

MODELLVÄNNER

November
2018



INNEHÅLL

Vad händer – Nyheter.....	2
FliteTest.....	3
Debatt.....	4
Pressgrannar.....	4
Thomas Nathanson.....	5
Linflyg F2.....	7
Radiostyrt F3.....	7
F3A-konstflyg / IMAC.....	7
AirCombat.....	7
Pylon F3D.....	7
F3B-segelflyg /F3F/ F3H/F3J /F3K/F5J	7
F3C-helikopter / F3N.....	7
F3U Dronerace.....	7
Skalaflug F4.....	7
Oldtimerflyg.....	7
Modellraketer.....	7
Gurras fotoalbum.....	8
RC-Segel ett sätt att ha trevligt.....	13
Gummilina i november?.....	15
Supra Fly 60 ARF från Pichler.....	16
Kalender.....	18

En tidning i pdf som enkelt kan skrivas ut.

Vit bakgrund gör utskrift billigare för den som vill ha papperstidning.

Skriv bara ut de sidor du vill ha.

Redaktionsgrupp:

Sture Tingwall, Patrik Gertsson.

Vi söker flera personer som kan skriva något i sitt ämne eller bara kåsera eller skicka bilder.

-Tanken är att ALLA ska få med sitt material om det bara håller rimlig kvalitet.

-Vi hjälper så klart till att formatera så att materialet passar i denna tidningen.

-Vi återkopplar så fort vi hinner till dem som skickar in bidrag.

PDF-bladet är inte menat som konkurrens till papperstidning utan ett alternativ som kan ges ut ofta och utan kostnad för läsarna om de inte vill skriva ut bladet på sin eller klubbens skrivare.

I PDF-format som läses på datorn eller platta/telefon finns länkar som är klickbara. Om länkarna inte är allt för komplicerade så skrivs de ut.

/Patrik Gertsson
modell@pgdata.se

Vad händer – Nyheter

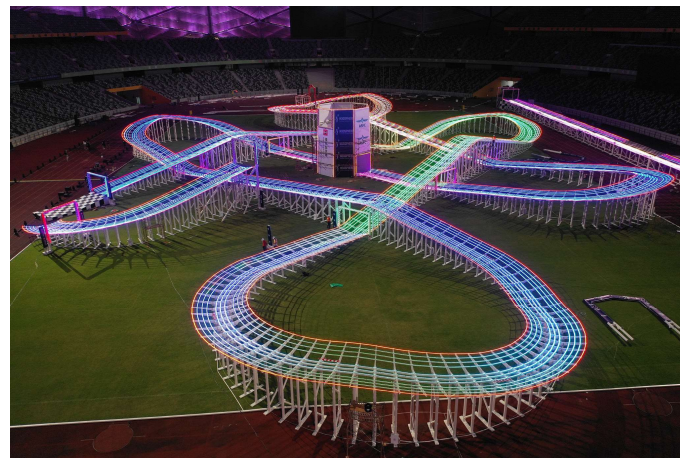


Mats Persson från Söderköpingsklubben MFK Spinn.

En glad mottagare av rookiepriset i Q 500 2018.

En Quick V6-byggsats skänkt av [Minicars](#).

2018 World Drone Race Championship i Kina.



[Oscar Nilsson](#) tog guld i juniorklassen

[Noa Koch](#) tjuvstartade i finalen och hamnade på fjärde plats. Som lag hamnade Sverige på silverplats efter Australien. [Rudi Browning](#) från Australien 15 år och junior vann seniorklassen och kom trea i Juniorklassen.

FliteTest

Det var en gång, men inte så många år sedan, som ett par killar i Ohio USA drog igång ett modellflygforum för att få unga och gamla att börja bygga billiga modellflygplan i skum. I Europa och Sverige hade vi haft en period då många byggde inneplan i Depron. I USA finns det Dollarstore som sålde motsvarande material klätt med papper på båda sidorna så att det var styvare och mera lämpat för lite större utomhusplan.

Killarna hette Josh och Josh. Den ena av killarna var uppväxt med sportflyg och hans far hade eget flygfält och en CUB ? Även grannar hade egna fält och små plan så det var en inspirerande miljö. Den andra Josh var en helt annan typ och aktiv i kyrkan. Nu skulle Josh lära Josh att bygga modeller och att lära sig flyga.

En av Josh-arna heter Bixler som efternamn...

Jag tror nog att de modellerna som säljs av HobbyKing är tämligen kända som nybörjarmodeller och kopia av MPX EasyStar.

Josh Scott som är den som ska lära sig är den riktigt roliga figuren med massor av "Hilarius comments" som man nog bör vara vän med engelska språket för att riktigt uppskatta, och kanske dessutom ha en känsla för "göteborgshumorn".

De hade från början någon kompis som var bra på datorer och någon som var bra på att fotografera och filma så det var kul att följa dem på Forum och Youtube. Nu är de en hel stab med fotografer, såväl på marken som i drönare.

<https://forum.flitetest.com/index.php>

<https://www.youtube.com/user/flitetest>

YouTube-kanalen har mer än en miljon prenumeranter och har producerat över tusen filmer.

Flera nät-aktiva modellflygare runt världen har varit inbjudna att jobba med FliteTest. Vi har bland annat en Svensk kille som var väldigt tidig med FPV, multikoptrar och som gjorde fantastiskt fina miljöfilmer, så fina att han blev erbjuden att åka till ett stort hotellkomplex i Amerika för att göra reklamfilm för deras anläggning. Jag tror att de flesta har hört talas om David Windestål www.RCEexplorer.se

En annan fantastisk kille som varit med är Peter Sripol alias [FoamAndTape](#) som flög ett stort depronfraktplan utanför familjens fabrik. Naturligtvis så har jag byggt ett sådant [tvåmotorigt depronplan](#) som faktiskt är större än en normal 40-trainer. Peter har inga hämningar och har byggt med JATO-assist, VTOL och faktiskt ett så stort depronplan att han själv har suttit i och flugit det! FliteTest utvecklades från att ha publicerat konstruktioner med ritningar på nätet till en stor fabrik som förtillverkar byggsatser i "Dollarfoam". Nu distribueras dessa i Europa av Graupner och säljs av flera svenska hobbyhandlare.



Ett av FliteTest senare alster hamnade på Ripafältet i augusti. Alla planen är mer eller mindre snälla och avsedda att kunna flygas även av nybörjare och även i mindre optimalt väder.

FliteTest började med att anordna storträff med modellflygare – självklart fick träffen heta FliteFest. Detta har utökats så att det blivit träffar i andra världsdelar, bland annat i England och Tyskland.

Orsaken att jag nu skriver detta är ett [foruminlägg i SMF](#) då Sommarsol hade hittat ett inlägg när de tar sig an en IKEA-stol och bygger om till flygplan. Det verkade helt klart som att dessa pojkar "med (enligt reparatören) alldeles för mycket fritid" inte är välkända av alla svenska modellflygare vilket är synd då det knappast kan vara många i världen som gjort lika mycket för att popularisera modellflyget på bred front bland unga och i skolor.

En brytbladskniv och en bra limpistol är vad man behöver för att komma igång. En rulle packtejp att förstärka med är så klart en bonus.

En modell som faktiskt inte är FliteTest men som testades av dem är [FUNBAT av Bloody Mick](#). Det är en riktigt enkel kärra som man lätt skär ut ur ett 6 mm depronflak. Två 9 gram servon eller liknande storlek. En motor på runt 25-50 gram och ett 3-cells batteri på 500-800 mAh så är man nära målet. Några plan samtidigt i luften med serpentiner så kan man ha ännu skojigare.

Jag har inte använt någon kolfiber alls i mina plan och det är flera personer, både juniorer och äldre som har testat.

/Patrik



Debatt

Sätt igång och tyck!

Är det fel på ungdomarna?

Är det fel på drönarna?

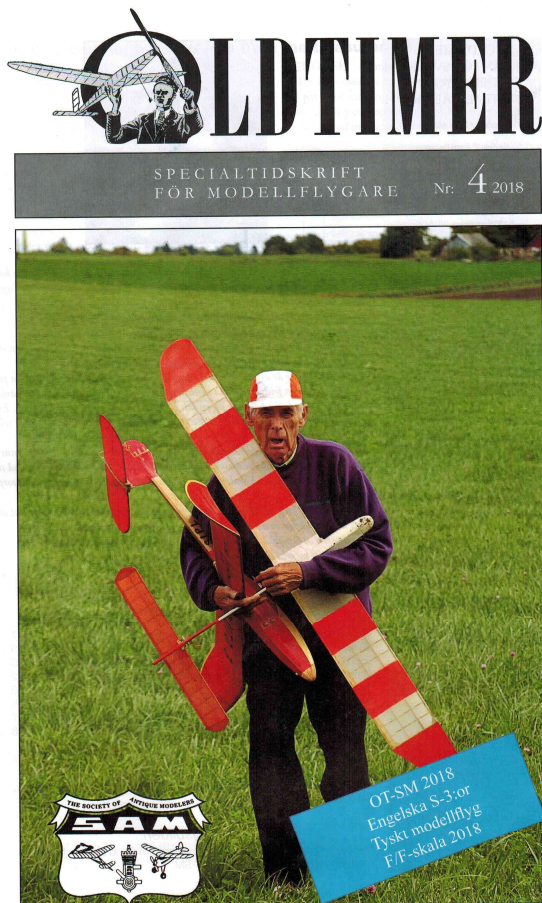
Var det bättre förr?

Är SMFF eller RCFF bäst för dig – i så fall varför?

Pressgrannar

Det har kommit två tidningar i brevlådan senaste månaden.

OLDTIMER nr 4 2018.



Hans Karlsson skriver en trevlig artikel om experiment med kuggväxlar (för att öka propellerhastigheten från gummimotorer). StenP skriver om John Olivers Tigrar. StenP som är den som skriver huvudparten av tidningen skriver även ett omfattande reportage om Oldtimer-SM och årsmötet i Bollerup. Totalt 28 sidor i hög kvalitet och vi väntar på nummer 1 2019 som utlovas till mars. Förutom Sten Persson så är det Per Lundqvist som sköter layouten av tidningen.

LINA nr 1 2018

Man ska inte ta tidningsnumret allt för allvarligt för det har kommit två nummer från förra året i början av detta. Nummer ett handlar alltså om vad som hänt i Linflygsverige från början av 2018 och framåt.

DREILÄNDERPOKAL är som namnet säger tre tävlingar i tre länder som börjar i Tyskland (Bitterfeld)

över Sverige (Karlskoga) till Danmark (Herning) där finalen går på pingsthelgen. Utan någon annan erfarenhet så påstår jag att danskarna nog är de som är bäst på att fixa finalens "bankett". Jag har varit med som åskådare två år när den danska tävlingen gick i Aalborg och kallades Limfjordsstaevnet. Om det har jag lagt ut bilder på:

<http://modellflygnytt.se/opublicerat/dll15/index.htm>

och

<http://modellflygnytt.se/opublicerat/AA16/index.htm>

Förutom Dreiländer så är det med en rejäl artikel från EM i Landres. Tidningen är skriven på både svenska och engelska. Det är flera (mer än 10%) medlemmar/prenumeranter av de ca 100 som kommer från utlandet.



Tidningen på 60 sidor är tryckt på glättat papper och det är Niklas Löfroth som jobbar i tryckeribranschen som tillsammans med Ingemar Larsson är huvudansvariga för innehållet. I senaste numret har det även kommit mycket intressant artikel från den bästa stuntflygaren i Bitterfeld.

Äldre nummer av tidningen finns att tläsa på nätet

<http://slis.org/lina/>

/Patrik

Thomas Nathanson

Det är ett känt namn för alla som varit med länge och läst annonser i Modellflygnytt. Han har i många år drivit en hobbybutik på västkusten och är mycket intresserad av modellmotorer. Senast så är han aktiv på Facebooksidan "[Gamla Modellmotorer](#)" där han skriver om lite udda motorer som han fixar till efter vila i många decennier. Jag har fått lov att kopiera hans texter och bilder hit. Hans första artikel är om sidventilmotorer

Efter gårdagens lyckade körning med min fyrventils Abitar Predator fick jag lust att skriva av mig lite om fyrtaktsmodellmotorer.

Fyrtaktsmotorer kan delas in i 2 grupper.

- Grupp 1 Fyrtaktare med ventiler och
- Grupp 2 Slidmatade fyrtaktare.



Själv är jag mest intresserad av de slidmatade men skall gå igenom de olika ventilmotorerna som jag känner till inom modellmotorer. Senare, om det är någon som är intresserad, kommer en artikel om slidmatade fyrtaktare i modellvärlden.

I den stora världen, utanför mina väggar, finns några olika fyrtaktskonstruktioner med ventiler. Toppventiler, som är det vanligaste, sidventiler, som var vanligt i bilens barndom och halvtoppar med snarkventiler. Vad jag vet finns inga snark-ventilmotorer i modellvärlden. Hade tänkt börja med sidventiler. Namnet kan ju förvirra men här skall jag visa hur.

Motorn är en VEGA 61. Den enda av mig kända sidventil-modellmotorn. Den tillverkades i England på sent 80-tal och i en mycket liten serie. Min har tillverkningsnummer 12. Från sidan sett ser den ut som en annorlunda 2-taktare men när man lyfter på toppen ser man en cylinder med kolv och vid sidan om cylindern två ventiler. Hoppas ni hajade var namnet sidventil kommer ifrån. Svårare var det inte.



I bilens barndom behövdes billiga motorer som var lätta att underhålla och en sidventilsmotor har få och enkla delar, så de var perfekta på den tiden. Senare krävdes mer kraft och bättre bränsle-ekonomi och då fick sidventilsmotorerna utgå. Nästa artikel kommer att behandla toppventil-motorer.

Jag brukar få frågan om jag flugit med motorn. Skam att sägas så har den bara varit monterad i en modell som taxade ganska fort men inte mer. Det mest positiva var att det var enkelt att få tyngdpunkten lagom långt fram.

Under den korta tid som sidventilarna tillverkades kom en hel del varianter ut. Självt har jag en encylindrig och två boxervarianter. En av dem i 8 cc storlek och en i 30 cc storlek.

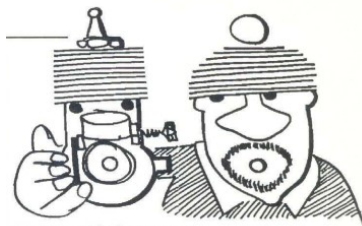
Gårdagens provkörning av min Abitar Predator gav mig blodad tand så jag monterade den encylindriga Vega 61 i en enkel provbänk och provstartade dem för ert stora nöje. Allt för att få tid att fortsätta skriva.



Jag skrev tidigare att jag var intresserad av fyrtaktsmotorer då det finns så många kluriga lösningar för att få mer pulver.

En av dessa motorer är en fyrventilsmotor med dubbla överliggande kamaxlar. Motorn tillverkades först av Conly men senare av en tyskättling vid namn Fleishacker. Motorn är avsedd att användas på metanol men jag vet en del som envisades att köra på bensin. Det fungerade ett tag men sedan slutade bränslepumpen att fungera. Den var ju för metanol och de ingående delarna av Silicon svällde och vägrade att samarbeta. Läger ut några bilder men sedan en video så ni får se att den funkar.





Thomas Nathanson:

VARBERG

Natans Hobby

Tel 0340-600 66
Box 47 430 24 Väröbacka

BYGGSATSER

- Närskala: Flair, Powerplane International, M Reeves, Boddington, Jet Age Products
- Oldtimer Ben Buckle

MOTORER

- Glödslift: Irvine, Laser
- Diesel: Irvine
- RADIO Digifleet
- TÄG Bachmann G

FLYGKATALOG 10: • POSTORDER

Facebooksidan är sluten grupp så man måste båda vara medlem i Facebook och i diskussionsgruppen för att kunna läsa inläggen och se på de videosnuttar som Thomas lägger upp på sina unika motorer.

De som varit med lite vet att Thomas tillbringar de mörka svenska månaderna i Filippinerna sedan många år tillbaka. Därför kan man se inlägg som är lagda för oss svenskar på lite udda tider.

/Patrik – annons och teckning från MFN 1991

Friflyg F1

F1A / F1H – Segelflyg dras upp med 50 meter lina.

F1B / F1G – Gummimotordrift

F1C / F1J / F1Q / F1S – motordrift med begränsad motortid / energimängd

F1D / F1L – inomhus med gummimotordrift

Det svenska friflygets center ligger i Norberg med de aktivast och bästa piloterna i klubben. Där är också hemsidan som har allt man kan önska.

<http://www.norbergsfk.se/>

Linflyg F2



SLIS – Sveriges intressefrämjande av stunt har ett forum där man kan läsa en del om det som händer just nu.

Radiostyrt F3

F3A-konstflyg / IMAC

På SMFF hemsida hittar man lite bilder och information men på Facebook finns flera grupper
Nordic Classic F3A



Mini IAC har en fin svensk hemsida <http://www.mini-iac.se/> samt ett aktivt forum <http://mini-iac.se/forum/index.php>

AirCombat



Sju krigsmaskiner i skala 1:12 i luften samtidigt i kamp. Man tävlar individuellt men har Skvadroner där folk från ungefär samma geografiska område går samman för att kämpa mot andra grupper. ACES Sweden

har så klart en hemsida där man kan få tips. Planen är billiga att tillverka och det är ganska stor förbrukning för de som tävlar. Klassen är riktigt publikvänlig.

På FB finns Svenska Aircombat-Cupen som är en sluten grupp.

Pylon F3D

Det finns många klasser i modellflygets hastighetsgren. Information finns på

SPIs Hemsida. Pylon har även en Facebooksida som troligen är snabbare med information från flera håll.

F3B-segelflyg / F3F / F3H / F3J / F3K / F5J

På SMFF hittar man en länk till <http://www.modellsegelflyg.se/>

F3C-helikopter / F3N

På SMFF hittar man en länk till <http://f3c.se/> som uppdateras rimligt ofta. Diskussioner förs på Facebook [F3C och F3N i Sverige](#)

F3U Dronerace

Dronerace är kanske det senaste inom "koptersporten"?

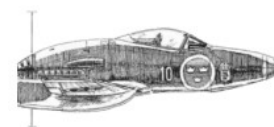
<http://www.droneraceswe.se/> Fast sidan verkar knappast varken som senaste eller hetast stället.

FB-gruppen DroneSweden är värd att kolla.

FB-gruppen Drone-racing-Sweden är en annan aktiv grupp.

SDC – Swedish Drone Cup består av 10 tävlingar. Det beskrivs bra i en [råd på Facebook](#) där det även finns en film som visar 5e tävlingen i Pålaldalen

Skalaflyg F4



Kolla på www.skalaflug.org

Oldtimerflyg



SMOS heter föreningen för antikflyg i Sverige. Hemsidan är bra och det finns flera olika Facebooksidor enbart i Sverige om ämnet.

SMOS sida

Oldtimer Modellflyg

RC Oldtimerflyg

Modellflygare som bygger egna modeller ligger inte helt under oldtimer men har mycket gemensamt.

Modellflyg från plankan ..

Gamla modellmotorer ligger även det ganska nära.

OLDTIMER är ju ett mycket stort begrepp och kärnan är så klart friflygande modeller. Det är svårt att hitta lämpliga fält för friflyg så de träffar som ordnas drar folk från långa avstånd.

Linflyg kom ganska tidigt och det är speciellt en träff i Kungsbacka i början av juni som drar mycket folk med modeller och gamla motorer. Tävling har kommit ganska sent med en enhetsmodell som heter **Weatherman** och som kan anpassas till i princip vilken motor man har liggande.

När det gäller **RC med oldtimermodeller** så är utbudet av flygfält betydligt större så det ordnas tävlingar på flera platser.

Modellraketer

Den 8 september 2018 skapades det en Facebookgrupp Modellraketer Sverige [LPR/HPR] .

Här finns säkert grupper som jag missat.

Gurras fotoalbum

Del tre blir från VM i Frankrike 1987

Liksom i förra numret så finns det ett riktigt bra reportage i Modellflygnytt nr 6 1987

http://modellflygnytt.se/gamla/1987/Modellflygnytt_1987-6.pdf#page=12

men här kommer lite av Gurras bilder i färg.



7 av 10 i Svenska lagen i F1A F1B och F1C



Gurra är svett men njuter i det varma vädret



F1C Laget Uffe Carlsson Gurra Ågren Lars Olofsson



Världsmästaren i Wakefield 1937 E Fillon flög sin original modell från 1937



Bill Hartill som överlämnar diplom till Leif Eriksson och Bror Eimar (gul tröja) som uppskattning för utveckling och lansering av Brors F1B modell Tilka

Pylonspalten

Go Fast Turn Left

Text & bilder Thomas Nyholm, Ludvika RFK

Tidigare publicerat i MFN 1-2017.



Great Planes släppte 2016 en ny pylonskärre som ersätter deras Viper som har funnits i ett antal år nu. Den är framtagen tillsammans med en av alla duktiga USA-piloter, Jim Allen, som blev "2014 Nats winner" med sin prototyp. Den nya maskinen heter Quik V6 och jag tänkte att det skulle vara spännande att se vad som skiljer den åt jämfört med Vipern så jag bad vår kända lokala handlare i Falun att ta hem en för en liten test.



Den finns bara tillgänglig som vit, för egen design av dekor, så valet är ju lätt. Klädseln är riktigt bra gjord, bara mindre uppsträckningar med varmluft/strykjärn har behövts, (klädd med Monokote såklart).

Jag kan direkt se ett antal förbättringar som är gjorda:



Kroppen är smäckrare än på Vipern, med en lite avsmalnande konkav midja på bak-kroppen, och inte de spikraka kroppsidorna som brukar vara det vanliga på Q500-maskiner.



Lite filning på landningsstället. Mest psykologiskt, men det gör säkert ett par kmh extra. Sen blir det ju snyggare. Lås skruvar och muttrar med Loctite



- "Pizzaslicer-hjulen" har en ny bättre lösning på naven. Dom här kommer inte att trilla av som de gamla gärna gjorde.
- Vipern hade väldigt dålig roderrespons i låga farter vilket gjorde inflygningarna och landningarna, speciellt i SuperQ där vi landar med avstängd motor, svåra.



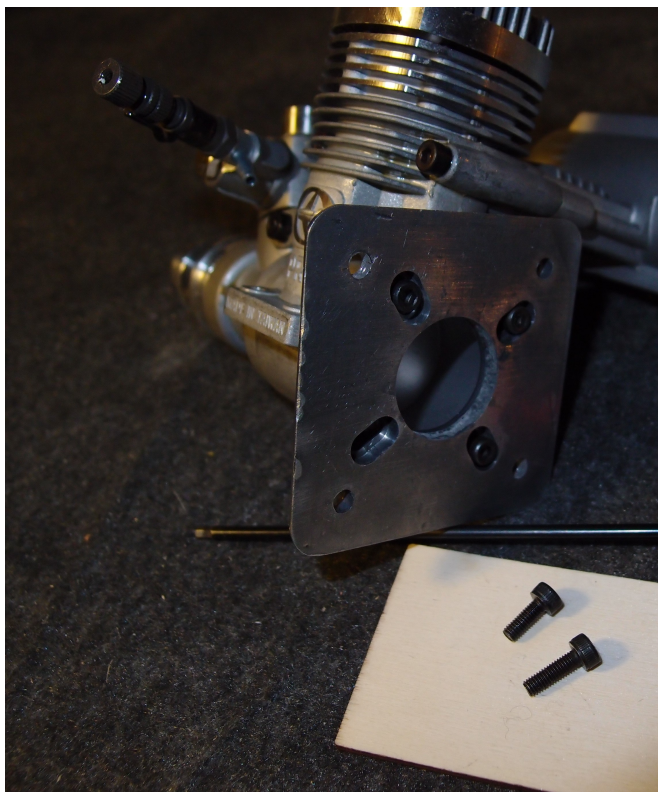
både större roderytor och skevroddren monterade längre ut på vingen.

- V-stabben och linkaget är helt nytt konstruerat. Det blir inbyggd i bakkroppen och riktigt snyggt när det blir klart.



- Vingspetsarna är annorlunda slipade, ovansidan på vingen är nu rak ända ut och spetsarna är rundade enbart underifrån.

Jag tänkte låta min V6 få bekänna färg direkt i SuperQ med en Nelson i nosen. Fungerar den där så går den bra också i vår standardklass var min tanke.



Viperns fina baklocksfäste i aluminium har man behållit och det har samma hålbild till spantet som Nelson och DKT-motorerna har på sina fästen. När man monterar det medföljande aluminiumfästet direkt på vevhuset på en standardmotor, t.ex. Thunder Tiger, Magnum, ASP eller någon annan, är det väldigt viktigt att byta ut skruvarna till de som ingår i satsen. De är 3 mm längre än motorns originalsruvar (och passar i alla fall på min TT). Skulle baklocks skruvar släppa blir det inte skoj.... Gängpaj i vevhuset är inte något man önskar.

Har man inga längre skruvar är det inte fel med en liten droppe blå Loctite på dem vid monteringen av fästet.

Islagsmuttrarna sitter redan på plats bakom motor-spantet. Dock så är alla gängor, (vingbultar, landningsställskruvarna osv) av amerikansk standard (tum). Och det kan man väl tycka vad man vill om. Men vill man byta mot mm-gängor så är det såklart inga problem men jag använder mig tills vidare dock av det som Great Planes skickar med.

Valet av tanktyp hänger på vilken klass man tänker tävla i. Eftersom jag bestämde mig för att testa den i SQ så lägger jag i en 150 cc Tetra ballongtank. Avstängaren föreslås i manualen att man har längst fram vid motorn, jag gör istället som jag har gjort på mina senaste SQ-byggen. Jag vänder tanken bak och fram och stryker bränslet via ett rör som jag limmar på insidan av kroppen. Enkelt, överskådligt och funktionsmässigt. **Kom ihåg att aktivera failsafe i radion på avstängaren!**

Vill man istället tävla i standardklassen så är ballong-tank inte tillåtet utan då är det en vanlig tank med klunk som gäller. Ett tips när det gäller klunktankar, inte bara i pylonsammanhang: Sätt i en sintrad klunk från t.ex. Dubro så undviks ofta problemen med en suckande motor i starten och luftbubblor i slangen. Och sätt en slangbit på tryckröret som går upp i taket, det gör monteringen så mycket lättare.



Tank-tips_Sintrad klunk till Q500-tanken gör underverk. Den övre Tetra-ballongtanken till SQ behöver ingen klunk. Och trycket från ljuddämparen ligger mellan tank och ballong

Något som jag byter ut i satsen är stötsängerna till V-stabben. De medföljande heldragna stängerna fungerar absolut också men 4 mm kolfiberrör känns mera exakt. Jag hade lite problem med att få V-stabben rakt limmad gentemot vingen och var tvungen att slipa ganska mycket på den ena kroppsidan innan det blev bra. Hoppas bara inte att anfallsvinkeln blev ändrad av min justering, jag äger ingen vinkelmätare så det blir till att hålla tummarna nu....

Jag vägde och jämförde motorerna, en Nelson med sitt enkla venturi väger 510 gram och min TT40 PRO ca.550 gram. Bägge inklusive propellrar och baklocks-fästena. Det innebär att tyngdpunkten kommer att skilja sig åt lite vid de olika motorvalen och blir det åt det nostunga hållet så kan bly med fördel gömmas i bak-kroppen innan man limmar ihop det sista i samband med linkage-jobbet.



Nelson LS eller TT 40 Pro. Bara att välja, bägge passar tack vare baklocksfästet som följer med satsen

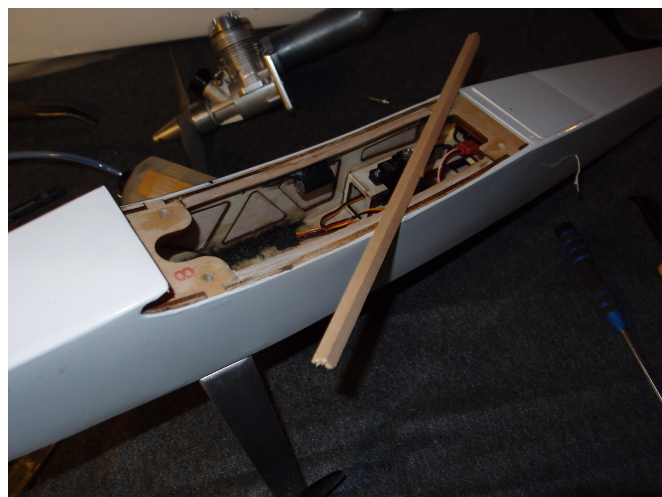
Det syns i manualen hur man kan göra. En vägning i det närmaste flygklar (utan någon extra dekor) visar på 1670 gram med Nelsonmotorn. Då har jag redan blyat 50 gram, (40 framför tanken och 10 i vänster vingspets). Det finns alltså ingen större anledning att snåla på vikten med små servon, liten mottagarack osv. Mini vikten i SuperQ är 1700 gram och i Q500 1800 gram. Till Q500 har jag oftast använt standardservon typ Futabas 3003/3001. Även Hitec HS225 vet jag att många använder.

Jag ska kanske göra ett försök att reda ut de olika klasserna.

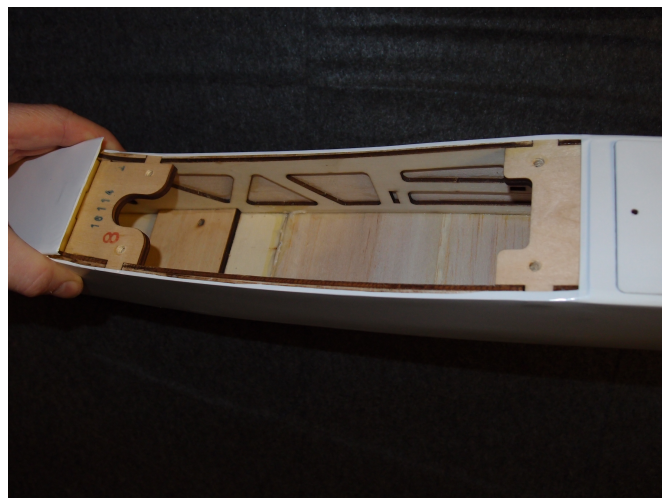
Q500 heter alltså klassen som alltid har varit insteget i pylon här i Sverige. Den har ett ganska strikt regelverk för att gynna nya piloter och inte göra klassen alltför avancerad och kostsam. Klassen har inga internationella gemensamma regler utan skiljer sig en aning från land till land. I vissa länder tillåts andra motorer, (t.ex. .46 storlek) och även mindre propellrar än vår fastställda 10x6, och i en del andra länder är det även ok med nitrosoppa medan vi håller oss till 80/20. Jag tycker väl egentligen att den här klassen härhemma istället skulle heta "Sport-Q500" eller något liknande för tittar man nere i Europa så är Q500 detsamma som vår SuperQ, (eller F3R som de också kallar det), med Nelson och DKT-motorer. Med andra ord; Det vi kallar för Super-Q500 är för resten av pyloneuropa Q500.....

Jag klipper in de första punkterna från Q500-reglerna, något som vi ända från Dala-Pylon-starten på 80-talet gör allt för att eftersträva:

1. Syftet med klassen är att få söndagsflygare, tävlingsflygare och mindre erfarna radioflygare att tävla under en trevlig och billig tävlingsform.
2. Tävlingsmomentet skall ej ta överhand över trivsel och säkerhet.
3. Klassen skall ej genomgå en ständig förändring mot högre farter och extremare modeller.
4. Klassen bör hållas på en rimlig nivå, både kostnadmässigt och utrustningsmässigt.
5. De tävlandes skicklighet skall mätas på så lika villkor som möjligt. Skickligheten i flygningen skall avgöra vem som är bäst.
6. Dock bör klassen vara vidsynt för förändringar rent tekniskt



Jag limmade dit trekantslister på kroppsidorna för att göra vingsadeln bredare. Inte nödvändigt kanske men man slipper fula märken i vingen



Kommer att förstärkas med tunn epoxy med kolfiberflock



Klart, med en liten sporre på plats



Fru Mona, ville helst inte vara med på bild men tillsammans med en så snygg maskin gick det bra

Snart återstår endast premiären av V6an, men det får bli lite längre fram i vår. Det ska bli kul att se hur den står sig i konkurrensen. Sammanfattningsvis så är mitt personliga intryck positivt, det finns inte så mycket att välja på ute i handeln för oss som inte bygger själva och Quik V6 tror jag kan vara med och slåss på allvar. Och med en Q500-maskin kan man ha mycket roligt med och man behöver inte alls tävla den om man inte vill. Även om det är tävlingsmomentet som ger den där lilla extra kryddan.

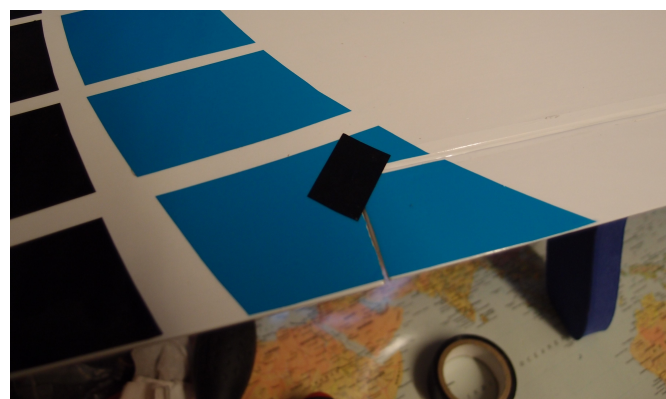


Strax före premiären

Great Planes Quik V6 Del 2.

Premiären av V6:an är avklarad och det fungerade som jag hoppats på. I alla fall i stort sett. Mina farhågor gällande anfallsvinkeln på stabilisatorn var dessvärre befogad. Vid första start så steg den och det behövdes någon millimeter dyktrim för att få den att gå rakt. Föregångaren Viper hade ett inbyggt fel på V-stabbens anfallsvinkel (i alla fall på de 3-4 st. som jag har sett). Dom har allihop krävt höjdrim för att flyga neutralt och vi brukade medvetet slipa ner framkanten på stabben för att kompensera det. Det här vinkelfelet har man bevisligen fixat till nu så mitt misstag att få framkanten en aning låg vid monteringen på Quik-V6 visade sej ju direkt... klantigt av mej men inga större problem.

Ett större och allvarigare problem var ett envist roderflutter som hördes tydligt i hög fart. Dom som har varit med om flutter och vet vad det är förstår allvaret i det. Att tappa ett roder eller ännu värre, ett servo som lägger av på grund av vibrationerna, får ju liksom sina konsekvenser. Bilden visar hur man kan prova sig fram med att försöka tejpa den yttersta spetsen på, i det här fallet, skevroddren. Större roder som dessutom sitter längre ut än föregångaren är förmodligen anledningen, kombi-nerat med ett för mjukt materialval till rodren.



Tejpning visad med svart tejp. Ska självklart bytas till transparent tejp senare

Det här var alltså med en Nelson SQ-motor i nosen, väljer man att istället flyga V6:an i standardklassen så är jag ganska övertygad om att rodervibrationer aldrig blir ett problem.

Jag lyckades i alla fall bli av med dessa oroväckande rodermissljud och istället koncentrera mig på flygningen och känna efter hur den går i banan. Spontant så verkar den snabb och den känns väldigt stabil. Och det var inga som helst problem med roderresponsen varken i hög fart eller vid landning.

Go Fast -Turn Left

Thomas Nyholm, Ludvika RFK.

RC-Segel

ett sätt att ha trevligt

Text och bilder : Jan Olov Stenberg
MFK Jordfräsarna, Köping



I Västmanland kör vi en enkel tävling för segelmodeller, vi kallar den RC-Segel.

Utan att ha forskat i historien tror jag att den härstammar från LSF, League of Silent Flight

Tävlingen omfattar 4 omgångar, varav den 1:a och 4:e innebär att flyga i 2 minuter vardera och de 2 andra är 6 minuter långa.

Inför landningen ska planet passera mellan 2st koner och sedan stanna på marken så nära landningsmärket som möjligt. Poängräkningen kan man se i faktarutan.



De modeller som tävlar är nästan alla balsabyggen med ca 2-meters vingar, typ Blue Phoenix, som är den vanligaste. Reglerna förbjuder användning av klaffar. En och annan kärra har skevroder dock.

Det har genom tiderna visat sig notoriskt svårt att slå "Fönixarna" i RC-Segel. Man kan tänka att det måste vara ganska vindstilla men under årets tävling, de körs i september, blåste det 6-7 m/s.

Sedan 3-4 år har en ny variant på RC-Segel skapats, nämligen RC-Segel Elstart. Det är samma upplägg men med elsegelare. Här gäller 6 minuter på alla fyra flygningarna men samma princip för poängberäkning.

Tidtagningen startar när motorn stängs av och för att få rättvisa ska modellen ha en höjdstängare, d.v.s. när modellen nått 150 meters höjd stängs motorn av. Vi lånar ut våra till dem som inte har egen så att alla kan vara med. Elmotorn ska kort och gott bara ersätta gummirepet.

Den här tävlingen avgörs i Maj, hittills i Köping medan Hallstahammar står för värdskapet på höstens RC-Segel.

Det är trots tävlingsmomentet nästan mer ett sätt att ha roligt på modellfältet. Vi träffas, flyger, klockar tider åt varandra och till slut står grillen och ryker när hamburgarna blir klara.



Linan har just släppt från Jordfräsarnas Blue Phoenix

Faktaruta

Startmetod gummirep. Samma rep för alla.

Flygs 4 omgångar, 2 min - 6 min - 6 min - 2 min
6 min - 6 min - 6 min - 6 min för el.

1 poäng/sek upp till tiden, därpå -1 poäng/sek.

30 sek eller mer över flygtiden ger 0 poäng.

Landning in mot märke mellan 2 st koner på 8-10 m
avstånd från varandra.

30 poäng för landning med nos i cirkelmitt, därefter -2
poäng ifrån märket, över 15 m ifrån 0 poäng.

Luftbromsar inte tillåtna.

Om modellen under landning träffar pilot eller
funktionär ger det 0 landningspoäng.



Finalen i el-segel 2017.

Från vänster: Björn Karlsson 1:a med 1252p, Bertil Henriksson 6:a med 698p, Stefan Jansson 8:a med 563p, Torbjörn Leo 5:a med 771p, Mikael Petric 3:a med 934p, Sven Erik Hallin 7:a med 655p, Jan Erik Larsson (utan sin modell) 4:a med 825p, Jan Olov Stenberg 2:a med 1130p

Lite fakta om artikelförfattaren:



Bilden på mig är några år gammal, men modellen är min mest flugna av alla jag har.

Om modellen:

Jag kallar den E-Spirit. Kroppen är byggd av en klubb-kamrat helt utan ritning, rakt ut ur huvudet. Vingen till Great Planes Spirit, som jag flyger RC-Segel med, råkade passa perfekt. Spännvidd 200 cm, flygvikt 1100 gram.

Motorn är en Hyperion GM 2218, Jeti Advance

40+ fartreglage och 3s LiPo 1300mAh. Propellern är Aeronaut 8x5 och den drar ca 15 Amp.

Om mej:

Jag är född 1947, och fick mitt 1:a modellplan av storebror Sten när jag var 5 år gammal. Han var stor flygentusiast och det smittade av sig på mig.

Från gummisnoddskatapultplan (!) som Tunnan, Lansen

via Lill-Klas o.s.v. till en radiostyrd Robot, vackert i gult och rött siden med Tele-Pilot. Efter Tekniskt gymnasium och familjebildningar flammade hobbyn upp igen på allvar med Termik-Johans Storken och hembyggd Transfunkradio. I mitten på 1980-talet köpte jag en Guld-Futaba och det var då modellflyg blev enkelt. Gårdstads Josefin var oftast i luften.

1981 flög jag min 1:a elmodell. Jag var, och är ännu, insnöad på bygge från ritning och hade fått ritningen till Pär Lundkvists Ogar som jag sett i Allt Om Hobby 1979. Den flög gudalikt, men motorprestanda var ju inget vidare. Gert Zaars Newman var en annan succé, med Speed 600. Den motorn tappade så småningom all ork, men på en fest kom jag att prata med en gitarrhandlare. Det ledde till att jag sålde en Hagström elgura till honom och köpte en Plettenberg för pengarna. Den hamnade i Newman som plötsligt steg lodrätt. Det var 1995.

Numera har jag ersatt 35 MHz med Spektrum och har väl ett dussin modeller, bl.a. 2st metanolare. Byggtråden på SMF om Tiger Mothen är väl bekant men den får vila tills mina 10 liter metanol är slut. Även Poison och Piper Cub J3 finns i hangaren.

Gummilina i november?

Text: Micael Petrik
Bilder & Filmer: Klas Lundin och
Tommi Kinnunen

Efter att min klubbkamrat Klas Lundin blivit inspirerad av mina gummilinaövningar letade han fram sitt 30 år gamla Bird Of Time liknande plan med spoilers för en översyn. Det blev en uppdatering med nya mindre servon mm. Detta plan är helt egentillverkat med egen gjuten kropp och sprygelvingar. Dvs. bra mycket "finare" bygge än min blå/gula Blue Phoenix med STORA Futaba servon som fyller hela bredden i flygplanskroppen och med stötsänger av balsalister.



Klas med sitt BirdOfTime plan

Lördagen 17/11 var det dags för nypremiär av Klas plan. Jag hittade hinken med ca 15m gummilina (typ kirurgslang) och en rulle med drygt 100m lina. Sagt och gjort. Tog hink och en hammare att slå ned fästpunkten med och gick iväg ca 150m och bankade ned fästpunkten. Fäste gummilinan och skarvade på med nylonlinan med skärm i änden. Nu jäklar skulle det flygas med gummilina!

Friskt påhejad av klubbkompisen Lennart hakade jag på min Blue Phoenix och gick tillbaka för att få bra sträckning av gummilinan. FJONG!! Linan slaknade och hade gått av vid infästningen i jordspettet. Inte hade jag tänkt på att gummilinan legat i klubbstuga i snart tjugo år! Men skam den som ger sig. Knöt fast linan igen och hakade på planet och gick tillbaka för att sträcka igen. FJONG!! Nu gick Gummilinan av i skarven till nylonlinan istället. Testdrog lite i den och ännu en 10cm bit gick av men testdrog igen och nu verkade det hålla.

Hakade ännu en gång på min Blue Phoenix och gick tillbaka för att sträcka repet men var lite försiktigare denna gång. Vinden var perfekt för denna typ av start teknik och planet steg till väders hur fint som helst när jag släppte iväg det.

https://www.youtube.com/watch?v=TI9X6_1xNdU

Det är något lugnt och skönt med att flyga med gummilina start och enkla plan.

När jag landat hakade Klas på sitt plan och spände så långt han vågade och släppte iväg. Jäklar vad fint hans gamla plan flög och han såg jätligt glad ut. Vi turades att göra ett par starter till och när Klas skulle göra sin tredje start var det dags igen. FJONG!! Gummilinan gick av på mitten! Jag tänkte att nu är det slutfluket och gick in i stugan och hällde upp en kopp kaffe.

Då kom Klas in och sade att han knutit ihop linan igen så det var bara att gå ut och prova.

<https://www.youtube.com/watch?v=wLbklJygkA&>

Jag gjorde säkert bortåt 13 – 14 starter och Klas 3 -5 starter. Hans tyngre plan skulle behövt en friskare gummilina som man kunde spänna mer för att komma upp på lite högre höjd.

Kall luft och ingen termik gjorde flygningarna korta men det var ändå jätligt kul.

Min längsta flygning var 3min 55sec på en starthöjd under 100m så jag var nöjd ändå för det var en perfekt fin dag på fältet.

Denna dag höll vi till på fullskala segelflyg fältet då det inte förekom någon verksamhet där. Vårt modellflygfält är i minsta laget för gummilina flyg tyvärr. Kanske max 170m i banlängdens riktning så det gäller att det blåser åt rätt håll om man skall vara där.

Helt plötsligt hämtar Klas ännu en gummilina ur sin bil. En svart homogen lina (ingen slang alltså) på 30 meter som tog mig tjugo minuter att trassla ut! Den verkar frisk tycker vi men vi får se när vi testat (var vi nu skall lägga ut denna långa gummilina). Vi har ett par till som vill flyga gummilina i klubben så vi får se vad vi får till sommaren 2019.



Supra Fly 60 ARF från Pichler

Artikel av Conny Åquist

Retro är inne och har så varit ett tag. Senaste nytt är att tyska Pichler Modellbau (www.pichler-modellbau.de) tagit fram en lätt el-variant, som även funkar med 55-90 förbränningsmotor, av Hanno Prettners Supra Fly 60. Med originalet vann Prettners VM i Holland 1985.



Den här vidareutvecklade modellen är framtagen i samarbete med mästaren själv och är optimerad för el-drift.



Modellen är helt och hållet uppbyggd av laserskuren balsaplywood med strategiskt placerade lätthål för lägsta möjliga vikt och största styrka. Pichler Modellbau uppger att målsättningen med denna modell var att

behålla originalets charm och goda flygegenskaper. Förändringarna består i att roderytorna förstärkts och att en stor del av kroppens främre överdel är avtagbar för att medge åtkomst av radioinstallation och motorbatteri.



Modellen kan fås i två olika färgkombinationer och har delbar vinge med en spännvidd på 1720 mm.



Till Supra Fly kan infällbara ställ köpas, fasta medföljer, och en speciellt framtagen "Hanno Special" elmotor. Pichler Modellbau säljer därtill även passande batterier, lämpliga propellrar med mer.

<https://shop.pichler.de/navi.php?qs=supra>

Har du någon udda bild, en bild som du kanske aldrig mera kan ta, med rörelse, som berör?
Visa upp den här så klart! Gärna med lite text om vad den föreställer.



Det här är Weatherman från Kungsbacka Juni 2016. Motorn har "primats" och nu ska den köras "lagom" så att den startar när det meddelas att tidtagarna är klara och klämman sätts på. Man ser hur bränslet forsar ut ur avgasporten och dropparna flyger i luften. Det blev inget hastighetsrekord denna gången för Ingemar Larsson.

Kalender

SMFF har en kalender på hemsidan men den saknar en del. De flesta grenar har sina egna kalendrar och det finns flera grupper med inbjudningar. Här ska vi försöka sammanställa det kommande i grupper. Förhoppningsvis kan det bli någorlunda aktuellt med uppdatering tillräckligt ofta. Jag räknar inte med att få några direkta datum förr än en bit in på nyåret 2019.

SMFF Förbundsmöte

24 mars 2019 i Malmö

Har du motioner så skicka dem via din klubbs styrelse i god tid.

F1 - Friflyg

F2 – Linflyg

12-14 april – F2D Svitavy Tjeckien
(27-28 april) Bitterfield Tyskland – Dreiländer
18-19 maj [Snobben Open](#) F2B Weatherman
30/5-2/6 Karlskoga WC Dreiländer
8-9 juni Herning Danmark Dreiländer
29-30 juni Barcelona F2D
6-7 juli [Gripen Trophy](#) F2B Weatherman
13-20 juli EM Bulgarien
10-11 augusti Speedracer Cup Vilnius (F2A F2C)
xx-xx/9 Dubbel WC Lugo Italien
7-8 september [Farmshack Grande Finale](#) F2B Weatherman

F3

Pylon

AirCombat

IMAC

Swedish Drone Cup

01-04 nov 2018 **World Drone racing Championships** Shenzhen China

F4 - skalaflyg

Oldtimer

Träffar 2019

5/1 09:00-23:00 Stora Halla Degerfors

19/1 Växjö Tipshallen 09:30-16:30

Modellflyg - Drone Race – swap - handlare

2/3 10-15 Vintermeeting MFK Fenix Rättvik

Drags Midsommar

Midnight Sun Fly In

Shoot Out Väst 4-7/7

Shoot Out Syd

Shoot Out Mitt

Ripaveckan v29

Helsingborgmeeting v30

Gränsträffen Arvika

Vinterflyg

Inneflyg på Bosön

24 nov 19:00 - för SMFF

1 dec 18-00 SLM – 100:-

14 dec 18-00 SLM – 100:-

26 dec 09-00 för SMFF

Som vanligt är det förhoppningsvis:

Julaftonsflyg kl 10 på Erlanda – Ripa

Nyårsafttonflyg på Nylanda – Kristianstad

Nyårsdagsflyg på Janlanda - Kivik

Mest Friflyg och Oldtimer

Ben Buckle  Vackra byggsatser till stora OLDTIMER / VINTAGE modeller		Free Flight Supplies  Mike Woodhouse är nog ett namn de flesta friflygare känner till. Här finns det mesta i kvalificerat byggmaterial från England.		BYGGMO  Nyheter Byggsatser Prislista Länkar Modellflyg Svenska friflygbyggsatser	
ACKUS  Enkelt friflyg och gummimotor från Rune i Onsala					

Svenska allround

Autopartner  Har kvalitetsmärken som Extremeflight, Sebart med flera.		HAB  Har det mesta		MFT  Har hela Horizon Hobbys sortiment.	
Skånehobby  Har balsa, klädsel, SIG byggsatser och hela Horizonsortimentet		Model-Craft  Generalagent för OS		RC-Flight  Snabbt och billigt. I brevlådan nästa dag!	

Firmor med egna konstruktioner / Byggsatser

MJD Models  Svenska skalabyggsatser		MBS RC Models  Modellflygplan och tillbehör Kvalitetsbalsa och egna byggsatser.			
---	---	---	--	--	--

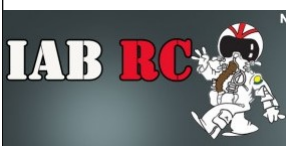
EU-shoppar

Lindinger  En av Europas största leverantörer med gigantiskt sortiment och vettiga priser.		HobbyKing  Kinagrejor från Holland – kolla att det står EU innan du köper!		Staufenbiel  Butiker i bl a Hamburg och Berlin	
Horizon Hobby  Har även butiker i Tyskland		Napolskimmiebie  Massor med byggsatser från Polen. Electric Simple AirCombat			

Här kan man köpa dieselbränsle

3F Hobby Service  Mekkat för linflygare! Kan fixa Dieselbränsle i önskad blandning.		IC Communication  Dieselbränsle i plåtdunk efter beställning. Klädsel i lösvikt balsa med mera – Valby Köpenhamn			
--	---	--	--	--	--

Diverse

Hobby Equipment  Flyg-bil-båt-mc - ALLT		aiR/C Pro  Sweden Black Horse NGH Saito med mera.		PRO RC  Diverse RC	
IAB RC  Belysning sladdar och mycket mer		Söders RC Hobby  		Elflyg  	
Hobby Sweden  		Everöds RC-hobby  		Absolut RC  Nej – denna ligger inte i Åhus ;-))	

Rynos Hobbyshop  I Enköping och på nätet		RCHobbySyd.nu  RADIOSTYRD MODELLHOBBY SEDAN 1988			
--	--	--	---	--	--

Grossister

minicars  <i>Serving the Hobby Since 1968</i> Distributör – men kolla deras ÅF-lista som har massor med Återförsäljare runt landet. Stämmer det verkligen?		Carrocar  Distributör – men kolla deras ÅF-lista som har massor med Återförsäljare runt landet. Många fel i listan!		ELEFUN  Norsk som säljer i Sverige	
---	---	---	--	---	---

Firmor som har lite intressant för modellflygare

Hobbex  <i>Roligare fritid!</i> De har funnits med många år och man hittar dem ofta i nya stora Gallerior		Biltema  En stor jäkla flaska CA-lim med accelerator för en 50-lapp kan rädda dagen på fältet ;-))		Kullagergrossisten i Eslöv  Säljer bränsle	
--	--	---	---	---	--

Ritningar

Outerzone  <i>Search Browse Add</i> Stället man hittar de mest fantastiska och även väldigt kända modeller på ritning att ladda hem.				Skriv och berätta vad vi missat så kommer det med i nästa utgåva.
--	---	--	--	---

Ritningar och shortkits

Belair kit Cutters  <i>The Name to Build on ...</i>		Sarik Hobbies  <i>The store for the model builder</i>		
--	---	--	--	--