MODELLFLYG

NYTT

NR 2 1985 PRIS 15:–

- ALFA 20
  Nybörjarmodell i RC
- STUNTARE FRÅN TRELLEBORG
- MOTORTEST: Fuji 35-S/RC
- NOTISER FRÅN KLUBBARNA
- SMFFS ÅRSMÖTE

244-1

knarren flyger vidare!

Nu ny, omarbetad byggsats! Köp den i Din hobby- eller leksaksaffär eller direkt från SMFF:s expedition, box 10022, 600 10 Norrköping, telefon 011/13 21 10.

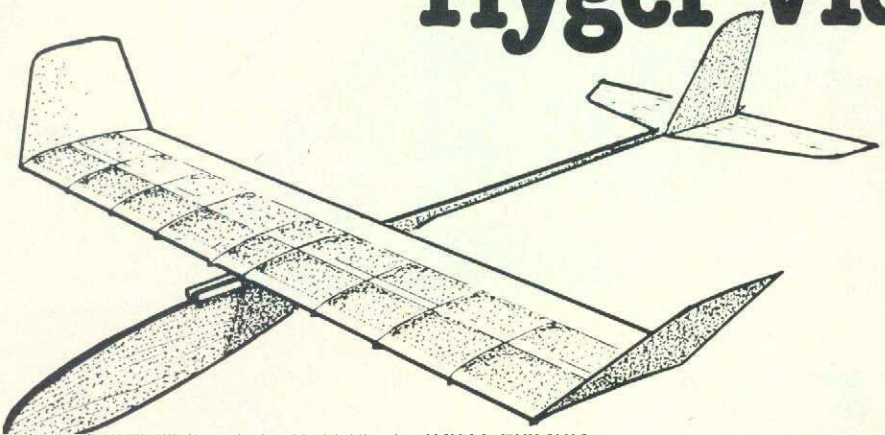
Gummimotormodell · spännvidd 70 cm · PRIS 65:–

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.

Ensamdistributör: Swedish Technitoy Co., Borensberg

förlag

sparven flyger vidare!



0022,

nehåller
tering.

8. Montera åter vänster kindkåpa. Se till

leksaksaffär eller direkt från SMFF:s expedition, box 10 600 10 Norrköping, telefon 011/13 21 10.

Segelmodell i klass A:1 · spännvidd 60 cm · PRIS 45:–

Mycket lämplig modell för nybörjare över 7 år. Byggsatsen in ritning och byggbeskrivning samt alla delar färdiga för mont Pappersklädsel medföljer, men **ej** lim och lack.

Ensamdistributör: Swedish Technitoy Co., Borensberg

förlag

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

Ansvarig utgivare:
Johan Bagge
Lokegatan 24, 60236 Norrköping
Tel: 011-133647

Redaktör
Ulf Selstam
Folkvisegatan 16, 42241 Hisings-Backa
Tel: 031-220050

Fackredaktör friflyg
Gösta Nilsson
Högåsvägen 15, 83143 Östersund
Tel: 063-119518

Fackredaktör inomhusflyg
Sven-Olov Lindén
Hovstavägen 15, 70363 Örebro
Tel: 019-182179

Fackredaktör linflyg
Ingemar Larsson
Agnesborgsvägen 7, 46200 Vänersborg
Tel: 0521-11210

Fackredaktör radioflyg
Jochen Schmitz
Bankesta Gård, 15300 Järna
Tel: 0755-71449

Fackredaktör utbildning
Bo Hallgren
Box 30, 61800 Kolmården
Tel: 011-92597

Annonser
Modellflygnytt
Folkvisegatan 16
42241 Hisings-Backa
Tel: 031-220050 (09.30–13.00)
Prisuppgifter lämnas på begäran.

Distribution
SMFF Förbundsexpeditionen
Sandbergsgatan 4,
Box 10022, 60010 Norrköping
Tel: 011-132110

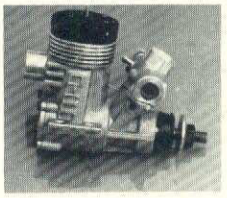
Prenumeration:
60:– per år, som insättes på postgiro: 518165-6, SMFF, 60010 Norrköping

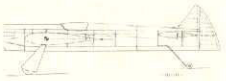
Material sändes till redaktionen eller direkt till fackredaktören.
Eftertryck av källan tillåten med angivande till källan.

Tryck
Tryckab, Halmstad 1985.

MODELLFLYG

UR INNEHÅLLET NR 2 1985





- **HOBBYNYHETER** *Sid 5*
- **AKTIVITETSKALENDER** *Sid 7*
- **MOTORTEST** – Fuji 35 *Sid 8*
- **STUNTBYGGE** *Sid 10*
- **ALFA 20** – nybörjarmodell i RC *Sid 14*
- **BAGGES HÖRNA** *Sid 17*
- **SKALAHÖRNET** *Sid 17*
- **CIP** – Byggtest *Sid 18*
- **KONSTFLYG** – RC *Sid 20*
- **PIK 20** *Sid 22*
- **SMFFs ÅRSMÖTE** *Sid 24*
- **FRIFLYG** *Sid 20*
- **KLUBBNOTISER** *Sid 30*
- **C1-85** – Kurs i Helsingborg *Sid 34*

Ursäkta om en pinfärsk förbundsordförande halkar in på politikerjargong ett valår som 1985. Ibland kan slagord vara bra att kort beskriva en ambitionsinriktning

Expansion.

Det är både en styrka och en svaghet att vår verksamhet rymmer så många områden. En svaghet är att vissa bitar riskerar att bli smala och specialiserade. En styrka är att chansen är stor att hitta just "sin" bit. Jag är övertygad om att modellflyget har en viktig funktion att fylla som fritidsverksamhet och att många människor, av alla åldrar, skulle kunna upptäcka detta om vi kan "sälja" vår hobby. Detta kommer den nya styrelsen att satsa på.

Samförstånd.

Sverige är ett genomorganiserat land. För att höras och synas i samhället krävs det att man är organiserad i grupp. Inte minst vi modellflygare. Vi sysslar med en verksamhet som betraktas som udda och som saknar de stora pengarnas styrka, och vi måste, därför gemensamt, samla våra krafter för att dra åt samma håll om vi vill nå dit vi vill. SMFF har under sin tid haft några omgångar av inre motsättningar. Hittills har dock förbundet klarat kriserna och det är min förhoppning och tro att framtida problem kan lösas i en anda av hänsyn, tolerans och god vilja.

Planering.

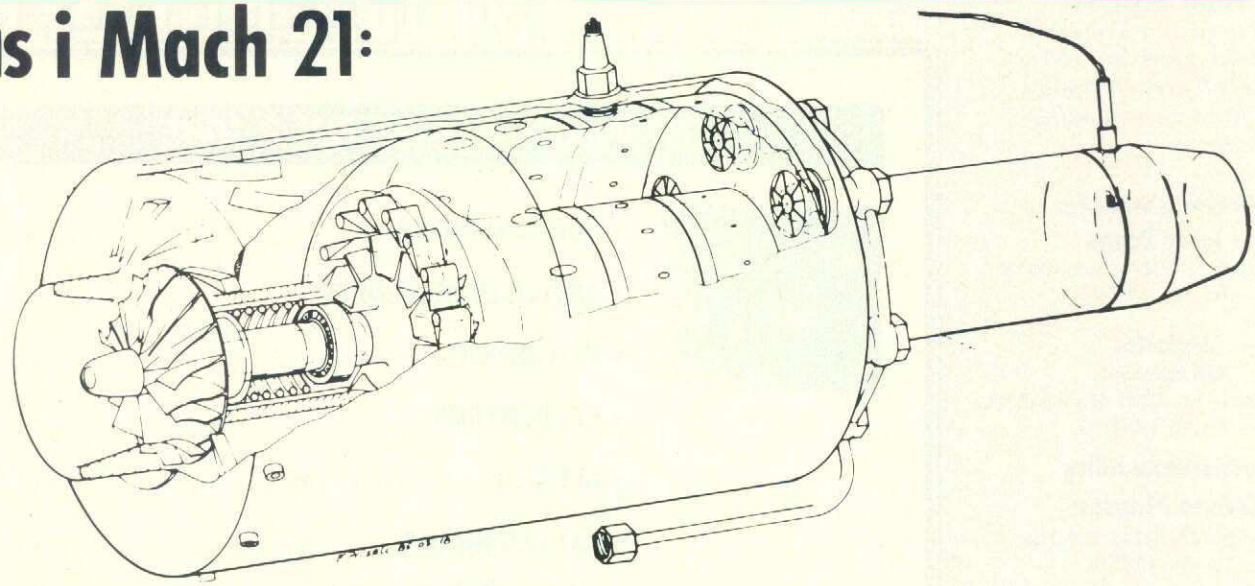
I en organisation som består av amatörer i den bemärkelsen att vi driver förbundet på ideell basis, krävs det att vi tar vara på de små ekonomiska och tidsmässiga resurser vi har. Vi måste ta fram mål, handlingslinjer och planeringsunderlag för att inte ta två steg bakåt och ett framåt utan tre steg framåt.

Detta kommer styrelsen att jobba för.

Johan Bagge

Omslaget: Lars Roos med modell. Foto: Arne Friberg.
Nästa Nr utkommer v.27. Sista manusdag: 3 juni.

Läs i Mach 21:



En svensk världssensation

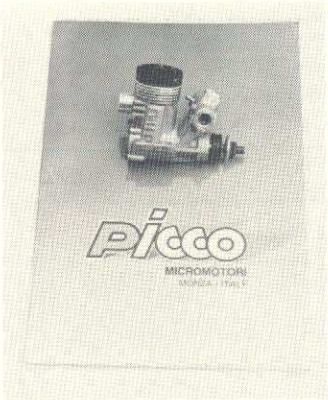
Modelljetmotor byggd på Saab Turbo-delar. Provkörd i prototyp. Fullt möjlig att serietillverka. Mach presenterar motorn och männen bakom den. Du läser väl tidningen som sedan 5 år bevakar flyg över hela spännvidden?

Mach 21 ute i handeln 10 maj. Prenumeration 80:- för helår. Samlingspärm 35:-

MACH 21

Box 2260, 171 02 Solna
Tel 08 - 83 93 93

HOBBYNYHETER

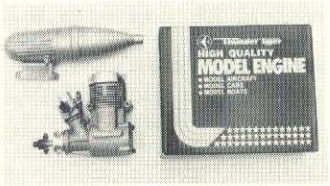


Nya PICCO-motorer.

PICCO har, inför 1985, utvecklat sina motorer ytterligare. PICCO 21 RE har, t. ex. fått en ny vevaxel, nytt förbränningsrum, bättre axiell styrning av vevstaken. Vevhusets kylning har förbättrats med kylflänsar även vid utblåset.

PICCO har också tagit fram en ny katalog i färg där hela motorprogrammet plus reservdelar och tillbehör presenteras.

Generalagent: MODELLTEKNIK, Box 74, 230 40 Bara. Tel: 040-446 1 17.



Thunder Tiger 25 FSR ABC

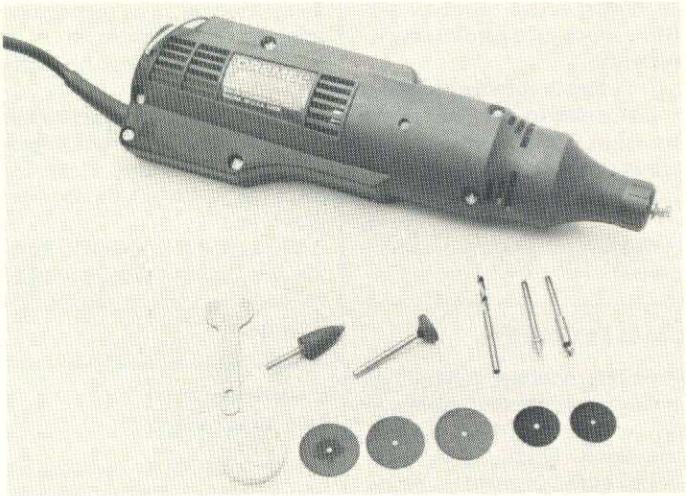
Under sensommaren eller till hösten kommer denna nya motor att finnas i butikerna.

Thunder Tiger har nu tagit fram en ABC-motor i den, nu allt mer populära, 25-storleken. Motorn är schneurleportad och försedd med en ny typ av RC-trottel som skall ge korrekt bränsleblandning genom hela varvtalsregistret.

Data:	Cyl. vol:	4,07 cc
	vikt:	240 g
	varvtal/m:	2500–19000
	C:a pris:	595:–.

MFN kommer, längre fram, att återkomma med en test av denna motor.

Importör: Hobbyborgen, Box 31, 360 71 Nottebäck. Tel: 0474-405 10.



Dremel Moto-Tool 3114

Med denna nya Dremel kompletterar man sitt välutrustade hobbyrum.

Borren har ett varvtal på ca 25000 RPM och utgör ett förnämligt verktyg vid all metall- och hårdträbearbetning.

Paketet innehåller borr samt 14 olika tillbehör i form av kap- och sliptrissor, borr och sliprondeller.

Ca pris: 840:–.

Importör: Hobbyborgen, Box 31, 360 71 Nottebäck. Tel: 0474-405 10.

Craftman III
Lövsåg i byggsats.

Från Mauri kommer denna plastbyggsats som, när den är färdigmonterad, kan användas i hobbyhörnan som lövsåg.

Den batteridrivna elmotorn ger mellan 500–600 varv/min och sågen sägs klara upp till 5 mm plywood.

Sågen levereras i form av en byggsats där de flesta detaljer utgörs av kraftig plast. Utsatta punkter är bussade och detaljer som är utsatta för kraftigt slitage finns med i reserv.

C:a pris: 245:–.

Importör: Hobbyborgen AB Klavreström, Box 31, 360 71 Nottebäck. Tel: 0474-405 10.

Nya tillbehör för friflyg.

Elgeco presenterar under våren 85 en serie tillbehör för friflyg. Bl. a. finns nu Winchar till F1 A och A1, spunnen dacronlina för samma klasser.

För den som vill ha en fluoriserande lina finns nu en sådan i gulgrön färg, ∅ 0.80 mm.

Små nylonskruvar, M2 och M2,5 finns nu även i Elgecos sortiment och är så pass långa att de passar de flesta behov.

Elgeco, Box 8012, 421 08 V. Frölunda. Tel: 031-47 35 60.

Handkastglidare från Thunder Tiger

Thunder Tiger tillverkar inte bara motorer. Här finns nu en handkastglidare i balsa med i sortimentet. Spännvidd 425 mm och en längd om 470 mm.

På kartongens baksida visas bygge och flygning i fyra moment, och inuti finns ett stansat flak samt de delar som behövs. Till och med lim och balanseringsvikt finns med.

C:a pris 33:–.

Importör: Hobbyborgen, Box 31, 360 71 Nottebäck. Tel. 0474-405 10.

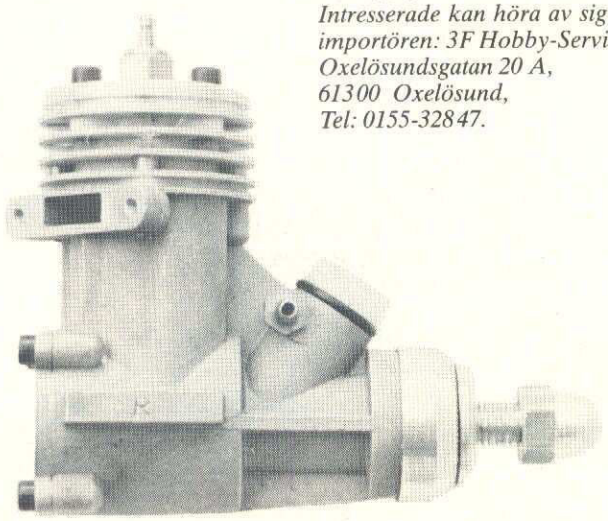
Ny Combatmotor från Holland.

Den combatmodell, som vann VM 1984, var försedd med en ny, holländsk motor som heter USE.

Nu finns denna motor att köpa även i Sverige till ett pris av 1060:– (330 floriner+moms.)

Motorn, som har avgasporten riktad 45 grader bakåt, är mycket lätt och kommer att testas i ett kommande nr av Modellflygnytt.

Intresserade kan höra av sig till importören: 3F Hobby-Service, Oxelösundsgatan 20 A, 613 00 Oxelösund, Tel: 0155-328 47.



OLIVER TIGER MK III

Ryktet har gått att Oliver Tiger Mk III har börjat tillverkas igen. Detta är en sanning med modifikation.

Oliver Tiger har hittills, och kommer, även i fortsättningen,

att tillverka små serier av MK III:or, dock med ganska lång leveranstid.

Den som är intresserad av att köpa denna motor, kan alltså kontakta fabriken för fakta om priser och leveranstider.
Skriv till John Oliver Engineering, 250 Ringwood Road, Ferndown, Dorset, ENGLAND.

EM 85 I LINFLYG.

Varje internationell modellflygtävling, av större omfattning, är väl värd att besöka. För den, som den 8–12 juli, råkra befinna sig i närheten av Manchester i England, kan en avstickare till platsen: "Three Sister" vara av intresse. Då hålls nämligen EM för linflyg, alla FAI-klasser, och ett drygt 20-tal länder kommer då att vara representerade där.

NY GIGANTMOTOR

Ytterligare en gigant har tillkommit blan de 4-taktsjättar som redan finns i handeln. Den västtyska firman *WIK-MODELLE* marknadsför en 37cc, 4-takts boxermotor som heter *JUPITER-II.*

Denna har två cylindrar, överliggande remdriven kamaxel och presterar 73000 v/min med en 18×8 propeller.

Varje kolv är försedd med Dykesringar och en ensam OS-förgasare förser de båda cylindrarna med rätt bränsleblandning.

Vikt ca 1,8 kg. Det är dock osäkert ännu om denna motor kommer till Sverige och vad den kommer att kosta.

Nya Tävlingsmotorer i FAI

Alberto Dall'oglio har nu släppt en serie motorer i 15-klassen (2,5 cc). Serien kallas AD 15 och är, framförallt avsedda som tävlingsmotorer i FAI-klasserna F1 C, F2 D och F2 A.

Friflygmotorn har stålfoder och kostar ca 1050:–. Priset för Combatversionen ligger på 1050:– och Speed med ABC-foder 1150:–.
Importör: Elgeco, Box 8012, 421 08 V. Frölunda.
Tel: 473560.

Modeller & Elektronik igång igen.

Som man har sett i annonser, så brann firman Modeller & Elektronik AB ner för ett tag sedan.

Nu har dock företaget fått i gång verksamheten igen om än med vissa inskränkningar, bl. a. så brann hela kundregistret upp.

Enligt Benny Brandel så har man dock fått löfte om högsta prioritet från Japanska leverantörer om snabb påfyllning av lagervaror.

Orsaken till branden är fortfarande oklar – man misstänker ett överslag i någon gammal elledning.

TILL DIG SOM INTE ÄR MEDLEM I SMFF.

Du, som läser Modellflygnytt, kanske för första gången, och inte är ansluten till någon modellflygklubb, tveka inte med att ta kontakt med någon klubb som finns där Du bor.

Om Du kontaktar SMFF:s expedition, se adress nedan, så kan Du få en lista över klubbar i Din närhet. I varje klubb finns en utsedd kontaktman som kan berätta för Dig om klubben och dess verksamhet.

Kontakta: SMFF
Förbundsexpeditionen
Box 10022
60010 Norrköping
Tel: 021-132110.

Modellflygnytt nu ute i handeln.

Från och med detta nummer tar SMFF ett stort steg och lanserar MFN även kommersiellt.

Med en provserie om ca 5000 ex skall man nu prova på att gå ut i över 1000 olika butiker för att se om MFN kan intressera fler än de som redan får tidningen såsom medlemmar i SMFF.

Den senaste satsningen med färg på omslaget har gjort tidningen betydligt mer attraktiv för såväl läsare som för de annonsörer som vill hitta marknad för sina produkter.

En positiv bieffekt av att allt fler kan få MFN i händerna är, att man nu kanske fått en bra möjlighet att skaffa SMFF fler medlemmar. Dessutom hoppas man nu på att tidningen skall kunna bära sina egna kostnader och kanske t. o. m. kunna ge ett litet plus i kassan.

"Det känns som en utmaning" säger MFN:s redaktör: Ulf Selstam som numera arbetar drygt halvtid med tidningen. "Det är min förhoppning att kunna serva allt fler modellflygintresserade mer material av alla kategorier", fortsätter Ulf. Man kommer att försöka att täcka hela registret från de enklaste modeller inom friflyg upp till de mer avancerade skalamodellerna.

"Du skulle ha sett mig! Jag landade den alldeles själv!"
(Model Aviation)

Inne eller ute

Elektrisk polflygning. Inga svårstartade eller högljudda motorer. Inget dyrt bränsle. Tystgående och miljövänligt.

För att få gratis postorderkatalog och handledning kan Du sända ett C5-kuvert (160–220 mm) med dubbelt porto påsatt och med Din egen adress till:

Ballard's R.T.P.
Hovstavägen 15,
703 63 Örebro.

ELFLYG – *INTE DYRT ALLS!!!*

I MFN nr 1/85, fanns det, på sidan 32, en artikel om bullriga modellflygplan:

"Gå över till elektriska motorer, trots allt är det roligare att flyga dyrt än att inte flyga alls.

Jag kan inte hålla med om dessa ord. Bilden visar Sven Åke Ståhl i Malmö med sina elflygplan. Till vänster den tvåmotoriga "MINI-TWIN" och till höger "JET-RACER" – båda konstruerade av Helmuth Meijer, Västtyskland.

Båda modellerna är i verklig lågprisklass. Ja, de kostar faktiskt inte mer än 200 kr/st, inklusive motorer! Det enmotoriga planet är kapabelt för farter kring 100 km/tim och den tvåmotoriga (med 2 st 380-motorer à 30:– per st) är en mycket lugnt flygande modell med extremt låg landningshastighet.

I nästa nummer av MFN kommer Sven Åke att berätta om sina byggen av dessa modeller som tillsammans med flera andra, kommer att flygas vid de El-flygmeetings som planeras i Malmö den 11:e maj och den 15:e juni. Alla modellflygintresserade hälsas välkomna.

Dock kan jag hålla med artikelförfattaren i hans ord: "Man kan rädda ett, av bullerhatarna, hotat fält, genom att gå över till El-flyg".

Finns det någon som vill veta mer om Sven Åkes flygplan eller El-flygmeetings så kan han gärna ta kontakt med Sven Åke Ståhl under adress:
Aktrisgatan 6, 21483 Malmö.
/Gert Zaar/

Om motorinkörningsartikeln i förra MFN:

I förra numret av MFN beskrevs hur man bäst preparerar och kör in sin motor så att den lämnar bäst effekt.

Man skall dock ha klart för sig att detta ingrepp i motorn ENDAST bör utföras av den som är insatt och kunnig i denna typ av arbete. Man bör också känna till att alla ingrepp i motorn medför att garantin upphör att gälla i de flesta fall.

Har du inte tidigare utfört arbeten på motorer på det sätt som beskrevs i artikeln bör du helst undvika detta om du inte har tillgång till sakkunnig hjälp. Avsnittet som rör själva inkörningen av motorn kan du dock följa punkt för punkt.
/red./

Aktivitetskalendern maj-juni

Med reservation för ändrade platser, tider och klasser. Kontakta Redaktionen för införande och meddelanden under denna rubrik. Tel: 031-220050 (Dygnet runt).

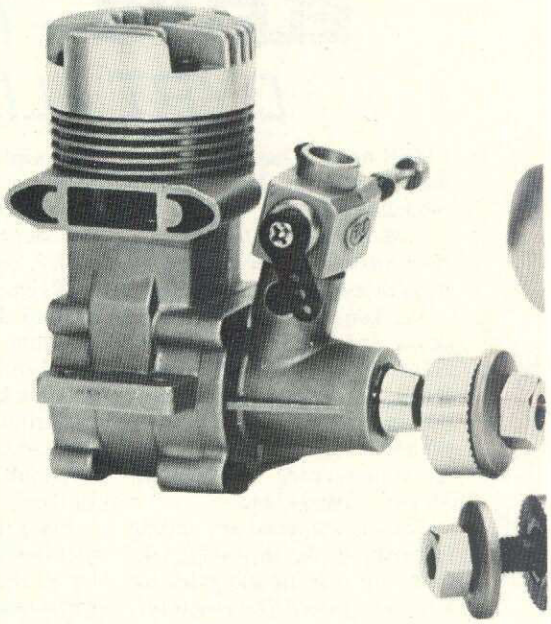
Maj	11	**RC-KONSTFLYG.** Borås. Arr: Borås MFK. Åke Mårtensson. Tel: 033-82311.
Maj	11-12	**LINFLYG.** ALLA KLASSER. SÖDERTÄLJE. Kontaktman: Staffan Hovmark, tel: 0755-10609.
Maj	11-13	**FLYGDAG.** BROMMA. Arr: Luftfartsverket.
Maj	12	**FLYGDAG.** Everöd. Arr: Kristianstads Flygklubb.
Maj	16	**RC-FLYG.** Modellflygmöte i NORBERG på Bålsjöfältet. Stig Gröning, tel: 0223-21206.
Maj	17	**"TRIVSELSKALA"** I NORBERG. Plats och kontaktman som ovan.
Maj	17-19	**RC SJÖFLYG.** "Lillsjöträffen". AVESTA (strax utanför) Kontakta: Lars Grahn, tel: 0226-52181.
Maj	18	**RC-SEGEL.** "Termikträffen". F5, LJUNGBYHED Arr: RFK Gripen. Upplysn: Tommy Christiansson. tel: 0435-40453. J E Andersson, tel: 0435-41188.
Maj	18-19	**F3 A och SPORT POPULÄR.** NORRKÖPING (Herrebrofältet.) Upplysn.: Hans Andersson, tel: 011-111556.
Maj	25	**ELFLYGMEETING.** HÄSSELBY VILLASTAD. (Modellflygfältet Starlanda.) Uppl: Jan Levenstam, tel: 08-361832.
Maj	25	**DANMARK. LINFLYG.** ALLA KLASSER. "Limfjordstävlingen". Aalborg. Ingemar Larsson, tel: 0521-11210.
Maj	25-27	**MODELLFLYG.** HALMSTAD. Uppl: Bosse, tel: 035-122930 eller Bertil, tel: 035-40469.
Maj	26	**MODELLFLYGMEETING,** OLOFSTRÖM. Se färdbeskrivning i klubbsidorna längre bak i tidningen.
Juni	1	**LINFLYG.** OXELÖSUND. ALLA KLASSER. Kontaktman: Göran Fällgren, tel: 0155-36565.
Juni	1- 2	**SKALAFLYG.** BARKARBY. Traditionell modellflygfest på Barkarby Flygfält. Uppl.: Olle Ericsson, tel: 08-260539.
Juni	1	**FLYGDAG.** GÄLLIVARE.
Juni	1	**FLYGDAG.** TULLINGE/F18.
Juni	2	**FLYGDAG.** KIRUNA.
Juni	2	**HUVUDFLYGDAG.** SÖDERHAMN/F15. Arr: Flygvapnet.
Juni	8	**LINFLYG.** Klasserna: SPEED, TEAM R och GOOD YEAR STOCKHOLM. Kontaktman: Kjell Axtilius, tel: 08-774 49 15.
Juni	8- 9	**F4 C och POPSKALA.** LEKSAND. Upplysn.: Bengt Källström, tel: 023-34418.
Juni	9	**FRIFLYG.** MALMÖ. Sommarnöje för friflygare. F1 A, F1 B, F1 C, A1, B1, C1 jun. o sen. Rinkaby. Upplysn.: Lennart Hansson, tel: 040-193790.
Juni	9	**LINFLYG.** COMBAT INT+OPEN. VÄNERSBORG. Kontaktman: Ingemar Larsson, tel: 0521-11210.
Juni	8- 9	**VÄSTERÅS FK 50 år.** Se ytterligare info längre bak.
Juni	15	**LINFLYG.** STUNT+SEMISTUNT. TRELLEBORG. Kontaktman: Lars Roos, tel: 0410-12539.
Juni	15-16	**POPSKALA.** TIDAHOLM. (Stacklanda modellflygfält). Kontaktman: Anders Gustavsson, tel: 0502-14932.
Juni	16	**MODELLFLYGTRÄFF.** OSKARSHAMN. Se längre bak i MFN.
Sept	7- 8	**F3 B-tävling.** Arrangör: Arboga F8 (U-286). Plats: Arboga flygfält. Samling kl 09.00. Startavgift: 50 kr insättes, på postgiro nr: 295010-3 senast den 31 Augusti. Kontaktman: Tommi Kinnunen, tel: 0227-10615.

MODELLFLYG TESTAR:

FUJI 35-S

Text: Kman

Foto: U. Selstam



Fuji är en japansk modellmotortillverkare och som, för flyg, tillverkar en serie motorer från 1,6 till 6,55 cc. Kännetecknande för Fuji är att dessa motorer är mycket produktionsanpassade och därmed kan erbjudas konsumenten till ett relativt lågt pris.

Den Fujimotor som vi skall titta litet närmare på här, är Fuji 35-S.R/C.

Fuji 35 är en glidlagrad, schnürleportad ABC-motor av sporttyp som, i första hand är tänkt för söndagsflygare. Motorn torde även gå att använda till linflygets STUNT-klass om man byter ut R/C förgasaren mot en venturidito.

Vevhus och frontbox

Det pressgjutna vevhuset av aluminium skiljer sig en del från konventionella motorer genom att man har rationaliserat bort baklock och överströmningskanaler! Baklocket är nu en integrerad del av vevhuset och är alltså inte avtagbart. Överströmningskanalerna sitter i foderväggarna i stället för i vevhuset, vilket är vanligast. I stället för ett demonterbart baklock, har man valt att göra frontboxen som en separat del.

Fuji 35 har en glidlagrad vevaxel vilket gör att motorn blir något lättare än om den hade varit utrustad med kullager. Glidlagret, som är av brons, är ingjutet i, den av aluminium pressgjutna, frontboxen.

Förgasarfästet i frontboxen har en invändig diameter på 12 mm. Förgasaren låses i frontboxen med 2 st M3,5 mm stjärnskruvar som skruvas in i förgasaren från sidorna.

Mellan frontbox och vevhus sitter en tunn papperspackning och frontboxen hålls på plats med fyra st insex-skruvar (M3). Monteringsbredden över vevhuset vid fästöronen är 36 mm.

Vevaxeln. Vevaxelns huvuddiameter är 13 mm och dess främre diameter: 7 mm. Vevtappens diameter är 5,5 mm. Vevaxeln är balanserad genom att material på balansen har frästs bort på båda sidor om vevtappen. Insugsöppningen på axeln är rektangulär, 12,7 mm lång, och gaspassagen genom vevaxeln 9 mm i diameter. Insuget öppnar 29° END och stänger 40° EÖD, vilket totalt ger 191° öppning.

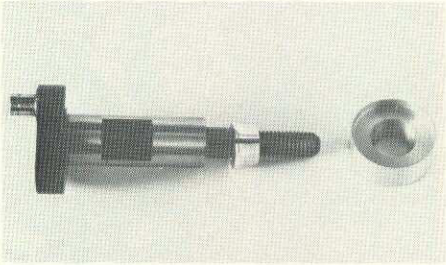
Propellermedbringaren låses på axeln med en slitsad kona och gängan för fastsättning av propellern är M7. Slaglängden är 19,10 mm.

Cylinderfodret. Fuji 35 är en motor av ABC-typ (invändigt kromat mässingfoder med kisellegerad aluminiumkolv.) Fodret är invändigt svagt koniskt (0,04 mm) och diametern är 19,50 mm. Utvändiga diametern är 25 mm, vilket ger 2,75 mm tjocka foderväggar. De, mycket tjocka, foderväggarna är nödvändiga för att få plats med överströmningskanalerna som är frästa på insidorna av foderväggarna.

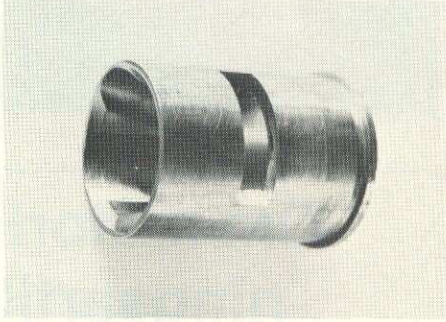
Detta system kallar Fuji för I.B.S. (Inner Bypass Schneurle). I klartext betyder detta att Fuji 35 har Schnürleportning plus en s.k. boostport. Alla tre överströmningskanalerna är vinklade 55° uppåt vid inloppet i cylindern och öppningstiden är endast 80°. Avgasportens öppningstid är 144°.

Kolv och vevstake. Kolven är gjuten av kisellegerad aluminium och har flat kolvtopp. På kolvsidan, 2 mm från kolvens överkant, är ett oljespår svarvat. Kolvtappen (Ø 5 mm) är fixerad i kolvtappshålet med 2 st låsringar. Vevstaken är pressad av aluminium och är bronsbussad i båda ändarna. Smörjhål är endast borrat i vevstakens storända. Vevstakens centrumavstånd är 34 mm (1,78×slaglängden.)

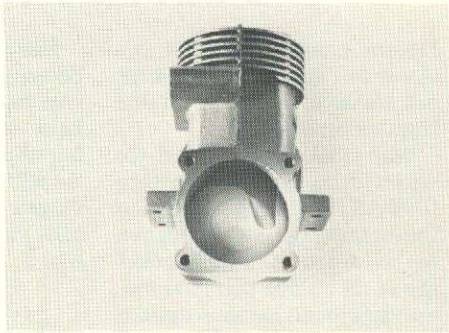
Topplock. Även topplocket är pressgjutet av aluminium och har en ingjuten glödstiftsgänga av mässing. Toppen går ner i fodret 2 mm och tätar mot fodrets fläns med en 0,2 mm tjock kopparbricka. Fyra M3 insexskruvar håller toppen på plats. Förbränningsrummet är koniskt med ett



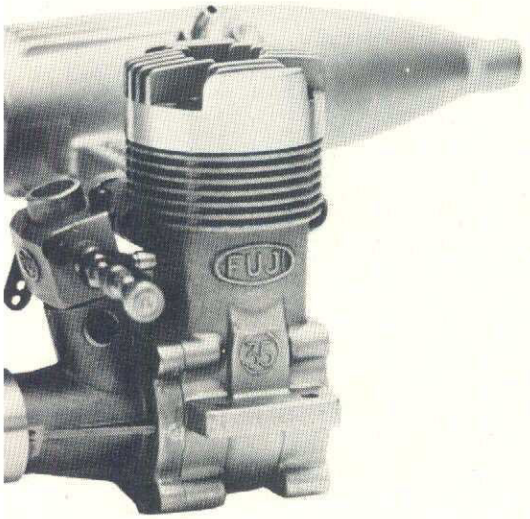
Medbringaren låses mot vevaxeln med hjälp av en slitsad kona.

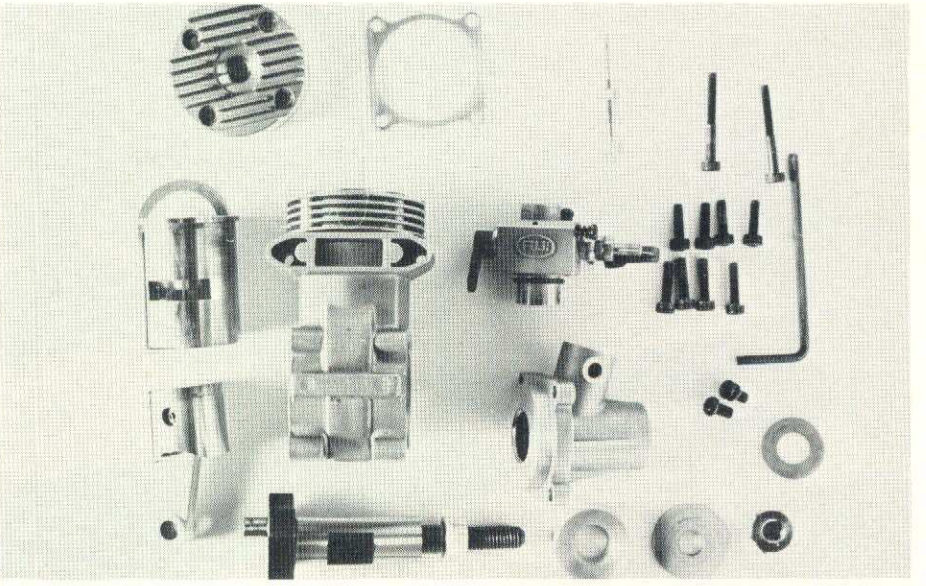


I ABC-fodret syns de tjocka väggarna med frästa överströmningskanaler.



Här syns tydligt hur man har löst vevhusets bakre utformning enligt principen "allt i ett".





Tabell 1.

Propeller Zinger trä	RPM Utan ljuddämp.	RPM Med ljuddämp.
9×4	12400	12000
10×5	10200	9900
10×6	9400	9200

plant tak. Runt om förbränningsrummet ligger ett ca 3 mm brett squishband som är vinklat ca 5° uppåt. Avståndet mellan kolven vid ÖD. och Squischbandet var, på testmotorn, 0,70 mm. Det teoretiska kompressionsförhållandet uppmättes till 11,75:1 och det effektiva till 7.70:1.

Förgasaren. Förgasaren på Fuji 35 är enkel och okomplicerad. Förutom huvudnålen för bränslejustering finns endast justering av tomgången.

Förgasardiametern är 6 mm och den effektiva förgasararean är 21 mm^2. En O-ring tätar mellan förgasare och frontbox.

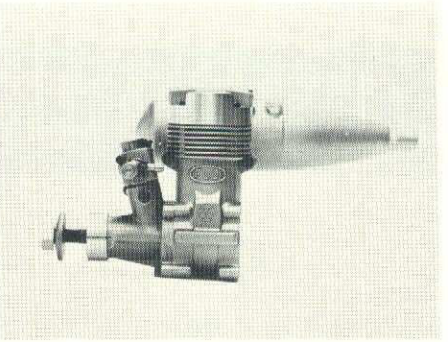
Ljuddämparen. Ljuddämparen till Fuji 35 är tillverkad i två pressgjutna aluminiumhalvor som troligen är limmade tillsamman. Uttag för tryckmatning finns om man vill använda detta. Ljuddämparen är fäst i motorn med 2 st M3 insexskruvar. Utloppsröret i ljuddämparen är ∅ 7,8 mm eller 48 mm^2.

Provkörning. Med Fuji-motorn följer ett bra instruktionsblad (på engelska) med tips om inkörning, bränsle, propellerval m.m. Någon effekt på Fuji 35:an uppger man emellertid inte, men man uppger att motorns varvtalsområde ligger mellan 2500–14000 RPM. Man får väl, med ledning av dessa siffror, utgå ifrån att motorn bör lämna sin bästa effekt runt 12–13000 RPM.

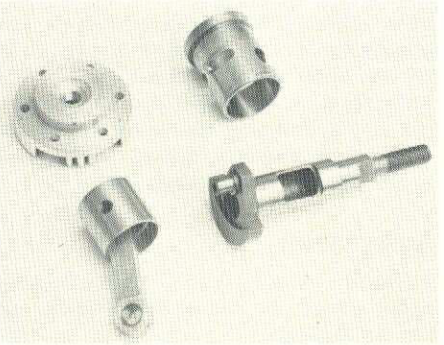
Som inkörnings- och testbränsle har 80 % metanol och 20 % Castrol M-olja använts. Till inkörningspropeller för denna, liksom alla kommande tester i denna spalt, valdes Zinger, trä, i denna test en 9×4. Även varvtalsproven är gjorda med träpropellrar av Zingers tillverkning.

I början av inkörningen visade sig motorn vara ganska grinig, men genom att ta bort topplockspackningen för att, därigenom höja den, för 80/20 bränslet, relativt låga, kompressionen, blev Fujin betydligt trevligare motor. Alternativet hade varit att köra med ca 5 % nitrometaninblandning i bränslet.

Efter drygt en timmes inkörning, gjordes följande varvtalsprov.



Rak sidovy. Vikt med ljuddämpare: 360 g.



Närbilder på kolv, foder och cylinderns topplock.

Ovan nämnda varvtalssiffror tyder på att lämpliga propellrar för flygning bör ligga, storleksmässigt, mellan 9×6 till 10×5. Som glödstift bör man välja ett varmt, (Fuji 35 levereras utan glödstift)

Efter ca två timmars körning med Fuji 35 fanns inget att anmärka på med hänsyn till slitage. Motorn var fortfarande något för tät i vevaxellagret och hade en tendens att vilja "nypa" här om man magrade ut blandningen med ett knäpp för mycket på nålen. Varvtalssiffrorna i tabellen hade därför troligen blivit något högre om motorn hade fått gå ytterligare en tid.

Test-motorn har ställts till förfogande av:

ELGECO, Box 8012,
421 08 Västra Frölunda.
Tel: 031-47 35 60.

DATA: Fuji 35-S R/C

Allmänt: Frontinsug med sidoutblås. Schnürleportad + boostport, ABC-foder. Glidlagrad vevaxel.

Cylinder	∅ 19,50 mm
Slaglängd	19,10 mm
Slag/cyl förhållande	0,979
Slagvolym	5,70 cc
Kompression (teoretisk)	11,75:1
Kompression (effektiv)	7,70:1
Förgasararea	21 mm^2
Insug Öppet	191°
Insug Öppnar	29° END
Insug Stänger	40° EÖD
Avgasport Öppen	144°
Överströmningskanaler, öppna	80°
Vikt:	
Motor	292 g
Motor m ljuddämpare	360 g

STUNTARE från TRELLEBORG

av Lars Roos

En, ännu ej namngiven, stuntmodell presenteras nu här av konstruktören och byggaren. Modellen är en tävlingsmodell i klass F2B.

Det här stuntflyget är mitt nionde stuntbygge totalt och mitt tredje i storleksklassen över 6,5 cc. Det är också det mest lyckade hittills.

Modellen kan nog sägas vara ganska representativ för den s. k. moderna stuntmodellen dock med klassiska linjer. Inspirationen till detta bygge, såväl som de två föregående, kommer, till största delen, från amerikanska källor, men även en del egna idéer har smugit sig in.

Konstruktionen, som sådan, är inte alls märkvärdig, utan är ganska standardmässig nuförtiden, med avseende på bärytor, momentramar m. m. Här i Sverige hör den dock till rariteterna då den, dels är den största stuntmodellen i landet, dels är försedd med en 10 cc-motor vilket också hör till ovanligheterna. Det lär finnas åtminstone 3–4 liknande byggen på gång, runt om i landet – hoppas man får se dem under kommande säsong!

Lite här och där

Jag skall inte ge mig in på några avancerade aerodynamiska utläggningar beträffande modellens utformning. Dock kan det avslöjas att jag konstruerar mina modeller som de flesta andra "modellplanskonstruktörer" – man "lånar" lite här och där, lägger till lite egna idéer, personligt utseende och vips, har man en originaldesign!

I första hand är denna kärra givetvis konstruerad med tanke på att den skall flyga bra men även att den skall vara lätt att meka med om så behövs. T. ex. så går bränsletanken att plocka in och ut på ett enkelt sätt, landningsstället kan lätt bytas efter underlag, motorn byter man på fem minuter men detta brukar aldrig behövas då den sitter ganska "öppet". Detta ger ordentlig kylning och gör det lätt att komma åt vid chokning före start etc. Dessa egenskaper kommer också väl till pass även för sport-/söndagsflygaren.

Stor modell

Varför är kärran så stor?, undrar kanske någon. Duger det inte med en Nobler med en Fox 35 längre?

Jo, det duger mycket bra, men när Du väl har provat en sådan här stor modell så går Du inte tillbaks till de s. k. "35-orna" igen. Det är en känsla som inte går att beskriva! Den måste upplevas. De stora planen flyger mycket lugnare och mer stabilt och så har man längre tid på sig i manövrerna eftersom linlängden är större. Förmodligen skulle en ännu större modell vara ännu bättre, men då blir det transportproblem.

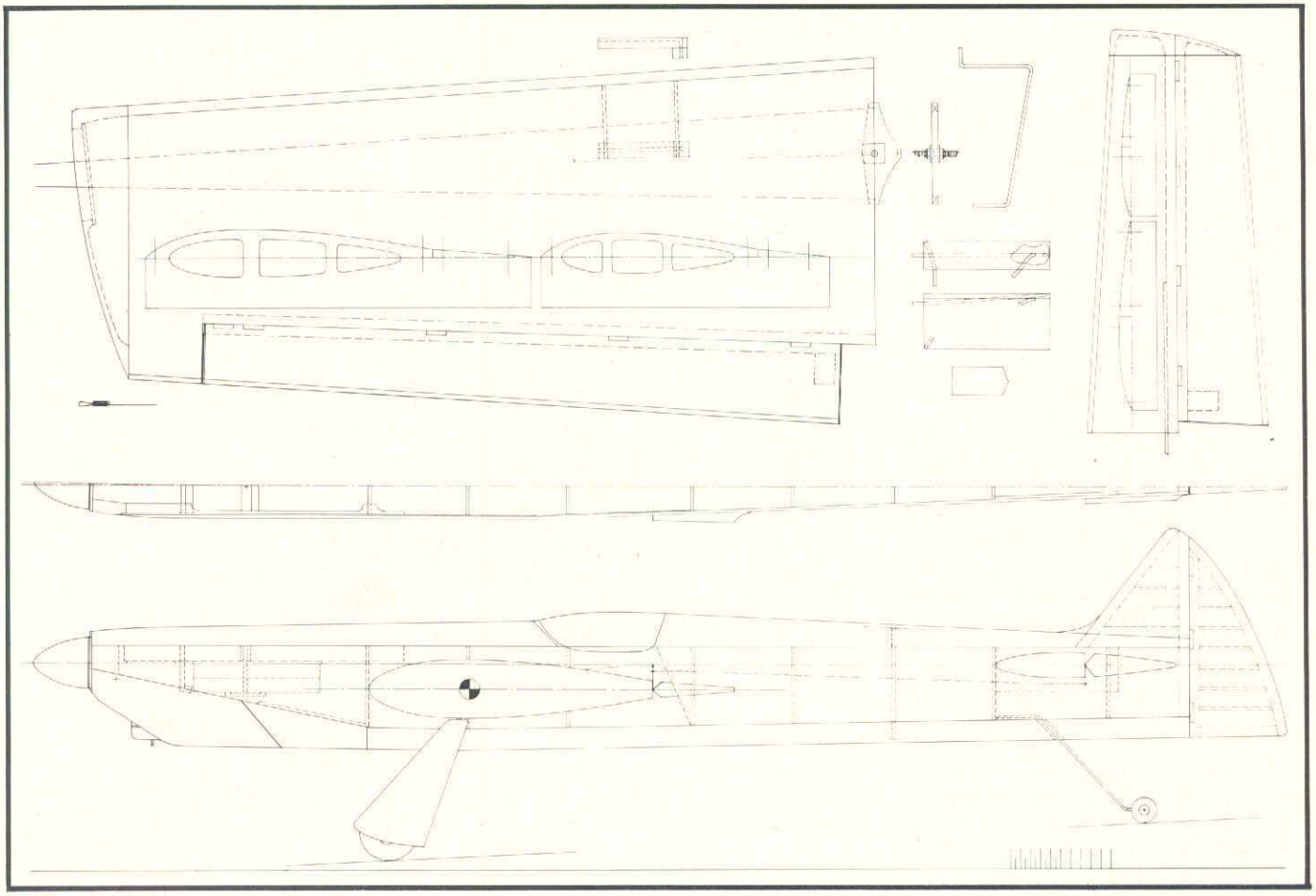
Modellen har endast deltagit i en tävling hittills, nämligen SM i Västerås, 1984. En tredjeplats blev resultatet vilket nog får betraktas som godkänt. ("Bara" 150 p efter Ove Andersson!) Vi får väl se hur det går i fortsättningen.

Planet är mycket lättbyggt så någon steg-för-steg bygganvisning blir det inte i den här artikeln. Det skadar dock inte om man har ett par stuntbyggen bakom sig innan man ger sig i kast med den här modellen, förståss.

Ritningen är väl ganska självförklarande men en del tips och kommentarer kan vara på sin plats och kan, givetvis, appliceras på andra modeller också – inte enbart linkontrollmodeller!

Vinge o stabbe

Vingen och stabilisatorn, inklusive flaps och höjdroder, består av en balsaklädd cellplastkärna, som ger en, förhållandevis lätt, och vad viktigare är: en mycket rak



vinge. Detta kräver, i sin tur, att man har tillgång till ett absolut plant underlag vid bygget, som förblir plant när man belastar det med 75–100 kg järnskrot, eller dylikt, vid plankning av vinge och stabbe.

Vingkärnorna måste urholkas, enbart här kan man spara 100 g! Beklädnaden består av lämpligt antal, ihoplimmade, 1 mm balsaflak, Dessa flak (1×100×1000 mm) skall ligga i viktklassen 10–12 g/st.

Fena

Fenan är uppbyggd med lister och spryglar samt klädd med 1 mm balsaflak. Man kan, givetvis, också använda t. ex. ett lätt 5 mm balsaflak. Försök under alla omständigheter att göra allting bakom tyngdpunkten så lätt som möjligt! Sidrodret är justerbart och dessutom löstagbart för att lättare få in modellen i bilen. Kroppen är uppbyggd på sedvanligt sätt, som en fyrkantig låda av balsa med lätta, urholkade klotsar som över- och underdelar. Detta är den enklaste, men samtidigt den dyraste, metoden att forma kroppen. Väggtjockleken skall vara 3–4 mm – ljuset från en 100 Watts lampa skall synas igenom!

Utfyllnader

Ving- och stabilisatorrotsutfyllnader görs enklast med hjälp av SIGs "Expoxo-Lite" men, i brist på detta, kan man använda epoxylim blandat med Microballonger. Dessa utfyllnader ökar modellens styrka avsevärt.

Kropp

Kroppens framdel bör förstärkas med tunn (20 g/m^2) glasfiberväv för att bättre stå emot vibrationer. Förstärk även hörnen emellan de två främsta spanten och kroppssidorna med lite tjockare väv av samma anledning. Gör likadant med skarven mellan insidan av kroppen och vingen!

Bränsleskydda motor- och tankutrymme med ett par tunna lager epoxylim. Det är mycket viktigt, att kroppssidornas ovankanter hålles absolut raka, under byggets gång, detta är nämligen referenslinjen för motor, vinge och stabbe! Detta borde kanske ha påpekats redan i början: tre saker skall man ha klart för sig vid alla stuntbyggen, nämligen: bygg rakt, bygg lätt och se till att du har en "bra" motor att sätta i planet. Vingbelastningen bör helst inte överstiga 40 g/dm^2. Om någon del inte skulle uppfylla kraven, bygg nytt! Det lönar sig! Uppfylls dessa baskrav, så blir det inga problem med flygningen, det kommer inte heller att behövas massor med trimning.

Styrsystemet

Kontrollsystemet består av hemmagjorda horn av 3 mm pianoråd med 2 mm stålplatta. Inga fjädrande kontroller, tack! Oket är också hemmagjort i 6 mm Delrin men kan ersättas av SIGs eller TopFlites 3" ok. Glöm inte att sätta rörbussningar i hornen, eller att staga upp bakre stötstången ordentligt, så att du verkligen får ut rodren vid blåsigt väder. Till kontrollsystemet hör även linor och handtag. De flesta stuntflygare använder Sullivan eller Sig 7-trådig wire ∅ 0,38 mm. Den här modellen trivs bäst med max (21,5) m linlängd eller något kortare. Handtaget är hemmagjort och fullt justerbart. Som linanslutningar använder jag alltid Sullivan-clips, de är betydligt bättre än SIGs variant, som gärna hänger sig på snedden. Använd absolut inte fiskegrejor som anslutningsdon – dessa hör inte hemma i modellflygsammanhang!

Ytbehandling

Finishen, d. v. s. ytbehandlingen, är viktig på en stuntmodell. Viserligen får vi inte, som i USA, poäng för utseendet på modellerna, men det är liksom tradition, att stunt skall vara snyggt i alla avseenden, inklusive pilotens uppträdande och klädsel! Det är tyvärr inte tillåtet, att muta domarna, men det skadar ju inte att se till att dom lägger märke till en. Dessutom lönar det sig, att lägga ner lite arbete här, eftersom en stuntmodell riskerar att bli ganska långlivad.

Jag har, på mina tre senaste modeller, använt mig av den traditionella stuntfinishen, nämligen Butyrate Dope. Jag har använt dope av fabrikat SIG och Randolph, vilka är identiska och bränslesäkra. Dopen har låg vikt och är ganska lätt att arbeta med, men kräver ett sprayaggregat för att komma till sin rätt, undantaget de första lagren inklusive porfyllarlagret som kan, och bör, penslas på.

Ett tips: Stryk inte Butyrate Dope direkt på Epoxoliteurfyllnaderna, eller kläd dessa ytor med japanpapper, då det lätt blir blåsor. Stryk, istället, på några lager vanlig

grå Primer för bilar. Detta fäster bra och sedan kan man fortsätta med dope som vanligt.

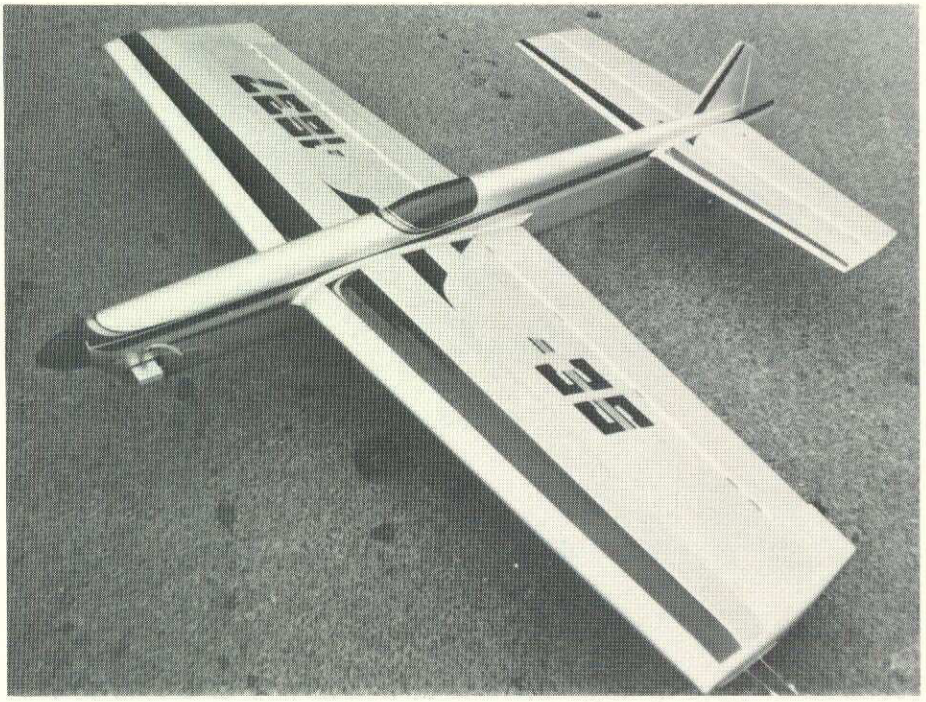
I korthet går det hela till på detta sätt och är inte särskilt svårt, men kräver lite tålamod. Kom ihåg att en snygg finish börjar inifrån, så fuska inte med bygget!

1. Modellen träfärdig, spacklad, finputsad och med rodren lösa. Dessa monteras först sedan allt är klart.
2. 2–4 lager klar dope på hela modellen. Putsa försiktigt mellan lagren med 400-papper.
3. Klä *hela* modellen med tunt japanpapper. (SIGs "Silkspan" är bäst.)
4. Två till tre lager klar dope med slipning mellan varje lager.
5. Blanda porfyllare bestående av 1/3 talk, 1/3 dope och 1/3 thinner. Stryk på ett tjockt lager och låt torka minst två dygn.
6. Putsa tills alla filler, som finns kvar, sitter i porer och fördjupningar.
7. Nu är det dags att ta fram sprayaggregatet och en kolfiltermask. Spraya 1–2 *tunna* lager klar dope för att binda talken. Slipa lätt med 600-papper för att få bort den sträva ytan.
8. Lägg på ett tunt lager silver dope. Detta för att få en jämnt färgad yta att lägga basfärgen på. Silver avslöjar även alla återstående skavanker obehörligen!
9. Nu är det dags för baskulören. 2–3 tunna lager. Man kan även måla dekoren först, detta gör maskeringsarbetet lättare. Lägg mindre färg på undersida, mer på översidan, som man ju tittar mest på.
10. Maskera och dekorera. Ta bort maskeringstejpen omedelbart efter målning.
11. Spraya 3 lager klar dope på maskeringskanterna och slipa dessa jämna försiktigt med vått slippapper.
12. Spraya 5–6 lager klar dope, tunt i början, de sista två lagren lite flödigare dock utan att de rinner. Ett lager om dagen högst. Låt alltsammans, torka en månad! Om du vill kan du flyga med planet under tiden.
13. Rengör modellen noga. Våtslipa därefter ytan med 400–600 papper tills en jämn, matt lyster erhålles.
14. Polera upp glansen med fin rubbing compound. Ge inte upp förrän du kan spegla dig i ytan.
15. Lägg på ett par lager vanligt bilvax.
16. Nu har du en lättskött och skinande finish, som håller i fler år och som du, med rätta, kan vara stolt över! Visst är det roligare att flyga med en snygg modell?

Viktigt med rätt motor

Några korta ord om motor, tank, propellrar etc.

Motorn är viktig, kanske den viktigaste faktorn för att få en stuntmodell att flyga bra. Rätt motorgång är 75 % av en lyckad flygning. Det är förvånansvärt så många trimproblem som försvinner när man stoppar en hyfsad motor i modellen! Därför gäller det att välja rätt. Den här modellen är försedd med en Super Tigre 60 som är en excellent stuntmotor. Den har exakt den gång som krävs, d.v.s. helt stabil fyrtaktning vid 8000–8500 varv/min. Dessutom ger den massor av hästkrafter vid detta varvtal, vilket ger den rätta och jämna hastigheten, som måste till, för att man skall kunna flyga snyggt.



Detta är också den lättaste 10-kubikaren på marknaden, endast 370 g. Tillsammans med FOX 35, ST 46 och OS S-35 är det den enda motor jag vet som kan användas för tävlingsstunt "direkt ur asken", så att säga.

Ge din motor en chans att bli riktigt bra genom att köra in den ordentligt, se artikel i förra MFN, och behåll RC-förgasaren på under inkörningen, så är det lättare att reglera varvtalet.

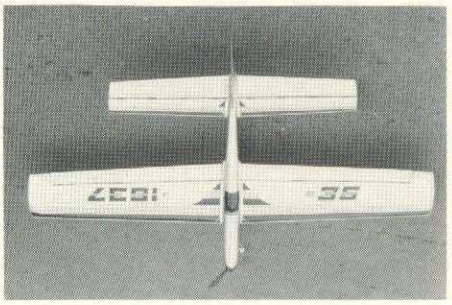
När man sedan skall flyga, så skall det, naturligtvis, sitta en vanlig venturiförgasare på motorn. Börja med en insugsdiameter på 7,5 mm (För ST.60).

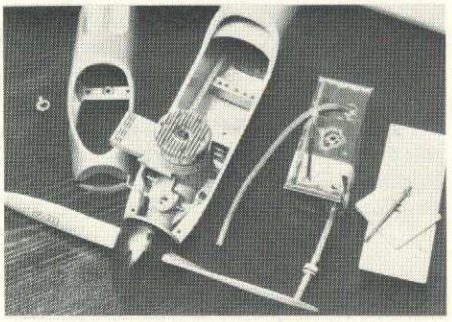
Glödstift får man prova sig fram till. Jag använder ST långt med bygel, motorn går mycket bra med detta stift. Tyvärr lär det inte tillverkas längre, men det finns säkert andra som duger.

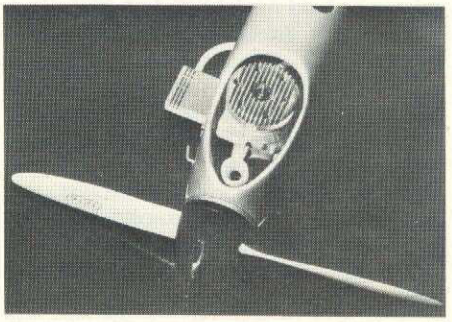
Tank o ljuddämpare

Tanken är en vanlig s.k. "Uniflow"-tank som ser till att motorn får samma bränslematning under hela flygningen. Den tillverkas enklast av kaffeburksplåt med en volym på ca 170 cc. Så mycket drar inte motorn men det kan vara bra att ha lite marginal om man vill prova med större insug och/eller mer nitro. Glödga rören och låt dem luftsvalna innan bockning. Tankfastsättningen göres enklast med ett rör och en skruv rätt igenom tanken. Glöm inte bränslefiltret samt att göra rent detta emellanåt. Soppan är den vanliga stuntblandningen: Metanol 70 %, ricinolja 25 %, samt Nitrometan 5 %.

Tankens centrumlinje skall sammanfalla med förgasarrörets till att börja med. Se till att tanken går att justera något i höjdled. Ljuddämparen är en liten hemmagjord sak i aluminium. Den väger inte mer än 15 g och ger en behaglig ljudnivå trots sin litenhet. Detta hänger givetvis ihop med det låga varvtalet på motorn. originaldämparen är alldeles för tung och ful, möjligen kan







Överst: En stuntmodell med rena klassiska drag. En representativ modell i modellflygets skönhetsklass.

Observera fenans utåtriktning och den, förhållandevis, stora stabilisatorytan.

Demonterat nosparti. Tanken lätt urtagbar.

Strömlinjeform samt möjlighet till god kylning av motorn är ett måste.

Det är viktigt att en stuntmodell ger ett "rakt" intryck. Den längsgående dekorranden från nos till stjärt ligger exakt i linje med kroppens, stabilisatorns och vingens centrumlinjer.

man använda den om man behöver nosvikt. (Hemska tanke!!).

Propeller

Den propeller som fungerat bäst hittills, är en vanlig TopFlite Super M 12×6. Balansera propellern noggrannt och kolla sedan balansen gång efter annan! Om modellen är tillräckligt lätt kan man även prova med 13×6 eller 14×6. Troligen får Nitrohalten ökas då liksom insugsdiametern. Sedan kan du kalla ditt plan för "den flygande bränsledunken"!

Flygning

Innan den första flygningen bör man kolla att tyngdpunkten ligger ungefär där ritningen visar. Ställ in utledarna efter ritningen och börja med ca 20 g vingtippsvikt.

Ställ in motorvarvet så att det ligger strax under gränsen för tvåtaktning till att börja med. Om allt stämmer kommer varvtiden att hamna på 5,2–5,5 sek. vilket är vad man strävar efter. Ju tyngre modell desto fortare måste man flyga så det finns all anledning att hålla nere vikten. Min modell väger otankad ca 1850 g, lite tungt men den flyger fint ändå, med hyfsat skarpa hörn och utan konstiga tendenser över huvud taget.

Som de flesta stuntmodeller flyger även denna bäst i idealiska 2–4 sekundmeters vind, men klarar, utan vidare, större vindstyrkor, detta delvis beroende på den bastanta kontrollmekanismen och den kraftiga motorn.

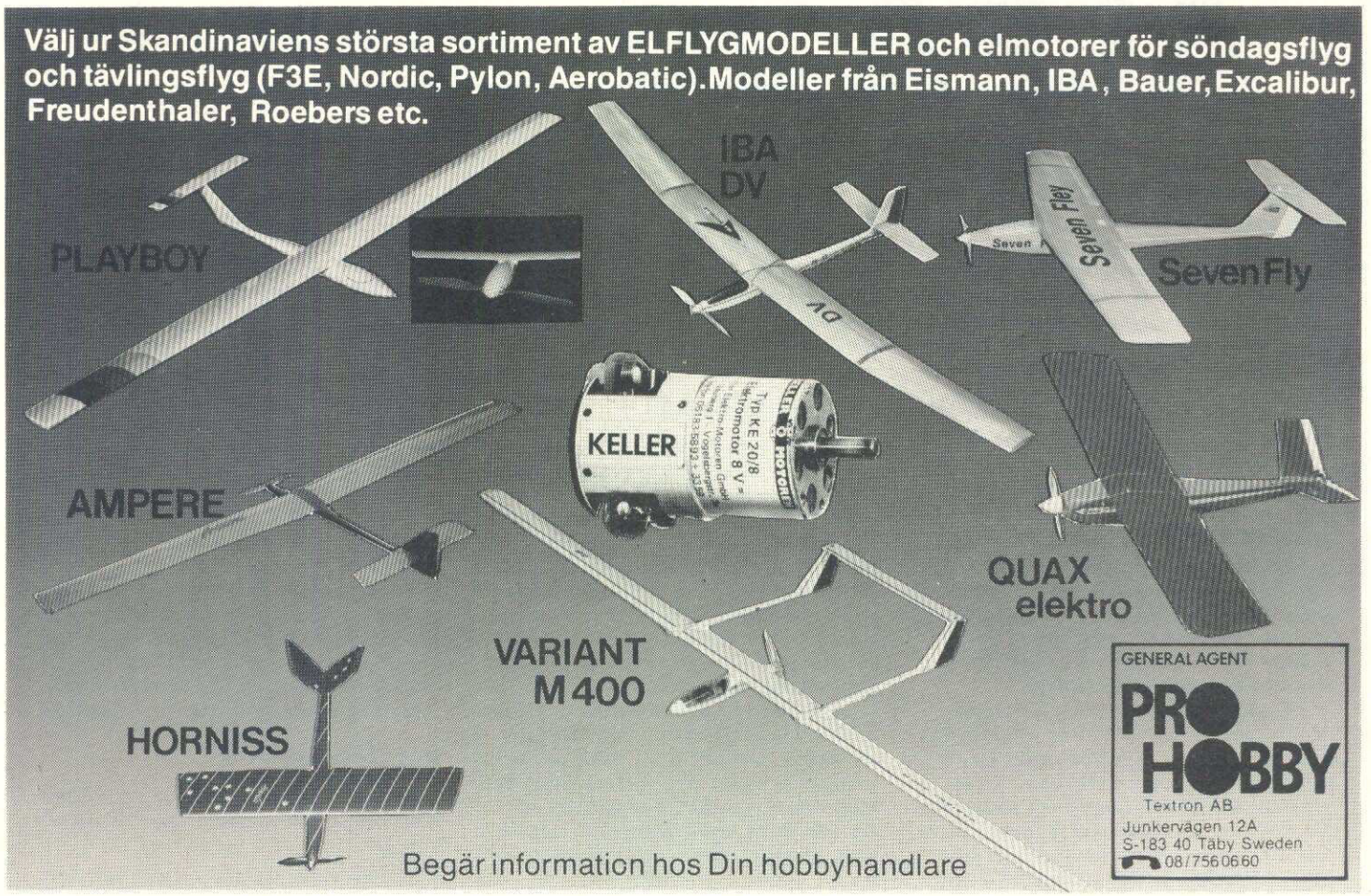
Ett tips: skulle modellen vara *något* för känslig på rodren så stoppa inte bly i nosen utan försök hellre flytta ihop linorna på handtaget.

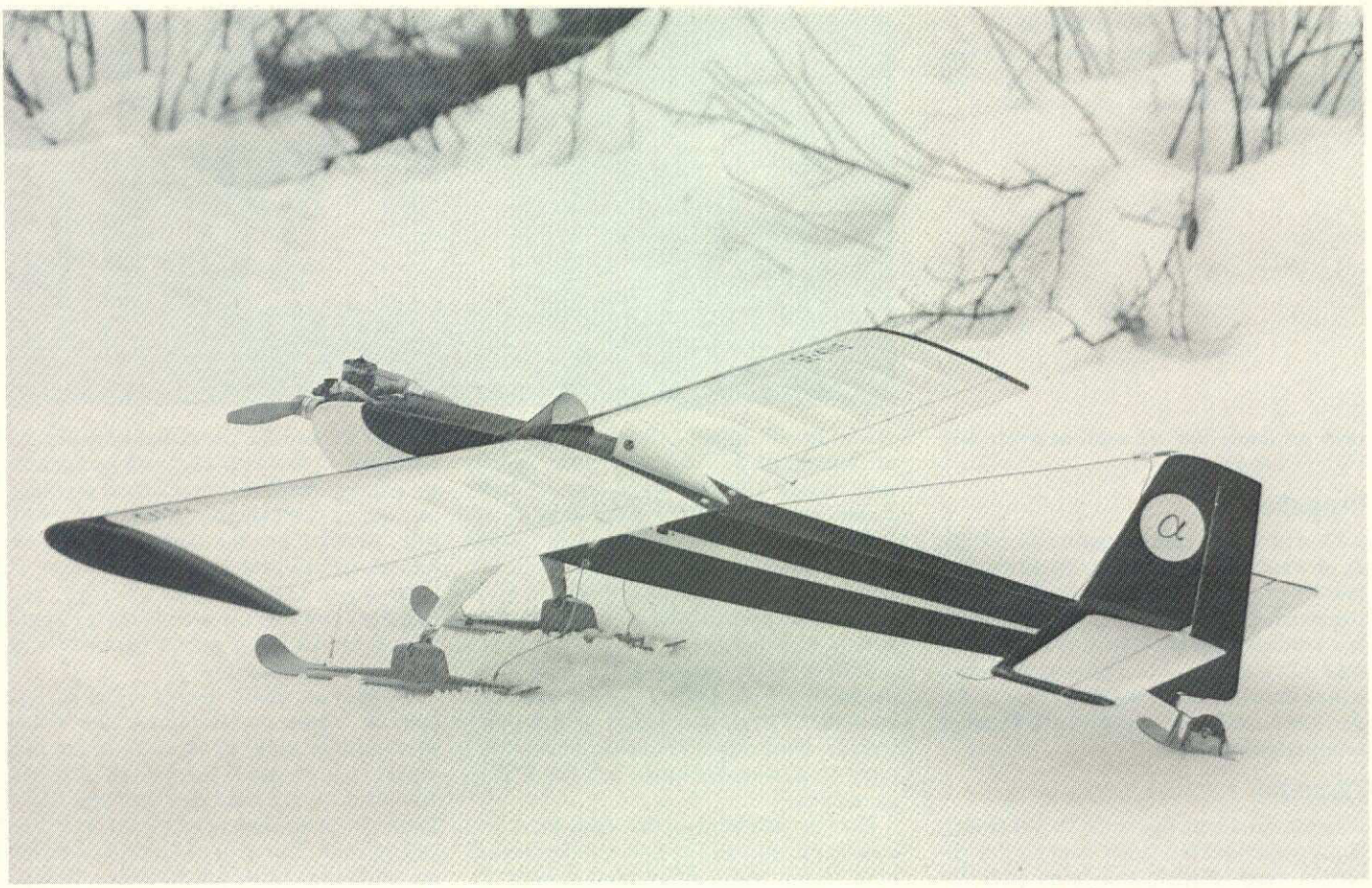
Härefter återstår egentligen bara träning, träning och åter träning i alla väder. Bygger du den här modellen kommer du att finna, att den är mycket välflygande och ett pålitligt redskap. Får du något problem vid bygget så tveka inte att ta kontakt med mig, (redaktionen har adressen) så kan vi kanske reda ut problemen tillsammans.

60-febern sprider sig nu i Sverige, fler och fler upptäcker att stora modeller flyger bättre! Du som inte provat har en trevlig upplevelse framför dig.

Hoppas att denna artikel redan har inspirerat någon att återuppta eller börja med stuntflygning, så att vi får se lite fler ansikten, båda gamla och nya, på tävlingar framöver. Tveka inte att ställa upp i tävlingar, även om du inte tycker att du är nog duktig ännu. Det är ju på tävlingar man lär sig och får nya idéer och, förresten, brukar stunttävlingar vara ganska trivsamma och avspända tillställningar!

Väl mött i cirkeln!





ALFA 20

Nybörjarmodell
I RC
Text och konstruktion
Erik Hammar

Bakgrund och utveckling

Alfa 20 är en nybörjar- och övningsmodell för 4 kanalers radiostyrning och motorer i .20 cu in (3.5 cc) klassen. Modellen har tillkommit genom utveckling ur en större modell för .40 motor, som jag ritade som R/C skolplan åt mig själv i mitten av 70-talet. Den konstruktionen har vi sedan under 10 års tid använt som skolplan i Jakobsbergs Modellflygklubb. När en av mina bröder för några år sedan bad mig rita en modell för hans OS .19 var det naturligt att utgå från den väl beprövade större modellen.

Mindre o enklare

Storleken minskades med drygt 10 % och konstruktionen förenklades. Förminskningen låter inte mycket med tanke på att motorn bara är hälften så stor, men viktmässigt väger Alfa 20 bara drygt hälften av den större modellen (ca 1500 g).

Filosofin bakom modellen är rätt enkel. Målsättningen har varit att få en lättbyggd modell med goda flygegenskaper. Utseendet har fått komma i andra hand för att få ett funktionellt och fältmässigt förstaplan för R/C motorflygning. Till skillnad från de flesta nybörjarmodellerna har Alfa sporrställ. Skälet är i första hand vikten, i andra hand det faktum att ett bra nosställ till en modell av den här storleken inte finns på marknaden. Dessutom är styrningen av sporrhjulet enklare att installera än noshjulsstyrning. Med en lämplig placering av huvudstället blir kurshållningen under start och landning inget problem.

Kraschsäkert servo

I ett avseende har jag gjort ett avkall på enkelheten. Det gäller skevrodermekanismen. Jag får ofta frågan varför jag inte använt den enklare konstruktionen med ett stående servo och enkla stötstänger rakt bakåt. Orsaken är det faktum att en modell av den här kategorin helt säkert kommer att bli utsatt för mindre lyckade landningar och andra tillbud, som resulterar i att vingen förskjuts eller t o m rivs av kroppen. Med ett stående servo som sticker ned i kroppen och de skevroderok som följer med denna konstruktion, blir resultatet av ett sådant missöde oftast stora skador på kroppen och ofta även på skevroderoken. Med servot liggande, som på Alfa, sticker det inte ut på undersidan och vingen kan förskjutas utan några egentliga skador. Priset för denna "kraschsäkerhet" blir dock den mera komplicerade konstruktionen med en stötstång inne i vingen och vinkel ok.

Inga ändringar

Prototypen till Alfa 20 provflögs våren 1981 och flög bokstavligt talat "right off the drawing board" – inte en enda ändring eller justering var nödvändig.

Modellen har sedan använts som R/C byggkursmodell i Jakobsbergs Modellflygklubb och har totalt byggts i ett 20-tal exemplar inom klubben.

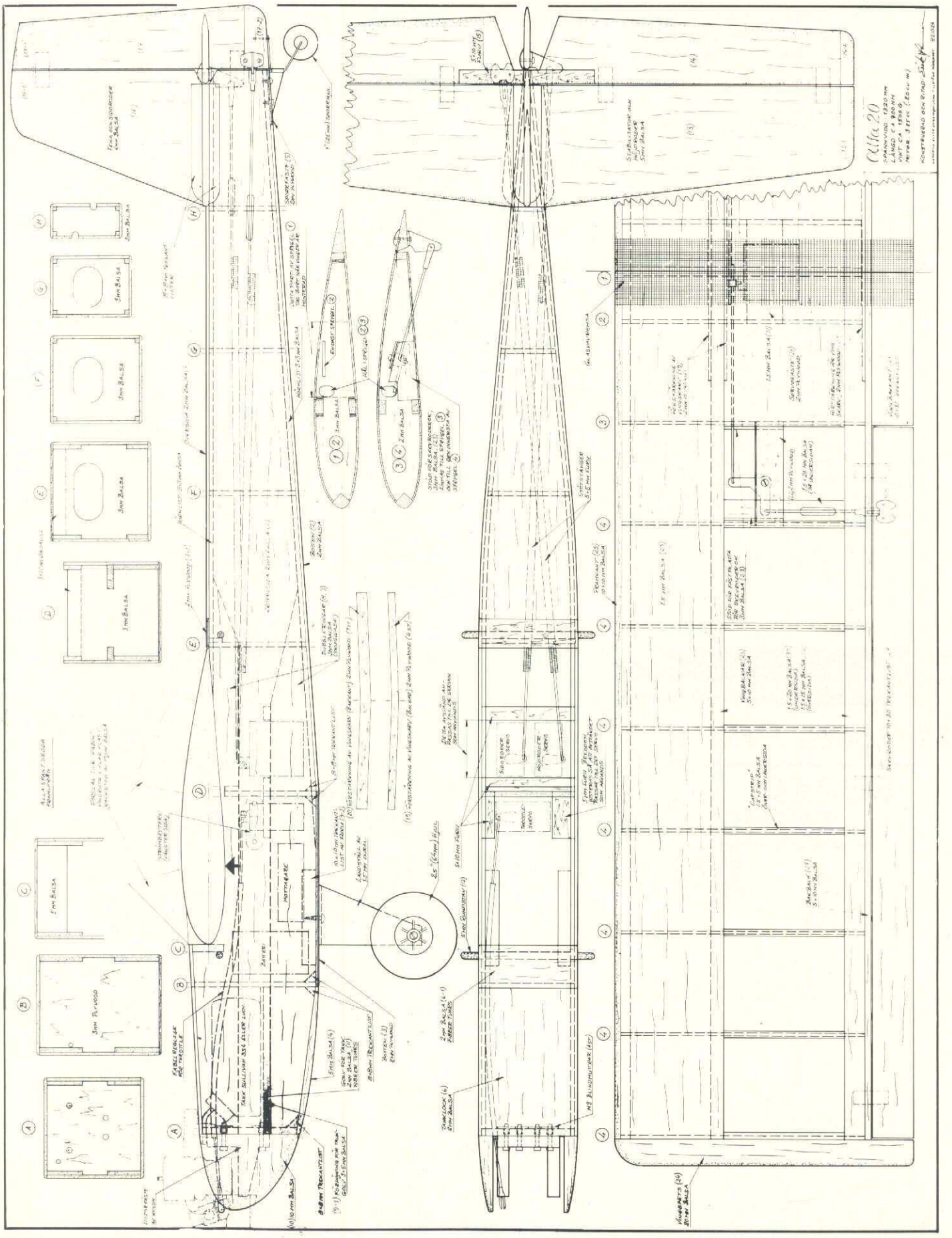
Godkänd

En begränsad byggserie har tillverkats av Tomtmora Snickeri och provbyggen inom SMFF har resulterat i att modellen godkänts som R/C byggkursmodell för SMFF. Vad som återstår nu är frågan om en mer omfattande serieproduktion av byggsatser.

Konstruktion

Uppbyggnaden är en konventionell balsakonstruktion med en lådkropp och sprygelvingar.

Kroppen är en enkel låda i 2 mm balsaflak. De två första spanten är gjorda av ply-



Ritning och fullständig bygganvisning kan erhållas genom att sätta in kr 50:– på postgiro **440 56 12-5**
Skriv "ALFA 20" på talongen och glöm ej namn och adress.

(ALFA forts:)

wood, de övriga spanten i 3 mm balsa. Botten under vingen är av 2 mm plywood för infästning av dural-stället. Kroppssidorna har förstärkningsdubbleringar av 3 mm balsa i främre delens över- och underkant.

Stjärtpartiet är utfört i 4 mm (fena och sidoroder) och 5 mm (stabilisator och höjdroder) balsaflak.

Vingen är en konventionell sprygelkonstruktion med balsaklädd framkant. Vingprofilen är NACA 2415 som av byggmässiga skäl gjorts flat på undersidan bakom balken.

Radioinstallationen är konventionell med frigående stela stötstänger till alla funktioner utom gasreglaget där wire-i-rör har använts. Modellen är avsedd för 4-kanalers radio dvs med alla roderfunktioner och gasreglage. Den kan helt säkert flygas med 3 kanaler (dvs utan skevroder) med ökad v-form på vingen, men det har inte provats.

Flygegenskaper

Med måttliga roderutslag är modellen mycket lättflugen. Den är tålig mot "misshandel" av rodren och har ett stort fartområde. Stall-egenskaperna är mycket snälla, utan vikning över vingen.

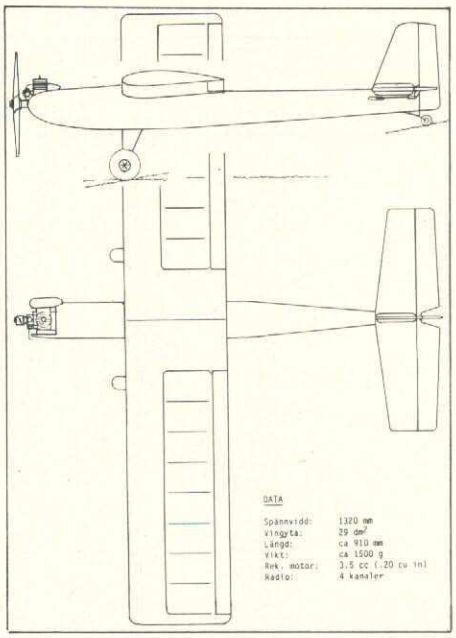
Ökar man roderutslagen får man en livlig, men fortfarande mycket lättflugen modell. De flesta manövrar är möjliga, inklusive spinn.

Alla som hittills har flugit Alfa 20 har varit mycket positiva till modellens flygegenskaper.

Data	
Spännvidd	1320 mm
Vingyta	29 dm²
Längd	ca 910 mm
Vikt	ca 1500 g
Rek.motor	3.5 cc (.20 cu in)
Radio	4 kanaler

Innan du börjar stunta på allvar, bör du också kontrollera att linspänningen är lika i både rygg- och planflygning. Gör några försiktiga loopingar åt båda hållen och känn efter. Skulle det vara markant skillnad – kolla då om vingen ligger horisontellt i både plan- och ryggflygning. Om inte så har du nog en skevhet någonstans. Gratulerar! Om vingen lutar åt ena hållet i planflykt och åt andra i ryggflygning så finns det en skevhet i vinge eller flaps. Lutar vingen åt samma håll är det tipvikten som skall justeras.

Även utledarnas placering kan ha en viss betydelse för linspänningen men jämfört med skevheten är detta försumbart. Kom ihåg att skevheter är mycket svåra att få bukt med. Det är därför som det är så viktigt att verkligen bygga rakt från början för att undvika tråkigheter. Meningen är ju att modellerna skall flygas och inte enbart hänga som väggprydnad hemma.



PYLON 1985

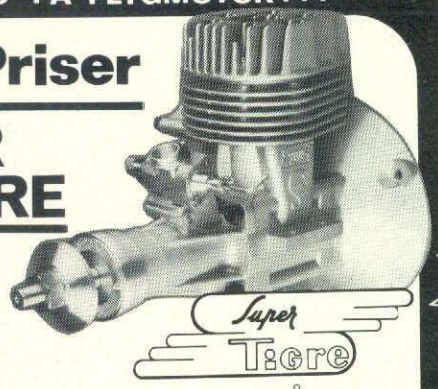
Inför säsongen 1985 står vi inför problemet att konstruera ett nytt och tystare avgassystem, anpassat till moderna miljökrav. Vi kommer, under de första tävlingarna, att använda oss av gamla 15 cm:s regeln och db-prov för att, under sista tävlingen, tillåta fria avgassystem och db-prov.

Vid oklarheter – ring Ingvar Larsson, Tisdag o Torsdag mellan 20.00–22.00. Telefon nummer: 0480-32056.

FUNDERAR DU PÅ FLYGMOTOR???

Lägsta Priser

SUPER TIGRE



SUPER TIGRE MOTORER DIREKT FRÅN NORWEGIAN MODELLERS AB !!

X 11 BB TS RC	M/LJUDD.	SUP 01	357:-
S 25 ABC RC	"	SUP 03	575:-
S 29 RING RC	"	SUP 04	476:-
BULL RING 46 RC	"	SUP 11	574:-
X 61 RE TST RC		SUP 14	842:-
S 61 RING RC	"	SUP 15	799:-
S 61 ABC RC "PRETTNER"		SUP 16	885:-
S 75 RING RC	M/LJUDD.	SUP 17	938:-
S 2000/20 CCM RC		SUP 21	997:-
S 2000/25 CCM RC		SUP 22	1155:-

NORWEGIAN MODELLERS AB
BOX 145, 45700 TANUMSHEDE
TLF. 00947-33 16140 - 33 14 574

NYHETSKATALOG 85!

GRATIS

16 SIDOR

ET „MUST" FÖR ALLA INOM TEKNIKHOBBYNS OMRÅDE.

ALLT TILL LÄGSTA PRISER.

RING ELLER SKICKA KUPONGEN I DAG.

DIREKT TLF. 00947-3314574

☐ SÄND NYHETSKATALOGEN UTAN KOSTNAD.

NAMN: .....

ADR: .....

POSTNR. ORT: .....

NORWEGIAN MODELLERS
BOX 145 S-457oo TANUMSHEDE

Bagges hörna

Johan Bagge
Lokegatan 24
60236 Norrköping
Telefon 011-133647

fånerier & finurligheter m.m.

Brände du Dej?

Det gjorde Freddy från Skinnskatteberg har han skrivit till mej. Det förstår jag, för Freddy satte klämman från batteriladdaren utanför pinn-handtaget. Det handlar alltså om cellplastskärning som jag skrev om i förra Hörnan. Freddy begrep själv ganska snabbt att det inte var som det skulle och tittade en gång till på teckningen. Anslutningsklämman lite innanför handtaget! Sedan gick det tydligen rätt bra, för Freddy skriver att han fick ihop tre vingar ur ett plastflak. Mer om plastvingar längre fram.

Promenaden

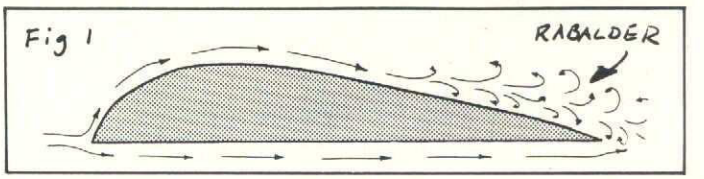
Promenaden i stadsparken fick en annan trogen brevskrivare att fundera lite om luftströmning: Kalkyl från Bollmora: "Varför måste varje barn i ledet träffa på samma kompis som gick bredvid från början? Eller om man tänker sig luftmolekyler, varför måste luften på översidan "skynda sig" för att träffa ihop med molekylkompisen vid bakkanten?" Bra professorn, den frågan måste jag fundera på ett svar till. Däremot vet jag att molekyler från undersidan ofta kilar till översidan för att möta kompisen. Det är inte så bra förstås, för då blir det en massa oro i strömningen. För att inte tala om hur det blir ibland om planet flyger för långsamt eller om sprygeln är för tjock. Då måste undersidans molekyler springa långt upp på översidan för att möta. Rabalder! Som när sjuföreställningen skall klämma sig ut fast niopubliken hänger utanför i en stor flock. Oro och rabalder! Av villervallan försvinner suget helt och vingen tappar lyftkraften.

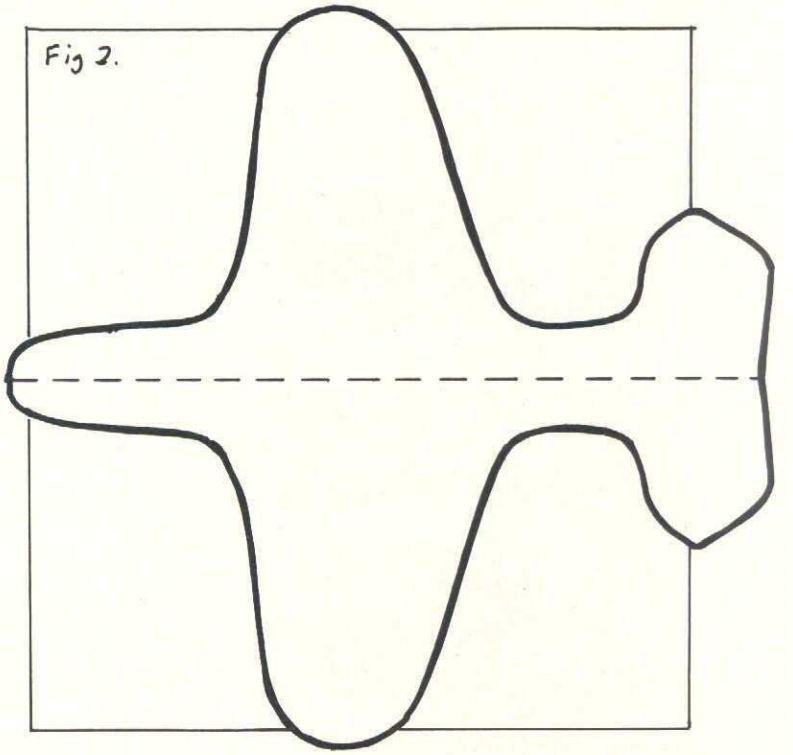
Omslagspapper

Klädning av cellplastvingar ja. Lätt fixat och billigt. Lim behövs. Vitlim eller tapetklister. Vitlimmet spädes med lika mycket vatten. Klipp ur papper till över- och undersida med lite överlapp. Till små modeller (under en meter) använd julklappspapper, till större brunt omslagspapper. Lägg pappret i badkaret. Pensla vingen med limmet. Tag upp pappret och låt rinna av och lägg på vingen. Släta ut med handen eller bred pensel. Låt vingen torka ordentligt, men passa så det går ungefär lika fort på båda sidor, annars blir den böjd. Om vingen skall ha V-form görs den i två delar med några plywoodförstärkningar i mitten. Den bör också förstärkas med glasfiber i mitten, så det är betydligt knepigare att göra sådan vinge. Till linplansvinge är det ju däremot idealiskt, för då har man ju ingen V-form.

Mats Helmersson i Falkenberg efterlyser en cellplastvinge för glödstiftsmotor. Jag tänkte ta det i nästa nummer. Mats skickade med en variant av pappersplan, klippt ur ett vikt papper. Superenkelt.

Som jag skrev förra gången kan du få några meter skärwire om jag får ett frankerat kuvert med ditt namn och ett extra frimärke 2 kr (förutom det som sitter på kuvertet).





MYCKET OM SKALA VID SMFFS ÅRSMÖTE

Årets förbundsmöte hade ovanligt många förslag rörande skala, ett resultat från den livliga debatten vid 84-års skalariksdag. På grund av mycket kort tid mellan årsmötet och detta nummers pressläggning får dessa rader endast bli en kort sammanfattning. I kommande nummer hoppas vi dock att kunna presentera de nya reglerna mer utförligt.

Bengt avgår – Sven-Åke ny ledamot.

Bengt Holmer aviserade redan förra året att han ämnade lämna Arbetsutskottet i skala, men p.g.a. påbörjade förberedelser inför VM m.m., lovade han att ställa upp ett år till. Nu var det dock dags och Bengt drar sig tillbakas efter en period som kännetecknats av mycket stora internationella framgångar för svenskt skalaflyg. Vi ber härmed få tacka Bengt för det arbete han har lagt ner under sin tid i Arbetsutskottet och hälsar samtidigt hans efterträdare: Sven Åke Larsson välkommen.

Regeländringar i pop-skala.

Det nya programmet innehåller fem fria manövrer mot tidigare tre samt några justerade koefficienter hos andra. Den stora förändringen är dock att genomsnittet av de två bästa flygningarna skall räknas. Övriga förändringar enligt Skalariksdagens beslut klubbades också igenom. (Se referat i MFN nr 1/85.

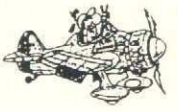
STAND-OFF beslöts att utgå som officiell tävlingsklass.

PYLON-SKALA vann inget gehör. Förslaget ansågs inte vara genomarbetat samt att pylon, redan idag, flygs med skalamodeller. Någon ny klass ansågs därför inte vara nödvändig.

Flygfältskrav för SM och UT.

SM och tävlingarna för uttagningarna till VM, EM etc, *skall* flygas på fält som har asfalt eller motsvarande underlag samt, i övrigt, tillåter samtliga typer av modeller.

/Arbetsutskottet: skala/



CIP – En nybörjarmodell i byggsats för Radioflyg

Text och foto: Bengt Erik Bengtsson.

CIP är en motorseglare, helt i trä och avsedd att handstartas och att landas på den förstärkta kroppsundersidan.

Byggsatsen har väl förarbetade trädetaljer både i balsa och plywood. **Ritningen** är bra och tydlig men saknar helt bygginstruktioner. En svensk byggbeskrivning ger nybörjaren anvisningar för bygget, steg för steg.

För att få modellen helt klar behövs, förutom radioutrustning och motor, följande artiklar köpas till: tank, stötstänger, stötstångsändar, lim och klädsel.

Bygget går fort – tack vare få delar med utmärkt passform. Vingen byggs direkt ovanpå ritningen. Spryglarna är av Clark-Y-typ med rak undersida vilket gör det lätt att få vingen rak. Den har en annorlunda konstruktion med en kraftig vingbalk som har spår för spryglarna. Övre, främre delen av vingen utgörs av en formfräst balsalist som stadgar upp vingen.

Kroppen är en vanlig helbalsaflakkonstruktion med triangellister i hörnen. På främre hälften av undersidan sitter en plywoodköl som, dels fungerar som ett handtag vid start, dels som landningsmed vid slutet av flygningen.

Radioinstallationen är problemfri med plats även för ganska stora servon. Vårt exemplar blev något baktung men med accen alldeles bakom tanken och en liten bly klump nedfälld i balsablocket under motorn, balanserade CIP exakt på den angivna tyngdpunkten.

Modellen kläddes med gul och röd Econocote för att det syns väl. Eftersom CIP ej har några komplicerade former gick det snabbt och lätt.

Uppe i luften visar CIP att detta är dess riktiga element. En 1,5 cc Webra i nosen drar upp den i lagom takt och på tomgång kan den hålla sig uppe mycket länge även med en liten tank. Modellen går t. o. m. att termikflyga med, när motorn är avstängd!

Slutsats. Såväl rena nybörjare som mer avancerade flygare har glädje av CIP som flyger långsamt och rent och klarar vind förvånansvärt bra.

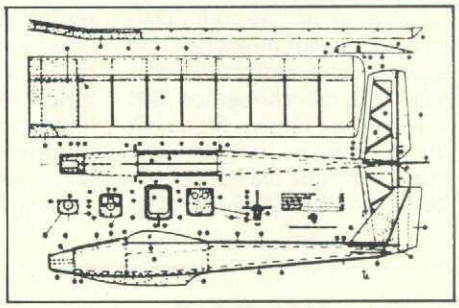
En nybörjarmodell behöver inte se ut som en Cessna (ett högvingat plan med noshjul). CIP har många utmärkta egenskaper som gör den vänlig mot nybörjare. Byggsatsen har få men riktiga delar, en bra ritning och en utförlig bygganvisning.

Tack vare sin stora spännvidd syns CIP på långt håll, flyger långsamt och är lätt att starta och landa med.

FAKTA

Viktiga data

Spännvidd	1640 mm
Vingprofil	Clark-Y
Vikt	ca 1100 g
Motor	1,5 cc
Radio	3 kanaler (sida, höjd, motor)
Prisklass	300:–
Importör	B. Beckman & Co



HUR SKALL NYBÖRJARMODELLEN SE UT?

I fortsättningen kommer också ett antal modeller att presenteras i Modellflygnytt. De är alla noga provbyggda och flygprovade och har visat sig vettiga för noviser.

De är medvetet mycket olika sins emellan i byggsätt, egenskaper och pris. Detta för att passa de flesta smakriktningar och för att peka på olika för- och nackdelar hos respektive typ.

Visst är det möjligt att bygga direkt efter en ritning med löst virke – detta är dessutom roligt. Men det är nog mest förståndigt att ha byggt några/någon byggsatsmodell först. Dels går det betydligt fortare, dels blir det inte så mycket dyrare eftersom alla eller de flesta tillbehör oftast ingår i byggsatsen.

Vilka krav skall jag då ställa på min första RC-modell?

1. Den skall vara *lättbyggd*. Detta innebär att byggsatsen ej skall innehålla alltför många bitar och att de, som finns, måste ha exakt passform samt se ut som på ritningen.

Vidare måste det finnas en lättläst ritning i skala 1:1 och en svenskspråkig byggbeskrivning.

2. Den skall vara *lättflugen*. För nybörjaren betyder det att modellen skall kunna flyga långsamt och lyda roder utan att visa några dåliga egenskaper. Den får inte heller vara alltför stabil så att den helst bara vill flyga själv! Den skall synas bra och på långt håll vilket innebär en relativt stor modell.

Det svåra är att starta och, framför allt, landa. Har modellen ett styrbart noshjul underlättar detta en hel del vid taxning på marken och är, dessutom, en bra dämpare vid hårda landningar.

3. Den skall vara tålig o lätt att reparera.

Till en del byggsatsmodeller finns det t. o. m. reservdelar att köpa i form av vingsatser, kåpor etc. Vingen kan, med fördel, sitta fast med hjälp av gummisnoddar. Detta kan rädda modellen vid en hård landning om modellen slår runt.

Priset då?

När du jämför olika byggsatser – se noga efter vad som ingår. I de billigaste satserna saknas många gånger sådana tillbehör, som måste köpas till, i alla fall. De dyrare byggsatserna är mer kompletterade och innehåller dessutom fler förarbetade detaljer eller helt klara delar.

Sammanfattning.

Relativt stor. Spännvidd på ca 140–150 cm avsedd för en 6,5 cc motor.

Högvingad, gärna med flat undersida och försedd med skevroder. Om vingen är uppbyggd av spryglar och lister, i trä eller skuren i frigolit, spelar detta ingen roll. Det är snarast fråga om smak.

Kroppen bör vara av en enkel lådkonstruktion med rejält utrymme för radiodelarna som inte bör vara inbyggda utan sitta lätt åtkomliga.

Fena och stabilisator bör vara av balsaflak.

Vänd dig till en klubb.

Innan du sätter igång och radioflyger – ta kontakt med närmaste modellflygklubb, så får du hjälp.

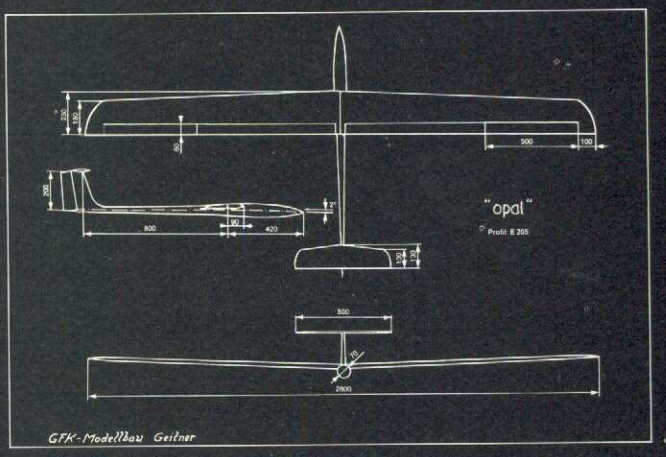
Chansen att du skall lyckas helt på egen hand är ganska liten. Bland annat är det viktigt att din modell blir testad och trimmad av någon som *kan* flyga.

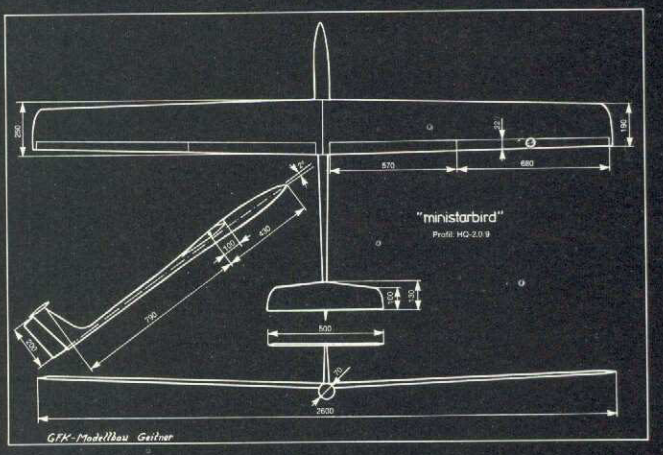
Segelflyg då?

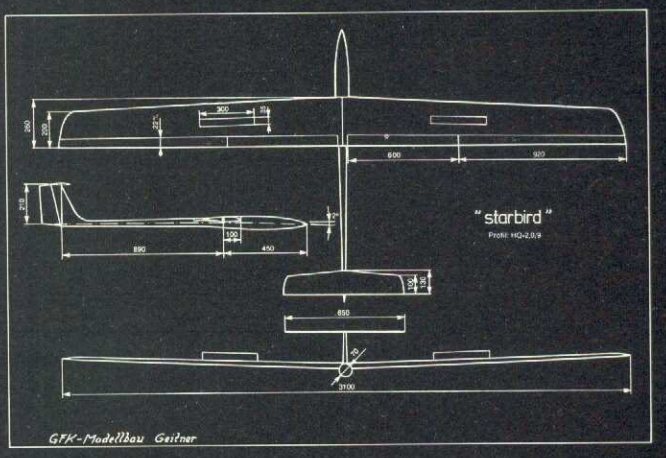
Segelflyg är en fin del av radioflygsporten. Det är avstressande, tyst och lugnt med en modell som rör sig mjukt och graciöst. Kostnaderna blir kanske något lägre än motsvarande för motorflyg och segelmodeller flyger ganska långsamt.

Flygtiderna per start blir dock tyvärr alltför korta för att det skall ge någon större utdelning för den som skall lära sig att flyga.

F3 B MODELLER från GEITNER HELT I GLAS-KOLFIBER







Generalagent:

JJ Hobby Center

Engelbrektsgatan 31, 702 13 Örebro
Tel: 019-12 61 40

Geitners produktinfo på tyska: 3:– + porto 4:– = 7:–
JJ HOBBYCENTERS KATALOG + GEITNERS = 20:–

KONSTFLYG I RC

Text o foto: Lennart Olsson

Hör du till de radioflygare som är på väg att lämna nybörjarstadiet och reflexmässigt klarar av att spaka en ordinär skevrodermodell? Är du intresserad av att börja konstflyga? Kanske är det ett tag sedan du passerade nybörjarstadiet men fortfarande flyger du mest runt lite på måfå och drömmer om luftakrobatik?

Sluta drömma! Nedan presenteras ett konstflygningskompendium som steg för steg tar dig igenom ett antal olika manövrer av vilka de flesta kan utföras med i stort sett vilket skevroderplan som helst.

Manövrerna är

1. Looping
2. Roll
3. Kvickroll
4. Inverterad kvickroll
5. Split-S
6. Immelman
7. Ryggflygning
8. Bunt
9. Hammerhead
10. Spinn
11. Ryggspinn
12. Flatspinn
13. Rollande åtta
14. Kubansk åtta
15. Dubbel Immelman
16. Kniveggsflygning
17. Långsam roll
18. Looping med knorr

"Hammerhead" brukar även kallas "stall turn". En annan benämning för "looping med knorr" är "avalanche".

I kompendiet finns dessutom följande manövrer illustrerade: omvänd inåtvänd looping, kobraroll, wing over, vertikal åtta, horisontell åtta, omvänd kubansk åtta, omvänd dubbel Immelman, top hat, omvänd top hat samt det nya F3A-programmet.

Soloakrobatik

Man behöver inte ha en multimodell med en tjutande tiokubiksmotor i nosen för att kunna konstflyga. Det går alldeles utmärkt att flyga tämligen avancerat med relativt enkla RC-plan. Vad sägs om följande program som går att utföra med träningsplanet Solo (se Allt om Hobby nr 2 1982) när det är försett med skevrodervinge och en Schnüerleportad 19-motor?

1. Start
2. Roll
3. Looping
4. Split-S
5. Immelman
6. Ryggflygning
7. Ryggspinn
8. Kvickroll
9. Hammerhead
10. Tre rollar i följd
11. Tre loopingar i följd
12. Spinn
13. Omvänd inåtvänd looping
14. Inverterad kvickroll
15. Kniveggsflygning
16. Flatspinn
17. Rollande åtta
18. Roll+looping i en följd
19. Landning

Detta program tar ungefär en kvart. På grund av att Solo har en vingprofil med plan undersida (Clark Y-liknande profil) klarar det ej av att bunta. Ej heller kan det hålla höjden under ryggflygning utan sjunker då hela tiden.

Träna systematiskt

Vid all konstflygning ska manövrerna utföras över en bestämd punkt och på publikvänlig höjd. Om det är solsken ska du stå så att du har solen i ryggen. Manöverträna med ett skevroderplan som du är väl förtrogen med och kan starta och landa utan problem. Öva inte alltför många manövrer på en gång. Börja med looping och roll som utgör själva grunden för all konstflygning. Fortsätt därefter med Immelman, split-S, ryggflygning och spinn. Flyg dessa manövrer i en bestämd ordning. Lär dig att utföra dem både från vänster och höger i mot-, med- och sidvind.

Lämplig manöverordning är följande:

1. Start
2. Looping
3. Roll
4. Immelman
5. Split-S
6. Ryggflygning
7. Spinn
8. Landning

Ovanstående program tar ca 5 minuter. Flyg programmet tills du kan genomföra det rutinmässigt från både höger och vänster oberoende av vindriktningen. Start och landning bör emellertid alltid utföras mot vinden.

Meddelanden från Förbundet

Material till "mitt"-sidorna insändes alltid direkt till SMFF:s exp, Box 10022, 60010 Norrköping

SKALATÄVLING F4C O POP/W078/SILJANS-
BYGDENS RFK FALUN
1985-06-08-09 Briefing 0900
Dragsängarna, Insjön
F4C och Populärskala
75:-
Sista anm 3/6
Pg 714333-2, Siljansbygdens RFK,
Pl 5122, 791 96 FALUN
Bengt Källström, tel 023-34418
Campingmöjligheter intill fältet.

VALLENTUNAPOKALEN/B272/VALLENTUNA
MFK
1985-06-08 1000
Gullbrofältet väster om Vallentuna
längs Väsbyvägen
SLM 15 (Elflyg)
30:-
Anmälan på platsen
Bo Gårdstad, tel 0762-77757
Regler kan erhållas från Bo Gårdstad

FRIDA CUP/P036/VÄNERSBORGS MK
1985-06-09 0900
Brättelund, Vänersborg
F2D int o open
40:- per klass sen
20:- per klass jun
Sista anm 4/6.
Pg 34653-6, Vänersborgs MK, c/o
Ingemar Larsson, Agnesborgsvägen 7,
462 00 VÄNERSBORG, tel 0521-11210

F3B TERMIK/P184/HERRLJUNGA MFK
1985-06-15 1000
Ölanda fältet ligger utmed vägen
Herrljunga Annelund
F3B Termik
60:- sen
30:- jun
Sista anm 8/6
Pg 4332876-4, Herrljunga MFK, c/o
Lennart Blomdahl, Storgatan 60,
524 00 HERRLJUNGA, tel 0513-11621

EL-PYLING/A301/MFK STARFLYERS SPÅNGA
1985-06-15 0900
Starlanda
F3E P (7 celler)
50:-
Sista anm 7/6
Pg 514028-0, MFK Starflyers, c/o Jan
Levenstam, Movägen 26, 163 60 SPÅNGA
tel 08-361832

WINDMILL CUP/M134/TRELLEBORGS MFK
1985-06-15 (0616) 0930
Klubbfältet
F2B o Semistunt
40:-/klass sen
20:-/klass jun
Sista anm 12/6
Pg 441409-0, Trelleborgs MFK, c/o
Lars Roos, Valldammsgatan 1, 231 00
TRELLEBORG, tel 0410-10283
Logi kan ordnas fre-lör lör-sön
medtag sovsäck ! Flygunderlag gräs.
Träningsmöjligheter.

VÅRTÄVLINGEN F3A/B267/SÖDERTÄLJE MFK
1985-06-15 (06-16) 0930
Klubbfältet Påldalen Nykvarn
F3A
100:-
Sista anm 5/6
Pg 405755-0, Södertälje MFK, c/o
Yngve Lindholm, Bergsäter, 155 00
NYKVARN, tel 0755-46186

FÖRBUNDSEXPEDITIONEN

Förbundsexpeditionen hålles stängd för semester 8-26 juli 1985

NYA KLUBBAR

D019 Trosa Modellflygklubb
G355 Älmhults RC klubb

Klubbarna hälsas välkomna till SMFF.

SVENSKT REKORD

Klass 62 Hastighetsrekord för radiostyrda el-modeller

1984 07 04 - 154,37 km/tim

Gert Zaar, M008 Malmö Radioflyg-sällskap

FRIFLYG

Tävlingskalender 1985
Internationella tävlingar

Ändrade datum:
1. 28-30.6 NM friflyg Sverige
2. 11-18.8 VM friflyg Jugoslavien

RADIOFLYG

VM F3C (helikopter) 14-19.7.1985
London Ontario Canada

Svensk deltagare:
Ulf Johansson, E142 Norrköpings RFK
Lagledare:
Göran Andersson, B300 Kungsängens MFK

Tävlingskalender RC F3A 1985
Internationella tävlingar

Ändrat datum:
3. 8-14.9 VM F3A Flevohof Holland

Tävlingskalender RC pylon 1985
Internationell tävling

Ändrat datum och plats:
1. 3-7.8 VM F3D Chicopee
Massachussets USA

SKALAMEETING/R148/TIDAHOLMS MFK
1985-06-15-16 0900
Stacklanda Tidaholm
Anders Gustafsson, Dyckertsgatan 7, 522 00 TIDAHOLM, tel 0502-14932

NATTÄVLINGEN/Y058/MFK SKVADERN SUNDSVALL
1985-06-15-16 2100
Midlanda flygplats
F1A, F1B, F1C, A1, B1, 77cm, HKG
40:-/klass sen för 1 klass
20:-/klass sen för varje därutöver
20:-/klass jun för 1 klass
10:-/klass jun för varje därutöver
Sista anm 31/5
Pg 139274-5, MFK Skvadern, c/o Ulf Lejdstrand, Häggvägen 16, 862 00 KVISSLEBY, tel 060-513033

MODELLFLYGTRÄFF/H084/MFK OSKARSHAMNSESKADERN
1985-06-16 0900
Oskarshamns flygfält i Virkvarn, 10 km norr om Oskarshamn utefter E66:an
Vi önskar alla som under angenäma former vill umgås i RC-kretsar, välkomna till fältet, söndagen den 16 juni. Vi börjar kl 0900 och stänger fältet kl 1600.
Träffen är ej garanterat fri från överraskningar.
Per Isaksson, tel dagtid 0491-86550
tel kvällstid 0491-10492
Conny Juhlin tel 0491-10566

F3F HANG/M015/ACROFLYERS SJÖBO
1985-06-29 (06-30) 0900
Kåseberga Hamn
F3F Hang
65:- sen
50:- jun
Sista anm 15/6
Pg 235793-7, Acroflyers, c/o Kent Andersson, Vångagatan 2, 270 35 BLENTARP, tel 0416-13271

SKALATÄVLING/L132/RFK GRIPEN KLIPPAN
1985-06-29-30 1000
Havgårds modellflygfält, Klippan
F4C och Populärskala
50:-/modell
Sista anm 19/6
Pg 231998-6, RFK Gripen, c/o Berne Gunnarsson, Box 23, 260 51 EKEBY, tel 042-76709

GRÄNSCUPEN F3A 1985/R148/TIDAHOLMS MFK
1985-06-29-07-01 0900
Stacklanda Tidaholm
F3A
160:-
Sista anm 15/6
Pg 718649-7, Tidaholms MFK, c/o Benny Kjellgren, Solglättan, 522 00 TIDAHOLM, tel 0502-14559

F3B-T/N002/HÖKAKLUBBEN HALMSTAD
1985-07-13 (07-14) 1000
Hökaklubbens modellflygfält
Pilkington
F3B-T
40:-
Sista anm 6/7
Pg 832495-6, Hökaklubben, c/o Lennart Ohlsson, Onsdagsgränd 3, 302 53 HALMSTAD, tel 035-128649

ÖREBRO-CUPEN/T063/RFK IKAROS ÖREBRO
1985-07-20-21 0900
Gustavsviksfältet Örebro
F3 B sen o jun
50:- sen
25:- jun
Sista anm 4/7
Pg 886682-4, RFK Ikaros, Joakim Ståhl, Stämpelgatan 1, 703 78 ÖREBRO, tel 019-201744

KORG-OLLE TROFEN/Z052/ÖSTERSUNDS MFK
1985-07-27 1000
Ope flygfält
F3B
50:- sen
40:- jun
Sista anm 20/7
Pg 664604-6, Östersunds MFK, c/o Bertil Andersson, Åkre 1901, 834 00 BRUNFLO, tel 063-20593

HELIKOPTERMEETING/L132/RFK GRIPEN KLIPPAN
1985-08-10-11
Havgårds modellflygfält Klippan
Berne Gunnarsson, tel 042-76709

SOLNAS 10-STARTERS/B256/SOLNA MSK
1985-10-13

Inbjudan i MFN 3/1985

UT FRIFLYG/M010/AKM MFS MALMÖ
1985-05-16-19
Revinge Hed
F1A, F1B, F1C
Separat kallelse utsändes till de berörda
Kontaktman: Lennart Hansson, tel 040-193790

AKMGS:S VÅRTÄVLING/0024/AKMG GÖTEBORG
1985-06-01-02 0900
I MFN 1/85 var fel tel nr angivet till Lars-G Olofsson, rätta är: 031-49 30 55

SÖRMLANDSTÄVLINGEN/SMF/SÖRMLANDS LÄNS MODELLFLYGFÖRBUND
1985-06-01-02 0900
Ekeby Flygfält Eskilstuna - F2B
Eskilstuna Isstadion - F2A F2C
F2A, F2B, F2C, F2D, Speed Open, Good-Year
50:- sen
30:- jun
Sista anm 20/5
Pg 650801-4, SMF, c/o Hans Fällgren, Ö Kyrkogatan 25, 611 33 NYKÖPING, tel bost 0155-156 86, arb 0155-543 37
Lars-Gunnar Lindblad, tel bost 016-356494, arb 016-151680
Campingmöjligheter finnes i samband med Stunt och Combat samt klubbstuga

SKALAFLYGDAGARNA/A028/STOCKHOLMS RFK
1985-06-01-02 0845
Barkarby
Populärskala enl SRFK:s regler
75:-/modell
Sista anm 30/4 (gärna per tfn till Olle Eriksson, tel 08-260539) eller adress Knypplerskevägen 27, 161 47 BROMMA, varvid ett paket med anmälningsblanketter m m utsändes till de berörda.
Pg 503268-5.

NILS HOLGERSSON CUP-UT F3F/M338/ VILLIE RFK SKURUP
1985-06-01 (06-02) 0900
Kåseberga
F3F
60:- sen
30:- jun
Sista anm 24/5
Pg 348520-8, Villie RFK, c/o Hans-Olof Johansson, Blåmesvägen 5, 274 00 SKURUP, tel 0411-436 80

F3E-FAI-F3E N/B253/DJURSHOLMS MF
1985-06-02 (06-03) 1000
Skålhamra/Täby
F3E FAI, F3E N
60:- för 1 klass sen
90:- för 2 klasser sen
30:- för 1 klass jun
45:- för 2 klasser sen
Sista anm 21/5
Pg 580207-9, Djursholm MF, c/o Bo Samuelsson, Framnäsvägen 6, 182 63 DJURSHOLM, tel 08-7555213
Deltagarna får en färdplan.

GALAX OPEN/A006/MFK GALAX HUDDINGE
1985-06-07-08 1000
Högdalens Bilprovning
Lördag: Speed (alla klasser)+TR-B
Söndag: TR-int + Good Year
50:- sen o klass
25:- jun o klass
Sista anm 5/6
Pg 229449-4, MFK Galax, c/o Kjell Axtilius, Huldrestigen 9, 141 73 HUDDINGE, tel 08-7744915

F3B-T/M008/MALMÖ RADIOFLYGSÄLLSKAP
1985-06-08 0900
Plats meddelas senare
F3B-T
40:- sen
20:- jun
Sista anm 28/5
Pg 791446-8, Malmö RFS, Finlandsgatan 20, 214 32 MALMÖ
Ulf Mårtensson, tel bost 040-960273
tel arb 040-934210

QUARTER MIDGET PYLON/H096/RFK UTVANDRARNA KALMAR
1985-06-15 0900
(Prel.datum. Kan ev ändras vid fältproblem. Kontakta i god tid)

KALMAR FLYGPLATS
70:-
SISTA ANMÄLNINGSDAG 10/6
RFK UTVANDRARNA,
c/o Ingvar Larsson
Östra vägen 30
388 03 VASSMOLÖSA
Tel: 0480 - 320 56

AKM:S SOMMARNÖJE FÖR FRIFLYGARE
1985/M010/AKM MFS MALMÖ
1985-06-09 (06-09) 0900-2000
F1A,F1B,F1C,A1,B1,C1, jun o sen
50:-/klass sen
25:-/klass jun
Sista anm poststämplad 30/5
Pg 434042-8, AKM,MFS,
c/o Lennart Hansson
Sigurdsgatan 15
214 65 MALMÖ, tel 040-193790
Välkomna till Sommar Skåne!

SMFF:s Modellflygläger 85

FLUGEBYN, KARLSBORG

Vi kampar – tält eller husvagn – och kommer att flyga, tävla (mest på skoj). Det blir även sjöflyg och vi kommer att lära oss om andra flyggrenar. Framför allt skall vi ha det trevligt med hela familjen – vi ordnar utflykter, kanalturer, fiske och bad, gemensamma aftnar och dito avslutningsfest. Boka semestervecka!

Vecka 30

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. Vi återkommer med detaljerat program i kommande nummer av MFN.

Jag är intresserad av att vara med på SMFFs Modellflygläger Flugebyn i Karlsborg, vecka 30.

Namn .....

Adress .....

Klubb .....

Antal medl. i familjen _____ Flyger Friflyg ☐ Linflyg ☐ Radio ☐

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

PeAs Rotorblad
Postadress:
Källarvägen 13
810 10 Torsåker
Tel 0290-851 37, 407 32

BO GÅRDSTAD
186 00 Vallentuna
Tel 0762-777 57

Göt-Hobby
Frejgatan 21, 113 49 Stockholm
Tel 08-15 68 63. Välkommen!

hobby borgen
Box 31, 360 71 Nottebäck
Ordertel. 0474/405 10
Oppet månd—fred 8—12, 13—17

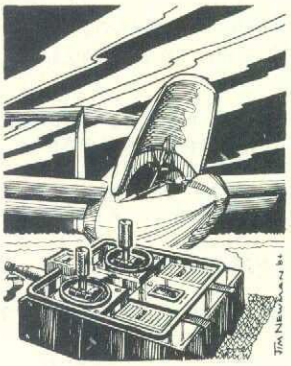
Thor hobby
Skånegatan 53, 116 37 Stockholm
Tel 08-42 84 00

TOMTMORA SNICKERI
760 10 Bergshamra
0176-623 73 även kvällar

Flyghobby
Silverskjöldsgatan 7
531 00 Lidköping Tel 0510/262 34

Umeå Slöjd o Hobby
Grubbevägen 63
902 50 Umeå

Ackus Skolmaterial
Åkersliden 3
446 00 Älvängen



SPONSRAD TÄVLINGSVERKSAMHET I RC.

För att befrämja tävlingsverksamheten inom RC har flera firmor inom hobbyhandeln bidragit med ekonomisk hjälp. Som ombud för dessa tävlande radioflygare, vill jag här framföra vårt tack till följande företag:

PRO HOBBY
Textron AB
Junkervägen 12A
S-183 40 Täby
08/756 06 60

HOBBYKÄLLAREN
Laxgatan 6, 723 48 Västerås. Tel 021-18 91 68
Vard 17.00–19.30. Lörd 10.00–14.00

MODEL-CRAFT
Rundelsgatan 16
200 12 Malmö
Tel 040-714 35

KARBY FRITID
Box 6008, 183 06 Täby
Karby gård, Täby
Tel 0762/103 80, 113 92

HB BAGGE o ERNKVIST
Lokeg. 24, 602 36 Norrköping

Tubra LEKSAKER
Drottninggatan 31 (Box 88)
461 22 TROLLHÄTTAN Tel 0520/135 45
i Arkaden vid torget

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

LEK & HOBBY
Storgatan 50, 951 31 Luleå
Tel. 0920 124 96

B Beckman & Co AB
Box 136, 162 12 Vällingby, Tel 08-87 30 30.

När du fått lite rutin kan du i stället för en vanlig landning göra en så kallad "touch and go" -landning åtföljd av kort körning på marken varefter du drar på gas och lyfter igen. Träna även att loopa respektive rolla ett par tre gånger i följd. Fortsätt därefter de luftakrobatiska övningarna med att lägga in ett par nya manövrer i träningsprogrammet.

Men som synes går det att åstadkomma en hel del även med nybörjarplan. Visserligen blir manövrerna kanske inte lika snygga och eleganta som med ett rent konstflygningsplan. I gengäld sker allting mycket långsammare, och du har möjlighet att i lugn och ro lära dig konstflygningens grunder.

Långsam luftakrobatik

De flesta av oss radioflygare är så kallade söndagsflygare. Vi flyger för att få en stunds trevlig avkoppling och har i allmänhet inga planer på att börja tävla. Nu behöver man inte tvunget ha tävlingsambitioner för att syssla med konstflygning. Att konstflyga är roligt. Det ger hobbyn mer innehåll än att bara flyga runt lite på måfå. Ännu roligare blir det om man spakar en kärra som både ser ut som ett flygplan och kan flyga sakta genom de olika manövrerna. En sådan modell är Limbo som beskrivits utförligt i Allt om Hobby nr 2 1984.

Med Limbo, som är avsedd att flygas med en Schnüerleportad 40-motor, går det att manöverflyga under lugna och avstressade former. Flygplanet rör sig lugnt och stabilt genom luften oberoende av flygläge. Limbo har halvsymmetrisk vingprofil men med plan undersida mellan den främre vingbalken och bakkanten vilket underlättar bygget.

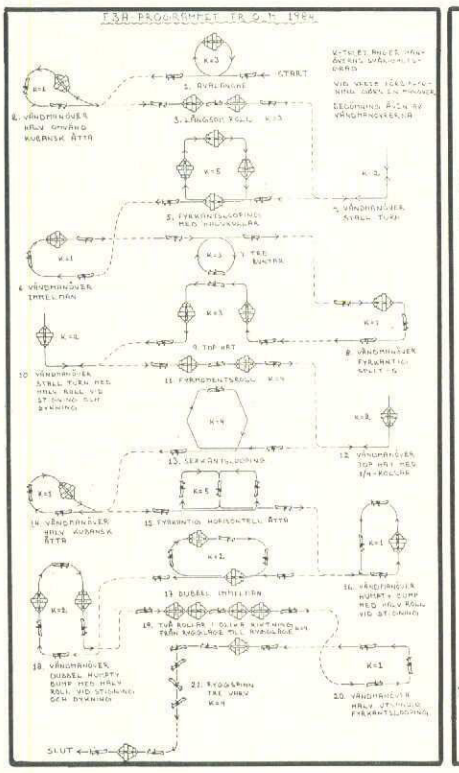
Egen flygshow

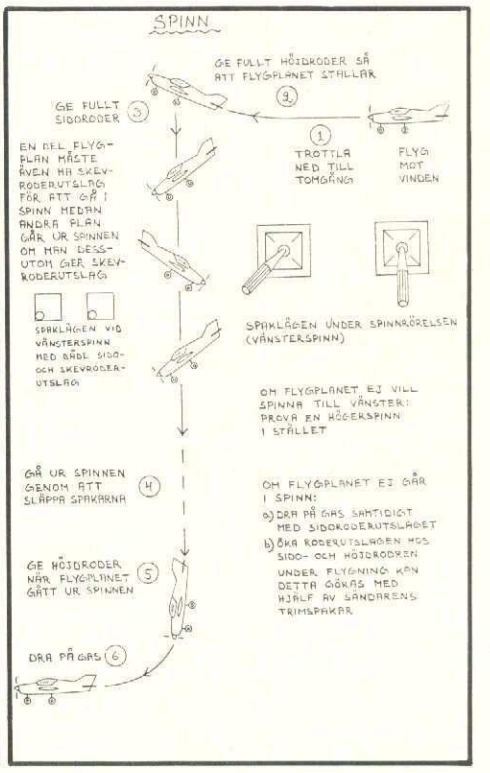
Om du tränar regelbundet och systematiskt dröjer det inte länge förrän du behärskar tillräckligt med manövrer för att kunna genomföra en egenhändigt komponerad flygshow som passar just dig och ditt flygplan. Räkna emellertid aldrig med att bli fullärd som konstflygare. Det blir ingen – inte ens proffsen. Däremot kan du räkna med att bli en skickligare RC-pilot.

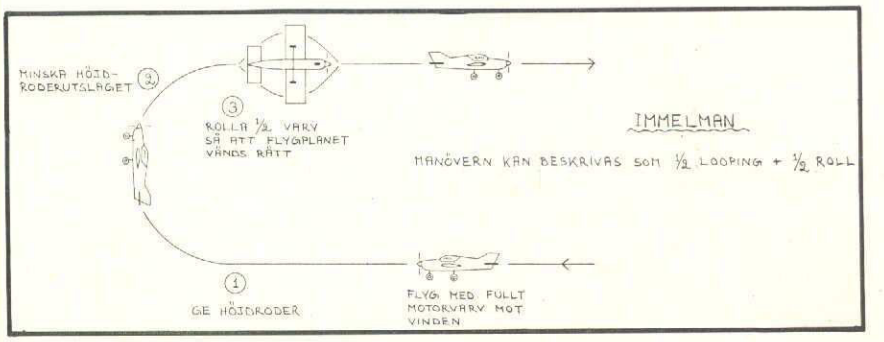
Kompendiet

som är i A4-format omfattar, förutom omslag, 24 blad – ett introduktionsblad, 18 blad med en manöver per blad, fyra blad med nio tilläggsmanövrer samt ett blad med det nya F3A-programmet. Priset är 50 kr inklusive porto och du sätter in beloppet på postgirokonto nr 4578673-8, Lennart Olsson, Ivögatan 18, 29500 Bromölla, telefon 0456/27109. Skriv "Konstflygningskompendiet" på inbetalningskortet. Du kan också ringa eller skriva och beställa men då tillkommer postförskottsavgift.

SOLO med skevrodervinge. En högvingad trainer med vilken det går att flyga tämligen avancerat.







PIK20

FRÅN IDÉ TILL FÄRDIG MODELL

Om vedermödor och tålamod handlar denna artikel av Eilert Forsell

Hur man bygger ett modellflygplan då man verkligen anstränger sig.

– Den flyger skönt PIK-en, lugnt och stadigt, men det är nog storleken som gör det. En spännvidd på fem meter skall väl visa sig på något sätt. Nu är det bäst jag gör en vänstersväng. Den börjar komma för långt bort. Jag flyger den i åttor framför mig i stället. Få se nu – om jag fäller klaffen bör den flyga saktare. Det gör den. Verkar som om vänster broms var ute en aning. Får sätta starkare gummiband mellan vingarna. Men detta är ju premiärflygningen så det hinns nog med. Jag tror jag landar nu. Vänstersväng, ut med bromsarna och här kommer den, stadig som en bryggarhäst. Nu, där satt den. Lite tidare än beräknat men den är i alla fall hel. Skönt när premiärflygningen uppfyller förväntningarna –.

Hur det började

Det hela hade börjat ett år tidigare. Jag fick syn på några bilder och en sidovy av PIK-20 i Flygrevyn och föll direkt. PIK-20 är ett finskt segelflygplan i 15 m klassen med T-stabbe och kombinerade klaffar/skevroder utefter vingens hela bakkant. Jag tycker det var det vackraste segelplan jag dittills hade sett. Tog med mig tidningen till jobbet och visade den för mina oförstående arbetskamrater, full av entusiasm. De bad mig sluta upp med att plåga dem med sådant där evinnerligt modellflygsnack i fortsättningen. Men jag gav inte upp – tog en transparent kopia av sidovyn i IBM-maskinen, satte in den i Overhead-apparaten i konferenssalen, spände två meter vitt papper på väggen och ritade av kroppen.

Skala 1:3

Med en spännvidd på fem meter blev det skala 1:3. Det skulle gjort en kropp på 2,2 m men jag tyckte en längd på 1,8 m kunde räcka. Det blev ändå en kropp som var 25 cm hög och 16 cm bred. Problemet var att finna en ugn som var tillräckligt stor att värma plexiglaset till huven i. Sedan började det tidskrävande konstruktionsarbetet. Att göra en renritning av kroppskonturen, från sidan och uppifrån. Tvärsnittet hade jag aldrig sett men jag antog att det var som på de flesta andra plastsegelplan – äggformat. Det blev till att rita upp alla 13 spanten, samtliga olika och bestående av två halva ellipser. Nu vet jag allt om att rita ellipser med hjälp av tre knappnålar och sytråd, men ingen har någonsin frågat mig till råds om det inte... Att såga ut spanten ur 3 mm plywood tog inte mer än en kväll men att klä kroppen med lister av 4 mm balsa, 36 stycken på var sida som smalnade av framåt och bakåt, det tog tre veckor.

Balalaika

Så blev resultatet skönt också. Det liknade mest en rysk balalajka. Klubbkompisarna döpte den till "mandolinen", men de skall nog också mogna en dag och växa ifrån sina taniga semiskala kroppar och finna att "big is beautiful". Huven är ett kapitel för sig. Att få ihop virke till pluggen är alltid ett besvär. Tursamt nog hade jag nyss byggt en balkong på huset så jag hade några löpmeter 3"×9" furubjälkar över. De fick stryka med. Samtidigt beredde jag mina klubbkompisar stort nöje genom att stå i slöjdsalen på torsdagskvällarna och yxa till detta monster. Folk tröttnar aldrig på att titta på när andra sliter.

Första flygningen

Vingarna blev ordinära sprygelvingar, helplankade med 1,5 mm balsa. Skevroder i yttre tredjedelen och klaffar för resten. Jag ville behålla skevrodereffekten även då klaffarna var nerfällda. Målningen tog lång tid och tyngde mycket men nu var i alla fall planet färdigt efter ett år.

– Då gör vi ett andra försök. Start direkt från marken med elvinschen. Stadig på linan, kopplar fint. Verkar som om det fanns lite termik här i kanten av fältet. men vad nu då? Neej, inte nu igen..., som Teskedsgumman säger. Planet dyker spikrakt mot marken med fulla dykroder och jag som inte har rört spaken. Sekunderna är långa som år. Instinktivt anar jag vad det är som hänt. Det har hänt mig två gånger tidigare. Jag flyger på orange och det är samma kanal som nödradiofrekvensen till sjöss har. Jag är för nära marken för att störningen skall hinna upphöra. Krasch, där står modellen på näsan i åkern. I flisor verkar det. Som i en dimma hör jag kommentarerna omkring mig: "Hur gick det till, var det radiofel, tror du inte acken tagit slut"?

Jag plockar ihop delarna, bär dem till bilen och åker hem. Väntar på chocken. Nu är det slutfluget för min del. Jag skall lägga av med allt modellflyg. Detta var droppen –.

Artikelförfattaren med sin grandiosa PIK-20 omgiven av klubbkamrater i Gråbo MFK.

Nya tag

Här kunde berättelsen ha slutat, men varje modellflygare vet att så inte är fallet. Naturligtvis stod jag kvällen därpå och petade i flishögen. Gick den att reparera? Kanske, men jag kände inte för det – brukar inte reparera mina modeller. En tanke började gro i huvudet. Plastkropp! Naturligtvis borde jag bygga kroppen i plast. Då kunde jag göra flera stycken utan alltför stora besvär när jag väl hade formen.

Plugg i trä

För att göra en form behöver man en plugg. En sådan brukar man göra i trä hade jag hört. Alltså ut i garaget igen och leta i brädhögen som blev över efter balkongen. Virket var fuktigt men det tänkte jag inte på då. Jag rev ut ett par fem-meters bräder och började såga, planhyvla, limma och forma två

halvor och till slut låg pluggen där på hyvelbänken som en havande säl och glodde på mig. Jag tyckte att jag hade slipat ytan så fin så jag ville se hur den såg ut med färg på. Det var ingen glad syn. Årsringarna i furun framträdde som svagt sluttande trappsteg upp till ett grekiskt tempel. Nåväl, spackel

gör nog susen, tänkte jag, och letade fram en femkilosburk med sandspackel som hade blivit över när vi reparerade köket.

Nästa kväll hade spacklet torkat och jag skulle börja slipa. Vattenslipning var något väldigt fint det visste jag så jag började med papper nr 220. Vattnet rann i strömmar över pluggen och det gjorde sandspacklet också. Varför skulle jag behöva lära mig den hårda vägen att sandspackel är vattenlösligt?

Nu hade jag hållit på så länge inomhus med träklumpen att den började torka också – halvorna gav sig iväg åt var sitt håll. Jag spacklade visserligen pluggen på nytt med syntetspackel och provmålade men det var inte samma geist över jobbet längre. Jag såg drömmen om en yta som på en ny kaffebryggare i plast försvinna i fjärran. Jag gav upp igen.

Alm?

Så gick det några dagar och jag drog mig till minnes att min granne hade kört hem ett lass almvirke från en snickare på Hallandskusten för ett par år sedan. Jodå, jag skulle gärna få köpa en bräda av honom. De var i formatet 7 cm tjocka, 70 cm breda och 3 m långa, och en sådan skulle räcka precis. Jag såg hela proceduren framför mig igen och tänkte – nej, det måste finnas ett enklare sätt –.

Plugg nr 2

Så föddes tanken på att använda Roofmate, det relativt styva blå isoleringsmaterialet som vi brukade använda i klubben. Jag köpte ett 10 cm tjockt block och sågade ut en kroppshalva med bandsåg. Det var profilen från sidan, profilen uppifrån gjorde jag med hjälp av glödtråd och två trämallar. Sedan karvade jag ut formen på kroppshalvan med hjälp av kartongmallar och slipade ytan med sandpapper tills den var slät som "uppblåsbara Barbara". Min tanke var att rita av den andra halvan efter denna så att det skulle bli perfekt passform vid gjutningen. Jag spacklade och slipade ytan ett antal gånger och målade den med grundfärg och var mycket nöjd med resultatet. Det återstod bara att måla den några gånger med gul "Interlux 708" tvåkomponentfärg för att få en riktigt hård och fin yta som jag kunde vaxa. Jag målade och gick för att dricka kaffe. När jag kom tillbaks trodde jag att jag drömde. Hela kroppshalvan såg ut som en schweizerost under en lågprisvecka. 708:an hade trängt ner genom porer i grundfärgen och löst upp Roofmaten.

Plugg nr 3

Vi hade nu kommit fram till julen och jag hade som julklapp till mig själv skickat efter en bok från Tyskland som hette "Die Berühmtesten Segelflugzeuge" och hoppats att PIK-en skulle vara bland de berömdaste. Och mycket riktigt, där fanns den som 3-plansskiss med måttuppgifter och data. Det var första gången jag såg den uppifrån och i tvärsnitt. Tvärsnittet var en enkel ellips och inte äggformat som jag dittills trott. Det blev till att skära nya mallar igen. Samtidigt skar jag ut kroppen sedd från sidan ur en masoniteskiva för att ha som mall och forma båda kroppshalvorna efter och detta visade sig riktigt. Den skadade kroppshalvan gick faktiskt att använda igen. Jag drog bara av färgen som när man flår en fisk. När jag var hos Lasse en kväll fick jag en burk Guldglitsa att pröva som skyddsfärg på Roofmaten för 708:an och det var helt perfekt. Snart hade jag två plugghalvor, målade med 708 fem gånger, rubbade två gånger och vaxade fem gånger. De glänste verkligen. Jag tog med en halv ner till klubbkompisarna en torsdagskväll för att visa dem vad verklig strävsamhet kan åstadkomma. Nu är människan så funtad att när hon ser ett buligt, blankt föremål grips hon av en oemotståndlig lust att knacka på det med långfingrets knoge. Så skedde även nu. Det jag kom hem med liknade mest en hamrad kopparbunke. Högmod går före fall. Det var bara till att spackla, slipa och måla igen.

Äntligen!

Nu hade jag hållit på i fem månader med att försöka göra en plugg och till och med min hustru började undra över vad jag höll på med. Det hade dock avancerat så långt nu att jag kunde börja tillverka formen. Jag klädde en överbliven garderobsdörr med "Glad Pack" och skruvade fast ena plugghalva på den. Plastgjutning hade jag inte sysslat med förr så jag bad Lasse om hjälp. Två lager flödigt med svart formgelcoat och sedan flera lager med plast och glasfibermatta. Det var med spänning jag väntade på resultatet följande dag när Lasse ringde mig till jobbet. Formen var perfekt. Det var bara kanten som var tandad efter rynkorna i Glad Packen, de hade inte plasten förmått tynga ner, men det spacklade jag jämnt. Det såg så enkelt ut när Lasse gjorde det att jag beslöt göra andra formhalvan själv. Jag vaxade garderobsdörren och skruvade fast den andra plugghalvan och penslade på släppmedel. Första strykningen med formgelcoat gick bra. Jag strök på ett andra lager och återvände efter en stund för att titta på resultatet.

Krympfilm

Synen gjorde mig nostalgisk. Jag mindes 50-talet och mina besök på pappas kontor med dess krymplackerade kontorsmaskiner, fast dom var gröna. Den här ytan var svart och liknade nog mera skinnet på en krokodil. Efter ett telefonsamtal med plasttillverkarens tekniske rådgivare fick jag reda på orsaken. Jag hade strukit för tunt. Det andra lagret hade löst upp det första, så det vara bara att skala av gelcoaten från pluggen igen. Det kändes som att skala ett hårdkokt ägg utan att vitan följer med, men det gick bra, konstigt nog, och snart var jag i färd med att vaxa och polera igen. Sedan gick plastningen av formhalvan utan problem.

Satt fast

Så skulle jag ha ur pluggen ur formen. Lasse hade fått ut den andra plugghalvan fullständigt hel. Martha, min hustru, och jag höll på i en halvtimme med att vrida, bända och joxa för att få loss pluggen. Jag bände och Martha hällde på vatten. Jag kände mig som om jag höll på att förlösa en ko. Det slutade med att jag fick plocka ut pluggen i bitar. Men formen var helt perfekt. Så slipade jag formhalvorna med 1200 våtslippapper, rubbade de 5 gånger och vaxade de 5 gånger och där var ytan. Ytan som på en svart flygel från Steinway & Son. Jag var lycklig.

Gjutning

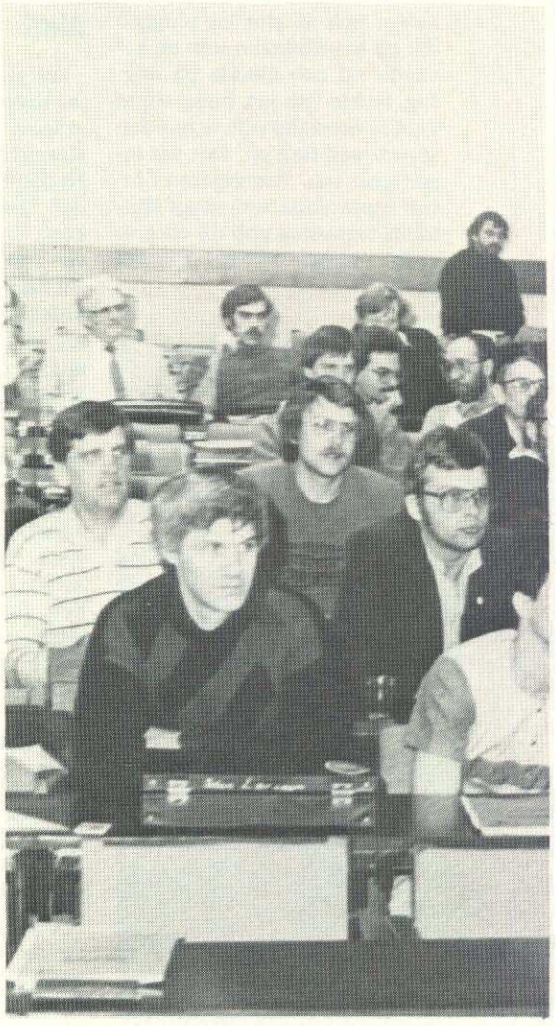
Det mest spännande återstod dock. Att gjuta den första kroppen. Jag hade ingen uppfattning om hur tjockt plastskiktet skulle vara men jag valde 3 lager 300 gr glasfiberväv. Kroppen blev skön men tung, den vägde 1450 gr så jag gjorde en till i 2 lager väv och den blev lagom, den väger bara 850 gr. Den håller jag nu på att måla med Interlux 708 för att få en glansig yta. Den skall nog bli färdig en dag fast Terje säger att jag kommer att ha gjort en kropp till varje medlem i klubben innan jag är nöjd. Jag tycker inte att man skall hasta iväg med sina projekt. Ett bygge om året tycker jag är lagom, fast en flygning om året är kanske för lite.

Vi ses!

Vi ses på flygfältet. Det finns stunder då jag drömmer om att någon kommer fram till mig på fältet och säger:

"VET DU MÖJLIGEN HUR MAN GÖR EN PLASTKROPP"?

SMFFs ÅRSMÖTE 85



I Södertälje, den sista helgen i mars, hölls SMFFs förbundsmöte. Totalt hade 127 delegater från 47 klubbar mött upp för att, under ledning av mötesordföranden: Gunnar Kalén, behandla verksamhetsåret som gått.

Man började, under lördagen, med de olika grenkonferenserna i fri- RC- och linflyg.

Friflyg.

Grenstyrelsens förslag om höjda tävlingsavgifter (seniorer från 10:– till 25:– juniorer från 5:– till 10:–) vann visst gehör. Mötet beslöt dock att endast höja senioravgiften enligt förslaget.

En ny friflygklass(Easy-B, införs på prov som ny nationell tävlingsklass under 1985.

Nya regler för Peanut-skalaklass godkändes, med ett undantag, att gälla med omedelbar verkan. Undantaget avsåg poängsättningen 1 skalabedömningen där koefficienten klubbades till att bli 2 mot föreslagna 3.

Ungdomen MFK i Bjuv, hade lagt en motion om ett avskiljande av alla inomhusklasser från friflyggrenen. Avsikten var att bilda en egen gren och verka för att öka dess popularitet. Trots att grenstyrelsen tillstyrkte förslaget ansåg mötet att underlaget var för dåligt underbyggt och avslog densamma.

MFK Nimbus medförde en motion om att ändra reglerna i lilla gummimotorklassen. Mötet antog motionen som dels innebär att klass B1 återfördes till tidigare regler (10 dm^2 bäryta, 20 g gummimotor), dels att anta 77 cm som SM-klass för juniorer samt att B1 blir SM-klass för seniorer.

RC.

Förslaget att helikopter får SM-status i FAI-klassen: F3 G avslogs. Nytt tävlingsprogram för skalahelikopter där man, i stort, följer de regler som finns för populärskala kommer.

Reglerna i Populärskala ändrades något för att reducera skillnaden till F4 C. Bl. a. blir flygpoängen mer värda genom en högre koefficient.

Stand-Off försvinner som officiell tävlingsklass.

Ett förslag om ny klass: Pylon-skala, avslogs med motiveringen att sådana modeller idag redan flygs i skalatävlingar.

Till sist så föreslog grenstyrelsen att man skall slopa Sport Populärklassen och ersätta denna med två nya: F3 A Populär och F3 A Sport. Som motiv angavs förbättrade rekryteringsmöjligheter till F3 A (FA1). Mötet var på samma linje och de nya klasserna skall provas under 1985.

Linflyg.

En höjning av tävlingsavgifterna beslöts Seniorer från 20:– till 25:–. Juniorer oförändrat. Inom Combat skall vinst i semifinal eller final ge 10 extra poäng.

Ett tredje förslag innebär smärre nationell regeländring i F2 C Team-Racing.

På annan plats i MFN finns många av dessa regeländringar och beslut mer utförligt beskrivna.

Bankett avslutade

En av de mer kontroversiella punkterna på dagordningen kom att avsluta lördagens sammanträde. Det gällde Hörnösand MSKs hemställan om prövning av de åtgärder som avgående styrelse vidtagit mot K A Eriksson. Efter framläggande av ärendet, ajournerades mötet till söndagen och dagen avslutades med bankett.

Mötet fortsatte under söndagen med en sluten omröstning i gårdagens oavslutande fråga. Styrelsens avstängningsbeslut mot K A Eriksson godkändes av mötet och ärendet hänsköts till Disciplinnämnden.

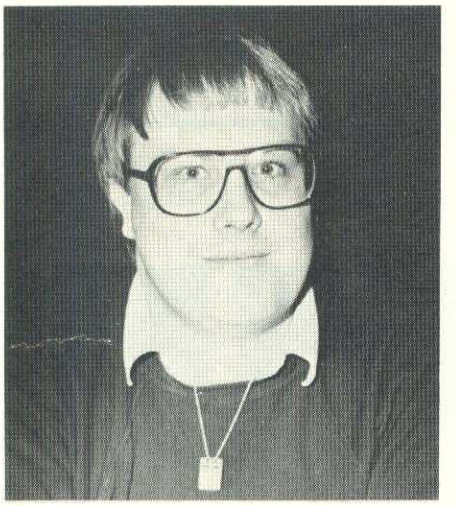
Förtroendefråga gentemot Förbundsstyrelsens agerande i föregående ärende, väckt av VLM, fann ej gehör hos mötet, som även beviljade avgående styrelse ansvarsfrihet.

Modellflygnytt Special

Bland utredningsgrupp 9:s förslag till Förbundsmötet, befanns bl. a. att man nu skall arbeta mer aktivt för att värva nya medlemmar. T. ex. skall affischer och informationsbroschyrer tryckas upp samt en "Modellflygnytt Special" tas fram under året. Denna specialtidning skall behandla samtliga modellflyggrenar utförligt och vara tidlös.

Förslaget om att tillsätta en Disciplinnämnd att verka såsom SMFFs högsta dömande instans, hade, genom tidigare frågor, nu aktualiserats. Grupp 9:s förslag godkändes med ändringar och resultatet blev en nämnd som, enligt beslutet, skall utgöras av fem ledamöter som ej får ha annat förtroendeuppdrag inom SMFF. Dock skall minst tre vara medlemmar av förbundet och en utgöras av jurist med domarkompetens.

Anmälan till Disciplinnämnden får ej vara anonym och förseelser som inte an-



Ovan fr. v.: Johan Bagge, nybliven ordförande. Bengt Lindgren som efterträder Björn Lundin. Ny i styrelsen: suppleant Lennart Palm.

mälts för bestraffning inom ett år efter det att den begåtts får ej tas upp till provning.

Beträffande Modellflygnytts framtid, fastslogs att Firma SELDA, Göteborg, fram t.o.m. 1986, kontrakterats att framställa minst 6 nr per år.

Södertälje MFK föreslog i en motion att SMFFs stadgar revideras efter varje ändring och utges i en samlingspärm. Detta godkändes av mötet.

Val av styrelse.

Till ny ordförande, efter Bo Jansson, valdes *Johan Bagge* och *Bengt Lindgren* efterträder Björn Lundin som v. ordf. *Sten Larsson* valdes till ny sekreterare efter Lennart Larsson och som ny suppleant i styrelsen efter Peter Källoff valdes *Lennart Palm.*

Det blev även en del nya namn i grenstyrelserna. Ny ordförande i RC är nu *Lennart Johansson* och i friflyg: *Lars Karlsson.* Tidigare grenchefen i RC: *Hanns Flyckt* blev nu, i stället, ordförande i PR och Rekryteringskommittén.

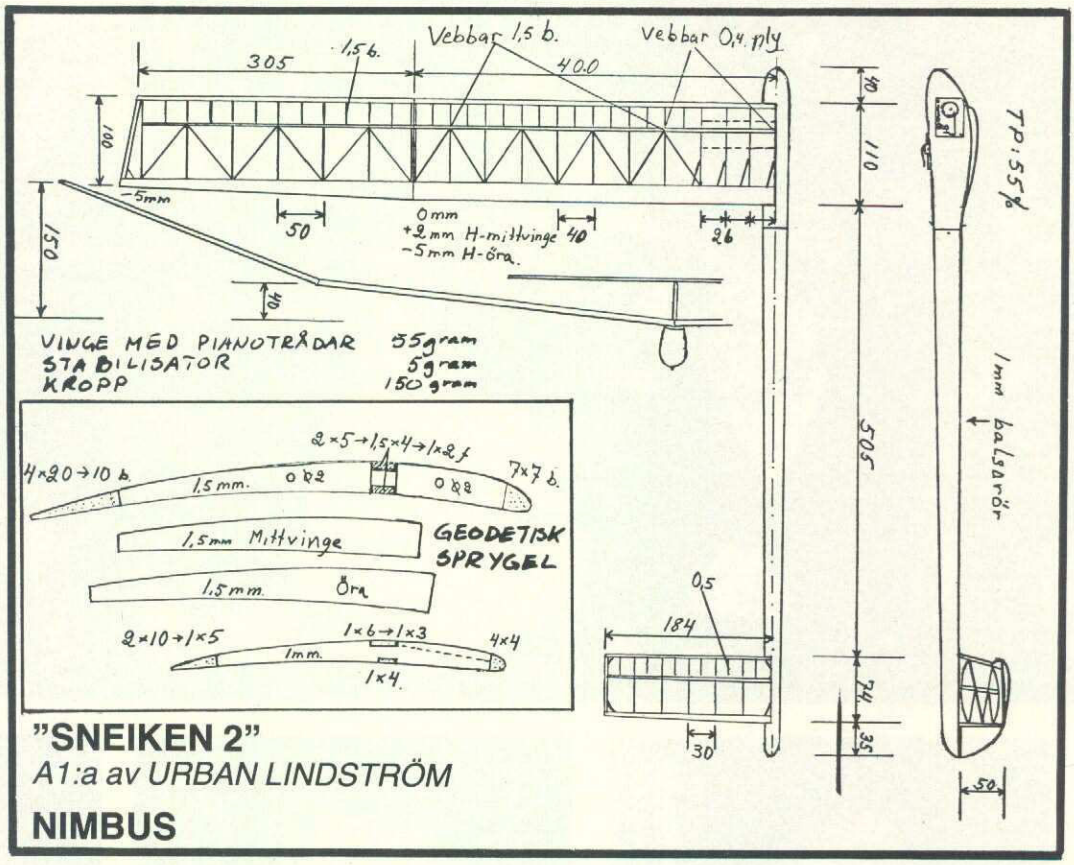
SMFF:s Modellflygläger 85

Flugebyn, Karlsborg

Vecka 30

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, kanaltur, vildmarksturer, fiske och bad, gemensamma aftnar och mycket mer.

FRIFLYG



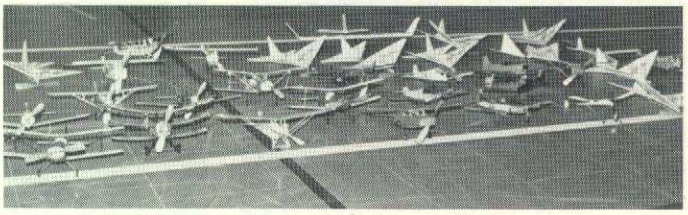
SNEIKEN 2

En avancerad A1:a ritad av Urban Lindström, Nimbus. Den ställer stora krav på byggaren. Bakkroppen måste hållas lätt på grund av det korta nosmomentet. Och vingens geodetiska uppbyggnad kräver också litet finsnickeri. Men väl byggd bör det vara en modell, som konkurrerar med de bästa i klassen.

Framkroppen tillverkas med fördel av en urholkad balsaklots, där timern fälls in. Om vingen vebbas bör

Sneiken skall kunna flygas med cirkelkrog, men då blir vikten på vingen säkerligen högre än 55 gram: och totalvikten högre än önskvärda 210 gram.

Minioren Peter Blom (i mitten) flög hela 40 sek med sin Fluga.



INOMHUSTRÄFF

I ett försök att bredda modellflygkunnandet både hos stora och små har klubbarna i Skaraborg samordnat sina arrangemang med tävlingar och meetings för inomhusmodeller.

I januari genomfördes ett meeting i Töreboda sporthall, där ett 20-tal ställde upp och flög med Flugan, penauts och 25-öres. En "best in show" för peanuts vanns av Fokker Triplane bland ett 20-tal medtävlare. Därefter följde ett flygmoment, som vanns av Anders Lundgren med 36 sek.

En månad senare arrangerades en individuell Flugan-tävling i tre åldersklasser. Där deltog inte mindre än 45 tävlande. Vinnare blev bland miniorer Peter Blom med 40 sek, bland juniorerna Johan Saldin med 42 sek och bland seniorerna Stefan Sandström med 47 sek. Efter tävlingen visades modeller från de övriga modellflyggrenarna.

Herbert Hartmann

NORBERGS-TRÄFFEN

Modellflygtävlingen Norbergsträffen avgjordes i ett dåligt väder. Dålig sikt, snöblandat regn och 4–6 sekundmeter blåst gjorde det besvärligt. Sjön Noren blev något för liten och en maxflygning blev nästan uteslutande en hämtning i skogen.

Nu är vi modellflygare ett segt släkte och inget gnäll hördes. Juniorerna kämpade tappert i den svåra vinden som på grund av skogen blev mycket turbulent och svårbedömt. 17 jun. och 17 sen. gjorde upp om klassegrarna.

Tävlingens minsta kämpe segrade i A-1 jun. Det var vår svenske mästare-84 Anders Broberg, Borlänge som vann på den fina tiden 475 sek. Anders Berglund, Waxholm delade andra plats med 466 sek. En flicka kämpade mot pojkarna och tog en 5 plats. Yvonne Ungvari heter hon och kommer från Norberg. Duktigt gjort!

Ett nytt namn för undertecknad vann F1-A jun. Tomas Säfström heter han och kommer från Uppsala. Hans tid blev 564 sek. 20 sek. efter var Lennart Karlsson, Uppsala också han.

Borlänge segrare också i F1-A sen. Inge Sundstedt vann på tiden 713 sek. Gunnar Holm, Solna som alltid är med i toppen på tävlingsarenorna blev här 2. Hans tid blev 654 sek.

När Bror Eimar tävlar i F1-B är det inte många som slår honom. Så inte heller denna dag. Han vann på dagens bästa tid, den ende över 800 sek. Lägg till 1 sek. och Brors tid 801 sek är ett faktum. Solnas andra duktige gummiflygare, Björn Söderström, blev 2 med tiden 607 sek. Bror hade marginalen med sig denna dag.

Solnas lag, Söderström, Eimar, Holm lagsegrade och tog vårt fina lagrpis från 60-talet med hem till Solna.

Att vädret var svårt märks på tiderna. Undertecknad gjorde byggsats av två gamla trotjänare. Bror E. satte 3 modeller i skogen och Per Findahl 1 modell. Efter ett intensivt letande, lördag och söndag, hittades Brors alla modeller men tyvärr inte Pers.

Personligen tycker jag det är roligt att Björn Söderström börjat flyga igen. En felfällning av propellern i andra start, drog ner Björns tid, då modellen spiralade ner på 51 sek. Han hade säkert gett Bror en match om segern annars. Björn behövs i svenskt modellflyg.

Jag vill genom tidningen tacka alla tidtagare och tävlande för en fin genomförd tävling och jag hoppas ni kommer tillbaka nästa år. TACK!

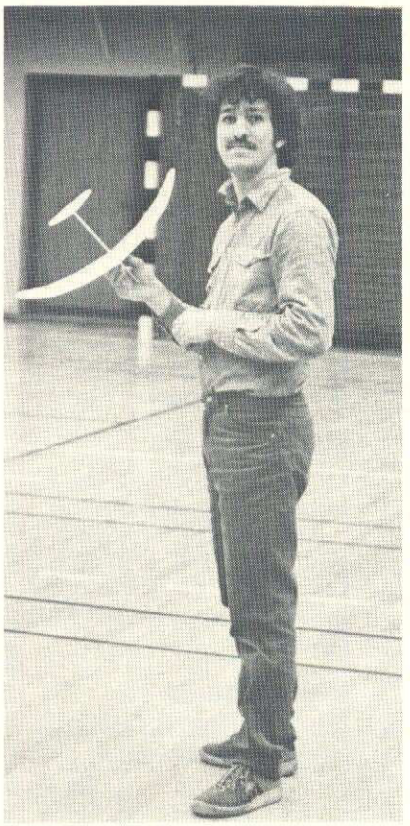
Bengt Wendel
Norbergs flygklubb, mfs.

Resultat Norbergsträffen 23/3-85

A-1 jun.		
1. Anders Broberg	Borlänge	475 sek.
2. Anders Berglund	Waxholm	466 sek.
3. Johan Naeser	Uppsala	301 sek.
4. Gustav Naeser	Uppsala	249 sek.
5. Yvonne Ungvari	Norberg	213 sek.
F1-A jun.		
1. Tomas Säfström	Uppsala	564 sek.
2. Lennart Karlsson	Uppsala	544 sek.
3. Anders Berglund	Waxholm	458 sek.
4. Per Findahl	Norberg	378 sek.
F1-B		
1. Bror Eimar	Solna	801 sek.
2. Björn Söderström	Solna	607 sek.
3. B-O Törnkvist	Norberg	375 sek.
4. Eddy Astfeldt	E-tuna	333 sek.
5. Per Findahl	Norberg	290 sek.
F1-A sen.		
1. Inge Sundstedt	Borlänge	713 sek.
2. Gunnar Holm	Solna	654 sek.
3. Åke Fernstedt	Uppsala	598 sek.
4. Hans Åhlström	Borlänge	540 sek.
5. Holger Sundberg	Uppsala	484 sek.

Lag.

1. Solna (Söderström, Holm, Eimar)
2. Uppsala (Säfström, Sundberg, Fernstedt)
3. Borlänge (Broberg, Sundstedt, Åhlström)
4. Norberg (Törnkvist, L. Findahl, Wendel)



Fladdermusen Cup

Ett 50-tal tävlande, varav två gästande danskar, deltog i Fladdermusen Cup den 2 mars. De flesta flög med "Flugan" och, av de 38 deltagarna, vann lille Björn Jonsson, 5 år, med en sammanlagd tid över minuten.

Peanutklassen samlade 13 modeller. En särskild grupp bildades av modeller med "Laceykonstruktionen" som förebild.

Tävlingarna höll på till långt efter midnatt. Ett försök med eldrivet radiostyrt inomhusflyg gjordes, men med dåligt resultat. Bättre lycka nästa gång önskar...

Daniel Qvarnström och Martin Magntorn. MFK Fladdermusen, Lund.

Till vänster: Vinnaren i HGK Per Qvarnström. Till höger: Anders Sellman vann Peanut med 184 poäng.
Foto: Daniel Qvarnström.

RESULTATLISTA I FLADDERMUSEN CUP

FLUGAN

1. Björn Jonsson (Endast 5 år) 61 sek.
2. Roland Olsson 61 sek.
3. Per Norlén 58 sek.

HKG (Handkastglidare)

1. Per Qvarnström 64 sek.
2. Per Norlén 50 sek.
3. Peter Comet 42 sek.

25-öres

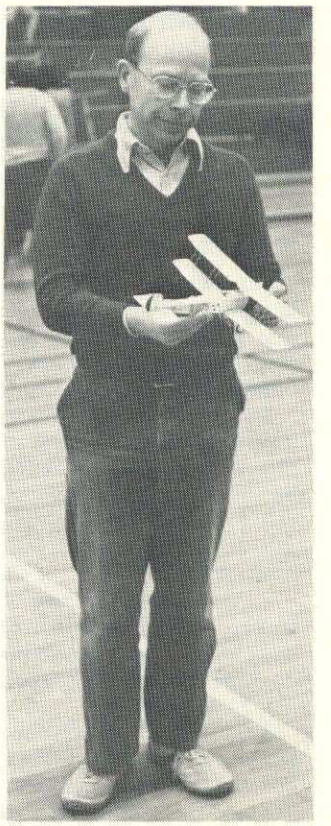
1. Peter Comet 13 min. 41 sek.
2. P. Kristiensen 12 min. 15 sek.
3. Anders Sellman 10 min. 18 sek.

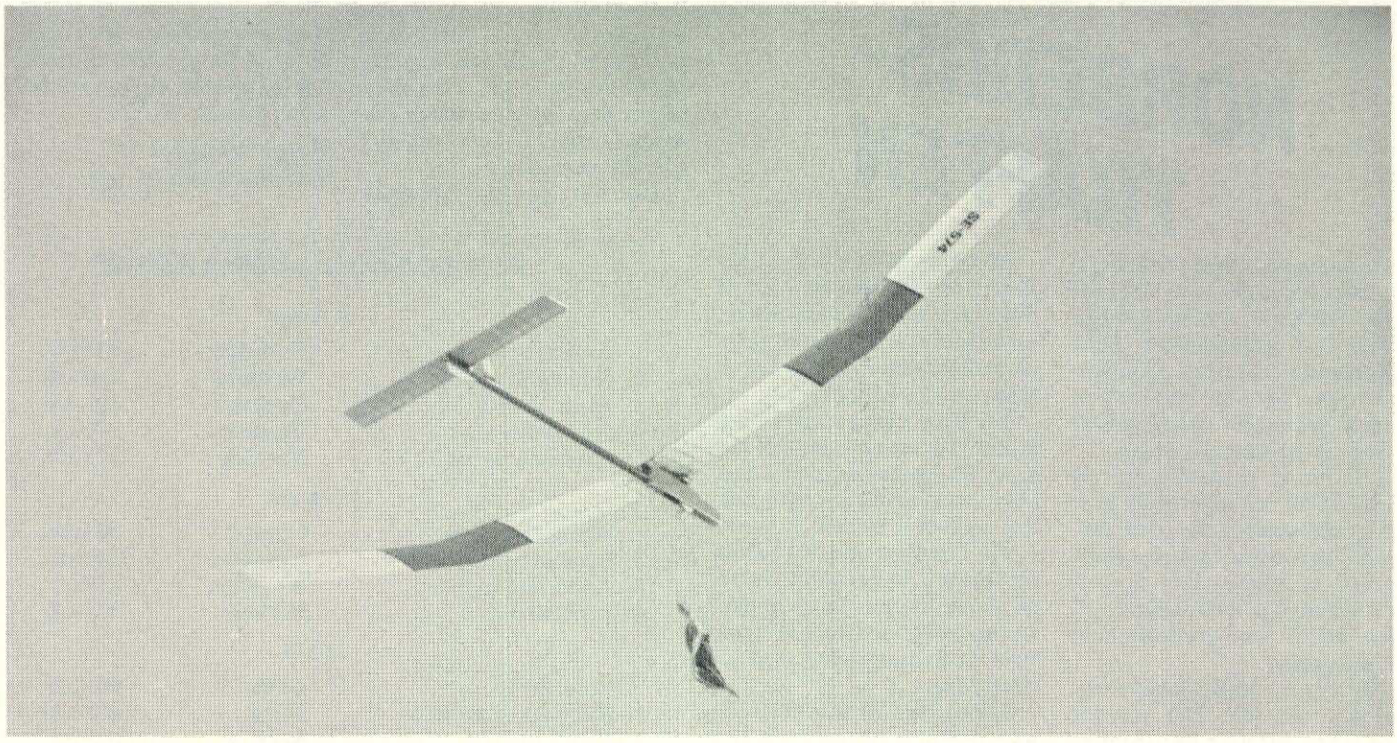
Peanut Laceyklassen

1. Göran Norlén 184 p.
2. Peter Comet 160 p.
3. Per Norlén 139 p.

Peanut

1. A. Sellman 184 p. Modell Avro 504
2. Th. Johansson 159 p. Modell Folkerts Special
3. P. Qvarnström 112 p. Modell BA-4B





TRIMMA F1A

– Fortsättningen från förra numret.

Text: Björn Ehn.

DEL 2.

Björn Ehns serie om trimning av F1 A-modeller inleddes i MFN nr 1, och har redan väckt stor uppskattning. Här följer andra avsnittet, som behandlar Wash in och Wash out. Spara tidningarna så att du får en komplett trimningshandledning!

Wash in

Genom wash in ger man innervingen en ökad anfallsvinkel i dess yttre del. Vingen få då ökad bärkraft men också ökat bromsmotstånd.

När hastigheten ökar vid urkopplingen ökar bromskraften mer än lyftkraften. Resultatet blir att innervingen hålls uppe och bromsas och man får en snäv stigande sväng tills hastigheten avtagit.

Bygger man en extrem blåsväders-modell kan wash in ökas ända till 4–5 mm. Däremot bör en lugnvädersmodell inte ha mer än 2 mm wash in.

Kom ihåg att alla skevheter, både inbyggda och ofrivilliga, minskar glidförmågan. Därför bör man bygga in så liten wash in och wash out som möjligt i modellen.

På en modell med högerkurv ges högra vingens innerdel wash in. Den byggs in genom att innervingens framkant pallas upp vid vingknäcken ca 3 mm. Uppallningen bör löpa jämnt från vingroten till vingknäcken, d. v. s. öka från 0 till 3 mm. Det uppnås lämpligen genom att man pallar upp med en snett lagd bakkantslist.

Vi ska nu se vad som händer om wash in gjorts för kraftig eller för svag.

Urkoppling:

Med alltför stark wash in kan modellen göra en S-formad stigning, som är hastighetsberoende. Modellen kräver mycket zoom för att gå runt i urkopplingen. Vid snurrning är modellen lätt att vända upp mot vinden. Men den kraftiga wash in fungerar som broms och försämrar glidet.

Med alltför liten wash in tippar modellen över innervingen och gör en snäv sväng vid urkopplingen. Det är svårt att få höjd eftersom modellen vill skruva sig neråt. Hastigheten utnyttjas inte på rätt sätt för att få modellen uppåt.

Glidet:

Med alltför kraftig wash in kan modellen vid termikkänning svänga ut från centrum. En sådan modell måste trimmas in med liten kurvradie. Den flyger med en högt liggande innervinge, som samtidigt fungerar som broms.

Med för liten wash in får modellen en stor kurvradie för att inte flyga med för låg innervinge. En sådan modell kräver därför stora roderutslag för att glida runt.

Wash out

Wash out innebär att anfallsvinkeln minskas. Den görs på vingspetsarna för att inte hela vingen ska stalla på samma gång. Wash out mäts i förhållande till vingknäcken och bör vara ca 3 mm.

Wash out underlättar också yttervingens förmåga att "följa med" vid urkopplingen genom minskad lyftkraft men framför allt genom mindre bromskraft.

Observera att måttet 3 mm gäller en vinge som är lika bred över hela vingörat. Är vingspetsen avsmalnande får wash in minskas i motsvarande grad. Jämför även kommande avsnitt under punkten sidoroder för lämplig inställning av vinklarna vid wash in och wash out.

Vi ska nu se vad som händer om wash out är för liten eller för kraftig.

Urkoppling:

Vid alltför liten wash out blir modellen trög att få runt på grund av att yttre vingens vingspets bromsar. På innervingen förstärker wash in denna tendens.

Alltför kraftig wash out verkar som en broms på yttervingen och får modellen att svänga mot cirkelns periferi (ytterkant). Wash in på innervingen motverkar denna tendens. Kraftig wash out verkar också som broms på vingen.

Glidet:

Vid alltför liten wash out tar modellen dåligt ur stall.

Alltför kraftig wash out fungerar som broms. Den upphäver verkan av innervingens wash in och modellen får ett dåligt glidtal.

Nästa avsnitt:

Pallning och vinkelskillnad mellan vinge och stabilisator.

SMFF-KURS OCKUPERAR ÅLLEBERG

Jättestort intresse för Ållebergs-kursen – många har redan ringt!

Lennart Palm

Efter Helsingborgskursen i januari, skrev Lennart Palm till alla och ställde ett 10-tal frågor. Kursledaren ville helt enkelt ha klart besked vad deltagarna tyckte, vad som var bra, mindre bra samt vad vi skulle trängt längre in i! För säkerhets skull sände Palm med två A4-blad samt adresserat och frankerat svarskuvert! Av 18 deltagare svarade inte mindre än 16! Oväntat bra resultat – och många bra tips kom till vår kännedom.

Ållebergskursen har fått ett enormt intresse bland modellflygarna för inte minst friflygarnas del. Vissa unga radioflygare har tydligen helt missuppfattat SMFF:s kursverksamhet, de har ringt och vill ha ha hjälp med hur man placerar servon i sin tvåmetersmodell, samt vill ha hjälp med att lära sej flyga sådana enkla radiostyrda modeller! Mitt svar har blivit att det är inte SMFF:s uppgift, det är vederbörande klubb som får taga det ansvaret. I ett fall hade jag nöjet att rekommendera en viss person i den klubb den frågande själv tillhörde! Det tycks vara dåligt med informationen inom vissa stora klubbar med egna fina modellflygfält!

Anmälan till Ållebergs-kursen

skall ske så här. Från SMFF kommer till alla klubbar en inbjudan till Ållebergskursen. Där står allt Du behöver veta. Fyll i denna blankett riktigt, med rätt postnummer och postadress. SMFF skall ha Din klubbs anmälan senast 28 maj, kursavgiften 900:– sätt in på SMFF:s postgirokonto 51 81 65-6.

Därefter kommer tågbiljetten samt sittplatsbiljetten med posten. Att Du får sittplatsbiljett innebär att Kursledningen MÅSTE ha reda på hur dags Du kommer till Falköping, eftersom vi möter med en hyrd buss. Vi måste alltså veta vid vilka tåg vi skall möta – reser Du med annat tåg så får du själv betala taxiresan upp till Ålleberg!

Kursdeltagare som åker till Ållebergskursen i privatbil skall tydligt skriva detta i anmälan, mil-ersättning utbetalas.

Vilken underbar tradition SMFF har fått chansen att återuppliva – instruktörskurs på Ålleberg – det är mer än 25 år sedan sist, 1959 hade Kungliga Svenska Aeroklubben sin sista 2-veckors kurs på Ålleberg.

Årets kurs blir 9–17 juni, alltså nio dagar långt. Pris 900:– för allting: tågresan från hemorten till Falköping, förläggning i stora en eller tvåbäddsrum, 3 mål mat varje dag. Samt alla sorters kursmateriel, inte bara böcker eller ritningar. Kursledningen har till denna kurs ordnat fram åtskilliga byggsatser. Här skall byggas och flygas så det sent skall glömmas! Från det allra enklaste nybörjareplan till modeller som, framgångsrikt, tagit flera Svenska Mästerskap bland segelflygplan. Kursen omfattar även linstyrda modeller, och detta för att olika önskemål skall vara uppfyllda.

Kursledningen önskar att alla deltagare har med sina egna verktyg till kursen. Då arbetar grabbarna med de verktyg dom är vana vid. Resultatet blir bättre och det arbetas snabbare. Deltagarna slipper arbeta med helt okända verktyg, som det kanske tar en viss tid att lära "känna".

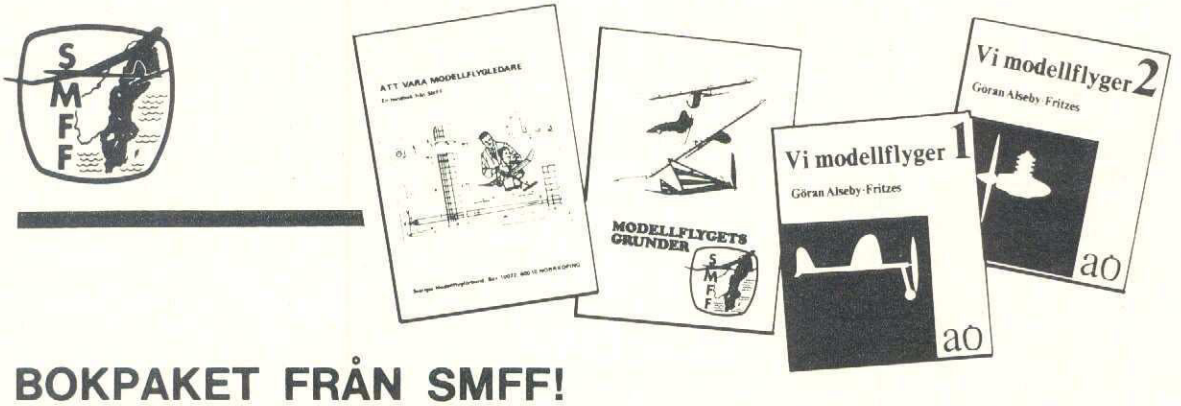
Tag med dina modellplan!

Tag hjärtligt gärna med Dina egna modeller för på kursen skall det flygas! Var så säker. Dessutom skall vi ordna tävlingar som ett viktigt led i utbildningen. Tänk vilka härliga diskussioner vi skall ha om olika modellers fördelar, om olika byggtekniska frågor, eller små detaljer. Du vet ju att det är dom små, små detaljerna som gör det.

Vi blir ensamma på hela Ålleberg!

Under hela kurstiden får vi fritt "härja" över hela Ålleberg – hela svenska segelflygeliten har just denna vecka SM-tävlingar i Arboga. Kan vi tänka oss något bättre?

Grip chansen!

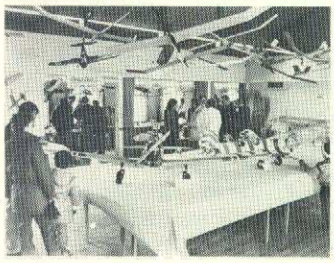


BOKPAKET FRÅN SMFF!

I paketet ingår "Att vara modellflygledare" och "Modellflygets grunder" samt två mindre böcker av framlidne Göran Alseby — egentligen avsedda för fritt valt arbete i skolan. Paketet med fyra böcker kostar bara 20:— inklusive porto under förutsättning att beställningen sker via direkt inbetalningskort av valfritt antal paket på SMFF:s förlags postgirokonto 73 31 38-2 och med adress SMFF Förlag.

NOTISER FRÅN KLUBBA

SWAP-SHOP I GRÅBO



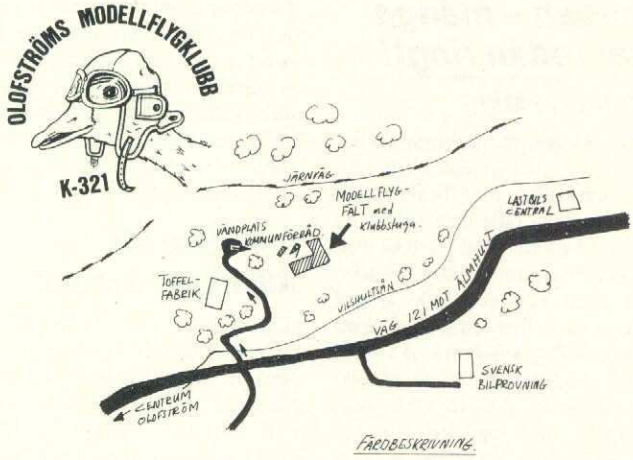
Under den sista söndagen i februari, bjöd Gråbo Modellflygklubb på marknadsstämning.

Klubben hade, via lokaltidningar och skriftliga inbjudningar till närliggande modellklubbar, lockat dit ca 2000 personer som nu trängdes runt Bygdegårdens bord under drygt fyra timmar.

Gammalt och nytt, billigt och dyrt, allt från en begagnad Bigglesbok i snyggt skick för 50:– till en färdigbyggd Bleriot i 1/4 skala för 1600:– (inkl. en Webra 91). Här kunde man bli av med eget gammalt och åka hem med andras i stället. Kaffe och goda bullar serverades i trivselhörnan. För trivsel var just det som det hela handlade om.

Swap-Shop betyder ju bytesaffär och Gråbo MFKs Sekr. Alf Olsson berättade att man, med detta årliga arrangemang, dels tillför klubben en bra förstärkning i kassan med relativt liten arbetsinsats, dels gör fin PR för klubben samtidigt som modellflygare runt om i västsverige får en chans att träffas och byta prylar.

Ett antal bord hyrdes ut och möjlighet fanns för andra att låta sina grejor säljas mot en liten provision. "Vi tycker att det här är en kul grej" säger Alf som tycker att detta är något för andra klubbar att ta efter.



Olofströms Modellflygklubb bjuder in alla modellflygintresserade till ett meeting vid vårt flygfält strax norr om Olofström.

Söndag den 26 maj kommer klubben att anordna bl.a. en köp- byt- säljdag. Naturligtvis skall det flygas också. För dem som vill vara med och tävla, erbjuds en enkel pricklandningstävling. Publiken kommer att få rösta fram den bästa, snyggaste eller kanske mest originella modellen, där kravet är att modellen måste ha flugit under dagen. Alltså "Best in show" vinner, och naturligtvis kommer varken ägare till modellen eller den som röstat fram segraren att gå lottlösa hem. Vidare kommer en splitter ny växelcykel att utlottas bland publiken, (ännu ej uppackad ur emballaget.)

Alltså, om vädrets makter är med oss i Blekinge denna majdag, kommer det att vara bäddat för en helfestlig familjedag.

Kanske gör klubben det till en tradition, att varje år se till att man denna helg träffas och njuter av alla de godsaker som modellflyget har att erbjuda.

Olofströms
Modellflygklubb,
Yngve Nilsson

EL FLY IN

FLY IN för elflygare anordnas av MALMÖ RADIOFLYGSÄLLSKAP två lördagar under våren. Lördagarna 11/5 och 15/6. Söndagarna reservdagar båda gångerna.

Plats BULLTOFTA flygfält vid gamla stationsbyggnaden, infart från JOHANNESLUSTGATAN vid gamla hangaren till vänster. Tid: 11.00 båda dagarna.

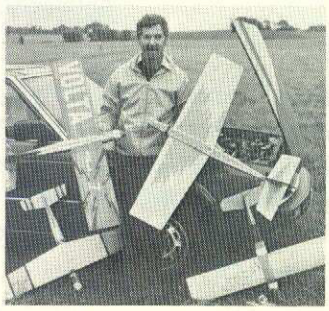
Vi flyger El-segel, Pylon racing, uppvisning med 7 cells racing maskiner. Rekordförsök. Gemensam lunch från korvkiosken. Vi flyger MARATHON, distans och uthållighet 7 eller 10 celler, konstflyg, Team racing, Skalaflyg, uppvisning med El-linflyg och Freestyle.

Sven Åke och Kalle visar sina nya tvåmotoriga. Vi diskuterar och lär av varandra. Dataprogram, visning av inomhus Elflygplan. Laddmöjligheter för de som saknar bil. Alla El-flygare och segelflygare kan vara med och önskas välkomna.

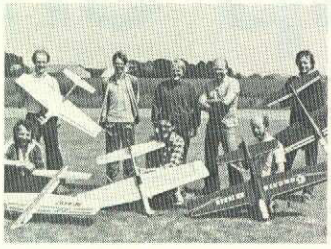
Välkommen till HEL KUL El-flygdagar i Malmö. Om du vill veta mera ring gärna till: Anders Olsson 040/464897, Sven Åke Ståhl 040/131474, Gert Zaar 040/292300.

Åt er som kommer långt ifrån kan vi hjälpa till med förläggning.

Färdväg: Kör från Värnhem mot Ikea (österut) på Sallerupsvägen, vid godis- och korvkiosken sväng väster på JOHANNESLUSTGATAN, ca 400 meter sväng höger, vi har skyltar, sen SER du oss. Elflygare HÖRS inte.



Gert Zaar med sina "Voltor"



Trelleborgs Modellflygklubb har åter nöjet att inbjuda landets linkontrollvänner till F2 B och Semistunttävlingen: "Windmill Cup".

Datumet att lägga på minnet är den 15:e Juni (reserv: 16 Juni). Vi hoppas kunna bjuda på ett trivsamt arrangemang med fint flygväder och många deltagare.

Som vanligt hälsas nybörjare och mindre försigkomna särskilt välkomna! Trevliga priser! Logi kan fixas för långväga gäster. Kontakta oss i god tid bara, så ordnar det sig.

Vi ses den 15 Juni!
Trelleborg MFK
Lars Roos

Midsommar i Dalarna

Vi närmar oss snart den tid vi alla modellflygare längtar efter – sommar, sommar.

I en sådan här vargavinter har inte spakkänslan underhållits speciellt mycket. Nej, nu går tankarna till gröna fält och blå himmel.

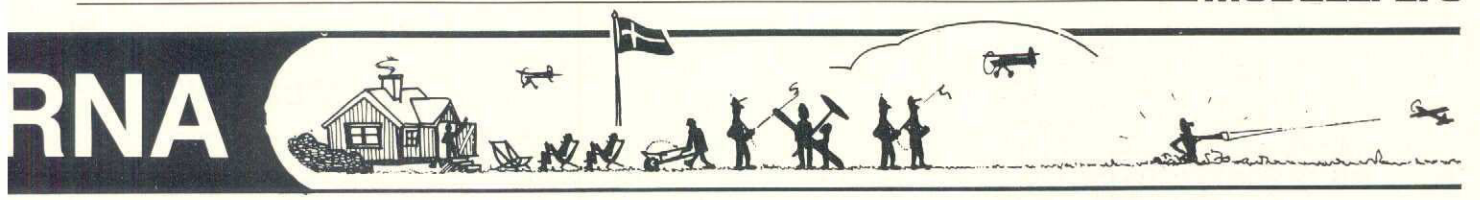
Apropå gröna fält ja.....

Sveriges bästa och vackraste modellflygfält, Dragsängarna vid Insjön i sköna Dalarna, lockar inte det?

Jo det är klart, vem vill inte fira midsommar i Dalarna, med allt vad det innebär av tradition, fest och glädje.

Vi i Siljansbygdens RFK vill än en gång bjuda in till midsommarmeeting och i år skall vi försöka göra det extra festligt. Vi firar ju 25-årsjubileum.

Vi erbjuder en härlig camping med bad för Dig, din familj och



dina vänner. Vi har rika möjligheter till motion och promenader med chans att få se både älg och rådjur.

Vill Du ut på egen hand över midsommarhelgen, står vi till tjänst med råd och tips om var, vart och när.

Du kan också besöka småprylarnas högborg, Claes Olsson i Insjön. Vi har Leksands sommarland och Gesunda Tomteland i närheten eller varför inte prova sommarrodel i Rättvik.

Men inte nog med dä, vi har vår skalatävling i juni, dit Du är välkommen (se tävlingskalendern).

Vi kommer även i år att ha modellflygets dag. Det blev en stor succé förra året. Massor av aktiviteter lockade en stor publik och många entusiastiska modellflygare, som hjälpte till att göra dagen spännande och intressant med hisnande flyguppvisningar med stort och smått.

Vem minns inte flickornas härliga frasvåfflor med grädde och sylt, mums.

I år kör vi två dagar, då får vi flyga ändå mer. Vi skall också byta prylar, ha tid att diskutera och "ljuga" lite.

I år känner vi jubileumsyra – 25 år – kom och dela den med oss!

Så än en gång, välkommen till Sveriges bästa modellflygfält i vackra Siljansbygden. Sänd vykort eller ring.

Kontaktman: Bengt Källström
Tel: 023-34418.

Ållebergstävlingen -85

Årets händelse för alla segelflygare

För fjortonde året i rad äger Ållebergstävlingen rum. Namnet till trots så hålls tävlingen på anrika AXEVALLA HED. Lördagen den 11 maj är bokad med den 12 maj som reservdag om vi skulle ha otur med vädergudarna. "Old-boys"-gänget, d.v.s. de som har varit med 10 ggr, utökas i år med 6 st. Tore Gustafsson, Lidköping, Strannegård från Gråbo och Folke Johansson, Tidaholm, samt tre från Blue Max, de får alla en flott silverplakett som bevis på sitt mångåriga deltagande. Förra årets vinnare. Roland Carlsson från Tibro, genomförde fyra utmärkta flygningar i rad och vann sålunda. Att det inte bara är "gamla rävar" som roffar åt sig topplaceringar visade junioren Clarence Carlsson, Blue Max, som kom på en hedrande 4:e plats i fjol.

Att gå omkring i depån och studera alla modeller är mycket fascinerande. Allt från extrema F3B-modeller till enkla nybörjarmodeller deltar. Men det spelar ingen roll vad du har för typ av seglare. Avsikten med denna tävling är nämligen att man ska kunna träffa hobbyfränder och utbyta erfarenheter och tips under enkla och avstressade tävlingsförhållanden. Mycket av trivseln beror på de enkla reglerna. Termik 6 min i fyra omgångar, varav den sämsta strykes. 30 poäng extra för landning i cirkel. Start sker med löplina 150 m som Blue Max står för.

Då antalet startande är begrränsat, ber vi er att anmäla er på så många frekvenser som möjligt. De som anmäler sig på flera frekvenser har förtur. Sista anmälningsdag 2 maj.

Startavgiften är 60:– och insättes på pg 112737-3. MFK Blue Max. 52102 Falköping med uppgifter om namn, adress, tel, klubb och frekvensnummer – stryk under den önskade frekvensen.

Ev frågor besvaras av Gunder Carlsson 0515/17855.

MFK Blue Max hälsar er hjärtligt välkomna!

SMFF:s Modellflygläger 85

Flugebyn, Karlsborg

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.

Vecka 30

ALLT FÖR LINFLYG

- **WIRE** (OBS! Ny regel i Combat)
- **PIANOTRÅD** F8 – Team Good-Year och speed med minustolerans
- **TAIPAN** propellrar mellan 7" och 14". Nu i lager. Återförsäljare sökes.
- **BYGGSATSER**
- **TANKAR**
- **HANDTAG**
- **MOTORER** DSE, OPS, OS, Cipolla m. fl.

FINNS även i dieselutf.

TELEFON 0155·35520 HOBBY service TRE F

TRÄDGÅRDSGATAN 10A
61300 OXELÖSUND

Under lördag–söndag 13–14 juli i år kommer Svegs Flygklubb modellflygsektionen Myggan att avhålla sitt årliga meeting "myggmeetinget" på Svegs Flygplats.

Där har vi tillgång till asfalterade banor samt plats för husvagnar och tält. I klubbstugan kommer det att bli servering av korv, kaffe och läsk. Under lördagskvällen kommer vi att ordna någon gemensam tillställning i klubbstugan.

Flygplatsen ligger c:a 3 km öster om Sveg och man hittar lätt dit genom att åka efter skyltning Sveg Flygplats.

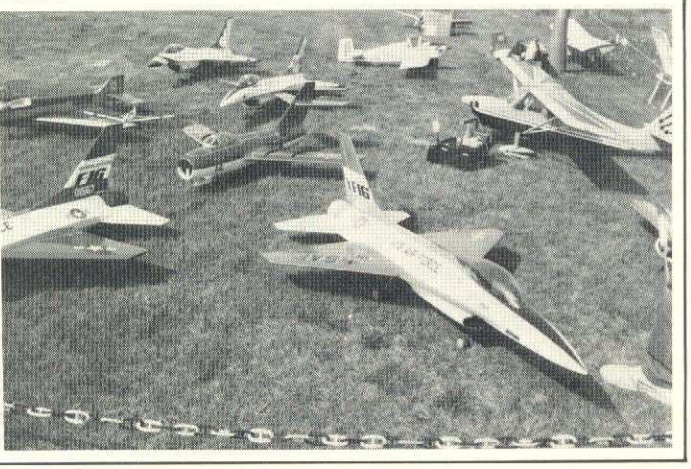
Vi hälsar både RC-flygare och lin-flygare välkomna. Alla kommer att få möjlighet att flyga så mycket de orkar, vi har korta nätter under den årstiden. Förra sommarens meeting drog c:a 40 modellflygare med modeller.

Bifogade bild föreställer en del av depån vid 1984 års meeting. Där fanns det mesta i modellflygväg från två Gere Sport dubbeldäckare i skala 1:3 som bl. a. roteflög i låg hastighet till fläktmodeller av F16 och Mig 15 vilka hade luftstridsförevisning i en helt annan hastighet.

Vi avser att som vanligt bjuda på vackert väder.

Kontaktmän för meetinget:

Jan-Eric Larsson		Melving Söderkvist	
tfn bost	0680-11106	tfn bost	0680-11421
tfn arb	0680-11250	tfn arb	0680-11620



RC-meeting

Under helgen den 30 till 31 mars hade Norrköpings Radioflygklubb en RC-Meeting på F-13s flygfält.

Trots kallt och blåsigt väder deltog ca 50 klubbmedlemmar i uppvisningen och ett hundratal åskådare hade hittat dit.

Bland godbitarna som serverades hörde bl. a. Jan Sterns Catalina. Denna modell har byggts efter ritning som Jan själv gjort efter originalet som nu står på Malmslätt. Åtta månader har bygget tagit.

Thomas Westerbergs Viggenmodell i skala 1:10 visades också upp. Detta bygge har tagit ett och ett halvt år.

Foto: Per Wahlberg.

Wästergötlands Modellflygförbund

Distriktsmeeting

Vårgårda RFK, tillsammans med WäMF, arrangerar en stor meeting på Vårgårda flygfält lördagen 8/6. Att distriktet har gått med som arrangör beror på att vi vill få igång en modellflygträff som flyttar runt inom distriktet. I år börjar vi i Vårgårda, men var vi hamnar 1986 vet vi inte idag. Helt naturligt kommer den arrangerande klubben i centrum och får ett utmärkt tillfälle att bättra på medlemsantalet. En träff av det här slaget är också ett ypperligt tillfälle att visa fritidsnämnder m. m. vad vi modellflygare gör och vad vi, klubbar och distrikt kan göra för de ungdomar som har intresset.

Hålltider.

Det blir en rad aktiviteter under dagen, och några timmar är avsatta för dessa, men annars är det fritt fram för alla och envar att prova asfaltbanan. Den som inte flugit på asfalt tidigare har här ett utmärkt tillfälle att testa. En rad duktiga modellflygare från, i första hand Västergötland, ställer upp och visar vad de åstadkommit i hobbyrummet och ger oss ett smakprov på sina färdigheter i luften.

Familjedag.

Det är långt ifrån hela dagen som är bokad för uppvisningar, för en meeting skall ju vara ett arrangemang där även besökare och och åskådare kan få prova modellflyg. Vi har därför ordnat med dubbelkommando för RC-flyg och har blivit lovade linkontrollmodeller så att alla som vill skall få en chans att prova. Alla är naturligtvis hjärtligt välkomna, och en camping kommer att ställas i ordning alldeles intill fältet. Denna kan ta emot besökare redan på fredagkvällen och ni kan stanna till på söndagen. Toalett m. m. kommer att finnas tillgänglig i hangaren.

Vårgårda RFK och WäMF vill göra den 8:e juni till en familjedag med modellflyg som tema. Även om vår vilja är god så behöver vi all hjälp vi kan få för att göra detta meeting till en dundersuccé.

Något att fråga om? Ring Bosse, han har svaren! Bosses tel. nr. 0302-35223.

ÅLLEBERGSPOKALEN

Tävlingen som årligen har ca: 100-talet startande, och är Sveriges största för RC-styrt segelflyg. Tack vare de enkla reglerna är den utmärkt som debuttävling. Skall man däremot aspirera på tätplatserna måste man vara bland de duktigaste i landet. Tävlingsplatsen är det gamla exercis- och övningsfältet Axevalla hed. Det stora fältet kan bjuda på sagolik termik, men också en snål blåst som sopar undan alla begynnande blåsor. Även om reglerna är enkla så ger de inte någon skev bild av verkligheten. Det är alltid den som har sin utrustning i toppskick, kan sin modell och har den gnutta tur som alltid behövs, som vinner. Vi hoppas att Blue Max får ett fint tävlingsväder den 11:e maj, då årets upplaga av Ållebergspokalen går av stapeln.

AKTIVITETER 1/4 – 30/6

4/5 Meeting Skövde MFK
5/5 Axvallaträffen Axvalla FFT N-O Gustavsson 0500-18282
11/5 Ållebergspokalen MFK Blue Max. Gunder Carlsson 0515-17855.
11/5 RC Konstflyg Borås MFK Åke Mårtensson 033-82311
1/6 Meeting Ale MK Samuelsson 0303-48142
8/6 Distriktsmeeting i Vårgårda Vårgårda RFK och WäMF Bo Hansson 0302-35223.
9/6 Frida Cup Vänersborg MK Ingemar Larsson 0521-11210.
9/6 SMFF-kurs Ålleberg Bo Hallgren 011-92597.
15/6 Skala Pop Tidaholm MFK A. Gustavsson 0502-14932.
15/6 F3B Termik Herrljunga MFK L. Blomdahl 0513-11621.

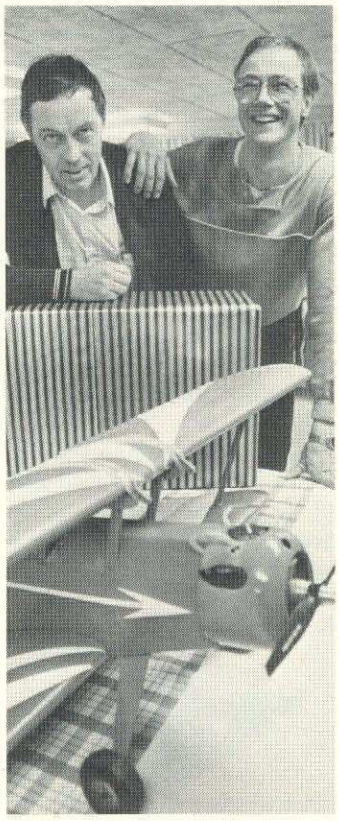
Hej alla skala-flygare!

Tidaholms MFK inbjuder till skala-meeting på Starlanda den 15 juni.

Alla intresserade Skalaflygare är välkomna. För info, kontakta Anders Gustavsson tel: 0502-14932.

OBS! Detta är inte någon tävling som felaktigt har angetts i tävlingskalendern.

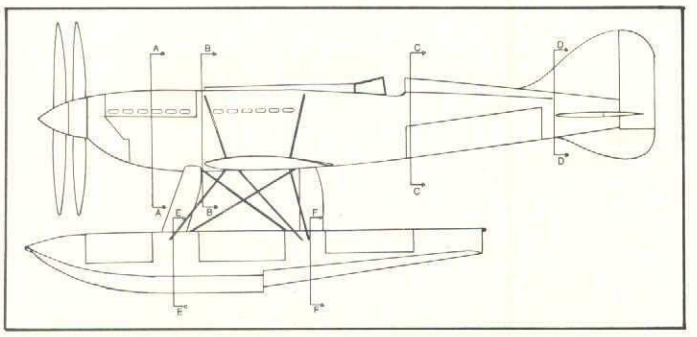
Välkomna!
Tidaholms MFK.



NY KLUBB-ORDFÖRANDE I UMEÅ

MFK Vingarna i Umeå har skiftat ordförande. Gösta Näslund till vänster avgår av tidsskäl och har ersatts av Jan Säfemberg. Gösta avtackades med present och under hans tid som ordförande har klubben vuxit mycket. Det blir alltså en hel del att bita i för Jan.

/Hans-Olov Lundkvist/



DALECARLIA SCHNEIDER CUP

För fjärde året i följd anordnas, i Mora, "Dalecarlia Schneider Cup", den 24–25 aug.

Målsättningen är att efterlikna 1930-talets tävlingar om den engelska Schneider Trophy, och här, liksom då, flyger man på tid, med flottörförsedda plan, i en bana mellan två vändpunkter.

Under åren har man sett en högst brokig samling plan – allt från låg- och högvingade plan till dubbeldäckare och rena pylonmodeller. En enda Schneidermodell har hittills varit med, i år kanske det blir fler?

Tre heat skall flygas varav de två bästa räknas. Varje heat utgörs av 7×300 meter=2100 m. Tävlingen indelas i fyra klasser: max 6,5 cc, max 10 cc, större än 10 cc samt en specialklass för sjöflygplan av Schneidertyp i populärskala. Här sker skalabedömningen efter gängse regler.

Så ställ upp i sommar med en maskin. Det går lika bra med en vanlig kärra med tofflor som med en skalamodell. Det är bara Gustav Wasa (statyn) som hytter med staven i ängslan över att få en modell i huvudet. Gud skapade ingen brådska – han sa bara: "Du kan väl flyga lite fortare."

Kontaktman: Per Erik Ejstes
Tel: 0250-14184

VÄSTERÅS FLYGKLUBB

Västerås Flygklubb fyller 50 år.

Västerås Flygklubb bildades den 26 mars 1935 men kallades då Västerås Modellflygklubb. Senare under året, den 24 oktober bildades en segelflygsektion och, någon gång under 1936, tillkom motorflygsektionen. det var alltså modellflygarna som startade klubben.

Höjdpunkten i årets firande av jubileumet blir söndagen den 9:e juni då man, bl. a. planerar en intensiv modellflyguppvisning på Hässlöfältet. (fd F1).

Under lördagen den 8:e juni blir det ett "Fly in" med EAA-flygplan på Johannisbergsfältet.

VFK:s modellflygsektion var mycket framgångsrik tävlingsklubb på 40-talet. Mest känd var kanske Karl-Erik Landegren som bl. a. toppade SM-tävlingarnas "rankning list" med 6 SM-segrar.

Den drivande kraften inom sektionen var Karl-Eriks far Edvin, som var ordförande fram till 1938. Efter hans snabba bortgång tynade dock modellflygsektionen bort.

Under 50-talet fanns ingen modellflygverksamhet i VFK, men 1961 återupplivades modellflygsektionen på initiativ av Einar Ek i samarbete med Ove Andersson, känd från linflygsammanhang. Man firar alltså 25 års jubileum av modellflygsektionens återupplivning.

Ove Andersson

MJÖLNER
—DEN FLYGANDE HAMMAREN—

Försvarets radiostyrda målskjutningsflygplan P4, i "civilt" utförande.

Den flyger bra, är nästan färdig att flyga och tål mycket stryk. Alltså:

- En idealisk nybörjarmodell -

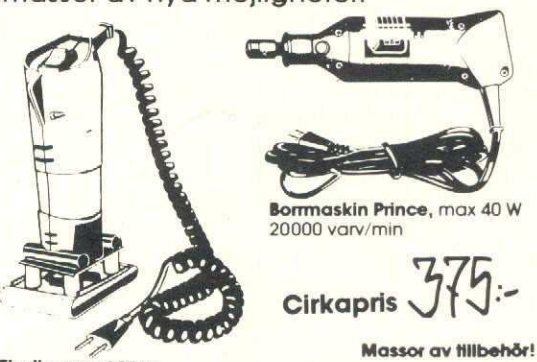
Byggsatsen innehåller byggbeskrivning utsågade delar i plywood och balsa. Färdigbockade landställ, plastkåpor och förstärkta frigolitvingar.

Spännvidd: 1500mm
Radio : 3 kanal
Motor : 4-6,5cc
Vikt : 1600g
Tillv. Viglunda Furuslöjd, Götene

355:-

Säljes genom:
Flyghobby, Lidköping 0510-262 34
Viglunda Furuslöjd 0511-532 60

NYHET! MINICRAFT
den nya dimensionen elverktyg med massor av nya möjligheter:



Bormaskin Prince, max 40 W
20000 varv/min
Cirkapris 375:-

Massor av tillbehör!

Finslip, max 100 W
18000 svängn./min
Cirkapris 360:-

Precisionselverktyg för hem, hobby och elektronik
Kom in och se verktygen i det behändiga formatet.

ELMA MASKIN SERVICE AB
Västgötag. 18, Tel. 08-421400 Öppet 9-17
116 27 STOCKHOLM (Bakom skattehuset)
Aukt. Black & Decker service
Försäljning: Maskiner – Reservdelar

MFK OSKARSHAMNSESKADERN

MFK Oskarshamnseskadern inbjuder till sin, årligen återkommande, modellflygträff på Oskarshamns Flygfält i Virkvarn, 10 km norr om Oskarshamn, utefter E66-an.

Vi önskar alla, som under angenäma former vill umgås i RC-kretsar, välkomna till fältet, söndagen den 16 juni. Vi börjar kl 09.00 och stänger fältet kl 16.00.

Träffen är ej garanterat fri från överraskningar.

Kontaktmän: Per Isaksson, tel: 0491/86550 (dagtid), 0491/10492 (kvällstid eller Conny Juhlin, tel: 0491/10566.

Autogiro

AUTOGIRO NYTT 1 !!!
NU finns det **FÄRDIGA ROTORBLAD** till **HA-8**.
Bladen är **TESTADE** av Lars Holmgren, med ett mycket lyckat resultat. Färdiga rotorblad har en **AVSEVÄRT STÖRRE LYFTKRAFT** än "hemmagjorda". Bladen är balanserade till mycket små toleranser.

AUTOGIRO NYTT 2 !!!
Snart **KOMMER** en **VINGLÖS SEMISKALA** autogiro i **BYGGSATS**.
Byggsatsen kommer att tillverkas av PeAs ROTORBLAD i samarbete med **AUTOGIRO-KUNGEN** Lars Holmgren.
Med i byggsatsen finns bl a **FÄRDIGA ROTORBLAD** och Lars Holmgrens **PATENTERADE ROTORSYSTEM**.
Lars Holmgrens Patenterade rotorsystem har rönt stort intresse i USA med flera länder. Gör gärna skriftlig beställning eller ring vid ev frågor.

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

HUR STOR ÄR MOTORN

Av WILLY BLOM

Ofta hör man talas om "40-motor", "10-kubikare" etc i en saligt obegriplig blandning. Varifrån kommer dessa uttryck och vad betyder dom?

Som så ofta annars, är orsaken att vi inte kan komma överens om att använda samma enheter här i världen. I England och Amerika använder man vanligtvis kubiktum i stället för kubikcentimeter och därigenom, blir givetvis storleksangivelserna helt olika beroende på varifrån motorn kommer.

Eftersom 1 tum=2,54 centimeter så räknar den matematiskt begåvade snabbt ut att en kubiktum=16,387064 kubikcentimeter. Med hjälp av denna omräkningsfaktor har några vanliga motorstorlekar räknats ut.

Under tiden som du studerar tabellen skall du få en annan sortförvandlingsnöt att knäcka, nämligen att räkna ut skalan på en modell av äldre dato. Till hjälp får du angivelserna på ritningen, d. v. s. att skalan är 1 tum per fot. Enklare än så kan det väl knappast skrivas??!

Slagvolym=cylinderdiameter/slaglängd.

Tabell:

Kubiktum		Kubikcentimeter
.03	0,5	(0,492)
.049	0,8	(0,803)
.051	0,8	(0,835)
.06	1	(0,983)
.09	1,5	(1,47)
.12	2	(1,97)
.15	2,5	(2,46)
.19	3,1	(3,11)
.20	3,3	(3,28)
.23	3,8	(3,77)
.25	4,1	(4,10)
.29	5	(4,75)
.35	5,7	(5,73)
.36	5,9	(5,90)
.40	6,6	(6,55)
.45	7,4	(7,37)
.60	9,8	(9,83)
.61	10	(9,996)
0,5	.031	(0,0305)
0,8	.049	(0,0488)
1	.06	(0,0610)
1,5	.09	(0,0915)
2	.12	(0,122)
2,5	.15	(0,153)
3,5	.20	(0,214)
5	.29	(0,305)
10	.61	(0610)

Go-Up

SÄLJES I HOBBY- OCH LEKFACKHANDEL

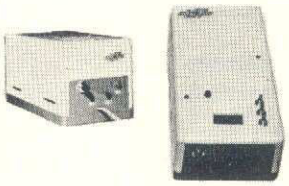
CA-PRIS: 35:–

- Den suveräna nybörjarmodellen
- Stötdämpande nos
- Helt trimbar
- Flyger långt – 1 motor.
- Flyger högt – 2 motorer.
- Flyger utan motor (HGK) eller med lina.
- Förträfflig byggbeskrivning.
- För byggledare: Bygg och flygprogram

Distribueras till handeln av:
SWEDISH TECHNITOY CO
Box 95
59030 Borensberg
Tel: 0141-41715

Tillverkning och postorder:
LINE CENTER
Grimsö
77031 Riddarhyttan
Tel: 0581-92071
0581-92001

ELEKTRONIK



MOTIONera dina ackar för säker flygning. Laddare typ MOTION finns i byggsats för alla varianter av nc-ackar. Pris för båda ackarna 285:-.

Marknadens förnämsta ACK KONTROLL med pulsad ljus eller ljudsignal. Hörs på flera 100 m. Pris med lysdiod. Byggsats 30:-.

SNABBLADDNING!

Snabbladdningsinstrument KAPACITETSMÄTARE mäter rätt laddningsmängd oavsett strömvariationer. Perfekt till 6-7 celler från 12V. Byggs 352:-.

MÄNGDRABATTER VID KÖP AV MINST 3 ST/ARTIKEL

För ytterligare information kontakta

Lennart Thörnell

tel kväll 0150/13879

LT ELEKTRONIK
Kungsgatan 70
KATRINEHOLM

ROM AIR

INFÄLLBARA LANDNINGSSTÄLL I METALL

Nr 1001	Huvudställ. Systemvikt 250gr	583:-
1001FW	Focke Wulf 190	597:-
1001FAI	Huvudställ. Inbyggnadshöjd 22mm !	520:-
2001	90° roterande huvudställ. P40, F4U	810:-
1000	Huvud + nosställ. Motorspantmontage.	825:-
1000BM	Huvud + nosställ. "Bellymount".	825:-

Systemen levereras med erforderliga ventiler och kopplingar.

Scale import

Odelbergsvägen 51 121 63 Johanneshov Tel. kv.tid 08/39 17 83

Sjöflyg i sommar

Träfärdiga pontoner – endast klä och lacka. Spantbyggda i balsa – lätt och starkt. Pontonstället monteras på kraftig plywoodlist. Pontonerna har en väl utprovad design med V-botten, stänklister och kraftig lutning på botten bakom steget. Levereras med utförlig monteringsanvisning, men utan pontonställ.

Skala*	Längd	Max flygvikt	Pris
1:7	650 mm	2,2 kg	390:–
1:6	750 mm	3,4 kg	495:–
1:5	890 mm	5,6 kg	615:–
1:4	1090 mm	10,4 kg	870:–

Till sjöflyg är en fyrtaktare perfekt. *Skalan relativt Piper Cub
Vi säljer fyrtaktare från Saito, Enya och HP.
Vi säljer även kvalitetsprodukter från Futaba, Pilot m. fl.

BR Hobby Flyg
Pilgatan 3, 575 00 Eksjö
Tel 0381-11411

KATALOG Nr 11

Ingenjörsfirman ATLAS AB
Nordana 147 – S 232 00 ARLÖV – Tel 040 44 55 92
MF 1

KOM TILL SÖDERS HOBBYAFFÄR!

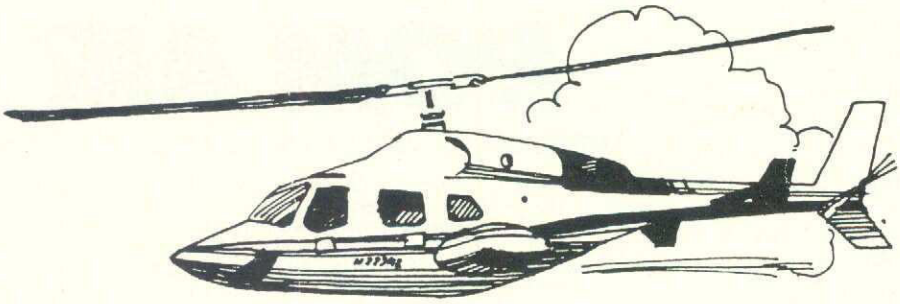
NÄR DET GÄLLER RC OCH MODELLTÅG

VI KÖPER OCH SÄLJER ÄVEN BEGAGNAT

MJ-HOBBY EXPERTEN AB

Folkungagatan 140
116 30 Stockholm
Tel 08-40 63 64, 43 67 87

VISA master charge KÖPKORT Finax.



Helikopterträff

Nu är det dax igen för 6:e upplagan av VGF:s Helikoptertävling på trivsamma Lemstanäs sportflygfält. Lemstanäs sportflygfält ligger ca 2,5 mil väster om Gävle (efter riks 80).

Lördagen den 15 juni är helt vikt för helikoptermeeting där vi alla nybörjare eller "proffs" träffas, flyger och utbyter åsikter i en avstressad tillvaro. Skojtävlingen ingår om intresse finns. På kvällen samlas vi runt grillen för fortsatt flygsnack.

Söndagen den 16 juni är tävlingsdag. Vi tävlar som tidigare år i två klasser, Helikopter och den något enklare Helikopter Populär.

Campingplatser finns på flygfältet och matställen runt om i omgivningen.

Komplett tävlingsprogram samt tidsschema kan beställas med frankerat returbrev av Bo Svensson Tolvsjögatan 10, 81300 HOFORS.

Ytterligare upplysningar och anmälningar görs till:
Bo Svensson 0290/22807,
arb 25656
Olle Lindström 0290/42028

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 siffror	10:—
30 mm	15 st SE-	10:—
	35 st siffror	10:—
10 mm	60 st SE-	10:—
	150 st siffror	10:—

Färger: svart, vitt och rött (stryk under det som önskas)

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 segel, höjdstart, populär A & B, F3F hang	6:—
F3D pylon, Quater Midget pylon	6:—
Helikopter, internationella & svenska & populär	6:—
Raketflyg	4:—
Elflyg	6:—
Skala	6:—

Handböcker

"Att vara modellflygledare"	6:50
"Modellflygets grunder"	15:—
"Modellflygning"	SLUT
Bokpaket (Handböckerna Vi modellflyger, 2 del)	20:—

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

SMFF:s expedition
Box 10022
600 10 Norrköping

Telefon 011-13 21 10
08.00—14.00

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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

Ordförande
Johan Bagge
Lokegatan 24
60236 Norrköping
Telefon 011-133647

Vice ordförande
Bengt Lindgren
Orrstigen 60
14400 Rönningen
Telefon: 0753-53836

Sekreterare
Sten Larsson
Byvägen 76 B
83200 Frösön
Telefon: 063-114391.

Kassör
Birgitta Holmer
Hamngatan 9
18500 Vaxholm
Telefon: 0764-32866

PR och rekrytering
Hanns Flyckt
Åkershultsvägen 2
56400 Bankeryd
Telefon: 036-72110

Suppleant
Lennart Palm
Box 91
26700 Bjuv
Telefon: 042-81666

Utbildningsledare
Bo Hallgren
Box 30
61800 Kolmården
Telefon 011-92597

Grenchef Friflyg
Lars Karlsson
Trädgårdsgatan 47
60224 Norrköping
Telefon: 011-138573

Grenchef Linflyg
Johan Rasmussen
Fjällvägen 3
18600 Vallentuna
Telefon: 0762-77083.

Grenchef Radioflyg
Lennart Johansson
Wallinvägen 13
71502 St Mellösa
Telefon: 019-45477

Förbundsexpedition
Sveriges Modellflygförbund
Sandbergsgatan 4, Norrköping
Postadress: Box 10022
60010 Norrköping
Telefon 011-132110
Postgiro 518165-6
Öppettider:
Måndag–Fredag 08.00–14.00

Expeditionsföreståndare
Ann Wahlberg
Värmaregatan 9
60362 Norrköping
Telefon 011-141666

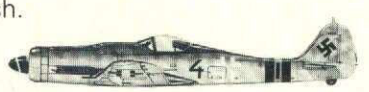
Stora på tillbehör också...

JEX PRODUCTS:

Marknadens förnämsta manifoldrar. Helt i metall. Fullt böjbara. Nu möjligt att placera avgasröret el pipan i exakt det läget du själv vill.

Finns till: O.S. 21-21–28FSR, 40–45FSR, 61FSR 21–25VF, 40–46VF, 61–65VF m. fl.

POWERMAX: Tillbehörssortimentet som har det mesta för din "ögonsten": LINKAR, STÖTSTÄNGER, OK etc. för installationsarbete. HJUL f. huvudställ & sporrställ. POLYTEX, den nya vävkläsdeln. POLYKOTE färg för blank el. matt finish.



TRÄPROPELLRAR från 7×4 till 20×10. HELKAPSLADE BLYACKOR 2V, 6V, 12V. BRÄNSLEPUMP & LÖDPENNA för 12V. EPOXY PUTTY & KOLFIBER för bygget. MOTORBOCKAR, SERVOTEJP m. m., m. m.

Generalagent

MODEL-CRAFT

BOX 2074 • RUNDELSGATAN 16
20012 MALMÖ • TEL 040/71435
FINNS I ALLA VÄLSORTERADE HOBBYAFFÄRER

DELUXE MATERIALS:

HAR VAD DU BEHÖVER FÖR BYGGET

ALIPHATIC RESIN LIM, R/C MODELLERS LIM (R/C-56), 5-MIN. EPOXY. VÄRMEBEST. EPOXY, GLASFIBERVÄV, EPOXYPLAST, HI-PERFORMANCE AVGASSLANG, SNABBLÅS, VATTENTÄT RADIOLÅDA m. m.

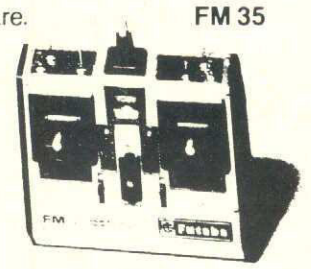
the first class RADIO

FP-7FGK 7-channels

Guldserien med open gymbal spakar och

- Dubbelkommandosystem.
- Laddbara accar i sändare och mottagare.
- Aileron dual rate switch & trimmer.
- Trainer switch.
- Servo reverse switch.
- Rudder/Elevator Mix.
- Rudder/Aileron Mix.
- Rudder dual rate switch.
- ATV (Aileron, Elevator, Rudder)

FM 35



FP-8AP FM 35

- Utbytbar sändarmodul
- Fail Safe system
- Servoreversering på alla kanaler
- Skevroder, höjdroderbegränsning
- Elevator down Mix
- Flap-Elevator Mix

FP-3PG

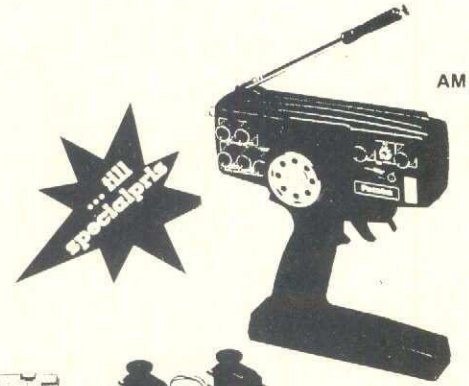
Marknadens mest avancerade

- Vridbar för vänster och högerhänta
- Utbytbar sändarmodul
- Laddbara accar i sändare
- Snabb utbytbar sändaracce
- Rudder exponential
- Rudder ATV left & right
- Rudder dual rate
- Warming up switch
- Adjustable wheel tension and angle

FP - R118GP

FP - S130

AM 27



FP-R104H FP-S131SH

SÄLJES I HOBBYFACKHANDELN. DISTRIBUERAS AV

RCC
Radio Control Center AB

Box 124, 561 22 Huskvarna, 036-14 53 60

KAVAN

KVALITETSPRODUKTER
Ny generalagent för Sverige.
Kavan katalog 25:–

minicars
modellhobbygrossisten

Box 464, 751 06 Uppsala. Tel 018-11 20 15
"Fråga efter våra produkter i Din butik"

minicars
modellhobbygrossisten

Stockholm

KARBY FRITID

Box 6008. 183 06 Täby
Karby gård. Täby
Tel 0762/103 80. 113 92.

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

Må, On 8-19, Ti, To 8-17
Fre 8-15, Lö 10-13.

Stockholm

Thor hobby

Skånegatan 53. 116 37 Stockholm
Tel 08/42 84 00.

Stort urval av modellbyggsatser i trä och plast. Bl. a. hela sortimentet från Billing Boats.

RC: BILAR, FLYG- o. BÅTMODELLER

Motorer och RC-anläggningar i stort urval.

NYHET! Vi lagerför Bauer modeller. Även postorder.

EN JÄTTE I MINIFORMAT

HOBBYBOY de idealiska verktygen för modellbyggaren. Dessa små elektriska handverktyg tål att jämföras med sina betydligt större kollegor. Hobbyboy har ett stort tillbehörssortiment. Samtliga maskiner drivs av 12V likström.

TEMA ELEKTRONIK

Nordostpassagen 7
41311 Göteborg
(Box 7247, 402 35 Göteborg)
Tel: 031/42 86 90

Stockholm

Roffes modellflyg

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

BYRON ORIGINALS

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

Örebro

JJ Hobby Center

Engelbrektsgatan 31, 702 13 Örebro
Tel: 019-126 140

- RC-Byggsatser, motorer
- RC-Anläggningar
- Balsa, furu, plywood
- Allt för F3B-bygget ex: epoxy, kolfiber, kevlar, glasfiber m. m.
- Dekaler, tillbehör
- Postorder, Katalog (kommer -85)
- Beg. i mån av tillgång

ÖREBRO

BÖRJESSONS

MODELLFLYG-HOBBY
Specialaffär för Modellflyg

R/C-anläggningar · byggsatser
tillbehör · motorer · bilar · båtar
Gummirep (Börjesson-repet)
Pl 45557, 705 90 Örebro
Besöksadress Kårsta Ö, Hovsta
Tel 019/22 62 90

KÖPES

2 eller 4 kanalers radiostyrning köpes, gärna med laddare. Ej över 550 kr. Tel: 036-791 19.

FUTABA SERVO FP-S23 och S22 köpes. Tel: 042-298 339, kvällar.

Begagnad RC radio minst 4 kan. med servo köpes för högst 1000:–. Tel: 0381-157 55.

Nu börjar vi med medlemsannonser. Här har Du chansen att leta rätt på en beg. motor eller en billig radio.

Använd talongen och skicka in den till Redaktionen.

Radannons tas endast emot per brev. Privatannonsörer får 4 rader gratis.

Namn: .....

Adress: .....

Postadress: .....

..... rader x 25:–

☐ check bifogas

☐ insatt på postgiro: 518 165-6

Check utställes på Sveriges Modellflygförbund.

Det går in 30 nedslag per rad

MALMÖ

Fråga Efter!

MICROMOTOR!

PICCO

KVALITET + TOPPRESTANDA

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

Flyg- Marin- Bilmotorer

Tillbehör Reservdelar Service Tuning

Svensk Distributör **MODELLTEKNIK** ROLF HAGEL

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

FALUN

Lek & Hobby

Holmgatan , 791 71 Falun
Tel 023/221 80

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

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

GÄVLE

500 m² HOBBY + 500 m² LEK
R/C-, BIL, BÅT, FLYG
stor sortering
350 hyllmeter plast- och balsamodeller
Sveriges största utställning av bil- och tågbanor

FULLSORTIMENT MÄRKLIN

Leksakshuset
Drottninggatan 27 Tel 10 33 60

Box 95 801 02 Gävle Tel 026/10 33 60

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

GÖTEBORG

FOLKE V. JOHANSSON AB
Hjalmar Brantingsgat. 1
41706 Göteborg
Tel: 031-224056
229831

DET MESTA FÖR RC!!

- BALSA
- BEKLÄDNADSMATERIAL
- BYGGSATSER
- LIM, LACK, ETC.

GÖTEBORG

HOBBYCENTER

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

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

Välkomna in!

GÖTEBORG

NILS HOBBY

Tel 031/24 61 03
Nordenskjöldsgatan 18
413 09 GÖTEBORG

Affären för hobbyfolk

Flyg Bil Båt Tag
Specialitet: Segelbåtar
Vi sänder gärna per post

GÖTEBORG

STORT URVAL

- Modelljärnvägar
- R/C bil, båt, flyg
- Plastmodeller
- Bilbanor

LEKSAKSHUSET
ALDA SÖDERDAHL AB
Norra Hamngatan 30 Tel 13 29 17 GÖTEBORG

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

HELSINGBORG

LT hobby-import

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

---

HOFORS

PeAs ROTORBLAD

Allt i trä för modellbyggare och EAA.
Balsa, Furu, Abachi, Mahogny, Rödbok, Douglas Fir, Spruce, Jugoslavisk Ask, Plywood

Följande träslag finns för snar leverans:
Specialbeställningar Import & Export. Även postorder. Prislistor mot brevporto.
Besöksadress: Fagersta Skola, Hofors. Postadress: Källarvägen 13, 810 10 Torsåker
Telefon 0290/851 37, 407 32

HÖGANÄS

HÖGANÄS

hobby och elektronik

Köpmansg 5, Höganäs. 042-302 30
Öppet: Månd-fred 9 30-18 00
Lunchstängt 13-14. Lörd 9-13

- RC-flyg-bil-båt
- RC-anläggningar
- Stort sortiment tillbehör
- Hobbyträ
- Motorer - OS - Enya - Thunder Tiger
- Alltid lågt pris på motorbränsle

Ring gärna!

KARLSTAD

ELL-AIR

Ättkantsgatan 3 (i Haga)
652 20 Karlstad
Tel 054/18 80 73

RC-Flyg
RC-Bil · RC-Båt

Motorer, radioanläggningar och tillbehör.

KUNGSBACKA LEK OCH HOBBY

BRA
Sortering för alla hobbyentusiaster.
Alltid rätta
PRISER
Välkomna in eller ring
KBA Lek & Hobby
Södra Torggatan 7
434 01 KUNGSBACKA
Tel 0300-141 36

LIDKÖPING

Flyghobby

Silverskjöldsgatan 7
531 00 Lidköping Tel 0510/262 34

Västsveriges mest välsorterade affär för RC-flygaren.

Radio: JR, Sanwa.
Motorer: Webra, OS.
Byggsatser: Av bästa och kända fabrikat.
Tillbehör: Ca 500 olika artiklar.

Välkomna
Agne Engman

LINKÖPING

BORGS hobby

Apotekargatan 7, 582 27 Linköping
Tel 013 12 39 81

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

Modelljärnvägar — Bilbanor
Plastbyggsatser —
Experimentlador — Tillbehör

MALMÖ

MODEL-CRAFT

MODEL CRAFT

Rundelsgatan 16
20012 Malmö
Tel: 040-71435

Det mesta och det bästa för R/C-Flyg, -Bil, -Båt, Tillbehör, Modelljärnväg, Bilbanor m.m.

Distribuerar: **O.S., Marutaka, Pilot, Sigma, Powermax, Ishipla, Solarfilm m.fl. Reservdelar. Fullständig service. Postorder.**

NORRKÖPING

KNEIPPBODEN

Modellflyg för nybörjare och experter

RC, friflyg, lina, material och tillbehör

Paket för kursverksamhet

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

HB Bagge & Ernqvist
Lokegatan 24
602 36 Norrköping

VÄNERSBORG

LAKE hobby

SÖDERGATAN 22 46200 VÄNERSBORG
TEL: 0521-126 19
ETABLERAD 1971

- RC- FLYG, BIL, BÅT
- FUTABA – radioanläggningar
- Stort tillbehörssortiment
- Motorer: OS, Picco, VECO, WEBRA, K&B, PAW
- Allt för linkontroll
- Vi har även begagnat, ring och hör efter.

Postorder, ingen egen katalog.

STOCKHOLM

Allt för RC-entusiasten

Göt-Hobby

Frejgatan 21, 113 49 Stockholm
Tel 08-15 68 63. Välkommen!

01715 ANDERSSON EVERT
L023 BOKVÄGEN 22
29500 BROMÖLLA

PRENUMERERA PÅ FLYGREVYN

ETT HELT ÅR FÖR 95:-

TVÅ SPECIALERBJUDANDEN TILL MODELLFLYGARE.

KÖP FLYGREVYNS ÅRSBOK

Du får 400 sidor flygläsning varav massor i färg, (en hel årgång inbunden i konstläderpärmar med guldtryck). Ovärderlig som referensbok för hobbyflygare och modellbyggare. Fortfarande finns några böcker kvar av vår numrerade samlarupplaga!

DU SOM ÄR MODELLFLYGARE FÅR UTAN EXTRA KOSTNAD ÅRETS FLYGKALENDER MED KOMPLETT FLYGPLANSREGISTER, KARTOR, PLANERINGSKALENDER, M.M. VÄRD 25:–!

Ring Jane på telefon 08-764 60 91 och *tala om att du är modellflygare,* om du vill prenumerera eller köpa årsboken (eller både och).

LINJEFLYG ELLER LINFLYG? STOR ELLER LITEN?

Det spelar ingen roll, samma luft, samma aerodynamiska lagar och samma flygintresse förenar oss!

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING