

modellflyg nytt



- Norrländska vintertävlingen
- Flyga med gummisnodd
- Ållebergstävlingen 1984



- Förbundsmöte 1984 — de nios gäng!
- Windmill Cup 1984! • Årets komet 1983 vald
- 25 års-jubilerande Sölvesborgs MFK!

1984
2

Byggsatser från SMFF



CIKADA

Segelmodell i klass A:1
Spännvidd 120 cm

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

Lämplig för alla över 12 år.

Cikada är lättbyggd och lättflugen.

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

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

Pris 55:—

FLUGAN
Pris 14:—



EMIL

Linkontrollmodell

Spännvidd 50 cm

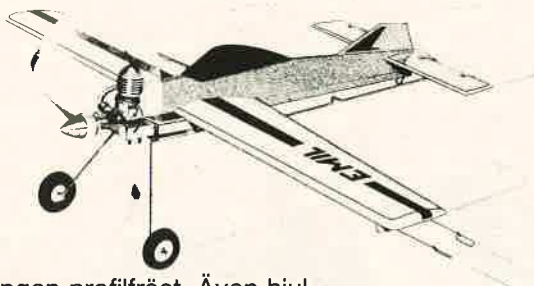
Lämplig motor 1,5 cc Pris 58:—

En mycket bra modell för linkontroll.

Lämplig för alla nybörjare över 12 år.

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

Motor, tank och lim ingår **ej**.



SMFF:s byggsatser beställs direkt från MODELLPRODUKTER, Härnösand, 0611-165 00

eismann-modeller! Berömda modeller!

Finns hos välsorterade hobbyhandlare

Camaro

F-3 B — modell
2750 mm
FX 60/100

Gentron

F-3 B — tävlingssegelare
3100 mm
E-211 med kolfiber och klaffar

Ampere

EI-modell
2800 mm
E-387

Vampir

Allround-segare
2200 mm
E-211

Focus

2550 mm
E-387

**PRO
HOBBY
TEXTRON AB**

önskar
en trevlig
och tyst
modellsäsong

Junkervägen 12A
S-183 40 Täby Sweden
☎ 08/756 0660

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

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
Gösta Nilsson
Högåsvägen 15
831 43 Östersund
Telefon 063-11 95 18

Fackredaktör inomhusflyg
Sven-Olov Lindén
Hovstavägen 15
703 63 Örebro
Telefon 019-18 21 79

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

Fackredaktör radioflyg
Jochen Schmitz
Förmansvägen 24
151 47 Södertälje
Telefon 0755-674 40

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 1.450:—
1/2 sida 800:—
1/3 sida 575:—
1/4 sida 450:—
1/6 sida 350:—
1/8 sida 275:—
1/16 sida 165:—
Därefter 30:—/spaltcm.

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

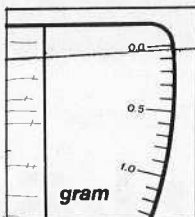
Prenumeration 60:— per år, som insättes pg 51 81 65 -6, SMFF, 600 10 Norrköping

Material sändes till fackredaktören eller direkt till huvudredaktören.

Eftertryck tillåten med angivande av källan.

Tryck
Tryckab, Halmstad 1984

modellflyg nytt



Innehåll nummer 2 1984

Förbundsmötet 1984	4
Inomhusserien V	6
Nu blir det friflyg II	8
Flugan Cup	10
Elflyg	12
Motornytt och annat	14
Elflyg lina	18
Bagges hörna	19
Linflygserie IV	20
Från klubbarna	23

OMSLAG • Framsidesbilden får representera en del av den sommar alla väntar på — den kan också sägas utgöra en inbjudan från MFK Blue Max och den fina Allebergstävling 1984. Bilden visar 1983 års segrare Lennart Blomdahl med 10-årsjubilarerna i detta sammanhang, Bc Nylund, med 83 års största modell.

Baksidesbilden tar vi in för att den är kul, för att den hyllar vår nye utbildningsminister Bo Hallgren, och för att den också hyllar FLUGAN CUP, som flugits runt hela Sverige. Fotograf: Sven-Olov Lindén, som betonar, att bilden inte är arrangerad!

Nästa MODELLFLYGNytt utkommer i slutet av juni 1984.

Förbundsmöte 1984

SMFF har avhållit ännu ett Förbundsmöte. Det var ett möte präglat av positiv anda där också tillfällen till förbrödring gavs. Som ordförande i förbundet känns det stimulerande att veta att vi i vår krets har så många som förutom sitt eget modellflygande också har ambition och vilja att arbeta på såväl klubb, distrikt som förbunds nivå. Det stärker tron att SMFF i dag har en stabil grund att stå på i sitt fortsatta arbete. Glädjande många talare pläderade för en fortsatt expansiv linje med krav på PR för modellflyget i alla möjliga former. Det överensstämmer också mycket väl med förbundsstyrelsens ambition vilket bör borge för att år 1984 ska bli ett år med en verklig skjuts framåt för svenskt modellflyg.

Förbundsstyrelsen vill också så här uttrycka sitt tack för det förtroende som visats oss och tillsammans med förbundets medlemmar hoppas och tror vi att 1984 ska bli ett framgångens år.



Förbundsmöte i Södertälje

'De nios gäng' kör igång

Årets Förbundsmöte blev förbryllande. Det var ett lugnt möte, men var det ett bra möte? Blev väsentligheter sagda och blev viktiga frågor lösta? Meningarna efteråt var inte helt enstämmiga.

Många "stora" frågor förblev olösta. De slammades i stället upp i en hög för sig och lämnas för att malas av en speciell arbetsgrupp. Den gruppen — de nios gäng — fick uppgiften att till nästa årsmöte ha klara, sunda och entydiga lösningar framlagda att klubba! Förhoppningsvis!

Lördagen den 14 april kl 12.07 öppnade Bo Janssons klubbslag mötet. Som resultat av följande § 2 kunde han sedan inför 40 klubbombud (var höll resterande 178 hus?) överlämna klubban till Gunnar Kalén, som med välkänd pondus led-

de mötet under två dagars debattflöde.

En dagordningsändring som som väntat och grenkonferenserna kom in på ett tidigare stadium av mötet.

En okomplicerad linflygkonferens följde på och 45 minuter var den överstökad! Stiligt! Så var det friflygarnas tur. Här krävdes hela 2 timmar, men så hade man också haft en SM-tävling, som vissa kallade felaktigt. Gamens folk orerade fint interfolierade av Lars Andersson, Limhamn. Bo Modéer fick i egenskap av grenchef förklara.

Det blev lite känslomässigt från flera håll fastän huvudfrågan var enkel: Skulle de genomförda tävlingarna få full SM-värdighet? Jodå, det fick de, men reservationer från Limhamn och Gamen kom.

Just då det kunde hettat till kom så två glada Allebergare.

Det var Allebergs platschef Rolf Lundberg och Stig Kernell. Under en bejublad halvtimme fick mötesdeltagarna till livs en härlig Allebergs-rapsodi, som definitivt gick "cross country" i lokalen — för att nu använda Rolfs egna ord.

Vi fick veta om tidigare avträdesproblem, som nu lösts "skitbra". Vi lärde oss om 4 sorters ljung, hästar och kvarti-sex-rallyn och mycket annat.

"Det finns numer ingenting, som är omöjligt på Alleberg", sa Rolf och erbjuder hela Allebergsanläggningen som kursgård för SMFF. Det är igång redan, 19—20 maj drar en skalakurs in där.

Stig Kernell avslutade med att

inbjuda till en "Annorlunda Flygdag" 25—26/8. Stig hann också informera om ett segelflygmuseum, som han fått i uppgift att förverkliga.

Efter Allebergs-stunden kunde man så avsluta friflygkonferensen utan några större friktionsmoment.

I och med att radiogrenen drog igång kom man snart in på betydligt allvarligare frågeställningar. Ljud, oljud och ljuddämpning blev den övergripande rubriken, även om det dagordningsmässigt bara handlade om avd. "Förslag och motioner". Men ljud/oljud är en övergripande fråga, som inte bara gäller RC-grenen.

Gunnar Rydegren hänvisade till hälsovårdsnämndskrav på 55—60 db och avslutade sitt inlägg med "Någon gäng



Pausbilder: Fr v Berne Gunnarson, Christer Persson och Lennart Palm diskuterar till fikaten. I mitten ett glatt Skvaderngäng lättar på trycket. Th Göran Kalderén, Bo Jansson, Lennarth Larsson och Morgan Andersson vaskar fram kandidater till "de nios gäng" — arbetsgruppen, som skall lösa de flesta frågorna.



måste vi sätta gränsen, så att vi får fortsätta att flyga!"

Förbundsordf Bo J kom med något i samma tonart: "Det är en tidsfråga för oss om vi inte sköter det här ordentligt!" Den här allvarliga diskussionen rann upp ur det oskyldiga styrelseförslaget nr 3, där man endast talade om ljuddämparlängd 150 mm! Så kan det gå på ett Förbunds möte!

I och med den grenkonferensen avslutades lördagens session.

Kvällens bankett garnerades med flera russin. Ett var Mr Charles Transmitter, som nyhemkommen från Amerika underhöll intë bara SMFF-bankettörer utan en hel restaurang med modellflygteori, -historik och annat. Begreppet 18 % myntades för att återkomma vid fler tillfällen därefter. Kalle Sändares inslag var toppen!

Ett annat russin den kvällen var Hans Lindholms dia-stund om resan till friflyg-VM i Australien. Hans inledde enmansshowmässigt men hade snart hela den månghövdade publiken med sig till den grad att övningen i slutskedet må

mer betecknas som ett mycket lyckat grupparbete. Känguru!

Kl nio på söndagen öppnade ordf Gunnars klubbslag mötet igen och man var tillbaks till den "stora" dagordningen. Styrelsens verksamhetsberättelse drogs. Och Roland Ljungkvist drog PREK-verksamheten från separat blad. Det var riktigt, för PREK:s aktiviteter har under 1983 varit enorma: Flugbylägret, skyltar, broschyrer och plaster, Flugan Cup m m.

Man fick en välförtjänt bukkett rosor för sin insats. Märkligt nog betonades lite för mycket en del felstavningar och lättjo Flugan Cup-regler, som nog uppfattades som törnen. Som tur var kunde bl a Linköpingseskaderns Bo Eklund, Calle Sundstedt och Johan Bagge göra sig till tolkar för den stora beundrarskaran. Men PREK-folket fick också den omtänksamma uppmaningen, att icke bränna ut sig, utan jobba lite lugnare för att räcka längre!

Så var det dags för den stora hänskjutningens tid! Under § 11 "Utredning" kom Utred-

ning I och Utredning II att hänskjutas till den arbetsgrupp, som styrelsen föreslagit för malning av Förslag III. I klartext betyder det, att arbetsgruppen till nästa förbunds möte skall gå igenom detaljerna kring bl a registreringsavgifter, medlemsavgifter, kopplingar avgifter/mfn. Frågan om rikskonsulent ingår också i arbetsuppgifterna liksom hela problemkonstellationen kring ansvars- och befogenhetsfördelning för SMFF:s olika verksamhetsområden. Förvisso en vidlyftig och svåröst läxa för gruppen.

Nästa punkt på dagordningen var styrelsens förslag till medlemsavgifter. Som vanligt blev det diskussion och man tyckte sig tidigare ha hört inläggen från bl a Linköpings-Eklund, Bengt Lindgren och Calle Sundstedt!

Ovansiljans P-E Ejstes kom med en hälsning från sina "söndagsflygare" som inte tyckte de fick något för sina 75:— i förbundsavgifter. De är nog inte ensamma om att glömma bort vad ordf Bo Jansson kände sig manad att påminna om. Bo nämnde bl a

Stora bilden är lite provocerande. Men dock lite symbolisk, många förbunds mötesfrågor hänsköts till "de nios gäng" — kvarnen där svåra frågor skall malas.

Calle S — en institution, som lämnar SMFF-styret — ärad, hyllad för 18 års insats!

SMFF:s insatser på frekvensområdet, SMFF:s klara hållning i förhandlingar med Luftfartsverket och andra statliga och kommunala instanser, vilket blir en allt mer viktig uppgift för SMFF, då fältproblem och miljöfrågor börjar torna upp sig. Utan SMFF:s insatser kanske det inte ens får finnas "söndagsflygare" om några år!

Efter en lång debatt spikades så styrelsens förslag med Bengt Olov Samuelssons förslag om en gratis okt/nov/dec-period för förstgångsjuniorer då de betalar avgift för nästkommande år.

Så bestämde man, att Månadsmeddelandena skall återupptå och distribueras till intresserade för ett prenumerationspris, som senare kommer att tillkännages. Den Förbunds information, som gått ut via Modellflygnytt har inte bara varit otillräcklig. Den har också varit oläsbar för vissa. Så dock icke för Lennart Palm, som med medhavt läs — hjälpmedel (med inbyggd belysning!) demonstrerade läskvalen! Tack Lennart för en stimulerande, positiv kritik, som man bara inte kan förbigå! (Reds anm.)

Så kom "raset". VLM:s förslag 1—7 samt åtta överlämnades utan större engagemang från ledamöternas sida till "arbetsgruppen", som ännu ingen visste något om. Samma öde rönt Limhamns motioner 1—3. Hade luften männe gått ur mötet?

Bo Jansson blev så vald till SMFF:s ordf för två år till och Birgitta Holm är vår finansminister ännu en tvåårsperiod.

Forts sid 29

T v *Alleberg*sentusiast till tusen: Rolf Lundberg. I mitten visar Lennart Palm enda möjligheten att läsa Mfn:s mittsidor — läsglas med inbyggd belysning! Bilden t h är från den uppskattade PR-kurs, som hölls på "fritid" under förbunds möteshelgen! PR-kursen skall omarbetas till Mfn-artiklar framöver!





inomhus



Flyga med gummisnodd

I dag finns troligtvis bara en sorts gummisnodd att köpa i Sverige. Den kommer från USA och kallas "FAI"-Rubber efter huvudleverantören FAI Model Supply. Tjockleken kan variera mellan 0,85—1,05 mm. Bredden håller tummått, $\frac{1}{4}$ ", $\frac{3}{16}$ ", $\frac{1}{8}$ ", $\frac{3}{32}$ ". I Sverige finns snodden att köpa hos t ex Modellprodukter i Härnösand eller hos hobbyaffärer.

Man köper ofta i hävor, på spolar eller i kartong ca 400 g. Snodden har ett lager talk som skydd. Det ska tvättas bort innan användning. Ska du inte använda snodden direkt, förvara den då svalt, mörkt och i plastpåse så länge. Gör så också då du lägger undan snodd från en säsong till en annan.

Att knyta snodd kan vara svårt. En enkel metod är: En råbandsknop + en extra enkelknut. De brukar inte svika. Smörj knuten med saliv innan du drar till. Har du redan smort snodden med såpa/glycerin, tveka inte "tugga rent" — det smakar värre än illa, men är nödvändigt.

En smord snodd kan glida upp så försök med den "idiotsäkra" knuten. Se bild! De

små knutarna i ändarna hindrar att gummit glider.

SMÖRJA

Absolut nödvändig är någon smörjning. Man kan använda ricinolja eller silicon men billigast och bäst (?) är den gamla såpa/glycerinblandningen. Koka ihop 40 % glycerin + 55 % såpa + 5 % vatten (att röra ut såpan med). Ca 15—20 min sakta över värme. Flytande såpa **kan** användas men den innehåller alkohol som kan fräta på gummit.

INKÖRNING

Att direkt utnyttja en motor till dess fulla kapacitet är att ta död på den. Praktiska prov har visat att någon form av inkörning är nödvändig. Fysiker och kemister skulle nog kunna för-

klara det för oss i vetenskapliga termer hur molekyler å de' å sån't fungerar. Du kan tillämpa två metoder för inkörning. Det vanligaste sättet är att veva upp snodden till halva det beräknade max-varvet, sen till 75 % och sen 90 %. Givetvis sker det under sträckning av snodden till ca 4—5 ggr ursprunglig längd. Veva upp halva varvtalet i utdraget tillstånd och gå sakta in mot hakavståndet vid fullt varv. Låt snodden vila mellan uppdragningarna.

Den andra metoden är att dra ut snodden till ca 7 ggr normal längd och hålla den i sträckt tillstånd ca 90 sek. Ytterligare en sträckning efter någon timma ger ännu bättre effekt. OBS! I båda fallen ska snodden vara smord! Den senare metoden lär vara mer skonsam mot gummit,

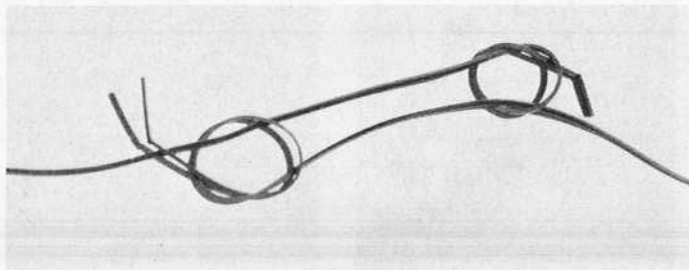
risker för skador i kanterna blir mindre vid sträckmetoden.

TÄVLINGSFLYGNING

Om du tänker tävla effektivt måste du förse dig med ett gott lager av gummisnodd. Efter en uppdragning till nära maximum är gummit uttröttat och behöver vila flera timmar för att återta spänst och effekt. Alltså måste du ha med dig minst lika många motorer som det antal flygningar du avser att göra!

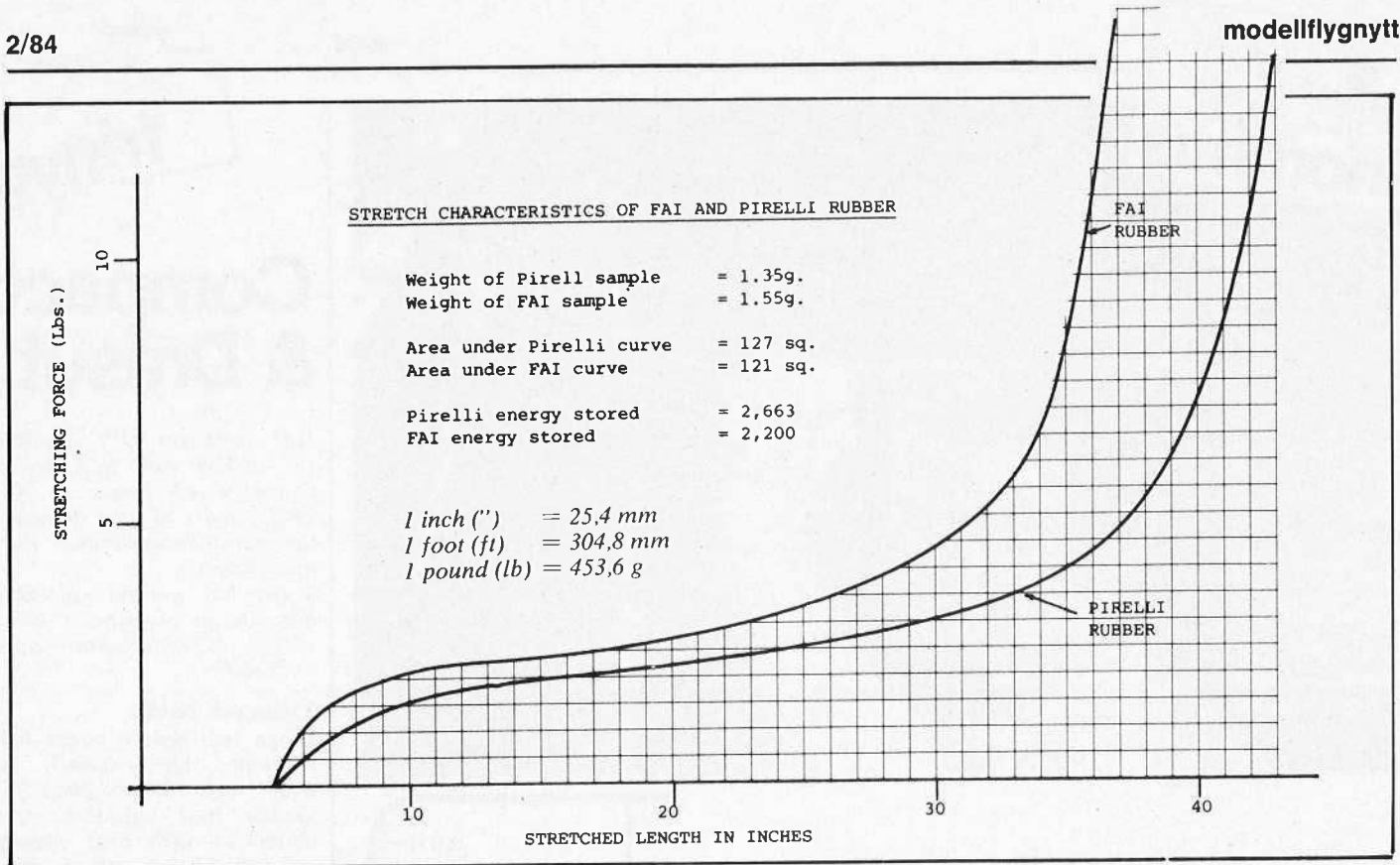
VAD TÄL EN GUMMI-MOTOR?

Tabellen nedan visar hur många varv man kan dra en väl inkörd gummimotor. Om man töjer ut den och om man använder t ex drillborr. Antalet varv gäller 10 cm motorlängd. Har du 40 cm gum-



Termik på gång Wakefield-modellerna laddas. 40 g gummimotor vevas upp till nära bristningsgränsen ovan. Veva-re är Bror Eimar t v och Jan Zetterdahl.

T v här nedan visas en säker gummiknut. De små knutarna i var ända säkrar snodden, så att den ej glider.



milängd multiplicerar du med 4. Har du en motor på 35 cm multiplicerar du med 3,5 osv.

För den experimenterande modellflygaren kan det vara av intresse att känna till några av de mätmetoder som tillämpats då gummimotorer har jämförts.

Mike Kemp, England skriver så här i "No 2 SAM 35 Year Book"

Fred Pearce beskrev i detalj i "Model Aviaton" March 1979 hur han sträcktestade Pirelli och FAI-snodd. I sammandrag beskrivs detta nedan:

A. Väg en bit gummisnodd ca 12,5 mm lång (i hopknutet tillstånd).

B. Smörj den.

C. Beräkna dragkraften F1 i lbs. (+) från följande

$$F1 = \frac{45 \times \text{gummivikt (gram)}}{\text{gummits längd} - \text{tum (+)}}$$

D. Sträck gummit tills fjädervådvägen visar F1. Håll fast gummit i utdraget läge i 5 min. — Lossa sen gummisnodd och mät längden.

E. Beräkna dragkraften F2 (i lbs) från följande

$$F2 = \frac{430 \times \text{gummivikt (gr)}}{\text{gummits längd efter F1}}$$

F. Efter en timma sträck gummit till dragkraft F2 släpp sedan efter i korta intervaller, mät dragkraft och sträcka i varje läge.

När man väl riggat upp en fjädervåg på en bråda markerad i tum är det ganska enkelt att göra beräkningarna.

Resultaten av kraft och sträcka markeras sedan och ytan under kurvan (fig 1) beräknas. Denna yta visar energimängden i den provade gummisnodd.

Prov med gummi av FAI och Pirellis tillverkning har givit resultaten som visas i fig 1. Proven visar också att:

1. FAI-gummi av 1/4" x 1/24" är ca 15 % tyngre än motsvarande Pirelli 1 x 6 mm
2. Pirelli sträcks ut längre än FAI med motsvarande dragkraft och följaktligen kan fler varv vevas in.
3. I slutet av utdragningen krävs mer kraft att töja ut FAI än Pirelli. Det betyder att FAI har mer vridmoment nära max-varv än Pirelli.

Slutsats: FAI och Pirelli är varandra ganska olika. Pirelli är överlägsen i nästa alla avseenden.

— Den lagrar mer energi.

— Den tål flera varv.

— Den har ett mer hanterligt vridmoment.

Emellertid ska påpekas att fyra prover av Pirelli behövs för att genomföra testet. Tre prover brast medan den enda FAI-snodd inte visade några tecken till att gå av! Den amerikanske Wakefield-

flygaren Jon Davis utförde 1971 ett antal experiment med 40 g motorer. I översättning av L. G. Olofsson fanns de i "Modellflygnytt" nr 5-1971. Fyra punkter testades fram:

1. Effekten i förhållande till hur långt gummimotorn är utsträckt under uppvidningen.
2. Effekten i förhållande till tiden man håller gummimotorn uppviden.
3. Effekten i förhållande till inkörningsmetoden.
4. Effekten i förhållande till uppvidningshastigheten.

Alla tester utfördes i rum med konstant temperatur. All snodd kom ur samma härva. En vridmomentmätare med 2 % avvikelser användes. Uppvidningsapparat med inbyggt räkneverk hörde också till. Alla motorer drogs upp till 320 varv. Som jämförelsetal anges vridmoment x uppvidningsvarv.

1. Sträckning
40 % — j.tal 7834
55 % — j.tal 8394 + 6 %
65 % — j.tal 8987 + 13 %
75 % — j.tal motorn brast
2. Effektförlust från uppdragning till start
20 sek väntan j.tal 8579
6 min väntan j.tal 7348
— 15 %
25 min väntan j.tal = ytterl.
— 2 %
3. Inkörningsmetoder
Ingen inkörning — max.tal nåddes ej, motorn brast

vid 300 varv. Jämförelsetal — 7192.

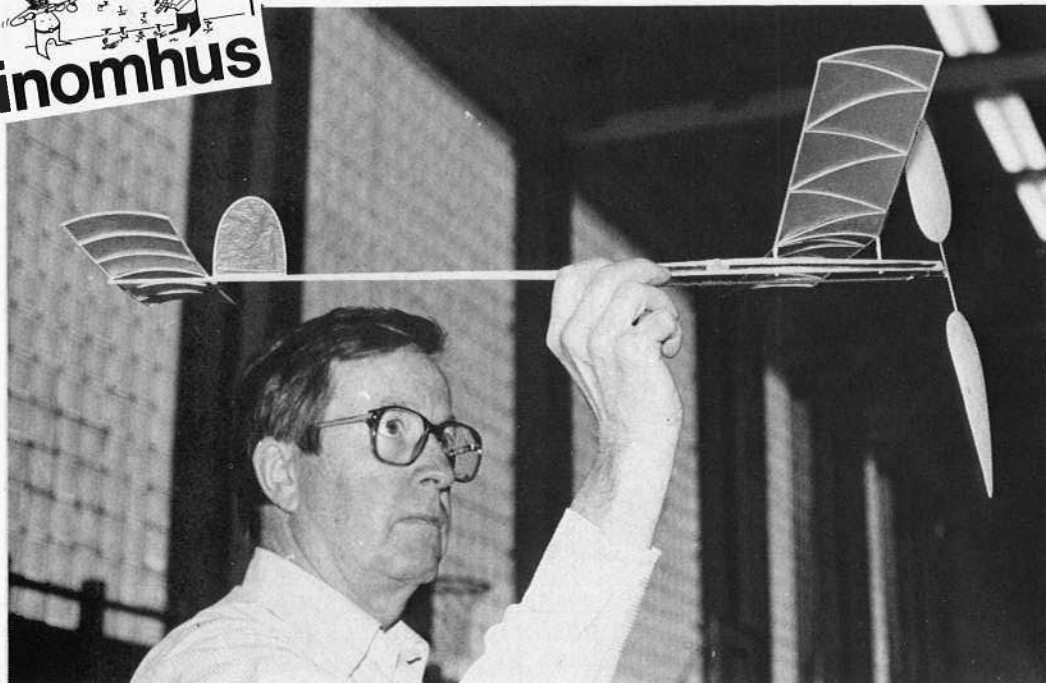
Uppvidningsmetoden — 1:a 40 %, 2:a 50 %, 3:e 75 %. Vila en timma mellan varje uppvidning. Test efter ett dygn. Jämförelsetal = 8672, ökning med 18 %.

Sträckningsmetoden innebär att motorn drogs ut 7 ggr ursprunglig längd och hölls så i 15 min. Test efter ett dygn. Jämförelsetal 8735 = 0,7 % ökning.

4. Uppvidningshastighet
Ingen skillnad i effekt kunde utläsas vid långsam resp hastig uppdragning.

Sammanfattning

1. Effekttökningen genom att vrida upp fler varv med utsträckt motor är över 10 %.
2. Effektminskningen är störst under de första minuterna. För att utnyttja max. effekt bör man starta omedelbart efter uppdragningen. Finns ingen termik då, är det bättre att vänta. Effekten minskar allt långsammare.
3. Genom inkörning ökas effekten upp till 18 %. Dragmetoden är något bättre, då risken för sår och jack är mindre än vid uppvidning.
4. Uppvidningshastigheten påverkar ej effekten.



Compact & Drasut

Här fortsätter Olle Sandahl sin artikel om F1A-modell Compact och Drasut. I Modellflygnytt nr 1/84 återfinns sammanställningsritning över modellerna.

I det här numret går Olle närmare in på detaljer kring vingen och stabilisatorns uppbyggnad.

Vinge och stabbe

Vinge och stabbe byggs helplankade. Det innebär, att över- och undersidorna är klädda med balsaflak. Om materialet väljs med omsorg och limningen utförs noggrant, så får man en lätt och stark vinge, som blir mycket torsionstyv. För att bygga på detta sätt fordras en mall att bygga på.

Mallen = profilens undersida

Mallen skall ha formen av profilens undersida. För att bygga in skränkning i vingörat skjuts en kil in mellan mallen och byggbrädan.

De fyra vingdelarna byggs helt färdiga var för sig — alltså lackade och klädda (tuntt papper!) och väl torkade på mallen.

Det är bra om delarna får sitta en vecka på mallen efter sista lackningen. Trädetaljer limmas med vitlim, pianotråd och aluminiumspryglar epoxilimmas.

Översidans plankning utföres lämpligen med ett brett flak (2 sammanlimmade). För att hinna med allt innan limmet har sugits in i balsan bör man förlimma balsaflakerna med uttunnat vitlim, som får torka över en natt.

Vid bakkanten läggs en glasfiberremsa mellan över- och underplankningen.

Överplankningen på vingörats spets slitsats för att kunna böjas ner mot underplankningen.

Nylonlina till turbulatorn

Som turbulator kan 0,3 mm tjocka trekanter användas — 0,8 mm nylonlina går också bra.

I nästa nummer kommer framkroppens uppbyggnad att beskrivas.

Olle Sandahl

En våg!

En våg för inomhusmodeller bygger Du lätt själv av ett stycke 3 mm balsaflak, en pianotråd 0,3 mm, en skruv med mutter samt ett par småbitar 1 mm plywood.

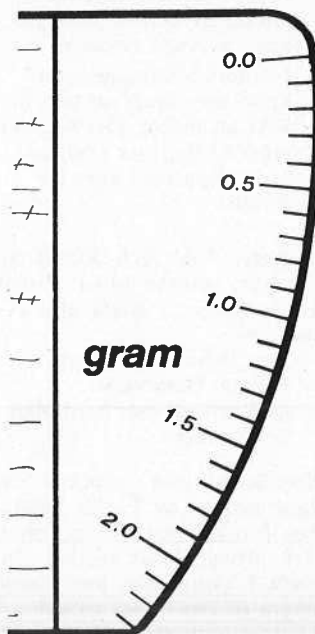
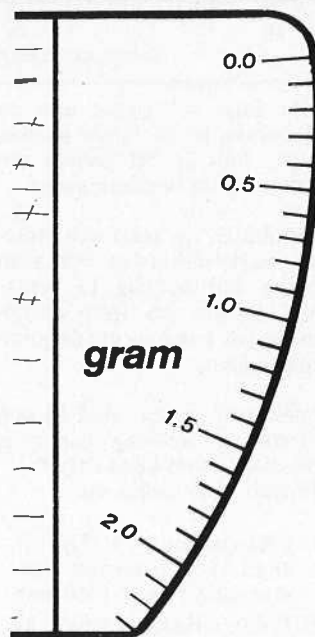
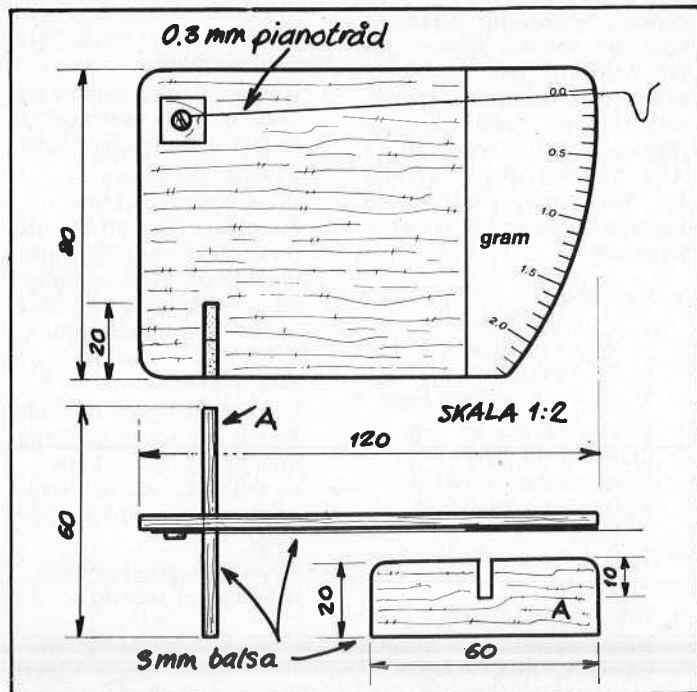
Ritningen här intill är i skala 1:2, dvs varje mått ska multipliceras med två.

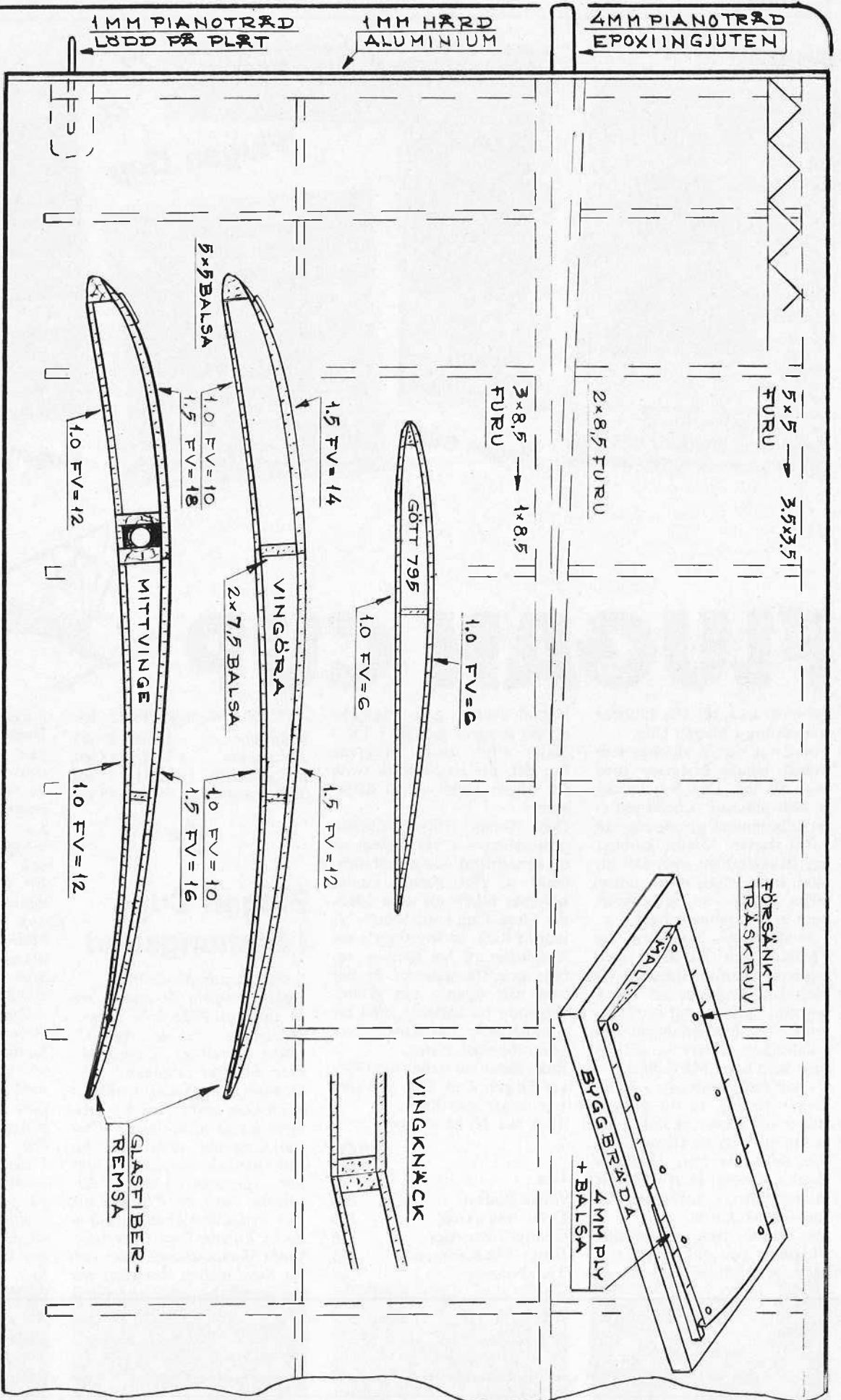
En skala i rätt storlek finner Du också här. Den kan Du klistra fast på Din våg, så snart Du fått den träfärdig.

Såväl lister som olika flak ska Du kolla med vågen. Gumminoddar kan Du också jämföra med vågen.

Och vågen fungerar även för vägning av modeller! En 25-öres ska ju väga 3,0 g. Våg kroppen för sig liksom vinge och propeller. Och lägg sen bara ihop, så har Du totalvikten!

SOL





FV = FLÄKVIKT FÖR 100x1000 MM FLÄK

VINGPROFIL SL-76

0	1.25	2.5	5	7.5	10	15	20	25	30	40	50	60	70	80	90	100
0	0.80	2.73	3.77	5.33	6.50	7.30	8.47	9.26	9.80	10.06	10.33	10.00	9.23	8.00	6.40	4.10
L	0.80	0	0	0.20	0.50	0.80	1.40	2.13	2.70	3.33	4.13	4.67	4.70	4.20	3.23	1.73

F1A-TÄVLINGSMODELL
BÄRPLAN, SKALA 1:1
OLLE SANDAHL - 84

Flugan Cup



Nynäshamns Posten

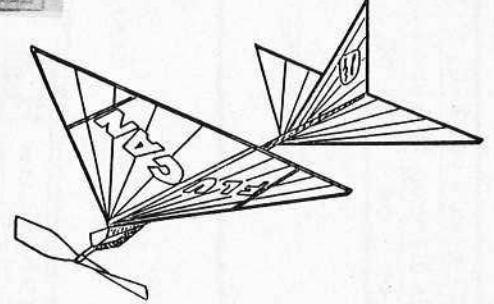


Flugan Cup



Flugan Cup

FLUGAN CUP



Ett stort tack till alla klubbar som deltog i Flugan Cup. Totalt var det 26 klubbar som avhöll lokala tävlingar med över 80 lag. Det betyder att ca 240 juniorer och 80 seniorer tillsammans gjorde mer än 1.600 starter. Många klubbar har bekräftat att man fått ett ökat antal yngre medlemmar, vilket också var huvudsyftet med hela arrangemanget. För att hjälpa klubbarna tog PREK fram startkort med reglerna i sammanfattning på baksidan, plaketter till lokal-segrarna, diplom till samtliga, release till lokaltidningen och lokalradion, förtryckt affisch med logo och SMFF-plast. Vi var fullt medvetna om att denna tävling första gången ställer stora krav på den lokala klubben, då de flesta lämpliga hallar är hårt inbokade långt i förväg. Därför valdes tävlingstiden i anslutning till sportlovsveckorna. Det gällde även att beställa Flugor i god tid innan den egna tävlingen. Vi fick ju som

bekant oväntat god draghjälp av det positiva inslaget i TV:s Hajk. Efter detta program bör det inte ha varit så svårt för någon klubb att få deltagare. Den första riksomfattande posttävlingen i SMFF-regi är nu genomförd och de erfarenheter vi fått genom denna kommer säkert att göra 1985-års Flugan Cup ännu större. Vi inom PREK är övertygade att satsningen på lag med en senior och tre juniorer är det som bäst gynnar vår grundläggande målsättning med ett stimulerande samarbete över generationsgränserna. Boka redan nu hallar för 1985-års Flugan Cup. Den går som i år under sportlovet. Tack ska Ni ha allihop.

Lag	Sluttid
Johan Budzyn	296
Evert Andersson	280
Conny Gustavsson	276
Bengt-Åke Karlsson	273
Tore Nilsson	269

Det vinnande laget består av:

J Budzyn	16 år	80 sek
S Karipius	13 år	88 sek
K Lyhanahis	15 år	75 sek
H Svensson	29 år	53 sek

Flugan Cup i Stenungsund

Stenungsunds Modellflygklubb historia är endast tre år gammal. 1981 bröt vi modellflygare oss ur Rote-77, vilken bestod av flygintresserade på olika områden. Stenungsunds Modellflygklubb är en liten klubb som har problem att få medlemmar. Flugan Cup har visat sig vara god medlemsvärvare. Klubbens största arrangemang hittills har varit just Flugan Cup. För tredje året i rad anordnade vi Flugan Cup i Stenungsunds Skandinavium, som kallas Sundahallen. Intresset för

Flugan Cup ökar för varje år. Denna gång var vi 29 stycken som deltog och ett 50-tal intresserade åskådare som följde de "surrande flugorna" med en glimt i ögat. I år började det hela med ett inköp av 50 stycken Flugor och 100 meter gummisnodd. Ett flygblad med regler och annan information trycktes upp och anslogs i affärer, bibliotek, skolor och på en massa andra ställen. Som domare för tävlingen ställde även i år Lennart Flodström (säkert känd av många inom friflyg) upp. Bokning av Sundahallen var gjord redan våren -83. Sex medaljonger med ingraverad Flugan Cup datum beställdes. Flugan Cup -84 stod för dörren. Allt klappat och klart. Flugor, lim, nålar, gummimotorolja, medaljer, osv, fanns på plats. SMFF's upptryckta banderoller uppsatta längs väggarna. Informationsblad om klubben och SMFF framlagt.





Klockan ett började trimningen och pågick i en timme. Så började tävlingen.

29 stycken laddade tävlingsentusiaster delade i två klasser, juniorer och seniorer, startade ett två timmar långt tävlingspass.

Kladdiga, kletiga gummisnoddar brast, vingar och fenor lossnade, Flugor fastnade i tak, Flugor fastnade i ribbstolar, men ack så skoj det var. Klockan fyra blåstes tävlingen av. Nu började ett frenetiskt adderande. Spänningen tilltog med varje minut. Till slut reste sig ordföranden.

Årets jumboplatsar togs av Karin Johansson (junior) och Lasse Tidlund (senior) — varsin SMFF-plakett, Tredje pris till Kalle Blomberg, 55 sek och Viktor Larsson, 66 sek — varsin bronsmedaljong. Andra pris till Mats Ryde, 58 sek och Anders Olsen, 67 sek — silvermedaljonger.

En tystnad bredde ut sig i hallen efterhand som applåderna avtog.

Första pris till Sebastian Domini, 58 sek (efter skiljeomgång) respektive Roland Simonsson, 70 sek — varsin guldmedaljong och SMFF-plakett. Applåderna rungade. Nu var det dags för det stora priset, vandringspokalen. Till totalsegrare utnämnes Roland Simonsson med 70 sekunders flygtid. Applåderna nådde maximal styrka.

Alla var nöjda och glada när var och en mottog ett diplom för flitigt deltagande, gick hem med detta och resterna av en före detta Fluganmodell i påsen.

Steket in i modellflygets värld var taget för många.

☆☆ Seth Nilsson
Stenungsunds
Modellflygklubb



Stort deltagarantal i Flugan Cup hos Skvadern

Den 25 februari kördes VLM:s och SMFF:s Flugan Cup i Lv5 pjäshall i Sundsvall.

Tävlingen arrangerades av VLM tillsammans med Mfk Skvadern. Ett femtiotal deltagare från Örnsköldsviks Mfk, Härnösands Msk, Mfk Flygarerna och Mfk Skvadern samlades i Skvaderns bygglokal för inledande bygge och fika.

Därefter skedde förflytning till Lv5 för flygning. Tyvärr var hallen i minsta laget.

Dessutom flög modellerna ofta upp i det bågformade taket och kanade ner i golvet. Men trevligt var det ändå!

Tidtagning och rapportering till SMFF utfördes av varje klubb för sig.

I Mfk Skvadern vann ett lag bestående av Per Larsson, Mikael Damm, Tomas Berg och Jan Blomqvist med 229 sek.

Bland individuella resultat kan nämnas 74 sek av junioren Per Fredrik Boman, Skvadern, med Nicklas Martin, Flygarerna, med 73 sek. Bäste senior blev Leif Ericsson, Härnösand, med 71 sek.

Härnösand vann VLM:s vandringspris för bästa juniorlag.

☆☆ Ulf Lejdstrand



Flugan Cup "slog igenom" även i lokalpressen. PREK-folket hade arbetat fram pressreleaser, som direkt kunde sändas till lokaltidningarna.

Bilderna ovan är från Skvaderns Flugan Cup och stora bilden visar segraren individuellt Per Fredrik Boman (74 sek). Smala bilden ger fint exempel på teamwork mitt i tävlingshetsen.

Nertill på sid 10 bilder från Flugan Cup-tävlingarna i Norrköping: bygge, trimning, vevning — tävlingsstart!

Foto: Sven Pontan

SMFF:s Modellflygläger 84

Flugebyn, Karlsborg



21-27 juli

Vi kampar — tält eller husvagn — och kommer att flyga, tävla (mest på skoj) och lära oss om andra flyggrenar. Framför allt ska vi ha det trevligt med hela familjen — vi ordnar utflykter, kanalturer, vildmarksturer, fiske och bad, gemensamma aftnar och mycket mer.



Jag är intresserad av att vara med på SMFF:s modellflygvecka 21-27 juli 1984.

Men för att vi ska kunna planera riktigt, så måste vi veta om Du är intresserad. Sänd därför Ditt svar NU, så får Du snart mer information om årets modellflygläger!

Namn

Adress

Klubb

Antal medl. i familjen _____ Flyger Fritlyg Linflyg Radio

Sänd talongen till SMFF:s exp, Box 10022, 600 10 Norrköping



Elekroflygets möjligheter och gränser

Elektroflyg åt alla?

Tills för några år sedan kunde man uppleva följande:

En modellflygare kommer till en modellflygplats och monterar ihop sin elektromodell. Efter starten stiger modellen med möda, hela tiden på vinningsgränsen. Kompisarna säger inte mycket. Men är mer deltagande än övertygade... Inte att undra på att många elflygare drog sig tillbaka och flög ensamma på en äng eller på en ödslig bit mark.

Idag är det annorlunda. Elflyget har fått en fast plats bland andra modellflygaktiviteter. Kanske inte riktigt ännu i Sverige men överallt på kontinenten och snart även i USA.

Det organiseras tävlingar i

olika klasser. I vissa länder (Holland, Belgien osv) har det till och med bildats klubbar för endast el- och segelflyg. I tyska, holländska och franska modellflygtidningar finns det ofta artiklar om elflyg. De flesta tillverkarna i modellflygbranschen har elmodeller och tillbehör i sortimentet. I Schweiz finns till och med en hobbyhandlare (Hersperger) som endast säljer segel- och elflygmodeller. Bränslemotorer har han inte i sortimentet. Han omsätter för ca 3 milj. kronor om året!

En sak har emellertid inte ändrat sig så mycket: många elflygare för fortfarande en nomadtillvaro. Det beror självfallet också på att man med

de tysta modellerna inte är så beroende av en klubb eller ett modellflygfält.

Kan man då se elflyget som en sorts ersättning för flygning med förbränningsmotorer?

Utan tvivel främjas utvecklingen av allt mer besvärande miljöbestämmelser.

I vissa länder — Holland, Belgien, Väst-Tyskland, Schweiz — har myndigheterna stängt modellflygfält för flygning med förbränningsmotorer. Endast el- och segelflyg blev tillåtet.

Man bör emellertid inte se elflyg som en ersättning för flygning med bränslemotorer.

Elflyget ger nya möjligheter och nya flygupplevelser.

Endast med elflyg kan man stänga av och koppla på motorn vid behov. Elseglarens motor kan man koppla på en stund för att leta sig fram eller upp till nya termikblåsor...

Man kan flyga mångmotoriga plan utan risk för att råka ut för motorbortfall. Man kan flyga multi- eller pylon helt helt tyst och vid flygdagens slut har man inga smutsiga oljefingrar, man kommer hem med rena byxor och luktar inte illa av ricinolja och nitrometan.

Naturligtvis kommer nu förbränningsmotorernas vänner och



Bilden upptill visar europamästaren Sergents Dalotel — med elmotor förstås!

T v Sergetns Dalotel igen och en fin Klemm 25 också med elmotor.



argumenterar att intet är som en pipförsedd vrålande tiokubikare på låg höjd över fältet. Det är en musik som ingen elmodell kan erbjuda. Nej, det kan den inte och tycker man det har man nog svårt att inse tjusningen med elflyg.

Är flygning med förbränningsmotorer kraftfullt och tufft, då är flygning med elmotorer finare och mer estetiskt tilltalande och liknar därmed segelflyget. Därför känner också många segelflygare positivt för elflyg.

Att syssla med elflyg har också en annan tjusning. Eftersom denna avdelning av modellflyg är ganska ung, finns massor av ännu inte lösta problem. Här finns fortfarande gott om områden för experiment och uppfinningar. Exempel på detta är förbättringar av propellrar, användning av solceller, konstruktion av skalamodeller och oldtimers med elmotorer osv.

Skall vi lämna romantiken och för ett ögonblick jämföra en

bränslemotor och en elmotor, som i fråga om både pris och vikt är likvärdiga.

- a) OS Max S 3ORC
Uteffekt 0,447 HK = 329 Watt
Vikt 220 g
Specifik uteffekt = $\frac{329 \text{ W}}{0,22 \text{ kg}} = 1500 \text{ W/kg}$
- b) EM 250 Geist
Uteffekt 150 Watt
Vikt 300 g
Specifik uteffekt = $\frac{150 \text{ W}}{0,3 \text{ kg}} = 500 \text{ W/kg}$

Jämför man den medförda energien får vi följande:

- a) Bränsle innehåller 75—80 % metanol. 1 kg bränsle = 800 g metanol = 4060 Wh. Energi alltså 4060 Wh/kg.
- b) 20 Nicad-celler med en kapacitet på 1,2 Ah väger ca 1 kg. Spänningen av dessa: $20 \times 1,25 \text{ V} = 25 \text{ Volt}$. Energin hos dessa celler är $25 \times 1,2 = 30 \text{ Wh}$ dvs 30 Wh/kg.

Jämförelsen mellan motortyperna är alltså till klar nackdel för elmotorn. Jämför man den specifika energien är elektrokällan 100 ggr sämre.

I ett avseende är emellertid elmotorn långt överlägsen för-

bränningsmotorn. Den är en mycket bättre "foderomvandlare" än förbränningsmotorn. Bra elmotorer ger 60—90 % av den tillförda energien som uteffekt medan förbränningsmotorn nöjer sig med knappt 5 %!

Ser man bara till dessa teoretiska överläggningar undrar man om det överhuvudtaget går att få en elmodell att flyga. Jämförelsevis har man ju så lite energi till sitt förfogande. Eller skall man se på saken på ett annat sätt? Med förbränningsmotorn kan man bära sig åt hur som helst.

Man kan tynga ned med epoxyim och tvåkomponentsfärger nästan hur mycket som helst.

Man kan lasta ned planen med infällbara ställ, ställbara propellrar och andra jippon. Man kan använda sig av vingprofiler som skulle passa till brödkavlar. Allt detta och mer därtill. Men modellerna flyger ändå!

Några sådana excesser är inte att tänka på för elflygaren.

Varje procent i bättre verkningsgrad ger omedelbart bättre prestanda. Längre motortid, högre höjd eller högre hastighet.

Samma sak med vikt. Varje gram måste vägas mot vad mostvarande vikt skulle ge i form av ökad energi med flera celler.

Elflygare är inga "energikapitalister", dom har inte råd att slösa med energi. Man måste räkna på ungefär samma sätt som man gjorde med gummi-motormodeller.

Vi vill avsluta med att försöka sammanfatta några av fördelarna med elflyg:

1. Renhet och inga avgaser
2. Inget oljud
3. Inga startproblem
4. Motorn kan till- och frånkopplas under flygning
5. Inga bränslekostnader
6. Inga flygplatsproblem
7. Radion utsätts inte för vibrationer
8. Ingen oljedränkt balsa
9. Inga krav på bränslesäker lack

Robert Lambermont

Upptill här visas den fina Klemm 25 samt nere i en trevlig semi-skala modell av en motorseglare och längst i en multimodell med en Geist 60/28 och 24 celler 1,2 Ah.





Motortest

Björn Hansen och Henrik Ströbaek har för den danska tidningen Modelflyvenyt nr 5/83 gjort en mycket bra och intressant test av de på marknaden förekommande FAI-motorerna (dvs 2,5 cc). Denna jämförelse är också av stort intresse för de svenska speed, combat, Team-Race, Good-Year och friflygarna, och för de som inte läser den danska tidningen har vi här gjort en översättning. Motorerna som prövades var följande:

Super Tigre G20/15G

Denna motor är ganska vanlig i combat och ofta utvändigt "lätad" till oigenkännlighet medan den vanligtvis är helt standard inuti. Förgasaren hade en öppning på 8 mm.

Nelson 15 G

Denna version av Nelson är den som avlöser Super Tigre i combatsammanhang. Den kan säkert också användas av både speed och friflygare. Bortsett från att topplocket hade modifierats för standardstift var motorn standard.

Foder/kolv var ABC och förgasaren hade en diameter på 8,8 mm.

USE 15

Denna holländska motor är i första hand utvecklad för combat. Den har AAC foder/kolv i integrerat utförande och väger endast 115 gram. Provxemplaret var helt nytt förutom nödvändig avgräddning av vassa kanter samt montering av en saknad o-ring. Förgasardiametern var 8 mm.

Rossi 15 D FI

Tillsammans med RV-varianten är denna motor nästan standard i Good-Year numera. Testmotorn är av den gamla utformningen jämfört med den nya som säljs idag. Fodret är ett hårdkromat stålfoder som är ganska mycket höjt. Topplocket är hemgjort av typen skjut/drag vilket möjliggör enkel justering av kompressionen även när den skall sänkas. Dessutom kan man uppnå en finare justering än med originaltoppen.

Motorn testades med två för-

gasare, 3,6 resp. 8,5 mm och utan resp. med trycktank.

Nelson FI diesel

Denna motor är säkert den bästa man kan ha till Good-Year. Även i TR skulle den säkert göra mycket bra ifrån sig om någon nu vågar använda en frontinsugsmotor. I testen användes två olika motorer. Nr 1 är en äkta diesel med sk advanced timing. Detta foder kan också användas i Nelsons TR-motor (med bakinsug), vilken annars har ett "normal timing"-foder.

Den nya toppen till det nya fodret är av typen skjut/drag. Motor nr 1 är en AAC med 6 resp. 10 mm förgasare.

Motor nr 2 är en Nelson glöd som har försetts med dieseltopp. Detta innebär att den har ännu högre timing än fodret med "advanced timing". Foder/kolv är AAC och förgasardiametern är 8,8 mm.

Bränsle

För glödstiftsmotorerna användes ett bränsle med 20 % Castrol M, 70 % metanol och 10 % nitrometan resp. 10/80/10. För Super Tigre motorn användes endast blandningen med 20 % olja. Dieselmotorerna kördes på 20 % Castrol M, 30 % eter, 50 % fotogen och 2,5 % isopropylalkohol (motsv. D11). Oljemängden valdes till 20 % så att man skulle kunna använda samma bränsle för bägge motortyperna. Rossin är svår att köra med mindre olja medan däremot Nelson får ökad effekt med minskad oljemängd. Vid endast 5 % olja har dess varvtal ökat med ca 1000 v/min.

Propellrar

Det användes 4 olika propel-

lertyper. En blå Kavan 8×4 är använd i många tidigare tester och gör det möjligt att jämföra detta test med andra tester.

En Taipan 7×4, vilken i bänker samma varvtal som en Taipan 7×6 under flygning. Taipan 7×6 är ju den vanligaste propellern i Good Year. Propeller nr 3 var en John Gray 7×3,5 Cox och nr 4 en 6,5×3 1/4 Furbo special, vilken skulle ge de högre varvtalsområdena.

Testen

Testens ändamål var att ge en bild av motorernas varvtalsområden på olika propellertyper samt ett inbördes effektförhållande. Erhållna kurvor är inte ett definitivt värde på motorns effekt, utan till hjälp vid jämförelser.

Lufttryck, temperatur och fuktighet mättes inte då det inte har intresse i en sådan här test.

Glödstiftsmotorerna kördes med en trycktank av den typ som vanligen används i combat, samt med olika oljeinnehåll i bränslet. Detta för att se oljans inverkan på effekten. Dieselmotorerna kördes med förgasare för självsug resp. för trycktank.

Slutsats

Testen visar att dagens motorer har en väsentligen mycket högre effekt än de äldre. Till stor del beroende på att de nya motorerna kan köras på effektivare bränsleblandningar. En annan intressant iakttagelse är att dieselmotorerna har högre effekt än glödstiftsmotorerna.

Björn Hansen/Henrik Ströbaek

Översättning: Ewa Axtelius

Tabell nr 1
Sammanställning av motortesten

Dieselmotorer	Propeller		8×4	7×4	7×3½	6½×3¼
Rossi sugtank	3,6 mm förg		14.500	19.400	22.100	
Rossi trycktank	8,5 mm förg		15.500	20.200	23.800	
Nelson	6,0 mm förg	Nr 1	16.100	21.300	24.000	
Nelson	10,0 mm förg	Nr 1	16.600	22.000	24.500	26.300
Nelson med glödcylinder		Nr 2	16.400	21.500	24.700	26.600
Glödstiftmotorer						
20-70-10-bränsle						
Super Tigre				19.100	22.500	
Nelson				21.300	24.500	25.900
USE 15				20.900	23.800	25.700
10-80-10-bränsle						
Nelson				21.000	25.300	26.900
USE 15				21.800	24.600	26.400

Till glödstiftsmotorerna användes "Taylor Competition" glödstift.

CIPOLLA 2,5

Cipolla 2,5 cc motorer för team-racing och 2,5 cc motor Master Combat har varit mycket svåra att få tag i här i Sverige.

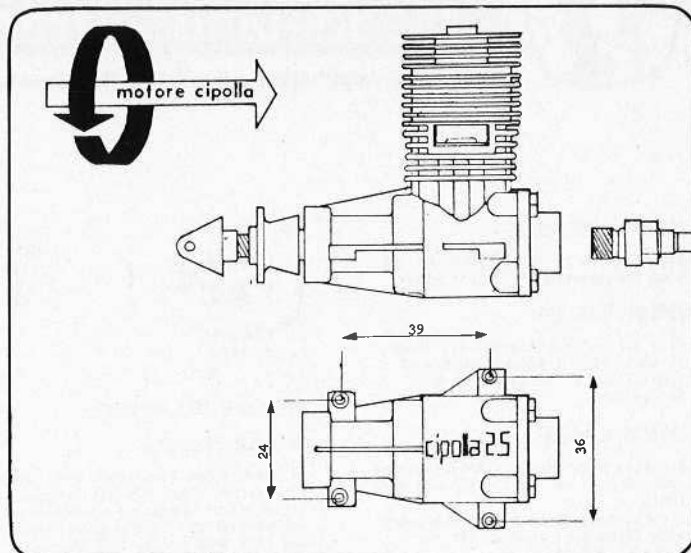
Vid EM i Utrecht talade vi med Gina Voghera, Italien, om detta. Gina uppgav att det var han som hade hand om dessa motorer i Cipolla-fabriken. Gina tävlar också i Italiens lag i team-racing. Han kan helt klart dessa motorer, däremot har det varit betydligt sämre med deras svar och leveransbesked för dessa motorer.

De som nu är intresserade av de två motorerna: 2,5 cc Master diesel team-racing och 2,5

cc Master Combat skall i så fall skriva till följande adress: Attention Gino Voghera, VIP Racing, Via Corridoni 35, 20050 S. Damiano, Milano, Italien.

Det går bra att skriva på engelska. Leveranstiden för TR-motorn är cirka 6 mån — man hoppas på 2 mån under 1984. Priset i AAC-utförande är LIT 250.000 (ca 1.250:—) och samma motor med ståk-front, dvs AAC-T/R X-2 LIT 390.000 (ca 1.950:—)!

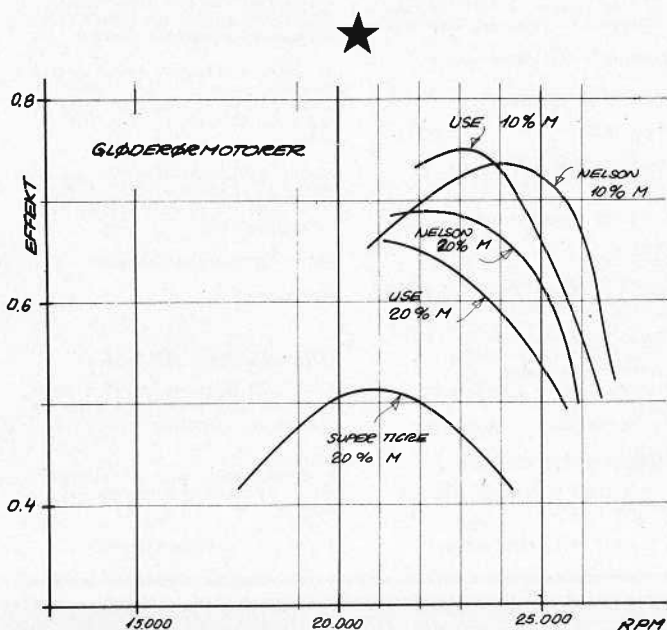
Master Combat är en minskad 3,5 cc motor och kostar LIT 80.000 (ca 400:—) — leveranstid ca 1 månad.



Flera i det italienska combat-laget använde denna motor vid EM. Engelsmännen uppgav att de flyttade in bak-

locket (gav högre vevhuskompression) och fick sedan motorn att gå mycket bra.

Ewa Axtilius



PRESSTOPP

Från CIAM-mötet i Paris 1—2 december 1983 har för lingrenen de viktigaste fattade besluten blivit enligt följande:

Team-racing F2C

Beslut togs att återgå till 7,0 cc tankvolym med verkan från och med 1984 (säkerhetsskäl). Därigenom blir det inte av att använda 5,0 cc tank, som tidigare uppgivits.

Combat F2D

Varje modell måste ha en säkerhetswire med minimum 0,5

mm diameter, väl synlig och säkert infäst mellan roderokets centrumaxel och motorn eller att klara en provdragning med 100N dragkraft. Noteras kan att subkommittén motsatte sig alternativ med 1,5 cc motorer för att minska hastigheten i team-racing F2C.

Ewa Axtilius

PRESSTOPP

Senaste nytt om Lin-VM i USA

VM för klasserna F2A, F2B, F2C och F2D arrangeras av AMA 17—22 september 1984 i Chicopee, Massachusetts, USA.

Platsen är belägen i nordöstra delen av USA, cirka 16 mil väster om Boston och 22 mil nordost om New York. Tävlingsplatsen är Westover flygbas, där bl a 1983 års Nats avhölls.

Hotellförläggningen är cirka 1 mil från tävlingsplatsen. Hotellen är 1:a klass hotell med eget bad.

Anmälningsavgift inkluderande sex nätter är US\$20, vilket motsvarar cirka 1.750:—.

Möjlighet till billigare anmälningsavgift finns, då egen förläggning ordnas.

Både Boston och New York

har internationella flygplatser. Bilresa från Boston tar omkring 2 timmar och från New York 3 timmar.

Officiell ankomstdag är måndag 17 september och bankett hålls lördag 22 september.

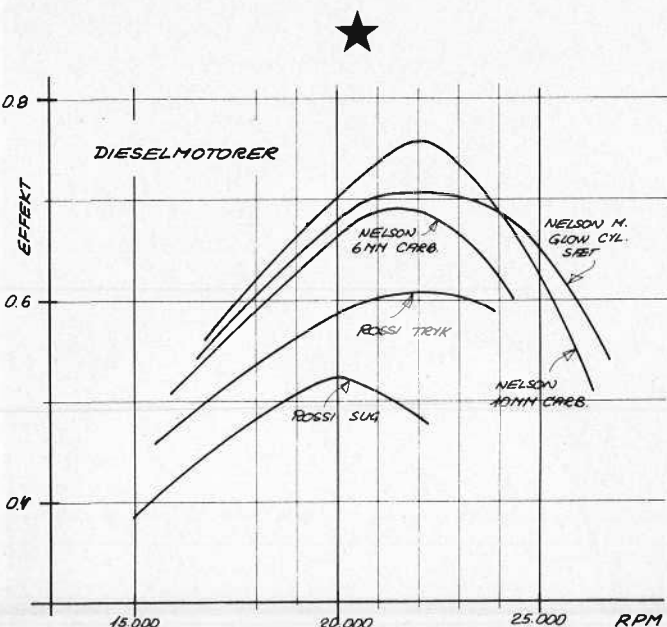
Det finns möjligheter för tidigare ankomst för träning utöver s k officiell träning.

Det finns träningsmöjligheter för alla klasserna och fältet är utmärkt och någon turbulent störning från byggnader eller träd finns ej.

Anmälningsavgiften är lika för både tävlande och s k supporters.

Intresserade att resa till VM utöver svenska lagdeltagare ombedes kontakta lingrenens chef, Johan Rasmussen.

Ewa Axtilius





Meddelanden från Förbundet

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

FÖRBUNDEXPEDITIONEN

Expeditionen är stängd 30/4 och 1/6 samt för semester 9-13 juli 1984.

FÖRBUNDSMÖTET 1984

Till SMFF:s förbundsöste den 14 och 15 april 1984 i Södertälje har 35 klubbar med 79 ombud anmält sitt deltagande.

Behörighetsbevis

Ref till brev daterat 1984-03-13 med samma ärende (se medd. från exp mars 1984)

I rubricerade brev har förklaringen till förbundets stadgar fått en felaktig lydelse.

Stadgarnas punkt C 14.2 skall läsas på följande sätt:

14.2 Behörighetsbevis för utsedda ombud och deras ersättare skall vara förbunds expeditionen tillhanda senast 14 dagar före förbundsöstens öppnande.

Satsen "-utdrag ur protokoll eller dylikt-" är en iskjuten sats och är avsedd att ge exempel på vad behörighetsbeviset kan bestå av. Det kan också bestå av ett utdrag - lämpligen blanketten "Behörighetsbevis" - underskrivet av klubbens styrelse eller utdrag ur styrelsemöteprotokoll där styrelsen haft klubbens uppdrag att utse ombud för förbundsöset.

UTBILDNING

Till kursen för PR-folk 13-14 april 1984 i Södertälje (C5/84) är 11 deltagare anmälda från 5 klubbar.

Kurs för F3A domare 19-20 maj 1984 på Ålleberg C7/84 har utsänts till samtliga klubbar med medd från exp i mars.

Kurs C6/84 för ordförande och sekreterare i Norrköping

Inbjudan separat till klubbarna Anges även i MFN 3/84.

FÖRBUNDSFUNKTIONÄRER

Grenchefen i radioflyg Hanns Flyckt har bytt arbete, tfn 036/119140

NY KLUBB

BD202 Porjus RC-klubb

Klubben hälsas välkommen till SMFF

FÖRLAGET

Vi har nu fått det nya tygmärket som ersätter det gamla blazermärket. Det kostar 20:-. Betalas beloppet in i förväg på SMFF:s Förlags pg 73 31 38-2 debiteras inget porto.

FRIFLYG

Resultat från NM friflyg 23-25 mars 1984 Norge.

FIA			
1.	S. Larsen	N	1260+240
3.	A. Persson	S	1252
4.	I. Sundstedt	S	1243
5.	B. Wendel	S	1242

Jun			
1.	M. Henriksson	F	1177
2.	P. Findahl	S	1176
5.	S. Larsson	S	1073
7.	M. Sundstedt	S	1011

Lag	
1.	Norge
2.	Sverige

FIB			
1.	O. Kilpeläinen	F	1260+240+274
2.	B. Einar	S	1260+240+237
4.	A. Håkansson	S	1260+240+204
7.	L. Flodström	S	1233

Lag	
1.	Sverige

FIC			
1.	Y. Waltonen	F	1247
3.	H. Lindholm	S	1133
4.	U. Carlsson	S	1108
7.	G. Ågren	S	894

Lag	
1.	Finland
2.	Sverige

Meddelande från grenchefen

Landslagsligan 1983

Av misstag har resultaten från Solnas 10-starters räknats med i landslagsligan. Efter omräkning till 5-startersresultat när inte segrartiderna upp till stipulerade 600 sekunder.

Landslagsligan påverkas på följande sätt:

FIA			
Öle Blomqvist	2336		
Olle Sandahl	2681		
Gert Östergren	utgår		
Peter Nemeth jun	Eskilstuna 1011		
platssiffror	50		

FIB	
Per Green	2547

Meddelande från grenstyrelsen

Skrivelse till samtliga friflygare angående dåligt deltagarantal på våra tävlingar 1983 (har utsänts med medd under mars).

Tävlingsskalender

Nr 4 VLM:s Vårtävling ändrat datum 31.3 (1/4)

Nr 15 Solnas 10-starters ändrat datum 6-7.10

Tävlingsskalender friflyg inomhus

Tillägg
Nr 2 28.4 SM F1D T007 MFK Nimbus-/T063 RFK Ikaros Örebro S-O Lindén 019-182179

V g notera i kalendern

LINFLYG

Nr 6 Sörmlandstävlingen ändrat datum 16-17/6

V g notera i kalendern

RADIOFLYG

HELIKOPTER

EM helikopter (1:a) 17-20 maj 1984 Eibergen, Holland

Vid det 1:a Europamästerskapet i F3C helikopter deltagar från SMFF och Sverige:
Ulf Johansson, E142 Norrköpings RPK

som lagledare: Acke Johansson, W078 Siljansbygdens RPK Falun

Tävlingsskalendern helikopter

Tillägg
1. 10.6 Helikopter X110 V Gästrike FK MFS Gävle Bo Svensson, 0290-22807

V g notera i tävlingsskalendern

Tävlingsskalendern pylon

Ändrade datum:

2. 16.6 QM N031 MFK Pegasus
3. 26.5 QM G114 Växjö RC klubb

V g ändra i tävlingsskalendern

SEGELFLYG

Till FM F3B den 8-15/7 1984 i Holland är följande anmälda:

1. Bengt Johansson Ludvika
2. Torigny Carlsson Falköping
3. Joakim Ståhl Örebro
Lagledare: Lennart Johansson St Mellösa
Dessutom medföljer 11 supportorer

Tävlingsskalendern segelflyg

12. 30.6 F3B-T Y100 Härnösands MSK Tävlingen inställd

V g ändra i tävlingsskalendern

SKALAFLYG

Tävling RC-Skala stora modeller Paris den 2-8 juli 1984

Vi har fått en inbjudan från franska modellflygförbundet att deltaga med 3 tävlande i en klass för "stora skalamodeller" som skall köras i samband med VM i Paris (Le Bourget) den 2-8 juli 1984.

Skalakommittén och MFK Linköpingskaderen inbjuder alla intresserade att deltaga i en uttagningsävling i Linköping i samband med den skalatävling som hålls där den 31 maj 1984.

De regler fransmännen har uppgivit skall gälla är följande:

Alla "stora modeller" med max vikt 10 kg och max motorstyrka 3 hk får ställa upp. Gamla F4 Stand off skala reglerna kommer att tillämpas.

Kostnad för helinackordering inkl startavgift och avslutande bankett SFR 800. Förbundet kan tyvärr ej bidra med ekonomiskt bistånd.

Du som är intresserad och vill veta mera kan ringa Bengt Holmer, tel bost 0764/30365 Kjell-Åke Elofsson tel bost 0504/-14510

Anmälan till Linköpingstävlingen skall ske på vanligt sätt men Du skall ange att Du vill deltaga i uttagningsdelen.

Med de bästa skalahälsningar

Skalakommittén

Tävlingsskalendern skalaflyg

2. 16-17.5 skall vara 16-17.6 Skala Syd. Tävlingen inställd på grund av problem med flygfält.

Ändring:
5. 22-24.6 Skala W078 Siljansbygdens RPK är ej någon tävling utan ett meeting.

V g ändra i tävlingsskalendern

Ann!

Klippa(re) på expeditionen

Känd över hela modellflygsverige är allas vår Ann Wahlberg på expeditionen. Sedan januari 1970 har hon varit föreståndare på expeditionen och sett medlemsantalet öka med ca 50 %.

Hon är en stor tillgång för alla de styrelsemedlemmar som kommit och gått under hennes år på expeditionen. Med sin stora personkännedom om modellflygare har hon nästan lika många data i huvudet som hennes uppskattade IBM Serie 80.

Hela modellflygsverige gratulerade henne på hennes 50-årsdag den 27 februari 1984 genom styrelsen som överlämnade förbundets gåva vid personligt besök av ordförande och förbundssekreterare.





Meddelanden från Förbundet

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

SM FID OCH NATIONELL TÄVLING/T007
MFK NIMBUS OCH T063 RFK IKAROS
1984-04-28 0830-1700
Idrotts huset Örebro
FID-SM klass, Peanut jun o sen
Flugan jun o sen, HKG jun o sen
FID sen 45:-, jun 40:-
Peanut sen 25:-, jun 20:-
HKG sen 15:-, jun 10:-
Flugan sen 10:-, jun 5:-
Sista anm 19/4
Pg 280721-2, MFK Nimbus, c/o S-0
Lindén, Hovstavägen 15, 70363 ÖREBRO
019/182179
Gymnastikskor för tävl o medhjälpare

MFK STARFLYERS/A301/ÄRLIGA EL-
FLYCTÄVLING
1984-05-26 (27/5) 09.30
Klubbens eget fält "STARLANDA"
Hässelby
FAI F3E samt EL- "Nordic"
40:- sen per deltagare och klass
25:- jun. Erläggas på tävl.platsen
Sista anm Tävlingsdagen
MFK Starflyers, Box 27002. 10251
Stockholm 27
P-A Eliasson 08/339361
Alla typer av EL-flygmodeller är
välkomna för "uppvisningsflygningar"

TELLUS OPEN/B272/ VALLENTUNA MFK
1984-26-27/5 0900
Johannisberg, Västerås
F2A, F2B, Semistunt, F2C, Good-Year, F2D
50:- sen
35:- jun
Sista anm 12/5
Pg 730299-5, Vallentuna MFK, Box 109
18600 Vallentuna
Johan Rasmussen 0762/77083

VÄRTÄVLING F3A SPORT POP/MARKS MFK
/P076/
1984-26-27/5 0900
Marklanda Skene
F3A, Sport pop
75:- i båda klasserna
Sista anm 20/5
Marks MFK, c/o Stig Johansson,
Lavendelgatan 11, 51100 Skene,
0320-13130
Vid stort antal deltagare flyges
endast 3 starter i varje klass

Q-MIDGET/G114/VÄXJÖ RC KLUBB
1984-05-26 0900 OBS ändrat datum
Uråsa Flygplats ca 2 mil söder Växjö
Q-midget
70:-
Sista anm 21/5
Pg 578768-4 Växjö RC-klubb, c/o
Börje Ragnarsson, Tallvägen 3, 36044
Ingelstad, 0470-30577
Uråsa är en militär flygbas varför
vi har att rätta oss efter deras an-
visningar

CLIPPERN TERMIK/M130/RC-KLUBBEN
CLIPPERN
1984-05-26 (27/5) 0900
Ålstorp.
F3B-termik
50:- sen
30:- jun
Sista anm 18/5
Pg 865391-7 RC-klubben Clipperrn, c/o
Patrik Nilsson, Strandvägen 212,
26139 Landskrona
John Knudsen 0418-22275
Vägbeskrivning: Kör av motorvägen F6
på avfarten ca 1 mil söder om Lands-
krona. Kör mot Saxtorp, följ RC-
skyltar.

"UT FRIFLYG/0024/AEROKLUBBEN MODELL
I GÖTEBORG
1984-05-31-06-03
Plats ej fastställd
Kallelse har utsänts till berörda

TERMIKTRÄFFEN/L132/RFK GRIPEN
1984-06-02 (3/6) 1000
Havgårdss Modellflygfält
F3B-Termik
50:- Sen
30:- Jun
Sista anm 25/5
Pg 231998-6, RFK Gripen, c/o Jan-
Erik Andersson, Hjälgatan 25, 26070
Ljungbyhed, 0435-41188

SKÅNE OPEN ELFLYG PYLON/M144/RFK
KOMETEN LOMMA
1984 06-02 (3/6) 0900
F3E Pylon
50:-
Sista anm 27/5
Pg 733078-0 RFK Kometen c/o Roland
Olsson, Vångavägen 21, 24100 Eslöv
0413-11810

SM ROMMEHEDSTÄVLINGEN F3B/W12E/RFK
VIGGEN
1984-06-02-03 0930
Modellflygfältet Dala Airport
F3B
50:-
Sista anm 23/5
Pg 281153-7 RFK Vigen, c/o A
Lehtinen, Grånsngatan 1 A, 78300
Säter 0225-51790

FRIDA CUP/P036/VÄNERSBORGS MK
1984-06-03 0900
Brättelund Vänersborg
Combat-int, Combat-open
40:- Sen per klass
30:- Jun per klass
Sista anm 29/5
Pg 34653-6 Vänersborgs MK, c/o
Ingemar Larsson, Lejdaregatan 8,
46200 Vänersborg 0521-11210

NILS HOLGERSSON CUP/M338/VILLIE RFK
1984-06-09 (10-11/6) 0900
Kåseberga hamn
F3F
60:- Sen
35:- Jun
Sista anm 1/6
Pg 348520-8 Villie RFK, c/o H-O
Johansson, Blåmesvägen 5, 27400
Skurup 0411-43680

"VALLENTUNAPOKALEN"/B272/VALLENTUNA
MFK
1984-06-09 1000
Gullbrofältet väster om Vallentuna,
längs Väsbysvägen
Sims 15
30:-
Anmälan på platsen
Vallentuna MFK, c/o Bo Gårdstad
0762-77757
Regler kan erhållas från Bo Gårdstad

VÄRTÄVLINGEN F3A/B267/SÖDERTÄLJE MFK
1984-06-09-10 (10/6) 0930
Påldalen Nykvarn
F3A
80:-
Sista anm 1/6
Pg 405755-0 Södertälje MFK, c/o Yngve
Lindholm, Bergsäter, 15500 Nykvarn
0755-46186

HELIKOPTER/XI110/V GÄSTRIKE FK MFS
1984-06-10 Breafing 0900
Lemstanäs Sportflygfält (ca 3 mil
Säter Gävle efter R80
Helikopter, Helikopter populär
60:-
Sista anm 5/6
Pg 4365302-1 V Gästrike FK Mfs, c/o
Bo Svensson, Tolvsjögatan 10, 81300
Hofors
Bo Svensson 0290-22807
Olle Lindström 0290-42028
För att tävlingen skall kunna
genomföras måste min 10 st vara för-
anmälda

SOMMARNÖJE FÖR FRIFLYGARE 1984/M010/
AEROKLUBBEN I MALMÖ MFS
1984-06-10 (11/6) 0900-2000
Revingehed
F1A, F1B, F1C, sen o jun, Al jun
40:- Sen per klass
25:- Jun per klass
Sista anm poststämplad 30/5
Pg 434042-8 AKM, c/o Lennart Hansson
Sjögårdsgatan 15, 21465 Malmö
040-193790
Välkomna till Sommar-Skåne !

QM PYLON/N031/MFK PEGASUS
84-06-16 1000 OBS ändrat datum
Falklandia Falkenberg
60:-
Sista anm 10/6
Pg 4369418-1 MFK Pegasus, c/o Hans-
Olow Carlson, Tallstigen 9, 31100
Falkenberg, 0346-16827

ÖLANDTÄVLINGEN/P184/HERRLJUNGA MFK
1984-06-16 (17/6) 0900
Herrljunga Flygfält "Ölanda" som
ligger utmed vägen Herrljunga-Anne-
lund
F3B T
60:- Sen
30:- Jun
Sista anm 12/6
Pg 4332876-4 Herrljunga MFK, c/o
Kent Johansson, Vetevägen 13, 52020
Ljunga 0513-50413

SÖRMLANDSTÄVLINGEN/D103/OXELÖSUNDS
MFK
1984-06-16-17 OBS ändrat datum
Vingåker exakt plats medd senare
F2C Team Int, Speed Open, Good-Year,
Combat Int, Stunt, Semi Stunt
50:- Sen
30:- Jun
Sista anm 8/6
Pg 230379 Oxelösunds MFK, c/o Göran
Fällgren, Sjöгатan 4 A, 61300 Oxelö-
sund 0155-36565
Gert Assermark 0151-10114

SKALA SYD/M008/MALMÖ RFS
1984-06-16-17
Stig Bergström 040-76280
Tävlingen inställd på grund av
problem med flygfält.
Fel datum i tävlingskalendern
Står 16-17/5

"WINDMILL CUP"/M134/TRELLEBORGS MFK
1984-06-16 (17/6) 0900
Klubbfältet
F2B, Semistunt
40:- Sen
20:- Jun
Sista anm 13/6
Pg 441409-0 Trelleborgs MFK, c/o
Lars Roos, Valldamsgatan 1, 23100
Trelleborg, 0410-10283
Logi kan ordnas Fred/Lörd. Lörd/Sönd
Medtag sovsäck! Flygunderlag Gräs-
cirkel, träningsmöjlighet på RC-
banorna.

NATTÄVLINGEN/Y058/MFK SKVADERN
1984-06-16-17 2100
Midlanda Flygplats
Al jun o sen, F1A jun o sen, F1B, F1C
Bl, HKG, 77 c
40:- Sen per klass därutöver 20:-
20:- Jun per klass därutöver 10:-
Sista anm 1/6
Pg 139274-5 MFK Skvadern, c/o Ulf
Lejdstrand, Häggvägen 16, 86200
Kivissleby 060-513033
Ange telefon till kontaktman i an-
mälan

MIDSOMMARMEETING/W078/SILJANSBYGDENS
RFK
1984-06-22-24
Dragsängarna Leksand
Sedvanliga arrangemang med chans
till mycket flygning, Camping, bad
och fiske i anslutning till fältet.
Bengt Källström 023-34418

SKACERTRÄFFEN/S238/ÅTORPS MFK
1984-06-30-07-01 0900
Sunds Gärd
F3B
50:- Sen
30:- Jun
Sista anm 18/6
Pg 466724-2 Åtorps MFK, c/o John
Eriksson, Väglösa, 69010 Åtorp
0551-60061

GRÄNSCUPEN/R148/TIDARHOLMS MFK
1984-06-30-07-02 0900
Stacklanda
F3A
160:-
Sista anm 25/6
Pg 718649-7 Tidaholms MFK, c/o Anders
Gustafsson, Dyckertsgatan 7, 52200
Tidaholm.
Benny Kjellgren 0502-14559
Camping vid fältet, Cafeteria

TORVCUPEN 84/Y100/HÄRNÖSANDS MSK
1984-07-13-15 2100
Hallvikens Flygplats väg 88 norr
Östersund
Al, F1A, F1B, HKG, 77-cm, F1C
F1G, B1
30:- Sen per klass därutöver 10:-
10:- Jun per klass därutöver 5:-
Sista anm poststämplad 6/7
Pg 566391-9 Härnösands MSK, c/o Ollie
Green, Prostvågen 2, 87100 Härnösand
0611-17367
Campingmöjligheter = en härlig
weekend för hela familjen. Välkomna!

SEMESTERTÄVLINGEN/M015/ACROFLYERS
1984-07-21 (22/7) 0900
Kåseberga hamn eller enl skyltar
F3F
55:- Sen
40:- Jun
Sista anm 11/7
Pg 235793-7 Acroflyers, c/o Kent
Andersson, Vångagatan, 27035 Blen-
tarp, 0416-13271

SM EL-PYLON, 10ÅRS JUB. FLY-IN EL
/M144/RFK KOMETEN LOMMA
1984-07-21-22 0900
Eslövs Flygfält
Pylon El, Fly-in El
75:-
Sista anm 10/7
Pg 733078-0 Rfk Kometen, c/o Roland
Olsson, Vångavägen 21, 24100 Eslöv
0413-11810

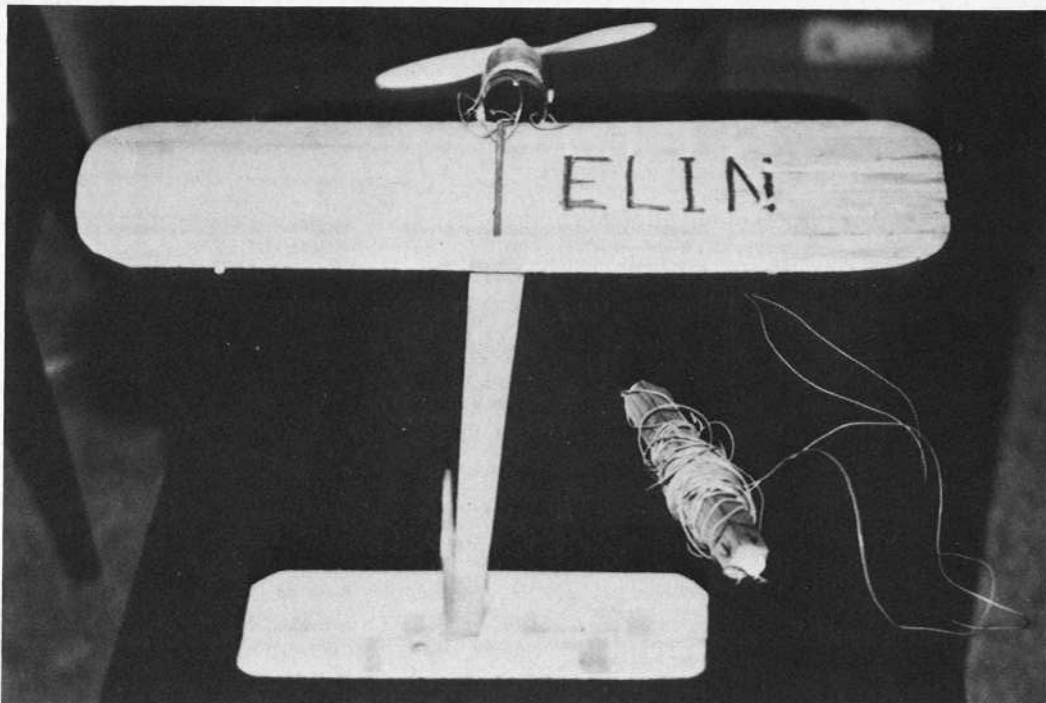
SOLNA:S 10-STARTERS/B256/SOLNA MSK
1984-07-26-29 Ändrat datum till
1984-10-06-07 Inbjudan till MFN 3/84

SKALA WEST/R11/LIDKÖPINGS MFK
1984-07-28-29 0830
Lidköpings Flygplats Hovby
F4C, Stand Off, Popskala
100:- Sen
75:- Jun
Sista anm 23/7
Pg 201141-9 Lidköpings MFK, c/o
Agne Engman, Lunnelidsvägen 29,
53153 Lidköping, 0510-25566
Camping på fältet, Cafeteria öppen

KORC-OLLE TROFEN/Z052/ÖSTERSUNDS MFK
1984-07-28-29 1000
Ope Flygfält
F3B
50:- Sen
40:- Jun
Sista anm 20/7
Pg 664604-6 Östersunds MFK, c/o
Örjan Sellberg, Pastorsgatan 3,
83135 Östersund, 063-128288

WENTZEL POKALENS 30ÅRS JUBILEUM
/Z052/ÖSTERSUNDS MFK
1984-08-04 (5/8) 0900
Optands flygfält
Al jun, Al sen, F1A jun, F1A sen,
F1B, 77-cm, HKG
40:- Sen
30:- Jun
Sista anm 26/7
Pg 664604-6 Östersunds MFK, c/o
Johan Ekeroot, Öringvägen 10,
83200 Östersund, 063-44044
Dessutom kommer parallellt med
huvudtävlingen en jubileumstävling
gå av stapeln.
Klasser: S1, S2, G1, Gint
Modellerna skall vara konstruerade
före 1954.
Jubileumstävlingen körs i tre starter
inom tiden av de vanliga fem
perioderna. Flygtid och linlängd en-
ligt de moderna reglerna, i övrigt
enligt gängse regler.

SKALATÄVLING/W078/SILJANSBYGDENS RFK
1984-08-04-05
Dragsängarna Insjön
Pop, Stand off, 1/4 skala
75:- Sen
50:- Jun
Sista anm 30/7
Pg 714333-2 Siljansbygdens RFK, Box
1729, 79194 Falun
Bengt Källström 023-34418



El-linflyg, va?

Elektriskt linflyg är ett roligt alternativ framför allt till de vanliga 0,8 cc glödstiftsmotorplanen. Mina erfarenheter är att människor under 15 har svårt att klara även en enkel liten glödstiftare med startfjäder ensam.

Den typ av linflyg vi här menar är av enkel "låg fartstyp". Man har inget kraftöverskott och kan inte flyga konstflyg, men det har däremot andra fördelar som uppväger.

Det är enkelt, tyst, rent, lättstartat, billigt (förutom acku-

mulator). I första hand är det utmärkt för kursverksamhet på vintern, som början till "riktigt" linflyg.

Flygplanet

Det kan se ut på många sätt. Spännvidd för monoplan 30—50 cm och för dubbeldäckare 20—30 cm. Planet måste vara lätt. 1—1,5 mm balsa till vingar, som böjs över några spryglar. Stabbe och fena 1 mm.

Kropp av 4,5 mm balsa eller en låda av 1 mm. För att tyngdpunkten skall komma rätt

måste motorn sitta alldeles framför vingen

Modeller av plan från seklets början passar alltså bäst, eftersom de har kort moment framför vingen.

Motor

En 12 volts motor från Clas Ohlsson (11:50) går bra. Denna motor klarar 24 volt utan att brinna, om man vill använda högre spänning och bättre kraft än vid 12 volt.

Axeln är 2,3 mm. För att propellern skall sitta bra bör man

löda en nippel av stål från 4 mm popnit på axeln.

Propeller

Vanlig 0,8 cc nylonpropeller $5\frac{1}{4} \times 3$ tum passar bra och den epoxilimmas till motoraxeln, som alltså försetts med en popnitsnippel.

Linor

Clas Ohlssons tunnaste (nr 49—287 à 75 öre/m) — och används 4—5 meter med 12 volts motor/12 volts batteri. Vid kraftigare motor/batterikombination kan Du öka till 5—6 meter.

Under första flygningen kan man linda upp någon meter på handtaget.

Batteri

12 volts startbatteri av motorcykeltyp är lämpligt. Håll det i en plastdunk med hål i sidan. Ett bilbatteri går också. Man ställer det på golvet, men måste då förstås ibland linda upp anslutningstrådarna. Även vissa bilbatteriladdare kan användas om den ger tillräckligt med ström. Kom ihåg att isolera *alla* skarvar med tejp! Kortslutna tunna trådar blir fort väldigt varma!

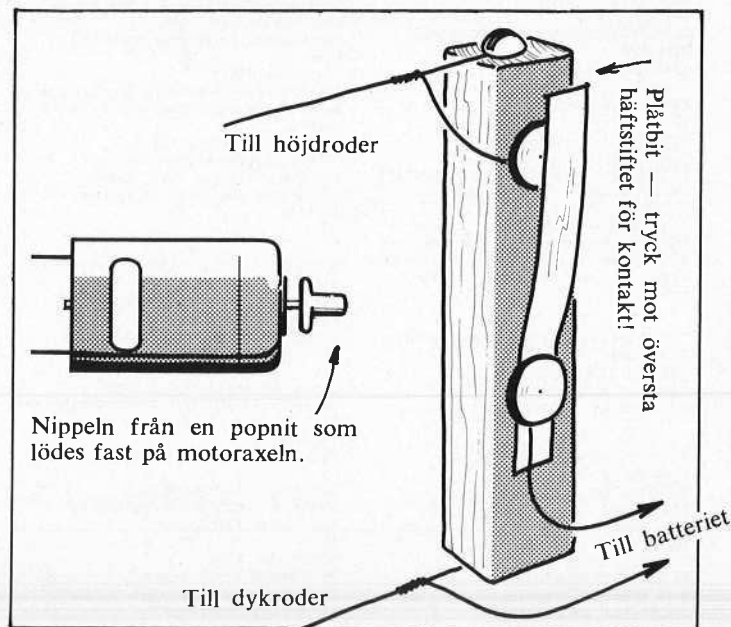
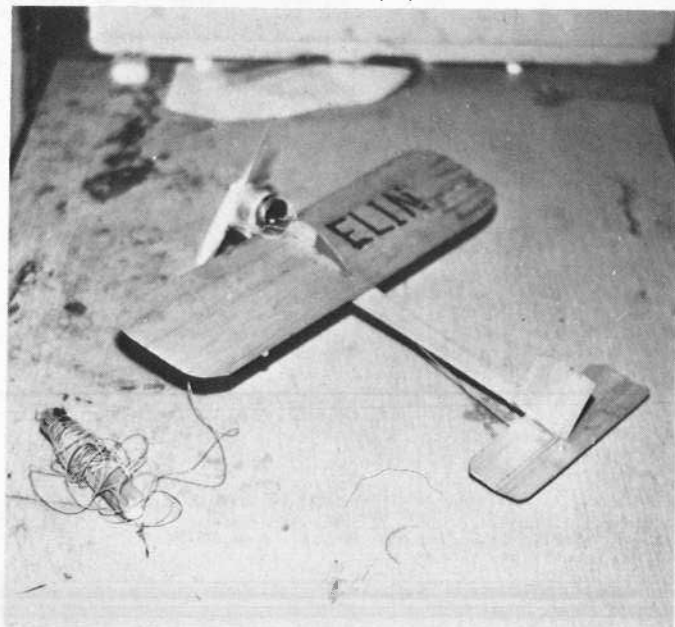
Handtaget

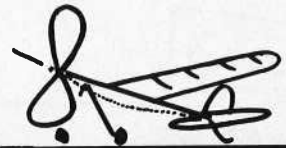
En träpinne med kontakt för tummen av två häftstift och ett mässingbleck från ett 4,5 volts torr batteri blir bra.

Några tips

Sätt fast motorn med tejp, men täck inte över kylhålen! Nippeln från en popnit som lödes fast på motoraxeln. För 30:— inkl porto kan Du få en motor med påsatt propeller och 10 m lina från mej. Lycka till med ellinflyg!

Johan Bagge
011-13 36 47





Var har ni bilderna någonstans?

Jag tror inte jag har fått en enda bild från er. Brev kommer det, men inga foton. Fast jag vet att det kan bero på att de flesta plåtar i färg. Antingen dia-bilder eller färgkort. Det blir tyvärr inte så bra när det trycks i Mfn i svartvitt. Men du kan väl höra med någon om han inte kan sätta en svartvit film i kameran då och då så jag kan få en kopia.

Av vad? Ja, vad som helst, klubblokalen, senaste modellen, Flugan som Gammelfarmor råkade sätta sig på, Din Värsta Kvadd eller så. Det är inte så noga. Själv kan jag bidra med en bild av ett gäng som just rört till på mitt byggbord. Henry Åberg och Christian Hallermalm med Flugan, Fredrik Illner med Kolibri och Fredrik Ekdahl med 25-öres.

När vi ändå är inne på kapitlet kvadd skall jag berätta att jag fått ett brev från Anders Forsberg i Bjurholm. Anders

skriver att han började radioflyga när han var 13 och nu är inne på sitt fjärde RC-plan, en Electric Lady. Han säger också att om man inte har det rätta intresset lägger man av så fort man kraschar ett plan.

Det kan nog vara riktigt Anders, men jag tror att man kan vara väldigt intresserad och ändå lägga av efter en krasch. Det kan kännas hopplöst när man lagt ner en massa jobb och knep och knåp och sedan planet går sönder kanske första flygningen. Men trasiga plan hör lika mycket ihop med modellflyg som bygge och flygning. Det bara är så. Det är ju ömtåliga prylar vi håller på med, även om dom ofta tål mycket mer än man skulle tro.

I det sammanhanget tycker jag två saker är extra viktigt. För det första **bygg enkelt**. Gör hellre två enkla plan än ett svårt, även om det ser

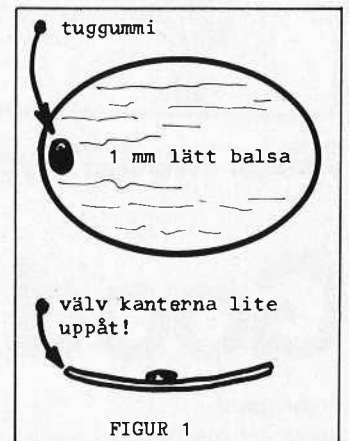
finare ut. Börja inte som första modell med ett skalaplan från andra världskriget. Det kommer förmodligen inte att bli klart. Och om det blir klart kommer det förmodligen inte att flyga. Och om det flyger kommer det förmodligen inte... Ta nåt enkelt istället i början så kanske du så småningom klarar den där Spitfiren.

För det andra **fråga om hjälp**. De flesta modellflygarkamrater brukar tycka det är roligt att fler håller på med samma hobby. Och det är väldigt mycket lättare att få ett plan att flyga om man hållit på ett tag än om man skall läsa instruktionen i byggbeskrivningen.

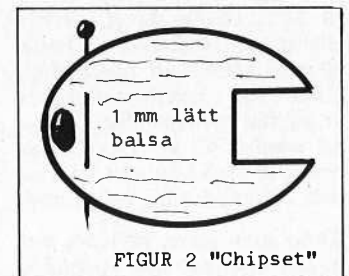
Och kom ihåg: det är nästan alltid enklare och billigare att reparera ett kvaddat plan än att bygga nytt.

En idé till det där superenkla som jag tycker är rolig har

kommit från Martin Hallberg och Stefan Bjurnemark i Eslöv. I "stora spillkuvertet" (jag håller med, nästan ingen balsabit är för liten att kastas, kan komma till nytta) hittade dessa klipska killar ett överblivet blad till en 25-öres modell. Mer än så behövs inte för en modellflygare i Eslöv. Snabbt tog M och S lite Hubba-Bubba (jag sa ju att de var klipska), kletade dit i ena änden av det ovala och lite välvda bladet och FLYGPLANET var fött!



Efter ett mödosamt utvecklingsarbete har de så konstruerat CHIPSET. En plan balsabit som blir lite välvd av en nål i nosen. Fungerar också som tyngd.



Det bästa var att de lade både ursprungsversionen och CHIPSET i en liten ask och skickade in till Hörnan så jag kan intyga att de flyger utmärkt. Till och med bättre än tändsticksplanen. Och det vill ju inte säga lite. Eller hur? Vi hör!

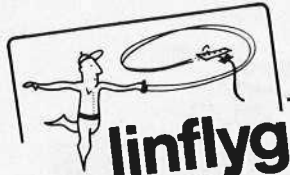
Bagge

Vinnare i julkorsordet:

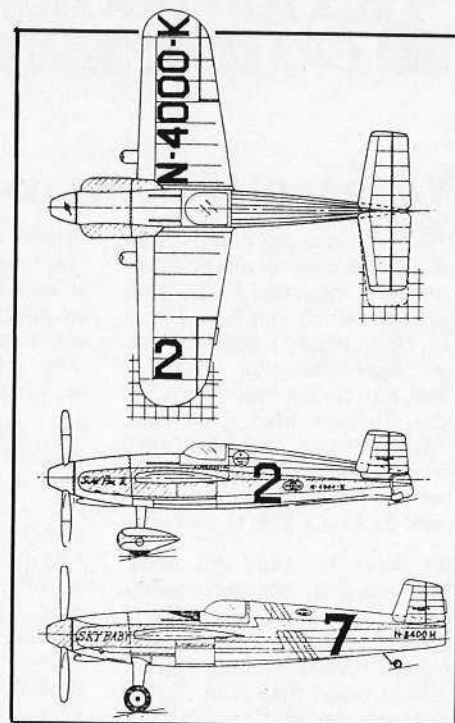
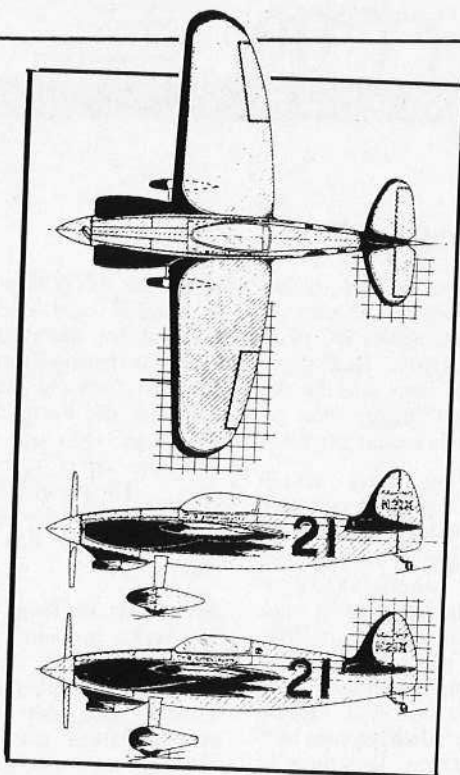
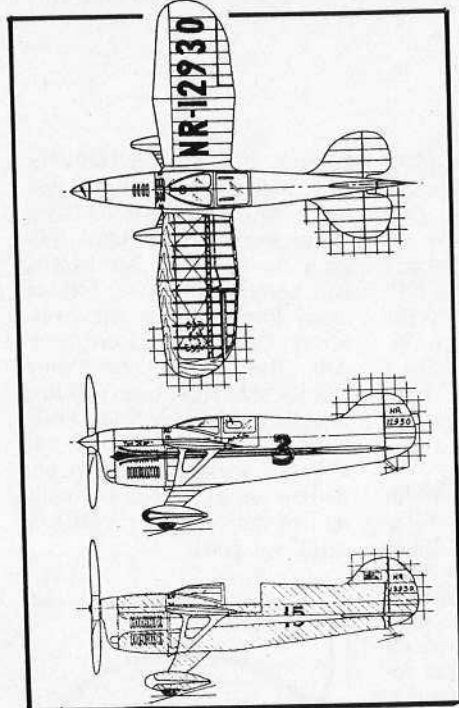
Martin Hallberg
 Anders Klason
 Göran Lundkvist

Gratulerar!





linflyg



Börja modellflyg — börja linflyg, avsnitt IV

Good Year Good Year Go

Propellerval

Bland det som finns på marknaden kan man börja med att utsluta träpropellrar. Vid motorstarterna utsätts propellern för stora påfrestningar av den ivrige mekanikern vars hand förmodligen roterar som en lärkvinge. En träprop skulle gå av i första slaget. Nylon eller plastpropeller är det bästa alternativet till att börja med. Glas- och kolfiberpropellrar är på tok för dyra för att träna sönder på en Good-Year och faktum är att t ex en Taipan 7×6 kan vara väl så god.

Tittar man på de tävlande vid någon svensk eller utländsk tävling kommer man att finna

att de flesta använder just Taipan. En 7×6 har ju en originaldiameter på ca 175 mm och det kan vara lämpligt att kapa ner den till 160—165 mm. Bäst är att ha ett par olika diametrar och prova med. Det finns många olika faktorer som påverkar hur propellern ska se ut. Är modellen tung kanske inte motorn orkar varva ur på en propeller med stor stigning och då kan det vara ide att välja en annan propeller. Vilken motortyp man har påverkar också. Bästa sättet är att provflyga, provflyga, provflyga och framför allt dra lärdom av det som provflygningen ger.

Bränsleblandning

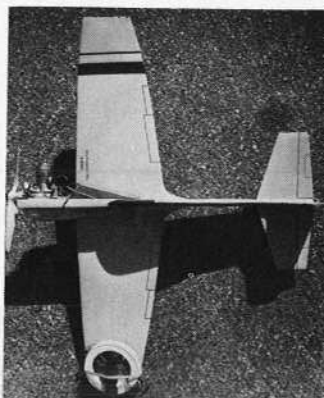
En god chans att komma i mål på en tävling har man ifall det finns bränsle i tanken. Den s k soppan blandar man lämpligtvis själv ty att köpa färdigt är dyrt och dessutom vet man inte vad man får. Fyra ingredienser behövs: Eter, från apotek eller färgaffär, fotogen från bensinstationen eller färgaffären samt olja, t ex Castrol M, och amylnitrat från en välsorterad hobbyaffär. Vilka proportioner man ska ha kan vara en fråga om utprovning men som ett gott riktmärke kan man ta följande: 20 % olja, 35 % eter, 42 % fotogen och slutligen 3 % amylnitrat.

Om Du efter blandningen skulle få mer än 100 % är det bara att vara glad.

Glödflygare kan ta som ett riktmärke att blanda ihop 20 % olja, 70 % metanol och 10 % nitrometan, alla sakerna från hobbyaffären.

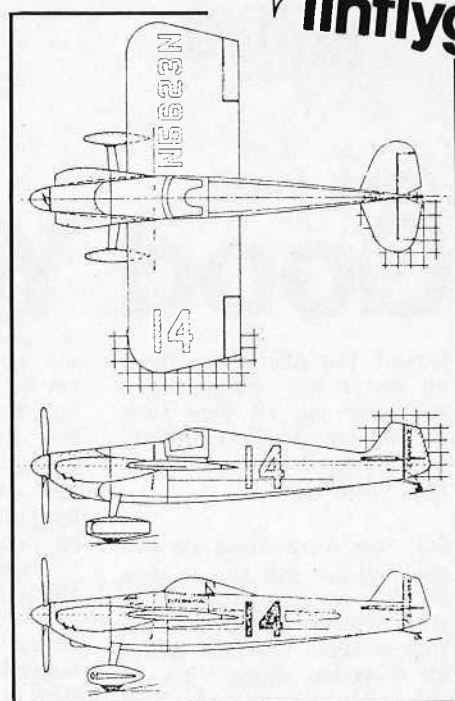
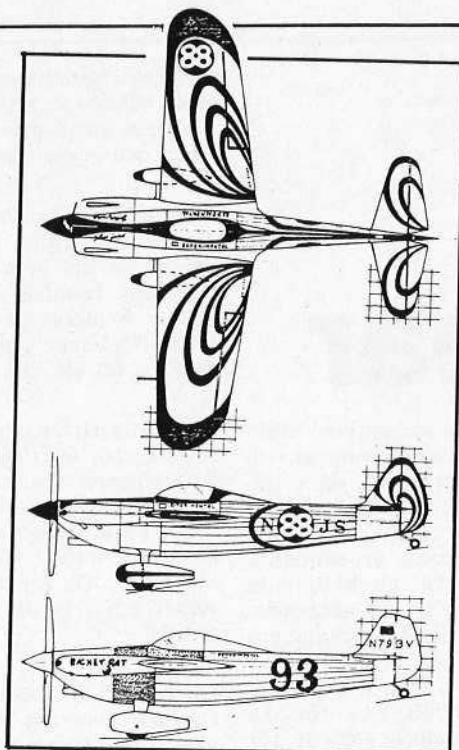
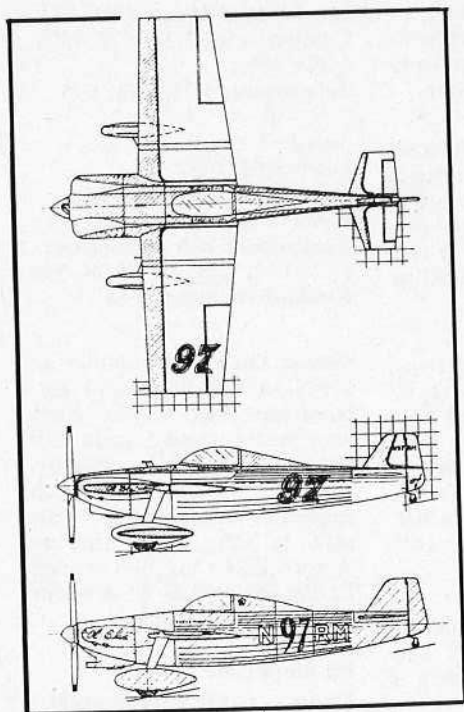
En mycket viktig sak att tänka på i samband med soppan är renlighet, både vid blandning och vid användning. Förgasare och även motor (samt naturligtvis tankventiler) är känsliga för smuts och blir lätt igensatta med driftproblem som följd.

Tänk att förlora finalen i Våldscupen p g a skit i bränslet!



T v fångar Per Bengtsar en GoodYear-modell vid Vårtävlingen 1983. Observera handskan, som man uppskattar efter ett antal "plockningar".
Foto: Gunnar Hovmark.

T h en LA-1 i helbild. Den här modellen anses vara bra och välbyggd med rena linjer.
Foto: Ewa Axtilius.



Good Year Good Year....

Mer folk till Good Year-cirkeln!!!!

Regler

Den som inte läst reglerna göra sig icke besvär på tävlingsplatsen! Så skulle man kunna säga om man vill hårdra det hela. En fördel med att ha läst reglerna innan tävlingen är att man vet hur man ska bete sig och varför. Naturligtvis kan man gå den långa vägen och lära sig saker allteftersom man drabbas av dem men chansen att man tröttnar innan man är fullärd är ganska stor. ALLTSÅ: LÄS REGLERNA. De finns att få från förbundsexpeditionen. Vissa hållpunkter kommer nu: Alla lag har rätt till två kvalificeringsheat om vardera 100 varv.

Det flyger två lag i varje heat och varje lag måste tanka om minst två gånger. De sex bästa lagen (bästa tiderna) går vidare till semifinal där man är tre lag i varje 100-varvsheat. De tre bästa lagen går vidare till en 200-varvsfinal där man måste ha fem omtankingar. Good-Year flygs på asfalt och det är två cirklar målade på asfalten. En med en diameter på 3 meter som piloterna måste hålla sig inom och en yttre cirkel med diametern 19,6 meter som mekanikern inte får gå innanför. Man har många regler som måste följas. Omflygning får inte ske under de medtävlades modeller.

Under normal flygning ska flyghöjden vara mellan 1,5 och 3 meter.

Flyger man över 6 meters nivå är man diskvalificerad. Eftersom man inte är ensam i centrum måste man gå runt när man flyger. Den som står stilla riskerar att bli diskad. Likaså får man inte "whippa", dvs dra modellen. Läger man krokben för medtävlaren eller armbågar honom i sidan är man också utesluten. Etc, etc. Vanligtvis är man diskvalificerad först vid tredje regelöverträdelsen men vissa grova "brott" kan medföra omedelbar diskvalifikation. Utdömaren av dessa straff är en person som kallas DOMAREN

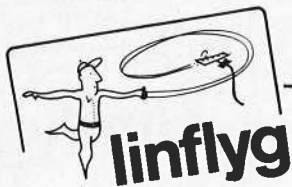
och som det kan vara bra att hålla sig väl med, t ex genom små presenter som glass och chokladkakor. Till sin hjälp vid tävlingen har domaren ett par tidtagare, vanligtvis två per tävlande.

Flygteknik

Första gången man ska flyga sin Good-Year-modell känns det säkert lite pirrigt men har man bara varit noggrann vid bygget och framför allt kontrollerat att tyngdpunkten ligger riktigt är det inget att vara orolig för. Väljer man sedan en dag då det inte blåser för mycket så är utsiktorna goda att flygningen ska bli ►►

Närmast t h Johan Rasmussen (god stunt-flygare) flyger även GoodYear. Här med en modell med snabbtänkingsventil med bra funktion. Han vann sin premiärtävling med Åke Nyström som parkompis! Jörgen Finn håller ögonkontakt med pilot Håkan Östman efter omtankning — viktigt!
Foto: Ewa Axtilius.





Ännu mera Good Year

lyckad. Har man aldrig flugit ett linstyrt plan innan rekommenderar jag att man först lär sig flyga med någon enklare maskin och då med gräs som underlag.

När man konstaterat att modellen flyger och inte är skev är det dags att trimma in tyngdpunkten ytterligare och roderutslagen tills man tycker att modellen känns skön att flyga, dvs är stabil i planflykt men ändå reagerar på roderutslag. Nästa steg är att trimma in avstängaren så att den utlöser vid nästan fullt dykroder. Vill man stänga av ska man göra ett **snabbt** dykutslag och inte ett långsamt. Det senare brukar i och för sig också innebära att modellen stannar men på ett ganska olyckligt sätt. Mekanikern behöver tränas i konsten att fånga modellen utan att krossa handen. Det duger inte med att bara sätta ut handen när modellen kommer utan man måste följa med och stegvis bromsa upp modellen.

För att inte modellen ska ha för hög fart vid landning ska man prova ut var någonstans i flygciirkeln piloten ska stänga av. Ju skickligare mekanikern blir desto högre landningshastighet kan man ha. Det viktigaste i samspelet mellan pilot och mekaniker är att piloten alltid landar på sam-

ma radie så mekanikern alltid vet var modellen kommer och inte behöver flytta sig i sidled. Flygciirkeln har ju två uppmålad cirklar på 3 resp 19,6 och dessa är utmärkta hjälpmedel för att hålla reda på var man är. Ur säkerhetsynpunkt skall mekanikern aldrig luta sig in med huvud och kropp innanför den yttre cirkeln för att t ex försöka fånga en modell som är för långt in. Det är bättre att låta modellen gå. Skälet är att det kan komma något annat flygetyg och passera och det är synd att stoppa sina medtävlandes modell på det viset.

Piloterna å sin sida ska försöka hålla sig i mittcirkelns centrum när de flyger och förflytta sig utåt just innan mekanikern ska ta modellen. Mekanikern har, förutom att tanka och starta motorn, två saker att tänka på. För det första att hålla innervingen mot marken så att andra landande lag inte fastnar i ens egna linor. Straffet för detta är diskvalifikation.

För det andra gäller det att se till så ingen annan modell håller på att starta eller landa när man själv är färdig att släppa iväg modellen.

Innan man lärt känna modellen och lärt sig starta och landa ska man inte flyga flera på

en gång. När man känner att man behärskar flygningen är det dags att släppa upp kompiserna och börja träna ihop.

Vad gäller propeller, motorinställning, storlek på insuget etc så är det bara att prova sig fram. Hemma, innan tävlingen. Är det svårt att få motorn att gå rent kanske det är tankens fel, etc, etc.

Det viktigaste är inte att flyga fortast utan att flyga säkrast. Erfarenheten har visat att man kommer längst om man satsar på driftighet och säkerhet samt jobbar med farten efterhand. Allt för många har stupat på att de kört fort och fel.

Devisen "Lär känna din utrustning som dig själv" kan vara bra att komma ihåg i sammanhanget.

Ovanstående tips är bara en liten del av vad man behöver veta som kunnig Good Year-flygare och det bästa sättet att lära sig resten är att träna samt delta på tävlingar.

Gamla artiklar

Ett bra sätt att få reda på intressanta detaljlösningar och andra tips är att studera vad som redan finns publicerat i t ex gamla nummer av MFN. När man läser gamla artiklar ska man ju hålla i minnet att vissa saker kanske är helt ute och ersatta av nymodigheter. Som exempel kan nämnas att cyanoakrylatlim är mer användbart idag än det var för 10-15 år sedan. Nåväl, här kommer ändå hänvisningar ett par år bakåt i tiden:

Om motorer: MFN 2/73, 2/74, 3/77, 5/79

Om Stunt: 1/76, 6/76, 1/77, 2/78

Om B-Team: 6/76

Om Combat-Open: 3/79, 2/81
Combat: 4/69, 3/71, 6/73, 1/75, 4/75

Team-Race: 4/72, 6/74, 1/75, 2/77

Speed: 1/75

Lead-outs: 3/75

Glasfiber i modellen: 6/71

Good Year: 2/81

Tanksystem och avstängare: 1/72, 4/72, 1/74, 2/74, 3/74, 6/74

Kabintillverkning: 5/68

Saknar Du något nummer av MFN så hör efter med förbundsexp. Det kanske finns kvar restex. Andra goda källor kan vara Allt om Hobby, danska Modelflyvenyt och engelska Aeromodeller. Särskilt de äldre årgångarna av Aeromodeller innehöll mycket linflyg, medan de 3-4 senaste årgångarna är magra.

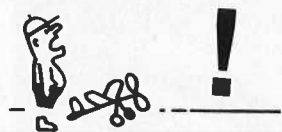
På återseende

Detta var den sista artikeln i serien om Good Year racing och jag hoppas verkligen att den har fått till resultat att just Du bygger en modell och visar dig på någon eller några av årets tävlingar.

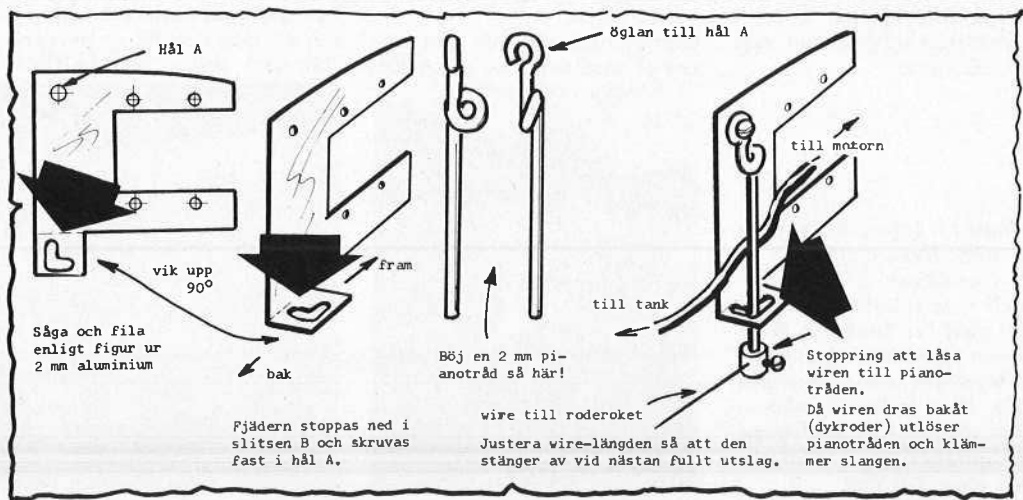
Känner Du dig osäker eller behöver råd och tips så tveka inte att vända dig till någon aktiv linstyrare. Vi vill så gärna göra allt för att hjälpa dig. Om materialet räcker kommer det att bli mindre snuttar om Good Year i kommande MFN-nummer. Frågor från läsekretsen kommer också att besvaras.

För att byta ämne så här på slutet undrar jag vad Ni som läser vill ha för något härnäst. Stunt, Speed eller combat. Vad ska vår nästa serie handla om. Skriv till fackred. och berätta vad Du vill läsa om. Vi ses i cirkeln.

Hilmer



Modellflygnyttis ritfelsniss gjorde ett allvarligt fel på ovanstående teckning. Det L-formade urtaget blev helt felvänt. Teckningen visar hur det skall vara — då blir det rätt funktion på bränsleavstängningen.

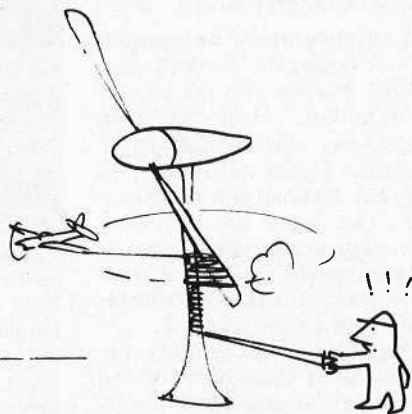
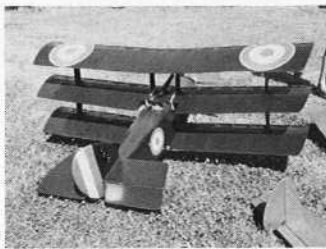




Vik 26 augusti för Stranda-träffen

Sådana här kärror blir det kanske att se på vid årets Stranda-träff i Mönsterås

Alla glada modellflygare är välkomna till ostkustens stora flygträff. Söndagen den 26 augusti 1984 var det.



Stunta i Windmill Cup 1984!

Trelleborgs Modellflygklubb har åter nöjet att inbjuda landets linkontrollvänner till Windmill Cup! Tävlingen går den 16 juni (reservdag 17!) och omfattar som vanligt klasserna F2B stunt och semi-stunt.

Man hoppas kunna bjuda på ett trevligt arrangemang med lika fint väder och lika stort deltagande som i fjol. Nybörjare och mindre försigkomna hälsas särskilt välkomna!

Man påminner om att man

inte behöver kunna hela flygprogrammet för att ställa upp i en tävling! Man får bara mindre poäng!

Man lär sig ofantligt mycket på sin första tävling, så tveka inte! Vi räknar också med att ha en liten combat-uppvisning med några av landets bättre flygare.

Väl mött den 16 juni 1984!

Se mitt-sidorna för övriga upplysningar!

Trelleborgs MFK

Nolaskogslyftet

Nolaskogslyftet i Örnsköldsvik blev en lyckad tävling tack vare de goda förberedelser arrangörerna Örnsköldsviks radioflygklubb gjort. Snön på isen var pistad och hård på startplatsen vilket gjorde att löpstarterna kunde genomföras utan besvär oavsett vindriktningen.

Det märktes också på resultaten främst i F1A, där nye senioren Johan Ekeroot, Östersund, flög 900 sek för första gången i sitt liv. Det blir säkert flera innan säsongen är över för Johan, som flyger med en av klubbkompisen Håkan Gruens konstruktioner, i sin tur en omarbetad Horejsi. Tätttrion i F1A utkämpade en hård strid, där säkre Leif Eriksson, Härnösand, missade 8 sek på en halvdan zoom i första starten, och Gösta Nilsson, Östersund, tappade 17 sek då han ensam av alla hamnade i ett träd.

I gummidragarklassen hade Rolf Sundin, Skvadern, nästan gett slaget förlorat efter en dryg minut i första. Men än en gång besannade sig att man aldrig ska ge upp förrän sista starten är körd. Både Leif E och Per Green missade grovt och Roffe vann till egen förvåning.

Örnsköldsvik har ett fint gäng A1-flygare, som åter visade sin klass med radioflygaren Hans Jenegård och unge Olle Burland som de bästa den här gången.

Debutantseger blev det bland äldre juniorerna genom östersundaren Niklas Karlsson i hans första tävling.

Det var 15 grader kallt på morgonen, och ingen riktig sol. Inte heller någon stark termik, men det räckte bara man undvek sjunkområdena.

Gösta Nilsson



Flygmeeting hos Runnmaffian

24—25 mars kunde man räkna in ett stort antal deltagare från närliggande klubbar vid Falu RFK:s flygmeeting. Man hade ordnat en enklare sköflygtävling med bl a ballongprickning och pricklandning.

Här segrade Lettinen från Borlänge följd av Faluns R Baltzar. Med på meetinget var bl a Jonas Hagberg med sin mycket fina Douglas Dauntless (bild).

Falu RFK
Björn Carlsson



Välkomna till Norberg och modellflygeri!

Torsdagen den 31 april — dvs på Kristiflygaredagen — anordnar Norbergs modellflygare en modellflygträff. Alla modellflygintresserade är välkomna — med eller utan modell!

På programmet står bl a RC-, lin- och friflyguppvisningar,

kolabombning, mass-start med RC-segel och loppmarknad. Dubbelkommandoskolning kommer att försiggå på kanal 65 större delen av dagen. Vi håller till på Norbergs flygfält — det ligger i Kärrgruvan strax norr om Norbergs samhälle.



Norbergsträffen igång igen efter 18 år!

Den på 60-talet så populära Norbergsträffen drogs igång igen. Och många kom för att återuppliva gamla minnen, bl a Hans Åhlström, Gunnar Ågren, Holger Sundberg och Bengt Wendel, som då var junior!

Senaste gången man tävlade var 1966 och Gunnar Å hade städlat Uppsalas klubblokal och funnit det gamla fina vandringspriset, som därigenom åter fick "röra på" sig.

Norbergsträffen var känd för att alltid ha fint väder den andra söndagen i mars, som man körde. I år, då man bytt dag till första mars-söndagen, var det inte något toppenväder.

Ett fyrtiotal modeller var anmälda, vilket får sägas vara bra.

Av resultaten kan nämnas, att Anders Berglund, Waxholm, segrade i A1/jun med 535 sek före Thomas Säfström, Uppsala.

Per Findahl fick dagens bästa tid 851 sek efter 5 max. Tyvärr försvann modellen för

tidtagarna i snöfallet i en start. I samma klass, F1A/jun, kom Anders Berglund, Waxholm, tvåa.

I F1A/sen tog Holger Sundberg segern med Per Persson, Norberg, bara 36 sek efter.

Bror Eimar var ingenting att göra åt i F1B. Han vann på 804 sek efter att ha "läst" väder före varje start. Eddy Ahlstedt, ny gummiknådare, kom tvåa 102 sek efter.

Till F1C kom 5 man. En körde loppet ut — Gunnar Ågren! De övriga fick alla problem. Gunnar fick 602 sek, vilket han vann på. Norbergspojkarna tog dock lagsegern och den fina pokalen kom att hamna, "där den hörder hemma". Det var 2x Findahl och 1x Wendel, som grejade det!

Samtidigt med Norbergsträffen kördes en enhetsmodell, som tagits fram av Hans Olsson, Norberg. Här vann Per Jernström, 191 sek, före Jacob Risberg, 103 sek — båda från hemmaklubben.

Norbergs FK, Mfs
Bengt Wendel

MFK Thor inviger fält med asfaltbanor efter tre år!

MFK Thor, Södra Møre i Torsås Kommun, bildades 1981 av en skara modellflygare, som under många år på egen hand flugit på skilda håll. Målsättningen blev redan från början att få fram ett permanent fält med asfalterade banor. Och nu 1984 står man i begrepp att inviga det nya fältet!

Man är idag omkring 30 medlemmar varav större delen representerar gruppen 10—26 år.

Medlemmarna är av gruppen "söndagsflygare" — dock med stort intresse för ungdomsverksamhet. Och vill man Klubbens nya flygfält ligger utanför Torsås vid riksväg 66 mellan Kalmar och Karlskrona. Det ligger lite vid sidan av bebyggelsen vilket minskar "störningsriskerna". De fina banorna vardera 6x50 meter har lagts i form av ett T.

Flygdagar under sommarmånaderna är tisdag och torsdag förutom helgdagarna. Vinter-tid flyger man vid fint väder söndagar och i vissa fall även lördagar.

I centrala Torsås har man hyrt ett klubbрум där man träffas och bygger tisdagar och fredagar 18.00—21.00.

Skolflygning genomförs med en Junior 200, som utrustats med dubbelkommando, vilket uppskattas av klubbens nybörjare. Liksom av besökande, som härigenom fått möjlighet att prova på RC-styrning.

Klubbens eldsjäl, Tommy Segerdahl, lägger ner nästan hela sin fritid på verksamheten och är mannen bakom bedriften att hålla anläggnings-

kostnaderna så låga som cirka 32.000:—.



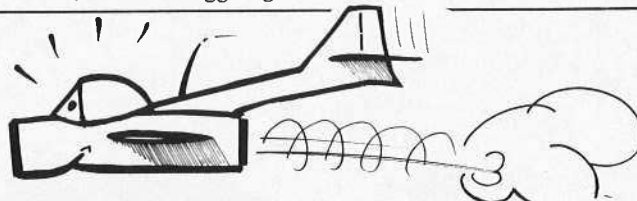
Tommy är värd en eloge liksom fru Britt och barnen, som ställt upp vid hans sida.

Under 1984 kommer klubben att anordna utflykter till bl a Flygvapnets huvudflygdag i juni och till det nyinvigda flygmuséet i Linköping någon gång under sensommaren.

Årets stora händelse blir dock invigningen av flygfältet och alla modellflygare är välkomna till fältet under sommaren. Kommer Du till den vackert belägna campingplatsen Dalskär utanför Bergkvara så tag kontakt med någon styrelsemedlem. Om Du har flygmaskin så får Du prova på våra asfalterade startbanor, som vi är stolta över.

MFK Thor,
Ove Lindh
0486-202 21

Christer Pettersson
0486-208 42



V L M inbjuder Sveriges fläktflygare till vårt meeting den 19—20 maj på Kramfors Flygplats — mitt i Ådalen, med början kl. 10.00 lördag.

Anmälan senast 14 maj till Börje Strid, Dalgatan 13, 852 34 Sundsvall, eller telefon 060-11 61 26 efter kl. 17.00. Meddela om Du behöver mat och logi så ordnar vi detta.

VÄLKOMNA hälsar V L M



25 års-jubilerande Sölvesborgs MFK!

Sölvesborgs modellflygklubb 25 års-jubilerar i år. Klubben har cirka 40 medlemmar. Huvudsakliga verksamheten är och har varit radioflyg. På 1960-talet styrde man med de svårhanterliga och jämfört med dagens proportionalstyrda radioapparater primitiva som då fanns.

Historierna är många om bedrifterna på Rinkabyfältet där man fick hålla till i brist på eget fält. På Rinkaby fick man samsas med fullskala motor- och segelflyg och fallskärms-hoppare till en liten incident inträffade. En av klubbens glada flygare råkade flyga genom en hangarvägg, en bagatell tyckte modellflygarna men fullskala flygarna fick stora darren och så var man utan fält.

Numera har man eget fält med klubbstuga. Klubblokaler har man också där tisdagskvällen är obligatorisk träffkväll för modellflygsnack eller inköp i klubbens egen materialshop. Under sommarmånaderna flyttas tisdagsaktiviteterna till fältet. På söndagsförmiddagarna har man sommartid flygskola för nybörjare på radioflyg. Fältet döpt till Veslanda har en fin och alltid grön gräsyta som vårdas ömt av medlemmarna. Gästande modellflygare är alltid välkomna till fältet. Åk E 66

cirka 7 km österut från Sölvesborg till Ysane kyrka, ta till vänster mot Gammalstorp, efter 300 m ta till höger där syns vindstruten och den blå klubbstugan.

Tävlingsaktiviteterna har inte varit så stora genom åren men intresset och aktiviteterna ökar.

En skojig tävlingsform som man har ett antal tävlingar i varje år med bl a klubbmästerskap är pricklandningstävling. Modellflygtävlingar är ju publikt sett katastrofalt spänningsfattiga med långa tävlingsdagar, invecklade beräkningar av resultaten, långsam resultatredovisning etc. Pricklandningstävlingar är lätta att förklara tävlingsmomentet i, publiken kan själva se resultatet som ett mål i fotboll och tävlingen kan klaras av på ett par timmar.

En annan och avgörande fråga, alla som har ett plan, det må vara enkla nybörjarmodellen eller konstflygplan kan delta. Tävlingsformen kan verkligen rekommenderas för att bredda intresset för modellflygsporten. Klubben sänder gärna tävlingsregler till dem som vill veta mera.

Olle Johansson
Sekreterare
Båtman svägen 8
294 00 SÖLVEBORG
0456-541 06

nings Tidningar

Östergötlands Dagblad

om Vad
er? gör
planet
där
uppe?



Från Konstantin Tjerneko, och Viktor Grizyn.

illa är annu en oppen
Del 1, sidan 13

ouglas
r nu
nen

i Grensholm håller
tyselsatt. Till raden



Men vad är det som sitter i kyrktornets spira? Är det inte ett flygplan? Många var nog de Jurstabor som i veckan upptäckte att Kvillinge kyrka fått en extra dekoration i kyrkspiran.

Där satt ett modellflygplan som fastnat i spiran.

I rätt vinkel och med vingarna i läge. Det var bara tornet som var i vägen för en fortsatt flykt.

Vad hade hänt?
Del 1, sidan 20

Högkyrkligt modellflyg i Norrköpingstrakten

Norrköpings Tidningar — som måste sägas bevaka väsentliga modellflygnyheter — hade för en tid sedan en fin artikel om helikopterflygare / Viggenpilot Ulf Johansson. Nu slår man till igen och frågar på förstasidan "Vad gör planet där uppe?"

Rubriken illustreras utmärkt med en bild av Kvillinge kyrkas tornspira, där en modellflygfarkost av märket Sk78 snyggt och prydligt sitter "fastnitad" endast några meter un-

der en måhända förskräckt kyrktupp, som måste förvånas av den plötsliga konkurrensen.

"Chansen att träffa den igen om jag försökte är lika stor som att vinna högsta vinsten på Lotto", säger modellflygaren efter den (miss)-lyckade landningen.

Kan manne pylon-pojkarna ge några tips att undvika sånt här i framtiden?

S Tingwall

Gör vi rätt? Frågor utan svar.

Rekryterar vi på rätt sätt inom SMFF? Siktar vi in oss på de rätta åldersgrupperna?

Lägger vi ned för mycket introduktionsarbete på att lära ungdomarna bygga? Tröttnar dom innan dom får se sina modeller i luften? Borde vi få dom snabbare "luftburna" med fjärdigbyggda modeller i stället?

Erbjuder SMFF idag produkter, som klarar konkurrensen med videomaskiner, hemdata-

anläggningar? Erbjuder SMFF idag en hobby, som kan konkurrera med de populära elektronikprodukterna?

Har modellflygets status sjunkit relativt sett? Betraktar flertalet ungdomar modellflyg som "leksaker"? Är det "fint" att leka med datorer, men "barnsligt" att modellflyga?

Har Flugan blivit en leksak för RC-flygare i vinteride mer än en introduktionsmodell för ungdomar? Tillhör pinn/pap-

persmodellerna modellflyghistorien? Måste SMFF följa med "i tiden" med mer snabbbyggda modeller. Är linflyg och friflyg rätta lockbetena för att locka till sig ungdomarna, som vi konkurrerar om?

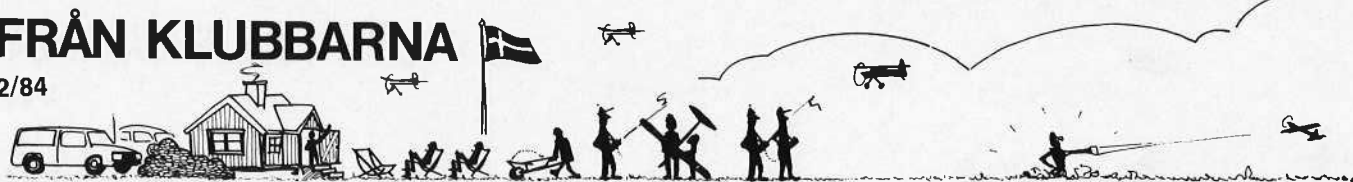
Hur länge stannar en nyansluten 10-åring? Hur länge stannar en nyansluten 15-åring? Kommer man tillbaks efter några år? Ger nedlagt arbete dock resultat på sikt? Hur länge stannar en nyansluten 25-åring?

Kan man använda SMFF:s dator för att få fram användbar statistik? Kan man göra någon enkät bland alla nyanslutna för att få veta vad dom tycker?

Är det lätt att väcka intresse, men svårt att stå upp till sina målsättningar? Har vi rätt målsättning?

Gör vi rätt? Rekryterar vi på rätt sätt inom SMFF?

S Tingwall



Årets höjdpunkt Allebergstävlingen 1984

Skall Lennart Blomdahl (Herrljungamaffian) upprepa fjol-årets bravad med tre sexminutare på direkten eller ska Alf Olsson, Gråbo, klättra upp ett pinnhål och ta hem segern till Gråbo för första gången.

Tävlingdag blir den 19 maj med reservdag den 20 maj.

Vi har talat med John Pohlman, på TV 2, och han har lovat att inte upprepa fjolårs-vädret utan i stället kommer det att bli perfekt flygväder med tillfälle till soldyrkan allt enligt nämnde Pohlman.



Det blir i år trettonde gången för Allebergstävlingen.

Veteranklubben utökas i år med Arne Nohlberg, Skövde och Bo Nylund, Lidköping som erhåller den exklusiva silvermedaljen för tio års deltagande.

Arne Nohlbergs största triumf genom åren var 1981, då han segrade med 1163 poäng av totalt 1170. Det vore ju en utmärkt jubileumspresent om han kunde upprepa den bravaden.

Veteranen Bo Nylund var med i Allebergstävlingen vid starten 1972. Det gick inte så bra då (treå från slutet) men han for hem och tränade och tränade och kom igen. 1980 gjorde han sin bästa Allebergstävling då han tog en andra

plats. Skall han blanda sig i toppstriden i år?

Vi har ibland undrat varför Allebergstävlingen blivit så populär. Vi tror att det beror på de enkla reglerna, t ex att far och son kan deltaga med samma modell, eller om någon kör sänder sin maskin kan låna någon annans maskin och fortsätta tävlandet. Inte heller behövs det en supermaskin för att deltaga. J-O Larsson, Blue Max, deltar i år för 12:e gången med samma modell. Den svenska modellen Blue Phoneix tror vi är en modell som hävdar sig fint för denna form av tävlingar.

Reglerna är enkla. Termik 6 min i fyra omgångar, varav den sämsta strykes, 30 poäng extra för landning i cirkel. Start sker med löplina (150 m).

Då antalet startande är begränsat ber vi er anmäla er på så många frekvenser som möjligt. De som anmäler sig på flera frekvenser har företräde. Första anmälningsdag är den 19 april enligt poststämpelns datum.

Startavgiften är 50:— och insättes på pg 11 22 37-3, MFK Blue Max, 521 02 Falköping, med uppgifter om namn, adress, tel, klubb och frekvensnummer — stryk under önskad frekvens. Ev frågor svarar Jan Odén på, tel 0515-335 87.

Välkomna till modellflygets "Vasalopp"!

MFK Blue Max



Årets komet 1983 vald

Johannes Legradi, Lomma utnämndes vid klubbens ordinarie årsmöte till Årets komet 1983.

Ur prisberättelsen kan vi läsa, att han klädde alla "Fladdermusarna" med Flugan och därtill några andra klubbars toppflygare vid inomhustävling i Malmö våren 1983. Vidare för hans envisa, skickliga och uthålliga arbete vid utvecklingen av El-linflygplanen.

Bilden visar Johannes Legradi med pris och den senast byggda modellen, elektrisk Team Racer, som skall användas av klubben vid Världrekordflygningen i samband med klubbens 10 års-jubileum 1984.

Fly high!

Allt för RC-entusiasten:

Flygplan, helikoptrar, båtar, bilar, radioanläggningar, motorer, trämaterial, tillbehör, reservdelar, m. m.
Pröva oss!

Göt-Hobby

Roslagsg 25, 113 55 Stockholm, tel 08-15 68 63
öppet vard 10—18, lörd 10—14



(Hkp-katalog med motorer, radio och tillbehör skickas mot 10:— i frimärken eller sedel)



Norrländska vintertävlingen

Årets upplaga av Norrländska Vintertävlingen hölls som vanligt på Ålandsfjärdens is utanför Härnösand 11 febr 1984. En stor del av Norrlandsfriflygarna hade mött upp mangrant denna fina vintermorgon. Som vanligt hade vi tur med vädret med svaga vindar och temperaturer runt nollstreck. Under de sista perioderna tittade även solen fram,

Första perioden kom igång en kvart försenad på grund av att vindriktningen inte var den bästa. Efter en stund mojnade vinden och den började vända åt rätt håll.

Tävlingen flöt lugnt fram hela dagen med fina starter från de tävlande. På grund av att det snöat så mycket veckorna innan var det mycket svår-sprunget för A1 och F1A-fly-

garna. Trots detta blev det ganska bra tider i de klasserna. I F1B var Rolf Sundin helt outstanding med fina starter hela dagen som resulterade i 900 sekunder och en första plats. Tvåa där blev Per Green med 851 sekunder.

I 77-cm segrade blott 6-åriga Jörgen Bohman med finfina 203 sekunder. Tvåa där blev F1B-segraren Rolf Sundin. Vad månne bliva av Jörgen i framtiden? Trea blev syrran Annica Bohman.

I F1A senior segrade Håkan Gruen med 857 sekunder med Leif Ericsson bara 7 sekunder efter. Anders Larsson vann F1A junior.

Stefan Lundqvist från Ö-vik vann både A1 junior & Hkg junior. Efter sig i A1 hade han Niklas Martin från Flygarna, och efter Niklas var det ett helt koppel Ö-viks flygare. I Hkg vann Stefan tätt följd av Christer Pekkala från samma klubb.

Lasse Pekkala vann A1 senior med 585 sekunder före Hans Jenegård. I Hkg senior vann Gösta Nilsson tätt följd av Hans Jenegård.



Läst i Vikings medlemstidning

1983 översteg medlemsantalet för första gången 100. Detta minnesvärda år bokfördes också mer än 1800 starter i loggboken. Antalet landningar var nästan lika många, sägs lakoniskt i den trevliga tidningen.

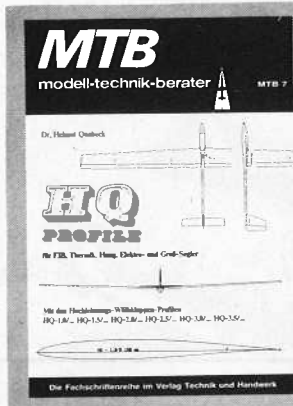
I övrigt riktar vi i Härnösands MSK ett stort tack till Härnösands Skoterklubb som ställde upp med kort varsel och gjorde startfält och reservfält med förbindande skoterspår åt oss. Sedan hälsar vi alla tävlande tillbaks till nästa års vintertävling.

Härnösands
ModellSportKlubb
Olle Green

VISSTE NI INTE DET ?



har FLUG's alla MTB-häften
... och de bör inte saknas i klubbens bibliotek! Böckerna är på tyska, men tack vare bra bilder är de givande även om man inte kan språket.



MTB 1 Epplerprofiler
25 olika 58-479. 85:-

MTB 2 Epplerprofiler
stora seglare. 85:-

MTB 3 Naca-profiler
13 olika. 79:-

MTB4 Konstr o ber av
RC-segel. 135:-

MTB 5 203 tips för
modellbygget 85:-

MTB 6 4-taktare 85:-

MTB 7 HQ-prof. 85:-



Kerstinbadag 12
641 50 KATRINEHOLM

0150 - 18866

FUJI FUJI FUJI FUJI FUJI FUJI.....

Nu har vi laddat med FUJI motorer. Med trevliga egenskaper till ett trevligt pris. Ännu trevligare med klubbabatt. Alla reservdelar finns normalt hemma.

35 RC ABC glidlagrad	FUJI gör även 4-vägsnycklar för små
25 " " kullagrad	och stora muttrar. (4-6 och 7-12 mm)
21 " " "	FUJI glödstift.
15 " " "	

15 Standard ABC kullagrad för friflyg och lina.

ROSSI glödstift och glödtoppar till R15 finns hemma.

Bästa balsakniven är en skalpell. Vi har dom med rätt blad och pris.

ESAKIS papper i 3 vikter och flera färger. Nu även i SVART-tunnt.

KSB gör bra timers för friflygarna. Vi har dom. Även 20 sek. motort.

AMBROID gör bra lim. Bl.a. världens bästa balsalim och ett mycket bra cyanoacrylatlim i en mycket bra förpackning om 14 gram. STUK heter det.

För er som även fiskar med fluga, så förpackar och färgar vi ett trekantigt nylongarn, kallat ANTRON. Reflekterar ljus och låser små luftblåsor. Prova det till vingar, streamers och dubbing.

-Lacka flughuvudet med AMBROID balsalim.

-Vi har även fluglinor till rätt pris.

Till dom fotointresserade säljer vi diafilm till modellflygarpriser. BARFEN CRX 100 heter den. 100 ISO. Framkallas i E6. Enl. FOTO m.fl. är det en film i toppklass. Bara Kodachrome är bättre. Men också långsammare och klart dyrare.

Pris: 35:-/st. 320:-/10st. Exkl. framkallning.

Prova den. Sätt in 37:- på ELGECO:s postgirokonto 58 56 05 - 9, så kommer det en film på stubinen. Du lär inte bli besviken.



ELGECO

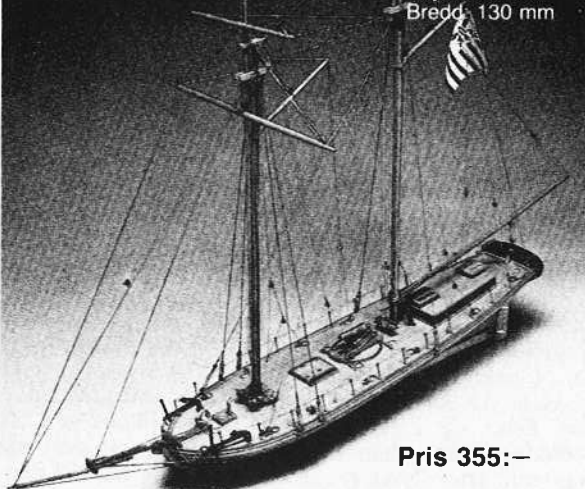
Box 8012, 421 08 Västra Frölunda

Tel. 031/473560

NYA VELLEMAN-AGENTURER...

Artesania Latina Dallas

Längd: 710 mm
Höjd: 570 mm
Bredd: 130 mm



Pris 355:--

Du har över 26 olika Artesania modeller att välja bland.

OBS! I alla Artesania's modellsatser ingår *alla* tillbehör som behövs, utförda i trä eller metall.

Artesania miniatyrkanoner



Naval
24 Lb

12 olika modeller i sortimentet... Pris 79:--

Hobby Boy Professionella småverktyg



Sticksåg klarar upp till 7 mm plywood!

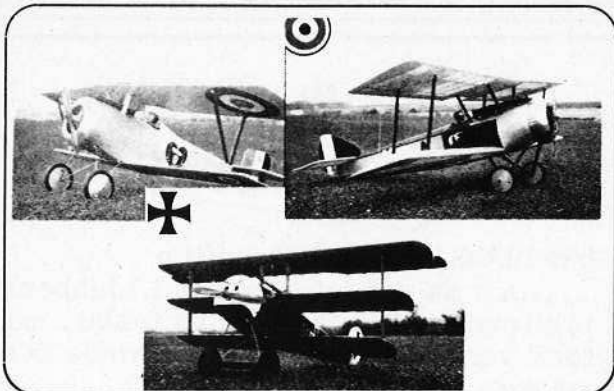
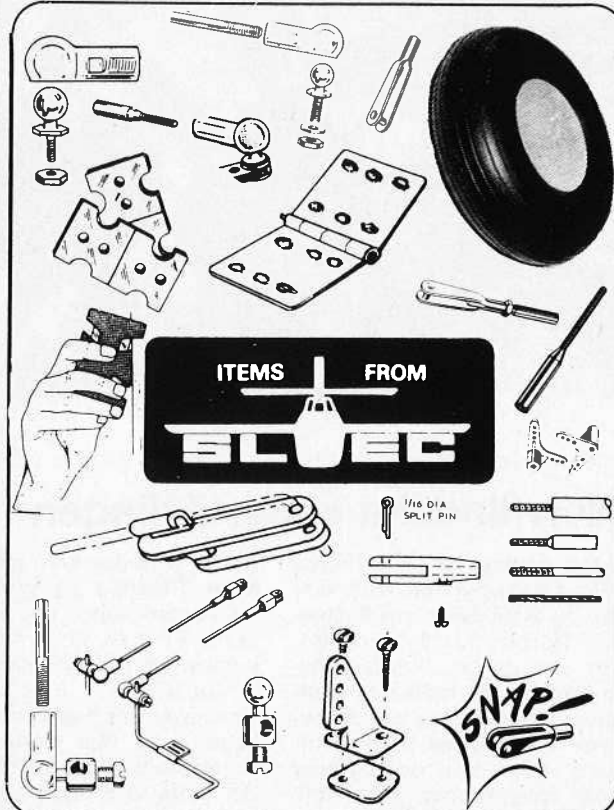
Pris 248:--

Generalagent o Distributör:

VELLEMAN ELECTRONIC AB

Box 69, 172 22 SUNDBYBERG. Tel: 08-98 46 00

Gå in i din hobbybutik och beställ redan nu.



HAWK



DUCTED FAN

Generalagent o Distributör:

VELLEMAN ELECTRONIC AB

Box 69, 172 22 SUNDBYBERG. Tel: 08-98 46 00



Välkommen till
Sveriges största tävling
NATTÄVLINGEN

på Midlanda flygplats, 2,5 mil
norr om Sundsvall natten mellan
16—17 juni. Tävligen börjar kl
21.00 och klasserna är F1A, F1B,
F1C, A1, B1, 77 cm och Hkg.
Sista anmälan 840601 till MFK
Skvadern, c/o Ulf Lejdstrand,
Häggvägen 16, 862 00 Kvissleby.
Telefon 060-51 30 33 bost eller
060-12 15 50 arb.

MFK Skvadern



Forts från sid 5

Förbundsmöte i Södertälje

Bo Hallgren tar hand om pekningen för utbildningsavdelningen efter avgående och rättmätigt hyllade Calle Sundstedt. I övrigt sitter man kvar i styrelse och utskott.

Mötets verkliga insats var att få fram nio personer att ingå i ARBETSGRUPPEN — de tappra nio — som skall lösa alla de problem och frågor, som mötet så lättfärdigt lagt på hög. De tappra nio — de nios gäng — som nog redan på förhand bör hyllas för sitt djärva mod är Peter Källoff, Lars Larsson, Bengt Lindgren, Elsy Larsson, Göran Kalderén, Ragnar Åhman, Bertil Nilsson (sammankallande), Kent Johansson och B-O Samuelsson.

Gruppen förärades målsättningen att resultat skall presenteras redan i år. Och de icke budgeterade kostnaderna för gruppens övningar fick så SMFF-styret i uppdrag att ordna. Punkt och slut. Nog så svårt av reaktionen att döma, även om K-A Ericsson å VLM:s vägnar kunde meddela att man stod för "sin" delegats omkostnader.

Avslutningsvis gav så Calle S info om pappersplanprojektet, som nu förverkligas som ett co-jobb med KSAK/Linjeflyg/Expressen som motorer. På ett tjugotal platser kommer SMFF-klubbar att kunna visa upp sig i anslutning till den här tävlingen, som avslutas med en riksfinal i Stockholm någon gång under hösten. Mer information kommer i Mfn.

Innan klubban så gick i bordet för avslutat Förbundsmöte 1984 — nu med Bo Jansson som svingare — hyllades och avtackades Calle Sundstedt för 18 års (stämmer det?) värdefull och stimulerande insats som SMFF:s utbildningsansvarige.

Så föll klubban vid 17-tiden för årets Förbundsmöte. Nästa gång ses vi åter i Södertälje blev det bestämt.

Så for vi hem. Och tankarna for runt. Det var förvisso ett lugnt och fint möte. Och välskött. Men var det ett bra möte? Kanske protokollet kan ge svar på den frågan. Vi bör ha det ute i klubbarna om en 2—3 veckor.

S Tingwall

Använd ZAP- superlimmet!



ZAP CA cyanakrylatlim-snabblim 28 gram	53:50
ZAP CA+ cyanakrylatlim, tjockare 28 gram	53:50
ZAP KICKER (accelerator) gör att ZAP-limmet härdar snabbare, 56 gram	62:—
ZAP Debonder-lösningsmedel	40:75

Många andra Zap-typer och storlekar finns.

Återförsäljare sökes!

ORBO

Lidgatan 20, 171 58 SOLNA
Telefon 08/83 25 85.
Du kan ringa in Din beställning när som helst på dygnet!

Byggsatser från SMFF

KNARREN Gummimotormodell Spännvidd 70 cm

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



Pris 49:—

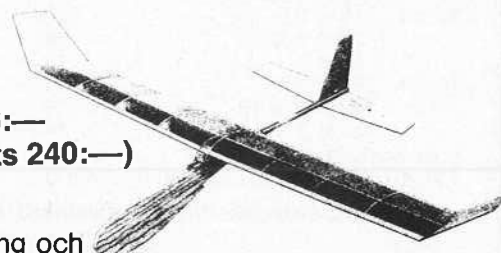
FLUGAN
Pris 14:—



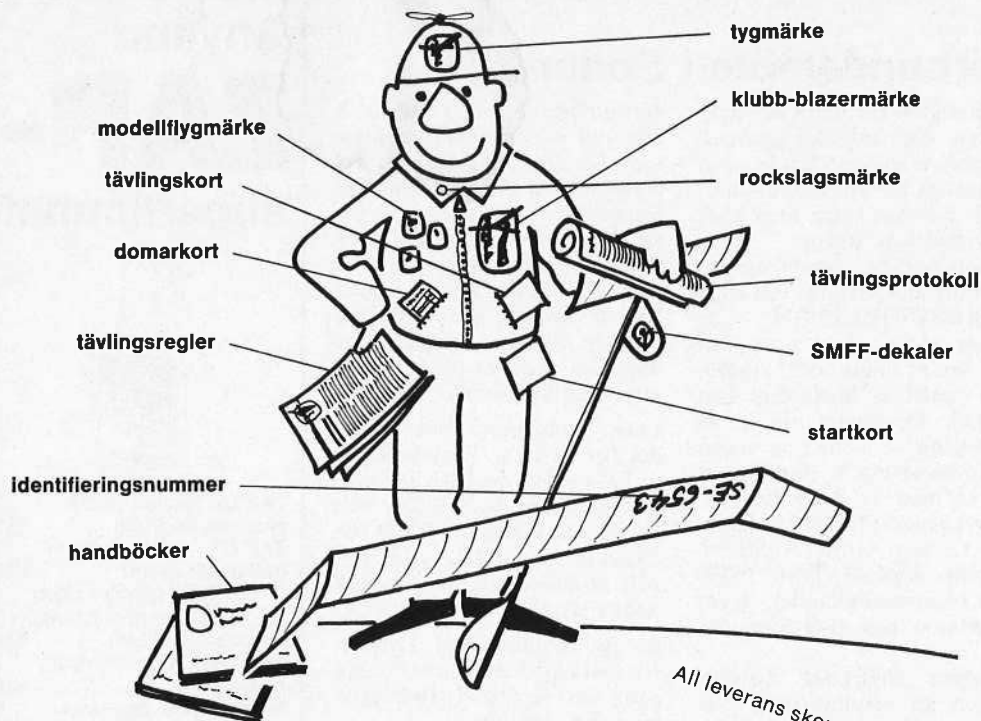
SPARVEN Segelmodell i klass A:1 Spännvidd 60cm

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

Pris 26:—
(10-sats 240:—)



SMFF:s byggsatser beställs direkt från MODELLPRODUKTER, Härnösand, 0611-165 00



All leverans sker mot postförskott.

KÖP 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
*) Tygmärke, broderat	20:—
Tygmärke, sys fast	5:—
Nyckelringar	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 (1 sorts siffra på varje ark)

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:—

som önskas)

Färger: svart, vitt och rött (stryk under det

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	
F3D pylon, Quater Midget pylon	6:—
Helikopter, internationella & svenska & populär	6:—

Raketflyg

F3A och sport populär	4:—
-----------------------	-----

Elflyg

Elflyg	6:—
--------	-----

Handböcker

"Att vara modellflygledare"	6:50
"Modellflygets grunder"	15:—
"Modellflygning"	SLUT

Bokpaket

Bokpaket	20:—
----------	------

(Handböckerna Vi modellflyger, 2 del)

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

*) Om beloppet betalas in i förväg på SMFF:s Förlags pg 73 31 38 - 2 deb. inget porto



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
Spånhusvägen 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

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

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

Paket för kursverksamhet

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

HB Bagge & Erqvist
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, Minित्रix och Liliput. Tillbehör från Heljan. **Plastmodeller:** Airfix, Revell, Tamiya, A.M.T.

Gävle

MOLANDER HOBBY

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

har Allt om hobby

Modellflyg — båt — bil —

motorer

Radioanläggningar

Tillbehör m m

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



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 goit

Välkomna in!

Helsingborg



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

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

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

Västsveriges mest väl sorterade affär för RC-flygaren.

Radio: JR, Sanwa.

Motorer: Webra, OS.

Byggsatser: Av bästa och kända fabrikat.

Tillbehör: Ca 500 olika artiklar.

Välkomna
Bo Nylund

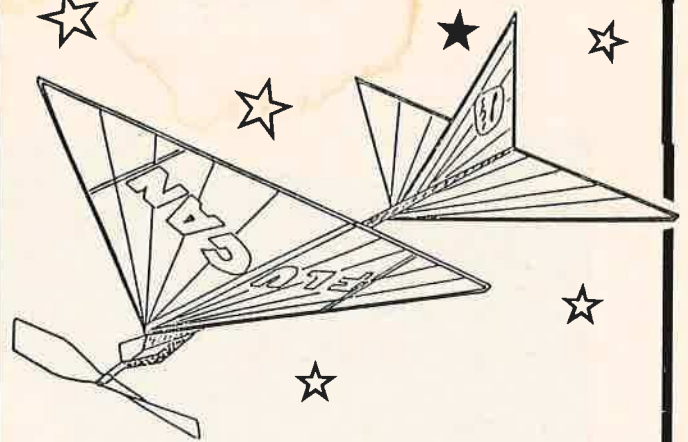
Linköping

BORGS hobby

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

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

Modelljärnvägar — Bilbanor
Plastbyggsatser —
Experimentiådor — Tillbehör

FLUGAN

Om Du vill bygga Flugan eller någon större modell fråga i dessa affärer efter byggsatser från oss.

Om de inte finns — beställ direkt från oss!

ALVESTA: Lek & Hobby. ARBOGA: Leksaksaffären. BORÅS: HK-Produkter. BJÄRRED: JH-Produkter. BJUV: Palms Flygsport. BORENSBERG: Stc. BORLÅNGE: Lekis. BANDHAGEN: Hökdalens Lek & Hobby. DANDERYD: Leksaksspecialisten. ESLÖV: Jeni Hobby. FALKENBERG: Hem & Hobby. FLODA: Floda Fritid & Hobby. FLODA: Björkgårdens Lek & Hobby. FINSPÅNG: Pelleskogs Lek & Hobby. FALUN: Lek & Hobby. FARSTA: Farsta Lek & Hobby. GRUMS: Presenter & Leksaker. GÄVLE: Leksakshuset. GÄVLE: Molanders Hobby. GISLAVED: Modeller & Elektronik. GÖTEBORG: Hobbycenter. GÖTEBORG: Nils Hobby. HUSKVARNA: Rosens Leksaker. HUSKVARNA: RC Center. HALMSTAD: Lekcenter. HISINGSBACKA: Leksaksaffären. HAGFORS: Vanjas Leksaker. HELSINGBORG: LT Hobby. HÄRNÖSAND: Prisma Leksaker. INSJÖN: Clas Ohlson AB. JÖNKÖPING: Lekcenter. JÖNKÖPING: Hikmet Leksaker. JÖNKÖPING: Leksaken, Sesamhuset. KARLSKOGA: JK:s Hobby. KUNGSBACKA: Kungsmässan, Leksaksland. KATRINEHOLM: Lek & Hobby. KARLSTAD: Leksakshuset. KALMAR: Simsalabim Leksaker. KALMAR: Kalmar Lek & Hobby. KARLSKRONA: Leksaksmagasinet. KARLSHAMN: Leksaksfyndet. KINNA: Knallens Special. KUNGÄLV: Kungälv's Barnvagnslager. KIRUNA: Kiruna Lek & Armatur. KRISTIANSTAD: Havannamagasinet. KRISTIANSTAD: Lekcity. LINKÖPING: Bergs Hobby. LINKÖPING: Hobbylagret. LUDVIKA: Be Bo Produkter. LERUM: Mias Lek & Pyssel. LIDKÖPING: Flyghobby. LIDKÖPING: Leksaker AB. LULEÅ: Luleå Lek & Hobby. LIDINGÖ: Mest På Lek. MALMÖ: Model Craft. MALMÖ: Inter Hobby. MALMÖ: Bosses Hobby. MALMÖ: Carolcity. MALMÖ: Leksakscity. MARIESTAD: Lekhörnan. MÖNSTERÅS: Hagens Lek & Hobby. MOTALA: Barnvagnscentralen. MÖLNDAL: Leksaksgruvan. MÖLNLYCKE: Leksaksboden. MORA: Mora Lek & Hobby. NORBERG: Norbergs Radio. NORRKÖPING: Bagge & Erqvist. NYKÖPING: Håa:s Hobby. NYNÄSHAMN: Svens Leksaker. NORRFJÄRDEN: CE Ge:s Modellhobby. PARTILLE: Sävedalens Leksaker. PITEÅ: Lek & Hobby. PERSTORP: Leksaker & Hobby. STOCKHOLM: Stor & Liten. STOCKHOLM: Hobbyexperten. STOCKHOLM: Thor Hobby. SÄVE: Dollhouse. STENUNGSUND: Lek & Hobby. STENUNGSUND: Barncenter. SÖDERTÄLJE: Södertälje Leksaker. SÖDERTÄLJE: Hobby Teknik. SÖDERTÄLJE: Kringslans Leksaker. SKÖVDE: Leksaken. SKÖVDE: Lek & Hobbygruvan. SKÖVDE: Leknalle. SKELLEFTEÅ: Lek & Hobby. SKELLEFTEÅ: Cykel & Hobby. SKELLEFTEÅ: Lektjänst. SUNDBYBERG: Wellermans. SUNDBYBERG: Hobbyland. STRÖMSTAD: Kjells Lek & Hobby. SVENSTAVIK: Åsarnas TV-service. SIGTUNA: Sigtuna Hobby. SKÄRHAMN: Byggtjänst. TRANEMO: Tranemo Hobbykällare. TIDAHOLM: Ronnis Leksaker. TIERP: Ullas Lek & Hobby. TROLLHÄTTAN: Tubra AB. UPPLANDSVÄSBY: F:a Rydergren. UPPLANDSVÄSBY: Lek & Hobby. UMEÅ: Umeå Slöjd & Hobby. UDDEVALLA: Frimodigs Lek & Hobby. VÄSTRA FRÖLUNDA: Wettergrens. VÄSTRA FRÖLUNDA: Flatås Tobak. VISBY: Lekstugan. VISBY: Hansa Hobby. VÄNERSBERG: Lakes Hobby. VÄRNAMO: Leksaken Radtke. VÄRNAMO: Leksakshuset. VÄSTERVIK: Kalles Leksaker. VÄSTERVIK: Lekcenter. VÄSTERÅS: Zetterlunds Leksaker. VÄSTERÅS: Lekcenter. VÄSTERÅS: Hobbykällaren. VEINGE: RC Konstruktioner. YSTAD: Skottes Efr. ÄNGELHOLM: Varuhallen Hobby. ÖREBRO: B.J.s Allshop. ÖREBRO: Börjessons Modellflyg. ÖREBRO: Håkans Hobby. ÖRN-SKÖLDSDVİK: Lek & Hobby. ÖSTERSUND: Hobby Boden. ÖSTERSUND: Korg Olle. Utlandet: NORGE: Norwegian Modeller. NORGE: M. Tjæradsen. NORGE: Askers Modellcenter. DANMARK: Transmerc. FINLAND: Erkki Laurila Oy. FINLAND: Finlands Flygförbund. ÖSTERRIKE: Hobby-Sommer. TYSKLAND: Besch. USA: FAI Model Supply.

Fråga först i Din hobbyaffär — eller ring oss — 0611-16500. Telefontid alla vardagar 10.00—17.00.

MODELL Produkter

SKANDINAVIENS
LEDANDE INDUSTRI
FÖR MODELLFLYG

Box 2060, 871 02 Härnösand, Sverige, Tel. 0611-165 00



01715
L023

ANDERSSON EVERT
BOKVÄGEN 22
29500 BROMÖLLA

POSTTIDNING



1984
2

Annonsera i
modellflygnytt!

SMFF:s Modellflygläger 84
Flugebyn, Karlsborg



21-27 juli

Vi kämpar — lätt eller husevagn — och kommer att flyga: lära (mest på sko) och lära oss om andra flyggen. Framför allt ska vi ha det trevligt med hela familjen — vi ordnar utlyfter, kanalturer, vildmarksturer, fiska och bad, gemensamma ättar och mycket mer.