



modellflyg ^{nytt}

PRIS 18:– i Danmark, Norge och Finland 18:– inklusive moms.

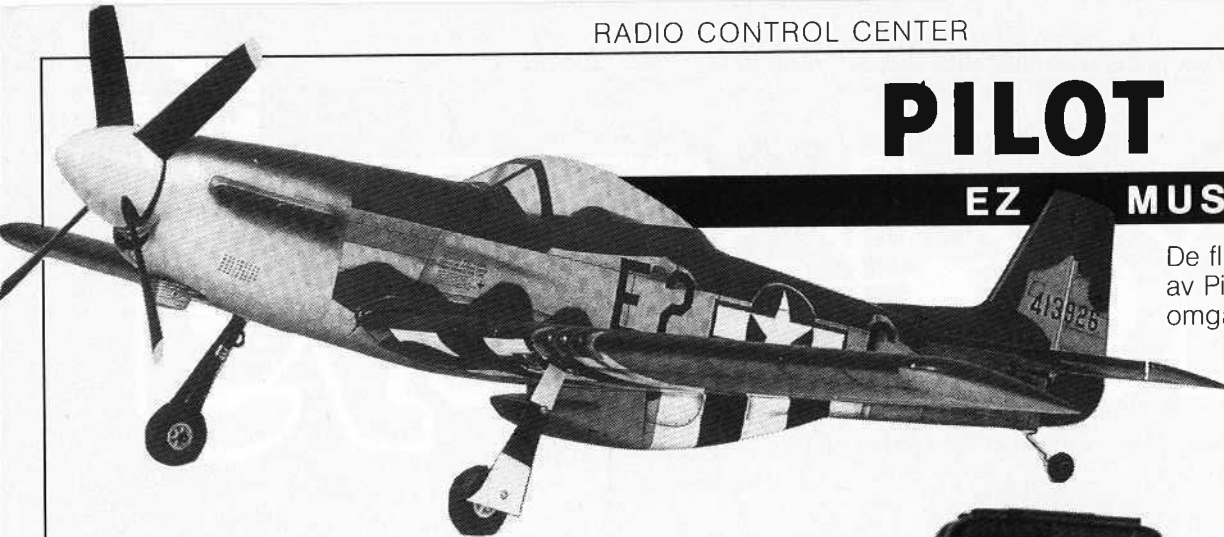


Extratjockt julnummer med fullskalaritning!

6
1987

PILOT

EZ MUSTANG P51D

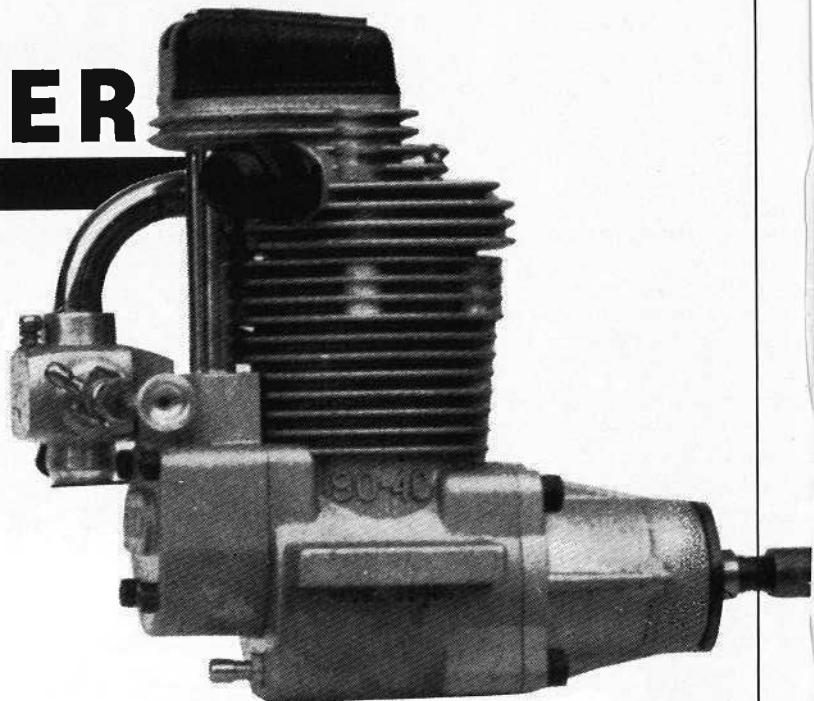
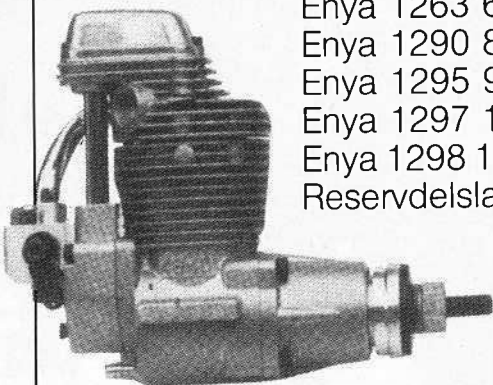


De flesta modeller av Pilot finns för omgående leverans.

ENYA MOTORER

SLITSTARKA MOTORER

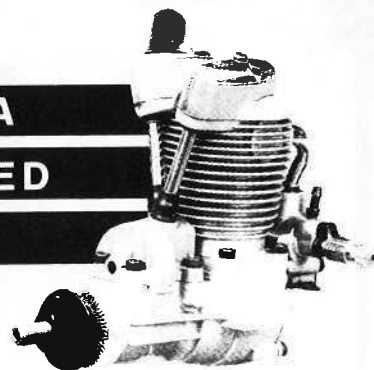
- Enya 1246 46-4C HP 0,75
 - Enya 1263 60-4C HP 0,9
 - Enya 1290 80-4C HP 1,1
 - Enya 1295 90-4C HP 1,3
 - Enya 1297 120-4C HP 1,6
 - Enya 1298 120R-4C HP 2,1
- Reservdelslager finns.



SAITO

PRISVÄNLIGA
MOTORER MED
KVALITET

Reservdelar finns i lager.



FA-50AAC

SÄLJES I HOBBY-FACKHANDELN. DISTRIBUTERAS AV



Radio Control Center AB

Grännavägen 24, Box 124, 561 22 Huskvarna, order tel 036-14 53 60

FA-325R5
4 Stroke Cycle Radial Engine



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

Ansvarig utgivare
Bo Bring
Stora Nygatan 15
411 08 Göteborg
Telefon 031-10 07 10 arb
0302-220 32 bost

Redaktör
Sture Tingwall
Skonertgatan 12
302 42 Halmstad
Telefon 035-11 00 41 arb tfnsv
035-404 45 bost

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

Fackredaktör linflyg
Ingemar Larsson
Forbondegatan 14
462 00 Vänersborg
Telefon 0521-112 10

Fackredaktör radioflyg
Kjell Stenbom
Axel Swartlings gata 88 E
603 78 Norrköping
Telefon 011-17 01 72

Fackredaktör utbildning
Bengt-Erik Bengtsson
Lädersättravägen 99
175 70 Järfälla
Telefon 0758-114 25

Förbundsordförande
Olof Pennborn
Tjörngatan 17
253 72 Helsingborg
Telefon: 042-22 25 53
(Kvällstid 18.00-20.00)

Annonser
Sture Tingwall
Skonertgatan 12
302 42 Halmstad
Telefon 035-11 00 41 arb tfnsv
035-404 45 bost

1/1-sida 2.100:-
1/2-sida 1.100:-
1/3-sida 800:-
1/4-sida 600:-
1/6-sida 450:-
1/8-sida 375:-
1/16-sida 200:-
Därefter 45:-/spaltcm.

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

Annonsavdelningen kan ge full service för annonsutformning, sättning, färgdelning m.m. till - självkostnadspris.

Distribution
SMFF Förbundsexpeditionen
Sandbergsgatan 4, Box 100 22
600 10 Norrköping
Telefon 011-13 21 10

Prenumeration 75:- per år som insättes på postgiro 51 81 65-6, SMFF, 600 10 Norrköping

Material sändes till fackredaktören eller direkt till huvudredaktören.

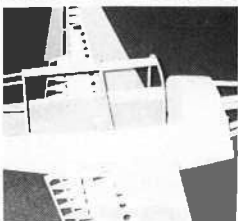
Eftertryck tillåten med angivande av källan.

Tryck
TRYCKAB, Halmstad 1987

OBSERVERA!
Julnumret är inte felskuret. I stället har vi ordnat med specialfalsning av mittarket för att TERN-ritningen skall hänga ihop - och byggas efter!



modellflyg^{nytt}



jul



Innehåll nr 6 1987

Motortest: OS mot ST - del 1	4
Old Warden: reseberättelse	6
Skalahörnet: SAAB 91	8
Skala-SM	10
Sjöflyg mera!	11
Friflyg-VM - lång rapport	12
Inomhus-SM 1987	16
Bagges Hörna	17
Coupe d'Hiver - fransk vinteridé	18
Julnötter	20
Fullskalaritning:TERN	Mitt
Färdigbyggt eller lösvirke?	22
Modellflygnytt tester Magician	23
Svenska toppar i F3B-NM!	24
Segelspalten	25
Nya prylar	26
SMFF:s ekonomi mm	28

OMSLAG: Vi har alla väntat på vintern - länge!
I Umeå kom en flinga, en rejäl en! Det blir gärna så, då MFK Vingarna ligger bakom! Jan Näsman i färd med vintermarkstart från rekordflingan! Som vanligt galante Mfn-fotografen Hans-Olov Lundkvist plåtade.

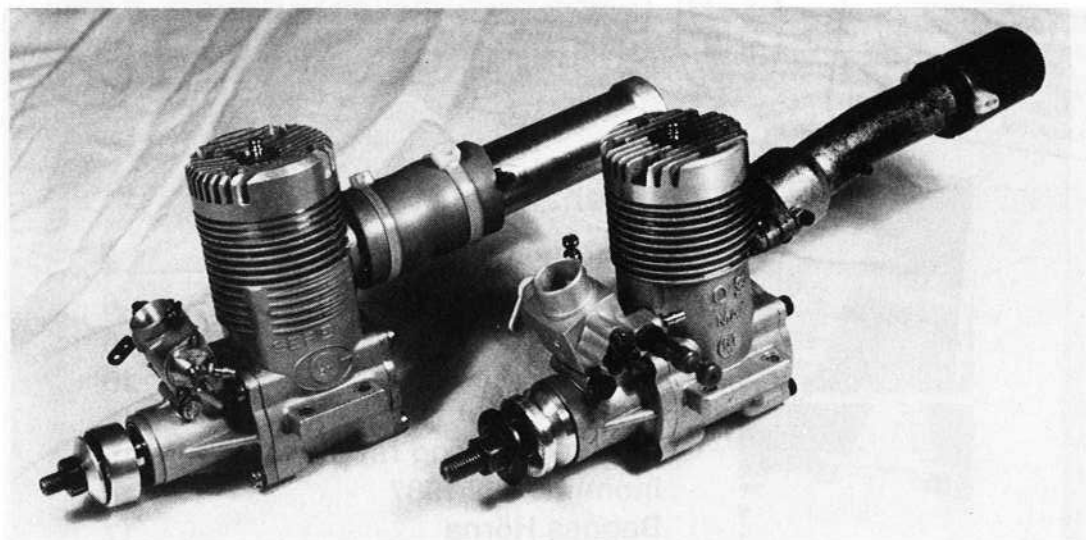
"There is something rotten in the Kingdom of Denmark" skrev en känd engelsk författare i ett lika känt skådespel. Om vi byter ut "the Kingdom of Denmark" mot SMFF, så kanske mina läsare förstår vad jag menar.

Är det vi i styrelsen, som är för självpupptagna? Får vi inte få ut vårt budskap? Är tävlingsflygarna för högljudda och aggressiva att den vanlige "söndagsflygaren" kommer bort? Det vore ju i så fall synd. Cirka 90% av våra medlemmar är söndagsflygare och det är nog i stort sett därifrån våra tävlingsflygare rekryteras. Dessutom vore det ju bra om våra tävlingsflygare ställde upp och lärde ut sina kunskaper till nybörjarna. Det gör Ni kanske? Jag har vidare hört - ryktesvägen för all del - att det finns många som inte känner till att det finns RC-certifikat för radioflygare etc.

Många anser att våra förbundsmöten är för tungrodda och dyrbara. Här är jag benägen att hålla med. Det vore kanske bättre att endast distrikten skickade representanter till Förbundsmötet. Det skulle därigenom bli färre delegater, men delegater som kände till klubbarnas synpunkter och önskemål. Det mindre antalet skulle också göra mötet effektivare. De ofta långdragna debatterna, där ibland fem, sex olika talare säger i stort sett samma saker, skulle försvinna och man kunde snabbare komma till beslut. Ett dylikt förslag är kanske på gång inom distrikten och kanske kommer som en motion på mötet -88.

Så till sist ekonomien. Vi tycks kunna hålla budgeten med marginal. Det ser hoppfullt ut! Avslutningsvis vill jag tillönska alla medlemmar och övriga läsare en God Jul och Ett Gott Nytt År med många fina julklappar!

Olof Pennborn



Potent japan möter italiensk tiger med spagettihumör!

OS 61VF ABC mot Super Tigre X61 RE TST R/C - del 1 av 2.

F3A är något av modellflygets discoteksklass - modet på plan och motorer växlar ständigt. Vi har testat ett par F3A motorer som redan har fått sina efterföljare från respektive fabrik. Båda motorerna finns dock ännu i produktion. I första delen av detta jämförelsetestet skall vi ta oss en titt på italienska Super Tigre X61 FIRETST R/C. Ett imponerande namn på en imponerande motor. Motorn har ett bastant, grovgjutet yttre (dock mjukt och fint på insidan) och ett varvtal med klös.

Vevhus, baklock och förgasare.

Vevhus och frontbox är delade i två stycken med en papperspackning emellan. Fyra M4 bul-

tar håller ihop det hela. Med ett dito arrangemang för baklocket. De gjutna portarna för över-

Förgasaren låses med en pinnbult som har ett urfräst, halvmåneformat spår som tangerar

Cylinderdiameter:	24 mm
Slaglängd:	22 mm
Slag/cyl. förhållande	0,9 = överkvadratisk
Slagvolym:	9,95 cm³
Kompression (teoretisk)	14,3:1

Förgasar area:	41,4 mm²
- Insug öppet	197°
- Insug öppnar	36° END
- Insug stänger	55° EÖD
Avgasport öppen	160°
Överströmningskanaler och boostport öppna	130°

Vikt	520 gram
-------------	-----------------

strömningen matchar inte helt fodrets portar så här finns att göra för en trimnisse.

förgasarens ytterdiameter. Vevhus, frontbox och baklock är tillverkat i pressgjuten aluminium.

Förgasaren är en enkel tvånålsmodell med ett hål på 9 mm. Den fungerar trots - eller tack vare sin enkla konstruktion - utmärkt.

Vevaxeln

Vevaxelns diameter är 17 mm och den främre 7 mm. Insugsöppningen i axeln är 16 x 12 mm och gaspassagen genom axeln är borrarad med ett 12 mm borr. Axeln är konventionellt balanserad och vevtappen har diam. 7 mm. Vevaxeln är lagrad i två st spårkullager där det främre är ett otätat 19 x 7 mm lager och det bakre ett tätat (?!) franskt ADR lager med måtten 32 x 17 mm.

Cylinderenhet och vevstake.

Cylinderenheten är av ABC typ dvs aluminiumkolv (kisselgerad) och hårdförkromat mässingfoder. Eftersom kolven är utrustad med ett oljespår - 2 mm under toppen - och gjutningen är mycket porös, så saknar fodret den vanliga honingen. Det två mm tjocka fodret har fem portar (avg-port 19 x 7 mm, 2 st överstr. 11 x 5 mm och 2 st boostportar 12 x 8 mm). Det 37,5 mm höga fodret tätar axiellt mot vevhuset medelst en 3 mm tjock fläns. Kolvbulten (6 mm) är fastlåst med G. Den är dessutom tätad så att inte överströmningen skall rusa ut genom avgasporten. Vevstaken är bronsbussad i båda ändar.

Topplocket

Toppen som är mycket bastant är maskinbearbetad ur ett stycke aluminium och saknar därför mässingsgången för glödstiftet. Det kupolformade förbränningsrummet är 4 mm djupt och omgärdat av ett ca 4 mm brett squishband. Toppen tätar plant mot fodrets fläns (se bild) utan

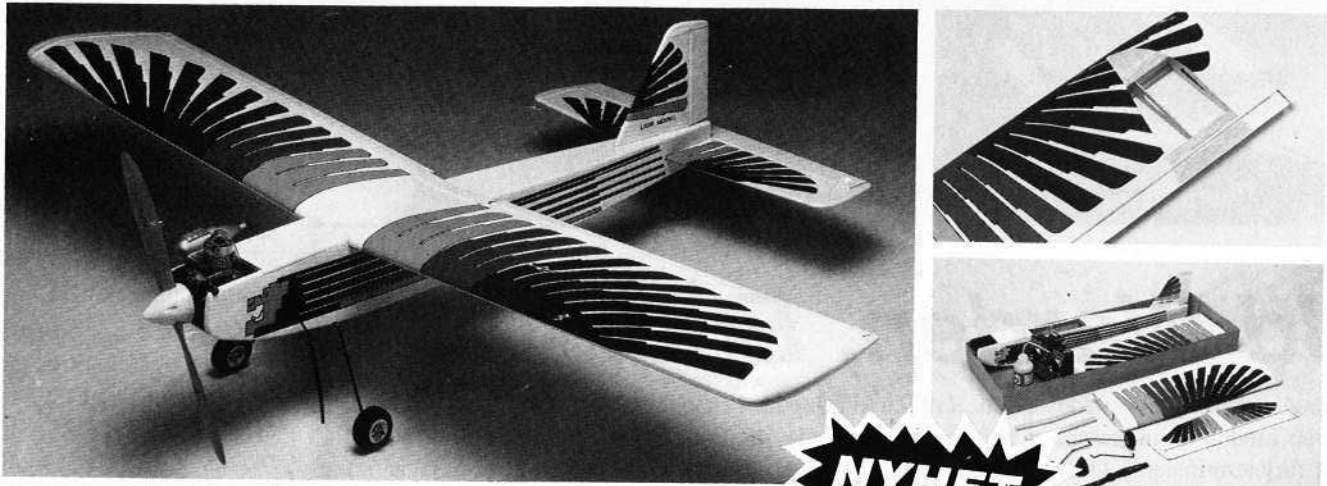
Fortsättning sidan 6!

Stora bilden ovan visar de två motorer, som igår i Conny Åkviks första testrapport: OS 61 VF till vänster och Super Tigre 61 RE TST till höger. Längst t v nertill topparna till de båda motorerna - OS t v. Th de båda motorerna isärplockade. OS-motorn t v på bilden. Test-jämförelsen fortsätter i nästa nummer.



NU STÅR JULEN INFÖR DÖRREN!

Varför inte överraska någon med en ARF-kärra i julklapp?



APACHE-20s

APACHE-20s är en ARF-modell som skiljer sig lite från andra modeller. Detta så kallade "semesterplan" kan man nämligen LÄTT montera ihop ute på fältet och flyga. När man sedan är kan man lika lätt demontera det och packa ner det i originalkartongen. Det finns extra plats i lådan för t ex radio och/eller andra tillbehör. Detta gör det faktiskt möjligt att ta med sig modellen till fältet på cykeln! Planet är byggt i plywood/balsa och klätt i tjock, bränslebeständig film - och med tuff dekor i fräcka färger! Vingarna är spryglade i balsa och har samma beklädnad som kroppen. Alla tillbehör ingår - utom motor och radio. Denna högvingade trainer-modell passar nybörjaren lika väl som den erfarne piloten. Den är stabil och lättmanövrerad i luften och rekommenderas varmt!

NYHET

FRÄN



MAGICIAN-25

MAGICIAN-25 är en lågvingad, snabb och välflygande trainer-modell. Mycket stabil i luften. Planet är uppbyggt i plywood/balsa med bränslebeständig film med tuff dekor med fräcka färger, vingarna i "ribbförstärkt" frigolit och klädda med samma material. Samtliga tillbehör medföljer - utom motor och radio.

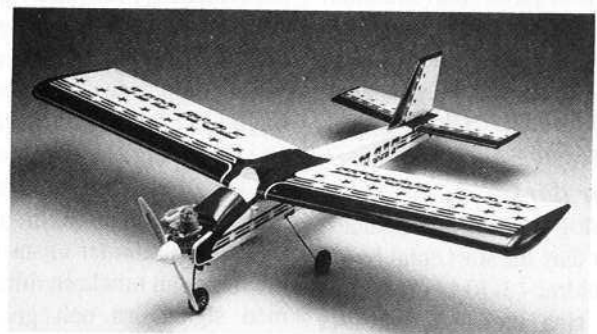
SNABB

Julklappspris!

Endast
695:-

Julens introduktionspris!

Endast
695:-



TOM CAT

TOM CAT är en högvingad ARF-modell, som är anpassad först och främst för nybörjaren. Planet är byggt i samma princip som MAGICIAN. Samtliga tillbehör såsom linkar, gångjärn, roderhorn etc medföljer - utom motor och radio. Mycket stabil i luften och har en fantastisk flygförmåga! REKOMMENDERAS!

NYHET

Julpris!

Endast
595:-

Vi önskar God Jul & Gott Nytt Flygår!

HÖR EFTER HOS ÅTERFÖRSÄLJAREN PÅ DIN ORT ELLER KONTAKTA OSS DIREKT!

MER ÄN 25 ÅRS ERFARENHET I RC-HOBBY

Modeller & Elektronik AB

332 00 GISLAVED SWEDEN, Telefon 0371-107 09



"I väntan på nästa flygpass" tv Tony Penhall med sin Bowden Mouse - inte vacker precis!

mycket målande beskrivning av från en gammal flygare. Markägaren till området hade en son, som var mycket flygintresserad och som omkring 1930 skapade de banor, som vi flög på. Under kriget var sonen jaktflygare och blev nedskjuten och omkom. Till hans minne skapades museet. Flygplanen i hangarerna är alla i flygfärdigt skick och flygs minst en gång per år!

AGC och Laser-motorer

Efter de underbara dagarna på Old Warden vände vi kylarna mot söder och for till AGC-fabriken, där bl a Laser-motorerna tillverkas. Var var inbjudna av ägaren Nale Tidey. Här kunde köpas en Laser till fabrikspris. Efter några timmars bilresa nådde vi Hendon-museet, som var nästa anhalt.

Flera resor planerade!

Sammanfattningen efter den här resan är rätt okomplicerad: Vi kommer att göra om det! Och en eller två liknande resor är redan på planeringsstadiet. Alla intresserade kan höra av sig till Thomas Nathanson, Natans Hobby på telefon 0340-600 66 eller skriv gärna en rad till Box 47, 430 24 Väröbacka. Det lutar åt, att deltagarantalet kommer att maximeras till 10 personer. Det var en härlig resa, som bör upprepas!

Thomas

Old Warden, England

På eftersommaren i år samlades en grupp modellflygintresserade vid färjeterminalen i Göteborg. Ett besök vid berömda Old Warden stod på programmet - färjan skulle föra oss till England.

Vilket väder!

Fredagen slog upp sina ögon med bra väder. Ju närmare vi kom England, desto bättre blev vädret. Av från färjan, genom tullen och så iväg. Efter cirka 3 timmars resa på vägar, där alla bilar körde på fel sida (dessutom var det passageraren i framsätet, som tyckte köra!) möttes vi av anblicken av det vi så många gånger läst om - "Old Warden". Fantastiskt!

Vi var där!

Tält slogs upp. Kaffe kokades. Vi var där! Ett stort antal barn i olika åldrar - 3-70 år - flygtrimmade sina modeller. Mörkret

föll. Kvällen tillbringades i närbelägna Biggleswade, där middag intogs i.

Vilket väder!!

Morgonen grydde och bjöd på sol. Inte ett moln så långt ögat nådde. Kl 0900 insläpp på fältet och som tredje bil i kön fick vi en bra p-plats vid depån. Ut med kärrorna, montera och ställa upp på plats. Svensk flagga som markering! Ner till sekreteriatet för att lämna sändare och få flygtid. Självaste David Boddington svarade för tidsplaneringen. Alla flygare delades upp i grupper om sex efter frekvenser. Varje grupp hade en inplanerad flygtid på 12 minuter. Det gällde att i tid bära ut planet och ta sin sändare ur en låda, som bars ut från sekreteriatet inför nästa flygpass. 2 minuter innan flygtiden var slut tutade en tidtagare med signalhorn och gruppen

avbröt sitt flygpass och landade. Trots att det flögs med 120 RC-modeller under 2 dagar inträffade ingen kanalkrock. Varje modell flögs cirka 5 gånger - solen hade svårt att nå marken på grund av alla skymmande flygplansvingar! Samtidigt med RC-flygningen pågick också flygning med friflyg i en annan ände av fältet. Bortåt 450-500 friflygmodeller vimlade omkring i luften och på marken, så man fick se sig för. 65 linkontrollmodeller snurrade runt i ett hörn för sig. Många roliga scener utspelade sig - måste upplevas, kan ej beskrivas. Söndagen bjöd på samma väder som lördagen, men med än mer flygplan.

Shuttleworth Collection

Museet "the Shuttleworth Collection", som har sina hangarer i direkt anslutning till fältet har en särskild historia, som jag fick en

Potent japan möter italiensk ...

Fortsättning från sidan 4!

packning med hjälp av fyra M4 spårskruvar.

Provkörning

Det koniska fodret gör att motorn är svår att dra runt när den är ny. Trots detta var det inte svårt att handstarta motorn, men den vibrerade och det inre motståndet glappade upp vevstakens storända så att vibrationerna fortsatte när motorn hade blivit inkörd. Motorn var under hela testet lättstartad och lättjusterad.

Testflygning

Motorn fick en konventionell

inkörning i bänk på ca en timme. Sedan var det dags för provflygning. Första flygningen slutade med en nödlandning, då värmeutvidgningen låste MagV-förgasaren i tomgångsläge. Nästa flygning slutade också med en nödlandning, då förgasaren lossnade - kort sagt, det var svårt att dra fast förgasaren lagom hårt i frontboxen. Problem nr 2. Det var omöjligt att få motorn att hålla samma inställning av nålen i luften som vad den fått på marken. Botemedlet skulle naturligtvis vara en

ställbar nål, men det finns inte till MagV-förgasaren.

En ST61RE-flygare jag talade med hade helt sonika bytt förgasarmärke. Bortsett från detta var motorn en trevlig bekantskap. Jag handstartar alltid mina motorer och STX61RE TST var hela tiden mycket samarbetsvillig.

Sammanfattning

För den som är beredd att lösa en del praktiska problem och finjustera denna italienske får som tack en mycket vass F3A motor.

Data:

Allmänt: Frontinsug med bakutblås. Schnüerlespolning och boostport. ABC-foder. Vevaxellagrad i två spårkullager.

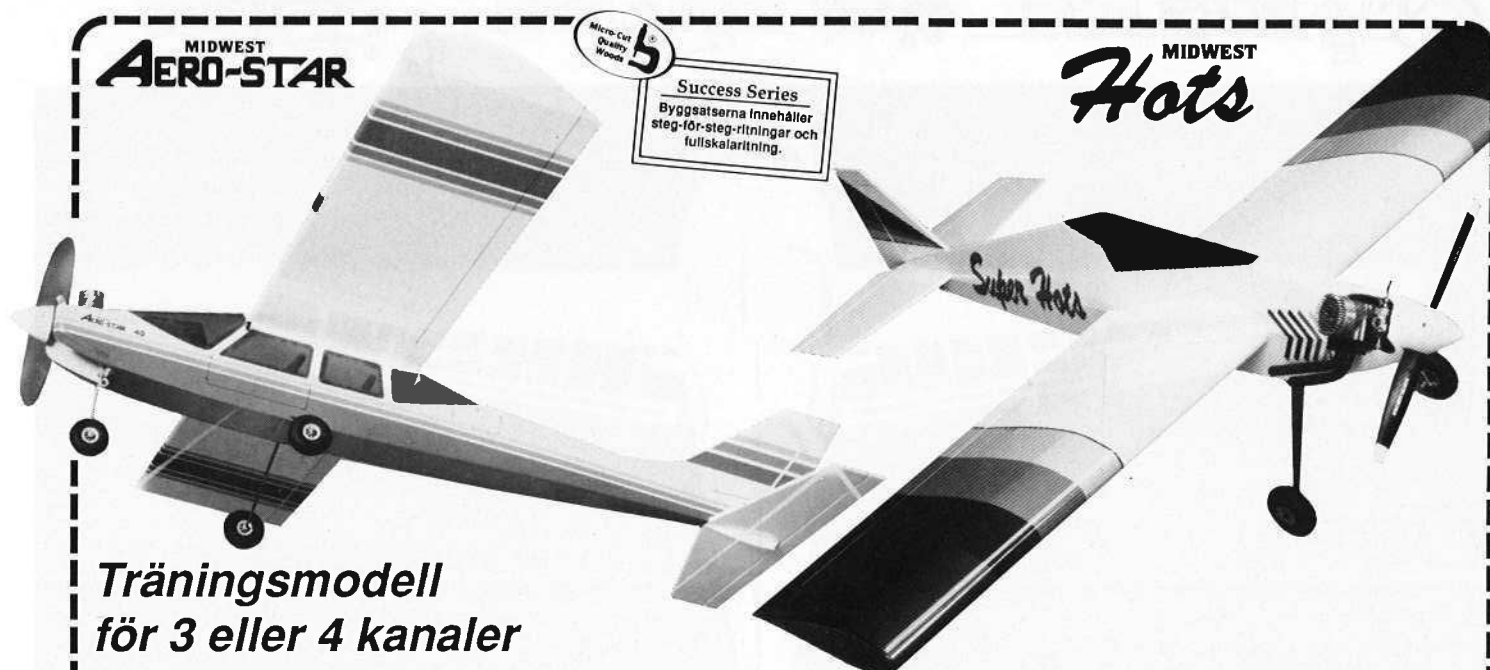
Varvtal

(mätt med standardbränsle 80/20 metanol/ricinolja utan pipa eller ljuddämpare)

Zingali 10 x 8/treblad	12.400
Zinger 11 x 7/tvåblad	12.000
Zinger 12 x 6/tvåblad	10.000
Zinger 12 x 8/tvåblad	9.000

Generalagent

Norwegian Modellers AB,
Norberg, 0223-225 00



Träningsmodell för 3 eller 4 kanaler

Lättast att bygga och flyga!

En helt ny generation träningsmodeller. Kroppen består endast av 11 delar, snyggt utstansade bitar, Micro-Lite plywood, med jiggöglor, lättbyggd vinge. Riklig instruktion med 200 ritningar. Dekaler medföljer.

Sportkärra för avancerad flygning

Byggsatsen är lättbyggd med sedvanlig Midwest-kvalitet med färdiga fram- och bakkanter, skevroder och aluminiumställ. Låg vikt, lågvingad, snygg och tuff modell.

158 Aero Star .20"

Spännvidd 133 cm
Lämplig motor: 3,2-4 ccm
eller 4-takt 4-5 ccm
Cirkapris: 645:-

159 Aero Star -40"

Spännvidd 157 cm
Lämplig motor: 4-6,5 ccm
eller 4-takt 6,5-7,5 ccm
Cirkapris 815:-

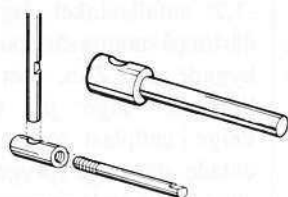
156 The Hots

Spännvidd 122 cm
Lämplig motor: 4-7,5 ccm
eller 4-takt 6-9 ccm
Cirkapris 575:-

157 Super Hots

Spännvidd 137 cm
Lämplig motor: 6,5-12 ccm
eller 4-takt 10-15 ccm
Cirkapris 862:-

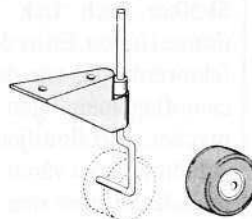
DuBro-katalogen är GRATIS - fråga efter den!



#354 5/32" (4 mm) Justerbar hjulaxel

DU-BRO

DuBro-nyheter!



Sporrhjulsfästen & sporrhjul
Fästen i tålig nylon.

375 fäste för 6,5 cc kärror 21:-
376 fäste för 10 cc kärror 27:50
377 fäste för 1/4-skala 35:-

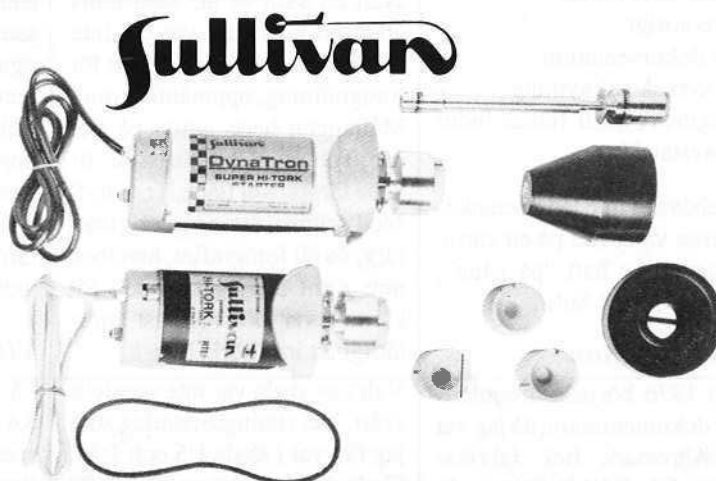
Sporrhjul med aluminiumnav.

075TW 19 mm x 1,5 mm hål 11:-
100TW 25 mm x 2,3 mm hål 14:-
125TW 31 mm x 2,3 mm hål 18:-
150TW 38 mm x 3,2 mm hål 21:-

Varför välja något udda fabrikat när Du har råd med det bästa?

Sullivan erbjuder ett komplett starter-system för alla:

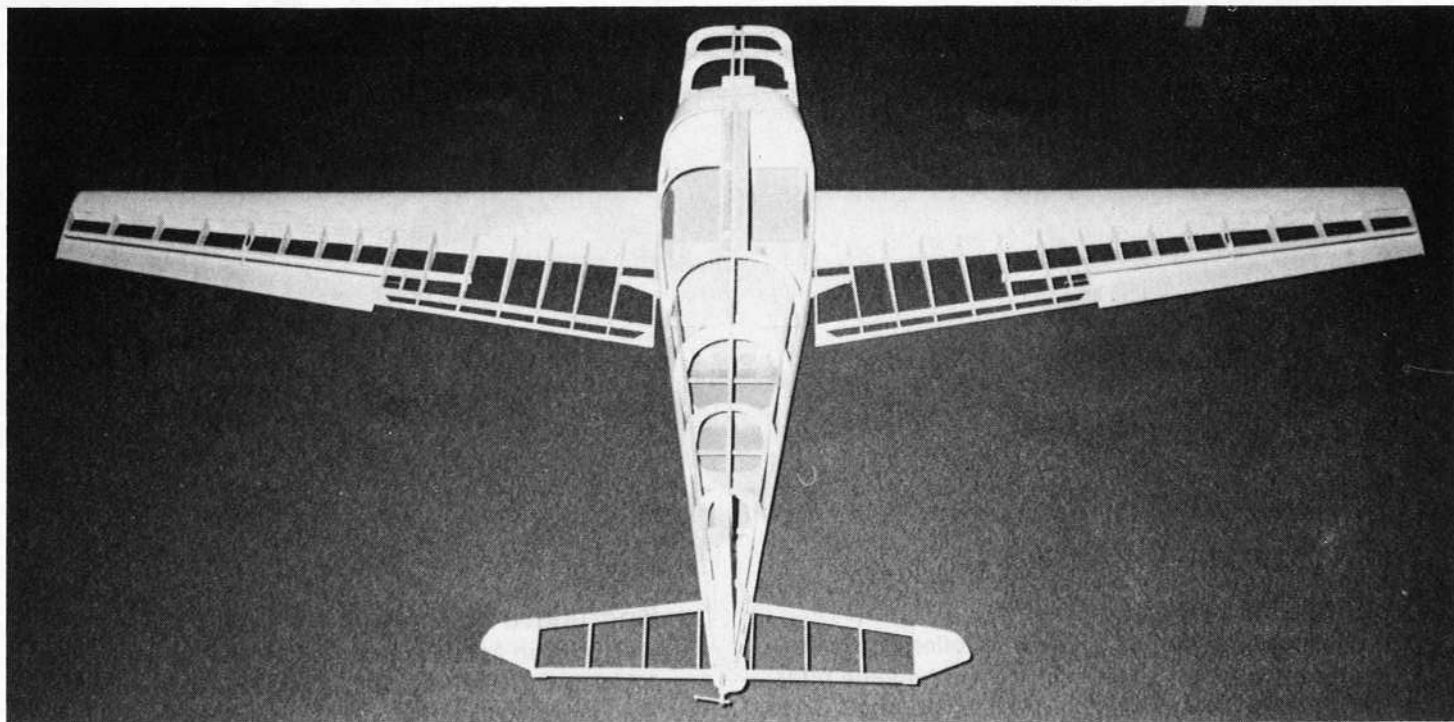
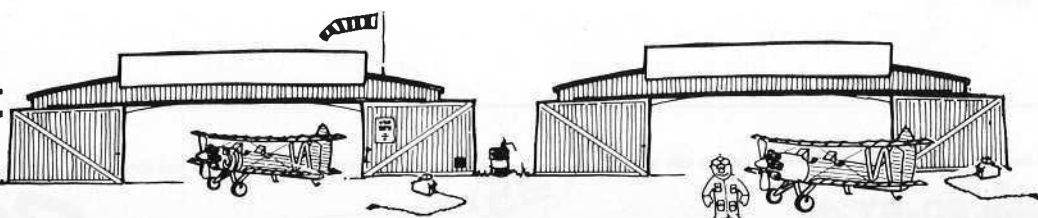
#600 Elstarter standard	346:-
#601 Elstarter De Luxe	381:-
#603 Elstarter för Dig som behöver det där sista för att starta båtmotorn	543:-
#612 Helikopterförlängare	159:-
#614 Startadapter, extra stor	113:-
#624 Bilstartergummi med låsning	41:-
#626 Startrem V-typ, slirar ej!	51:-
#631 Silikonadapter, blå, djup	71:-
#632 Silikonadapter, vit, medium	73:-
#633 Silikonadapter, röd, grund	76:-



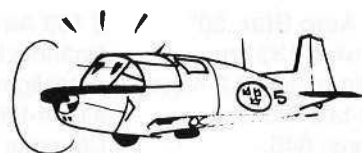
minicars
modellhobbygrossisten

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

minicars
modellhobbygrossisten



SAAB-91 Safir



Efter att ha avslutat 86-års tävlingsäsong i september, stod jag inför en tom byggbräda och funderade på vad jag skulle satsa på som nästa skala-projekt. Jag satte upp följande kriterier som skulle uppfyllas:

1. Mycket bra flygegenskaper i alla väder.
2. Minst 10% bonus
3. Enmotorigt
4. Bra dokumentation
6. Ha svensk anknötning
7. Originallet skall finnas inom "krypavstånd".

Det behövdes inte lång betänketid förrän valet föll på en kärra, som jag länge haft "på gång", nämligen SAAB Safir.

Dokumentation

Redan 1976 började insamlandet av dokumentation, då jag via C-G Ahremark fick fabriksritningar från SAAB. Det var då en logisk utveckling att bygga Safiren efter min Bestmann, men av olika anledningar kom bygget aldrig igång. Jag kom i

alla fall så långt att jag var på F6 och fotograferade en av deras Sk50:or, och fick även 1,5 timme i luften. En av de negativa faktorerna då, var den tråkiga camouflagemålningen samt ett mycket svårt flottiljemble.

Vändning kom våren -86, då F6 målade om en av sina Safirer till den ursprungliga gula färgen. Så skall en Safir se ut! Med mina goda F6-kontakter var det inte svårt att få disponera kärnan för fotografering, uppmätning mm. Målningen hade gjorts på F5, där Tommy Christiansson fixade färgprover (tack, Tommy!) Med originalritningar, originalfärg, ca 60 fotografier, handbok mm samt att jag "kände" för kärnan, var det närmast oförläpigt att inte börja bygga.

Valet av skala var inte speciellt svårt. Det ritningsunderlag som jag fått var i skala 1:5 och 1:25. Skala 1:5 betyder en spv 2120 mm och cirka 4,5-5,0 kg vikt. Något svårare var att välja om jag skulle ha hel eller delad vinge. Efter lite skissande på

olika konstruktioner, kom jag fram till att en delad vinge, där balkarnas förlängning går in i kroppen skulle vara den bästa lösningen. Därför började jag byggandet just med vingbalk och fästet i kroppen.

Huvudbalken består av ett hårt 3 mm balsaflik, som är laminerat med 1 mm plywood i kroppänden. En hjälpbalk är gjord på samma sätt, och går in i två kraftiga plywoodspant, som är förbundna med fästet för huvudställen. Denna enhet bär alltså upp nästan all belastning, och bestämmer samtidigt V-form och anfallsvinkel. När detta var färdigt var det "bara" att bygga vidare.

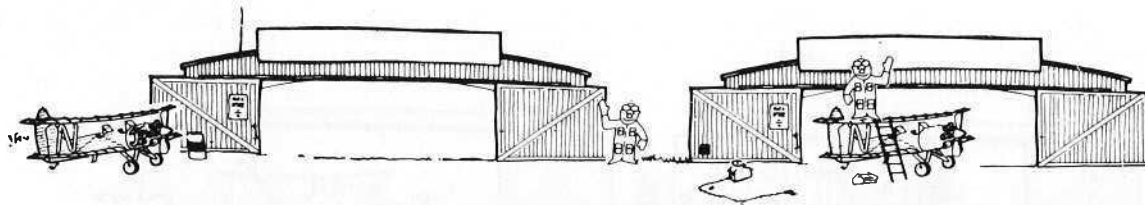
Vingen

På den ritningen jag fick från SAAB fanns bara rot- och spetsprofiler utritade, så de övriga spryglarna fick jag försöka få fram på egen hand. Safir-vingen är ganska svår p g a att den har kontinuerlig övergång från en tjock halvsymmetrisk rot-

profil med +4° anfallsvinkel till en tunn konkav spetsprofil med -1,2° anfallsvinkel. Jag gjorde därför på samma sätt som när jag byggde min Zlin, som har en liknande vinge: jag skar en vinge i cellplast, som jag sedan delade, där varje sprygel skulle sitta. Varje ände representerade därefter motsvarande sprygelprofil, och var bara att rita av. Sedan märktes c-c linjen ut på varje sprygel, som byggdes på med punktlimmade "jigglistor" på undersidan. Varje sprygel fick på detta sätt rätt "alfa" mot byggbrädan. Det är mycket viktigt att detta blir riktigt, eftersom detta ger den mycket viktiga skränkningen.

Kroppen

Bästa sättet att få kroppen rak var att dela den i datumlinjen och börja med att bygga den undre halvan upp och ned enligt cravell-metoden. I detta stadium liknande kroppen mera ett båtskrov än ett flygplans d:o, vilket även elaka kamrater påpekade



Bilden ovan visar cellplast-vingen s sågade "sprygeldelar" som utgjorde mallar vid upp-ritning av vingspryglarna för de verkliga vingarna - bilden under. Nertill några bilder av modellen, sedan den lämnat "båtstadiet".

genom frågor av typen: "har Du börjat med båt?", "klarar Du inte av flygplan längre?" etc.

Efter att ha hört detta i 1/2 år limmade jag på spant och några lister, och vips förvandlades skrovet till en flygplanskropp!

Stabbe och fena

Är byggda efter konventionella metoder med undantag för monteringen mot kroppen, som är enligt originalet, dvs med skruv mot det bakre spantet. Rot-spryglarna är förlängda framåt och utgör fäste för skruv in i kroppen. På detta sätt kan stjärt-partiet demonteras vid behov.

Sidoroder

Stomme 2 mm flak med balk i framkant och spryglar på båda sidor. För att motverka vridmoment och propellerns strömning är rodret skränt 9,5° åt höger. Detta är något, som jag tror att Safiren är ensam om.

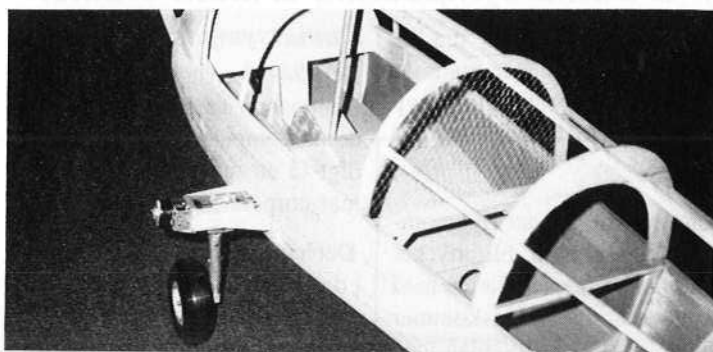
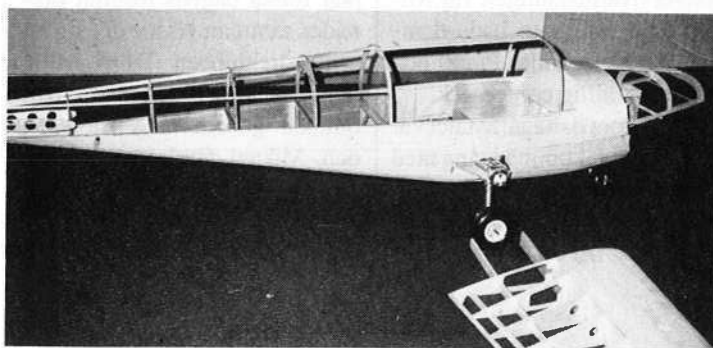
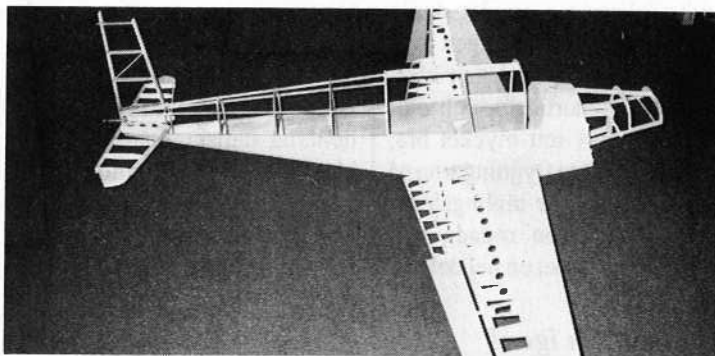
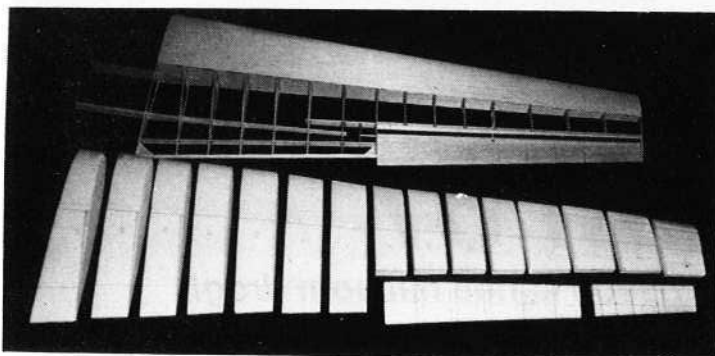
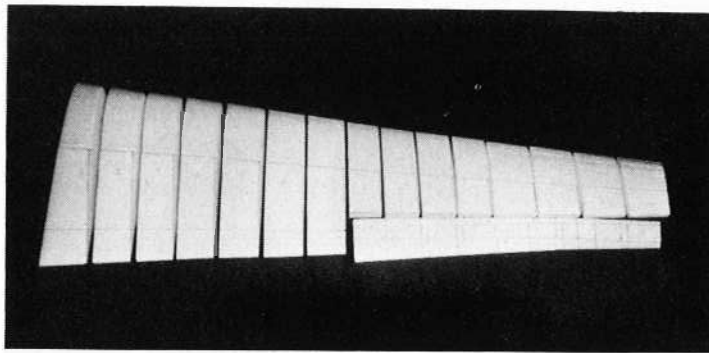
A-versionen har Gipsy-motor och har följaktligen sidorodret skränt åt vänster.

Det kommer mera!

När de här raderna skrivs ned (okt-87) har bygget inte kommit längre. Jag har lovat redaktören en artikel när modellen var färdig, men eftersom han bad snällt att få en "underhandsrapport", så hoppas jag att få återkomma med ytterligare ett referat till sommaren. Om resultatet blir vad jag tror, är det möjligt att jag gör en riktig byggritning. Intresset för Safiren är ganska stort, eftersom det är en kärra, som har fått ganska stor spridning. Modellbyggare från både Norge och Italien har redan hört av sig!

I väntan på min nästa artikel hoppas jag att DU fattar pennan och skriver om DIN modell!

Kjell-Åke Elofsson



Lite historik om SAAB-91 Safir

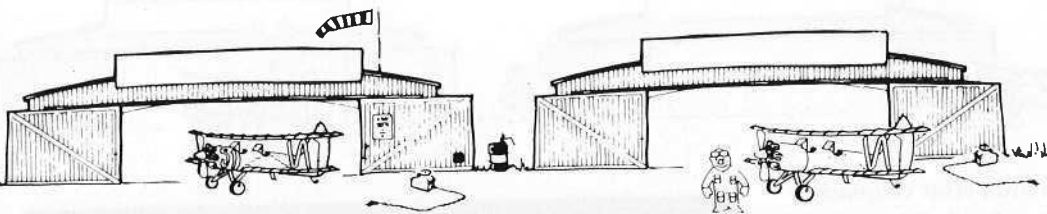
SAAB Safir är trots sina 40 år en påfallande modern konstruktion, vilket betyder att den var före sin tid när den togs fram. Det var den kände konstruktören A J Andersson, som efter kriget fick i uppdrag att rita ett civilt allround-flygplan för 2-3 personer.

AJ hade före kriget konstruerat de berömda Bücker-modellerna Jungmann, Jungmeister, Bestmann m fl och man ser tydligt släktskapet med just Bestmann. Efter Bücker-epoken flyttade AJ hem till Sverige igen, och blev chefskonstruktör hos det nybildade SAAB, där han var ansvarig för B17, B18 och J21.

Safiren byggdes i totalt 323 ex i 4 versioner under beteckningen SAAB 91 Safir. 91A byggdes i ett 50-tal ex mellan 1946-59. Den var utrustad med en inverterad Gipsy Major på 147 hk, och köptes av FC i 10 ex och användes som sambandsflygplan med beteckningen Tp91.

91B hade en 190 hk 6-cylindrig Lycoming i nosen. Denna version valdes av FV som ersättare till Bücker Bestmann som skolflygplan typ 1 och fick beteckningen Sk50. 91C var identisk med B förutom att den var 4-sitsig och hade bränsletankarna i vingen.

Den sista versionen, 91D, hade en något mindre, men lättare motor - en 4-cylindrig Lycoming på 180 hk. Trots sämre effekt hade D ungefär samma prestanda som B och C. Safiren är SAAB:s hittills största exportframgång och har varit skolflygplan i sju länders flygvapen - förutom flera privata flygbolag.



Gamla "Reno-gänget" samlad igen vid årets skala-SM. Det var f v Lars Helmbro, Kjell-Åke Elofsson och Mikael Carlsson - nu 5:a, 2:a resp 1:a

samlades samtliga på mässen för att avnjuta en klassisk "krigar-middag", nämligen ärtor med fläsk, pannkakor och punsch. Arrangörernas damer hade under eftermiddagen slitit sig från fältet för att laga en mycket uppskattad middag.

En del av de hungriga flygarna backade inte mindre än 3 ggr, vilket var ett bra betyg åt maten.

Tidig söndagsmorgon

På söndag morgon började tävlingarna redan kl 0800 med Pop-klassens 2:a omgång, därefter F4C 3:e och Pop 3:e. Det hände inga större omkastningar under dagen, förutom att Mikael gick förbi Kjell-Åke med minsta möjliga marginal. Som slutsats beträffande flygningarna måste sägas, att de höll mycket hög klass. 72 flygningar genomfördes utan minsta missöde. Enda undantaget var Bertil Carlsson, som vek högra landningsstället på sin Chipmunk vid varje landing. Men å andra sidan brukar han alltid göra det.

Efter tävlingen kunde arrangörerna duka upp ett mycket fint prisbord, skänkt av lokala firmor samt RC-Center, Flyghobby, Model-Craft samt Natans Hobby - som härmed tackas!

Tjälle

Skala-SM 87

**Mikael "Tummelisa" Carlsson kände nåt som drog!
Han dammade av sin gamla Pfalz. Come-backen blev lyckad!**

Årets skala-SM hölls på gammal klassisk mark, nämligen F6 i Karlsborg 8-9/8. Där arrangerade Tibro MFK radioflygtävlingar redan i slutet av 50-talet och några år framåt. Av flera anledningar dog tävlingsverksamheten därefter ut. Efter cirka 25 år var det dags igen, denna gång med Karlsborgs RC-klubb som medarrangör.

75 flygningar totalt!

Startlistan upptog inte mindre än 25 namn, fördelade på 9 i F4C och 16 i Pop, vilket betydde att 75 flygningar skulle genomföras. Då vädret dagarna innan var miserabelt och i det närmaste oflygbart, var arrangörer-

na betänksamma om det skulle gå att genomföra tävlingen över huvud taget. På lördagen klarade det emellertid upp och vädret var i stort sett mycket bra, undantaget sista flygningarna på lördag kväll. När tävlingsledaren S-Å Larsson ropade upp deltagarna var det en hel del nya ansikten.

Mikael kom igen!

Största överraskningen var Mikael Carlsson, som hade dammat av sin gamla Pfalz och gjorde tillfällig come-back. På det stora deltagarantalet var det viktigt att komma igång med flygningarna så snart som möjligt, och arrangörerna fick där-

för tillgripa en ovanlig metod, nämligen att börja med flygningarna i Pop-klassen direkt. Under tiden bedömdes F4C-modellerna statistiskt. Därefter bytte klasserna och F4C kunde under Pop-bedömningen genomföra 2 hela flygomgångar, som slutfördes kl 1959, dvs 1 min före planerad tid.

Tibro MKF toppar!

När första dagens resultat räknades samman visade det sig att arrangörsklubben Tibro MFK ledde båda klasserna - F4C t o m dubbelt genom K-Å Elofsson och Mikael Carlsson. I Pop-klassen ledde inte helt oväntat Stefan Sundström. På kvällen

F4C F4C-regler & Domarsymposium & Moth Trainer

Stig Bergström - skalagrenens "höfding" - meddelar, att man nu fått de nya regeländringarna i F4C i svensk översättning. Reglerna - som för gällande från 88-01-01 - kommer att presenteras här i Mfn så snart som möjligt. Regeländringarna gäller främst:

- o maximalvikt 7,0 kg
- o obegränsad motorstorlek
- o medelvärde av två flygningar skall räknas

Den slutsats med kan dra av detta är, att flygplanen kommer att bli större samt att flygplantyp med hänsyn till bonuspoäng blir viktig.

Bonusregeln gör, att flygmomentet kommer att bli mycket avgörande i stora tävlingar med fem domare. Således kommer tävlande att välja flygplan med hög bonus - dvs över 10%.

Domarsymposium

Den 24-25 avhölls ett domarsymposium med avsikt att öka domarkompetensen och samtidigt få en mera jämbördig domar-corps.

Det har varit för stora skillnader i domarnas kompetens och kunskapsnivå. Vi räknar med en rapport från symposiet i nästa nummer av tidningen.

Kommande projekt

Ett av de första skalaprojekten, som kommer att presenteras tidigt under 1988 blir Stigs nya Sk9 Moth Trainer. "Brodern" Sk10 - även den från Stigs byggbråda och tidigare visad här i Modellflygnytt - får oss att se fram emot den presentationen.

Kalibreringsflygning

Sk10:an med Stig vid spakarna utgjorde fö "kalibreringsobjekt" för domarna vid EM-tävlingarna i Nyköping i somras.



Ovan deltagarna vid sjöflygträffen. Nertill t v en Antic på väg ut till start. T h Janne Kerströms flygbåt på väg in efter en flygning.

Sjöflyg mera!

Varför utnyttjar inte modellflygarna våra fina sjöar mer? Vi har tusentals sjöar vilka kan nyttjas som modellflygfält. Och en sjöflygträff kan ge inspiration så att denna del av RC-hobbyn ökar. Sjöflyg mera för mera sjöflyg!

För tredje året i rad anordnades en sjöflygträff hemma vid min tomt. Hemma det är i Brandbo, en mil söder om Fagersta i norra Västmanland. Jag bor bara 50 meter från sjön Lilla Aspen, som i sin tur ingår i vattensystemet Strömsholms kanal.

I fjol kom närmare 20 RC-sjöflygare till min träff och en längre artikel med en rad bilder skickades in till dåvarande redaktören för Modellflygnytt. Tokigt nog tog jag inte kopior på texterna och filmrullarna skickades oframkallade till redaktionen. Trots påstötningar har jag inte lyckats få loss detta material. Men det kanske kommer!

Det blåste, men man kom!

Vid årets träff den 19 september höll blåsten på att förstöra alltihop. Men sju sjöflygare dök ändå upp. Och trots den starka vinden, så flögs det ändå. Det går faktiskt att flyga i busväder. Något man gärna glömmer!

Jan Linder, Kurt Olsson och Tommy Lyngborn från Stockholm kom i en VW-buss fylld med fina sjöflygplan. Tommy har en Proctor Antic med flötörer. Den sju år gamla kärran har nu fått en OS 90-fyrtaktsmotor. Tidigare hade den en Webra 60 longstroke. Jannes Stinson SR-6 byggdes 1980. Han mon-

terade redan då ett servo i en pontonen för att få styrning av vattenrodet - utan att få stora överföringar, som stör bilden av en fin skalamodell.

En snabb följbåt?

Kurt har en tvåmotorig flygbåt, som drivs med två OS 45:or. Dessa matas med var sin Robart membranpump. Genom detta arrangemang kan han ha en stor tank i botten av flygbåtens kropp. Från början var det meningen att han skulle flyga denna luftfarkost från Arholma till Åland. Men problem med att hitta en tillräckligt snabb följbåt har gjort att denna lång-

distansflygning har dröjt. Dessa tre stockholmsgrabbar tillhör Huddinge sjöflygare. Ett gäng på 18. Fyra är riktigt aktiva. Hasse Redhe från Svärdsjö, Dalarna, flyger sjö med en Limbo. Som tycks tåla hård vind bra. Hasse var i luften hela dagen. Janne Åkerström från "min" klubb Norbergs Flygklubb hade satt fart på sin flygbåt Gåsen. Också det en tvåmotorig maskin, som det sjöng vackert om när de två Enya-motorerna gick på fullgas.

Lasse Grahn, Avesta, är välkänd i sjöflygsammanhang. Hans Kluringen konstruerades med tanke på sjöflyg. Den maskinen går som på räls i luften.

Sent på eftermiddagen kom Bosse Gustafsson från Västerås. Han hade med sig en skalamodell av Junkers F 13. Limmet hade knappt torkat., men ekipaget fungerade bra.

Det finns en del nackdelar med sjöflyg. Man måste ju ha tillgång till båt. Alltid stannar någon flygmotor ute på sjön. Speciellt om kärran slår runt, så kan det bli bråttom att hämta - innan den sjunker...

Vatten i radioutrustningen kan vara ett problem. Men det går att skydda radion. Själv tycker jag att tjusningarna med denna form av modellflyg överväger. Tyvärr kan man bli ensam när man står där på stranden och flyger. Gemenskapen på modellflygfältet kan då locka.

Bosse Holmblad



Verbitsky - segraren i F1C- satsar för fullt i starten. Efter många års slit i världstoppen fick han äntligen vinna ett VM..
Uppifrån motstående sida: EM-tvåan Makarov med sin F1A-modell. Tyvärr blev det bottenapp den här gången med en 72:a plats. Närbild på Makarovs F1A-modell. Zhang Yingjie blev bäste kines i F1A på sjätte plats. Reservmodellen håller Sun

Våra friflygare gjorde bra ifrån sig vid årets VM-tävlingar, som gick i Thouars i Frankrike - trots problem hemma med förberedelserna före avresan. Michael Borell, som fö VM-tävlande i F1A berättar här om svenskarnas kamp och insats i den franska sommarhettan.

Friflygarnas reportage från VM 1987 är så omfattande att material får kvarstå till nästa nummer av Modellflygnytt! Då får vi ta del av ritningar & annat intressant friflygmateriel.



F1A F1B F1C **Friflyg-VM 1987!!**

Årets VM i friflyg hölls utanför Thouars i Poitou-distriktet i västra Frankrike. Sveriges friflyglandslag bestod av:
F1A: Per Findahl, Michael Borell, Lasse Larsson;
F1B: Bror Eimar, Lennart Flodström, Lennart Hansson;
F1C: Gunnar Ågren, Ulf Carlsson, Lars-G Olofsson. Lagledare var Lars-G Olofsson och Anders Persson.

Förberedelser

Förberedelserna inför årets VM försvårades p g a det miserabla "sommarväder" vi fick känna på i juni. Trändingsmöjligheterna inför VM kunde varit bättre.

Måndag 10 augusti

Ankomstdag. Förläggning och VM-kontor var en stor internatskola i Thouars utkant.

Tisdag 11 augusti

Svenska laget fick börja invägningen 0945 i skolans gymnastiksal. Hela processen gick smidigt och obyråkratiskt tillväga. Tävlingsplatsen som be-

stod av stubbåkrar med vinge försvann uppåt ur sikte i kikaren. Deppigt, men jultomten kom tillbaka med modellen två timmar senare!

Onsdag 12 augusti

Den här morgonen var vi uppe tidigt för att känna på vädret. Vid 7-tiden heldött, något senare lite svagt flyt över solrosorna. Efter 8 mer markerade sjunkområden samtidigt som solrosorna inte gav något mer. Eftersom tävlingen startade 0830 nästa morgon gav den här trimningen en hel del information om vädrets utveckling i början på tävlingen. Senare på dagen blev det ordentlig termik, ibland enorma saker som varade i flera minuter. Temperaturen låg nu uppåt de trettio.

Torsdag 13 augusti

Samma vädertyp som föregående dagar, svag vind och VARMT. Efter drygt 35 minuter på linan kom Michael iväg i ett svagt lyft, som höll hela vägen. Lasse kom också iväg i bra luft

efter drygt 10 min och maxade. Nu hade Per knappt tio min på sig, men han var lugnet själv och gjorde en elegant max. Skönt, nu var den svåraste perioden över... trodde vi!

En koll i resultatet visar att det VAR svårt i första perioden. Av 91 startande missade 40 max. Michael och Lasse fortsatte som i första perioden, dvs max. Per startade, men fick linkorsning efter en stund och drog ner i marken. Nu började det bli ont om tid. Per upp igen, snurrade ett tag och hade hyfsad luft några varv. Ett par modeller flög i lyft vid sidan om Per. Per kopplade ur i till synes bra luft, men modellen kom ner på 131 sek. Deppigt.

I tredje perioden kom Michael inte upp på linan direkt och väntade på marken. Michael väntade till det var fritt från linor i närheten och drog upp modellen, gick runt ett varv på linan och kopplade ur. Men han kom iväg för sent, modellen var innan i lyftet på ena sidan, men kom

ner ändå på 2.52. Lasse fortsatte med ännu en max. Per, som nu inte hade någon tidspress längre, maxade säkert. I tredje perioden missade även en del kändisar - europamästaren Barberis (145 s) och EM-tvåan Makarov (96 s).

I 4:e, 5:e och 6:e perioden var värmen som värst, ca 33 grader. Vädret var nu ganska lättbedömt, det gällde i stort sett att ta sig igenom sjunkområdena och att undvika linkorsningar. Hela svenska laget gjorde max. Nu gick flygandet som på räls. Per och Michael kunde flyga avslappat. Lasse var skärpt och tänd. I sjunde perioden började det bli mera knepigt väder. Vi ändrade startordningen. Lasse fick starta först. Han lät sig inte förivras, utan tog det lugnt och satte sin 7:e max! Michael gick med modellen på linan och snart kom ett par modeller flygande i stadigt lyft på 70-80 meters höjd. Michael snurrade ett varv under och kopplade ur. Men blåsan var för högt och under fanns inget lyft. Sist flög Per, som nu hade

Shuliang, som blev femma i FIC. Världens två bästa FIA-flygare: Ivan Horejsi, Tjeckoslovakien, och Victor Chop, Sovjet. Victor Chops vinnande FIA-modell kollades och kommenteras av många. Italien tog guld i FIA-lag. Här är det Bistacchis kärra i händerna på Pado Soave. Obs head-setet - Italien hade en av de bästa tävlingsorganisationerna under Vm -87!

riktigt gott om tid. Han hade modellen på linan ca 30 min, innan han satte modellen i bra luft och maxade.

Det visade sig att 28 man klarat 7 max. Lasse hade bytt modell till flyoffen. Hans plankade modell ändrat trimmen i värmen. I 4-minutersflyoff fanns det bra luft vid ett par tillfällen och alla utom Finlands Tähkäpää klarade sig. I 5-minutersflyoff måste Lasse låsa timern som inte ville gå längre än 4,45. Till vänster om Lasse fanns Viktor Chop på startlinjen. Skottet gick och Chop stack iväg rakt framåt för att leta bra luft. Många ögon kollade nu Chop och fler modeller kom upp i väntan på rätt väder. Det lät inte vänta på sig. Lasse flög ca 10 minuter, men landade inom synhåll. 22 man klarade sig vidare.

6-minutersflyoffen kom igång vid 8-tiden och vår vän Chop fanns även nu i närheten fast på höger sida. Efter ett tag sköt Chop ur modellen i en enorm start. Det såg bra ut och Lasse kollande några varv innan han kopplade ur. Men på vänsterkurvet kom Lasses kärra vid sidan om Chop (dvs lyftet) och det syntes ganska tidigt att några sex minuter skulle det inte bli. det blev 3.29 och 14:e plats. 9 man klarade 6 minuter.

7-minutersflyoffen började med att Ivan Horejsi stack direkt på skottet och parkerade sig 100 m bakom startlinjen för att grisrygga på Chop. Alla brydde sig inte om Chop, utan flög för sig själva. Tex kinesen Zhang Yingje, som gjorde en dålig start med topp-stall och helt utan höjdvinst.

Horejsi däremot flög till 100% på Chop men kom inte riktigt lika högt. Dessutom verkade luften bli sämre ju längre modellerna flög. Chop drog det längsta strået. Det finns nåt som

heter 'må bäste man vinna'. Efter den här dan kändes det så. All heder och Lasse för sin kämpainsats. Han gjorde verkligen sitt bästa. Om det inte varit för vänsterkurvet så kanske...? Lagtävlingen vanns av Italien före Kina och Schweiz. Sverige 11:a. Våra danska vänner sumpade en bronsmedalj i lag genom Per Grunnets miss i sista perioden.

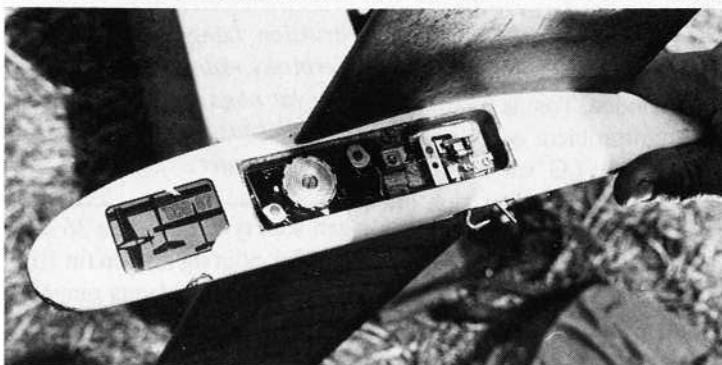
Mörkret hade börjat lägga sig. Klockan var efter nio. Alla kastade sig in i bilarna, iväg till en sen middag. Sveltiga, dammiga, törstiga, hungriga, solbrända stapplade vi in i den välfyllda matservningen.

Halv elva var uret när vi kom upp till förläggningen...

Fredag 14 augusti - FIC

Åter en dag med blå himmel, värme och svag vind. Nu var det dags för våra hårt provade påver-pojkar att göra det. I första perioden åkte Gurra iväg som första man och gjorde max. Samma sak för Ulf. Nu var stunden kommen för Lars-G med sin nya Brodersen-kärra. För att vara en kombinerad trim- och tävlingsstart såg det riktigt bra ut men urtagningen var smäre. Det visade sig att modellen gled mycket fin och klarade maxen. I andra startade Gurra men utkastet blev lite fel och modellen fick inte den normala utgångshöjden. När dessutom luften inte var behjälplig landade kärnan på 2.52. Bistert. Ulf fortsatte med en ny max. LG fick övertid och hämtgubbarna fick lägga benen på ryggen. Med några minuter tillgodo kom LG iväg och fin sin max! I tredje och fjärde perioden var det inga problem för våra pojkar. I femte start gjorde Gurra max igen. Ulf kom

Fortsättning nästa sida!



Friflyg-VM

Fortsättning från föreg. sida!

iväg och allt såg normalt ut i början men modellen kurvade inte utan gick ur blåsan efter ett varv och sedan bar det av nedåt. 2 min 25 sek! Stafford Screen och Ray Monks torskade ordenligt i den här perioden. Tomas Köster hade motorproblem och kom ner på 128 sek. LG var nu ensam kvar utan missar. Det gick bra även denna gång. Gurra maxade. Ulf's modell fortsatte med stora cirklar och hamnade långt åt sidan. Luften räckte till i alla fall och kärnan fusade från 20 m ner i solrosorna.

7:e perioden: Efters en stunds väntande var det tillräckligt bra väder att dra igång tyckte LG. Runt omkring startade modeller Det var bara att köra. Men nej. LG hade problem att få motorn att gå. Tiden gick. Efter ett par minuter kom han iväg, men för sent. När det dessutom inte blev någon topphöjd såg det mörkt ut. Men modellen gled fint och vi höll tummarna för att den skulle gneta till sig en max. Tidtagarna fick tiden till 2.56 och dan slutade i moll. Ulf flög sedan i en masstart. Ena tidtagaren fick motortiden till 11,5 sek! Vi protesterade. Tidtagarna gav med sig. 6,8 skulle det nog vara ...! Gurra avrundade det hela med en sjätte max. En koll på resultaten visade att Sverige kom på 4:e plats i lagtävlingen - bara 4 sek efter Kina! Inte dåligt, tyckte vi.

Till flyoff hade 24 man klarat sig. Sovjet & DDR hade alla gubbar med. Sovjet med Verbitsky i spetsen visade stor säkerhet trots att deras världsmästare från 85, Nachonetzny, inte var med. Nachonetzny dog i våras p g a hjärtfel endast 32 år gammal. Östtyskarna visade imponerande klass tävlingen igenom. I första flyoff försvann 8 man, däribland båda bröderna Patek från Tjeckoslovakien och båda amerikanerna.

I nästa omgång var det 16 man på startlinjen. Av dessa bara 4 från västländer. De nordiska färgerna försvarades av Tom Oxa-

Det svenska F1C-gänget, som missade lagbrons med 4 sek.: Ulf C, Gunnar Å & Lars-G O. Lennart Hansson i Wakefield & Bror Eimar kollas sin Tilka. En omskolad wake-kines - blev 13:e i F1C. Bob White vann Wakefiled med sin 15 års-konstruktion. Längst ner kollas Verbitsky vädret före start - han var noga med det, trots att modellernas prestanda ligger runt 7 minuter.

ger, som tyvärr missade 36 sek. och fick nöja sig med en fin 10:e placering. Efter denna omgång var det bara 8 små negerpojkar kvar - däribland alla ryssarna!

I sexminuterflyoff stack kinesen iväg först. Sedan kom resten av gänget. Strukov fick en övertid men brydde sig inte mycket om det utan tog bara upp reservmodellen och hivade iväg i samma väder som förstamodellen. Men nu blev höjden ännu värre och applåderna ekade! Verbitsky skall vi bara inte tala om ...

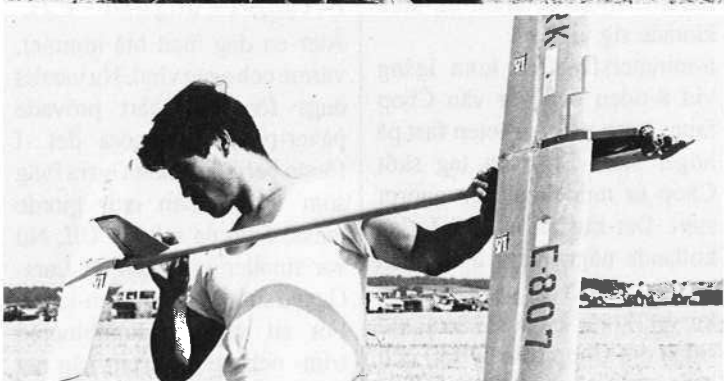
Six minuter var det bara 4 man som klarade, en östtysk och tre ryssar! I 1-minutersflyoff upprepades showen ännu en gång. Stående ovationer för Strukov och Verbitsky, Moukine och Thomas flög nog lite för tidigare och missade maxen. Nu var det så mörkt att man beslöt att fortsätta med 8-minutersflyoff nästa morgon kl 0730. Eftersom Wakefieldtävlingen skulle igång kl 0830 var det väldigt få som följde den ryska duellen, men de flesta hade redan satsat sina kaffepengar på Verbitsky. Mycket riktigt. Efter två försök (p g a att tidtagarna inte kunde följa Strukovs modell) visade det sig att lågoddsaren äntligen fått vinna ett VM efter alla dessa år. Mycket välförtjänt!

Lördag 15 augusti F1B

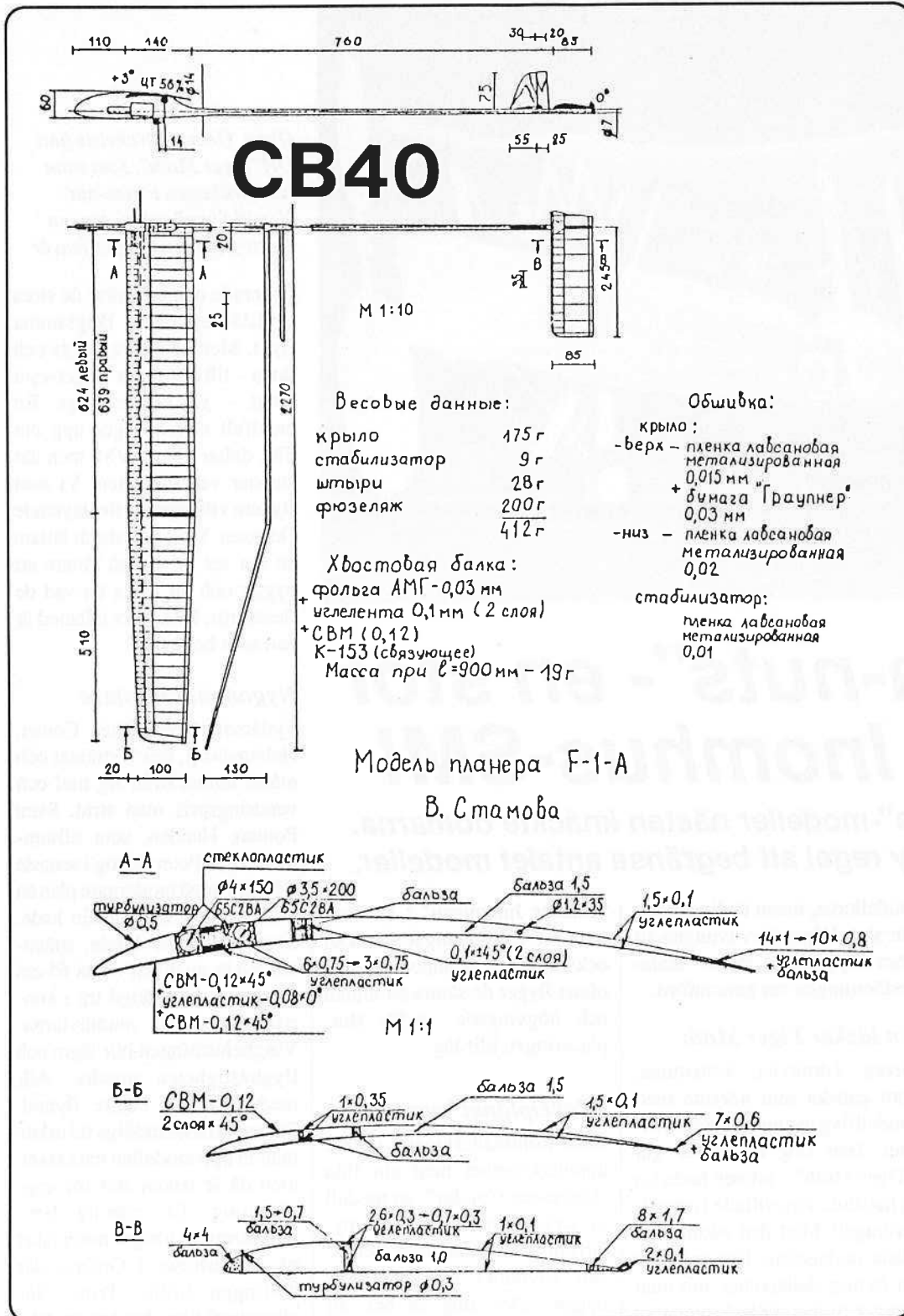
Åter en dag med svag vind och VARMT väder. Förste man till start var Bror. Han använde en av sina "rysskärror". Bror kom iväg i ett trevligt lyft som medförde att modellen fusade på 20 m höjd.

Lennart var inte sämre utan ...

Fortsättning sid 32!



Modellflygnytt 1/1988 kommer att visa mer material från friflyg-VM i Frankrike - och vi hoppas på information om kevlar, kolfiber och annat intressant!



CB 40

En intressant F1A-modell av Viktor Stamov, Sovjet

Efter VM-tävlingarna fick vi chansen att titta lite närmare på det sovjetiska lagets modeller. Det fanns en hel del intressanta saker att titta på. Bland annat den här modellen som är konstruerad av Viktor Stamov. CB 40 är

en riktig super-kärra! Den har enligt konstruktören en lugnvädersprestanda runt 240 sek! Stamov är dock inte helt nöjd med modellen då den har en viss tendens att gå ur termik. Det intressanta med den är vingupp-

byggnaden. Vingen består i stort sett enbart av kompositmaterial. Balkarna är av kolfiber. Spryg-larna och bakkanten är försedda med tunna kolfiberflak. D-boxen är en gjuten kevlarhistoria, där fiberna i de båda lagren

är gjutna i 45 graders vinkel mot varandra. mellan de två kevlarlagren finns ett tunt lager kolfiber.

Kevlar-boxen!

Den förste som jag såg använde den här tekniken med kevlar-box var Viktor Issaenko. Han använde en jättemodell (spännvidd 250 cm) vid EM-84 som var byggd med den här tekniken. Sedan dess har fler och fler gått över till den här byggmetoden. Det är nog ett måste om man vill bygga en stor modell som Issaenkos eller med den profil, som Stamov använder på sin CB 40. Resten av delarna på CB 40 är ganska konventionella. Vinge och stabbe är dock klädda med mylar. Att han klätt med mylar beror troligen på att vingen oklädd är ganska tung med otroligt vridstyv. I det läget ger nog mylar det bästa resultatet.

Snurrekrok - zoomroder?

Snurrekroken som Stamov använder är en Issaenko-variant som nästan helt saknar zoomroder. Att han kan flyga utan zoom-roder beror troligen på att han drar så hårt att modellen tar ut enbart med hjälp av glidrodret. Detta kräver att alla bromsande skränkningar hålls nere till ett minimum.

Mystisk stabb-profil

Det enda som verkar lite mystiskt på ritningen är stabbprofilen. Den såg ut att vara mycket tunnare i verkligheten, men jag är inte helt säker. Slutligen kan sägas att CB 40 var en av de vackraste modellerna som kunde ses under VM och en av de intressantaste.

Per Findahl
Norbergs FK mfs



Små "pea-nuts"- en stor klass på Inomhus-SM!

Mängder av "pea-nuts"-modeller nästan knäckte domarna. Kanske kommer en ny regel att begränsa antalet modeller.

De två domarna, Olle Emilsson och Arne Svensson, hade ett styvt jobb att poängsätta alla "pea-nut"-modeller, som lämnats in för bedömning. Då varje tävlande tillåts delta med 3 modeller kan anhopningen bli stor. Det blev den nu. 13 deltagare flög med 28 modeller. Domarna anser nu att vissa ändringar måste till. Antingen fler domare, men då kan poängsättningen variera och bli orättvisa - eller färre modeller per tävlande - två t ex. Något måste göras. Nu hann domarna knappt med att bedöma

modellerna, innan tävlingstiden var slut. Några blev tvungna att göra flygningar innan skalabedömningen var genomförd.

En läcker Tiger Moth

Georg Törnkvist, Sollentuna, som ganska sent började med modellflyg tog nu sin första SM-titel. Han flög en läcker gul "Tiger Moth" - piloten hade t o m halsduk, som viftade i propellerdraget! Med den nådde han bästa skalapoäng. Det är lättast att få hög skalapoäng, om man bygger biplan. Olle Blombergs

"Bücker Jungmann" t ex kom närmast. Ett lågvingat plan kan också ge bra skalapoäng, men oftast flyger de sämre än biplan och högvingade, varför slutplaceringen blir låg.

"Cykelplanet" var med

Jonas Romblad, Handen, väckte uppmärksamhet med sin lilla "Gossamer Condor", en modell av "cykelplanet" klädd med mylarfilm. Domarna hade verkligen huvudbry att poängsätta bygget! Den flög så bra, att Jonas knep en silverplakett i juniorklassen efter Lars Tolkestam, Kumla, som på nytt vann SM-junior med sin säkra "Fike E". Lars hade fått bra skalapoäng och flög näst bästa av alla. Fjölårsmästaren Lennart Lilienberg hade bästa flygtiden med en "Piper Cub" och blev bronsmedaljör i seniorklassen.

Microfilm

Microfilmklassen har svårt att fånga utövare. Många är im-

Ovan Georg Törnkvists fina DH "Tiger Moth", som vann iseniorklassen i "pea-nut". Nertill Sven Pontan, som nu återtog SM-titeln efter fem år

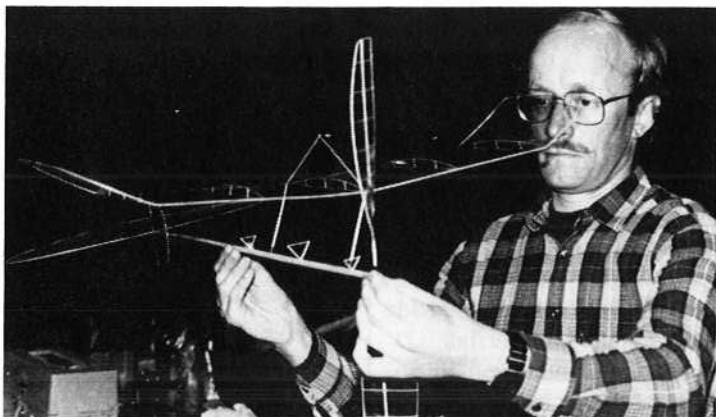
ponerade och beundrar de stora trollsländeplanens långsamma flykt. Men att själva bygga och tävla - till det tycks steget vara långt - ja, oöverstigit. En handfull tävlande gör upp om SM, deltar t o m i VM, men där stannar verksamheten. Vi som flygare vill gärna se fler tävlande i klassen. Vi vet, att det är lättare än det ser ut! Alltså lättare att bygga och att flyga än vad de flesta tror. Lite extra tålmod är vad som behövs!

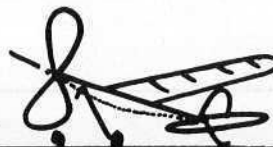
Nygammal mästare

Fjölårsmästaren Peter Comet, Helsingborg, fick förhinder och måste lämna ifrån sig titel och vandringspris utan strid. Sven Pontan, Handen, som tillsammans med Peter deltog i senaste VM flög med modernare plan än dem far och son Lindén hade. Sven har större korda, spännvidden är nu given - max 65 cm - och mindre mängd trä i konstruktionen än medtävlarna. Vingbelastningen blir lägre och flyghastigheten mindre. Allt medverkar till längre flygtid. För att nå bästa möjliga tid måste man få upp modellen nära taket, men då är risken stor för upphängning. En eländig boxningsarmatur hänger mitt i taket på Idrottshuset i Örebro, där tävlingen hölls. Trots "inplastning" blev den Lasses öde. Stållinorna som håller kronan uppe är farliga och givetvis fastnade hans plan i en lös tråd. Sven kunde styra undan sitt plan med ballonglinan. "Esso" kom inte upp till den höjden i mer än en start, sedan skar en framrusande "pea-nut" av stabilisatorn på hans bästa microfilmare!

Sven Pontan återtog mästar-titeln efter fem år! GRATIS!

SOL





OBSERVERA!
Julnumret är inte lelskuret.
I stället har vi ordnat med
specialfalsning av mittarket
för att TERN-ritningen skall
hänga ihop - och byggas efter!

Spännande för Frippe • men varför vann han?

- "Nu är det bara tre minuter kvar av perioden - dra på!"

- "Om Du tittar på Din modell och håller i stället för att tjata om klockan, kanske Du har chansen att få upp kärran! Det är ju Du som tävlar och inte jag!"

Fredrik "Frippe" Blom tittar sig oroligt omkring ioch framför allt upp i luften som om han ser massor av termik blåsa förbi flygfältet medan hans medhjälpare Carl kämpar med en liten ögla till timern på Frippe segelmodell. Visserligen har Frippe byggt sin modell själv, men när det behövs lite extra fingerfärdighet och finurlighet brukar Calle hjälpa till. Inte för inte kallas han "Professor Kalkyl" av sina vänner. Kalkyl hjälper egentligen hellre Frippe och andra när det behövs (och det är ganska ofta!) än han bygger egna modeller.

Fast han skulle kunna. Har föredrar faktiskt att fundera ut saker och förklara dem och sedan få andra att förverkliga dem!

- "Och där borta står lille Joje. Flyger hans modell för långt kommer väl hans mamma att ta bilen för att han inte skall slita på benen", muttrar Frippe retligt.
- "Tyst, och ge mej en gummisnodd - en liten".

Georg Eriksson, som inte alls är särskilt liten utan huvudet längre än Frippe, bor inte långt från Frippe. Dom går i samma skola och träffas ganska ofta i modellflygdiskussioner på skolgården. Frippe har inte nåt emot Joje mer än att han är avundsjuk på att Joje får alldeles för mycket fina prylar hemma. Joje är dessutom struntförmäm och säker i korken. Tycker Frippe alltså!

Men just nu är Frippe irriterad på det mesta. Efter fyra perioder leder Joje segelmodellklassen i tävlingen med sju sekunder. Frippe ligger tvåa.

Georg startar i en annan tidtagargrupp en bit bort. Om inte Frippe var så nervös skulle han kunna se att också Joje verkar ha problem. Hans nacke sticker upp ur en liten grupp. Två grabbar står alldeles intill, den ene med en stabbe i handen. Hans pappa står där också med en stor verktygslåda med öppet lock. Joje grejar tydligen också med sin modell. Hans mamma står några meter ifrån med en chokladmugg i handen, som om Joje skulle han tid för något annat än mekande nu när två minuter är kvar av sista perioden.

- "Nu är det klart, Frippe! Säg till tidtagarna! Här är vinschen! Du står kvar här så drar jag ut linan!"
Kalkyl reser sig hastigt.

- "Spring, Frippe!" ropar Kalkyl, medan han själv drar ut linan med planet mot vinden.

Efter en sista kontroll släpper Kalkyl den röda A1:an som går spikrakt upp rakt mot vinden. På toppen av 50-meterslinan går modellen ut åt höger, men Frippe kastar till med handen så att linan med flaggan åker av kroken och planet glider ut i en fin sväng. Kalkyl drar en liten suck av lättnad. Både för att den lilla gummisnodden som han provisoriskt fäst över timern tydligen fungerat och dels för att modellen skött sig. Han har flera gånger sat åt Frippe att spänna upp vingen för att den skulle bli rak. "Frippe förmåga att bygga skeva vingar är otrolig".
Frippe ropar något om bra start. Just då stiget också Jojes blågula modell rakt upp. Perfekt. Kalkyl har tidigare på dagen titat på den på nära håll. Mycket fint bygge. Inga skeva vingar där inte. Tänk att Joje kan bygga så bra!

Det här är Jojes andra startförsök i femte och sista tävlingsperioden. Tur för honom att det

gick bra för ögonblicket efter hörs signalen för tävlingens slut. Det första försöket slutade med att linan hoppade av på två meters höjd. Joje märkte inget, för han fortsatte att springa med linan släpande efter sig.

- "Tydligt gick linan av då", tänker Kalkyl hastigt, för flaggan saknas.

- "Det var väl därför han fick hålla på till sista sekunden".

Det här blir jämnt! Frippe modellen är nu nere på 25 meters höjd, men han startade ju lite för Georg, så chansen kankse fortfarande finns, kanske ...

Frippe står blickstill och stirrar i kikaren efter sin röda modell fast den inte är långt bort. Gruppen kring Joje står också fixerade av spänning.

Då händer det! Frippe hoppar nästan till själv, när den röda A1:an plötsligt flyger rakt in i en björk på tio meters höjd.

- "Kasta inte vinschen - då blir du diskad!"

Kalkyl försöker lugna ner Frippe, som så när langt iväg vinschen i ilskan.

- "Ett enda träd och just där förstås! "Sablar, sablar ..."

Jojes blågula klarar sig från trädet med god marginal och landar efter 1 minut och 27 sekunder. Frippe fick 19 sekunder mindre. Ett glatt tjatter hörs från gruppen kring Joje.

- "Fint, Georg!" hör Kalkyl hur pappan säger. "Jag sa ju att du skulle ha mycket bättre chanser att vinna nu, när vi köpt en modell av Eljo Sachs. Han vann ju SM med den förra året!"

- "Nej", säger Kalkyl, när han går fram till Georg.

- "Det är faktiskt Frippe, som vunnit tävlingen idag!"

Varför sade Kalkyl, att Frippe hade vunnit och inte Georg?

SLÖ	APPEL ...	KOMPIS TILL MUMIN	NAMN GRÄ...	DEL AV ETIOPIEN	HÄNGARE FÖR JÄGARE
BIÖRN ARM EJ FVLD					
EJ	GÖRES MED TRÄD		∞	GETT	
	1/2	PEN-SION	MUSSE		
	TYST				
		FRÅN MOSSE			
FÖRSTORAR					
FÖRE FINAL		LOPP TEAM TRÄD			
	JÄMT				
			DY		



Coupe d'Hiver

Ingen Yves Montand eller Mireille Mathieu ligger bakom den här schlagerliknande beteckningen. I stället handlar det om en tävlingsklass, som kom till för lågsäsongsflygning! Sven-Olov Lindén berättar mer om den här lite udda klassen.

Vintercupen eller Vinterpokalen skapades 1939 av Maurice Bayet, redaktör för den franska modellflygitidningen *Modèle Réduit d'Avion*.

Avsikten var att få till en tävling då flygning hade lågsäsongs.

Tävling & tävlingsklass

Med "Coupe d'Hiver" menar man lika mycket själva tävlingen som den speciella tävlingsklass, som skapades. Först på senare år har Cd'H-model-

lerna skilts från moderpokalen och blivit en internationellt erkänd tävlingsklass. FAI tog upp den i tävlingskalendern som klass F1G och även här i Sverige är den sedan några år en officiell SM-klass.

Coupe d'Hiver-modellerna har utvecklats mycket sedan den första. Från 1939 till de första åren på 50-talet var de "miniatyrflygplan" med landställ och ofta enbladig propeller. I mitten på 50-talet kom de moderna

Cd'H-modellerna med renare linjer och effektiva två-bladiga propellrar. Från 1972 finns också en 100 g-klass, men fortfarande med bara 10 g gummi-motor.

De regler vi tävlar efter i Sverige är också FAI:s officiella:

Minimivikt	80 g
Max motor	10 g
Kroppstvärsnitt	20 cm ²
Maxtid	120 sek

För några år sedan tog engelska Aeromodeller upp Cd'H som en

öppen tävlingen för alla. Tävlingarna i Paris har fått problem då flygfälten i eller runt Paris försvunnit. Maurice Bayet drog sig också tillbaka och MRA övergick i andra händer med ändrad policy. Därför hälsades det engelska initiativet med glädje av friflygarna, som nu möts i Sydengland, ofta på fältet vid RAF-basen Henlow i början på december.

Även oldtimer!

Man tävlar både i 80 g och 100 g. Nu senast också med "vintage"-modeller - alltså konstruktioner före 1956 och då tävlas om en minnespokal kallad Maurice Bayet Challenge Cup. Direktören för Argus Press, Ron Moulton, har satt upp en pokal som kanske en svensk lätt kan erövra - den utdelas till den som rest längst!

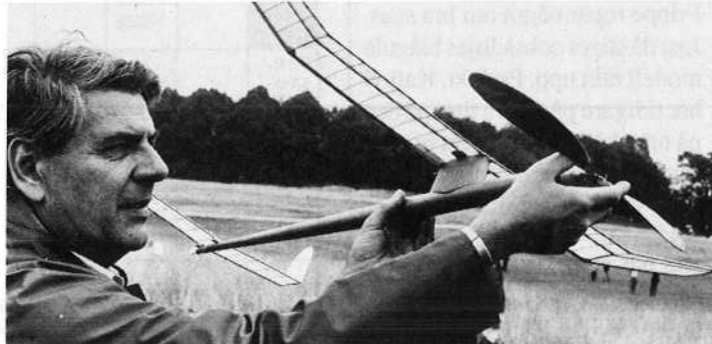
Idag kan man se två huvudtyper av Cd'H-modeller. En stil härrör från Wakefieldklassen. Många "krymper" sina större gummi-motorplan och anpassar dem till de 10 g snodd, som tillåts. Så kan man se konstruktioner av Louis Dupuis, Pierre Chaussebourg och Bob White. Andra håller en helt originell och mer experimentell stil som t ex modeller av Georges Mathérat, Bernhard Boutillier och Jean Wantzenriether.

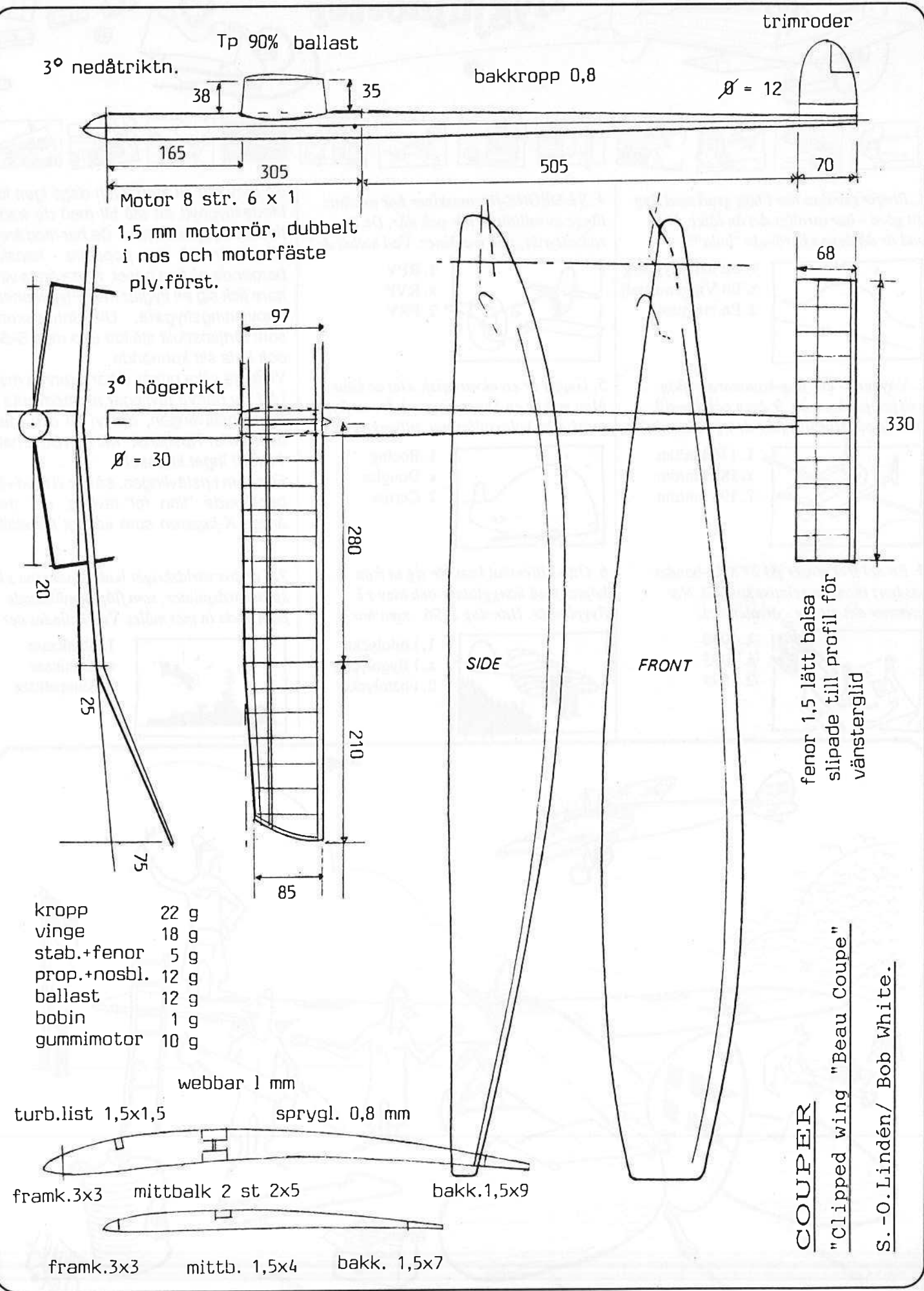
Ritningar finns!

Fullskalaritningar av Coupe d'Hiver-modeller finns i bl a Aeromodeller's Plans Service: 'Garter Knight' av D Morley; 'Artoo' av D Hipperson, 'Swallow' av I Dowsett.

SOL

Överst startar Bertil Dahlqvist sin Coupe d'Hiver - stiget är gott! Trots den lilla gummi-mängden blir det ofta maxflygningar = 120 sek! Bertil har vunnit SM med denna modell. Tv Odalmannens avlagda redskap en gammal dyng?-grep kan brukas av gummi-motor-flygaren. Bertil vevar! Th SOL med sin "Couper".





trimroder

Tp 90% ballast

3° nedåtrikt.

bakkropp 0,8

∅ = 12

Motor 8 str. 6 x 1

1,5 mm motorrör, dubbelt i nos och motorfäste ply.först.

3° högerrikt

∅ = 30

fenor 1,5 lätt balsa slipade till profil för vänsterglid

- kropp 22 g
- vinge 18 g
- stab.+fenor 5 g
- prop.+nosbl. 12 g
- ballast 12 g
- bobin 1 g
- gummimotor 10 g

webbar 1 mm

turb.list 1,5x1,5

sprygl. 0,8 mm

framk. 3x3

mittbalk 2 st 2x5

bakk. 1,5x9

framk. 3x3

mittb. 1,5x4

bakk. 1,5x7

COUPER

"Clipped wing Beau Coupe"

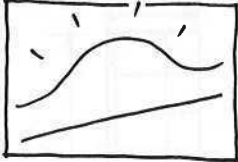
S.-O. Lindén/ Bob White.



flygjulnötter

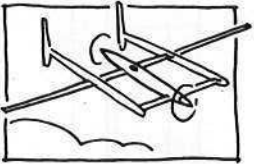


1. Rimforsabulan har i hög grad med flyg att göra - hur otroligt det än låter. Men vad är då denna berömda "bula"?



- 1. Ett hangflygberg
- x. En Viggen-detalj
- 2. En vingprofil

2. Voyager - en "flyg-katamaran" flög nyligen jorden runt. 9 dygn och lite till höll de på. Hur fort flög de i genomsnitt?



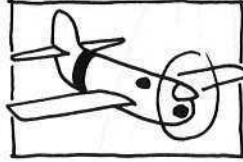
- 1. 176 km/tim
- x. 186 km/tim
- 2. 196 km/tim

3. En del frekvenser på 27 Mhz-bandet tas bort inom en relativt kort tid. När kommer det att ske - årtalet tack!



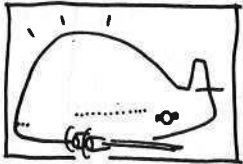
- 1. 1990
- x. 1993
- 2. 1995

4. Sk DRONE-flygmaskiner har använts länge av militären här och där. De är radiostyrda, små maskiner. Vad kallas de?



- 1. RPV
- x. RVP
- 2. PRV

5. Guppy är en akvariefisk. Det är känt. Men vad är en Super-Guppy? Jo, en flygmaskin av kolossalformat, tillverkad av:



- 1. Boeing
- x. Douglas
- 2. Curtiss

6. Otto Lilienthal kastade sig ut från höjder med hangglidare och blev sk flygpionjär. Han dog 1896 - men hur?



- 1. i bilolycka
- x. i flygolycka
- 2. i båtolycka

Så blev det jul igen! Och dags igen för Modellflygnytt att slå till med de traditionella flygjulnötterna. De har med åren blivit mer och mer populära - kanske beroende på fina priser. Förra årets vinnare fick sig en flygtur med Flygvapnets uppvisningsflygare, Ulf Johansson, som förtjänstfullt ställde upp med Sk50 och hela sitt kunnande.

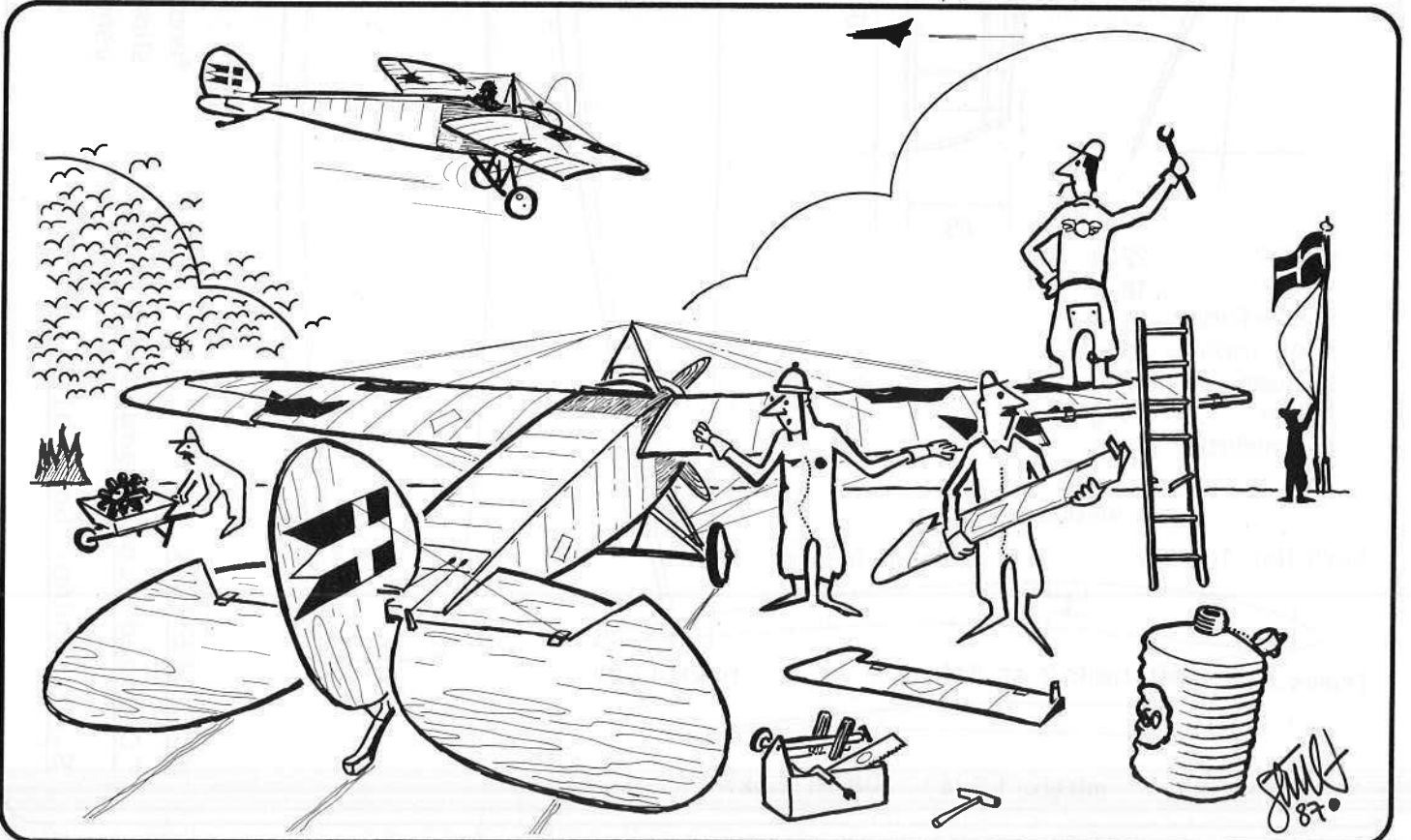
Vi får se vilka priser vi kan komma med i år! Du hartvå tävlingar att medverka i: dels tipstävlingen, där vi till och med överträffar Tipstjänst - här kan Du få hela 14 rätt! Inget knussel!

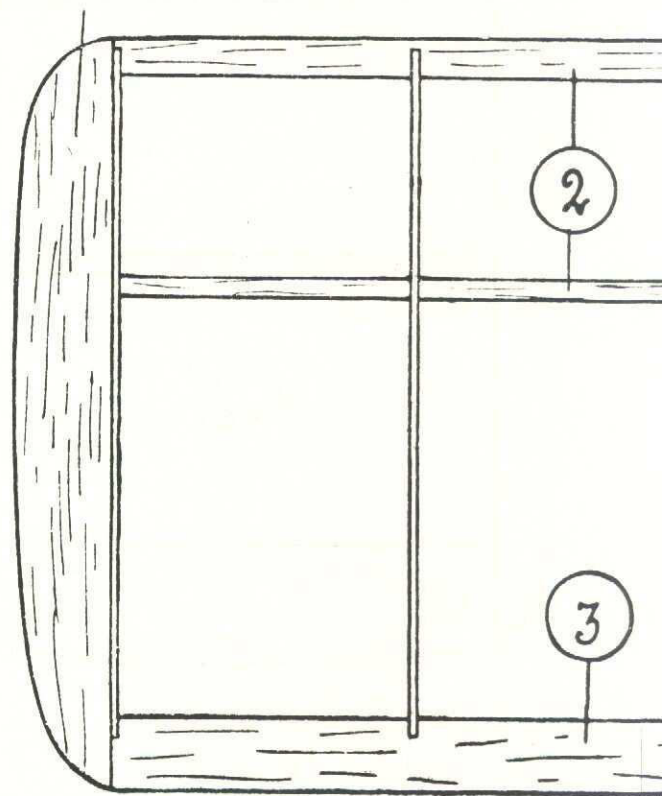
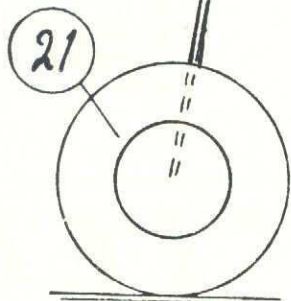
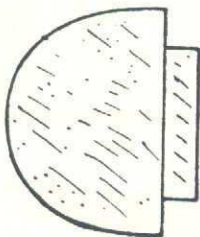
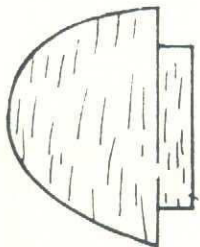
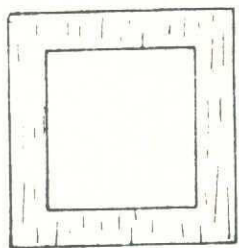
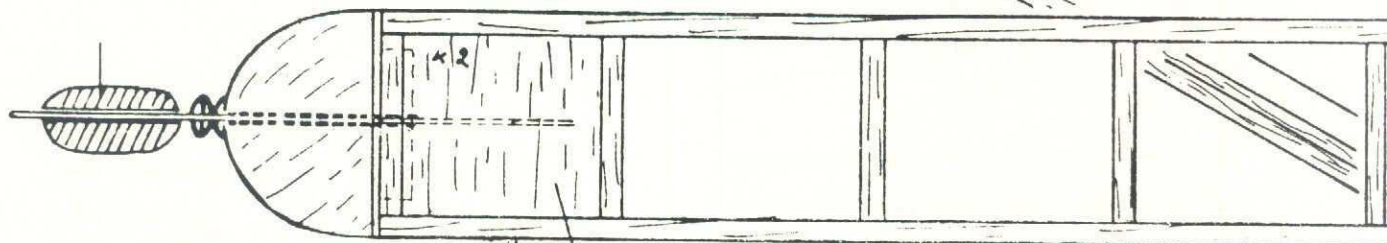
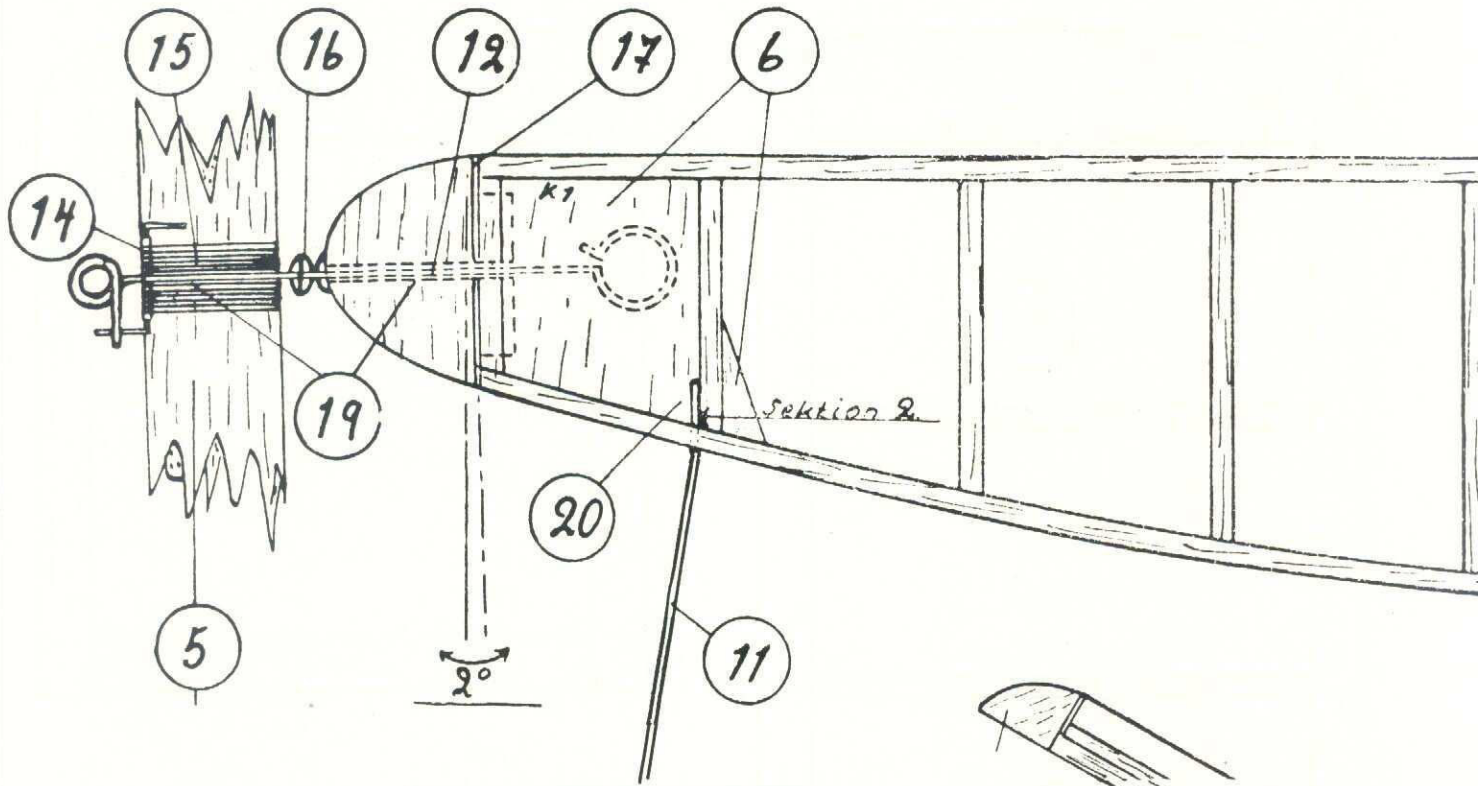
Förutom tipstävlingen, så kör vi med vår beprövade "finn fel"-tävling, där den ärriga K-jagaren som vanligt får ställa

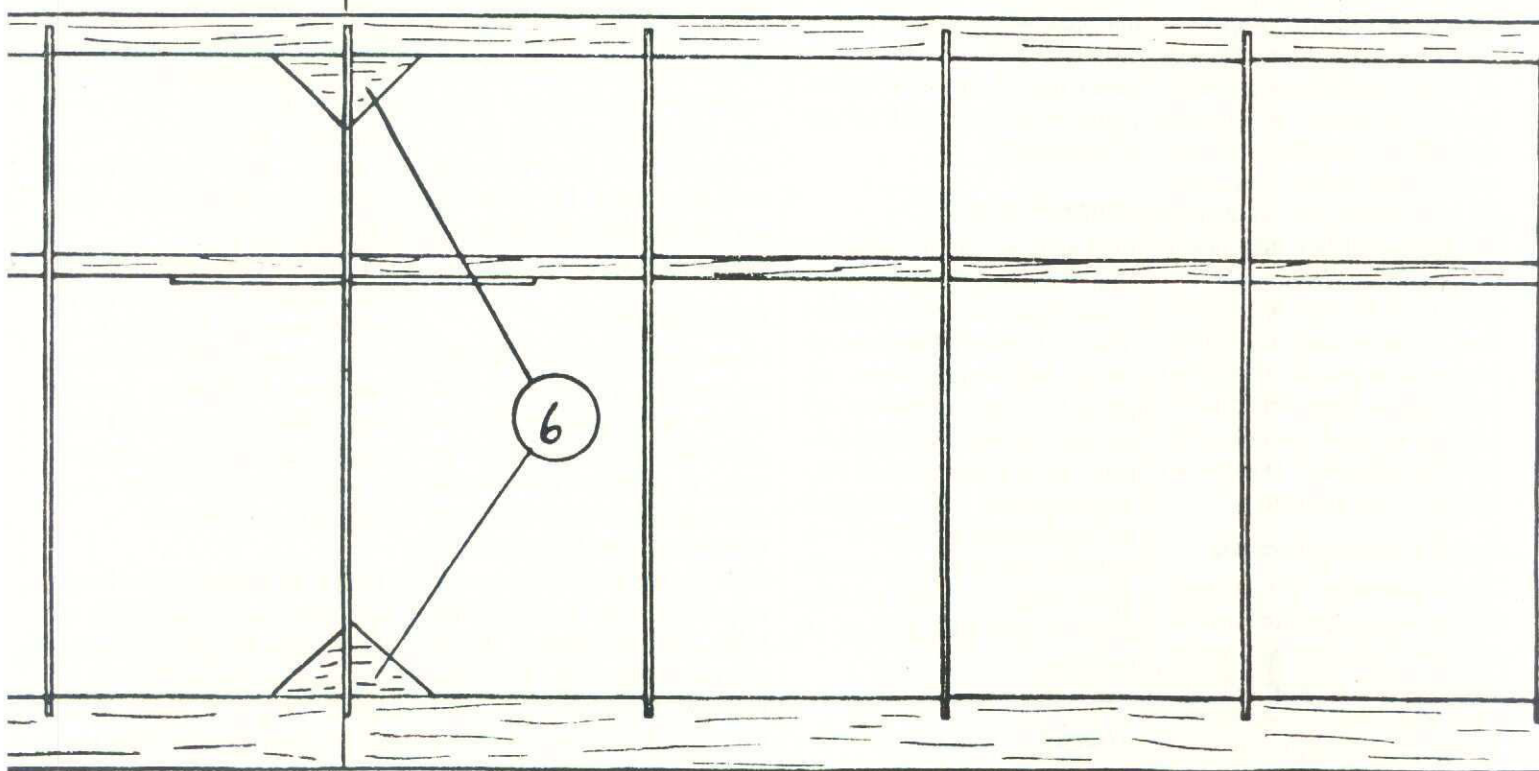
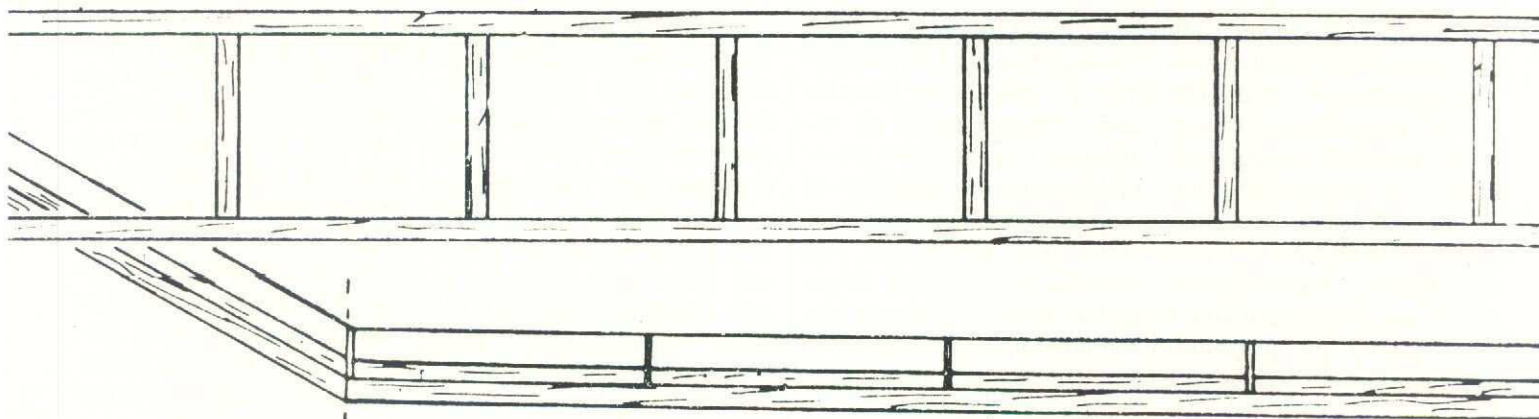
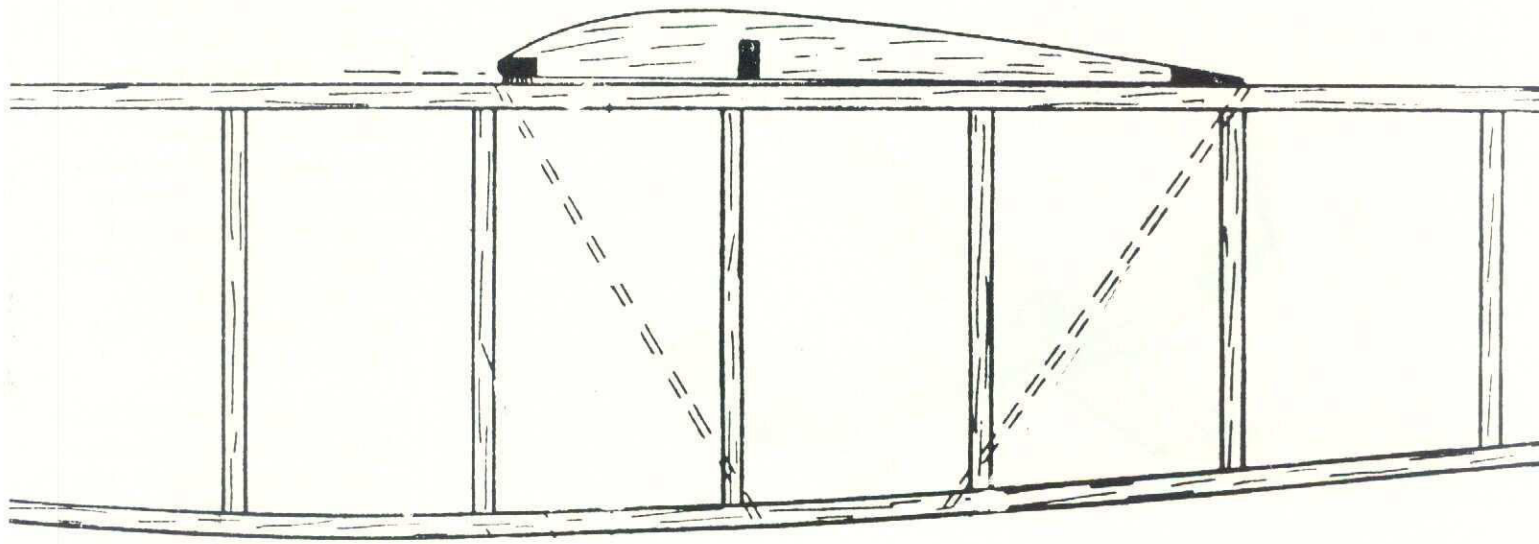
7. I andra världskriget hade japanerna sk självmordspiloter, som flög bombastade plan ända in mot målet. Vad kallades de?

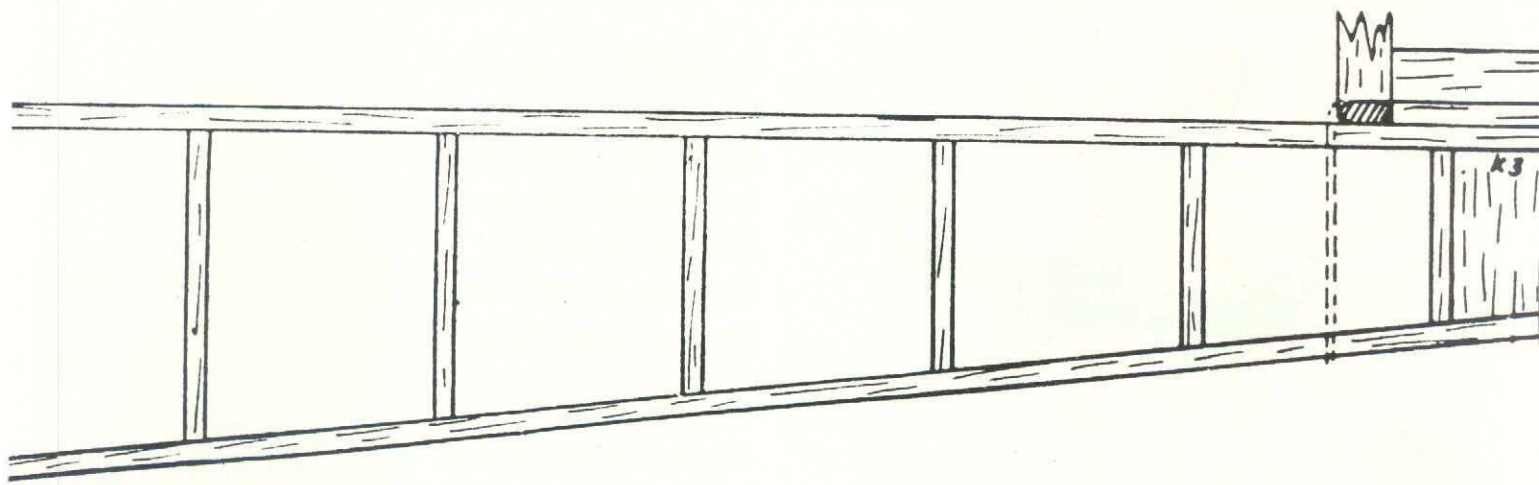


- 1. Shinkanse
- x. Kamikaze
- 2. Kampaikaze

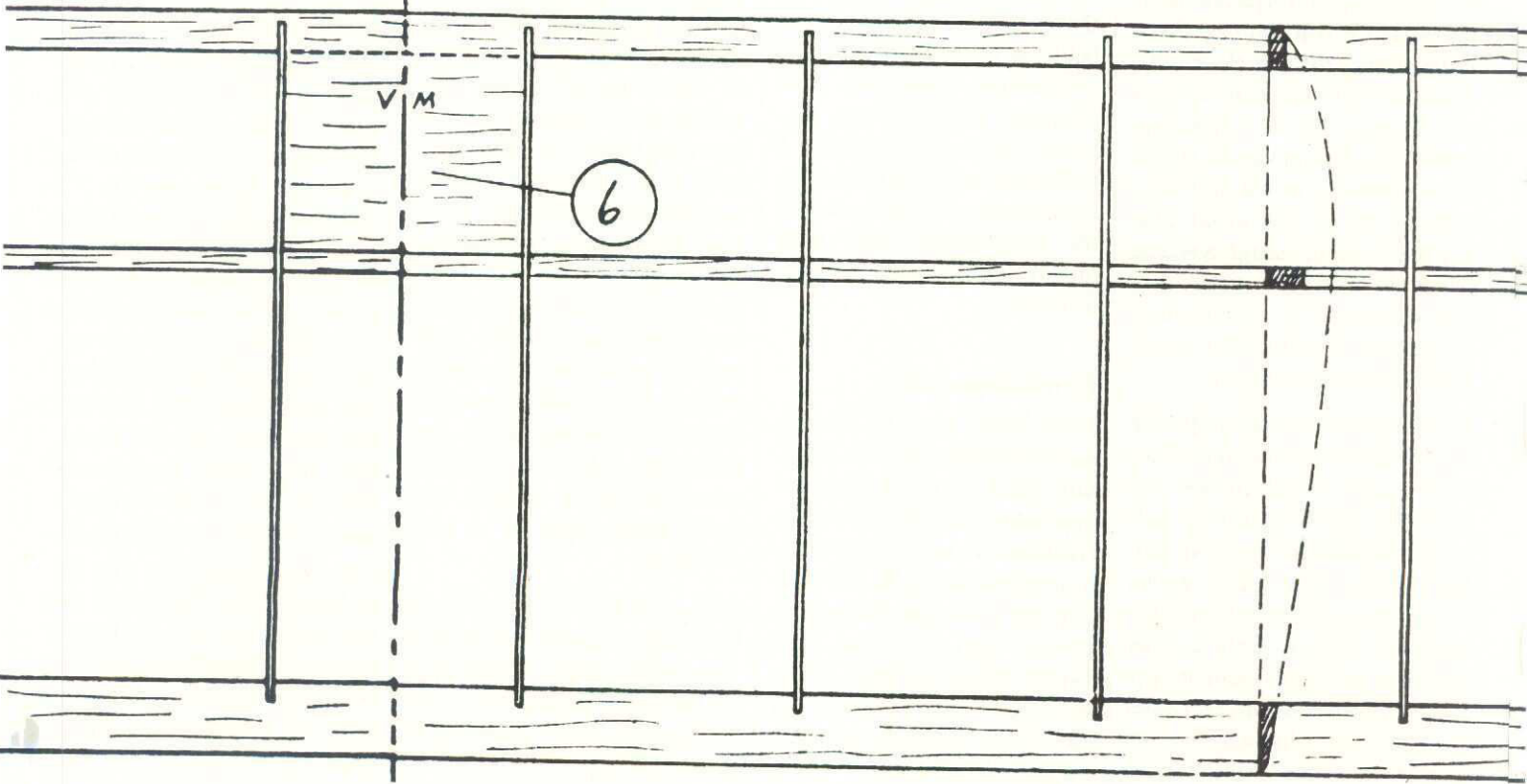
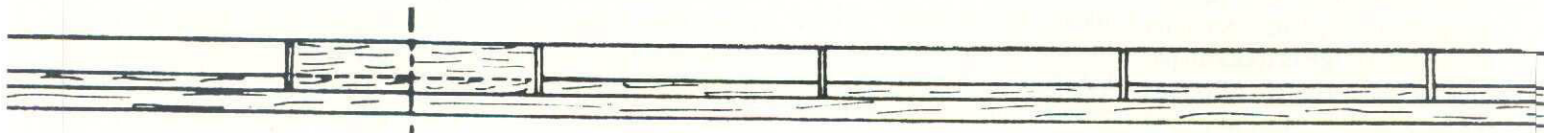
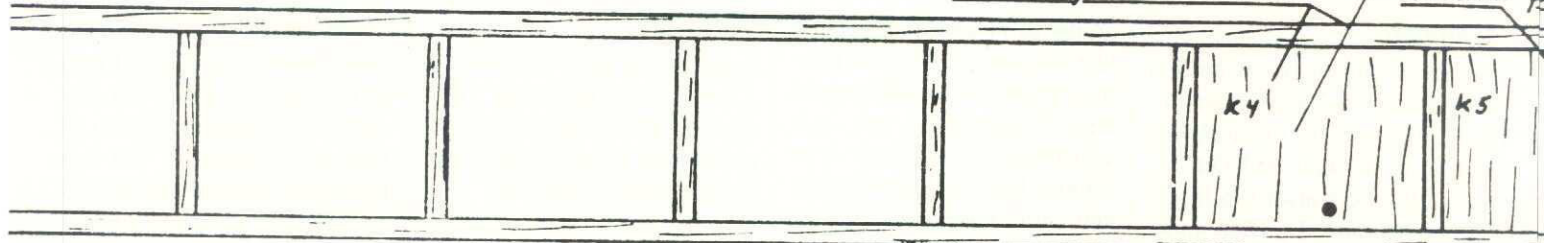


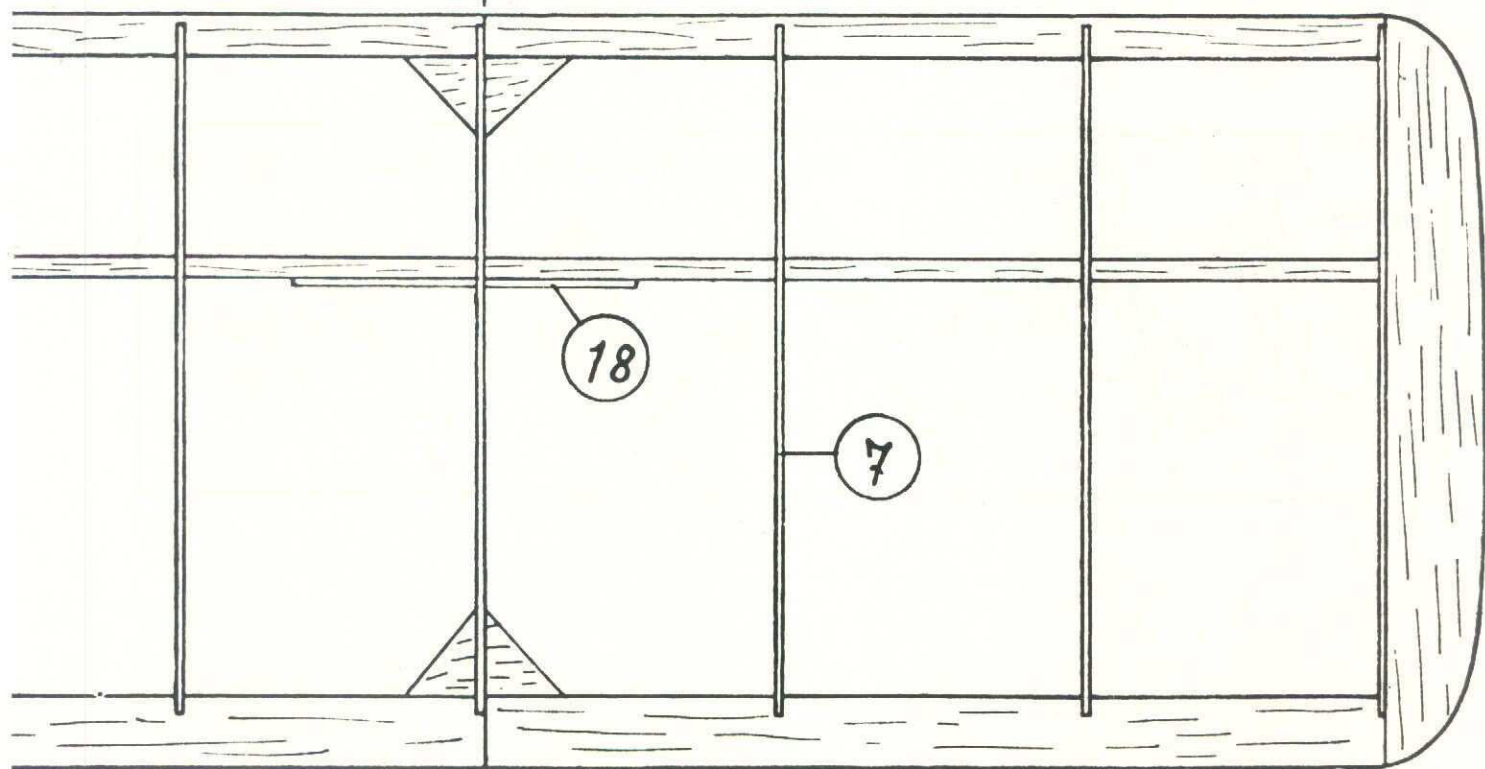
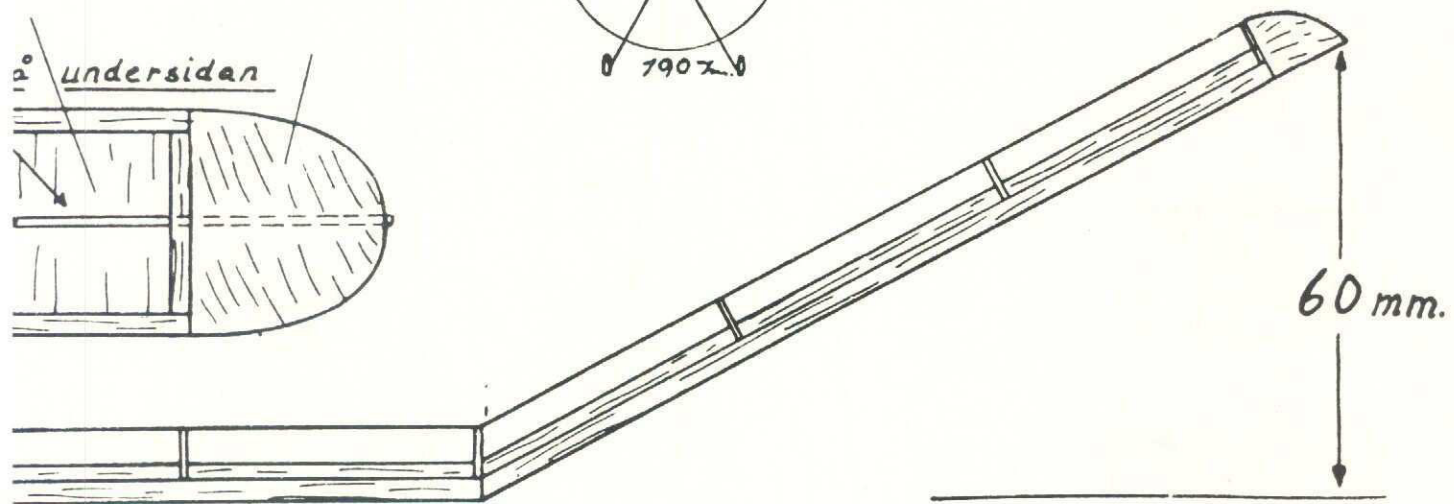
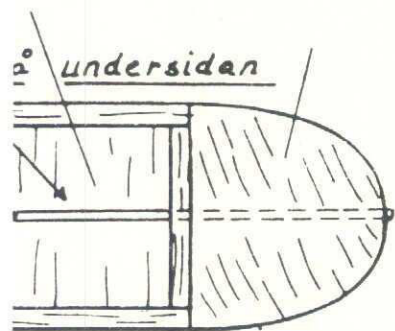
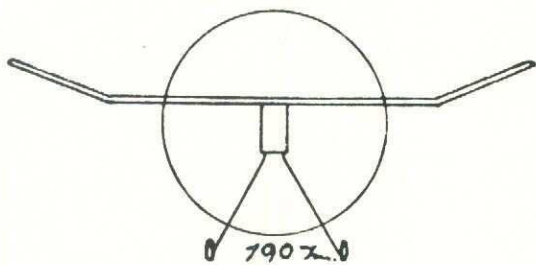
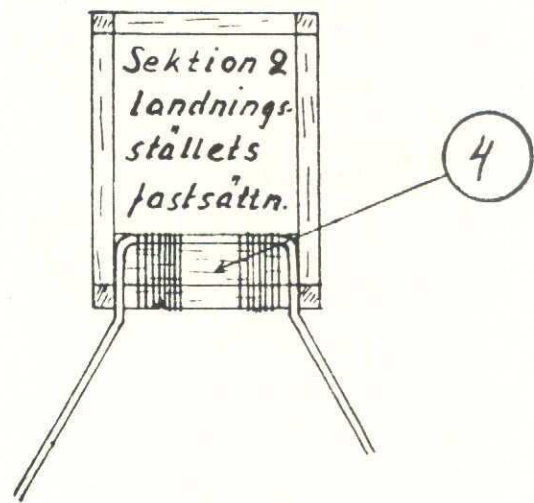
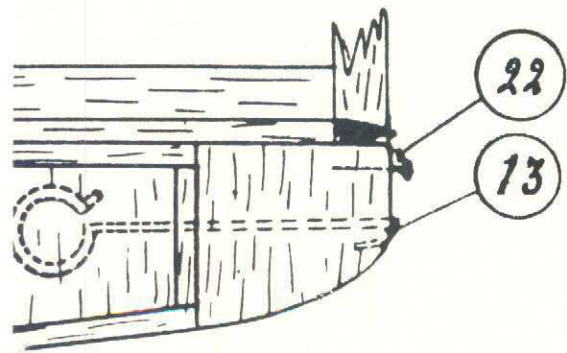


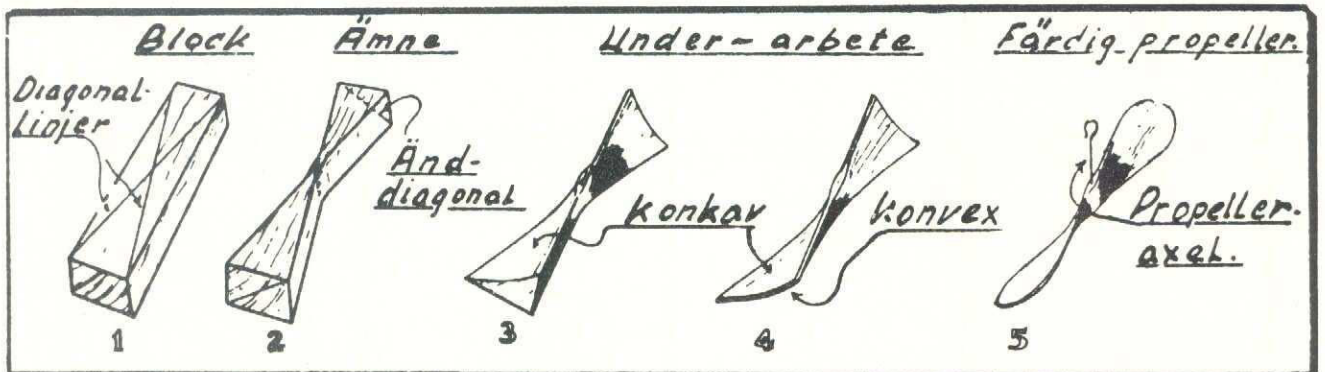
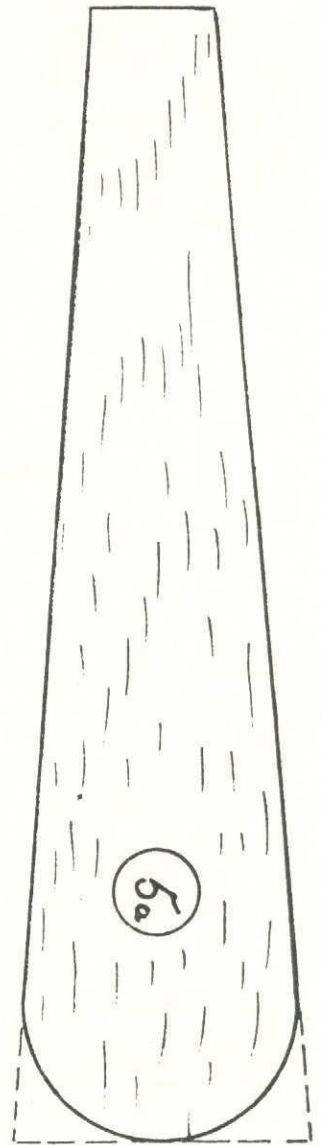
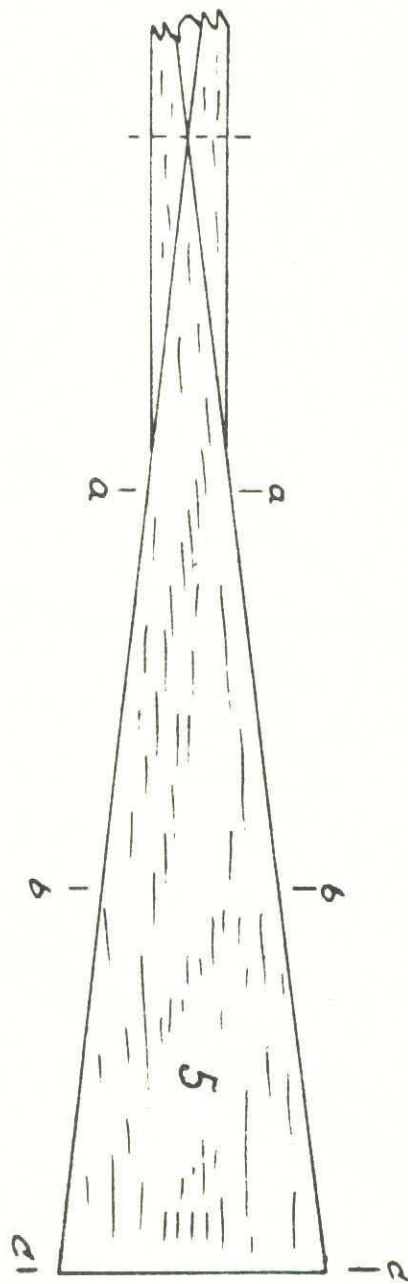
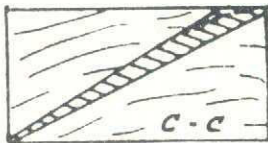
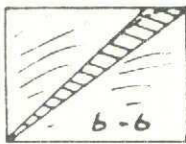
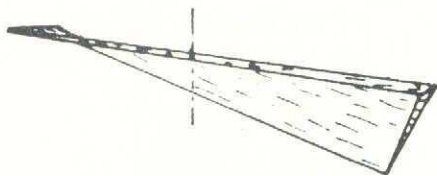
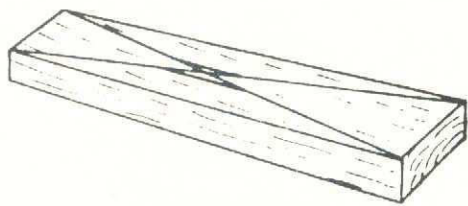


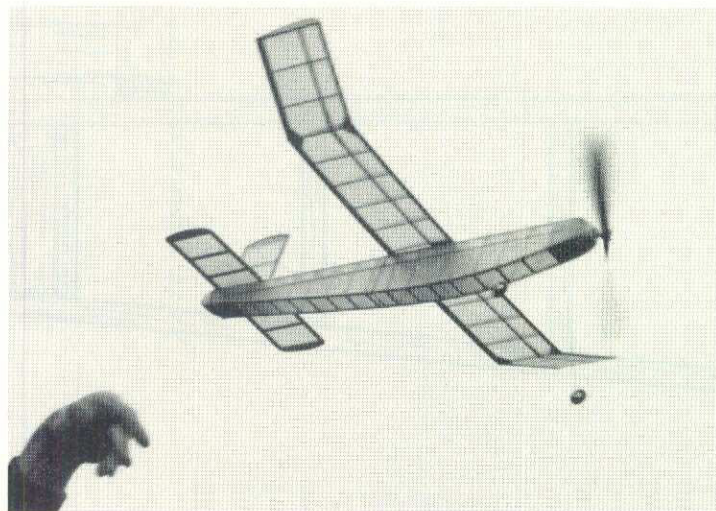


Denna sektion fylls
endast på ovansidan / denna p









Modellflygnytt har flera gånger fått höra om läsarnas önskemål om en fullskalaritning - lämplig till mörka vinterbyggkvällar.

Sagt och gjort - Er modellflygtidning ställer alltid upp!



Nu bygger vi TERN

Kroppen

Placera ritningen på en absolut plan bräda och lägg ett genomskinligt papper över som skydd. Välj ut de hårdaste 3x3 mm listerna till longeronger (de längsgående listerna). De båda undre longerongerna som skall böjas måste först fuktas och sättas i spänn så att de erhåller den rätta böjningen. De bör få torka till påföljande dag. därefter tillverkas två kroppssidor, vilket tillgår på så sätt att longerongerna nålas fast på ritningen, varpå tvärlisterna kapas till och limmas. Även fyllnaderna i för och akter vilka består av 3 mm balsafлак utskäres och limmas. Då de två kroppssidorna äro färdigbyggda, läggas de tillsammans varvid man kontrollerar att de äre exakt lika, vilket är mycket viktigt. Kapa nu till de 36 lika långa lister, som skall användas för sammanfogningen av kroppssidorna vilket göres direkt på ritningen.

Fäst sålunda den ena kroppssidan stående lodrätt på ritningen (raka sidan neråt) se till att den står vinkelrätt mot byggbrädan, limma tvärlisterna till den raka longerongen, varpå den andra kroppssidan placeras på sin plats intill och limmas. Nu återstår kroppens undersida, som är uppåtvänd, i kroppens nos och akter samt på mitten limmas först en tvärlist som får torka, sedan

gårdet så mycket lättare att få fast den övriga. När alla tvärlisterna fastnat, lossas kroppen från byggbrädan, och balsafyllnaderna i för och akter limmas fast med undantag för den undre utfyllnaden i nosen "K2-under", vilken inlimmas först efter det att landningsstället är monterat. Akterblocket skäres till av en hård balsakloss, och akterkroken böjes av pianotråd, varpå akterblocket limmas på sin pålats och putsas jämnt med kroppen. Den plywoodram, som bekläder kroppen främsta sektion bakom nosblocket skall tillverkas av 0,8-1,0 mm plywood och fastlimmas. I nosblocket som skall tillverkas med största omsorg, borras hål för mässingröret som skall utgöra lagring för propelleraxeln.

Landningsstället

Detta består av 1-1,5 mm pianotråd vilken med en flackstång böjes efter de å ritningen angivna måtten. Nedtill mellan tvärlisterna i andra kroppssektionen limmas en bit 3x7 mm list, vid vilken landningsstället limmas och fastbindas med sytråd. Först härefter limma balsutfyllnaden "K2-under" in på sin plats. Hjuldiametern kan vara t ex 20-30 mm.

Vingen

Samtliga spryglar utskäres ur 1,5 mm balsafлак, urtag göres för vingbalkarna och spryglarna putsas samt kapas till rätt längd. Vingbalkarna kapas till rätta längder och i bakkantslisten göres urtag för spryglarna cirka 2 mm djupa. då vingen bygges fästes först fram- och mittbalk på ritningen och spryglarna passas in på sina patser och limmas. Även bakkanten nålas upp, och limmas till spryglarna, då hela vingen är utritad kan de tre huvuddelarna byggas på en gång. Vingens yttersta spetsar utgöres av mjuk massiv balsa som nedskäres till vinprofil, och formas enligt ritningen. Vingspetsarna eller vingörönen skola ha en vinkel mot underlaget av 60 mm. Balkändarna i "vingörönen" måste härför snedskäras något för att passa till mittpartiet, då man pallar under "örönen" för att kunna limma dem i rätt läge. På mittbalkens ena sida limmas över skarvarna en förstärkning av plywood, vid fram- och bakkanterna limmas trekantförstärkningar av 3 mm fast balsa.

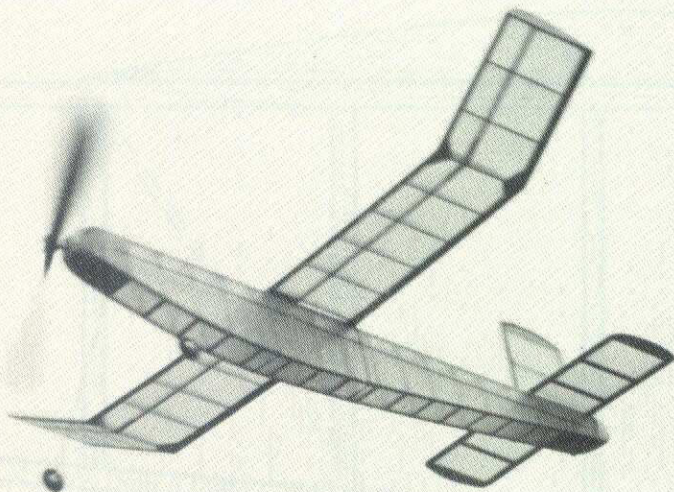
Främre delen mellan vingens båda mitspryglar är utfylld med 3 mm balsa, vilket är nödvändigt för att gummibanden som skall hålla vingen vid kroppen ej skall skada klädseln.

Stabilisator och fena

Dessa äro mycket enkelt utförda och byggas av lister och flak direkt på ritningen. Fram och bakkanter utgöres av 3x7 mm balsalister, och mellanlisterna äre av 3x3 mm. Spetsarna utgöres av 3 mm flak. Hela stjärtpartiet bör byggas av lätt balsa. Framkanten skall avrundas något samt bakkanten avspetsas se ritningen. Fenan kan limmas direkt mitt på stabilisatorn utan stödlister.

Propellern

Till byggsatsen medföljer propellerblocket kontursågat som ämne. Detta propellerämne skall dock putsas till så att det får exakt den form som fig 5 å ritningen visar. Drag härefter med blyerts två linjer från hörn till hörn på ämnet, dess linjer skola skära varandra på ämnets mitt, där hål borras för 1,5 mm mässingsrör. En hjälplinje 5 mm från propellerbladets framkant utsättes. Observera att propellern skall vara högergående bakifrån sett. Även änddiagonalerna utsättes som hjälplinjer. Allt överflödigt trä kan nu bortskäras från hjälplinjen vid framkanten nedtill bakkanten (se genomskärningarna a-a, b-b och c-c). Profilen på bladen skall då propellern är färdig likna en vingprofil, dvs vara



Den här fullskalaritningen har välvilligt ställts till Modellflygnyttis förfogande genom Firma Cento i Malmö - en av Oldtimerspecialisterna!
 Tv modellflygoldtimern Lars Andersson med en TERN - ett mycket lämpligt julbygge för alla modellflygare oavsett gren eller "kategori" - linflygare, friflygare, radiostyrare - bygg TERN och ha kul!

modellen med en jämn rörelse i vågplanet, den får under inga omständigheter kastas iväg uppåt, vilket medför omedelbar överstegring. Med fenans hjälp trimmar man modellen att glida i rak kurs. Då modellen uppnått en tillfredsställande glidflykt, är det tid att trimma in motorflykten. Först drages motorn upp, 50-100 varv, varefter man släpper iväg modellen med en jämn rörelse framåt. Obs! Kasta denej! Modellen skall nu flyga rakt fram utan nämvärd stigning. För kraftig stigning avhjälpes genom att lägga "pallning" mellan nosblock och kropp så att propellern riktas ned, å ritningen är propellern nedåtriktad c:a 2° vilket skall vara normalt för denna. Intrimning av en motormodell omfattar ju betydligt flera finesser än vad vårt utrymme här tillåter att beskriva, varför vi hänvisar till lämplig facklitteratur som numera finnes att tillgå. Dessutom torde ju samarbetet med intresserade kamrater och instruktörer inom modellflygklubbarna giva de bästa lärdomarna.

Användes 6,4 mm gummisnodd knytes motorn till åtta strängar, av 4,7 mm tages 12 strängar och om 3,2 mm snodd användes tager man 16 strängar. Dessa dimensioner på gummiband äro de vanligaste, och strängantalen är beräknade efter 0,85 mm tjocklek å gummibandet.

"TERN" är konstruerad av Herr Terje Larsson, Aeroklubben i Malmö, och ritningar säljes med ensamrätt av firma CENTO i Malmö, som fö innehar ett mycket stort lager av ritningar av Oldtimer-modeller.

- en gamling!

tjockare vid framkanten än bakkanten, undersidan kan även vara något konkav. Då propellern är färdigskuren, klippes mallen 5a ut från ritningen och lägges av propellerbladet. Denna mall visar propellerbladets utbredda form, och efter den rundar man bladens spetsat. Teckningen på ritningen visar 5 olika stadier av propeller-tillverkning efter denna metod, som är amerikansk och den erkänt enklaste då det gäller att få fram en effektiv propeller.

Att tillverkningen av propellern kräver en oerhörd omsorg, och att man ej skall spara sig något besvär härvidlag, är givetvis självfallet. Propellern är den svåraste saken på en motormodell, men också den viktigaste. Att flyga modellen med någon slags färdigköpta fabrikspropellerar är ej att rekommendera, eftersom varje modell har sin speciella propellertyp. Kom även ihåg en riktigt skicklig motormodellflygare blir man först, då man behärskar konsten att själv göra sin propellar.

Frigångsanordningen

Denna anordning gör att propellern, sedan gummimotorn är utgången fortsätter att rotera, vilket medför mindre luftmotstånd, och därmed avsevärt förbättrad flygförmåga. "Frigången" utgöres av en bit pianotråd

lagrad i ett mässingsrör i vilket den skall löpa lätt. Röret fastlimmas på propellerns framsida invid centrumhålet så att ena änden på vipparmen dvs pianotråden sticker upp alldeles invid propelleraxeln. Då motorn är spänd skall således den vinkelböjda propelleraxeln fångas mot den ände av vipparmen som kan fällas upp framför propellern, vipparmens andra ände bromsas mot propellerträet. Det säger sig självt att hela anordningen skall lindas och limmas fast bastant, vidare får anordningen fällas in i propellern så att den så att säga smälter ihop med denna och ej gör luftmotstånd.

Propelleraxeln

Med hjälp av en sk rundstång böjer med först gummikroken, se till att denna entrerar perfekt så att motorn ej kommer att vibrera. Nosblocket trädes på, jämte tre st kopparbrickor och till sist propellern, varpå propelleraxeln böjes till en sk uppdragningsögla med vinkeltapp för frigångsspärren. Är det svårigheter med att göra denna lilla ögla, räcker det med att böja axeln till rätt vinkel med c:a 10 mm tapp.

Klädsel

Modellen klädes med tunt sil-

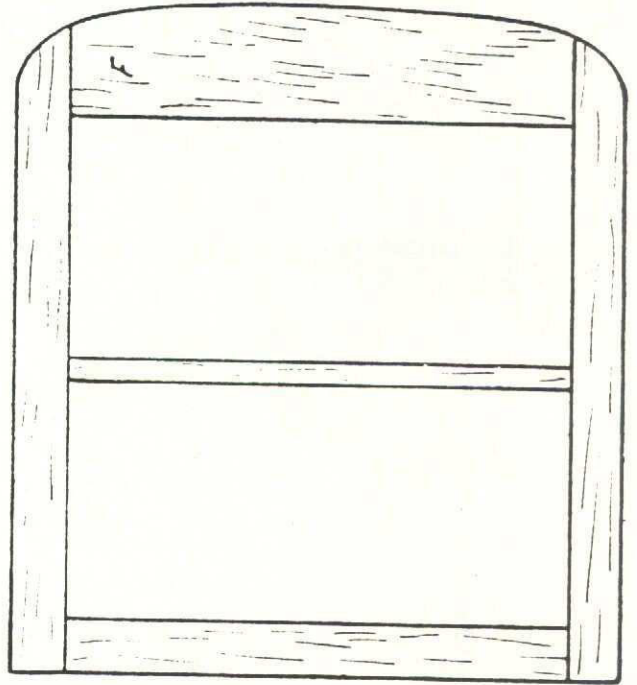
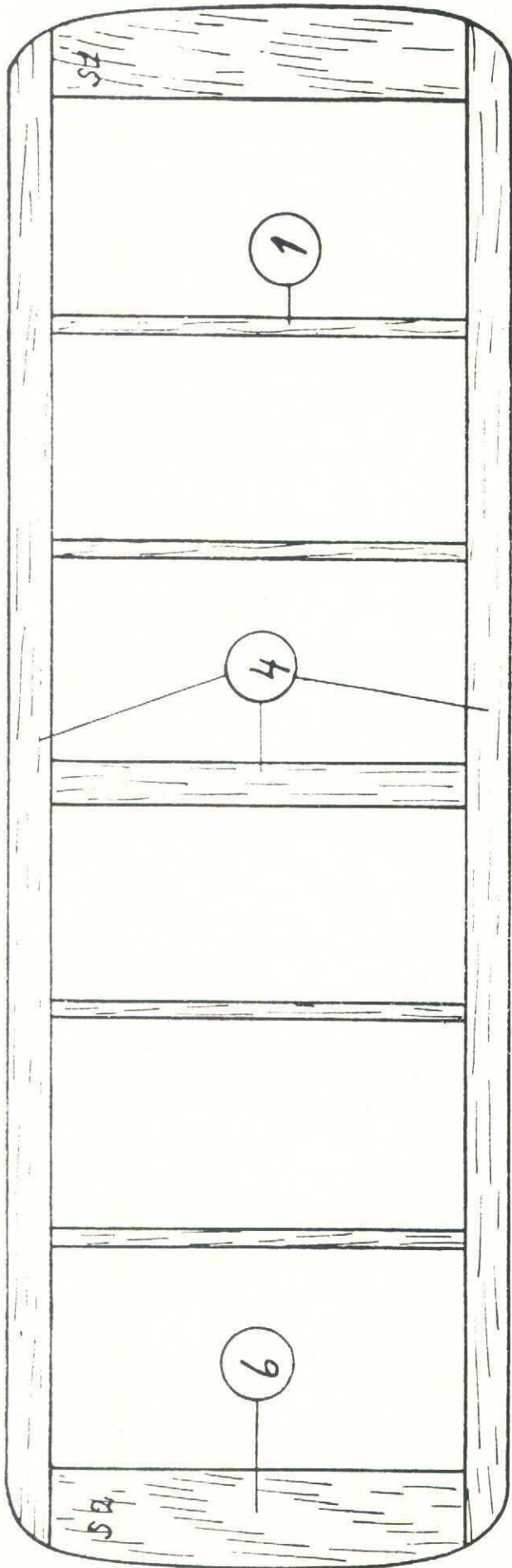
kepapper, japanpapper eller liknande. Papperet spännes på så jämnt som möjligt. För fästandet användes papperscement eller tunt balsalim. Före impregneringen skall papperet besprutas med vatten från en sk fixerspruta. Då papperet torkat och blivit spant impregneras hela modellen 2-3 ggr med sk "dope" eller zaponlack. Mellan varje strykning bör förflyta minst 2 timmar.

Montering

Vinge och stjärt fasthålls vid kroppen med paketgummiband. Vingen bör ej ha mera anfallsinkel än vad ritningen visar, eller högst en grad (1°). Gummimotorn skall vara väl smord med gummiolja. Då modellen avväges bör den väga jämnt vid vingens mittbalk.

Provflygningen

Första provflygningen företages en lugn dag. Till att börja med utföres en del glidprov. Härvid gäller de vanliga trimningsreglerna, är modellen framtung så att den går brant mot marken vid normalt kast, skall vingen flyttas fram. Är modellen baktung och stegrar sig efter kastet för att sedan falla mot marken flyttas vingen bakåt. Då modellen kastas för prov, menar vi ej att man utför kastet med en häftig rörelse, utan man skall föra iväg

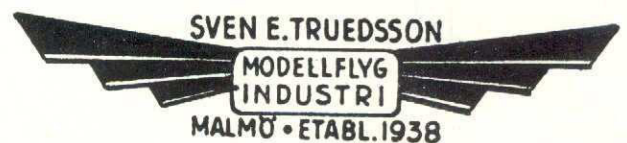


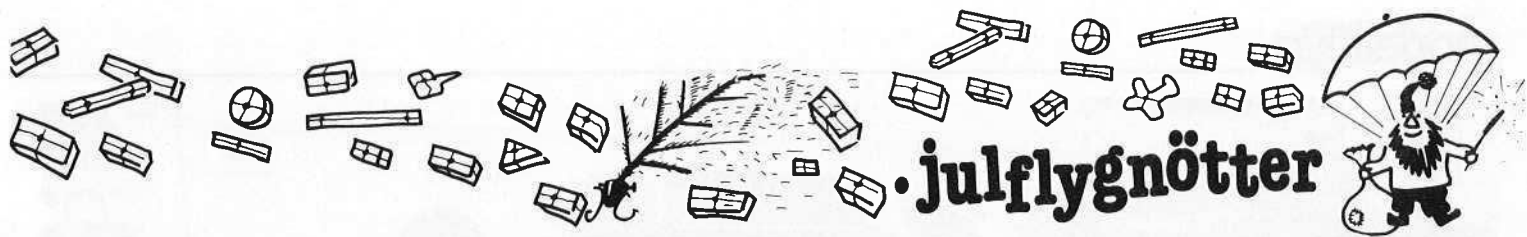
MATERIALBESKRIVNING TILL "TERN".

- N:r 1. 3 × 3 mm. balsalist = 6 m.
 2. 3 × 5 " " " 1,8 "
 3. 3 × 10 " " Balsa bakk. 0,9 m.
 4. 3 × 7 " Balsalist 0,9 "
 5. 18 × 35 × 300 mm. block
 6. 3 × 50 × 350 " flak
 7. 1 1/2 × 60 × 380 " "
 8. 25 × 35 × 35 " nosbl.
 9. 25 × 35 × 35 " akterbl.
 10. 10 × 15 × 210 " list mjuk
 11. 1 1/2 × 600 mm. pianotråd
 12. Prop.-axel ing. i ovanst.
- N:r 13. Akterkrok 1 1/2 mm. pianotråd
 14. Frigångsanordning
 15. Lindning av sytråd
 16. Lagerbrickor 3 st.
 17. Plywood 1 × 30 × 80 mm.
 18. " ing. i ovanst.
 19. Mässingör 1 1/2 × 70 mm.
 20. Lindning av sytråd
 21. Trähjul 20—30 mm. diam.
 22. Paketgummiband
 Gummimotor: 4 mtr 6,4 mm.
 " 6 " 4,7 "
 " 8 " 3,2 "

"TERN"

Konstr: TERJE LARSSON
 Tillv: SVEN E. TRUEDSSON
 MODELLFLYGINDUSTRI
 MALMÖ 9.





• julflygnötter

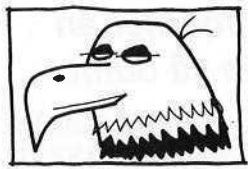


upp som motiv. Hur många fel, som ritats in vet ingen ännu, så kör hårt och håll korppluggarna öppna. Markera med en ring varje fel Du hittar och sänd in skissen och Din tipsrad till:

Modellflygnytt, Skonertgatan 12,
302 42 Halmstad.

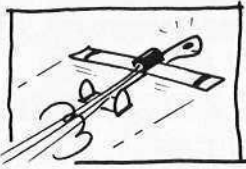
Och Ditt kuvert - eller vykort - måste vara poststämplat före den 15 januari 1988 för att Du skall vara med i tävlingen! Välkommen med Ditt bidrag - fina priser utlovas. Vi tillönskar alla våra läsare en skön, härlig jul med sol och frisk luft, men också småruggigt väder för sköna och mysiga byggvällar!

8. Örn cement limmade man med för en 30-35 år sedan. Och det blev bra modeller av det också. Vem sålde detta Örn-lim?



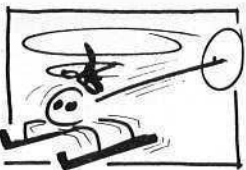
1. Truedssons
2. Sigurd Isacson
3. Wentzels

9. Jetex-motorer var populära på 50-talet - Minijet, Jetmaster & Jetex 200 var några av dem. Vad kostade en Jetex 200 1954?



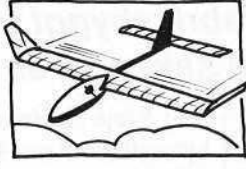
1. 19:-
- x. 29:-
2. 39:-

10. RC-helikoptrar har blivit lite av statusprylar nu. Vem som helst kan inte flyga dem. När kom första RC-helikoptern?



1. 1970
- x. 1975
2. 1980

11. Sunnavind var - och är - en suverän seglare, som Sigurd Isacson konstruerade och tog fram en byggsats till 1954. Priset?



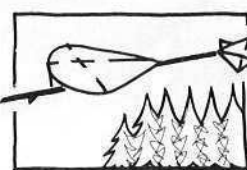
1. 7:50
- x. 17:50
2. 27:50

12. En göteborgsk frifräsande friflygare Lars-G Olofsson - blev världsmästare för ett antal år sedan. Men i vilken gren?



1. F1A
- x. F1B
2. F1C

13. Den här kufiska flygmodellen togs fram redan 1804 av en engelsk ädling med flygeri som "vetenskap". Vad hette han?

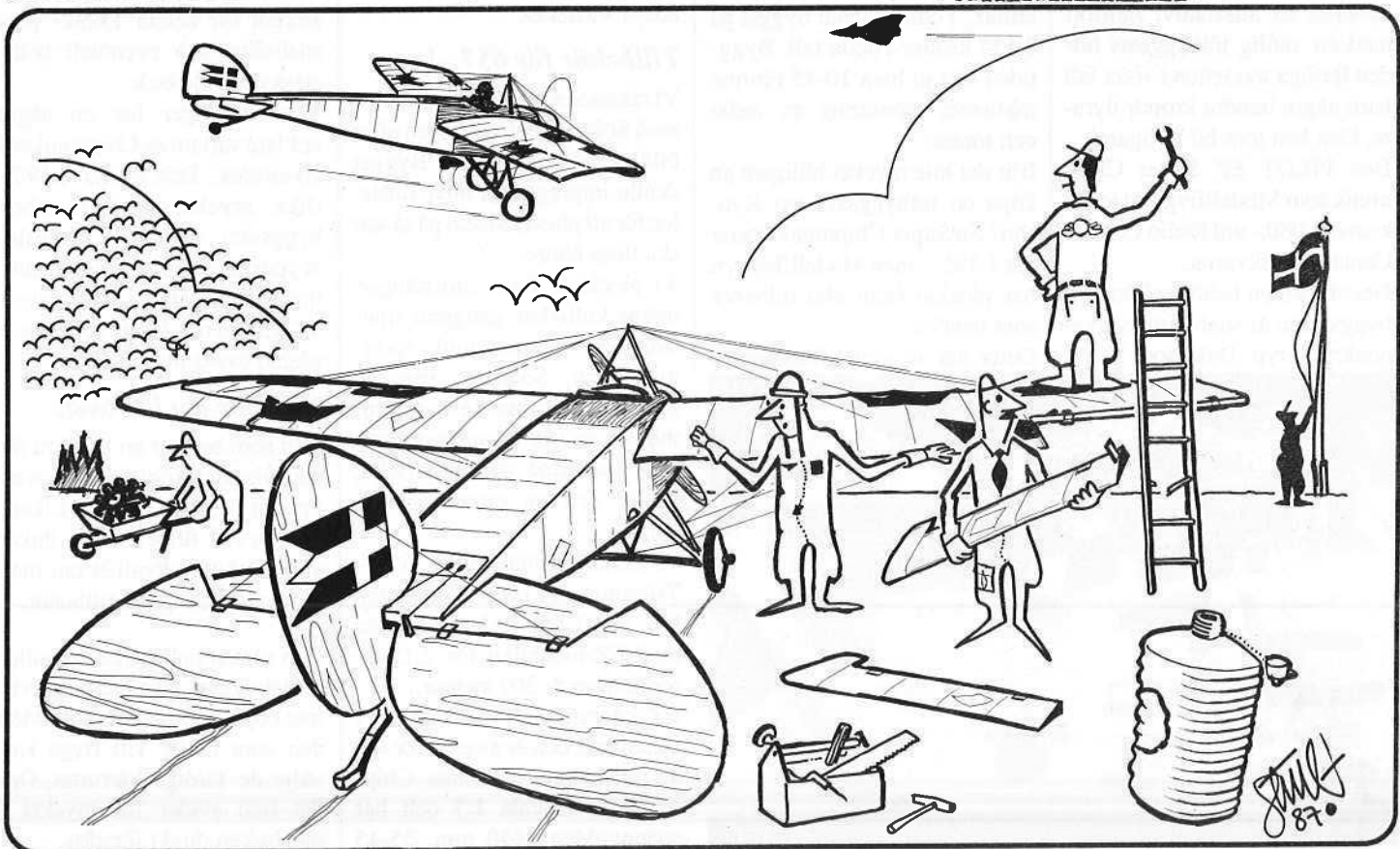


1. Sir Caylay
- x. Lord Henson
2. Duke Henfellow

14. 1978 gavs ett frimärke ut med ett flygmotiv från Ålleberg - med ett segelplan på. Vilken beteckning hade detta flygplan?



1. SE-TUD
- x. SE-TDU
2. SE-DUT





Flygfärdigt eller lösvirke?

Kan det vara vettigt att köpa ett färdigt fabriksbyggt modellflygplan för mer än 2000 kronor? Ja, ser man ekonomiskt på saken så är det kanske inte så dumt.

Är man intresserad av att flyga och inte att bygga, så är EZ-modellerna ett alternativ. Jämfört med en vanlig träbyggsats blir den färdiga modellen i vissa fall bara några hundra kronor dyrare. Den kan tom bli billigare!

Den PILOT EZ Super Chipmunk som Modellflygnytt testat kostar 2.080,- vid Radio Control Center i Huskvarna.

Det enda man behöver köpa till byggsatsen är snabblim av cyanoakrylat-typ. Dessutom har vi

räknat med en liten burk bränsleskyddande klarlack typ Powermax. Totalt stannar bygget på 2.154 kronor i detta fall. Byggtiden blir ju bara 10-15 timmar inklusive montering av radio och motor.

Blir det inte mycket billigare att köpa en träbyggsats typ Kyosho? En Super Chipmunk kostar där 1.195,-, men Modellflygnytt har plockat fram alla tillbehör som behövs.

Detta har vi gjort tillsammans

med Börje Nylén som är hobbyhandlare - Aros Hobby & Lek AB - i Västerås.

Tillbehör för 657:-!

Vi räknade med att klä modellen med Solartex och måla den efter bilden på kartongen. Bygget skulle impregneras med Balsaloc för att plastklädseln på så sätt ska fästa bättre.

Vi plockade fram: stötstänger, linkar, kullinkar, gångjärn, hjulstoppare, spinner, hjul, sporrhjul, tank, Solartex, spackel, sandpapper, maskeringstejp, thinner, en stor Powermax-färgburk, två små sådana, trälím, epoxy och en motorkontrollkabel.

Tillbehören slutade på 657:-. Tillsammans med byggsatsen blir det 1.852:-. Jämför detta med EZ-modellen för 2.154:-. Skillnaden är 302 kronor..

EZ-kärnan är 1500 mm i spännvidd och är avsedd för 40-45 tvåktare. Kyoshos Chipmunk är i skala 1:7 och har spännvidden 1440 mm. 35-45

fyrtakt är lagom tycker fabriken. Den som väljer en Pilot EZ i 20-storlek får betala 1.650:- plus snabblim och eventuell bränsleskyddande lack.

Thunder Tiger har en något enklare variant av Chipmunken i 20-storlek. Den kostar 1.195:- (lika mycket som Kyoshos byggsats) och med bränsleskyddsfärgen, epoxy och snabblim blir det totalt 1.266 kronor. TT-kärnan och Pilots 20-kärna är nästan exakt lika stora.

Nog blir det lite över!

Den som bygger en träkärna får naturligtvis en del material över. Främst färg och thinner. Likaså kan en del tillbehör typ linkar vara av högre kvalitet om man nu kostar på sig bra tillbehör.

Den som är fantastisk när det gäller skalabyggen ska naturligtvis inte köpa en färdig maskin. Men den som hellre vill flyga kan välja de färdiga kärnorna, Om det inte svider för mycket i plånboken direkt förstås.



Börje Nylén, Aros Hobby & Lek Ab, visar olika alterantiv för Chipmunk-spekulanterna. Färdigt eller ett bygge som varar över vintern? Nedan t v: tillbehören kostar mer än vad man kan tro - 657:- för dessa, som behövs för träbygget.

T h Lion-modellen Magician!

EZ kommer att öka!

Träbyggaren kan ju fördela sina kostnader äver en längre period. Ett halvår kanske? En stor del av alla de vanlig träbyggsatser blir förmodligen aldrig flygfärdiga. Räknar man med den biten, så är EZ-kärrorna billigare.

- Jag tror att EZ-försäljningen kommer att öka med tiden, säger Börje Nylén. Idag säljer han en EZ på tio träbyggsatser.

Även nybörjarmodeller!

Börje berättar att det nu också kommer en del billiga och bra nybörjarkärror i färdigt utförande.

Thunder Tiger har en färdig maskin som heter Olympic 20 T. Den kostar 835:-. Med en ofärgad bränsleskyddsfärg, epoxy och snabblim hamnar man på 906 kronor totalt. En Pilot QB 20 H träbyggsats kostar 438:- - men alla tillbehör kostar runt 544:- (klädd och målad efter samma principer som Kyoshos Chipmunk). totalt 982:-. Det blir alltså 76 kronor billigare att köpa den färdiga kärran!

TT-maskinen har en spännvidd på 1.326 mm, medan Pilots QB ligger på 1.320 mm.

Bosse Holmblad



Magician - Kwik-E vad är det?

Vi har testat "Magician" - en Kwik-E sats från Lion-fabriken. Modeller & Elektronik AB har ställt den till vårt förfogande.

Magician är billig: 795 kronor. Men det tog 28 timmar att få den flygklar. Väl i luften är den ett ess! Hasse Olsson, erfaren modellflygare från Norberg - berättar:

- Jag har aldrig tidigare "färdigställt" en färdigbyggd modell. Jag har heller aldrig varit särskilt imponerad av dessa. Men det man inte har provat på, har man ofta en del *ogrundade* åsikter om.

När jag fick kartongen med modellen upplevde jag den som lätt. Den flygklara modellen vägde bara vägde 1,7 kg!

Om bygget

Första intrycket är att den här kärran ska flyga redan nästa dag. Men det stämde inte riktigt. Det fordrades mer jobb än man kunde ana.

Den enkla byggbeskrivningen saknar en rad detaljer. Hur roderstängerna tillverkas och hur de monteras till servot och till rodren. Det finns över huvudtaget inget om radioinstalla-

tionen. En van modellflygare löser det här ändå. Men det kan vara knepigare för en nybörjare. Innan man limmar fena och stabilisator bör roderstängerna monterats. Annars får man problem. Men detta framgår inte av byggbeskrivningen. Nu jobbar importören med en egen ordentlig byggbeskrivning på svenska, som skall biläggas byggsatserna i framtiden. En del plastdetaljer ska ha ett slags klistre som kommer fram när man tagit bort en täckande remsa. Men detta saknades på modellen. Något som kan förvilliga!

Servoplattan i kroppen sitter för lågt - kroppen rättvänd - vilket gör att servona hakar i varandra. Gäller även mindre servon, som finns till exvis Sanwa. Här måste man alltså se upp - och ändra! Totala byggtiden blev 28 timmar. Det var 22 punkter på kroppen, som skulle åtgärdas och 15 punkter på vingarna. Men då är ju all installation av motor, tank och radio medräknade. Alltså 28

timmar fram till en flygklar maskin.

Byggtips

För att få vingarna rätt ihoplimmade kan man göra en "vagg" av de rester, som man får när de två mitspryglarna tryckts ut ur de stansade plywoodflaken. Svåraste momentet var att limma ihop vinghalvorna.

- Det finns alltför många halvfärdiga modeller liggande här i landet, som aldrig blir klara. Därför har en sådan här modell sitt berättigande, menar Hasse Olsson.

Man behöver inte särskilda verktyg och inte heller något speciellt byggrum. Det uppstår inget putsdamm eller lackdofter i hemmet. Därför kan man till och med sitta i vardagsrummet och bygga.

Och ser man på priset så blir det egentligen billigare än att dra igång med ett vanligt träbygge. 795 kronor för byggsatsen plus

Fortsättning sid 30! ✈



Svenskarna krossade allt vid NM i F3B!

Nordiska Mästerskapet i radiosegel F3B ägde rum 28-30 augusti på Gustavsviksältet i Örebro. På denna anrika plats har fullskala- och modellflyg bedrivits sedan 40-talet. Våra "stora" bröder har numera flyttat ochältet naggas alltmer i kanten av odling, golf, bostäder, fotboll mm. Trångt alltså, men en härlig hemmabana för lag Sverige, som den här gången bestod av Joakim Ståhl, Gert Holtbäck, Sven-Olov Carlsson samt juniorerna Stefan Carlsson och Klas Persson - alla från RFK Ikaros i Örebro.

Vår värsta konkurrent är Danmark, som dominerat F3B i Norden de senaste åren. Sedan 1978 har Danmark vunnit fem gånger, Sverige tre och Norge en gång. Vi bedömde dock chansen som god för oss att försvara lagsegern från 1986.

Nyheter för året var dels att man flög alla tre FAI-momenten - alltså även distans- och termikmomenten. Det ger rättvisare resultat som blir relativt oberoende av väderväxlingar under tävlingsdagen.

Det började med regn

Fredagen började med regn så tävlingen kom igång först kl 1500. En komplett omgång genomfördes och Sverige gjorde bra ifrån sig. Joakim flög snabbast i hastighetsmomentet (som vanligt) med 21,6 sek. Även de andra svenskarna flög fort. Flera 1000-poängare noterades i distans och termik.

Lördagens vackra väder tillät två omgångar i lugnt tempo. Sverige kunde inte bara behålla utan också utöka sin ledning efter många fina insatser.

Lördagen avslutades med en bankett, som avhölls i nordisk kamratskap på Skandic Hotell med god mat och dryck.

På söndag morgon beslutade lagledarmötet att ytterligare en omgång skulle genomföras så att de tävlandes sämsta omgång kunde räknas bort. Efter sådan strykning brukar det bli omflyttningar i resultatlistan så ingen seger kunde tas ut i förskott.

Trevlig sista flygdag!

Med svag vind, 10 grader, väx-

lande molnighet och klar luft inbjöd sista omgången till trevlig flygning. Alla deltagarna visade gott humör och tävlingen flöt utmärkt. Våra nordiska gäster kunde inte hota Sveriges totalseger som närmast kan betraktas som en ren utklassning.

Varför denna framgång?

Sverige har nu klart kommit ifatt och gått förbi Danmark i F3B-grenen. Varför, kan man fråga sig. Ja, inom all sport kan man sammanfatta orsakerna kort: Entusiastiska sportsmän. Goda träningsmöjligheter, God laganda. Tävlingsrutin. Bra materiel. Dessutom har vi inom lag

Ikaros - förlåt, lag Sverige - dessutom experter på aerodynamik, materialteknik, mekanik och elektronik, vilket underlättar och förbilligar sporten avsevärt. Svenskarnas flygplan är alla sk hemmakonstruktioner av typ Grover (Ståhl/Carlsson), Ostrisch (Carlsson/Gustavsson), Esspe (Sollander/Persson) - och fyra av de fem lagmedlemmarna använder sig av billiga modifierade standardsändare.

Om arrangemangen, dvs förläggning, mat, funktionärer, tävlingsledning, resultatredovisning och utrustning kan bara sägas: Med beröm godkänt! Tack RFK Ikaros!

Resultat:

Lagtävlingen:

1. Sverige	26607 p
2. Danmark	24014 p
3. Norge	19928 p
4. Finland	13906 p

Individuellt:

1. Joakim Ståhl, S	9000 p
2. S-O Carlsson, S	8816 p
3. Gert Holtbäck, S	8791 p
4. Peter Mikkelsen, D	8627 p
5. Klas Persson, S	6472 p

Juniorer:

1. Klas Persson, S	8472 p
2. Stefan Carlsson, S	7634 p
3. Mikko Nuutinen, F	7391 p

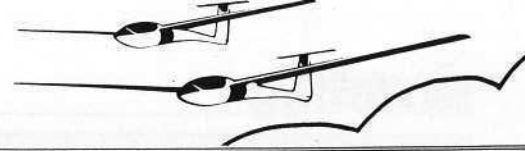
1988 års NM i radiosegel avgörs i Norge. Vi ses där!

Leif Pernstig

Lagledare

Ovan startar Joakim Ståhl sin Grover - och kastar gör Stefan Carlsson i karakteristisk stil. Nedan the Lady of F3B - Gitte Jensen från Danmark!





Hallo soarers!

Snart börjar 1988 års tävlings-säsong och då hoppas jag att så många som möjligt ställer upp och arrangerar tävlingar.

Som Ni vet, så har tävlingska-lendern inte fungerat de senaste åren och för att få en fungerande sådan, så måste Ni tävlingsar-rangörer anmäla Era tävlingar till Förbundet så fort som möj-ligt. Idealet vore, att vi redan i första numret av Modellflygnytt kunde ha en komplett tävlings-kalender. Det måste vara vår gemensamma målsättning!

Redan nu är några av 1988 års F3B FAI tävlingar bestämda: 21-22/5 Örebro Cupen Open; 18-19/6 Kungsängen Cup/ Stockholm; 10-11/9 Galten Cup/Arboga och 24-25/9 UT.

1988 års landslag i F3B är ut-taget och det blev en hel del ändringar från tidigare. Så här blev det: John Herdin, Joakim Ståhl, Stefan Carlsson. Reserv Gert Holtbäck. På juniorsidan representeras Sverige av Klas Persson, Robert Hollsten, med reserv Magnus Sollander.

Vad har vi nu att se fram emot under 1988?

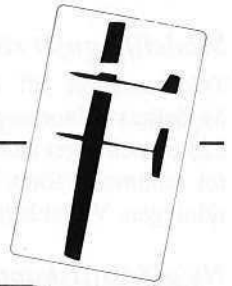
- Segelflygseminarium på Älle-berg
- Pellestova "Soar Together"
- NM och SM i F3F och F3B
- SM i F3B-T och F3B-S
- EM F3B
- plus alla andra nationella och internationella tävlingar.

Här i Modellflygnytt kommer ett flertal intressanta ämnen att tas upp:

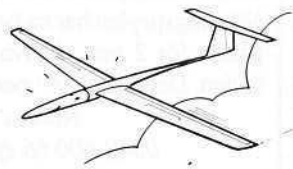
- Grover-artikeln fortsätter
- Kolfibers användning i "nor-mala" flygplan
- Storseglare
- Nyheter på profilsidan
- plus mycket mer

Trevlig helg - och vi ses 1988!

Stefan Carlsson



Här kommer mera om Grovern!



Grund för vingbyggteknik

Vi börjar med att titta på prin-cipskisserna A, B, C som är grunden för arbetsgången i det här vingbygget.

Bild A

Utrymme för balk och styrstift skäres ur kärnan.

Bild B

Balk & styrstiftshållare limmas i kärnan. Plankning passas in.

Bild C

Plankning och kärna placeras mellan tryckbitarna, dvs den första och sista delen på bilden.

På Grovern är styrofoamkärnan skuren för 1,5 mm planknings-material. Profilmallarna för vingkärnorna som värmesågen följer, är därför minskade med 1,5 mm på över- och undersidan. Tryckbitarna följer dock pro-dilens yttermått. Det är alltså ytterligare två mallar för dessa. När vingkärnorna är färdig-skurna kan arbetet börja.

Steg 1.

Balkens placering kan vara pro-blematisks att mäta ut, då kärnan brukar bågna i alla möjliga riktningar efter skärningen. För att råda bot på detta kan fram-kanten på vingkärnan pressas mot en rak skiva eller dylikt.

Steg 2.

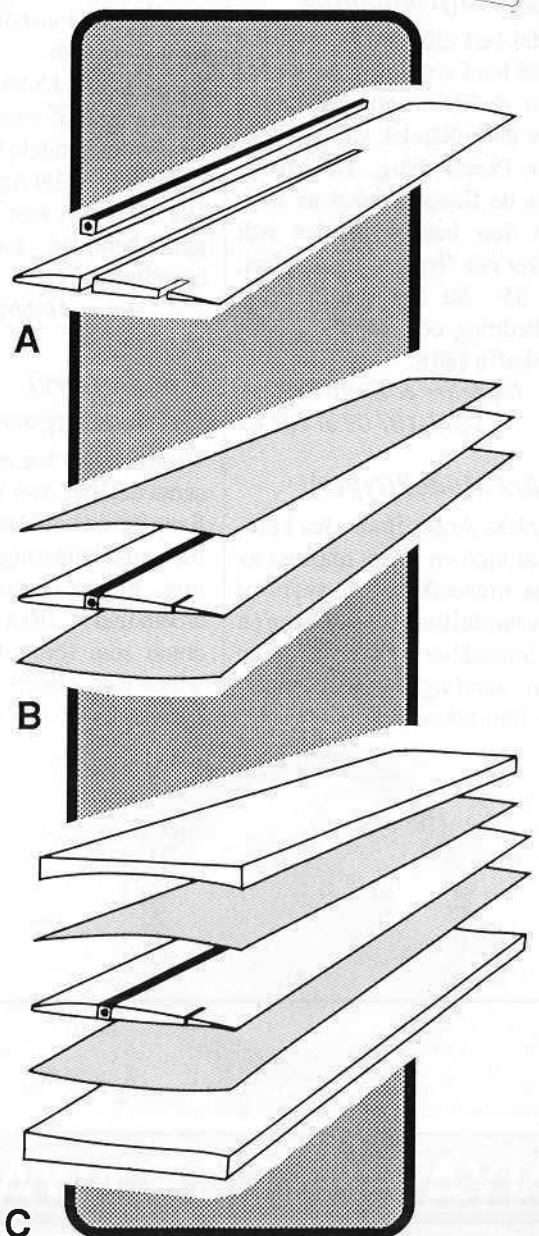
För att kärnan skall hamna rätt i plankningen, måste markerin-gar ritas dit. Balken kan an-vändas som riktmarke.

T ex märk ut en linje i under-plankningen där balken ska pla-ceras. Linjen bör synas i roten och spetsen så att kärnan kan centreras mellan markerin-garna.

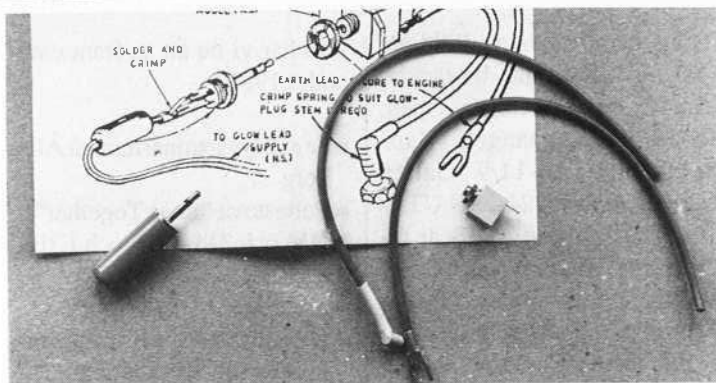
Steg 3.

Plankningen måste fasas i bakkanten. På Grovern blir fasningen cirka 20 mm bred (beror på vingprofil) - se bild D.

Fortsättning sid 30!



NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA



Ovan t v Presto Pluggen från Modeller & Elektronik. Sedan FLAIR.s "osynliga" glödstiftskoppling. Nertill t v Natans "closed-loop" wire och wire-spännaren (35:-). Nertill t h den listiga mässingsgrejen för diverse uppgifter på en modell. På sid 27 ses Argus nygamla modellflyghistoriebok med ett otal intressanta ritningar. Nertill 3-bladig snurra fr. MP.

Modellflygnytt rättar:

Telefonnumret till Norwegian Modellers i Norberg är 0223-225 00 och inget annat. Vi hade fel nummer i förra numret av tidningen. Vi beklagar!

Ny glödstiftskoppling

En del fast glödstiftskopplingar passar bara vissa stift. Men Modeller & Elektronik i Gislaved säljer en holländsk variant, som heter Presto Plug. Den tycks passa de flesta fabrikat av stift. Man drar bara i sladden och trycker ner "hatten" över stiftet. För 55:- får Du Presto Plug. Jordledning och kopplingar får Du skaffa själv.

Modeller & Elektronik AB
0371-107 09 el 107 45

50 års Modellflygeri!

Engelska Argus Books har kommit ut med en andra upplaga av deras minnesbok "50 years of Aeromodelling". Författaren Vic Smeed har lyckats få ihop en diger samling modellritningar mm från tiden då "det började"

med modellflyg och femtio år framåt, dvs till tiden omkring 1950. En hel del svenska modeller finns också med. Boken kan varmt rekommenderas som underhållande läsning under mörka vinterkvällar - inte bara som underhållning, utan också som inspirationskälla för kommande byggen.

Boken kostar £5.95, vilket motsvarar cirka 65 svenska Gustaf. Hobbybokhandeln borde ha boken i lager enligt Argus-förlaget. Har man den inte, så tar man gärna hem den - mot förhandsbeställning.

Hobbybokhandeln
08-54 84 55

Mässingsgrej för skalaflygare

Natan Hobby har en del intressanta detaljer som kan förenkla livet för oss modellflygare. En liten enkel mässingdetalj med 2 mm gänga visar sig vara användbar i flera fall. Bland annat som förbindelse mellan wiren i ett closed-loop-system och den kvick-link som anslutes

till roderhornet. Men den kan också användas som hållare för stöttor, skalaavgasrör med mera. I en hårdträbit, som limmas på modellens balsakonstruktion, borrar ett 1,5 mm hål.

Mässingsdetaljen skruvas i hålet och så har man en fast ögla med ett 2 mm hål. Själva ögla kan sänkas och höjas genom att man skruvar detaljen in och ut.

Mässingsprylen har en ögla som passar för 2 mm skruvar i ena änden. Den kostar 3:- per styck.

Natans Hobby
0340-600 66 efter 17.

Mera från Natan!

Natans har också closed-loop wire. Den är rostfri och har ett skikt av plast utanpå för att undvika radiostörningar. Wiren kostar 12 kronor för 3,6 meter. Den som vill bygga en kärra med roderlinor har nytta av den wire-spännaren, som Natans säljer. Prylen kostar 35:-. Den innehåller en lagring för att servot ska avlastas och en fjäder för att wiren ska ha konstant spänning oavsett temperatur. Servot kan

demonteras utan att wiren i closed-loop systemet behöver röras. Tio enkla wirelös får man för fem kronor. Wirelösen är förtennta kopparrör som lätt kan klämmas ihop med en tång.

Natans Hobby
0340-600 66 efter 17.

Inbyggd glödstiftskoppling

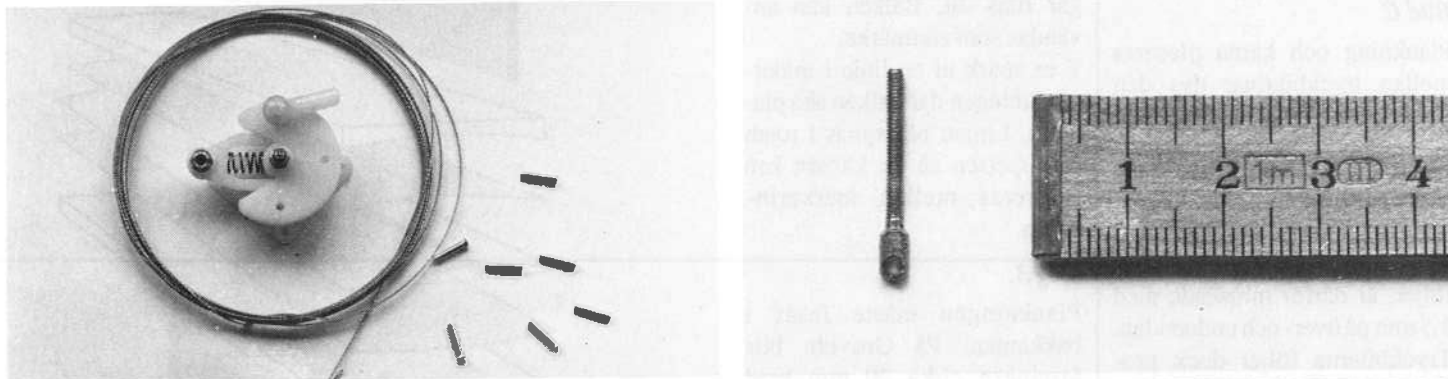
Ibland är det svårt att nå glödstiftet med den koppling, som ska ge ström. Endera är det en fyrtaktare som har stiftet riktat mot propellern eller också har skalaflygaren byggt in sin motor - svårt att nå! En inbyggd glödstiftskoppling är då bra.

Natans har en sådan för 35:-. Ett litet hål på flygkroppens sida är det enda, som man märker på modellen - här sticks anslutningen till glödstiftsacken.

Natans Hobby
0340-600 66 efter 17.

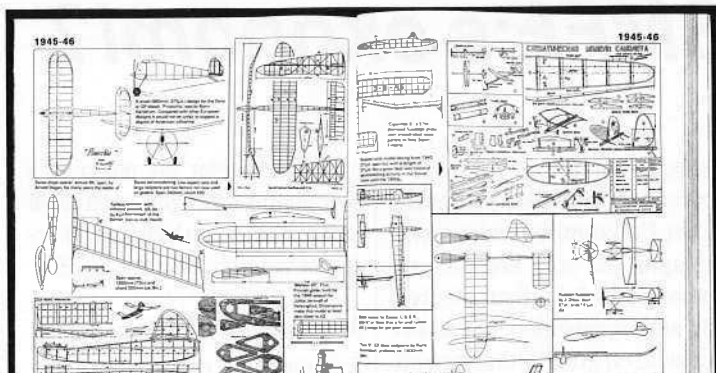
Lämplig julklapp - att få eller att ge?

Stig Kernell - välkänd flyglitteratör (heter det så?) har läst



NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA PRYLAR NYA

PRYLAR NYA PRYLAR



Sven Stridsbergs "Flygplan 37 Viggen", som utgivits på Stenvalls Förlag. Här kommer ett kort sammandrag av hans kommentarer om boken.

Sverige - som är ett rikt land även vad gäller flyghistorisk litteratur - har nu begåvats med en utomordentligt bra redogörelse om enhetsflygplanet Viggen.

Kuriöst nog, så har denna insiktsfulla, faktafyllda och välillustrerade bok - drygt 50 skisser och ritningar, nära 140 svartvita bilder och 45 färgfoton - skrivits av en doktor i geologi utan flygvapenförflutet. Han är dock mycket känd även utanför de flyghistoriska kretsarna genom årets flygbok 1986: "Tionde flygflottiljen på Bulltofta 1940-1945".

Denna bok är lika läsvärd, summerar Stig Kernell sin mycket positiva recension av S Stridsbergs "Flygplan 37 Viggen".

Bra köp med andra ord!

Följande Stig Kernells ord så kan man bara rekommenderar boken - till julklapp åt alla håll!

Trebladiga propellrar

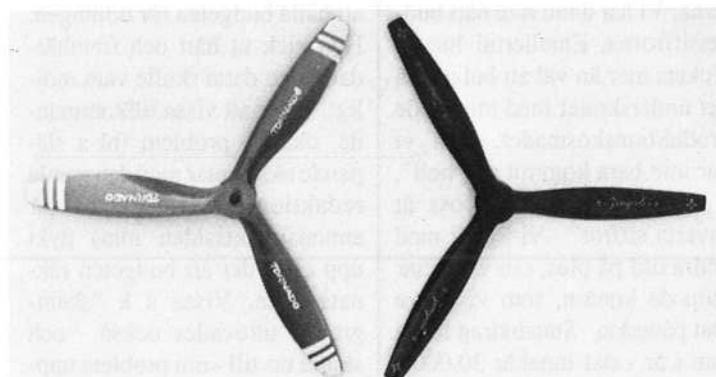
Trebladiga snurror i modellflygsammanhang är ingen direkt nyhet. Mfn fick dock några att prova av Modellprodukter. En 9x6 Tornado trebladig prop fick en Quickie 500 att bli "helt vild". Kärran steg brant och så länge att den minskade oroväckande i storlek. Under dykning gick den så fort att rodren började fladdra. Den gamla tvåbladiga 10x6 ligger nu i en skräpkartong. Den aktuella kärran har en OS40FSR ABC i nosen.

Tornados 3-bladiga 9x6 kostar 21:- (nylonprop). Zingallis prop finns från 5x3 upp till 10x8 hos Modellprodukter.

Modellprodukter
0611-165 00

Firmor, agenter & alla Importörer är välkomna att via Modellflygnyttis prylsidor presentera sina härliga nyheter!

Kontakta vänligen vår redaktion!



PRYLAR NYA PRYLAR



Oldtimer i Skåneland!

Skånes Modellflygförbund arrangerade ett modellflygläger på F5, Ljungbyhed, under tiden 5-12 juli. Föreläggning var ordnad i det gamla Husarlägret, som finns inom F5:s område och som numera upplåtes till olika organisationer. För mathållningen disponerades Husarlägrets kök och matsal.

Eftersom lägret arrangerades under flottiljens semesterperiod kunde hela det stora flygfältet disponeras dagligen från morgon till kl 2200 på kvällen. Det blev några härliga dagar med alla former av modellflygaktivitet och särskilt under de tre första dagarna noterades vindstilla - en förunderlig upplevelse i årets blåsiga skåneväder. Dagarna utnyttjades flitigt till fintrimning och under några följande dagar med för hård blåst blev det tillfälle till justeringar av modellerna.

Lägret avslutades liksom under fjolåret med ett skåniskt DM för oldtimermodeller. Till tävlingen hade även inbjudits oldtimerflygare från intilliggande områden och man hade nöjet att se många deltagare från bl a Halland i startlistan. Tävlingsarrangör var Trelleborgs MFK, som tyvärr tvingades konstatera, att tävlingen bjöd på alltför hård blåst. Emellanåt kom ock-

så regnskurar, som medförde avbrott. Då dessutom vinden hade en ogynnsam riktning ändrades max-tiden till 2 minuter och linlängden för segelmodellerna begränsades till 50 m.

Det visade sig snart att fintrimningen under lägerveckan gjort modellerna alltför känsliga. I den hårda vinden blev det överstegringar, loopingar etc. Det måste till omtrimningar, som det härdade släktet dock tog med "knusende ro".

Man kan konstatera att intresset för oldtimerverksamheten växer med en fart, som man tidigare ej trott vara möjlig. Allt flera av "de gamle" kommer med i gemenskapen och detta vittnar om att intresset för den här sortens modellflyg finns kvar. Till följd av regnandet måste prisutdelningen flyttas till Husarlägrets matsal. Det var härligt att uppleva den rådande gemenskapen och den gemytliga stämningen, som man helt saknar i dagens friflyg-tävlingar.

Segrare:

Klass A2	Thomas Johansson
Klass B2	Bertil Dahlqvist
Klass C2	Anders Håkansson
Klass D	Lennart Hansson
Klass S1	Sten Persson
Klass S2	Malte Mårtensson

Kontakt



Hur står det till med SMFF:s ekonomi?

Jo tack, inte bra, men den blir bättre!

Den styrelse, som tillträdde i våras tog över ett Förbund, som närmast var konkursmässigt. Ni, som var med på mötet i Göteborg, minns att inte minst revisorerna strök under det allvarliga i situationen. "Inte ett år till med underskott", sa de, "för då finns risk för hela SMFF:s framtid". Det här har hela styrelsen varit mycket medveten om. Framför allt jag som kassör har dagligen haft anledning att begrundat situationen. Att vi nu definitivt är på bättringsvägen tillskriver jag framför allt två saker:

1. Administrationskostnaderna har radikalt minskat genom att vi - i likhet med många andra ideella organisationer - får lönebidrag från AMS till expersonalens lön. (Dvs till Bo Hallgrens. Ingegärd Kalén har tyvärr varit sjukskriven sedan i våras).
2. Jakt på onödiga kostnader. Vi har på allt sätt försökt dra in på

utgifterna. T ex endags "lågpris-möten" för styrelsen, billiga resor, ett minimum av inköp mm.

Det har också varit (och är fortfarande) perioder av låg likvid, då jag måste bokstavligen pussla med räkningarna för att vi skall hålla oss inom ramarna. Tyvärr har vissa poster ändå blivit dyrare än beräknat, t ex EM-et i Nyköping, men totalt räknar jag fin ett plus i slutänden på runt 100 tkr. Då oräknat den extra utdebitering på 30:- som beslutades i Göteborg. Den skulle ju vara grundplåten till ett reservkapital som SMFF måste ha i botten på en bra verksamhet.

Nya statsbidrag

Bidragen till ungdomsorganisationerna är ett intressant ämne. Särskilt för SMFF som ju varit föremål för extra granskning senaste åren. Inte mindre än tre utredningar har tillsats med redovisning i höst. En del kom-

mentarer har setts i pressen. I skrivande stund talar det mesta för att Folkrorelseutredningens förslag är det som kommer att genomföras. I korthet innebär det, att organisationerna kommer att få ett grundbidrag och ett rörligt bidrag per lokalförening (=klubb) över 100. Beloppen som nämnts är 450 tkr resp 3 tkr. Villkoret för att en klubb skall räknas är att den får kommunalt bidrag till sin ungdomsverksamhet. Medlemsantalet kommer alltså inte att bli så avgörande som det är idag.

Det statliga aktivitetsstödet kanaliseras över kommunerna istället för som nu över riksorganisationerna för att det skall bli enklare.

Det är ganska intressant att konstatera, att många av de synpunkter som framförts, bl a av SMFF, kommit igen i utredningarna som generationssamverkan och att många föreningar

haft svårigheter att passa in i bidragsförordningen, men ändå haft en bra verksamhet. Förslaget vore utmärkt för SMFF!

Medlemsavgifterna 1988

Ett annat kärt och omdiskuterat ämne. De kommer att bli 40:- för juni, t o m 19 år och 120:- för sen. Dyr? Knappast. Vi har gjort en liten minienkät för att kolla vade de andra nordiska förbunden har för avgifter. Jag kan är återge Danmark, som exempel: RC 215:- (ingen juniorrabatt), lina 150:- (ingen juniorrabatt) och friflyg 275:- sen, 130:- jun. I ingen av dessa avgifter ingår deras tidning Modellflyvenyt (prenumeration 160:-). Om man reducerar med hänsyn till danska kronans värde, är det alltså avsevärt dyrare än i SMFF.

De andra nordiska länderna ligger på ungefär samma nivå som Danmark.

Johan Bagge
Kassör SMFF

Modellflygnyttts kvist nu lite grönare!

Och hur kan tidningens framtid se ut?

Så har Modellflygnytt julutgåva kommit ut - också det numret i rätt tid. (Nu börjar vi låta som SAS, som med bravur landar enligt tidtabell. Men OK - vi känner samma blygsamma stolthet som SAS!). Vi närmar oss slutet på året och kan nu summera verksamheten för 1987.

Som de flesta vet, så fick den nya Mfn-besättningen (ansvarig utgivare, redaktör och alla trogna skribenter) hoppa in hux flux och producera sista numret 1986. Vi fick börja från ingenting. Budgetens vackra siffror var en sak - verkligheten långt

därifrån. Förbundsmedlemmarna hade all anledning att klaga - de är ju ekonomiskt inblandade. Annonsörerna hade tappat förtroendet. Man visste inte när nästa nummer skulle dyka upp. Det var kärvt, mycket kärvt. Men det är historia nu!

Mycket har ändrats!

Om jag från redaktionens sida skulle göra en liten summering, så måste jag konstatera, att mycket har ändrats. Från en mycket osäker början med endast två annonsörer i årets första nummer. Efter hand - då våra annonsörer kunde konstatera, att

tidningen kom ut i rätt tid - så ökade så sakteliga annonsintäkterna. Vi har ännu inte nått budgetsiffrorna. Emellertid har vi lyckats mer än väl att balansera det underskottet med minskade produktionskostnader. Och vi har inte bara kommit på "noll". Vi kan faktiskt glädja oss åt "svarta siffror" - vi ligger med andra ord på plus, om vi räknar ihop de konton, som vi själva kan påverka. Statsbidrag får vi inte i år - det innebär 30.000:- minus. Å andra sidan kan vi gotta oss åt 330 st prenumeranter, som bidrar med nära 25.000:- i intäkter.

Den gamle redaktören pressades på Förbundsområdet om utsikterna att hålla budgeten för tidningen. Han gick ut hårt och framhärskade i att detta skulle vara möjligt. Trots att vissa tillkommande, okända problem (bl a släpande oklarheter med den gamla redaktionen, svårigheter på annonsintäktsidan mm) dykt upp efter det att budgeten räknats fram. Vissa sk "skamgrepp" utlovades också - och skulle tas till - om problem uppstod. Endel av dessa "skamgrepp" har också börjat påverka ekonomin. Bl a har vi lyckats sänka kostnaderna för sättning

och originalmontering genom att vi numer - i likhet med vår kollega AoH - kör det mesta via en Apple Macintosh - desktop publishing!

Dags för lyftet!

Vad som nu ligger redaktionen varmast om hjärtat är en lyftning av tidningens innehåll. Har vi rätt fördelning av tidningens innehåll på de olika modellflyggrenarna? Med hjälp av SMFF:s datakörda medlemsförteckning borde man kunna få fram medlemmarnas huvudintressen. Det skulle gagna redaktionen i hög grad, om man kunde få fram en sådan. Inte bara för att vi då har större möjlighet att publicera det läsarna verkligen vill ha. Det är också lättare för våra annonsörer att "känna" att Modellflygnytt är det medium, som de främst skall satsa på för att informera om sina modellflygprodukter.

80% radioflygare?

Jag gissar, att minst 80% av Förbundets medlemmar är radioflygare och söndagsflygare av olika kategorier. Då måste de också kunna förvänta sig, att tidningens innehåll domineras av RC-material. Men för den sakens skull behöver inte linflyg och friflyg på något sätt komma i kläm. Jag har från vissa friflyghåll hört påståenden som "gammal fin friflyganda får ej trampas ner av radioverksamhet - det kan vi ej acceptera". Om nu friflyget av olika skäl upplever en nedgång, så tror jag, att det största fel man kan göra är att skylla på någon annan gren. För vi är ju modellflygare allihop och har precis samma förutsättningar - vilket intresse vi än har. Skillnaden mellan sport och hobby råder inom de flesta andra förbund. Riksidrottsförbundet värnar om såväl OS-siktande idrottsstjärnor som halvmarajogginge 55-åringar med övervikt. SMFF har med samma ömhet tagit hand om VM-tävlande F1A-expert och glada radiostyrande söndagsflygare, som vill flyga, vill tillhöra gemenskapen - och som

betalar sin avgift med glädje. Det kan to m vara så, att söndagsflygarna inom alla modellflygkategorier medverkar ekonomiskt, så att experterna kan tävla på topp-nivå. Vem vet?

Sett ur tidningens synvinkel - och det är väl enbart där, som jag skall torgföra någon åsikt, så skulle jag välkomna mer material från friflyget. Vi har tidigare haft artikelserier om linflyg. Varför inte dra igång något inom friflyget? Det är en utmärkt väg. Inte bara för att föra ut nyheter. Man kan också "sälja" sin gren till andra modellflygare. (Vad har inte S-O Lindén & Co gjort för inomhusflyget eller oldtimerflyget? Många RC-styrare har här funnit sin "andragren").

Skriv en rad till oss!

Redaktionen och de olika grenredaktörerna skulle också vilja ha en bredare kontakt med läsarna. För den ringa kostnaden av 2:10 (om Du nu inte har några rabattmärken kvar) kan Du via ett vykort eller brev säga Din mening om tidningen och dess innehåll. Redaktionen har till uppgift att göra en tidning, som Förbundets medlemmar vill ha. Och medlemmarna bör också känna sin skyldighet att tala om VAD man vill ha. Skriv några rader och lämna Ditt bidrag till Modellflygnytt!

Sammanfattningsvis kan jag säga, att tidningen sakta är på väg tillbaka. Ekonomien håller på att ordna sig. Innehållet skall vi göra läsvärt och intressant - det är vår målsättning. I SMFF-kassörens kommentar här intill kan vi läsa, att SMFF:s ekonomi är på väg att ordnas upp. De orden kan också sägas gälla vårt kära husorgan Modellflygnytt, som vi medlemmar får för mindre än 5:- per nummer - förvisso en låg kostnad!

*Tack för det, alla skribenter.
Tack för det alla annonsörer.
Tack för det alla läsare.*

Redaktörn

ALGEBRA

gör småfräsare till storfräsare!



1295:-

★ Optimerad för termikflyg (F3B-T)

★ Lämplig efterföljare till "2-meters"

★ Glasfiberkropp

★ Vingar: Abach/Cellplast

★ GRATIS prospekt 



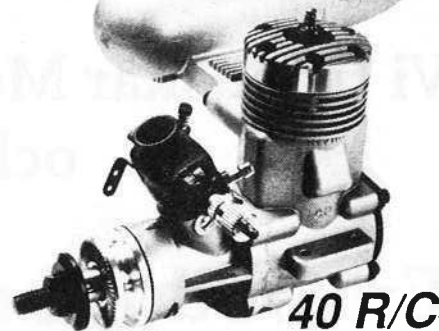
Brätenvägen 17 B
703 75 ÖREBRO

Så här kommer Modellflygnytt ut under 1988!

Jan	Feb	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
1 T	1 S	1 S	1 O	1 F	1 T	1 F	1 U	1 T	1 S	1 S	6
2 F											
3 L											
4 M											
5 M											
6 S											
7 S											
8 T											
9 F	9 M	3 M	7 T	7 T	8 M	8 O	7 F	7 M	7 M	7 M	50
10 L	10 T	10 T	10 F	10 S	9 T	9 T	9 S	9 T	9 F	9 F	45
11 S	11 D	11 O	11 L	11 M	11 T	11 L	10 F	10 M	10 T	10 T	46
12 M	12 T	12 T	12 S	12 F	12 T	12 S	11 F	11 M	11 S	11 O	47
13 T	13 F	13 F	13 M	13 O	13 L	13 L	12 M	12 M	12 M	12 T	48
14 O	14 L	14 L	14 T	14 T	14 S	14 T	13 M	13 F	13 F	13 F	49
15 T	15 S	15 S	15 O	15 F	15 T	15 T	14 M	14 M	14 M	14 M	51
16 F	16 T	16 T	16 F	16 F	16 L	16 L	15 S	15 S	15 T	15 T	52
17 L	17 T	17 T	17 F	17 S	17 T	17 T	16 M	16 M	16 M	16 M	47
18 S	18 O	18 O	18 M	18 M	18 T	18 T	17 F	17 F	17 F	17 F	48
19 M	19 T	19 T	19 S	19 S	19 T	19 T	18 M	18 M	18 M	18 M	49
20 T	20 F	20 F	20 M	20 M	20 T	20 T	19 F	19 F	19 F	19 F	50
21 O	21 L	21 L	21 T	21 T	21 S	21 T	20 M	20 M	20 M	20 M	51
22 T	22 S	22 S	22 O	22 F	22 F	22 F	21 M	21 M	21 M	21 M	52
23 F	23 M	23 M	23 T	23 T	23 L	23 L	22 M	22 M	22 M	22 M	53
24 L	24 T	24 T	24 F	24 S	24 S	24 T	23 F	23 F	23 F	23 F	54
25 S	25 M	25 M	25 T	25 T	25 L	25 L	24 M	24 M	24 M	24 M	55
26 M	26 T	26 T	26 F	26 M	26 T	26 T	25 F	25 F	25 F	25 F	56
27 T	27 F	27 F	27 M	27 M	27 T	27 T	26 M	26 M	26 M	26 M	57
28 F	28 L	28 L	28 T	28 T	28 S	28 T	27 M	27 M	27 M	27 M	58
29 S	29 M	29 M	29 T	29 T	29 L	29 L	28 F	28 F	28 F	28 F	59
30 F	30 M	30 M	30 T	30 T	30 L	30 L	29 M	29 M	29 M	29 M	60
31 L	31 T	31 T	31 F	31 S	31 T	31 T	30 M	30 M	30 M	30 M	61

Kryss avser stoppdag före varje utgivning.

IRVINE



40 R/C-ABC

Den nyaste motorn från IRVINE är en .40 R/C-ABC. Den representerar det senaste inom teknologi och design från Englands ledande modellmotorfabrik. IRVINE .40 R/C-ABC erbjuder sportflygaren 1,2 Hk vid 16.500 rpm, perfekt trottling och lätt att starta såväl varm som kall. Motorn är konstruerad för att hålla länge och för ett enkelt handhavande. Alla IRVINE's motorer är tillverkade av bästa möjliga material och i de allra modernaste CNC-maskiner. Därför kan IRVINE erbjuda en motor till oslagbart pris och kvalitet. Alla motorer levereras med ljuddämpare.

Prisexempel: IRVINE .40 R/C Sport 686:-
IRVINE .40 R/C-ABC 795:-
IRVINE .20 R/C Sport 532:-
IRVINE .20 R/C-ABC 602:-

NATANS HOBBY

Box 47, 430 24 Våröbacka, 0340-600 66 efter kl 17

Grovern!

Fortsättning från sidan 25!

Steg 4.

För att över- och underplankningen inte skall gilda omkring i tryckbitarna och hamna snett, kan man tejpa ihop bakkanterna. Plankningen kan då vikas över kärnan - se bild E.

OBS! på bild C är plankningen inte tejpad i bakkanten.

Steg 5.

Epoxyplast används som plankningslim. Kärnan vätes in med pensel och/eller spackel. Bakkanten i plankningen måste vätas då den inte träffas av plast från kärnan.

Steg 6.

Kärnan, som nu är våt av epoxy placeras efter markeringarna i underplankningen. För att kärnan inte skal glida efter inriktningen, punktlimmas den i underplankningen med snabbepoxylim - femminuters!

Steg 7.

När epoxylimmet har härdat

appliceras "vingpaketet" i tryckbitarna.

Steg 8.

Tryckbitarna pressas ihop med diverse tyngder eller tvingar. Vi vakuumpressning 0,2 - max 0,3 bar. Om Du har lägre tryck riskeras styrofoamen att demoleras med profilavvikelser som följd.

Slutord

För att lyckas, behövs ett rakt, stadigt bord, där undertrycksbitarna placeras.

Steg 5 är lite "slibbigt", då kärnan är lite sladdrig och ömtålig. Glöm inte skyddshandskar! Försök att använda så lite epoxy som möjligt ur vikhänseende. 50-60 gram brukar räcka till ett par vingar till Grovern. Lite av plasten går åt till glasfiberförstärkningar i roten och överochunderbalken.

Moment 6 är ganska enkelt. Använd med fördel balken som limobjekt. 2 fästpunkter räcker!

Text & bild Joakim Ståhl

Magician!

Fortsättning från sidan 23!

epoxilim och Zap eller liknande lim. Runt 850:- stannar det hela på. Och det blir en bra maskin, som också blir klar i rimlig tid.

Flygning!

Kärnan steg rakt fram utan att överraska vid första starten. Trimmarna fick stå kvar i neutralläge.

- Trots att det här är en lågvingad maskin fungerar den bra som nybörjarkärna, säger Hasse.

Det går att flyga med fullt höjdroder och ungefär halv effekt utan att något händer, det går till och med att svänga fram och tillbaka i detta konstiga läge. Magician hade en OS25FSR vid

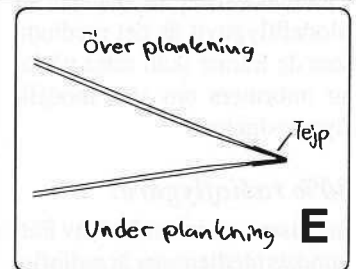
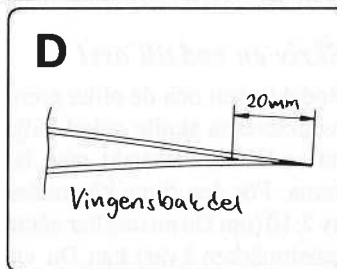
provflygningen. Väl i luften räckte det till med ungefär halv effekt för att flyga problemfritt. Vi provade även att konstflyga med kärnan. Något större roderutslag gjorde Magician till en förträfflig aerobatic-trainer!

Några fakta om Magician:

Längd 955 mm, spännvidd 1260 mm, vingyta 27,2 dm², motor 19-25, radio 3-4 kanaler. Fabriken uppger vikten till 1800-1900 gram.

Blev ju 1700 gram -bra!

Hans Olsson byggde & flög
Bo Holmblad skrev & knäppte



Vi tillönskar Modellflygnytt's redaktion
och alla läsare

En God Jul och Ett Gott Nytt År



035-13 51 90

hg Halmstad
grafiska ab

035-11 04 10

SÖDEROLITO

035-11 52 66



GRAFISKA BOKBINDERIET
I HALMSTAD AB

035-13 32 42



Hallå!

Nu är det dags att satsa för nästa säsong och vinterns härliga byggen!

PRO HOBBY har det största och mest kompletta sortimentet för segel- och elflyg, storseglare, elmotorer, fartreglage, ackar, laddare, tillbehör, kol- & glasfiber, hartser, motor- och handverktyg etc

Vi har olika kataloger:

- allt för elflyg
- Multiplex (flygmodeller och tillbehör)
- allt för segelflyg
- Becker radiostyrning

Sänd 20:- per styck i frimärken eller på postgiro 40 81 10-5!

UTFÖRSÄLJNING - PASSA PÅ!

Byggsatser, radio, elmotorer, fartreglage, ackar, laddare, kol- och glasfiber, hartser, motor- & handverktyg och mycket annat!

Företaget kommer tyvärr att upphöra - detta omfattar en total utförsäljning av inestående lager. Passa på att fynda!

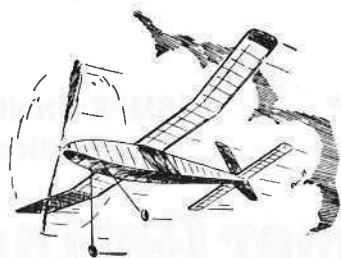
PRO HOBBY Textron AB

Box 7107, 191 Sollentuna Telefon 08-754 66 22.

Besöksadr: Rotsunda Torg (nära OBS!-varuhuset Rotebro).
Butiksöppet: tisdag & torsdag 16-19, onsdag 10-13.

RITNINGAR

från 1940-1960 - skala 1:25
friflygande modeller, oldtimers



SAAB B18, B17, J21, J22, Safir, A32 Lansen, J35 Draken, Catalina, Klemm 35, DC-3, Scandia, Mosquito, Mustang och många andra!

Begär prislista! Fråga även efter ritningarna i
HOBBYHANDELN

CENTO

C. E. Truedsson
Fack 541 - 200 10 Malmö
040-15 51 98 eller 040-15 16 43

NU ÄR DEN HÄR Världens största katalog för modellflyg



Vi har även:

Balsa Furu
Lind Rödbok
Flygplywood
i alla dimensioner och
bästa kvaliteten till låga priser

Byggsatser från SIG, Goldberg, Top Flite, Marutaka, Pilot, President m fl tillverkare.

Motorer från OS, Cox, Fuji, Enya, PAW, Fox
Detaljer från Kavan, Sullivan, Du-bro, Ishipia, Ripmax, Micro-Mold, Williams, Goldberg

40:- inkl porto
insättes på
postgiro 847543-6

MODELL Produkter

SKANDINAVIENS
LEDANDE INDUSTRI
FÖR MODELLFLYG

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



Friflyg-VM

fortsättning från sid 14!

upprepade Brors bravad. Floda startade sist och fick även han en max. Några som missade max i första var EM-mästaren Zöld och Sovjets Stefanchuk.

I nästa start kastade Bror lite vänster och modellen kom inte riktigt in i lyftet utan landade på 2.27. Lennart och Lennart fortsatte med var sin max. Lothar Döring kom ner på 143 sek i denna period. I 3:e perioden startade Lennart H först och det gick bra. Sedan var det Flodas

tur. När vädret var det rätta kom han iväg, men modellen var lite snålt trimmad och motorstallade vilket medförde att varken höjd eller placering i blåsan blev den rätta. Flygtiden uppmättes till 100 sek. Nu var det Bror kvar och han gjorde vad vi hoppades på - dvs max.

4:e, 5:e och 6:e perioden: Nu var det som varmast (ca 34) och följdaktligen de vertikala rörelserna som starkast. Alla våra honom och han kom inte iväg



"Lunchpaus i hettan" - f v Bror Eimar, Per Findahl, Lennart Flodström, Ulf Carlsson, Lasse Larsson, Anders Persson, L-G Olofsson, Anders & Svante Berglund. Obs! Bra sätt att använda Fjällrävens Everest Campingtält på - yttertält + långa tältpinnar blir suveränt solskydd. Lilla bilden visar Sovjets medaljtyngda modellflygare: Stefanchuk, Verbitsky, Andrukov, Chop & Moukine.

förrän det var för sent. Till 6-minutersflyoff var det nu 8 gubbar kvar - 7 från öst och Bob White från väst. Mönstret från tidigare upprepades. Kineserna väntade på att deras instrument skulle ge tummen upp. Snart nog åkte de alla tre inom några sekunder, ett par andra hakade på och det såg ganska bra ut. Men Bob White väntade. Och väntade. Till slut tyckte han att det var dags och kom iväg i ett stabilt lyft. Det visade sig att bara White och polacken Rozyck klarat 6 min. I 7-minuterflyoff startade Bob efter några minuters väntan. Modellen

skruvade sig uppåt envist som en terrier. Applåderna ekade. Polacken slängde iväg modellen strax därefter och kom inte alls lika högt. Nu var det redan klart. Höjdskillnaden var säkert 40 m och publiken visade Bob sin uppskattning.

Bob White fick 295 sek och polacken 175 och saken var klar. Det bildades strax en lång kö av gratulanter till en djupt rörd segrare. Jag tror att alla tyckte att det var en rättvis seger.

En koll på resultattavlan visade att vårt lag bara var 16 sek från

Fortsättning sidan 34!



SMFF:s helt nya
introduktionsmodell

Här kommer Getingen!

Lättbyggd gummimotormodell · spännvidd 33 cm · PRIS 13:--

Här kommer SMFF:s nya gummimotormodell – lättbyggd direkt på ritningen, som samtidigt är klädsel – lämplig såväl ute som inne!

Byggsatsen innehåller ritning (som Du bygger direkt på!) med utförlig byggbeskrivning samt alla nödvändiga delar. Färdig propeller samt gummimotor ingår i byggsatsen – dock ej lim.

Köp Getingen direkt från SMFF:s expedition, Box 100 22, 600 10 Norrköping, telefon 011-13 21 10.



förlag

MFA:s New Yamamoto!



För .40 tvåtakts- eller .60 fyrtaktsmotor
Glasfiberkropp och färdigplankad vinge.
En DeLuxe-byggsats! Rek. cirkapris

695:-

Finns även för
.20-.25-motor,
Skyhawk!

Rek. cirkapris

595:-

Generalagent och distributör

Finns hos Din hobbyhandlare!

BEHCO AB

Box 136 · 162 12 Vällingby · Telefon 08-87 30 30

Picco

BÄSTA PRISET PÅ
BÄSTA MOTORN!

Picco finns hos väl sorterade hobbyhandlare.
Du kan också köpa direkt av oss på postorder.
Vi har service, reservdelar och tillbehör.

OBS: Alla PICCO är av ABC - typ och har dubbla högvarvskullager.

P 21	SE RC	765 :-	P 90	Marin	1.595 :-
P 21	RE RC	765 :-	P 90	Marin Competition	2.185 :-
P 40	SE RC	890 :-	BJL		
P 45	SE RC	945 :-	P 21	SE Sport	645 :-
P 60	SE RC	1045 :-	P 21	RE Sport	645 :-
P 60	RE RC	1095 :-	P 21	SE Buggy	795 :-
P 80	RE RC	1095 :-	P 21	RE Buggy	795 :-
P 80	SE RC	1.095 :-	P 21	SE Car	795 :-
P 40 - 45	RE RV	1.075 :-	P 21	RE Car	795 :-
P 60 - 67	RE RV	1.175 :-	P 5	Car	995 :-
P 80	RE RV	1.295 :-	P 5	Buggy	995 :-
P 5	3.5 cc	975 :-	P 5	Car Turbo	1.295 :-
P 40	6.5 cc	995 :-	P 5	Buggy Turbo	1.295 :-
P 21	SE Marin	895 :-	P 21	RE Stunt	595 :-
P 21	RE Marin	895 :-	P 21	SE Stunt	595 :-
P 5	3.5 cc	1.125 :-	P 40 - 45	SE Stunt	745 :-
P 40 - 45	Marin	1.125 :-	P 60	RE RV Speed	1.095 :-
P 60 - 67	Marin	1.295 :-	P 15	RE Combat	Kommer till våren!
P 80	Marin	1.350 :-	P 15	RE Speed	

Bäste banbilsförare!
Mikael Fransson, 14 år, Växjö.
Final i alla fjorton deltävlingarna.
Sex st. 1:a platser,
3:a i junior EM.
GRATTIS!
P5 + Serpent - bil.

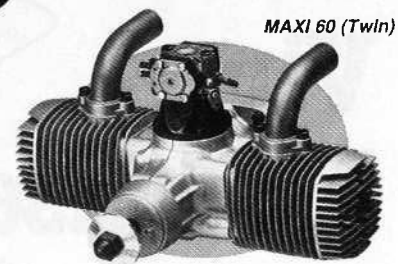
Årets Buggyfantom!
Christer Eriksson, Ronneby.
Nio vinster av tolv möjliga.
P5 Buggy + Siccom - bil.

Rolf Hagel
Modellteknik

Box 74 230 40 BARA Tel. 040 - 44 61 17 Tel.tid: Vard. 17 00 - 2000.



för flyg



MAXI 60 (Twin)

OPS - kvalitet, tillförlitlighet och prestanda. Det är vad modellflygare över hela världen uppskattar.

20 OHC (Fyrtakt)



OPS, en av de äldsta tillverkarna av högprestanda modellmotorer, använder sina stora kunskaper inte enbart för racingmotorer. Det "know-how" man har används också för att konstruera motorer för olika specialändamål. Exempel på detta är OPS 60 Super F3A "LOW TIMING", OPS 60 Super HELIKOPTER, de STORA motorerna MAXI 30 och 60 (Twin). En verklig "pärla" är FYRTAKTSMOTORN 20 OHC med överliggande kamaxel.

Säljs i väl sorterade lek- och hobbybutiker.
Distribueras av:

CARROCAR AB

Box 1211, 581 11 Linköping, Tel: 013-104929

Carrocar katalog 20.-
OPS katalog 30.-
mot likvid i sedel eller frimärken.

Återförsäljare sökes



Tomas Köster - tv - med sin Kevlar-gjutna "Excalibur" hade motorproblem vid VM. Lilla bilden visar Reiner Hof-säss, Väst-Tyskland, titelför-svararen i FIG med sin lika-ledes kevlarbyggda "Espada".

Nu är det dags, att friflygessen talar om för resten av modell-flyg-Sverige vad "kevlar" kan erbjuda oss alla andra s k "vanliga söndagsflygare"!

Här slutar det med friflyg-VM!

Fortsättning från sidan 32!

ett lagbrons! Kina vann före Sovjet och Västtyskland.

Challenge Cup!

I Challenge Cup, dvs den lag-tävling där alla nio lagmedlem-marnas tider räknas ihop blev Sverige trea. Endast Kina och Sovjet före oss och nationer som England, USA, Nordkorea och Italien bakom oss. Den svenska insatsen i VM var mycket bra och att hela gänget gjort en kämpainsats. Med marginalerna på

vår sida hade vi även fått två lagbrons. Ryssarna, som bodde på våningen under oss, dukade upp till kaviar-party framåt nattkröken. När sedan Bob White kom var alla tre världsmästarna samlade. Stämningen var hög och steg ytterligare när argentinaren Benedini, som med operaröst sjöng smäktande ballader på spanska.

Avslutning

Denna morgon var det lugnt i vår

förläggning. Samma varma, so-liga, härliga väder som tidigare. Vi åkte ut på eftermiddagen för att se uppvisningen av "Tour de France" och för att övervara prisutdelningen.

Pris till Bror Eimar!

En trevlig avslutning på pris-ceremonien blev det när Bror Eimar fick ta emot NFFS speciella pris för insatser för friflyget. Bror fick priset för sin byggsatsmodell Tilka. Avslutningsbanketten hölls i ett slott strax utanför Thouars. Argentinarerna gjorde redan reklam för sitt friflyg-VM 1989

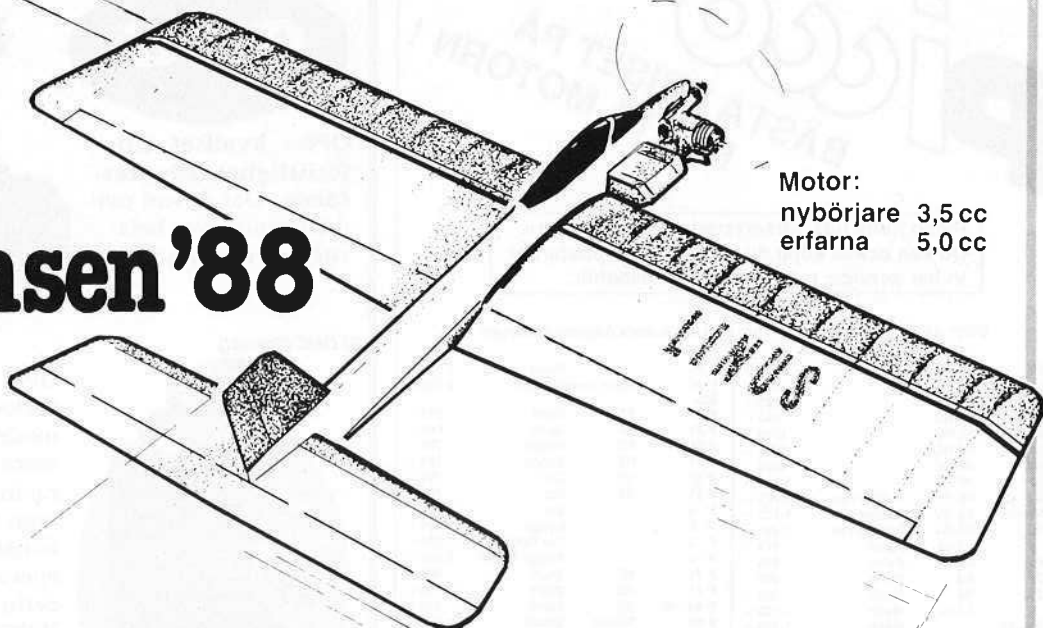
Sponsortack!

Slutligen ett tack till våra spon-sorer - Zander & Bringholm (Swedphone komm-radio), Fjällräven (Everest yttertäkt) och Clas Ohlson AB (har allt!)

Michael Borell

Vi på Modellflygnytt gratulerar Bror till den fina utmärkelsen och återkommer nästa år med ritning och test mm på Tilka - prismodellen!

Vinn Lindansen '88 med Linus!



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

Ny linflygmodell! Basmodell för Lindansen! Köp den direkt från SMFF:s expedition, Box 10022, 600 10 Norrköping, telefon 011-13 21 10.

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

Byggsatsen innehåller ritning med byggbeskrivning samt alla delar färdiga för montering. Tank, hjul och ställ samt alla beslag ingår i byggsatsen - dock ej klädsel, lim och lack.

Bygg i sommar, träna i höst - och vinn Lindansen nästa år!



HOBBYLAND

Specialister inom
RC-HOBBY



HELIKOPTRAR
FRÅN:
MORLEY • SCHLÜTER •
KAVAN • GRAUPNER

VI HAR
BYGGSATSER: - Allt från ved-
högar till EZ. - Det vi inte har,
tar vi hem.



FLYGDAX!

VI HAR FLYG FRÅN:
PILOT • MARUTAKA •
MODELHOB • KRICK •
T.T. • KYOSHO • MERATI •
SIG • GRAUPNER • MFA •
FLAIR • KATO



MOTORER FRÅN:
OS • ENYA • SAITO • OPS • COX •
T.T. • KB • G-MARK • VEBRA •
PICCO • ROSSI • CMB



RADIO FRÅN:
FUTABA • SANWA •
GRAUPNER • HI-TEK •
KYOSHO

TILLBENÖR:
LIM • Balsa • LANDSTÄLL • HUUL •
BENSIN m.m.

ÄR DIN RC-
PRYL SLITEN,
- HAR VI BITEN !!!

RING
FÖR PRISER

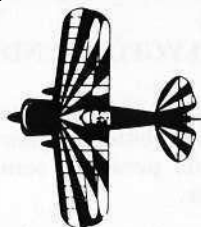
ORDETEL.
08-28 78 68

ADRESS:
JÄRNVÄGSGAT. 36
172 35 SUNDBYBERG



HOS OSS GÄLLER
Finax • MasterCard •
Köpkort • Sparb. kort •
Eurocard • Visa





NORWEGIAN

MODELLERS AB

Tel. nr
0223-225 00

NYA SUPER TIGRE NYA SUPER TIGRE NYA SUPER TIGRE NYA SUPER TIGRE

S
U
P
E
R

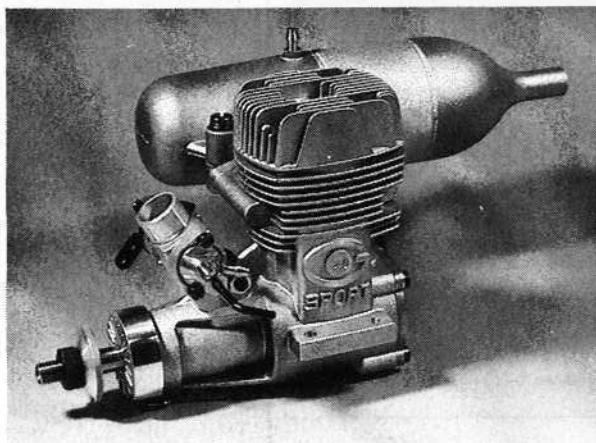
T
I
G
R
E

N
Y
H
E
T
E
R

J
R

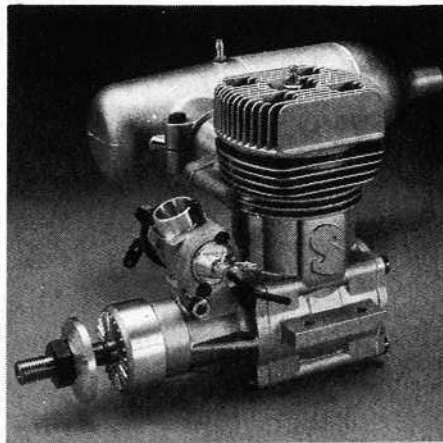
R
E
M
O
T
E

C
O
N
T
R
O
L



Super Tigre G 40 Sport

SUP 6114 Pris: 746:-



Super Tigre S 61 K ABC

SUP 6112 Pris: 1340:-

S
U
P
E
R

T
I
G
R
E

N
Y
H
E
T
E
R

J
R

R
E
M
O
T
E

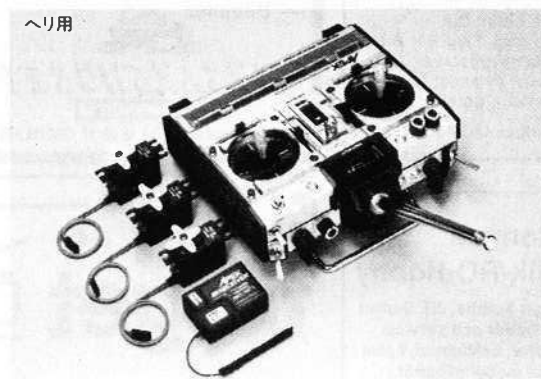
C
O
N
T
R
O
L

HANNO PRETTNER VÄRLDSMÄSTARE 1987 IGEN MED SUPER TIGRE OCH JR



JR CORE 55C-35V 35 MHz

JRC 4042 Pris: 1510:-



JR APEX N7C-35FL 35 MHz

JRC 4010 Pris: 2830:-

BESTÄLLNINGSEDEL
SÅNDS TILL:

NORWEGIAN MODELLERS A.B.
BOX 37 - 778 01 NORBERG

POSTGIRO: 479 78 52 - 3
BANKGIRO: 868 - 8210

NAMN: _____

ADRESS: _____

POSTNR./ORT: _____

SÄND MOT POSTFÖRSKOTT

DEBITERA MITT KONTO/KONTOKORT

VISA DINERS CLUB AMERICAN EXPRESS

GILTIG t.o.m. _____ MÅNAD/ÅR

namnteckning

ANTAL	ART. NR.	VARUBENÄMNING	PRIS*

VISA*



Butik:
Engelbrektskatan 42
778 00 NORBERG

ALINGSÅS

MODELLMATERIAL

TILL SALU

Byggsatser i trä, metall, plast. Balsaträ, plywood, pianoträ. Radioanläggningar. Tillbehör, bränsle m m. Även postorder.

Specialitet: MODELLMOTORER

Delar på lager även till äldre motorer

DAGTID TELEFON 0322-311 13 KVALLSTID 0322-350 78




RITNINGAR från 1940-1960
Skala 1:25 och friflyg

BYGGSATSER · MOTORER
BYGGMATERIAL mm

CENTO

C E TRUEDSSON
FACK 541 200 10 MALMÖ
040 - 15 51 98 & 15 16 98

AERO PRODUKTER

Nymövägen 110, 290 34 FJÄLKINGE
Telefon 044-560 57 eller 044-560 82

FÖR **GYROKOPTER**

RC-FLYGET SILVERBIRD byggsats. Ritningar och Trainers, Aerobatics och skalamodeller.

STABIL, ALBATROSS, SOLO, LIMBO, X-el samt RC-Linus, dubbeldeckare spannvärd 134 cm f 40-mot. Motorer: OS, ENYA, Radio: FUTABA, SANWA, GRAUPNER. Hobbyboy: De små verktygen för hobbyfolk. Katalog mot 7:- porto.

Stort urval av lill-behör.

Öppettider: Vardagar 16.00-20.00
Lördagar 09.00-13.00

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND

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

Förbundsordförande
Olof Pennborn
Tjörngatan 17
253 72 Helsingborg
Telefon 042-22 25 53
(Kvällstid 18.00-20.00)

Vice ordförande
Bengt-Erik Söderström
Rullstenvägen 17
616 00 Åby
Telefon: 011-605 58

Sekreterare
Bo Bring
Stora Nygatan 15
411 08 Göteborg
Telefon: 031-10 07 10

Kassör
Johan Bagge
Lokegatan 24
602 36 Norrköping
Telefon: 011-13 36 47 bot
011-19 13 86 arb

Ledamot
Herbert Hartman
Mannlunda. Örslösa
531 97 Lidköping
Telefon: 0510-122 48 bot
0510-805 00 arb

PR och rekrytering
Jan Säfvenberg
Bärnstensvägen 28
902 42 Umeå
Telefon: 090-19 22 62 bot
090-10 13 39 arb

Suppleant
John Herdin
Hallonvägen 100 I
196 31 Kungsängen
Telefon: 0758-763 17

Utbildningsledare
Vakant

Grenchef Friflyg
Lars-G Olofsson
Box 8044
421 08 Västra Frölunda
Telefon: 031-49 30 55

Grenchef Linflyg, ff
Bengt Lindgren
Sågstuvägen 24
141 49 Huddinge
Telefon: 08-779 31 18

Grenchef Radioflyg
Anders Gustavsson
Örnsköldsgatan 117
703 50 Örebro
Telefon: 019-13 75 76

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

GÄVLE

MOLANDER HOBBY

Butik: S. Kungsgatan 19, 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
417 06 Göteborg
Tel: 031- 22 40 56
22 98 31

DET MESTA FÖR RC!!

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

GÖTEBORG

FRÖLUNDA HOBBY

LEK & HOBBY
FRÖLUNDA TORG

R/C Bil SOM SPECIALITET

Bilar: ex Tamiya, Kyosho, Marui, SG, Garbo, Serpent, Yankee, Aas, PB
Bilmotorer: ex Picco, OPS, OS
Radioant: JR, Futaba, Acorns, Sanwa
RC-FLYG * RC-BÅT * Tågbanor *
Bilbanor
Postorder Tel 031-45 94 01

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

STORT URVAL

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

LEKSAKSHuset

ALMA SÖDERDALN AB
Norra Hamngatan 30 Tel. 13 29 17 GÖTEBORG

SIGTUNA

- ELITE skalaritningar/Dennis Bryant
- Gärdstadsritningar, Oldtimer m fl
- Motorer: OS, Webra, Super Tigre
- RC: Sanwa, Futaba m.fl.
- Byggsatser: flyg & båtar från alla stora tillverkare
- Det mesta i material och tillbehör

Sigtuna Hobby & Hantverk HB
Fredriksbergsv. 14, 193 00 Sigtuna
0760-505 55 (vard 16-18, lörd 10-15)

Prislistor mot dubbelt brevporto

GENARP

Romele Elektronik-RC-Hobby

RC-anläggningar Futaba, JR, Sanwa m fl samt tillbehör och service. Modeller, motorer, beklädnad, balsa och diverse modelltillbehör. Digital fickmultimeter i plånboksformat endast 108 x 54 x 8 mm

*
(30 års erfarenhet av RC-flyg!)

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

fynd · torget



SÄLJES

RC flygsimulator för CBM-64 med två-spaks sändare. 350:-
0520-705 30 Ronald Berg.

BOSS 602 PRO SVERIGE-fläkten!
615:-. Sabre fläktflygarkärran
1.450:-. MAGIC MUFFLER maxidämparminipipan för alla motorer (och särskilt för DF)
225:- - 295:-.

Vi för även KRESS Jets RK-740 och JET AGE's S-fans 6-tummare. Ducted Fan constructs video-filmer!

Kontakta Fläktspecialisten
SIMPEX HOBBY
Box 130, 741 00 Knivsta
018-34 60 55

PS Behåll flygtrimmen med RC-flygsimulator-programmet för CBM-64!

NATANS HOBBY
(den lilla vänliga butiken med det stora sortimentet) utökar nu med modeller från FLAIR.
Är Du nöjesflygare? Gillar Du dubbeldeckare? Kan Du nöja Dig med semi-skala?
Kontakta då snarast NATANS HOBBY, Box 47, 430 24 Värö-Backa.
0340-600 66 efter kl 1700.

KÖPES

Ritning till SMOG HOG RC-plan och Model Airplane News febr 1957.
026-25 66 69. Arne Fridén.

Motor 2-cylindrig TARTAN 44 glow.
021-248 27 eller 021-10 74 31.
Jan Ericson

GÖTEBORG

Hugget's Färg

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

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

HALMSTAD

RC-anläggningar - Byggsatser

Tillbehör och balsa

Bilar: Carlsson och Challenger

Buggy: TT, Sigma och Carlsson

och även elektronikkomponenter

RJ'S ELEKTRONIK & HOBBY

Kungsgatan 20 **AB** 035-12 40 70
302 45 HALMSTAD

HOFORS

PeAs ROTORBLAD

Allt i trä för modellbyggare

Specialitet: AUTOGIROS & rotorblad

Vingslottor, profilhyvlade i luru Roderlist, skevroderlist Balsa, luru, plywood osv

Återförsäljare anlages

Prislistor mol brevporto

Besöksadress: Nyangsråden Gruvslugan, Långnas, Holors

Postadress: Kallarvägen 13, S-810 10 Torsåker

Telefon: 0290-851 37, 407 32

Huskvarna

RCC

Radio Control Center AB

GROSSIST MED DIREKTIMPORT

Radioanläggningar, byggsatser och motorer med kvalitet till rätt pris.

FRÅN: Futaba, Pilot, Enya, Cox, HP, Saito, IM, Fujl, AYK, MK, Aviomodell.

KONTOR OCH UTSTÄLLNING

Grännavägen 24, 561 32 Huskvarna

Ordertel: 036-14 53 60

Öppet vard 9-12, 13-17, Fred 9-12

HÖGANÄS

HÖGANÄS

hobby och elektronik

Köpmansg 5, Hoganas. 042-302 30

Öppet. Månd - fred 9 30 - 18 00


Lunchstängt 13 - 14 Lord 9 - 13

- RC-flyg-bil-båt
- RC-anläggningar
- Stort sortiment tillbehör
- Hobbyträ
- Motorer - OS, Enya & Thunder Tiger

Ring gärna!

KUNGSBACKA

LEX OCH HOBBY



BRA

Sortering för alla hobbyentusiaster.

Alltid rätta

PRISER

Valkomna 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

Skalaritningar av Brian Taylor

Dekaler Tre kronor

RADIO: JR, Sanwa.

MOTORER: Webra, OS, Irvine

BYGGSATSER: Av bästa och kända fabrikat bl a Robbe och Cambria

TILLBEHÖR: Ca 500 olika artiklar.

Välkomna

Bo Nylund

LINKÖPING

BORGS hobby

Apotekargatan 7, 582 27 Linköping

Tel 013,12 39 81

Modell -flyg, -båt, -bil

Motorer - Radioanläggningar

Modelljärnvägar - Bilbanor

Plastbyggsatser - Experimentlådor - Tillbehör

LULEÅ

R/C FLYG TILL LÅGA PRISER

- Futaba
- Enya, Saito, Super Tigre, Fujl
- Byggsatser: Pilot, Kato, Sig, RPM, Barnstormer
- Portolac, batterier för flyglådan
- Stor tillbehörssida
- Postorder, ingen egen katalog
- Ring för information

R/C Elektronik & Hobby

Tel. 0920-258 61-488 89

Vattentornsvägen 12, 951 61 Luleå

MOLKOM

ELL-AIR

Box 77, 660 60 Molkom

Telefon 0553/211 17

RC-FLYG

Motorer, radioanläggningar och tillbehör.

MALMÖ

MODEL CRAFT



Rundelsgatan 16

200 12 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.

MALMÖ



Fråga Efter!

KVALITET + TOPPRESTANDA

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

Flyg-Marin- Bilmotorer

Tillbehör Reservdelar Service Tuning

Svensk Distributör **MODELLTEKNIK** ROLF HAGEZ

Box 74 Ordertel. 040-44 61 17

230 40 Bara (17.00 - 20.00)

Skellefteå

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

CYKEL & HOBBY

Norrhamngatan 5 - Tel 0910-190 05

OXELÖSUND

ALLT FÖR MODELLHOBBYN

Specialitet

LINFLYG



TRÄDGÅRDSGATAN 10 A 613 00 OXELÖSUND

STOCKHOLM

Roffes modellflyg

Upplandsgatan 66, 113 44 Stockholm

Tel 08/33 30 44



Motorspecialisten: Rossi, Cox, K&B, O.S., Quadra, Kawasaki

Modellflyg - båt - bil

Radioanläggningar

CB-spinner och kvartskala-tillbehör Macs Product

STOCKHOLM

KARBY FRITID

Box 6008, 18306 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.

TROLLHÄTTAN

Tubra

LEKSAKER

LEKSAKER HOBBYARTIKLAR

TRESTADS LEDANDE HOBBYAFFÄR

* BIL * FLYG

* BÅT * TÅG


Drottninggatan 41 (Box 88)

461 22 Trollhättan Tel 0520-135 45

1 Arkaden vid torget

VARBERG

Natans Hobby



Byggsatser Flair

Ben Buckle

Deans Marine

Motorer OS, Merco


Bränsle Diesel, Glöd

Box 47 430 24 Väröbacka

Tel. 0340-600 66 Eft. 17.00

VÄSTERÅS

AROS Hobby Västerås



021-189168

ÖREBRO

BÖRJESSONS



MODELLFLYG-HOBBY

Specialaffär för Modellflyg

R/C-anläggningar · byggsatser tillbehör · motorer · bilar · båtar

Gummirep (Börjesson-repet)

PI 45557, 70590 Örebro

Besöksadress Kårsta Ö, Hovsta

Tel 019/22 62 90, 22 70 22

O.S.

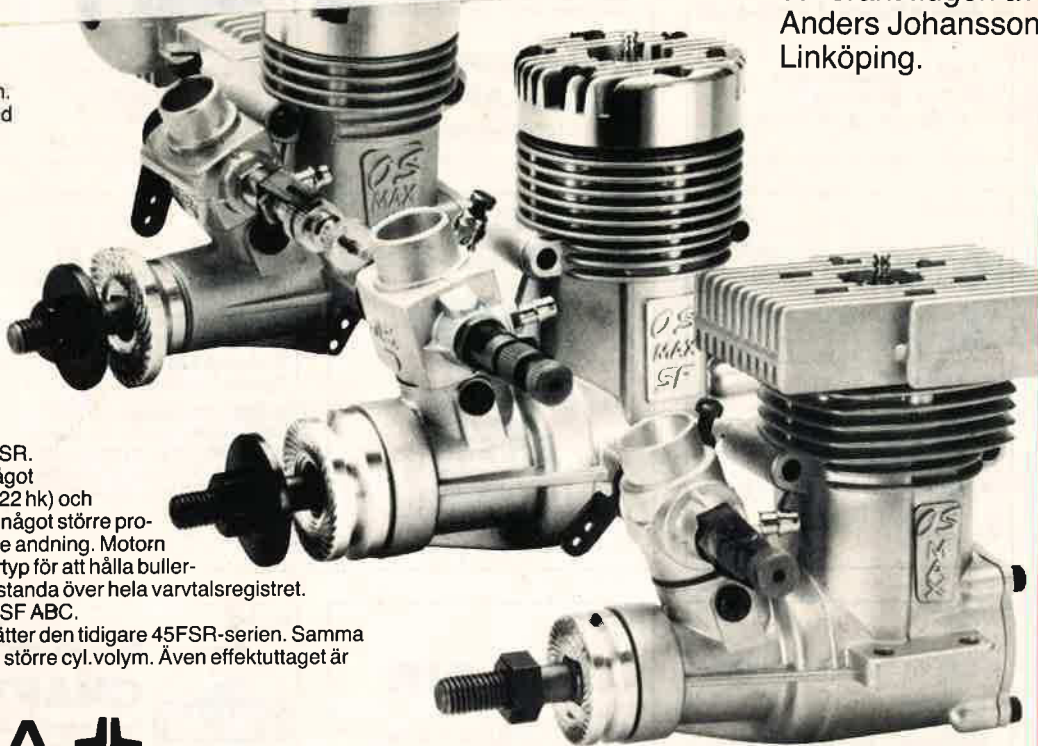
NYHETER · NYHETER · NYHETER

L022
01715Andersson Evert
Bokvägen 22
29500 Bromölla

STOP PRESS!!

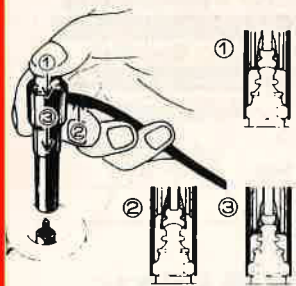
O.S. MAX 61RF ABC-P
vinner SM i F3A,suveränt flugen av
Anders Johansson,
Linköping.

- MAX 10FP: Ny pigg motor i 1,5 cc-klassen. Lättstartad och gångsäker. Levereras med ny dämpare av tvåkammartyp för så tyst gång som möjligt.
- MAX 10FP-M och 10FP-S är marin- resp. linkontrollversion av ovanstående.
- MAX 32F-H: Ny "stor" motor för småhelikoptrarna. Med över 1 hk. i effekt lockar den fram prestanda som du inte trodde fanns i din Shuttle el. Baron 20! Mycket driftsäker med utmärkta trottlingsgenskaper.
- MAX 32F-HS är samma som ovan men försedd med startkona. Perfekt för skala-helikoptrar el. likn. där man vill eliminera startremmen.
- MAX 40SF: Ersätter trottljaren Max 40 FSR. Robust uppbyggd med helt vevhus och något längre slaglängd. Lämnar högre effekt (1,22 hk) och vridmoment vilket innebär att den kan dra något större propellerar. Försedd med 4D trottel för lite friare andning. Motorn levereras med ny dämpare av tvåkammartyp för att hålla bullernivån så låg som möjligt. Sagolikt fina prestanda över hela varvtalsregistret. Finns även i ABC-utförande som MAX 40 SF ABC.
- MAX 46SF & MAX 46SF ABC: Dessa ersätter den tidigare 45FSR-serien. Samma uppbyggnad som Max 40SF men med lite större cyl.volym. Även effektuttaget är större; mäktiga 1,43 hk.



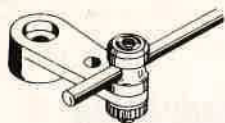
TETRA

Gör sofistikerade tillbehör för en krävande kundkrets. Vänder sig huvudsakligen till tävlingsfolk som kräver så stor säkerhet och tillförlitlighet som möjligt. I sitt sortiment har Tetra många ovanliga och "listiga" tillbehör som man inte finner någon annan stans.



LÅSBAR GLÖDSTIFTS-KLÄMMA

Garanterar säker kontakt



SNABBKOPPLING

Säker läsning. Passar
1,5 - 2 mm stötstång

AVGASFÖRLÄNGNING

För flera olika
dämpare

MINIKRAN

Finns med o utan filter



WIRELINKAGE

Utmärkt för skala-
modeller

MARUTAKA

Ny 30-tals klassiker från Marutaka

Utmärkt väldesignad byggsats på en av USAAF:s mest berömda jaktplan från denna perioden. Mycket avancerad för sin tid och med fina prestanda. Modellen har samma fina egenskaper och byggsatsen är underbart förarbetad med stansat och sågat material samt utmärkt passform. Satsen innehåller bl a motorattrapp, hjulkåpor, beslag m m. Idealisk för .120 4-takt el. .90-108 tvåtakt. Spännvidd: 1702 mm Längd: 1438 mm Vikt: 3,8-4,3 kg

P-26 PEASHOOTER

skala 1/5



MODEL-CRAFT

BOX 2074 • RUNDELSGATAN 16
200 12 MALMÖ • TEL 040/714 35

FINNS I ALLA VÄLSORTERADE HOBBYAFFÄRER