



nytt

modellflyg

SMFF:s medlemsorgan • Argång 1990 • PRIS 22:- inkl moms



4

04

7 388024 402202

244-04

CONCEPT 30

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS

Concept 30 är helikoptern som lyckas med det svåra konststycket att vara tillräckligt enkel för nybörjaren och ändå tillräckligt rolig för att tillfredställa även en kräsen erfaren pilot. Det gör den naturligtvis även perfekt att utvecklas med. Tekniskt är Concept en mycket avancerad maskin som i stuntutförande även klarar avancerad flygning. Den levereras i två olika utföranden. DX heter nybörjarversionen och den levereras förmonterad med en OS28H motor och till ett pris under 4000 kr! SE heter den raciga och fullt kullgrade versionen som levereras i byggsats och utan motor.

Den säljs hos ConceptHelikopterCenters (CHC) som är Din garanti för ett lyckat resultat. En CHC-butik har all kunskap som krävs för att hjälpa Dig upp i luften för den första flygningen. Där finner Du också ett komplett reservdelssortiment och ett komplett sortiment av tillbehör. Alltid på lager! Du finner en lista över CHC-butikerna längst ner på sidan.



Konstruktören Mr Shigetada Taya



Det här är en lista över CHC butikerna i Sverige. Fler tillkommer så ring gärna för vidare besked: **FALUN** (023) KB:s RC Hobby 25866 **GÖTEBORG** (031) Leksakshuset 806901 **HAPARANDA** (0922) GewesJala 10200 **HÖGANÄS** (042) Hobby & Elektronik 30230 **JÖNKÖPING** (036) JutaholmsHobby 128777 **KUNGSBACKA** (0300) Lek&Hobby 14136 **LIDKÖPING** (0510) Flyghobby 26234 **LULEÅ** (0920) ThylinService 12929 **MALMÖ** (040) MelabHobby 910108 **NORRKÖPING** (011) Lekhuset 188891 **STOCKHOLM** (08) Hobbyexperten 406364, KungsHobby 547077, RoffesModellflyg 333044, Wentzels 217860 **STRÖMSTAD** (0526) Kjells Lek&Hobby **SÖDERTÄLJE** (0755) Hobbyfantasten 14484 **UDDEVALLA** (0522) Frimodigs 15177 **VÄRNAMO** (0370) Leksakshuset 11189 **VÄSTERÅS** (021) ArosLek&Hobby 131060, PunktLeksaker 131491 **ÖVRIGA** 08-535730

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

MODELLFLYGNytt - organ
för Sveriges Modellflygförbund
utsändes till prenumeranter och
förbundets medlemmar.

Ansvarig utgivare

Bo Bring
Stora Nygatan 15
411 08 Göteborg
Telefon 031-80 58 05 arb

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 arb
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 0758-114 25

Redaktion & annonser

Sture Tingwall Marketing
Skonertgatan 12
302 42 Halmstad
Telefon 035-11 00 41
Telefax 035-14 86 87

**Annonspriser gäller för
underlag i form av färdigt,
positivt original eller film.**

1/1-sida	2.500:-
1/2-sida	1.300:-
1/3-sida	1.000:-
1/4-sida	800:-
1/6-sida	600:-
1/8-sida	500:-
1/16-sida	300:-

Därefter 60:- per spaltcentimeter.

**Redaktionen ger full service
för annonsutformning,
sättning, färgdelning mm till
mycket låg självkostnad!**

Preliminär utgivning under 1990

1 vecka 08-09	manus vecka 04
2 vecka 16-17	manus vecka 12
3 vecka 24-25	manus vecka 20
4 vecka 32-33	manus vecka 28
5 vecka 40-41	manus vecka 36
6 vecka 48-49	manus vecka 44

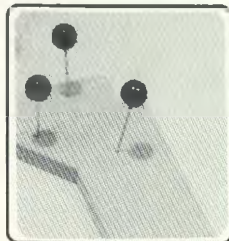
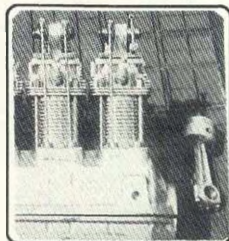
**Annonsbokning bör ske senast
vid manussjutt.**

**Material i form av film eller
heloriginal kan lämnas så sent
som 2 veckor före utgivning.**

**Prenumeration, distribution
& utebliven tidning**

SMFF, pg 51 81 65-6,
Box 100 22, 600 10 Norrköping
telefon 011-13 21 10

Tryck Civilen AB • Halmstad
ISSN-0345-813X



modellflyg ^{nytt}

Innehåll nr 4 1990

Galax-Trofén - mellanrapport	4
Barkarby - årets skalafest	6
Oscar Ask - en av de första i Sverige	8
Elflyg-test: Fast Eddie & Partenavia	11
Modell-sport-flygare Eriksson	12
Bagges Hörna	13
Vilka modellflygklasser har vi?	15
Från Friflygfältet	18
Nytt danskt modellflygrekord	22
Modellflygnytt besöker Hobbyborgen	24
El-e-fantastiskt!	25
Kopiera spant och spryglar	26
Var bröderna Wright verkligen först?	26
Vandringspris på villovägar	27
Smått och gott från fältet	27
Det sista SM:et i F3B-T	28
Gipsy Moth i skala 1:3,4	28
Förbundsnytt	30
Nya Prylar	32
Från klubbarna	34
Småannonserna	43

OMSLAGSBILDEN

Elflygambassadören, elflygmissionären, modellflygaren mm
Per-Axel Eliasson med 2-motorig special-elflygmodell: en
skjutande + en dragande propeller. Två Astro .20-motorer.
Läs om ett el-e-fantastiskt-meeting i Skanör/Falsterbo på
sidan 23 - mer om detta med många bilder i nästa nummer
av Modellflygnytt! Foto: Anders Westerblad

Juli månad 1990 går inte till historien som ur vädersynpunkt en idealisk modell-
flygmånad. Svält väder med övervägande kraftiga vindar blandat med mycket
regn gör att flygaktiviteterna hämmas.

Men vad gör det, man kan ju under regnvädersdagarna se över sin utrustning så att
allt är fixt och färdigt den dag man tycker det är flygbart och lusten faller på.
Dessutom skulle jag vilja rekommendera alla att inte rädas för vind i varje fall.
Blåser det, så har Du ju ett alldeles utmärkt tillfälle att träna Dina flygkunskaper.
Det går faktiskt att flyga i väldigt stark vind, bara man kommer ihåg att hålla lite
högare flyghöjd än normalt.

Träna gärna sidvindsflygning och landning i sidvind. Det kan verka svårt till en
början, men ack så nyttigt den dagen Du blir överraskad av snabbt ändrade vindför-
hållanden. Prova på några "liggande åttor", som Du lägger längs med vinden - och
tvärs - och försök få åttan liksidig. På det viset lär Du Dig vindens påverkan på Ditt
modellplan och Du bemästrar snart det hela. Och det blir intressantare flygning!

Beträffande årets upplaga av Flugeby-lägrret så fick vi där också varierande väder.
Med många trevliga aktiviteter, som avlöste varandra.
I nästa nummer av Modellflygnytt kommer ett utförligt reportage därifrån.

INTERNATIONELL COMBAT-tävling på VÄSBY MODELLFLYGFÄLT 1-2 SEPTEMBER!

Till tävlingen är 15 ryssar (bl a världsmästarna -88 Boris Farzov + -86 Nikolai Nechokin) + finnar och danskar anmälda. Start 0930 båda dagarna. Kör höger före Vik Motorcrossbana - skyltar visar vägen. Fri entré. Servering. Kontaktman: Håkan Östman 0760-880 60 dag & 0760-885 44 kväll.



Den unga generationen tar över i Galax-Trofén!

När fyra av sju deltävlingar har avverkats i premiärårets Galax-Trofé, ligger glädjande nog tre juniorer i den sammanlagda täten. Nu skall villigt erkännas, att de "gamla uvarna" tagit hem delsegrar i de enskilda tävlingarna, så ännu är det för tidigt att tala om tronskifte. Men dessa tre juniorer, bröderna Magnus och Henrik Odsjö från MFK Galax i Huddinge och Stefan Lagerqvist från Kungsbacka MFK, visar att det är gott gry i nästa generation stuntflygare.

Under våren och försommaren har deltävlingar arrangerats i Göteborg, Södertälje, Oxelösund och Trelleborg.

Årets premiär gick traditionsenligt av stapeln i Göteborg, där AKMG genom Lars-Åke Andersson bjöd in till inofficiellt vinter-SM i Vintertävlingen. Det var blåsigt, grått och småkallt med regnet hängande i luften. Conny Åqvist från arrangörsklubben AKMG visade med två fina flygningar att han var värdig segrare. Tvåa kom överraskande Stefan Lagerqvist, som utmanade de bistra vindarna, tog en del risker, men fick betalt i poäng. Magnus och Henrik Odsjö med sina nya modeller stående på byggbordet, ställde upp med Linusar, vilka var ett par nummer för små. Båda visade dock med

var sin fin flygning att kunnandet finns.

Nästa deltävling var Vårtävlingen på Pålvalens modellflygfält i Södertälje.

Arrangerande Staffan Hovmark från ÖSFK bjöd på verkligt fint flygväder och finklippt gräsfält. Magnus Odsjö hade tävlingens tre bästa flygningar och Henrik de tre näst bästa, så dubbelsegern för bröderna var ett faktum.

Ramen kring tävlingsplatsen i Pålvalen och förutsättningarna för tävlingen var de bästa tänkbara vilket gjorde att tävlingen erbjöd modellflyg när modellflyg är som allra bäst.

Soligt, varmt, men något blåsiga-

re var det när bröderna Fällgren i Oxelösund bjöd till Oxelöpokalen, som också var Nordiskt Mästerskap i linflyg. Denna tävling hade landslagstrion Ove Andersson, Åke Nyström och Erik Björnwall som deltagare. Synd bara att tävlingarna skall ha mästerskapsstatus för att locka erfarna herrar till start. Personligen tror jag att det skulle vara både stimulerande och utvecklande för juniorena om de oftare fick tillfälle att tävla med de mer erfarna stuntflygarna. Så till tävlingen. Landslagstrion belade de första platserna med Ove Andersson som segrare före Åke Nyström. Inga överraskningar således.



Stora bilden: Ett gäng från Windmill Cup. Fr v Niclas Heinemyr, domare; Stefan Lagerqvist, Kungsbacka MFK; Lars Roos, TMFK; Magnus Odsjö och Henrik Odsjö, Galax; Adam Steineck, Kungsbacka; P-O Pettersson, domare; Alf Eskilsson, Kungsbacka.

Raden nertill några av del-segrarna: fr v: Ove Andersson, Oxelöpokalen; Alf Eskilsson, Windmill Cup; Magnus Odsjö, Vårtävlingen.

Magnus Odsjö kom fyra. Därigenom fick resultatlistan i Oxelösundspokalen 90 samma ordning bland de fyra första som förra året.

Den fjärde deltävlingen, Windmill Cup i Trelleborg blev den blåsiggaste men också den trevligast arrangerade tävlingen. Natte före tävlingen regnade och blåste det ordentligt. På morgonen hade regnet upphört och snart hade solen brutit igenom molntäcket. Men blåsten ...

Den upphörde inte och tävlingsledningen var tveksam till tävlingstart, men eftersom deltagare hade kommit resande både från Stockholm och Göteborg bestämdes det att tävlingen skulle genomföras.

Redan i första omgången märktes det att vinden skulle ställa till besvär. Först att drabbas var Henrik Odsjö med sin nya "Banshee". När modellen kom in i motvinden uppstod kraftiga vibrationer i stabbe och roder. Det hela höll till och med fjärde manövern från slutet, "Timglaslet", en manöver som ställer stora krav på modellen. I utgången av manövern höll inte roderet för påfrestningarna längre utan gick av. Utan styrförmåga gjorde modellen sedan en JAS-landning och förstördes. Trots att han inte kunde fullfölja fick han ett av tävlingens bästa resultat för denna flygning. Även Magnus hade en ny "Banshee" till denna tävling och även denna modell råkade ut för samma vibrationer i motvinden. Magnus tog dock det säkra före det osäkra och avbröt

Sammanlagd ställning Galax-Trofén

1. Magnus Odsjö	MFK Galax	7	10	7	6	0	0	0	30 p
2. Henrik Odsjö	MFK Galax	6	9	5	7	0	0	0	27 p
3. Stefan Lagerqvist	Kungsby MFK	9	0	6	9	0	0	0	24 p
4. Ove Andersson	Västerås	0	0	10	0	0	0	0	10 p
5. Conny Åqvist	AKMG	10	0	0	0	0	0	0	10 p
6. Alf Eskilsson	Kungsby MFK	0	0	0	10	0	0	0	10 p
7. Åke Nyström	Vallentuna	0	0	9	0	0	0	0	9 p
8. Erik Björnwall	MFK Vingarna	0	0	8	0	0	0	0	8 p
9. Jan Bernsson	AKMG	8	0	0	0	0	0	0	8 p
10. Johan Isacsson	Västerorts RC	0	8	0	0	0	0	0	8 p
11. Lars Roos	Trelleborg	0	0	0	8	0	0	0	8 p
12. Staffan Hovmark	ÖSFK	0	7	0	0	0	0	0	7 p
13. Adam Steineck	Kungsby MFK	0	0	0	5	0	0	0	5 p

sin flygning för att spara modellen. Även de säkra korten Lars Roos och Alf Eskilsson hade problem. Alf, från Kungälv MFK, som till slut stod som segare, hade markkänning i sitt sista flygförsök och vara bara centrimetrar från en ordentlig krasch. Att modellflyg även innehåller en portion gemenskap hade arrangerande Trelleborgs MFK tagit fasta på. Efter första omgången dukades ett bord upp med fralla, korv, ost, skinka, kaffe och kaffebröd, läsk mm. Ett synnerligen uppskattat inslag och en stor eloge till Lars Roos och hans medar-

betare i TMFK för detta mycket trevliga och efterföljningsvärda initiativ.

Nu går Galax-Trofén in på andra varvet med de tre återstående deltävlingarna. Först SM i Västerås 18-19 aug, därefter Vänerborgspokalen 8-9 sep och sedan avslutning med prisutdelning i Galax Open 15 sep.

Ännu är tävlingen inte avgjord och vi hoppas att denna tävlingsformkall väcka "de gamla uvarna", så att de kommer till start i de återstående tävlingarna i år - och i alla tävlingar nästa år.

Thorbjörn Odsjö



"PROFFSENS TILLBEHÖR"

≠TETTRA≠

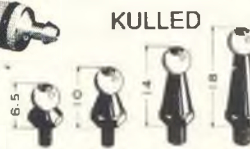
KVALITETSTILLBEHÖR AV FÖRSTA KLASSEN
Tar Du Din hobby seriöst - då tar Du TETTRA!

LÖSER ALLA DINA LIM- & FINISHPROBLEM

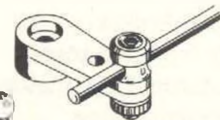
- **ALIPHATIC RESIN**
Överträffat trälim! Snabbtorkande och slipbart!
- **RC MODELLERS LIM**
Fäster Dina kabinhuvar en gång för allan! För ABS & PVC plaster, cellplast metallfolie, trä mm.
- **ROKET**
Suveränt cyanolim, tunn & tjock variant
- **ROKET BLASTER**
Accelerator för cyanolim. Behändigt!
- **SPEED EPOXY**
4 minuters epoxylim. Alltid användbart!
- **AEROPOXY**
Tunnflytande epoxyplast för ytfinish, glasfiberjutning 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



MINIKRAN med filter



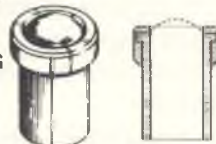
KULLED



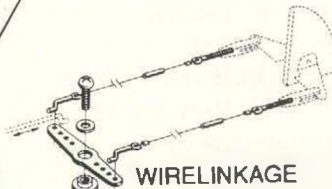
SNABBKOPPLING med 2 mm hål



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



MODEL-CRAFT

RUNDELSGATAN 16
211 36 MALMÖ • TELEFON 040-714 35



FÄSTCLIPS 3 & 4 mm



PROPELLERBROTSCH axeldiameter 6-8,5 mm

FINNS I ALLA VÄLSORTERADE HOBBYAFFÄRER



Skala-flygarnas julafton på Barkarby

Modellflygsveriges "julafton" - skalaflygdagarna på Barkarby blev som vanlig en fin tillställning. Man noterade inga stora haverier och vädret var bra.

Enda smolket i bägaren var att deltagarantalet nu sjunkit till cirka 50 anmälningar.

Kanske en hundralapp!

— Vi sänker nog anmälningsavgiften nästa år från 200 kronor till en hundralapp, säger Lars Winberg.

Han menar att inkomsterna får komma från besökarna och serveringen. Inte från deltagarna genom alltför höga avgifter.

Några större modellsensationer fanns inte. De flesta deltagande maskinerna hade varit på Barkarby förut. Men några undantag fanns förstås.

Finska Polikarpov ..

Finnarna kom med två modeller av ryska Polikarpov, ett enmotorigt jaktflygplan från andra världskriget. Modellerna har deltagit i en filminspelning om kriget. En skärmställning utanför finnarnas buss berättade om detta. Finnarna kallar kärran för "Rättan". De två maskinerna deltog inte i tävlingen utan visades för en imponerad publik.

.. och norska dog-fighters

Normännen kom med sina "dog-fighters" för andra året i rad.

En speciell förening

De har bildat en förening, IDA, som står för International Dog-fighter Association.

Man har strikta regler att följa. Motoren får vara högst 0.15 kubikfot för modeller med radmotorer som original och 0.20 kubikfot för stjämmotorer i originalet. Modellerna kastas iväg och så kämpar deltagarna om poäng. De senare fås genom att klippa av motståndarens 10 meter långa pappersremsa eller

genom att kvadda motståndarens modell. Man får även poäng om man kvaddar sin egen modell efter "direktkontakt" med motståndaren.

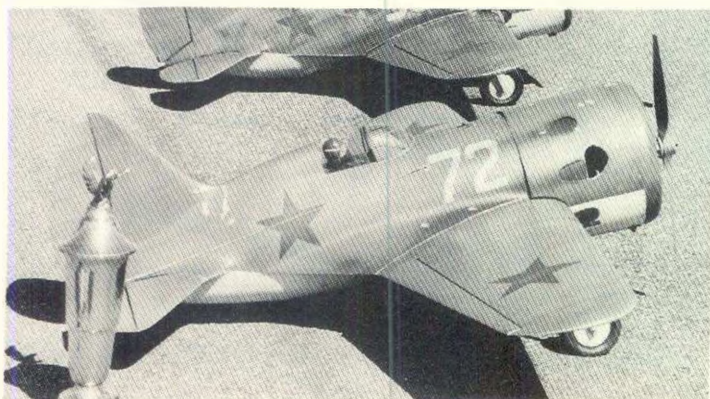
Man försöker nu sprida idéerna världen över. Ordförande i föreningen är "Överste" Paul Eng-elstad. Föreningen har adress: IDA, Semsveien 60, 3670 Notodden, Norge.

Medlemmarna bär ofta flyg-overaller med gradbeteckningar samt "dekorationer". En del målar t. o. m. sina bilar i samma färger som modellerna!

Normännen sålde enkla byggsatser till "dogfighters". Tyvärr låg priset runt 700 kronor för en sådan. Den borde ha kostat mindre för att vara prisvärd.

Olle och Stig dubblade!

I resultatlistan härjade två man mer märkbart. Olle Ericsson belade nämligen både första och



T v: Per-Anders Ekdahl med sin Nieuport 28-C1 byggd efter Proctor-ritning. OS 120 i nosen.

Sven Bäckman flyger Mig-15. Nedan i v: Två finska Polikarpov-modeller som deltagit i en filminspelning. En kvaddad "Dogfight-Zero".

T h: Roy Nilsson med Tiger Moth. Piloten rör på huvudet och vinkar när Roy taxar in! Mitten: Rune Nässen - en trogen deltagare på Barkarby - med Bearcat.

Jukka Pikkusaari från Finland flög med en Iljushin DB-3F. Jukka kom på en femte plats i år i storskalaklassen.

Roy startar för seger i klass 4. Nedan: Einar Johnsson vann fläktklassen med sin J35.

andra plats i klass 1 med sina modeller Flygande loppan och Bristol Scout. Detsamma gjorde Stig Krampe i klass 2 med sin Ryan STA och en Bellanca Decathlon. Linjeflygkaptenen Einar Johnsson vann med sin J35 i fläktflygklassen - klass 3.

I klass 4 vann Roy Nilsson, som vanligt i tio års tid nu, med sin fina Tiger Moth.

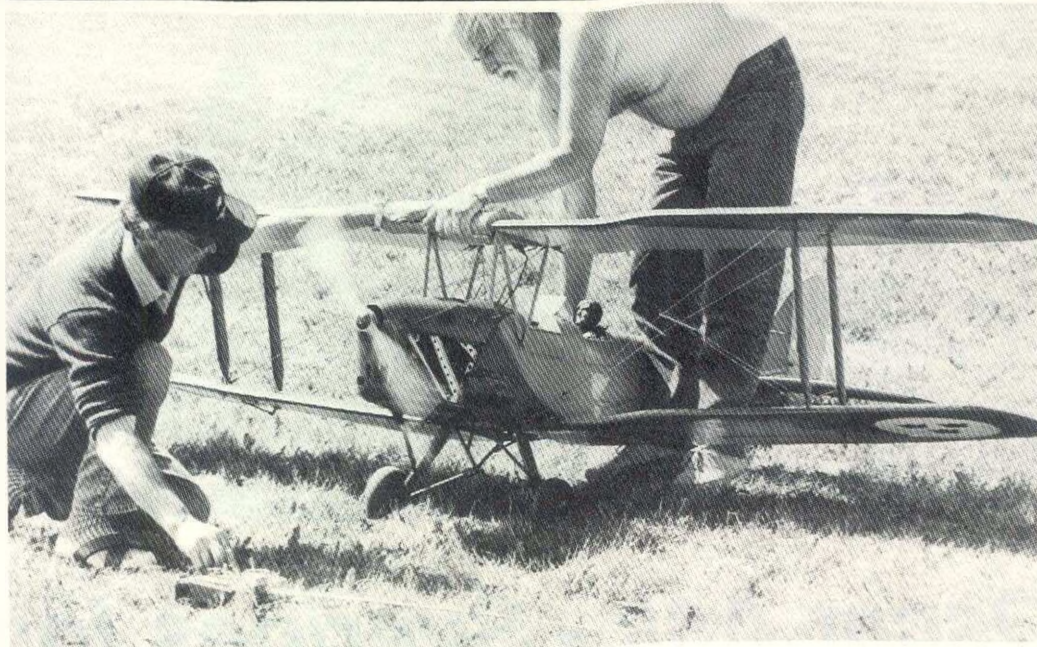
Skicklige Bo Gustavsson vann klass 5 - Aresti - med en Great Lake Special.

Slå rävarna nästa år!

Som vanligt så här års blir det till att vänta på nästa års Barkarby-tävling.

Hoppas bara att fler deltagare söker sig dit. Varför inte ett gäng unga okända förmågor som ger de gamla "rävarna" på nöten. ...?

Bosse Holmblad



Resultat

(de tre bästa i var klass)

Klass 1:

- | | |
|------------------------------------|---------|
| 1) Olle Ericsson • Flygande loppan | 1666 p. |
| 2) Olle Ericsson • Bristol Scout | 1573 p. |
| 3) Joel Löberg • Avro 504 N | 1532 p. |

Klass 2:

- | | |
|-----------------------------|---------|
| 1) Stig Krampe • Ryan STA | 1731 p. |
| 2) Stig Krampe • Bellanca | 1711 p. |
| 3) Roy Nilsson • Tiger Moth | 1709 p. |

Klass 3:

- | | |
|--------------------------------|---------|
| 1) Einar Johnsson • J35 Draken | 1519 p. |
| 2) Geir Flesche • Phantom F4-E | 1404 p. |
| 3) Kalle Rahkasuo • Bac.Hawk | 1390 p. |

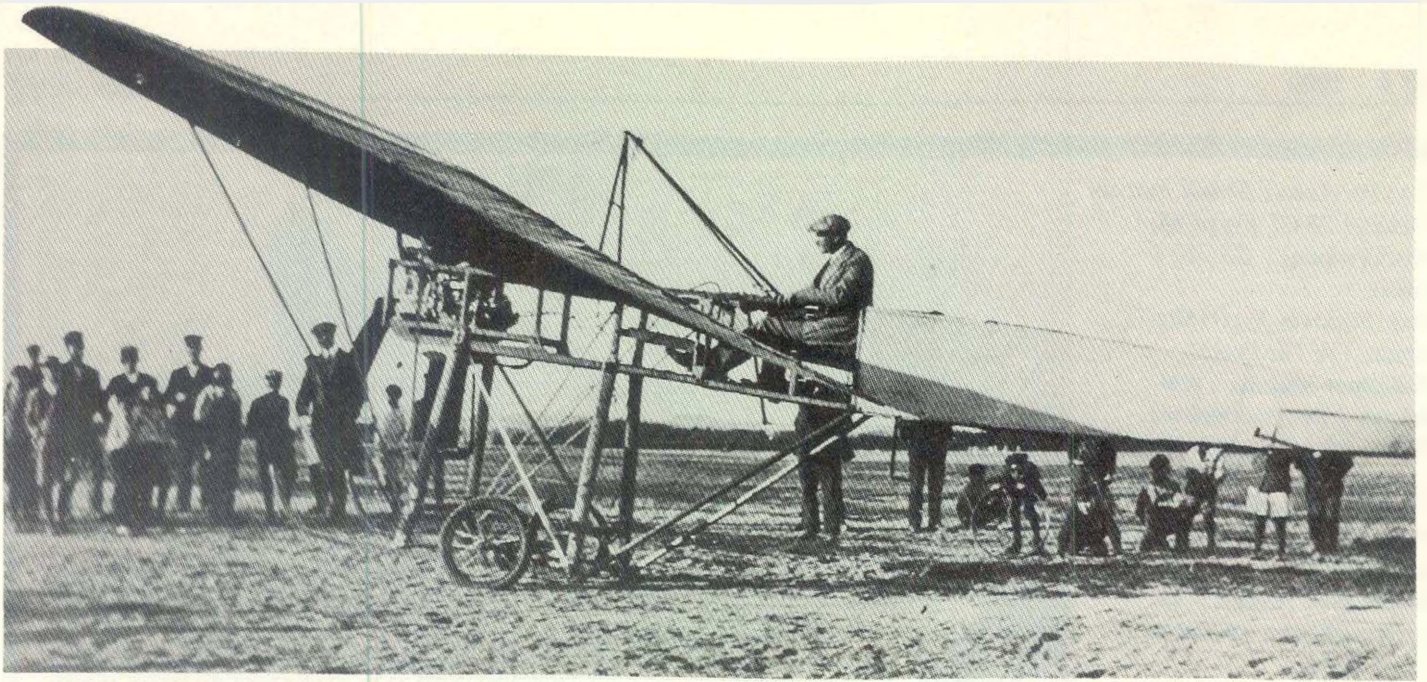
Klass 4:

- | | |
|---------------------------------|---------|
| 1) Roy Nilsson • Tiger Moth | 1855 p. |
| 2) P-O Gustafsson • Spacewalker | 1852 p. |
| 3) P-A Ekdahl • Nieuport 28-C1 | 1764 p. |

Klass 5:

- | | |
|-------------------------------------|---------|
| 1) Bo Gustavsson • Great Lakes Spec | 1503 p. |
| 2) Stig Krampe • Zlin 26 | 1114 p. |
| 3) Kristian Berggren • J26 Mustang | 1009 p. |





Oscar Ask - Sveriges förste flygplanskonstruktör

Oscar Ask har gjort sig känd som Sveriges första "riktiga" flygplanskonstruktör. Beteckningen "riktig" har lagts till, för Landskrona-bon Ask hade egna idéer om hur flygplan skulle se ut. Han nöjde sig inte med att plagiera exempelvis Bleriets version IX, som denne bland annat krossade Engelska kanalen med. Nej, Ask, han hade egna synpunkter på det här med flygplanskonstruktion.

Det började för Asks del dock med att han och dåvarande kompisen Hjalmar Nyrop tog och kopierade en Bleriets maskin. Nåja, även dessa två pionjärer hade hyss för sig. Bland mycket annat, så tog de två sig före att plocka ner hela "pilotplats"-arrange-

manget på sin första skapelse "Gräshoppan" till landningställets långa medar. Man ökade vingarnas V-form och förstörde sidrodret - allt för att vinna stabilitet med låg tyngdpunkt och och därmed ge aviatören större möjlighet att klara av kraftiga vindkast. Piloten flyttades snart upp igen till sin ursprungliga plats i kroppen - det sprutade för mycket lösöre på där han satt i markhöjd vid start och landning. "Gräshoppan" var alltså ett resultat av cooperationen Nyrop/Ask. Sedan skar det sig dem emellan och man gick skilda vägar.

Oscar Ask skaffade sig en egen verkstad och var snart igång med konstruktionsarbetet på flygplan "Ask nr 2", som han nu var en-

sam om att ta fram. Nr 2 blev beteckningen, för "Gräshoppan" kom att kallas Nyrop/Ask nr 1.

"Ask nr 2" var förvisso baserad på Asks egna idéer. Vid den tiden, då han gick igång med arbetet, så fanns redan en mängd mer eller mindre underliga flygskapelser nere i Europa. Det vore underligt, om han inte studerade dem och kanske också tog intryck av några av dem. Det är ju så det ska gå till - det räcker med att hjulet blir uppfunnet en gång! Sunt förnuft och tekniskt kunskande parade med egna idéer gjorde att han snart hade sin maskin färdig. Vingar, kropp och stjärtparti var enkelt och rättframt uppbyggda. Då det hela var klart, visade det sig vara en flygmaskin, som var flygfärdig utan större modifieringar. Bara det - en enastående prestation.

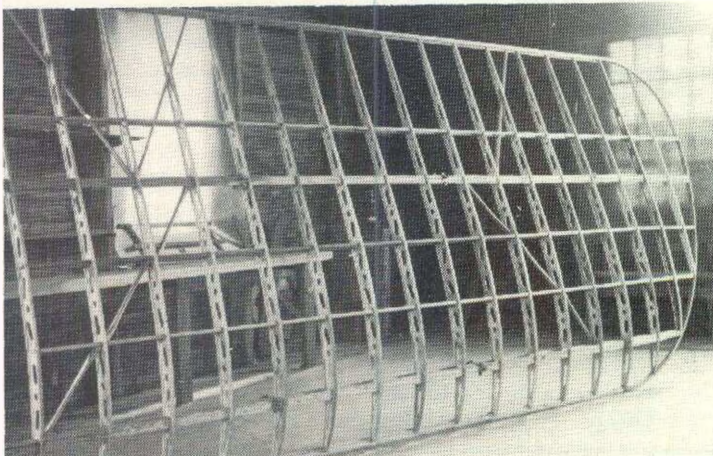
Inget certifikat hade han
Året innan - 1910 - hade Nyrop och Ask varit uppe i Stockholm under den sk "flygveckan" med "Gräshoppan". Det var då man hyrde in dansken Knud Thorup att flyga den. Varken Nyrop eller Ask hade ju något certifikat. I maj 1911 var det dags för en "flygvecka" igen och Ask jobbade hårt för att få sin nya maskin

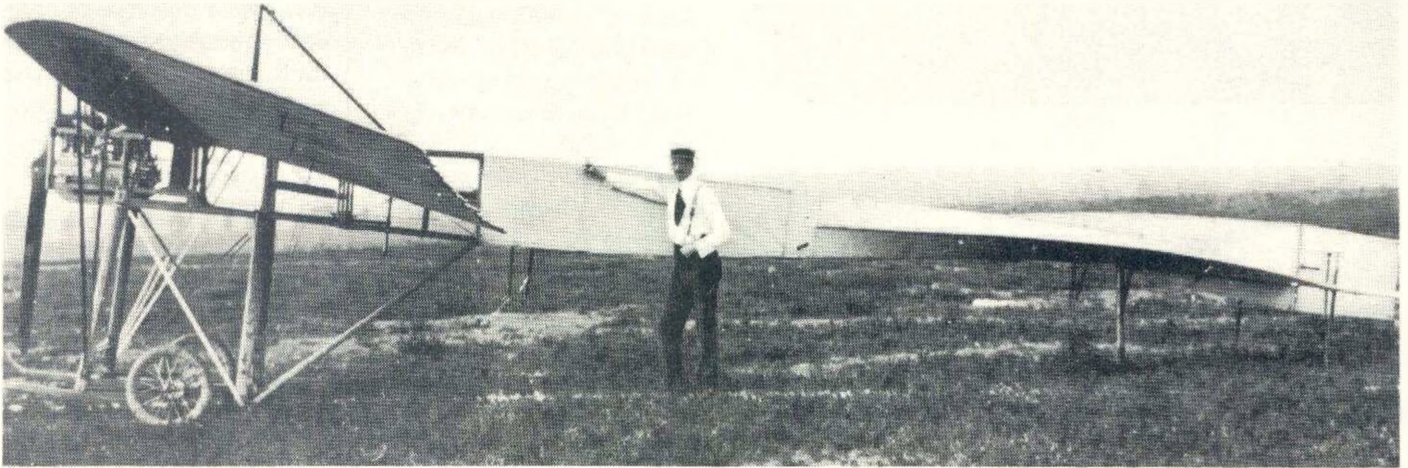
klar. Väsentligt var också, att Ask själv inte hade någon större flygerfarenhet och inget certifikat. Det enda han gjort i "flygväg", var några markrullningar med gamla "Gräshoppan".

Den 2 juni 1911 var det så dags för det första flygförsöket med "Ask nr 2". Platsen var Bonarps Hed. Friskt vågat, minst hälften vunnet! Men med hans ringa flygbakgrund bar det sig inte bättre än att det hela slutade med haveri.

Efter en månad hade maskinen reparerats och det var dags igen. Den oskolade Oscar Ask kunde i mitten av juli göra ett flertal lyckade flygningar. Den 20 augusti höll han sig uppe i hela 20 minuter och lyckade flyga 40 km. Detta gav rubriker i om i den krävande stockholmspressen. Asks framgångar gav mersmak. Nu var det dags att ta itu med proven för ett riktigt, internationellt aviatördiplom. Det skulle tränas!

Solidaste konstruktion!
En tysk tidningsmurvel var närvarande vid de förberedande certifikatövningarna. Han rapporterade hem till sin tidning i positiva ordalag (vi tar dem ordagrant för att inte missa något av den tidstypiska atmosfären vid Bonarps Hed):





"Resultatet av de under min vistelse därstädes (å Ljungbyhed) gjorda flygningarna gävo genast vid handen att herr Ask är en man som varit sin svåra uppgift fullt vuxen. Betänker man vidare att apparaten är en produkt av hans egna idéer och således ett fullt självständigt arbete, vilket till fullo motsvarar alla förväntningar, så måste man ovillkorligen giva honom ett uppriktigt erkännande och samtidigt glädja sig åt den framgång som hemburits av svensk företagsamhet på detta område.

Det av herr Ask konstruerade monoplanet är av för svenska förhållanden ovanliga dimensioner. Längden är i flygriktningen 10 meter, dess bredd 11,5 meter. Stjärtpartiet, uppbärande horisontal- och vertikalaroder är 4 meter långt samt 2,5 meter brett. Vingplanens bärytor representera tillsammans 24,5 kvm. Motorn utgöres av en vattenkyld Argus på 50-60 hästkrafter drivande en 2-bladig propeller med 260 cm diameter. Monoplanet är tvärsigt och väger fullt driftfärdigt och bemannat omkring 500 kg. Allt å detsamma utfört arbete är av solidaste konstruktion och hållfasthet. Vingplanen kunna å sin främre kants ytterläge ogenerat uppbära en man. Staglinor etc utgöres dels av wireropes, dels av stålband anbragta å vingarnas undersida. Som ett bevis på hållbarheten hos dessa band som levererats av Sandviken kan omtalas att de var för sig äro garanterade kunna uthärda en belastning av 5000 kg. För övrigt har svenskt material an-

vänts närhelst detta varit möjligt. De av herr Ask sedan början av juni månad till dato utförda flygningarna ha utförts under 15 dagar. Flera dagar med ej mindre än 4 flygningar, ja en dag ända till 30 ggr. De mera bemarkandsvärda av dessa dagar hava varit den 26 juli, då herr Ask utförde en synnerligen trång kurva med en lutningsvinkel av över 45° på 50 meters diameter. Härmäst kommer den 3 augusti med den snabbaste flygten varvid en hastighet av 18 km på 8 minuter uppnåddes, samt nu senaste den 20 augusti då herr Ask tillryggalade 39,5 km på 20 minuter, alltså i det närmaste 120 km i timmen. Samma dag vid en andra start uppnåddes en höjd av inemot 300 meter, varvid herr Ask måste på grund av motordefekt företaga en tvångslandning från en höjd av över 150 meter. Monoplanets utmärkta egenskaper som glidflygare blev då också till full evidens bevisad."

Dags för certifikatprov

Dessa skulle göras i slutet av augusti inför höga herrar kontrollanter utsedda av Aeronautiska Sällskapet - idel militärer med väl rätt bristfälliga kunskaper om flygandet konst. Nu var de internationella certifikatproven specificerade i detalj, så det var bara att kontrollera och "pricka av" vartefter flygningarna genomfördes. Emellertid skulle Oscar Ask göra en flyguppvisning i sin hemstad Landskrona innan certifikatprovet drogs igång. Den 12 september - vid husaremas exercisfält - rå-

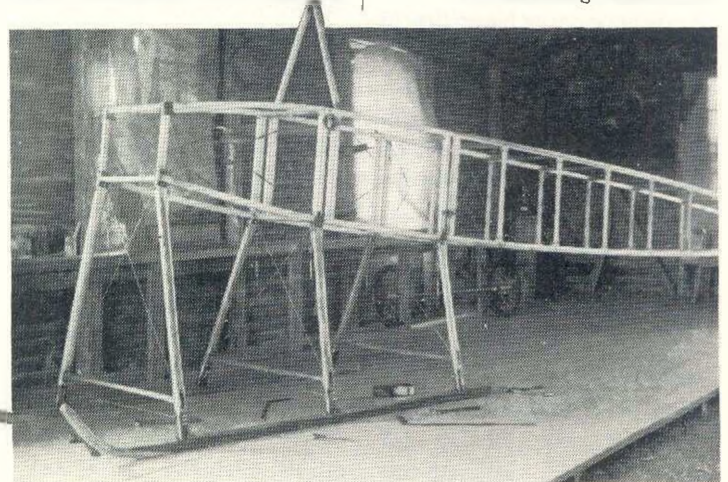
kade han ut för ett andra, nu svårt, haveri. Maskinen totalförstördes. Ask lades in på Landskrona Lasarett, där han för övrigt uppvaktades av husaremas officerskår med en pokal med orden "såsom ett minne av vad Ni gjort och velat och såsom en sporre till förnyat och framgångsrikt arbete i aviatikens tjänst, en blivande gren av krigskonsten och en konst, som utan tvivel redan har och med all säkerhet än mer kommer att få betydelse för fosterlandets försvar".

Stora ord. Så här i slutet av seklet kan man konstatera, att de kom att ligga mycken sanning i den framtidssynen.

Emellertid blev Oscar Ask lite dämpad efter det svåra haveriet. Han höll sig lugn ett slag, men dök upp på Aeronautiska Sällskapets årsfest i slutet på december 1911. Vid en intervju med en DN-reporter avslöjade Ask då, att han avsåg bygga ett nytt flygplan. Efter en månad kunde samma tidning meddela, att Ask försökte dra igång ett konsortium med fabrikören Paul Drewes

(denne hade tidigare stött Asks förme flygkompis Nyrop, men hoppat av det samarbetet). Drewes, som blivit bränd av sina inhopp i flygeribranschen krävde, att Ask skaffade sig ett ordentligt och riktigt internationell certifikat. För att det skulle bli ordentligt genomfört, krävde Drewes dessutom, att det skulle avläggas vid en utländsk flygskola. Ask vägrade. Fnurror på samarbetstrådarna. Han hade ju för böfvelen redan visat, att han kunde flyga. Då haveriet inträffade var han ju klar för de avslutande certifikatproven. Sa han. Sålunda blev det inget av mellan Drewes och Ask, som skaffade pengar på annat sätt. Han fortsatte konstruktionsarbetet. Han utvidgade sin verkstad, där han kunde utföra såväl snickeri- som metall-, sadelmakeri- och monteringsarbeten. Han tillverkade och reparerade för utländska kunder samtidigt som hans nya "krigsaeroplan" var under tillverkning. I ett majnummer av

Fortsättning nästa sida!





Oscar Ask

Fortsättning från sidan 7!

DN 1912 kunde man läsa, att Ask låg bakom planer på bildandet av Svenska Flygmaskinsfabriken samt att han avsåg bygga två flygplan - därav ett s k "krigsacropplan", med vilket han under kommande höstmanöver skulle tjänstgöra inom armén.

Några nedtecknade bevis för att han verkligen byggde dessa två maskinen existerar inte.

Det finns dock fotografier, som klart visar, att det handlar om två olika maskiner. "Ask nr 3" hade två benpar i landningstället mot tre på "Fyran". "Trean" hade enkel stagbock, "Fyran" enkel.

"Trean" - troligen 1-sitsig och betydligt lättare - hade delvis inklädd kropp och glesare mellan kroppstvärstötterna.

"Ask nr 4" var tvåsitsig. De båda versionerna hade samma typ av motor: en Argus med dubbelsidiga kroppskylare och avgassamlare.

Ingenting finns nedtecknat om flygningar med "Ask nr 3" mer än uppgiften om ett haveri den 20 juni 1912 på Bonarpshed.

Beträffande "Ask nr 4" - det s k krigsmonoplanet - så visar några verkstadsbilder, att maskinen var synnerligen stabilt byggd. De oklädda vingarna visar ett vackert finsnickeri. Man noterar också, att vingarna hade urtag intill kroppen för att ge ökad nedåtsikt åt pilot och spanare.

I augusti 1912 stod "Fyran" färdig för de första provflygningarna på Bonarpshed. Under två veckor provflögs maskinen och

nödvändiga justeringar gjordes. Samtidigt hade Ask beslutat sig för att avlägga proverna för det efterlängjade certifikatet. Under träningen för dessa, som gick förhållandevis bra, inträffade dock ett nytt haveri. Ask råkade ut för "orolig" luft, fick ett kraftigt vindkast. Haveriet var ett faktum. Ett skadat flygplan och en lindrig hjärnskakning kunde inte hindra honom att tillkännage, att certifikatproven skulle flygas så snart maskinen var reparerad. (Envist släkte, de här flygpionjärerna, men hur kämpar inte nyblivna radioflygare med sina allra första modeller! Det måste vara samma skrot & kom att finna i dem!)

Slutfluket?

Här börjar historien om flygpionjären Oscar Ask tunnast ut. Det blev tydligen inte någon reparation av - vare sig för "Ask nr 3" eller "Ask nr 4". Uppgifter om ytterligare flygningar finns inte. Ett skäl till detta kan vara, att finansäremå nu fått nog och drog sig ur. Krigsmonoplanet borde ha fått en starkare motor, då provflygningar visat, att maskinen var för tung med full last. Det hade betytt mer pengar!

Kvalitetsverkstad

Även om Ask nu själv lämnat det aktiva flygandet och konstruerat av flygplan, fanns han fortfarande kvar som en viktig faktor inom svenskt pionjärflyg. Hans verkstad blev uppskattad och utnyttjad för diverse reparationsarbeten. Propellrar slogs av. Nya kostade bortåt 500 kronor i Frankrike. Oscar Ask tillverkade snabbt och billigt - 175 kronor -

Bilderna på föregående uppslag visar Oscar Ask med sitt flygplan "Ask nr 2" - nertill flygkropp och vingar innan de klätts. En lätt och stark konstruktion - ett snyggt hantverk och utan något extra onödigt!

Bilderna här t v visar uppifrån "Ask nr 3" - förmodligen ensitsigt och nertill "Ask nr 4" - det så kallade "krigsmonoplanet".

Källa: "Flygpionjärerna i Landskrona och Ljungbyhed", utgiven av Svensk Flyghistorisk Förening.

fullvärdiga kvalitetspropellrar. Han hade kommit på en bra metod att limma ihop lamelleterna så att de klarade de krafter de utsattes för: väder, vind och centrifugalpåkänningar.

Flyglärare Oscar Ask!

Trots att Ask själv haft stora problem med flygning - och aldrig själv klarat av proven för flygcertifikat - lyckades han som lärare se till att en chaufför till en stockholm-direktör på tre dagar fick till livs det som behövdes för att genomföra godkända certifikatprov.

Thulin kom - och AVIS

Avslutningsvis bör nämnas, att en annan av Sveriges pionjärer inom flyget - Enoch Thulin - hade lämnat in sin maskin "Nordstjeman" till Asks verkstad för renovering. Det kom att bli början till ett samarbete mellan Oscar Ask och Enoch Thulin - något som senare resulterade i bildandet av "Aeroplanvarvet i Skåne", AVIS förkortat. AVIS kom att nytillverka flygplan, främst av typen Bleriot XI. Det första levererades till arméflyget och fick där nr 7.

I augusti 1914 övertog Enoch Thulin ensam ledningen över AVIS, som blev grunden till nästa intressanta kapitel i svensk flyghistoria: Thulinverken i Landskrona.

Oscar Ask avled 19 januari 1916, 33 år gammal. På gravstenen står inristat "En av aviatiens pionjärer i Sverige".

Det är förvisso sant.

Redaktören

Eflyget är idag på en ganska stark frammarsch över hela Europa. Modellflygnytt följer med sin tid och har låtit provbygga och flyga två av de modeller som är tillgängliga på den svenska marknaden.

Fast Eddie

Vill Du att det ska gå undan när Du elflyger? Vill Du ha en modell som är lätbygd? Vill Du ha något att träna upp Dig inför Din debut som el-pylon-flygare? Fast Eddie kan vara svaret på detta.

Ritning

En överskådlig ritning som inte lämnar något övrigt att önska. Byggsbeskrivningen är något kortfattad, men duger om man nu kan lite engelska.

Byggsatsen

Som vanligt är - i en byggsats från Midwest - så är det en fröjd att användas deras spryglar. De är perfekta. Men när man ska bygga sin vinge, blir man lite konfys. Vingen kan byggas i tre olika längder, där den kortaste versionen rekommenderas till pylonflygning. Jag byggde den längsta versionen, som rekommenderas till lite mera akrobatisk flygning. Gör man som jag gjorde, upptäcker man att vingens huvudbalk är nästan en centimeter för kort. Nåja, om nu detta beror på snålhet eller att listen passar bättre i kartongen ... därom kan de lärde tvista.

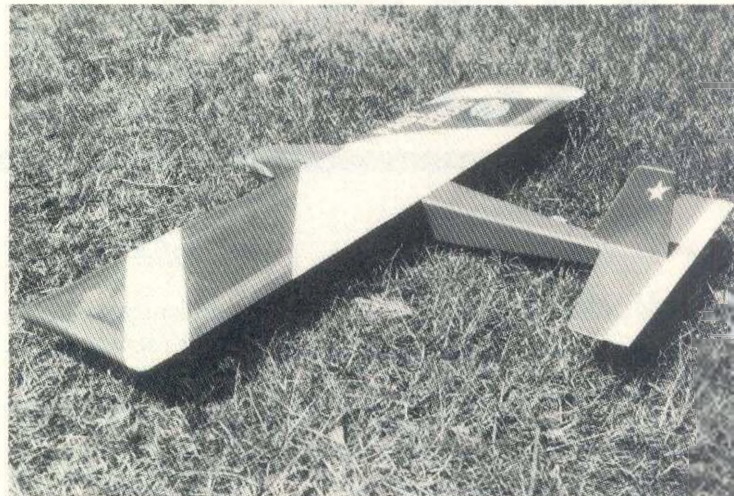
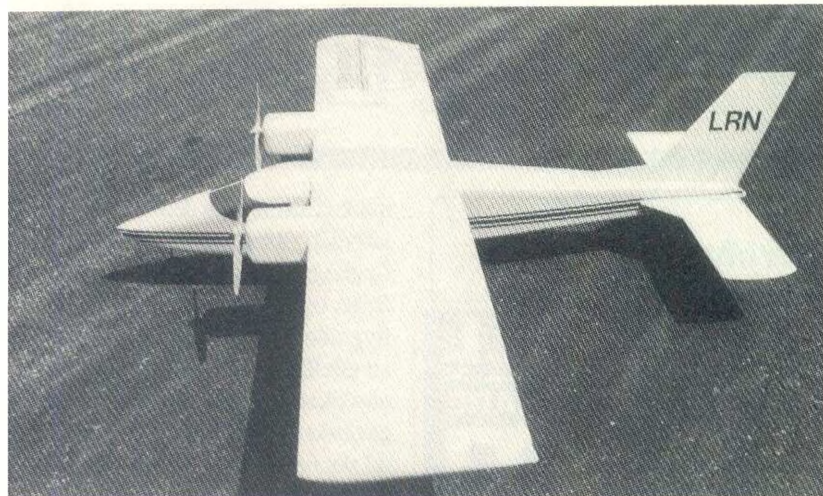
Själv byggde jag vingen något kortare och så var det problemet ur världen. Över till bygget.

Faktum est, att Fast Eddie är lätbygd. Med hjälp av Zap CA-lim hade jag kärran träfärdig på fyra timmar. Några problem kunde jag inte åstadkomma därför att jag min vara trogen noga hade studerat ritning och beskrivning innan jag satte igång med att bygga.

Motor, radio och ackar

En 600 Graupner motorsats - komplett med fällbar snurra - hade jag införskaffat därför att jag till denna kärra endast önskade använda 6 celler för att hålla vikten nere.

Installationen beredde mig inga problem. Kärran är rymlig om man använder sig av små servon



Vi testar två el-flygplan Fast Eddie & Victor Partenavia P 68

och en liten mottagare. Astro tillverkar ett till-och-från-reglage, som både passar bra till denna modell och samtidigt är tillförlitligt och relativt billigt. 6 st Sanyo SCR 1200 ackar löddes ihop, krympplastades och hivades ner i kärran. Inga ursäkter kunde nu hindra mig från att provflyga ... Hur det gick? Ja, inte bra!

"Landningen" blev lite hård (läs störtning från fyra meters höjd på grund av en idiotisk pilot!) Skadorna blev inte så stora på grund av att jag fäst mitt acke-paket med dubbelhäftande kardborretape (finns hos Panduro Hobby till hyfsat pris!). De satt kvar på sin plats och hade alltså inte gett sig iväg och därmed krossat allt i sin väg.

Nåja, det vara bara att reparera och si, nästa flygning blev succé. Kärran flyger bra. Men det är ingen nybörjarkärra! Modellens namn ger en klar indikation på vad det hela rör sig om. Den är snabb! Vill Du ha den ännu snabbare, korta då av Din vinge, men glöm då inte, att Du ska vara en god skjutkastare när Du handstartar modellen!

Victor Partenavia P 68

har Du någonsin drömt om en tillförlitlig tvåmotorig kärra? Bygg

då en Partenavia. Astro USA har beslutat att re-lansera denna byggsats och LRN-Teknik i Uppsala som faktiskt har många goda elmodeller på lager har även denna pärla i sitt sortiment.

Ritning och byggbeskrivning

De är bra. Byggbeskrivningen är väl i knappaste laget, men om man studerar den ordentligt möter man inga svårigheter. Inför re-lanseringen finns det med ett litet tillägg till beskrivningen och ett kopplingsschema, som visar hur själva motorinstallationen skall gå till. Själva byggandet av modellen är inte svårt - trots att det handlar om en tvåmotorig!

Se upp!

En sak bör man se upp med: Planka inte vingens översida innan Du dragit de erforderliga kablarna.

Ett tips: Offra lite mera vikt i Din vinge och använd 2,5 mm2 kabel. Använd överhuvudtaget denna kabel vid allt Ditt elflyg. Strömmen har så att säga det lite lättare att ta sig fram i en tjock kabel ... Bygg i stället lätt genom att använda Ca-lim på alla ställen utom vid stresspunkterna, där Du bör använda tunnt med epoxilim. Byggsatsen är bra. Den innehåller

alla smådelar utom hjul och hela kvaliteten är god på trä och de utsågade detaljerna.

Motorval och ackar

Trots att Astro rekommenderar sina 05 FAI-motorer valde jag att installera två Graupner 700-motorer. På denna modell finns det ju, genom motorens placering, ingen möjlighet att direkt bocka till motoraxeln vid en hård landning, så nu blev det en liten smula billigare med dessa motorer. Jag valde att installera 14 ackar och på grund av att jag ville hålla totalvikten nere, valde jag att använda Sanyo 900 SCR-ackar.

Installationer

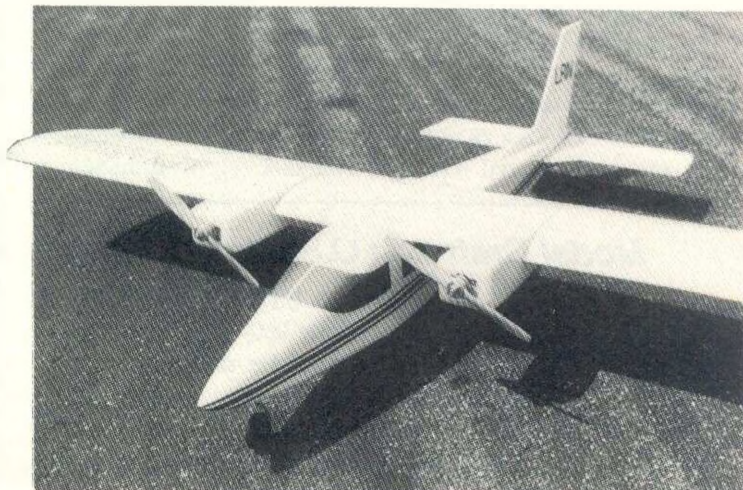
Där är massor med plats i denna kärra! För att slippa ta av vingen

varje gång vid ackbyte, gjorde jag en liten låda, som är tillgänglig genom en lucka på kroppens undersida. Genom denna lucka kan jag på ett enkelt sätt göra mina acke-byten.

Flygning

Underbart! Den gör exakt vad man säger och vill! Modellen har ju faktiskt en gång vunnit en större akrobatisk tävling i USA. Den är alltså lättflugan. Om den är en nybörjarkärra? Nej, men kan Du flyga redan, tycker jag att Du skall ta och bygga denna kärra och njuta!

Ovan tvåmotoriga Partenavia och "Fast Eddie" - snabb och vig för den erfarne. Nedan snygg och säker 2-motorig elmodell.





Det kom några rader till Modellflygnytt!

I efterdyningarna av den värvningskampanj (den fortsätter, Reds anm!) som resulterade i ett gäng unga modellflygare i vår klubb har det uppstått diskussioner om varför det inte går att erhålla kompetensbevis som ett fortsatt led i RC-certet.

Vi i Filipstads MFK är mest samsatta med motoriserat RC-flyg och det finns inom den grenen inga prov att avlägga för att erhålla bevis på kunskap och/eller skicklighet efter det att man har avlagt provet för RC-certifikatet.

Det finns inom RC-segel!

Inom RC-segel finns möjligheter att ansluta sig till LSF (League of Silent Flight) via Jan Levenstam. LSF har för segelflyg utarbetade regler i en steg med ökad svårighetsgrad. Inom friflyg och linflyg finns SMFF-sanktionerade märken - brons, silver och guld - att kämpa för. Men som sagt, önskemål finns om att det även skall gå att erhålla prestationsbundna utmärkelser inom RC-grenen.

Visst är det svårt att komma på vad som skall vara eftersträvsvärt inom denna gren, som har denna mångfald inom sig.

Det bör finnas möjlighet

Om man inte stirrar sig blind på detaljer så tror jag att möjligheterna att skapa regler & prov är stora.

Exempel: Om man bygger en flygplansmodell efter en ritning och använder material som ej

Hej, alla modellsportflygare!

Modellsportflygare Eriksson i Luleå har i skrivande stund ej fått några tips, idéer eller synpunkter på den föregående artikeln.

Jag håller emellertid med signaturen Kalle Söndag att det är dags för den *tysta majoriteten* att stå upp till kamp!

På SMFF:s Förbundsmöten hörs ofta, att det görs för lite för oss söndagsflygare. Men några förslag till förändring hörs heller inte.

Strå till stacken drar vi!

Jag hoppas, att Du haft en bra modellflygsommar och att Du nu är beredd att "Dra Ditt strå till stacken" och kommer med idéer och tips, som kanske legat och grott under sommaren. Om inte annat, så har man nu haft möjlighet att fundera lite över vad jag hade att säga om något "över" RC-certet. Man kanske också diskutera det vid sommarens alla meetings och träffar.

Själv jobbar jag vidare på idéen med "märkestagning", som jag också hoppas på synpunkter på. Men nog måste det finnas många som har synpunkter och idéer till en satsning på söndagsflygarna bland oss cirka 8000 icke

varit förarbetet (byggsats) kan man erhålla bronsmärket i "hantverksskicklighet" förutsatt att modellen uppfyller X normer om finish osv. För silveralören bör det krävas mer. T ex att befintlig ritning ej fanns vid konstruktionsstillfället (egenkonstruktion av



tävlingsaktiva i SMFF - som förvisso modellflyger!

Med andra ord: säg till vad Du som söndagsflygare vill ha! Vad vill Du SMFF skall satsa på under 90-talet?

Hör av Dig till mej!

Gunnar Eriksson
Östra Parkgatan 26
951 36 Luleå
0920-239 26

PS. Vad beträffar det tidigare utannonserade RC-certifikatet för helikopter fortsätter det att skrida framåt. En har hört av sig med synpunkter - och Du är också välkommen med Din syn på det hela - *innan* vi fastställt regler och krav för provtagning. DS

(Vid pressläggningen av Modellflygnytt 4/1990 kom Kaj Skäres inlägg, som modellsportflygare Eriksson inte haft tillfälle att läsa!)

ritningen). För guld bör man även vunnit en tävling i en nationell klass med den egna konstruktionen. Man kan utöka märkeskaran med prov i flygskicklighet inom FAI:s tävlingsprogram ända upp till klassen "uppvisningsflygare". Det borde finnas

märken att tillgå för dem som skalaflyger, sjöflyger, fotoflyger, flygbogserrar, sträckflyger, tidsflyger osv osv. Inom all sorts RC-flygning borde det vara möjligt att erhålla en prestationsbunden utmärkelse. Det är vår uppriktiga önskan att det inom snar framtid ska finnas regler för hur dessa märkesprov. Vi - och många med oss - vill ha möjligheten att sträva mot ett mål utan att det nödvändigtvis måste vara knutet till tävlingsverksamhet.

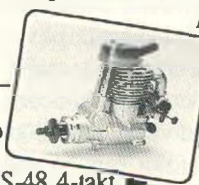
Meningen är, att man inom rimlig tid efter att man avlagt proven för RC-certifikatet skall kunna ta och avlägga prov för de lägre märkes-valörerna.

I och med detta har man ett mål med sin modellflygverksamhet.

Det måste finnas ett mål!

Söndagsflygning i alla ära, men det måste finnas ett mål. Att åka ut och utan mening surra runt ett slag med modellen tröttnar snart våra yngre förmågor på. Det är väl inte meningen att klubbens funktionärer år efter år skall lägga ner tid och möda på att lära folk bli modellflygare för att sedan se hur de så sakteliga tappar intresset och troppar av - en efter en - i brist på engagerande stimulans. Detta måste väl vara det mest nödvändiga steget som SMFF skall ta efter den fina värvningskampanjen, som Gunnar Eriksson bidragit med. Då stannar de värvade kvar inom hobbyn och på sikt bidrar de i sin tur till att medlemsantalet ökar med att visa den glädje och spänning, som man möter även långt efter "nybörjarstadiet".

Filipstad MFK
Kaj Skäre



Model Craft och O.S. stöttar svenskt modellflyg i fortsatt certifikatkampanj!

Gör Din insats för ett säkrare RC-flyg NU!

Model Craft och OS stöttar SMFF:s kampanj för ett säkrare modellflyg. En fin OS-48 4-takt lottas ut för varje 200-omgång godkända certifikatprov! Förutom certifikat erhåller flygaren en certifikatvimpel för sändaren, ett certifikatkort - samt deltar automatiskt i lotteriet. Har Du funderingar kring certifikatkampanjen kontakta gärna Gunnar Eriksson - adress ovan!

1990 års allra första vinnare i RC-certlotteriet är Axel Sjögren, RFK Blue Max

När blir Din klubb med i RC-cert-kampanjen?



Heja Sara!

Sara Sundstedt från Borlänge blev smått historisk på Öland den 7 och 8 juli.

Inte nog med att hon vann (och blev Svensk Mästare) i A1 på lördagen. Kvinnliga svenska modellflygmästare är inte vanliga, men de har faktiskt funnits några stycken. Nej, hon blev dessutom den första att vinna friflygcupen FRIFLUGAN.

Finalen för 1990 är visserligen avklarad, men Posttävlingen fortsätter. Diplom och belöning till alla som sänder in resultat till HÖRNAN.

Jag tar reglerna igen

* Alla friflygande modeller och alla personer, högst 18 år, får deltaga.

* Så många flygningar du vill under 4 timmar, men bara de 4 bästa räknas.

* När man räknat ihop summan av de 4 flygningarna skall man plocka fram miniräknaren för att få fram poängen:

Först en koefficient för typ av plan ...

FAI-klasser har max 180 sek/flygning, tiden multipliceras med 1,0

1-klasser har max 120 sek/flygning, tiden multipliceras med 1,5

Handluns, 77-cm, Sparven och liknande har max 6 sek/flygning, tiden multipliceras med 3,0

AMA-CUB, Sleek Streak, Peanut och liknande har max 45 sek/flygning, tiden multipliceras med 4,0

... sedan tillägg för ålder & om Du inte tävlat

* multiplicera med 18/din egen ålder

* sedan ett tillägg om du inte tävlat i friflyg tidigare. Om du inte gjort det så multipliceras resultatet med 1,5

Är det krångligt? Ingen fara, skicka in en lapp till HÖRNAN med de fyra bästa flygningarna i sekunder, vilken modell du flugit med, din ålder och om du tävlat förut (bortsett från klubb-tävlingar) och namn och adress förstås.

Säg åt alla andra juniorer i klubben också, så blir det fart på posttävlandet !

Bilden nedan visar topparna vid Friflugan-finalen 1990:

Från vänster Mats Hall (två) i mitten Sara Sundstedt (segrare) och Magnus Söderling (tre)



Modellflygets koder

Ibland får jag frågor om vad F1A, F3B och andra klassbeteckningar betyder. Det finns internationella och nationella klasser. Beteckningen för de internationella sätts av FAI, som är en sportflygorganisation (inte bara modell) som håller till i Paris. Här kommer en lite guide för (de vanligaste) internationella klasserna:

F i klassbeteckningen anger att det handlar om modeller

1 betyder Friflygplan

A är segelmodeller
B är gummimotormodeller
C är förbränningsmotormodeller
D är inomhusmodeller

3 betyder radiostyrda plan

A är konstflygmodeller
B är segelmodeller, termik
C är helikopter
D är pylonmodeller
E är elmodeller
F är segelmodeller, hang

2 betyder linstyrda plan

A är speedmodeller
B är stuntmodeller
C är teammodeller
D är combatmodeller

4 betyder skalmodeller

B är linstyrda modeller
C är radiostyrda modeller



Gren	Klass	Beskrivning
Friflyg+	F1A	FAI Segelmodeller
Friflyg+	F1B	FAI Gummimotormodeller
Friflyg+	F1C	FAI Modeller med kolvmotor
Friflyg+	F1D	FAI Inomhusmodeller med gummimotor
Friflyg+	F1E	FAI Hangsegelmodell
Friflyg+	F1G	prov Coupe D'Hiver
Friflyg	F1H	prov Segelmodeller ungefär som A1
Friflyg	F1I	prov
Friflyg	F1J	prov Motormodeller ungefär som C1
Friflyg	F1K	prov
Linflyg+	F2A	FAI Modeller för hastighetsflygning
Linflyg+	F2B	FAI Modeller för konstflygning
Linflyg+	F2C	FAI "Team race"-modeller - lagtävling
Linflyg+	F2D	FAI "Combat"-modeller dvs för luftstrid
RC-flyg+	F3A	FAI "Aerobatic"-modell för konstflygning
RC-flyg+	F3B	FAI Termiksegelmodell
RC-flyg	F3B-T	prov Termiksegelmodell
RC-flyg+	F3C	FAI Helikoptermodeller
RC-flyg+	F3D	FAI Pylonmodeller för hastighetsflygning
RC-flyg+	F3E	FAI Elmotordrivna modeller
RC-flyg+	F3F	prov Hangflygmodell
RC-flyg	F3H	prov Segelmodeller för distansflygning
RC-flyg+	F3I	prov Segelmodell med motorbogsering
RC-flyg	F3J	prov Termiksegelmodeller
Linflyg+	F4B	FAI Skalamodeller
RC-flyg+	F4C	FAI Skalamodeller
Raketflyg	S-1	FAI Modell för höjdflygning (S1A, S1B, S1C, S1D)*
Raketflyg	S-2	FAI Modell för "last"-flygning (S2A, S2B, S2C)*
Raketflyg	S-3	FAI Modell för fallskärmsfällning (S3A, S3B, S3C, S3D)*
Raketflyg	S-4	FAI Modell för tidsflygning (S4A, S4B, S4C, S4D, S4F)*
Raketflyg	S-5	FAI Skalamodeller höjdflygning (S5A, S5B, S5C, S5D, S5F)
Raketflyg	S-6	FAI Modell för fällning av s k streamer (S6A, S6B, S6C, S6D)*
Raketflyg	S-7	FAI Skalamodeller
Raketflyg	S-8	FAI Modell för tidsflygning (S8A, S8B, S8C, S8D +S8E & S8F för RC)*
Raketflyg	S-9	FAI Gyrokopter (S9A, S9B, S9C, S9D)*
Raketflyg	S-10	FAI "Flex-wing"-modell (exvis Rogallo) för tidsflygning (S10A, S10B, S10C, S10D)*

* De olika underklasserna baseras på främst motortider (dvs brinntider för raketmotorema) samt maximalvikter, max flygtid etc.

Exempel: A-klasserna har ofta en max brinntid på 0-2,5 Newton-sekunder och maxvikt 60 gram, D-klasserna 10,01-20,0 Newton-sekunder & maxvikt 240 g. Avvikelser förekommer dock för vissa klasser, exvis lastbärande S2A/enmotors 0,00-10,00 Newton-sekunds brinntid och maxvikt 90 gram. S2C/öppen klass 40,01-80,00 Newton-sekund och 500 gram.

F1A

Friflygande segelmodeller, som startas med lina.

Bäryta 32-34 dm²
Min vikt 410 g
Max bärytebelastning 50 g/dm²
Max linlängd 50 m



F1D

Modeller för inomhusflygning.

Max spännvidd 650 mm
Minvikt utan gummimotor 1 g



"Modellflygklassen F3J, har den nånting med jordfräsar att göra" var en replik, som fälldes under det senaste förbundsmötet.

Man höll just då på att lyssna till en redogörelse om några RC-segelklasser, då en delegat uppgivet undrade, varför vi måste dras med så krångliga beteckningar på våra modellflygaktiviteter.

Nog är det lite komplicerat, men det behövs. Det tävlas på många sätt. I många klasser. Då behövs klara regler. Att de sedan får krypuska beteckningar är inte något specifikt för modellflyg. Om redaktören är rätt informerad, är F1 något inom bilsporten också. Där finns F2 och F3 också, för resten.

En liten genomgång

Det finns alltså alla skäl att göra en liten genomgång av de fast-

ställda modellflygklasserna och i korthet visa, vad som är dolt bakom dessa beteckningar, som ibland vållar problem.

Sporting Code

De internationella reglerna för modellflygtävlingar har fastställts av CIAM, som är en avdelning inom FAI, som ju som bekant sköter om allt i flygväg.

Dessa tävlingsregler - kallas oftast FAI-regler - har samlats in en speciell bok, som heter Sporting Code - "allmänna bestämmelser och specialregler för tävlingar, mästerskap och rekord", som underrubriken lyder.

Där återfinns alltså rättesnören för främst internationella tävlingar, men reglerna styr också i stor omfattning tävlingar på nationell nivå. De flesta SM-täv-

Fortsättning sidan 12!

F1B

Modeller med s k "utdragbar" motor, dvs gummi-motor eller motsvarande

Bäryta	17-19 dm ²
Min vikt utan motor	190 g
Max bärytebelastning	50 g/dm ²
Max motorvikt	40 g



F1C

Modeller med kolvmotor, dvs diesel-, glödstifts- eller tändstifts-motor.

Max cylindervolym	2,5 cm ³
Min totalvikt	300 g/cm ³
Max bärytebelastning	50 g/dm ²
Min bärytebelastning	20 g/dm ²
Max motortid	7 sek



F1E

Hangsegelmodell, som må utrustas med automatisk styrning, som ej kan påverkas av den tävlande under flygning - oftast magnetstyrning.

Bäryta	150 dm ²
Max bärytebelastning	100 g/dm ²
Max vikt	5 kg



F1G

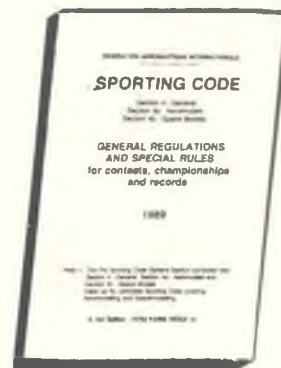
Modeller med s k "utdragbar" motor, dvs gummi-motor eller motsvarande

Min vikt utan motor	70 g
Max motorvikt	10 g
Största kroppssnitt	minst 20 cm ²
Bärytan	8-30 dm ² & bärytebelastning ofta under 12 g/dm ²



Modellflygklasser i modellflyg

Modellflygklassen F3J, har den nånting med jordfräsar att göra?



F2A

Linflygmodeller för hastighets-flygning.

Med kolvmotor, dvs diesel-, glödstifts- eller tändstiftsmotor. Modellen skall starta från marken.

Max cylindervolym	2,5 cm ³
Min bäryta/motorvolym	2 dm ² /cm ³
Max bärytebelastning	100 g/dm ²

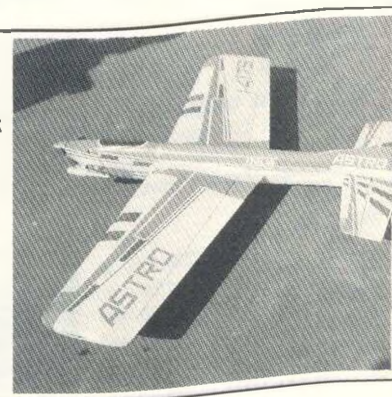


F2B

Linflygmodeller för konstflygning s k "aerobatics" efter specificerat manöverprogram.

Med väl dämpad kolvmotor, dvs diesel-, glödstifts- eller tändstiftsmotor. Markstart krävs.

Max cylindervolym	10 cm ³
Max flygvikt	5 kg
Max bäryta	150 dm ²
Max bärytebelastning	100 g/dm ²



F2C

Linflygmodeller för "team race"- en lagtävling med pilot + mekaniker över 10 km, dvs 100 varv (finalomgång 200 varv). Mellanlandning för tankning genomförs. Med kolvmotor, dvs diesel-, glödstifts- eller tändstiftsmotor. Markstart krävs.

Max cylindervolym	2,5 cm ³
Min bäryta	12 dm ²
Max vikt	700 g
Max tankvolym	7 cm ³

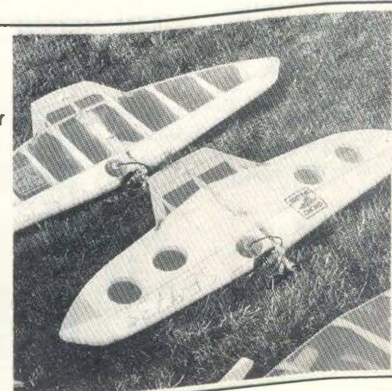


F2D

Linflygmodeller för "combat", dvs för luftstrid med fastsatt serpentin, som skall klippas av motståndaren.

Poäng ges för varje s k "klipp". Med kolvmotor, dvs diesel-, glödstifts- eller tändstiftsmotor.

Max cylindervolym	2,5 cm ³
Max bäryta	150 dm ²
Max bärytebelastning	100 g/dm ²



F3A

RC-konstflygmodell för flygning enligt speciellt program. Med dämpad kolvmotor, dvs diesel-, glödsticks- eller tändsticksmotor. Markstart krävs.

Max cylindervolym, 2-takt 10 cm³
 Max cylindervolym, 4-takt 20 cm³
 Max cylindervolym, el obegräns
 Max flygvikt 5 kg
 Max bäryta 150 dm²



F3B

RC-segelmodeller för tävling i tid, sträcka eller hastighet. Start med gummirep, lina eller med vinsch.

Max bäryta 150 dm²
 Max flygvikt 5 kg
 Bärytebelastning 12-75 g/dm²



F3C

RC-helikoptermodeller för konstflygning enligt speciellt program.

Max rotorbäryta 300 dm²
 Max flygvikt 6 kg
 Bärytebelastning 12-75 g/dm²
 Max cylindervolym 10 cm³
 Max cylindervolym, el obegräns



F3D

RC-modeller för hastighetsflygning med kolvmotor, dvs diesel-, glödsticks- eller tändsticksmotor med dämpare av pip-modell. Markstart krävs.

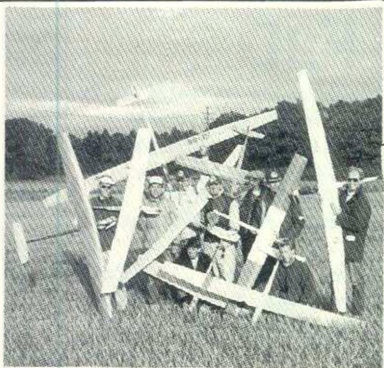
Min bäryta 34 dm²
 Flygvikt 2200-3000 g
 Min spännvidd monoplan 1150 mm
 Min spännvidd biplan 1150 mm
 Max cylindervolym 6,6 cm³
 Max cylindervolym, el obegränsad



F3E

RC-modeller för tävling i distans, tid och landning i en och samma flygning enligt speciell bana. Hand- eller markstart.

Max bäryta 150 dm²
 Max flygvikt 5 kg
 Bärytebelastning 12-75 g/dm²
 Kraftkälla NiCad max 42V



Vilka modellflygklasser har vi?

Fortsättning från sidan 11!
 lingarna i de flesta grenarna följer helt Sporting Code's regler.

Fler regler & klasser

Förutom dessa FAI-regler, som omfattar reglerna för FAI-klasserna, finns det också s k "provisional rules", dvs provisoriska regler för klasser utöver FAI-klasserna.

Anledningen till detta är oftast den, att man INNAN man tar upp dem som kristallklara FAI-klasser vill pröva dem under några år. Under den utvärderingstiden fastställer CIAM dessa provisoriska regler, som möjliggör ett

tävlande på såväl nationell som internationell nivå. Om tävlingarna och reglerna under prövotiden utfaller positivt, kan dessa regler bli upphöjd till sk FAI-klass. Låter det knepigt?

De klasser, som betecknas som FAI-klasser framgår av tabellen på sidan 10. De är alltså direkt hämtade ur Sporting Code-boken. De klasser som markerats med ett +-tecken presenteras noggrannare i rutorna. Där finns såväl FAI-klasser som "provisoriska klasser" representerade. På grund av platsbrist har vi bara kunnat ta med de viktigaste regelpunkterna för varje klass.

För t ex F4B gäller - förutom vad som står angivet i rutan - att för flemotoriga modeller kan

F3F

RC-segelmodeller för tävling i hangflygning i fastställd bana (pyloner). Handstart.

Max bäryta 150 dm²
 Max flygvikt 5 kg
 Bärytebelastning 12-75 g/dm²

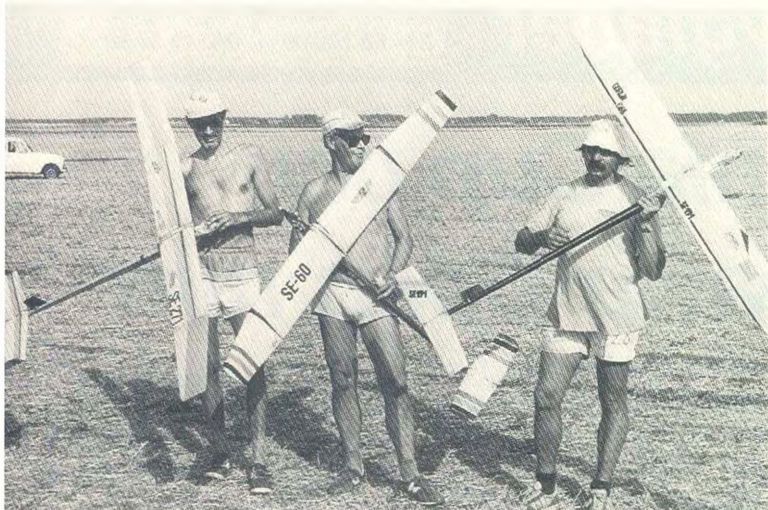


F3I

RC-segelmodeller för tävling i hastighet och tid enligt speciellt program. Segelmodellen bogseras upp med hjälp av RC-styrd motormodell.

Max spännvidd 3500 mm
 Max bäryta 150 dm²
 Max flygvikt 5 kg
 Max bärytebelastning 75 g/dm²





max sammanlagd cylindervolym vara 20 cm³ med 2-taktmotorer och hela 40 cm³ för 4-taktmotorer. Förden, som vill veta ALLT rekommenderar vi läsning av FAI:s "Sporting Code"-bok.

Tävlingsreglerna ...

Där finns dessutom tävlingsreg-

lerna för varje klass. De är minst lika viktiga som de regler, som gäller för de deltagande modellerna.

... och bedömningsmalla

I "Sporting Code" visas också bedömningsmallar för till exempel konstflygklasserna F2B och



F3A, så att manövrarna poängsätts efter samma regler var i världen de än blir bedömda. Här presenterar vi alltså enbart modellspecifikationerna i kortet. Varje klubbibliotek bör definitivt ha minst ett exemplar av "Sporting Code"!

Redaktörn

Bilderna fr v: En framgångsrik F1A-flygare: Per Findahl; Det svenska F1C-landslaget vid VM -87: Ulf Carlsson, Gunnar Ågren, Lars-G Olofsson; Bengt Källströms Klemm K1 35 en F4C-modell - Bengt är förlagledare för det svenska laget vid årets VM i Polen.

F3J

RC-segelmodeller för terräntävling man-mot-man i omgångar - avslutas med finalomgång.

Max beryta 150 dm²
Max flygvikt 5 kg
Bärytebelastning 12-75 g/dm²



S-4B

Raketmodell för tidsflygning. Modellen "må vara RC-styrd för att hållas kvar i närheten av startplatsen".

Total "motor"-tid 2,51-5,0 Nsek*
Max flygvikt 90 g

* Newton-sekunder



F4B

Linstyrda skalamodeller. Ett flyg- & ett skala-bedömningsmoment. En- eller flermotoriga med dämpad diesel, glödstifts-, tändstifts- eller elmotor.

Max cylindervolym, 2-takt 10 cm³
Max cylindervolym, 4-takt 20 cm³
Max cylindervolym, el obegränsad
Max flygvikt 5 kg
Max beryta 150 dm²



F4C

RC-styrda skalamodeller. Ett flyg- & ett skala-bedömningsmoment. En- eller flermotoriga med dämpad diesel, glödstifts-, tändstifts- eller elmotor.

Max cylindervolym, 2-takt 10 cm³
Max cylindervolym, 4-takt 20 cm³
Max cylindervolym, el obegränsad
Max flygvikt 5 kg
Max beryta 150 dm²



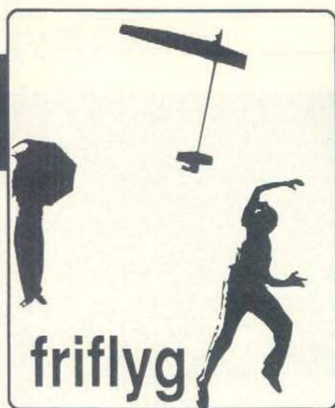
S-8E

Raketmodell för tidsflygning. Modellen skall vara RC-styrd.

Total "motor"-tid 20,01-40,0 Nsek*
Max flygvikt 300 g

* Newton-sekunder





Från Friflygfältet

Lennart Hansson, Sigurdsgatan 15
214 65 Malmö • 040-19 37 90

SM, Scania Cup och Scandinavia Open mm

Sommartid är bäst för modellflyg. Tävlingsarrangörerna har insett detta. Vi kan därför glädja oss åt en hel rad tävlingar i Sverige under juni-juli-augusti.

Här följer kommentarer från Sunshine Thermal Hunting, Västgötatävlingen, Friflyg-SM, Scania Cup och Scandinavian Open.

Västgötatävlingen

Modellflygarna i Brännebrona Flygklubb hade premiär som tävlingsarrangör med Västgötatävlingen på Kråks 9 juni. Lennart Sköld rapporterar:

"Vi i Brännebrona Flygklubb var spända inför dagen - det var första gången vi ordnade en friflygtävling. Dessutom var vi oroliga för väder och vind. Kråksfältet är långt och smalt, så vinden skall helst blåsa åt rätt håll. Vinden runt 2-6 m/sek låg rätt hela dagen. Termiken var inte så stark. Kalla vindar blåste från havet, termiken försvann stundtals t o m!

Tävlingen blev utslagsgivande för de tävlande. Förresten varför så få tävlande? Vi arrangörer hade trevligt tillsammans med de tävlande och hoppas att alla var nöjda. Det fick bli plaketter på prisbordet den här gången. Nästa år tar vi förmodligen andra vinster, men alla skall ha något med sig, tycker vi. Vi kommer igen nästa år med ny Västgötatävling. Väl mött då."

Veckan därpå var det dags för Sunshine Thermal Hunting på Revinge med Fladderhusen som arrangör. Tävlingsdeltagarna var ringa till antalet och kom från Skåne med undantag för Ole och Poppe Blomqvist från Bagarnossen, som kombinerade tävlandet med att hämta en F1A, som flugit bort på Friflyg-UT tidigare i vår. Vädret var soligt men blåsigt. Efter första perio-

den, då några flygplan hamnade i skogen, flyttades startplatsen och maxtiden förkortades till 2,30 min. Det var rätt metod. Flygplanen stannade på fältet och tävlingen kunde genomföras med gott sportsligt utfall.

Friflyg-SM

Nästa tillfälle för friflygarna att mötas var Friflyg-SM på Ölands Alvar med Mfk Linköping som arrangör. 7 juli samlades man vid Mysinge Hög och tävlingen gick igång vid 14-tiden. Först gällde det 1-klasserna. Tävlare från 9 olika klubbar hade kommit. Västlig vind cirka 7 m/sek drev de små flygplanen iväg långt även med 2 min maxtid. Frånvaron av referenspunkter på Alvaret gör dessutom återhämtningen nog så äventyrlig. Kompass är till nytta, på Alvaret helt nödvändig, inte minst när det gäller att hitta tillbaka till startplatsen! A1 för juniorer vanns av Sara Sundstedt från Borlänge före grabbarna från Uppsala, med Mats Hall bäst av dem. A1 senior togs hem av Håkan Broberg, Borlänge, före Svante Hellström, Norberg, (var det första SM-plaketten, Svante?) och de välkända namnen Per Findahl, Inge Sundstedt och Ole Blomqvist.

Bror Eimar vann B1 före endast tre medtävlare. Den nya regeln för B1 kan ge nytt liv åt klassen, men då måste de som flyger gummimotormodeller, gärna också modellflygare från Oldtimer-Sällskapet, ta tag i klassen och komma med nykonstruktioner. AKM, som har föreslagit den nya regeln, har all anledning att visa upp sig.

C1-klassen, som förr hade många utövare (var det mest på den tiden då Solna-klubben hade många aktiva tävlare) tycks ha helt

somnat av. Ingen anmäld och ingen tävling heller. Kom igen, Ni som vet hur man handskas med 1-kubikare!

Söndagen den 8 juli var det FAI-klassernas tur. Lördagens västliga vind hade svängt över till syd, men icke avtagit. När tävlingen startade var vindhastigheten acceptabla 6-7 m/sek. Vinden tilltog och var 10-12 m/sek i fjärde och femte perioderna. Detta ställde hårda krav på deltagarna, som efter maxflygningar fick förflytta sig 2,5 -3 kilometer till landningsplatsen (lika långt tillbaka!) och dessutom att hitta flygplanen (i vissa fall lyckades inte detta). Solen sken, luften var frisk och behaglig, så när allt var över torde alla vara helt tillfreds med resan till Öland. I F1A junior dominerade Uppsala Flygklubb och tog hem alla tre prisplatserna med Mats Hall som svensk juniormästare.

I F1A senior segrade Mikael Dahlin, Matfors, med suveräna 900 sek - bra gjort i den stundtals besvärliga vinden. Inge Sundstedt, Borlänge, var icke långt efter och tog andraplatsen på goda 894 sek. Förra årets mästare Per Findahl, Norberg, fick nöja sig med tredjeplatsen i år, 796 sek.

I F1B-klassen gjorde Bror Eimar och Bengt-Olof Törnkvist max fram t o m fjärde perioden. Det lutade åt fly-off mellan dem, men i femte perioden gjorde Bror 2,08 och Bengt-Olof 1,07 (mycket hård vind i femte) så chansen gick i stället till Lennart Hansson, AKM, som avslutade med en max (och bortflygning) och tog hem mästerskapet. Per Findahl med jämna och långa flygningar gick in på tredje plats (på samma tid som i F1A för övrigt!). Janne Forsman fyra. Där efter kända namn, B-O Törn-

kvist, som dalade ner till femteplatsen, Per Johansson som kombinerade tävlandet med att vara tävlingsarrangör, samt Lennart Skoog från Vingarna, Stockholm, nu tillbaka efter många års frånvaro. Lennart flög med en intressant konstruktion med krax, kanske något för dem, som gillar tekniska lösningar utöver det vanliga.

F1C utövas av alltför få modellflygare i Sverige. Fyra deltagare ställde upp i klassen, tre noterade resultat. Nivån på resultaten är dock hög för både Gunnar Ågren, som vann, och Eddy Astfeldt. Här gäller det att komma igen för motorspecialisterna. Lagtävlingarna vanns av Norbergs FK/Svante Hellström, Per Findahl och B-O Törnkvist i 1-klasserna. FAI-klasserna togs av Borlänge MSK/Janne Forsman, Håkan Broberg och Inge Sundstedt.

Scania Cup 1990

Denna tävling avsågs att bli en internationell tävling. Den har i någon mån kommit i skymundan för Scandinavian Open, men skall vara en sommartävling med gedigna tennpokaler i prissamlingen och omfatta endast de tre internationella mästerskapsklasserna.

1988 var premiäråret och då blev den ingen sommartävling. Det blåste för mycket på tävlingsdagen. I stället kombinerades Scania Cup med Friflyg-SM. 1989 kombinerades evenemanget med Friflyg-UT.

1990 kunde arrangerande AKM äntligen få till stånd en riktigt SCANIA CUP med internationell medverkan, då Sovjetunionen och Finland fanns bland deltagarländerna. Den envisa vinden, som rätt över södra Sverige våren och försommaren var på

Från Friflyg

Friflyg-SM 1990 resultat

plats även denna gång - i den för Revinge-fältet besvärliga nordvästliga riktningen. Startplatsen fick flytas fem gånger innan allt gick som det skulle. Inga flygplan hamnade i skogen eller i kornfältet. Maxtiden bestämdes till 2,30 min för att minska riskerna för detta.

Alexander Andriukov, Kiev, regerande europamästare, visade sin klass i F1B genom perfekta flygningar, effektivt stig och glid av F1A-klass. Ossi Kilpelainen, Finland, kom tvåa, endast 2 sek efter. Ossi visar upp en helt annan metod att flyga länge, med mycket lång motortid och glidflykt av samma höga klass som Alexander. I F1A segrade en annan ukrainare, Viktor Isaenko, även han med full tid. Finländaren Pekka Rahkala blev tvåa.

Bäste svensk Lars-Olof Danielsson på tredje plats.

Scandinavia Open

Så var det dags för 1990 års Scandinavia Open - den femte i ordningen. De yttre betingelserna var ungefär som vid Scania Cup. Vind cirka 6 m/sek, pendlande mellan nordväst och väst. Maxtiden 2 min i första och ändrades till 2,30 min för att undvika flygningar till skogs eller i sädesfält. 99 modellflygare från 14 länder hade ställt upp - 33 från Sverige. World Cup-tävlingar är intressanta för friflygare över hela världen. För oss i Sverige är det endast att tillägna oss de nyheter och den utveckling som internationella kontakter ger. Alexander Andriukov och Evgenij Verbitsky visar upp enastående tekniska lösningar av hur man bäst utnyttjar propeller/motor/gummimotor i kombination med olika inställningar av vinkelskillnad mellan vinge/stabilisator/fena - allt detta under en följd av år.

Inte minst vid detta tillfället kunde vi se nya metoder för byggandet av flygplanen, främst kanske i Wakefield-klassen. Kolfiber, Ruhacell, mylar, kevlar och andra nya material verkar dominera. Resultatet har blivit helt form-

fasta och starka konstruktioner. Från Polen kom Tadeusz Szpak med lätta och som det synes säkra timers med 1, 2 eller 3 funktioner. 14 gram på en 3-funktioners F1B-timer är verkligen bra. Andra nya konstruktioner visade Włodzimierz Mazurczak, Polen, upp. Wakefield-kroppar tillverkade i en kombi-

nation av kevlar och kolfiber, utvändigt klädda med duraluminium tilldrog sig stort intresse, liksom segraren i F1B, A Gey från DDR, som förutom ett flygplan byggt av ovannämnda material också hade ett enkelt system med fördröjd propellerstart. I starten hölls propellerbladen i fällt läge på flygkrop-

pens över- och undersida låsta med byglar av 1,25 mm piano-tråd, vinklade i cirka 45° mot propellerrotationen. Efter utkastet frigjordes propellerbladen genom gummimotorns energiutveckling och flygplanet började sin branta stigning. Vinsten med

Fortsättning nästa sida!

Klass F1A senior

1. Mikael Dahlin	180	180	180	180	180	900
2. Inge Sundstedt	174	180	180	180	180	894
3. Per Findahl	180	175	180	81	180	796
4. Ole Blomqvist	50	180	180	95	180	685
5. Anders Persson	180	180	36	82	179	657
6. Gunnar Holm	180	180	1	180	75	616
7. Lars Larsson	180	180	24	36	180	600
8. Ulf Edlund	57	180	0	180	112	529
9. Björn Wiese	180	180	75	4	44	483
10. Nils Wallertin	180	0	165	47	0	392
11. Per Qvarnström	180	138	72	0	0	390
12. John Pettersson	95	59	24	95	20	293
13. Poppe Blomqvist	84	180	0	0	0	264
14. Thomas Ekendahl	180	73	0	0	0	253
15. Tommy Ohlin	180	0	0	0	0	180

Klass F1A junior

1. Mats Hall	180	59	180	56	125	600
2. Denis Varhos	180	180	10	31	0	401
3. Jon Wiese	128	53	180	1	0	362
4. Sara Sundstedt	80	89	68	13	35	285

Klass F1B senior

1. Lennart Hansson	151	180	171	180	180	862
2. Bror Eimar	180	180	180	180	128	848
3. Per Findahl	178	143	115	180	180	796
4. Jan Forsman	180	180	158	180	91	789
5. B-O Törnkvist	180	180	180	180	67	787
6. Håkan Broberg	128	180	105	115	180	708
7. Anders Håkansson	180	146	109	104	36	575
8. Björn Söderström	180	180	105	85	17	567
9. Leif Eriksson	75	180	115	71	120	561
10. Valdemar Falk	180	41	59	98	180	558
11. J-E Andersson	180	125	180	4	0	489
12. Magnus Söderling	180	25	74	95	108	482
13. N-E Hollander	180	180	47	44	0	451
14. Mikael Eriksson	180	180	0	0	0	360
15. Lennart Flodström	114	42	113	84	0	353
16. Lennart Skoog	126	66	14	0	0	206
17. Knut Andersson	33	94	30	0	0	157

Klass F1C

1. G Ågren	180	180	168	158	180	866
2. Eddy Astfeldt	180	180	139	178	132	809
3. Thomas Alm	6	0	0	0	0	6

Klass A:1 junior

1. Sara Sundstedt	66	59	31	92	120	368
2. Mats Hall	78	43	57	76	110	364
3. Fredrik Lintorp	42	19	44	42	78	225
4. Magnus Söderling	40	55	120	0	0	215

Klass A:1 senior

1. Håkan Broberg	120	87	96	120	120	543
2. Svante Hellström	120	120	90	120	71	521
3. Per Findahl	120	57	95	117	120	509
4. Inge Sundstedt	120	71	67	117	120	495
5. Ole Blomqvist	120	120	67	38	120	465
6. Gunnar Ågren	120	47	73	97	120	457
7. Gunnar Holm	89	89	80	78	115	451
8. Knut Andersson	110	32	97	56	120	415
9. John Pettersson	120	55	51	28	56	310
10. Mikeal Dahlin	57	43	75	32	84	291
11. J-E Andersson	63	45	59	47	70	284
12. Tommy Ohlin	25	25	40	31	27	148

Klass B:1

1. Bror Eimar	92	100	117	120	120	549
2. B-O Törnkvist	69	120	120	112	120	541
3. Lennart Hansson	120	0	38	118	120	396
4. Thomas Ekendahl	100	4	0	0	0	104

Lagresultat FAI-klasser

1. Borlänge	Janne Forsman	F1B	789
Totalt 2.391	Håkan Broberg	F1B	708
	Inge Sundstedt	F1A	894
2. AKM 1	Lennart Hansson	F1B	862
Totalt 2.094	Anders Håkansson	F1B	575
	Anders Persson	F1A	657
3. Solna MSK	Bror Eimar	F1B	848
Totalt 2.031	Björn Söderström	F1B	567
	Gunnar Holm	F1A	616
4. Uppsala FK 1	Valdemar Falk	F1B	558
Totalt 2.024	Mats Hall	F1A	600
	Gunnar Ågren	F1C	866
5. Eskilstuna	Ulf Edlund	F1A	529
Totalt 1.591	Thomas Ekendahl	F1A	253
	Eddy Astfeldt	F1C	809
6. Uppsala FK 2	Magnus Söderling	F1B	482
Totalt 1.366	Denis Varhos	F1A	401
	Björn Wiese	F1A	483
7. Sländan	Lars Larsson	F1A	600
Totalt 992	Nils Wallertin	F1A	392
8. AKM 2	Jan-Erik Andersson	F1B	489
Totalt 939	Knut Andersson	F1B	157
	John Pettersson	F1A	293

Lagresultat 1-klasser

1. Norberg	Svante Hellström	A1	521
Totalt 1.571	Per Findahl	A1	509
	B-O Törnkvist	B1	541
2. Borlänge	Sara Sundstedt	A1	368
Totalt 1.406	Håkan Broberg	A1	543
	Inge Sundstedt	A1	495
3. AKM	Knut Andersson	A1	415
Totalt 1.121	John Pettersson	A1	310
	Lennart Hansson	B1	396
4. Uppsala FK	Mats Hall	A1	364
Totalt 1.046	Fredrik Lintorp	A1	225
	Gunnar Ågren	A1	457

Från Friflygfältet Från Friflygfältet

systemet är en höjdvinst på 5-6 meter, men kanske framför allt att starten sker med full kontroll över utkastets riktning. Vi har blivit lovade en skiss över systemet, för publicering i Modellflygnytt.

Beträffande svenskarnas placeringar så lyckades Ulf Edlund och Lars Larsson bäst i F1A - andra resp sjätte plats, Bror Eimar bäst i F1B på tredje plats efter fly-off mot A Gey, A Andjukov och finländske Riku Posa.

Gunnar Ågren var bäst bland de svenska i F1C-klassen, där Verbitsky segrade efter fly-off mot polackerna Roman och Ochman samt Wachter, DDR.

I Scandinavia Open ingick i år också Nordiskt Mästerskap. Sverige hade anmält tämligen fullt lag med 20 tävlande, endast i F1C hade vi minskad styrka. Danmark, Norge och Finland hade mindre besättningar. Hur

framtiden för Nordiskt Mästerskap skall bli är svårt att säga. Det kan konstateras, att NM har en lång tradition. Tävlingarna har mer eller mindre regelbundet arrangerats sedan 50-talet - redan i slutet av 30-talet möttes friflygare från Norden i mästerskapstävlingar. Varje tävlingsintresserad har ett mål att få representera sitt land. NM är en chans till detta hedersuppdrag genom att lagen kan bestå av upp till 24 deltagare, juniorer inräknat.

Kommande möte med representanter för de nordiska modellflygarna har en uppgift att behandla ärendet, helst i syfte att bevara detta rekryteringsinstitut, som ju Nordiskt Mästerskap utgör. Sådan är dock friflygre-daktörens mening.

Årets tävlingskalender har flera chanser för de tävlingsintresserade: Solnas 10-starters på Ölands Alvar 11 aug, Hjelmerus-tävlingen också på Öland 18 aug. Oldtimer-flygarna har chansen 25-26 aug på Rinkaby. Vidare World Cup-tävlingen Autumn Max 21-23 sept på Åkermark utanför Järpås i närheten av Vara. Tävlingsåret avslutas på vanligt

Diverse friflygresultat 1990

Västgöta-tävlingen

Klass F1A

1. Thomas Ekendal	180	180	180	180	117	837
2. Lars Larsson	180	145	87	149	180	741
3. Eddy Astfeldt	180	167	97	75	180	699
4. H Hartmann	180	180	107	92	107	666
5. Tomas Alm	117	100	180	69	101	567
6. Ulf Edlund	180	101	160	60	60	561
7. Nils Wallertin	106	171	100	99	77	553

Klass A1

1. Martin Jarlehag	120	120	84	65	80	469
2. Fredrik Astfeldt	88	100	53	69	56	366

Klass F1A

1. Per Qvamström	180	121	150	135	122	708
2. John Pettersson	180	150	58	80	123	591
3. Poppe Blomqvist	180	94	75	150	90	589
4. Ole Blomqvist	180	10	150	109	16	465

Scania Cup 1990

Klass F1B

1. Knut Andersson	180	150	150	150	150	780
2. Lennart Hansson	180	144	120	150	150	744
3. A Håkansson	164	150	101	92	123	630
4. J-E Andersson	180	73	126	124	89	592
5. Per Qvamström	180	85	-	-	-	265

Klass F1A

1. Viktor Isachenko	150	150	150	120	150	720
2. Pekka Rahkala	150	150	95	117	150	662
3. L-O Danielsson	86	150	150	120	150	656
4. Tuure Mauri	140	82	150	101	150	623
5. Anders Persson	150	110	59	120	150	589
6. Viktor Stamov	150	28	150	102	150	580
7. John Pettersson	150	110	74	85	150	569
8. A Maximov	92	149	-	-	-	237
9. Sofia Wivardsson	50	50	-	-	-	100

Klass F1B

1. A Andjukov	150	150	150	120	150	720
2. Ossi Kilpeläinen	148	150	150	120	150	718
3. Bror Eimar	150	138	150	120	150	708
4. A Håkansson	150	134	150	120	145	699
5. Håkan Broberg	106	150	150	120	150	676
6. L Hansson	75	150	150	120	140	645
7. Riku Posa	107	137	150	77	150	588
8. Knut Andersson	150	150	16	17	150	483

Klass F1C

1. Gunnar Ågren	149	130	150	120	150	699
-----------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Scandinavia Open 1990

Klass F1A

1. V Lustig DDR	120	150	133	150	150	150	150	1003
2. U Edlund	120	150	150	149	150	141	120	980
3. M Prigara USSR	120	150	150	113	150	138	150	971
4. P de Boer NL	120	150	150	150	142	109	150	971
5. M Farber DDR	120	121	150	150	150	150	115	956
6. L Larsson	83	150	150	150	150	150	121	954
7. V Stamov USSR	119	150	150	150	150	81	150	950
8. K W Salzer A	80	150	117	150	150	145	150	942
9. R Pekka SF	120	150	150	150	81	137	148	936
10. F Adametz D	120	109	123	150	150	142	137	931
11. L O Danielsson S	120	150	103	150	105	150	150	928
12. M Dahlin S	120	150	74	150	150	143	138	925
19. A Persson S	67	81	139	150	150	150	149	886
24. M Holmbom S	110	150	100	150	82	120	145	857
27. O Sandahl S	120	129	126	122	93	120	135	845
28. A Wängberg S	58	150	150	140	60	150	124	832
31. J Pettersson S	106	121	51	150	150	93	132	803
35. H Hartmann S	120	137	133	106	94	142	30	762
36. N Wängberg S	95	110	150	135	110	26	127	753
39. N Wallertin S	120	150	107	150	106	80	-	713
40. O Blomqvist S	67	73	150	53	112	106	135	696
44. P Blomqvist S	36	150	150	26	60	81	123	626
47. S Wivardsson S	96	-	135	143	-	-	-	541
48. D Varhos S	120	-	83	150	150	-	-	500
51. L-G Olofsson S	120	115	117	-	-	-	-	352
52. R Borg S	79	92	-	-	-	-	-	171

Klass F1B

1. A Gey DDR	120	150	150	150	150	150	180	1050
2. A Andjukov USSR	120	150	150	150	150	150	180	1050
3. B Eimar S	120	150	150	150	150	150	180	1050
4. R Posa SF	120	150	150	150	150	150	153	1023
5. S Skibicki PL	120	150	150	141	150	150	150	1011
6. J Forsman S	120	150	150	109	150	150	150	979
7. B Sauter D	98	150	148	150	129	150	150	975
8. L Hansson S	92	150	147	150	150	150	135	974
9. P T Skjulstad N	120	150	150	103	150	141	150	964
10. O Kilpeläinen SF	120	150	150	120	150	121	133	944
11. H Broberg S	91	150	120	150	150	115	150	926
12. A Håkansson S	120	120	150	95	150	138	150	923
17. L Ericsson S	120	107	147	133	84	150	150	891
18. V Falk S	96	150	125	150	127	133	80	861
20. M Eriksson S	108	150	75	139	136	121	122	851
22. N Hollander S	39	70	150	150	150	95	150	804
25. D Thorsen S	120	-	16	105	150	150	150	691
27. M Söderling S	74	-	140	8	142	150	150	675

Klass F1C

1. E Verbitsky USSR	120	120	120	150	150	150	150	960
2. M Roman PL	120	120	120	150	150	150	150	960
3. J Ochman PL	120	120	120	150	150	150	150	960
4. C P Wachter DDR	120	120	120	150	150	150	150	960
5. S Korban USSR	120	120	120	130	150	150	150	940
6. R Unbehau DDR	120	120	120	150	106	150	150	916
7. G Zsengeller H	120	120	120	150	150	150	97	907
8. J Zielinski PL	120	120	120	96	150	150	133	889
9. G Ågren S	105	120	105	150	64	86	-	750
10. L G Lundblad S	69	120	63	62	66	110	100	590

sätt med Novemberträffen på Revinge och Solnas FAI Cup. Däremellan finns chans att främ-

ja nyrekryteringen genom distriktsmästerskap. Tid för dessa är avsatt i veckoslutet 6-7 okt.

Till sist, flyg, termiken finns överallt!

Lennart Hansson

Från Friflygfältet Från Friflygfältet

Vill vi ha Friflyg-EM 1992?

Ja naturligtvis, ett stort internationellt arrangemang vet vi har stor betydelse för modellflyget. Det ger mycket och god PR, det ger en kick och inspiration för våra egna modellflygare att se den internationella eliten på nära håll. En stortävling ger bra erfarenhet för våra funktionärer osv. Som vi hoppas har framgått förut, har de senaste grenstyrelserna undersökt möjligheterna att arrangera friflyg-EM den 10-16 juli 1992 på Öland.

Förutsättningarna förefaller goda. De ytre förhållandena på Alva-

ret, förläggningsmöjligheter osv är positiva, liksom att FAI, om Sverige ansöker om arrangemanget, skulle acceptera förslaget. Ansökan skall ske senast i november 1990.

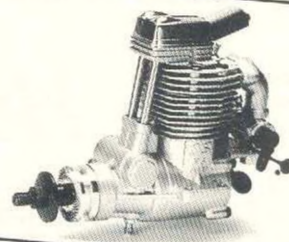
Men ...

det kräver arbete och förplanering. Den nuvarande grenstyrelsen är orolig för situationen att en mycket liten grupp får ta på sig allt för stort arbete och ansvar, (vi vet ju inte ens hur grenstyrelsen ser ut 1992), med dåligt arrangemang som följd.

Därför Du som vill och tror Dig kunna hjälpa till i förberedelser och/eller under tävlingen ...

måste höra av dig till friflyggrenstyrelsen eller till SMFF:s expedition senast under sept/okt i år. Det är naturligtvis svårt att veta säkert hur man har det 1992, men om vi inte får tillräckligt många indikationer på att arrangemanget kan genomföras på ett bra sätt kommer grenstyrelsen i friflyg att avråda SMFF styrelse att ansöka om tävlingen.

*Johan Bagge
Grenchef friflyg*



Model Craft och O.S. stöttar svenskt modellflyg i ny värvningskampanj!

Har DU hjälpt någon att få upp ögonen för vår fina sport?

Vi som redan utövar den har skyldighet att locka in och hjälpa andra att komma igång med modellflygsporten.

Om vi hjälps åt kan vi ge fler glada människor en trevlig fritidssysselsättning med frisk luft och gott kamratskap.

SMFF har återigen fått ovärderligt stöd ifrån Model Craft i Malmö, som ger oss möjlighet att lotta ut fina OS-motorer. Värvar Du en ny medlem, så deltar Du automatiskt i årets värvningslotteri.

Fyll in värvningsblanketten som fanns i Modellflygnytt nr 1 1990 (Du kan kopiera den vid behov). Skriv dit namnen på dem, som vill bli medlem i en

klubb och SMFF. Skriv också dit Ditt eget namn, Din klubb. Även en klubb kan vara värvare. Då deltar klubben i lotteriet. Vi har även i år lagt upp det så, att värvaren ikläder sig ett "fadder"-ansvar för den nya medlemmen, vilket innebär, att det är inga "lösa" medlemmar, som vi på det här sättet får in i landets klubbar och SMFF. Alla medlemmar blir på det viset snabbt aktiva medlemmar. Alla nya medlemmar, som anmäls i samband med värvningskampanjen får Modellflygnytt direkt. Han/hon tas upp på den datalista, som sänds till Er i klubben för godkännande. Därefter följer registrering och avgiftsbetalning den vanliga rutinen.

Värva en ny medlem under 26 år så deltar Du i värvningslotteriet!

Du får 1 lott för varje ny junior (under 26 år)
Använd värvningsblanketten som finns i
Modellflygnytt mittuppslag i nr 1/1990!

OBSERVERA Endast värvaren deltar i lotteriet!

Lottning verkställs så snart den nye medlemmen anmäls till en klubb. Vinsterna utsänds per post.

Värvningsperioder

Junni - augusti	dragning i september
September - oktober	dragning i november
November - december	dragning i januari 1991

Vinnare i Januari-mars-dragningen: Allan Friberg, Trelleborgs MFK och Malmö Radioflygare. Vinnare i April-maj-dragningen: Bertil Ström, Ljusdals FK/mfs. De har alla fått var sin OS 40 4-taktare! Värva Du också och vinn!



Nytt danskt rekord

Från Helsingør till Gedser

Helsingør och Gedser är välkända orter för svenskar, som drar på semester söderut. Den sträckan per bil är en plåga innan man äntligen kommer fram till färjeläget i Rödby - eller Gedser, som ligger alldeles intill. En sildeplatt och en dansk "hvergang" hör till vanligheterna, innan man börjar kampen om västerfilen på tyska autobahn. Sträckan Helsingør-Gedser kan klaras av på annorlunda sätt - betydligt mer intressant och spännande. Det här en modellflygande dansk grupp gjort i samband med ett rekordförsök.

Idéer och planläggning

Elo Petersen hade länge haft funderingar på att göra en lång-

distansflygning. Från början var det klart, att sträckan skulle bli Helsingør - Gedser, dvs 170 km. Han kontaktade några medlemmar i sin hemmaklubb för att få hjälp under rekordförsöket. Det måste ju till foljebil med förare, kontrollanter mm. Bil fick man snart stryka. Att få ett modellplan att följa en bil - eller tvärtom - var uteslutet. Dessutom hade polismästaren i Glostrups polisdistrikt sagt nej. Inom hans distrikt skulle det inte flygas på det sättet! Men hur då?

Elo hade motorbåt, men kunde den gå så långt, som det var fråga om? Båt visade sig vara enda möjligheten. Då kunde man ju också använda sig av en sjömo-

dell - eller varför inte två - en för land och en för vatten!

En klubbkompis, Flemming K Madsen, tände på idén och byggde snabbt ihop en modell som i stort liknade Elos. Den fick hjulställ för landbaserings. Då funderingarna på en rekordflygning fick klarare konturer kom frågorna slag i slag. Vilken motor skulle man använda?

Motorn måste klara av att lyfta en bortåt 5 kg tung modell från vattnet och vara mycket bränsleekonomisk. Och lätt. En 7,5 cm³ borde vara rätt storlek för detta. En OS46FSR är ju inte direkt ekonomisk - i varje fall inte tillräckligt!

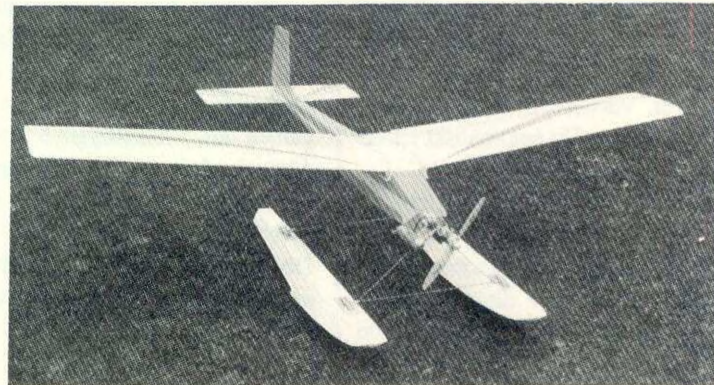
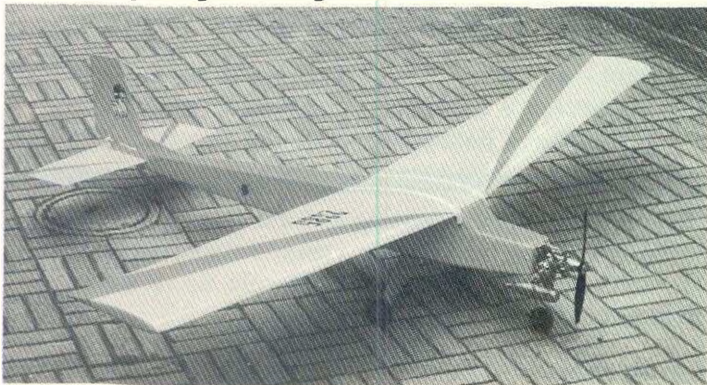
Här måste annat till. Men vad? En diesel måste vara det riktiga, då det är nära nog dubbelt så mycket energi i dieselbränsle. Så man beslöt att tillverka dieseltoppar till OS-motorena efter Luis Petersens recept. Motorena var lättstartade och gick fint. En beräkning visade att det skulle gå åt cirka två liter bränsle till den planerade rekordtu-

ren. 2 liter bränsle betydde, att Elos modell fick byggas om för att ge plats till en tvåliterstank. Det här med tanken - eller rättare tankarna - var ett kapitel för sig. De måste fungera så, att modellens tyngdpunkt inte flyttades sig efterhand som bränslemängden sjönk. Dessutom måste ju motorena få jämn och stabil bränslematning hela tiden.

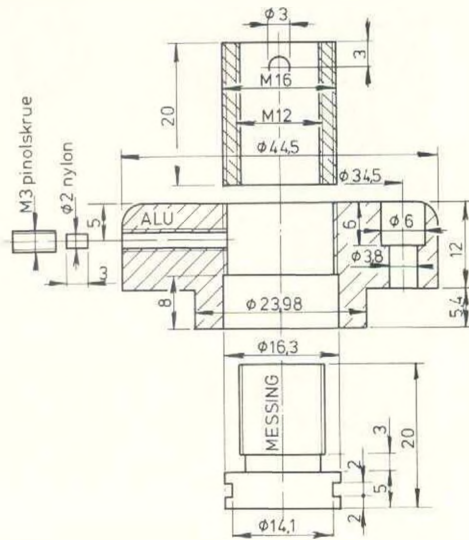
Flemming använde sig av fyra enkla, små tankar, som förbands med slangar för att man skulle undgå tyngdpunktsförflyttning. Elo baserade sitt bränslesystem på en huvudtank med skvalpskott och en bufferttank bakom motorn. Huvudtanken placerades i kroppen just under vingen.

Provflygning och seglats

Provflygningen företogs på deras flygplats i Soderup. Nu skulle det visa sig om de kunde flyga - och hur de flög. Elos modell handstartades och flög fint trots vikten. Hur långsamt kunde den flyga? Den såg ut att flyga mycket långsamt, men det visade sig att stallgränsen vid full last låg omkring 55-60 km/timme. Det var mer än vad man hade räknat med. Skulle foljebåten kunna hänga med i den farten med fem man ombord: 2 pi-



De danska rekordflygningarna genomfördes med "dieseliserade" OS 60 FSR-motorer. Här en ritning på den nya toppen. I nästa nummer av Modellflygnytt kommer en artikel om denna konvertering, som Luis Petersen ligger bakom.



loter, 1 rekordledare, 2 kontrollanter och cirka 200 liter bensin? En sak visste man: det måste vara vindstilla och inga vågor! Båten provkördes: skulle den bli ifrånflugen av modellerna? Man gick nogg tillväga. Besättningen placerades som den skulle sitta under rekordförsöket. En extratank monterades in i båten. 140 hk utombordare gav maxfart cirka 80 km/t - marschfart på 60. Förutsatt att det inte var några vågor!

Nu var allt klart. Nästan. Den planlagda ruten gick intill Kastrops Flygplats. Man måste alltså ta kontakt med trafikledaren där och få flygningen genomkontrollerat luftnrm godkänd. Det blev grönt därifrån, men trafikledaren måste ha besked om dels när man startade från Helsingör, dels fem minuter innan man nådde flygplatsen. De måste med andra ord ha OK från kontrolltornet innan de fick passera!

Nu blev det allvar. Allt var klart, så det var bara att vänta på bra väder, ingen vind, inga vågor samt att alla, som skulle vara med, kunde vara med!

Första försöket

Den dagen kom. Första helgen i juni 1988. Kl 0330 landstartade Flemming sin maskin från parkeringsplatsen i Helsingörs småbåtshamn. När han kommit ombord på följebåten kunde Elo vattenstarta sin modell. 0405 fick Elo problem med bränsle-

matningen och landade. Flemmings modell fortsatte längs den planerade rekordflygsträckan. Då Kastrup Flygstation skulle anropas fungerade inte mobiltelefonen. Man var tvungen att gå in i Lynetten Havn och via telefonkiosk ringa till trafikledaren. Flemming cirklade runt hamnen med sin modell under telefonsamtalet. Efter att ha fått OK för passage fortsatte man ut på Køge-bukten, där dyningar mötte. Kl 0600 förstod man, att man inte kunde gå direkt på Gedsel. Man valde att gå genom Bögestrømmen, vilket innebar nära 10 mil längre resa än beräknat. Vid Faröbron ville Flemming stiga över bron. Då stoppade hans motor. "Nödlandning!"

Modellen nådde inte stranden, men landade mjukt och fint utan en skråma i 5 cm vatten! Därmed var första rekordförsöket avslutat!

Andra försöket

Med erfarenheterna från första rekordförsöket såg man nu fram emot nästa. Efter motorjusteringar och provflygningar fick man bortåt 12-15 timmars motortid mot de cirka 3, som man hade inledningsvis. Så blev det lördag - samma dag, som Själland Runt-seglingen skulle gå av stapeln. Meteorologerna gav besked om att det var spegelblankt i Öresund och vid Mön. Man startade som tidigare. En lätt vind från NV gav god fart

ned genom Öresund. Vid Køge Buktt växte vågorna som snart slog in över båten. Elos spak fick sig en törn, motorn stoppade. Han måste landa. Flemming fortsatte, men en ny våg "dödade" sändaren och modellen gick i störtspiral mot vattenytan. En kontrollant satt dock beredd med reservsändare som slogs på i sista sekunden och förhindrade kraschen. Men andra rekordförsöket var avslutat - ingen annan än rekordpiloterna får styra!

Tredje gången gillt?

I augusti 1988 var det dags igen. Samma startplats som tidigare. Väder, vind och vågor skulle vara OK. Allt var problemfritt tills man nådde "bensin-ön" vid Köpenhamns hamn. Elos modell började ge ifrån sig feta, vita avgaser och tappade fart. Elo måste landa. Fleming fortsatte men försöket avbröts vid Dargör kl 0630. Vid kontrollen av Elos maskin visade det sig att motorn koxsat igen. Man hade använd nytt bränsle med isoamylnitrat i stället för amylnitrat.

Fjärde försöket då?

Man hade nu än mer erfarenhet. Följebåten utrustades med en AP-navigator, som man fått låna av Philips AP.

Nu skulle flygas på eftermiddagen som omväxling. Men kaos. Elo glömde sändarantennen! En motorskada fördröjde starten ytterligare. Elos tank var otät. Tömning. Lödning. Tankning. I Helsingör hade skyddet över båten blåst sönder och skadat sidrodret på Flemmings modell. Flemming startade från sin parkeringsplats kl 1620. 1630 lättade Elos flottörburna modell från vattnet. Efter en timmes flygning var det dags att anropa

Kastrup Flygplats igen. OK! De kunde passera på 10 meters höjd. Ut på Køge Buktt - TL på flygplatsen fick via radio "tack för hjälpen". Nu gick det som smort i 69-70 km/t. Man passerade Stevns Klint, Möns Klint och så kurs direkt mot Gedser. Efter 3 timmar utanför Grönsund började Flemmings maskin sacka. Ner till 40-50 km/t för att den inte skulle akterseglas! Flemming vågade inte röra gasen. Målet kunde skönjas (Gedser Fyr). Kl 1950 rundade rekordgänget Gedser sydspets. Flemming landade sin modell sedan han och en kontrollant hoppat i vattnet och vadat i land. Följebåten stoppade. Elo landade sin modell alldeles intill! Hurra! Rekordet var slaget!

Flemmings motor hade körts för magert och blivit för varm - men förbrukat knappt 1 liter bränsle, Elos kom upp till nära 2 liter och båtens 140 liter bensin!

De godkända rekorderna blev 170 km för Elo Petersens flottörmaskin och 169,887 km för Flemming Madsens, som flög från parkeringsplatsen vid Helsingörs småbåtshamn till marken intill Gedser Fyr på Gedser sydspets.

Nu bör vi göra något!

Nu har vi svenskar någonting att tänka på, då vid sitter i bilköen och väntar på att få köra ombord på färjan Dronning Margarethe i Rödby - eller om vi nu hellre som modellflygare väljer färjeläget i Gedser nästa gång! Dessutom kan vi göra om bravaden här hemma - nya rekord är kul!

Artikeln ursprungligen publicerad i Modellflygnytt nr 2/90. Vi har vänligen fått OK för publicering av den i Modellflygnytt.

Redaktörn



rpm, medan "Super" är betydligt starkare med 3.000 rpm som maxvarvtal. Med dessa små och lätthanterliga Minilor-maskiner kan man arbeta med tandläkarprecision. Ett omfattande tillbehörsprogram gör det möjligt att komplettera med bl a rondellslip, såg, svarv m fl andra hjälpmedel.

Säljer via återförsäljare

Hobbyborgen har ingen direktförsäljning, utan möter sin marknad via återförsäljare. Det hindrar dock inte, att man i varje fall sommartid får besök i sin lilla butiksavdelning av semestrande hobbyister. Vid redaktörens rundvandring i de öppna lagerlokalerna fick Timo ta emot en nybörjare, som "redan hade en 6,5 kubikare och ville ha en lämplig nybörjarmodell". Det är trevligt att höra expertens goda råd till en, som tänker sig in på modellflygets intressanta område. Timo avstyrkte alla funderingar på F3A-modeller och visade i stället en lätbyggt och lättflugan nybörjarmodell, även om han tyckte 6,5:an var lite i mesta laget. "Pröva nu inte själv, utan ta hjälp av en erfaren" var avskedsorden. Det är så det skall gå till. Det är experter, som ska sälja modellflygprylar. Bara det är en sorts värdefull extra garanti utöver den vanliga!

De är fast i Småland!

Hobbyborgen är ett gammalt välkänt företag inom vårt hobbyområde. Familjerna Axelssons och Källqvists sätt att sköta sitt företag får redaktören att känna, att de är förvisso fast i den småländska idyllen. Med allt positivt det betyder för dem själva - och för oss modellflygare!

Redaktörn

Det fick vi ännu en gång bekräftat när vi för andra gången i rad anordnade vårt el-fly-in i juni månad i Skanör. *El-e-fantastiskt!*

1989 kom 19 piloter till vårt möte. I år ännu fler - 26 stycken som hade kul. Därför skriver Skanör/Falsterbo MSK dessa rader.

Ni är alla fantastiska! Ni bidrog till härlig stämning med god kamratskap under trevliga former. Det innebar, att det som kan vara en belastning - att anordna olika slags träffar - blev till nöje! Första dagen med vind över tio m/sek var vi tveksamma. Vår tveksamhet blåste i stället bort, när alla goda elflyggubbar visade att det gick att flyga. Bättre blev det inte för de tveksamma när en grabb på elva år (Matias) satte igång att flyga sin 80-centimetersmodell. Den prestationen blåste bort all tveksamhet. Det lugnade sig mot kvällssidan ...

Per-Axel, Olle och Gert!

Sveriges meste elflygare - Per-Axel Eliasson, genomförde en mycket uppskattad höjdgissningstävling. P-A hade införskaffat en höjdmätare, som han installerat i en modell. Sedan gjorde han en uppstigning och anmälde när han var på topphöjd. För oss åskådare var uppgiften ange vilken höjd modellen befann sin på. Det var svårt - men kul!

Erfarna elflygare delade med sig av all sin vishet till dem, som hade frågor om elflyg. Vi har bevis på att detta var uppskattat.

På söndagen blev vädret bra. Vi genomförde då våra "tävlingar" - orsak till skratt och naturligtvis "tråkningar". Kul att Ni hade kul! I första "tävlingen" startade alla gemensamt. Den som vann var den som landade sist. Prickland-



El-e-fantastiskt!

ning krävdes inte, men det gällde att modellen landat på den uppklippta delen av vårt flygfält. Olle Andersson, Göteborg, kom med en modell, döpt till "Soppåsen" - hopsatt av fyra olika gamla modeller. Olle vann tävlingen med detta skräckexempel. Han hade upptäckt Skanörfältets gamla tångvall på 1,5 meters höjd längs fältet. Vinden blåste i rätt riktning så Olle låg där med sin modell och kajkade fram och tillbaka - och vann! Hang-elflyg på låg nivå!

I nästa "tävling" skulle man göra så många fyra-minutersflygningar som möjligt på en uppladdning av sina ackar. I följd! Man måste landa efter varje 4-minutersperiod - fortfarande på den uppklippta delen av fältet. En tuff uppgift. Manfallet var stort. Vann här gjorde en gammal flygräv -

Gert Zaar. Under första dagen gick Gert omkring utan modell och insöp gamla takter. Han for hem och dammade av en gammal kärra, kom tillbaks och vann! Fem danska kamrater med välbyggda modeller bidrog till stämningen på vårt fält. En av dem fick pris för den snyggaste kärran - en deltavinge - i luften.

Vi i styrelsen vill tacka Er alla. Tänk att det kan samlas så många trevliga, kul och intressanta människor på en gång!

Vi kan tala om för Er alla att vi tycker detta är *el-e-fantastiskt*. Vi gör om det hela nästa år!

Skanör-Falsterbo MSK

Ovan Ronny Gustafsson, Höka-klubben med Astro Challenger. Nedan Hilmer Pedersen med snygg deltavinge, t h Leif Thulin med sin vackra Sinus.





Hobbyborgen - en idyll i småländsk miljö

Det finns idyller i Småland. Kör väg 31 från Växjö mot Nässjö-hållet. Röda stugor, röda kor och stabila nordsvenska hästar med långa svansar dyker upp bland sjöar, ängar och hagar. Den gamle redaktören körde där i början av juli i år.

Där finns också glasbruk, Norrhult och Klavreström. Nog har Astrid Lindgren varit med och skapat denna del av Småland! Stannar Du vid gamla skofabriken i Klavreström, så står - om Du har tur - en Pippi Långstrump på bron och tar emot. Men det är inte Pippi. Det ser bara ut så! Det är Linda-Maria Axelsson. Med bena fulla med spring!

Inne i byggnaden hittade redaktören Timo och Eija Axelsson. Olle och Margith Källqvist var inte där. De var på semester.

Eija, Timo, Olle och Margith - det är Hobbyborgen av idag, det. Stockholmare i Småland. De två familjerna är ett sammansvetsat företagarteam.

En pratstund vid kaffet

Över en kopp kaffe och några wienerbröd hann Timo och Eija trots hetsande telefoner berätta lite om bakgrunden.

Då Timo for runt bland välfyllda hyllor i det välorganiserade lagret för att ge alla telefonkunder besked, kunde Eija målande berätta om hur det började och om alla diskussioner, idéer, som stötts och blötts mellan de fyra. I korthet, så var de mitt uppe i stockholmssmeten då man fick frågan, om man ville flytta med Hobbyborgen ner till Klavreström. Det var nog en hel del

tvckan till en början. Timo och Eija flyttade ner först. Sedan kom Olle och Margith. I samma veva fick man erbjudandet att ta över hela verksamheten. Eftersom man just hunnit skaffa hus i byn var det inte mycket annat att göra. Man fick löpa linan ut. Gick det, så gick det. Gick det inte, så var det bara att dra tillbaka till storstadens hets och larm igen.

Det blev några år i ovisshet. Med mycket arbete. Men man jobbade ju åt sig själv - så är det att vara egenföretagare! Dagar och nätter lades grunden till det som är Hobbyborgen av idag - ett väletablerat företag inom hobbybranschen. Faktum är, att Hobbyborgen för tre år sedan firade sitt 20-årsjubileum!

Man representerar flera tunga namn inom hobbyområdet. Från olika delar av världen.

Graupner radio & annat

Graupner och Hobbyborgen har blivit synonyma begrepp. Det tyska företagets kvalitetsprogram inom modellflyg, bilar, båtar och radioutrustningar är något av ryggraden i företaget. På senare tid har också Graupners nu trettioåriga satsning inom elflyget medverkat till uppsvinget inom detta område i Sverige. En mer

än 500 sidor tjock Graupner-katalog presenterar ett brett utbud av produkter, som tillfredsställer alla de varierande krav som kan ställas. Timo Axelsson påpekar att man nu har en nytryckt svensk prislista till den innehållsrika katalogen.

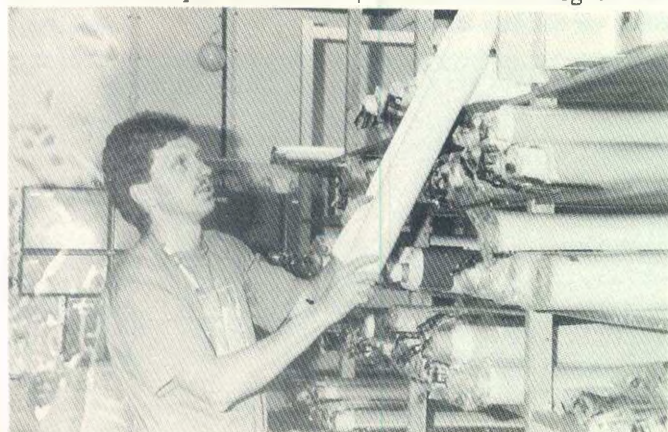
På plastsidan representerar man japanska Fujimi, som täcker flyg (skala 1:72 & 1:48), bil (1:24, 1:32 & 1:16 för exklusiva bilmodeller). Militärfordon förekommer i skala 1:76 och båtar (1:700).

Man importerar också RC-bilar för såväl nybörjare som expert från Marui vars produktprogram täcks av ett brett utbud av reservdelar och tillbehör.

Hobbyborgen tar in spanska Dikars väldetaljerade båtbyggsatser i "akta" trä för dekoration/prydnadsmodeller. Här finner man bland annat välkända Gokstadskeppet och Cutty Sark för nybörjare. Byggsatser för imponerande mästerverk typ spanska galcaser och engelska fullriggare finns också för de mer försigkomna.

I dagarna har man också börjat få in den nya Oracover-filmen - det senaste inom plastfilmområdet. En del av Thunder Tiger-programmet går också att få via Hobbyborgen.

För själva hobbyverkstaden har man de välkända Minilor-maskinerna, som matas med 12-15V från bilbatteri eller speciella transformatorer. Grundmodellen är en "bormaskin" med varvtalsområden upp till 15.000 rpm. "Turbo"-varianten toppar 22.000



En gammal sanning blir inte sämre av att upprepas. I AKMG:s utmärkta klubbtidning "Stabben" gavs ett byggtips, som kan upprepas många gånger. Det handlar om hur man smidigt och enkelt för över konturena på spant och spryglar från ritning till byggmaterial - balsa eller plywood.

Enkolpulverkopiator

Med hjälp av en vanlig kopieringsapparat av den numer vanligast förekommande xerox-typen med kolpulver, kan man lösa problemet.

Ställ in kopieringsmaskinen på "mörka kopior" och kopiera de detaljer, som skall tillverkas. Bilden på Din kopia byggs upp på papperet av det påförda kolpulvret. Det är det pulvret man sedan med hjälp av värme (strykjärn eller liknande) kan föra över till byggmaterialet. Lägg Din kopia med "bilsidan" nedåt - håll stilla - och värm fast bilden på träet. Du kan använda ett strykjärn inställt för t ex Solar-tex och liknande beklädnads-

material. Det går också bra med ett vanligt strykjärn. Prova Dig fram till rätt värme.

Kompensera för krymp!

Den resulterande linjen blir tunn och snygg. Visserligen krymper man måhända papperet en smula genom den påförda värmen, men det är bara att kontrollmätta mot originalet och såga/skära med lite "luft" emellan.

Du kommer att märka, att Din kopia blir "spegelvänd" på balsa- eller plywoodflaket genom kopieringen och värmeöverföringen, men det spelar ingen roll - det blir ju ändå rättvända spryglar eller spant, då Du är färdig med jobbet!

Och är det så att man behöver förstora sprygeln eller spantet från en ritning i mindre skala går det ofta också bra. Många kopieringsapparater av den här typen kan ju också förstora/förminska (vanligtvis 65-140%). (Om Du skall förstora eller förminska i samma moment, som Du gör kopian, så kan Du enkelt



Kopiera spant och spryglar!

räkna ut procentsatsen så här med Din fickräknare. Exempel: Mät upp hur lång sprygeln skall vara i färdigt skick. Det måttet divideras (dvs delar) Du med det mått, som sprygeln har på ritningen. Det spelar ingen roll om ritningens sprygel är större eller mindre än den, som du

skall ha. Efter divisionen har Du fått fram ett procenttal. Ställ in kopieringsapparaten på det värdet och kopian, som kommer ut, är i rätt storlek.

Om viss krympning sker, så kan Du enkelt kompensera för detta också!

Redaktörn



Vår första RC/Hobbykatalog

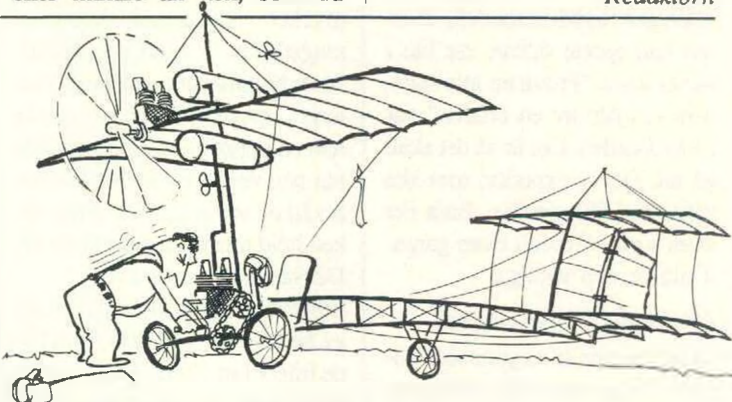
är nu färdig med 120 välfyllda sidor

Blir Din för 50 kronor
inklusive porto i sedel eller
på vårt postgirokonto 88 49 80-4



Söders Hobbyaffär/Hobbyexperten

Folkungagatan 140116 30 Stockholm vxl 08-40 63 64



Whitehead före Wrights?

Att vara först är alltid svårast! Och har man sedan lyckats bli först i världen, så måste det ju bevisas. Det är inte alltid det går. All världens historieböcker anger ju bröderna Wright som de allra första som flög för egen maskin. Nu står dessa bröder som de första, därför att de hade vittnen till sin bedrift. Men kan det vara så, att det faktiskt var någon före dem?

Källor talar om en Gustav Whitehead (till en början kanske Weisskopf) som föddes i Bayem

i Tyskland. Han emigrerade till USA, där han den 14 augusti 1901 skulle ha flugit för första gången. Detta skulle ha skett i Bridgeport, Connecticut. Under den första flygningen - för hans och hela världens del - skulle han ha tillryggalagt hela 270 meter på en höjd av 15 meter. Samma dag genomfördes ännu en flygning, som inte heller rapporterats som officiell i brist på vittnen. Inte heller har några tidningsdrakarars reportrar varit närvarande.



Vandringspris på villovägar!

Solna MSK vill utnyttja Modellflygnytt för en efterlysning. I ett brev med bilagt foto efterlyser man ett vandringspris, som visst vandrat sina egna vägar. Så här skriver man: "Vi efterlyser John Hagedahls vandringspris som skall vara priset i tävlingen Solna MSKs 10-starters. Det är visserligen ett vandringspris, men nu har

det varit ute och vandrat lite i längsta laget. Det ser ut som den stora bucklan på bilden (ovan) och har varit försvunnen i flera år. Så om Du har den hemma eller i klubblokal, så vore vi glada, om Du ville kontakta Sture Johansson på telefon 08-27 63 87 - vi tackar på förhand!

Sture/Solna MSK

Västerås FK/mts meddelar just före pressläggningen

- ☛ inbjuder till HELIKOPTERTÄVLING - F3C UT och Riksmästerskap i Helikopter Populär 15-16 sept på Arosängen utanför Västerås. Startavgift 125:- på pg 13 12 65-1, Västerås FK, ange klass. Sista anm dag 10 sept 1990. För info: Kaj Johansson 021-207 83, Håkan Gustavsson 021-33 27 65, Kristian Berggren 021-30 21 16. Kör väg 67 från V-ås mot Sala, sväng in grusväg 500 m efter väg mot Tillberga.
- ☛ SJÖFLYGTRÄFFEN - den årligt återkommande - har vi tyvärr tvingats ställa in detta år. Beklagat!

Berättelsema om denne Whitehead nämner också, att han den 17 januari 1902 flög för första gången med ett sjöbaserat tvåmotorigt flygplan, som han plockat ihop av väsentliga delar från landmaskinen. Start, 11 km i luften i en cirkelformad bana och slutligen landning på vattnet. Inga vittnen. Ingen publicitet. Ingenting för världshistorien. Inga monument, bara en liten notis. Grymt!

Men man måste tänka på allt, om man skall slå rekord - jämför gärna med vad dagens FAI kräver för rekordslagning med ett litet modellplan!

Nu var han dock inte så dum i alla fall den här Gustav Whitehead. Vi minns, att bröderna Wright hade problem att få upp sina Flyers från marken. Därför tvingades de bygga en starträls,

som senare måste kompletteras med en extra starthjälp i form av ett torn med en tung vikt, som släpptes (planet i andra änden av repet!) och som bidrog till att planet nådde lyftningsfart. Whitehead var smartare. Han hade en motor, som drev en propeller för framdrivning av maskinen i luften. För att klara av starten från marken hade han ännu en motor, som drev landställets hjul. På det sättet kunde han enkelt accelerera på startbanan med hjälp de drivande hjulen, för att sedan "air-born" låta propellern ta över framdrivningen i lufthavet.

Jag tycker, att han skall få gå till flyghistorien bara för den listiga idén.

Redaktörn



Tala om medlems-tidningar!

Stockholms Läns Modellflygförbund, SLM, kan vara stolta över sin medlems-tidning. Den är proffsigt gjord med modern desktop-teknik. Man kan se att redaktionen använd en effektiv Macintosh-dator för att framställa sin tidning. Lay-out, tryck och papper är av hög kvalitet. Innehållet är förstås inriktat på

medlemskårens behov. Resultattalster från olika tävlingar i friflyg, linflyg och R/C finns med liksom rapporter från aktiviteter i Stockholmsområdet: träffar, stora och små tävlingar samt klubbarnas arrangemang av varjehanda slag. SLM-nytt är verkligen någonting för övriga länsförbund att ta efter!

BH

En liten kaktus!

Benestad 28 juni 1990

Hej!

Tack för en trevlig tidning och i mitt tycke även ett bra förbund, mestadels i alla fall!

Tidningen innehåller en del bra artiklar om säkerheten. Som inte får tummas på. Ert arbete med frekvenser har ju också givit resultat.

Modellflygnytt nr 3/1990 kom och Ni hade en fin och vacker vy av en ung lovande modellflygare. Men! Jag noterade tyvärr att det tydligen fortfarande flygs modeller med felaktig frekvensmarkering på sändarantennen.

Jag vill med detta sända en kaktus till vårt lands hobby- och leksakshandlare, som inte

ordnar denna detalj på ett bättre sätt.

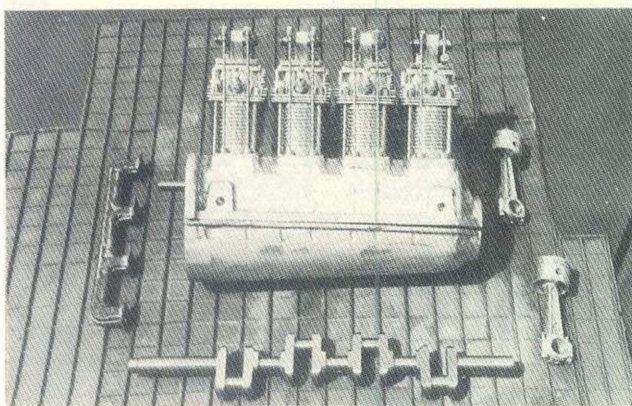
Med vänlig hälsning!

Ewe G Håkansson

Acroflyers Modellflygklubb

Mera om märkning!

Karl-Evert Wannberg i Lidingö MK brukar förutom regelmässig märkning på sändaren också märka sina modeller med den frekvens han flyger på. På modellens fena - på båda sidor - anger han med en stor platta i rätt färg och frekvensnumret i stora tydliga vita bokstäver. Det kan vara ett tips att än bättre ange för flygande kompisar vilken frekvens man uppträder på!



Gipsy Moth i skala 1:3,4

Thorulf Berg från Göteborg håller på att bygga en Tiger Moth i skala 1:3,4. Förebilden, en fint renoverad Moth, finns i Norrköping. Det speciella med Thorulfs modell är att den skall få en nära nog skalariktig motor också! Vid Svegs Myggmooting visade Thorulf Berg sin snart färdiga modellmotor. Den är byggd i skala 1:3,4 av en världsberömda Gipsy Major-motorn. Originalen är en fyrcylindrig inverterad radmotor med torrslump. Det senare betyder att man har en specialoljetank utanför själva motorn.

Thorulfs motor är naturligtvis så lik originalet som möjligt. Motorn har en cylindervolym på 60 cc. Den beräknas kunna ge 4500 varv per minut och utvecklar då 2,3 - 3 hk. Motorn skall drivas med bensin och får alltså ett tändsystem, han ha valt ett brytarlöst system typ Runtronic.

Hittills har Thorulf lagt ner 700-800 timmar på motorn. Han är yrkeslärare på en verkstadsmekanisk skola och har alltså nödvändiga kunskaper för att kunna gå iland med ett sådant här avancerat projekt.

Vevhuset är gjutet i silium, den har gjutjärnsfoder och detaljer som vevaxeln är naturligtvis av högvärdigt stål.

Nu återstår det att tillverka för-gasaren, montera den på insug-röret, tillverka ventilkåpor och apparathuset i bakkdelen på motorn där kraft till kamaxeln och oljepumpen tas ut.

Thorulf har fått en del råd av Ingvar Olsson i Gråbo som byggt en liknande motor, men den är på 90 cc.

Nästa sommar hoppas Thorulf att motorn ska vara klar för inmontering i modellen. Det lär bli någonting alldeles extra att få uppleva!

Tänk er en fyrcylindrig fyrtaktsmotor med den "rätta" bensindofsten.

Bosse Holmblad

Medlemmarna i MFK Felix i Rättvik invigde sitt flygfält helgen 28-29/7.

Sedan starten 1973 har man saknat ett eget modellflygfält.

Klubbens fält ligger åtta kilometer norr om Rättvik utmed väg 301. Mitt i skogen, och granne med sopstationen, en crossbana och en skjutbana, har dalkarlarna anlagt en gräsyta på c:a 80 x 50 meter.

Modellflygfältet är förstuds mycket välkommet. Tidigare har klubbens medlemmar tvingats till provisorier som Siljans is, vintertid förstuds, och för R/C segel har man använt gräsytor intill travbanan.

Det nya fältet kräver dock sin man. Vid invigningen fanns ett 30-tal maskiner på plats. Många R/C-piloter tvingades göra "stoppsladdar" för att få hejd på ekipagen vid landningen. För att undvika ett besök i terrängen.

Men fältet ligger idealiskt till ur bullersynpunkt. Inte ens den mest idiotiska miljökampe kan komma på tanken att bråka om ett modellflygfält som har en sopstation, en crossbana samt en skjutbana som grannar. Allt ligger dessutom långt ute i skogen!



Den sista SM-tävlingen i F3B-T!

I enlighet med beslut taget på SMFF:s Förbundsmöte 1990 i Kristianstad så skall fortsättningsvis Svenska Mästerskap ej avhållas i så kallade "nationella klasser".

Därför inbjuder Filipstads MFK Sveriges alla modellsegelflygare att för sista gången inom över-skådlig framtid tävla om titeln "Svensk Mästare" i klassen F3B-T. Titeln kan bli en raritet!

Tävlingen skall avhållas den 8 september - med reservdag den 9 september - på Brattforshedens Flygplats. Detta torde vara en idealisk plats för denna verksamhet.

Genomgång före tävlingen börjar kl 0845 och första start prel 0900.

Uppgifter om hur Du anmäler Dig borde Du hitta i Tävlingskalendern i denna förträffliga

blaska (varför stod det inte med i förra numret, Tingwall?).

Startavgift & anmälan:

under 20 år 60:-, över 20 år 80:- till postgiro 88 19 14-6, Filipstads MFK. Anmälan senast 27 augusti till Filipstads MFK, Box 95, 682 01 Filipstad. Ange frekvensnummer vid anmälan!

Väl mött till vårt sista SM 1990 i F3B-T!

Kaj Skäre

Autumn Friflyg-World Cup

Långt efter manusstoppdatum kommer ett Hartmannskt löddrigt brev med vänlig begäran om viktigt & angeläget införande.

AKMG Fft & MFK Sländan inbjuder till den första svenska World Cup-tävlingen i friflyg. Man flyger F1A, F1B, F1C i den lilla byn Järpås ca 100 km NV Göteborg - väg E3 från Göteborg mot Stockholm, sväng höger vid Vara, följ väg 187 mot Lidköping, sedan visar FAI-skytlar.

Tid 22-23 sept med den 21 sept som trimningsdag. 22 sept kl 1030 briefing + prel 5 perioder. Startavgift SEK 150:-

Anmälan sändes till Lars Larsson, Pl 4342, S-466 00 Sollebrunn, Sweden senast 3 sept. Senare anmälan +50%!

Vidare info via Lars Larsson, 0322-421 17
Lars-G Olofsson 031-49 30 55.



Nytt modellflygfält i Dalarna !

Invigningen

Till invigningen hade klubbmedlemmarna ansträngt sig ordentligt. En kiosk fraktades upp till fältet. Likaså hade man hyrt ett stort partytält där man kunde njuta av sitt kaffe eller den varma korven. I ett hörn stod klubbens dator där man kunde prova på att "flyga" ett R/C-plan, via ett speciellt simulatorprogram. Som styrenhet finns en R/C-liknande låda med två spakar.

Dessutom hade man lånat in ett portabelt elverk för att få ström till både dator, kiosk och högtalaranläggning.

Folk strömmade till hela tiden för att se vad radioflygarna kunde göra för konst. Publiken hade tillgång till stolar och bord för sin bekvämlighet. Tala om service. Mitt i de djupa dalaskogarna !

Klubbstugan

Nere vid Siljans strand, strax utanför Rättviks tätort, ligger



Mfk Fenix klubbhus. Och det är inte vilken byggnad som helst. Den ligger vid båthamnen. I "stugan" huserar dels Fenix och dels en båtklubb. Modellflygklubben har ungefär 200 m² i stugan !

För några år sedan brann Mfk Fenix klubbhus - med en rad färdiga modellflygplan som förvarades där. En tids deppighet har dock bytts mot ett ordentligt klubbhus, tack vare en framåtsträvande och klok kommunledning.

Inom klubben sysslar man både med radioflyg och miniracing (eldrivna radiostyrda bilar).

— Det fungerar bra med de båda verksamheterna tillsammans,

säger Bengt Staffas, styrelseledamot i Mfk Fenix.

Den dator som används till flygsimulator används också som varvräkningsanläggning vid bil-tävlingarna.

Inom klubben finns ett 70-tal medlemmar.

Bo Holmblad

Änliggen har Mfk Fenix i Rättvik ett eget modellflygfält. Vid invigningen sken solen i kapp med medlemmarna !

Ätta kilometer från fältet har klubben sin bygglokal, vackert belägen invid Siljans strand.

Skala-VM Fokker & KLM!

Årets VM i F4C går som bekant i Polen. 1994 blir Holland värdland. Och då blir det lite extra.

Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (det är holländsk KSAK, det!) meddelar, att KLM och Fokker Aircraft sponsrar F4B/ F4C-VM 1994. Anledningen är att båda företagen fyller 75 år.

Inte nog med detta. Man avser anordna en speciell skalatävling vid sidan om VM för F4B och F4C. Modeller i denna tävling skall ha sina förebilder i KLM:s flygplanflotta 1919-1994. Man meddelar, att det blir attraktiva priser för de bästa och varje deltagare kommer också att få en speciell souvenir.

De modeller, som nu svenska skalaflygare skall börja samla in dokumentation om - och självfallet börja bygga är följande:

De Havilland DH-9 (Airco 9); Fokker-typerna F-II, F-III, F-VIIa, F-VIIb-3m, F-VIII, F-XVIII, F-XXXVI, F-27, F-28, Fokker 50 & 100; Koolhoven FK-43; Douglas DC-2, DC-3C/C47, DC-4-1009, DC-5, DC-6A, DC-7C, DC-8-63, DC-9-32, DC-10-30, MD-11; Boeing 737-306, 747-206B, 747-406; Lockheed Constellation L-049, Super Constellation L-1049, Elektra II L-188C; Convair 340; Vickers Viscount 803; Airbus A-310-203, SAAB 340B; BA Jetstream 31, Sikorsky S-61N helikopter.

FAI-regler & certifikat!

Modellen skall följa FAI:s regler för stora modeller - max 25 kg + max 100 cc motor(er) och piloten skall ha RC-certifikat.

Dokumentation till flygplantyperna tar KLM fram - kostnaderna för dessa spikas senare. Men det är bara att gå igång med själva planerandet. Det är fyra år dit - normal framtagningstid!

Lasse ska det vara!

I Bosse Andreassons artikel i om Acrostar Mk II i skalähörnet /nr 3 av Modellflygnytt insmög sig ett fel. Där nämndes, att Bosse fått tag i en bra byggsats i plast av modellen från Hans Fastenius i Stockholm. Det är riktigt, att byggsatsen är bra, men leverantören heter Lars (Lasse) Fastenius och inget annat!

Lars Fastenius - aktiv modellflygare (raketer, friflyg, linkontroll, pylon, F3A och helikopter) i cirka 15 år - drog igång sitt företag "Complast" förra året. Det började då Lasse byggde en modell av Acrostar Mk II för cirka 7 år sedan och ville prova de nya materialen epoxi, glasfiber, kolfiber, kevlar. Dessa material har ju länge omgivits av mystik och farhågor. Problemen han mötte var dock inte farorna med materialen el-

ler hemliga tillvägagångssätt. I stället var det svåraste att få tag i material att arbeta med.

Det fanns, men dyrt!

Det fanns material, men i för stora mängder för modellarbeten. Det blev höga kapningskostnader, för stora minimikvantiteter, och dålig förståelse för hobbyutövers dåliga ekonomi.

Därför kom Complast till. Med husfriden som insats klipper nu Lasse glasfiberväv på vardagsrumsgolvet och kletar ner garaget med epoxi och annat. Spartansk kan tyckas, men Lasses företag Complast kan nu erbjuda mängder av varor till vettiga priser: glasfiberväv 29 g/m²- 155 g/m² för 37:- - 64:-; epoxi-sats 3,5 hg 77:-; kolfiberroving 1 hg 65:-. Sänd ett adresserat/frankerat kuvert till Lasse, så får Du en prislista på posten. Ring gärna 08-96 17 11 kl 18-21, så kan Lasse serva Dig med mer info om hans plastkunskap!

Redaktörn



Meddelanden från Förbundet

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

Enligt rapporter har det förekommit felaktigheter i tävlingskalendern. Det är inte bra.

Felen kan bero på rena sättningsfel, men också på grund av att ett tävlingsdatum av förklarliga skäl ändrats efter första införandet - eller en kontaktman byter telefonnummer. Eller en vanlig felskrivning i manus eller telefax!

Redaktören skulle därför uppskatta, om eventuella fel omedelbart meddelas till tidningens redaktion, så att vi kan se till att tävlingskalendern är rätt och riktig!

Då först gör den nytta!

Tävlingskalender Inomhusflyg 1990 - alla klasser

Nr	Datum	Tävlingens namn	Plats	Arrangör	Kontaktman	telefon	bost/arb
01	sep 15	SM F1D, Peanut, 25-öres kl 8-17	Torvalle Sporthall takhöjd 9 m	Haninge MFK	Sven Pontan Jonas Romblad Christer Lagerstedt	08-777 37 11 08-745 43 09 0750-283 24	

Tävlingskalender Friflyg 1990 - alla klasser

Nr	Datum	Tävlingens namn	Plats	Arrangör	Kontaktman	telefon	bost/arb
18	sep 21-23	Autumn Max W/C	Vara	AKMG fiv/MFK Sländan	L-G Olofsson	031-49 30 55	
19	nov 10	Novemberträffen	Revinge	AKM MIs	Lennart Hansson	040-19 37 90	
20	nov 17	FAI Cup	Uppsala	Solna MSK	Gunnar Holm	08-760 95 46	

Dessutom reserveras veckosluten 25-26 augusti och 6-7 oktober för lokala tävlingar, till exempel DM, KM och juniortävlingar.

Internationella tävlingar och mästerskap

☛	aug 20-26	Junior-VM,	Mostar,	Jugoslavien	SMFF:s exp	011-13 21 10
☛	sep 1-2	Eiffelpokalen,	Zulpich,	Väst-Tyskland	SMFF:s exp	011-13 21 10
☛	sep 8-14	Friflyg-EM,	Dömsöd,	Ungern	SMFF:s exp	011-13 21 10
☛	sep 14-16	Puszta Cup,	Dömsöd,	Ungern	SMFF:s exp	011-13 21 10

Tävlingskalender Linflyg 1990

Nr	Datum	Tävlingens namn	Plats	Arrangör	Kontaktman	telefon	bost/arb
07	aug 18-19	SM 1990, alla klasser	Johannisbergs Fp	Västerås	Ove Andersson	021-13 17 42	
08	aug 25-26	DM 1990, intern. klasser		Respektive distrikt			
08x	aug 25	DM SLM 1990, F2D	Tullinge, se nedan!	SLM	Kjell Axtelius	08-774 49 15	
09	sep 1	Väsbyklippet, F2D + slow combat		Väsby Modellflygare	Mats Beijhem	0760-801 79	
10	sep 2	Galax Special, F2A, F2C, GY	Tullinge, se nedan!	MFK Galax	Kjell Axtelius	08-774 49 15	
11	sep 8-9	Vänernspokalen, F2B, semistunt, F2D, slow combat		Vänernspokalen	Ingemar Larsson	0521-112 10	
12	sep 15-16	Galax Open, alla klasser	Tullinge, se nedan!	MFK Galax	Kjell Axtelius	08-774 49 15	
13	sep 30	Hösttävlingen, F2A, F2C, GY		Haninge	Per Ehnwall	0750-212 14	

OBS! Tullinge är militärt område. End. svensk medborgare bereds tillträde. Namn, pers-nr på tävlar + supporter måste anges i anmälan!

Internationella tävlingar

☛	aug 25-27	Britiska Mästerskapen, alla klasser		Storbritannien	Grenchefen	0753-778 90
---	-----------	-------------------------------------	--	----------------	------------	-------------

Tävlingskalender RC-flyg 1990 - Klass F3A

Nr	Datum	Tävlingens namn	Plats	Arrangör	Kontaktman	telefon	bost/arb
05	sep 29-30	Hösttävling (ing i Östj-cup) F3A, F3A Sport, F3A Pop	Herrebro-fältet	Norrköpings RFK	Hans Andersson, Pryssgårdsvägen 52 602 10 Norrköping		

Förslag till nytt bidragssystem för ungdomsorganisationer

Så här är det nu!

Ingen modellflygare har (hop-pas jag) kunnat undgå att märka att SMFF är en sk ungdomsorganisation, d v s vi får vårt huvudsakliga ekonomiska stöd från SUR = Statens Ungdomsråd.

Bidraget till centrala verksamheten är runt 400 000 kr per år. I kronor räknat har det ökat, men det har inte hållit jämna steg med kostnaderna, så an-30

delen har successivt sjunkit, och är nu 30-40% av alla våra inkomster.

Med central verksamhet menas att den inte direkt gäller klubbar och distriktsförbund.

Bidraget för 89/90 består av ett fast grundbelopp (375.000 kr), ett rörligt belopp per klubb (1.700 kr) och ett rörligt belopp per ungdomsmedlem utöver 3.000 st (23 kr).

SUR-bidrag & LOK ...

Till klubbarnas lokala verksamheten genom SUR de sk LOK-bidraget, som baseras på antal sammankomster.

Det betalas två gånger per år. För att göra det enkelt för sig betalas det ut till SMFF som sedan får nöjet att portionera ut det till klubbarna. LOK-bidraget har varit 12 kr per sammankomst, men höjs från och med 1990/1991 till 17 kr.

Distriktens bidrag har SUR inte alls med att göra. Det är lands-tingen, som sköter det.

Som jag nämnde är SMFF en ungdomsorganisation. Vi är emellertid inte riktigt fullvärdig sådan. Vi har nämligen inte 60% medlemmar under 26 år, utan bara 53%. Därför hamnar vi i en liten speciell grupp av organisationer, som bara får ut 3/4 av det bidrag som vi annars skulle erhålla.



Tävlingskalender RC-flyg 1990 - Klass F3B

Nr	Datum	Tävlingens namn	Plats	Arrangör	Kontaktman	telefon	bost/arb
09	sep 8	SM F3B-T	Brattforshedens Fp	Filipstads MFK	Kaj Skäre	0590-123 17	
10	sep 30	Högsåsen, F3B-T	Brännebrona	Brännebrona FK Mfs	Lennart Sköld	0501-167 45	

Tävlingskalender RC-flyg 1990 - Klass F3C

Nr	Datum	Tävlingens namn	Plats	Arrangör	Kontaktman	telefon	bost/arb
XX	aug 25-26	UT F3C-FAI + Helipop	Klubbältet Torslanda	AKMG	Björn Friberg	031-49 20 41 kväll	
						031-80 50 00 dag	
04	sep 4	Gripen Cup, F3C UT + pop	Radiolanda	Nyköpings MK	Christer Palm Dahl	0303-203 98	
05	sep 1-2	Helikoptermeeting	Brännebrona flp	Brännebrona FK mfs	Per Nordström	0144-835 71	
06	sep 15-16	Helikoptermeeting	Herrebrofältet	Norrköpings RFK	Jyrki Terho	0501-186 21	
					Robert Veenhuizen	013-15 65 06	

Tävlingskalender RC-flyg 1990- Klass F3E

Nr	Datum	Tävlingens namn	Plats	Arrangör	Kontaktman	telefon	bost/arb
04	aug 25	Hösttävling F3E, F3E max 10c	Starianda	Djursholms MF	Stefan Engberg	08-789 07 00	
04x	aug 25	F3E-FAI 10 celler & 7 celler	Starianda	MFK Starflyers	Jan Levenstam	08-36 18 32	
05	sep 8-9	SM 1990, F3E + F3E max 10c	Sundbro	Uppsala FK mfs	Leif Rydén	018-69 63 80	
06	sep 2	Septemberflytet, F3E Pop	Starianda	Djursholms MF	Bo Samuelsson	08-727 30 00	
07	sep 29	Final 90 års serie, F3E Pop	Starianda	Djursholms MF	Stefan Engberg	08-789 07 00 dag	

Tävlingskalender RC-flyg 1990 - Klass F3F

Nr	Datum	Tävlingens namn	Plats	Arrangör	Kontaktman	telefon	bost/arb
02	aug 25	Model-Craft Cup 1990, F3F	Kåseberga	Malmö RFS			

Tävlingskalender RC-flyg 1990 - Klass F4C

Nr	Datum	Tävlingens namn	Plats	Arrangör	Kontaktman	telefon	bost/arb
06	aug 31- sep 10	VM, F2C + F4C	Poien		Stig Bergström	040-15 15 24	

Meetings, flygdagar mm 1990

Nr	Datum	Tävlingens namn	Plats	Arrangör	Kontaktman	telefon	bost/arb
10	sep 1-2	Helikoptermeeting	Brännebrona flp	Brännebrona FK mfs	Tomas Falk	0500-251 20	
11	sep 1-2	Helikoptermeeting	Klubbältet	Hökaklubben	Christer Persson	010-46 12 69	
12	sep 15-16	Helikoptermeeting	Herrebrofältet	Norrköpings RFK	Robert Veenhuizen	013-15 65 06	
13	sep 22	Flygmeeting	Klubbältet	Vagnhärads RCK	Curt Eklund	0156-100 07	
			Gamla E4 avf Trosa		Hans Fällgren	0155-156 86	

Så här ser det alltså ut idag. Nu skall vi titta på vad som förmodligen händer om några år.

Nyckelordet

är Lokal Aktivitet

Mer om detta senare, men först till frågan om meningen med hela bidragssystemet. Jo, våra styrande poliuter vill att organisationerna skall verka för demokratisk fostran och

• *ge en meningsfull fritid till ungdomarna.*

För att uppnå dessa övergripande mål skall organisationerna jobba i första hand med

• *lokal gruppaktivitet*

Det är detta som skall bli styrande för det framtida bidraget, snarare än många (passiva?) medlemmar.

Vilka bidrag blir det?

Bidraget till en riksorganisation kommer att bestå av:

- *ett grundbelopp*
- *ett belopp per lokal avdelning dvs klubb.*
- *ett belopp per sammankomst som dessa lokalavdelningar har*

Kravet på minst 3.000 medlemmar under 26 år och att det skall utgöra minst 60% kvarstår.

Det lokala aktivitetsbidraget tas bort ...

men kommer ändå att finnas kvar. Det låter konstigt, men det blir så att riksorganisationen inte MÅSTE betala ut bidraget. Utredarna räknar med att de olika organisationerna - så även SMFF - av självbevarelsedrift kommer att stödja lokala aktiviteter minst lika mycket som tidigare. Och det var ju det som var meningen.

Vad innebär det för SMFF?

Ja, vi kommer knappast att klara 60%-kravet än på ett tag, så vi får även i det nya systemet nöja

oss med att hamna i den grupp på (f n 12 organisationer) som får särskilt bidrag. I praktiken innebär det att SUR kommer att göra en allmän bedömning av vår verksamhet och sätta en "prisplapp" på den.

Jag vill dock notera, att man på flera ställen i utredningen poängterar hur viktigt det är med generationsövergripande verksamhet, en sak som SMFF framfört många gånger till SUR.

I vart fall är det viktigt att vi kan redovisa en verksamhet som går i linje med statsmaktens idéer om lämpligt sätt att använda bidraget på.

Ett extra verksamhetsbidrag från SMFF

Vid SMFF:s senaste Förbundsmöte i Kristianstad beslutades att klubbarna skulle få ett s k extra verksamhetsbidrag från det centrala bidraget. 1.000 kronor till alla klubbar som redovisar minsta 5 sammankomster och 1.000 kronor till alla som ökar med minst 5 juniorer eller har minst 60% juniorer bland medlemmarna.

Vi vill ligga steget före!

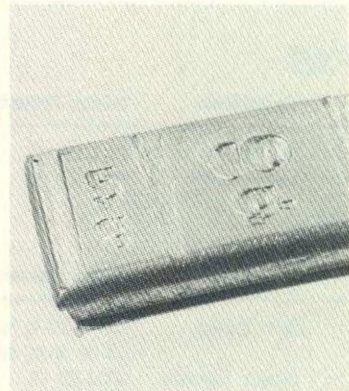
Du ser väl mönstret i detta? Just det, SMFF lämnar redan i år ett bidrag för att så många som möjligt skall bli bidragsberättigade. Styrelsen ville ligga steget före, som en investering för framtiden. Därför lade vi det förslaget. Mitt tips är att det kommer att finnas med även i framtiden. Kanske med större belopp men med högre tröskel.

Sammanfattningsvis: Ordna aktiviteter och redovisa dem!

Slutligen vill jag påpeka att det än så länge rör sig om ett utredningsförslag, en del detaljer kan ändras.

Johan Bagge
Kassör SMFF

NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA PRYLAR



Byggsatser från Pica

Dave Platt - en välkänd skala-amerikan - har tagit fram en hel del fina modeller under årens lopp. Många av dem har gått vidare och blivit byggsatser i skala 1:5 eller 1:6 framställda av Pica.

På programmet finns bl a Spitfire, T-28B (USAF trainer), Waco (mycket fin och populär dubbel-däckare), Aeronca (högvingsad sport) Focke-Wulf 190D-9. Jungmeister - en trevlig tysk dubbel-däckare - är en nyhet, som importören AL Model Aeroplanes Product HB nyligen fått hem. Man avslöjar också, att Pica nu tagit fram helt nya stansverktyg, vilket innebär, att det nu är mycket bra stansning. AL Model kommer också att ha infällbara ställ till de modeller där dylika förekommer. Katalog utsändes mot 15:- i sedlar eller frimärken.

AL Model Aeroplanes Product
042-34 16 95

CA-lim utan ångor

UFO är ett användarvänligt snabblim från Satellite City. Det är speciellt lämpligt för den som är känslig för ångorna från CA-lim.

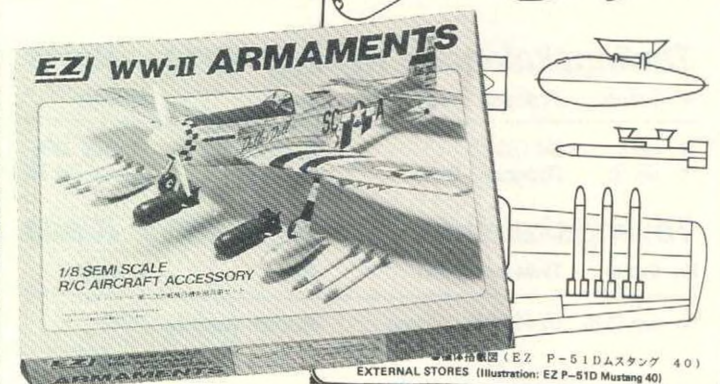
Det finns i två versioner: ett tunnflytande (7 sek) för limning av material med god passform och ett annat tjockflytande (45-60 sek) för porösare material eller där passningen är mindre god. Det tjockare limmet kan också med fördel användas för limning av och på cellplast. Primer behövs ej. "Kick-It" är en accelerator, som används för att påskynda härdningen. En 20-grams UFO-flaska kostar cirka 73:-, medan en 60 grams Kick-It med pump går på 65:-. Importören Masti hälsar återförsäljare välkomna.

Masti
0612-150 34

Vevhusfäste från OS

Från OS kommer något, som kan lösa platsproblem i motorrummet. Det är ett speciellt vevhusfäste, som monteras på motorn i stället för på vevhuslocket. Dessa vevhusfästen finns i fyra storlekar för OS-motorerna MAX 10FP, MAX 15FP, MAX 20-25FP och MAX 35-40FP. Cirkapriserna ligger från cirka 70:- till 110:-.

Model Craft
040-714 35



Bra nyheter från Pilot!

Model Craft har sänt ett par trevliga nyheter från Pilot.

- Den ena är en tuff sats med material (lätt och vakuumformad plast) för två bomber, två fälltankar och två raketer inkl upphängningsanordningar till dessa. De är ursprungligen framtagna för Pilots EZ P-51 Mustang, men passar även andra maskiner i skala runt 1:8. Hela satsen, som måste vara intressant för den som vill pynta sin modell lite extra, kostar omkring capris 365:-.

- Från Pilot kommer också en .20-version av de världsberömda Supra-ställen med det unika låsningssystemet. Själva mekanismen ryms i en liten "låda" - monteringsmått 30 x 30 mm med det ringa djupet av 21 mm. De synnerligen lätta - och mycket lätt-drivna ställen har capris 325:-/par för huvudställ och ett nosställ ligger kring 235:-.

Model Craft
040-714 35

Master Aircsrew

De senaste årens utveckling på motorsidan har ökat behovet av

propellerar med stor stigning. För att möta detta släpper nu Master Aircsrew två nya propellerar, 10 x 8 & 11 x 9, av sedvanligt hög kvalitet. Capriserna ligger just över 20:-.

Model Craft
040-714 35

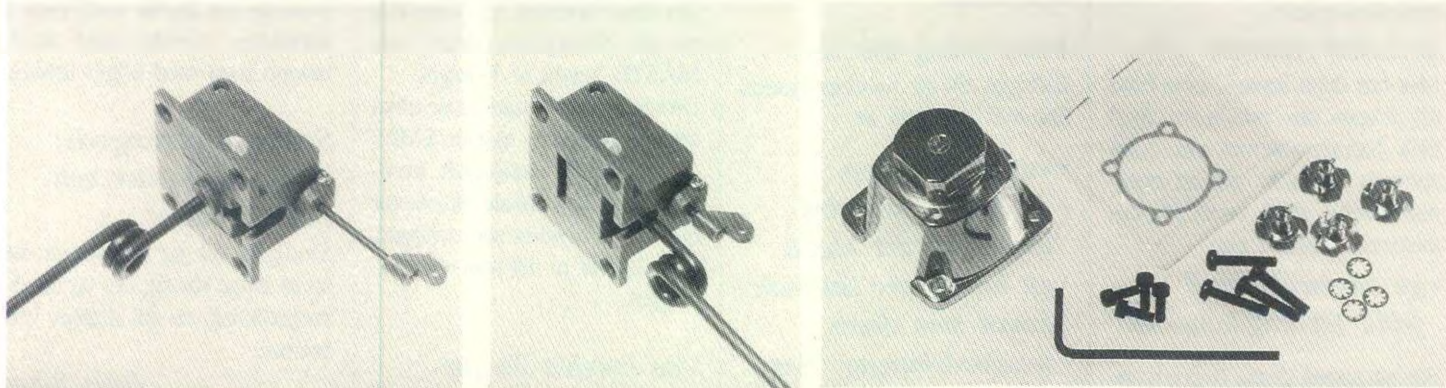
För bygge och trimning

- X-actos omfattande sortiment har utökats med en fintandad såg med sågdjup som passar deras geringlåda - utmärkt för fina sågningsarbeten. Capris 35:50.

- Kolfiberrör för den perfekta stötstangen: lätt, styv och stark. Den finns i två dimensioner med diam 5,5 mm och 6,5 mm med längd 825 mm.. Capris 45:-.

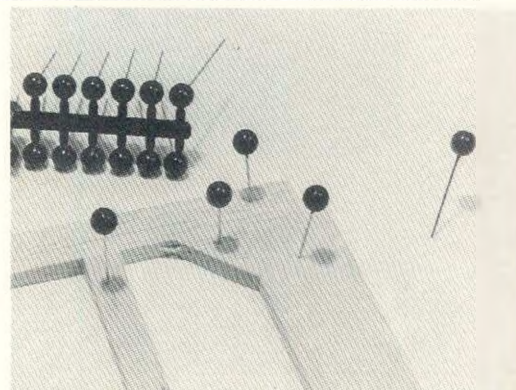
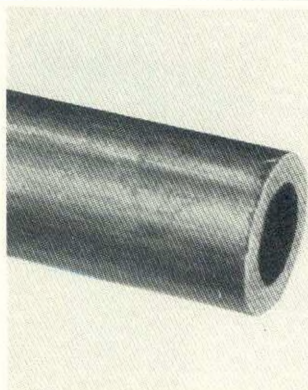
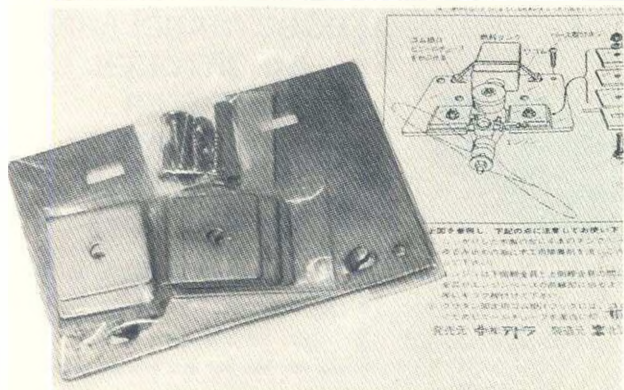
- Självhäftande blyvikter finns nu i en praktisk blyremsa för avvägning av modeller. Hela remsan väger 180 g, men är uppdelad i 5 och 10 grams-bitar, som lätt bryts av. Den självhäftande baksidan på bitarna gör dem lätt-monterade. Remsan kostar 19:50.

- Polytex - detta utmärkta vävbeklädnadssortiment har fått ännu en ny strålande kulör - fluorescerande orange. Den ger fin lyster



NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA PRYLAR

NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA PRYLAR



och som all annan Polytex fäster och krymper den exceptionellt bra. En rulle på 2 m med bredd 77 cm kostar ca 105:-.

Model Craft
040-714 35

Praktiskt Tetra-nytt

• En stabil "byggsats" i kraftig metall till en motorprovbänk passar motorer från 1,5 cc till 10 cc med hjälp av kraftiga justerbara fästplattor i metall. Provbänken har hållare för tank och satsen innehåller alla nödvändiga fästskruvar. Capris 103:-.

• En spänningsreducerare för 2V startackumulator består av ett spiralmotstånd, som enkelt monteras på startackumulator för att minska spänningen. Justerområdet är 1,2V - 2V, som täcker in de flesta stifttyper. Capris 19:50.

• En praktisk bränslenålsförlängare, som kan användas för bl a inbyggda motorer eller vid andra svåråtkomliga motorinstallationer. Motorändan passar de flesta bränslenålstyper. Max förlängning cirka 135 mm. Capris 49:50.

Model Craft
040-714 35

Japanpapper

Från Natans Hobby meddelas, att man fått hem fint japanpapper. För 6:- arket i format 500 x 750 mm kan Du välja mellan hela 22 olika färgnyanser: Antikt linne, olivgrön, brun, mörkbrun, cyklamen, mörkröd, ljusgul, mörkgul, ljusgrön, grön, mörkgrön, mörkblå, ljusblå, turkos, blåviolett, lila, orange, lax, silver, magenta (rödviolett), vit, svart.

Natans Hobby
0340-600 66

Ännu en katalog

Söders Hobbyaffär - med "time killing products" har kommit ut med sin första katalog omfattande 120 välfyllda sidor. Sänds ut efter inbetalning av 50:- i sedel eller via pg 88 49 80-4.

Söders Hobbyaffär
08-40 63 64

Mera infällbara ställ!

Meratis luftdrivna landningsställ finns i fyra olika storlekar - från .20 upp till de verkliga tungvikarna. De mindre finns även i nylonutförande. Ställen finns naturligtvis i såväl 2- som 3-bensställ

och kostar från 640:- inkl luftburk (=tank), ben, slang mm. Lämplig pump kostar 90:-.

Söders Hobbyaffär
08-40 63 64

Byggsats-nytt hos Natan

Från Powerplane International tar Natan hem några byggsatser.

• **Robin Tiara** En skalamodell med spv 1525 mm för 6,5 cc-motor. Färdiga vingar och kroppsöverdel av fanerad cellplast samt all tillbehör ingår. Pris 1.475:-.

• **Cessna 40** Närskala av Cessna 150 - lämplig trainer för den som lämnat nybörjarstadiet. Spv 1600 mm för 6,5 cc-motor. Pris 1.140:-.

• **Detroit Custom Cruiser** Enmodell med Beaver-liknande look, Spv 1525 mm för 3,5-6,5 cc-motor. En "annorlunda" modell, som byggs lika Gillow. Pris 975:-.

• **Piper Paser** En 1/4-skalamodell med spv 2230 mm för 15-20 cc-motor. Liksom Tiara-byggsatsen levereras denna med komplettinredning med säten & instrumentbräda. Pris 2.300:-.

• **Citabria** För den akrobatic-intrasserade i skala 1:5,5. Spv 1850

mm för motor 10 cc. Komplet inredning lika Paser. Pris 1.750:-.

Natans Hobby
0340-600 66

Byggnålar

Stadiga, praktiska byggnålar från välkända Flair. Leveras i satser om 50 st för 20:-.

Natans Hobby
0340-600 66

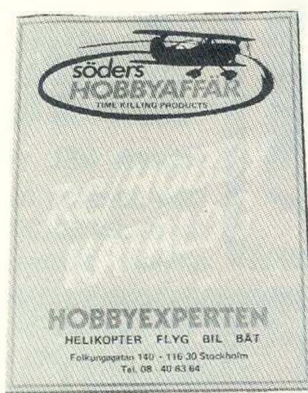
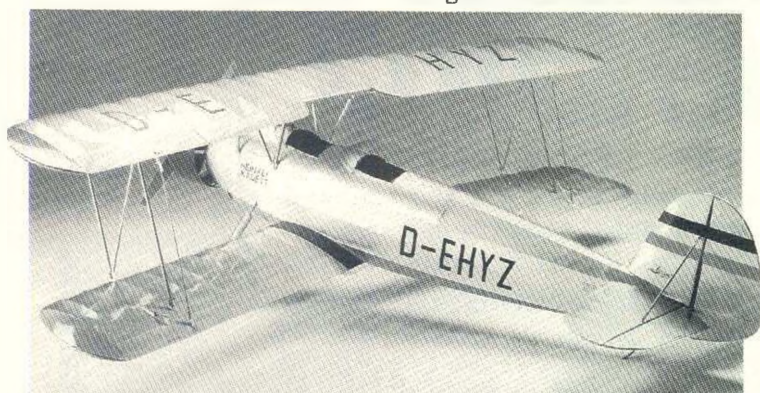
Mysig metallmodell med mersmak från Prezise

De intressanta och mycket vackra metallbyggsatserna från Prezise, som Swedcon KB i Karlstad tar hem har utökats med en 1/4-skalamodell av gamla trevliga dubbeldäckaren Heinkel 72 Kadett. Spv 2250 mm för en 25-70 cc motor. Cub, Hornet, Silver-Bird finns redan. Mer info från

Swedcon KB
054-18 64 07

Nytt telefonnummer!

Höganäs Hobby & Elektronik med bl a Multiplex och Dekofilm på sitt program meddelar att man fått nytt telefonnummer: 042-33 02 30 fr 15/6 -90



Övre raden: Nya UFO-limmet, praktiska och självhäftande blyvikter, Pilots "beväpnings-sats", Tettras motortestbock i "byggsats", kolfiberrör för stötslänger samt rejäla byggnålar från Flair/Natans Hobby. Nedan fr v: Supraställen från Pilot, vevhusfästet från OS, Heinkel Kadett - mysig metallbyggsats samt den nya katalogen från Söders Hobbyaffär.

NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA PRYLAR

NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA PRYLAR

**HOBBYHANDLARE
IMPORTÖRER
AGENTER**

sänd in material till
"Nya Prylar"-sidorna

Ett foto och text räcker!

Vi fotograferar GRATIS åt
Dig - om Du inte har någon
bild av Ditt underverk!

*Bilden t v: den nya fintandade
X-acto-sågen ger ett fint snitt
och möjliggör precisionssåg-
ning. Från Model-Craft.
T h: Ett gediget, och kraftigt in-
fällbart landställsben - s k halv
sats - av Unitracts Ints fabrikat.*

Laser + 4-takt + diesel

Thomas Natansson meddelar just före pressläggningen att det kommer intressanta motormyheter. Nu handlar det om fyrtakts diesel - något som skulle passa den, som har funderingar på rekordflygningar. Dieselbränslet ger mer effekt per volymenhet, sägs det. I nästa nummer av Modellflyg-nytt hoppas vi att kunna ge mer kött på benen om den nya fyrtaktsdieseln. Egentligen är det inget nytt med fyrtaktsdieslar för flygplan - en mängd Juno-dieslar satt i tyska flygplan under andra

världskriget - men det är ju en lite annorlunda sak!

Natans Hobby
0340-600 66

Infällbart från Unitracts

Ell-Air HB i Molkom säljer dessa kvalitetsställ, som passar bl a Brian Taylors Hurricane 70" eller modeller från Mick Reeves. En halv sats består av mekanik, fjädrande ben, spruta med dämparfett, 2 insexnycklar, 5 nylonbrickor till fjädringsförstärkning, hjulaxel och förbindningsaxel. Dämpningsgrad som fjädringens

hårdhet kan justeras. En komplett sats, dvs ett par kostar 1.020:-. Inom kort kommer liknande ställ till bortåt 15 andra modeller. Andra spännande produkter aviseras också.

Ell-Air HB
0553-211 17

Ägarbyte i Örebro!

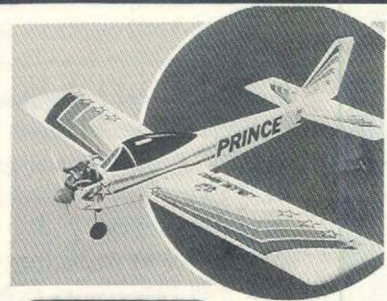
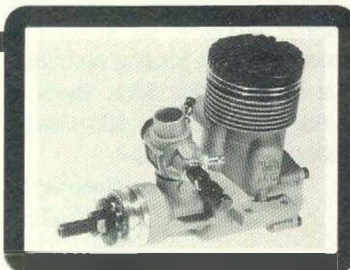
Ernst Börjesson - bl a känd som 1/2-skala-Cub-flygare - överlåter sitt företag Börjessons i Örebro, som han drivit i 20 år nu, till Stefan Larsson, 30 år, som kommer att fortsätta firman under namnet Märkes Hobbycenter, tel 0585-203 02. Stefan är också modellflygare -han vet vad han säljer och kan ge såväl gamla som nya piloter goda råd.

motorer
BlueBird

AAC-25F flyg 545:-
AAC-28FH heli 575:-
ABC-32F flyg 650:-

AAC-40F flyg 700:-
AAC-46F flyg 745:-
ABC-51F flyg 775:-

Samtliga motorer har dubbla kullager & lev i ABC-utförande. PRISVÄRDA!



byggsatser
BlueBird

Prince 25L ARF 725:- Prince 40L ARF 995:-
Den perfekta nybörjarmodellen Prince 25S spv 1280 mm för motor.20-.30 - "nästan färdig" kompl m hjul, tank, spinner, skruvar & gångjärn. Mycket lättflugen. Pris 725:-

Vi har även Blue Birds starters, bränslepumpar, propellrar mm till mycket låga priser!



RCM Hobby & Fritid AB

Brännehylte • 330 33 Hillerstorp • Tel 0371-111 50 (1630-2030) • Fax 0370-223 47



Aktiviteter på klubbnivå • inbjudningar • meetings • plåta svartvitt • sänd in till Modellflygnytt

Efterlysning!

Utbildningsstyrelsen efterlyser regionalt och lokalt producerat utbildningsmateriel, som rör modellflyg eller kan associeras därtill.

Vi har bestämt oss för att sammanställa och katalogisera allt utbildningsmateriel som finns i modellflyg-Sverige.

Därför uppmanar vi - alla Ni - som har kursmateriel, kompendier, cirkelmateriel, broschyrer mm att Ni skickar ett exemplar av Ert materiel till Ingemar Holmberg, Kalmarvägen 33, 852 65 Sundsvall, telefon 060-50 11 84

Många tack!
Utbildningsstyrelsen

Kurser i Mälardalen

Kurs i RC-segel!

Alla tillhörande Mälardalens distrikt inbjudes till en RC-segelkurs i Nyköping 13 oktober. Deltagare från andra distrikt är välkomna i mån av plats.

Anmälan skall vara inne senast 17 september.

Kurs i Linflyg!

Den 6 oktober anordnas en linflygkurs med tonvikt på Combat i Oxelösund. Kursen är framför allt för Mälardalens distrikt, men i mån av plats är även andra välkomna. Anmälan skall vara inne senast 10 september.

För vidare info om de två kurserna kan Du kontakta Hans Fällgren, Gyllenhjelmsvägen 3, 611 36 Nyköping, 0155-156 86.

Deltagarna i populärklassen tillåts prova i F3C-klassen - om vänt är ej möjligt och arrangören förbehåller sig rätten att avgöra i tveksamma fall.

Anmälan - före 23 augusti - och upplysningar till Björn Friberg, 031-49 20 41, dagtid 031-80 50 00 eller till Christer Palm Dahl, 0303-203 98.

Skriftlig anmälan till Björn Fri-

berg, Mandolingatan 27, 421 45 Västra Frölunda.

Intill tävlingsplatsen finns restaurang med mat och toaletter. Där kan också husvagn eller tält ställas upp. Ström finns för laddning mm. Själva har vi en liten servering med kaffe, korv, bröd mm. Vi hälsar tävlare & åskådare välkomna.

AKMG
Björn Friberg

Helikoptertävling

AKMG - det är Aeroklubben Modell i Göteborg, det - inbjuder till tredje UT-tävlingen i F3C-FAI och Helikopter Populär.

Tävlingen går den 25-26 augusti med briefing på lördagen kl 10. Platsen är AKMG:s fält vid gam-

la Torslanda Flygfält - man kommer att köras på asfaltbana och man rekommenderar silikonslang på medarna, så undgår man, att modellen vrider sig runt vid landningen.

Startavgift är 125:- i varje klass.

Best World War II ARF Fighters



P-51D Mustang Focke Wulf FW-190

READY TO FLY



Modeller & Elektronik AB

LION MODEL Ångsgatan 15, 332 00 Gislaved • 0371-107 09

P-51 D Mustang
Spännvidd 1425 mm
Vingyta 35,5 dm²
Längd 1160 mm
Vikt 2900-3100 gram
Motor 2-takt 40-45
Motor 4-takt 60-90
Radio 4-5 kanal
Riktpris 1.650:-

Focke Wulf FW-190
Spännvidd 1470 mm
Vingyta 35,5 dm²
Längd 1147 mm
Vikt 2700-2800 gram
Motor 2-takt 40-45
Motor 4-takt 60-90
Radio 4-5 kanal
Riktpris 1.650:-

JR PROPO

Futuristically Designed (F/ROP) -
JR (COMPUTER PROPO) Computer Mixing System
Computer Mixing System

Comp-Mix



Prisexempel:
W4C-3S FM 35 MHz 1.785:-
W7C-3S F Computer 2.985:- PCM

Modeller & Elektronik AB

LION MODEL Ångsgatan 15, 332 00 Gislaved • 0371-107 09



Aktiviteter på klubbnivå • inbjudningar • meetings • plåta svartvitt • sänd in till Modellflygnytt



Myggmeeting utan mygg!

För åttonde året i rad ordnade Svegs modellflygare sitt Myggmeeting. Själva flygfältet var avlyst för arrangemanget. Ett 50-tal modeller med ägare uppenbarade sig. Det hela var en trevlig tillställning. Alla är positiva till att Svegs flygklubb

modellflygsektion ordnar denna traditionella träff. Stora klubben tog ut ett motorflygplan för att modellerna skulle få plats i hangaren nattetid. Flygplatschefen i Sveg, Hans Lind, avlyste flygplatsen för de stora kärrorna under helgen den 7-8 juli!

— Flygplatschefen säger att vi är ett föredöme när det gäller säkerheten, berättar Jan-Erik Larsson, ordförande inom modellflygsektionen. Inom sektionen finns cirka 35 medlemmar.

— Det är mest ungdomar och så är vi ett halvduzin gubbar som radioflyger, berättar Larsson. Klubben stod för skala-SM år 1982. Deltagarna tyckte det var så fint i Sveg att de bad klubben

ordna träffar i framtiden. Och så har det fått bli. Bland årets deltagare märktes några med speciellt stora modeller.

Alvar Elvberg från Älvdalen brukar dyka upp i Sveg med sin Gere Sport, byggd 1980. Maskinen är i ungefär halvska av sin förebild från 1933. Spännvidden är 2,5 meter på modellen och 5,5 meter på originalet. Alvars maskin har en Quadra 35 i nosen. Kärran har nu avverkat

MULTIPLEX

Commander - 89

Kan det mesta - för de flesta!

**Förbättrat tekniskt utförande,
1200 mAh-ack i sändaren, lägre pris!**

6/7 kanaler, 2 servon, 1 switch

Välj själv plug in-modul: Allround eller Helikopter; välj också 35- eller 40-modul.

Ytterligare utbyggnad kan ske: 5 switchar + Multinaut

Svensk bruksanvisning.

2 x Dual rate
Variabel Combiswitch
Diagnos, lärare/elev-funktion

ORBO AB

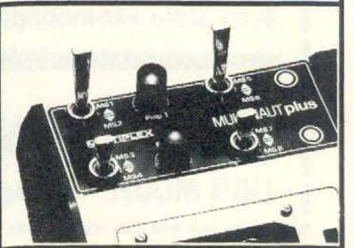
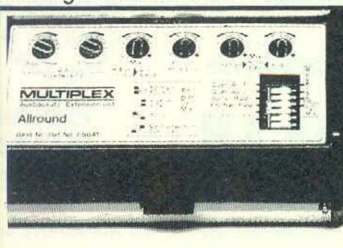
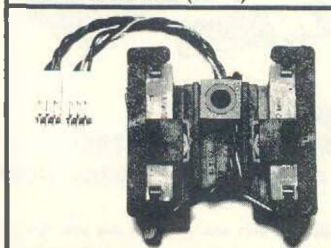
Lidgatan 20 • 171 58 SOLNA
Telefon 08-83 25 85
eller order 08-34 78 43



**Ring oss för nya prislistan - sänds gratis!
Katalognyheter med nyheter 1990!**

Nu inmonterad (K5-6)

Antingen ALLROUND -modul ... eller HELIMODUL-modul ingår Multinaut plus kan monteras





Aktiviteter på klubbnivå • inbjudningar • meetings • plåta svartvitt • sänd in till Modellflygnytt



uppemot 500 starter. Alvar har hållit på med modellflyg sedan 1942 då han var 12 år.

Börje Strid, från Skvadern i Sundsvall, kom med en nästan helt ny P51 Mustang skala 1:5. Den är byggd från en Byron-byggsats. Kärran har fyrbladig propeller, infällbart ställ samt klaff. Den växlade (1:3) motorn på 35 cc (Quadra även här) gav ett fint ljud ifrån sig när kärran kom in över fältet i snabba låg-

sniffar. Man nästan kände krigets vindar. . .

— Den här Mustangen är mycket fin att flyga, intygar Börje Strid.

Bland alla modeller fanns en rad fläktkärror, typ Mig 15 och F-16. Men även Barnstormer, Tiger Moth, Bellanca, Laser, Stinget och andra fanns med.

Myggmeeting i Sveg är inte enbart modellflyg. På lördagskvällen blev det en grillfest med vad som därtill hör!

Bosse Holmblad

Myggmeeting i Sveg utan mygg denna gång. Totalt var det omkring 50 modeller på träffen.

Alvar Elvberg från Älvdalen har nu avverkat c:a 500 starter med den 8 år gamla maskinen - Gere Sport.

Skyddshandske på, ett ryck i den stora propellern och Mustangen dundrar igång. Börje Strid från Sundsvall gillar den stora modellen.

Hösttävling i Linflyg

Haninge Modellflygklubb inbjuder till 1990 års Hösttävling i linflyg den 30 september 1990.

Tävlingen hålls på Tullinge flygflottilj och första start är kl 1000. Vi tävlar i F2A Speed, F2C Team Racing och Good-Year. Startavgiften är 65:-/deltagare och klass för seniorer och 50:- för juniorer. Anmälningar skall vara HMFK tillhanda (adress nedan) senast 24

september - och observera, att anmälan måste innehålla personnummer, då Tullinge är militärt område! Detta gäller även ev medföljande medhjälpare eller åskådare. Anmälan är bindande, men startavgiften kan erläggas på tävlingsplatsen före tävlingen!

*Per Ehnwall
Tungelstavägen 29B
137 36 Västerhaninge*

Meeting i Vagnhärad

Sörmlands Modellflygförbund inbjuder till FLYGMEETING. Det går av stapeln lördagen den 22 september vid Vagnhärad RCK:s klubbväg - ligger intill gamla E4

vid avfart mot Trosa. SMF bjuder på fika & korv. För vidare info kontakta Curt Eklund 0156-100 07 eller Hans Fällgren 0155-156 86.



NORWEGIAN MODELLERS

Vi har flyttat till Västerås

Nytt telefonnummer 021-18 77 35

Nytt telefaxnummer 021-11 42 35

Ny butiksadress: Kopparbergsvägen 25

Hobbykatalogen 1990

med massor av nyheter har kommit!

Beställ nu! Pris 50:- • postgiro 479 78 52-3

Nya ducted fan-modeller ■ ASP-motorer på lager
Sport Eagle och JAS 39 ■ .40/698:- .46/798:- • .61/896:-

NORWEGIAN MODELLERS AB

Box 188 • 721 05 Västerås
Tel 021-18 77 35 • Fax 11 42 35



"UFO" har landat!

användarvänligt CA-llm

- Inga ångor
- Ingen lukt
- för alla modellarbeten

• limmar vit cellplast (foam) utan primer!

UFO thin 7-15 sek 20 gram 68:-
UFO thick 40-60 sek 20 gram 68:-
Kick-it accelerator med pump 60 gram 59:-

Vi för även Master Airscrew, DuBro, Sullivan, Ernst, Goldberg, Royal Products med flera.

Prisexempel	Master Airscrew	10 x 6	14:80
	Master Airscrew	11 x 7	16:50
	Master Airscrew	14 x 8	38:30

DuBro Lazer Rod, 91 cm 2 st/förp 42:30

Head Lite II sladdlös glödström 129:00

Inkl 1,2A SUB C accumulator

MASTI

Gumåsvägen 34
872 00 Kramfors
0612-150 34



Aktiviteter på klubbnivå • inbjudningar • meetings • plåta svartvitt • sänd in till Modellflygnytt

Wermlands- Cupen - en cert- tävling

WMFF - Wermlands Modell Flyg Förbund - har tagit ett initiativ till en lättsam och lärorik tävling, som i huvudsak går ut på RC-certet. Tävlingen går under beteckningen Wermlands-Cupen och består av ett antal deltävlingar. Den första avgjordes den 30 juni på Portlanda modellflygfält i Grums.

Juniorer prioriteras!

Wermlands-Cupen är en lagtävling för klubbar i Värmland och man tävlar om ett vandringspris, instiftat av WMFF. Att notera är bland annat, att junio-



F3A-FAI, F3A-Sport och F3A-Populär är tävlingsgrenarna i Grums-pokalen. Den avgjordes 7-8 juli på Portlanda modellflygfält i Grums.

Deltagarlistan för tävlingen blev lite mager - kan semesterplaner på annat håll orsakat manfallet? Med endast en anmäld i F3A-FAI

rer prioriteras, då deras resultat multipliceras med 2. Femlagin om WMFF ställde upp i en härlig sommarsol. Placeringarna ändrades hela tiden för att slutligen fastställas enligt resultatlistan här

fick den klassen utgå. Domare var Hanns Flyckt och Patrik Gustavsson. Resultat se tabell ovan!

Vi har för avsikt att arrangera Grumspokalen även nästa år och vi är tacksamma för synpunkter från F3A-flygarna om lämpligare tidpunkt - eller om årets tävling kom före nära tävlingen i Tida-

intill. Edane Mfk står som arrangör för nästa tävling, och då avgörs det var vandringspriset hamnar efter första årets cup-tävling.

Gert Borén
Grums MFK

1. Bernt Olsson	Stenungsunds MFK	1047 p
2. Thomas Ohlsson	Filipstads MFK	958 p
3. Mikael Pettersson	Stenungsunds MFK	869 p
4. Benny Pettersson	Stenungsunds MFK	610 p
5. Gert Borén	Grums MFK	568 p
6. Rune Ekström	Stenungsunds MFK	522 p

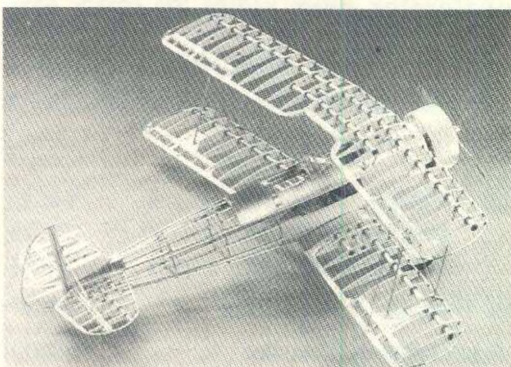
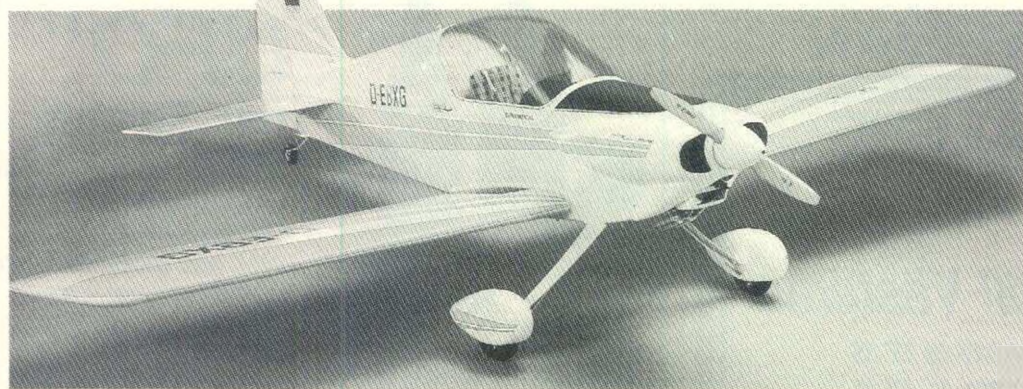
Grums-pokalen

holm. Portlanda modellflygfält erbjuder sin gräs bana 120 x 30 m och man har vidare uppställningsplats för husvagnar, där elström kan erbjudas för laddning. Med RC-hälsning!

Lennart Jansson
054-342 38

Resultat Wermlands-cupen I

1. Kil MFK
2. Grums MFK
3. Filipstads MFK
4. Karlstads MFK
5. Cristinehamns RFK



Helmetallmodeller med goda flygegenskaper

HORNET	spv 2.040 mm
Super Cub	spv 2.240 mm
Silver Bird	spv 2.190 mm
Weeked Flyer	spv 2.134 mm
Grasmücke	spv 1.415 mm
Heinkel 72 Kadett	spv 2.250 mm
Hornet ovan • Heinkel 72 till vänster	

Ring/skriv efter gratis prospekt med svensk översättning och prislista.



SWEDCON KB

Box 7045 • S-650 07 KARLSTAD

Ordertelefon 054-18 64 07 (eft 1630 tfnsvr)

PICA byggsatser

Dave Platts berömda
konstruktioner

Spitfire

skala 1:5 och 1:6

North Amer. T-28B

skala 1:5 och 1:6

Waco

skala 1:5 och 1:6

Aeronca

skala 1:5

Focke-Wulf 190D-9

skala 1:6

Jungmeister 133

Katalog mot 15:- i sedlar
eller frimärken

A.L. Model Aeroplanes Product HB

Långarödsvägen 78B
263 34 Höganäs
042-3416 95

Westerly

Den perfekta nybörjarmodellen. Spännvidd 151 cm • nosställ, höjd- & sidoroder- och motorkontroll. För motor 4-6,5 cc. Lättbyggd. Lättflugan. Byggsats bara 695:- Nästan färdig 1.295:-



J 21 Nu har vi en ny serie av J 21:an för 1,5 cc motor klar. Rolig att flyga även om den inte är lämpad som nybörjarmodell. Populär för dogfighting, skev- & höjdroder, motorkontroll. Byggsats 385:-



Sunny 2000 2-meters-seglare från Jamara i lättbyggd och billig byggsats. Termik- eller hangflyg, spv 2 meter, längd 111 cm, yta 40 m², vikt ca 600 g. Byggsats 395:-

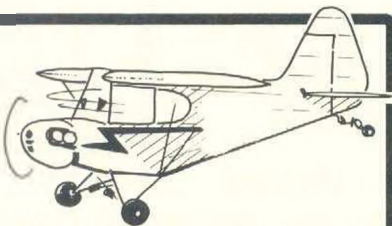
Janne Karlssons STING-pylon i byggsats bara 245:-. Blue Phoenix nu i lager 295:-. Som vanligt har vi allt Du behöver för radiostyrt flyg och helikopter.

När Du söker tillbehör för modellflyg och helikopter fråga alltid först hos Kungshobby!

KUNGSHOBBY

Kungsbroplan 1 • 112 27 Stockholm • Tel 08-54 70 77 • nästan mitt i stan • nära Centralen & flygbussarna!

Motorflyg med el!



- Hittills har eldrift mest använts till segelflygplan, men nu finns det gott om byggsatser även till motorplan för elmotor. Fördelarna är ju uppenbara: Inget motorkrängel, inget oljekladd och -framför allt - inget oväsen. Att det går så tyst innebär ju att man kan flyga på vilket fält som helst, som är stort nog att landa på.
- Här ett urval populära byggsatser:
 - Astro Porterfield Collegiate (se test i AoH 4/90) 177 cm, 845:-
 - Astro Partenavia P-68 Victor Twin, tvåmotorig, 127 cm, 845:-
 - Goldberg Mirage 550, 138 cm, 1.144:- med motor
 - Graupner Race Rat, 100 cm, 995:-
 - Graupner Fokker E-III, 134 cm, 934:-
 - Great Planes PT-Electric, 142 cm, 784:- med motor
 - Great Planes ElectricCub, 152 cm, 616:- med motor 821:-
 - Great Planes Electro Streak, 112 cm, 821:- med motor
 - Meyer Falke 28, 133 cm, 875:-
 - Midway Fast Eddie, 96 cm, 410:-
 - Midway Sky Knight, 112 cm, 410:-
 - Midwest Aero-Lectric, 127 cm, 1.023:- med motor.
 - Midwest Electric Hots, 1.191:- med motor
- Det har ju också visat sig att det går bra att elektrifiera förbränningsmotorplan. Ett par lämpliga motorer för detta är Astro Cobalt 25, 1.120:-, och Astro Cobalt 40, 1.275:-. De passar till modeller avsedda för .25 resp .40 glödstiftsmotorer.
- Ny laddare TRAXXAS MAX PEAK II - en laddare med automatisk avstängning för 4-7 celler, 480:-

KATALOG SÄNDS MOT 10:-.

LRN Teknik

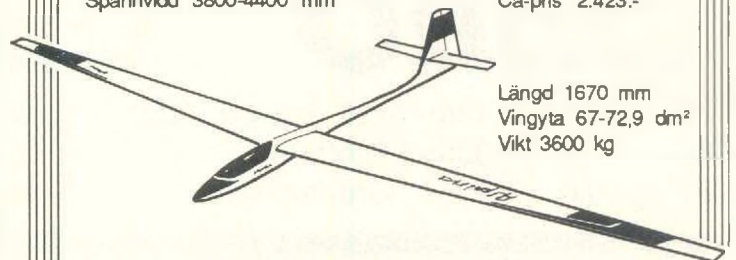
Österängsg 71 • 753 28 Uppsala • 018-69 63 80 • Pg 39 76 20 - 6

Multiplex!!! Segelflygspecialisten

Alpina Magic

Spännvidd 3800-4400 mm

Ca-pris 2.423:-



Längd 1670 mm
Vingyta 67-72,9 dm²
Vikt 3600 kg

Rekvirera Multiplex-katalogen. 156 sidor i färg, tysk text 45:-. Beloppet insättes på postgirokonto 37 54 51-2.

Thermoflügel nu i lager!

Ett flertal segelmodeller har kommit - bland annat skalasegelplan som ASW 24, ASW 22, ASW 17 och DG 500. Spännvidderna ligger kring 4 meter!

Agent och distributör för Multiplex flygplan och tillbehör

Aterförsäljare sökes!

HÖGANÄS

hobby och elektronik

Postadress: Box 133, 263 22 Hoganäs • Telefon 042-33 02 30



Stick

Stick 40

För nybörjaren. Alla delar färdiga. Svensk bygganvisning. Lättflugan. Lämplig motor 4-6,5 cc, t ex Irvine .25-.40. Radio 3 kanaler. Pris 395:-

Stick 40 Plus

För den mer avancerade. Alla delar färdiga. snabb-byggd. Svensk bygganvisning. Mycket rolig att flyga. Du kan inte misslyckas. Lämplig motor 6,5 cc t ex Irvine .40 RC. Radio 4 kanaler. Pris 465:-

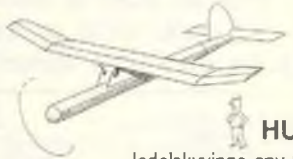
Natans Hobby

Box 47 • 430 24 Värö-Backa • Telefon 0340-600 66 Öppet 1000-1800 vard • 1000-1300 lörd



WILGA stavmodell

Jedelskyvinge spv 50 cm PRIS 59:50



HUGIN

Jedelskyvinge spv 65 cm
diamond-kropp PRIS 89:50



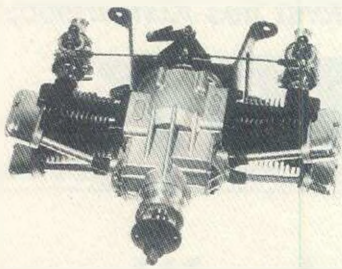
MUNIN

Sprygelvinge spv 75 cm
diamond-kropp Intropris 98:50

FAI TAN motorgummi. Prislista mot 5 kr
i frimärken. Klubbabatt

ARNE ANDERSSON

Box 3028 611 03 Nyköping
0155-868 52 kvällstid



BILLIGAST I SVERIGE?
Otroligta priser på 4-taktare!

Saito

45 special	1.195:-	120 special	2.395:-
65	1.395:-	Glödstift	35:-
80 special	1.795:-	Bränslefilter	45:-

JR

Flygradio W6C-3SF Computer	2.050:-
Helikopterradio W6C-4SFH Computer	2.495:-
Servo NES 517	180:-

ÄNTLIGEN! I slutet av september får vi
hem motorn som så många har frågat
efter: SAITO FA-60T

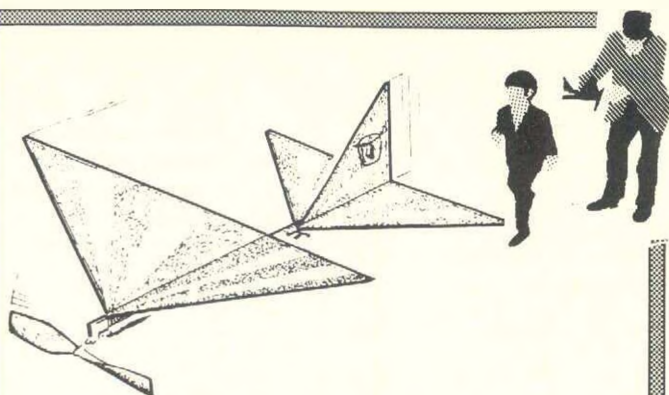
Helikopter

■ X-cell 30 pris 4.200:- ■ X-cell 60 pris 6.450:-

Vid köp av komplett anläggning lämnas paketrabatt! Ring för närmare information!

RCM Hobby & Fritid AB

Brännehytte • 330 33 Hillerstorp • Tel 0371-111 50 (1630-2030) • Fax 0370-223 47



Köp **AMA-Cub**
flyg **AMA-Cub**
ge bort **AMA-Cub**

AMA-Cuben är en fin flygare!
 AMA-Cuben är en fin present!
 AMA-Cuben - i stället för blommor!

- Köp flera till Dig själv och till Dina kompisar!
- Ordna en tävling nästa lördag i skolan!
- Visa Din lärare - visa vad AMA-Cuben går för!
- Ge Din chef en AMA-Cub - löneförhöjning nästa gång!

Ring 011-13 21 10



Hallgren serverar glatt!

**Kräсна modellbyggare
 väljer hobbyträ hos oss!
 Det Du saknar hos andra
 finns hos oss!**

För finsmakaren finns även sprucelist!

- Framkantlist 6 x 8 → 16 x 22 mm
Clark Y → symmetriska
- Pianotråd 0,75 → 5 mm diameter
- Profillister för bättre luftströmning kring roderytorna.
- Vingstötter - profilhyvlade
- Rotorblad till RC autogiro och RC helikoptrar

Balsa • plywood • furu • rödbok • mm

Prislistor mot dubblt brevporto
ÅTERFÖRSÄLJARE ANTAGES!

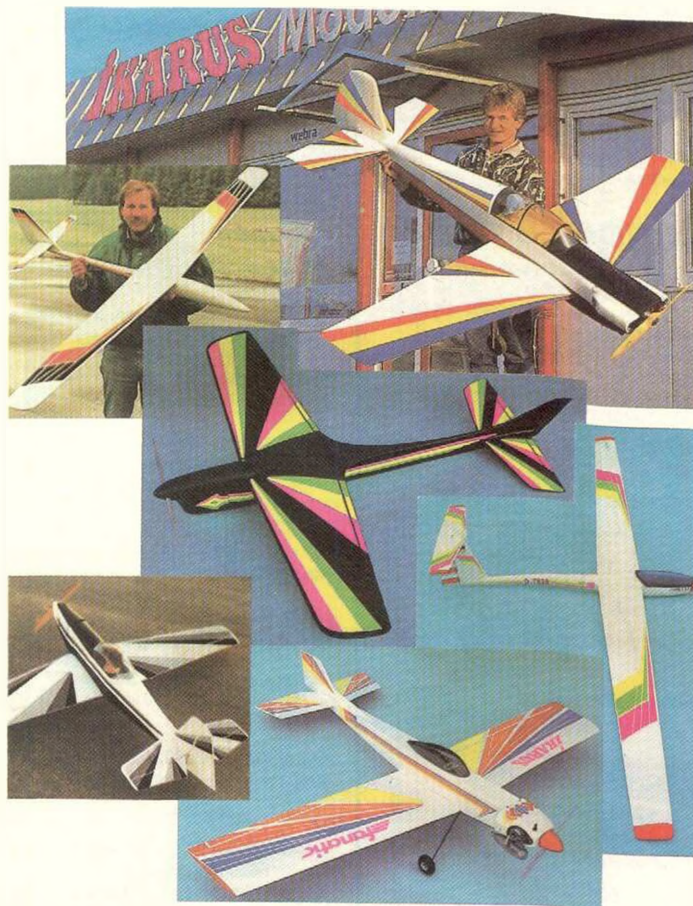
PeAs Rotorblad

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

original

DEKO-FILM

Den perfekta lösningen ...



Deko-film är en självhäftande, bränslebeständig folie som passar till varje modellstorlek. Den kan användas till segel- motor- & helikoptermodeller. Deko-film är barnsligt enkel att passa till enligt medföljande bruksanvisning.

Begär Deko-films färgprospekt! Sänd in namn och adress tillsammans med 10:- i frimärken!

Återförsäljare sökes!

HÖGANÄS

hobby och elektronik

Postadress: Box 133, 263 22 Höganäs • Telefon 042-33 02 30

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

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

HUSKVARNA

Radio Control Center AB
GROSSIST MED DIREKTIMPORT
 Radioanläggningar, byggsatser & motorer med kvalitet till rätt pris.
 FRÅN: Futaba, Pilot, Enya, Cox, HP Saito, IM, Fuji, AYK, MK, Aviomodell.
KONTOR
 Gillesgatan 10, 561 32 Huskvarna
 Ordertelefon 036-14 53 60
 Öppet vard 9 - 12, 13 - 17

GÖTEBORG
Hugget's Färg
 • Stor sortering i glasväv och matta från 20-600 g
 • Polyesterplast, gjutplast, Dera-cane, Polyuretanskum
 • Gelcote, 200 färger
 • Epoxyplast
 • Återförsäljare för Jotun, Sverige
 • Även postorder
 Butik: Linnégatan 32 A,
 413 04 Göteborg
 Tel: 031/14 18 14, 14 46 14

KRISTIANSTAD
TIDLÖSA RC-PLAN

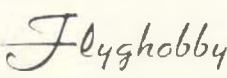
 Ritningar • MATERIALSATSER och TILLBEHÖR till
 Stabil • Albatross • Solo • Limbo • X-et
 Dacapo nytt kullflygplan för 6,5 cc
KATALOG
 mot 20:- i sedlar el postgiro 452 80 68-2
AERODESIGN
 Lennart Olsson • Roddaregatan 1
 291 54 Kristianstad • 044-12 53 80 kvällstid

KUNGSBACKA
KUNGSBACKA LEX OCH HOBBY

BRA
 Sortering för alla hobbyentusiaster
 Alltid rätta
PRISER
 Välkomna in eller ring!
 Vi skickar även mot postorder!
 KBA Lek & Hobby, Södra Torggatan 7
 434 01 KUNGSBACKA, Tel 0300-141 36

LANDSKRONA

MOLANDER HOBBY
 Post: Kavalljärgården 23 • 261 62 Landskrona
 Butik: Hantverkargatan 2 • 261 51 Landskrona
 Telefon: 0418-179 85
**MODELLFLYG • BÅT • BIL
 TÅG • MOTORER
 RADIOANLÄGGNINGAR
 TILLBEHÖR mm**

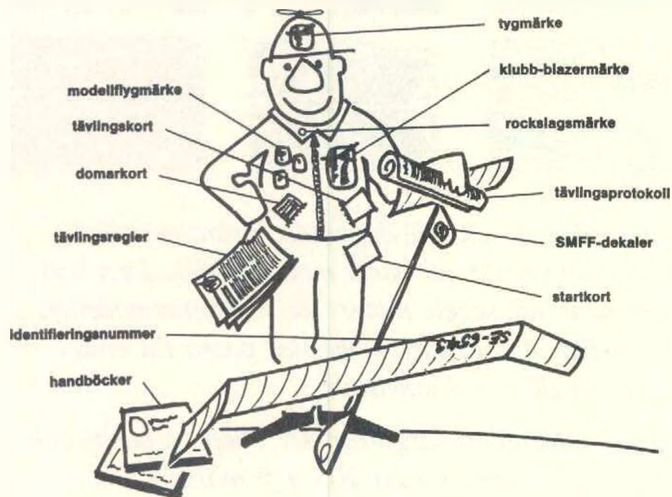
LIDKÖPING

 Silverskjöldsgatan 7
 531 00 Lidköping, telefon 0510-262 34
Skalaritningar av Brian Taylor
Dekaler: Tre Kronor
 Radio: Sanwa, Futaba
 Motorer: Webra, OS, OPS
 Stort sortiment i RC-bil och -flyg
POSTORDER
 Öppet Må-Fre 1530-1800, Lör 1000-1200

LIDKÖPING
BORGS hobby
 Apotekargatan 7, 592 27 Lidköping
 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 tillbehörsida
 • Postorder, ingen egen katalog
 • Ring för information
R/C Elektronik & Hobby
 Tel. 0920-258 61-488 89
 Vattentornsvägen 12 951 61 Luleå

LULEÅ
RC-SPECIALISTEN I NORRI!
 Motorer OS • Enya • Irvine • Rossi •
 Radio Multiplex • JR/Graupner • Futaba • Hitec
 Byggsats SIG • Kato • Marutaka med flera
 Helikopter Concept 30 • CHC-Butik
BALSA • BEKLÄDNADSMATERIAL mm
 Postorder • Kontokort tages
THYLIN SERVICE
 Stationsgatan 62 • 951 32 LULEÅ
 0920-129 29 • 010-58 37 19
 Öppet måndag-fredag 8-17 • RING GÄRNA!

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



- Förbundsmärke, rockslagsmärke 15:-
- Förbundsmärke, blazermärke 40:-
- Slipsklämma med förbundsmärke 25:-
- Nyckelring med förbundsmärke 2:-

- Modellflygmärke, brons 20:-
- Modellflygmärke, silver 22:-
- Modellflygmärke, guld 23:-

Endast till klubbar
 - prov skall avläggas!

- SMFF-dekaler, 1 st 70 x 70 cm 5:-
- SMFF-dekaler, 8 st på karta, 300 x 300 mm 10:-
- Tävlingsregler för olika FAI-klasser m fl, per st 10:-
- Domarhandledning F3A, 89 års regler 50:-
- Domarhandledning F4C, 89 års regler 50:-
- Handbok: "Att vara modellflygare" 20:-
- Handbok: "Modellflygets grunder" 20:-
- Bokpaket: "Vi modellflyger", 2 delar 20:-
- AMA-Cub, introduktionsmodell, byggsats 17:-
- LINUS, linmodell, byggsats 285:-
- LINUS, linmodell, enbart ritning 25:-
- Byggplatta, 60 x 20 cm 20:-
- Klädselpapper, gult & rött, 12 el 21 g/m³, per ark 4:50
- T-shirt, från EM 87 eller EM 88 40:-

Klubbar och skolor
 faktureras -
 övriga leveranser sker
 mot postförskott



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

**AERO
PRODUKTER**

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

RITNINGAR & MATERIALSATSER till
Orlon, Mixen

BYGGSATSER: Lajban, Josefin (även
materialsatser m färdiga spryglar
SKALARITNINGAR,
FLAIRS byggsatser mm
MOTORER Irvine och OS
RADIO Graupner, Sanwa, Futaba
STOR SORTERING PÅ BALSAS
Postorderförsäljning
Katalog mot 20:- inklusive porto
ÖPPET: Vardagar 1600-2000

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! -

GÖTEBORG

FRÖLUNDA
CEK & HOBBY
FRÖLUNDA TORG

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!**

VÄSTERÅS

**NORWEGIAN
MODELLERS**

tel 021-18 77 35
fax 021-11 42 35

**PROS
HOBBY
& LEH**

tel 021-13 10 60

**Två hobbybutiker
under samma tak**
på Kopperbergsvägen 25
Box 206 • 721 06 Västerås

STOCKHOLM

**söders
HOBBYAFFÄR**
TIME KILLING PRODUCTS
HOBBYEXPERTEN

Den lilla butiken
med det stora sortimentet
RC-flyg & helikopter
Bilar • Båtar • Byggmaterial • Tillbehör
Modelltåg & tillbehör •
Sveriges största sortering?
Skickar gärna på postorder! EGEN KATALOG

Söders Hobbyaffär Hobbyexperten
Folkungagatan 140 • 116 30 Stockholm
Tel vxl 08-40 63 64

**SMFF-medlemmar
rad-annonserar
GRATIS**
& firmor av olika slag
bara 25:-/rad! Bra va!?

Sänd manus till
Modellflygnytt
Skonertgatan 12
302 42 Halmstad - eller
per telefax 035-14 86 87

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

SÄLJES SÄLJES SÄLJES SÄLJES SÄLJES SÄLJES SÄLJES SÄLJES

HOBBYRUMSSTÄDNING!
Nybjörjargrejer: QB 20 nytt 400.-;
Dart AH 3-90 nytt 350.-; Ampere
Flyer beg, AH 3-90 300.-; Alba-
tross AH 3-87 nyu 400.-. Enya X19
ny 350.-; OS 25FP beg 300.-; OS
20FS 4-takt beg 500.-; Elbil 1:10
Scorpion, 2 accar, el fartreglage, 2
kanals Futaba med accc och ladda-
re 700.-. 0530-205 53 efter kl 1700.
Thommy

MOTORER!
1 st OPS 30 cc, inkörd m propeller
och ljuddämpare 1.200.-, 1 st OS
FS120, ny i kartong 2.000.-, 1 st OS
FS 40, bra skick 500.-, 1 st Tiger
Moth, spv 1300 mm för FS40-motor.
0278-143 66 Per Brungs.

RADIOANLÄGGNING
Graupner/JR FM 414, 7 kanaler.
Helt ny i originalförpackning- ald-
rig använd - med garanti. Pris 1.800.-.
0278-162 69 Kvällstid

BYRON P-51 MUSTANG
Skala 1:5 med Quadra-motor och
infällbart ställ. Mycket välbyggd.
Endast provflugan. 0435-413 76

RC-SEGELPLAN TERMIK
Blue Phoenix, 2000 mm spv, 900.-.
Rheiher, 3300 mm spv, 1.500.-.
0760-332 74. Jarne.

RADIO, MOTORER MM
Radio Challenger 720 med laddba-
ra ackar + 2 mottagare och 1 servo.
Använd 8 ggr, 850.-; OS40FS Ny,
600.-; OS10FP Ny, utan förgasare,
310.-; Enya 19VT med trottel & lin-
flygförgasare, 310.-; PT 19 1:8 + 1
servo och ny Enya 20V, 850.-; Futaba
radio "brun" m ackar - obs endast
radio, 150.-; Pilot balsafoutörer för
.20-.40-modell, 180.- (495.-); Cobra
20 + 3 servon passande Challenger
+ OS40FS Surpass, 900.-; Ny pipa
passande 1,5-2,5 cc, 90.-; 23 rullar
Solarfilm, udda färger, 195.-;
Graupner 600 Speed Ny + 2V acke,
300.-; Moki Ny 25 cc, 400.-; 20
liter metanol, 100.-.
Clacs Nordin, Linnégat 78, 413 08
Göteborg, 031-11 12 26.

OBSERVERA PRISERNA!
Schlüter Champion + Webra 61
flygklar 2.900.-; Twin Star skala-
kropp färdigbyggd till Champion
1.000.-. Säljes som paket el separat.
040-94 20 40 dag, 040-54 62 79
kväll. Ola

FLYGUTRUSTNING
Challenger 720, 2 mott + 8 servo,
1.200.-; Webra 80 + pipa, 800.-;
OPS 60 Ursus 500.-; landningsställ
Mk 40 100.-; 0504-156 59 eft 16.

HELIKOPTER
Kalt 20 MX med Hughes 500 ka-
ross och OS 32H samt Futaba gyro.
Pris 4.000.-. 0760-332 74. Jarne.

BRA MOTORER & FLYGPLAN
Enya-60 4C fyrtakt, 2 st, som nya,
990.-/st; Ny bensinmotor Echo-20GP
+ snurra, 1.200.-; Hawker Hurrica-
ne + OS 40, 900.-; Tiger Moth 1/4-
skala + Tartan 22 cc, 3.000.-.
0418-309 11 kvällstid. Ingvar.

HELIKOPTER
Schlüter Scout 60 med motor
OS61SFH i mycket fint skick.
Fyndpris 3.500.-. 0123-320 53

CUB & CHRISTEN EAGLE
Piper Cub, skala 1:4, och en Chri-
sten Eagle, skala 1:5. Båda model-
lerna är i gott skick. 0435-414 23

RADIOSTYRD BIL
Marui Ninja, komplett med radio.
Nypris cirka 1.800.- - säljes för
950.-. 011-14 20 89. Stefan.

RADIOSTYRNING
Graupner JR MC-16, utb t 6-kan,
med multiswitchar, progrbrytare,
minnesmodul f 24 modeller, sän-
darhänge, kortantenn, 5 servon, 2
mottacc & accvarnare, 4 mån, pris
3.500.- 0589-136 22. Richard.

HELIKOPTRAR
Heim Bell 222, ev med mekanik,
motor och servon. Heim Star-Rang-
er, ev med mekanik, motor och
servon. Airdancer autogiro, obyggd,
750.-. Saito 65 4-takt, 1.400.-.
0155-824 81. Tomas

SÄLJES SÄLJES

DIVERSE!
Futaba-gyron 153BB 650.-, Heim
glasfiberblad 600.-, Hughes 300
KKK Helikopter bensin ev med JR-
servon. Ny OS FS40 900.-, Ny OS
60FSR 900.-, Ny OS 61SF Heim.
0155-835 71 Pära.

FÖRGASARE
OS typ 4D, ny 200.-. 046-13 18 35

DIVERSE UTRUSTNING
Christen Eagle 1:3,7; T-28B, trä-
färdig; Cessna Cardinal EZ; Super-
Fli, byggsats; Electra, byggsats;
Super Tigre 61 "Pretner-motorn";
OS30RC; OS10 RC. 042-34 16 95

RADIOUTRUSTNING
Nya Futaba microservon S-143, 275:-
per styck; Ny Futaba 2-kanalmotta-
gare 27 mHz, 225:-. 019-31 03 23
efter kl 1700. Olav.

KÖPES KÖPES

DUCTED FAN FLYGPLAN
Fläktflygplan - ducted fan - köpes
färdigbyggt el i byggsats. Alla
märken av intresse. 040-94 20 40
dag, 040-54 62 79 kväll. Ola

HJÄLP HJÄLP

JAG VILL HA KONTAKT!
Jag söker dokumentation om Dor-
nier Do 335. Allt av intresse.
018-35 53 95. Ingvar



Modellflyg

Byggsats GV 38.

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

Modellflyg!!



HIROBO

Med Shuttle Z-serien presenterar HIROBO en mycket välflygande helikopter som också lämpar sig väl

för nybörjare. Jämfört med tidigare Shuttle modeller är Z-serien utrustad med det nya FZ rotorhuvudet, längre stjärtbom, längre viktade huvudrotorblad, mm. Den nya utrustningen ger både bättre stabilitet och förbättrad aerobatic förmåga! Shuttle Z finns i många versioner, välj den version som passar Dig bäst!!

Shuttle Z/OS32FH, Ca.pris: 3420.- (Förmonterad)
 Shuttle Z/OS32FHX, Ca.pris: 3750.- (Förmonterad)
 Shuttle ZX/OS32FH, Ca.pris: 3998.- (Förmonterad)
 Shuttle ZX/OS32FHX, Ca.pris: 4345.- (Förmonterad)
 Shuttle ZX/byggsats utan motor, Ca.pris : 2950.-
 Shuttle ZX innehåller också 20 kullager och metallkoppling.
 OS32FHX motorn är utrustad med inbyggd startanordning.

TIGER MOTH 1:5



1:5 skalabyggsats med många tillbehör som oljekylare, avgasrör, mm färdigformade i plast!
 Ca.pris: 1675.-



För kvalitetsmedvetna modellflygare!!

Anläggningar av hög kvalitet och många fina tillbehör gör SANWA till ett säkert val både nu och i framtiden. Den snabba och väl fungerande servicen gör också SANWA till ett bra val om olyckan skulle vara framme!

Carrocar -mycket mer än bilar!!

Carrocar har genom sitt köp av Behco ett av Sveriges största sortiment för modellflygaren. Ring oss gärna för information om närmaste återförsäljare.

Finns i väl sorterade lek- och hobbybutiker.
 Distribueras av:
Carrocar AB, Box 1211, 581 11 Linköping,
 Tel 013-112224

GOLDEN EAGLE

Nyhet!!

Dubbeldäckare i klassisk stil från MFA. Kroppen är tillverkad av glasfiber och modellen har även plankade cellplastvingar. Ca.pris: 1798.-



HIROBO



VERTOL KV-107 II

Ca.pris: 12995.-

HIROBO



Bell 47G-2 med 25cc bensinmotor. Ca.pris: 13150.-

FRESHMAN

Nyhet!!



Lätt att bygga - lätt att flyga! Kan byggas som vanligt segelplan eller som el-seglare.
 Spännvidd: 1800mm. Ca.pris: 465.-

TOPAZ MKII

Spännvidd: 3450mm

Ca.pris: 765.-

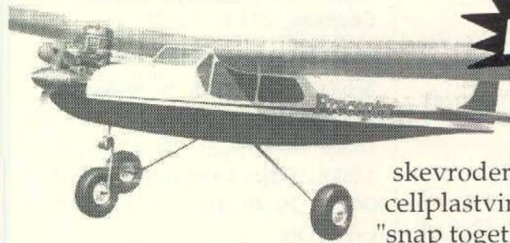
TELEMASTER



Välkänd Trainer!
 Ca.pris: från 598.-

PRECEPTOR

Nyhet!!



Trainer med skevroder och plankade cellplastvingar. Kroppens "snap together" konstruktion gör byggnationen enkel och snabb! Ca.pris: 665.-

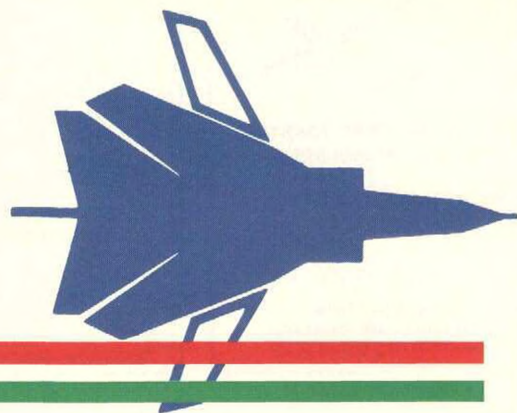


Elflygreglage MA-3
 Ca.pris: 655.-



Gyro SG-X med servo!
 Ca.pris: 895.-

master fly



TORNADO MK III

Spv: 1380 - 2040 mm.
Vikt: 8000 - 12000 g.
Motor: 2 st 10 - 15 cc.
Denna modell har variabel vinggeometri i kullagrade vingfästen.

PHANTOM II F4E

Spv: 1600 mm.
Längd: 2570 mm.
Vikt: 8500 - 9500 g.
Motor: 2 st 13 - 15 cc.

STARFIGHTER F 104

Spv: 1200 mm.
Längd: 1900 mm.
Vikt: 5000 g.
Motor: för 10 - 13 cc.

CRUSADER F8J

Spv: 1240 mm.
Längd: 1860 mm.
Vikt: 5000 - 5800g.
Motor: för 10 - 15 cc.

★ *Modellerna är tillverkade av glasfiber och komposit...*

★ *Samtliga modeller levereras med fläkt och luftdrivet landningsställ...*

★ *Kompleta byggsatser med stora delar, detaljer, cockpit, monteringsdetaljer, utförliga ritningar mm...*

★ *Modellerna håller mycket hög finish...*

★ *Ring för ytterligare information...*

ROSSI R 90, DF MOTOR:

R 90/3 + 2 RV ABC 15 cc, 5,98 Hp, 22.000 RPM,
cod. 20.90/3+2



Generalagent och distributör



ASSO PRODUKTER

Norra Grängesbergsgatan 16 • Box 25032 • Tel. 040 - 866 55

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,
Kell Kraft, X-acto, Powermax, Tetra,
Ishipla, Solarfilm, Deluxe Materials,
Reservdelar, Service, Postorder.

MALMÖ



PICCO
MICROMOTORI

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 **MODELLEKNIK**
ROLF WÄGEL

Box 74 Ordetel. 040-446177
230 40 Bara (17.00 - 20.00)

MOLKOM



ELL-AIR^HB

RC är modellen!


Ritningar från
BRIAN TAYLOR

PRISLISTA mot adresserat och dubbel-
frankerat C5-kuvert!

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

OXELÖSUND

**ALLT FÖR
MODELLHOBBYN**
Specialitet
LINFLYG



TRÄDGÅRDSGATAN 10A 613 00 OXELÖSUND

SIGTUNA

SIGTUNA HOBBY
Fredriksbergsvägen 14, 193 00 Sigtuna
Telefon 0760-505 55

Båtar med många tillbehör
RC-flyg från bl a SIG, Modelthob, Pilot,
Premier Balsa och FLAIR
Motorer OS, HP, Super Tigre, Irvine m fl
Reservdelar till G-Mark och Cox
Elmotorer för flyg och båtar
RC: Sanwa, Futaba, Challenger m fl
Ritningar från Dennis Bryant (ELITE)
och Bo Gårdstad
Pollardrör & Maxladvinschar och massor
med andra tillbehör och material
Prislista mot dubbelt svarsporto
Öppet vard 16-18; (Stängt onsd) lörd 10-15,
Övriga dagar telefonsvarare.

SKELLEFTÅ

CYKEL & HOBBY
Norrahammarsgatan 5 0910 190 05

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

Stockholm



Box 8153, 104 20 Stockholm
Butik: Pipersgatan 25 T 08-54 84 55
Fax 08-739 04 90
Öppet: mån-fre 12-18, lör 11-14

* BÖCKER * TIDNINGAR *
* RITNINGAR *
Flyg, tåg, båt, modellbygge, militaria
KOPER & SALJER Antikvariska böcker
Udda och ovanliga plastmodeller
NYHETSSERVICE:
Kataloger, boklistor, postorder

STOCKHOLM

**KARBY
FRITID**

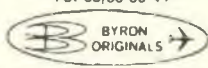
Box 6008, 183 06 Täby
Bergtorpsvägen, Karby Gård
Tel 0762-103 80 & 113 92

Specialitet:
RC-flyg, radlo, 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 Väröbacka
Telefon 0340-600 66 eft 1700

VÄSTERÅS



AROS Hobby Västerås
021-131060

ÖREBRO

BÖRJESSONS



MODELLFLYG-
HOBBY
Specialaffär för
Modellflyg

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

RIDDARHYTTAN • SKARA

**LINE
CENTER**

Vi har NYBÖRJARMODELLERNA

- "Go-Up" stavmodeller
- "Sparven"
- "Knarren"
- "Electric-Line" - linflyg
med elmotor
- Klubbförpackningar

GRIMSÖ • 770 31 RIDDARHYTTAN
TELEFON 0581-920 01 - 920 72
0511-730 40

Sveriges Modellflygförbund



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

Förbundsordförande
Bengt-Erik Söderström
Rullstensvägen 17
616 00 Åby
Telefon 011-665 58 bost
011-15 40 00 arb
Telefax 011-23 83 08

Sekreterare
Henning Andréasson
Tuborgsgatan 1 B ll
217 41 Malmö
Telefon 040-91 58 42

Ledamot
Gunnar Eriksson
Östra Parkgatan 26
951 36 Luleå
Telefon 0920-239 26 bost
Telefax 0920-228 87 lvtb

PR och Rekrytering
Bengt Lindgren
Slagsta Backe 134
141
Tel. **VAKANT** bost
08-773 00 50 arb
Telefax 08-774 38 24 lvtb

Grenchef Linflyg
Bengt Lindgren
Slagsta Backe 134
141
Tel. **VAKANT** bost
arb
Telefax 08-774 38 24 lvtb

Grenchef Radioflyg
Hanns Flyckt
Åkershultsvägen 2
564 00 Bankeryd
Telefon 036-721 10 bost
036-19 96 00 arb
010-36 33 83 bil

Vice förbundsordförande
Lennarth Larsson
Kristinebergsvägen 17
183 44 Täby
Telefon 0782-502 65 bost
08-713 37 91 arb

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

Suppleant
Roland Allberg
Adjutantsvägen 6
834 00 Brunflo
Telefon 063-217 00 bost
063-15 15 67 arb

Utbildningsledare
Ingemar Holmberg
Kalmavägen 33
852 65 Sundsvall
Telefon 060-51 11 84 bost

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

**Förlagsansvarig och
Expeditionsföreståndare**
Bo Hallgren
Box 30
618 00 Kolmården
Telefon 011-925 97

Futaba

världens största tillverkare av radiostyrningsutrustningar

CONQUEST
 35 mHz FM
 2.860:-
 6-kanals
 sändare
 mottagare R118
 4 servo S148
 ackar & laddare



MEGATECH
 27 mHz AM
 950:-
 2-kanals
 rattsändare
 mottagare R102
 2 servo S148
 batterihållare



ATTACK 2:a
 27 mHz AM
 650:-
 2-kanals sändare
 mottagare R102
 2 servo S148
 batterihållare



ATTACK 4:a
 40 mHz AM
 1.350:-
 4-kanals sändare
 mottagare R114
 3 servo S148
 batterihållare



**Viktig
 förändring
 av Futaba
 Service**

Den gamla servicegarantin upphör - medsänd inga kontanter i fortsättningen. Vid behov av service eller reparation skickas Futaba-delarna med utförlig beskrivning av felet - ange också ett högsta belopp på reparationskostnaden.

Sänd in till någon av våra
 Service-verkstäder

Futaba Service
 Box 9012
 550 09 Jönköping

Futaba Service
 Box 170 42
 720 17 Västerås

Reparationer med garantianspråk skickas till Futaba Service i Västerås.

Futaba reservdelar till servon och mottagare mm ska i fortsättningen köpas via Fackhandeln.

Vi hälsar alla gamla och nya Futaba-kunder välkomna.

Vi hoppas på Er förståelse för att det under en övergångsperiod kan saknas vissa delar.



L022
31946
Andersson Anders
Riddaregatan 15
29034 Fjälkinge

**Snabb och enkel programmering
tack vare elektroniskt
Rotary-Select-System
och överskådlig
Multidata-terminal**

JR
Graupner



III - Sandare
I utbyggt
utförande

- 6 färdiga vingprogram: ALLROUND, F3A, F3B, F3C, F3D och F3E
- Super-heli-program för standard-swas-hplatta, Heim och 120°-system
- Med Multi-Prop-, Profi-Trim- och NAUTIC-EXPERT-moduler utbyggbar
- Inbyggt computer-alarm-system
- Kompletterbar med 3-modellsminne

mc-17
16-kanals-microcomputer-RC-system med pålitlig FM/PCM-mottagare MC-18
Best.-Nr. 4837 för 35-MHz-bandet
Best.-Nr. 4847 för 40-MHz-bandet
Utförlig programhandbok på tyska kan beställas i fackhandeln.
(Deposition 50:-, som avräknas vid köp)
JOHANNES GRAUPNER · D-7312 KIRCHHEIM-TECK
Svensk agent: HOBBYBORGEN AB,
36071 Norrhult, Tel. 04 74/4 05 10