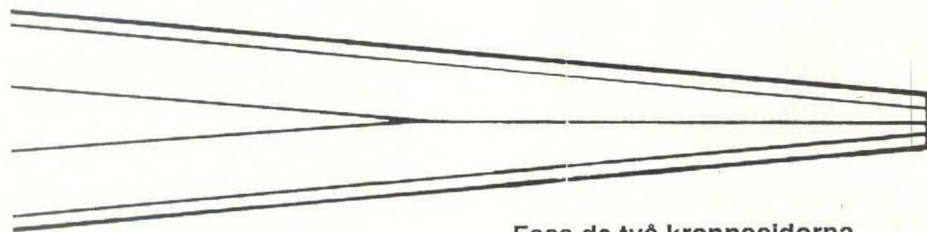
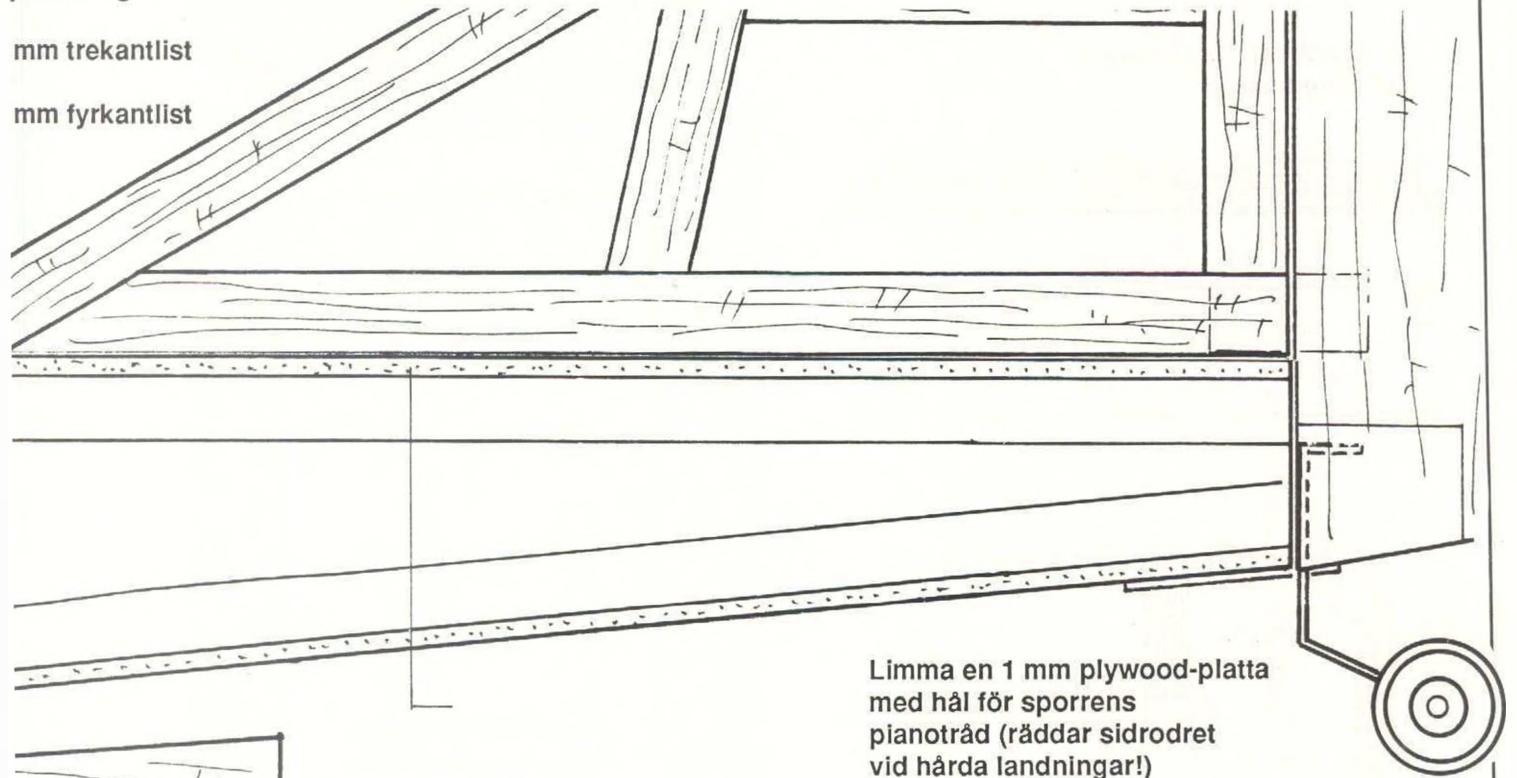
i annat håll. Av bilden framgår - hoppas jag - hur man gör den passningen. Se till att Du får fin passning här före limningen - med gott fint vitlim! Bilden visar också hur motorfästet också et "halvt-i-halvt". Och är det så att Du hellre vill ha ett vanligt iste i plast eller aluminium, så går det bra att använda det. Viss n kanske bli fallet! Servoplattan vilar baktill i den långa skåran vilar den på två 10x10 hårdträbitar, som limmats mot spant 3. framgår av ritningen - och av den byggbeskrivning, som du kan efter. Längst ner på spant 2 skall Du också - innan du plankar llen, limma den hårdträbit, som senare landstället skall skruvas. Hårdträbitarna - för landställe och för ving-fastsättning limmar Du förslagsvis med epoxilim - med säkerheten i åtanke också!



plankning

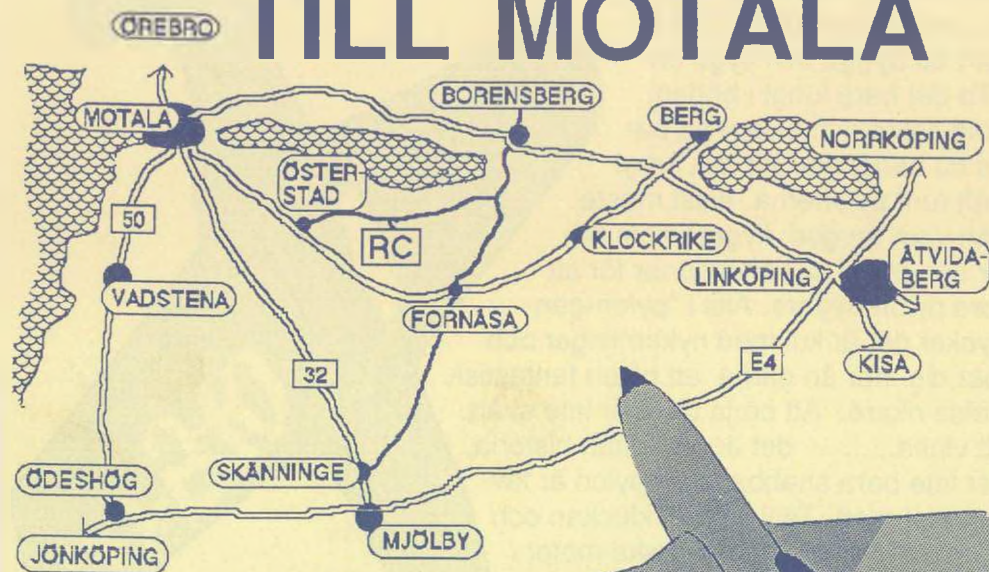
mm trekantlist

mm fyrkantlist

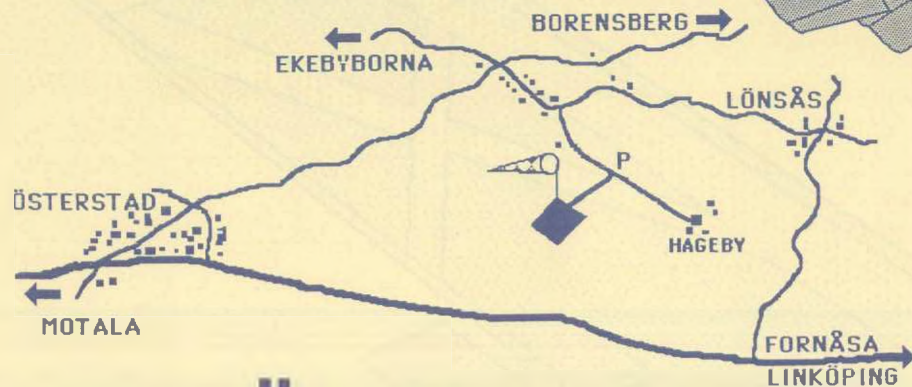
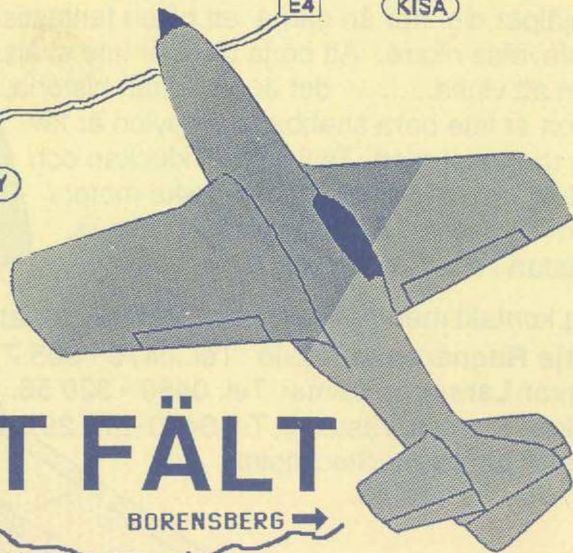


Sporrhjulet och dess pianotråd hålls på plats - och skyddas vid tuffa landningar - med en 1 mm plywood-bit enligt skiss. Limma den mot bakkroppens undersida.

SÅ HÄR HITTAR DU TILL MOTALA



OCH TILL VÅRT FÄLT



VÄLKOMMEN

MOTALA MODELL FLYGKLUBB ARRANGERAR QM-PYLON 27/8



SM 10/9 RESERV DAG 11/9

Välkommen att tävla i QM-Pylon i Motala. Har du inte börjat bygga ännu är det bäst du sätter högsta fart. Pylon har haft ett par mellanår med ganska få tävlingar. Nu ökar intresset kraftigt runt om i världen. Även här hemma. Som du vet är QM-Pylon en helt svensk klass. Utomlands är det F3d och Club 20 som gäller. I Sverige är vi ett växande antal som åker på internationella tävlingar i F3d. QM Pylon är en bra nybörjarklass till F3d.

I år håller vi fyra QM-tävlingar, varav de två sista i Motala. Vi räknar med att det blir fler tävlande än på många år. Publik kommer det också...

I Motala har vi ett mycket bra gräsfält mitt ute på en slätt utan störande maskeringar. Fältet är ca 146 x 90 m. Banorna är så pass bra att det inte är några problem att starta och landa med "asfalthjulen".. Sätt i gång med bygge och träning..

Vi kan ordna inkvartering av de tävlande hos våra funktionärer. Plats finns för husvagnar ca 250 meter från själva fältet, där vi även kommer att parkera under tävlingarna. Kom gärna och träningsflyg pylon hos oss under sommaren. Motala är rena rama semesterstaden under sommaren. Göta Kanal och Varamobaden. Ta med windsurfern..

Vi kommer att köra tävlingen i 3-manna heat och räknar med 8 omgångar. (Blir vi för många tävlande kortar vi ned till 6 omgångar).

Nyhet för året! Efter tävlingen kör vi Motala RövarCup. (Frivilligt). De 6 piloterna med de snabbaste tiderna under ordinarie tävling är kvalificerade. Två st 3-manna heat körs. Tidtagning på alla tävlande. De 3 snabbaste tiderna går till final. Först i mål i finalen vinner.

Tider:

Samling på tävlingsmorgonen kl. **0800 - 0900** då registrering sker.

0900 - 0915 Genomgång av säkerhets bestämmelser.

0915 - 0955 Provflygning tillåten för alla tävlande.

1000 tävlar vi...

Anmäl dig i god tid så vi kan ordna till det litet extra trevligt. Efter SM-tävlingen tänker vi ordna ett samkväm för tävlande, funktionärer och anhöriga. Detaljer får du så fort du anmält dig...

Vill du veta mer,
slå en signal till :
Bosse Magnusson
0141 - 539 94, arb. 400 42.
Sten Kagerup
0141 - 406 78.

Till dig som ibland haft lust att pröva på QM Pylon, men inte riktigt vågat, vill jag bara säga: " Tag genast kontakt med närmaste erfaren pylon-pilot och be honom om hjälp med alla detaljer till motor, avgas-system, snurror och plan. Det är inte svårt att bygga och flyga en racer. Ta det bara lungt i början, flyg in dig sakta och säkert på banan tills du behärskar att åka lungt och snålt runt pylonerna. Visst måste du redan vara en god flygare som behärskar ditt plan i alla situationer för att bli en bra pylon-flygare. Alla i "pylon-gänget" tycker det är kul med nykomlingar och vi hjälper dig mer än gärna att bli en fantastisk upplevelse rikare. Att börja tävla är inte svårt. Men att vinna..... det är en annan historia. Pylon är inte bara snabba plan, pylon är tävling man mot man. Tävling mot klockan och tävling med dig själv i att behärska motor / plan / flygning. Pylon är ett sätt att leva. (Nästan i alla fall)."

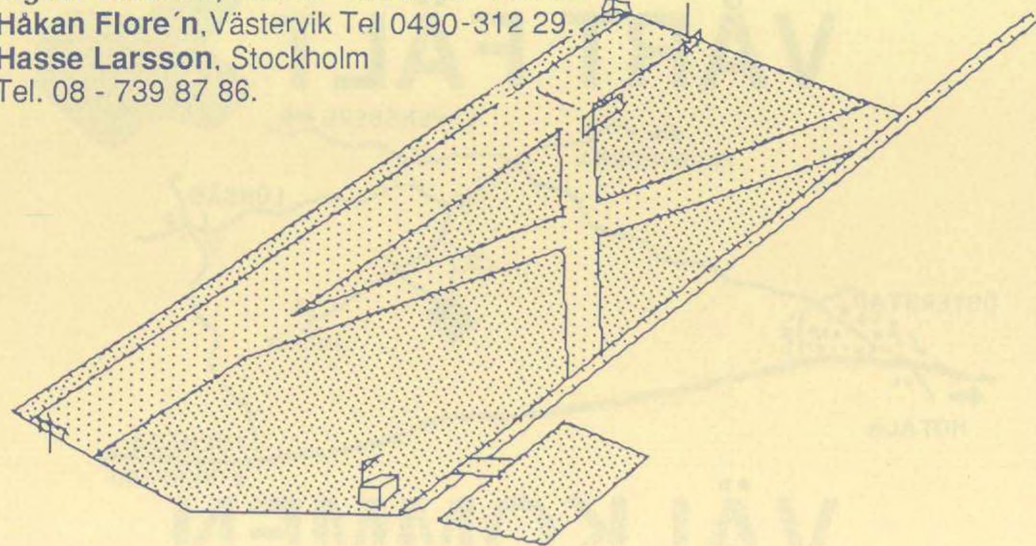
Tag kontakt med nå'n gammal pylonräv för att skaffa rätta grejorna:

Börje Ragnarsson, Växjö Tel. 0470 - 305 77.

Ingvar Larsson, Kalmar Tel. 0480 - 320 56.

Håkan Flore'n, Västervik Tel 0490-312 29.

Hasse Larsson, Stockholm
Tel. 08 - 739 87 86.





Meddelanden från Förbundet



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

SMFF:s nya startpaket!

Förbundets utbildningsverksamhet är igång! Läs om det på sidan 6. Årets första utbildningskurs/konferens har Hanns Flyckt dragit igång. Man har länge efterlyst ett s k introduktions/start-paket inom Förbundet. Med detta avser man ett antal nybörjar/introduktionsmodeller lämpliga att sätta i händerna på modellflyghandlare, men också nya kämpar, som vill "känna på" vad modellflyg kan bjuda på.

SMFF-styret har lagt ut jobbet på den gamle redaktören, som förvisso inte är någon större specialist på modellflyg. Men världen är full av lämpliga modeller - det är bara att välja. Det finns inga skäl att konstruera nya modeller, som skall sändas på remiss och putsas på i all evinnerlighet. (Det är lättare bära kritik det man gjort, än att få kritik för att inget sker, tycker jag). Det nya introduktionspaketet omfattar tre modeller. Egentligen fyra. En enkel modell (Ackus T-stjärten) blir första aviators, som plockas ihop. Flygs första kvällen. Så följer SMFF-Ettan, som är den populära "Knott". SMFF-Tvåan är en stavmodell med s k "flakvingar" och 480 mm spännvidd. Dessa två modeller ingår i "startpaketet" som byggsatser. SMFF-trean tar Calle S fram - en "Knarren/Robin"-liknande en, som medföljer paketet som ritning + materialsats. Den modellen kan byggas i tre versioner: med flakvinge, med Jedelsky-vinge och med konventionell sprygel-vinge. Start/introduktionspaketet skall i A5-format vidare innehålla små byggbeskrivningar, "Vad är SMFF?", "Vad är Modellflyg?" mm mm. Vi får anledning att återkomma. I höst skall de första satserna vara framme.

Redaktörn

Tävlingskalender F3B 1988 - (fortsättning från föregående sida!)

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	Telefon bost/arb
10	aug 6	SM F3B-T	Herrljunga MFK	Kent Johansson	0513-504 13
11	aug 20	"Zector Cup" F3B-T 10	RFK Ikaros	Stefan Carlsson	019-23 26 86
12	aug 27	"Krus-jakten" F3B-T	Höganäs MFK	Bobby de Maré	042-23 67 33
13	sep 10-11	Galten Cup & SM F3B-FAI Galten Cup & SM F3B-Sport	Köpings Fk/MFS	Tommi Kinnunen	0227-106 15
14	sep 24-25	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
2	aug 13	ModelCraft Cup	Malmö RFS	Jonny Saynor	040-22 06 16

Tävlingskalender F3C 1988

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	Telefon bost/arb
3	aug 6-7	SM i F3C Riksmästerskap helikopter pop	AKMG	Björn Friberg	031-49 20 41 bost 031-10 19 00 arb
4	aug 20-21	F3C + helikopter populär	Nyköpings Mk Stigtomta/Klubbält	Per Nordström Thomas Cedergren	0155-835 71 0155-824 81

Internationella tävlingar

1	sep 13-18	EM F3C	Holland, Eibergen	Ulf Johansson	011-12 65 12 bost 011-19 41 29
2	sep 24-25	NM i F3C (landslaget) F3C + helikopter pop (övriga)	Norrköpings RFK Herrebro/klubbält	Ulf Johansson	011-12 65 12 bost 011-19 41 29

Tävlingskalender RC-flyg 1988 - Klass F3D

3	aug 20	QM Motala	Motala MFK	Bo Magnusson	0141-539 94
4	sep 10	QM SM	Motala MFK	Bo Magnusson	0141-539 94

Tävlingskalender F3E 1988

5	jul 23-24	NM F3E	Sundbro, Uppsala	Stefan Engberg	08-735 65 22
6	jul 30-31	F3E populär	Djursholms MF	Bo Samuelsson	08-53 10 13
7	aug 6-sep 4	På grund av VM lämnas ej sanktion för nationell tävling under denna period!			
8	sep 9	F3E-FAI, 10 celler, 7 celler	MFK Starflyers	Stefan Engberg	08-735 65 22
9	sep 24-25	SM F3E, 10 celler + F3E populär Tullinge eller Sundbro, Uppsala	Djursholms MF	Bo Samuelsson	08-53 10 13
10	okt 15	F3E UT Kontakt tas med de kvalificerade!		Arbetsutskottet	

Tävlingskalender RC-flyg 1988 - Klass F4C

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	telefon bost/arb
4	aug 6-7	Hökaskalan F4C UT + populär-skala	Hökaklubben Halmstad	Kurt Lennå	035-370 67
5	aug 20-21	SM F4C F4C UT + populär-skala	AKMG Torslanda	Thomas Karlevid Ulf Jörnheim	031-55 44 25 0303-162 15
6	sep 4-11	VM F4C	Aero Club Giuliano Gorizia, Italien	Stig Bergström	040-15 15 24

Tävlingskalender RC-flyg 1988 - Meetings mm

Nr	Datum	Meetingets namn	Arrangör	Kontaktman	telefon bost/arb
7	jul 24-26	Internationellt helikoptermeeting	Helsingborgs MFK	Björn Perned	042-13 44 92
8	aug 6-7	Knalleträffen	Borås MFK	Bengt Olsson	033-934 62
9	aug 20	Ölandsträffen	Herrljunga MFK	Rolf Lundvall	0512-405 61





Super-enkla Supra-ställ från OK/Pilot!

Conny Åquist-Renman har kikat på OK:s infällbara landställ. Söndagsflygarens problem med infällbara ställ avgör många gånger valet av modell. Med de här ställen behöver ingen tveka! Supra-ställen är enkla och bra!

F3A-världsmästaren Hanns Prettnner har konstruerat ett par infällbara ställ, som är så enkla och genialiska, att min första tanke, när jag fick se dem första gången var: "Varför har jag inte kommit på det här själv?" Konstruktionen påminner om de ställ, som den amerikanske pylonvärldsmästaren Bob Violet tog fram för sisådär 15 år sedan. Och de är - vad jag vet - inte längre i produktion.

Här kan Du låta det glappa!

Något av det mest nervpåfrestande som finns brukar vara att få ett perfekt servolinkage till mekaniska ställ. Så är dock inte

fallet med Supra-ställen. Två, tre millimeter mer eller mindre spelar ingen roll. Ställen låser bra ändå. Men naturligtvis bör man eftersträva att låsmekanismen kommer så långt ut mot ändlägena som möjligt. Genom att den skjutbara låsmekanismen är gjord i metall och helt rund är friktionen mycket låg. Samtidigt är hållfastheten den maximala. Ett par insexskruvar sitter vid varje ändläge och allt glapp kan justeras bort. Det gäller både infällt som utfällt ställ-läge!

Inbyggnadsmässigt är det mesta helt konventionellt vad gäller huvudställen. Nosstället däremot kräver att man har en

slits eller ett spår i mitten av montageplattan, eftersom låsmekanismen delvis ligger på utsidan av ställets basplatta. Eftersom jag aldrig brukar använda mej av möjligheten att ha styrbart nosställ på mina modeller blev jag glatt överraskad över Supra-ställets konstruktion. Det är nämligen mycket lätt att låsa fast nosstället med en skruv (som tyvärr inte medföljer satsen).

Enkla, stabila, lämpliga

Sammanfattningsvis kan sägas, att Supra-ställens enkla, okritiska och stabila konstruktion gör dem lämpliga för såväl tävlingsräven som den mindre

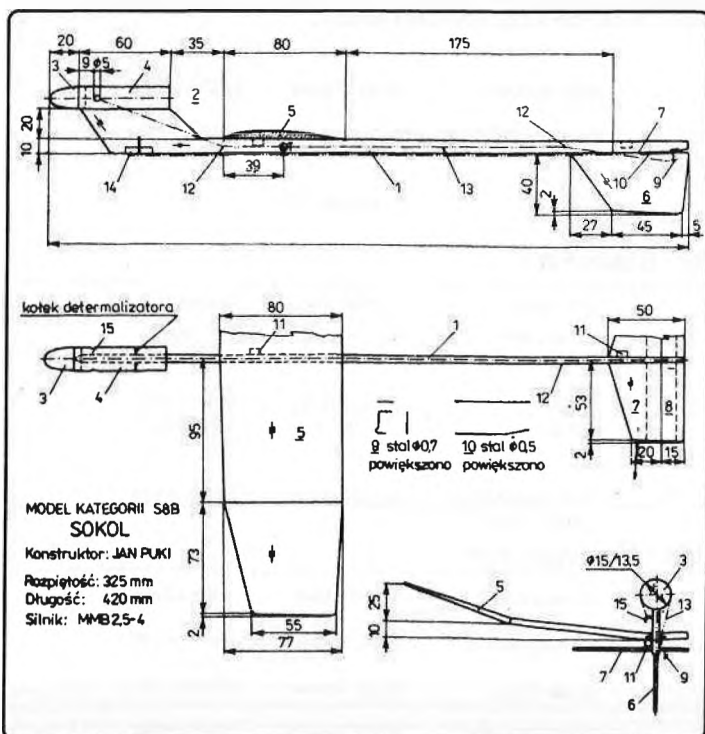
erfarne flygaren. Därför är det mycket lätt för mej att rekommendera ställen för varje modellflygare, som vill ta klivet upp till infällbara ställ.

Lite fakta om ställen:

Mått i millimeter

Basplatta	45 x 42
Höjd	25
Vikt nosställ	74 g
Vikt huvudställ, 1 st	62 g
Pris nosställ	275:-
Pris huvudställ	390:-

Ställen finns hos
Model-Craft, Box 2074,
200 12 Malmö, 040-714 35



Här vare lite om raketflygeri!

Mikael Söderback frågade i Mfn 1/88 om svenskt raketflyg. Jag hoppas han fått svar - 021-12 52 82 var numret. Redaktören har hittat en raketmodell i polska MODELARZ. En kompis med polsk bakgrund har fått fram följande fakta om modellen, som ursprungligen kommer från Tjeckoslovakien. Kropp hård 5 mm balsa liksom raketpylonen framtill. Vinge 7 mm mjuk balsa. 5 mm tjocklek vid högsta profilpunkt. Stabbe och fena 2 mm hård balsa. Allt

lackas 3 ggr med nitro klarlack. För styrning under raketdriften (och efteråt) skall stabben påverkas av en styrenhet (8), som fästes vid lyftaren (9) av ståltråd 7 mm diam. Fjädrar (10) av 0,5 mm pianotråd skall hålla planet under vettig glidflykt, sedan raketen brunnit ut. Allt startas med sk "stång-katapult" Spv 325, längd 420 mm och motor MMB 2,5-4 är några data kring modellen. Fö får ritningen tala sitt internationella språk! Utan översättning! Red.



Cyklade
tolv mil
- i ett
flygplan!

En grekisk cyklist trampade
igår 112 mil på fyra timmar.
Inte på en cykel utan i ett

Grekön Kanellus Kaniellopoul-
los fög från Kreta till en Santa-
rini i grekiska kvarlden Det är
inte så märkvärdigt Men
Kaniellos var inte bara pilot.
Han var motör också

Kanelen öfver flygplanets propeller med godkraft. Flygplan-
fart som bär vägen 42 kilo bety-
der då, flygplan öfver en
grovskid känd som en gull-
fåg med 42 kilo i vikt som
har flygt i ljudet och var.
Därför som fram. Men inte
saker. Huru. Huru för att
solen så att vägen smälte.

Katellens kom heller inte undan från Planet stortele i strandkanten på ön Sannorini när han gick in för landning. Det gjorde inte så mycket. Katellens knep ändå vinkelskrutet för "kramp-flugplan" med hasten två timmar och sex mil AP-Eksplosioner.



Minoriskt lättflyg

Det är nu några år sedan vi kunde läsa om det första "cykel"-planet Gossamer. Det var ju den, som klämde till med Bleriot-bedriften att ta sig över Engelska Kanalen med hjälp av pedaldriven propeller och lättflyg.

Och nu har det hänt igen. Den här gången var det en grekisk cykelflygare - Kanellos Kanelopoulos, som startade från Kreta och gjorde det historiskt riktigt med Ikaros som förebild. Att det var något åt det hållet kan man se på flygtygets namn - Daedalos. Han var Ikaros fader, som hjälpte till med uppbyggnaden av Ikaros vingar. Som fick lite för mycket av bindemedlet vax, som ju smäl-

te, då Ikaros - berusad av flygkänslan - steg högt och kom för nära den vaxsmältande solen. (Daedalos fixade fötterna till den berömda labyrinten vid Kung Minos' tjuguså Knossos-tempel, som fortfarande utgör ett välbesökt turistmål på Kreta.)

Nu så lyckades alltså Kanellos bli inofficiell "världsmästare" på trampdrivet flyg genom att med sin "Daedalos" (32 kg tung!) trampa sig nästan ända fram till målet. Han damp ner på ön Santorini, där han efter 3 timmars och 54 minuters pedalande och 11,8 mils flygning landande lite för våldsamt. Men rekordet, det har han nu tagit! Hur länge står det sig?

Franskt kockflyg

En fransk modellflygtidning berättar om kocken Richard Degagueux, som vid sidan av kulinariteterna sysslar med aerodynamik. Richard, som bor i Somme i nordfranska Picardie, har modellflyg som hobby, då han inte anrättar "sole de meunière" eller vad han nu frestar sina gäster med. Inga småsaker handlar det om då han lägger sårssleven åt sidan. Richard har med en Fokker DR 1 i skala 1:3 kommit in i Guinness' rekordbok. Flygvikt 96 kg. En 425 cm³ JPX snor en 106 cm prop. Tre RC-mottagare används och tre piloter behövs för hela 11 kanaler brukas då den röda triplansskönheten lotsas fram i den nordfranska, histori-

ska luftertrummet. Det är inte underligt, att le Chef de la cuisine Robert fastnat för just en Fokker DR1. Den flögs bl a av tyska flygarässet Manfred von Richthofen under WW1. Orten *Somme* nämns i rapporter från det kriget. Sedan är en annan plats, som också är med i flyghistorien. Här blev Richthofen nedskjuten av kanadensaren Roy Brown. Tror man! Det råder fortfarande - 70 år efter händelsen - oklarheter om vad som egentligen hände. En liten kort notis i Expressen (se nedan) visar, att man fortfarande funderar på, vad som skedde den vackra söndagsmorgon då Manfred von Richthofen skedevade brant i sin sista sväng.

kommenterar A. Björkman



Gosta Persson i Kopparberg är flygrädd.

Det hindrade honom dock inte från att bygga ett radiostyrt modellplan med 5,25 meters spännvidd.

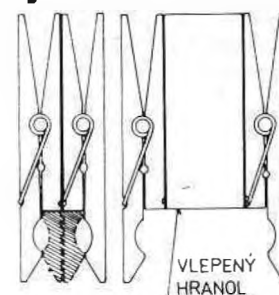
FÄRRE SKOTT

Rode baronen — inle Snobbens ärkefiende utan den riktiga — dog efter ett enda skott från ett brittiskt spaningsplan. Hittills har det sagts att flygarässet från första världskriget, Manfred von Richthofen, omkom under en våldsam eldstrid i luften. Nu har Hugh Scanlon i England hittat ett brev där en professor avslöjar att han undersökte liket strax efteråt.



Flygreklam

Det dör ungefär lika många människor på vägarna i Sverige under ett år som i flygolyckor i hela världen. Det har luftfartsverket räknat ut i en ny reklam-broschyr.



Såga av ena skänkeln på två trä-klänypor. (Det finns väl fortfarande sådana att få tag i?) Limma ihop dem med en mellanbit av trä. Den biten kan göras med varierande tjocklek. Vips har man ett batteri av billiga nypor!



TOP FUTE
TF

Då detta redigeras pågår de öppna franska mästerskapen i tennis. Alldeles nyss stod Jonas Svensson som överraskande segrare över Världsettan

Ivan Lendl. Men var det inte TF-märket Jonas hade på sin ärm? Är han manne modellflygare mellan servarna? Kan kanske vara bra för lobbträningen?! Där kan nog viss kunskap i aerodynamik passa fint!



SMFF - modellflygarnas fackförening!

— Modellflygare, är Du solidarisk? — Var med i facket - var med i SMFF!



SMFF - modellflygarnas fackförening!

— Modellflygare, är Du solidarisk? — Var med i facket - var med i SMFF!

Lätt och elegant om

Den danska motsvarigheten till Modellflygnytt - Modellflyvenyt - är en trevlig tidning. Den är inte bara snygg och lättläst. Man har också bra skribenter. En av de oftast förekommande är vältecknande inomhusspecialisten Jørgen Korsgaard, som har låtit oss ta del av hans eleganta sätt att tillverka sryglar.

Hur man än bär sig åt, så kommer man aldrigifrån att man behöver sryglar till sina modellplanvingar. Konstruerar man sin modell själv eller bygger man efter en ritning, så ställs man alltid inför problemet: att tillverka sina sryglar själv. Ju bättre detta arbete är gjort, desto bättre går det med byggandet. Och flygningen. Det är därför viktigt med en bra arbetsmetod på detta område.

När det handlar om likadana sryglar, så använder jag två lika mallar. Och mallarna tillverkar jag genom att limma ihop två stycken 2 mm plywoodbitar på ett sådant sätt, att det INTE blir något lim längs ett stycke i mitten.

Profilen limmas sedan på de hoplimmade plywoodbitarna (se figur 1), och sågas ut så noggrannt som möjligt - ett par

tiondels millimeter utanför linjen. Själva hacken för listerna sågas inte ut förrän profilen har putsats helt jämn ner till linjen. Jag kontrollerar åtskilliga gånger under arbetets gång att jag putsar bort alla ojämnheter. Och det är bäst att kika på den sida, där det inte är någon linje. När detta putsningsarbete är gjort - tag god tid på Dig och se till att alla kanter är vinkelräta - så sågar jag urtagen för listerna. Återigen en aning utanför linjerna. Det innebär, att slutliga inpassningen av listerna får ske med en fil. Jag har alltid listerna färdiga, innan jag tillverkar mina sryglar, för då kan jag kontrollera, om urtagen verkligen passar. Och passar bra! För det måste de!

Nu är mallen fulländad och perfekt. Och den blir till två mallar genom att jag sticker ner

kniven mellan de två plywoodlagren och bänder dem från varandra (se figur 2). Så borrar jag tre 1 mm hål i varje mall. De skall passa de stift, som senare skall hålla samman hela srygelblocket.

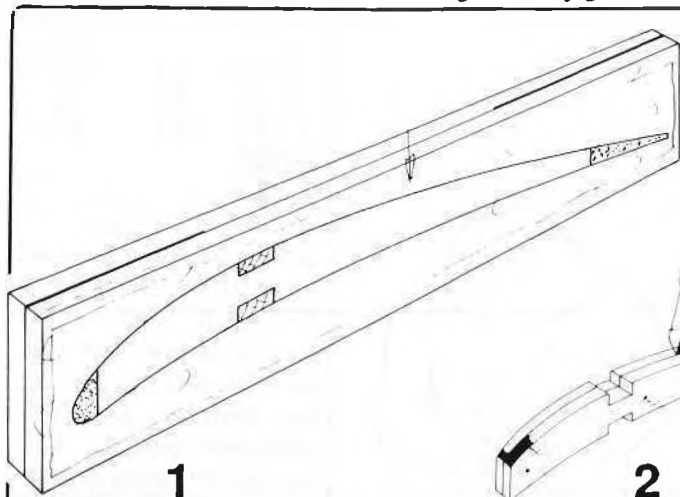
Mallarna färgas så in med svart filtpen på de smala kanter och i själva urtagen. De hjälper mej att senare ha kontroll över hur djupt jag slipar ner sryglarna under tillverkningen.

Jag använder alltid sk "quarter grain balsa" till sryglar och jag skär balsaflaket i delar, som är cirka 5 mm längre och cirka 3-4 mm större runtom än vad sryglarna skall vara, då de är färdiga. Antalet skall vara det antal sryglar, som jag skall använda - plus ett par till i reserv. De kan vara bra att ha!

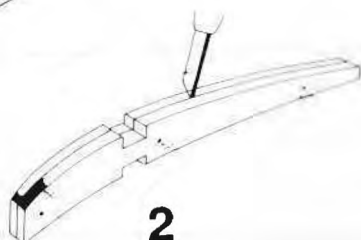
Balsabitarna samlas nu ihop i buntar på 30-35 mm bredd allt beroende på hur många sryg-

lar, som jag har behov av. Och mallarna, som jag har tillverkat, skall sättas på var sida om buntan. (Se figur 3 och figur 4). Det är lite knepigt att få dit mallarna på bunden, men det hjälper att använda sig av en vinkelhake - för att kontrollera, att de ligger exakt över varandra. Stiftan, som de monteras ihop med, är långa stålstift, som man kan få tag på hos järnhandlaren. Det kan också vara tjocka knappnålar, som används t ex i blomsteraffärer. Stiftan skall passa i hålen i mallarna eftersom srygelämnena annars inte hålls ihop. Man skall också se till att stiftan sitter absolut vinkelrätt in i buntan. Annars kommer de kanske att "titta ut" utanför sryglarnas överkant och man ödelägger sin kniv.

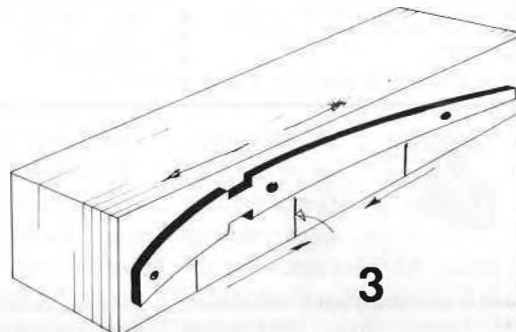
Nu har jag alltså en delikat "sandwich" som består av en



1



2



3

Figur 1: 2 st 2 mm ply limmas ihop - dock endast fram- och baktill. Klipp ut srygelprofilen och klistra på.

Figur 2: Borra 3 st 1 mm hål (för nålarna), svarta kanterna och list-uttagen samt skär isär de två ply-mallarna.

Figur 3: Börja med paketets undersida. Säg hack och skär i rätt riktning - utåt upptill, inåt mitten undertill.

spryglar!

Figur 4: Så här ser profilbuntarna ut uppifrån - vänstra för lika stora spryglar, högra för spryglar till en trapets-vinge.

Figur 6: Efter putsningen är det bara att dra ut nålarna och pilla isär Dina nya spryglar från varandra!

mall på var sida om en bunt balsabitars, som hålls ihop med stiften. På undersidan sågar jag med en liten såg (eller med den fintandade X-Acto-sågen) tre-fyra hack nästan alldeles in på mallarna. Den svarta färgen hjälper mej att kontrollera, att jag inte sågar för djupt!

Så går jag igång med att skära bort material från undersidan. Och här ser man att de gjorda insågningarna hjälper till. Jag brukar använda en Stanley-kniv, som kan hålla ett långt blad. Och jag skär på undersidan alltid in mot mitten för att förhindra att balsabitarna spricker. På översidan är det omvänt - här skär jag alltid ut från mitten mot kanterna.

Undersidan gör jag färdig först - efter min mening det bästa - och materialet snittas bort intill några få tiondels millimeter från mallarna. Och se upp, så

att Du inte skär in i dem! Därefter putsar jag med en smal slipkloss, som kan klara av även den lätt böjda undersidan. Sandpapper nr. 120-150 är bra till detta arbete. Och sandpapperet skall vara fastlimmat på putsklossen utan några skarpa kanter, som kan göra fula och otrevliga märken i balsan.

Putsningsarbetet är färdigt när jag med en metallinjal (se figur 5) har kontrollerat att spryglarnas undersida är helt i plan med mallarnas kanter. Och den svarta färgen skall vara kvar även efter putsningen!

Urtagen till listerna gör jag inte förrän också översidan är formad på samma sätt som undersidan. Alltså först formning, sedan urtagen!

Kom också ihåg linjalkontrollen tvärs över sprygelpaketet! Framkanten och bakkanten till spryglarna slipas nu helt intill

mallarna och jag har nu bara urtagen till listerna kvar att göra. Och sedan är det bara att pilla isär spryglarna från varandra - se figur 6.

Som regel för-sågar jag med den fintandade sågen tätt intill mall-hacken och filar resten med en fin fil. Kom ihåg att kontrollera att listerna passar perfekt i urtagen. Det är mycket besvärligt att rätta till felaktiga urtag efteråt!

Vill man ha list-urtagen för avsmalnande lister, så måste man göra urtagen för varje sprygel för sig. Annars passar de inte den avsmalnande vingk-balken!

Till trapetsformade spetsar eller vingar, som smalnar av mot spetsarna, så får man göra mallarna var för sig, så att de kommer att passa den innersta och den yttersta sprygeln. Antalet balsabitars mellan dessa två oli-

ka stora mallar skall alltså svara mot antalet nödvändiga spryglar - som i det här fallet allesamman blir olika. I övrigt är framställningsmetoden densamma.

PS: Din instruktör är kanske bättre än Du på att tillverka mallarna. Så tala vänligt med honom, så kanske du får honom att göra dom till Din första omgång spryglar...

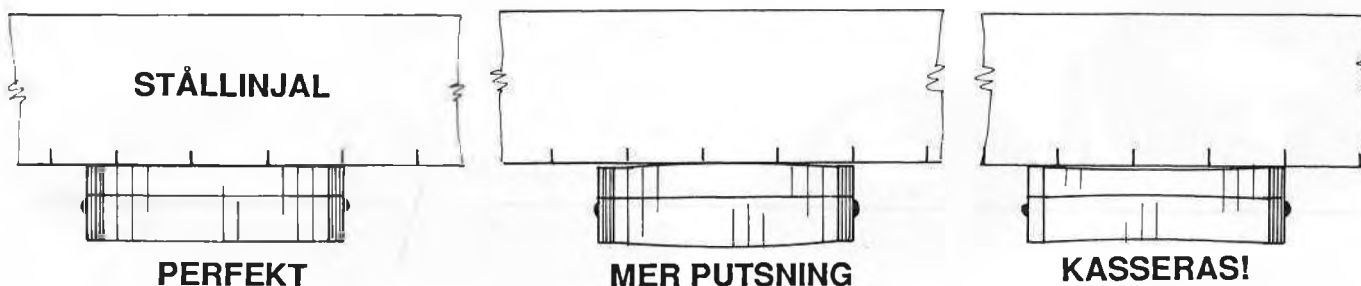
Jørgen Korsgaard

Tack för den här lektionen, Jørgen! Vår läsekrets bör upplysas om, att Ditt arvode består av allenast 3 exemplar av detta nummer av Modellflygnytt!

Tack för Din insats!

Redaktörn

5



Figur 5: Under själva putsningsarbetet är det skäl att hela tiden kontrollera med en ställinjal att Du tar bort precis så mycket Du skall göra - varken mer eller mindre.

Du ser sprygelbunten framifrån!

NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA PRYLAR



Cyanolim-accelerator

Från Model-Craft har vi fått titta på Raket Blaster - en sk accelerator för alla typer av cyanolim. Den sätter igång härdningen omedelbart och gör det möjligt att fylla ut springor samt underlättar sammanfogningen av annars svårlimmade material. Levereras i en praktisk och lättanvänd "pump"-flaska på 50 ccm. Kostar runt 55:-.

Model-Craft
040-714 35

Speed Epoxy - 4 minuters

Från samma firma kommer ett epoxylim av hög kvalitet för den som vill arbeta snabbt. Limmet ger en klar och mycket stark fog - på trä, metall, glasfiber, glas, porslin, plaster etc. Är tubförpackat och 71 g kostar cirka 49:- och 26 g 33:50.

Model-Craft
040714 35

Fyll med microballons!

Det här är bra. Det perfekta utfyllnadsmedlet, som blandas med epoxy- eller polyesterplast till en lättarbetad massa, som är

toppen, då man exempelvis ska forma vingutfyllnaden vid kroppen på en skalmodell. "Ballong"-smeten är efter torkning stark, hållbar och lätt. Och lätt att slipa. Det går också att blanda dem med cyano eller aliphatic lim. Finns i 250 cc-burk och kostar cirka 44:-.

Model-Craft
040-714 35

Snygga motorkåpor

Natans Hobby har skickat oss ett par snygga aluminiumkåpor för stjärnmotorförsedda oldtimers. Höglanspolerade och verkligen användbara för den, som har svårt med plastformningen (och finna lämplig kasttrull att sno!) Rekommenderas!

Natans Hobby
0340-600 66

Säkra linkar för stora!

Power-Max är en stabil link i metall med fjädrande låssprint och en gängad 3 mm lödhylsa passar 2 mm stötstång!) medföljer. Hela härligheten eliminerar en svag punkt på stötstångerna i stora modeller och

ökar lätt säkerheten avsevärt!

Model-Craft
040-714 35

Sätt ihop med rör!

Minicars - inte bara bilar där, inte - lagerför en stor del av K&S metall-"grejer". Vi har bl a tittat på deras "wing rod", dvs rörformade ving-"stål". Den här satsen (rör + stång) passar på varje ställe där man vill ha avtagbara vingar (RC-segel) eller varför inte på varje modell med spännvidd för stor för normalt bilbagagerum. Finns i tre storlekar: 8, 9,5 resp 11 mm ytterdiameter och kostar cirka 57:- - 80:- satsen.

Minicars
018-11 20 15

Dural-ställ finns också!

Från K&S och Minicars kommer också ett bra duralställ, som ser snyggt ut på varje modell (även en vardagsmodell kan väl få ett snyggt och bra ställ?). Ställen finns i två storlekar: 30 cm/cirka pris 46:- och 45 cm(cirka pris 70:-).

Minicars
018-11 20 15

Natan har flottörer!

Ja, det vet de flesta redan! Vi skrev om dem i förra numret. Nu kan vi också visa dem på bild. Flottörerna (75 cm långa) har den rätta oldtimer-stilen och passar modeller med upp till 3 kg flygvikt.

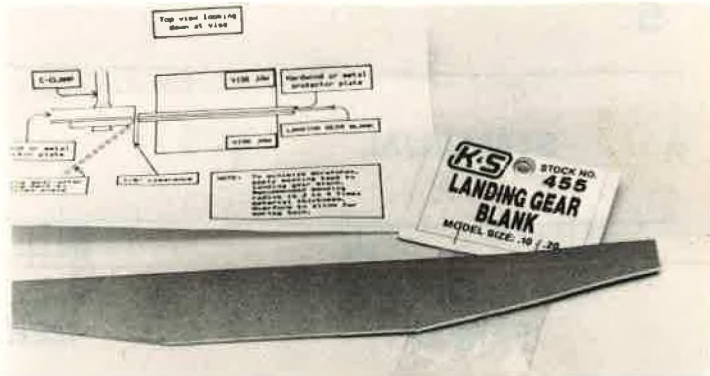
Natans Hobby
0340-600 66

Mera nytt från Vth!

Det tycks välla ut nya böcker från Vth-förlaget, som bl a ligger bakom den tyska modellflygtidningen FLUG. Vad sägs om utförliga presentationer om följande modellflygeri:

Modellbauwerkstattpraxis
Der Akku im Modellbau
Moderner Rumpfbau
Nurflügelmodelle
Solar-modellflug
Funkfernsteuern /Praktiker
RC-Hubschrauber

Som vanligt, då det gäller tyska utgåvor, så är de mycket noggrant genomförda - och tyvärr alltså på det tyska språket. Den, som verkligen vill veta mera kan alltså skaffa böckerna ge-



NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA PRYLAR



nom bl a Hobbybokhandeln. Den intressantaste av dessa sju böcker, som oftast är i A5-format och med cirka 125 sidor är nog Helmut Bruss "Solar"-flygboken. Här finner vi bakgrundshistoria liksom alla teoretiska och praktiska experiment, som idag fört fram till praktiskt solcellsflyg - om än i en tappning, som ännu ej kan sägas bli var mans egendom. Även om man säger i boken att "solarflyg är ett tyst flygande med energi från ljuset, i samklang med naturen med fullständigt miljövänlighet. Man medverkar med nya milstolpar på väg mot en framtida teknologi". Rekommenderas!

"Farlig landning" lämplig sommarläsning

Flyg-bibliofilen Stig Kemell har läst ungdomsboken **Farlig landning**. "Det är en händelserik, rolig och fängslande ungdomsbok i vilken man får följa tonåringen Pellas Jesper Olsson som närmar sig vuxenlivet i fantasirika och glada krum-



språng med och utan flygplan. Jag är övertygad om att tonårspojkar och kanske ändå mera flickor tycker att boken är skitbra (för att nu använda ungdomens och bokens vokabulär). Jag är dessutom övertygad om att tanter och farbröder diggar den lika bra. Tidigare fick ungdomsförfattare inte blanda in flickor och kärlek i handlingen. Nu är nästan allting tvärtom. Hans Eric Hellberg vet - efter att ha skrivit ett 60-tal ungdomsböcker. Han använder ungdomens fräna och uppriktiga språk och skriver om kärlek och sexualitet som kan chockera - dock inte ungdomarna. När man sträckläst boken - ja, det tror jag att många gör - så upptäcker man att den har givit något mer än mycket nöje och förströelse. Bland annat samhällsinsikt och flygintresse.

Jag rekommenderar boken, som författats av Hans Eric Hellberg och utgivits 1987 på Två Skrivare's förlag."

Finns på bibliotek och hos bokhandlare

Övre bildraden fr v: Natans Old-timerflottörer med tillbehör, Raket Blaster tillsammans med SpeedEpoxy-limmet, Powermax skalalink och de praktiska Micro-Balloons från Model-Craft. En av de nya th-böckerna. Undre raden fr v de snygga motor-kåporna från Natans Hobby och längst i h två K&S-detaller: duralstället och ving-rören från Minicars



NYA PRYLAR NYA P

MULTIPLEX

**Kvalitet för alla!
Flyga eller programmera?**



Royal MC - den nya tidens system för experter och för Dig som tycker det är roligt att flyga..

Commander - PPM/PCM FM smalband. 35 och 40 MHz. Modulsystem, ackar, mottagare Uni 9, sändare 4 kanaler (7 med tillsats), Rate/Dual-rate, variabel Combi-switch, flyg/helikoptermoduler.

Combisport 4/7

Satsernas innehåll och priser är under omarbetning vid pressläggningen. Ring för besked.



ZAP - Superlimmet!

CA tunnflytande, CA+ tjockt och utfyllande, fäster också på oljiga ytor. Plastzap för plast, Kicker för snabbare härdning och Debonder löser. Ett års lagringstid utan hjälp av kylskåp.
CA, CA+ 28 gr 60:-, 14 gr 39:-, 7 gr 25:-
Plastzap 37:- Kicker 62:- Debonder 44:-

Ett nytt ZAP - Poly-ZAP!

För karosser, kabinhuvar och plastmaterial av typ Lexan, Plexiglass, ABS, akryl och styren m fl. **60:-**

Robart tillbehör: infällbara landningsställ, hjul, gångjärn och mycket annat.

Williams tillbehör och plastbyggsatser.

Beställ vår **specialprislista** - gratis!

ORBO AB

Vi söker fler återförsäljare!
Lidgatan 20, 171 58 Solna
Telefon 08-83 25 85

Begränsat öppethållande, men Du kan ringa in din beställning när som helst. Vår telefonsvarare är alltid vaken!

En av de stora modellflygentusiasterna har lämnat oss ...

Gösta var en av dessa eldsjälar, som gav sig helt i flygets våld eller rättare sagt i dess tjänst. Han hade detta i arv redan från barnsben, då hans far Ernst "Pat" O'Konor var en av de kända pionjärflygarerna vid Flygkompaniet på Malmen.

Det var också hans far, som startade Göstas modellflygintresse i mycket tidig ålder. Från sina utlandsresor i slutet av 20- och början av 30-talet i Flygvapnets tjänst tog han hem modeller och byggsatser till Gösta. Det var just 20- och 30-talets flygplan som låg Göstas hjärta närmast.

Gösta hade en mycket gedigen flygbakgrund och en ingående teknisk kunskap om allt som gällde flygplan. Han flög såväl i Flygvapnet som i Arméflyget och dessutom



Gösta O'Konor

In memoriam

civilt i egna flygplan. Göstas flyghistoriska insikter kom också till stor nytta, då han blev en av de mest aktade domarna i skala, där han dömde tävlingar både internationellt och nationellt. Gösta var, när det gällde hans egna kunskaper, en blygsam

och tillbakadragen person, som aldrig framhävde sig själv och som därför kanske inte fick det erkännande han förtjänade. Han var en mycket trogen vän som gärna delade med sig av sina erfarenheter till alla, som hade glädje av dem. Han lade ner stort ar-

bete på att hjälpa unga modellflygare till goda resultat och förde därigenom över sin entusiasm för flyg till dem. Under det sista året jobbade Gösta mycket med den domare- och flyghandledning för F4C, som närmar sig slututförandet. Där var hans kunskande i både fullskala- och modellflyg ovärderligt, och handledningen kommer att stå som ett minnesmärke över Gösta.

För oss som hade förmånen att vara Göstas vänner och som fick glädjen att modellflyga och arbeta tillsammans med honom är saken stor. Vi kommer att för alltid minnas honom med glädje och vara tacksamma för allt han gav oss och modellflyget.

För alla hans modellflygkamrater.

C G Ahremark



Europamästerskapen i F3A

Sista veckan i juli körs 1988 års EM i F3A "aerobatics". Enligt organisations-Anders får detta inte missas!

Modellflygsverige håller just nu på att planera detaljerna kring vad man sagt blir "Årets Svenska Modellflyghändelse". Med det menar man de kommande Europamästerskapen i F3A, dvs s k "aerobatics". Tävligen går i Norrköping sista veckan i juli - 25-31 juli.

Tävlingsplatsen blir Herrebrofältet och det kommer att vara väl-skyttat från E4:an.

Första dagen - måndag - har vikts för träning och sedan flygs de fyra grundomgångarna fram till fredag. På lördagen blir sedan fly-offen avgörande mellan de fem bästa.

Man måste dit!

En äkta modellflygare kan inte undgå att dras till F3A-tävling-

arna, som är något extra! Vad sägs om en sådan sak, att världsmästaren själv - Hanno Pretner - dyker upp för att slåss med övriga europaeliten! Otroliga flygningarna, läckra modeller, hela tävlingsatmosfären måste upplevas på plats!

Allt har gjorts!

Allt har gjorts för att det skall bli en fin publiktävling. En stor bildsskärm, styrd från IBM:s utlånade datorer kommer att ge "sekund"snabb presentation av flygpoängen.

Fika, äta, sova, campa

Även för den lekamliga spisen blir det ordnat: Servering för kaffe och annat. Och för den, som tänker stanna hela EM-

veckan finns det möjlighet till uppställning av husvagn eller tält vid kommunens campingplats bara några km från tävlingsarenan vid Herrebrofältet.

"Missa inte detta tillfälle att se Europas, kanske världens bästa radioflygare i aktion!" säger organisationskommitténs Anders Johansson.



NYINKOMMET!

Ett parti färska, fina AMA-Cubbar har just inkommit till SMFF:s expedition. Bra att ha vid flygdagar & jippon eller att ha kul med (reserv på semestertripp!) Ring 011-13 21 10 - Hallgren serverar glatt!



förlag

Den 11 april 1988 avled vår vän Bertil Nilsson efter en längre tids sjukdom endast 62 år gammal.

Bertil var en mycket aktiv person inom modellflyget och han var en av dem som grundade Modellflygklubben Skvadern och som tog initiativet till den tradi-

Han var också eldsjelen bakom Västernorrlands Läns Modellflygförbund, som han var med och grundade och han såg till att distriktet verkligen blev en realitet.

Inom SMFF hade Bertil också vissa poster, men han ville inte engagera sig på grund av hänsyn till familj och olika hedersuppdrag

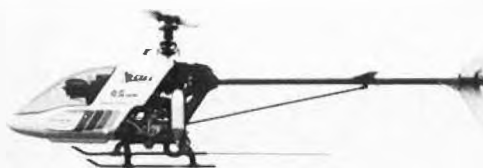
Bertil Nilsson

In memoriam

tionsbundna natt-tävlingen i Skvaderns regi. Bertil var fram till 1985 styrelsemedlem i Skvadern, liksom också i VLM. I "hemmaklubben" Skvadern innehade han alltid en funktionärspost och vi minns Bertil som en omtyckt ledare.

inom politiken, kommunen, olika loger mm. Han är saknad av modellflyg-Sverige som en rättvis och framåt människa. Vi önskar att det funnits fler som Bertil..

*För samtliga klubbar i Västernorrland och VLM.
Henry Hahlin*



Stor helikopterfest i Helsingborg!

Sista finputsningen är igång på Vasatorps flygfält, där Helsingborgs Modellflygklubb förbereder midsommarhelgens stora modellflygfest.

Intresse är stort och förutom Europamästaren Heim och svenska landslaget har många flygare från när och fjärran redan anmält sin ankomst.

Boka midsommarhelgen på

Vasatorp och ring Björn Perned 042-13 44 92 och tala om att Du kommer, så att vi kan planera en bra midsommar för Dig. Tag med Dina gamla hobbyprylar och sälj dem på vår loppmarknad, som också anordnas bland alla andra aktiviteter. Vi håller till vid Vasatorps Modellflygfält, Österleden 101, Helsingborg



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.





Modellflygfest med mera i Norberg!

Det blev en ordentlig modellflygfest när modellsktionen inom Norbergs flygklubb firade tio-årsjubileum på Kristflygdagen. Omkring 50 radiostryda maskiner trängdes på marken och i luften. Antalet besökande låg runt 2000 personer. Modellflyget lockar!

Allmänheten bjöds in till modellflygträffen. Inget inträde eller andra avgifter fördostrade deras tillvaro. Ändå fick sektionen in ett par "skära" i vinst

på serveringen, dekal-försäljning och lotterier.

Med hjälp av ordentlig högtalaranläggning kunde man berätta om vad som hände. Musik varvades med äkta flygmotordjud från Andra Världskriget. När Bengt Stafberg från Uppsala startade sin Spitfire Mk IX i skala 1:6 lade speakern på äkta ljud över högtalarsystemet. Det blev en upplevelse i dubbel bemärkelse. Ljudbanden har köpts från en finsk firma, som

bl a säljer flygaffischer. Ljudet är överspelat från originalinspelningar från 1940-talet, vilka förvaras på Royal Air Force Museum.

Thomas Nyblom från Ludvika RFK kom med EZ Mustang. Även här kunde man lägga ut äkta ljud. En rad märkliga modeller med stolta ägare dök upp på Bålsjöfältet i Norberg. Sölve Öhlander överraskade som vanligt. Den här gången med en Bearcat F8F. Byggd

från en Nick Ziroliti-ritning. Spännvidd 2,2 meter och en Quadra 40 som drivkälla. Maskinen provflögs i Norberg och där fick publiken ett extra spänningsmoment!

Johan Wallman från Örebro kom med en maskin som inte var riktigt flygklar, men ändå drog blickarna till sig. Det var en Sopwith Camel i skala 1:2,95 med spännvidd 2,88 meter. Vikt 14 kg. Ritningsunderlaget har han fått från mu-

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 hogvarvskullager.

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	645
P 60	SE RC	1045	P 21	RE	645
P 60	RE RC	1095	P 21	SE	795
P 80	RE RC	1095	P 21	RE	795
P 80	SE RC	1.095	P 21	SE	795
P 40 - 45	RE RV	1.075	P 21	RE	795
P 60 - 67	RE RV	1.175	P 5	Car	995
P 80	RE RV	1.295	P 5	Car	995
P 5	3.5 cc	Pylon	P 5	Buggy	995
P 40	6.5 cc	Pylon	P 5	Car Turbo	1.295
P 21	SE	Marin	P 5	Buggy Turbo	1.295
P 21	RE	Marin	P 21	RE	595
P 5	3.5 cc	Marin	P 21	SE	595
P 40 - 45	Marin	1.125	P 40 - 45	SE	745
P 60 - 67	Marin	1.125	P 60	RE RV	1.095
P 80	Marin	1.295	P 15	RE	Combat
			P 15	RE	Speed
					Kommer till våren!

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 + Sicom - bil.

Rolf Hagel

Modellteknik

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



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

för flyg

MAXI 60 (Twin)



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 överliggande kamaxel.

Säljs i välsorterade 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 frimärken.
Återförsäljare sökes



scet i Hendon. Intendenten där har tom bistått med detaljer för att kärran skulle kunna byggas så skalariktig som möjligt. Wallman har lagt ner cirka 1500 byggtimmar på Camelen. Ändock saknas en del detaljer. Norbergsklubbens unga tävlingsräv på friflygsidan, Per Findahl, visade hur det går till att göra en start med en F1A-modell medan speakern berättade för publiken vad som hände. Även barnen fick sitt. Tage Berggren, norbergsklubbens kände "flygfotograf", bombade med kola under dagen. Emellanåt blev det dubbla turer, då även Sture Nordanståhl, Västerås, med sin Big Lift fällde sådana trevliga laster från luften. Dagen blev en stor propagandashow för vårt sport!

Tack alla Ni som ställde upp!

Bo Holmblad



Rolf Lindström har byggt en niocylindrig, kompressormotor på 250 cc! Den gör 20 hk vid 6000 rpm. - Ljudet är i särklass, intygar han.

En "riktig" flygmotor!

Rolf Lindström har byggt detta underverk till motor, som projekterades 1983. Hans bakgrund som verktygsmakare har kommit till pass under arbetet. Förebilderna till motorn är fullskalamotorer. Ventiltiderna har exvis tagits från en Wright Cyclone-motor. Delarna, utom topparna, vilka köpts från Japan, har han tillverkat själv.

Kompressorn är unik i modellflygsammanhang. Den är direkt driven och sitter på mo-

torns baksida. Första exemplaret är i glödstiftsversion med 9 separata glowdrivers. Framöver skall dock vanliga tändstift och bensindrif ersätta glödstiften. En 28"x20" propeller har använts vid motorproven. Då ger motorn 5000 rpm. Rolf har planer på att låta legotillverka en serie om 10 motorer. "Priset kommer dock att hamna på omkring 100.000 kronor/styck", säger han. Finns det kunder till sådana exklusi-

va modellmotorer? Rolf har fler planer.

18 cylindrar på gång!

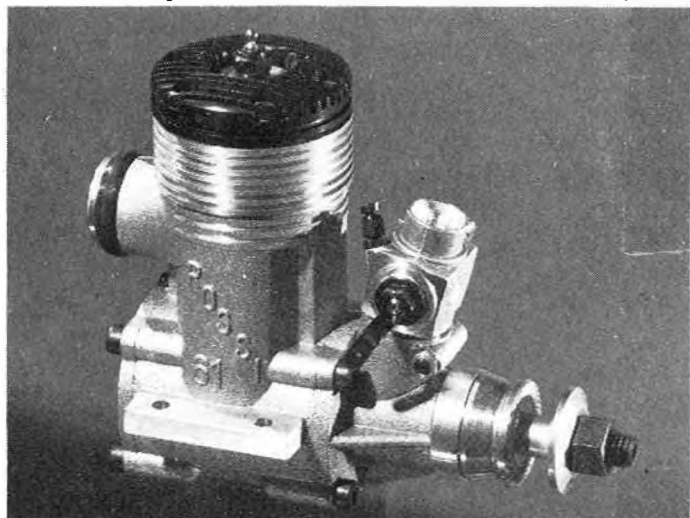
Inom en snar framtid skall två stjärnor monteras på ett hus och så får han en 18-cylindrig dubbel motor!

Rolf Lindström visade en motor vid modellflygträffen i Norberg den 12 maj. Den var dock inte helt klar för provkörning.

Bo Holmblad

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

VÄRNYHET!

Vi släpper loss

AIR DANCER



RC/AUTOGIRO med DIREKTSTYRD ROTOR

Trebladig POLA rotorhuvud

Motor: 40 FSR Radio: 4-kanal

Hör med Din hobbyaffär eller beställ direkt från oss

PeAs Rotorblad

Källarvägen 13
S-810 10 Torsåker
0290-851 37, 407 32



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



— Att vara eller inte vara...
— Det e' klart att Du ska vara med i SMFF!



MODELLFLYGETS DAG i Stenungsund

Stenungsunds MFK inbjuder alla modellflygare till den fjärde upplagan av Modellflygets Dag den 20 augusti (reservdag 21/8) kl 1100-1400 vid Stenungsunds Modellflygfält "Gräslända". Skyltar visar vägen, om man kommer på nya infarten från Göteborg. Alla är

välkomna att visa sina modeller inför publik och att tillbringa en dag tillsammans med andra modellflygare. Uppvisningar fram till kl 1400, därefter flygning så länge Ni vill. Kortklippt gräsfält! Kaffe, läsk, korv mm finns. En stor, intresserad och tack-

sam publik brukar följa evenemanget. Förra året hade vi nära 300 åskådare!. I år tänkte vi bjuda alla kvarvarande piloter till en stunds samkväm runt korvgillen varvat med flygning frampå eftermiddagen. Alla uppvisningspiloter bör ha nämnt sig senast kl 1030.

För övriga upplysningar så kan Ni ringa Kenneth Lundgren 0303-891 80 eller Rune Ekström 0303-739 08.

Välkomna till Stenungsund!

Stenungsunds MFK
Rune Ekström

Hangflyg i Sälenfjällen!

Sälenfjällens Modellflygklubb inbjuder alla intresserade modellflygare till ett hangflygmeeting i Sälen den 2-3 juli.

Samling kommer att ske vid Lindvallens reception (där finns f ö campingplats och stugby) på lördag 2 juli kl 1000.

Har du frågor, så kan Du kontakta KG Hållhans 0280-223 14.

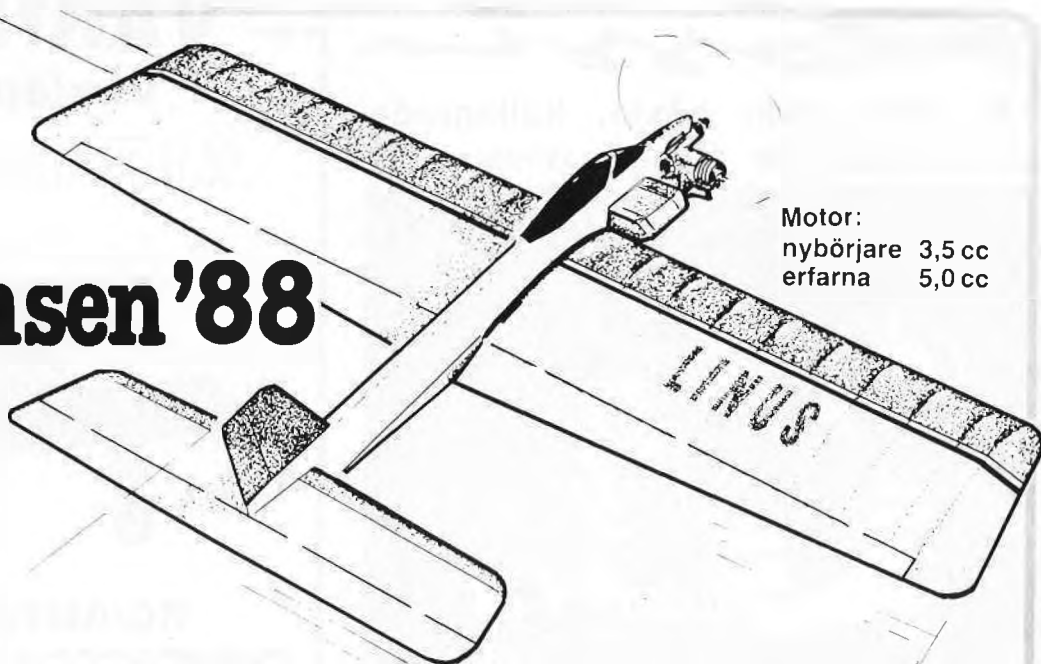
Picco "UTAN TVEKAN MARKNADENS MEST PRISVÄRDA MOTOR"

Modellteknik

Rolf Hagel Box 74 230 40 BARA Tel. 040 - 44 61 17 Tel.tid: Vard. 17.00 - 20.00.

Picco

Vinn Lindansen '88 med Linus!



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



förlag

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!



— Varför står han där borta?
— Han är inte med i SMFF!

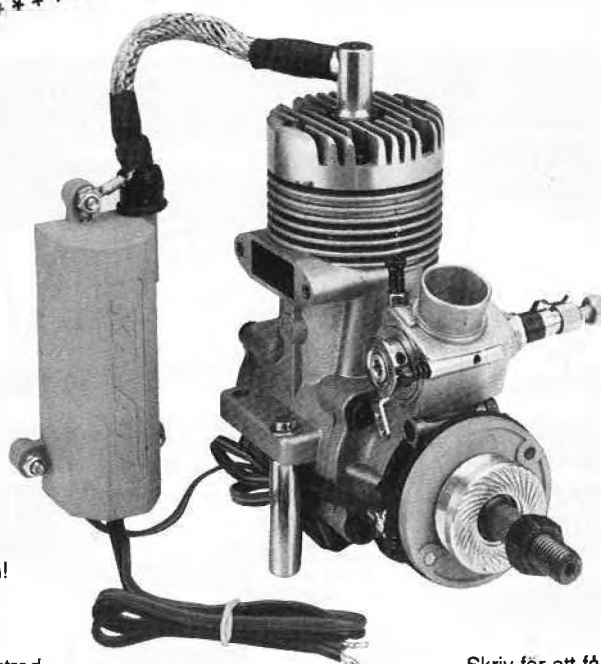
modellflyg^{nytt}

NYHET



KAVANS TÄNDSTIFT

Efter flera års utvecklingsarbete finns de nu tillgängliga på marknaden! FK 1/4"-32 tändstiftet. Garanterad tätning. Ökar varvtalet, ger mycket låg tomgång. Högklassig elektrod garanterar lång livslängd.



KAVAN

KAVAN-TÄNDSYSTEM

Passar alla sorters en- och tvåcylindriga motorer

Fungerar perfekt med glödstiftsbränsle eller bensin.

Kavans tyristor-tändningssystem arbetar enligt Hall-effektsprincipen och har två magnetiska sensorer, en för högvarvsområdet och den andra för att minska tändförställningen vid start och låga varvtal. Systemet medger start i rätt rotationsriktning, ger utmärkta tomgångsegenskaper vid lågt varv och ger samtidigt maximal effekt vid toppvarv. Det elektroniska systemet eliminerar rörliga brytarspetsar och åstadkommer detta genom två tyristor-magnetiska sensorer.

Tyristortändsystemet inkl tändstift väger exakt 113 gram. Vikt utan glödstift är 111 g. Systemet inkluderar tändspole med sändningsenhet för de elektromagnetiska sensorerna och micro-switch. Det kräver ent 4,8 volt NiCd-ack.

Skriv för att få en katalog gratis – du får även en liten present!
Skriv till oss på engelska eller tyska



FRANZ KAVAN, LINDENASTSTR. 56, D-8500 NÜRNBERG 10, W.-GERMANY

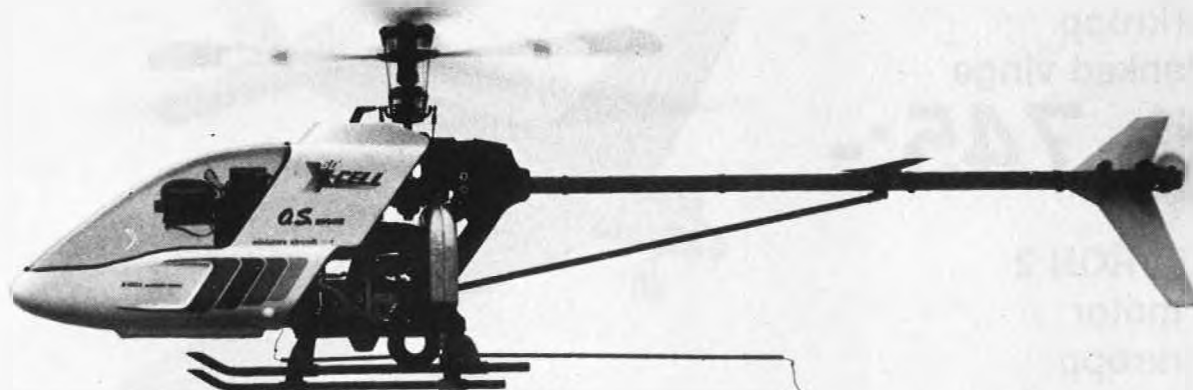


X-CELL

FIFTY AND SIXTY SERIES HELICOPTERS

Längd 1346 mm • Höjd 412 mm • Flygvikt cirka 4 kg
Rotordiameter 1455 mm • Motor 10 cc • Pris 4.990:-

"X-cellen är lättbyggd & lättflugen", säger Ulf Johansson



KUNGS HOBBY

(Göi-Hobby) Kungsbroplan 1 • 112 27 Stockholm
08-54 70 77 • Öppet 0930-1800, 0930-1400 lördagar
Katalog 211-sid skickas mot 30:- i frimärken el sedlar

FLAIR

Scouterien.
Ett måste för proffs och söndagsflygare!

Svensk återförsäljare

**Natans
Hobby**

Box 47
Väröbacka
0340-600 66

Modeller som fangar atmosfären utan att kräva lång byggtid. Varje modell är en enkel konventionell konstruktion och ett rent nöje att flyga. Byggsatserna innehåller sagade balsa- och plywooddelar, färdiga landställ och vingställ, tank, motorfäste, färdig motorkåpa i aluminium, skruvar, gängjärn, roderhorn, vinkelok, vingbultar osv. Detaljerad ritning och bygginstruktion medföljer också.

795:—

Baronette

Spännvidd 1245 mm 25–40 2-takt 35–50 4-takt

760:—

Legonaire

Spännvidd 1320 mm 25–40 2-takt 35–50 4-takt

660:—

Magnatilla

Spännvidd 1520 mm 30–40 2-takt 40–60 4-takt

865:—

Puppeteer

Spännvidd 1520 mm 30–45 2-takt 40–60 4-takt

Övriga tillbehör som piloter, hjul, klädsel finns i lager.

**model
flight**

Chevron 2 & Mini-Chevron

CHEVRON 2

8-10 cc motor

Glasfiberkropp

Färdigplankad vinge

Lättbyggd

Rek cirkapris **745:—**

Mini-CHEVRON 2

5-6,5 cc motor

Glasfiberkropp

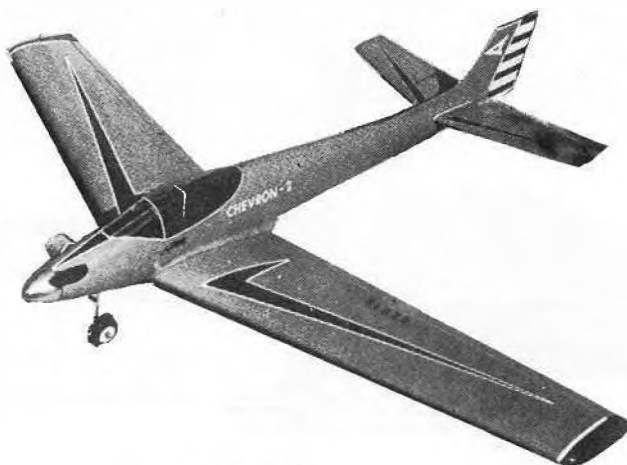
Färdigplankad vinge

Lättbyggd

Rek cirkapris **695:—**

Generalagent och distributör

BEHCO AB



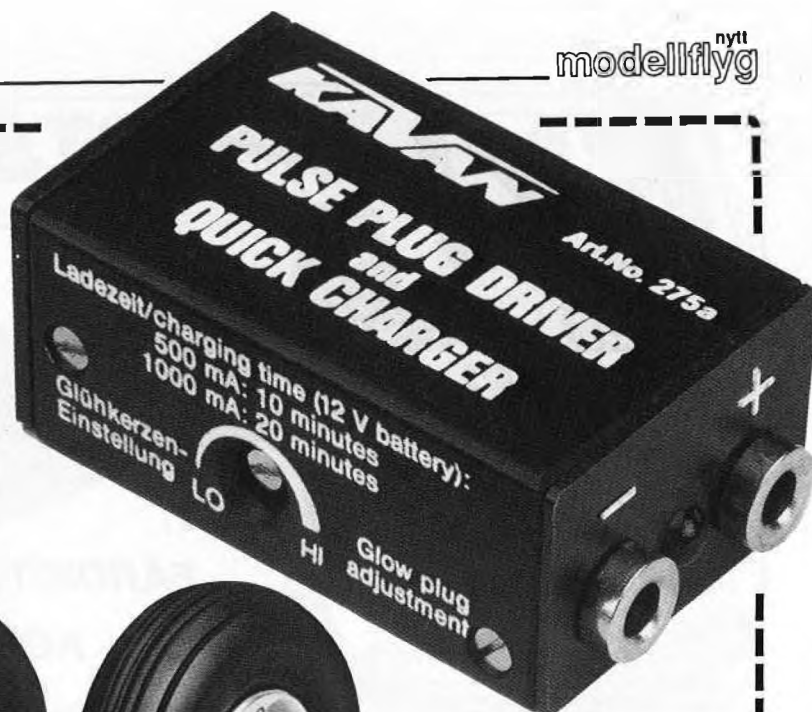
**model
flight**

Finns hos Din hobbyhandlare!

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



275B POWER PANEL med glödstiftsdrivare med uttag för pump 6V eller 12V och elstarter. Cirkapris 358:-

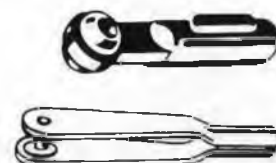


275A MINI-glödstiftsdrivare och snabbbladdare 4,8V-7,2V Cirkapris 281:-

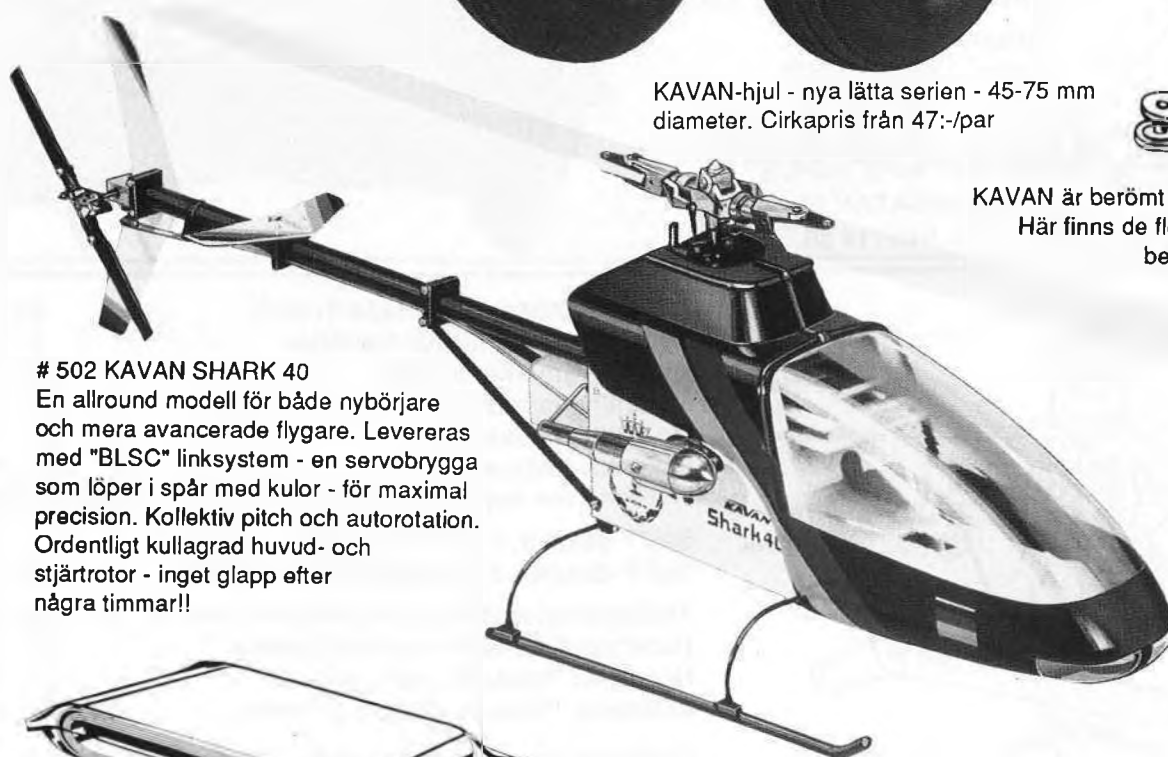
KAVAN-hjul - nya lätta serien - Skala-typ 50-100 mm diameter. Cirkapris från 41:-/par



KAVAN-hjul - nya lätta serien - 45-75 mm diameter. Cirkapris från 47:-/par

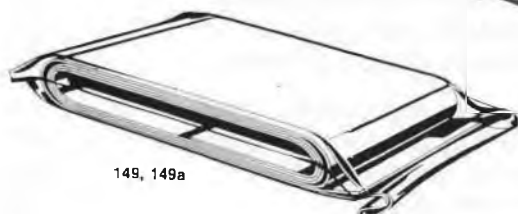


KAVAN är berömt för sina fina tillbehör. Här finns de flesta små tillbehör Du behöver för Din modell.



502 KAVAN SHARK 40
En allround modell för både nybörjare och mera avancerade flygare. Levereras med "BLSC" linksystem - en servobrygga som löper i spår med kuler - för maximal precision. Kollektiv pitch och autorotation. Ordentligt kullagrad huvud- och stjärtrotor - inget glapp efter några timmar!!

SHARK 40
Helikopter för 6,5 ccm motor. Cirkapris 3.945:-



149, 149a

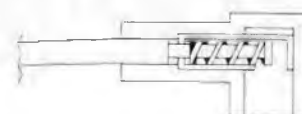
KAVAN krympslang för rotorblad (vit) - passar även utmärkt till olika mottagarackar och elbil.

149 Krympslang 75 mm bred Cirkapris 22:-
149A Krympslang 50 mm bred Cirkapris 18:-

KAVAN Huvudkatalog 31:-

KAVAN Nyhetskatalog 1987 31:-

KAVAN



274C Ny fast glödstiftanslutning. Cirkapris 58:-



SPORTS AVIATION

DAGO RED MUSTANG

Spännvidd: 1420 mm
Motor: .40-.45 2-takt
.61-.91 4-takt

**READY
TO FLY**



SPORTSMAN 25H

MÅLAT!

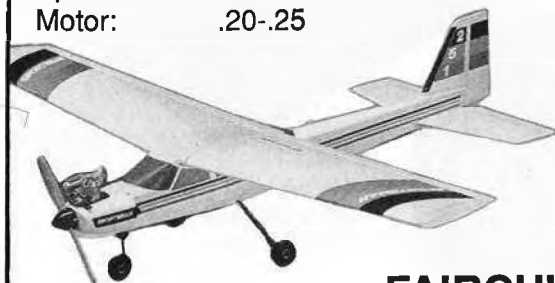
Spännvidd: 1350 mm
Motor: .20-.25

FÄRDIGT!

KOMPLETT!

VÄLFYGANDE!

**HOT
NEWS!**



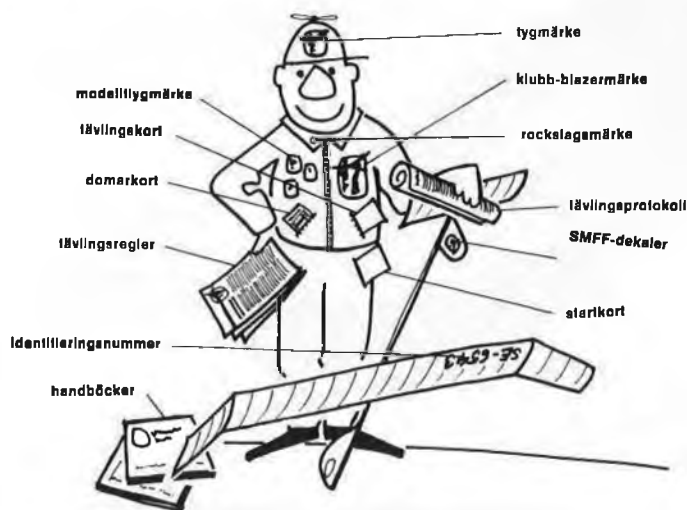
FAIRCHILD PT-19

Spännvidd: 1595 mm
Motor: .40-.45 2-takt
.61-.91 4-takt



MODEL-CRAFT

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



Förbundsmärke, rockslags-brosch	8:-
Nyckelring med förbundsmärke	2:-
Modellflygmärke, brons	20:-
Modellflygmärke, silver	22:-
Modellflygmärke, guld	23:-
Modellflygmärke, elit	25:-
Föreskrivna prov skall avläggas och kontrolleras av ansvarig klubbledare	

SMFF-dekaler, 1 st 70 x 70 mm	5:-
SMFF-dekaler, 8 st på karta, 300 x 300 mm	10:-
Tävlingsregler för olika FAI-klasser m fl, per st	10:-
Handbok: "Att vara modellflygledare"	10:-
Handbok: "Modellflygets grunder"	20:-
Bokpaket: "Vi modellflyger", 2 delar	20:-

Getingen, Introduktionsmodell, byggsats	17:-
AMA-Cub, Introduktionsmodell, byggsats	17:-
LINUS, linmodell, byggsats	285:-
LINUS; enbart ritning	25:-

Byggplatta 120 x 24 cm	40:-
Byggplatta 60 x 20 cm	20:-

T-shirt, specialtryck från EM 1987	40:-
------------------------------------	------

KÖP HÄR



Köp grejor från Förbundsexpeditionen som är lämpliga för Dig själv, Dina modeller eller Din klubb!

Klubbar och skolor faktureras -
övrige leveranser sker mot postförskott



SMFF:s expedition 011-13 21 10
Postadress box 10022, 600 10 Norrköping



— Varför rodnar han då han flyger?
— Jo, han är inte med i SMFF!

modellflyg ^{nytt}

JR PROPO[®]

Futuristically Designed PROPO...
JR COMPUTER PROPO Computer Mixing System

Comp-Mix[™]

JR Max series FM35 MHz är en nyutvecklad kvalitetsradio i flera modeller från 4-6 kanaler — de finns också i computer-utförande till låga priser.

Computerradion levereras med PPM vilket gör att även äldre FM-mottagare kan användas.

Prisexempel:

W4C-3S FM 35 MHz 1.450:-

W6C-3S F Computor 2.600:-

Hör efter hos din hobbyhandlare på din ort eller direkt till oss

Modeller & Elektronik AB

Ängsgatan 15 • 332 00 Gislaved • 0371-107 09 & 107 45



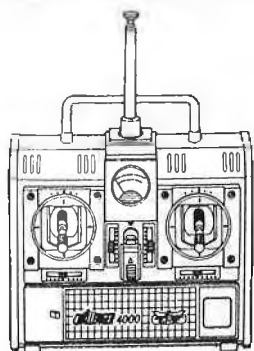
JR REMOTE CONTROL

VI FIRAR CHALLENGER 4000 MED SUPERPAKETPRIS!



HUMMING 40

CHALLENGER 4000



HUMMING 40 / CHALLENGER 4000 / K&B 45
Så lyder sommarens mest spännande erbjudande för Dig som skall börja flyga och vill ha en riktig trainerkärva i balsa och plywood och med sprygelbyggda vingar (ARF). I paketet ingår också den nya K&B 45 motorn och CHALLENGER 4000 radion. Vi har satt samman det här paketet för att fira introduktionen av marknadens helt utan konkurrens billigaste flygradio (med servoreversering) så spring till butiken och reservera Ditt ex. Antalet är begränsat och leveransen sker i slutet av juni. Priset vågar vi inte ens berätta här.....

Här nedan finner Du en lista över de butiker som kommer att sälja paketen till årets mest sensationella pris. Några butiker kan ha tillkommit efter tryckningen så hör gärna av Dig till vår konsumenttjänst för besked om närmaste butik. Passa också på att titta på det övriga sortimentet som omfattar olika maskiner för olika ändamål. Titta också på Challenger 720 med alla mixningsfunktioner och andra finesser. Challengers nya miniservo gör det nu möjligt att köpa även miniservon till superbra minipriser. Den nya K&B 45 motorn som ingår i paketet finns även i 20 & 65 storlek till priser som tilltalar även den mest prismedvetna och i välkänd K&B kvalitet. Det finns som Du ser mycket nytt på flygsidan i sommar. Både från Kyosho, Challenger (HiTec) och från K&B!

GÖTEBORG: Frölunda Lek&Hobby 031-459401, Hobbycenter 031-126220, Leksakshuset 031-113125 HALLUNDA: Tumba Musik&Hobby 76900 HALSINGBORG: Hobbycenter 042-131848 HÄSLEHOLM: Nisses Varuhus 0451-14325 HÖGANÄS: Hobby&Elektronik 042-30230 KALMAR: Lek&Hobby 0480-24717 KARLSTAD: Leksakshuset 054-112640 NORRKÖPING: Lekhuset 011-188891 RIMBO: Björks Lek&Hobby 0175-70247 SIGTUNA: Hobby&Hantverk 0760-50555 STOCKHOLM: Hobbyexperten 08-406364, Hobbyland 08-287868, Wentzels 08-217860 STRÖMSTAD: Kjells Lek&Hobby 0526-14543 VASTERÅS: Punkt 021-147500 ÄNGELHOLM: Varuhallen 0431-14332 ÖREBRO: Håkans Hobby 019-226613

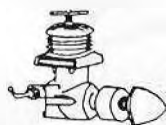
SVENSK AGENT FÖR KYOSHO, CHALLENGER & K&B: AB SLOTCAR BOX 30191 104 25 STOCKHOLM 08 - 535730

ALINGSÅS

MODELLMATERIAL till salu

Byggsatser i trä, metall, plast.
Balsasträ, plywood, pianoträd
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

Nymövägen 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 skalmodeller
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-flyg!)

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

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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

Förbundsordförande
Olof Pennborn
Tjörngatan 17
253 72 Helsingborg
Telefon 042-22 25 53 bost
(Kvällstid 1800-2000)

Vice förbundsordförande
Bengt-Erik Söderström
Rullstensvägen 17
616 00 Åby
Telefon 011-605 58 bost

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

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

Ledamot
Per-Axel Eliasson
Spaningsvägen 1
175 63 Järfälla
Telefon 08-761 33 11 bost

PR och rekrytering
Gunnar Eriksson
Östra Parkgatan 26
951 36 Luleå
Telefon 0920-239 26 bost
Telefax 0920-228 87 fvb

Suppleant
John Herdin
Hällonvägen 100 I
196 31 Kungsängen
Telefon 0758-763 17 bost

Utbildningsledare
Hanns Flyckt
Åkershultvägen 2
564 00 Bankeryd
Telefon 036-721 10 bost

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

Grenchef Linflyg, tf
Bengt Lindgren
Ornstigen 60
144 00 Rönningen
Telefon 0753-538 36 bost
08-779 03 87 arb dir
Telefax 08-774 38 24 arb fvb

Grenchef Radioflyg
Anders Gustavsson
Alstavägen 6
702 21 Örebro
Telefon 019-16 15 41 bost
0589-826 70 arb

Expeditionsföreståndare
Bo Hallgren
Box 30
618 00 Kolmården

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

HOBBYCENTER

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, Acorns, 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 Hemngatan 30 Tel. 13 29 17 GÖTEBORG

GÖTEBORG

Hugget's Färg

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

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

HALMSTAD

RC-anläggningar Byggsatser

Tillbehör och balsa

Bilar: Carlsson och Challenger

Buggy: TT, Sigma och Carlsson

och även elektronikkomponenter

RJS ELEKTRONIK & HOBBY

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

SÄLJES

RC-Bil

Firebird TransAM med 3,5 cc motor och ljuddämpare. Längd 60 cm med en toppfart på 60 km/tim. Bilen är i nyskick och har kostat 1.600:-.

Säljes nu för 1.000:-. Ring 0270-191 20 efter 1800 och fråga efter Johan.

NATANS HOBBY

(den lilla vänliga butiken med det stora sortimentet) utökar nu med modeller från FLAIR!

- o Är Du nöjesflygare?
- o Gillar Du dubbeldäckare?
- o Kan Du nöja Dig med semi-skala?

Kontakta då snarast

NATANS HOBBY

430 24 Värö-Backa
0340-600 66 efter kl 1700

För enochtio mer per nummer ...

Några allvarsamma funderingar från den gamle redaktören

Då det den här gången är få fri-annonser, fyller Redaktören utrymmet med någonting som han anser vara viktigt! För alla SMFF-are! Det här numret av Modellflyg-nytt består av 48 sidor. Dvs

16 sidor mer än vad som är kalkylerat med. Det är 32 sidor, som budget handlar om. Men de här "extra" tillkommande sidorna får vi för bara och högst 1 krona och 10 öre mer per exemplar. Dvs Du & jag

och alla andra SMFF-are kan få en 48-sidig Modellflygnytt för den ringa merkostnaden. Skall vi satsa på det? Eller har vi väsentligare saker att satsa på? Skriv till Red & tala om Din mening!

HOFORS

PeAs ROTORBLAD

Allt i trä för modellbyggare

Specialitet: AUTOGIROS & rotorblad

Vingstötter, profilhyvlade i furu
Roderlist, skevderlist
Balsa, furu, plywood osv
Återförsäljare antages
Prislistor mot brevporto

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

HUSKVARNA



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, Aviomodellj.

KONTOR

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

HÖGANÄS

HÖGANÄS

hobby och
elektronik

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
LEK OCH HOBBY**



BRA

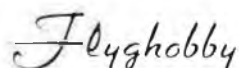
Sortering för alla hobbyentusiaster
Alltid rätt

PRISER

Välkomna in eller ring!

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

LIDKÖPING



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-Fre 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
- Marulaka
- Stort balsa-sortiment
- Stor tillbehörssida
- Postorder, ingen egen katalog
- Ring för information

R/C 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,
Keil Kraft, X-acto, Powermax, Tetra,
Ishipla, Solarfilm, Deluxe Materials,
Reservdelar, Service, Postorder.

MALMÖ



KVALITET + TOPPRESTANDA

2.5 - 3.5 - 6.5 - 7.5 - 10.0 - 10.7 - 11.1 - 13.0 - 15.0 cc

Flyg- Marin- Bilmotorer

Tillbehör Reservdelar Service Tuning

Svensk
Distributör

MODELLTEKNIK
BOLF HAGEL

Box 74 Ordertel. 040-4461 17
230 40 Bara (17.00 - 20.00)

MALMÖ



RITNINGAR från 1940-1960
Skala 1:25 och triflyg

BYGGSATSER - MOTORER
BYGGMATERIAL mm

CENTO

C E TRUEDSSON
FACK 541 200 10 MALMÖ

040 - 15 51 98 & 15 16 98

MOLKOM



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**



TRÄDGÅRDSGATAN 10A 613 00 OXELÖSUND

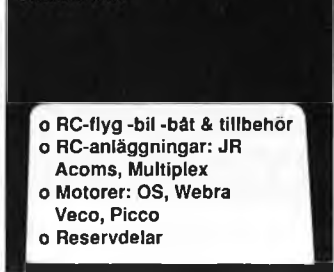
SIGTUNA

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 Gårdstad
F1A och A1-rör från Ron Pollard
Prislista mot dubbelt svarsporto
Öppet vardagar 16-18, lördagar 10-15,
Övriga dagar telefonsvarare.

SKELLEFTEÅ



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

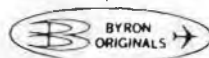
CYKEL & HOBBY

Norrammarsgatan 5 0910 190 05

STOCKHOLM

Roffes modellflyg

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



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

STOCKHOLM

**KARBY
FRITID**

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

Specialitet:

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

KONTOKORT TAGES.
Postorder

TROLLHÄTTAN



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



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

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

VÄSTERÅS



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

PILOT

EZ MUSTANG P51D

De flesta modeller
av Pilot finns för
omgående leverans.

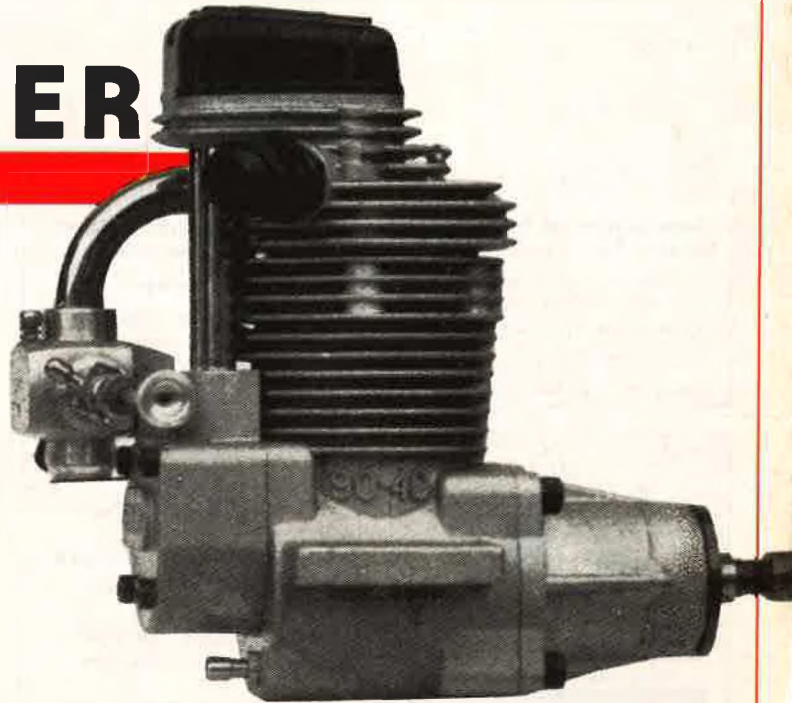
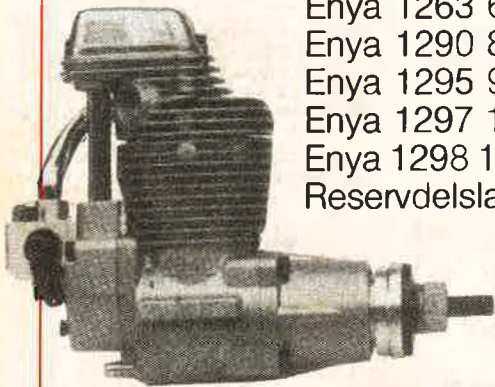
L022
01715

Andersson Evert
Bokvägen 22
29500 Bromölla

ENYA MOTORER

SLITSTARKA MOTORER

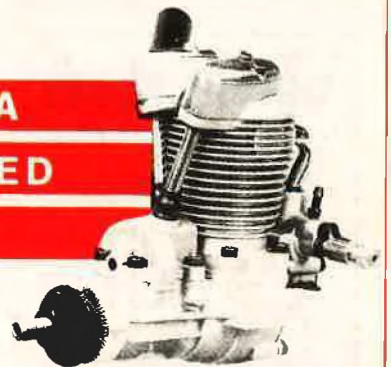
Enya 1246 46-4C HP 0,75
Enya 1263 60-4C HP 0,9
Enya 1290 80-4C HP 1,1
Enya 1295 90-4C HP 1,3
Enya 1297 120-4C HP 1,6
Enya 1298 120R-4C HP 2,1
Reservdelslager finns.



SAITO

PRISVÄNLIGA
MOTORER MED
KVALITET

Reservdelar finns i lager.



FA-50AAC

FA-325R5
4 Stroke Cycle Radial Engine

SÄLJES I HOBBY-FACKHANDELN. DISTRIBUERAS AV



Radio Control Center AB

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