



modellflyg ^{nytt}

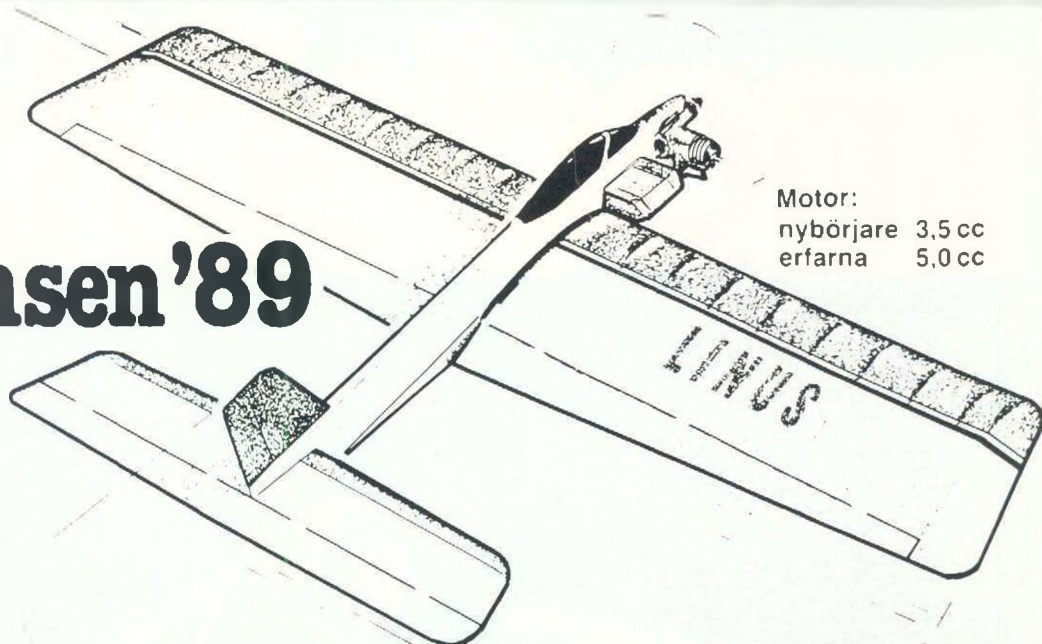
PRIS 20:-. I Danmark, Norge och Finland 20:- inklusive moms.



*Flera ritningar
i detta nummer!*

3
1989

Vinn Lindansen '89 med Linus!



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



förlag

Linus är basmodellen för Lindansen! Köp den direkt från SMFF:s expedition, Box 100 22, 600 10 Norrköping, telefon 011-13 21 10

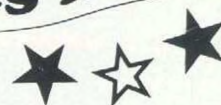
Linflygmodell - spännvidd 1050 mm - vikt 700-750 gram - PRIS 285:-
komplett byggsats - Enbart ritning 25:- + porto.

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 och träna - och vinn Lindansen i år!

Allt som flyger och far hittar Du hos Kungshobby!

KUNGS HOBBY
KUNGS HOBBY



ELECTRIC SEMI-SCALE
Aeronca
Radio Control Sport/Trainer



Guilow's

Nytt!
AERONCA ELFLYG 980:-
Elmotor medföljer satsen!



Nytt!
SEAMASTER Flygbåt 1.150:-
Spännvidd 150 cm • 10 cc motor



Nu hela ACE-programmet av byggsatser i lager!

2:a upplagan av katalog 11 nu klar. 50:- med nyhetssupplement



HELIKOPTRAR:
X-cell, Shuttle
Kyosho Concept 30 m fl.
Kolla våra paketpriser.
Reservdelar i lager!

Kungshobby

Kungsbroplan 1 112 27 STOCKHOLM tel 08-54 70 77

Obs! Nya öppettider: Måndag-fredag 09.30-18, lördag 09.30-15 Kvällsservice! Tisdag och torsdag till kl 20!

Vi lagerför hela standardutbudet i hobby - alla kända märken och lite till!

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 Hansson
Sigurdsgatan 15
214 65 Malmö
Telefon 040-19 37 90 bost
040-718 65 arb

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

Fackredaktör Utbildning
Bengt-Erik Bengtsson
Lädersättravägen 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

Annonspriser:
1/1-sida 2.300:-
1/2-sida 1.200:-
1/3-sida 900:-
1/4-sida 700:-
1/6-sida 500:-
1/8-sida 400:-
1/16-sida 200:-

Därefter 50:- per spaltcm

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

Annonsavdelningen kan ge full
service för annonsutformning,
sättning, färgdelning mm till
mycket låg självkostnad!

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

Prenumeration
Prenumeration 100:- per år insättes
på postgirokonto 51 81 65-6,
SMFF, 600 10 Norrköping

Efterrapning tillåtes gärna och
med eftertryck!

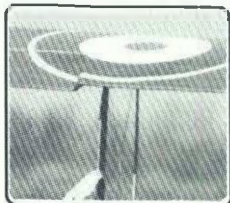
Tryck
Civilen AB • Halmstad 1989



modellflyg^{nytt}

Månadens ledare: Kenneth Lundg

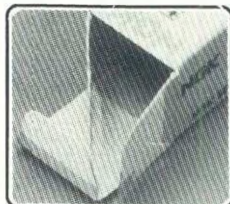
Stjernungens SMFF
Fridagsmodellen återvände sig
1988 i ett nästan liknande pro-
jekt att bjuda startaren på alla
våra modellflygare på alla
ledare. Varje månad 1988 de-
lade man ut en himna och
en diplom till någon författat
träddelare i Stjernungens.
Fridagsmodellen har nu fat-
tat beslut att fortsätta även



Modellflug

Uppsalafri i UNT:s M

UNT:s Mappan i modellflyg till
Nygår.
Uppsalas flygklubb, modell-
sektion, anordnade under
ledarskap på Sundbros flygfält



Innehåll nr 3 1989

Ny semiskala-serie: S.E.5a	4
Motortest: Småmotorer II	10
Lions Cub - en byggsatstest	12
Värvningen går vidare - resultat	13
En tändande system för bensin	14
OS 26 - kampanjmotorn testad	15
Stick 40 - nybörjarvänlig modell	16
Inomhus-SM & Oldtimerträff	18
Segelspalten	19
Friflygsidan	20
Mittenritning: Midnight Special	
Bagges Hörna	21
SMFF-Tvåan ritning & text	22
SMFF-nytt	24
Nya Prylar i mängd	26
Diverse-sidan	29
Från Klubbarna	30
Småannonser	37

OMSLAGSBILDEN

Bo Holmblad har byggt Lions Cub och passade
på att ta den här bilden av ett snygg modell.

Sommar, sommar, sommar!

Nu är det meetings på gång. Och Flugeby-lägret. Vi modellflygare har fina chanser
att knyta kontakter över gränserna. Radioflygare får prova på friflyg och linflyg.
Friflygare kan få känna på radiostyrning. En ljum och lugn sommarkväll kanske
Sven Pontan släpper iväg en 25-öres till ackompanjemang av näktergalar och annat
sommarlikt. Vi har också fina möjligheter att visa alla dem, som bara läser om mo-
dellflyg, vad det hela går ut på.

Måtte Vår Herre vara modellflygare och ordna bra väder åt oss!

Det här numret av Modellflygnytt är också sommarlikt. Friflygarna vädrar sommar-
luft under vingarna med nya grepp. "Midnight Special" är en modell, som kan vidga
intresset. Helskalaritning i detta nummer. SMFF-Tvåan kommer också som ritning -
bygg och flyg med kompisar, som ännu inte fått upp ögonen för modellflyg. Vi ser
också framåt och drar igång med vår semiskala-serie med en härlig dubbeldäckare -
S.E.5a - som objekt. Lars Pilegaard - RC-skribent i danska Modelflyvenytt - har
välvilligt ställt text & bild till vårt förfogande. I detta nummer inledning med be-
skrivning av den ärriga förstavärldskrigskämpen lite bakgrundshistoria, alltså!
I nästa nummer kommer byggbeskrivning och ritning.

Vi vill också uppmana Dig, lösnummerköpare, att bli medlem i SMFF - då stöttar
Du ett ungdomsförbund med friskt luft under vingarna!
Du får dessutom tidningen direkt hem och snabbare än via kioskerna.

Nu släpper vi loss sommaren! Och ses på alla meetings och träffar, tävlingar och
uppvisningar! Och njuter av vår stärkande sport och härliga hobby!

Stigwall



Lars Pilegaard/Modelflyvenyt

**Bakgrund &
val av modell**

S.E. 5a i semiskala, del 1 ***- men med flygegenskaper som sin förbild!***

Danska Modelflyvenyt hade vid årsskiftet en artikel om det gamla engelska jaktplanet från första världskriget. Lars Pilegaard är mannen bakom pennan. Det är en bra byggprojekt, som nu välvilligt ställts till vår tidnings förfogande. Här kommer bakgrundshistoria och skalaritning.

Vi hade länge umgåtts med tanken på att ta fram en rimligt stor modell. Från starten bestämdes också, att modellen skulle vara lätt. För att inte göra den för svår rent hantverksmässigt, skulle teknologien från "Fløjte-Marie" (en modell med Tiger Moth-karaktär, som tidigare presenterats i Modelflyvenyt) så långt som möjligt föras vidare i den nya modellen. Ett annat krav/önskemål var, att den nya modellen skulle vara "historisk" för att därigenom bli intressantare. Målet var vidare att få respons på projektet så att bortåt 100 modeller blev byggda i den lilla storleken och ett halvt tjug i den stora - och dessutom självfallet också helst några storlekar, som bladets läsare själv bestämde sig för.

Kravet på "historia" och teknik uteslöt snabbt alla moderna biplan. Planläggningen fick gå

tillbaks till första världskriget. Där fanns tillräckligt många modeller att välja mellan, eller? Det var det nämligen inte. För modellen skulle både vara lätt att bygga och att flyga. Därmed försvann alla kortnosade biplan med stjärnmotor - Sopwith Pup och Nieuport - ut ur bilden. Och Camelen. Dess raka övervinge ger oftast problem för oerfarna piloter såväl i fullskala som i modellvärlden. Tre-däckarna försvann på grund av det stora vindmotstånd de ger. Albatrossen fick vika sig med sin spinner, som icke kan köpas färdig. Etc, etc.

I nästa vända tittade vi på diverse biplan med "bilkylare". De tyska var nog så kända, men inte så välkända som S.E. 5/S.E. 5a. Det flygplanet har av engelsmännen betecknats som flygplanet som var före Camelen på samma sätt som Hurricane var

före Spitfiren i nästa världskrig. ***Ett jaktplans födsel***

Med fantasins hjälp står vi med båda fötterna i 1916 års världslervälling på en flygplats bakom fronten i Frankrike. Framför oss bullrar fronten. Artilleriduellerna i stort och smått hörs oavbrutet. För att säkra armén mot överrumpling har observationsflygplan sänts upp före gryningen. Nu väntar vi dem tillbaka.

Deras mekaniker har sedan länge tagit plats utanför verkstadsstället liksom platskommendanten.

Alla spejar de mot öster. Samtalen blir mer och mer förströdda och tankspridda med långa pauser. Visarna på klockan kryper förbi den tidpunkt, då observationsplanens sista bränslereserv har ebbat ut.

Sakta smyger vi bort. Med en stilla förhoppning om ett tele-



fonsamtal om nödlandning på en intelligande plats eller på en åker en bit bakom fronten. Men med vetskap om de senaste månadernas händelser vet vi, att telefonen alltför ofta är död.

Våra maskiner är helt enkelt för dåliga. De flyger för långsamt, de är för skröpliga, ostabila och helt utan tidsenligt stägförmåga. Speciellt flygplanen från RAF - Royal Aircraft Factory - är nu långt under normal stridsduglighet här vid fronten. Tillsammans med de andra upprepar vår platskommendant om och om igen sin klagan uppåt i systemet. För eller senare må det väl ge resultat! Det gör det. RAF får kniven på strupen och i den kungliga verksamheten måste man inse, att antingen kommer man fram med ett kvalitetsförslag eller också blir fabriken rätt och slätt avvecklad!

Hotelserna ger verkan. Konservatismen på konstruktionsavdelningen skjuts åt sidan. Unga konstruktörer med otraditionella idéer får fria händer och redan runt midsommar kan vi glädja oss över inte bara ett, utan hela två förslag (Fig 1).

Det ena - resultatet av ett helt igenom nytt tänkande - ett biplan med dragande propeller men med förarplatsen framför propellern och ett rörligt maskingevär - får beteckningen F.E. 10 (fighter experimental). Det andra - kallat S.E. 5 (scout experimental) - är mer konventionellt, men likväl med nya idéer. Båda typerna är baserade på den vatenkylda Hispano-Suiza-motorn, som ansågs vara den bästa flygmotorn med 150 hp vid endast 1500 varv.

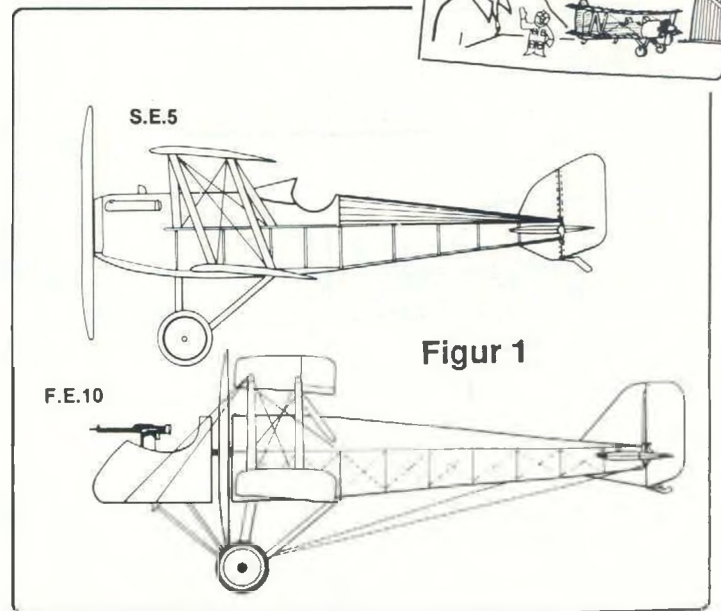
F.E.-maskinen uppfattas inte

oväntat som för modern för den anslagbeviljande myndigheterna och fabriken chefskonstruktör H. P. Folland uppmanas att gå vidare med S.E. 5.

För första gången blir ett jaktplan konstruerat för jaktstrid och inte för observation. Planerad beväpning är en 303 Vickers maskingevär, som skall skjuta genom en ihålig, växlad propelleraxel - något som Messerschmidt 109 skulle göra en generation senare. Vid struktureringen av själva flygplanet tar man så maximalt hänsyn till kortast möjliga byggtid och snabbaste service. Bara användandet av samma "form" till vingspetsar, stabilisator och fena vittnar om försöken att i slutskedet uppnå en viss elegans. F.E.10 försvinner i dunklet och blir aldrig byggt, men hinner dessförinnan lämna sin fena till S.E.5:an, som nu endast har stabilisator och vingspetsarna med samma form. Därmed är Royal Flying Corps så förtjusta, att man inte bara beställer 3 prototyper, utan också drar till med 24 serie tillverkade maskiner 7 veckor, innan ens prototypens provflygning genomförs!

Från trollkarlens verkstad

Tillverkningen av maskinen går snabbt tack vare den förnuftiga och enkla konstruktionen. Vingar och stjärtplan byggs med spryglar omkring 2 huvudbalkar av furu. De styvas upp med invändiga wires samt efter monteringen med utvändiga stag. Alla roder tillverkas över en stål-rörsram med furuspryglar. Vingstöttorna tillverkas i massivt furu Stöttorna mellan kropp och övre



Figur 1

vingen byggs upp av stålrör, som täcks med linneklätt furuträ. Samma teknik används också på landstället, som får genomgående gummistropp (=amortisör-avfjädrad axel.)

Kroppen i sin tur byggs upp kring 4 längsgående furulongeronger, som inbördes hålls ihop med liknande tvärstötter med stålbeslag. Motorn monteras på ett askträfundament och kylaren framför motorn på bilmanér med ett hål - icke till startvev, men väl till propelleraxel! Bränsletanken placeras bakom brandskottet på ett "golv", som lagts ut på det översta kroppslongeringerna.

Kroppen kläds med avtagbara aluminiumplåtar omkring motorn. Kryssfanér används från brandskott fram till förarplatsen. Linneklädsel i övrigt. Från förarplatsen bakåt till fenan reses på kroppens översida 6 runda kryssfanérspar. Åtta furulister i full längd läggs på spanten. Mellan de två främsta spanten

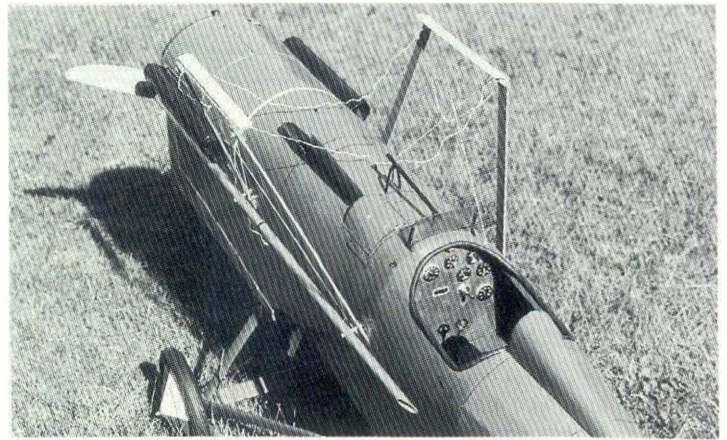
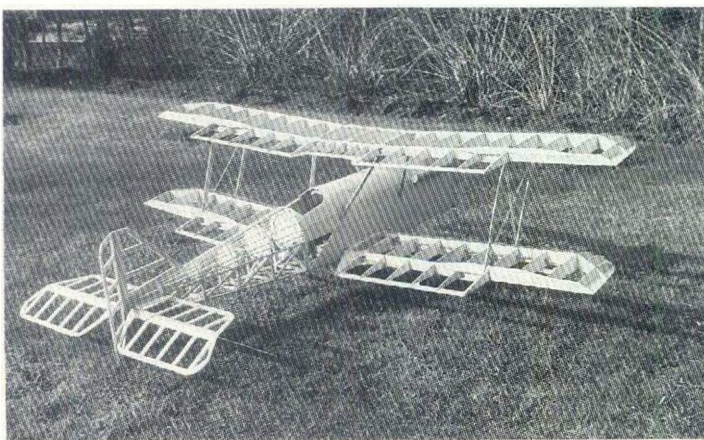
och förarplatsen, där listernas inbördes avstånd är störst, anbringas ytterligare en antal mellanlister.

Linneklädseln limmas fast överallt utom på kroppen, där linne-duken sys/surras) fast på samma sätt som ofta används vid skarvning av presenningar. Med den metoden kan man lätt och bekvämt "öppna" kroppen för service och reparation.

Chefskonstruktören Follands framsynthet förnekar sig inte! Omedelbart bakom förarplatsen på högra sidan gör man som standard ett utrymme för radio-även om det endast kom att användas för bagage eller kurirpost.

Avslutningsvis dopas hela planet och av viktskäl målas endast översidan khakigrön. Undersidan är naturfärgad linnedopad. ökad risk för funktioneringsfel i de ännu enkla maskingevär. I stället siktas man direkt in sig på

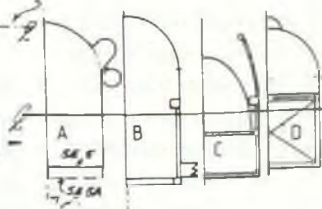
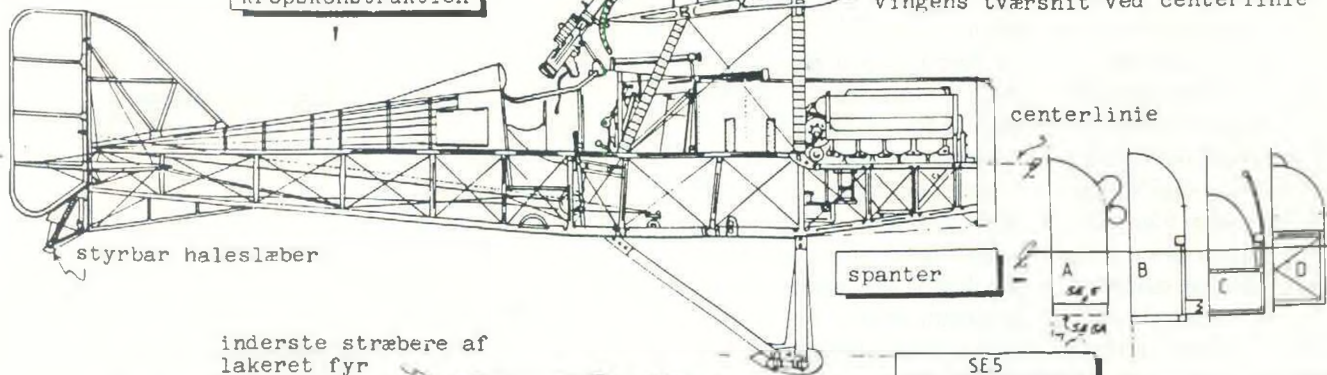
Fortsättning sidan 9!





SE5/SE5A
kropskonstruktion

Lewis gevær trukke helt tilbage
høj montering til motor med gear
med opklodset ladeskinne
vingens tværsnit ved centerlinie



inderste stræbere af
lakeret fyr

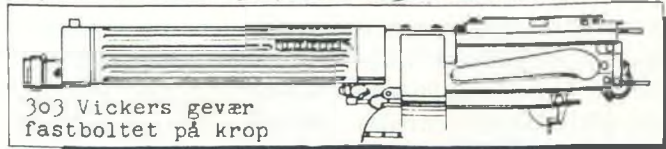
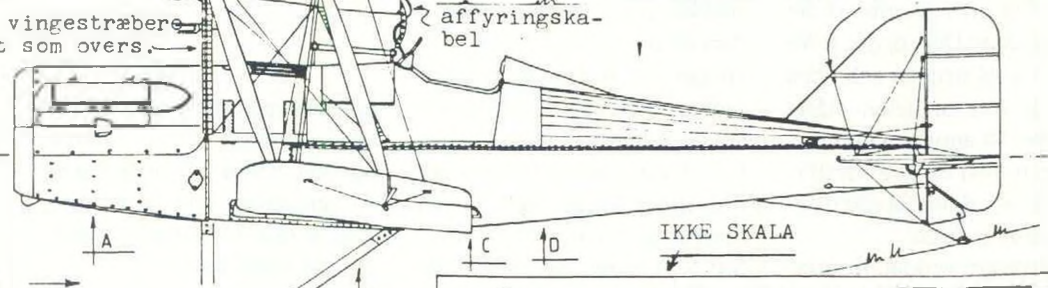
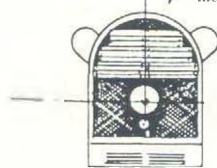
køler til
150 hp H.S. motor

vingestræbere
malet som overs.

affyringska-
bel

SE5
150hp HISPANO-SUIZA
direkte træk

denne wire ikk
standart



A.D.622
tobladet propel
af poleret la-
mineret træ

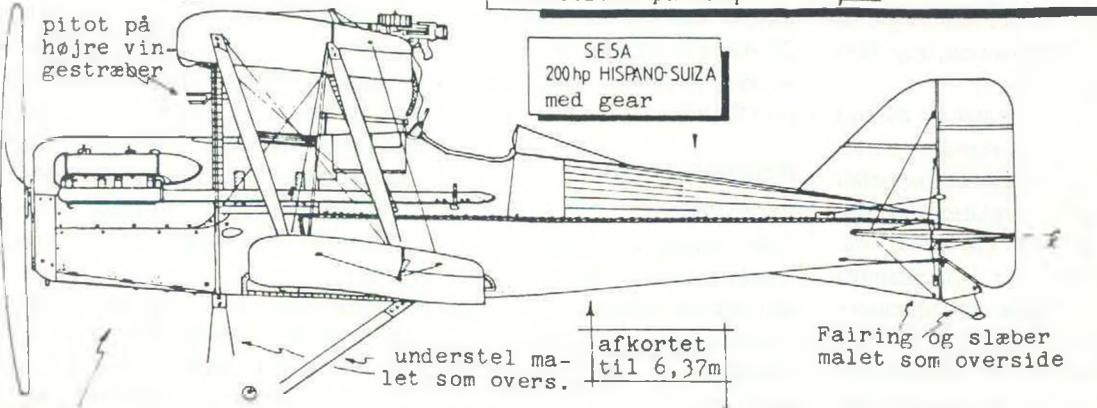
pitot på
højre vin-
gestræber

SE5A
200hp HISPANO-SUIZA
med gear

Fairing og slæber
malet som overside



200 hp H.S.
køler



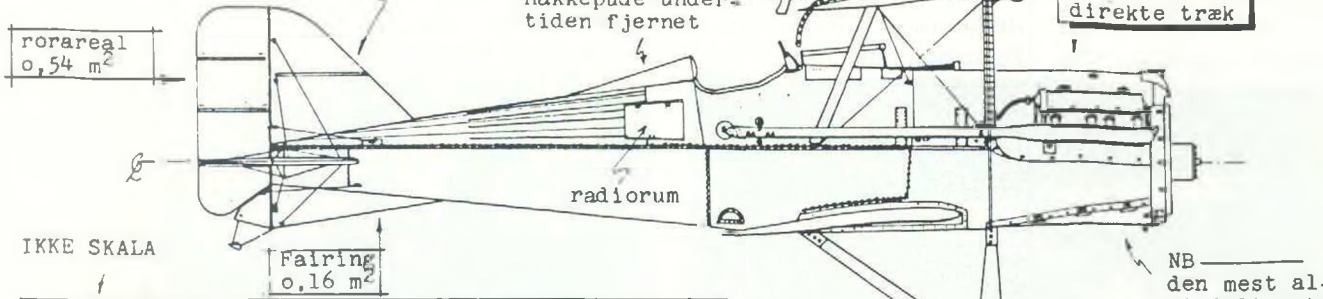
NB
H.S. gearede motorer
på SE5A kunne også være
220 eller 240 hp

lav montering til
motor uden gear

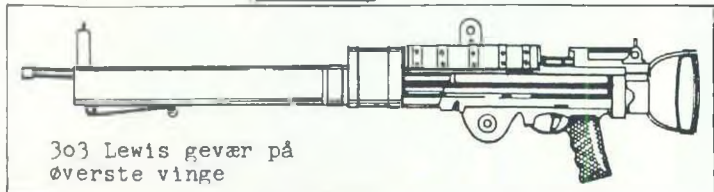
SE5A
200hp Walseley Viper
direkte træk

finne areal 0,41 m²
nakkepude under-
tiden fjernet

rorareal
0,54 m²



NB
den mest al-
mindelige typē



set fra siden uden vinger for at vise
ellers skjulte detaljer

S.E.5A

firbladet propel
anvendt på en-
kelte SE5 og
SE5A med Hispano
motor

gennemsigtig inspektionsrude
også under haleplan

SE5A fra neden

aksel fairing
fjernet i den-
ne side

diameter
2,36 m

stigning
46 cm

under-
side af
krop ma-
let som
overside

over/underside
af Hispano cowl
på SE5

korde 1,53m

normal konstrukt.

TEGNINGEN VISER EN
200 HP WOLSELEY VIPER
HVOR ANDET IKKE NÆVNES

lange hjælpelister
på sene modeller
korte på
tidlige

varianter
af korte
udstød.rør

hale-
plan
1,37m

rorareal 0,74m²

SE5A fra oven

kort udstød-
ning vist
her sammen
med cowl til
220 hk
H.S. motor

200 hk WOLSELEY
VIPER cowl på
denne side

SE5A front

totalt plan-
areal 22,8m²

V-form
5 grader
krængnings
kabel

gab
1,39 m

symbol for
dobbel wire

diameter
2,4 m

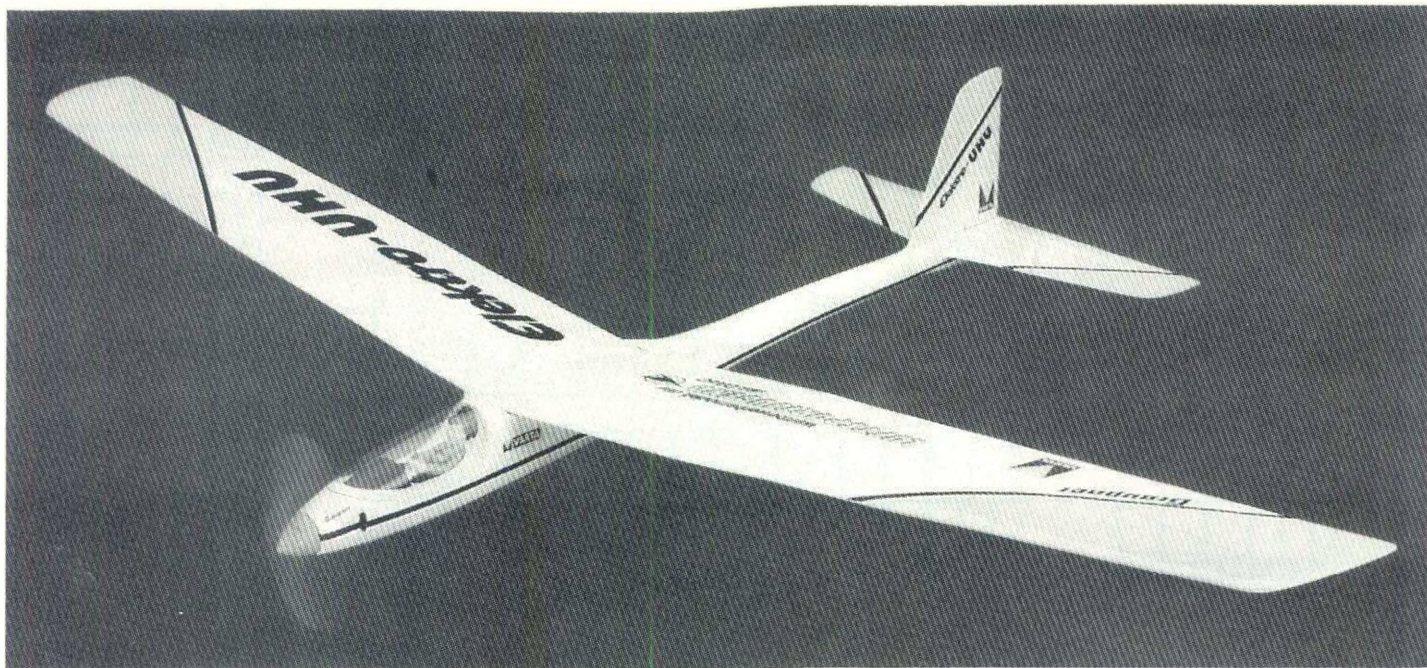
Palmer dæk
700x100 mm

M 0 5 1



Det nya elflygssystemet: Elektro-UHU

Graupner



- Seglingsegenskaper som de största segelplanen.
- Sensationell stigförmåga

4207

Elektro-UHU 895:-
1700 mm spännvidd, 34 dm² vingyta. Graupnerbyggsats med färdig kropp och lättbyggd 2-delad vinge i toppkvalitet. Kroppen har luftintag för kylning och slank, men stabil form. De tunna höghastighetsvingarna är extremt starka.



- Vass SPEED 600 motor lyfter UHU snabbt med bara 6 celler
- Nyutvecklade propellerblad för höga varvtal med direktdrift
- Unik fällbar propeller ger minimal broms vid glidflykt

297

Elektro-UHU motor/prop-drivsats 259:-
104W SPEED 600 18.000 rpm motor och komplett, fällbar propeller. Inklusive anslutningar, kablar, störningskydd och monteringsverktyg.

3871

RC Power Switch 20 391:-
Liten 55 g elektronisk on/off switch med prop-broms reglerar 600 SPEED-motorn och försörjer mottagaren med ström från drivacken. Bryter motorströmmen när ack-kapaciteten har sjunkit för lågt. Gör mottagarbatteri onödigt.

3460

SANYO 7,2V-1350 mAh red Nicad Pack 325:-
Kapacitetsack som tål stora strömuttag, speciellt lämpligt för elflyg som Elektro-UHU.

Produkter från **Graupner** som finns i väl sorterade hobbyaffärer!

Generalagent: HOBBYBORGEN AB • Box 31 • S-360 71 Norrhult • +46 0474-405 10



S.E. 5a • Lars Pilegaard

Fortsättning från sidan 5!

Detta blir sedan standard för hela tillverkningen. Det luktar redan modellflyg, när vi går förbi fabriken!

Jungfruflygningen

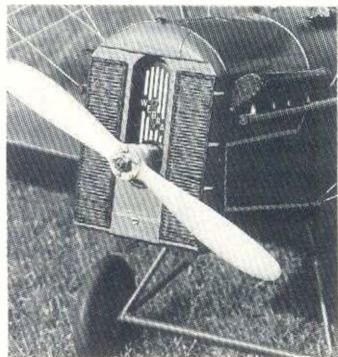
I slutet av november - mindre än ett halvt år efter startskottet - är det tid för provflygning. Enligt samtidens historieböcker och tidskrifter utfördes den i tre moment:

20 nov • presentation för toppgubbarna i R.F.C.

21 nov • jungfruflygning, i närvaro av fabriksledningen och de inbjudna.

22 nov • testflygning av Albert Hall, som var tidens främste engelska flygaress - i närvaro av fabriksledningen och R.F.C.

Det är den rene propagandan, som skall dölja en nästan skrattretande debut. Först många år senare kommer det fram, att alla tre programpunkterna var planlagda att ske första dagen. Den tjugonde november är allt alltså klart på platsen vid R.A.F. Medan de församlade lyckönskar varann för de snabba och fina resultatet, sätter sig chefstestpi-

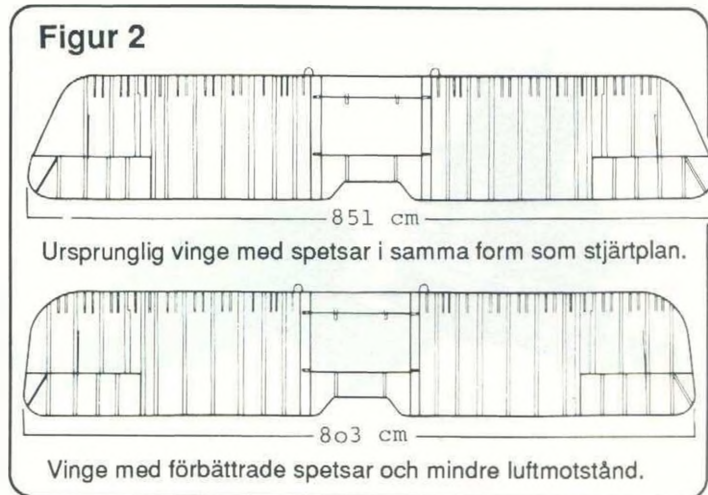


loten major Frank W Goodden vid spakarna. På signal från Folland startas motorn. Så ett par smällar och några misstänningar. Därefter hörs ett väljusterat motorljud. Så plötsligt - utan förvarning - stannar motorn och kan trots alla ansträngningar inte fås att gå igång igen. Beklämda smiter man iväg till närmaste hotell, där en festmiddag redan står klar. Medan man utåt håller god min och visar idel tillfredsställelse, dras prototypen in i hangar.

Nästa morgon är det lätt frost och solsken. En menig mekaniker, som inte kunde vara med dagen innan, vet sina morgonssysslor. Han går genast efter frukost ut till hangaren. Med hangarporten öppen låter han solen förvärma motorn. Så startkontroll och ett par ryck i propellern. Helt efter boken startar Hispanon. Vår vän sätter sig på förarplatsen för att läsa lite. Idyllen vara bara några minuter. En funktionär en bit upp i karriären dyker upp och vill ha en förklaring till vad som försiggår. Han vill veta vad vår vän har företagit sig. Med darrande stämma och med funderingar över vilket reglemente han nu har brutit emot, förklarar vår vän, att han bara har öppnat bränslekranarna, slagit på tändningen och låtit en kamrat dra runt snurran.

—"Öppnat bränslekranarna? - Vilka kranar?!"

Så kommer det fram, att verk-



staden verkligen tänkt på piloternas säkerhet och har installerat ett par extra kranar vid förarplatsen. Därmed kan de vid eld i motorrummet stänga av bränsletillförseln.

Den historien skall icke ut! Verkstadspersonalen hotas till tystnad, medan de höga herrarna purras på hotellet. Då alla är församlade igen genomför Goodden en perfekt 20 minuters jungfruflygning.

Leendena är återigen naturliga. S.E.5:an infriar alla förväntningar. Nu saknar man endast kapten Balls utlåtande, men har farit iväg i ilskan och kan återvända först nästa dag.

Efter en provflygning, som vara endast 10 minuter och verkar mycket förtroendegivande från marken, gör Ball upp med den nya konstruktionen - den duger inte! Lyckligtvis är inte de församlade födda igår och inte heller helt utan människokänedom, så Balls kritik delas knappt av någon. Man vet, att Ball just nu inofficiellt arbetar för Austin-fabrikerna, som försöker komma in på jaktflygmarknaden. Dessutom är han Nieuportanhängare. Det är i och för sig inte så underligt, då han vid den här tiden nått upp till 22 segrar i den typen och lätt glömmar att den franska maskinen är framtagen för civilt bruk - för race och uppvisningar. Den är dessutom framtagen utan hänsyn till massstillverkning och ökad strukturell styrka. Vilket ofta visat sig vid för hög G-belastning, då undre vingen brutits under lång dykning med motorn på fullvarv - något, som kan

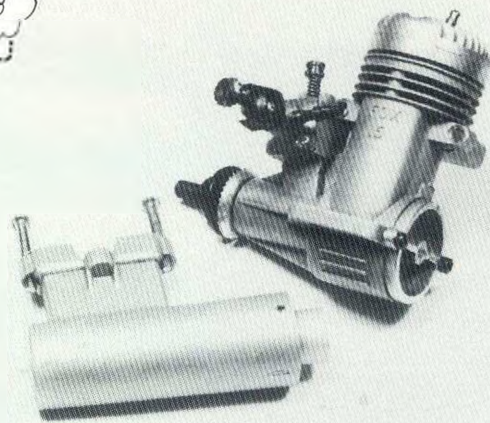
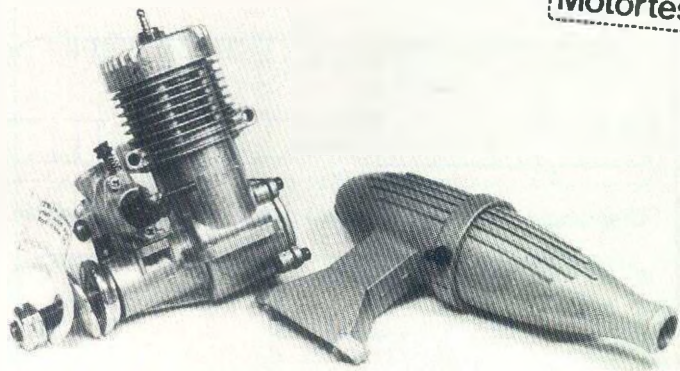
ske i undanmanövrer under strid. På toppnivå ser man något helt annat i den nya S.E. 5. Det man ser, har på ett bra sätt sammanfattats i Squadron/Signal nr 69:

"S.E. 5 är ett typiskt engelskt militärflygplan, konstruerat som en traktor med vingar med målsättningen funktion framför skönhet utan eleganta linjer - som exempelvis den tyska Albatross och den franska Nieuport. Vad S.E. 5 saknar i skönhet, uppvägs emellertid till fullt av dess egenskaper. Den är snabb och i stånd att såväl dra igång och avbryta en strid. Den är robust, tål inte så ringa beskjutning och kan när som helst läggas i brant dykning utan risk för skador.

S.E. 5:an kan inte svänga så snabbt som sin arbetskompis Sopwith Camel, men den reagerar alltid villigt på rodren och är lätt att flyga. (Camels snabba svängar dödade många under övningsflygning). Sist men icke minst är S.E. 5 en stabil plattform för skjutvapen."

Speciellt det senare påståendet blir snart understruket av många flygaräss: Mick Mannock, McCudden, Billy Bishop, Beauchamp-Proctor och McElroy. Det är välsittande maskingevärskulor och inte konstflygning, som får fienden på fall. Just stabilitet är i den förbindelsen den avgörande faktor i många dog-fights, så man inte tvingas skjuta "i svärm" med därmed ökad risk för funktioneringsfel i de ännu enkla maskingevären.

Fortsättning sidan 11!



Här kommer mer smågodis i Modellflygnytt's serie om småmotorer

Om jag säger amerikanskt grovsmide, gjutjärn och sandgjutna vevhus. Vad tänker Ni på då? Förmodligen blir svaret: V8:or, Harley-Davidson och Fox. Jomennisst! Det är grovsmidda och råa motorer det skall handla om den här gången. Nämligen amerikanska Fox. I det andra avsnittet om småmotorer skall vi nämligen ta oss en titt på Fox 15, 19 och 25. Det är firma CECA Maskin & Hobby i Östersund, som importerar Fox-motorerna till Sverige. Fox har såvitt vi vet inte haft någon importör till gamla Svedala på några år. Men de är desto mer välkomna när dollarkursen nu nått en dräglig nivå gentemot den svenska kronan. Det första, som slår en, när vi öppnar kartongerna är att det här ser grovt, rått och gammaldags ut. Visst, ursprungsversionerna av Fox 15 och 25 ritades i

början av 1960-talet och mycket är kvar sedan den tiden, som tex det kilformade förbränningsrummet i topplocket. Duke Fox - mannen bakom motorerna - är också medveten om motorernas grova yttre. I annonserna skriver han att "Fox-motorerna är inte kända för sitt vackra yttre, men väl för sina goda driftsegenskaper". Det måste påpekas, att våra erfarenheter inte talar mot honom, åtminstone inte vad gäller de här motorerna. Lite utanför ramen faller dock Fox 19 som är helt modern vad gäller såväl konstruktion som exteriör. Många som sett denna motor har varit förvånade över, att de sett en Fox, då motorn är mycket "clean" i utförandet samt att den saknar text och beteckningar på vevhuset. Visserligen har Fox 19 funnits på marknaden några år, men om man betänker att den första versionen

av Fox 25 kom redan 1954, dvs för 35 år sedan och Fox 15 introducerades 1961, så kan man förstå, att motorerna är lite gammaldags i stilen. Naturligtvis har dessa motorer ständigt moderniserats men fördomar och utseende får inte bedraga. Fox är traditionstyngt och inte gammaldags - skulle nog en entusiast säga.

Duke Fox byggde sin första motor 1943 och fortfarande håller han på att det är ett hantverk. Så t ex testkör varje motor innan leverans och förgasaren grovjusteras. Cylindrarna är alla "handlappade" - egalt om det är järn- eller ABC-"cyllar". Som ett kuriosum kan nämnas, att Duke Fox har fyllt 70 år och planerar att trappa ned lite. Fabriken är därför till salu, så för den som alltid har drömt om att få äga en egen modellmotorfabrik - skriv en rad till Duke!

Testkörning och provflygning

Lotten fick avgöra vilken motor som skulle provflygas. Det blev Fox 19, som drog det längsta stråket. Först tog vi emellertid och slog igång den lilla 15-motorn - den gick utmärkt men

ljuddämparen var något bullrig. Nåväl, Fox 19 fick en timmas inkörning. Därefter provades trottingsegenskaperna, som var utmärkta! En linflygförgasare monterades och motorn sattes i ett linflygplan - Peacemaker - 15 m linor kopplades, motorn startades och iväg.

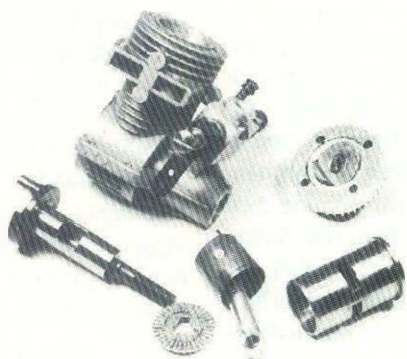
Det rör sig om en mycket pigg motor, som varvar för glatta livet. Provflygaren blev lite vimsig i huvudet av den myckna farten med den lilla propellern. Raskt byttes proppen till en 10x6 och sic... nu blev hastigheten lagom för t ex semistunt. Motorn är mycket stark och drar såväl små som stora "snurror". Provflygningen var helt oproblematisksk - motorn startade snabbt såväl varm som kall. Det medföljande stiftet var dock för kallt för motorn + onitrerad soppa, så en Enya nr 3 ersatte Fox-pluggen.

Sammanfattning

Det är inte ett skönt yttre, utan ett gott inre som räknas. Fox 19 har båda dessa egenskaper.

Importör

CECA Maskin & Hobby Imp
Box 34, 831 31 Östersund
Telefon 063-11 59 31 (kväll)



FOX · FOX · FOX · FOX · FOX · FOX

Fox 15

Vevhus:

Pressgjuten aluminium, som saknar bronsbussning för vevaxel. Förgasarhuset är limmat i vevhuset ?!?

Baklock:

Pressgjuten aluminium, papperspackning, två montageskruvar.

Förgasare:

Portionerande tvånålsmodell. Hålet är 5,6 mm men starkt begränsat av förgasarröret, som är hela 4 mm tjockt.

Topplöck:

Pressgjuten aluminium utan mässingsglödstiftsgånga. Enkelt kilformat förbränningsrum. 0,3 mm alupackning. Fyra montagebultar.

Vevaxel:

Stål, diam 9,5 mm, balanserad och lagrad direkt i aluminiumvevhus. Vevtappdiameter 4 mm. Gaspassage diameter 6,7 mm.

Foder:

Stål 1 mm tjockt & 29,4 mm högt med två avgasportar och en överströmningsport. Handlappat och honat.

Kolv + bult:

Kolv i mekanite diameter 15 mm, baffel 3,4 mm hög. Kolvbulten i stål 3,2 mm är placerad högt i kolven för att kolven inte skall "kantra" i fodret. Kolvbulten saknar ändskydd.

Vevstake:

Pressgjuten aluminium utan oljehål eller bussningar.

Ljuddämpare:

Liten nätt aluminiumdämpare med insats. Något bullrig.

Fox 19

Vevhus:

Pressgjuten aluminium, 2 st spårkullager 22x11x6 mm. Vevhuset är horisontellt delat strax under avgasporten.

Baklock:

Pressgjuten aluminium, papperspackning, fyra montageskruvar.

Förgasare:

Portionerande tvånålsmodell, som är fastskruvad i vevhuset med en insexskruv.

Topplöck:

Pressgjuten aluminium. 3,8 mm bred klämkanthöjd och 3,3 mm djupt, ingen packning.

Vevaxel:

Stål, diam 11 mm, balanserad, vevtapp 4,7 mm diameter, gaspassage 7,5 mm diameter. Medbringare i aluminium på fyra splines.

Foder:

Stål 1,5 mm tjockt. Två bakåtvinklade överströmningsportar, en uppåtvinklad boostport samt en liten avgasport.

Kolv + bult:

Kolv i mekanite 16,5 mm diameter. Kolvbulten 4 mm diameter är fastlåst med G-lås.

Vevstake:

Maskinbearbetad aluminium med bronsbussningar och oljehål i båda ändar.

Ljuddämpare:

Strömlinjeformad (egg-shape) ljuddämpare i aluminium av expansionskammarmodell. Dämpar ljudet ganska väl.

Fox 25

Vevhus:

Pressgjutet i aluminium, ingjuten bronsbussning för vevaxel. Fästögglor för ljuddämpare på var sida om avgasutsläppet.

Baklock:

Pressgjuten aluminium, papperspackning, fyra montageskruvar.

Förgasare:

Portionerande tvånålsmodell. Planfräst monterad för att inte deformera vevhuset vid montage.

Topplöck:

Pressgjuten aluminium utan mässingsglödstiftsgånga. Aluminiumpackning 0,3 mm tjock. Sex monteringsbultar. Kilformat förbränningsrum.

Vevaxel:

Stål, diameter 11 mm, balanserad och lagrad i bronsbussning. 5 mm diameter vevtapp. Gaspassagen är 7 mm diameter. Medbringare i stål (tål elstartmotor).

Foder:

Stål 1,3 mm tjockt, 36,4 mm högt. Handlappat och honat.

Kolv + bult:

Kolv i mekanite diameter 17,3 mm, baffeln är 4 mm hög.

Vevstake:

Pressgjuten aluminium utan oljehål eller bussningar.

Ljuddämpare:

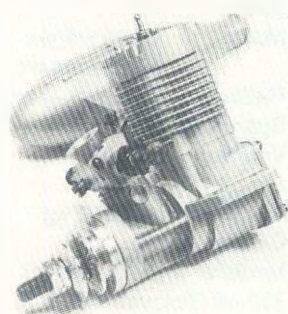
Strömlinjeformad ljuddämpare i aluminium av expansionskammarmodell.

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

Fox 19

Propeller- Med ljuddämpare
typ & RC-förgasare

Zinger trä. 10x6	8.000 v/min
Robbe dyn. 9x4	12.500 v/min
Robbe dyn. 8x4	14.000 v/min



Bilder sid 10:
Överst Fox 25 och Fox 15.
Nertill frv Fox 15 och Fox 19
klara för detaljinspektion.

Illär t v ses Fox 19

S.E. 5a semiskala

Fortsättning från sidan 9!

I stället har man siktat in sig på den mest vitala delen på fiendemaskinen - som oftast är pilotens huvud - och därmed klara av situationen till sin egen fördel med mindre än 10 skott.

Problem

Nästan samtliga 24 första serie-maskinerna levererades till R.F.C. Eskadrille 56, som tar med dem till slakten i Frankrike i mars 1917.

I förhållande till prototypen och de ursprungliga planerna har man ersatt den växlade propellern. Utväxlingen visade sig vara för svag. Utan utväxling är skjutning genom propellern icke möjlig. Maskingeväret läggs i stället ovanpå kroppen men med styr ramen (den fyrkantiga laddningsdelen) inbyggd för betjäning från förarplatsen. Nu skjuts det synkroniserat ut genom propellern, nu en tvåbladig för ökad drivkraft.

Borttagandet av växeln innebär samtidigt att propelleraxeln sticker ut lite längre ner på kylaren, men med hänsyn till senare montering bibehåller man det ursprungliga hålet för axeln.

Som extra godis för Nieuport-anhängarna monterar man dessutom ett Lewis maskingevär på övervingen (på samma sätt som Hawker under andra världskriget tvingades ge sin Tempest elipsformade vingar för att kunna "sälja" maskinen till Spitfire-fansen!)

Problem rapporteras omgående. Från slagfältet klagas över maskinens dåliga stabilitet i längdplanet under landning och så gott som ingen skevroderverkan under 70 mph. Större roderutslag lyder kravet. Det uppfylls inte. Folland anser, att felet uppstår genom felaktigt utformade vingpetsar, som ger virvelbildning över skevroderen vid stor anfallsvinkel. Med ny form på vingpetsarna, som också minskar spännvidden är problemet löst. Den extra vatten- och bränsletanken ovanpå övervingen byggs in i vingens mittsek-

Fortsättning sidan 17!



Här har Cuben utrustats med en tvåcylindrig Tartan-motor



Med en OS 91 Surpass-fyrtaktare uppträder maskinen precis som sin förebild, långsamt och värdigt med ett motorbuller, som inte stör den mest känsliga personen. Priset 2.175 kronor, för en i det närmaste komplett byggsats är överkomligt, tycker jag. Lions Cub - från Modeller & Elektronik AB i Gislaved, är i en s k Clipped Wing-version. Alltså med avkortade vingar. I skala 1:5 innebär det en spännvidd av 2005 mm, längd 1570 mm och vingyta 74 dm².

Ready to Fly står det på den jättelika papplådan, som modellen kommer i. Men som vanligt i dessa sammanhang är det en sanning med modifikation. Ungefär 20 timmar behövs för att få allt på plats inklusive motor och radio. Bygget vållade inte större problem. Lite puts här och där kan vara bra. Speciellt om vingbalkarna av hårdträ inte löper helt fritt. Med lim kan det bli svårt att få ihop vinghalvorna annars.

Kärran är klädd med självhäftande plast, ungefär som tejp. Den kan alltså inte spännas mer med värme. Om några år kommer jag nog att byta denna plast med traditionell nylonduk.

Kärran är imponerande stor. Stället verkar vara i fullskalklass om man nu vill överdriva lite. Vingstöttorna är av metall. Allt finns med utom lim. Du behöver epoxy och snabblim typ cyano till att limma fönster o dylikt.

För att få stabben helt i 90° behövde jag slipa anliggningsytan mot kroppen något.

Trärestötstängerna till sido- och höjdrodren var för korta enligt min mening. Det skulle innebära långa pianostötstänger med risk för böjningar vid höga belastningar. Tog därför ett par andra rundstavar till detta ändamål.

I en kärra av den här storleken finns gott om utrymme för radioinstallationen. Skevrodren kopplas via två servon, ett i

vardera vingen, och därmed behövs fem servon och en Y-kabel förutom de vanliga radiogrejerma.

Cuben ser snygg ut i den rödvita dekoren.

Jag valde en OS FS 91 Surpass motor. Och behövde då lägga i ett par hekto bly (som jag skruvade fast i motorutrymmet), för att få tyngdpunkten att hamna rätt. Med en 120-motor hade vi givetvis behövt mindre bly. Så en sådan motor kan vara ett bra alternativ. Flygningen vållade inga som helst problem. Kärran rullade rakt fram och lättade nästan av sig själv. Med OS 91:an steg den på ett sätt som liknar originalet, lugnt och ärdigt. Det är heller inga problem att landa den.

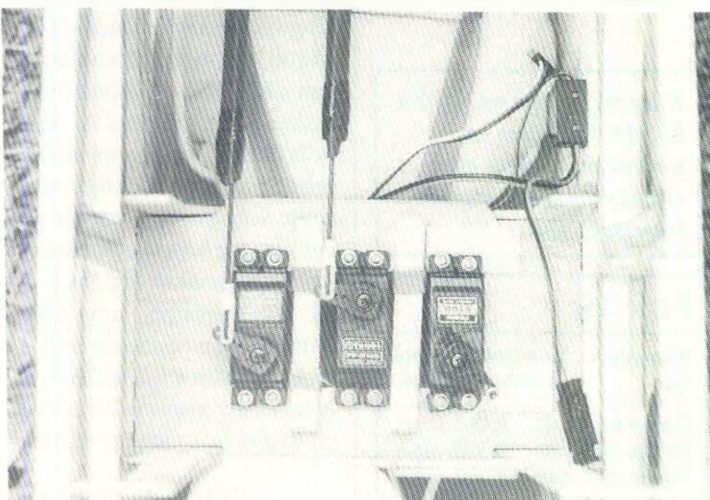
På asfalt kan den rulla lite för fort med den segdragande fyrtaktaren vars 15x6-snurra drar en hel del även på låga varv. När det här skrevs hade tre flygningar gjorts med maskinen. Framöver skall jag prova Cubens konstflygegenskaper.

Maskinen kostar 2.175 kronor och då behövs enbart lim förutom radio och motor. Det är relativt billig för en så stor modell. I fjol kostade en Pilot 1:4-skala Cub i vanlig träbyggsats 2.600 kronor, där till kommer ju åtskilliga hundralappar för tillbehör, färg, klädsel och annat. Lions Cub är ett bra alternativ för den, som har bråttom upp i luften till ett rimligt pris!

Bo Holmblad

Storskalakärra i ARF-utförande

När man talar om ARF (almost ready to fly = nästan färdig att flyga) modeller, brukar det handla om små maskiner. Lion models har dock en Cub i skala 1:5! Bo Holmblad har tittat på den!



FAKTARUTA

Lion Models Clipped Wingcub

Skala	1:5
Motor	75-90 tvåtakt 90-120 fyrtakt
Radio	4 kanal/5 servon
Spännvidd	2005 mm
Vingyta	74 cm ²
Längd	1570 mm
Vikt, färdig	cirka 5,5 kg
Generalagent	
Modeller & Elektronik AB	
332 00 Gislaved, 0371-10709	



Fint väder och 40-talet modeller vid Norbergs Kristiflygarträff

Årets träff blev lyckad - som vanligt. Ett 40-tal modeller fanns i depån. Det fina vädret inbjöd till flygning.

Sölve Ölander från Eskilstuna kom som vanligt med en stor maskin. Den här gången en Mustang i skala 1:4. Förebilden var med i Koreakriget och fick följaktligen ett passande namn: "Red Eraser" - komminist-dödaren.

Oldtimers, en Flygande Loppa, EZ-kärror, Tiger Mothar och annat fanns också med. Jan-Olof Johansson, Uppsala, imponerade med sin Extra 230, försedd med en Kavan tvåcylindrig 50 cc motor. Ekipaget verkade na-

turtroget till fulländning i luften ...

En annan uppsalabo, Peter Högström, visade upp ett helt koncept som manar till efterföljd. Efter att enbart ha köpt EZ-maskiner tog han sig för med att bygga en "riktig" byggsats. Det blev en Top Flite P-47 Thunderbolt. Likheten med förebilden är slående, då nitar och plåtskarvar och andra detaljer finns med. Kärran målades med en speciell motorfärg (aluminium) och därefter fick den genomskinlig tvåkomponentlack som skydd. Högström har en kompis som är billackerare, det förklarar den speciella finis-

hen. Infällbara ställ, även sporen, tillsammans med en tyst fyrtaktsmotor (OS 91 Surpass) höjer känslan av naturtrogenhet. Major G T Eagleston, som flög originalet under andra världskriget, skulle nog småleende känna igen sig.

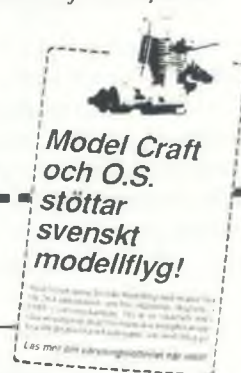
Bekvä- & noggrannhet

Vid sidan av den perfekta kärran har Högström även tänkt på bekvämligheten. Ett hopfällbart bord med fyra stolar ingår i hans utrustning. Perfekt när man blir trött i benen eller behöver "meka". Radio, en JR computer, förvaras i en attachéliknande metallväska. Där ryms även en

del verktyg. Hela konceptet ger intryck av noggrannhet och eftertänksamhet. Något att ta efter för artikelförfattaren!

Bo Holmblad

Peter Högström, RFK Fyris, Uppsala, har tänkt fullt ut när han skaffat sig modellflyg-utrustning: ett bekvämt bord med stolar, radion i en skyddande attachéväska och så en modell som får folk att utta. Th med snygg P-47 Thunderbolt-modell från Top Flite



Det värvas vidare

PREK-hövding Gunnar Eriksson meddelar just för Modellflygnytt's pressläggning, att varvandet går vidare på ett mycket stimulerande sätt.

Dragningen av OS-26-vinnarna för perioden april-maj genomfördes på ståndsmissigt sätt vid det senaste styrelsemötet 3 juni. De lyckliga vinnarna ser Du här till höger.

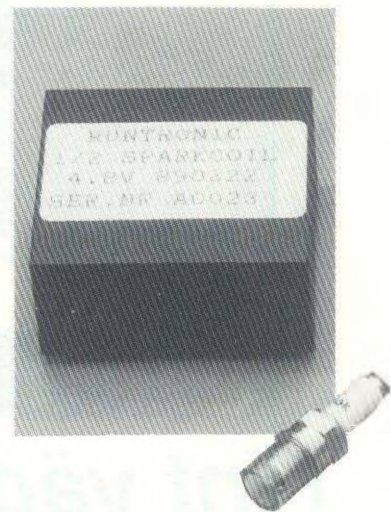
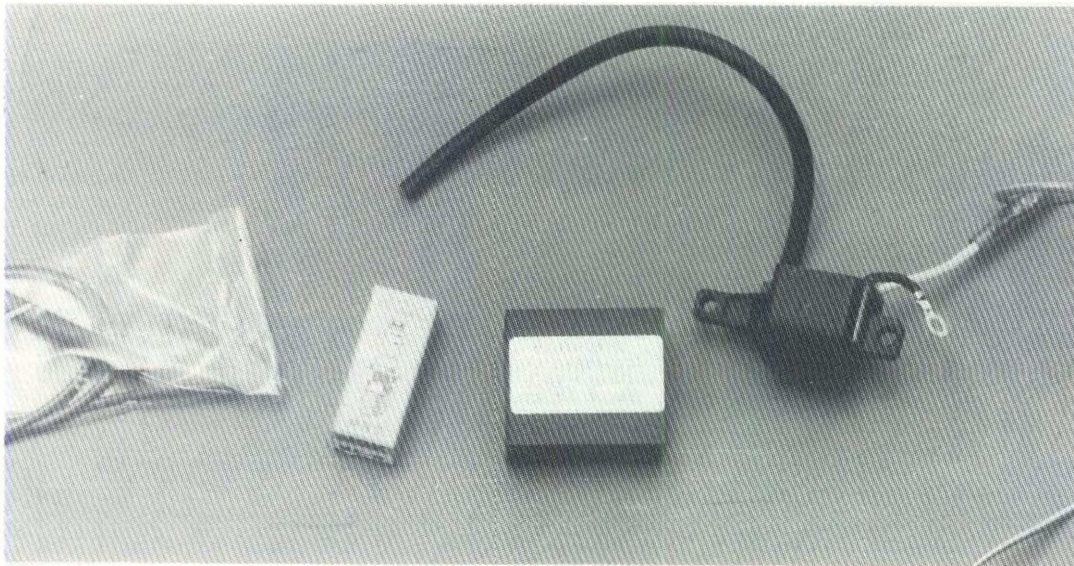
Grattis, säger vi. Och fler värvarare har ju chansen att vinna motorer - värvningskampanjen pågår hela 1989!

Fortsätt värva - lotteriet fortsätter 1989 med värvningsperioder

Vinnare Januari-Mars • Hans From, Moholm
Bertil Nilsson, Skanör/Falsterbo

Vinnare April - Maj • Peter Nilsson, Trelleborg
Nicklas Wängberg, Sollebrunn
Mattias Persson, Umeå
Älmhults RCK
Täby MSK
Acroflyers

Juni - Augusti • **Dragning i september 1989**
September - Oktober • **Dragning i november 1989**
November - December • **Dragning i januari 1990**



Den tändande gnistan!

På Hobby- & Fritidsmässan i Göteborg visade Rune Svenningsson sitt nya tändsystem för Thomas Nathansson. Det "tände" direkt för Thomas! Här är hans utlåtande.

Rune Svenningsson bad mig testa det nya tändsystemet. Då jag var i färd med att sticka iväg till den stora mässan i London, Sandrow Park Show, så kunde jag ju också ta med det dit. För att demonstrera det och få synpunkter.

Som gammal dieselfreak - Ni vet en sån där, som går ut till startplatsen och slår igång sin motor med ett snärtigt dieselslag för att sedan flyga, medan andra taxar ut till start för att sedan bära tillbaks modellen för återstart, då den dött i en häftig hostattack vid pådrag för start. Om Ni nu tror att jag inte provat moderna grejer, så tror Ni fel. Jag har, till min sambos förtvivlan en bokhylla full av motorer, som bara "samlar damm". När något nytt kommer ut, så köper jag det. Och provar. Min första 4-taktare köpte jag 1976. Många oförklarliga stopp i luften fick mej att gå tillbaka till dieslarna.

Så en dag - vid ett besök i England - mötte jag en ny, annorlunda och handgjord 4-taktare. Det var den av Neil Tidey tillverkade Laser-motorn. Naturligtvis köpte jag en. Den bara gick och gick utan problem.

Äntligen en riktigt motor, men

kunde man montera ett tändsystem med tillräcklig drifttillgänglighet för att kunna använda bensin som bränsle? Därigenom skulle man också kunna öka motorns styrka för att kunna använda större propellrar. En titt på de i marknaden befintliga systemen skrämde mig. Höga priser. Dessutom ingen lösning på problemet med finjustering av förtändningen. Det blev bara en blek tanke.

Så dök Rune S upp!

Så, utan förvarning, dyker Rune Svenningsson upp med sitt - i mitt tycke - perfekta system. Genom en liten elektronisk fint har han gjort vad ingen lyckats med tidigare. Han har genom att bygga in en fördröjningskrets och kombinera den med en varvräknare fått fram ett tändsystem, som automatiskt reglerar förtändningen. Genialt!

Alla problem lösta. Priset för hela systemet är också överkomligt. Alltså, hem till verkstaden för att prov!

Tillverka en hållare för sensorn - en bit plaströr är tillräckligt - demontera glödstiftet och montera dit ett tändstift i stället. Medbringaren demonteras, ett hål 2,5 mm borras och gängas till

M3, en skruv i hålet och medbringaren återmonteras efter anvisningarna, dvs för 35° förtändning. Motorn i provbänk och en tank på plats. Alla bränsletankar av silikon byts ut mot dieselbränsleslangar. Silikon tål inte bensin! Ett 4,8V batteri kopplas till, en lätt chokning och så ett snärtigt slag på propellern. Och motorn går! Men rikt! En liten justering av bränselnålarna och sedan är allt frid och fröjd!

Men så plötsligt! Den munternt spinnande motorn stannar och det blir dödstyst! Vad har hänt? Lurad på konfekten igen?

Lite mera isolering ...

Vid ett nytt startförsök ser jag felet som i blixtljus. På Laser-motorn sitter tändstiftet ganska djupt in mellan kylflänsarna. Den högspänning, som skall bli den tändande gnistan i förbränningsrummet, letar sig i stället fram den kortaste vägen till jord. Och det blev från stiftets isolerande skyddshatt till närmaste kylfläns. Lite mer isolering och allt är frid och fröjd. Motorn spinner igen som en mätt katt och är nära att dra omkull provbänken med den stora propeller, som den driver. Bränslet i tanken tycks räcka hur länge som

helst. Lycklig igen. Det fungerar över mina förväntningar.

Innan jag är helt nöjd återstår en del tester. Kombinationen bensin och Laser-motorn är inte helt lyckad. Motorn går utmärkt och effekten har ökat markant, medan bränsleåtgången har minskat. Lasers förbränningsrum, som är konstruerat för drift med metanol utan inblandning av nitrometan, har eventuellt alltför hög förbränningstemperatur, som ger sotning. Eventuellt kan denna sotning även bero på fel vald olja. Ytterligare prov kommer att genomföras både med 2-taktare och 4-taktare. Själv är jag mycket nyfiken på att montera in systemet på en numera hyllvärmade sidventilad 4-taktare.

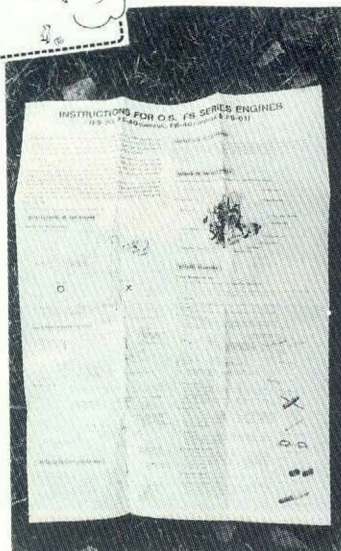
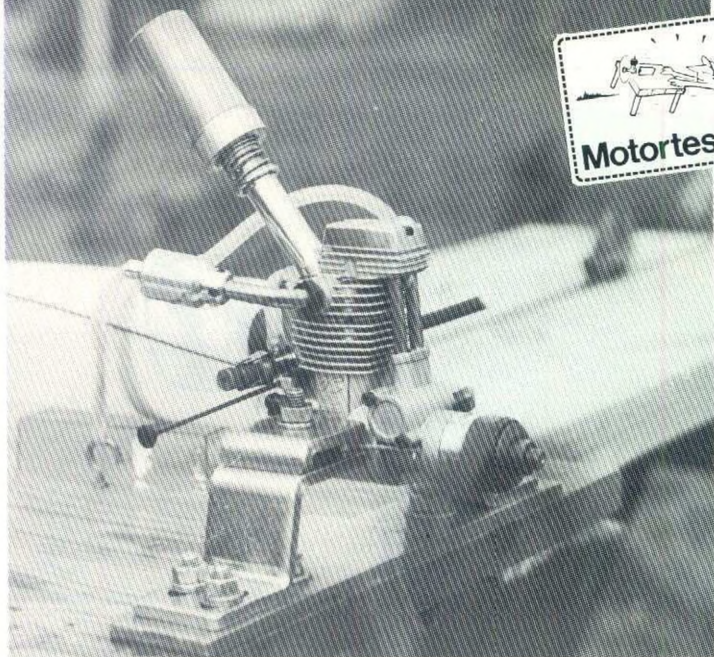
Ytterligare information om det i mitt tycke utmärkta tändsystem, får Du genom att kontakta Rune Svenningsson direkt.

Flyg nu lågt och sakta!

Natan

PS. Runes tändsystem väckte ett mycket stort intresse i England. Så det så! DS

Modeller & Elektronik AB
Ängsg 15 • 332 00 Gislaved
0371-107 09 & 107 45



OS FS-26 Surpass

Det tog ett par minuter, och så blev jag frälst. Frälst efter att ha varit skeptisk. Nu handlar det inte om religion, utan om en gammal modellflygare, som envist hållit fast vid tvåtaktssystemet och djupt misstrott fyrtaktarna.

Anledningen till omvändelsen är ett tekniskt underverk på 268 gram - en OS FS 26 Surpass. FS-26:an överraskade direkt. Jag hade monterat motorn i min provbänk och fyllde tanken med 80/20-soppa. Oljan var Castrols MSSR. OS rekommenderar 5% nitro, men den ingrediensen hade jag hoppat över. Kopplat på glödströmmen och gav propellern en snärt efter att ha chokat motorn. Döm om min förvåning, när underverket puttrade igång direkt! Och den spann som en katt. Små justeringar på bränslenålen gav en jämn och fin gång. Inga tendenser till tjuvstopp här heller. Nu kan man verkligen fråga sig, om alla OS 26:or fungerar lika bra när det gäller startvilligheten. Det skulle vara intressant att få prova flera exem-

plar - direkt från kartongen - på samma sätt. Det är kanske inte så underligt att jag varit så skeptisk mot fyrtaktarna. I början på 1980-talet köpte jag en OS 40-fyrtaktare och den visade upp alla de dåliga sidorna en modellmotor kan ha. Så har man ju också sett en rad kompisar, som förtvivlat försökt få ordning på sina fyrtaktare. Medan en annan obesvärat dragit iväg med en tjutande tvåtaktare och flugit till bränslet tagit slut. Men utvecklingen går framåt. OS-fabriken har nu en serie fyrtaktare med tilläggsnamnet Surpass (som betyder "överträffa"). Surpass-serien omfattar nya eller förbättrade varianter av äldre motorer. Idag finns 26, 40, 48, 70, 91 och 120-motorerna i Surpassutförande. FS 26:an kostade 1.160 kronor enligt Model-Crafts prislista från februari i år. Glödstift och en liten dämpare med tryckuttag ingår då. Men ventiljusteringsverktygen får du köpa separat för 60:50. Dessa bör man skaffa samtidigt med motorn tycker jag. Även om ventilerna tycks hålla stabila mått, så skall man kontrollera dem då och då. Det stift, som följer med, ett OS

F-stift, kostar 49:50. Ett vanligt tvåtaktsstift för RC-bruk, OS 8, kostar idag 31 kronor. Så räkna med något högre kostnaden för stiftet till fyrtaktarna. OS instruktionsblad är på engelska men det hela presenteras mycket överskådligt och pedagogiskt. Allt beskrivs och ofta med bilder: installation, startförlopp, inkörning, bränsle, propellrar, förgasarinställningar, problemlösningar, ventiljustering osv. Även den helt ovane bör klara sin motor med hjälp av beskrivningen. Verktygen, som följer med, består av tre insexnycklar och en fast elva mm:s nyckel för avgasrörets låsmutter. En kort bit genomskinlig slang följer med. Det är en reservdel. Vid bränslenålen tätar man mot luftläckor med denna slang. En typisk OS-lösning. Ventilernas stötlängder är inkapslade. Förgasaren är placerad på motorns baksida och sitter alltså väl skyddad om nu olyckan skulle vara framme och modellen går i backen. Stiftet är monterat så att man slipper riskera fingrarna när glödströmmen skall kopplas loss. Se bilderna.

Ett borrschema är också medskickat. Av den framgår att gamla OS 20-fyrtaktaren har samma mått som 26:an. Den här motorn ingår ju i SMFF:s kampanjer för medlemsragning och RC-certifikat. Allt genom en välvillig support från Model Craft. Den som har tur - och gör en insats för Förbundet kan ju vinna ett exemplar. Som sagt: Motorn är en trevlig bekantskap. Nu återstår ett montera in den i någon lämplig modell. Så får vi se hur den fungerar i den bistra verkligheten. Går det bra, så ringer jag nog till Model Craft och beställer några fler OS-fyrtaktare!

Bo Holmblad



FAKTARUTA

OS FS 26 Surpass

Slagvolym	4,41 cc
Cyldiam	18,5 mm
Slaglängd	16,4 mm
Varvtal	2200-12000
Effekt	0,41 bhp/11000 v
Vikt	268 gram
Pris	1.160:-

Generalagent
Model Craft, Box 2074,
200 12 Malmö • 040-714 35



— Man är väl med i SMFF!

Stick 40 - en nybörjarmodell för nybörjare!

I en grå kartong, som i våra dagar kan beskrivas som jordnära, ligger det nerpackad balsa, plywood, pianotråd och en del annat avsett att sammanfogas till ett modellflygplan med namnet STICK 40 - en höjd/sidrodermodell.

Flygplanskroppen har formen av en plywoodlåda limmad mellan två längsgående lister, vilka förbinder allt från motor till stabilisator. Ovanpå lådan hålls vingen med konventionellt utseende på plats med hjälp av gummiband. Det här är en modell ämnad för nybörjare. Det är inte särskilt många delar i kartongen och förmodligen skulle man enkelt kunna packa två STICK 40 i samma kartong. Kanske till någon sorts ekonomiförpackning inför de första flygövningarnas ofta hårdhanta modellhantering.

När en grupp modellflygare börjar prata om hurdan ett bra 1:a

modellflygplan skall vara, får man för det mesta fram fler exempel på nybörjarmodeller än antalet närvarande modellflygare. Men det brukar finnas några återkommande krav, där förutsägbarhet i flyguppförandet är ett, dvs att när man t ex ger roder för svagt vänster skall modellen också svänga svagt vänster och inget annat. Att det krävs lite material för att bygga en modell är bra. Enkelhet, ett okomplicerat första modellbygge är en god hjälp och framför allt en byggbeskrivning på svenska, underlättar åtskilligt när man skall bygga sin första modell och förhoppningsvis lyckats åstadkomma en modell utan inbyggda skevheter och underligt flyguppförande.

Genomtänkt, verkligen!

Material i STICK 40-kartongen håller för ändamålet en god kvalitet. Extra lätt balsa hör t ex

inte hemma i en byggsats för nybörjare och därför hittar man plywood och medelhård balsa till samtliga användningsområden. I vår byggsats fanns också några stansade spryglar i hård balsa och dessa placerar man närmast vingmitten. Det är olika hårdhet på balsaflaken till vingen. Det är styvare för den raka undersidan och det mjukare för att ovasidans krökta profil. Genomtänkt!

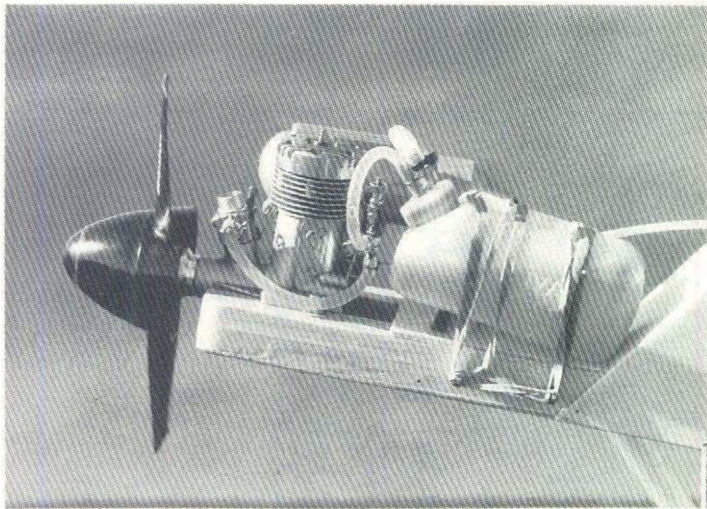
"Utstansade", illa krossade delar i byggsatser skapade förr om åren mycket irriterade modellbyggare. Så vällde de japanska byggsatserna med knivskarpa, rena materialstansningar in över västlänternas marknader och västvärldens byggsatsproducenter fick lov att skärpa sig. Numera ligger man merendels i nivå med japanerna och i STICK 40-kartongen kan man t ex finna att de stansade plywooddelarna nästan går att skaka loss från

sina ramar. För en ung nybörjare är det viktigt att material inte kräver en mängd extrabehandling innan användningen. Ty det brukar sällan, hos de unga, finnas något överskott av tålmod.

23 bilder & båda vingarna på ritningen!

Beskrivningar om hur man bygger ihop en modell brukar vara ytterligt tråkigt att läsa om. Följer man byggsekvens och beskrivningarna, studerar bilderna (Ni har hela 23 stycken till hjälp) och ritningen (där båda vinghalvorna är utritade) noga innan man börjar bygga STICK 40, finns det alla möjligheter att kunna åstadkomma en välflygande modell. Men något bör man väl kunna ge tips om för att ge intryck av att vara observant! Strax bakom motorn bildar plywooddelarna och de längsgående kroppslisterna en liten ficka. Här inne kan det samlas olja och





FAKTARUTA

STICK 40

Spännvidd	1525 mm
Vikt	1850 g med en .40-motor
Motor	4-6,5 cc
Vingbel.	cirka 51 g/cm ²
Radio	3 kanaler
Pris	395:-

Importör

Natans Hobby, Box 47
430 24 Väröbacka
0340-600 66

S.E. 5a semiskala

Fortsättning från sidan 11!

tion och därmed har man också fått ner luftmotståndet. Därmed är S.E. 5a skapad (Fig 2).

Nästa problem uppstår i Frankrike. Den franska Hispano-Suiza-avdelningen kan inte klara produktionen och levererar mindre än en tiondel av de beställda motorerna. Snart står 500 motorlösa jaktmaskiner på lager i England.

Detta blir än mer katastrofalt i en situation, då allt står och faller med luftherraväldet över västfronten. Man tvingas se sig om efter andra motorer.

Valet faller på Viper-motorn från Wolseley-fabriken. Då börjar det röra på sig och Hispano-Suiza lägger på några extra kol. Snart är det rena förföljelseloppet mellan de två motortillverkarna. De verkliga vinnare är piloterna, som därigenom får alltmer förbättrade motorer. Den ekonomiska sidan av det hela bidrar med att påskynda flygmaskinens utveckling.

S.E. 5 varianter

Egentligen blir det från fabriken sida inte tal om några varianter med egna typnummer. De enda ändringarna sker i stort sett kring motorn, där utvecklingen då och då kräver ny form på motorinklädningen, andra typer av kylare eller olika avgasrörsarrangemang, som kan ses på skala-ritningen.

Synliga småändringar blir successivt gjorda ute i fält av eskadrilleverkstäderna - många gånger efter pilotens personliga önskemål. Endel föredrar att flyga utan nackskyddet och plockar bort det. Andra monterar en extra wire från fenans framkant till stabilisatorn. Mycket storväxta piloter förstör förarplatsens öppning för att få bättre plats för skulderna.

Det var lite om bakgrunden till S.E.5a-maskinen. I nästa nummer kommer ritning med byggbeskrivning

smuts i mängd. För att slippa mer rengöring än behövt kan man enkelt limma en bit balsa eller plywood för öppningen.

När Ni målar eller värmer fast klädsel på modellen, undvik helt vita, silverfärgade, grå och andra liknande färger, som gör att modellens synlighet på avstånd minskar mycket markant. Enbart mörka färger gör modellens läge i luften svårare att observera, men en kombination av mörka och ljusa färger kan vara bra.

STICK 40 är en någorlunda stor modell - det gör det lättare att se vilket läge den har i luften. En god hjälp när man skall lära sig radiostyra. Med en tvåtakts .40-motor i näsan, tre servon, mottagare och den vanliga 500 mAh-acken i den flygprovade modellen var det klart att börja flyga. STICK 40 är försedd med fast sporre och följdaktligen var det inte helt lätt att styra under taxning på Torslandas asfaltbanor, där vi höll till under provflygningen. Vid start med fullt propellerblås över sidrodret var det en helt annan sak. STICK 40 lydde snällt och villigt och krävde bara en svag korrigering med högerroder för att styra rakt under starten. Byggaren av den

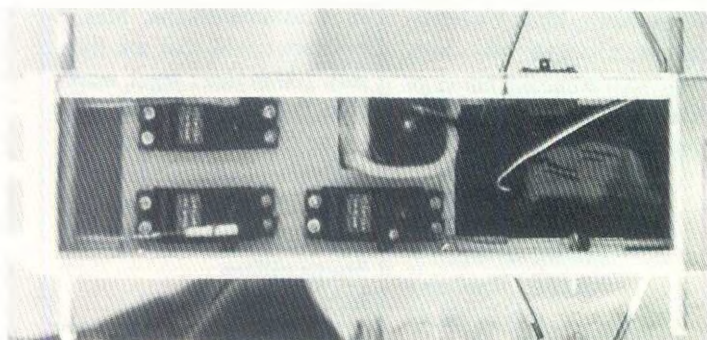
provflugna modellen, den som följande figurerar på samtliga bilder, hade gjort ett bra jobb och sändarens trimspakar behövde flyttas mycket lite. Det blåste bara cirka 4 m/sek vid första provflygningen. Modellen har senare flugits i vindar på cirka 10 m/sek utan större besvär, men också utan större nöje. Hastighetsregistret är stort. Med full fart på .40-motorn drog den iväg nästan rakt upp i mycket brant stigning så länge man hade lust, men STICK 40 gick också, med hjälp av en generös vingyta och hyfsat tjock vingprofil att flyga lättjefullt, långsamt.

STICK 40 var tämligen stabil i planflykt men lite till den grad att man måste ha väldigt stora roderutslag för att något skulle hända. Den lutade sig alltid snällt och villigt åt det håll man styrde och med lagom höjdroder inblandat, genomförde man prydliga svängar utan höjdförluster, något som de flesta nybörjare har svårt att lära in i början. Om en elev av någon anledning saknar förtorende för sin modell och misstänker att modellflygplan alltid går i störtspiral om han svänger för hårt. Det kan då vara bra för en instruktör att visa, att STICK 40 utan pro-

blem går att ställa på en vingspets och svänga runt med ett par meters diameter utan att det för den skull behöver hända något konstigt. Enklare konstflygningssövningar gick också bra. Landningarna är med hjälp av bl a den mildt sagt dåligt strömlinjeformade kroppens luftmotstånd tämligen enkla att kontrollera. Det blir inget långt och utsträckt glid, utan farten bromsas upp omgående, när gasen dras av.

STICK 40 är sannerligen ingen vacker modell, om än den går att göra bättre med lite glada färger. Men det är inte skönheten som är syftet med en modell av detta slag, utan enkelhet i uppbyggnad, enkelhet och förutsägbarhet i flygandet och relativt stor tålighet i handhavandet. STICK 40 har dessa egenskaper och bör därför placeras in i gruppen "bra nybörjarmodeller". Dessutom finns det i byggsatskartongen till STICK 40 något lika viktigt som bra byggmaterial, nämligen en SVENSK byggbeskrivning. För om man menar allvar med försöken att få de yngre att prova modellflyg, måste man vara medveten om att behärskanheten av engelska språket och de speciella flyg- och hobbyglossorna knappast är tillräckligt hos ungdomarna. En svensk byggbeskrivning till något så pass komplicerat och med krav på noggrannhet som ett modellflygplan borde vara en självklarhet i varje byggsats för att inte tala om de allt mera komplicerade RC-anläggningarna. Men det är en annan historia ...

Thomas Leijon



Inomhus-SM i vårens tid!

Att lägga inomhusflyg sista april är kanske olämpligt. Då vill modellflygare vara ute - antingen för att flyga eller kanske "bara" för att hälsa våren!

MFK Nimbus med RFK Ikaros och ÖLM som stöd arrangerade 1989 års SM för "25-öres" och "Pea-nut"-klasserna.

Tävlingsarena var Idrotts huset i Örebro - en av de bästa hallarna i landet för inomhusflyg. (Det finns nog fler och kanske bättre - men var?)

Även om deltagarantalet var litet blev tävlingarna jämna och spännande. Förmiddagens flygningar med "25-öres"-planen innebar mest utprovning av gummisnoddar. Av sex försök räknades de två bästa.

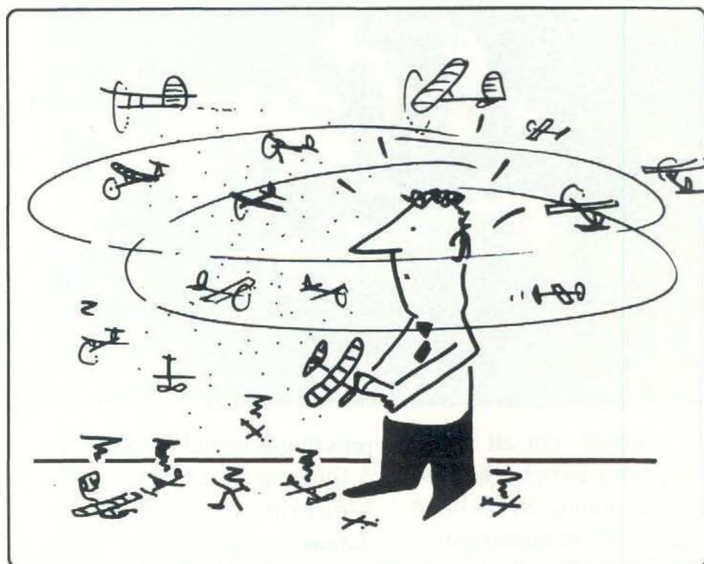
Medan dessa flygningar höll på, bedömdes skalamodellerna av Olle Emilsson och Arne Svensson, båda erfarna domare sedan flera år. Tidtagning och sekreteriariat sköttes av Örjan Gahm, Jakobsberg, med hjälp av fru Gullbritt.

Ungdom i vårens tid!

Så kom ett inslag av ungdomlig

yra - passande vårens tid! Ett gäng nybörjare från Lindesberg satte tillsammans med nimbus-juniorena fart på tillställningen genom att flyga med "Flugor", "Knott" och "AMA-Cubar". I nybörjargruppen fick man hålla sig till gummimotor enligt byggsatsen, medan "X-perterna" hängde på längre och längre tampar så att flygtiderna med de små minimodellerna kom upp till dryga minuten.

En modell av "Bücker Jungmann", byggd av Olle Blomberg erhöll högsta skalapoäng. Hans "DH Gipsy Moth" delade nästa poängplats med Georg Törnkviks "Solar Challenger" och Lars Tolkstams "Fike E". Detaljer och målning tynger de små planerna, varför Olles flygtider inte kom upp till samma nivå. Bästa flygtid gjorde Jonas Romblad med sin lilla miniatyr av cykelplanet "Gosamer Condor". Inte mindre än



80 sek och 72 sek i det näst bästa försöket uppnådde det lilla planet.

Törnkvist med en liten "Zippy Sport" flög näst bäst. Han fick 74 sek i ett av de sex försöken. Segrade gjorde Lars Tolkstam i seniorklassen. Hans goda skalapoäng samt fina flygningar förde upp hans "Fike E" till första plats.

I juniorklassen gjorde tre nimbus-juniörer upp om plaketterna. Bäst lyckades Pär Lund med sin fint byggda "Lacey M10".

Eftermiddagens "25-öres"-flygningar gav betydligt bättre resultat. Nu visste de tävlande vilka dimensioner gummisnoddarna behövde ha och så hade solen värmt upp taket, så att

varm luft stabiliserat sig uppe kring armaturen för boxnings-evenemang. Både Sven Pontan och Jonas Romblad nådde flygtider över 10 min. De ansåg att det var maximalt uttag på den takhöjden.

SOL

Resultat:

SM "25-öres"

1. Sven Pontan 21.20 min
2. Jonas Romblad 20.39 min
3. Sven-Olov Lindén 14.13 min

SM "Pea-nut" junior

1. Pär Lund 102 p/104 sek
2. Ola Ljunggren 90 p/76 sek
3. J Svanstrand 105 p/53 sek

SM "Pea-nut" senior

1. Lars Tolkstam 117 p/145 sek
2. G Törnkvist 105 p/137 sek
3. Jonas Romblad 81 p/152 sek



Oldtimersällskap & mästerskap

Svenska Modellflygares Oldtimersällskap inbjuder till stor oldtimertävling 26-27 augusti. Platsen blir (F11) Nyköping-Oxelösunds Flygplats utanför Nyköping.

Flygning, mat & potatis

Förläggning ordnas i kasern för dem som vill. 75:- per natt, om Du håller med eget sänglinne. 50 bäddar i fyrbäddsrums står till

oldtimernas förfogande. Mat Scandic Vårdshus, Nyköping, öppet till kl 2000.

Samling sker före kl 1200 vid fältvakten. Därefter sker flygning enligt det programmet.

Pekuniärt & anmälan

Inbetalning: 40:-/första modell & 20:- för övriga insändes pg 431 14 20-6, Arne Andersson före 12 aug. Anmälan är bind-

ande. Ange antal modeller, modellernas namn, klass. Eftersom Oldtimersällskapet har hela Sverige som arbetsfält har vi av praktiska skäl centraliserat allt till undertecknad.

Arne Andersson
Box 3028,
Erikslundsvägen 4,
611 03 Nyköping
0155-868 52

Lördag

1300 • Genomgång. Första perioden 1330-1500: A2, B2, S2/S3 med tävlingstid till 1800.

Söndag

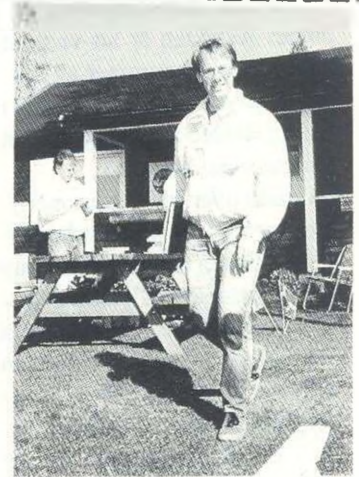
0800 • Genomgång. Första perioden 0830-1000: C2, D, S1 & F. Tävlingsstid 1300.

Tävlingen flygs i 3 perioder, 2 & 3 sammanslagna. Max 2 omstarter (vid <20 sek flygtid). 100 m lina i segel, markstart D-klass. Om två modeller av samma typ, ska de vara individuellt märkta. Max 2 modeller/klass. Ingen reservmodell. Kurvroder & termikbroms tillåten.

Inga andra ändringar!



Som nybliven ledamot i AU segel-termik ska jag försöka få segelspalten att fortleva. Jag hoppas dock på hjälp från övriga segelansvariga samt alla andra, som vill stötta RC-segelflyget! *Anders Gustavsson*



Örebro Open - ett lyft för F3B!

Örebro Open arrangeras varje år av RFK Ikaros. Årets upplaga gick 6 maj med 27 piloter på klubbens fält Pilängen. Pricken över tävlings-i-et var 14 danska deltagare - vältrimmat gäng med två hemmatävlingar bakom sig. De var också det danska NM-laget, som gav oss en jättefight i fjol.

Premiär för vinschar!

Inmätningar av vinschar gjordes torsdag/fredag. De flesta hade ett justerbart motstånd för att enkelt komma nära 15 mΩ. Det bör nämnas, att detta var den första tävlingen i Sverige med de nya vinscharna. Hela 11 nybyggda vinschar fanns att tillgå - sju svenska, fyra danska. Just då tävlingen gick igång förbyttes solskenet mot regn. Trots regnet lyckades nästan alla flyga fullt i termikmomentet. Landningarna avgjorde. Lagom till distansmomentet bröt solen

åter igenom. I distansen gäller det att i en 150 metersbana flyga så många sträckor som möjligt på fyra minuter. Tusenpoängaren knep junioren Pasi Väisänen (21) före Karsten K Jeppesen (17) - andra man i NM i fjol! I speedmomentet slog Karsten tillbaks med omgångens snabbaste - 21,4 sek, tätt följd av landmannen Peter Mikkelsen, 21,5 sek.

En av tävlingens kulinariska höjdpunkter i form av potatisallad, bröd och läckra grillbitar avbröt så tävlingen vid sextiden på lördagen. Tid för utbyte av erfarenheter och annat smått och gott!

Finspångare slog till!

Söndagen vaknade med vackert väder och första momentet var termik - återstod från andra omgången. Så ett distansmoment, som inledde den slutliga omgången. Bengt Andersson,

nykomling från Finspång, rensade bland de s k veteranerna i sin grupp och flög 13 sträckor. Gert Holtbäck 11 och Karsten K Jeppesen sju.

Men trots bra flygningar och tappert kämpande av såväl danskar och svenskar så tog nordiske mästaren Joakim Ståhl förstaplatsen med 8.767,7 poäng. Det var en bra arrangerad tävling där Ikaros alla medlemmar drog lasset - fantastiska som helhjärtat ställer upp som medhjälpare och funktionärer. Flaggan hissas vidare för alla deltagare liksom för suveräne

tävlingsledaren Anders Gustavsson (tidigare RC-grenchef, numera AU-segelherre!).

Nästa år hoppas vi på tävlande även från Norge & Finland. Då blir en stor tävling ännu större!

*Text & bild
Åza Andersson*

Ovan, stora bilden: John Rasmussen startar. Lilla bilden: Klas Persson är fortfarande 1:a junior. Ner till t v så Gitte Jensen med sin Rubin - 22:a plats och t h John Herdin - är han ensam om att flyga F3B i Stockholm?



Inget VM- men NM!

Årets landslag i F3B kommer ej att delta i VM i Frankrike, då det av kostnadsskäl

inte varit möjligt att få med tillräckligt många medhjälpare. I stället satsas på NM i

Finland. Laget består av:

Seniorer:

Joakim Ståhl & Gert Holtbäck, RFK Ikaros, samt John Herdin, Kungsängens MFK.

Juniorer:

Pasi Väisänen, Köpings FK

mfs, och Klas Persson, RFK Ikaros.

Medhjälpare:

Stefan Carlsson, Åza Andersson, Anders Gustavsson, RFK Ikaros, samt Robert Hollsten, Köpings FK mfs.

Under denna rubrik skall in-
formerar om friflyg till
dem, som är intresserade av
denna form av modellflyg. Det
må gälla konstruktion/bygga av
de enklaste nybörjarmodeller till
referat från internationella täv-
lingar. Avsikten är att vi skall
komma i varje nummer av Mo-
dellflygnytt. Med allt som sker i
friflygvärlden är det ingen brist
på intressant material.

Så raskt över till dagens meny.
Det har nyligen varit förbunds-
möte i Umeå och där valdes ny
grenstyrelse för friflygarna. Des-
sa hängivna friflygare skall vara
till hjälp och stöd för dem som
behöver. Vi presenterar årets fri-
flygfunktionärer - se nedan!
Vill Du skriva till dem får Du
adressen från SMFF:s exp, tel
011-13 21 10.

Nya regler för uttagning av friflyglandslag

SMFF:s årsmöte tog beslut om
nya regler för Friflyg-UT, för-
beredda på Friflygmötet 88. De
nya reglerna innebär, att de 6
bästa på Friflyg-UT utgör lands-
lagstrupp, som sedan gör upp
om vilka 3 som skall represente-
ra Sverige vid nästkommande
års EM och VM. Den avgörande
uttagningen kan ske vid en
separat tävling. Avsikten med
det nya systemet är att ge tävlar-
na mer tid för förberedelser till
den internationella representa-
tionen. Dessutom ökar konkurren-
sen om landslagsplatserna. På
Friflygmötet enades man
också om att NM ska arrangeras
så, att varje land får ställa upp
med 6 tävlande i varje klass och
tävla om den individuella NM-
titeln. De 3 bästa från varje land
och klass bildar landslag som
tävlar om den nordiska mästar-
titeln för lag, såväl för varje
klass som hela 9-mannlag.

Grenchef

Ulf Edlund • 016-42 01 65

Vice grenchef

Bror Eimar • 0499-116 67

Sekreterare

Johan Bagge • 011-13 36 47

Ledamot/AU allmänt

Lennart Flodström • 0303-80377

Suppleant/AU allmänt

Ulf Carlsson • 031-29 75 94

NM 1989, som arrangeras
i Sverige, blir första gången för
denna nya tävlingsform.

Kommande friflygtävlingar

Det blir nog lika intensivt på
tävlingsfronterna 89 som tidi-
gare. Här kommer en lista över
de tävlingar med tävlingsplats
och tävlingstid fastställda, samt
en hopp om Friflyg-SM 1989.

Scandinavia Open 1989

F1A, F1B, F1C • Revinge 21-
23 juli. Info Lennart Hansson,
040-19 37 90.

Solnas Tiostarterstävling

Ölands Alvar, 12-13 augusti.
FAI-klasser (nya svenska
regeln med 1-klasser kommer
att tillämpas). Info Bror Eimar
0499-116 67 & Gunnar Holm,
08-760 95 46.

Stark-Otter-träffen

Matfors 19-20 augusti. Info
Arvid Holmbom,
060-55 44 59.

SM för Old-Timerflygare

Nyköping 26-27 augusti.
Gammaldags, men mycket
spännande friflygtävling.
Även de, som inte provat OT-
flyg är välkomna. Info Sven-
Olov Lindén, 019-18 21 79.

Nordiska Mästerskapen 1989

Rinkaby 15-17 september.
Arr: SMFF & Aeroklubben i
Malmö. Funktionärer behövs,
Info Ulf Edlund eller AKM
040-19 37 90.

Friflyg-SM 1989 • Inga säkra

uppgifter föreligger ännu -
kanske i Norrköping månad-
skiftet september/oktober.

Nydaning av 1-klasserna

På Friflygmötet och förbunds-
mötet diskuterades möjligheter
att förnya de svenska 1-klasser-
na - för att göra dem mer intres-
santa för dem, som vill ha mer

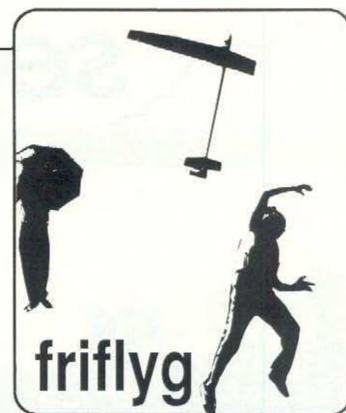
konkurrens på de svenska 1-
klassstävlingarna. Reglerna med-
verkar till mer lättbyggda och
lättflugna modeller.

Lennart Flodström har lagt in-
gående förslag till förnyelse av
klass B1 (med gummimotor) och
klass C1 (förbränningsmotor
upp till 1 cc). Förslaget tillåter
också att modeller i 1-klasserna
får deltaga i F1A, F1B och F1C
i **nationella tävlingar**. Maxtid
ska i så fall vara 3 minuter. För
SM, UT, NM, EM, VM och av
FAI sanktionerade tävlingar (t
ex världscuptävlingar) gäller
FAI-reglerna oförändrat. En
viktig detalj är att vid tävling
som är poänggivande till UT
ska poäng även tillfalla deltaga-
re som använder 1-klassmodell.
Grenkonferensen 1989 besluta-
de att tävlande skall tillåtas och
uppmuntras enligt förslaget i
tävlingar fram till 1990 års
grenkonferens. Under tiden
provar Lennart och andra in-
tresserade reglerna för ev. kom-
pletteringar eller förslag till stad-
fästade av reglerna.

Dessa regler för B1 och C1, som
får tillämpas jämsides med nu
gällande, är följande:

Klass B1: Bäryta max 12 dm²,
gummimotor max 20 g inkl
smörjning, bärytebelastning min
12 g/dm².

Klass C1: Motor Babe Bee
(endast denna glödstiftsmotor
tillåten) eller 1 cc diesel, min
vikt 300g/cc, bärytebelastning
12 g/dm², motortid 15 sek max.
Lennart F hade även ett förslag
till nationell tilläggsregel för
klass F1C, som gick ut på att
man genom att tillåta lägre bär-
ytebelastning skulle inspirera
tävlande i F1C även med min-
dre modeller. Gunnar Holm
föreslog samma sak med 4 al-
ternativa motorstorlekar mot



Flodströms 3, och med specifi-
kation enligt tabellen nedan.
Grenkonferensen 89 beslutade
även i detta fall att tävlande ska
tillåtas och uppmuntras (citat
från protokollet) enligt förslag
till nationell tilläggsregel för
klass F1C i tävlingar fram till
1990 års grenkonferens. Gun-
nar Holm skall prova regelför-
slaget och komma med förslag
till stadfästade, dvs samma för-
farande som för klasserna B1
och C1.

Med undantag för klass A1
måste man konstatera att de
svenska 1-klasserna har gått till-
baka de senaste åren. Endast vid
SM kan man tala om att dessa
mindre modeller har kunnat
märkas. Mot slutet har det varit
tunt även vid SM.

De nya reglerna, som finns i
protokoll (som kommer att sän-
das ut till alla klubbar) från gren-
konferensen, kan innebära star-
ten för en helt ny aktivitet, till
glädje för hela friflyget!

Därför, Du som någon gång känt
den friska luften på friflygfälten
och vill göra det igen, sätt igång
med att bygga dessa nya model-
ler! Behöver Du råd och hjälp så
finns det många som Du kan
vända Dig till. Tag vem Du vill
av friflygfunktionärerna. De vet
en hel del.

Ja, detta var senaste nytt från
friflygfältet. Luften är full av
termik.

Lennart Hansson

Gunnar Holms förslag • 4 motorstorlekar

Klass F1C: min totalvikt 320 x cylindervolym - 50 g
max bäryta 12 x cylindervolym + 7,5 dm²

cylinder- volym i cc	vikt i gram	yta i dm ²	bärytebelastn g/dm ²
0,8	206	17,1	12
1,0	270	19,5	14
1,8	526	29,1	18
2,5	750	37,5	20



Hej igen!

Låg spänning i linan ger dåligt spänn!

Mystik rubrik, men det stämmer faktiskt. Om man skall överföra ström i en tråd, så får man lägre voltal (=spänning) i andra änden. Det är det, som kallas elektrisk förlust.

I el-linflygsammanhang är förlusterna ett problem eftersom man skickar in låg spänning, t ex 12 volt, och har ganska lång och tunn tråd. El-motorn går alltså långsammare än om man kopplar den direkt på batteriet. När motorn snurrar långsammare flyger planet också långsamt och draget i linan blir mindre.

Det är därför man bör använda emaljerad koppartråd istället för plastisolerad tråd.

I förra Hörnan fanns en mycket enkel el-linmodell med. Här kommer en lite mer avancerad dubbeldäckare som flyger bra. Den är avsedd för samma 12-voltsmotor och koppartråd som till den enklare modellen. En ackumulator på minst 12 volt behövs till den motorn. Man får prova vilken längd på linorna som är bäst beroende på batteri. Konstruktionen är ju ändå ganska enkel, som Du ser. Som med

alla dubbeldäckare är invinklingen av vingarna det svåraste och viktigaste. Limma först undervingen på plats. Sätt sedan fast övervingen med nålar och mät noga med linjal och limma den sedan. Båda vingarna och stabben skall vara parallella när man ser modellen från sidan.

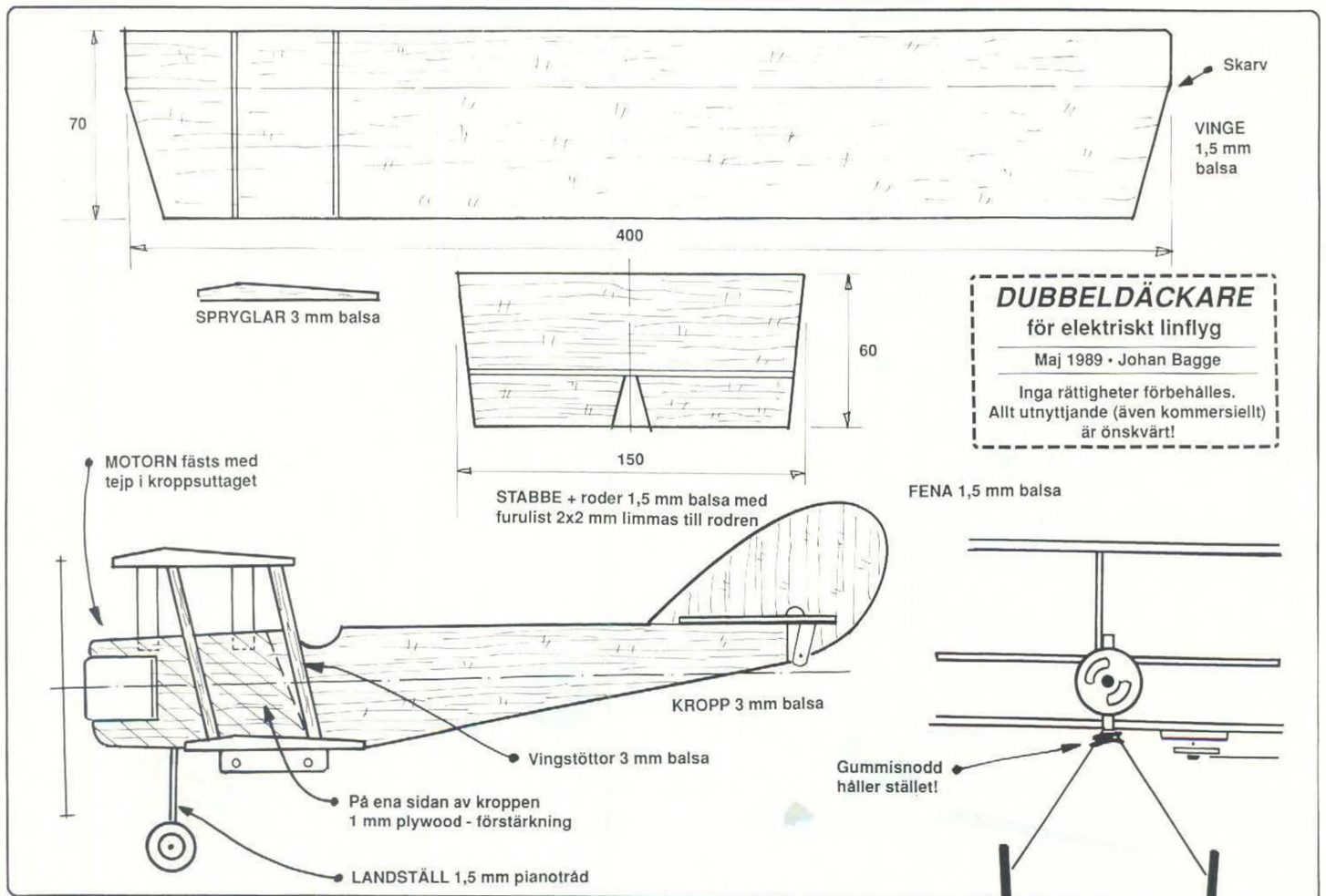
Ett landningsställ med hjul måste planet ha. Fäst det med gummisnodd så det kläms fast runt kroppen.

Som vanligt kan Du får en kopia i rätt byggstorlek om jag får ett

frankerat kuvert med Ditt namn och adress.

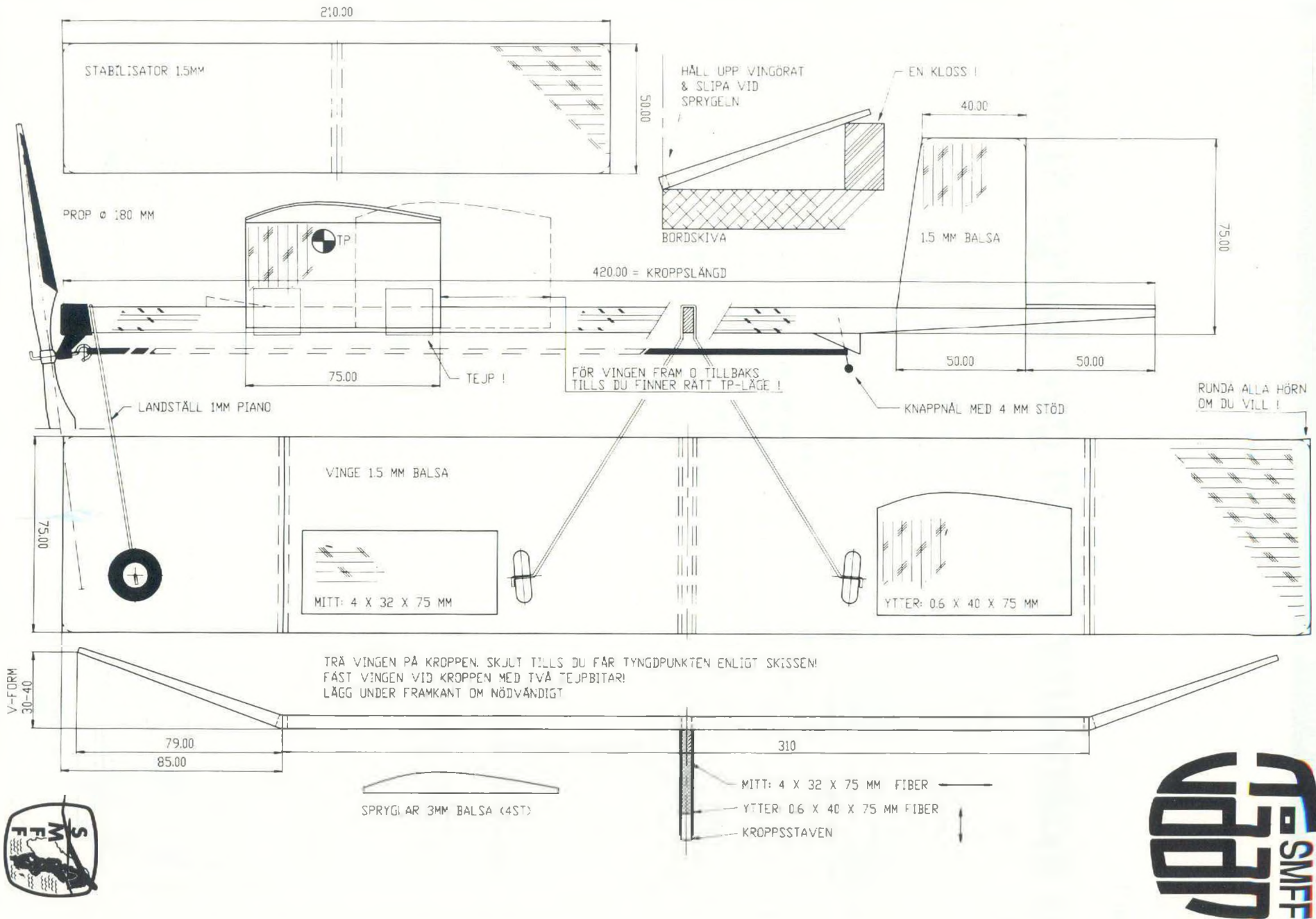
Som jag skrev i förra Hörnan har Kneippens Hobby i Norrköping el-linprylar, som passar till dessa modeller. De motorer vi brukar använda finns också hos postorderfirman Clas Ohlsson i Insjön (0247-14000). Även den firman har hela satser för el-linflyg och en byggsats, som heter Elin.

Vi hörs!
Bagge



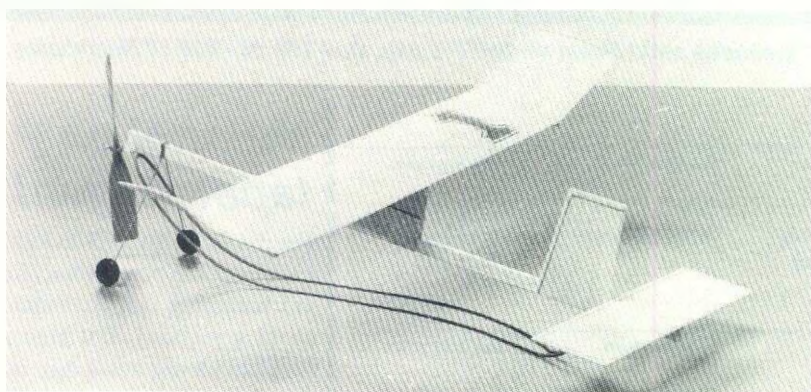
På grund av specialhäftningen för Mitten-ritningen, så får Du sprätta här mellan sidorna. Lossa mittklammerna och lyft ut ritningen utan problem!

Multiplicera alla mått med 2!



Gångra alla mått med 2! Ta alla mått 2 gånger! Ritningen är i halv skala!





Bygg SMFF-Tvåan i sommar!

Bygget av SMFF-Tvåan skall inte erbjuda några som helst svårigheter.

Och det material Du behöver är en stav 4x10 mm till kroppen, en bit 4 mm balsaflik till vingbaldakin, en annan bit 3 mm balsaflik till de få spryglarna och ett 1,5 mm balsaflik (välj gärna ett, som är ganska hård - då håller modellen bättre, om Du flyger in i staket, hus, träd mm) till vingar, fena och stabbe. En stump 1 mm pianotråd, ett par hjul och en propeller - en AMA-Cub-snurra går bra, även om en 180 mm går bättre. Och resten har Du väl redan hemma i hobbyhörnan: lim, knappål och snodd.

Här några tips

Skär ut vingens tre delar. Vingens bör bli så rak som möjligt. Jag brukar inte använda klädnypor, då jag limmar vingspryglarna. Det kan bli dragningar, då nyporna hänger utanför vingen. I stället använder jag mej av tyngder, som läggs vid bakkant och framkant. Mot en plan byggskiwa. Då blir det bra. (Tyngder är alltid bra att ha då man bygger. Har Du någon i Din bekantskapskrets, som kan ordna vanliga järmbitar, som är cirka 10x40x60 mm, så har Du fina hjälpmedel - inte bara för det här bygget utan för allt annat, då Du vill tynga/pressa ner!)

Vad beträffar vingens mittparti, så limmar jag dit de 3 mm ytter-spryglarna först. Sedan dit med vingörönen, som fått var sin 3 mm sprygel, som snedslipats enligt skissen på ritningen.

Se till, så att Du limmar vänster vingöra på vänster sida och höger på höger sida. Det kan lätt bli fel! (Jag har gjort det!)

Vingbaldakinen skärs ut och formas upp till sprygelform. Då hela vingen är klar, så limmar Du dit vingbaldakinen. Och kolla även här att Du får den åt rätt håll. Då baldakinen torkat mot vingen, limmar Du dit de två bitar av tunn plywood på båda sidor om baldakinen. De skall dels förstärka den, men de tjänstgör också nertill som fixeringsklackar mot kroppen, eftersom de sticker ner cirka 5 mm nedanför baldakinen och "kramar om" kroppstaven.

Kroppen med stjärtdetaljer bör inte vålla några problem. bocka landstället enligt ritningen och surra det med lite sytråd. Stryk hobbylim eller cyano på tråden.

Montera dit vingen!

Nederdelen av vingbaldakinen passar nu perfekt till kroppen - skjut ner den över kroppstaven. Skjut vingen framåt eller bakåt på kroppen och väg av modellen, så att Du får tyngdpunkten enligt ritningen (skall göras med propeller och gummisnodd monterat!). Tag så en bit tejp (rittejp eller målartejp) och sätt den i bakänden av baldakinen runt om kroppen. Nu sitter vingen hyggligt fast vid kroppen. Inga gummisnoddar behövs för detta - de skär alltför lätt igenom den tunna balsan i vingarna! Nu är hela "Tvåan" monterad och klar för testflygningar.

Glidtesten först!

Kasta nu modellen - mot vinden, om det blåser - neråt mot en punkt 20-30 meter på marken framför Dig! Kasta inte uppåt! Om nu modellen inte rakt och fint flyger mot den punkten och i stället dyker, så stoppar Du in en liten 4 mm balsakil under baldakinens framkant - se rit-

ningen! Stoppa in kilen en liten bit, så att Du höjer framkanten någon millimeter. Provkasta igen! Dyker modellen fortfarande skjuter Du in kilen ännu en bit under baldakinen - och höjer vingens framkant ännu en bit. I och med att Du höjer framkanten av baldakinen, höjer Du också vingens framkant - och därmed ökar Du också vingens *s k anfallsvinkel*. Provkasta igen! Genom att på det här sättet prova Dig fram - och föra in/ut kilen finner Du snart rätt inställning av vingens anfallsvinkel. Och då Du funnit den, så sätter Du en bit tejp vid framkanten av baldakinen. Då har Du vingen på rätt plats på kroppen.

Om Din modell stiger (kolla tyngdpunktsläget igen!), då Du kastade den, så kan Du lägga kilen vid vingbaldakinens bakkant och därmed minska vingens *s k anfallsvinkel*. Skjut kilen in eller ut tills Du finner ett läge, då modellen uppför sig rätt och inte vare sig dyker eller stiger. Den skall rakt och fint träffa den punkt, Du siktar på!

Inga spjutkast!

Om nu Din "SMFF-Tvåa" är rätt trimmad, så börjar Du med att veva upp cirka 100 varv och kasta iväg den. Inga spjutkast, utan lugnt och fint med nosen (på modellen!) pekande lite neråt. Vill den skeva ner mot vänster och påbörja en störtspiral, så böjer Du bara plastmotorboken, så att propelleraxeln pekar lite åt höger. Prova igen! Går det bra, så måste Du sedan kolla, att motorboken pekar så vid varje start!

Veva sedan för hand upp till cirka 300 varv med smord snodd. En 3x 1 mm snodd ger en mjuk

och fin flygning, medan en kraftigare 4 x 1 mm ger mycket fin stigning med höjdvinst. Med den starkare snodden är det viktigt att propelleraxeln pekar lite åt höger!

Med vevapparat (vinkelväxel eller en "vindare") och med snodden utdragen till cirka 4 gånger sin "vilo"-längd kan Du gå uppåt 400-500 varv. Då Du då kommit till cirka 200-250 varv börjar Du korta snodden samtidigt som Du vevar in de resterande 200-250 varven.

Vill Du ha lite längre flygning, men inte så högt, kan Du sätta på en lång snodd. Okej, den kommer att hänga ordentligt under modellen i "vilo"-läge och Du måste tejpa den i bakre fästet för att den inte skall ramla av. Med 1000-1300 varv med 3 x 1-snodden får Du fina långa flygningar. Det kan vara skäl att sätta på ett eller annat högerroder - ta ritejpen! - på fenan och/eller på högervingen för att den inte skall flyga rakt fram och alldeles för långt ifrån Dej.

Har Du en bra asfalthana eller ett par gamla masonit- eller spånplatteskivor, kan Du lätt göra snygga markstarter.

Vill Du experimentera lite, så kan Du klippa av landstället - eller gör en kropp utan landställe. Då konstaterar Du först och främst, att tyngdpunktens läge har ändrats. Justera till rätt läge igen genom att flytta vingen bakåt!. Nu upptäcker Du, att Din "SMFF-Tvåa" flyger bättre och längre. Och snabbt och enkelt har Du fått veta, varför alla moderna plan faller in landställen så snart de kommit i luften!

Ha så kul med
SMFF-Tvåan i sommar!



Meddelanden från Förbundet

Material till "Meddelande-sidorna" insändes alltid direkt till SMFF:s exp, Box 100 22 • 600 10 Norrköping

Tävlingskalender Friflyg 1989

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	Telefon bost/arb
x	aug 12-13	Solnas Tiostarterstävling 1989	Solna MSK	Bror Eimar	0499-116 67
12	aug 19-20	Stark-Otter-träffen, alla klasser	Malfors MFK & MFK Skvadern	Arvid Holmbom	060-211 80 bost 060-200 72 arb

Tävlingskalender Linflyg - alla klasser -1989

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	Telefon bost/arb
x	aug 12-13	Lindansen	Riksfinal	Grenchefen	
8	aug 19-20	Oxelöpokalen, Alla klasser	Oxelösunds MFK	Hans Fällgren	0155-156 86
9	aug 26-27	SM 1989, Alla klasser	B081-D103	Staffan Hovmark Hans Fällgren	0755-120 96 0155-156 86
10	sep 2-3	DM 1989, Alla klasser	Resp distrikt	-	-
11	sep 9-10	Vänernspokalen, F2B, Semi-stunt F2D, Slow Combat, Alla klasser	Vänernspokalen	Ingemar Larsson	0521-112 10
12	sep 16-17	Galax Open, Alla klasser	MFK Galax	Kjell Axilius	08-77 44 915
13	okt 1	Hösttävlingen, F2A, F2C, Good Year	MFK Galax	Kjell Axilius	08-77 44 915

Internationella tävlingar

2	jul 24-30	Europamästerskap, Alla klasser	England	Grenchefen	
---	-----------	--------------------------------	---------	------------	--

Tävlingskalender RC-flyg 1989 - Klass F3A

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	Telefon bost/arb
2	jul 1-2	Gränscupen, F3A	Tidaholms MFK	Stellan Beckman	0502-139 41 0502-170 00
3	jul 22-23	Karlstad F3A, Sport & Populär	Karlstads MFK	Jörg Drenke	054-83 57 37
4		SM, F3A	Norrköpings RFK	-	-
5	sep 30 okt 1	F3A, F3A Sport & F3A Populär	Linköpingseskadern	Anders Johansson Ingmar Svensson	013-13 96 56 013-5 25 12

Tävlingskalender RC-flyg 1989 - Klass F3B

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	Telefon bost/arb
9	jul 1	Skagemträffen, F3B-Termik	Åtorps MFK	Eine Moberg	0586-446 51
10	jul 8	Hökatermiken, F3B-Termik	Hökaklubben	Lennart Olsson	035-12 86 49
11	aug 12	SM F3B-Termik	RFK Micros	Antero Hurtig	08-778 29 19
12	aug 19	Zector Cup, F3B-T10 (experiment)	RFK Ikaros	Gert Holthäck	019-14 39 53 019-12 72 23
x	aug 26	RC-HKG	Starflyers	Jan Levenstam	08-36 18 32
xx	sep 9-10	SM, Galten Cup, DM mm	Köpings FK mfs	Tonni Kinnunen	0227-106 15
13	sep 23-24	UT F3B-FAI	RFK Ikaros	Gert Holthäck	019-14 39 53 019-12 72 23

Tävlingskalender RC-flyg 1989 - Klass F3C

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	Telefon bost/arb
2	jul 1-2	F3C, Hkp Populär	MFK Albatross	Arne Åström John Eriksson	0270-606 44 0278-652 85
3	sep 30- okt 1	SM F3C, UT 3 Riksmästerskap Hkp Populär	Hökaklubben	Christer Persson	035-207 55

Tävlingskalender RC-flyg 1989 - Klass F3E

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	Telefon bost/arb
5	jul 7	Julilyftet F3E Populär	Djursholms MF	Bo Samuelsson	08-53 10 13
6	aug 6	Augustilyftet F3E Populär	Djursholms MF	Bo Samuelsson	08-53 10 13

Metanol på tapeten igen!

För 3-4 år sedan införde Kemikalieinspektionen hårdare krav vid hantering och användning av bl a metanol. Det krav på tillstånd för alla användare som först var föreslaget infördes däremot inte då.

Nu är det emellertid dags igen! Inspektionen har alldeles nyligen kommit med förslag på ändring i föreskrifterna om tillstånd för bl a klassen "mycket farliga kemikalier", dit metanol räknas. Det förefaller nu ofrånkomligt att tillstånd kommer att fordras för yrkesmässig och privat hantering av metanol.

Innebörden är i korthet, att det undantag från kravet på tillstånd vid hantering av metanol som gällt för om 1986, när nya reglerna infördes, tas bort. Tillståndskravet kommer alltså att gälla för om 1 juli 1990. Även privat bruk omfattas av tillståndet. Den som saluför metanol måste dels föra anteckningar om till vem, när och hur mycket som säljs, dels kontrollera att köpare är behörig, dvs har tillstånd. Det tycks som om man räknar med att "föreningar och liknande som hanterar större kvantiteter metanol bör kunna få tillstånd". Redan 1986 när metanolen var på tapeten ansåg många, att det var en fråga av synnerlig vikt. Vissa trodde ju då att det aldrig skulle drivas igenom och tog lätt på frågan. Men nu är vi där! Konsekvenserna för SMFF är svårbedömda. Dock inte bara negativa, då det kan bli ett kraftigt "försäljningsargument" för förbundet. Men det blir naturligtvis inte lättare att utöva modellflyg totalt sett. Kanske kommer kadern av säkerhetsmän i klubbarna att falla väl in i tillståndssystemet. SMFF har då med sina säkerhetskurser och mängder av utbildade klubb- och säkerhetschefer bäddat för att man ser oss som ett ansvarskännande Modellflygförbundet. Det var dit vi ville komma!

Meddelanden från Förbundet

Material till "Meddelande-sidorna" Insändes alltid direkt till SMFF:s exp, Box 100 22 • 600 10 Norrköping



Sök bidrag på Era idéer!

Ett utvecklingsbidrag till föreningarna. Pengar som gör det möjligt att våga satsa på något nytt, att testa en idé - utan för den skull sätta hela föreningens ekonomi på spel.

Det var ett krav, som i flera år fördes fram av ungdomsorganisationerna. Våren 1987 kom så beskedet av dåvarande ungdomsministern Ulf Lundqvist: 8 miljoner till utvecklingsarbete i flreningslivet.

Knappt hade ungdomsministern lämnat talarstolen förrän föreningarna vässade pennorna. Efter några veckor började ansökningarna strömma in till statens ungdomsråd.

Förra året beslutades om 8 nya miljoner och sedan starten har över 700 föreningar ansökt om utvecklingsbidrag. Pengarna som fördelas kommer från allmänna arvsvonden och det är barn- och ungdomsdelegationen på civildepartementet som beslutar om fördelningen. Men först behandlas alla anökningar hos statens ungdomsråd.

Vad som är utveckling är givetvis ingen lätt fråga att svara på. Det nyskapande i en förening kan vara traditionell verksamhet i en annan. I riktlinjerna för stödet står att föreningarna får stor frihet att själva avgöra utvecklingsarbetets inriktning.

Men det finns vissa begränsningar. Det är till exempel så gott som omöjligt att få bidrag till lokaler, personal, inköp av kapitalvaror och utlandsresor. Jan Snårbacka på statens ungdomsråd arbetar med att gå igenom att ansökningar.

— Min uppgift är att föreslå vilka som ska få bidrag. Det är inte alltid så lätt, säger Jan.

— Först måste jag försöka bedöma om projektet verkligen är nyskapande, det är ju själva utgångspunkten för bidraget. Annat jag tittar på är verksamhetens förutsättningar att fort-

Tävlingsskalender RC-flyg 1989 - Klass F3E (forts)

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	Telefon bost/arb
7	aug 19-20	SM F3E, F3E 10 celler	Djursholms MF	Stefan Engberg	08-735 65 22
8	aug 26	Utmaningen	MFK Starflyers	Jan Levenstam	08-36 18 32
9	sep 3	F3E Populär	MFK Starflyers	Jan Levenstam	08-36 18 32
10	sep 16	F3E, F3E-10 celler, F3E Populär	MFK Starflyers	Jan Levenstam	08-36 18 32

Tävlingsskalender RC-flyg 1989 - Klass F4C

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	Telefon bost/arb
2	jul 1-2	Havgård Scale Trophy, F4C, Popskala	RFK Gripen	Berne Gunnarsson	042-767 09
3	jul 24-30	EM, F4C	Frankrike	Grenchefen	-
4	aug 12-13	Skala Väst, UT F4C, Populär-skala	AKMG, Göteborg	Bo Olofsson	031-12 07 64
5	aug 26-27	Hökaskala, UT F4C, Populär-skala	Hökaklubben	Kurt Lennä	035-370 67
6	sep 9-10	SM F4C UT, Populär-skala	Linköpingseskadern	Peter Källoff	013-29 62 97

Meetings, flygdagar mm 1989

Nr	Datum	Tävlingens namn	Arrangör	Kontaktman	telefon bost/arb
8	jun 23-25	Midsommarmeeeting Dragsångarna	Siljansbygdens RFK	Åke Lindholm	023-238 90
9	jul 8-9	Mygg-Meeeting	Svegs FK mfs	Jan-Eric Larsson	0680-111 06 0680-112 50
10	jul 29-30	Meeting	Hedemora RFK	Hans Nygren	0225-504 64
11	aug 19-20	Stark-Ottersträffen	Matfors MFK MFK Skvadern	Arvid Holmbom	060-211 80 060-200 72
12	aug 27	Meeting Örebro	RFK Ikaros	Ronny Lindé	019-961 28
13	sep 2-3	Helikopter-Meeeting	Hökaklubben	Christer Persson	035-207 55
14	sep 9	Modellflygets Dag, Dragsångarna	Siljansbygdens RFK	Åke Lindholm Olle Larsson Risto Baltzar	023-238 90 023-603 53 023-204 17
15	sep 17	"Alla klasser"	Åtorps MFk	Frank Herlufsén	0586-442 14

sätta även efter projektets slut, säger Jan.

Vissa punkter i riktlinjerna kan ändå Jan stödja sig på. Det sägs bland annat att det är viktigt att nå ut till nya grupper ungdomar, att utveckla demokratiska arbetsformer samt att motverka våld och motsättningar i samhället. Det är stor variation på hur mycket pengar föreningarna söker. Rekordet hittills ligger på 3,4 miljoner och det minsta beloppet 2000:-.

Flyktingar engagerar

Efter att ha läst ett stort antal ansökningar, var är då Jans uppfattning om nytänkandet i flreningslivet?

— Det är svårt att uttala sig generellt, men det är helt klart att vissa verksamheter återkommer. Caféverksamhet till exem-

pel. Många ser det som ett sätt att nå ungdomar som står utanför flreningslivet.

Den svenska flyktingmottagningen engagerar också många föreningar. Likaså arbetet för att motverka våld, vandalisering och drogmissbruk.

— Överhuvudtaget tyder ansökningarna på ett stort socialt engagemang i flreningslivet, säger Jan, som inte har någon uppfattning om hur det "ideala"

utvecklingsprojektet ser ut. Förutsättningarna är så olika i föreningarna.

— Men visst tycker vi att vissa typer av verksamhet är viktigare än andra. Kanske framförallt sånt som syftar till att öka ungdomars inflytande och engagemang i samhället, säger han.

Henry Hahlin

Utbildningledare i SMFF

VILKA KAN SÖKA UTVECKLINGSPENGAR?

Utvecklingsbidrag kan sökas av barn- och ungdomsföreningar oavsett om de tillhör en riksorganisation eller inte. Även andra föreningar med stark inriktning på barn- och ungdomsverksamhet kan söka.

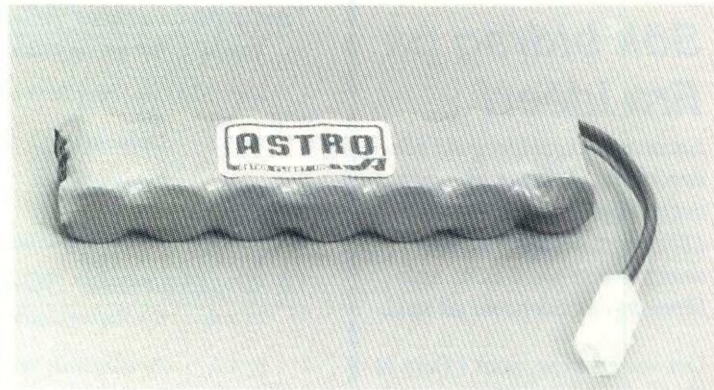
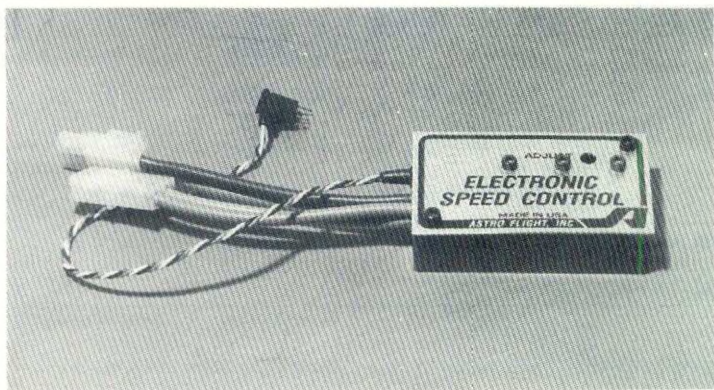
I första hand är det alltså den lokala föreningen som kan utnyttja utvecklingsbidraget. Men det finns även möjlighet för distrikts- och riksorganisationer att få bidrag. Studieförbundet, fackliga organisationer och hyresgästströrelsen är däremot undantagna, liksom privatpersoner, myndigheter och företag.

Det tar minst två månader från det att ansökan har skickats in till ett besked kan lämnas. Det finns inga speciella ansökningsdatum utan ansökningarna behandlas i den ordning de kommer in. Söka går alltså att göra så länge det finns några pengar att fördela.

Ansökningshandlingar för utvecklingsbidraget finns på

statens ungdomsråd,
Krukmakargatan 19,
116 51 Stockholm.

NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA PRYLAR



SIG-katalogen här!

Årets upplaga av SIG-katalogen är här! Som vanligt fylld med intressanta byggsatser, motorer, små tillbehör ...

Du får den för 50:- mot postförskott, 40:- vid förskottsinsättning och 30:- samtidigt med annan order. SIG-katalogen är någonting av modellflygarnas Bibel. Här finns allt (nästan!). Den relativt låga dollarkursen gör de amerikanska modellprylarna billiga idag.

Modell Produkter
0611-165 00

Fox 35 jubileum

Fox 35 Jubileumsmodell finns nu för leverans i Sverige. Förra året fyllde Fox 35 tyrtio år och det firande fabriken med att ta fram en jubileumsmodell av världens mest sålda stuntmotor. Det är för övrigt den motor, som har vunnit mest stunt-segrar i världen genom årens lopp. Fabriken har ansträngt sig till det yttersta för att hedra den gamla fina 35:an. Den jubelmodell är mycket fint gjuten och sober i

utförandet. Motorsamlare och stuntfreaks - köp en!

CECA
063-11 59 31

Astro ESC med broms

Astro ESC 35 är ett elektroniskt motorreglage med proportionell kontroll. Det använder MOS transistorer för högsta verkningsgrad och lägsta effektförluster. Reglaget är försett med EMK-broms, så att propellern inte kan dras runt av fartvinden då motorn är avstängd. Detta är nödvändigt för att en fällbar propeller skall kunna fällas samman. ESC 35 klarar 50V (dvs 35 celler!) och 35 A kontinuerligt och 120A momentant - den klarar alltså alla normala förhållanden, utom rent tävlingsbruk. Vikt 60g med kablar och kontakter. Pris 495:-

Sanyos nya ackar typ 900 SCR har med sina goda egenskaper trängt undan den gamla 1200 SCR för tävlingsbruk i klass F3E FAI. De har nästan lika lågt inre motstånd som 1200 SCR trots lägre vikt och volym, men ger nästan lika hög ström. 27 st 900

SCR ger mer effekt än 20 st 1200 SCR. 900 SCR är dessutom lämplig för mindre modeller, där vikten är av betydelse. Priser 900 SCR: 5x900 245:-, 6x900 290:- & 7x900 335:-

LRN Teknik
018-69 63 80

Bygg gubbe!

D.G.A. Designs, USA, är en av USAs största tillverkare av pilotfigurer. Modico HB tar hem dessa och har hela sortimentet i lager. Piloterna - i vinyl/latex och alltså lätta - säljs i byggsatsutförande, och är enkla att montera. De realistiska piloterna, som finns i skala 1:8 och 1:3 monteras antingen i "Sport" eller "Barnstormer"-utförande. Finns även som "jet"-piloter. 1:8-piloten väger 14 g och kostar 55:-

Modico HB
08-41 42 30

Helmut Meyer-modeller

En av Västtysklands kända elflygare Helmut Meyer har tagit fram två konstruktioner: Sperber & Super-Sperber - elflygmodeller med glasfibrer

och sprygelvingar. De finns i byggsatsutförande (ritning + glasfibrer + sprygel + glasfiberkropp + sprygel + sats). För dem, som önskar komplett byggsats - rent av färdigbyggd modell - finns även det att tillgå.

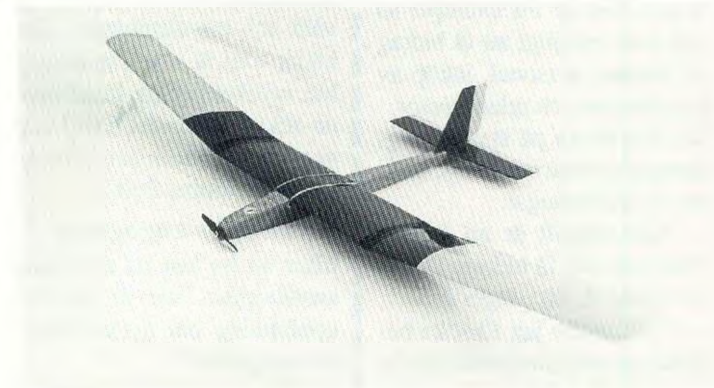
Sperber med spv 194 cm är för 7 celler och lämplig motor Astro Cobalt 05G eller Graupner Speed 600 FG3 7,2V. Den är lättflugan med bra termikegenskaper. Kan förses med bromsklaffar. Byggsats 795:-. Motorset (Graupner) komplett med prop 590:- och en sats bromsklaffar 125:-.

Super-Sperber, spv 242 cm för 10 celler och Astro Cobalt 15G eller Graupner Speed 600FG 2,5 9,6V. Stiger bra och profilen NACA 2410 med sidoförhållande 1:12 ger stort hastighetsområde. Byggsats 895:-, komplett motorset (Graupner) 615:-. Bromsklaffar 125:-.

LRN Teknik
018-69 63 80

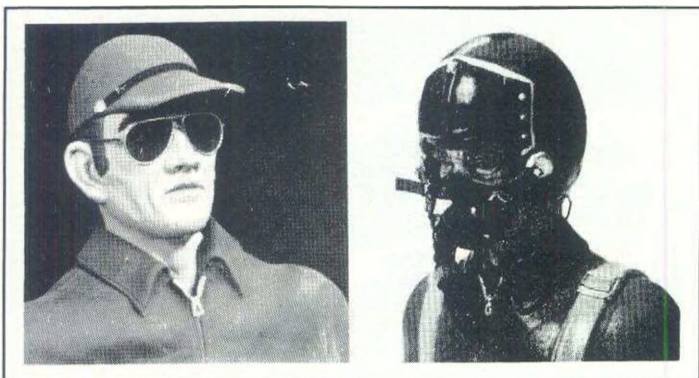
Lättbyggt och lättfluget från norr!

Silvertern, El-Tern & Örnen är nya modeller, som kommer



NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA PRYLAR

NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA PRYLAR



från LIP Produktion. De tre är lättbyggda med LIP:s datorskurna foam-vingar och konventionell lådkropp. Varje modell levereras i sats bestående av ritning, byggbeskrivning och skuren vingsats. Priserna kan därmed hållas låga.

Silvertern spv 2000 mm & listfena/stabbe är en bra termiksegelare för bl a F3B-T (Pris 170:-). **EI-Tern** spv 2000 mm & listfena/stabbe passar nybörjare & erfarna elflygare. Prototypen flyger med bilmotor (!) Stock 05 & 6 celler. (Pris 170:-).

Ornen spv 2400 mm 6 flakfena/stabbe. Förlåtande lågfartsmodell för 2,5-3,5 cm³-motor - mycket lämpligt för nybörjare. Foamvingen kan plankas eller kläs med papper. (Pris 200:-)

LIP Produktion
0660-529 11

Tyska bensinmotorer från Termik-Johan!

Ing Rune Johansson, en av landets mest kända modellflygare, säljer modellflygprylar på kvällstid. Bland produkterna märks bland annat en tysk bensinmo-

torserie med namnet 3-W. Motorerna har optisk tändning med automatisk tändförställning. Givetvis är de avstörda. En 40 cc encylindrig motor kostar 3.900:- och en 60 cc dito kostar 4.500:-.

Från samma land kommer även Menz-propellerarna som är tillverkade av trä. De är relativt billiga. En 17x6-snurra kostar runt en hundralapp. En amerikansk Zinger i samma storlek kostar ungefär det dubbla. Menz's snurror finns från 15" och upp mot 28".

Ing. Rune Johansson
011-40 186 efterkl 1900

Fox glödstift

Vi har fått ett antal Fox glödstift till prov och efter en hel del praktiska tester och provkörning har vi kommit att gilla de här "pluggarna" - framför allt tvåvoltsstiften samt naturligtvis Miracle-stiftet. Fox Miracle plug är ju unikt, då det passar såväl två- som fyrtaktare. Det ger dessutom tvåtaktarna en juste tomgång. Fox glödstift finns i

Övre raden fr v: Astros motorreglage för elmotorer. Sanyos nya 900 SCR-ack. Modicos byggbara pilotfigurer i 2 storlekar och flera typer. Nedre raden: LRN tar nu upp Helmut Meyers Sperber-modeller i två versioner; Eltern från LIP Produktion; Fox-stiften samt den härliga DEKO-filmen, som Höganäs Hobby & Elektronik får hem.

en rad olika utförande: kort eller lång gänga, 1,5V eller 2V, med eller utan brygga osv.

CECA
063-11 59 31

Självhäftigt!

Nu finns det chans för alla att få snygga modeller. För nu är de på väg: DEKO-film från tyska Ikarus. Det är ett känt faktum, att alla är inte mästare på att pynta sin modell. Bra bygge, men sedan problem att dekorera modellen. Därför har det äntligen kommit en dekorationsfilm som är speciellt framtagen för modellflygplan. DEKO-filmen är en självhäftande, bränslesäker dekorationsfilm, som endast är 0,08 mm tjock. Den väger därför inte speciellt mycket. De mellanliggande fälten är helt glasklara, så man ser bottenfärgen på modellen. Den missfärger inte heller underliggande färg. DEKO-filmen finns i många olika och olikfärgade dekorationsark - här måste något passa! Det finns också enfärgade trimark i många olika färger - även fluoriserande. Naturligt-

HOBBYHANDLARE IMPORTÖRER AGENTER

sänd in material till
"Nya Prylar"-sidorna

Ett foto och text räcker!

Vill Du ha hjälp med
fotografering, så ställer
vi upp på redaktionen!

vis finns det också siffror och bokstäver i olika färger, stilar och storlekar från 20 mm till 70 mm höjd. DEKO-filmen kommer att finnas ute i hobbyhandeln under slutet av juli.

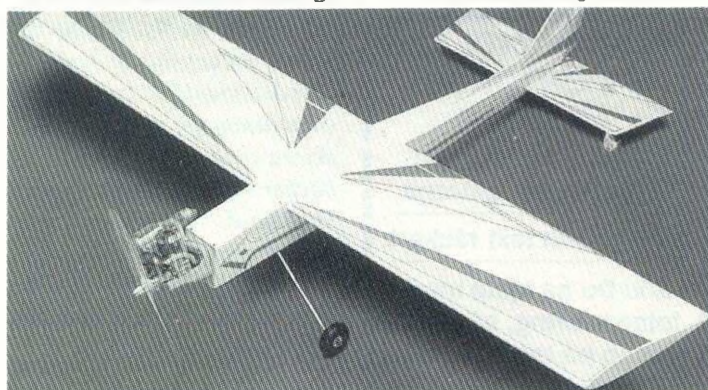
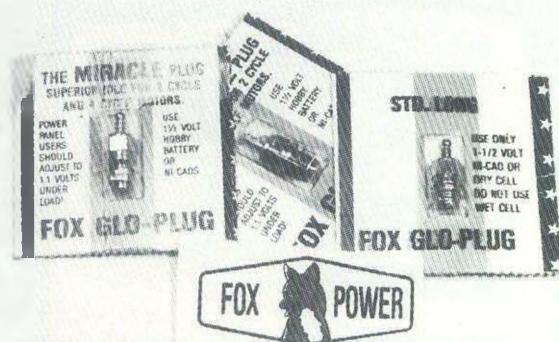
Nu har vi äntligen fin hjälp för att få snygga modeller!

Höganäs Hobby & Elektronik
042-302 30

1300 ritningar!

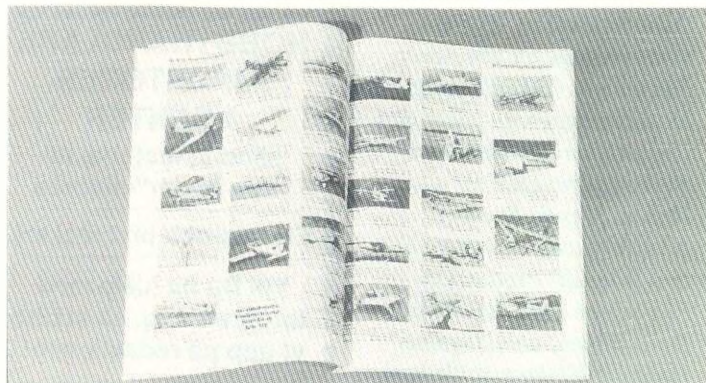
Vill man ha en ritningsbank, så skall man skicka efter boken "Modell baupläne", som årligen ges ut av FMT-förlaget i Tyskland. I den här utgåvan finner man en "katalog" över ritningar på de flesta modellflygvarianter, som finns: friflyg, linflyg, oldtimer, helikopter, raketmodeller. På RC-sidan uppstår registret: elmodeller, segel med bl a flygande vingor, skala-segelmodeller, motorsegelare, motormodeller med ett "kapitel" med Hanno Prettner-alster, ritningar från Frankrike, USA och England, skalamodeller och så naturligtvis även stora modeller.

Fortsättning nästa sida!



NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA PRYLAR

NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA PRYLAR



Boken, som INTE innehåller några ritningar (den skall användas som katalog för beställning av ritningar från förlaget), kostar cirka 35:- och bör fås från Hobbokhandeln.

Klä modellen rätt & lätt
ISBN 0852429797 är bokhandlARBETECKNINGEN för en ny bok i Argusserien "Radio Control Handbooks" Den handlar om hur man skall klä sin modell: "Covering Model Aircraft" lyder bokens titel. Ian Peacock är författaren och han går igenom olika sätt att klä en modell. Olika typer av film: Solarfilm, Monokote, Solarspan, Flightspan, Micro-cover, Kwikcote m fl. Teknik, mängder av goda tips får såväl nybörjare som expert. Han går igenom tillvägagångssätt för klädsel med siden och nylon, verktyg, som kan vara lämpliga. Boken ger tips om dekorerings för att få en prydlig eye-catcher för depån. Boken rekommenderas till alla modellflygare - det är inte bara radioflygaren, som har nytta av den här! Den är på engelska -

lätläst! Hobbybokhandeln har den säkert - eller tar hem den!

Plast och glasfiber

Ännu en bok i ARGUS-serien Radio Control Handbooks - de verkar ha gett sig sjutton på att täcka allt inom modellflyg! Den här har titeln "Moulding & Glass fibre techniques".

Boken börjar med vacuumformningsmetoder (huvar mm) och olika glasfibertekniker (förstärkningar). Hur man själv gjuter sina motorkåpor, kroppar i glasfiber/plast går man igenom med utmärkta illustrationer. Komposit-"kompositioner" med glasfiber, kolfiber mm får man lära sig, Förstärkningar av vingar, vingframkanter mm med hjälp av glasfiber/plast presenteras utförligt. Inte minst viktigt kapitel är hur man lagar glasfiberdetaljerna. Gjutning av bl a pilotfigurer i latexform ingår i den utmärkta boken, som liksom det mesta från ARGUS späckats med bra illustrationer.

Även den här naturligtvis på lätläst engelska - och beställes hos Hobbybokhandeln.

"Boksidan" av Nya Prylar har överst ett uppslag ur tyska "Modellbaupläne" - en katalog över ritningar, som man kan skicka efter. Ovan två nya böcker i serien "Radio Control Handbook" - nu inalles 8 st. Nedan ett uppslag ur boken "Aircraft Archive" med S.E.Sa-sidorna - som bekant modellen i Mfn:s nya semiskalaserie.

Aircraft Archive - vilka otroliga böcker!

Från ARGUS förlag har vi fått tre nya böcker i serien, som utförligt behandlar olika flygplantyper. Den här gången är det två, som avhandlar flygplan från första världskriget. Den tredje tar upp klassiker från andra världskriget.

Redaktören vet inte riktigt huvudmotivet med de här pärlorna. De bjuder på fin dokumentation för skalabyggaren av en mängd olika flygplantyper. Men de passar också utmärkt för ren läshörnenjutning. Med fina ritningar och illustrationer får man veta det mesta om de mängder av flygplan, som tas upp.

WW1-utvägorna omfattar 55 st olika flygplantyper. Och här är godisar som exvis DH2, DH4, DH5, BE2c, BE2e, FE2b, SE5a, Nicuport 11, 17C, 24, 27, 28, Hanriot HD1, Al-

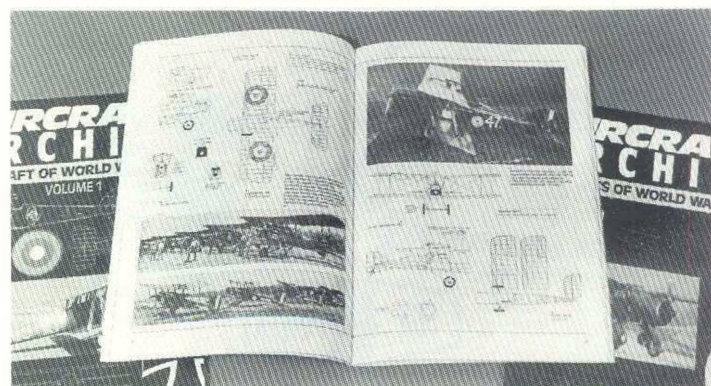
batros (flera versioner) Fokker DVII, DVIII, EIII, Dr1, Pfalz DIII, Erich Taube, Hansa-Brandenburg D1. WW2-boken bjuder på 18 st andra världskrigsveteraner, däribland Po-2 och I-16, DH82A Tiger Moth, Heinkel He51B-1, Fw 56, Bü 133 Jungmeister, SBC-3 & SBC-4 Helldiver, Fi 156 Storch, PT-13-18 Kaydet, Fairey Seafox, Lysander, Cub, Macchi C200, Dauntless, Fw 190 (flera versioner), Martin-Baker MB5, med flera..

De här böckerna måste finnas i varje flygintresserads bokhylla. Skalaentusiasten har mycket att hämta från dem. Vad kommer närmast från produktiva Argus? Vi längtar redan!

Hobbybokhandeln

08-54 84 55

mån-fre 12-18; lör 11-14



HOBBYHANDLARE IMPORTÖRER AGENTER

sänd in material till
"Nya Prylar"-sidorna

Ett foto och text räcker!

Vill Du ha hjälp med
fotografering, så ställer
vi upp på redaktionen!

NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA PRYLAR



Vi har klippt lite...

Brittisk flygpionjär död

LONDON (SvD) På sin hundraårsdag stod Sir Thomas Sopwith i trädgården och lyssnade till motorljudet från en kopia av sin egen skapelse, en "Sopwith Pup".

Han var då blind och kunde själv inte se planet, men log belåtet när det till hans ära cirklade över området.

Thomas Sopwith, den siste och enligt många mening den störste brittiske flygpionjären, dog här-omdagen i en ålder av 101 år.

Han gjorde ballongfärder redan när seklet var ungt, lärde sig själv flyga 1910 och blev innehavare av det 31:a flygcertifikatet i Storbritannien. Sopwith var aktiv inom flyget från dess tidiga barndom till långt in i jetåldern.

Redan kort efter den första flygningen - och en krasch - satte han brittiskt uthållighetsrekord med en uppstigning som varade i tre timmar och tolv minuter.

Något senare tjänade han 4 000 pund på en tre och en halv timma lång flygning till Belgien. Dessa och andra prispengar



Sir Thomas Sopwith blev 101 år.

Foto: AP

från ett stort antal tävlingar i bland annat USA blev den ekonomiska basen i hans "Sopwith Aviation Company Limited". Han provflög sitt första egentillverkade plan i juli 1912.

Företaget inledde snart serieproduktion och framställde under sin åttaåriga existens fram

till 1920 cirka 18 000 plan varav många i "The Sopwith Zoo" bi-drog till segern i första världskriget 1914-18.

En pilot i en "Sopwith Camel" anses vara den som sköt ned den legendariske tyske "röde baronen", Manfred von Richthofen.

Under mellankrigsåren slog sig Sopwith samman med andra kända namn i flyghistorien, till exempel testpiloten Harry Hawker och Sydney Camm. De utvecklade och producerade bland många andra modeller Hawker Hurricane som spelade en avgörande roll i det heroiska "slaget om Storbritannien" - och därmed för utgången av andra världskriget.

Sopwith adlades 1953. Tio år senare drog han sig tillbaka från posten som ordförande i Hawker Siddeley men satt kvar i styrelsen tills han var 90, med titeln "grundare och president på livstid".

Sir Thomas Sopwith - under större delen av karriären kallad Tommy - dog på sin egendom i Hampshire nära Winchester i England.

Ola Gummesson

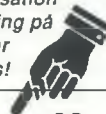
Concorde 20 år

I SOMMAR är det tjuo år sedan den första människan landsteg på månen. Men redan den 2 mars 1969 gjorde överljudsplanet Concorde sin första provflygning.

För att fira detta framgångsrika brittisk-franska samarbete arrangeras en "champagne flight" på 20-årsdagen. Delta-garna flyger med Concordeplan från British Airways och Air France mellan London och Toulouse, där också en överdådig galamiddag hålls. Heders-gäster är förstas de två första testpiloterna.

■ ■ Världens äldste pilot är Ed McCarthy från Idaho, USA. Han föddes 18 september 1885 och var 94 år gammal då han 1979 flög sin 30 år gamla, ombyggda Ercoupe.

SMFF kontaktar Konsumentverket och Leksakhandlarnas centralorganisation Bil- & båtåkning på flygfrekvenser måste stävjas!



Så "dödas" en förening

■ ■ Det finns många sätt att köra en förening i botten, to m att döda den. En amerikansk publikation, "Widening Horizons", har ofta citerats i svenska tidningar. Så här menar man kan det gå till: Gå aldrig några möten. Om du går - kom för sent. Kom över huvud inte vid dålig väder. Hitta gärna fel på föreningen och dess medlemmar. Acceptera aldrig ett uppdrag eller en utnämning. Det är lättare att kritisera andra än att själv åstadkomma något.

Bli arg om du inte blir nominerad till något uppdrag. Om du tillfrågas om din åsikt - säg att du inte har någon. Senare kan du berätta hur du tycker att saker och ting borde ha gjorts.

Betala inte medlemsavgiften. Tala aldrig om vad som lyckats i föreningen, bara om missarna. Var aldrig med när viktiga evenemang ager rum. Läs aldrig information som du får. Men bli arg om du inte får någon. Etc.

"Olovlig körning" med radiostyrd bil

En utländsk medborgare dömdes vid tisdagens tingsförhandlingar i Falköping till 30 dagsböter för att ha framkört bil utan att ha giltigt körkort.

Olovlig körning var visserligen inte åtalsrubriceringen

för den falköpingsbo som fick böta 20 dagsböter. Han hade framfört sin radiostyrda modellbil med en sändarmodul som var inställd på fel radio-kanal. Sådant kallas för brott mot radiolagen och beivras alltså.

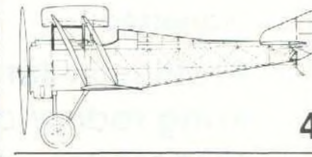
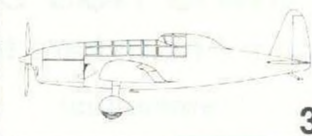


En liten sommartävling kanske?!

Redaktionen får en hel del böcker för att skriva om. Nu börjar lagret växa och platsbrist uppstår. då kan det vara lämpligt, att Modellflygnyttets läsekrets kan få ta del av de växande bokiravarna. Och varför inte i form av en liten tävling? Sagt & gjort!

Här nedan ser Du ett några flygplanprofiler. Lätt, medel-svårt, svårt, mycket svårt. Om Du tror, att Du känner igen dem, så skriv ner deras namn på ett vykort och sänd in till tidningen. Vi lottar ut fina ARGUS-böcker till dem, som lyckas bäst med att känna igen flygplanen. Skriv namnen på de flygplan, Du känner igen samt Ditt eget namn på kortet, som Du sänder in poststämplat före 1/8 1989.

Böckerna sänds ut i augusti.



Flugebylägret 2-9 juli 1989

Vi kampar i tält eller husvagn.
Vi flyger, tävlar (mest på skoj!)
och lär oss om andra flyggrenar.
Vi tar med vad vi har i flygväg!

Vi ska ha trevligt med familjen.
Vi ordnar utflykter, vildmarksturer,
kanalturer, fiske, bad, gemen-
samma aftnar och mycket mer!

Förlägg en semestervecka till
Flugebylägret - den blir minnes-
värd och innehållsrik för alla
familjemedlemmar! Jo, Du!

Mer info kan Bengt-Erik Söderström ge på telefon 011-665 58 (bostaden).



Aktiviteter på klubbnivå • inbjudningar • meetings



Månadens ledare - en modellflygledare

En verkligt glädjande och smickrande sak har hänt vår klubb, Stenungsunds MFK, som vi gärna vill berätta om. Stenungsunds kommun och lokaltidningarna har under februari 1989 gett inte bara Stenungsunds MFK, utan kanske framförallt modellflygsporten i

stort, en mycket fin PR. Ett citat ur tidningsklippet: "Intresset för enar och bildar basen och umgänget unga-äldre är något mycket värdefullt, som alla har glädje och nytta av". Ordf Kenneth Lundgren fick - i konkurrens med 100-tals andra ungdomsledare - av kommunens

Månadens ledare: Kenneth Lundgren

Stenungsunds MFK

Frididsnämnden föreslår sig 1989 ett riksstämmande-pris för att höja statusen på alla våra ideella arbetande fritidsledare. Varje månad 1989 delade man ut en blomma och ett diplom till någon förtjänstfull ledare i Stenungsund. Fritidsnämnden har nu fastslagit att fortsätta även under 1989 och till februari nästa utsläp Kenneth Lundgren, som startade Stenungsunds Modellflygklubb 1981 och nu är dess ordförande.

Stenungsunds MFK får i enast ett ökat intresse från kommunstyrelsen och har fått en framgångsrik rekryteringskampanj. För två unga domsklubbar består inte bara av unga folk utan av en blandning "vuxna" och unga människor, som kan omgå på både välsortering, som både är intresserade av fritidsför enar och bildar basen, men umgänget mellan unga och äldre i utövningarna former är något intressant mycket värdefullt, som både har glädje och nytta av.

Från gumminod till "riktigt" motorbransle

Det är lampligt att starta med en gumminod som drivmedel för att sedan - om intresset hänger i - bygga skivstängiga modeller av olika slag. Kanske berömda planer, som drivs av kompressionsmotorer eller olja och kan styras från marken med radio.

Det enkla gumminoddrivna planet kostar inte många kronor. De mest avancerade går på flera tusenlappar och drifas av strömladdade batterier och drivs av strömladdade batterier och drivs av strömladdade batterier och drivs av strömladdade batterier.



Fritidsnämndens ordförande Kenneth Lundgren. Motivet delar ut utmärkelsen "Månadens ledare" till Kenneth Lundgren.

fritidsnämnd utmärkelsen "Månadens ledare" och det är han verkligen värd! Priset delades ut i samband med vår årliga inomhustävling så den dagen blev en mycket lyckad PR-dag för klubben.

Stenungsunds MFK
Rune Ekström

And in till Modellflygnytt

Skala Väst '89 med nya klasser!

Helgen 12-13 aug avgörs 5:e upplagan av AKMG:s skalatävling på Torslanda. Förutom F4C (?) & Pop-skala provar i två nya klasser: Team-skala (där två eller flera hjälps åt att bygga eller flyga. Dels S.T.O.C. - Swedish Tournament of Champions: Konstflyg med skalaflygplan. Anmälan med 150,- på pg 4045 379-0 före 4/8. Ange klass på talongen. För mer info: Thomas Karlevid 031-55 44 25 eller Ulf Jörnheim 0303-162 15.

Kräsna modellbyggare väljer hobbyträ hos oss! Det Du saknar hos andra finns hos oss!

För finsmakare finns även sprucelist.

- Framkantlist 6x8 → 16x22 mm
- Clark Y → symmetriska
- Pianotråd 0,75 → 5 mm diameter

- Profillister för bättre luftströmning kring roderytorna
 - Vingstöttor - profilhyvlade
 - ROTORBLAD till RC autogiro och RC helikopter
- Balsa, plywood, furu, rödbok o.s.v.

Prislistor mot dubbelt brevporto
Återförsäljare antages

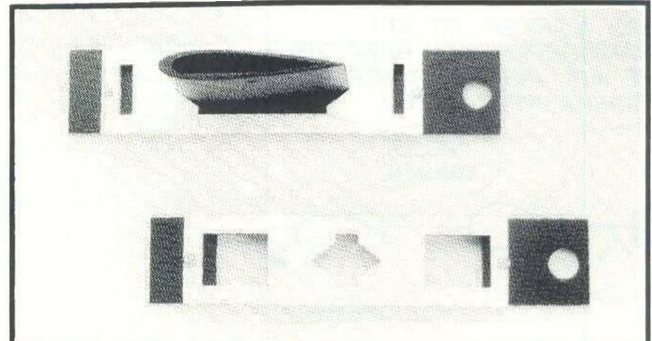
PeAs Rotorblad

Källarvägen 13 • S-813 10 Torsåker • 0290-851 37 & 407 32

Schlüter

HELIKOPTRAR -- RESERVDLAR - TILLBEHÖR
MiniBoy - Junior50 - Scout60 - Champion
Nyhet 1989, MAGIC för .60-motor, 1,49m rotor

Nytt tillbehör 1989!



Paddelinställare, B.Nr 1368. Pris: 160,-
Speciellt användbart för de nya tjocka paddlarna.

Sätt in 30,- på pg 4496543-2 för Schlüterkatalogen!

Ring Ingvar på tel. 0303-481 22, vard. 10-18, lunchst. 11.45-13.00 eller faxa när du vill till 0303-485 65
PUNTER HobbySport, Box 103, 44601-Älvängen

PUNTER



Aktiviteter på klubbnivå • inbjudningar • meetings • plåta svartvitt • så



Thor & Struten bakom Thor-Strutsträff

Thor-Struten - ett modellflygmeeting 1-2 juli på Skuteryds flygplats utanför Emmaboda - är en sam-arrangemang av MFK Thor, Torsås och MFK Struten, Emmaboda. Man bjuder inte bara på asfalterad 1300 m asfaltbana, utan också möjlighet till husvagnsuppställning, toaletter, laddning mm. Ankomst fredag, flygning lördag/söndag lätt och fint. För icke modellflygande familjemedlemmar finns bad ett par km från fältet, världsberömda glasbruk med

försäljning finns också i närheten. Skolflygning med dubbelkommando kommer att ske. Alla är välkomna, men önskvärt med en påringning till Tommy, Christer, Alf eller Göte, som också kan ge vidare info samt vägbeskrivning. Tommy Segerdahl, 0486-109 21 Crister Pettersson, 0486-208 42 Alf Göte 0478-102 60 samt han Johansson 0471-101 29. Väl mött, hälsar vi i MFK Thor och MFK Struten! Kom & trivs!
Ove Lindh

Norskt & polskt i kamp i maj!

Den 28:e Majtävlingen i friflyg gick 6 maj på blåsigt Sundbro, Uppsala med förutom svenska flygare även polska och norska. De utländska gästerna knep seniorklasserna F1A (Norge), F1B (Norge), F1C (Polen). Svenska storförarna Per Findahl, Leif Eriksson och Gunnar

Uppsalaframgångar i UNT:s Majpokal



UNT i Majpokal i modellflyg vid Sundbro. Uppsalas framgångar i UNT:s Majpokal. Uppsala framgångar i UNT:s Majpokal. Uppsala framgångar i UNT:s Majpokal.



Den tidigare UFK-ansvarige Per Findahl, Christer Pettersson och Alf Göte.

Flyg AMA-Cub! Köp AMA-Cub! Ge bort AMA-Cub!

AMA-Cuben är en fin flygare!
AMA-Cuben är en fin present!
AMA-Cuben är en fin julklapp!

- Köp inte bara en, köp flera till Dig själv, till Dina kompisar.
- Ordna en tävling nästa lördag i skolan.
- Tala med Din lärare om AMA-Cuben och visa vad Ni kan göra med den!

Ring 011 - 13 21 10 Hallgren serverar glatt!

förlag

FOX 19BB RC FOX 15 RC

INTRODUKTIONSPRIS JULI MÅNAD inkl moms.

Fox 35 Stunt mod 1940 Jubileum	Endast 420:-
Fox 15 RC	Endast 420:-
Fox 19 RC Schneurle • kullagrad	Endast 595:-
Fox 40 RC ABC + spinner • kullagrad	Endast 760:-
Fox 50 RC • kullagrad	Endast 895:-

Ljuddämpare & glödstift medföljer alla motorer. Förgasarna är inställda vid fabrik & provkörda. Reservdelar finns på lager • 1 års GARANTI 1989 års Fox-katalog mot dubbelt porto.

SMFF-ansluten klubb och medlem erhåller rabatt! Skriv eller ring oss!

CECA Hobby

Box 34 • S-831 21 Östersund • 063-11 59 31
vard 1800-2100 • lörd 0800-1000 & 1700-2100



Aktiviteter på klubbnivå • inbjudningar •

Modellflygdag i augusti hos Oskarshamnsskadern

Den 20 augusti anordnar MFK Oskarshamnsskadern modellflygdag mellan kl 0900-1530 på Oskarshamns Flygplats. Måtto: Flyg-umgås och trivs! Vi förväntar oss samma succé för vår flygdag i år som för 1987, då vi firade vårt 40-årsjubileum. Ni är alla välkomna ner till oss för att uppleva vad vi kan åstadkomma.

1987 harde vi 74 st flygplan på fältet. Det var trångt bland frekvensklämmorna, men bara två krascher på hela dagen. År 1988

var antalet besökande inte fullt så stort.

Överraskningar ...

Det blir flera överraskningar av olika slag och dessa utom blir det också en typ av

Byteshandel!

Tag med vad Du har över - det kan bli till något annat Du önskar Dej!

Information om modellflygdagen lämnas av Per Isaksson på telefon 0491-104 92 eller 865 50. Välkomna!

Poly-Zap
MULTI
PURPOSE FORMULA

ZAP

"THE TOTAL ADHESIVE SYSTEM"

Använd Super-limmet!



Cyanoakrylatlim med egenskaper för varje ändamål:

- o CA tunnflytande och genomträngande
- o CA+ trögflytande och utfyllande
- o CA-Slozap trögflytande, utfyllande och med ganska lång härdningstid
- o Plastizap för styrenplaster
- o Zaplock för gänglåsning
- o Polyzap för bl a Lexan- & ABS-plast
- o Kicker är en accelerator, som påskyndar härdningen

Ca, CA+ 7 g/25:-, 14 g/39:-, 28 g/60:-, 56 g/110:-
Plastizap 37:- • Lockzap 31:- • Polyzap 60:-
Kicker 70:- • Extra spetsar, sats om 10 st 31:-

ÅTERFÖRSÄLJARE SÖKES!

Distributör till fackhandeln:

**MATS
LJUNGBERG
AB**

Telefon 08-52 81 20
Telefax 08-50 05 99

Box 16163
103 24 Stockholm

READY TO FLY



Piper Clipped Wing Cub från Lion Model



LION MODEL

Modeller & Elektronik AB

Ängsgatan 15, 332 00 Gislaved • 0371-107 09

Spännvidd 2005 mm
Vingyta 74 dm²
Längd 1570 mm
Vikt 4500 gram
Motor 2-takt 75-90
Motor 4-takt 90-120
Radio 4 kanal 5 servon
Pris 2.175:-

GRATIS

– kan det inte bli, men billigare !

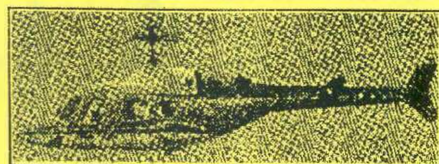
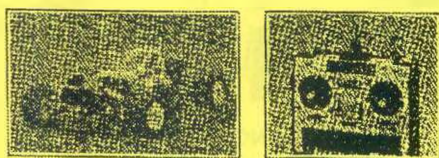
Du kan nu handla direkt via

POSTORDER

från oss till låga priser

POSTORDERKATALOG

BEHCO 89



ALLT INOM RC-HOBBY

**DU HAR VÄL VÅR 152-SIDIGA
POSTORDERKATALOG ?**

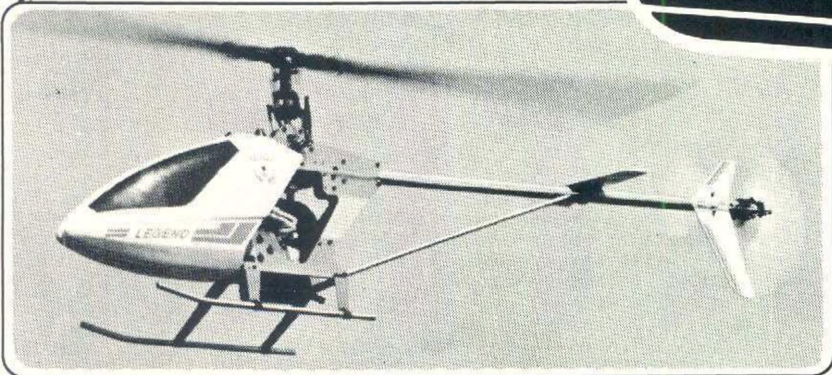
– Om inte, sätt in 40:- på pg 45 39 82-1 så kommer
den inom några dagar. (Inkluderar portokostnad 13:-)

**HAR DU RÅD ATT
VARA UTAN ?**

Ordertelefon: 08-87 17 70 (Dygnet runt)
Kundtjänst: 08-87 30 30

BEHCO Co AB

Box 136 162 12 Vällingby



The number one name in

- PERFORMANCE
- QUALITY
- RELIABILITY
- SERVICE

AMERICA'S FAVORITE CHOICE
IN RC HELICOPTERS... 

★ **HobbyTimeImport** ★

De mesta för de flesta inom RC Hobby & Electronic

Box 279 • 332 00 GISLAVED • Tel. 0371-101 11 • Fax 0371-110 33



"PROFFSENS TILLBEHÖR"

✦ TETTRA ✦

LÖSAR ALLA DINA LIM- & FINISHPROBLEM

- ALIPHATIC RESIN
Ööverträffat trälim! Snabbtorkande och slipbart!
- RC MODELLERS LIM
Fäster Dina kabinhuvar en gång för allan! För ABS & PVC plaster, cellplast metallfolie, trä mm.
- ROKET
Suveränt cyanolim, tunn & tjock variant
- ROKET BLASTER
Accelerator för cyanolim. Behändigt!
- SPEED EPOXY
4 minuters epoxy lim. Alltid användbart!
- AEROPOXY
Tunnflytande epoxyplast för ytfinish, glasfiber gjutning mm. Lättarbetat!
- GLASFIBERVÄV
Hög kvalitet. Olika tjocklekar: 23 g, 51 g & 78 g.
- MICROBALLOONS
Ultralätt fyllnadsmedel. Blandas med Aeropoxy, Aliphatic etc. Fyll igen sprickor & hål, bygg vingfillets etc



KVALITETSTILLBEHÖR AV FÖRSTA KLASSEN
Tar Du Din hobby seriöst - då tar Du TETTRA!



MINIKRAN med filter

KULLED

SNABBKOPPLING med 2 mm hål

AVGASFÖRLÄNGNING 8, 9 och 10 mm diam

MINILUFTFILTER 7, 9, 12, 14 mm diam

WIRELINKAGE

NIPPELSATS rak & böjd

INSEXMEJSEL 1.5, 2, 2.5, 3 mm

FÄSTCLIPS 3 & 4 mm

PROPELLERBROTSCH axeldiameter 6-8,5 mm



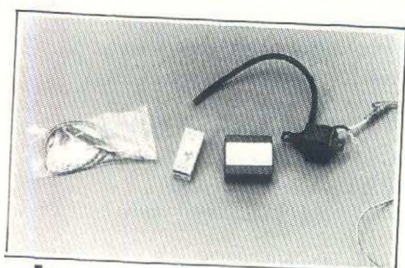
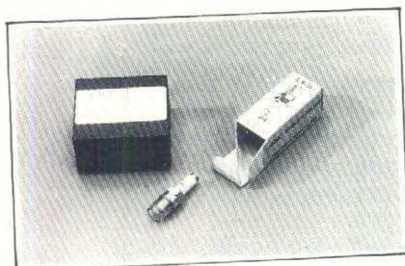
MODEL-CRAFT

BOX 2074 o RUNDELSGATAN 16
200 12 MALMÖ o TELEFON 040-714 35

FINNS I ALLA VÄLSORTERADE HOBBYAFFÄRER

Runtronic!

Runtronic!

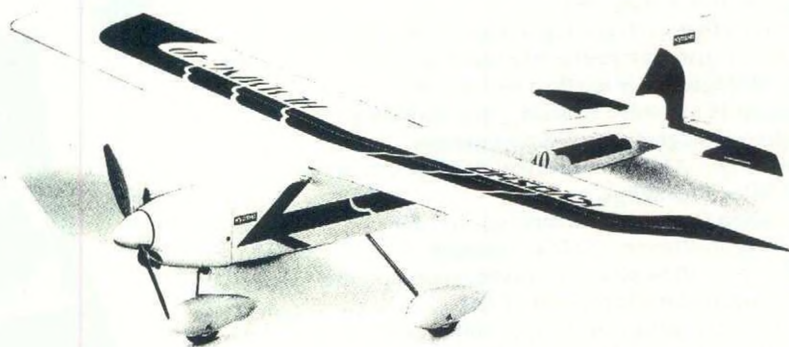
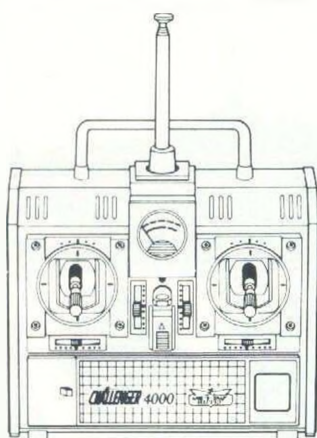


- Runtronic är ett unikt tändsystem för förbränningsmotorer från 3,5 -250 cc, 1-cyl eller 2-cyl, 2-takts -eller 4-taktsmotorer.
- Runtronic har automatisk varvtalsberoende tändförställning.
- Runtronic gör Din motor lättstartad med fin tomgång.
- Runtronic kräver ingen svårinstallerad magnet för att fungera.
- Runtronic kör normala tändstift trots låg strömförbrukning.
- Runtronic är vibrationståligt och oömt - komponenterna är ytmonterade på kretskort, som gjutits in i kompakt block.
- Runtronic tändsystem ger Dig möjlighet att köra på oljeblandad bensin - lättare, billigare.
- Runtronic väger endast 150 gram med en 270 mAh ackumulator.
- Runtronic kostar endast 995:- (exkl tändstift och T-kontakt).

Modeller & Elektronik AB

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

Humming & Challenger till paketpriser!



Ja, nu är det dags att nylansera en av vinterns mest efterfrågade modeller. Humming - kanske förra sommarens mest lovordade trainer. Bra pris men framförallt en mycket bra modell. Levereras som ARF modell vilket betyder att det mesta faktiskt är klart. Du behöver bara montera motor, radio, roder etc. Flygfärdigt på några kvällar. Humming är tillräckligt stor för att flyga lugnt även när det blåser. Hög precision i alla detaljer och ett gediget bygge garanterar mycket rolig flygning i sommar. Låt Humming bli Din "flyglärare! Du finner den hos närmaste Kyosho-återförsäljare som säljer motorflyg. Ring gärna för närmare besked! Du kan förstås köpa såväl kompletta paket som lösa modeller. I varje fall till mycket bra pris!

TEKNISKA DATA: Spännvidd 1500 mm, längd 1050 mm, vingyta 37.5 dm², total vikt 2.4 - 2.5 kg, avsedd för radio med fyra kanaler och en 6.5 - 7.5 cc motor.

SVENSK AGENT: AB SLOTCAR BOX 30191 104 25 STOCKHOLM KONSUMENTTJÄNST 08 - 53 57 30

Futaba®

RADIO CONTROL SYSTEMS



* FC-28

Futabas nya FC-28 anläggning - ett häpnadsväckande nytt verktyg för RC-världen!

En konsekvent användning av de allra nyaste teknologiska kunskaperna i kombination med det enastående CAMPac-systemet förändrar helt RC-pilotens värld.

Möjligheterna, modellinställningarna "lagrade" som på utbytbara disketter, eller i form av förprogrammerad "mjukvara" - helt färdig att sätta in, spränger alla tidigare kända gränser. Användarens fantasi blir inte längre begränsad. Allt blir möjligt genom enkelt utnyttjande över menyn eller snabbprogrammering med det nya "function-call-systemet". Lätt att kontrollera med den överskådliga grafik-displayen.

- CAMPac-system, lagringsmöjligheter utan begränsningar.
- Grafik-display för snabb programmering.
- Mixer-funktioner för bl a helikopter, F3A och segelflyg.
- Toppen-anläggning för stjärnpiloten!

FC-18

Futaba FC-18 är ett högvärdigt Computer-RC-system för alla tänkbara användningsområden. F-18 kännetecknas förutom av perfekt design också av steget in i den sk CAMPac-klassen.

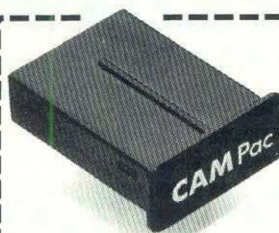
CAMPac "modell-lagringsystem" förenar en revolutionerande enkelhet med praktiska och obegränsade möjligheter.

Datasäkerheten, datamångfalden och ett obegränsat modell-lagringsutrymme erbjuder den aktive modellflygaren fler kreativa möjligheter.

Futabas FC-18-enhet erbjuder i grundutförande lagringsmöjligheter för 3 olika modeller.

Med varje CAMPac-modul blir ytterligare 12 andra modeller tillgängliga.

- Modern Computer-anläggning med det revolutionerande CAMPac-systemet.
- PCM och PPM plus stor ackumulatorkapacitet tillfredsställer alla praktiska krav.
- Användarvänlig och "generös" mjukvara.
- SMD-teknologi från Din sändare, hela vägen över mottagaren till de kullagrade servona.



Det här har man väntat på länge!

CAMPac-modulen fungerar som en datadiskett (Du har alla "värden" lagrade för just den modell Du ska flyga). Du stoppar in den i sändaren - och se'n iväg! CAMPac-modulen är förprogrammerad - eller också programmerar Du själv in den för Dina modeller. Enkelt. Lättvindigt!



Futaba servicegaranti

Futaba Service är unik. Den innebär, att vi åtar oss att utföra vilken reparation eller service som helst till ett pris som f.n. ligger under 100-lappen. Kraven är, att Du inte gjort någon form av ingrepp i radiosetet eller vänt plus och minus fel. Reparationstid under 10 dagar!



RCC

Radio Control Center AB

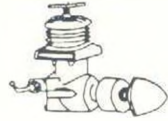
Gillesgatan 10, Box 124, 561 22 Huskvarna, tel 036-14 53 60

ALINGSÅS

MODELLMATERIAL till salu

Byggsatser i trä, metall, plast. Balsaträ, plywood, pianoträd Radioanläggningar Tillbehör, bränsle mm Även postorder

Specialitet: MODELLMOTORER
Delar på lager även till äldre motorer



Telefon
DAGTID
0322-311 13
KVALLSTID
0322-350 78

AERO PRODUKTER

Nymövågen 110, 290 34 Fjälkinge,
Tel: 044-560 57

RITNINGAR & MATERIALSATSER till Lillen • Mixen • Bo Gårdstads samtliga modeller - nu även med färdiga spryglar Hela FLAIRs sortiment • Skalaritningar Beklädnadsmaterial

MOTORER • Irvine • Webra • Enya • OS **RADIO** • Graupner • Sanwa • Futaba **STOR SORTERING PÅ Balsa KLUBBRABATTER** ÄVEN BILAR OCH BÅTAR **POSTORDER - Katalog mot 10:-**

GENARP

Romele Elektronik-RC-Hobby

RADIO

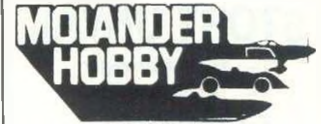
Futaba • JR • Graupner • Sanwa Multiplex • Hitec samt service och tillbehör

Modeller • motorer • byggsatser, beklädnad • balsa • modelltillbehör

FLYG • BIL • BÅT
★ Digitalmultimetrar ★
HUMANA PRISER

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

LANDSKRONA



MOLANDER HOBBY, c/o Molander,
Kavaljersgården 23 • 261 61 Landskrona

MODELLFLYG • BÅT - BIL
TÅG MOTORER
RADIOANLÄGGNINGAR
TILLBEHÖR mm

GÖTEBORG



R/C Bil SOM SPECIALITET

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

RC-flyg o RC-båt o Tågbanor
Bilbanor

Postorder telefon 031-45 94 01

GÖTEBORG



HOBBYCENTER

Karl Johansgatan 7

Box 4021 Telefon 031-12 62 20
400 40 Göteborg

TÅG nytt & beg • FLYG BÅT • BIL
RC-anläggning • Plastbyggsatser
Massor av annat smått och gott!

VÄLKOMNA
IN!

GÖTEBORG

Hugget's Färg

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

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

GÖTEBORG

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

ELFLYG! • Elseglare från Helmut Meyer!

Sperber för 7 celler, spännvidd 194 cm • 795:-

Super-Sperber för 10 celler, spännvidd 242 cm • 895:-
I byggsatserna ingår endast ritning, glasfiberkropp och utsågade spryglar.

Kompleta byggsatser och helt flygfärdiga modeller kan också levereras.

LRN Teknik

Österårgsg 71 • 753 28 Uppsala • 018-69 63 80 • Pg 39 76 20 - 6

ELFLYGPAKET:

Astro Challenger, elseglare med 183 cm spännvidd. Graupner Drivset med motor Speed 600 7,2V, fällbar propeller 7 x 3 och tillbehör.

Tillsammans endast 595:-.

KATALOG sänds mot 10:-.

SÄLJES

OS 60 4-takt

Endast inkörd 1.000:- Pilots Nicuport 28, en ännu ej påbörjad byggsats 1.000:-. OBS - de passar ihop, säljes pga platsbrist. 0501-167 45 efter 1700.

KÖPES

Elektriskt landställe

Mick Reeves elektriska landställe "ScrewTracts" minsta modellen. 0522-178 98.

NATANS HOBBY

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

- Är Du nöjesflygare?
- Gillar Du dubbel-däckare?
- Kan Du nöja Dig med semiskala?

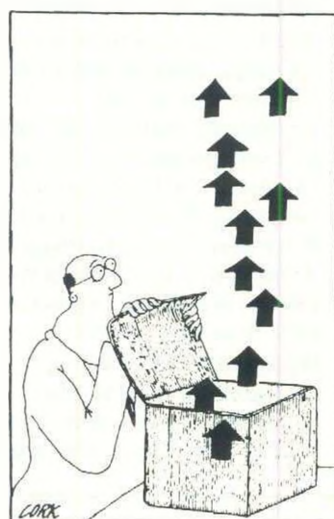
Kontakta då snarast
NATANS HOBBY
430 24 Värö-Backa
0340-600 66 efter kl 1700



Modellflyg

Byggsats GV 38.

Prospekt genom Hans Kjellberg,
V:a Annebergsvägen 3 I, 433 37 Partille



Här kan Du
sälja • köpa • byta
prylar
med hjälp av
Modellflygnytt
radannonser

GRATIS

för privatpersoner
och bara 25:-/rad för
firmor av olika slag!
Bra va!?

I alla sista minuten kom det här in ...

- RIKSFINAL LINDANSEN går av stapeln 12/8 i Bollsta-bruk. Arrangör VLM. Vidare info via SMFF:s expedition.
- SKALADOMARKURS arrangeras 23-24/9 i Västerås.
- KOMMANDE KURSER Utbildningsledaren Henry Hahlin vill veta vilka kurser, som Ditt distrikt/klubb är i behov av. Ge Dina synpunkter till SMFF:s exp före 89 06 02.
- Skulle det vara av intresse att få igång en info/utbildningsverksamhet i Modellflygnytt - och i så fall inom vilket område? Meddela även detta till SMFF:s exp före 89 06 02.

GÖTEBORG

STORT URVAL

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



ALIDA SÖDERDAM AB

Norra Hamngat 30 • GÖTEBORG • 031-80 69 01

HALMSTAD

RC-anläggningar Byggsatser

Tillbehör och balsa

Bilar: Carlsson och Challenger

Buggy: TT, Sigma och Carlsson

och även elektronikkomponenter

RJ-S ELEKTRONIK & HOBBY

AB

Kungsgatan 20 035-12 40 70
302 45 HALMSTAD

HOFORS

PeAs ROTORBLAD

Allt i trä för modellbyggare

Specialitet: **AUTOGIROS & rotorblad**

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

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

HUSKVARNA

RCC

Radio Control Center AB

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

KONTOR
Gillesgatan 10, 561 32 Huskvarna
Ordertelefon 036-14 53 60
Öppet vard 9 - 12, 13 - 17

HÖGANÄS hobby och elektronik

HÖGANÄS

Storgatan 48, Höganäs, 042-302 30
ÖPPET: Mån, Tis, Ons, Fre 10.30-18
Lunchstängt 13-14, Lördagar 9-13

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

Beställ MULTIPLEX-katalogen
89/90 • 156 sid • färg • tysk 40:-
sedlar el postgiro 37 54 51-2

KUNGSBACKA

KUNGSBACKA LER OCH HOBBY



BRA
Sortering för alla hobbyentusiaster
Alltid rätta

PRISER
Välkomna in eller ring!
Vi skickar även mot postorder!
KBA Lek & Hobby, Södra Torggatan 7
434 01 KUNGSBACKA, Tel 0300-141 36

LIDKÖPING

Flyghobby

Silverskjöldsgatan 7
531 00 Lidköping, telefon 0510-262 34

Skalaritningar av Brian Taylor
Dekaler: Tre Kronor

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

Stort sortiment i RC-bil och -flyg

POSTORDER

Öppet Må-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 Marutaka
- Stort balsasortiment
- Stor tillbehörssida
- Postorder, ingen egen katalog
- Ring för information

R/C Elektronik & Hobby
Tel. 0920-258 61-488 89

Vattentornsvägen 12 951 61 Luleå

LULEÅ

THYLINS SERVICE • LULEÅ

RC-specialisten i vår norra landända!

Motor OS • Enya • Irvine • Rossi • Webra
Radio Multiplex • JR/Graupner • Futaba
Sanwa • Hitec

Byggsats SIG, Kato, Marutaka m fl
Bil Kyosho

BALSA • BEKLÄDNADSMATERIAL mm

Postorder • Kontokort lages

THYLINS SERVICE
Stationsgatan 62
951 32 LULEÅ • 0920-129 29 & 010-58 37 19
Öppet måndag fredag 8-17 • RING GÄRNA!

MALMÖ



RITNINGAR FRÅN 1940-1960
Skala 1:25 och friflyg

BYGGSATSER • MOTORER
BYGGMATERIAL mm

CENTO
C E TRUEDSSON
FACK 541 • 200 10 MALMÖ
040-15 51 98 & 043-15 16 43

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, Solarflim, Deluxe Materials,
Reservdelar, Service, Postorder.

Köp grejer för Dig själv, Dina modeller eller Din klubb!



modellflygmärke	tygmärke	15:-
tävlingskort	klubb-blazermärke	40:-
domarkort	rockslagemärke	25:-
tävlingsregler	tävlingsprotokoll	2:-
identifieringsnummer	SMFF-dekaler	20:-
handböcker	startkort	22:-
		23:-
		25:-
		5:-
		10:-
		10:-
		70:-
		50:-
		50:-
		20:-
		20:-
		20:-
		17:-
		285:-
		25:-
		40:-
		20:-
		4:50
		40:-

Klubbar och skolor faktureras - övriga leveranser sker mot postförskott



SMFF:s expedition
Box 100 22
600 10 Norrköping
Telefon 011-13 21 10

MALMÖ



Fråga Picco Efter!

MC MICRO MOTORI

KVALITET - TOPPRESTANDA

2 5 - 3 5 - 6 5 - 7 5 - 10 0 - 10 7 - 11 1 - 13 0 - 15 0 cc

Flyg - Marin - Bilmotorer

Tillbehör Reservdelar. Service Tuning

Svensk Distributör **MODELLTEKNIK** ROLF NAGEL

Box 74 Ordertel. 040-44 61 17
230 40 Bara (17.00 - 20.00)

MOLKOM



ELL-AIR^HB

RC är modellen!

Ritningar från BRIAN TAYLOR 

Katalog 10:- + dubbelt brevporto -

SIDEN 42:- per meter!

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

OXELÖSUND

**ALLT FÖR
MODELLHOBBYN**

**Specialitet
LINFLYG**



TELEFON HOBBY service 0155-328 47

TRÄDGÅRDSGATAN 10A 613 00 OXELÖSUND

SIGTUNA

SIGTUNA HOBBY

Fredriksbergsvägen 14, 193 00 Sigtuna
Telefon 0780-505 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
Elmotorer för flyg och båtar
RC: Sanwa, Futaba, Challenger m fl
ELITE skalritningar och ritningar
av Bo Gårdstad
Pollardrör & Maxiadvinschar och
massor med andra tillbehör & material
Prislista mot dubbel svartsporto
Öppet vard 16-18; (Stängt lörd) lörd 10-15,
Övriga tider telefonsvarare.

SKELLEFTEÅ

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

CYKEL & HOBBY

Norrahammarsgatan 5 0910 190 05

STOCKHOLM

HOBBYBOKHANDELN

BOX 8153 • 104 20 STOCKHOLM
Butik: Pipersgatan 25 • telefon 08-54 84 55
Öppet mån-fre 12-18 • Lör 11-14

- * BÖCKER *
- * TIDNINGAR *
- * RITNINGAR *

Flyg - tåg - båt - modellbygge - militaria
ANTIKVARISKA BÖCKER
OVANLIGA PLASTMODELLER
KLIPPARK: flygplan, fartyg, hus
NYHETSERVICE:
kataloger • boklistor • postorder

STOCKHOLM

**KARBY
FRITID**

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

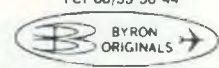
Specialitet:
RC-flyg, radio, motorer, balsa,
byggsatser, tillbehör, Futaba, Pilot,
Enya, OS mm.

KONTOKORT TAGES.
Postorder

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

TROLLHÄTTAN

**Tubra
LEKSAKER**

LEKSAKER HOBBYARTIKLAR
TRESTADS LEDANDE
HOBBYAFFÄR

- * BIL * FLYG
- * BÅT * TÅG

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

UMEÅ

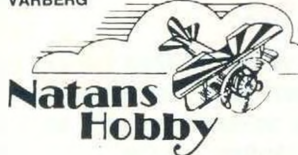
Allt inom radiostyrd hobby.
Byggmaterial, tillbehör,
motorer, glödstift, ackar.
Nu även modeller från Flair



Grubbevägen 63, 902 50 UMEÅ
Tel 090-14 44 02.

VARBERG

**Natans
Hobby**




Byggsats Närskala FLAIR &
David Boddington
Oldtimer Ben Buckle & Ptokit
Motorer Glöd Irvine, Laser & MVVS
Diesel Kunmar, Mills,
Silver Swallow & MVVS
Bränsle Diesel och glöd

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

VÄSTERÅS

AROS Hobby Västerås



021-131060



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

Förbundsordförande Olaf Pennborn Tjörngatan 17 253 72 Helsingborg Telefon 042-22 25 53 bost (Kvällstid 1800-2000)	Ledamot K-G Hållhans Box 40 780 68 Transtrand 0280-223 14	Grenchef Frilflyg Ulf Edlund Hemmansvägen 11 632 33 Eskilstuna 016-42 01 65
Vice förbundsordförande Bengt-Erik Söderström Rullstensvägen 17 616 00 Åby Telefon 011-665 58 bost Telefax 011-23 83 08	Suppleant Roland Allberg Adjutantsvägen 6 834 00 Brunflo Telefon 063-15 15 67 arb 063-217 00 bost	Grenchef Linflyg Bengt Lindgren Sågstuvägen 24 141 49 Huddinge Telefon 08-779 311 18 bost 08-779 03 87 arb dir Telefax 08-774 38 24 arb fvb
Sekreterare Henning Andréasson Tubrogsgatan 1Bil 217 41 Malmö Telefon 040-91 58 42	PR och rekrytering Gunnar Eriksson Östra Parkgatan 26 951 36 Luleå Telefon 0920-239 26 bost Telefax 0920-228 87 fvb	Grenchef Radioflyg Hanns Flyckt Åkershultsvägen 2 564 00 Bankeryd Telefon 036-721 00 bost 036-19 96 15 arb 010-36 33 83 bil
Kassör Johan Bagge Lokegatan 24 602 36 Norrköping Telefon 011-13 36 47 bost Telefax 011-10 19 49	Utbildningsledare Henry Hahlén Box 245 863 02 Sundsbruk Telefon 060-53 68 97	Expeditionsföreståndare Bo Hallgren Box 30 618 00 Kolmården Telefon 011-925 97 bost

ÖREBRO

BÖRJESSONS



MODELLFLYG-
HOBBY
Specialaffär för
Modellflyg

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

ÖREBRO

HÅKANS & HOBBY



FRITID

Lundvägen 11 (HOVSTA)
703 76 ÖREBRO
Tel 019-22 66 13

- * FLYG * BIL * BÅT *
- RC-anläggningar • Motorer
- Byggsystem • Tillbehör

Desutom personlig service och låga priser

I alla sista minuten kom det här in ...

- FLUGEBYLÄGRET uppstår igen och går av stapeln 2-8 juli 1989. Bengt-Erik Söderström kan ge mer info. Se för övrigt annons sidan 29!
- HOBBY TIME IMPORT ber oss meddela, att på grund av båtläckage harsändningen Check-Mate II förstörts. Ny sändning är på väg och beräknas anlända i slutet av juli. Då kommer - som sårplåster - en ny och förbättrad modell av den populära ack-kontrollen! Hobby Time Import lovar, att alla inkomna order effektueras då!

DURA-PLANE™

En riktig nybörjarmodell!

Bygget görs på 6-10 timmar. Jämför med balsamodeller 20-40 timmar och de flesta ARF (s.k färdigbyggda) modeller 8-12 timmar.



M015
28888

Carlson Owe
Eilbehäcksvägen 26
24013 Genarp

Valet är enkelt - Duracraft vill att Din första erfarenhet av modellflyg ska bli en bra start på en trevlig hobby. Inget annat flygplan som vi känner till har dessa kombinerade egenskaper, snabbbyggd och hållbar. Dura-plane överlever de flesta krascher som nybörjaren gör.

Dura-Plane har en 114 cm gjuten cellplast vinge, stryktålig PVC kropp, en aluminium profil håller stjärten, aluminium landställ. Lämplig motor: 2-takt 3,2 - 6,5 cc. Radio: 3-4 kanaler.

Nr. 14001 Dura-Plane II 753:-

Nr. 14003 Dura-Plane II ARF har färdigklädd vinge, tank, hjul, stötstänger medföljer 1120:-



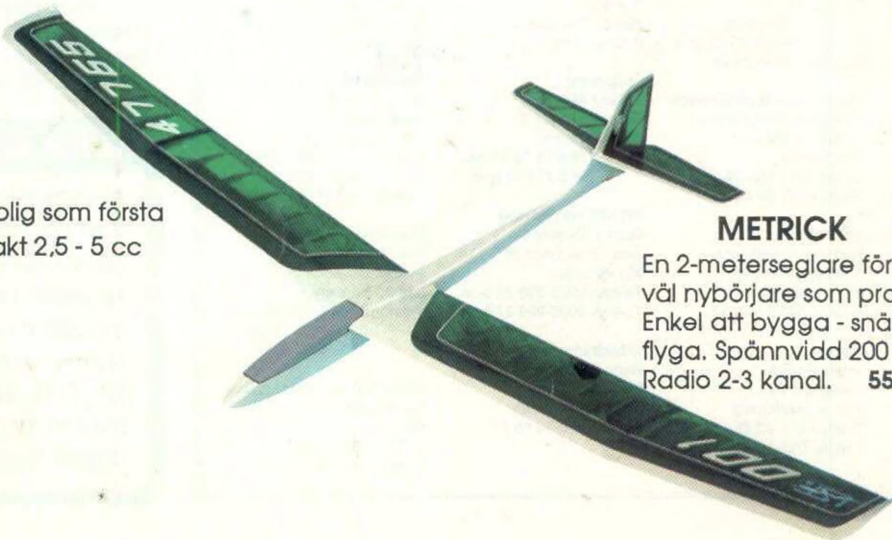
Top Flite har en fin katalog
fråga efter den i butiken.

Metrick

Elder 20

En utsökt modell från förr i tiden.
Doftar läderhjälm och silkesscarf! Lämplig som första modell. Spännvidd 135 cm. Motor: 2-takt 2,5 - 5 cc eller 4-takt 3,5 - 5 cc. Radio: 2-3 kanal.

Nr. 10332 Top Flite Elder 20 502:-

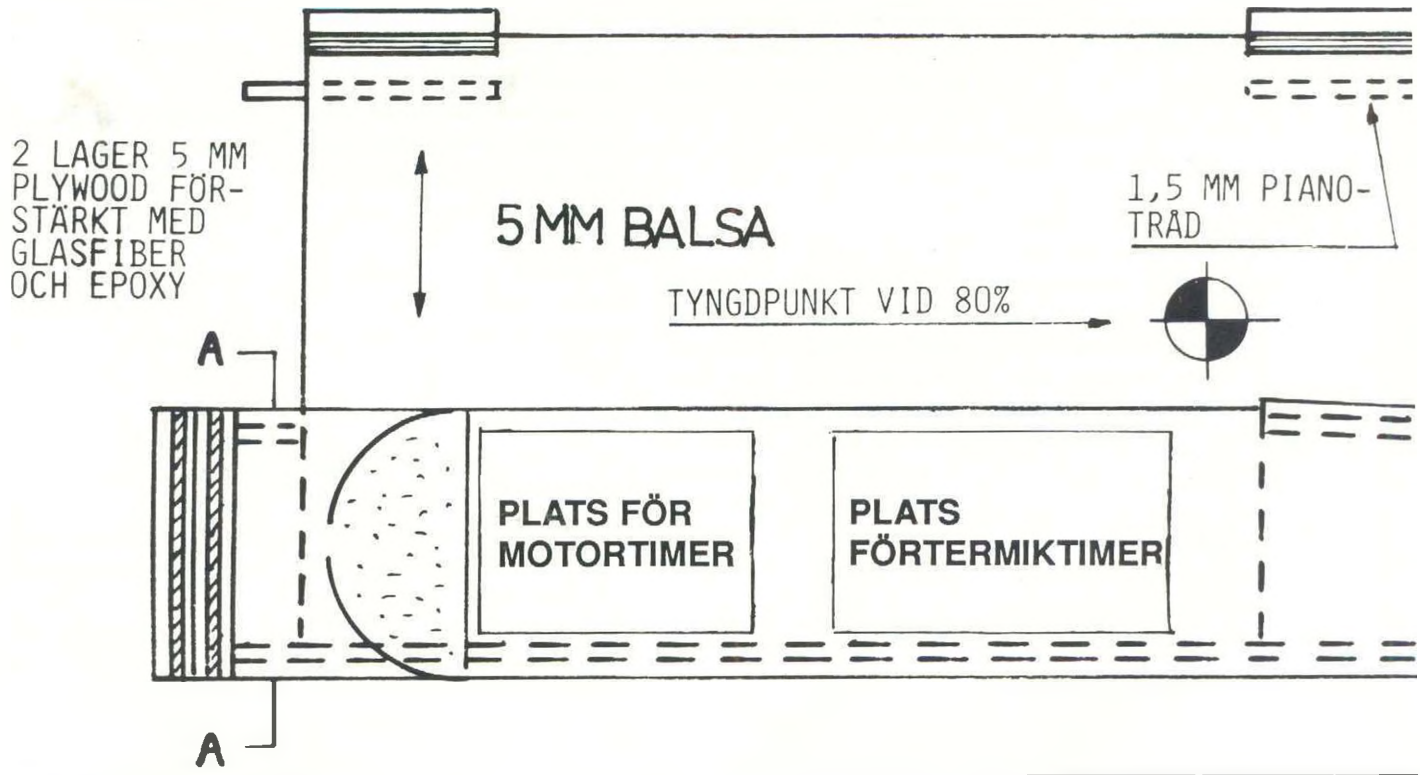
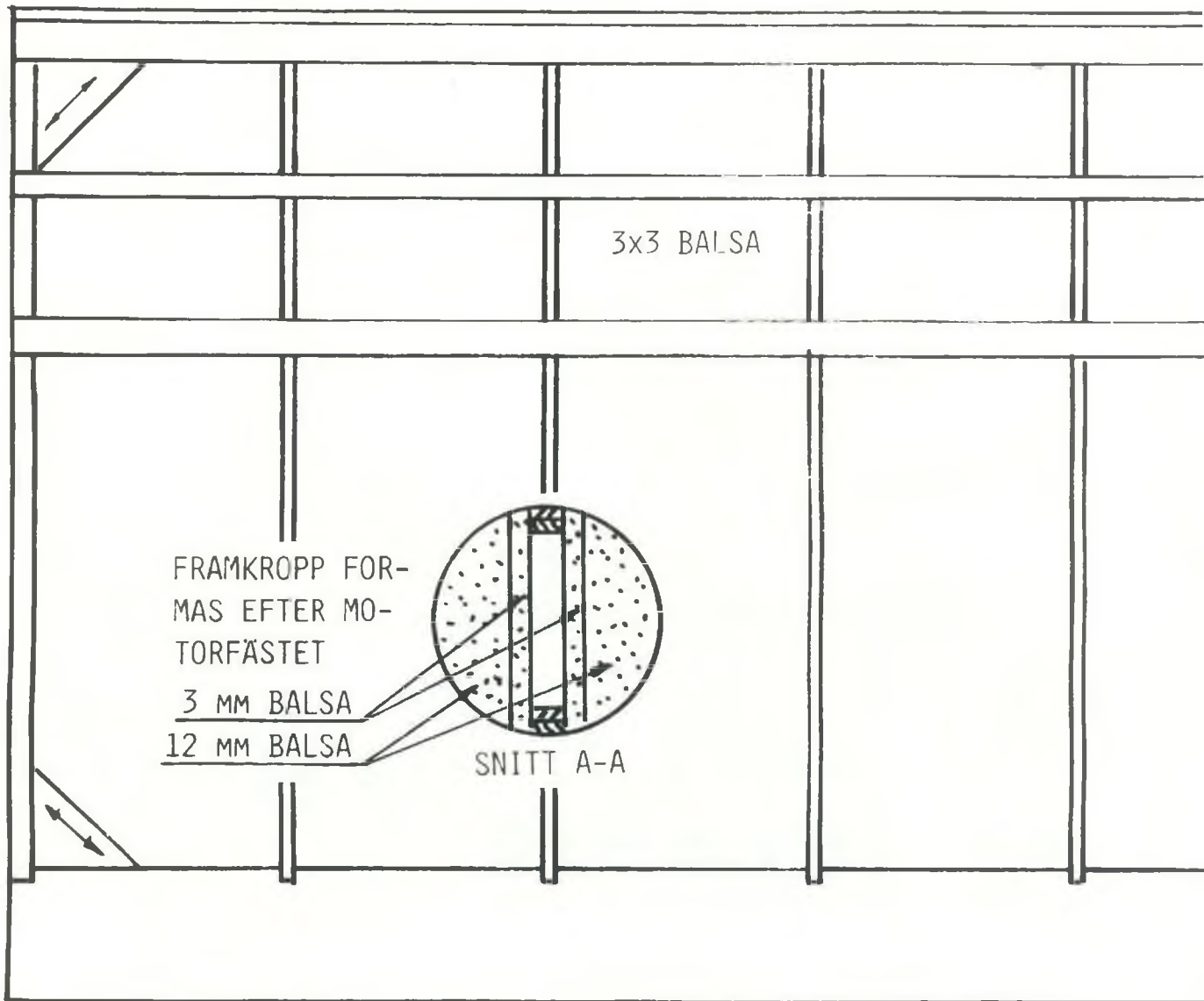


METRICK

En 2-metersegelare för såväl nybörjare som proffs.
Enkel att bygga - snäll att flyga. Spännvidd 200 cm. Radio 2-3 kanal. 556:-

minicars
modellhobbygrossisten

Bergsbrunnagatan 18, 753 23 Uppsala



2x3 FURU

6x8 BALSA

3x3 FURU

2x5 FURU

FÖRSTÄRK-
NINGAR
3 MM BALSA

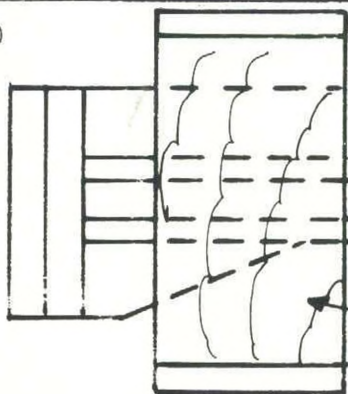


SNITT B-B

4x20 BALSA

VINGENS ANFALLSVINKEL 0°

RIKTA MOTORN
3 GRADER ÅT
HÖGER



VINGBRYGGOR
2 MM PLYWOOD

INRE LISTEN
SLUTAR HÄR!

B

B

VINGSPRYGLAR 4 ST 3

STABSPRYGLAR 2 ST 3

FÖRSTÄRK-
NINGAR
2 MM PLYWOOD

KLÄD VINGEN MED TUNNT
JAPANPAPPER, LACKA 2
GÅNGER MED ZAPONLACK,
LÄGG YTTRELLIGARE 1 LA-
GER PAPPER OCH LACKA
2 GÅNGER MED BRÄNSLE-
FAST LACK

3x3 FURU

KROPPSLISTER
2x5 FURU

KLÄD KROPPEN MED TUNNT
JAPANPAPPER OCH LACKA
2 GÅNGER MED BRÄNSLE-
FAST LACK

KROPPSIDOR 3 MM BALSA

3 MM Balsa, 26 ST 1,5 MM Balsa

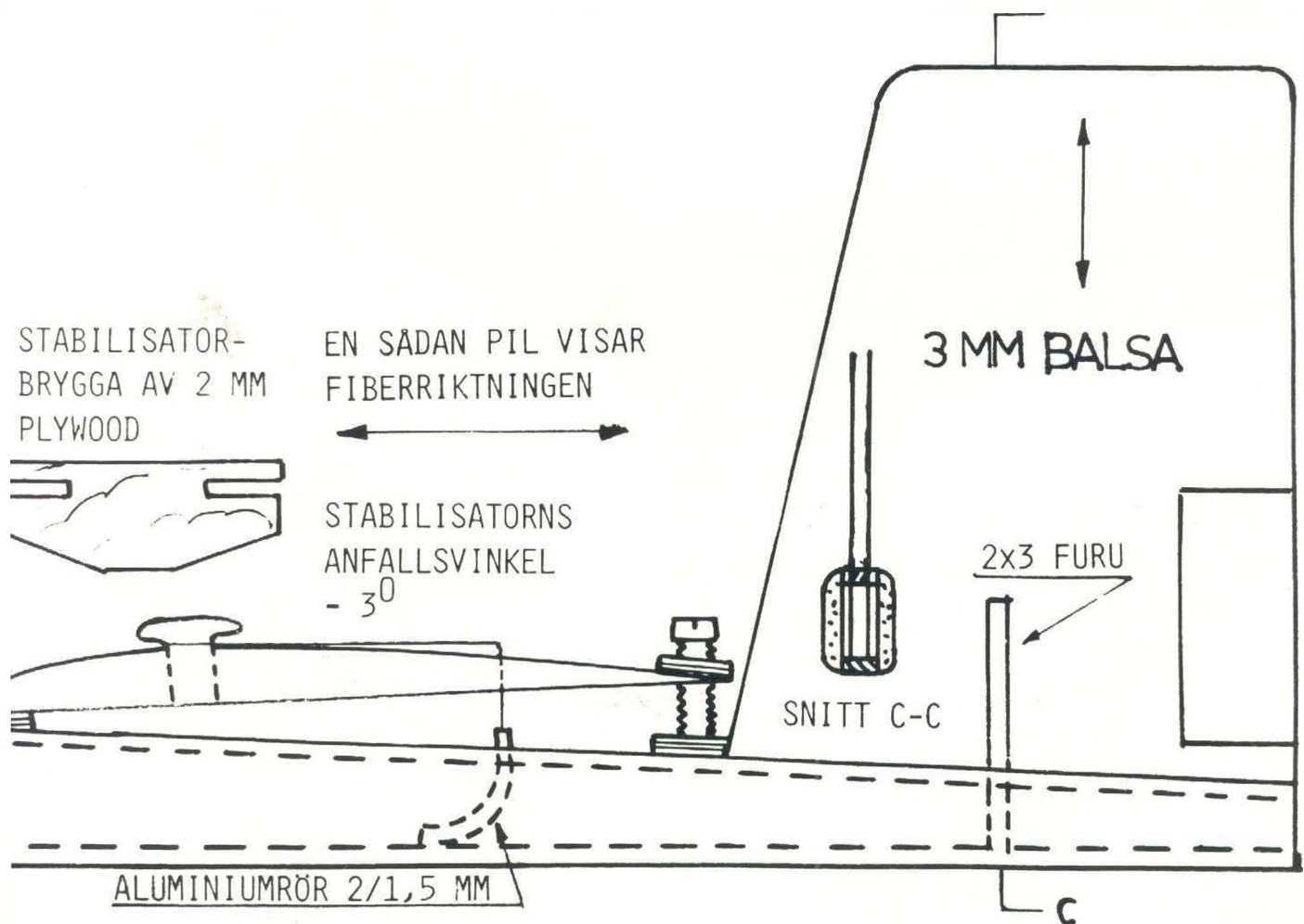


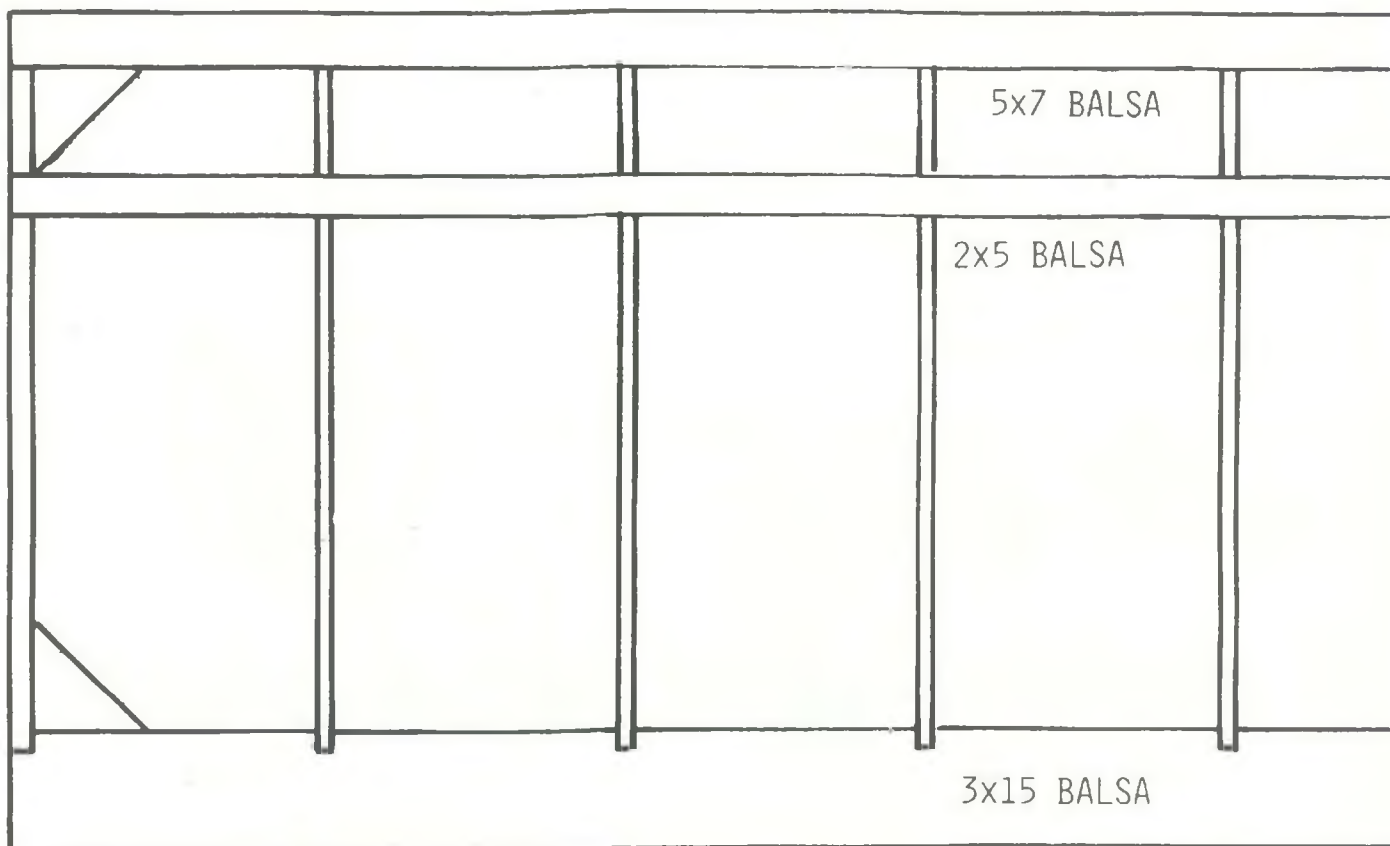
5 MM Balsa, 12 ST 1,5 MM Balsa



♥ *midnight special*

Konstruerad av L-O Danielsson • AKMG FFT





BYGG MODELLEN MED 0.8 cc BABE BEE
GLÖDSTIFTS MOTOR ELLER 1 cc DIESEL
OCH FLYG DEN I KLASS C1 MED 15 SE-
KUNDERS MOTORTID.

ALTERNATIVT MED 0,8 - 1,0 cc GLÖD-
STIFTS MOTOR (T EX TEE DEE) OCH 7
SEKUNDER MOTORTID I KLASS F1C

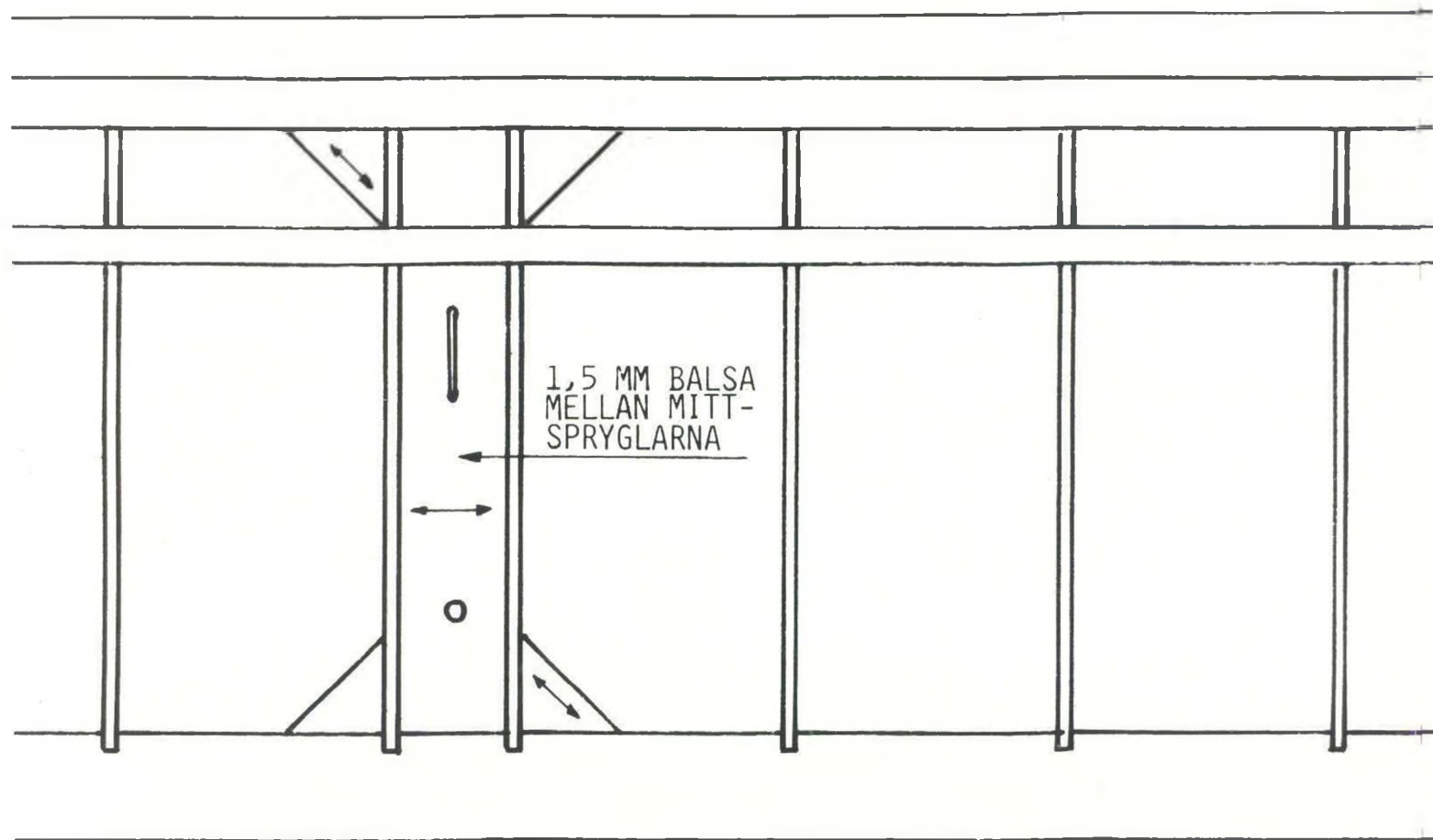
I BADA FALLEN MED MINIMIVIKT 248 GRAM

LIMMA FAST PLYWOODEN VID MOTOR-
FÄSTET MED EPOXILIM. ALL ANNAN
LIMNING GÖRES MED VITLIM ELLER
BALSALIM.

MATERIALLISTA

BALSA	12,0 x 40 x 1
	3,0 x 100 x 1
	1,5 x 100 x 1
	6 x 8
	5 x 7
	3 x 3
	2 x 5
	4 x 20 BAKKANT
FURU	3 x 3
	2 x 5
	2 x 3
PLYWOOD	2 MM
	5 MM
PIANOTRÅD	1,5 MM
AL-RÖR	2/1,5 MM
BAKKANT	3x15 GÖRES AV 4
PLYWOOD	5 MM KAN ERSÄTT
	LAGER 2 MM PLYWOOD





FÖRSTA PROVFLYGNING

KONTROLLERA, ATT TYNGDPUNKTEN LIGGER DÄR DEN VISAS PÅ RITNINGEN. PROVA GLIDET. OM SÅ BEHÖVS, JUSTERAS GLIDET MED STÄLLSKRUV PÅ STABILISATORN, SOM RITNINGEN VISAR, ELLER GENOM ATT SMÅ PLYWOODBITAR LIMMAS PÅ KROPPEN UNDER STABILISATORNS BAKKANT.

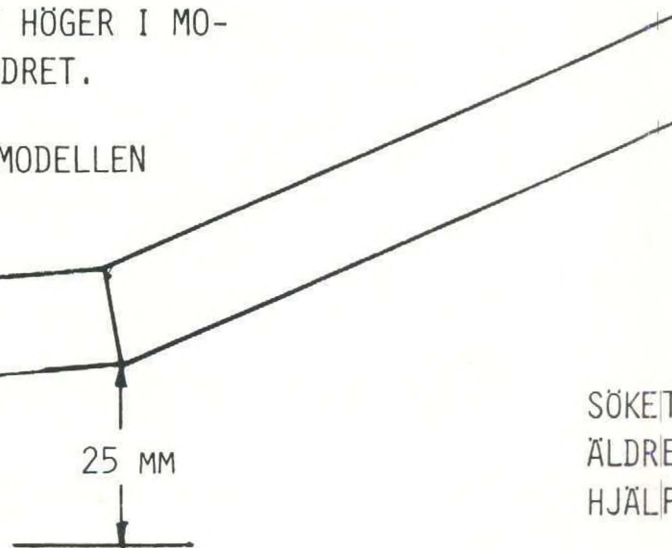
OM GLIDET ÄR BRA, PROVA DÅ FÖRST MED 6-7 SEKUNDERS MOTORTID OCH ÖKA PÅ DEN EFTER HAND. MODELLEN SKALL SVÄNGA ÅT HÖGER I MOTORFLYKTEN. JUSTERA MED KURVRODRET.

RÄTT INTRIMMAD SVÄNGER SEDAN MODELLEN ÅT VÄNSTER I GLIDET.

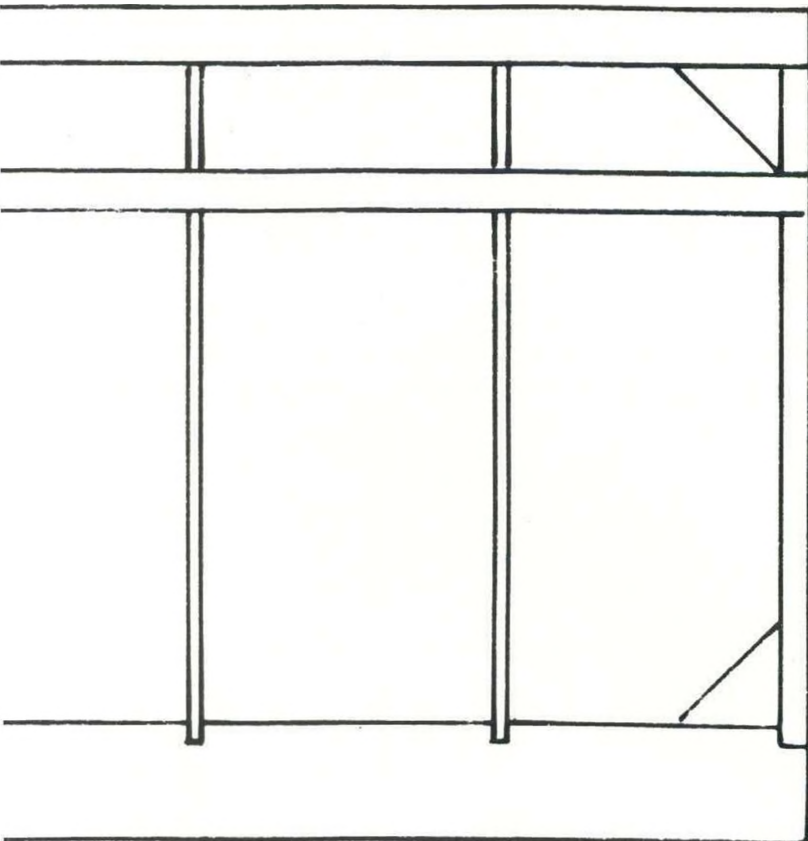
VINGENS MITTPÅ
VRID UPP VINGA
ÖVER KOKANDE V
KALLAS WASHOUT

200 1 ST
000 1 ST
000 1 ST
2 M
1 M
1 M
2 M
2 M
1 M
2 M
2 M
2 DM²
0,5 DM²
1 DM
1 DM
20 BAKKANT
S AV 2

INGEN SEDD
RAMIFRÅN



SÖKET
ÄLDRE
HJÄLP

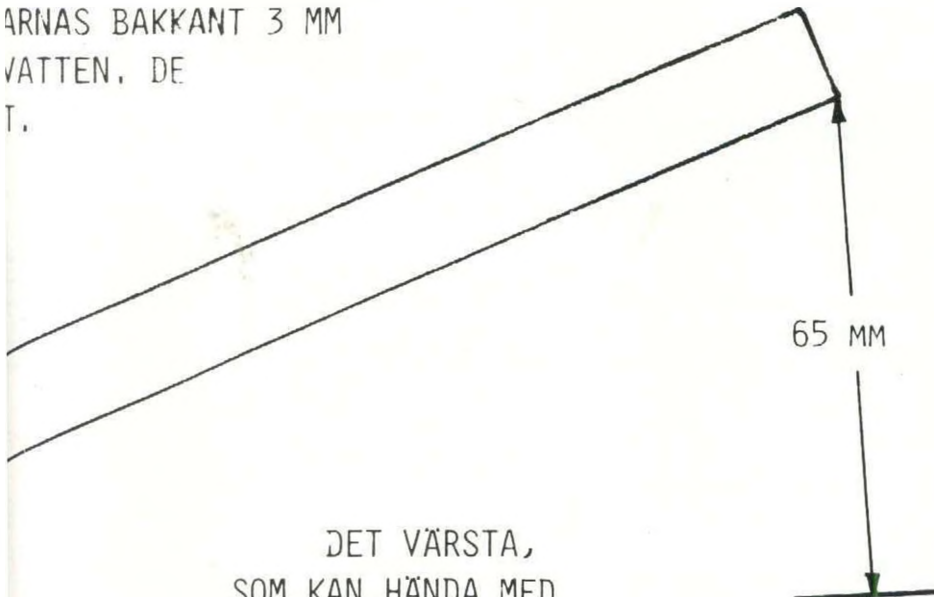


KLÄD STABILISATORN MED TUNNT JAPANPAPPER. LACKA 1 GÅNG MED ZAPONLACK OCH 2 GÅNGER MED BRÄNSLEFAST LACK

STABILISATORN MÅSTE VARA HELT PLAN. SKEVHETER RÄTTAS TILL ÖVER EN KASTRULL MED KOKANDE VATTEN.



ARTI FÅR INTE VARA SKEVT. ARNAS BAKKANT 3 MM VATTEN. DE T.



DET VÄRSTA, SOM KAN HÄNDA MED DIN MODELL, ÄR, ATT DU KRASCHAR DEN VID FÖRSTA FÖRT. VAR INTE RÄDD ATT BE EN E OCH VAN MODELLFLYGARE OM P.



Nu kan friflygarna ge järnet!

Förbundsmötet i Umeå tog min motion om nya regler i friflyg. Det ger oss nu ett helt nytt utgångsläge.

1-klasserna

Ett-klasserna blir med nya B1 och C1 vänligare mot nybörjarna. Modellerna blir billigare att bygga, lättare att flyga. Därmed bör vi kunna få ett underlag i dessa klasser i form av fler deltagare, så att vi kan arrangera separata 1-klasstävlingar. Med 2 minuters maxtid betyder detta i sin tur, att vi klarar oss med mindre fält. Och då kan vi få flerfladigt flerfält än nu. Flugebyn, Brattforsen, Ope, Eskilstuna, Västerås m fl kan komma i fråga. För att inte tala om alla slagna åkrar och ängar och sjöisar!

De nya B1-orna

Här ges plats för fantasin. Gamla typen av modeller, men

med 20 gram snodd. 7 kvadratcentimeter. Totalvikt 84 gram och en utmaning för experten. 12 kvadratcentimeter, vikt 144 gram och snäll. Knarren med 20 gram snodd och större (ev. fällbar) propeller. Oldtimermodell. Välj själv!

C1-orna ger val!

C1-orna ger också valmöjligheter. Bygg Danielssons Midnight Special (ritningen här i Modellflygnytt, Reds anm). Tag vinge och stabbe från en gammal Wake. Gör en ny kropp. Häng på en Babe Bee. Alla radioflygare som har sin Babe Bee kvar men kvaddat Blue Phoenixen. Här har Ni chansen att ha skoj! Gör om Din gamla A1:a och häng dit en PAW eller Allbon diesel!

Lök på själva laxen!

Och som lök på laxen kan Du

vara med "storpojkan" och tävla i FAI-klasserna på nationella tävlingar och få mer insyn och rutin innan Du ger Dig på större modeller.

Du har små chanser att vinna en sådan tävling med en 1-klassmodell, eftersom den har klart sämre flygegenskaper än de stora. Men Du får fler tävlingstillfällen och får lära Dig hur det skall gå till. Och Gurra slipper kanske flyga ensam i F1C!

Maxa i F1C

Och då vi är inne på F1C ser Du att Du nu har möjlighet att vara med även med mindre men konkurrensdugliga kärrener ända ner till 0,8 cc (även mindre ändå, men det funkar dåligt!). Även här har tillägsreglerna begränsat prestanda jämfört med 2,5 cc-modellerna, men det går utmärkt att

maxa med en 1,5 cc-modell, som glider nästan som en segelkärre eller en 1-kubikare med A1-glid.

Summa summarum

Större valmöjligheter på modell- och motorsidan. Fler flygfält. Fler tävlingstillfällen (och kortare resor). Större konkurrens. Lättare övergång från nybörjare till expert.

Det kanske bästa av allt: Inte en enda gammal modell måste skrotas. Gamla B1:or får mindre snodd. Gamla C1:or blir nya FAI-kärrener.

En man sade: Det blir inte bättre. Det blir inte sämre heller, men vi har i alla fall försökt!

Bygg, flyg och ha kul!
Floda