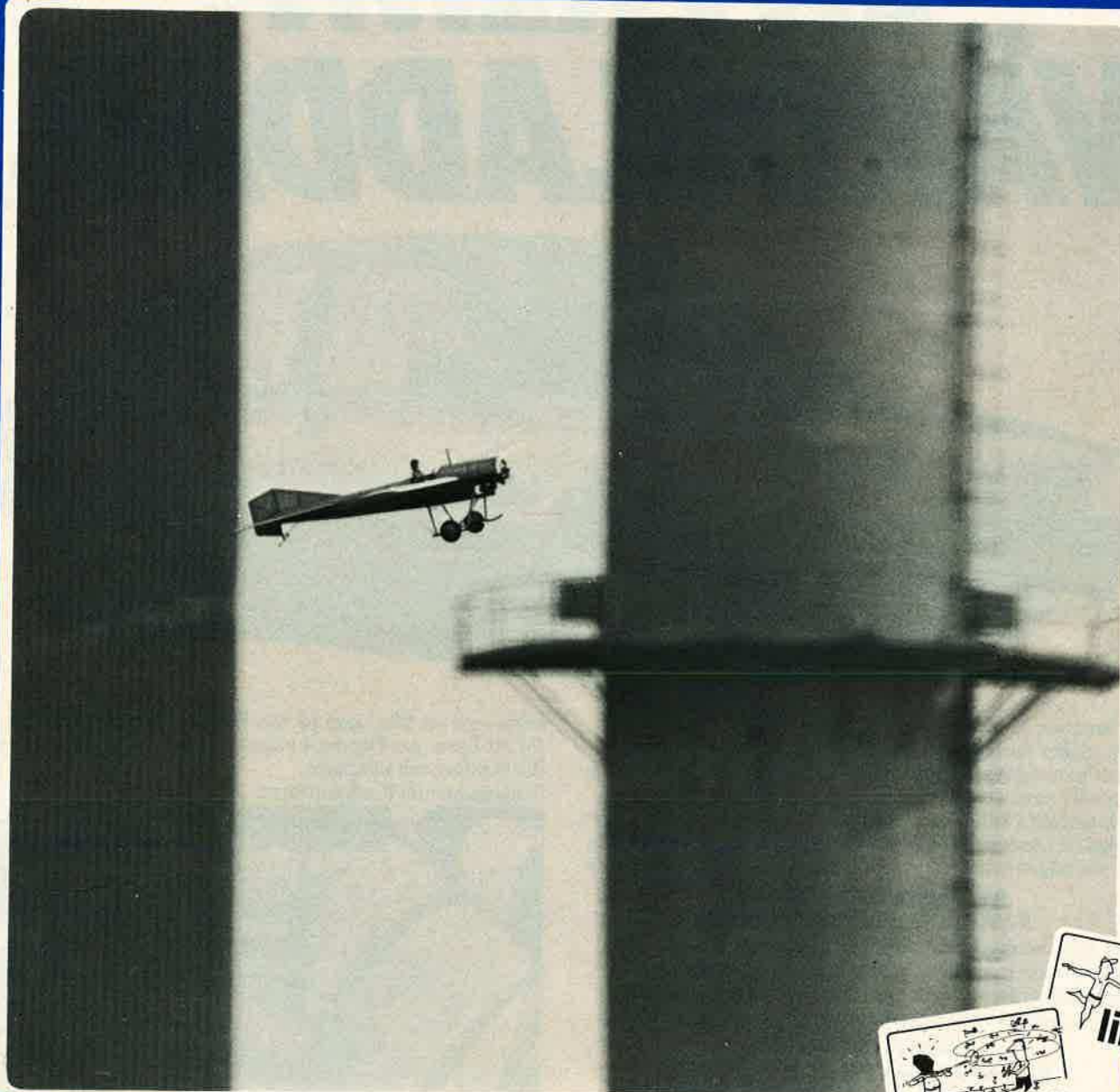


modellflyg nytt



- Börja modellflyg — börja linflyg
- Skala-NM i Finland i år
- EM I LINFLYG 1983 • SM i Linflyg



- SKALA-SM 1983 Malöga flygplats,
- Två svenska segrar vid årets Limfjordstävling
- Individuella guld till Sverige vid NM i F3A

1983
5

NYA FORD ESCORT LASER. EXTREMT VÄRDELAGDAD.



Nu kommer ännu en Escort till Sverige. Nya Laser. Till det yttre skiljer den sig inte nämnvärt från sina syskon. Men Laser har något som borde göra den extra intressant för Dig som bilköpare. Den är nästan extremt välutrustad för att vara den allra billigaste medlemmen i Escortfamiljen. I själva verket är Laser så genomtänkt, välgjord och påkostad att få, om ens någon i den här prisklassen kan mäta sig med Laser.

**DET MESTA ÄR STANDARD.
5-VÄXLAD LÅDA TILL EXEMPEL.**

Vad sägs om den här standardutrustningen? 5-växlad låda, eluppvärmda framstolar, ställbara tygklädda nackskydd, mjukklädd tvåekrad ratt, heltäckningsmattor, bättre ljudisolerings och heltäckande hjulsidor som på lyxversionen Ghia.

**STARKA GARANTIER.
BLAND ANNAT 6 ÅRS ROSTSKYDD.**

Laser blir ekonomisk att äga. Det borgar garantierna för. 1 års nybilsgaranti, 3 års vagnskadegaranti och hela 6 års rostskyddsgaranti utan krav på efterbehandling vittnar om pålitlighet.

LASER. EN AV DE MEST KÖRGLADA.

Laser har samma pigga men snåla 1,6 liters motor på 79 hk/58 kW DIN som övriga Escort. Därmed har den samma fina väghållning och härliga köregenskaper, som gjort Escort till en av Europas mest omtänkta bilar. Går Du i biltankar så

börja med att titta noga på nya Escort Laser. Mycket talar för att Laser ger Dig mest i klassen. Både vad avser ekonomi, komfort och körglädje. Välkommen till Fordhandlarna.



Bränsledeklaration: 0,79 (5-vxl)–0,91 (Automat) l/mil.
Bränslekostnad 1.500 mil: 4.870–5.610 kr (1/7 -83).

FORD ESCORT 

MODELLFLYGNITT är ett organ för Sveriges Modellflygförbund och utsändes till prenumeranter och förbundets samtliga medlemmar.

Ansvarig utgivare

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

Redaktör

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

Fackredaktör friflyg

Bo Modéer
Hökbursvägen 39
147 00 Tumba
Telefon 0753-377 45

Fackredaktör inomhusflyg

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

Fackredaktör linflyg

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

Fackredaktör radioflyg

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

Fackredaktör utbildning

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

Annonser

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

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

Priserna gäller för annonsmaterial inlämnat som helt färdigt positivt original.

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

Distribution

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

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

Material sändes till fackredaktören eller direkt till huvudredaktören.

Eftertryck tillåten med angivande av källan.

Tryck

Tryckab, Halmstad 1983



SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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

Övning ger färdighet

Det gamla talesättet gör sig påminnt även i modellflygsammanhang. Naturligtvis, varför skulle det inte det. I skrivande stund når oss nämligen över en löddrig telefon från Australien det glädjande budskapet att Sverige där vid Världsmästerskapen i friflyg erövrat en 2:a plats. Gurra Ägren, Uppsala heter killen som svarat för den bedriften och då i klass F1C. Vi som har glädjen att känna Gurra personligen vet att han kämpat länge och verkligen på ett mycket seriöst sätt förberett sig inför detta Världsmästerskap. Det är därför oerhört glädjande att det också lyckades. GRATIS GURRA !

Det behöver nu inte bara vara i tävlingssammanhang som ovanstående ordstäv gäller. I alla sammanhang bör det kunna tillämpas. Varför inte inom PR-området. Vi har väl lite till mans en känsla av att vi är dåliga på att sälja modellflyget till allmänheten. Beror det på att vi inte vill? Knapptast, men den enskilde modellflygaren tror sig måhända inte kapabel att klara uppgiften. Med lite övning bör det emellertid ge utmärkta resultat. För att underlätta för förbundets klubbar att ta detta första steg har SMFF låtit ta fram en färdig, delbar monter som ryms i en behändig väska och plockas ihop på några få minuter. Denna monter ställs kostnadsfritt till klubbarnas förfogande så varför inte göra slag i saken och ordna ett PR-arrangemang också på Din hemmaplan.

Efter en lyckad PR-drive brukar nya pressumtiva modellflygare dyka upp i klubblokaler. Då behövs det kursledare. Även här gäller att övning ger färdighet. När man hållit ett antal kurser upptäcker man att det inte är så svårt och besvärligt. Tvärtom, det kan faktiskt vara både roligt och lärorikt och framförallt utvecklande för den egna personen. Så räds därför inte denna viktiga uppgift i utvecklandet av modellflyget.

Listan på olika aktiviteter som är till gagn för modellflygets utveckling kan göras lång. I samtliga fall gäller att övning ger färdighet. Låt därför inte en bra idé bli lagd på is på grund av rädslan att inte lyckas till 100 %. Slå till och ta i stället lärdom av eventuella misstag och rätta till dessa. Till slut når resultatet upp till målsättningen.

Den här gången lite avvikande omslagsbilder.

Framsidan har Jan Tydel/Hökaklubben tagit och visar Arne Brorssons lilla Blackburn Monoplane mellan Pilkingtons höga skorstenar och baksidesbilden anknyter till inomhusserien och visar S-O Lindéns väl använda peanut Andreasson BA-4B — foto Sven Pontan.

Nästa Modellflygnytt utkommer vecka 50.



EM-foto: Sven Pontan.

Linflyg-EM i Holland

Team-Racing

Med förra årets VM i färskt minne ställde man sig naturligtvis frågan: Är det möjligt att Team-Racing kan flygas fortare i år? På träningen innan årets EM visade flera av de 38 lagen att de förbättrat sin flygfart. Nu är ju dock träning och tävling två skilda saker, men flera av lagen flyger fort även när det gäller.

Ryssarna har ju sina egna motorer, medan Cipolla-motorn verkar vinna mer och mer mark jämfört med Nelson.

Den trio som skulle bedöma hur lagen skötte sig var också väl förberedda. Årets domare var Per Hasling, Danmark, Derek Heaton, England och Ed Meyer, Holland. De var naturligtvis lite spända inför årets tävling, då VM förra året föranledde ett uttalande

från domarna om att dagens TR går för fort. Detta väckte stor debatt som väl ännu inte blivit helt avslutad. Nu sammankallade domarna alla lagledare och tävlande i TR för att dessa skulle få förklarat hur domarna tänkte agera och varna. En lista med varningar och förklaringar delades också ut till alla.

Denna åtgärd måste anses mycket positiv och vettig och hade säkert del i det mycket

fina genomförande tävlingen fick utan någon incident i samband med start och landning samt att inget lag lämnade någon protest mot något domslut.

Mellan de olika lagen var fartskillnaderna markanta, de snabbaste flög 18–18,5 s/10 varv och de långsammaste lagen över 21 sekunder/10 varv.

Vad bjöds då publiken på? Jo, ny världsrekordtid i 100-varvs



Speed F2A: Mult, Ungern (1), Szegedi, Ungern (2) och t h Sovjets Pisarchuk (3).



Stunt F2B: Cech, Tjeckoslovakien flankeras av tvåan och trean — Tjecko resp Italien.



Team F2C: Kramarenko/Kusnetzov, Sovjet (1), Rossi/Rossi, Italien (2) och Smith/Brown, England.



Combat F2D: Beliaev, Sovjet 1, Titov, Sovjet 2, med en sveitzare på tredjeplatsen.

Stora bilden i v Andra semifinalens första heat med Delor/ Frankrike, Visser/Holland och Rossi/Italien. Th publikbild från prisutdelningen samt nertill Szegedis speedmodell — obs stora insugskopor.



heat och ny världsrekordtid i final (200 varv). Det var rysarna Kuznetsov/Kramarenko som satte dessa med 3.19,8 resp 6.55,3. I sina fyra 100-varvs heat hade de ingen tid över 3.30. Detta är helt fantastiskt och de blev också världiga Europamästare. De fick dock en mycket hård kamp i finalen då främst från bröderna Rossi, Italien, som hade lite långsammare flygfart men snabbare omtankningar. Bronsmedaljörerna Smith/Brown, England, hade ännu snabbare omtankningar än italienarna men deras flygfart räckte ej till.

Hur lyckades då våra svenska tävlande? Bäst lyckades Axtilius/Samuelsson som med 3.51,8 placerade sig på 17:e plats.

Anders Appring/Staffan Hovmark gjorde nu debut i större sammanhang som TR-lag.

Anders och Staffan hade tyvärr lite otur och kunde ha gjort bättre tid än 4.19,7. Deras modell gick bättre men i heaten fick de lite småproblem med inställning, extra omtankning och startsvårigheter och 28:e plats blev slutresultatet. Oturligt nog fick vi inte något 3:e lag som tog sig i mål.

Sven Pontan/Hans Andersson hade efter en diskning i första heatet bara att satsa allt i det andra, och det började bra med omtankning på 50:e varvet. Farten låg vid 21 s/10 varv men tyvärr blev Sven tvungen att landa vid 96:e varvet för omtankning. Vid den omstarten lossnade propellermuttern och for iväg. Motorn varvade upp och Sven stängde av men de kunde inte fortsätta då muttern var borta.

Några speciella nyheter fanns inte på detta EM. Inget lag

hade t ex infällbart landningsställ och de enda som använde enbladig propeller med framgång var de italienska Cipollalagen. Det är naturligtvis viktigt att ha en bra modell beträffande den aerodynamiska utformningen och utformningen av kylflödet, så att motorn kyls på de rätta ställena. Dessa punkter anses idag vara av större intresse än att jaga vikt (som det ju var för några år sedan). Vikterna är idag ofta 350 gram på en flygande modell.

Den allra viktigaste punkten är dock helt klart motorn och där läggs det mesta arbetet ned. Man provar olika typer av material för att få vevhus och vevaxlar styvare och det arbetas med olika portnings-tider och insugningssystem. Många har idag förgasare med 4,5—5 mm diameter, för att få hög fart.

Nackdelen med detta är att man kan bli kort på varv och tvingas till en extra omtankning. Intressant under 1984 blir att se vad begränsningen till 5 cc tank ger för utveckling.

Äran för detta välflugna EM skall både domarna och de tävlande ha, och tack för att de visade att TR kan flygas fort utan att problem uppstår. Låt oss hoppas att vi får se detta i framtiden också.

Ewa Axtilius

Combat

Combat i nuvarande form är av väldigt hög kvalitet. Motorer, modeller och piloter har inriktats på en snabb och

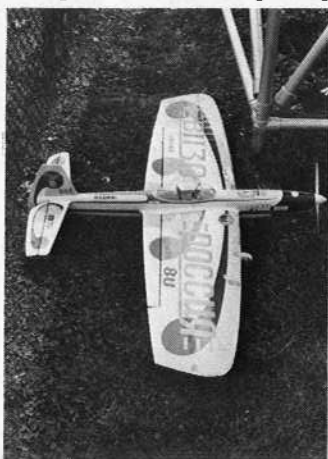
aggressiv flygning. Det stora problemet är dock att en av de viktigaste sakerna inte alls hängt med i utvecklingen, nämligen serpentinerna. De har visserligen fr o m 1983 blivit bredare och nu är de 50 mm men detta är kanske en nackdel, då de nu utgör ett större luftmotstånd. Man kunde i årets EM se flera snabba modeller som s a s klippte "sig själva" d v s små bitar av serpentina blåste av hela tiden som modellen bara flög vanlig planflykt. Heatet utformade sig nästan alltid på samma sätt d v s efter var sitt klipp fanns i bästa fall endast tejen kvar. Det hörde till ovanligheterna att det inte blev 1—1 eller 2—1 i klipp. För att combat skall kvarstå som den fina klass den är

måste bättre serpmaterial tas fram.

Beträffande modellernas utformning så bygger fler och fler sprygelvingar och de tidigare väl använda cellplastvingarna minskar i antal.

På motorsidan kommer nu förutom Nelson 15G också Cipolla Master Combat och USE 15. Den senare är den nya holländska glödströmsmotor baserad på FMV-erfarenheter. Rossi finns naturligtvis också kvar liksom olika ryska motorer. Italienare och engelsmän använde sig av mycket snabba Cipollamotorer. Det sas att motorn blev mycket vassare då baklocket modifierades så att det gick längre in mot vevaxeln. Troligen är det den ökade vevhuskompressionen

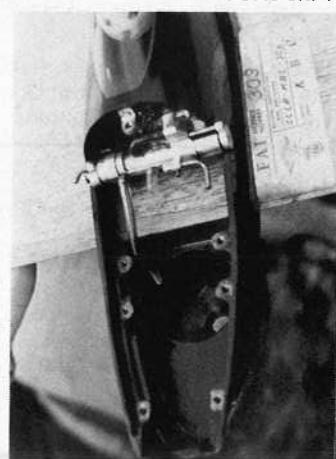
Forts sid 7



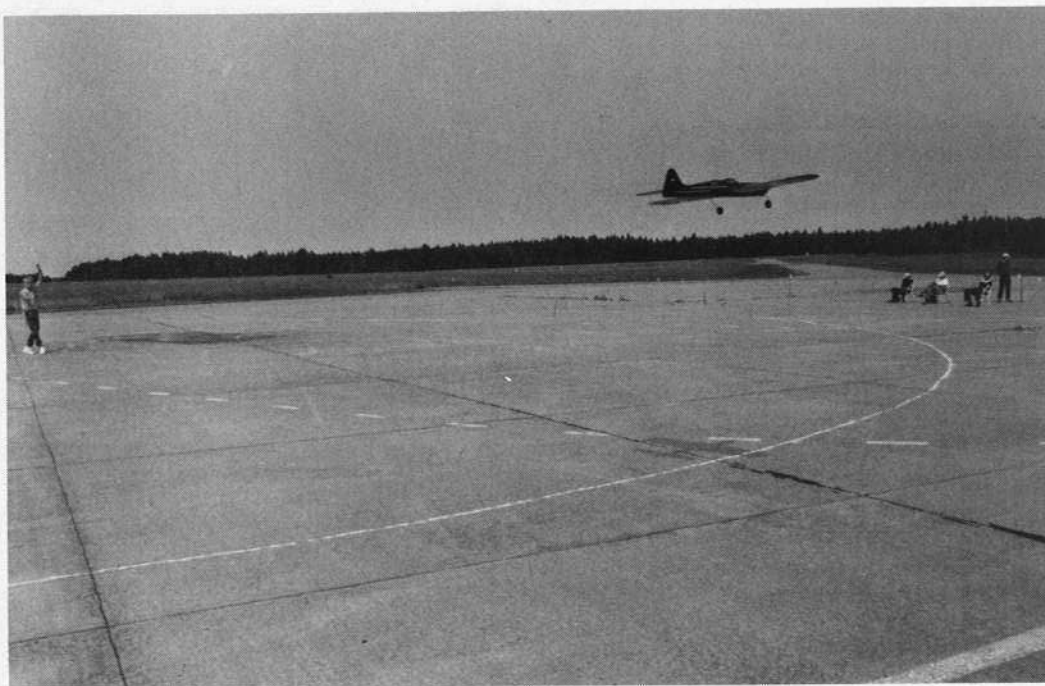
Snygg stuntmodell byggd av Esjkin, Sovjet.



Ungraren Szegedis meklåda med barometer, hygrometer etc.



Kramarenkos rekordmodell: 6 fästskruvar, sep tankn-ventil.



Stora bilden överst visar Johan Rasmussen under sin stuntflygning — domare är Helje, Andersson och Pontan.

Linflyg-SM

Årets SM hade samlat 43 deltagare från 15 klubbar med fördelning enligt: F2A Speed 8 st, F2B Stunt 11 st, F2C Team-Racing 6 lag samt F2D Combat 12 st.

Vädret och arrangemanget hade Oxelösunds MFK ordnat på allra bästa sätt, trots att man inte kunde hålla till på sin ordinarie anläggning i Oxelösund. Skavsta flygfält i Nyköping fick lov att iordningställas för detta evenemang. Tävlingarna bjöd på många fina prestationer samt (tyvärr) många kraschade combatmodeller. Ett nytt svenskt rekord i 100-varvs heat i Team-Race sattes av B-O Samuelsson/K Axtilius, Galax med 3.31,6.

Ove Andersson, Västerås, fick lite överraskande stå tillbaka för Åke Nyström, Vallentuna,

i stuntklassen. Åke vann med 45 poängs marginal och Johan Rasmussen var med sin 3:e plats bara 38 poäng efter Ove.

Nils Björk tog pliktskyldigast sin seger i speed med 250,3 km/h. Leif Göransson från Väsby visade storformen och flög säkert i alla sina combatheat, vilket gav en seger i utbyte.

Förutom dessa klasser flögs en tävling i Good-Year där Per Bengtsar, Vänersborg, med pappa Göstas pilothjälp vann.

Lagtävlingen vanns av Solna MSK på 26 poäng. Väsby MF kom 2:a med 22 poäng medan Galax blev trea med 17 poäng.

Väl mött med nya krafter på SM-84.

Text och Foto:
Ewa Axtilius

Högerspalten uppfifrån: Speedsegrarna Ove Kjellberg (2), Nils Björk (1), Ulf Nygren (3);

Stunt-medaljörerna Johan Rasmussen (3), Åke Nyström (1) och Ove Andersson (2).

Team-SM-medaljörerna Hans Andersson/Sven Pontan (2), Kjell Axtilius/B-O Samuelsson (1) och Staffan Hovmark/Anders Appring (3); Svenska Mästarna i Combat: Mats Franke (2) Leif Göransson (1) och Per Stjärnesund (3).

Goodyear (utanför SM) toppades av Ronny Carlsson (2), Per Bengtsar (1), Göran Fällgren (3).

Arrangerande trion Fällgren fr v Göran, Bengt-Åke och Hans hyllas för goda insatser och längst ner Ulf Nygrens speednybygge — 219,5 km/h.



Lin-VM i USA?

VM går förmodligen i USA nästa år. Detta kunde Bengt-Olof Samuelsson meddela, hemkommen efter en resa i USA. Han hade där träffat Walt Perkins.

Walt uppgav att han inte visste några mer detaljer

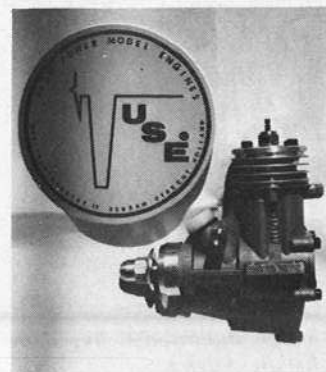
Siktet får därför tills vidare inställas på USA

Kolfiberprop

De som är intresserade av att köpa kolfiberpropellrar för bl a Team-Race, Speed och Combat kan skriva till Flemming Jensen, Lindebugten 23, 2500 Valby, Danmark. Enligt hans senaste prislista är det ett stort sortiment av mycket fina propellrar. Teampropparna är ju också användbara inom Good-Year.

USE-motorn för Combat

Som framgick av förra numret av MFN har man i Holland startat tillverkning av en glödstiftsmotor för combat. Tillverkningen är ett led i statens ansträngningar att ge arbetslösa ungdomar yrkeserfarenhet.



Forts från sid 5

EM I LINFLYG 1983

nen som hjälper till. På propellersidan kunde man se enbladiga propellrar hos ryssarna och orsaken är troligen att man kan använda sig av större diameter och därigenom ökad klippmöjlighet.

Tävlingen blev en mycket fin triumf för Sovjet som blev både 1:a, 2:a och lagsegrare. Schweiz överraskade med 3:e och 4:e platserna samt 2:a plats i lag. Frankrike tog sedan 3:e plats i lag genom bl a 5:e och 7:e plats individuellt. Av svenskarna blev Leif Göransson (Årets spjut på den svenska combathimlen) bäst med en 15:e plats. Per Stjärnesund kom på 17:e plats och Håkan Östman på 23:e plats.

Grabbarna gjorde mycket bra insatser men hade inte turen på sin sida då det blev förluster med några fler sekunder på marken eller oturen att ta hela serpen i första klippet. Per hade dessutom oturen att förlora på dåligt fastsatt serp i snöret. De hade dock fina kämpataktiker hela tiden och gav aldrig upp.

Ewa Axtilius

Stunt

På en av Europas kanske anrikaste linflygcentra samlades 39 stuntflygare från 16 länder för att göra upp om EM.

Det blev en tuff kamp om de främsta placeringarna och det var ovisst in i det sista hur medaljerna skulle fördelas. Ur svensk synvinkel såg det väldigt ljust ut då Ove Andersson efter tre omgångar låg på en andra plats. I den 4:e omgången kom Ove oturligt inte igenom hela programmet utan halkade ner till en hedrande 4:e plats. Nu blev det så att en tjeck vid namn Cech knep guldet följd av en landsman

samt en italienare. Övriga svenska placeringar blev ganska måttliga med Åke Nyström på 25:e plats och undertecknad på en 28:e plats. Tack vare Oves insats lyckades Sverige klämma sig in på en 5:e plats i lagtävlingen.

För första gången på många år deltog Sovjet i stunte med två "gamla rävar" Esjkin och Listopad. De trender som kunde märkas var s k O-kärror, dvs modeller med motor, vinge och stabilisator placerade på samma horisontella nivå för att uppnå samma egenskaper i loop och bunt samt I-balksvingar utan plankning och cap-strips men med ett stort antal spryglar.

Det märks också att kraven på motorgången har stigit och att allt fler modifierar sina motorer och tillverkar egna motordelar. Det är också roligt att se att de flesta flyger egna konstruktioner samt att det inte är tvunget att gå en viss väg för att lyckas utan allt förekommer: långa linorkorta linor, stora stabbar-små stabbar osv. Stunt är sunt.

Johan Rasmussen

Speed

Det kunde på ett tidigt stadium konstateras att ungrarnas stil kopieras av många idag, man bygger långa vingar till modeller med liggande motor. Tanken är av självsugtyp istället för pip och vevhustryckmatade som var vanligt för ett par år sedan. Centrifugal-switcharnas tid är också förbi. De flesta har nu lärt sig den nya Rossin och Rossifabriken verkar ha justerat sin motor till en fungerande enhet. Den Rossi man köper idag uppges klara ca 260 km/h utan speciella åtgärder. Stämmer det, Nisse???

Då det är svårt att se vad man arbetar med motorn inuti är det desto lättare att se på piporna. Vanligast verkar vara att utgå från Rossipiporna nr 2 och 3 och justera dessa.

Man arbetar om den bakre pipdelen och själva utsläppshålet längst bak. Ungrare, bulgarer och ryssar har ca 4,2 mm öppning medan de som flyger lite långsammare har ca 5 mm öppning.

Att ungrarna kan klara ett favorittryck visade de på ett mycket övertygande sätt. Mult gjorde det med stor säkerhet då han i sin 3:e omgång satte nytt världsrekord med 282 km/h. Det blev alltså omvända roller i detta EM jämfört med VM i Oxelösund då Szegedi nu fick 2:a platsen. Det är mycket intressant att studera de ungerska speedflygarna inför en flygning. De har en otrolig ordning på sina saker och man börjar med att montera ihop modellen och koppla på linorna. Därefter granskas temperatur, luftfuktighet och lufttryck innan man tittar i sina anteckningar och uppritade diagram. Dessa ligger till grund för hur man vill ha inställningen av bränslenålen samt vilken propeller man väljer. Efter provdragning och tankning tas modellen in i cirkeln där den startas och släpps iväg. När den kommit upp i luften får den gå några varv och bli varm varefter den svingas och kommer in på pipan. Då lägger piloten ned handtaget i pylonen och tidtagningen kan påbörjas. Modellen flyger mycket stadigt och håller samma fart under hela flygningen. Allt ser otroligt enkelt och okomplicerat ut och ger för det mesta ett fint resultat.

Med den tredje ungraren Molnar på 5:e plats kunde ingen annan nation hota Ungerns lagseger. En rolig överraskning var det bulgariska laget som knep lagsilveret.

Hur gick det då för våra egna flygare? Nisse Björk skötte sig genom att bli bäste skandinav. I första omgången blev det 250 km/h men i andra resultatöst. I tredje omgången lyckades Nisse bättra till 252,6 km/h och kom därigenom på 15:e plats bland de 32 startande. Näst bäste skandinav blev Leif Eskildsen, Danmark, med 250,3 km/h och 16:e plats. Niels Lyhne-Hansen, Danmark, kom på 23:e plats med 241,1 km/h. Då inga finländare deltog var det bara Hasse Öhlund kvar bland skandinaverna. Hasse gjorde nu sin debut i landslagssammanhang och får klart godkänt. Trots problem fick han tider noterade i alla tre omgångarna med 221,5 km/h som bäst och det gav 28:e plats. Det var lite tråkigt att Hasse inte lyckades med en tid kring 240 km/h vilket han gjort här hemma men det går som bekant fler tag.

Speedtävlingen flöt fint hela tiden utan några problem. De tävlande svarade för mycket fina insatser och det är roligt att se hur man kan hjälpa och diskutera med varandra om sina pipor, motorer etc. då detta ger en trevlig atmosfär kring speedcirkeln.

Ewa Axtilius



Två svenska segrar vid årets Limfjordstävling

I pingsthelgen arrangerade Aviators modellflygare från Aalborg sin traditionella Limfjordstävling. Tyvärr missgynnades tävlingen av regn och bläst men två svenska ljuspunkter blev det. Håkan Östman vann combatfinalen över klubbkompisen Leif Göransson och i Team-Race vann

Ingemar Larsson/Dan Jonsson, Vänersborg. (Bilden).

I stunt blev Ove Andersson bäste svensk med en 6:e plats och i semistunt kom K-G Eklund 3:a. I speed kom Hans Öhlund 2:a efter att ha flugit 236 km/h. I Good-Year kom enda svenska laget Jonsson/Larsson på 4:e plats.





NM/F3A 1983

Svenska framgångar vid NM i F3A

15 och 16 juli i år stod Norge som värdland för Nordiska Mästerskapen i modellflygets formel I, dvs konstflygklassen eller F3A, som den också benämnes. Som tävlingsplats hade man valt Elverum, en ort belägen i östra delen av Norge norr om Kongsvinger. Deltagande nationer tilläts representeras av 3 seniorer, 2 juniorer, 1 open och lagledare.

Anslutningen var synnerligen god och totalt 20 tävlande ställde upp varav 6 från Norge, 5 från Finland, 3 från Danmark och 6 från Sverige.

Som seniorer tävlade från Sverige Kenneth Holm, Värberg, Sture Persson, Jönköping och Yngve Lindblom, Södertälje. I open-klassen hade vi Ingemar Gustavsson, Tidaholm, medan som juniorer ingick Mats Lundberg, Jönköping och Lars Johansson, Södertälje.

Laget var således praktiskt

taget identiskt med förra årets segrarlag i Finland bortsett från Sture som tillkommit.

Revanschuget Norge

I Norge, där radioflyget är på stark frammarsch och där intresset för F3A är mycket påtagligt, går man med allvar in för uppgiften. Träningen inför NM tycks ha varit föredömlig. När man sedan petar in killar som Nils Øystein Bossum, Ernst Totland och Björn Liberg i laget så går det åt mer än tur för att vinna över en sådan konstellation. Norge vann följdriktigt lagtävlingen tätt följt av Sverige med Danmark och Finland på 3 och 4 plats. Det var med något blandade känslor som undertecknad överlämnade Allt om Hobbys fina vandringspokal till Norge i samband med prisutdelningen under banketten efter avslutad tävling. Norrmännen var dock väl värda lagsegrern.

Stenhård kamp i senior- och open-klasserna

Genom åren har en viss rangordning etablerats mellan de tävlande som ingick i årets NM.

Regerande Nordiske Mästaren Kenneth Holm bjöds emellertid hård kamp av norrmannen Bossum. Efter 3:e omgången, som för Kenneths del fick avbrytas på grund av mankerande motor, var spänningen på topp. Fjärde flygningen blev helt avgörande för slutplaceringarna i toppen. Kenneth lyckades emellertid hålla nerverna under kontroll och slog norrmannen med 22 poäng poäng totalt. Segermarginalen 22 poäng i relation till segerpoängen 2525 måste betecknas som minimal. Tala om "hugget som stucket"!

De övriga svenska seniornas placeringar bestod i en hederksam 4:e plats för Sture Persson, medan Ingemar Gustavs-

son och Yngve Lindblom hamnade på 6:e respektive 9:e plats.

Gott gry i juniorerna

Samtliga länder utom Danmark ställde upp med de två deltagare som tilläts i junior-klassen.

Norske gutten Guldbrand Thomassen havarerade svårt under träning kvällen före tävlingen. Trots att resterna av hans modell klassades som ett hopplös fall lyckades han genom en intensiv nattsession och diverse assistans få kärnan "på fötter" igen och genomförde tävlingen som planerat. Strongt gjort!

Regerande juniormästaren tillika finske mästaren Tero Vallas detroniserades av Sveriges Mats Lundberg som genom 3 mycket jämna flygningar vann övertygande. Mats kunde, trots radiostörningar och åtföljande totalhaveri under 4:e flyg-

Stora bilden: Sveriges lag i F3A: Fr v I Gustavsson, S Persson, K Holm och knästående Y Lindholm, L Johansson och M Lundberg. Den danske domaren H Christensen vet sedan tidigare hur man tacklar den norska sommaren — bilden t h.

ningen, bärga segern och juniormästerskapet.

Sveriges Lars Johansson tåmpades med tekniska problem och hade säkert, med en bättre fungerande motor, blandat sig i toppstriden bland juniorerna. Lars placerade sig slutligen på 4:e plats.

Utrustning och teknik

För kalenderbitarna brukar det alltid vara intressant med statistik. Beträffande utrustningsuppbådet under tävlingen gäller följande:

Flygetyg: 13 Curare, 5 Arrow,
1 Profile 4, 1 Skymaster.

Motorer: 7 Webra, 6 OS, 4 Super Tigre, 3 Rossi.

Radio: 10 Simprop, 8 Futaba,
1 Multiplex, 1 Microprop.

När det gäller utrustning och teknik gäller annars den standard som man normalt ser vid denna typ av tävlingar.

I Norge har man rejält tagit fasta på de FAI-regler, som gäller för tillåten ljudnivå. Man har dessutom på ett

mycket påtagligt sätt lyckats
leva upp till gällande normer.
Bossum får exempelvis en
högvarvig, högpresterande 10
kubikare att låta som elflyg.

Kan vi tillägna oss den tekniken och ljuddisciplinen kommer vi inte att ha problem med förlorade fält fortsättningsvis.

Det blir intressant att se vad som flyter upp under nästa år, då man i F3A står inför det nya "aresti"- eller "turn around"-programmet. De nya reglerna kräver sannolikt långsammare modeller med bibehållen förmåga att klara vertikala manövrer. Kan vi se fram mot mera skalalika flygetyg och en uppsjö av Laser 200, CAP och Dalotel med växlande 2-taktare eller 20 kubiks 4-taktare?

1984 blir säkert i dessa avseenden annorlunda men samtidigt intressant, som alltid när nåt nytt är på gång.

Bo Lundberg
Lagledare

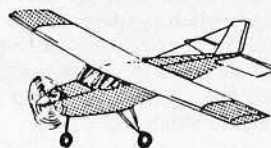


ALLT OM ELFLYG finns att läsa i den enda publikationen, som bara behandlar elflyg och alla dess aspekter:

- utvecklingen i teori och praktik: segel-, multi-, pylon-, skalaflyg, motorer, celler, laddning, speedkontroll, tester, tävlingar, dataprogram osv. osv.
- "THE AMPERE FLYER"



är skriven på engelska av elflygare för elflygare. Publikationen kommer varje månad direkt från Belgien till ett pris av 130:- per år. Om du skickar ett kort med Ditt namn och adress så får Du tre månader gratis. Sedan kan du abonnera. **PRO HOBBY** textron AB, Junkervägen 12A, 183 40 Täby.



Modellflygkurs Intresserad?

Kontakta:
HOBBY-TEKNIK

Jovisgatan 4
151 36 SÖDERTÄLJE
Tel 0755-630 70

BELLANCA DECATHLON

Mycket välbyggd 1/4-skala PILOT-modell.

SE-IER — dokumenta-
tion medföljer!
Exkl motor & radio

PRIS 2.200:—

Arne Brorsson
035-702 85 bost
0430-423 00 arb

NYHETER FRÅN PREK NYHETER FRÅN PREK NYHETER FRÅN PREK NYHETER FRÅN PREK NYHETER FRÅN
PREK NYHETER FRÅN PREK NYHETER FRÅN PREK NYHETER FRÅN PREK NYHETER FRÅN PREK NYHET

SMFF-PLAST

Vi har tryckt upp plast — blått tryck på gul botten — med SMFF-märket och text SVERIGES MODELL FLYGFÖRBUND. Trycket upprepas varje 60 cm på plast med 80 cm bredd. Plasten är avsedd att användas vid alla slag av modellflygtillställningar, utställningar, tävlingar, fly-ins osv. Sätt upp den vid depåer, parkeringar, i fönster — allt med målsättningen SMFF SKALL SYNAS!

PRESENTATIONSSKÄRM

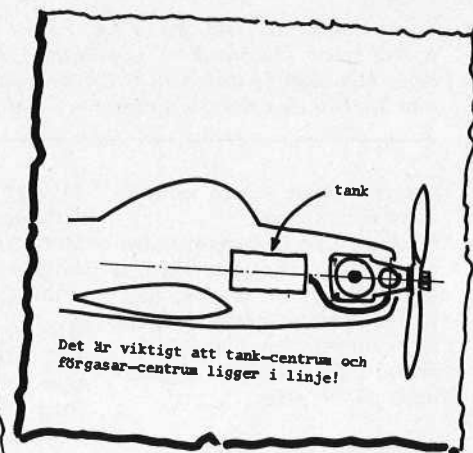
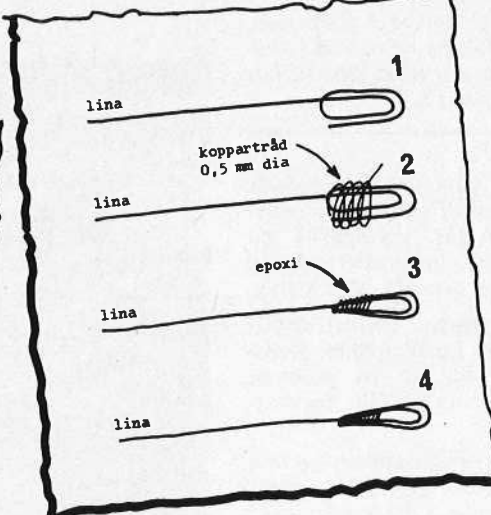
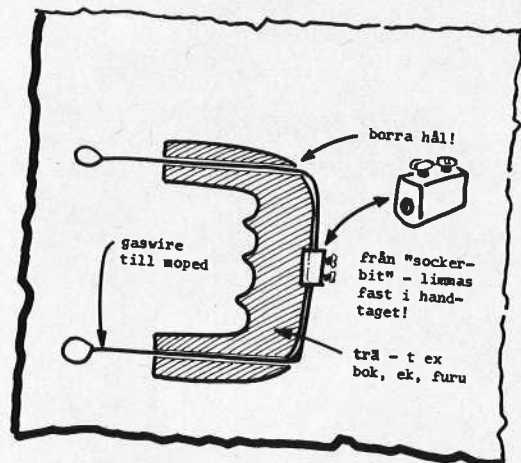
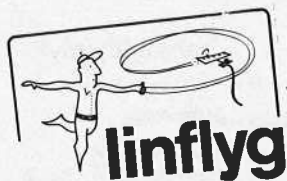
Skärmen sammanfogas på ett mycket enkelt sätt så att stommen reses på några sekunder. Skärmen har 12 presentationsstyror cirka 90×90 cm. PREK har förtett 10 av ytorna med SMFF-information, medan 2 kan användas för lokalt material om klubben etc — lämpligt för utställning och andra rekryteringssammanhang. Presentationsskärmen kan endast användas inomhus!

Beställning och mer info direkt från SMFF:s expedition!

NYHETER FRÅN PREK NYHETER FRÅN PREK NY
PREK NYHETER FRÅN PREK NYHETER FRÅN PR



FRÅN PREK NYHETER FRÅN PREK NYHETER FRÅ
IETER FRÅN PREK NYHETER FRÅN PREK NYHET



Börja modellflyg



ÄNTLIGEN! kommer säkert många att utropa nu. Varför då? undrar säkert andra.

Svaret är lätt. I detta nummer startar MFN med en linflygserie som förhoppningsvis skall få 95 % av SMFF:s medlemmar att börja med linflyg i allmänhet och Good Year i synnerhet. De övriga 5 % flyger ju redan lina och är så s troende. Varför linflyg då. Jo, för det är den enda klassen med närkontakt av tredje graden, dvs Du flyger med modellen tätt intill Dig och känner modellen i linorna hela tiden. Jämfört med friflyg där man behöver lite löparnisseläggning och samtidigt glo på en modell i luften som man inte direkt kan påverka eller radioflyg där den där flugskiten uppe

i skyn ändrar beteende när man pillar på ett par spakar. I detta nummer börjar vi med att gå in på vad en nybörjare behöver och kommer sedan att specialisera oss på klassen Good Year -Racing. Har Du frågor eller synpunkter på innehållet i artiklarna så tveka inte att höra av Dig till undertecknad. Adress och tel nr finns på sidan tre.

Modellen

Eftersom det inte är tänkt att det här ska bli en byggbeskrivning förutsätter jag att Du har en modell, antingen en byggsats (som är att föredra om Du är ovan byggare) eller en byggd efter ritning. Egna konstruktioner ska man definitivt vänta med tills man lärt sig flyga. Några små tips kan dock vara på sin plats.

I många amerikanska byggsatser följer det med något plywoodliknande material avsett som kropps förstärkning, roderoksplatta etc. Släng detta och ersätt det med riktig plywood. Det blir både Du och modellen glad åt. Många små modeller är försedda med landningsställ men eftersom det naturliga underlaget när man lär sig flyga är gräs kommer hjulen att vara mer till bekymmer än nytta. Ta därför bort dem inklusive stället.

Efteråt får man inte glömma att kontrollera att tyngdpunkten ligger rätt. Var gränsen går för att man ska använda stället får bli en avvägning mellan hur fin gräsmatta man har tillgång till samt storleken på hjulen. Generellt sett kan man säga att modeller med en motorstorlek under 2,5 cc bör stymphas.

I ett flertal byggsatser får man med japanpapper till beklädnad av modellen. Till helbalsa-vingar/kroppar kan man använda det men absolut inte till sprygeluppbyggda vingar eller spantbyggda kroppar.

Använd istället nylon alternativt siden eller någon plast typ Solarfilm.

Ett av de moment i bygget som kräver stor noggrannhet är monteringen av stabilisator, vinge och motorbockar. Det är mycket viktigt att det inte finns någon anfallsvinkel mel-

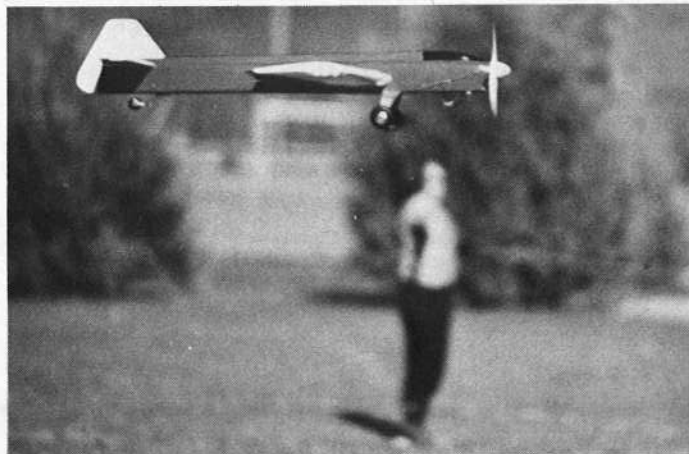
lan ovanstående delar. Skulle en sådan vinkel finnas blir planet väldigt svårt att flyga och omöjligt att flyga plant med.

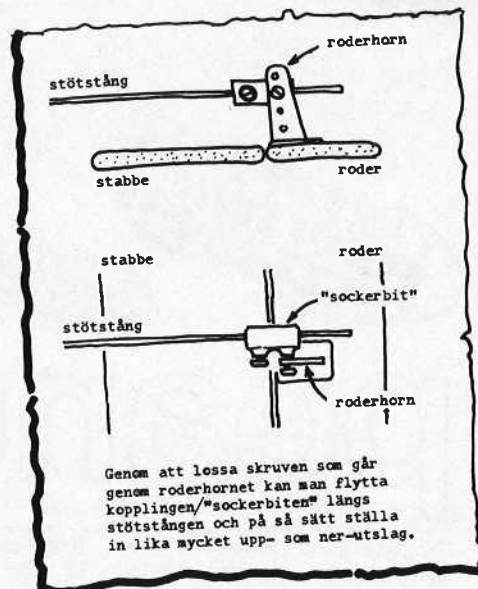
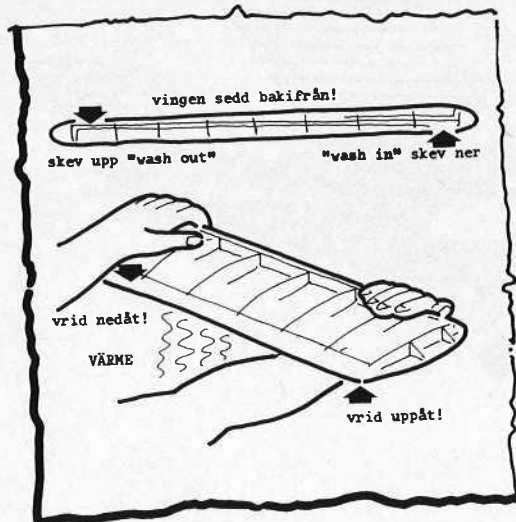
Säkerhetsmässigt finns det en del detaljer att tänka på, t ex att aldrig skruva fast motorn med träskruv utan i stället använda genomgående skruv med mutter. Se till att oket och okplattan sitter ordentligt fast i modellen samt att lead-outswiren inte är för klen. 3-trådig wire ska man inte använda som leadouts till modeller över ca 1,5 cc. Till större modeller kan man i stället använda grövre wire eller pianotråd.

Motorn

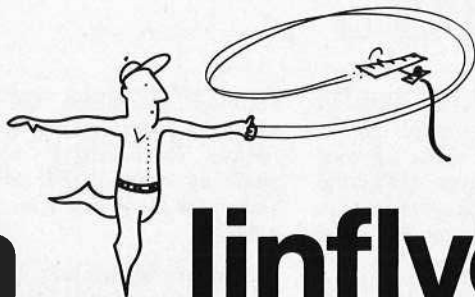
Om Du väljer diesel eller glödstiftsmotor, fabrikat A eller B har inte någon avgörande betydelse så här i början av din linflygkarriär. Det viktiga är att man väljer en motor anpassad till den modell man byggt. För liten motor medför att modellen inte flyger och för stor motor gör att modellen går för fort för att man ska lära sig flyga.

Glödmotorn är nog att föredra om man är nybörjare då det bara finns en inställnings-skruv, nämligen bränslenålen. Å andra sidan behöver man startbatteri och några glödstift i reserv. Har man riktig otur kan det gå åt flera stycken stift innan man lärt sig





...börja linflyg



hur mycket de tål, hur lång sladd man skall ha mellan batteri och stift etc.

Med en dieselmotor slipper man att tänka på detta men i gengäld finns det en inställningsskruv till, kompressions-skraven. Det kan vara ganska trixigt att hitta inställningen på både kompression och bränsle om man är ovan (ibland även om man är van). En motor som körs överkompad får snart en utsliten vevstake.

Nu i början behöver man som sagt var inte titta så mycket på fabrikat och prestanda som man behöver när man väl ska börja tävla, men det kommer vi in på senare i artikelserien.

Kringutrustning

Givetvis krävs det en del andra saker än modell och motor för att flyga. Ett kontroll-handtag måste till och det är lätt att tillverka själv. De flesta föredrar ett justerbart så att man kan ställa in ett neutral-läge som man trivs med oavsett om linorna inte är exakt lika långa. Vill man vara lite extravagant filar man till en grepp-passning för sin egen hand.

Handtag och modell förbinds med ett par linor, vanligtvis av flertrådig wire. Modeller med en motor på 0,8 cc kan man flyga med spunnen dacronlina men går motorstorleken över 1 cc bör man an-

vända wire. Upp till ca 3,5 cc kan man använda 3-trådig wire och för större modeller 7-trådig. Det går ju även att flyga 2,5 cc:s modeller på den grova wiren och fördelen är då att den håller längre. Vanligaste orsaken till att linorna går sönder är att man varit slarvig då man tvinnat upp linorna och åstadkommit kinkar. Nylonlinor och pianotråd avråder jag starkt ifrån att använda.

Propellervalet kan vara svårt i början men man kan ha motorfabrikantens rekommendationer som riktmärke. Som nybörjare bör man använda plast/nylon propellar då dessa är billiga och håller relativt bra. Trä, glasfiber- och kolfiber-propor ska man vänta med att använda då dessa är dyra och lätt går sönder vid markkänning.

Har Du en dieselmotor så tänk på att inte använda bränsleslang av silikon. Det funkar inte.

Har propellern skadats det minsta så kassera den. Använder Du en undermålig propeller kanske den kastar bladen vid nästa körning och det finns roligare saker än att få ett propellerblad i ögat. Försök att få alla åskådare att stå bakom propellern och att Du själv förflyttar Dig dit efter start av motorn.

En uppladdningsbar ackumulator för glödstiftet kan tyckas vara dyr i inköp men är väl värd sina pengar.

Är man rädd om sig själv köper man sig ett par hörselskydd. Det kan ju vara kul att höra även på äldre dagar.

Flygning

Har Du aldrig provat på att flyga linstyrt förut ska Du inte ge Dig ut själv utan leta reda på någon som kan flyga. Det sparar mycket blod, svett och tårar.

Om Du trots allt är utlämnad till att försöka på egen hand så välj en plats med högt gräs de första gångerna, och prova en dag då det inte blåser för mycket.

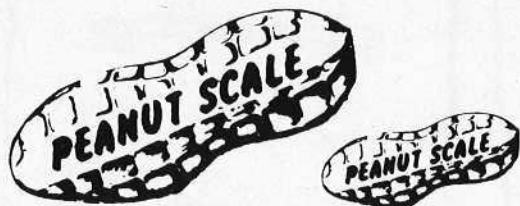
Det är svårt att beskriva hur man går tillväga vid flygning men några enkla grundtips kan man ge. Håll neutralroder

vid start och se till att linorna är sträckta. Blåser det ska Du ha vinden i ryggen vid start och Din kompis som släpper modellen får hjälpa till att ge modellen lite fart utan att för den skull kasta iväg den. Modellen ska släppas iväg rakt fram eller lite uppåt, vilket ser man efter ett par startförsök. När man väl kommit upp i luften ska man först lära sig att hålla modellen uppe innan man ger sig på några mer avancerade saker. Vid landning skall man hålla neutral-roder och hålla linorna sträckta samt låta modellen sjunka av sig själv tills den tar mark. Lycka till!

Det var allt för den här gången. I nästa nummer kommer vi att gå in på hur man bygger och flyger Good Year modeller.

Hilmer





peanut!

Någon argumentation för "peanut" behövs egentligen inte! Bygg en modell och se själv hur roligt det är!

De flesta av oss har ju ett allmänt flygintresse och vet, kan och tycker om "riktiga" flygplan. Att se sitt favoritplan flyga är väl önskedrömmens uppfyllelse. Några går ju så långt att de bygger F4C-modeller — men alla vi andra kan ju få vårt lystmäte på skalenlighet och flygförmåga lite enklare genom att bygga världens bästa "pea-nut".

Kostnaderna är små, bygg- och förvaringsutrymme litet, det luktar inte illa och det låter inte heller illa om en pea-nutmodell och du kan flyga inne oberoende av väder och vind.

Reglerna för tävling finns att få från SMFF:s exp. Det är ju att tävla, att mäta sig med andra som driver mänskligheten framåt, så varför bara bygga en skalamodell som ställs i en hylla? — Nej kom med och flyg! Vid senaste årsmötet ändrades reglerna lite, så att den som byggt en modell men saknar fullständig dokumentation ändå ska ha en chans att vara med i tävlingen. De nya reglerna för dokumentation lyder så här:

"För fullständig dokumentation krävs: Antingen en treplansskiss (tvåplans med sidovy och toppvy kan godkännas om den ger tillräcklig information om V-form och landningsställets längd) plus ett

foto av förebilden eller en färglagd 3-vys ritning av typ "Profil Publications" till en skala av minst 1/144. Minuspoäng för avvikelser från ovanstående:

- = Endast byggritning —3
- = Byggritning med färgschema —2
- = Byggritning utan färgschema med foto —2
- = Endast tre/tvåplansskiss —2
- = Planskiss utan färgschema med foto —1
- = Byggritning med färgschema och foto —1

Med byggritning förstås konstruktionsritning till modell."

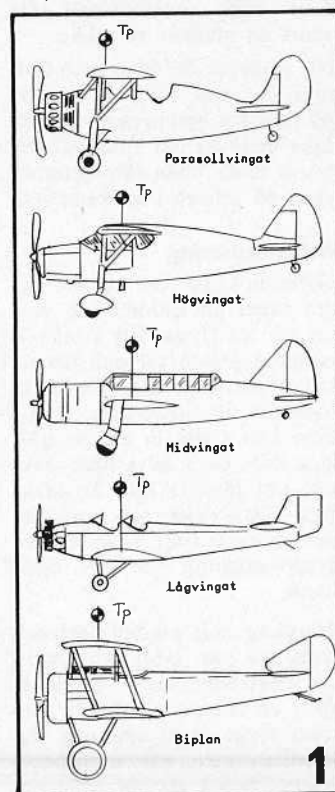
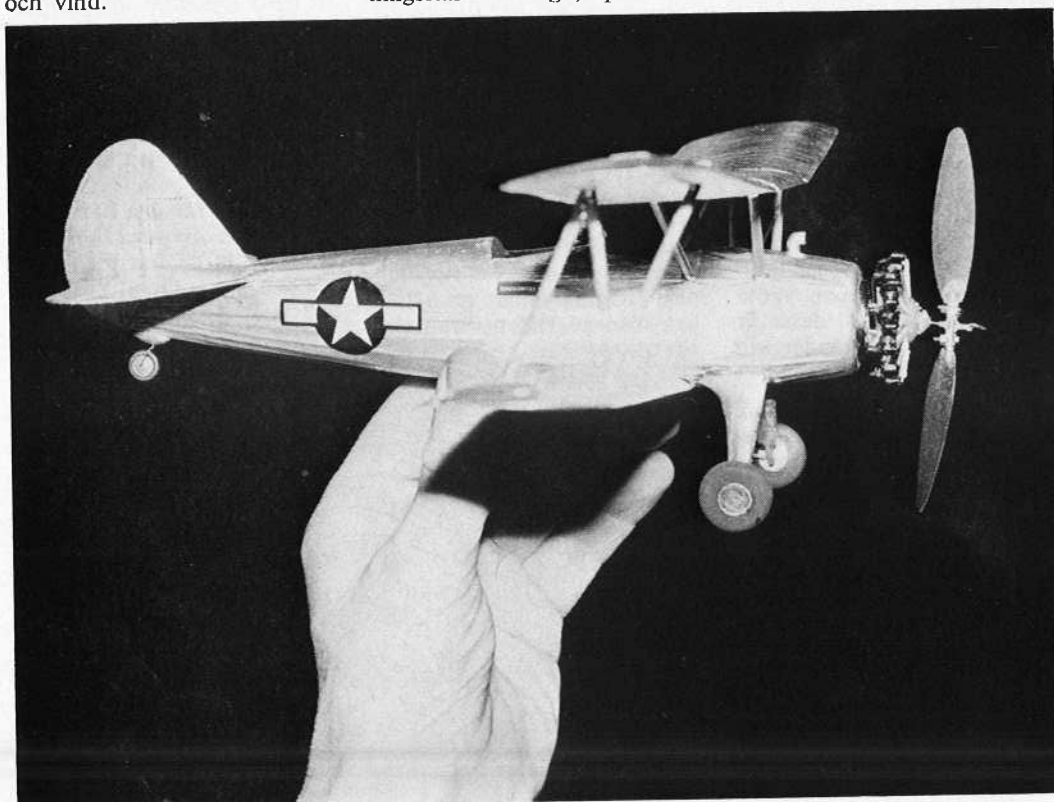
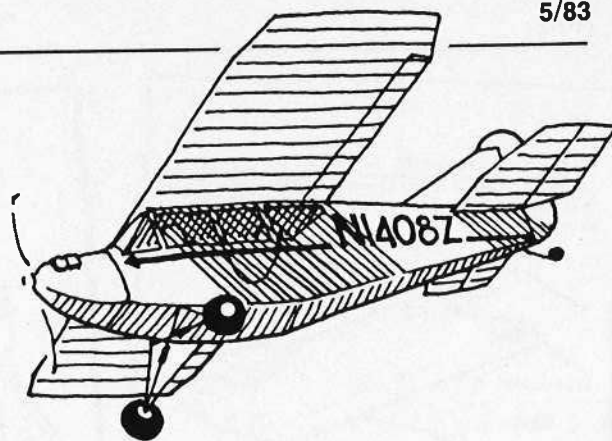
Det är nu också tillåtet att

ställa upp med tre olika modeller i tävling. Alla tre modellerna tas med i resultatlistan, men endast den bästa prisbelönas.

Har du inte byggt en pea-nut tidigare, bör du börja med en byggsatsmodell. Peck-Polymers serie rekommenderas, i den finns hög- och lågvingade plan och även biplan. Som en tumregel gäller att lågvingade modeller är svårare att trimma och de flyger inte så bra.

Högvingade och biplan har inbyggd stabilitet. Se skiss över tyngdpunktens placering.

Fig 1. Ju högre upp vingen sitter desto mindre V-form krävs. Se t ex på "Lacey M 10", som har en helt rak vinge



men ändå flyger stabilt. Ingen kan ju hindra dig från att bygga en "Mel09" som peanut, men då måste du öka V-formen kraftigt och dessutom förstora stab- och fenytorna 30–40 %. Ska du nu nödvändigtvis bygga din "Messerschmitt" — titta då på Matchbox' plastmodell i skala 1:32, då har du en modell med 31 cm spv som förebild och fina dekaler!

KONSTRUERA SJÄLV

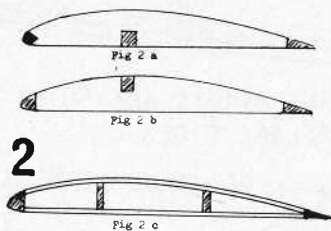
En byggsats är aldrig så bra att den inte kan bli bättre!

Du kan t ex byta ut material som är tungt och hårt mot lättare balsa. Spryglarna kan göras lättare genom att tillverkas som konturspryglar, se Fig 2c. Använd en mall och skär ut över- och undersidor.

Placeringen av mittbalken är också viktig. Sätter du den i överdelen av spryglarna skapar listen lätt, Fig 2b, en störande kant i konturen. Vingen håller sig dock rakast med den konstruktionen.

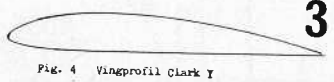
Mittbalk i underkant ger en slät översida, Fig 2a, men risken finns att vingen böjer sig uppåt om papperet spänns med vatten och lack.

Konturspryglarna ger bästa utformningen: styv balkkonstruktion och slät översida.



2

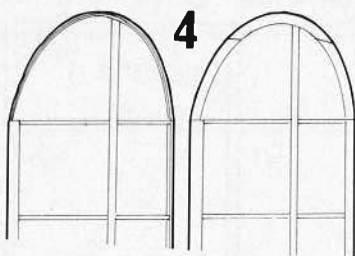
Vingspetsarna utformas antingen med bitar av balsaflik eller med lamellimmade spetsar. Klipp till en kartongbit formad som vingspetsen. Lagg 1×3 mm balsalist i blöt några timmar, böj tre lister runt mallen samtidigt som du stryker vitlim mellan listerna, låt torka över natten. Putsa så att spetsen passar till fram- och bakkant. Vingprofilen brukar oftast vara av Clark Y-typ. Den gör modellen lätt-



3

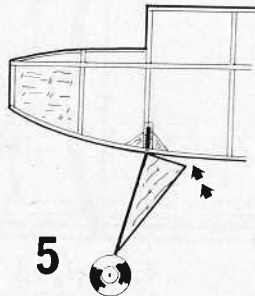
Bilden i v Peanut Boeing Stearman PT-17 — ett högklassigt bygge från en Sterling-byggsats av Lennart Lillienberg. T h tyngdpunktslägen för olika flygplantyper.

trimmad — stabsatsen är ju oftast plan — uppbyggd av 1,5×1,5 mm list.



4

Landningsstället måste oftast förlängas för att en effektiv propeller ska kunna användas. Propellern från "Flugan" är utmärkt att börja med. Lagg propellern på ritningen med centrumhålet vid motoraxeln, dra en linje från sporrhålet till propellerspetsen. Nu ser du hur mycket landstället måste förlängas för att propellern ska rotera fritt. Gör landstället fjädrande på något sätt. Använd 0,75 mm pianotråd som limmas stadigt i kroppen, använd Ca-lim. Låt de skalenliga detaljerna sitta fast på pianotråden, gärna med lite "luft" mellan balsabiten och kroppen, så att stället kan röra sig utan att kroppen skadas, Fig 5.



5

För att lära dig så mycket som möjligt om peanut och skalamodeller som möjligt bör du skaffa dig någon eller alla dessa böcker!

- 1) "PEANUT POWER!" av Bill Hannan. Ca 70:—.
- 2) "Flying Scale Models of WW II" I. E. Coleman, Model Builder Magazine.
- 3) "Building & Flying indoor Model Airplanes" av Ron Williams. Ca 90:—.
- 4) "Flying and Improving Scale Model Airplanes" av W. F. McCombs. Model Airplane News. \$ 6.95.

Då det är svårt att finna dessa böcker i en vanlig bokhandel kan du försöka hos

Hobbybokhandeln, Box 9185, 102 73 Stockholm, tel 08-54 84 55.

Modellprodukter, Box 2060, 871 02 Hörnösand, tel 0611-165 00. Brukar ha "Peck-Polymers" byggsatser i lager.



勝練根

Japaniska inomhusare i byggsats

Många vill bygga och flyga inomhusare. Det kan vara lite svårt att få tag på allt material som behövs.

Nu finns det kompletta byggsatser från den japanska firmen "Sun-Star". Det är den kände VM-flygaren S Nonaka, som är konstruktör. I tre serier finns nu dessa små plan, varav fyra är "Mini-indoors planes" med en spännvidd på omkring 200 mm. Dessa plan kan vara en första träning att bygga små flygande modeller. "Honey Bee", som referenten prövat flyger alldeles utmärkt inne i vardagsrummet.

Satserna är kompletta så när som på lim. Klädseln är tunn plastfolie och spryglarna är utstansade, medan krokar och bockar är färdiga. Utmärkta jiggarna av papp följer med satserna och trots att byggsatserna är på engelska eller japanska är det inte några problem att följa de instruktiva teckningarna. Här måste betonas, att man måste använda ett helt nytt rakblad för att skära till plastfolien

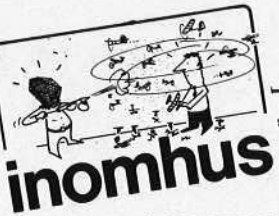
och för att skära rent den efter det att man klätt modellen.

I den sk "Tournament"-serien finns 3 satser. "A-class" kan vara en bra modell för träning. Den passar i en gymnastiksal och kan vara förebild för en 35-cm microfilmare. Det bästa planet i serien är "Penny Plane" med spännvidd 437 mm, vilket gör att den passar utmärkt i vår "25-öres"-klass. Klädseln på dessa plan är också plastfolie.

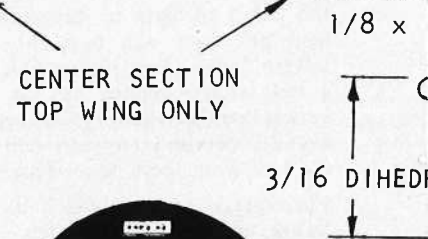
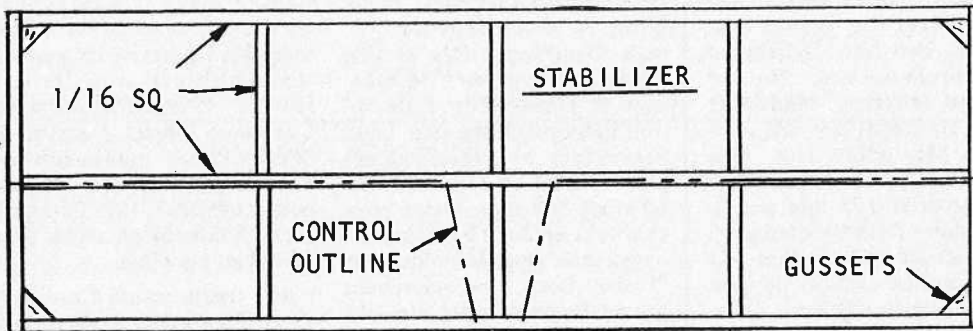
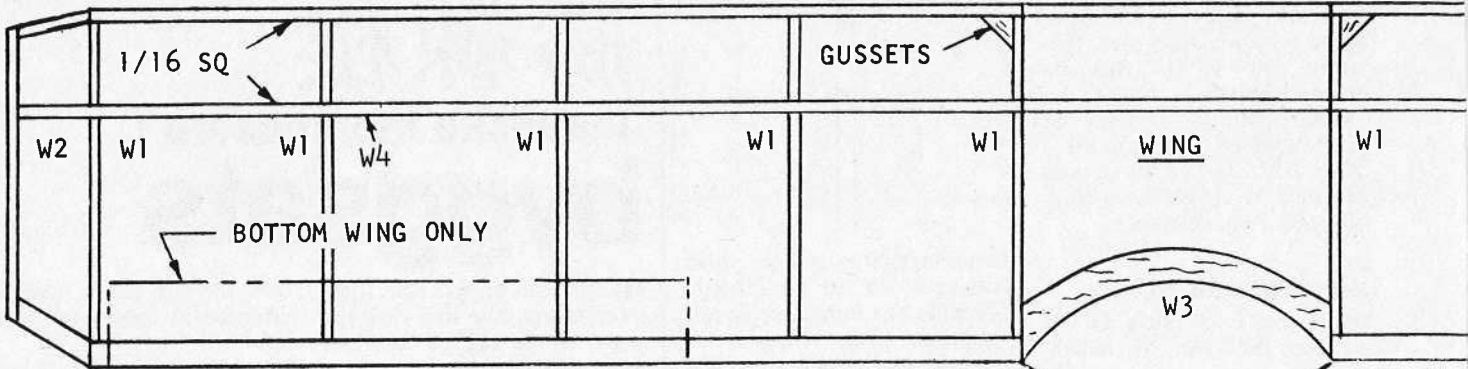
I den tredje serien finns 4 st microfilmare. Nu är dessa alla rätt små — spännvidd 200 mm — men de är utmärkta som övningsmodeller. I satsen finns en flaska microfilmlösning och instruktion i bild och text — japansk, förstås, men glöm det! — bilderna visar utmärkt tydligt hur man skall göra sin film.

Var finns nu dessa satser att köpa? Skriv eller ring till Modellprodukter, Box 2060, 871 00 Hörnösand telefon 0611-165 00. SOL

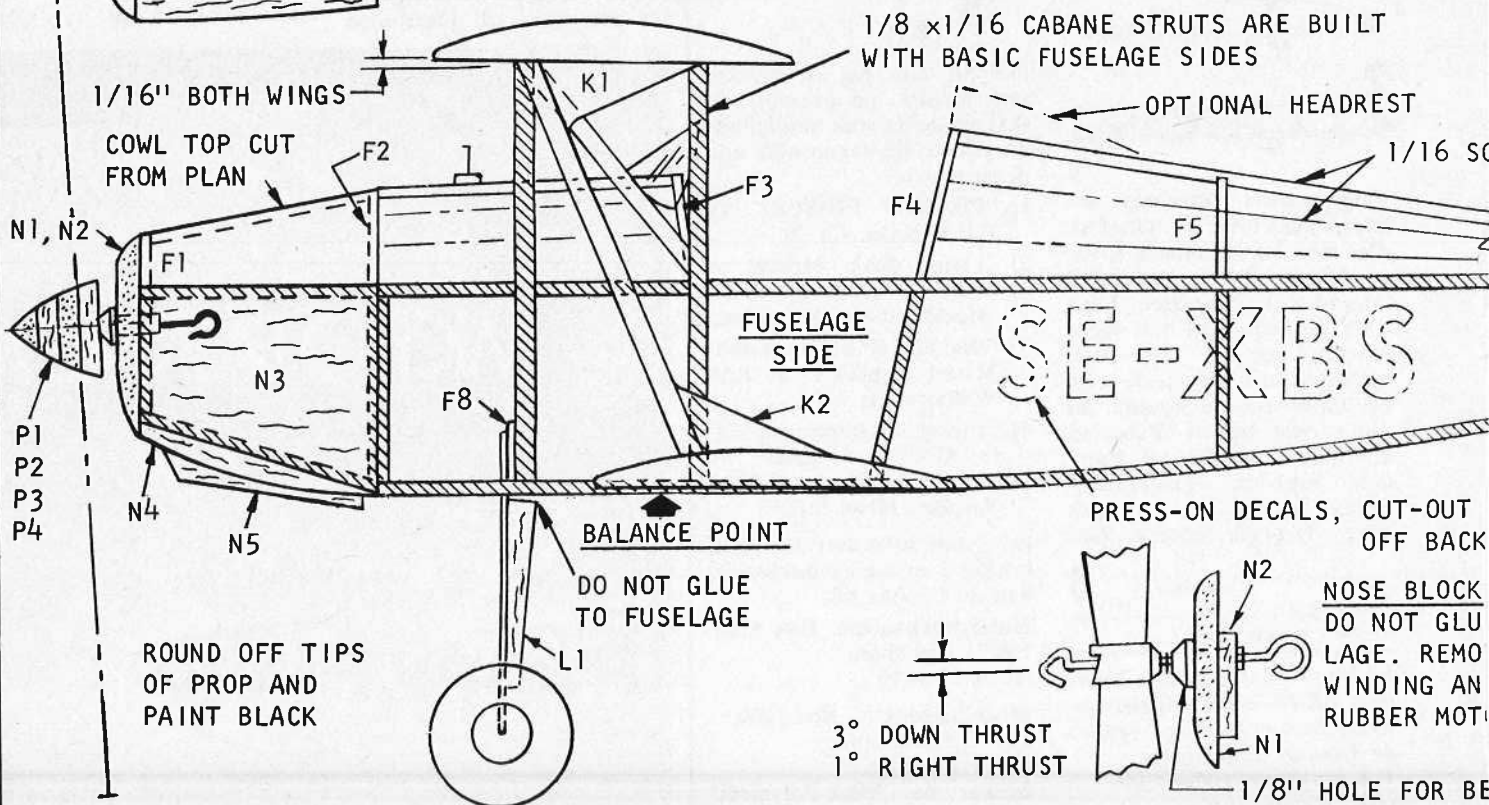
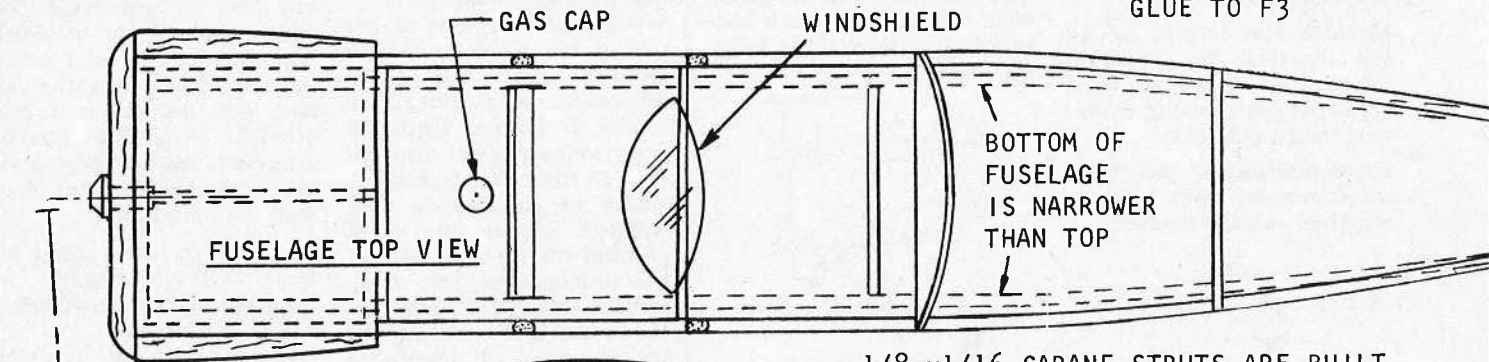




BOTTOM WING IS THE SAME AS THE TOP WING, EXCEPT WITHOUT



GLUE TO F3





Meddelanden från Förbundet

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

FÖRBUNDSSTYRELSEMÖTE 830916-17 I
SUNNE

Sammandrag

- Lingrenen har frågat om möjligheten till förbättrad finansiering av grenverksamheten. Styrelsen påpekade vikten av att förankra bl a sponserverksamheten hos förbundsstyrelsen och sköta ansökningar och liknande via SMFF. Styrelsen konstaterar också att man både uppmuntrar och tillstyrker lämpliga aktiviteter som ger grenen finansiellt bidrag. Intäkter skall redovisas via SMFF postgirokonto enl. tidigare beslut.

- En ny blankett har av Bengt Holmer utarbetats för att underlätta klubbarnas redovisning av tävlingsavgifter inom föreskriven tid. Blanketten kommer att införas omedelbart.

- Styrelsen beklagar att Norsk Aeroklubb tilltag att flytta Nordiska regelkonferensen från tidigare beslutade 3:e sept. till 17:e samt utsända dagordning den 15:e, resulterat i att Sverige ej kunnat sända någon delegat.

- Ett gemensamt remiss- och samarbetsorgan mellan teknikhobbyförbund i Sverige är under bildande. Arbetsnamnet är Teknikhobbyförbundens Centralorganisation, THC. Beslutade utse Lennarth Larsson till förhandlare för SMFF vid det förestående bildandet samt uttala sitt stöd till tanken på gemensamma aktioner i vissa ärenden samt möjligheten till gemensamma publikarrangemang.

- Björn Lundin redogjorde för resultatet av utredningen av junioraktiviteter som gjorts av honom med lingrenens stöd samt de svar på remissen som inkommit. Resultatet blir: 1) att ett lättbyggt och lättflygt linckontrollplan konstrueras och klubbinstruktörer för bygge och flygning utbildas samt att en landsomfattande tävling för denna modell arrangeras. PREK blir ansvarig och skall samråda med lingrenen och utbildningsstyrelsen.

- 2) Radioflyginstruktörer för juniorutbildning utbildas. Ansvarat ålägges utbildningsstyrelsen och samråd sker med radioflyggrenen.
- 3) En utökad junioridell/ av separat juniorbilaga i MFN. Johan Bagges "Hörna" är en god början och styrelsen uppmanar alla att stödja detta arbete.
- 4) I samband med Flugbygläret 1984 kommer ett speciellt juniorläger att arrangeras i samarbete mellan PREK och utbildningsstyrelsen. En arbetsgrupp för programmen under läret är tillsatt.

- Utvärderingen av K-A Ericsson/L-G Olofssons förslag till nya anslutningsformer till SMFF samt valfri MFN i medlemsavgiften, är utförd och utsändes till klubbarna 83-09-30 på remiss enl förbundsstyrelsesbeslut.

- Utredningsförslag ang "rikskonsulent föreligger från Björn Lundin/Lennarth Larsson och sänds på remiss enl. förbundsstyrelsesbeslut.

Yttrande över dessa skall senast den 15 november ha inkommit till SMFF:s expedition.

- Arkiveringsplan för SMFF är under utarbetande. Lennarth Larsson ansvartar.

- Enligt föreliggande ekonomiska redovisning föreligger oro för att

NOVEMBERTRÄFFEN 1983/M010/AKM MFS
1983-11-12 0900-15.30
Plats medd senare
FLA,FLB,FLC jun o sen
40:- sen/klass däröver 35:-/klass
25:- jun
Sista anm 83-11-4 (poststämplat)
Pg 434042-8, AKM, c/o Lennarth Hansson, Sigurdsgatan 15, 21465 Malmö 040/193790

INOMHUSTÄVLING/SMF/SÖRMLANDS LÄNS
MODELLFLYGFÖRBUND
1983-11-26 1000-1600
Solbacka kursgård mot Stjärnhov väg 57
Flugan,25-öres,Pea-nut,35 cm,HKG
40:- sen, 20:- jun per klass,
5:- Flugan

Sista anm 83-11-21
Pg 230379-0 SMF, c/o Hans Fällgren, Ö.Kyrkogatan 25, 61133 Nyköping 0155-15686

SOLNAS FAI-CUP/B256/SOLNA MSK
83-12-03 0830
Sundbro Uppsala
FLA,FLB,FLC jun o sen, Lag
40:- sen, 30:- jun, 50:- lag
Sista anm 83-11-18 (poststämplat)
Pg 228633-4, Solna MSK, Släggbacken 9 17157 Solna
Gunnar Holm, 08/7609546

VT F3A 18/6 1983
Södertälje MFK B267 (12 deltag)

1. S Persson	F087	2679
2. K Holm	P076	2640
3. J-Å Nilsson	E046	2375
4. J Toth	B274	2218
5. Y Lindholm	B267	2188
6. M Lundberg	E046	2171
7. I Svensson	E046	2142
8. L Johansson	B267	2076
9. E Totland	E046	2047
10. A Johansson	E046	2023

NORDISKA MÄSTERSKAP F4 STAND OFF
SKALA 1-3/7 1983 Finland

1. M Carlson	S	5262.9
2. K-Å Elofsson	S	4741.7
3. E J Lund	N	3928.6
4. R Jeppesen	D	3915.0
5. F Rasmussen	D	3716.6
6. B Carlsson	S	3466.0
7. D V Nandelstadh	F	2998.3

LAG		
1. Sverige	13470.6	
2. Danmark	7631.6	
3. Norge	3928.6	
4. Finland	2998.3	

NORDISKA MÄSTERSKAP F3A 15-16/7
1983 Norge (20 deltag)

1. K Holm	S	2525
2. N Bossum	N	2503
3. E Totland	N	2271
4. S Persson	S	2167
5. B Liberg	N	2072
6. I Gustavsson	S	2061
7. E Toft	D	2049
8. P Andreassen	D	1977
9. Y Lindholm	S	1853
10. P Christensen	D	1845

JUNIORER		
1. M Lundberg	S	1834
2. T Vallas	F	1645
3. G N Thomassen	N	1464
4. L Johansson	S	1404
5. T Kippo	F	1213
6. T Andresen	N	1190

LAG		
1. Norge	6846	
2. Sverige	6546	
3. Danmark	5871	
4. Finland	3260	

SM LINFLYG 6-7/8 1983
Oxelösunds MFK D103

F2A Speed		
1. N Björk	B256	250,3
2. O Kjellberg	B256	235,6
3. U Nygren	B273	219,5
4. G Fällgren	D103	212,6

5. M Forsenius	0024	209,7
6. B Martinelle	E021	201,4
8. H Öhlund	0024	
8. H Östman	B273	

F2B Stunt (11 deltag)		
1. Å Nyström	B272	5782
2. O Andersson	U044	5737
3. J Rasmussen	B272	5699
4. K Kainulainen	0024	5113
5. J Åhling	B039	4979
6. L Roos	M134	4639
7. S Ekström	M015	4575
8. J Bernatsson	0024	3952
9. K-E Börjesson	N033	3837
10. E Linné	M134	3614

F2C		
1. K Axtilius	A006	7.51,7
B-O Samuelsson		
2. H Andersson	A006	8.09.2
S Pontan		
3. S Hovmark	B081	8.33.1
A Appring		
4. J Gustavsson	B256	
G Härne		
5. G Bengtsar	B256	
R Carlsson		
6. P Stjärnesund	U044	
B-Å Fällgren		

F2D Combat (12 deltag)		
1. L Göransson	B273	
2. M Franke	S247	
3. P Stjärnesund	U044	
4. B-Å Fällgren	D103	
5-8		
H Östman	B273	
M Borg	B039	
M Franzén	S247	
M Hedenborg	B253	

9-12		
T Rasmussen	S247	
P Fröberg	B273	
E Sköldenberg	B253	
E Niskanen	B039	

Good-Year		
1. P Bengtsar	P036	9.30.5
2. R Carlsson	B256	10.21.7
3. G Fällgren	D103	11.01.4
4. K Axtilius	A006	
5. S Hovmark	B081	
6. P Busch	B039	
7. L Göransson	B273	

LAG SM (15 lag)		
1. B273	24p	
2. U044	21p	
3. B256	21p	
4. A006	17p	
5. B272	16p	
6. 0024	15p	
7. S247	12p	
8. D103	12p	
9. B039	10p	
10. B081	7p	

WENTZELPOKALEN 13-14/8 1983		
Östersunds MFK Z052		
Al jun		
1. H Nyberg	Y108	461
2. P Blomqvist	B290	352
3. U Månsson	Y108	121
Al sen		
1. H Gruen	Z052	439
2. M Borell	Z052	416
3. G Holm	B256	398
4. R Svensson	U048	237
5. G Nilsson	Z052	210
6. U Leijdsstrand	Y058	120

FLA jun		
1. J Ekeroot	Z052	353
2. H Nyberg	Y108	217
3. M Dahlén	Y058	90

FLA sen		
1. O Blomqvist	B290	617
2. K-Å Jonsson	Z052	421
3. G Holm	B256	363
4. M Borell	Z052	339
5. R Svensson	U044	317
6. H Gruen	Z052	49
7. A Ericsson	Y058	41
8. P Sjölund	Y100	27
9. L Ericsson	Y100	14
10. J Bohman	Y100	10

FLA sen		
1. O Blomqvist	B290	617
2. K-Å Jonsson	Z052	421
3. G Holm	B256	363
4. M Borell	Z052	339
5. R Svensson	U044	317
6. H Gruen	Z052	49
7. A Ericsson	Y058	41
8. P Sjölund	Y100	27
9. L Ericsson	Y100	14
10. J Bohman	Y100	10

FLA sen		
1. J Ekeroot	Z052	353
2. H Nyberg	Y108	217
3. M Dahlén	Y058	90

FLA sen		
1. O Blomqvist	B290	617
2. K-Å Jonsson	Z052	421
3. G Holm	B256	363
4. M Borell	Z052	339
5. R Svensson	U044	317
6. H Gruen	Z052	49
7. A Ericsson	Y058	41
8. P Sjölund	Y100	27
9. L Ericsson	Y100	14
10. J Bohman	Y100	10

FLB		
1. R Sundin	Y058	180
2. L Nyberg	Y108	180
3. J Bohman	Y100	84
4. P Green	Y100	40

77 cm		
1. G Nilsson	Z052	168
2. H Gruen	Z052	129
3. R Sundin	Y058	42

HKG		
1. G Holm	B256	139
2. H Gruen	Z052	136
3. L Ericsson	Y100	110
4. G Nilsson	Z052	71

SM SKALAFLYG 13-14/8 1983
Trollhättans MFK P080

Klass F4C		
1. K-Å Elofsson	R149	3170,0
2. S Bergström	M008	2152,7

Klass Stand Off		
1. M Carlsson	S236	3562,1
2. L Helmbro	P080	3432,1
3. S Fredriksson	P080	3137,6
4. P Möllborn	P080	2758,4
5. B Källström	W078	2731,3
6. J Johansson	N171	2586,8
7. T Leijon	D018	2567,2
8. T Nyholm	W067	2415,7
9. A Engman	R011	2384,4
10. B Nylund	R011	1825,7

Klass Skala Populär		
1. J Hagberg	W223	2438,5
2. P Karlsson	W078	2353,8
3. S Weijmer	P184	2340,0
4. T Nyholm	W067	2278,2
5. M Berg	O035	1975,5
6. K Ljungkvist	B126	1654,5

SM F3B TERMIK 27/8 1983
RC-klubben Clippert M130 (27 deltag)

1. J Knudsen	M130	1729
2. G Lövgren	L132	1610
3. H Åkermark	R011	1522
4. S Sjöstedt	R011	1444
5. R Berglund	M130	1432
6. M Andersson	J M130	1372
7. L Olsson	M015	1310
8. L Olsson	N002	1295
9. R Hansson	M130	1278
10. J Davidsson	M341	1204

F3B-T OCH DM FÖR STOCKHOLMS LÄN 27/8
1983 RFK Micros A302 (21 deltag)

1. J Levenstam	A301	1599
2. H Lindqvist	A028	1597
3. P O Sunden	A301	1565
4. A Husman	J B273	1546
5. O Fransson	A302	1428
6. C Gillgren	A302	1295
7. A Hurrig	A302	1261
8. B Alfer	A302	1259
9. B Hammarskjöld	B277	1192
10. M Hendrix	B273	1157

JUNIORER		
1. A Husman	B273	1546
2. M Hedlund	A028	1034
3. R Levenstam	A301	989
4. M Levenstam	A301	980

LAG		
1. A302 1		3948
2. A028		3785
3. B273		3648
4. A301 1		3568
5. A301 2		3398
6. A302 2		2977

OXELÖPOKALEN 3-4/9 1983
Oxelösunds MFK D103

Speed Open		
1. L Kärrman	0024	98,3p
2. O Kjellberg	B256	97,6p
3. H Öhlund	0024	93,1p
4. O Kjellberg	B256	91,2p
5. M Forsenius	0024	87,7p
6. G Fällgren	D103	86,9p
7. K Axtilius	A006	67,6p
8. S Pontan	B039	



5/83

Meddelanden från Förbundet

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

F2B Stunt		
1. O Andersson	U044	3695p
2. Å Nyström	B272	3572p
3. J Rasmussen	B272	3328p
4. J Åhling	B039	3109p

Semi Stunt		
1. K-G Eklund	U275	1198p
2. L Johansson	BD123	874p
3. B-Å Fällgren	D103	222p

Good-Year racing		
1. P Bengtsar	P036	9.29.5
2. P Busch	B039	11.59.2
3. M Hög	B039	
4. P Stjärnesund	U044	
5. G Fällgren	D103	
6. M Vilen	B277	
7. L Astemark	D014	
8. K Axtelius	A006	
9. A Zetterström	U275	

F2C Team Race		
1. J Gustafsson	B256	7.54.5
G Härne		
2. S Pontan	A006	8.07.0
R Andersson		
3. S Hovmark	B081	8.12.2
A Appring		
4. B-O Samuelsson	A006	
K Axtelius		
5. M Hög	B039	
B Winkler		
6. H Östman	B273	
P Fröberg		
7. G Bengtsar	B256	
R Carlsson		

F2D Combat int (14 delt)		
1. I Abrahamsson	K048	
2. B-Å Fällgren	D103	
3. C Johansson	K048	
4. P Stjärnesund	U044	
5-8		
A Pettersson	S247	
H Östman	B273	
L Göransson	B273	
M Beihem	B273	
9-10		
D Pero	D103	
E Sköldenberg	B253	

Combat Open		
1. I Abrahamsson	K048	
2. C Johansson	K048	
3. M Beihem	B273	
4. J Rasmussen	B272	
5. M Andersson	K048	

SPORT POPULÄR TÄVLING 3/9 1983

Tidaholms MFK R148 (12 delt)		
1. A Gustafsson	R148	1000
2. S Bickel	G114	987
3. R Sundström	B126	901
4. A Mårtensson	P184	898
5. C Sigurdsson	P182	887
6. R Elmersson	R148	812
7. M Lindblom	N033	735
8. B Orrsäter	P070	617
9. S-E Borg	R148	589
10. L Eriksson	R148	559

ÖREBRO CUPEN F3B 3-4/9 1983

RFK Ikaros T063 (24 delt)		
1. J Ståhl	J T063	100
2. A Lehtinen	W128	95.8
3. T Carlsson	R146	91.7
4. B Johansson	S245	87.5
5. G Holthäck	T063	83.3
6. S Carlsson	J T063	79.2
7. L Johansson	T254	75.0
8. M Johansson	J T254	70.8
9. M Olsson	J T063	66.6
10. C Roos	T063	62.5

LAG		
1. T063		21.688
2. T254		
3. T063		
4. S245		
5. T063		

SM ELFLYG 4/9 1983

Vallentuna MFK B272		
F3E Glider FAI		
1. C Tollet	A301	947p
2. M Andreasson	A301	917p
3. P Sonden	B273	822p
4. B Samuelsson	B253	721p
5. S Engberg	B253	575p
6. P-A Eliasson	A301	190p

F3E Nordic		
1. C Tollet	A301	830p
2. P Sonden	B273	748p
3. B Gårdstad	B272	721p
4. K G Viberg	B272	675p
5. L Olsson	M015	554p
6. M Gårdstad	B272	144p

LILLA SM 10/9 1983

Solna MSK B256		
HKG jun		
1. M Wikman	B263	177
2. S Nilsson	T007	164
3. J E Gerstel	B263	115
4. K Lyhnakis	B256	94
5. C Edlund	T007	88
6. P Wikman	B263	68
7. P Blomqvist	B290	58
8. M Tärnroth	B263	57
9. P Eriksson	B256	27
10. G Enebog	T007	4

HKG sen (11 delt)		
1. L Ericsson	Y100	278
2. C A Gerstel	B263	222
3. L Lindén	T007	181
4. M Lugnefors	B256	180
5. G Holm	B256	174
6. P Meurling	B263	142
7. H Gruen	Z052	126
8. G Nilsson	Z052	86
9. E Astfeldt	D016	72
10. J Ågren	B263	60

Al jun (23 delt)		
1. S Nilsson	T007	546
2. K Holm	B256	479
3. P Fındahl	U284	472
4. H Bohman	B256	463
5. P E Olsson	U284	449
6. K Lindblad	D016	406
7. L Gerdin	T007	404
8. L Karlsson	C092	393
9. T Sävström	C092	388
10. A Berglund	B258	382

Al sen (14 delt)		
1. G Holm	B256	568
2. L G Lindblad	D016	456
3. H Åhleström	W064	453
4. P Sjölund	Y100	413
5. O Blomberg	T007	411
6. M Ljungqvist	B290	398
7. O Blomqvist	B290	356
8. B Rosengren	Baden	353
9. L Fındahl	U284	352
10. G Östergren	B290	346

B1		
1. L Ericsson	Y100	587
2. P Wänggård	B256	564
3. L Lindén	T007	559
4. B Einar	T007	526
5. P Nemeth	J D016	521
6. P Bergström	B256	370

C1		
1. G Bohman	B256	542
2. L Larsson	B256	444
3. A Edström	J C092	339
4. J Edström	J C092	36

FIG		
1. K Magnusson	C092	465
2. B Einar	B256	447
3. S O Lindén	T007	313
4. O Blomberg	T007	274
5. J Luthman	B263	241
6. L Ericsson	Y100	169

Lag		
1. B256 II		1632
2. T007		1509
3. D016		1383
4. U284		1263
5. B256 I		1171

HÖSTÄVLINGEN 10-11/9 1983

MFK Galax A006		
Speed Open		
1. O Kjellberg	B256	272.7
2. O Kjellberg	B256	233.7
3. G Fällgren	D103	218.7
4. K Axtelius	A006	113.0

Goodyear		
1. P Bengtsar	P036	10.49.8
2. P Busch	B039	12.07.9
3. M Hög	B039	174 v

Team-racing-F2C		
1. K Axtelius	A006	7.55.4
B-O Samuelsson		
2. B Winkler	B039	8.51.6
M Hög		
3. A Appring	B081	8.59.5
S Hovmark		
4. H Andersson	A006	
S Pontan		
5. J Gustavsson	B256	
G Bengtsar		
6. H Östman	B273	
P Fröberg		

F3B-FAI TÄVLING 10-11/9 1983

Lidköpings MFK R011 (27 delt)		
1. J Ståhl	J T063	8225
2. L Johansson	T254	7769
3. T Gustavsson	R011	7730
4. G Carlsson	R146	7686
5. T Carlsson	R146	7606
6. S Carlsson	J T063	7587
7. T Kinnonen	T063	7554
8. B Johansson	S245	7530
9. B Johansson	W067	7235
10. E Börjesson	T063	7038

SM F3F HANG 10-11/9 1983

Villie RFK M338 (13 delt)		
Sen		
1. J Carlsson	M008	4940p
2. P Blomdahl	M336	4920p
3. N Thulander	M336	4754p
4. J Knudsen	M336	4621p
5. H-O Johansson	M130	4597p
6. R Berglund	M130	4567p
7. B Hallin	M015	4482p
8. L Olsson	M015	4442p
9. P Viklund	M336	4430p
10. A Gustavsson	M008	4244p

Jun		
1. M Persson	M015	4963p
2. P Nilsson	M130	4464p
3. M Andersson	M130	4420p
4. M Knudsen	M130	4263p

CLIPPERNS HANGHELG 17/9 1983

RC klubben Clippert M130 (16 delt)		
Sen		
1. J Carlsson	M008	6989
2. J Knudsen	M130	6542
3. R Berglund	M130	6472
4. L Olsson	M015	6265
5. K Andersson	M015	6205
6. R Hansson	M130	5035
7. P Blomdahl	M336	3783
8. B Hallin	M015	1865
9. N Thulander	M338	1858
10. G Henriksson	M338	785

Jun		
1. M Knudsen	M130	6087
2. M Andersson	M130	5599
3. M Persson	M015	1809

SM 1983 FRIFLYG FAI KLASSER 17-18/9

1983 AKMG 0024		
FIA jun		
1. P Fındahl	U284	850
2. S Larsson	P186	749
3. J Ekeroot	Z052	735
4. P-O Kippel	M102	638
5. P Norlén	M102	517
6. P Persson	U284	286
7. F Svensson	U044	273
8. R Nemeth	D016	118
9. T Andersson	D016	90
10. P Nemeth	D016	10

1983 ej skall uppvisa budgeterad vinst. Detta består till stor del på att friflyg- och linflyggrenens budgeterade tävlingsavgifter blir endast ca 50% av beloppet. En ljusning är att MFN uppvisar en intäktsökning över budget.

- Flugelygläret blev en succé vilket verifieras av de inkommande svaren på en enkät. Styrelsen noterar sin tillfredsställelse med alla inblandades insatser.

- En utställningsmonter (visad på Flugelygläret) har inköpts och kan lånas av klubbarna genom hänvändelse till expeditionen (fr o m november -83).

- En videokasset (VHS) cirkulerar bland Flugelyglärets deltagare för visning på resp. klubb.

- Peter Källoff rapporterade att Norrbottens Distriktsförbund bildats och interimstyrelse tillsatts.

- Bo Jansson har kontaktat Skåneklubbarna och inbjuder till ett distriktsbildningsmöte i Klippan.

- I Norrköping har hållits en ungdomsledarkurs med inriktning på 7-12 år.

- En veckoslutskurs med inriktning på linstyrning är inplanerad i Västerås. Två veckoslutskurser med inriktning på radiostyrning är inplanerade i höst. För upplysningar skall utbildningsstyrelsen kontaktas.

- MFN nr 6/83 trycks med 48 sidor!

- 1984 års förbundsmöte förläggs om möjligt på Hotell Skogshöjd i Södertälje 84 04 14-15 (samma ställe som 1983). PREK ordnar några extra arrangemang i samband med mötet.

- Bo Hallgren undersöker en förbättrad försäkring för klubbarna (brand och stöld).

Förbundssekreterare
Lennarth Larsson

ÄNDRAT TELEFONNUMMER

Linflygledamoten i PREK Hans Fällgren ny arb tfn 0155-54337
V g ändra i funktionärslistan.

NY KLUBB

S248 Sunne Flygklubb hälsas välkommen till SMFF.

FRIFLYG

FRIFLYGMÖTE

Nu tar vi sats ingen och inbjuder för andra gången till det grenmöte som vi beslutat om vid senaste grenkonferensen. Den här gången hoppas vi få en gedigen upplustning så att våra förslag till grenkonferensen -84 blir väl genomarbetade och väl motiverade.

Vi har tagit fasta på VLM:s erbjudande vid grenkonferensen och VLM står alltså för arrangemangen enligt bifogade information. Klocksagen har valts med hänsyn till tågförbindelserna söderifrån.

Datum: 5.11.1983

Tid: 0900

Lokal: MFK Skvaderns klubblokal (mitt emot Centralstationen vid hamnen).

Lunch mellan kl 1200-1300
Tåg söderut från Sundsvall avgår kl 1655

Anmälän: Till SMFF:s expedition
poststämplat senast 23/10 1983.





Meddelanden från Förbundet

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

De som anmälde sig till mötet i Norrköping får givetvis tillbaka avgiften, men ny personanmälan måste göras.

Förslag till ärenden eller ämnen som ni vill ta upp till diskussion skall sändas till Bo Modéer, Hökbursvägen 39, 14700 TUMBA. Poststämplat senast den 16/10. Dagordning kommer att sändas till anmälda klubbar ca 1 vecka före mötet.

Känn er välkomna till ett välbehövt möte!

Grenstyrelsen/Bo Modéer

Ändringar i tävlingskalendern

Nr 22 1/10 "Camens Hösttävling", uppskjuten till 29/10. Sista anmälningsdag framflyttas till 18 oktober 1983. I övrigt enligt tidigare inbjudan i MFN 3/83.

Nr 24 23/10 "Sländan/Gråbo Hösttävling", uppskjuten till 20/11. Sista anmälningsdag framflyttas till 14 november. I övrigt enligt tidigare inbjudan i MFN 4/83.

VM FRIFLYG, AUSTRALIEN

Rapport från lagledaren Jan Palmquist som lämnade följande resultat:

FIA		
9. B Wendel	1197	
30. A Persson	1032	
47. I Sundstedt	785	
FLB		
24. B Eimar	1092	
28. L Hansson	1089	
35. A Håkansson	970	
FLC		
2. G Ågren	1260+240+177	
16. H Lindholm	1194	
37. L Karlsson	891	

RADIOFLYG

Landslagslistan F3B efter UT 1983

Sen			
1. J Ståhl	T063	391,7	
2. T Carlsson	R146	377,3	
3. B Johansson	W067	375,0	
4. A Lehtinen	W128	362,0	
5. B Johansson	S245	333,0	
6. T Gustavsson	R011	328,0	
7. G Carlsson	R146	303,9	
8. L Johansson	T254	293,0	
9. M Johansson	T254	252,9	
10. E Moberg	S245	251,8	
11. G Holtbäck	T063	240,6	
12. E Börjesson	T063	216,7	

Jun			
1. J Ståhl	T063	400,0	
2. S Carlsson	T063	290,7	
3. M Johansson	T254	277,9	
4. M Olsson	T063	219,4	
5. A Larsson	T254	194,6	
6. H Åslund	P180	176,8	
7. A Zetterman	T063	75,9	
8. G Sares	W128	37,8	

Följande F3B-flygare kommer att representera Sverige under 1984.

Seniorer
Joakim Ståhl
Torgny Carlsson
Bengt "Blippen" Johansson
Aulis Lehtinen (reserv)

Juniörer
Stefan Carlsson
Magnus Johansson
Mikael Olsson (reserv)

Förbundsmöte 1984

Hotell Skogshöjd, Södertälje

14-15 april 1984

FIA sen (19 deltagare)		
1. L Larsson	P186	900
2. J Pettersson	M010	851
3. P Qvarnström	M102	823
4. H Gruen	Z052	807
5. H Sundberg	C092	791
6. O Sandahl	B296	715
7. L-G Olofsson	O024	703
8. L-O Danielsson	O024	684
9. B Eimar	B256	683
10. H Åhlström	W064	653

FLB (12 deltagare)		
1. B Eimar	B256	899
2. K Andersson	M010	788
3. P Qvarnström	M102	785
		+ 300
4. L Flodström	O024	785
		+ 292
5. L Ericsson	Y100	771
6. B Dahlqvist	N171	760
7. M Bogdanoff	M331	663
8. B Söderström	B256	635
9. A Håkansson	M010	622
10. J Zetterdahl	B256	565

FLC		
1. U Carlsson	O024	892
2. L-G Olofsson	O024	752
3. J-O Åkesson	M102	747

Lag		
1. O024		2361
2. M102 1		2182
3. Z052		2153
4. B256		2026
5. M010 1		1785
6. M102 2		1773
7. M010		1723
8. P186		1649
9. U284		1498

SOLNAS 10-STARTERS 24/9 1983
Solna MSK B256

FIA jun		
1. P Blomqvist	B290	394
2. A Larsson	Y100	36

FIA sen		
1. O Blomqvist	B290	601
2. O Sandahl	B296	601
3. G Östergren	B290	575

FLB		
1. P Green	Y100	770
2. P Bergström	B256	175
3. L Ericsson	Y100	17

Totaltävling om John Hagedahls vpr
1. P Green Y100

HT F3A TÄVLING 24-25/9 1983
Marks MFK P076 (15 deltagare)

1. K Holm	P076	2690
2. B Kjellgren	R148	2645
3. J-Å Nilsson	P046	2285
4. I Gustavsson	R148	2262
5. K-Å Björklund	P180	2155
6. R Gustavsson	R148	2081
7. L Johansson	R148	2024
8. M Lundberg	E046	1991
9. S Johansson	P076	1778
10. A Gustavsson	R148	1768

INSTRUKTÖRSKURS

Instruktörskursen i Helsingborg 1-7 januari 1984 kommer att ha som huvudsaklig inriktning att lära bli praktiska instruktörstips, hur man söker statliga och kommunala bidrag, linflyg i teori och praktik, SIA-skolan, litet om föreningskunskap.

Vi tror att det kommer att bli en lärorik och stimulerande kurs för alla deltagare. Närmare kursinformation kommer att sändas till alla klubbar under hösten. Vill Du ha närmare information hem till Dig kan Du beställa den direkt från Förbundsexpeditionen.

OBS! Antalet timmar med byggverksamhet kommer att vara avsevärt färre under denna kurs i jämförelse med tidigare kurser.

RC-segelflygmöte

Nu är det dags för årets RC-segelflyg-möte, som den här gången är förlagt till Upplands Väsby - norr om Stockholm. Mötet äger rum den 19 november och det startar klockan 10.

En vägbeskrivning utsänds till samtliga anmälda.

Sänd in Din klubbs anmälan före den 5 november till nedanstående adress - och nämn gärna där de frågor Du önskar ta upp på mötet!

Lennart Johansson
Wallinvägen 13
715 02 Stora Mellösa

Observera!
Varje klubb har rätt till max två röster!

ANMÄLAN	Namn	
	Adress	
		
	Telefon	
	Klubb	



Livets väsentligheter

Dagens betraktelse kretsar kring möjligheterna att utöva och utveckla vår modellflygsport. Detta betyder ytterst att få fram intresserade ledare, klubblokaler och flygfält.

En allt viktigare förutsättning för allt detta i dagens samhälle blir att skapa de ekonomiska möjligheterna.

För vår del innebär detta att vi även av ekonomiska skäl måste uppmärksamma balansen mellan juniorer och seniorer i länet. Denna tenderar för första gången att allvarligt hotas. Jag uppmanar därför alla länets klubbar att utnyttja möjligheten att i höst registrera nya juniorer hos SMFF utan kostnad.

En annan väsentlig sak är naturligtvis medlemmarna i våra klubbar från vilka vi rekryterar deltagare till vår utbildningsverksamhet, som kanske är SLM:s viktigaste. Direkta åtgärder för att stimulera klubbildning är därför vår mest betydelsefulla centrala uppgift. Flaskhalsen är tillgången på eldsjälar som har både tid och kapacitet för ideellt arbete.

Fältfrågorna har också blivit allt svårare att bemästra eftersom tillgången på fält har minskat. Troligen måste ett ökat samarbete med KSAK till, liksom ett engagemang på riksplanet, för att komma till skott på exvis Flygvapnet på bred linje. Våra små lokala bidrag och ekonomiska stöd räcker inte alltför långt.

Riksförbundets verksamhet kan stimuleras mycket starkt av styrkan och framgången i länsförbundets verksamhet, samtidigt som riksförbundet kan och bör lämna mycket betydelsefulla bidrag till lösning av berörda problem. Den slutsats jag drar av detta blir att

— det svenska modellflygets organisatoriska kärna kanske bör vara samspelt mellan länsförbund och riksförbund med en fördjupning av relationerna med KSAK-Flygvapnet.

Peter Wanngård
ordförande

EXPEDITIONSFAKTA

SLM:s expedition har öppettid måndag 13—16 och tisdag 15—18. Telefonpassning förekommer även på andra tider sedan Erik Strid erhållit en anknytningstelefon i sin bostad. Om ingen svarar kan besked lämnas via telefonsvarare. Tel. 0760-892 51. Postadress: Box 31, 194 21 Upplands Väsby. Besöksadress: Hammarbyvägen 36 (källarplanet).

Postgiro nr: 19 71 76 - 1.

Hjulmarknaden 1983

Årets Hjulmarknad kommer att äga rum i Blå Hallen, Stockholms Stadshus, lördagen den 3 december mellan klockan 11.00 och 16.30. Ett 30-tal teknikhobbyföreningar (THC) och -företag kommer att medverka. På programmet står bl a utställningar och information, filmvisning och musikalisk underhållning, "levande" modelljärnväg och modellflyguppvisning, auktion, lotterier och försäljning av deltagarnas artiklar.

SLM och SMFF deltar med utställning.

Ladugårdsgårde återerövrats!

Äntligen en stortävling mitt i Stockholm! Solna MSK vågade och lyckades genomföra SM-arrangemang och modellflyguppvisning på Gården. Det var första gången sedan Vingarnas Vårtävling 1955 som en nationell tävling hölls här. Hoppas det blir flera. Vi måste visa upp oss här i länet!

Att arrangörsklubben blev bästa friflygklubb är väl inte oväntat med 3 guld och 4 silver på 18 deltagare. Näst bästa klubb blev Gladiatorerna med 1 guld, 1 silver och 1 brons på 8 deltagare. Det var alla medaljer som länet skrapade ihop på 37 deltagare av totalt 74, dvs precis 50 % kom från SLM! Däremot tog vi bara 10 av 24 medaljplaceringar.

Uppvisningen mellan tävling och prisutdelning arrangerades av SLM och bestod av combat, radiostyrda helikoptrar, konstflyg och elflyg. Bra speaker var Olle Björk från arrangörsklubben och Bo Gårdstad som kommenterade elsegelflyget mycket sakkunnigt.

Solna MSK höll på sina vanliga prispolicy och nästan alla fick fina priser. Ett mycket lyckat arrangemang med god PR för modellflyget i SLM!

Red.



SLM-redaktörens fighting face innan Dear Miss 83 går till vädrens.

SLM:s cuptävlingar 10 september

I samband med SM i 1-klasserna flögs finalerna i SLM:s juniorcuper. Konsta Lyhnakis tog tydligen mitt råd i SLM-nytt 3/83 på allvar. Han vann Knarren Cup för andra året i följd. Under de första perioderna föll ett svagt regn men fr o m tredje var det uppehåll och när tävlingen slutat ljusnade himlen något.

Kerstin Holm flög säkert men hade en oförklarlig miss i tredje perioden vilken kostade henne SM-vinsten. Hon vann dock A1 Cup som plåster på såren.

Lennarth Larsson

Knarren Cup - arrangör Solna MSK

- | | |
|-----------------------------|---------|
| 1. Konsta Lyhnakis, Solna | 274 sek |
| 2. Anders Berglund, Vaxholm | 223 sek |
| 3. Matti Seiman, Vallentuna | 212 sek |

A1 Cup - arrangör Vallentuna MFK

- | | |
|-----------------------------|---------|
| 1. Kerstin Holm, Solna | 479 sek |
| 2. Håkan Bohman, Solna | 463 sek |
| 3. Anders Berglund, Vaxholm | 382 sek |

Knarren Cup/Kval - arrangör MFK Skarpen

- | | |
|-------------------------------|---------|
| 1. Stefan Nilsson, Vallentuna | 288 sek |
| 2. Martin Lundqvist, Vaxholm | 287 sek |
| 4. Anders Berglund, Vaxholm | 286 sek |
| 5. Konsta Lyhnakis, Solna | 280 sek |

DM i F3B-T 27/8 1983

A 302 Micros arrangerade en tävling i F3B-T som samtidigt var DM i SLM. Av 21 tävlande kom 20 från SLM, vilket gläder RC-grenchefen. Tävlingen gick på Micros klubbväg i soligt och varmt väder och SO-vind i efterhand ökande till 5—6 m/sek.

Antero Hurtig

Seniorer:

- | | |
|------------------------------|--------|
| 1. Jan Levenstam, Starflyers | 1599 p |
| 2. H Lindqvist, SRFK | 1597 |
| 3. Per Olof Sundén, SRFK | 1565 p |
| 4. O Fransson, Micros | 1428 p |
| 5. Christer Gillgren, Micros | 1295 p |
| 6. Antero Hurtig, Micros | 1261 p |

Juniorer:

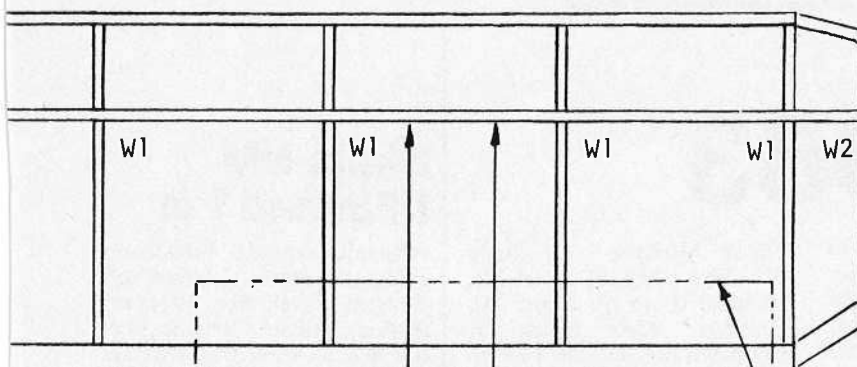
- | | |
|----------------------------|--------|
| 1. A Husman, Väsby FK | 1546 p |
| 2. M Hedlund, SRFK | 1034 p |
| 3. R Levenstam, Starflyers | 989 p |

Lag:

- | | |
|-------------------------------------|--------|
| 1. Micros/Alfer/Fransson/Hurtig | 3948 p |
| 2. SRFK/Johansson/Lindqvist/Hedlund | 3785 p |
| 3. Väsby/Husman/Hendrix/Hansson | 3648 p |



UT CENTER SECTION



COLOR SCHEME

FUSELAGE AND RUDDER - BLUE
WINGS AND STABILIZER - YELLOW
TRIM - RED SUN BURST ON TOP WING AND
STAB, YELLOW STRIPS ON RUDDER, WHITE
LETTERING ON SIDE.

TRIM ADJUSTMENTS

BALANCE AS SHOWN.

ADJUST TO FLY IN LEFT CIRCLE

WASH-IN LOWER LEFT WING 1/16"

WASH-OUT LOWER RIGHT WING 1/16"

PROPELLER- 3° DOWNTHRUST, 1° RIGHT THRUST

POWER- 11" LOOP OF 1/8 P-P CONTEST RUBBER

1/16

W4

INSERT UNDER SPAR
OF TOP WING

CONTROL OUTLINES USE
1/32 BLACK TAPE

KAL

WINDSHIELD PATTERN CUT
FROM ACETATE SHEET

SAND ALL STRUTS
TO STREAMLINE
CROSS-SECTION

1/8x1/16

USE PIN FOR
RUBBER PEG

RUDDER

GUSSETS

1/16 SQ

DROP OF GLUE

LANDING GEAR BEND
FROM .026 MUSIC
WIRE AND GLUE TO F8

F6

1/8x1/16

F7

F9

1/16 SQ

MAKE FROM PIN

AND PEAL
ING

TO FUSE-
ABLE FOR
CHANGING
ORS.

ARING

COWL PATTERN



CUT-OUT & GLUE TO BACK OF WHEELS
WITH CONTACT CEMENT

ANDREASON BA4-B

12 INCH SPAN PEANUT SCALE RUBBER POWERED FLYING MODEL

MODEL DESIGNED BY WALT MOONEY
COPYRIGHT 1974 BY PECK-POLYMERS



Peck-Polymers P.O. BOX 2498 LA MESA, CALIF. 92041

Material, frågor m m i anslutning till SKALA-hörnet inlämnas direkt till fackred radio Erik Strid (adress ovan). I övrigt medverkar Kjell-Åke Elofsson och Bengt Holmer i regel- och tävlingsfrågor, medan Bertil Carlsson, Mikael Carlsson och Lars Helmbro bidrar med bygg- och tekniktips.

Skala-SM 1983

Trollhättans Modellflygklubb stod som värd för årets Skala-SM. SM-tecknen skulle fördelas i F4C och F4 Stand Off. Dessutom fanns Skala Populär med som inbjudningsklass. Startlistan omfattade de flesta kända skalaflygarna i Sverige. Tyvärr saknades en del namn t ex Roy Nilsson, Kurt Lennå, Stockholmsgänget samt titelförsvaren Hans Björkqvist. Fredagens ruskväder gjorde oss arrangörer nervösa inför tävlingen men när vi drog upp rullgardinerna på lördag morgon strålade solen från en klar himmel.

Vi använde oss av två domarlag, ett för statisk bedömning och ett för flygbedömning. Dessutom fick flygdomarna göra den statiska bedömningen på Skala Populär-klassen, vilket gjorde att 1:a omgångens flygning flöt fint utan "väntetid" från den statiska bedömningen.

Detta förfaringsätt rekommenderas för andra tävlingsarrangörer.

Tävlingen hölls på asfaltbana vilket ger ett rättvist resultat för alla typer av modeller.

Trevligt att notera är att flera nya och unga ansikten dyker upp i skalasammanhang. T ex Jonas Hagberg som vann Skala-populär. Hans tävlingsdress var ett kapitel för sig: konfirmationskostym med randig slips och vit skjorta!!! På söndag kväll dök han upp i jeans och tröja. Då under-teknad frågade varför han inte hade kostymen på sig även på festen svarade han: "Jag vill inte smutsa ner tävlingsdressen"!?!?

Ett bestående intryck från årets SM är att både modeller och flygning bara blir bättre och bättre. Samt det faktum att tekniskt sett enkla modeller d v s modeller med fasta ställ o s v fortfarande hävdar sig väl! Trots låg bonus. Jag tänker t ex på Sören Fredrikssons PT 17 och Pelle Möllborns Cessna 140.

Hur gick det nu då? Jo, Svensk Mästare i F4C blev Kjell-Åke Elofsson, Tibro med sin Zlin. Stig Bergström, Malmö som inte fick dom komplicerade landningsställena på J 22:an att fungera blev tvåa.

Svensk Mästare i F4 Stand Off blev Mikael Carlsson, Tösse med sin nu något "älderstigna" Pfalz. Detta var egentligen helt logiskt. För inget "skala-ekipage" har väl tyngre meritlista. Eller vad sägs om 3 SM, 2 NM, 2 2:a platser i VM plus 2 VM-guld i lag samt 2 NM-guld i lag. Försök att slå det den som kan!!!

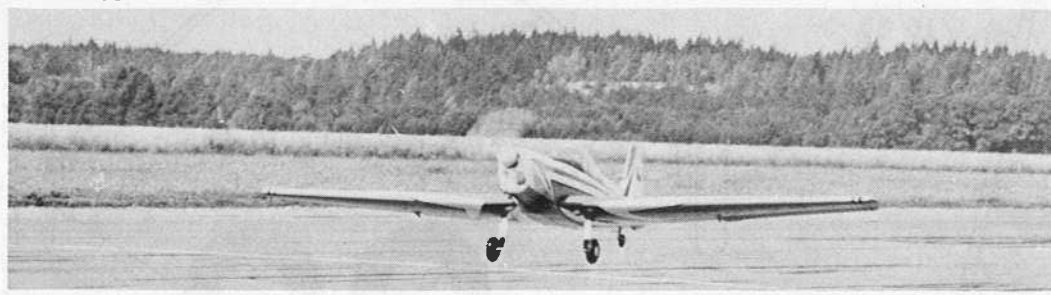
I Skala Populär segrade Jonas Hagberg, Falun med sin Douglas Dauntless.

Före prisutdelningen passade Freddy Stenbom, Allt om Hobby, på att dela ut Allt om Hobbys Jubileumsmedaljer till Mikael Carlsson och Lars Helmbro. Sedan blev det "hugg-sexa" på det synnerligen välfyllda prisbordet.

Jag vill sluta dessa rader med ett STORT TACK till tävlingsdeltagare, funktionärer samt domarkollegor för en trevlig och underhållande tävlingshelg.

Bertil Carlsson

Zlin 526 AS landar. Gav seger i F4C till Kjell-Åke Elofsson.



Angående taxning

Tävling efter tävling är det diskussioner angående hur taxning skall utföras. Den ena domaren tycker att taxning skall vara en snabb förflyttning på marken, den andra tvärt emot. Det är sannerligen inte lätt för vare sig tävlande eller domare.

Av en tillfällighet lånade jag en årgång (1946) av tidningen FLYG. Och i nr 2 fanns en intressant artikel "Körning på marken" av G. Næslund.

Han inleder sin artikel med orden: "det viktigaste vid körning på marken är säkerheten, dvs att man undviker att skada det egna eller andra flygplan. Den viktigaste regeln vid förflyttning på marken är att **köra långsamt**, så långsamt att man praktiskt taget kan stanna omedelbart — utan hjälp av mekaniker eller bromsar. Motorn skall hela tiden dra flygplanet utan att det rullar själv. Minskar mo-

torvarvet skall flygplanet stanna så gott som omedelbart.

Flygplanets tyngdpunkt ligger ju ett stycke ovanför hjulen, om flygplanet därför bromsas upp plötsligt, t ex genom att kör i en grop eller för att föraren bromsar häftigt, så kan planet lätt nostippa. Även i detta fall undvikes olycks-tillbud genom att man kör långsamt. Ojämheter i marken kan också skala landstället om körningen sker för hastigt" — slut citat.

Detta hoppas jag skall bringa ljus över taxningens natur-trogna utförande.

Lars Helmbro

Skala-NM i Finland i år

Följande svenska NM-trupp avseglade glada i hägen till Finland: Kjell-Åke Elofsson (lagled), Mikael Carlsson, Bertil Carlsson samt domare Lars Helmbro.

När vi anlände under fredagen till Halli, där tävlingen skulle avhållas, blev vi väl mottagna och förlagda på finska Flygskolans bungalows. När vi sedan på lördagen monterade ihop våra kärror för den statiska bedömningen blev vi lite snopna, då det visade sig att tävlingen samlat endast 7 deltagare. Detta var en besvikelse för oss svenskar, som kämpat oss igenom så många och hårda uttagnings-tävlingar för att kvalificera oss. Arrangörlandet Finland ställde f ö endast upp med en enda deltagare. Svagt!

På grund av det låga deltagarantalet var tävlingen snabbt överstökad. Mikael vann och Kjell-Åke blev tvåa. Själv hamnade jag på en sjätte plats men kan ändå vara nöjd med tanke på de låga poäng jag erhölet för det statiska. Lag-tävlingen vann vi överlägset! Om nu själva tävlingen blev



rumphuggen så hade arrangörerna å andra sidan ordnat med trevliga kring-arrangemang. Vi fick t ex besöka det lilla, men innehållsrika Flygmuseet i Halli samt det stora Flygmuseet i Jyväskylä. Som något av en krona på verket fick vi se en toppenfin flyguppvisning med världens enda existerande och flygande Gloster Gauntlet.

Till sist en stilla undran. Är det verkligen idé att fortsätta arrangera NM i skalaflyg, när endast Sverige kan ställa upp med komplett lag?

Skrev, plåtade och tyckte Bertil Carlsson



Hur ordnar man
bra kontakt inom klubben?

Den inkommande posten i den lilla SMFF-klubben går vanligen hem till en av styrelsens ledamöter. När han eller hon lämnar sitt uppdrag, måste åtminstone SMFF få veta det och få en annan adress att skicka brev till. Den större föreningen har gärna postbox,

och är mindre beroende av funktionärsbyten men då gäller det att man regelbundet vittjar den lilla lådan med det krångliga låset och för vidare vad som är viktigt att sprida kännedom om.

Ett enkelt sätt att nå klubbmedlemmarna är att sätta upp papper av större vikt på klubbens anslagstavla. Stryk gärna för med färgpenna sådant som är särskilt viktigt. Rensa anslagstavlan från gammalt "boss" som inte längre gäller!

Den eller de som ansvarar för informationen inom föreningen måste ha lite fantasi och kunna sätta sig in i vad som är intressant information. Sista anmälningssdag till en större RC-tävling är kanske inte intressant för den som själv enbart flyger friflyg, men det är kollossalt intressant för den klubbmedlem som jobbat hemma i garaget hela vintern för att eventuellt vara med!

Ett system med telefonkedja kan fungera bra också. Den informationsansvarige ringer fem—sex stabila medlemmar och berättar vad han/hon vill ha framfört. Var och en av dessa ringer ytterligare fem—sex medlemmar efter en i förväg uppgjord lista, och inom loppet av en vanlig vardagskväll har nyheter spritts till 30—40 klubbmedlemmar utan större besvär.

När man läser om det här, verkar det inte särskilt roligt.

Lyckligtvis är det betydligt skojigare att göra än att beskriva. Hur man bär sig åt är kanske inte så viktigt, huvudsaken är att medlemmarna får veta vad som är viktigt för dem och som de inte kan få veta genom att tillhöra Folkdanskillett eller någon annan förening som inte håller på med flygning av något slag.

Om det där att göra en klubbtidning finns det mycket att skriva, så det får bli en sida i en senare Modellflygnytt.

Calle

Kontaktproblem?

"Jasså, månadsmeddelande från SMFF? Dom får jag direkt hem till mej. Klubbens exemplar sitter bara i pärmen hemma hos sekreterarn."

"Modellflygarnas post ligger kvar flera veckor i postboxen. Ibland blir jag förbannad å då blir brevena liggande i klubbhuse' vid fälte!"

"De e vel inte löjlit å göra en klubbtidning i tjugofem exemplar! Billit blir de' å kul har vi då vi skriver ihop tidningen. Åsså får alla veta va' klubben ska göra. Lite ritning- ar kan det bli också ibland."

Det här är allt samman "äkta" citat från folk i olika SMFF- och KSAK-klubbar. Det handlar om hur svårt vi har i modellflygarkretsar att sprida upplysningar och nyheter. Det är till och med svårt med sådana självklara och intressanta saker som plats och dag för tävlingar.

Svårt har vi också med planering för framtiden i den egna klubben. Våren 1983 kunde varenda SMFF-medlem läsa i Modellflygnytt om sommarens veckokurser för blivande klubbinstruktörer. I början av sommaren fick alla registrera-

de klubbar detaljinformation och anmälningsskyltar. Medan man funderade på detta i klubbarna, kom en andra information till samtliga medlemmar i tidningen.

Den ena kursen fick två anmälningar — och inställdes.

Till den andra kursen kom drygt dussinet anmälningar, plus de två från den inställda kursen. Från en av de största klubbarna kom ett beklagande brev att tiden varit för knapp för att man skulle kunna utse och sända någon enda kursdeltagare.

Man frågar sig hur denna och andra föreningar har det med framförhållningen. Hur långt i förväg vet klubbledningen egentligen var man har sina ämnen till ungdomsledare eller tävlingsdomare? I andra SMFF-klubbar där det fungerar visste man redan vid påsk -83 två-tre lämpliga aspiranter och undersökte hur kommunens bidragsvillkor kunde se ut för sommaren samma år.

Vi behöver kontakt inom föreningen, och det finns massor av system som fungerar. En klubb har samling i egen lokal alla torsdagskvällar — eller fredagskvällar, om Dallas går på TV på torsdagar. En annan klubb träffas på billiga fiket en kväll i veckan, och

det här pågår oberoende av om skolorna jobbar eller har lov. En tredje klubb abonnerar på en samlingslokal i en ungdomsgård (kommunal) en kväll i veckan den del av året anläggningen är i gång, och det gör man inte för att bygga modellplan utan för att träffas, titta på ritningar, bilder och liknande, diskutera nya idéer och berätta och planera om deltagande i tävlingar och andra evenemang.

Ibland kommer det nya medlemmar till veckomötena och de blir omhändertagna. Ibland kommer det föräldrar till nya medlemmar som vill veta lite mer om vad klubben vill och kan.

Somliga klubbar tycker att de har ansvar för medlemmar som aldrig kan komma till sådant här träffar. De försöker sända ut en klubbtidning en gång i kvartalet eller varannan månad eller en gång i månaden. Ibland är det bara två papper i kuvertet med stämpeln B — FÖRENINGSBREV, ibland är det nästan ett hekto papper i kuvertet.

Portot är i alla fall detsamma, 1:50 från juni 1983, och det är ganska mycket jobb för "redaktionen", men man tycker att det är väl värt besväret.

Mera

METERVAROR

Sedan förra numret av Mfn kom ut har en del hänt. Några har hört av sig angående reglerna och tyckt till. Det snackas tydligen mycket tvåmatrare ute i landet också. Vilket är bra.

Vad som hittills sagts om de här reglerna är i stort två saker.

1. De danska reglerna verkar vettiga och borde provas.
2. Det räcker med att köra termikmomentet såsom det körs idag på svenska tävlingar.

Fortsätt snacka om det, så kan vi kanske enas om något vettigt så småningom.

Projekt 2-meter inom AKAG har dragit igång på allvar nu. 7 modeller har vi fått enligt följande:

MFA High Sierra — Hobby-borgen

Pilot QB 1800 — V Johansson
Multiplex Scout — ORBO
Svenson Senior — Wentzels
Electric Lady — Tomtmora
Blue Phoenix — Modellprodukter

Robbe Finikofi — LT Hobby

Byggsatserna från MFA och Robbe är s k snabb-byggsatser med färdigplankade skumvingar och mer eller mindre färdig kropp.

Svensons Senior är också väldigt snabbt ihopsatt med Jedelsky-vinge och balsafkastabbe.

Dessa tre tog vi tre bygglärdare hand om. Dels för att juniorerna inte ville, dels för att vi skulle försöka få färdiga dessa före övriga, så att vi kan lära oss detta med

flygning också. Och så inte minst för att juniorerna skall kunna öva sig lite innan deras egna alster kommer i luften.

Priset på byggsatserna skiljer det mycket på. Från 172:— för Blue Phoenix till 595:— för High Sierra. Men då har den senare glasfibrer kropp.

Exakta priset vet jag inte i skrivande stund på alla, då inga prisuppgifter fanns med. En snabb koll i dom övriga byggsatserna visar att det överlag är fin kvalite på träverket. Hur stansningar och sådant är utfört kommer att kommenteras i senare nummer av Mfn. Tyvärr blir nog inte juniorerna klara med sina till nr 6, men dom övriga 3 skall vi redovisa då. Svenson-satsen är nästan klar. Lars-Olof Danielsson tog hand om den och 2 flaskor cyanoakrylatlim

senare var det bara smådetaljer och radioinstallation som var kvar. Delarna passade i alla fall perfekt enligt LOD.

Vingarna på MFA High Sierra är också klara. Jag ersatte aluminiumrören i vingen med mässing — vis av tidigare erfarenheter i F1A. Vingarna kläddes med tjockt Ejari-papper som fästes med uttunnat vitlim. Sedan lackades det hela med vanlig dope. Det blev snyggt. Dessa vingar kom färdigplankade med abachi och det var bara att limma dit framkanten och profilera densamma. Jag satte även dit en 5 mm bred bakkant för att inte få in lack den vägen, lacken kan ju annars "äta" upp skumkärnan. Nu återstår i stort sett bara att profilera stabben ur massiv balsa och installera radio och hårdvaror.

Det skulle varit lite bilder till den här artikeln också, men tyvärr hände en liten olycka hemma. Någon skulle sätta i film i en av kamerorna och öppnade baklocket, där en svartvit film redan satt i — med bilder från höstens test av div prylar och min 2-meters. Det blir att ta nya till nästa nummer.

Ellge



LSF — vad är det?

I föregående nummer av Mfn presenterade Ellge sin syn på RC-flyg med speciell vinkling mot en "2-metersklass", där speciellt ungdomar och andra mindre rutinerade flygare skulle få sitt tävlingsintresse stillat.

Jag tror att man efter några år även här får en "elit", om man inte ordnar några spärrar eller ställer upp ett handicap-system. Själv tror jag på det senare alternativet.

Att tävla och få tävlingsrutin kräver att man tävlar ofta, vilket i sin tur kräver mycket resor — kostar stora pengar. Som komplement till vanlig tävlingsrutin kan man tävla mot sig själv i LSF.

Vad är då LSF? — Jo det är en internationell sammanslut-

ning där man kan inte bara bli medlem, man måste också kvalificera sig. LSF är uppdelat i olika nivåer, 5 st med stegrande svårighetsgrad för varje högre klass. I:an är lättast och kan uppnås av alla flygare med lite tålamod, medan V:an kräver en mycket stor skicklighet och entusiasm. Vad krävs då för de olika nivåerna? Se tabellen här intill. Man måste börja med nivå I och sedan gå ett steg i taget. I Sverige är vi idag 68 st som uppnått I och högre: 47 st I:or, 10 st II:or, 9 st III:or och 2 st IV:or vid sidan av de ca 120 st som påbörjat nivå I. Vart vänder man sig för att bli registrerad och få de erforderliga blanketterna? Enklast är att rekvidrera dem

från undertecknad. Vid all korrespondens måste dubbelt brevporto bifogas för täckande av svarsporto och registrering i USA. Jan Levenstam

Movägen 26
163 60 Spånga

Jan!

Jag tycker att LSF är ett alldeles utmärkt komplement till vanligt tävlande, men som ersättning är det odugligt — åtminstone för ungdomar.

Ungar springer inte mellan lyktstolpar ensamma med klocka i hand för att tävla mot sig själva. Dom cyklar inte runt gården ensamma på tid. Dom "tävlar" alltid mot varandra. Detta är ett normalt beteende hos ungar och ungdomar. Tänk om SMFF:s styrande kunde fatta detta också, så kanske vi kunde behålla några av dom 2000 som idag är ettårsmedlemmar.

Bagges pappersleksaker har inte mer med modellflyg att göra än en leksaksbil. Det ger inga nya modellflygare. Bara tidsfördriv för stunden. Låt vara ett roligt sådant, men det är väl ändå inte målet med vår s k ungdomsverksamhet? Ge ungar en "morot" någon gång. Dom både vill och behöver det. Liksom vårt Förbund!

Ellge



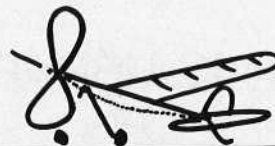
Tänk om vi skulle försöka glädja oss åt alla olika alternativ och vinklingar det finns för oss modellflygare än att "säga av" varandra. Personligen anser jag att Ellge går för långt då han påstår att Bagges grejer inte har med modellflyg att göra. Johan Bagge täcker på ett fint sätt i en sektor av modellflygandet — något som vi ska vara tack-samma för. Med sitt sätt att jobba lockar han förvisso in ungar till den här hobbyn — ungar, som senare kanske rent av bygger 2-meters och gläder sig åt Ellges råd och anvisningar!

Mfn skall användas för att propagera idéer och åsikter — sina egna! Spolning- ar av andra och ev påhopp tänker jag sätta stopp för. Dock anser jag mig inte ha rätt att stryka i en personligt skriven insändare. Därför fick Ellges Baggesuck komma med.

Sture Tingwall
Mfn-redaktör

LEAGUE OF SILENT FLIGHT

Termik	5 min	15 min	30 min	60 min	120 min
Hang	15 min	60 min	120 min	240 min	480 min
Pricklandn 5st/3 m	10/1,5 m	—	—	—	—
Sträck	—	—	1 km	2 km	10 km
Tävlingsp	—	6 st	6 st	6 st	6 st
antal tävl.	3000 p	4500 p	6000 p	12000 p	



Hallå igen!

Jag som har inbillat mig att jag hörde till landets skickligaste tändsticksplansbyggare. Inte då! Erik Andreén i Jönköping klämde till med glidtal 1:3.2, och det med ett triplan (tre vingar) som borde få ett alldeles för stort luftmotstånd för att gå bra. T o m en "fyrdäckare" har han fått ihop som flyger. Låter som någon sort flygande fönsterpersienn! Måste bero på att man bor i Jönköping att man har så god hand med tändstickor. Det där med glidtalet har väckt en kille i Bollmora vid namn Krister Månsson. Av kompisarna brukar han kallas "Kalkyl" säger han. Jag förstår det efter en utläggning om glidtal med många formler. Kalkyl anser att man skall mäta längd från handen till punkten på väggen där planet slår i, i stället för längs golvet. Det kanske är rätt, men mycket svårare att mäta. Förresten kan det väl inte skilja värst många centimeter. Men kom igen

Kalkyl! Man skall inte ta något för givet.

Freddy i Skinnskatteberg tycker att spiken i Lansen var för liten som den var ritad. Jo, det stämmer nog. För att få plats var ritningen förminskad, och då ändrades tydligen viktsproportionerna något mot vad vi byggt och provat. Om man inte vill sätta på mer vikt kan man flytta hålet för linan längre ut på vingen. Nu blir det lite svårare bygge. Ring eller skriv om du får problem. Förstås också om det går bra. Jag bad sist att ni skulle plocka fram Fluganpropellrar. Användningen kommer här. En helbalsamodell för gummimotor som mina pojkar döpt till "Baggejagaren", så det får den väl heta i brist på annat. Förutom propeller med fäste och gumminodd behövs ett halvt balsafлак (50 cm) 1 mm tjockt.

2 st balsalister 4×10 mm 1 m långa, 2 st bakkantlistbitar 4×10 mm, 10 cm långa och en bit pianotråd 1 mm till krok. Ett gem kan duga. Vass kniv, lim och nålar har du väl ändå?

Märk ut alla

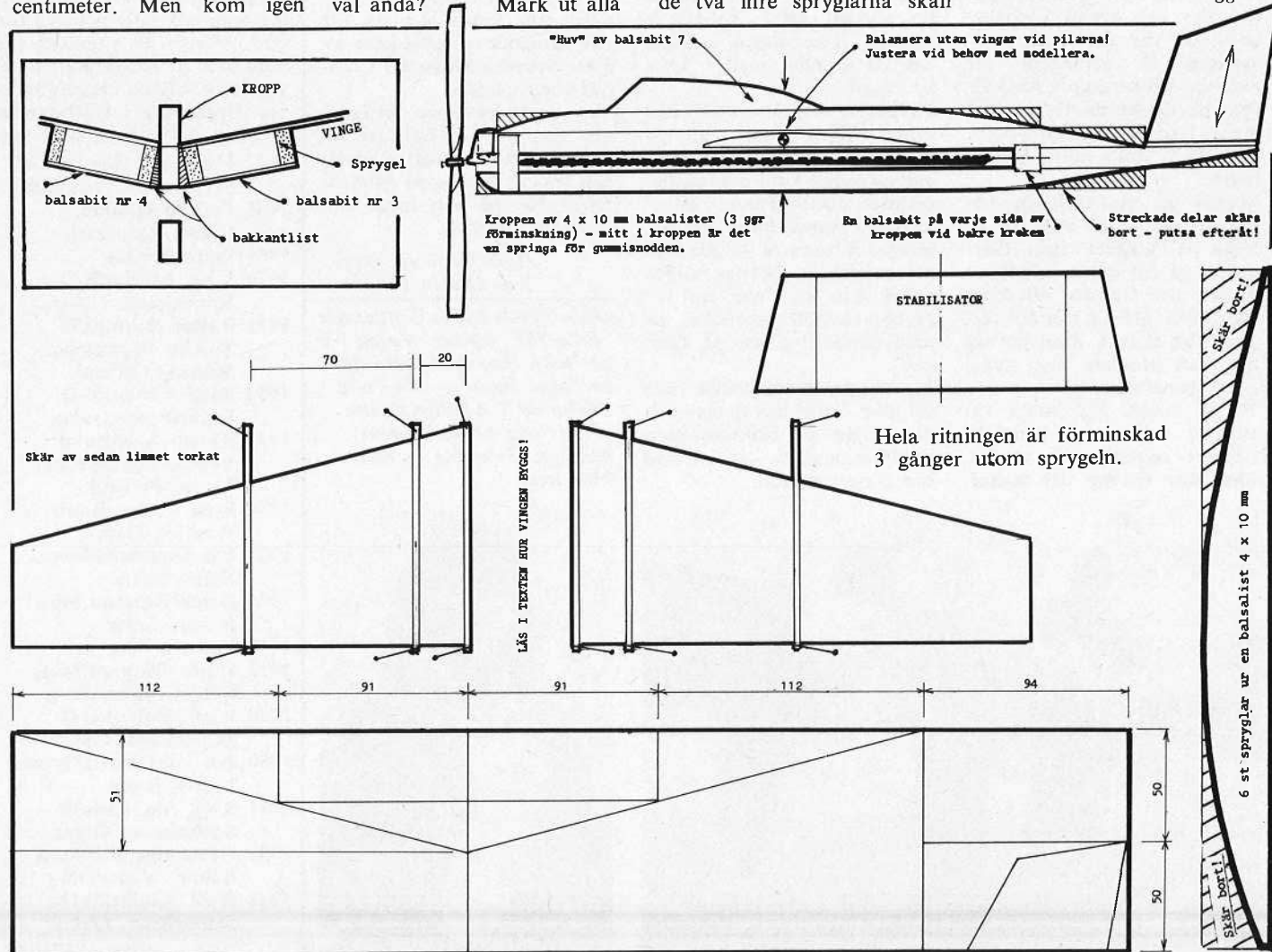
strecken på flaket och skär ut med linjal. Limma ihop kroppen av balsalisterna. Tänk på att det skall vara en springa där snodden skall gå. Alldeles bakom propfästet skall en "tvärså" av balsa sitta som håller ihop kroppen. Skär bort de delar som är streckade så inte kroppen blir så kantig. Skarva delarna 5 och 6 till stabben 8, annars blir den för liten. Limma fast stabbe och fena på kroppen. Limma bakre kroken. Sätt på propen och snodden. Om du har propfäste med hjul, t ex Slek Streek, så sätt på dessa. Kolla att kroppen väger jämt på en punkt 14 cm från nosen. Väg av med modellera om det behövs. Skär ut 6 st spryglar så lika som möjligt. Sätt fast 3 st på en platta med en nål i fram och bakkant. Mellan de två inre skall det vara 2 cm, mellan den yttre och den mittersta 7 cm. Stryk lim ovanpå spryglarna och sätt fast vingen med nålar. Bygg den andra likadant, men tänk på att det skall vara en vänster och en högervinge. På undersidan av de två inre spryglarna skall

du limma bitarna 3 och 4. Skär av sprygelbitarna som sticker utanför vingen. Putsa försiktigt på sidan av inner-sprygeln så den blir plan, och limma en bit bakkantlist. Limma vinghalvorna mot kroppen så att den punkt där kroppen väger jämt utan vingar kommer precis 4 cm bakom vingens framkant. Bakkantlisten gör att vingen får rätt V-form. 5–6 cm under varje vingpets. Inner-sprygeln undersida skall sitta precis vid överkanten av springan i kroppen.

Obs det lilla tecknet  som betyder tyngdpunkt och att vingen ser vriden ut när man ser den från spetsen. Båda sakerna återkommer vi till i kommande hörnor.

Smörj snodden med ricinolja eller såpa. Provglid. Trimma med lera. Vrid upp lite och prova (i gräs). Går det bra så vrid upp mer. Uppåt 400 varv brukar snodden klara, men då skall man helst dra ut den under evandret. Vi hör!

Bagge





SOLNA POKAL

Pokalernas pokal i Team-Racing

Solna Pokal uppsattes av Solna MSK 1967 för att vara ett vandringspris i Team-Racing int. Eldsjälens bakom den fina champagne-kylaren var Harald Sannes och pokalen skulle tillfalla det lag som först fick fem inteckningar.

Det blev nu Kjell Axtilius och Bengt-Olof Samuelsson, Galax, som erövrade pokalen för gott. Många av vinnarna genom åren är fortfarande aktiva, tex bröderna Geschwendtner flyger team fortfarande, dock ej som gemensamt lag.

1967 Hans/Jens Geschwendtner, Comet, Danmark

1968 Per/Ole Hasling, Comet, Danmark

1969 Ingen tävling

1970 Kjell Axtilius/B-O Samuelsson, Galax

1971 Raimo Aarnipalo/Veikko Fagerström, Munka, Finland

1972 Kjell Axtilius/B-O Samuelsson, Galax

1973 Raimo Aarnipalo/Veikko Fagerström, Munka, Finland

1974 Sven Pontan/Björn Winkler, Galax

1975 Ulf Larsson/Göran Rylin, Solna

1976 Gösta Bengtsar/Mats Böhlén, Solna

1977 Ingen tävling

1978 Gösta Bengtsar/Mats Böhlén, Vänersborg

1979 Kjell Axtilius/B-O Samuelsson, Galax

1980 Jan Gustavsson/Gunnar Härne, Solna

1981 Kjell Axtilius/B-O Samuelsson, Galax

1982 Gösta Bengtsar/Mats Böhlén, Vänersborg

1983 Kjell Axtilius/B-O Samuelsson, Galax

Ewa Axtilius

Lilla Friflyg-SM mitt i Stockholm!

Ja, det är faktiskt sant! Efter att i bortåt 40 års tid hållit oss gömda på diverse flygflottiljer och andra övningsområden var det härligt att återigen få arrangera ett Svenskt Mästerskap i modellflyg på de gamla flygpionjärernas Ladugårdsgårde—detta underbara ställe mitt i Stockholm.

Många av de tävlande uttryckte sin glädje över att få flyga på "Gärdet" igen. Gärdet är ju för övrigt något av SLM:s och framför allt kanske Solna MFKs trimfält, ett ypperligt sådant. Man tar sig dit utan problem med cykel eller tunnelbana.

Fältet visade sig räcka väl till, då vinden var gynnsam både i riktning och styrka. Det blev en hel del maxar.

En del fick dock klättra i träd och staket för att få tag på sina modeller. Någon landade sin modell intill TV-husets studios, förmodligen i hopp om att komma med i TV:s Sportnytt.

Tävlingen avnjöts med idel glada miner trots regn på morgonen. Men det upplärande väderet kom många flanerande stockholmare med eller utan hund, barn, moster, morfar & mormor — alla med många frågor. Många talade också om, att "när jag var grabb, så höll jag också på med modellflyg här på Gärdet".

Handkastglidarna tyckte alla att man borde lagt deras startplats uppe på Kaknästornets observationsdäck — jovisst med lite längre maxtid!

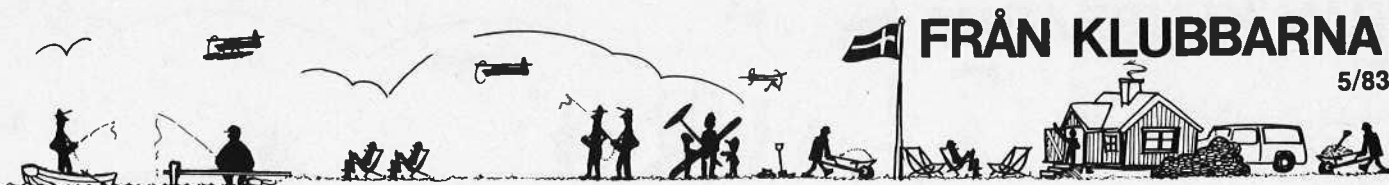
Tävlingsdagen avslutades med en trevlig uppvisningsflygning av de många radiostyrda modeller som fanns på plats. Ett par hisnande combat-heat av årets Svenska Mästare i Combat kördes också.

Vid prisutdelningen hyllades alla nya duktiga Mästare innan man åkte hemåt med ett fint minne i bagaget: Modellflyget har på nytt hittat tillbaka till Gärdet!

*Hans Svensson skrev,
S-O Lindén plåtrade*

Ovan Totalvy över Gärdet där "Lilla SM" kördes. Nedan i vger John Hagedahl hjälp till en Solna-junior — obs "nöd"-stövlar! T h håller Anette Westerberg Lasse Lindéns handlun i Sweptte — han blev trea.





Stor modellflygday med MFK Red Baron

Söndagen den 25 september hade Red Baron, Stockholm, ordnat med uppvisningsflygning på Älta idrottsplats. Det var ett utmärkt initiativ av Red Baron med bl a Willy Blom i spetsen, där klubben ville visa vad man gör och hur modellflyg går till.

Klubben hade för detta tillfälle tryckt upp information om klubben, verksamheten etc. På Älta idrottsplats hade flertalet modeller ställts ut — representerande friflyg, linflyg (de vanligaste byggena!) samt radio.

Man visade också uppvisningsflygning i combat mellan Magnus Borg och Esa Niskanen från Handen. Åke Nyström gav också en uppvisning av hela stuntprogrammet.

Klubben släppte lös små friflygande modeller av olika typer. Det var peanuts, glidare, lunsare, pappers- och balsamodeller för nybörjare.

Bl a avslutningsvis fick sedan publiken tillsammans med en instruktör möjlighet att provflyga linstyrda modeller.

Trots kytigt väder med kraftig blåst fanns cirka 50—60 åskådare på plats.

Den här typen av information om modellflyg behövs på många håll — för att informera om hobbyen i stort och — inte minst viktigt — för att locka till oss fler nybörjare. Red Baron har all heder av detta fina arrangemang.

Ewa Axtelius

Castrol Cup i Norberg

Norbergs FK arrangerade 17 september "Castrol Cup" — en tävling i avancerad flygning med RC-modeller.

Trots regn samlade tävlingen 12 modellflygare varav de flesta från Dalarna. Piloternas uppgift var att flyga sju på förhand givna manövrar så snyggt som möjligt.

Bäst av alla flög Ludvikas Thomas Nyholm och han tog hem förstapriset med god marginal.

Norbergs FK kommer nästa år att arrangera en ny upp-

lägga av den här tävlingen, men då kanske uppdelad i två klasser. En klass skulle då omfatta förutom flygmomentet även en enklare skalabedömning.

Nästa år hoppas därför arrangörerna att även få se många Pittsar, Zlinar och Bellancor i modellform tumla runt i luften ovanför Norbergsfältet för att göra upp om "Castrol Cup".

Text Kristian Berggren
Foto Bo Holmblad



Fr v Thomas Nyholm, Lars Grahn och Per Karlsson gratuleras av tävlingssponsor Lars Pettersson, Norberg.

Sjöflygträff i Västerås

Söndagen den 4/9 1983 höll Modellflygsektionen av Västerås Flygklubb traditionsenligt en sjöflygträff. Ett 25-tal modellflygare från Mälardalen och Bergslagen infann sig till träffen. Vinden var besvärande vilket gjorde att många inte vågade trotsa de korta vågorna. Ett par som vågade flyga var Bo Gustavsson och Kristian Berggren som kom med en egenhändigt konstruerad och byggd Short Sunderland.

Den drivs av 4 st Enya 29-motorer och flög utmärkt. Ytterligare ett 10-tal flygare vågade sig upp och lyckligtvis inträffade endast ett större haveri.

Bo Gustavssons och Kristian Berggrens imponerande Short Sunderland — en flygbåt, som engelsmännen för ett 25-tal år sedan trafikerade rutterna till sina många kolonier med.





Instruktörskurs i Norrköping

Sista veckan i juli i år träffades en grupp modellflygare i Gamens lokaler för att ta del av en instruktörskurs med Bo Hallgren och Holger Sundberg som ledare.

Det var 13 "elever", som fick gå igenom en rätt jobbig kurs. Kursdeltagarna fick lära sig att bemästra olika ledarsituationer, som kan uppkomma när man minst anar det. Man gick också igenom att program om lågfartaerodynamik med såväl teori som praktiska övningar. Man hade blandat ut den rena teorin med bygge och flygning.

Man var överens om att en nybörjarmodell måste vara lättbyggd, som inte får erbjuda några svårigheter för nybörjaren, som så snabbt som möj-

ligt vill ha sin modell i luften. Bo Hallgren hade konstruerat en mycket enkel gummimotormodell, som kursdeltagarna nu byggde och flög — boråt 50 % flög faktiskt riktigt bra.

I samband med kursen gjordes studiebesök på SMFF:s expedition, där man bl a fick en liten inblick i förbundets dator. Även ett besök på SMHI stod på programmet och där kunde man få veta hur en väderprognos kommer till.

Kursen gav en hel del nya synpunkter på klubbvis slutomdömet åt ledare och kursen var positiv. De flesta deltagarna trivdes bra.

Peter Nemeth
Eskilstuna

Det är glädjande hur modellflygarna kan dyka upp i de mest märkliga sammanhang. Men det är så de s k slipstenarna skall dras. Här en artikel i DAGENS INDUSTRI om VM-friflygare Hans Lindholm.

mera
PR

Nu startar friflygnings-VM Sport för stora händiga pojkar

Han blev ätt i EM förre året och nordisk mästare i år. Hans Lindholm, 36-årig ingenjör på Asea i Västerås är just nu i Australien för att tillsammans med åtta andra förvara Sveriges färger i "Friflyg-VM".

"Vi har traditionen att förvara", säger Hans Lindholm. "Både 1971 och 1975 blev en svensk världsmästare och i USA 1978 fick vi en andraplats."

All flyga modellflyg är en sport för stora pojkar. Man börjar ju som grabb för att det är roligt att bygga flygplan. Sedan blir det helt omöjligt att sluta", berättar Hans Lindholm som flugit i 10 år.

En förutsättning att få starta i VM är att man byggt sina plan själv. Det tar flera hundra timmar att bygga ett plan och Hans Lindholm lägger ner cirka 1 000 timmar om året på sin sport, som är både fysiskt och tekniskt krävande.

Ingen kontakt I VM startar man i 10 delflygningar och det är den sammanlagda tiden i luften som räknas. Man får starta med tre plan "det händer ju att något landar i ett träd och man inte hinner få ner det till nästa flygning."

Hans Lindholm flyger med friflygande förbränningsmotorer, vilken innebär att det inte finns någon kontakt mellan flygplanet och "piloten" när planet väl startat.

Modellflygarna för en ganska anonym och framförallt mycket "amatörmässig" värld, om man med amatörnäsor menar att flygarna själva står för sin-



Hans Lindholm, 36-årig ingenjör på Asea i Västerås, deltar i veckan i VM i friflyg som går i Australien.

sta delen av sina kostnader. Sponsorer finns knappast alls och finns de så är det för att någon lokal klubbledare lyckats övertala stadens företag att satsa en slant.

Resan till Australien blir en dyrbar historia, både för förbundet och för de enskilda tävlande. Förbundet betalar cir-

ka en tredjedel och de tävlande två tredjedelar. För Hans Lindholm del betyder detta en utgift på 10 000–12 000 kronor.

"Men jag passar på att ta semester samtidigt, så det är inte så förfärligt", säger Hans Lindholm. Sveriges hopp vid friflyg-VM i Australien.

AGNETA JONSSON

Uddomb Sweden AB är ett internationellt inbokat företag inom Statsföretagsgruppen. Företaget har sitt huvudkontor i Karlskrona där det erbjuds alla möjligheter till fridsaktiviteter som



MFK Fenix 10 år!

Rättviks Modellflygklubb Fenix firar i år sitt 10-årsjubileum. Hösten 1973 bildades klubben av ett gäng grabbar som förenade sitt modellintresse till en modellflygklubb vid namn Fenix.

Till att börja med var det svårt att få fram en bygglokal. Det löstes dock så att

man fick disponera lokaler under högstadieskolans matsal.

Till en början flögs mycket friflyg och linflyg. Senare övergick man så sakteliga till RC, som fick upplevas "den långa hårda vägen". Ingen kunde nämligen flyga radio och krascherna var många. Allt efter som medlemskåren ökade "minskade lokalen" och man fick 1979 en ny lokal nere vid Siljan, där man delar hus med Rättviks Båtklubb.

Klubben har f n 40 medlemmar, med 31 st under 26 år. Och det byggs livligt nästan varje kväll. De yngre bygger för det mesta friflygmodeller och en del linflyg, medan klubbens äldre medlemmar koncentrerat sig på RC — allt

från nybörjarmodeller till rena skalakärror. Närheten till sjön har väl också bidragit till att en del båtåka också hinns med!

Flygningarna sker oftast vintertid, då man saknar eget flygfält. På vintern är ett fält upp-plogat endast ett trettiotal meter från klubbhuset. Klubbens nästa stora mål är att ordna ett riktigt eget flygfält, så att man också skall kunna flyga mer intensivt även under somrarna.

Sedan ett par år tillbaka har klubben ordnat en flygdag på Siljans is i början av soliga mars och man har haft välbesökt med intresserade åskådare. Senast dök också en del modellflygare från Falun upp. Flygdagen brukar omfatta flyg-

uppvisning, visning av klubblokalen, där några filmer brukar köras. Korv, läsk, kaffe serveras liksom också möjlighet att få "spaka-själ" med klubbens dubbelkommando-kärra.

Till 1984 års flygdag inbjuds alla modellflygare — den är planerad till söndagen den 18 mars (reservdag 25 mars). Så har man vägarna förbi eller vintersemester i närheten är det bara att dyka upp med modell och prova på vinterflygeri när det är som bäst.

För mer information kontakta Mats Sandberg (0248-11791) eller ring klubblokalen (0248-122 81) men då kvällstid.

MFK Fenix
Mats Sandberg, sekr

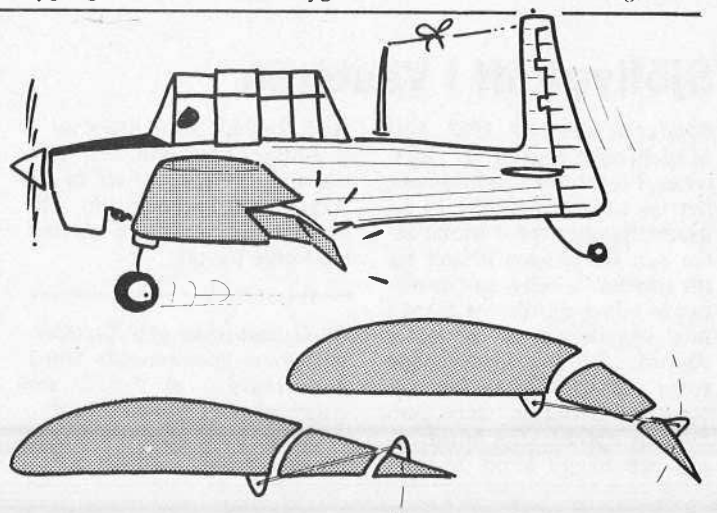
Dubbelklaff

Om Du har en gammal radiostyrd motorkärra med klaffar, så kan Du prova att ta bort dem och ersätta dem med en typ av dubbel-klaffar. Med de "nya" dubbelklaffarna märker Du nog en viss förbättring av bl a lågfartegenskaperna hos Din modell. Principen för det hela är rätt enkel (se skiss). När servot faller ner innerklaffen (Du kan låta hela me-

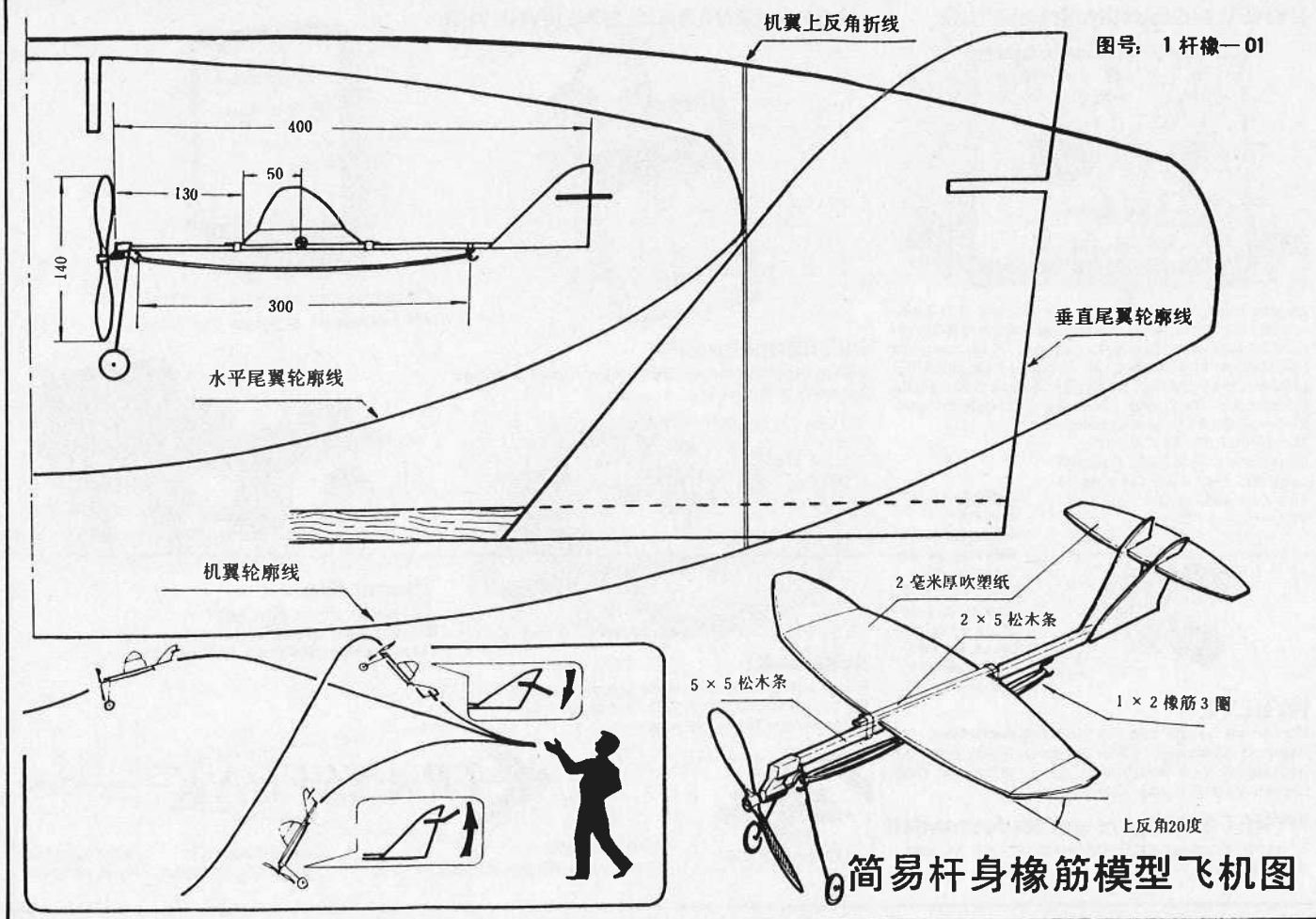
kaniken från det gamla servot vara kvar för att driva innerklaffen) så kommer den extra stöstången till ytterklaffen att fälla ner ytterklaffen ytterligare några grader.

Den här extra stöstången har ju en konstant längd, vilket medför att ytterklaffen fälls ner ytterligare en bit. Funktionen av det hela är enkel, men man bör ha s k kul-länkar för att få en hygglig precision. Prova gärna så får Du se avslutar

Mats Henningsson
RC Clippert



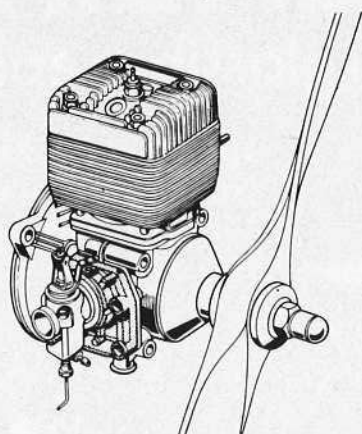
En liten kinesisk läs- och byggövning!



简易杆身橡筋模型飞机图

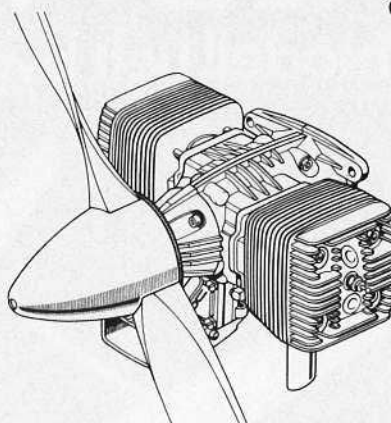


9 av 20 tävlande
vid Circus-Circus
Tournament-
mästerskapen i
Las Vegas använde
Tartan Twin med
glödstift.



TEKNISKA DATA T7G

Cyl.-volym: 22 cc
Cyl.-diam.: 32 mm
Slaglängd: 27 mm
Vikt: 950 g
Effekt: 1,5 Hk
Bränsle: 95 % metanol
5 % ricinolja
Propeller: 18 x 6 standard
CIRKAPRIS: 1.150:—



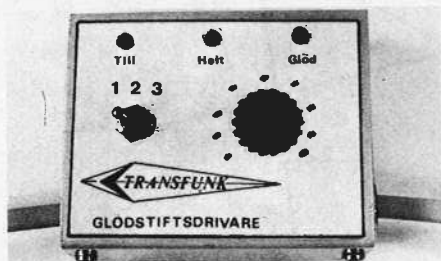
TEKNISKA DATA T77G

Cyl.-volym: 44 cc
Cyl.-diam.: 32 mm
Slaglängd: 27 mm
Vikt: 1500 g
Effekt: 2,85 Hk
Bränsle: 92 % metanol
8 % ricinolja
Propeller: 20 x 6—24 x 6
CIRKAPRIS: 2.995:—

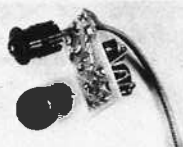
B BECKMAN & CO AB

Box 136, 162 12 Vällingby
Tel 08/87 30 30

NYHET 1 Glödstiftsdrivare Gd2



Lagom till 10-årsjubileet för vår drivare Gd1 kommer nu Gd2 med ännu bättre egenskaper: Helt lysdiodövervakad. Ljusstarka dioder talar om att spänningen är påslagen, att stiftet är helt, att stiftet glöder. Otroligt enkel att bygga tack vare SIP-MOS-transistorn. Rätt med skala för glödinställningen. Elektroniskt kortslutningssäkrat. Miniformat: 72x57x28 mm. Beskriven i AoH 4/83. Kompletta byggsats med steg för steg instruktion 195:—, Utan glöd-stiftsklämma 180:—.

Spännings-
varnare

Modelles livförsäkring. Se detaljansons i AoH 2/83. Färdig och kalibrerad 44:—. Ange antal celler hos acken när du beställer.

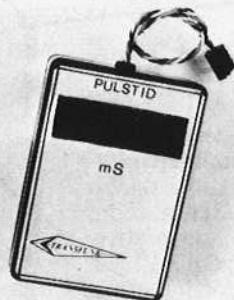
NYHET 2

Nu kan du handla hos oss med **Sparbankskort**. Även på postorder, både brevbeställning (speciell ordersedel som medföljer varje katalog) och telefonbeställning (begär **Sparbankskort**).

NYHET 3 Billigare postorderhandel!

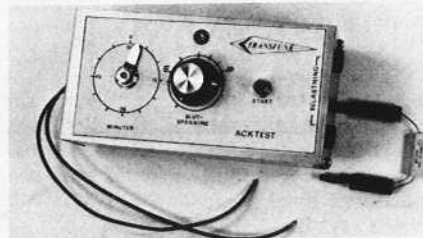
Vi ger 10 % rabatt på **Modellmaterial** i vår katalog nr 13, beställs för 5:—

NÅGRA AV VÅRA ÄLDRE NYHETER



Pulstidsmätare PT

Ombärligt hjälpmedel. Se detaljansons i AoH 3/83. Byggsats pris 395:—



Acktest AT

Kollar konditionen hos dina ackar! Se detaljansons i AoH 3/83. Byggsats 145:— Belastningar 8:— 12:—/st



FM-mottagare i byggsats från 275:—
AM-mottagare i byggsats från 145:—



Thermosåg

Se detaljansons i AoH 3/83
Elektronikdel byggsats från 125:—
Transformatorsats 98:— Skärtråd 34:—



Katalog nr 13 5:—
Ritningslista R8 och katalog nr 13 10:—

Kerstinbodag 12 Tel 0150-188 66
641 50 Katrineholm Pg 16 48 16-1

SP-22 "MERLIN"

En supermodell helt byggd i glasfiber/epoxy

Spännvidd: 3.300mm
Längd: 1.270mm
Vingyta: 54dm²
Flygvikt: från 2.500gr.

En produkt från

**PRO
HOBBY
TEXTRON AB**

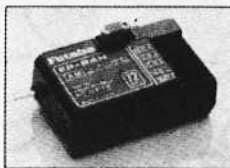
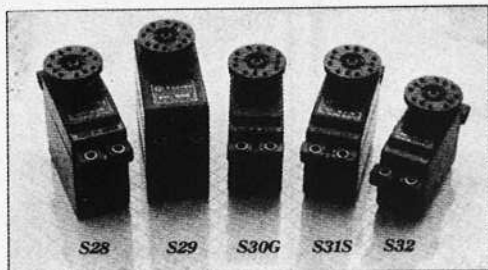
JUNKERVAGEN 12A
S-161 40 LÄBY, SWEDEN
Tel 08-7560660

c:a pris 3000:—



Levereras genom
välsorterade hobbyhandlare

FUTABA



Som i alla andra sammanhang gäller även för radiostyrningen regeln att inget system är starkare än dess svagaste länk och därför lägger **FUTABA** lika stor vikt vid alla delar som ingår i en radiostyrningsanläggning, sändare, mottagare och servon, allt är lika viktigt.

Ofta nämner man i första hand sändaren och dess kontrollmöjligheter, men det är sista delen i kontrollsyste-met, nämligen servot, som skall utföra de styrfunktioner som operatören önskar. **FUTABA** är ju världens i särklass störste tillverkare av radiostyrningsutrustning och det ger dem möjlighet att lägga ner stor omsorg på konstruktion och tillverkning av servon. De servon som är mest aktuella i dag är följande:

Typ FP-S28/128. Detta är Futabas standardservo som är användbart i snart sagt alla modeller. Dragkraft 3,5 kg/cm, hastighet 0,18 sek (45°). Storlek ca 40 × 20 × 40 mm. Vikt 53 gram. **Pris 160:— kr.**

FP-S29/129. Standardservo i ett något kraftigare utförande. Vattentätt. Särskilt lämpligt för bil och båt. Dragkraft och hastighet samma som S28. Storlek ca 45 × 23 × 23 mm. Vikt 60 gram. **Pris 175:— kr.**

FP-S30/130. Ett litet men starkt servo, särskilt lämpligt för flyg. Dragkraft 4 kg/cm. Storlek 38 × 19 × 34 mm. Vikt 42 gram. Kullagrat och vattentätt. Hastighet 0,18 sek/45°. **Pris 240:— kr.**

FP-S31/131. Ett verkligt superservo, starkt och snabbt. Dragkraft 5 kg/cm. Hastighet 0,16 sek/45°, kullagrat och vattentätt. Storlek ca 41 × 20 × 36 mm. Vikt 50 gram. Idealiskt att använda vid hårda driftsförhållanden, t ex "Buggy"-bilar i skala 1:8 och helikoptrar. **Pris 315:— kr.**

FP-S32/132. Ett supersnabbt (0,12 sek/45°) miniatyrservo, idealiskt för el-bilar och sådana flygplan där det är trångt om utrymmet. Storlek 37 × 18 × 30 mm. Vikt 32 gram. Dragkraft 2,4 kg/cm. **Pris 220:— kr.**

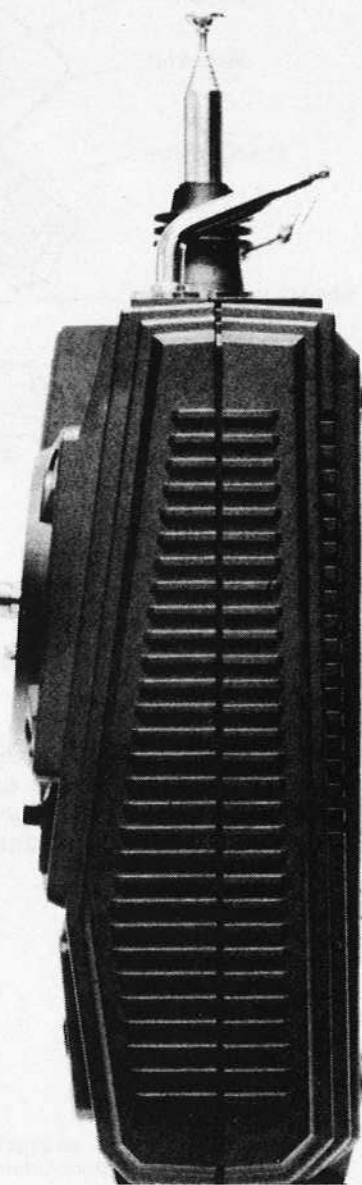
FP-S33/133. Detta är ett mikrominiatyrsservo som endast väger 19 gr. Storlek 28 × 13 × 20 mm. Dragkraft 2,2 kg/cm. Hastighet 0,16 sek/45°.

Pris 220:— kr.

Förutom de här nämnda finns det i Futaba-sortimentet ett antal specialservon för olika ändamål t ex segelvinsch, linjära servon, mammutservon, gyron (en form av autopilot) samt el-fartreglage av olika slag.

Som framgår av ovanstående har Futaba flera typer av små servon, lämpade för el-bilar med flera användningsområden, och för att dessa skall komma till sin rätt krävs också en liten mottagare. Futaba har nu utvecklat även sådana som håller sedvanlig Futaba-kvalitet. De väger ca 30 gr och har storlek ca 20 × 30 × 50 mm. Mottagarna finns både av AM och FM typ på 27 och 35 Mhz.

Servon och mottagare med låga nummer betyder att de är avsedda för system med 1,310 µs pulstid. Typbeteckningar över hundra betyder att den är avsedd för nyare anläggningar med 1,520 µs pulstid.



M SERIE

M-serien karaktäriseras av att ha en tunn, lätt och väl-balanserad "varm" sändare.

RADIO CONTROL CENTER

Valter Johansson - 360 30 LAMMHULT - Ordertel. 036/14 53 60



KÖP SMFF HÄR

Köp från Förbundsexpeditionen grejor, som är lämpliga för Dig själv, Dina modeller och Din klubb. Köp märken och plaketter — fina priser till tävlingar, som också blir trevligare med tävlingsregler, tävlingsprotokoll m m från SMFF:s exp.

Förbundsmärke

Rockslagsmärke, nål	5:—
Rockslagsmärke, brosch	5:50
Klubbblazermärke, broderat	SLUT
Tygmärke, sys fast	5:—

Modellflygmärke

Brons	17:50
Silver	19:—
Guld	20:—
Elit	21:—

Föreskrivna prov skall avläggas och kontrolleras av ansvarig klubbledare.

SMFF-dekaler, 2-färgs

1 st 12×12	3:50
2 st 7×7	3:50
8 st 3×3	3:50

Identifiering

60 mm	8 st SE-	10:—
	20 st 0—9	10:—
30 mm	15 st SE-	10:—
	35 st 2, 0—9	10:—
	50 st 1	10:—
10 mm	60 st SE-	10:—
	150 st 0, 2—9	10:—
	230 st 1	14:—

Färger: svart, vitt och rött.

Startkort, tävlingskort, tävlingsprotokoll, heatkort, matrikelblad, klubbparmar etc — uppgifter via

Tävlingsregler

Allmänna bestämmelser	3:—
-----------------------	-----

Friflyg

Klasserna F1A, B, C, D, E, G, A1, B1, C1, motorseglare, 77 cm, HKG, FAI-35 cm, 25-öres, Peanut	6:—
--	-----

Linflyg

Klasserna F2A, B, C, D, Minispeed, Speed-A, Speed-B, Speed-C, Semi-stunt, Good-Year racing, Team-racing B, Combat-open	6:—
--	-----

Radioflyg

F3A och sport populär	6:—
-----------------------	-----

F3B-N segel, höjdstart, populär	6:—
---------------------------------	-----

A & B, F3F hang	6:—
-----------------	-----

F3D pylon, Quater Midget pylon	6:—
--------------------------------	-----

Helikopter, internationella & svenska & populär	6:—
---	-----

Raketflyg	4:—
-----------	-----

Elflyg	6:—
--------	-----

Handböcker	6:50
------------	------

"Att vara modellflygledare"	15:—
-----------------------------	------

"Modellflygets grunder"	SLUT
-------------------------	------

"Modellflygning"	SLUT
------------------	------



SMFF:s expedition
Box 10022
600 10 Norrköping
Telefon 011-13 21 10

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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

Ordförande

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

Vice ordförande

Björn Lundin
Östra Torggatan 17
652 24 Karlstad
Telefon 054-10 11 06

Sekreterare

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

Kassör

Birgitta Holm
Hamngatan 9
185 00 Vaxholm
Telefon 0764-328 66

PR och rekrytering

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

Suppleant

Peter Källoff
Grytvägen 37
961 42 Boden
Telefon 0921-513 77

Utbildningsledare

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

Grenchef Friflyg

Bo Modéer
Hökbursvägen 39
147 00 Tumba
Telefon 0753-377 45 bost
0753-657 79 arb

Grenchef Linflyg

Johan Rasmussen
Fjällvägen 3
186 00 Vallentuna
Telefon 0762-770 83

Grenchef Radioflyg

Hanns Flyckt
Prästgården
564 00 Bankeryd
Telefon 036-721 10

Förbundsexpedition

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

Expeditionsföreståndare

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

Norrköping

KNEIPPBODEN

Modellflyg för nybörjare och experter.

RC, friflyg, lina, material och tillbehör.

Öppet månd—fred 12—18
tel. 011-13 36 47 (äv kväll)

HB Bagge & Ernvist
Lokegatan 24
602 36 Norrköping

Falun

Lek & Hobby

Holmgatan 30, 791 71 Falun
Tel 023/221 80

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

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

SVERIGE
—de modellen



SÖNDAGSFLYGARE,
PROFFSFLYGARE,
NYBÖRJARE, SJÖFLYGARE.

SVERIGE JUNIOR det mångsidiga flygplanet som passar alla. Otroligt lättbyggd.

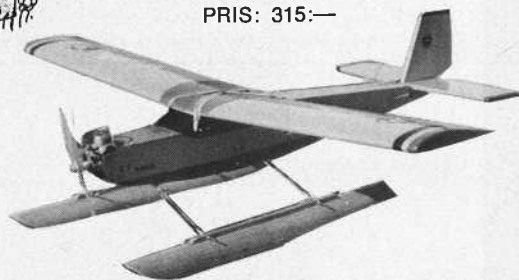
Du bygger en Junior på några kvällar. Levereras med färdigklädda vinghalvor. Kropp i cellplast som endast skall plankas med balsa. Byggsatsen innehåller allt erforderligt trämaterial.

Spännvidd 120 cm.

Motor 3,5—4 cc.

Radio 3—4 kanaler.

PRIS: 315:—



Specialaffär för RC-hobby.
Egen tillverkning av RC-modeller.
Specialitet: Nybörjarflyg.
Egen katalog.
Radioanläggningar, byggsatser, motorer, bilar, båtar etc.

HOBBY-TEKNIK

Jovisgatan, Stora Torget
151 36 Södertälje Tel 0755-630 70
Vi skickar på postorder.

Gävle

MOLANDER HOBBY

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

har Allt om hobby

Modellflyg — båt — bil —
motorer

Radioanläggningar

Tillbehör m m

Gävle

500 m² HOBBY + 500 m² LEK

R/C-, BIL, BÅT, FLYG

stor sortering

350 hyllmeter plast-
och balsamodeller

Sveriges största utställning
av bil- och tågbanor

FULLSORTIMENT MÄRKLIN



Leksakshuset
Drottninggatan 27 Tel 10 33 60

Box 95 801 02 Gävle Tel 026/10 33 60

Göteborg

**WETTERGRENS**

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

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



Göteborg

HOBBYCENTER

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

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

Välkomna in!



Helsingborg



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

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

Karlstad

ELL-AIR

Box 77, 660 60 Molkom
Telefon 0553/211 17

RC-Flyg

Motorer, radioanläggningar
och tillbehör

Lidköping

Flyghobby

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

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

Tillbehör: Ca 500 olika artiklar.

Välkomna
Bo Nylund

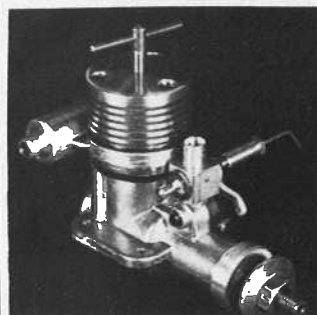
Linköping

BORGS hobby

Apotekargatan 7, 582 27 Linköping
Tel 013/12 39 81

Modell -flyg, -båt, -bil
Motorer — Radioanläggningar

Modelljärnvägar — Bilbanor
Plastbyggsatser —
Experimentlådor — Tillbehör

PAW-Kvalitets-dieselmotorer
NYA INTRESSANTA LÅGPRISER!

- ★ Kör billigt, kör diesel
- ★ Inga dyra "pluggar"
- ★ och batterier etc

Linkontrollbyggsats värd 75:—
lämnas GRATIS vid köp av 1,5
cc eller 2,5 cc motor — gäller
dock så långt lagret räcker!

PAW-motorerna finns i nedanstående versioner:

Standard (ej RC)	RC-utförande	Special
0,8 cc 2,5 cc	0,8 cc RC 2,5 cc RC	Trimmad
1,5 cc 3,2 cc	1,5 cc RC 3,2 cc RC	extra vass
	4,8 cc RC	1,5 cc

För samtliga RC (utom 0,8 cc) ingår ljuddämpare!

CENTO

C E TRUEDSSON
Fack 541
200 10 Malmö, Sweden
Postgiro 47 65 00 - 4
Telefon 040-686 91
040-15 16 43



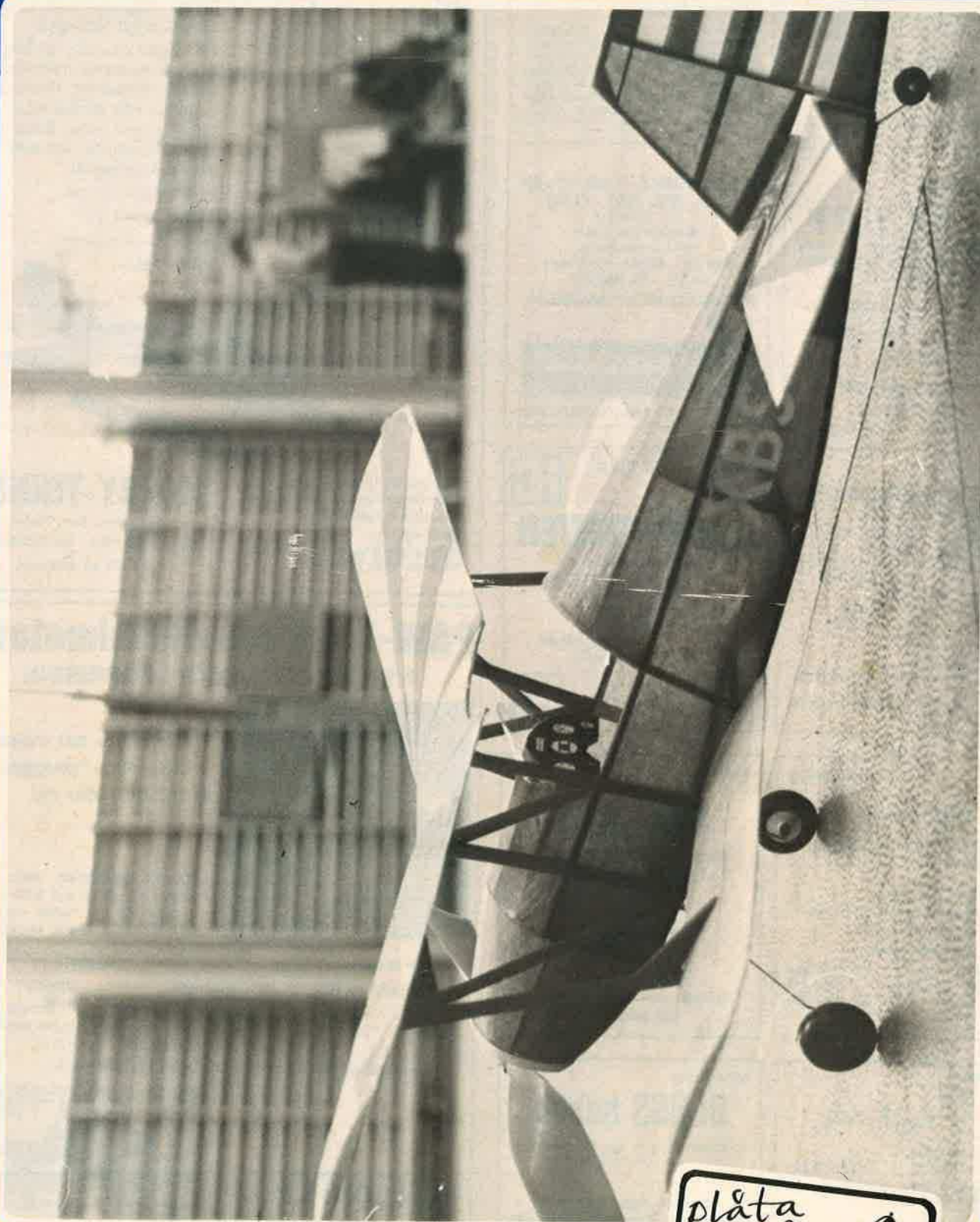
FÖR ALLA SAMLARE
Ritningar från 1940—60
Båt och flyg.
BEGÄR PRISLISTA!
Nytryck av J21, J22 m fl.



01715
L023

ANDERSSON EVERT
BOKVÄGEN 22
29500 BROMÖLLA

POSTTIDNING



1983
5

**Annonsera i
modellflygnytt!**

