Modellvänner











Augusti
2022
Nr 50

Innehåll

Kalender!	2
F3D - pylonracing	4
Pressgrannar	5
Shootout Syd	6
Snobben CUP - Linflyg	14
Vislandadammen 30 juli 2022	16
F3D - VM-guld i USA	20
RIPALÄGER – SHOOT OUT SYD 2022	28
LÄNKAR - FAVORITER	30

Kalender!

F1 – Friflyg
4 sep Hösttävl Kongenshus Hede DK
11 sep Erik Knudsen Memorial Skjer Enge DK
17 september Hösttävling Gendalen
15 okt Jyllandsslaget Kongenshus Hede DK

F2 – Linflyg
10 sep Västkustträffen WM F2B Kungsbacka
11 sep Västerås Speed Open Västerås
24-25 sep Vbg-pokalen Combat WM Vänersborg
1-2 okt Snobben Cup 3 WM F2B Ringmaster Nymölla
xx okt International Ringmaster Fly-A-Thon
xx=Första helgen i okt med 2a som reservhelg

F3A – RC

F3 Segel
2-4 sep meeting Brännebrona
10-11 sep F5J SM Gråbo10-11 sep F3K Siglanda
17 sep F3F SM
24 sep F5J Avrundan
24 sep F3B-T Ikaros cup V
1 okt Hangträff Höstvinden Stockholm
8 okt Ikaros Cup SPEED

F3C F3N Helikopter

F3D F3R F3T F5D - Pylon

27-28 aug Rotenburg
27-28 aug Söderköping
24 sep Dala Järna
1 okt Reserv

AirCombat
27-28 aug Finnkampen
17-18 sep SM

IMAC
30-31 juli Svenska Cupen Ripa
10-11 sept Helsingborg

Oldtimer
25-28 aug OT -SM Friflyg Bollerup
17 sept Hösttävling Gendalen

F4 – SKALA
3-4 sep NM Evje Norge

F9- Swedish Drone Cup

Träffar

Är ni ute och reser och vill besöka klubbar?
Många har en kväll i veckan då det är aktiviteter.
Skicka in din klubbs kväll så kommer det med här.
Tisdagar Gripen Simmelsberga Landskrona Skåne
Onsdagar Ripa MFK Åhus Kristianstad Skåne
Onsdag Skanör Skåne
Torsdagar Eslöv Skåne
Tre Aviatörer Kivik Skåne

OBS

Även om Covid har släppt taget är inga datum och arrangemang är helt säkra. Kolla alltid med respektive arrangör i anslutning till datumet i fråga.

Modellvänner finns på www.modellvänner.se.

Alla är välkomna att skicka material till modell@pgdata.se

Har du någon idé om reportage så ring gärna om du inte vill skriva.

Patrik Gertsson
Ålvägen 10
29672 Yngsjö

0709 763384

Många bilder har lagts upp på Facebook men ska också finnas med lite bättre kvalitet på hemsidan

http://xn--modellvnner-r8a.se/ba/2208/

Tack alla som hjälper till!!

/ Patrik Gertsson

Augustinumret har extra många bilder.

En del av bilderna finns i pdf-bladet som du just läser men många flera bilder finns i större upplösning på egen sida Bonusbilder. Det har funnits bonusbilder till flera nummer bakåt men nu finns de som egen länk - klicka på texten under bilden på månadens tidning.

I augusti har det blivit tre egna bonussidor!

Del 2 och del 3 är länkade från den första sidan.

I del 1 och del 2 finns det även youtubeklipp som man hittar längst ner på respektive sida. Man kan klicka på klippen och få upp de i helskärm. De som vill veta mer om VM-gänget så finns det en hel del filmer på AMAs sida på tuben.

Juli 2022



Bonusbilder

Aug 2022



Bonusbilder

EXTRA BILDER TILL MODELLVÄNNER AUGUSTI 2022

Ripaveckan - vecka 29 sedan många år.
Det har varit modellflygläger på Ripa sedan slutet av 1960-talet, den första stugan byggdes med början 1970 och var i stort sett klar 1972.

I dag är det en helt annan anläggning med plats för många husbilar och husvagnar som har tillgång till el.
Klubbstugan känns inte igen och intill finns ett hus med toalett, dusch och möjlighet att diska.

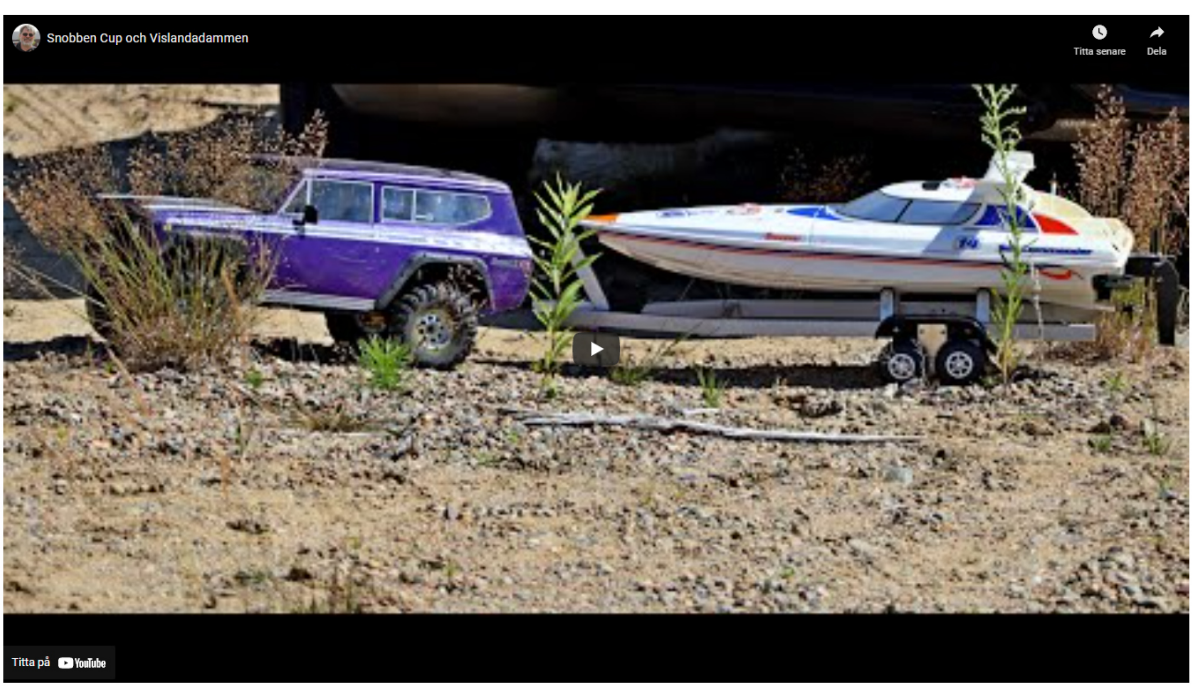
Några bor på fältet i princip hela sommaren med på fredagen och lördagen börjar det strömma in besökare. På söndagmorgonen var det 10 (bokade) platser lediga.

Måndag den 18 juli - tema oldtimer/nostalgi
Tisdag den 19 juli - tema el
Onsdag den 20 juli - tema Warbird / Skala
Torsdag den 21 juli - tema Segelflyg / Jul-i-afton
Fredag den 22 juli - tema Flygsportens föryngring
Lördag den 23 juli
Söndag den 24 juli

Del 2 - Snobben Cup och Vislandadammen

Del 3 - F3D-gänget tar guld på VM i USA





F3D - pylonracing

Bilder och text : Thomas Nyholm

Här kommer en hälsning från Muncie, Indiana där vi i skrivande stund är och försvarar dom svenska färgerna i årets F3D-VM.

Ett besök på AMA's modellflygmuseum är också självklart.

Mvh Team Sweden.
Piloter: Emil Broberg, Gunnar Broberg och Simon Nyholm.
Caller: Thomas Nyholm och Gunnar Broberg.
Teamleader: Börje Ragnarsson.











https://www.youtube.com/watch?v=qLGlBz2p1rQ

Thomas bilder kom från Indiana på tisdagen. Någon dag senare kom det video från AMA på Youtube om VM i F3D F3E. Varken bildkvalitet eller ljud är något man kan jubla över. Däremot sveriges insats med individuellt guld och brons samt lagguld!

Det var mäktigt att få se den svenska flaggan och höra sveriges nationalhymn så mycket.

Det är klart en stor bedrift!

Det är också trevligt att i princip samma resultat nåddes av Tjeckien i el-klassen!

Detta var första (modellflyg)VM i någon klass sedan covidrestriktionerna. Det var 12 nationer som kom till VM i pylonracing. Det hade säkert varit flera om vi inte fortfarande haft covid att ta hänsyn till.

Regler för alla modellflygklasser finns på FAIs hemsida.

https://www.fai.org/page/f3-radio-control-pylon-racing

När man kollar på F3D så finns denna fina bilden



Motorn i en F3D är .40 eller 6.6 cc.
Max spännvidd 1800 mm
Min vikt är 2250 gram.
Triangelbanan är 400 meter och man flyger 10 varv.

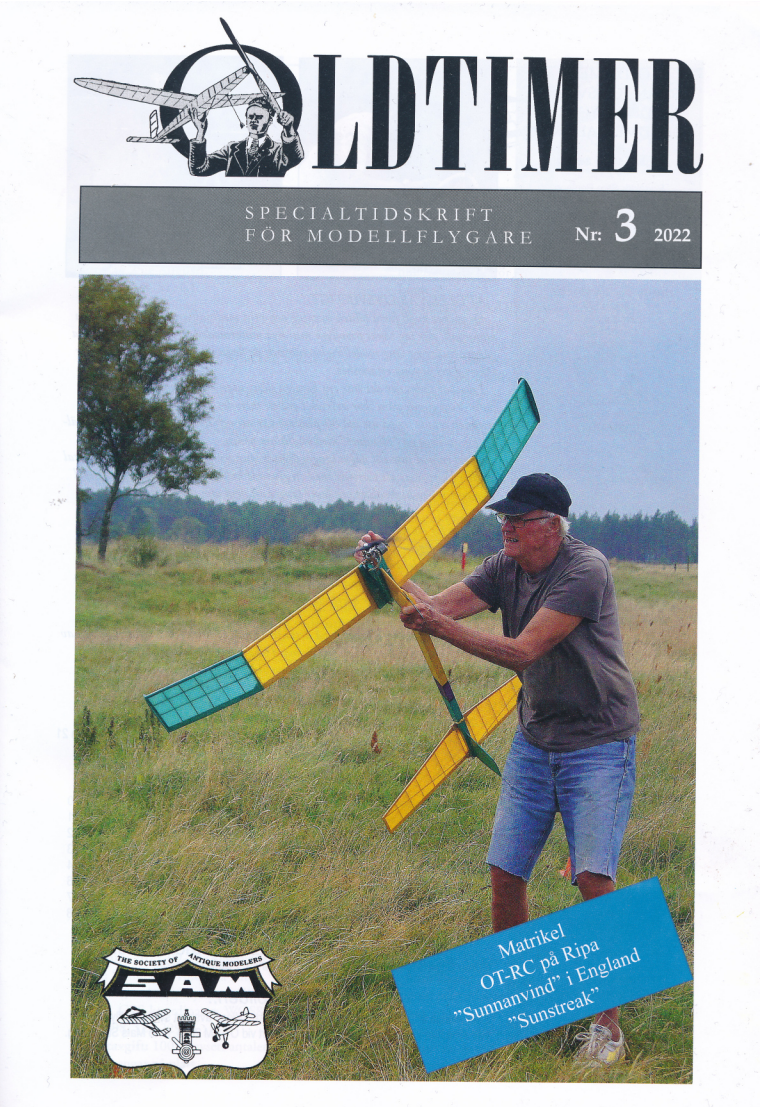
Lagledaren Börje Ragnarsson från Växjö har i många år varit den som designat och skapat modellerna som gett Sverige framgångar i klassen.

I listan över stora grabbar (35p) hittar man :

Emil Broberg : 94 poäng (2020)
Gunnar Broberg : 42 poäng
Simon Nyholm : 13 poäng
Börje Ragnarsson : 55 poäng??

Årets poäng kommer att hissa Emil och Simon en hel del.

Pressgrannar



Innehåll/Sida OLDTIMER 3/2022:

Tävlingsinbjudningar	3	OT-RC på Ripafältet	20
Modellflyget i Tyskland, Del 18	4	Ett Cox-alternativ för C 1	21
Modeller och namn, Del 2	6	Linstyrt modellflyg, Del 8	22
Tidiga R.T.F.-modeller, Del 2	8	Ritning "Sunstreak"	23
Medlemsmatrikel	10	Två R/C-pionjärer, Del 2	24
F-modellen "Texan"	16	"Sunnanvind" i England	26
Ungdomsårens byggsatser	17	Ny efterlysning	27
"Sirius" – en Nordwaegermodell	18	Medlemmarnas foton	28

ATT LEKA ÄR LIVSVIKTIGT

Ett stort antal s.k. aforismer på detta tema kan vi hitta i litteraturen och en av de bästa anser jag att författaren Bernard Shaw står för:
"We don't stop playing because we grow old.
We grow old because we stop playing".
En annan författare, Timothy Voak, skrev helt kort att
"Growing old is mandatory; growing up is optional".

Shootout Syd

Ripaveckan har långa traditioner.

Vecka 29 - ”marknadsveckan” samlas trogna modellflygare för att campa och trivas på Ripa.

Ripa har traditioner som modellflygfält sen slutet av 1960-talet. Fältet har flyttats från militärt område och är sedan flera år tillbaka friköpt och ägs av klubben. Sedan några år finns det nedgrävd el till drygt 50 campare.

Det är flera modellflygare som tillbringar flera veckor på fältet, men vecka 29 är det fullt och grillat och fika finns att köpa hela veckan.

För några år sedan delade man upp veckan i temadagar. Tema betyder att de som känner för det kan flyga med sina temamodeller några timmar mitt på dagen. Förmiddagar och kvällar är det i prinip alltid fritt för alla. Undantag är när det är segeltema då segelflygarna hellre vill ha sin tid på förmiddagen. Mest besökande brukar det vara på ondagen då temat brukar vara warbird och skalaflyg med en speaker som beskriver planen i luften. Då är förutom campingen även alla parkeringsmöjlighter i princip fulla.

Det var många som anlänt redan på fredagen så på lördag den 16 juli var det plan i luften kl 9 på morgonen - tiden när det är OK att flyga även med de modeller som inte är tysta (el).



På söndagen den 17 juli hade de flesta kommit men det var några bokade platser kvar på campingen. Det var montering av flygplan och flygning hela dagen. Kiosk med grill och kaffe kom igång trots att det inte är tema förr än på måndagen.





Måndag den 18 juli är det Oldtimer och nostalgitema. Oldtimer är enligt regler plan konstruerade före 1960, men nostalgi tar med i princip alla gamla trainers som kördes med 35 Mhz och glödstiftsmotorer.



Thomas Berggren är tidstypiskt klädd - troligen äldre än de vanligare utsvängda jeansen som nog bars av de flesta som flög Carl Goldbergs Falcon modeller som fanns i 56 tum, Junior och Senior. Modellen är från sent 1960-tal och en av de första som är designad med halvsymmetrisk profil och lämpad för akrobatik.



Alve Hansson flyger en Stick. Ursprungeet var nog Balsa USA , sen kom PEAs Rotorblad med en ”nästan kopia”. Bosse Gårdstad med Lajban hoppade på samma stil.



Ett annat sätt är att leta upp en gammal friflygande modell och konvertera till en RC-modell. Bengts Miss America är från 1934.



Med de analoga proportionella sändarna blev det många som flög konstflyg som blev F3A-klass. Det designades modeller i många klubbar. Det skapades formar för att gjuta kroppar i glasfiber. Många av dessa kärrorna från 70-80-talen finns kvar och är riktiga ”strykjärn” som stabilt flyger i alla väder.

På tisdagen var det tema EL. Elflyget är snart 20 år med LiPo-batterier och borstlösa motorer. Tidigare var drivpaketet tungt i förhållande till kraften och det var bara entusiaster som vågade sig på. I dag är det i stället entusiaster som fortfarande kör förbränningsmotorer.



Thomas och Rickard visar riktigt små elmodeller från Banggood. Runt 1000 kronor för 70 gram flygplan med batteri, propellrar och sändare. Modellerna har inbyggda gyron och flyger riktigt bra även när det blåser runt 8 meter i sekunden. Batterierna är på en cell och runt 100 mAh kapacitet. På de lite större modellerna har man ofta batterier med 12 celler i serie och 5000 mAh kapacitet. Det är alltså 600 gångers skillnad mellan största och minsta elplanet under dagen. Det finns så klart mycket mindre och rejält större maskiner än dessa beskrivna.



Några riktigt vanliga elmodeller är elsegelplan. Då använder man en elmotor för att komma upp till drygt 50 meters höjd, vilket kan ta runt 10 sekunder. Sedan utnyttjar man uppvindar, termik, som lyfter planet till sådan höjd att man bekvämt kan se och styra planet. När planet är lite högt flyger man ur uppvinden, mot vinden, närmare sig, och letar efter nästa uppvind. Så kan man hålla på hela dagen om man har lite support som kommer med mat och dryck till piloten.



Rickard Balcke visade en udda modell. Modellen har en oval vinge som fungerar både som främre huvudvinge och som bakre stabilisator. Detta planet är utskrivet med en 3D-printer. Man laddar ner en ritning från nätet och låter skrivaren bygga upp sektioner av flygplanet. Man limmar ihop sektionerna och målar eller klär med dekaler. Denna modellen tog ett par dagar att skriva ut.



Vi fick även se en betydligt större Spitfire som var utskriven med 3D-skrivare. Är man duktig så skapar man sina filer själv och kan skriva ut skaladetaljer så att modellen blir väldigt lik förebilden. Ett sådant här projekt får man nog räkna med att lägga en vintersäsong på.

På onsdagen den 20 juli var det tema för Warbird och skalamodeller. Denna dagen lockar mycket publik. Man kan få se riktigt stora modeller med rejäla motorer som låter ”äkta”. Det var en modell med en 5-cylindrig stjärnmotor på 250 cc som hade en effekt på runt 15 hästkrafter. Ljudet och upplevelsen med ett riktigt stort modellplan är svår att beskriva.



Ett par modeller med en lite mindre 3-cylindrig stjärnmotor imponerade inte mindre. Att se och höra två modeller tätt intill varandra i luften är mäktigt. Att flyag rote med modeller är många gånger svårare än i fullskala när man har närmare relation till det andra planet.







Elfläkt är alternatiet till de brandfarligare jetmotorerna. Nu kan man köpa riktigt snygga och välflygande moderna jaktplan. Kvaliteten har utvecklats en hel del på senare år. Nu klarar modellerna att starta och landa på gräsfält både med tillräcklig kraft och stabila infällbara landställ.

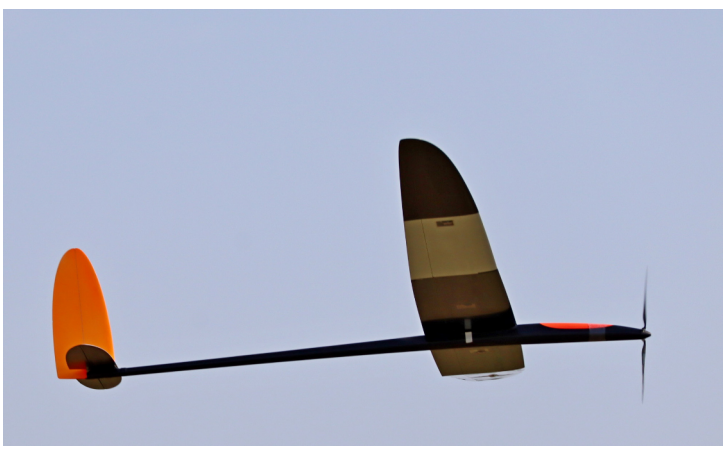


Storleken har ingen betydelse - eller? Denna Siemens Schuckert från 1917 gjorde sig mäktig i luften. Kärran behöver nog något tusen timmar till för alla skaladetaljer och sömmar som ska till. Thomas Nilsson har känsla för detaljer och flög även andra snygga skalaplan.

Torsdagen var segelflygdag. Det har flugits segelflyg varje dag men i dag var det minst 20 seglare. Ofta var det en hel del i luften samtidigt. Segelplan kräver stora utrymmen och kan inte hålla sig över den klippta banan framför publiken. Det finns termik lite överallt så det var ofta man såg piloter stå och titta åt helt olika håll på himlen.



I dag var det en elektrisk winch tillhanda för att dra upp de stora kompositplanen.

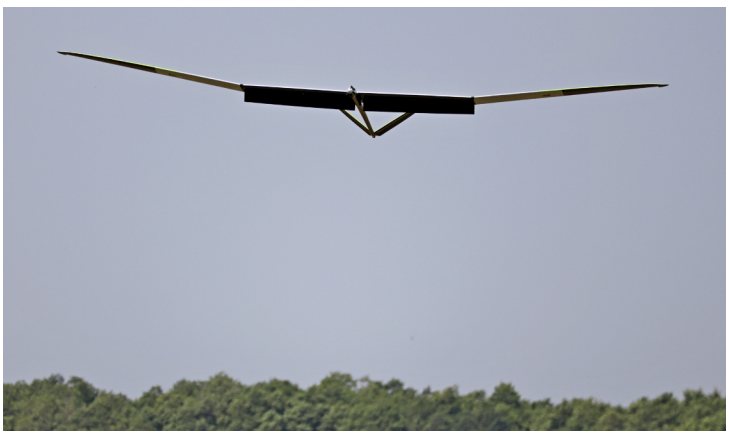


Många plan har elmotor så att de kan starta utan extra utrustning.



100 meter lina och 30 meter gummiband är receptet för äldre segelplan i balsa.









På torsdagskvällen är det dags för Jul-i-afton! Då samlas alla i pergolan för att äta (julmat) spexa, sjunga, titta på Kalle Anka med mera.





Och så blev det hårtema









Fredagens tema var modellflygets framtid.

Sveriges Flygsportförbunds generalsekreterare Kjell Folkesson kom på besök. Det var många av Sveriges klubbar representerade så det blev många tankar och ideer framförda.









Detta är nog ett tema som kommer att bli återkommande.



Sista lördagen brukar det vara allmän flygdag utan tema. Nu gäller det att flyga allt man har glömt under veckan.







Det finns flera ställen under tak att förvara sina plan på om det regnar eller på nätterna om det inte är plats i förtälten.









Söndag - dags att packa för flertalet. Efter att förtälten har rivits så åker husbilar och husvagnar upp till depån för att packas fulla med flygplan, sändare, dunkar och annat.



Olle passar på när pappa röjer i vagnen. Han får hjälp att plocka ner pappas Tommy. Nu ska det flygas!

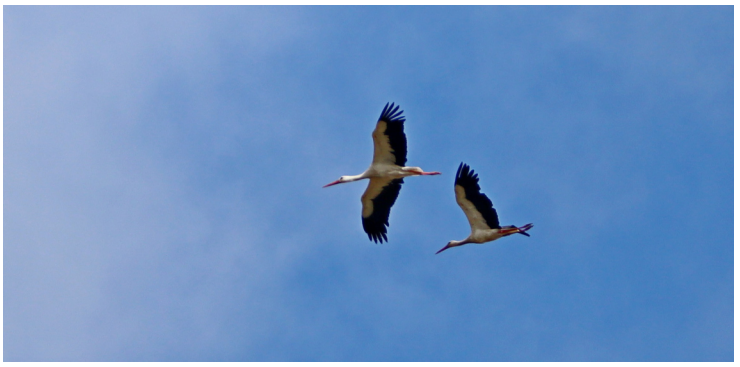


Pappa kommer snart med en Lentus.

Segelflygarna är trogna på morgnarna. Lite moln visar att det är massor med termik - överallt.

Det är en hel del som stannar kvar och flyger efter Vecka 29.





Modellflygarna är inte ensamma i luftrummet. Havsörnen visar sig iband. Gladorna finns alltid i närheten och visar var termiken finns. I dag var det två storkar som låg och kurvade för att få bra höjd till turen till någon nyskördad åker eller till någon sumpmark.





Ove har väntat med att premiärflyga sin Zlin till sista dagen. Hur gick det? Lite stressigt med trimning som sköttes av kompisen Thomas. Landningen var lite så där men utan skador.

Vill du se fler bilder - det finns över 260 bilder i HD-upplösning på sidan med bonusbilder.

www.modellvänner.se/ba/2208

Snobben CUP - Linflyg

Den 30 juli var det dags igen. Denna gången var det inte på Snobbens klubbfält utan på Sölvesborgsfältet. Det är tre deltävlingar och tanken är att visa upp olika fält i södra Sverige som kan hysa linflygtävlingar. Kravet är i princip 50 * 50 meter för att rymma en stor stuntcirkel med 25 meters radie. Det är inte många klubbfält som har den storleken.



Det tävlas i tre klasser, Stunt (F2B), Semistunt och Weatherman. F2B följer FAI-regler och är en av fyra VM-klasser i linflyg. Semi är inte lika noga. Det är samma flygplan som i F2B men kanske enklare och billigare. Manövrerna behöver inte vara lika avancerade och man får poäng för de manövrer i programmet som man klarar av att flyga.



Weatherman skapades som en veteranklass där kravet är att flygplanet byggs från en ritning från 1940-talet. På den tiden var det mest att flyga runt - och ju snabbare desto bättre. Originalet är byggt till en liten Mills dieselmotor. Nu finns det klasser för alla motorstorlekar upp till 10cc i både glödstift och diesel. Någon har även provat på elmotor, men det är ingen klass.





F2B är den riktiga tävlingsklassen och modellerna är ofta riktiga mästerverk i bygge och finish. En manöver går ofta från noll till 45 grader höjd från piloten räknat. En 4-kantloop har då ungefär 14 meter långa sidor. Hörnen ska vara distinkta. Det kan vara skrämmande att se ett plan i vertikal dykning plötsligt göra ett hörn med början 3 meter över marken!



I nybörjarklassen SEMI används kanske ett äldre plan eller ett billigare plan med profilkropp.



Tanken från början med Weatherman var att man skulle kunna ta en gammal motor som man hade liggande. Nu jagas det rekord i alla klasser så man ser oftare riktiga tävlingsmotorer. Med gamla motorer kom man upp i varvtal på mellan

8000 och 16000 varv i minuten. Racingmotorer kunde varva en bit över 20000 rpm. I bilvärlden har man inte propellerhastigheter att ta hänsyn till så de motorerna kan gå en bra bit över 30000 varv i minuten. Dessa motorer blir nu konverterade till flyg och rekorden flyger på löpande band.



Weatherman Vintage Speed

Placering	Namn	Klass	Tid	Hast	%
1	Christian Johansson Västerviks MFK SWE	3,5G	18,6	155,7	101,60%
2	Jörgen Aagaard MFK Pingvinen DEN	2,5G	18,9	153,2	91,50%
3	Thomas Olsson Trolhättan MFK	1,5D	26,3	110,1	79,50%
4	Torbjörn Lundgren MFK Snobben SWE	2,5G	28,7	100,9	60,30%



Man flyger mot tidigare rekord för sin motorklass. 101.6% innebär att Christian Johansson åter har tagit ett hastighetsrekord i klassen 3,5 cc glödstiftsmotor. Hastigheten 155,7 km/h kommer att bli 100% referens vid nästa tävling. Även om hastigheten ligger på ungefär halva mot i tävlingsklassen F2A så är det imponerande på en homogen balsavinge som ritades 1947.

Snobben Cup F2B

1 Staffan Ekström, Trelleborg MFK, 4377p
2 Anders Hellsen, MFK Snobben, 4027p
3 Micke Palm, Kungsbacka MFK, 3811p
4 Emil Palm, Kungsbacka MFK, 1658p



Om en vecka är det VM i Polen. Några av dagens tävlande åker dit för att först vara med i världscuptävlingar och sedan förhoppningsvis VM.

Sannolikheten för pallplats är nog inte så stor. Flera piloter från de tidigare östländerna i Europa har visat sin kapacitet under pingstens världscuptävlingar i Herning Danmark. Sedan är världen stor! Några länder är fortfarande drabbade av COVID 19 som förbjudit intensiv träning i ett par år.





Vislandadammen 30 juli 2022



Växjö RC anordnar en träff för bilar, båtar och sjöflygplan en gång om året. Dammen är ett gammalt grustag. Verksamheten är nog i gång till viss del men inte på helgen. Ena änden av dammen har försetts med sandstrand och badbrygga. I andra änden är det mera brant och stenigt med möjlighter att sjösätta båtar och flygplan.

Douglas Danielsson kom med ALLT! En räddningsbåt ligger högst upp i släpet och kom nog inte till användning. I stället användes en radiostyrd räddningsbåt för att knuffa iland modeller som inte kunde komme in till stranden för egen maskin.



Av någon anledning så var det sparsamt med sjöflyg, men desto mera båtar i alla varianter från små racers till riktigt häftiga skalabåtar, från hjulångare till torpedbåtar.



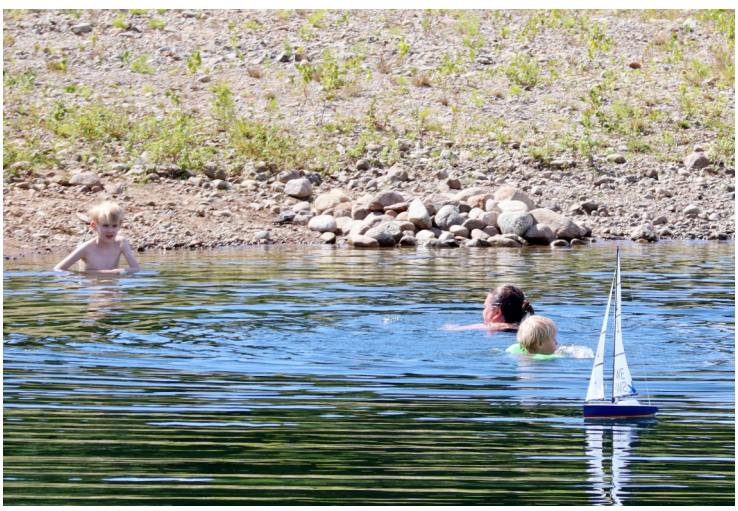
Skipper är en fantastisk maskin - på alla underlag och i alla väder.





En katamaran håller sig upprätt utan en massa djup och tung köl.





En liten bit bort var det nästan badvänligt. Segelbåtar utgör ingen större fara för de som badar.



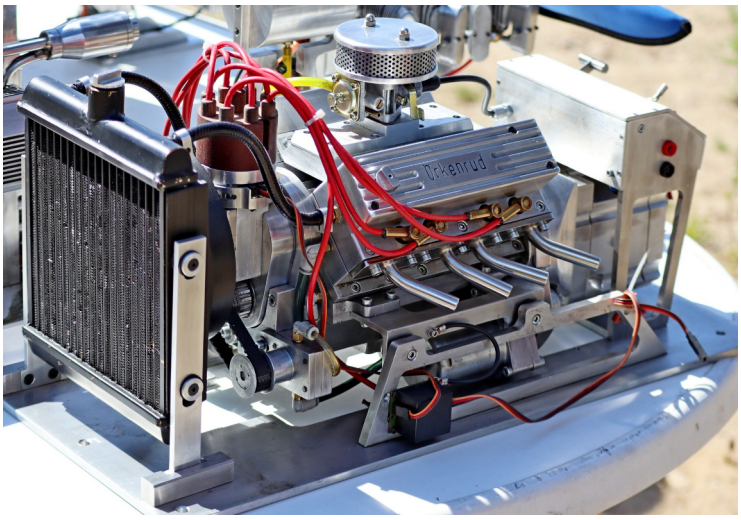




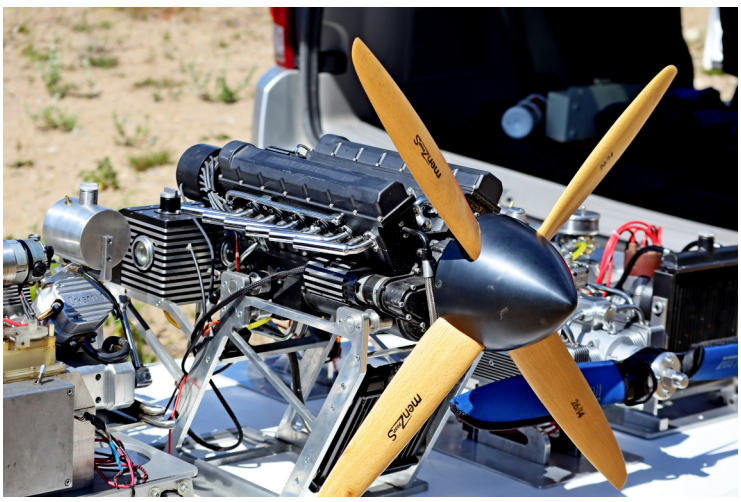


Jagaren Öland (1961) fick elektroniska problem och hade problem med balansen. Vinden hjälpte till att få skeppet till land.

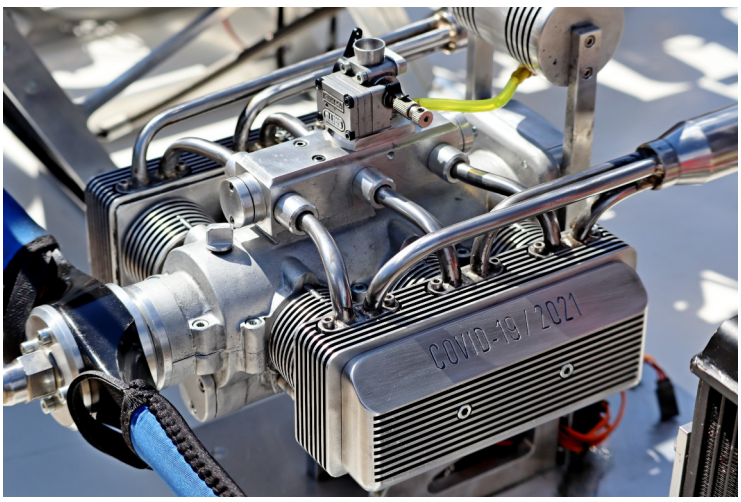
Ett återkommande inslag på Vislandaträffen är de häftiga hembyggda motorerna.



Örkenrud i Braås har en otrolig kapacitet att bygga häftiga 4-taktsmotorer. Här en V8.

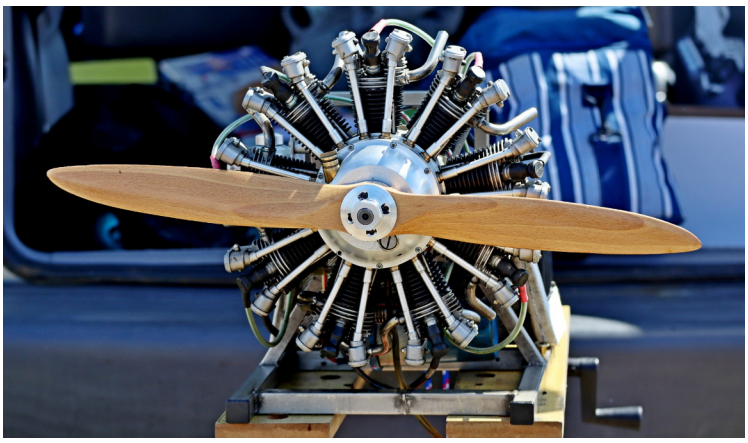


Frågan är om inte juvelen är denna Rolls Royce V12?

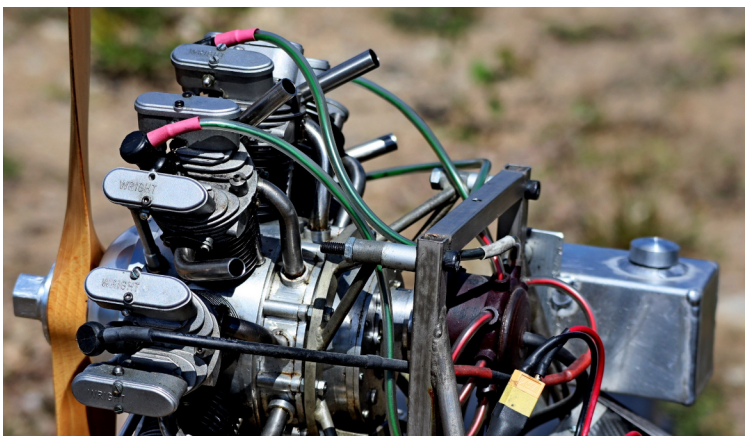


Har man inte kunnat umgås fullt ut under Covid-tiden så var denna boxer-6a terapi.

Det var flera fina alster att beundra. Självstart, kompressormatning, vattenkylning - allt fullt fungerande.



Det här är en helt annan stjärna. En modell av Wright motorn som satt i Spirit of St Louis. Tanken var att modellen skulle flyga från Gråbo till Stockholm



Det byggdes 2 plan och lite fler materialsatser till motorn.

En komplett modell ska finnas på Aeroseum.

Peder Sterlinge har demonterat och finjusterat detta exemplaret som det ska finnas en liten filmsnutt på i bonusmaterialet.

Peder visade även upp en snabbt byggd skonare.



Materialet är i princip köpt ”på stan”. Hela båten utan riggning och köl väger 2.5 kg. Kölen väger 9 kg, totalvikt 12 kg.

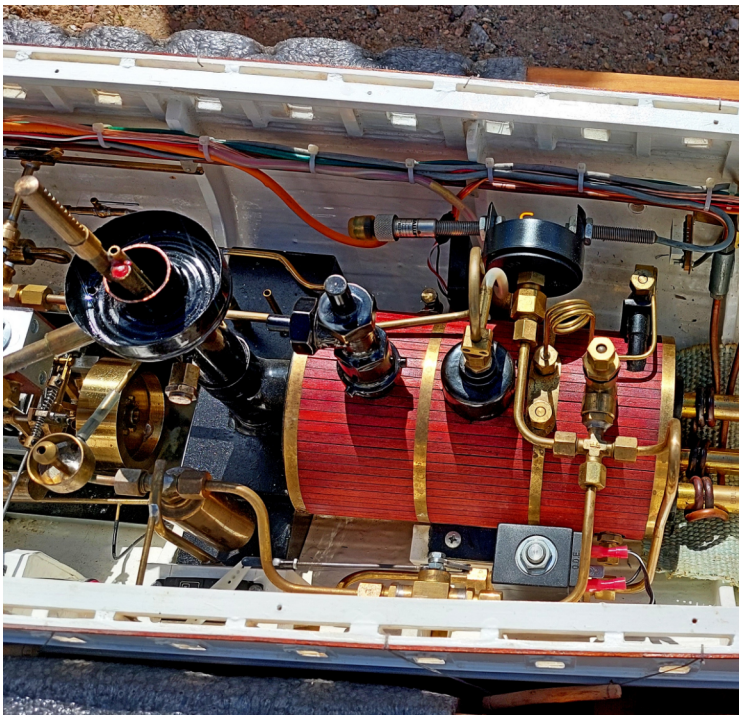


Även om det inte var tätt i luften med sjöflygplan så fanns det några modiga piloter.



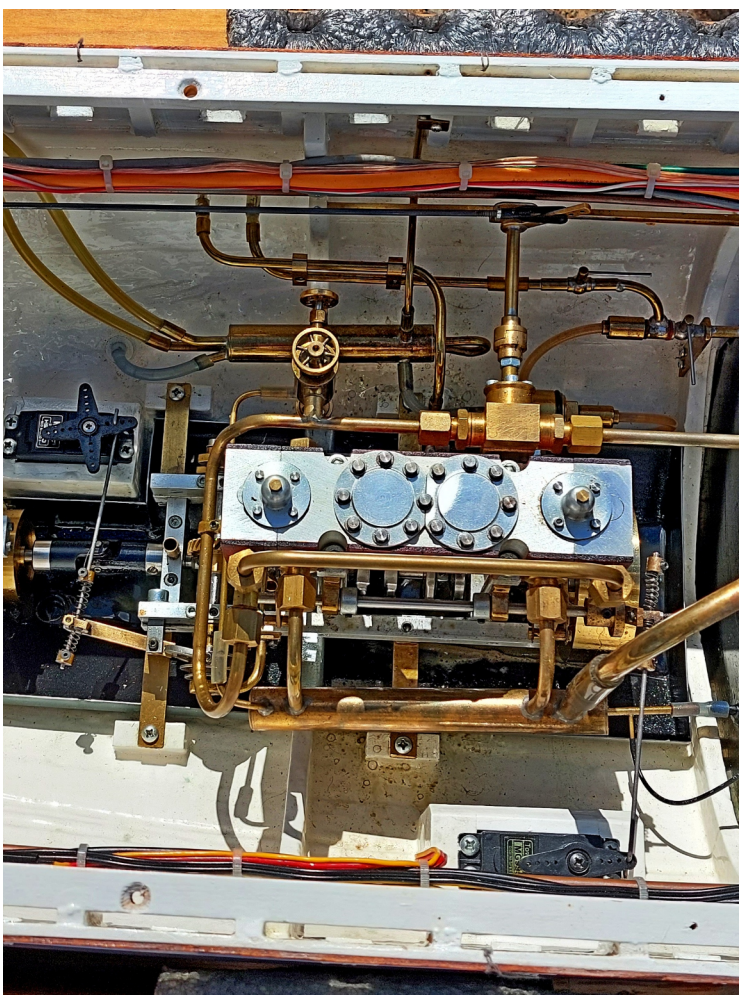
Klubbens nestor Douglas Danielsson flög denna E-Flite Maule.





En hjulångare ska ju ha en ångmaskin! Här är en riktig panna som förutom att mata ångmaskinen även ger fin rök från skorstenen och en ångvissla som ger en riktigt äkta känsla.

Originalen matades mest med ved. Båtarna blev sällan speciellt gamla på grund av den stora brandrisken med eld och träbåtar.



F3D - VM-guld i USA

Eller - Några rader från Thomas Nyholm om när pylonlaget grävde guld i USA.

Vi var fem entusiastiska pylondårar som packade våra införskaffade skidboxar och fyllde dom med flygmaskiner och övrig utrustning för att åka över till Muncie, Indiana i USA och delta på årets VM.

Tävlingen skulle egentligen hållits sommaren 2021, men flyttades till detta år då pandemin och de restriktioner som fortfarande fanns kvar riskerade alltför få tävlande.

Laget bestod av: Emil Broberg och Gunnar Broberg Pålsboda RFK samt Simon Nyholm som pilot och Thomas Nyholm som caller, Ludvika RFK. Teamleader var Börje Ragnarsson från Växjö RC.

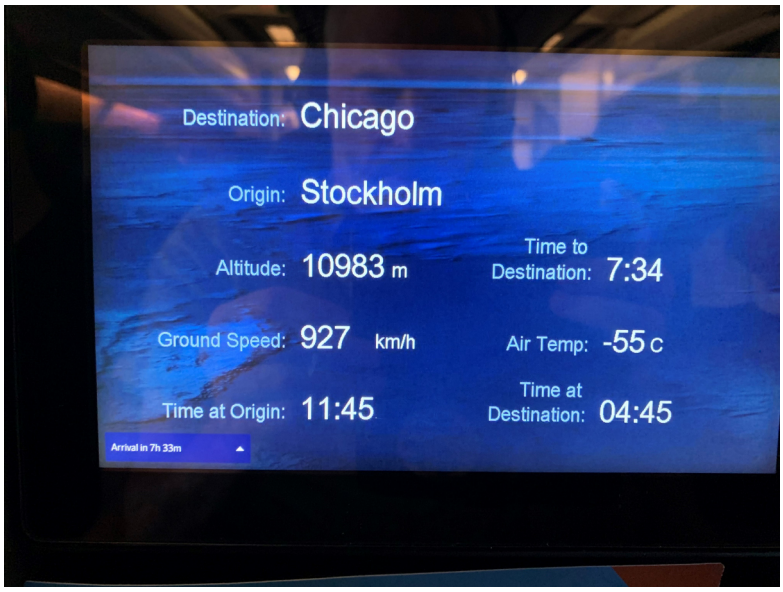
Innan avfärd så var det såklart en hel del att fixa. Medlemskap i AMA måste lösas (motsvarigheten till SMFF) och piloterna var även tvungna att ta ett amerikanskt drönarkort.

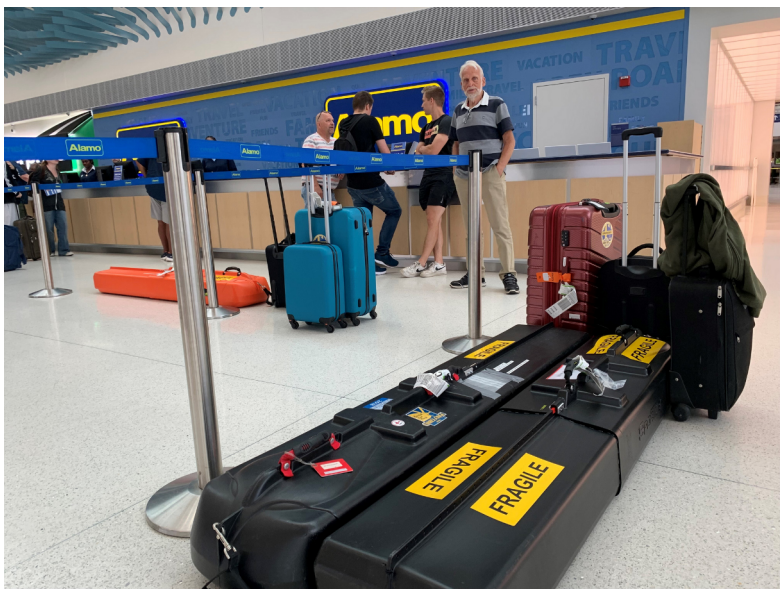
Boende bokades på Best Western i Muncie, ca.15 minuter från fältet. Hyrbil bestämdes att vi ordnar på plats.

Vi flög med SAS direkt från Arlanda till Chicago och checkade in våra boxar som skrymmande bagage. Väl framme gällde det att få tag i en hyrbil där fem gubbar med tre stora boxar och övrig packning fick plats. Bilen vi fick tag på rymde precis skidboxarna med lite Tetris-kunskap Det var den absolut största trucken som fanns att hyra, en Chevrolet Silverado.

Från Chicago till Muncie skulle det egentligen ta ca. 4 timmar med bil. Jag tror det tog nästan den tiden bara att köra genom stan. Det var fullständigt trafik-kaos och med snigelfart tog vi oss långsamt fram. Vi förstod senare varför, fredagen vi kom, var såklart inledningen på deras 4:e Juli-firande, Amerikas natinaldag/självständighetsdag, och det märktes på trafiken.

Väl framme checkade vi in på hotellet, det såg helt ok ut, inte femstjärnigt, men helt OK för oss.







Dagen efter åkte vi genom stan mot AMA-fältet som man hade hört så mycket om:
- att det var svårt att få riktigt bra fart på motorerna
- att luften ska kännas tung,
- och att fältet och anläggningen är enormt stort i våra ögon.



Det var ett virrvarr av vägar på det stora öppna fältet där linflygcirklar samsades med IMAC-flygning. I en annan hörna tävlade det i skalaflyg. Dessutom finns där ett modellflygmuseum som inte går av för hackor, där allt inom modellflyget finns representerat från modellflygets barndom till nutid.

Vi hade dom första dagarna en temperatur på runt 35 grader, någon dag uppåt 38. Tillsammans med en luftfuktighet på 70% som någon hade koll på så blev det svettigt, både för oss och för prylarna.



Våra boxar hade i alla fall klarat transporten bra och vi avsatte den första dagen på fältet till att montera ihop allt. Vi kollade så allt fungerade som det ska samt startade upp motorerna en första gång. Allt verkade helt ok och vi märkte ingen större skillnad på motorinställningarna mot därhemma så det kändes som att vi ”var på banan”. Värre var det för det holländska F3D-laget. Deras prylar låg kvar i Amsterdam och anlände inte till Muncie förrän dagen före registrering och besiktning. Dom fick extra tid av arrangörerna att träna. Och det tjeckiska laget – deras saker fastnade i Chicagos tull. På grund av den 4:e Juli-helgen hade tjänstemännen i princip packat ihop och åkt hem till sina familjer. Tjeckerna fick också till slut sina saker med osäkerhet och stress.



Nu var det den 3/7. Vi tränade i fyra dagar framöver och förutom att vi i Team Nyholm råkade ut för ett vevaxelbrott så gick det mesta bra. Emil och Gunnar var som vanligt snabba och flög väldigt bra, ett servobyte på en av Emils maskiner gjordes då växellådan inte kändes helt ok. Då vi i vårt team nu var nere på två motorer till våra tre kärror fick vi köpa loss en begagnad motor av Team Guatemala. Det gjorde det hela enklare också till besiktningen då vi återigen hade tre kompletta maskiner med motorer och pipor monterade.

Den 4:e firades det, vi hamnade på en bilutställning mitt i Muncie med rock´n roll i högtalarna. När det blev mörkt lystes himlen upp av ett enormt fyrverkeri. Amerikanarna är mycket för sådant .

För att få något annat att tänka på så gjorde vi en avstickare den 7:e för ett besök på Indiana Motor Speedway. Det var bara ett fåtal veckor efter att vår egen Marcus Eriksson hade vunnit Indy 500. En riktig turistvarning var det när vi på ett släp fick åka ett varv runt banan och se vilken enorm anläggning det är. Det är svårt att ta in att tävlingen tar in över 300 000 åskådare när den körs. Det finns så klart mycket historik bakom banan, 1909 hölls den första tävlingen. Då dog fem personer, mycket beroende på det farliga underlaget. Åren efter lade man ut tegelstenar, över tre miljoner stenar som underlag…. På start och mållinjen finns fortfarande originalstenar kvar som man enligt tradition ska gå ner på knä och kyssa, ”Kiss The Brick”.

Deras bil-museum var också enormt. Läs mer om anläggningen här om ni är intresserade:
https://sv.wikipedia.org/wiki/Indianapolis_Motor_Speedway
Den resan tog hela torsdagen i anspråk.

Fredagen den 8:e började allvaret. Det först invigning av tävlingen med lag för lag och tillhörande nationalsånger och sen kvällsvickning i museet.

Dagen efter, lördag den 9:e var det sen dags för officiell träning med alla funktionärer runt banan på plats. Allt gick riktigt bra för alla oss svenskar och vi kunde inte annat än känna oss nöjda inför tävlingen. För att få koll på hur vi låg till på ettan tog Börje en av golfbilarna som fanns tillgängliga och åkte bort och ställde sig på ett strategiskt ställe. Hans rapporter till oss efter flygningarna gjorde stor nytta och gav oss bra tips inför racet.

Den här dagen skulle också alla flygplan och motorer besiktigas och märkas. Ingen av oss hade några problem att få igenom våra saker.

Man kunde närsomhelst efter ett heat under tävlingen råka ut för en stickkontroll. Vikt, insug på motorerna och hjuldiameter var dom väldigt noga med. Ibland ville dom ha en pipa som dom satte i en apparat för att kontrollera dB-dämpningen på dom. Emil bytte hjul på en av sina kärror då det bara var 0,2 mm kvar till minimåttet, och asfalten slet hårt på plasttrissorna.







Nu var det äntligen dags för race.

Söndag den 10:e till och med onsdag den 13:e skulle allt göras upp. Fyra tävlingsdagar med totalt 14 heat var. Att börja hela VM:et med att få en tid, även om det inte är en världstid, är fruktansvärt skönt. Då är man inne i det hela och alla tre svenskar gjorde just det. Fick en tid.

Emil visade inga nerver och flög på 57,23, Gunnar på 59,17 och Simon på 62,84. Som jämförelse flög Gino (amerikanen som skulle komma att utmana om totalsegern senare visade det sig) på 60,51. Redan efter den allra första omgången tror jag att amerikanarna förstod att det här skulle bli tufft. Men tävlingen är som sagt lång – och det behövs så väldigt lite, som en cutt eller ett motorstopp så förändras allt. På en tävling med 14 heat får vi ta bort dom tre sämsta tiderna, så det gäller att behålla skärpan in i det sista.

Både Emil och Gunnar fortsatte i samma stil och flög väldigt jämnt. Gunnar drog på sig en två-hundring i 5:e omgången och fick även två heat med cuttar men det var allt. Emil hade inte en enda strafftid förrän han kom till det trettonde heatet då han också fick en cutt.

Simon genade i omgång fem men i nästa heat, det sjätte, hände det som inte fick hända. Motorn tvärstannade direkt efter start. Och att landa säkert när två andra bålgetingar far runt är inte det enklaste, men det gick bra. Varför stannade motorn? Stiftet visade sig vara helt. Vi beslutade i alla fall att byta motor och flög klart den dagen, omgång 7 och 8 med reservmotorn. Börje började under tiden med att ta isär motorn och det visade sig att silikonutfyllnaden i vevaxeln hade släppt. Hela vevaxeln och portarna i vevhuset var fulla med silikon. Börje är inte den som är den – han lånade gasolflaska av något annat team och värmde ur axeln på plats. Efter en grundlig rengöring av lagren monterades allt ihop och den visade sig gå lika bra som tidigare. Fast nu utan silikon…

Vi låg alla tre bra till, med Emil på första plats, Gunnar var ner på 4:e men klättrade sen upp igen och Simon runt 10-11:e plats. USA var förbi oss lagmässigt under halva tävlingen men det var väldigt jämnt.







Dag tre fortsatte i samma tempo med heat 9-12. Gunnar låg den dagen på 59-tider och Emil hade som sämsta tid den dagen 58,22! Vi hade fått ganska bra fart med den rengjorda motorn och fick till ett par 58-tider. Under tävlingens gång var det ett par konkurrenter som nosade på topplaceringar. Till exempel holländaren Robert van den Bosch och den unga Bram Lentjes från Belgien. Och strax bakom Gunnar som låg på 3:e plats fanns också Randy Bridge USA, före detta världsmästare och den som innehar det nuvarande världsrekordet. Men många flög bort sig eller fick tekniska problem men för oss svenskar tuggade det på rätt bra.



När dag fyra och dom två sista avgörande omgångarna skulle flygas började nerverna komma.

Vi visste – med ett stort hejapårop från alla pylonvänner på hemmaplan som satt uppkopplade – att Del Ponte som nu ligger hack i häl på Emil måste flyga sina två sista flygningar på 56-tider för att gå om Emil. Om inte Emil förbättrar sig. Och det är Ponte kapabel till, det visste alla. Och i den första omgången gör han en 56:a. Och Emil drar på sig sin första cutt. Allt skulle alltså avgöras på tävlingens allra sista omgång. Då flyger Simon på bana ett mot Del Ponte som startar två sekunder senare på bana tre. Amerikanen måste ju satsa allt på ett kort och flyger fruktansvärt fort och tight. Efter ungefär halva heatet är han ifatt oss och försöker flyga om, men då kommer han in i vår ”bad air” och rycket som blir gör att han flyger innanför 3:ans pylon. Alla skriker och vrålar ut sin glädje i tältet (utom i det amerikanska hörnet såklart), allra mest Emil som sitter på vagnen och väntar på att få flyga sitt sista heat som han nu kan göra avslappnat på 58,5 sek. Nu var det klart – och vi hade på den senare halvan av tävlingen även gått om USA i lagtävlingen. Så två guld och ett brons till Sverige blev resultatet.





Det var en väldigt rolig resa där alla bitar till slut föll på plats och vi kunde glada och nöjda packa våra skidboxar igen. Banketten på torsdag kväll gick i Sveriges-anda med en del tal av AMA-folk och jurymedlemmar samt utmärkelser till topp-placeringarna. Arrangemanget var bra, med rättvisa bedömningar överlag och just inga protester överhuvudtaget.

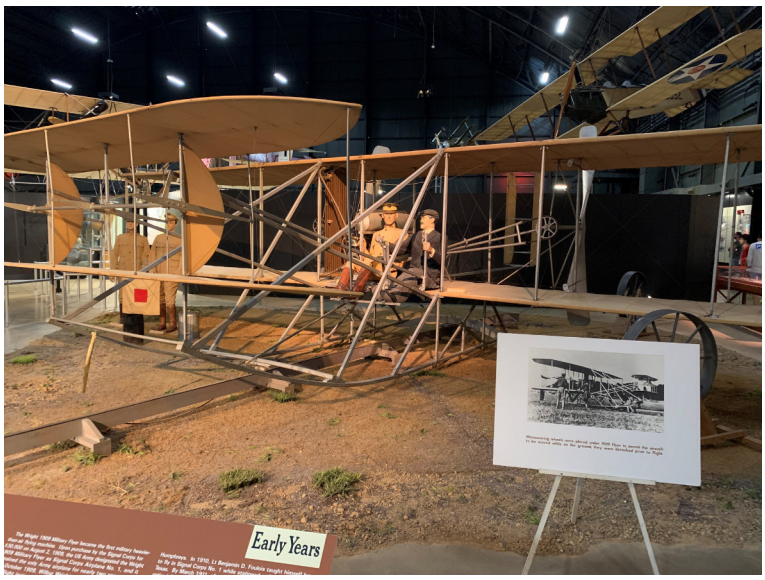
Smolket i bägaren kom litegrann efter tävlingen.

SAS ställde in vår direktresa från Chicago-Arlanda på grund av pilotstrejken. Dom bokade till slut om oss två dygn senare än planerat med American Airlines till New York och därifrån Finnair till Stockholm. Förlängning av bilhyran, två extra hotellnätter och en omlastning av boxarna i NY som gjorde att två av tre boxar inte fanns på Arlanda när vi landat.

Vår box var borttappad längst. Nästan två veckor efter vi kommit hem dök det upp en Bring-bil och lastade av en trasig och misshandlad skidbox. Jaja, lite får man väl tåla och det kunde ju ha varit värre…

Bilderna har Wim Lentjes och jag, Thomas Nyholm tagit.







På vår hemsida finns det lite om hur en pylonbana ser ut, vilka olika klasser vi flyger och lite annat smått och gott: https://pylonracing.se/

En cut (flyger innanför en pylon) ger 10% tidstillägg på sluttiden.

200 sekunder är den strafftid man får om man inte kommer upp i luften eller om man gör två cuttar i samma heat.

Sånt vill man i det längsta undvika. Ligger man bra till och har klarat sej utan sånt kan man chansa på slutet av en tävling.

Slutplaceringarna för oss svenskar:

Emil etta

Gunnar trea

Simon åtta.


EMIL
FAI
Wim Lentjes
Photography


EMIL
TEAM SWEDEN F3D
GUNNAR
TEAM SWEDEN F3D
SIMON
TEAM SWEDEN F3D
SWE-72382
SWE-57401
SWE-66531
5
ULTIMA
SWE-24770
SWE-66531
Wim Lentjes

RIPALÄGER – SHOOT OUT SYD 2022

Inför årets Ripaläger diskuterade styrelsen behovet av att marknadsföra lägerveckan och synliggöra modellflyghobbyn i media, detta för att locka mer publik, främst yngre, till Ripa under själva lägerveckan.

Lördagen innan lägerstart arrangerade klubben en utställning utanför Åhus största köpcenter, med 6 medlemmar på plats gavs information om klubben och vår verksamhet, 150 Flyers delades ut till personer som visade intresse för hobbyn.



På måndagen innan lägerveckan kom Radio Kristianstad och sände direkt från fältet vid två tillfällen. Kristianstadsbladet gjorde också besök under lägret och publicerade en helsida.

Den organiserade modellflyghobbyn befinner sig i en krympande marknad, med mycket låg tillväxt, det blir allt svårare att locka in yngre utövare i landets klubbar.

Att stillatigande sätta sig med armarna i kors för att se vad som händer skapar ingen tillväxt, det finns inga genvägar, skall något göras får vi kavla upp ärmarna och genomföra de idéer som finns inom klubben.

Inför årets Ripaläger har styrelsen bestående av 3 kvinnor och 5 män haft flera möten där tillväxt med föryngring varit huvudfrågan. Ett Ripaläger sträcker sig över nio dagar, en bemanningsplan upprättas för att kunna utföra alla de funktioner som skall fungera. Inför årets läger ställde 22 medlemmar upp med ideellt arbete, i år även gästmedlemmar, för bemanning av kiosk, inköp av frukostbullar, lägervärdar, depåvärdar, säkerhetsansvariga för fält och kontrollzon, städning av gemensamma faciliteter m.m. total blev det i år drygt 250 timmar att bemanna.

UTAN KLUBBENS KVINNLIGA MEDLEMMAR FUNGERAR INTE ETT LÄGER

Att arrangera en lägervecka med alla dessa arbetspass hade inte varit möjligt utan ett fantastiskt engagemang från klubbens familje-medlemmar, något som jag skrev som ett argument för familjemedlemskapens fortlevnad på SMFF´s Facebooksida inför förbundsmötet, nu blir det inte så, SMFF´s styrelse ansåg att familjemedlemskapen var för dyra att administrera, och dessa försvinner från 2023. Som modellflygklubb är vi av uppfattningen att en modellflygförening utvecklas bäst om hela modellflygfamiljen trivs på modellflygfältet, utan stora och värdefulla insatser av klubbens kvinnliga medlemmar hade inte klubben blivit till vad den är i dag, så stort TACK till alla kvinnor, som med gemensamma krafter, och med hjälp av sina män, hjälps åt, och sköter kiosken vid meeting och event, samt vårdat, städat och pyntat klubbens byggnader genom åren.

UTFLYKT TILL ÖSTERLEN

Den sociala sammanhållningen bland alla lägerdeltagare blir allt större år efter år, i år tog några kvinnliga medlemmar initiativ till två gemensamma utflykter under veckan. På måndagen gick färden till Backagårdens trädgård och café i Löderup, på fredagen styrdes färden mot Eriksgårdens bärodlingar och sommarrestaurang i Sjöbo.

TEMADAGAR.

Redan 2010 föddes iden att skapa temadagar månd- fredag, några timmar varje eftermiddag för att bättre kunna tillgodose alla dagliga besökares upplevelse, med förhoppning att utbyta erfarenheter, med tips och råd inom sin gren av hobbyn. Det viktiga under dessa timmar under temadagen är att modellflygare med samma intresse kan träffas för att få hjälp, och knyta kontakter. Är det inte full flygaktivitet med tema under dessa timmar, är luftrummet öppet för alla, önskar man få luften helt för sig själv kan dagens depåvärd medverka till det.

Veckan inleddes med oldtimertema, detta i nära samarbete med SMOS och Anders Jönlid från grannklubben III aviatörer i Kivik. Det finns många ”gamla” modeller undanstoppade, möjligen väckte temat några åter rekryterade intressenter till dagens aktivitet, doften av eter och ricinolja påminde oss om svunna tider.

Tisdagens tema ägnades åt nybörjare och många frågor om watt, kw, volt och ampere.

Onsdagen har sedan lägrets återstart 2008, ägnats åt Skalaflyg och Warbirds, så även i år. Det är också onsdagen som lockar mest publik, och aktiva modellflygare.



Torsdagens tema var segelflyg i alla de former, det är otvivelaktigt så att det är segelflyg med elmotor som växer mest. Det har aldrig varit lätt att trimma en segelmodell till optimal prestanda, och inte är det lättare nu, tacksamt nog finns det flera duktiga segelflygare med Rolf Erik Blomdahl i spetsen, som hjälper till med att trimma nya modeller och dess radioinställningar

WORKSHOP.

Under två timmar på fredagen arrangerades en workshop i klubbens pergola, målsättningen var att diskutera modellflyghobbyns organiserade behov av utveckling och föryngring.

Flygsportförbundets generalsekreterare Kjell Folkesson var inbjuden till mötet, detta då FSF driver ett övergripande och samstämmigt projekt under tema, ”Vi skall bli fler”. Samtliga deltagare på mötet verkade vara helt överens om att något måste göras för att vända på utvecklingen, de förslag och idéer som kom fram under mötet renderade ett protokoll som skickats till styrelserna i SMFF och RCFF, samt FSF. Vi lär få avvakta förbundsstyrelsernas kommande styrelsemöten innan vi får något svar på protokollet.

En framtidsgrupp med deltagare från båda förbunden tillsattes under 2021, något som också bör leda till information om resultat och nuläge till landets modellflygare.

Mail med bifogade frågor är skickat till såväl SMFF som till RCFF, samt till FSF

JUL(i)AFTON.

Att fira jul(i)afton med långbord i klubbens pergola under torsdagskvällen har blivit ett stående inslag, det började för många år sedan som en tokig grej, detta när någon hade hittat tomteluvor i sin husvagn, och sjöng ”Hej Tomtegubbar” vid långbordet, Året därpå utlystes torsdagskvällen som jul(i)afton, och sen dess har det blivit ett trevligt inslag, och en kväll med god gemenskap..



RIPA RING.

Den enkla bilbanan som klipptes upp under Ripalägret 2016, har vuxit i såväl längd som bredd och är ett bra alternativ för att ersätta flygandet när vinden trilskas med piloterna. Många yngre finner också stor glädje i att kunna rejsa runt med sina radiostyrda bilar på banan.

LÄGRET I SIFFROR.

Under årets Ripaläger bodde 108 personer på fältet varav 18 barn och ungdomar.

Deltagarna bodde i 39 husvagnar, 13 husbilar samt 5 tält. Antalet husdjur uppgick även i år till ett oräkneligt antal

Text och foto:

Mats Erlandsson

LÄNKAR - FAVORITER

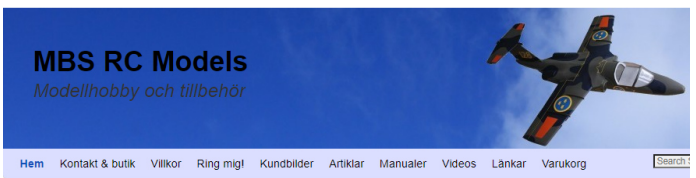
Bilderna är klickbara online.
Annars är det bara att googla på namnet.

Saknar du länkar ?
Hör av dig så lägger vi upp länkar och beskrivningar på firmor som har material för modellflygare.

Vi designar och producerar modellflygplan i Sverige.

Samt importerar utvalda modeller, för dig som vill bygga i balsa.

www.rc-shoppen.se är en relativt ny firma i Ödeshög med både byggsatser och byggmaterial. Traditionella modeller och riktigt moderna.



Mbs-rcmodels.se från Herrljunga har funnits i flera år. De har nog tagit över mycket från gamla hobbyträ när det gäller leverans av bra kvalitet på balsa och tillbehör.

MBS egna byggsatser till bland annat SK60, J35 Draken, J37 Viggen och ”Tummelisa” är det många som gillar.

Självklart i princip allt man kan behöva för hobbyn.

https://www.mjd.se/

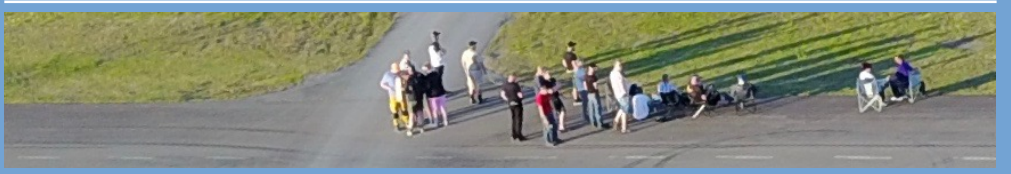
Mats Johansson bor i Stockholm. Han arbetar som utbildningskonsult åt fordonsindustrin och driver MJD Models som hobbyverksamhet. Modellbyggare, illustratör, segel- och privatflygare sedan 1980-talet, segelflyglärare 1990. Mats har renoverat en Piper L-4 Cub och byggt modellen av DC-3:an 79001 på Flygvapenmuseum. Drömmer om att flyga tvåsitsig Spitfire över Dovers klippor.



www.aircpro.com

Produkter från SAITO FIALA NGH Futaba M-DRIVE Master Airscew med flera.
Modeller och byggmaterial till det mesta

SVENSKA RC-FLYGFÖRBUNDET – AV NÖJESFLYGARE FÖR NÖJESFLYGARE



RCFF ARBETAR FÖR ALLA MODELLFLYGARE I LANDET – PRIVATA OCH KLUBBAR













RCFF har idag ca 1200 medlemmar.

RCFF driver Sveriges största forum för modellflyg, www.rcflyg.se



RCFF har stor del i arbetet bakom registret över Modellflygfält som är godkända av Transportstyrelsen, www.faltregister.se

Bli en av oss! Registrera dig på rcff-register.se

Medlemskap kostar 100 kr/år (28 öre om dagen!)

- ☑ RCFF arbetar för att tillvarata **dina** intressen som modellflygare.
- ☑ RCFF vill skapa goda förutsättningar för modellflygets utveckling.
- ☑ RCFF står för enkelhet och närhet och har låga omkostnader.
- ☑ RCFFs ambition är att hälften av medlemsintäkterna skall gå till att visa på modellflyget som en kreativ hobby.
- ☑ RCFF har förnuftiga säkerhetsregler som är enkla att följa.
- ☑ RCFF är medlem i EMFU (Europeiska modellflygunionen).

1 AKTIV STYRELSE

Arbetar för modellflygets bästa genom samarbete med Transportstyrelsen samt andra myndigheter och organisationer inom Sverige och EU.

2 DEMOKRATISK ORGANISATION

Varje medlem har en röst på årsmötet som sker på webben via vårt forum: www.rcflyg.se

3 ANSVARSFÖRSÄKRING

som träder in om olyckan skulle vara framme. Gäller vid modellflygaktiviteter i Sverige och även vid modellflygning utomlands.

4 LÅGA OMKOSTNADER

Möjlighet till ekonomiskt stöd om du eller din klubb vill ordna aktiviteter eller träffar för att främja modellflyghobbyn.