modellflyg nytt

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 40:- • MOMSBEFRIAD

2000
5

INTERPRESS 0257-05
SPECIALRETUR
05
7 388025 704008

Sverige världsbäst i Aircombat!
Ny skalaserie: Seversky • Mustang
Kungsbacka Mfk • Skala-SM & VM

När Du är redo för en 4-taktare är Saito redo för Dig!

Encylindriga
FA-30S/1.745:- • FA-45/1.945:- • FA-56/2.398:- • FA-65/2.495:- • NYHET FA-72/2.895:-
FA-80/2.745:- • FA-91S/3.495:- • FA-120S/3.998:- • FA-150H/4.633:- • FA-180/5.286:-
Golden Knights *
FA-30SGK/1.875:- • FA-56GK/2.590:- • FA-65GK/2.635:- • NYHET FA-72GK/3.125:-
FA-80GK/3.085:- • FA-91SGK/3.725:- • FA-120SGK/4.298:- • FA-150S/4.895:-
FA-150GK/4.895:- • FA-180GK/5.595:-
Twin
FA-60T/5.915:- • FA-90TS/6.495:- • FA-100T/5.225:-
FA-182TD/6.990:- • FA-300TL/8.995:-
Radialmotorer
NYHET FA-90R3/- • FA-170R3/8.575:-
FA-450R3/12.095:- • FA-325R5D/16.270:-

Ärade kund
Under två år utan prishöjning blir vi nu tvungna at höja Saito-priserna. Yen och dollar fortsätter att stiga gentemot vår valuta. Priserna gäller från 1 oktober. De nya priserna ser du längst upp.

*** GK – Golden Knight serien**
Specialserie svarta motorer med polerade ventilkåpor i guld.
Mycket eleganta, avger också mer värme.

Tjugofyra motorer och fler kommer.
Den otroliga variationen beror på att **Saito** endast gör en typ av motorer.

Fyrtaktare.
Det är en av anledningarna till att **Saito** lägger ner all sin kraft och energi på att producera nya motorer. Unik med hårdkromad och läckagefri cylinder i en del för bättre kylning och lägre vikt och med mer effekt.

Varför inte prova en **Saito** i din nästa modell och upptäck själv hur bra den är.
Många har redan upptäckt **Saito.**

Rikligt med tillbehör medföljer samtliga **Saito** motorer. (FA-30 + GK endast bladmått med nyckel)

Effektiv och tyst ljuddämpare, glödstift, insexnycklar, fast nyckel, skruvmejsel, bladmått och ringnyckel för ventilerna, nålförlängare mm. Twin-motorerna även med glödanslutning.

Garantibevis med ett års fabriksgaranti och givetvis svensk bruksanvisning.

Så om Du är redo för en fyrtaktare, se den hos oss eller hos våra återförsäljare — även Du kan bli en Saitoman.

Om Du söker efter en speciell storlek eller modell som inte **Saito** har producerat än, ge inte upp. Chansen är stor att den kommer och Du behöver kanske inte vänta länge!

Söders RC/HOBBY ab 08-6436757

Exklusiv agent för Saito i Sverige
Distributör för Saito i Norge
Åsögatan 174, 116 32 Stockholm
Tel 08-643 67 87 • Fax 08-702 15 90
Hemsida: www.sodersrchobby.se

SAITO
FYRTAKTSMOTORER

Den nya Piper J-3 Cub från Thunder Tiger är stor! Med en spännvidd av 2100 mm är det en prakfull maskin. Den är byggd på traditionellt vis av skickliga yrkesmän och klädd med Oracover. Endast ett par timmars arbete återstår innan du är klar för "take-off". Skaladetaljer som motoratrapp, Cub hjul, mm ingår. Prisnivå ca: 2260.-

Tekniska data:
Spännvidd: 2100mm
Motor: .46-.61 2-takt
.50-.91 4-takt

Whisper 1400 är segelmodellen för Dig som vill börja med modellflyg! Whisper levereras i stort sett helt färdigbyggd med 2st miniservon och ett auto-cut-off system redan monterat. En ack samt en 12V snabbladdare medföljer. Du behöver bara komplettera med en sändare och en mottagare.
Prisnivå ca: 1975.-

Funderar Du på att börja med helikopter skall Du fråga efter Raptor i Din hobbybutik! Raptor 30 är en modern 30 helikopter som passar både för nybörjare och den avancerade piloten. Konstruerad av Shigetada Taya, en av världens bästa helikopterkonstruktörer har den flygegenskaper utöver det vanliga.
Prisnivå från ca: 3525.-

SANWA

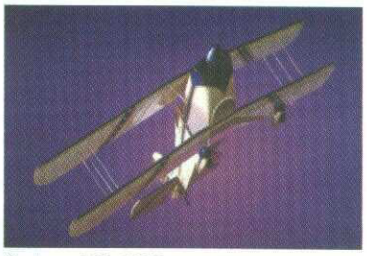
VG400 och VG 600 är två nya RC anläggningar från Sanwa med 4- respektive 6 kanaler. Båda levereras med 4st servon, ackar i sändare och mottagare samt laddare.
Sändarens mjuka och runda form gör att den ligger bra i Dina händer och är mycket skön att använda.
Ett sensationellt lågt pris gör dem till ett utmärkt val om Du tänker börja modellflyga eller behöver ytterligare en radio.
VG400, prisnivå ca 1890.-
VG600, prisnivå ca 2175.-

SANWA RD6000 har fått lysande recensioner i fackpressen runt om i världen! Slutomdömet att man får "en radio med mycket funktioner och att bl a helikopter programmet är mycket omfattande" är genomgående. Söker Du en avancerad radio skall Du titta närmare på RD6000!
På vår hemsida www.carrocar.se finns bl a ett produktblad som beskriver radions funktioner.
Prisnivå ca: 3420.- inklusive 4 servon, ackar i sändare och mottagare samt laddare.

BYGGTID!

Planerar Du ett byggprojekt under den "mörka" årstiden skall Du titta närmare på de fina skala-byggsatserna från Carl Goldberg och Pica.
Byggsatserna är väl förarbetade och kommer att ge Dig många ljusa och trevliga stunder, både under byggandet och senare när det är dags för flygning.

Carl Goldberg
-Bücher Jungmann



Spännvidd: 1650 mm
Motor: .61 - 1.50

Pica
-Cessna 182

	Skala 1:6	1:5
Spännvidd:	1800 mm	2150 mm
Motor:	.61 - 1.50	.90 - 1.60

Pica
-P-40 Warhawk

	Skala 1:6	1:5
Spännvidd:	1675 mm	2080 mm
Motor:	.91 - 1.08	1.50 -

Pica
-P-51D Mustang

	Skala 1:6	1:5
Spännvidd:	1850 mm	2230 mm
Motor:	.75 - 1.08	1.08 - 2.0

Thunder Tiger
Du hittar produkterna i välsorterade lek- och hobbybutiker. Distribueras av Carrocar AB
Box 1211 • 581 12 Linköping • Tel 013-122223 • Fax 013-101049
E-mail info@carrocar.se • Hemsida www.carrocar.se
www.carrocar.se

MULTIPLEX

IPD Micro 7-mottagaren nu här! Även för PPM-sändare av andra fabrikat! Ger Dig fördelarna med PPM och PCM (men icke nackdelarna). Fail-Safe med förvarning, alla kanalerna lika snabba! 7 kanaler, MPX eller UNI-kontakter. Cirkapris 883:-. Den digitala servorevolutionen, med bl a hållkraften, hade vi för många år sedan, när våra mc-servon kom. Nu från 678:-!

COCKPIT MM

7/7/3 INTERNATIONAL SET

- 7 kan sändare Cockpit MM
- 7 kan mottagare **IPD Micro 7** med UNI-kontakter
- Ackar 600 mAh
- 3 standardservon
- Kristallpar
- Strömbrytare med ladduttag
- Laddkablar

Cirkapris 3.564:- + miljöavg 86:-

Cockpit Vario-Set. Utbyggbar 4K sändare med 600 mAh ack + Mottagare Pico 4/5 (18 g) Cirkapris 2.198:- + miljöavgift 51:-

Sändare enbart:

Cockpit	**7 kan**	**c:a 1.876:-**
Profi mc 3010 7/9 kan		**c:a 3.980:-**
Profi mc 3030 7/9 kan		**c:a 4.997:-**
Profi mc 4000	**12 kan**	**c:a 8.740:-**

Miljöavgift för ackar tillkommer (375:-/kg)

nachrüstbar · accepts optional · possibilité d'extension · MULTIPLEX CHANNEL-CHECK

COCKPIT MM

- 12 blandare, som kan "stackas" (flyg + heli), variabla andelar och riktning
- 9 minnen, kan kopieras
- Timer + drifttid
- Dual Rate och Expo, individuell servo-neutral (1,5 eller 1,6mS), servoreversering
- Ställbart batterilarm, diagnos- och elevfunktion
- Sändarack med skydd mot kortslutning
- Center- eller tomgångstrim (gas)
- Digitaltrim, visas i displayen
- Kan förses med Channel Check
- Spakjustering: längd och returkraft
- Text tyska eller engelska, välj själv med 3-D-vredet!
- Svensk brux på gång!

650 gram!

MULTIPLEX kan även elflyg, exempel:
Motorer Permax: 280, 45:-/280BB, 268:-/400, 56:-/400BB, 349:-/450 Turbo, 234:-/480, 97:-/500, 67:-/600, 76:-. Växel 400L m motor, 198:-/växel 600P med motor, 368:-/växel Indoor 150BB, komplett, 182:-/Indoor prop från 20:- och mycket mer i propeller- & nav-väg!

Så här fungerar 3-D-vredet

(Här på bilden av displayen med servo 3)
- *Välj menypunkt SERVO, tryck!*
- *Välj servonummer, tryck!*
- *Ställ in servot (3punkter), tryck! Färdigt!*

Lätt att göra även på fältet!

KONTRONIK

NY KATALOG! Se nedan!

ÅTERFÖRSÄLJARE ANTAGES! RING!

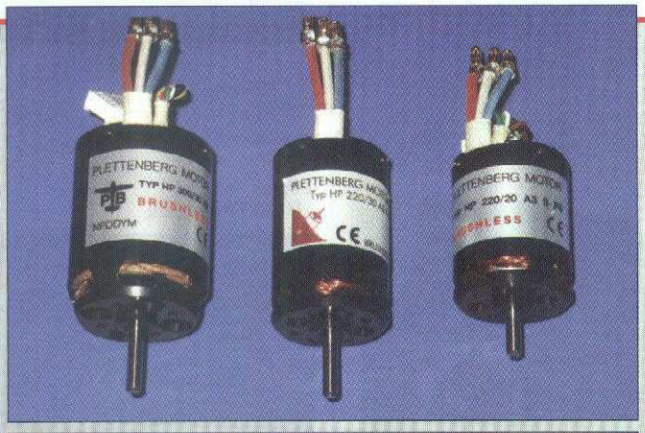
(Auto) Programmerbara reglage (exempel): Mini BEC 20(A)-6-10, 490:-/StarBEC 40A, 874:-, 50A, 1.042:-/Micro 10, 5 (10)A, 169:-/Rondo 400, 239:-/ med motor, 291:-/Rondo 480, 291:-/med motor Speed 480 Race, 449:-/Rondo 600, 364:-/Easy 1000, 18A, 239:-/Easy 3000, 35A (70), 344:-/Sun 4000, 35A (45), 470:-.
Borstlösa motorer med reglage från: DRIVE 150 BEC, 2.881:- till HeliDrive 30 med Tangomotor/Beatreglage, 4.904:- och DRIVE 1001, 5.168:-. Det finns Carbon-propellrar i sortimentet också!

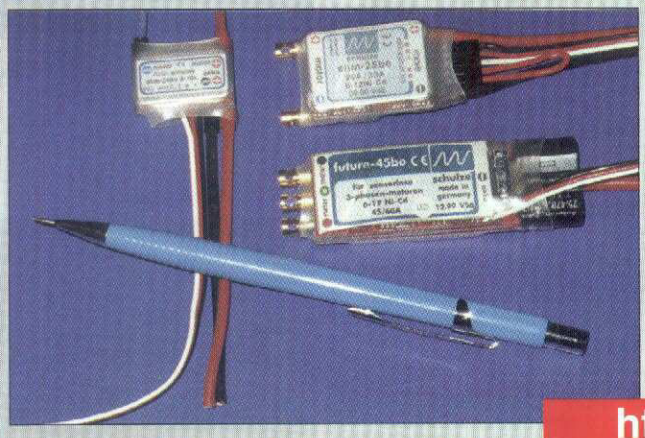
Ring om närmaste återförsäljare. Postorder om ingen återförsäljare finns i närheten. Ring oss, helst på kontorstid, cirka klockan 9-16 (tisdag även 18-20), lördagar 10-13 (ej sommar!)

KATALOGER • MPX (Nyhetsbroschyr, engelska 20:- • KONTRONIK, ny, på tyska och engelska, båda för 60:- eller båda för 120:- på postgiro-konto 19 00 82-8 – ange namn & adress – eller frimärken!

ORBO Elektronik Hobby **AB** **32 år 2000**

Lidgatan 20 • 171 58 SOLNA • Tel 08-83 25 85
Kundservice (besök) tisd 18-20, lörd 10-13 (ej sommar!)
Fax 08-83 24 52 • Mobil 070-765 86 52 • E-post info@orbo.se • Sajt: http://www.orbo.se





Elflygkomponenter i toppkvalitet!

Mer info på vår hemsida:

http://www.algonet.se/~bosairel

AirEL Flyghobby

Box 118, 544 22 HJO • tel/fax 0503-136 02

nytt modellflyg

Sveriges Modellflygförbund (SMFF) är en sammanslutning av cirka 220 klubbar och 8 000 medlemmar.

MODELLFLYGNYTT är organ för Sveriges Modellflygförbund.

SMFF ordförande samt ansvarig utgivare
Robert Sundström
Hamnesplanaden 4B, 753 19 Uppsala
Telefon 018-13 02 33

SMFF sekreterare
Peter Källoff
Hagarydsvägen 28, 586 63 Linköping
Telefon 013-29 62 97

Angående distribution, prenumeration eller vid utebliven tidning kontakta
SMFF, Box 4015, 600 04 Norrköping,
Telefon 011-31 38 50
Telefax 011-31 24 70 tom 3/12
Ny fax 011-36 82 14 fr o m 4/12
Pg-konto 51 81 65-6
Hemsida:
http://www.modellflygforbund.se

Prenumeration/helår/kalenderår 200:-.
Direktmedlemskap inkl försäkring 300:-

Redaktör och annonser
Freddy Stenbom
Box 90133
120 21 Stockholm
Tel 08-999 333
Fax 99 88 66
E-post modellflygnytt@hobby.se

Ring, faxa, e-posta eller skriv för att få aktuella annonspriser samt detaljer om tekniskt utförande på annonsen. Redaktionen hjälper med glädje till med annonsutformning, sättning, färgdelning mm till låg självkostnad!

Beträffande annonsbokning manusstopp kontakta redaktionen i förväg!

Annonsunderlag i digital form senast 3 veckor före angiven utgivning.

Redaktionsrådets ledamöter
Esbjörn Forslund
Lilldalsvägen 36
144 61 Rönninge

Bo Modigh
Björkhagavägen 11
148 71 Sorunda

Preliminär utgivning år 2000

Modellflygnytt nr 1	vecka 08-09
Modellflygnytt nr 2	vecka 16-17
Modellflygnytt nr 3	vecka 24-25
Modellflygnytt nr 4	vecka 32-33
Modellflygnytt nr 5	vecka 42-43
Modellflygnytt nr 6	vecka 49-50

Tryck Elander Gummessons, Falköping 2000

ISSN-0345-813X

OMSLAGET
Stampe SV-4 byggd av debutanten Peter Gustavsson från Brännebrona bröt av mot alla moderna aerobaticflygplan vid skala-SM i Norrköping. Foto: Freddy Stenbom.

Modellflygnytt nummer 5 2000

Skala-SM på Blåsvalla	sid 6
Middle Wallop 2000	sid 10
Sista modellflygmailet hem	sid 12
Lyckad oldtimerträff i Påldalen	sid 15
Ny serie skaladokumentation: Seversky	sid 16
Boddington avsnitt 20: Servon, linkar...	sid 20
Modellflygets Historia 1944, del 1	sid 22
Krasch!	sid 25
Model-Tech P-51 Mustang	sid 26
Oldtimer-SM 2000	sid 28
El-e-fantastiskt!	sid 30
Linflyg-VM	sid 32
Sverige världsbäst i Aircombat	sid 36
Västkustträffen i Kungsbacka	sid 38
Kungsbacka modellflygklubb	sid 40
Sveriges häftigaste modellflygfält?	sid 42
SMFFs medlemsregister	sid 42
RM i Aircombat, Södertälje	sid 43
Noterat om utbildning, vinnare, F3A	sid 43
Tyckare: Gott folk! & Jag har en plan!	sid 44
Klubbpengar genom PREK	sid 45
Domarna	sid 46
Webmastern synar Planket!	sid 48
I huvudet på en nygammal chefredaktör	sid 49
Det händer mycket i Västervik	sid 52
Skala-VM	sid 54
Helikoptertävling UT 2	sid 56
Pryltorget	sid 57
Nya flygprylar och tips	sid 58

Sommaren och halva hösten 2000 är över. Sannolikt är större delen av årets njutbara flygväder över. Under september såg vi dock flera veckor av suveränt höstväder, med många trevliga flygtillfällen. Jag tog tillfället i akt, jag hoppas ni alla gjorde det.

Förutom vädret har det under hösten florerat flera rykten bland oss. Ett av dem gick ut på att Luftfartsverket med SMFF:s goda minne skulle införa en licensavgift för modellflyg. Det skulle även vara så att alla modellflygplan skulle åtföljas av ett dokument som redovisar hållfasthetsberäkningar för konstruktionen ifråga. Påståendet var naturligtvis endast ett rykte. Jag har svårt att överhuvudtaget förstå hur en dylik byråkrati på det ringaste sätt skulle kunna gynna modellflyget.

Trots att SMFF inte aktivt arbetat för detta kan det vara så att myndigheterna ämnar införa den beskrivna avgiften ändå. För att reda ut detta har förbundets styrelse under hösten varit i kontakt med Luftfartsverket. Dessa dementerar ansträngningar inom detta område. Luftfartsverket utlovar dessutom att SMFF omedelbart skall konsulteras i den händelse att Luftfartsverket sätter igång att arbeta med reglementen som på något sätt har med modellflyg att göra. Att ha goda relationer till relevanta myndigheter och de tjänstemän som jobbar där är en av SMFF:s huvuduppgifter.

Lyssnade ni på radio den 7:e juli? Om ni gjorde det hade ni hört ett inslag på radiosporten om VM i F3J/Termiksegel. Christer Lennartsson från Herrljunga MFK presterade där årets hittills bästa internationella resultat med en niondeplats vilket radiosporten var intresserad av. Även Christers lagkamrater Jonas Blomdahl och Mattias Carlsson presterade bra och bidrog till det svenska lagets fjärdeplats.

Robert Sundström

Robert Sundström, ordförande

Copyright Modellflygnytt

För insänt, av redaktionen ej beställt material ansvaras ej!

Ulf Swarténs fina Extra 300 med ett krävande färgschema.

Foton: Freddy Stenbom

Skala-SM på Blåsvalla

Andra helgen i september gick Skala-SM på Bråvalla/Norrköping intill SMFF:s kansli. Årets SM blev en hård kamp mot natur och mekanik.

Tävlingarna började på lördagen med briefing på parkeringsplatsen utanför kansliet. Kansliets möteslokal/sammanträdeslokal var uthyrd till fullskalaflygare. SM tävlingarnas räknespecialist lånade utrymme inne på kontoret men övriga fick hålla tillgodo med moder natur.

Pop och Storskala

Micke Strand från Göteborg flög första starten i "Pop-Stor" (Populärskala och Storskala slogs ihop då popskalans popularitet kan liknas vid en läckande ballong). Flygprogrammet blev bra även om helgens hårda blåst tryckte samman manövrer som looping och Immelmann. Micke landade utan problem om än landningen inte hamnade i närheten av den där perfekta glidaren alla vill göra.

Leif Erikssons första landning blev snygg trots att den skedde i all hast när motorn tvärdog i inledningen till en liggande åtta. En lika prydlig landning, trots att förutsättningarna i stort var de samma d.v.s. motorstopp, grejade inte den vanligtvis mycket skicklige Lasse Palm med sin Extra 260. Den elaka vinden drog iväg med modellen mycket längre än Lasse tänkt sig.

Jyrki Terhos Zlin 50L hör till de lättare bland modellerna (med tanke på den viktiga storleken alltså). Jyrki har antagligen kommit på hur man kan använda vänsterspaken (mode 2) eftersom vinden hade långt mindre inflytande på flygandet än väntat. Klubbkompisen Svartén med Extra 300S (egentligen en 330 modell enligt ryktet) hade i likhet med Lars Palm en del besvär med obligatoriska manövrar men mindre med valfria sådana. När det blåser ordentligt blir avdriften svårberäknad och mitten på en manöver svår att pricka. Extrans väldiga vingyta fungerar som ett stort, svårhanterat segel när man står där och försöker träffa ett litet stycke himmel strax framför sig själv.

Brännöbronas arestilag hade övertalat klubbkompisen Peter Gustavsson att ta med sin snygga blåvita Stampe till SM i Populärskala och där begå sin premiärtävling. Stampen är en sympatisk modell som förekommit i många olika storlekar och utförande genom åren. Varför Stampen inte blivit lika populär som släktingen Tiger Moth kan man undra över. Den är aerobatisk med s k semisymetrisk profil och uppför sig ganska bra när det blåser. Dessutom är den snygg och det finns även en svensk gulröd förebild i Eskilstuna.

F4C

Ärrade kämpar från skalatävlandets internationella arena fick stryka på foten för yngre uppstickare (låter som en löpsedelsrubrik). Kjell-Åke Elofsson och Lars Helmbro, de ärrade kämparna, har mer erfarenheter av F4C än någon annan i Sverige. Kjell-Åke med sina ständigt fina placeringar från VM och EM samt Lars med erfarenheter från "båda sidor staketet" när han de senaste åren varit flitigt anlitad som flygdomare i internationella tävlingar. Kjell-Åke hade med tanke på vädret valt att tävla med sin Zlin 526 i en önskan att slippa utsätta sin välmeriterade Saab Safir för kvaddrisker.

Lars Helmbros lilla Clipped Wing Cub hade beslutat sig för att trilskas än en gång. Nyinstallerad glödströmshjälp räckte inte till för det ampereslukande stiftet. Det blev nödvändigt med en snabb förbikoppling och anslutning av ett vanligt 2V batteri. För att komma åt kablarna blev piloten (modellpiloten i Cuben) tvungen att lämna sin plats. Lasse gjorde ett försök att få tillbaka piloten på plats, utan att kortsluta någonting, men gav upp. Finns det ingen synlig pilot i modellen under tävlingsflygning sätter domarna en 0:a i protokollet på en rad där det står: realistisk flygning – storlek och elegans.

Stefan Olsson, den yngre uppstickaren, har i viss mån haft topp på F4C-flygandet med sin Sopwith Pup de senaste åren. Stefan ägnade fredagskvällen åt att blockera dörren till kansliets toa. Det kräver tid och plats att montera vingar och wirar på en

Kurre Nordblom från Stockholm har valt en ovanlig förebild med denna Miles & Atwood Special. Problemet är att det finns ovanligt få bilder tillgängliga, har någon läsare tips så kan redaktionen förmedla. Att välja ett racer-flygplan som förebild är annars tacksamt och ger stor uppmärksamhet.

Pup. Den här tävlingen gav honom ett ordentligt grepp på situationen och det var knappast någon tvekan, ens från 1:a omgången, att Stefan skulle placera sig först på resultatlistan. Övriga deltagare hade besvärligt med att alls få till godkända landningar medan Stefan elegant flyger touch&go med 10 m rullsträcka under samma förhållanden.

Kurre Nordblom flög en grönmålad Miles&Atwood Special från ca: 1933. Det är en pylonracer (USA naturligtvis) som hade stora framgångar 1934 med minst 3 segrar i olika race. Modellen är ruggigt svårdokumenterad vilket Kurre led av poängmässigt. Flygandet gick med fart på äkta pylonracervis. Det var ett positivt lyft att se en modell (och modellflygare) som skiljer sig från de "vanliga" 1:a och 2:a världskrigsmodellerna.

Graupner Aresti Cup

Hela 15 man hade anmält sig till tävlingen. Det tredelade flygandet ("känt", "okänt" och "eget" program) i klassen inledde lördagens övningar med "känt" flygande i traditionell ordning. Efter att ha flugit samma program på tävlingar under hela året, kan man tycka att piloterna borde kunna flyga med förbundna ögon. Så är det naturligtvis inte. Den här gången var det en sekvens med först en spinn, Immelmann, 90° sväng, 45° dykning och en s.k. fishhook som tvingade upp ögonen. Sekvensen innehåller flygning i 90° mot huvudlinjen och i hård vind trycks manövrerna samman och piloten hamnar i tidsnöd. Inte en enda av de tävlande klarade sig helskinnad (=poängbestraffad) från upplevelsen. På söndagen återstartade arestiklassen med "okänt program" (blåsten på lördagen tvingade fram ett tävlingsavbrott) innan piloternas "egna" program till sist demonstrerade det yttersta av deras kreativa förmåga

Till Flygandet

Micke Strand var först ut också när det var dags för Arestiklassen. Detta brukar betraktas som en "nitlott" men för Micke var det tvärt om. Micke hade nu mer "flyt" än någonsin under säsongen. Allt stämde. Väder (han bor på blåsiga Öckerö i Göteborgs skärgård), modell och domare gick på Mickes linje. Gladare pilot fick man leta efter när han kunde konstatera att han låg 1 efter lördagens övningar. Någon rambutik kommer att göra sig en hacka när resultatpappret skall upp på Mickes vägg.

Funderingarna om vem som skulle ta hem Aresticupen har mest rört sig om Stefan eller Jyrki med bl.a. Micke Berg, Magnus Malmberg och Svartén inblandade. Jyrki var bäst denna gång och Micke Berg lyckades klämma sig in före Stefan. Det är otroligt tätt mellan årets bästa piloter. Alla har för övrigt (nästan alla i varje fall) byggt upp skickligheten rejält under året.

Vid sidan om toppstriden har cupen fungerat som en utmaning att bli en bättre pilot än tidigare, än klubbkompisen, än han som var före vid förra tävlingen. Dessutom har cupen under 2000 varit en ständig kamp mot väder och vind där det är min-

Skala

Med Stampe SV-4 debuterade Peter Gustavsson från Brännebrona i Skala-SM. En skön modell som faktiskt också skulle kunna byggas med svensk förebild.

Micke Strand från Göteborg har valt en udda förebild. Wigens Z-250 är en av många byggen som lånat inspiration från Laser. Nästan alla senare konstflygplan har lånat drag från Laser, mest lik är kanske Extra 230.

Gammal är äldst, Kjell-Åke Elofsson hjälper kompisen Lars Helmbro att starta den gamla Cub-modellen som nu varit med i snart två årtionden. Den här gången trilskades dock glödstiftet för Lars som trots detta gjorde en fin insats i blåsten med den lilla modellen.

Stefan Olsson från Trollhättan gjorde imponerande fina flygningar med sin stora Sopwith Pup. Man kunde tro att det var vindstilla såsom Stefan flög!

HQ Sport-drakar

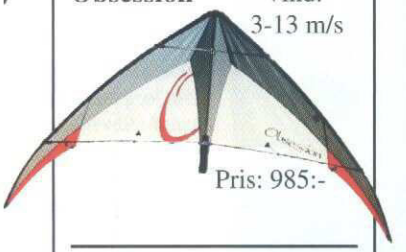
Från medel- till avancerad drakflygning

Jam Session Millenium

Vind 1-10 m/s

Pris: 1195:-

Obsession Vind: 3-13 m/s



Pris: 985:-

För nybörjare till medelsvår drakflygning

Vento Vind: 3-13 m/s

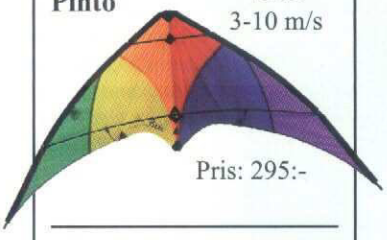
Pris: 695:-

Chico Vind: 1-10 m/s

Pris: 395:-

Stabil nybörjardrake med goda flygegenskaper

Pinto Vind: 3-10 m/s



Pris: 295:-

Alla priser är inkl. linor & handtag

Skåne HOBBY

www.skanehobby.se

Telefon: 046-24 71 14

Telefax 046-24 71 36

Jyrki Terhos Zlin X-50LS startar. Trots liten modell märktes det knappt på Jyrkis flygning att det blåste kraftigt. Nedan: det är lätt att falla i beundran av Johan Westlunds Sukhoj Su-26 i depån.

Niklas Olsson leder ut Magnus Malmbergs Cap före start. Gert Malmqvist hade också valt samma färgschema.

Kjell-Åke Elofsson har flugit med denna Zlin 526 i omkring 20 år nu och den dammades av vid SM för att inte riskera Safiren i blåsten.

dre självklart vem som segrat.

Jörgen Divik var lika jämn som vanligt även om han, i likhet med övriga, lyckades åstadkomma några 0-or i protokollen. Spinningångar och stallturn (hammerhead) är de flitigast 0 genererande manövrarna.

Johan Westlund och Alf Engqvist gjorde sin 2:a arestitävling för året, Johan med sin stora röda Sukhoi 26 och Alf med Saitodrivna, Proteusmärkta Extra 300. I Brännebrona var de båda tvungna att bryta tävlingen men nu kunde de fullfölja och visa diverse konkurrenter var skåpet var tänkt att stå.

Klubbkompisarna Svartén och Ingemarsson har en extra fight på gång sig emellan. Det gäller att komma före varandra i resultatlistan alldeles oavsett placering i övrigt. Den här gången hade Svartén övertaget kanske för att Ingemarsson försökte välta en grästuva med modellen (inlånad från Jyrki) vid 1:a landningen. Sådant kan sitta fast i tankarna och störa koncentrationen.

Gert Holmqvist, Magnus Malmberg och Nicklas Olsson hade nog årets tristaste dagar. Gert började med att demonstrera hur praktiskt det kan vara att fästa landningsstället med en påse nylonskruv. Stället går av men modellen klarar sig någorlunda. Gert såg inte skäl till att fortsätta flygandet fullt ut vilket var förståeligt. Magnus kämpade mot sig själv på ett för honom ovanligt sätt. Den vanligtvis superprecisa flygningen var inte där med de väl avvägda manövrerna som brukar rendera höga poäng. Magnus gav inte upp men hade inget tillbaka för sin fight. Värst utsatt i gruppen blev Nicklas. Cocpithuven lossade under flygning och vid landningen direkt efter, slogs han med en väldig vindby som höll modellen någon meter ovan marken trots fullt gaspådrag. Modellen nästan halvrollade och hur Nicklas bar sig åt, för att alls få ner modellen, är svårt att veta. Möjligtvis har ungdomens hypersnabba reflexer en del med utgången att göra. Med huven på plats fortsattes tävlingen men en höjdroderhalva skakade loss under den följande flygningen och katastrofen var ett faktum. Nicklas har en Midwest CAP232 på byggbordet. En duktig pilot behöver ett bra flygplan och det kan bli en bra kombination till 2001.

Tidaholmsklubbens Daniel Karlsson är en Sukhoientusiast av format. Nuvarande Sukhoi 26 skall bytas mot en större SU31 är det tänkt.

Arestitävlingen höll på till 19.30 på söndagskvällen innan stridsdammet lagt sig (eller kom det från bonden som plöjde åkern intill). *Bosse Olofsson*

Resultat Skala SM

Skala F4C

Namn	Statiskt	Flyg 1	Flyg 2	Flyg 3	Totalt
Stefan Ohlsson	1596,5	1461	1445	0	3049,5
Kjell-Åke Elofsson	1494	1323	1292	0	2801,5
Lars Helmbro	1371	1097,5	1115,5	0	2477,5
Curt Nordblom	1167	1149	983,5	0	2233,3

Storskala

Namn	Statiskt	Flyg 1	Flyg 2	Flyg 3	Totalt
Lars Palm	1197	1021,5	1278	1320	5094
Jyrki Terho	1005	1290	0	1348,5	4962,75
Mikael Strand	1110	1197	1203,5	1137	4710,75
Ulf Svarten	1086	40	1093	1134	4426,5
Peter Gustavsson	1105,5	0	960	434	3196,5
Leif Eriksson	1168,5	254	0	0	1549,5

Aresti

Namn	Statiskt	Sportsman	Eget	Hemliga	Totalt
Yrki Terho	327,25	621,5	1024,25	942	2915
Mikael Berg	290,75	549,75	1022,75	939	2802,25
Stefan Olsson	317,5	671,8	935,75	764,5	2689,55
Mikael Strand	336	724	749,75	698,75	2508,5
Jörgen Dyvik	274	537,25	840,25	725,5	2377
Johan Westlund	297,5	457	813,5	801,5	2369,5
Ulf Svarten	297	472,25	830,25	686	2285,5
Mikael Ingmarsson	318,5	454,5	810,75	695,25	2279
Lars Palm	289	641,75	498,5	835,25	2264,5
Alf Engqwist	304,25	466,75	784,25	638,25	2193,5
Daniel Karlsson	245,5	362,5	810	634,5	2052,5
Leif Eriksson	233,5	410	380,75	500,25	1524,5
Magnus Malmberg	285	354,25	0	705,25	1344,5
Gert Holmqvist	294,75	448,5	0	0	743,25
Niklas Olsson	262	80,5	0	0	342,5

Hur skall jag gå till väga om jag vill medarbeta i Modellflygnytt? – det är en vanlig fråga.

Redaktören tar emot texter på alla möjliga sätt, på papper eller digitalt. Skicka på det sätt som är enklast för dig själv. Enklast för redaktören är om du skickar texten per e-mail eller som bilaga (tänk på att om du just köpt din dator och har det senaste nya skrivprogrammet kanske inte resten av världen har det).

Bilderna kan du skicka med snigelpost om du har vanliga färgkopior (skicka gärna med negativ för att få bättre kvalitet om papperskopiorna är små eller diabilder. Elektroniska bilder kan du skicka via e-mail eller bränn en CD med bilderna. Det är viktigt att bilderna håller tillräcklig upplösning.

Tiff-filer eller jpg-filer av högsta kvalitet med 300 dpi upplösning i normal bildstorlek är vad som behövs för att bilderna skall hålla önskad kvalitet i tryck.

Bilder som hämtas från internet håller normalt endast 72 dpi eftersom bildskärmen inte har högre upplösning. Om internetbilden t ex är 22 cm bred på bildskärmen kan den tryckas som endast enspaltig bild med önskad hög kvalitet. I vissa fall kan man givetvis kompromissa med samvetet och göra den något större och nöja sig med sämre kvalitet.

Välkommen som skribent! Berätta gärna om vad som händer i din klubb. Berätta om hur du löst byggproblem eller andra goda idéer som du har. Ser du att klubbkompisar har kommit på smarta lösningar. Berätta om det själv eller be dem att skriva ner sina idéer så att andra kan få hjälp. Det är redaktörens mål att hålla en öppen dialog med läsekretsen för att förmedla allt som duktiga modellflygare har kommit underfund med så att andra inte behöver uppfinna samma hjul. Skriv, ring eller skicka e-post. *Freddy Stenbom*

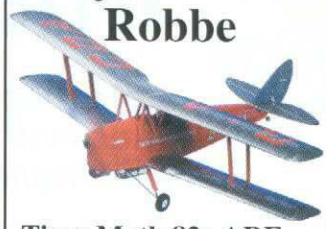
GENARP **Romele**
Elektronik-RC-Hobby
RADIO
Futaba • JR • Graupner • Sanwa
Multiplex • Hitec
samt tillbehör och service
Modeller • motorer • byggsatser
bekläddnad • balsa • modelltillbehör
LÅGA PRISER!
Sänder gärna per post!
Furustigen 5 • 240 13 Genarp
Tel/Fax 040-48 06 89 (1600-2000)
E-post: romele@ebox.tninet.se

ÖNSKAS KÖPA
modellflyg • båtar • motorer
i större partier.
50.000-100.000:-
kontant betalas.
Skåne HOBBY
046-24 71 14

MULTIPLEX
Radiostyrningar och modelltillbehör av hög klass.
Generalagent och service:
ORBO
Elektronik/Hobby AB
Lidgatan 20, 171 58 SOLNA
Tel 08-83 25 85 • Fax 08-83 24 52
ÅTERFÖRSÄLJARE ANTAGES
http://www.orbo.se
E-mail: info@orbo.se

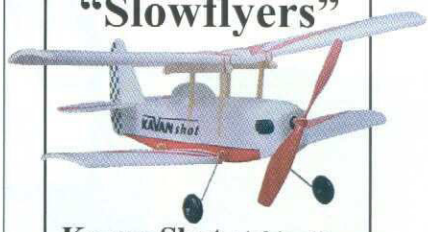
MOKI
det alternativet
stora
NU MED BOXERMOTORER
3F:s HOBBY SERVICE
Oxelögatan 20 A •
613 00 Oxelösund
0155-21 56 86 • 0155-328 47
Mobil 070-481 32 32

Nyhet från Robbe



Tiger Moth 82a ARF
Spännvidd: 1760 mm.
Lämplig motor .90 2-takt.
Pris 3995:-

Nyhet "Slowflyers"



Kavan Shot • i frigolit m. motor. Spännvidd 475 mm, vikt 165 g **Pris 935:-**

Pigue 3 ARF • Spantbygge, klar film. Vikt 220 g, spännvidd 690 mm
Kan köpas oklädd, film ingår. Du spar 100:- **Pris 995:-**

Kavan Shot Trainer
i frigolit. Vikt 160g.Spännvidd: 630mm. Komplett med motor **Pris 895:-**

Gosling Racer ARF
Spantbygge, Vikt 220 g, Spännvidd 770 mm
Pris 995:-
Skåne HOBBY
www.skanehobby.se
Telefon: 046-24 71 14
Telefax 046-24 71 36

Nu kommer Saito med ytterligare en ny motor. FA 72 och FA 72GK. Om du önskade att du hade lite mer kraft i dina ARF eller byysatsmodeller i 40-storlek så är lösningen FA 72. Samma inbyggnadsmått som FA 56 och bara 470 g vikt.

FA-72 **FA-72GK**

Motor	ccm	Bore	Strok	Varvtal	Vikt	Propeller -båda motorerna	Pris
FA-72	11,8	27.0	20.6	2.300-12.000	ca 470g	APC 11x9-10.800-11.000 rpm	2895:-
FA-72GK	11,8	27,8	20.6	2.300-12.000	ca 470g	APC 12x8-9.800-10.000 rpm	3125:-

Liten jämförelse: YS FZ62 drar en APC 12x8 9.700-9.800 rpm

Söders RC/HOBBY
Åsögatan 174, 116 32 Stockholm "På Söder"
Måndag-Fredag 10-18, Lördag 10-14
Tel 08-643 67 87 • Fax 08-702 15 90
Hemsida: www.sodersrchobby.se

ELFLYG!
KATALOG 20:-
Inomhus R/C Oldtimers Kolfiberlister
LRN TEKNIK
Furugatan 18
753 24 Uppsala
Telefon 018-69 63 80
Postgiro 39 76 20-6

Middle Wallop 2000

Det är något som kan liknas vid Mad Dogs and Englishmen.

Det här blev resultatet av Anders fly-off start. Så här går det då man startar lite för snett i vinden. Men kolla in fältet i bakgrunden

Bild av en flygaränka. Hon förklarade glatt att: They call me the knitting lady!

Egentligen så är det väl kanske Europas största fly-in för oldtimermodeller. Det går av stapeln en gång om året och då samlas alla entusiasterna som man då kan kalla Mad Dogs and Englishmen för att umgås, tävla och flyga.

Under dessa dagar kan man räkna till mer än 300 bilar som är församlade på fältet. Och i dessa bilar finns det nästan aldrig under en fem till tio modeller. Ja, det flygs med alla de sorter som tänkas kan från morgon till kväll. Alla slags oldtimers är välkomna bara de inte är radiostyrda.

Fältet

Det tillhör det brittiska flygvapnet. Man bedriver utbildning av helikopterförare där och har dessutom ett mycket intressant flygmuseum. Och nu det bästa av allt. Fältet mäter cirka 1,5 x 2 kilometer! Det är gräsbevuxet och dessutom är det nedklippt till en gräshöjd på en centimeter! Det du.

Om nu din modell hamnar på fältet så är det bara att ge sig av i rätt riktning och hämta den därför att det är väldigt lätt att få syn på den i det synnerligen låga gräset. Hamnar din modell utanför fältet, ja då blir det svårare. De engelska bönderna älskar ju att använda sig av häckar för att avgränsa sina fält, och tro mig, det är väldigt lätt att en modell försvinner bakom en häck.

En eldsjäl

Det är precis som vanligt. Det finns en eldsjäl bakom detta projekt. Han heter David Baker och han tillsammans med sin svärson och sin dotter plus bara några till går elegant i land med denna sin uppgift. Dessutom har David en viss förmåga att locka fram det bästa av det stora samtalsämnet i England, nämligen vädret. Ja det kom några skvättar, men vad gjorde det när nu stämningen var på topp.

Hur kom det sig att en vilsen elflygare som jag åkte dit?

Förtjänsten är Anders och Siv Håkanssons. Det var detta par som lockade med mig. Det var helt underbart att få lov att träffa alla dessa verkliga entusiaster och att lära sig massor. Ja det flögs även med elmodeller utan radio och de flög vackert och länge. Säga vad man vill om friflygare, bygga och trimma kan de!

Många klasser

Det flögs det i, men huvuddelen av alla flygarna helt enkelt bara flög. Den gamle tävlingsräven Anders deltog naturligtvis, jag tror det var tre klasser. I en blev han femma och i en blev han nia bland 54 startande. Den tredje klassen misslyckades han i. De som känner Anders kan naturligtvis gissa att han inte var nöjd med sitt resultat men både Siv och jag tyckte tvärtom...

Det hostade och skramlade i luften

Det var de gamla oldtimers med förbränningsmotorer som lät. Jag gick länge och funderade över att di inte fick sina motorer till att gå lite jämnare, tills att jag kom underfund med att de använde kanske en motor som var mer än femtio år gammal. Då kom det hela i en annan dager.

Men herrar förbränningsmotorflygare hade faktiskt en ganska så låg nivå på sitt säkerhetstänkande. De gick bara ut en femton till tjugo meter ifrån sin bilparkering och startade sedan rakt emot oss alla på denna parkering. Ingen olycka inträffade som jag kunde se men det var lite kusligt ...

Desto skönare var det att iakttaga de gamla segelmodellerna. Jösses var det var grant!

Åk dit!

Är du intresserad av oldtimers så åk dit och upplev fyra dagar av sant modellflyg. Ja jag vet att det kostar men börja spara nu. Tag gärna kontakt med David Baker per telefon 0044-1604-406822.

Kalle Westerblad

Herr Ryback från Tjeckien med en tremeters SOKOL (hök), en underbar flygare från 1949.

Mr Ray Barrow med sin Bull Pup från 1935. Spännvidden är 11 fot, lite över tre meter.

Showflyern bland Parkflyers

TERRY
Spännvidd 1050 mm
Nästan färdigmodell med
färdigformade delar. Avsedd
för SPEED 400 PLUS
Best.-Nr **6235** Förpackning
med färdiga delar och
rodertillbehör

Kort byggtid

- Konstruerad efter de senaste aerodynamiska kunskaperna och erfarenheterna
- Kraftig motorisering garanterar spektakulära flygningar
- Vattenavisande specialstyropohr möjliggör flygning oavsett väder

För utförligare beskrivning
se GRAUPNER huvudkatalog FS
med nyhetskatalog

Graupner www.graupner.de

Konsumentkontakt HOBBYBORGEN AB 0474 - 405 10

En del av modellerna vid Lake Redman.

Sista modellflygmailet hem

(knyckt av Moberg for sista gången)

Nu har vi haft vårt Float Fly på Lake Redman. Det var en heldag med fritidsaktiviteter som visades upp runt sjön. Att klubben flyger där är så att säga ett årligt återkommande jippo i samband med att det är ett uppvisande av ett stort antal fritidsaktiviteter. Cykling, ponnyridning, kanotpaddling, trampbåtar, fiske, hantverk och mat. Visste ni förresten att amerikanarna alltid går omkring med något att dricka eller äta i handen speciellt när man möter dom på ett köpcenter. Vi vet också att det var dom som uppfann automatlådan till bilen for hur skall dom annars kunna köra samtidigt som dom äter eller dricker! Snart kommer väl en barnvagn med automatlåda av märket Pontiac, Dodge eller Ford för hur skall dom annars kunna torka lillen om nosen medan dom dricker Coca Cola och kör barnvagn?

Premiär i vatten

Nu var det dags for en premiär för min del. Flyga från vatten. Jag skrev i det förra mailet att jag skulle bygga tofflorna själv. Därav blev intet. Det kostade ungefär lika mycket att köpa dom färdiga och hur det nu är så rinner alltid tiden iväg. Jag ville gärna prova det där med att starta och landa på vatten innan flygningen vid Lake Redman. Mello hade snackat in oss hos Bob. Bob har en damm som ligger alldeles vid sidan av hans hus och en liten bit därifrån har han sitt eget fält och en hangar som man bara "måste" se när man är där. 25 x 15 meter. Där hängde och stod minst 30-40 modeller. Allt från metern till en Ju87 Stuka på ca 2.5m, en Sopwith Pup lika stor och bilar. Riktiga bilar.

Om jag inte minns fel sa var det fyra stycken, bl a en T-Ford sedan och en T-Ford pick-up och en Corvett som var av det absolut äldsta slaget och en till som jag inte kan komma ihåg modellen på.

Efter att vi hade tittat i hangaren gick vi in i verkstaden där hans modeller blir till. Den var kanske 1/3 del så stor som hangaren. Med alla maskiner som kan tänkas behövas för att bygga modeller och inte vara i behov av att låna någon. Och naturligtvis rejält tilltagna arbetsbänkar. Jag, Jeff och Mello åkte dit med våra modeller, jag lurade med mig min grabb också för att min fru skulle få en lugn eftermiddag. Han idkade sedan någon slags vattentaxi med en trampbåt när modellerna av någon anledning då och då blev fast mitt ute i dammen.

Dammen är ca 150x80 meter och det blåste rakt i dess längdriktning ca 7m/s. Det övriga gänget som brukar samlas vid Bobs damm hade redan kommit när vi dök upp. Jag tog det lilla lugna och tittade på de andra och fick lite tips hur jag skulle göra. Sen hade jag inte fler ursäkter, utan startade motorn och så släppte Jeff iväg modellen. Jag var i luften efter 15 meter. Men oj vad det höll på att sluta illa, av någon anledning så hade jag alldeles för stora utslag på rodren som jag inte tänker gå in på anledningen till, men jag får skylla mig själv. Två försiktiga varv och sen gled jag ner mot vattnet och landade. Under tiden så hade Mello fatt fart på sin motor och kommit upp i luften. Plötsligen hördes ett vackert rasslande från träden bakom oss och så snöade balsa och plastfilm, kroppen och resterande bit av vingen fortsatte en bit och landade på fältet. Jag ställde ner utslagen och startade igen. Modellen ville inte riktigt komma loss från vattnet den här gången så jag vispade lite med höjdrodret och då lättade den. Vilken glädje varar för evigt, om jag bara hade slutat vispa med rodret när modellen kom i luften så hade allt gått bra, istället blev det en snygg dykning som hade gjort heder åt en pelikan, rakt ner i vattnet. Modellen ploppade upp som en kork och ställde sig på pontonerna helt oskadad. Vi brukar säga att vatten är hårt, det verkar vara mjukt också! Det var skoj att flyga från vatten men det var väldigt vad modellen blev seg med den extra vikten och luftmotståndet. Det var flera av de andra som gjorde lite ofrivilliga dykningar i vattnet med jämna mellanrum, en av modellerna fick motorstopp, stallade och gick i spinn ner i backen när piloten försökte nå fram till vattnet, inte så kul. Jag är säker på att det hade gått mycket bättre om han hade landat på marken istället. Sen gjorde jag av med all min tur för den dagen. Modellen har inget vattenroder och svarar inte riktigt bra när jag försöker styra med sidorodret. När jag försöker korrigera kursen så blir det plötsliga och snabba kursändringar och ibland verkar det som om jag inte ens behöver försöka ändra kursen utan modellen gör sina kursändringar alldeles av sig själv. Jag har mina misstankar om att det skulle kunna bero på att pontonerna inte sitter perfekt rakt monterade, fast jag kan inte se att de sitter snett, jag kanske får mäta. Är det någon som vet så får ni gärna maila lite tips till adressen nedan. Efter en sån där kursändring så lättade modellen rakt mot en väg längs vilken det också står några stolpar med ledningar. Där drar jag av gasen och tänker landa men kommer på att det inte är hjul på utan pontoner och

dom fungerar inte på land, full gas och lite dykroder för att hålla farten för över ledningarna lär jag inte komma, under gick bra. Jag flög inte mer den dagen.

Lake Redman

Så kom dagen vi skulle flyga vid Lake Redman. En del av sjön hade spärrats av för flyget så kanoter och roddbåtar inte skulle ta sig in och störa flyget. Säkerhetsmässigt fungerade allt mycket bra med frekvensklämmor och avspärrningar för åskådare. En lång lina med plastdunkar fastknutna utgjorde avspärrning för båtarna tvärs över den lilla sjön.

Totalt hade ca 20-25 modeller samlats från olika klubbar, modellflygarna var något fler. Naturligtvis beroende på det kända faktumet att det alltid är flera som skall titta och snacka än att flyga. Jag tror inte att jag överdriver om jag säger att åskådarna totalt under dagen var uppemot 400. Vädret kom att bli varmt hela dagen, ca 30 grader redan på morgonen och kvicksilvret passerade 40 grader under dagen, vinden var svag ca 3-5m/s och tog helt slut vid middagstid. Skönt var att det fanns tält där det gick att söka skugga och att det fanns massor att dricka, för svettades gjorde allt.

Min favorit bland modellerna var en semiskalamodell av något mellanting av Engelska Supermarine och Italienska Macchi som på 1930-talet tävlade mot varandra i Schneider-cup om att vara det snabbaste sjöflygplanet i världen. Ni kommer nog ihåg både filmer och böcker om de här tävlingarna. Modellen i fråga hade en Super Tigre 60cc radmotor i nosen. Oj, vad det lät gott när han flög långt bort och dök ner mot vattnet och passerade framför åskådarna på 2-3 meters höjd. Det kändes som om jag hade förflyttats till 30-talet och vilket ljud det var från motorn.

Jag hann flyga en hel del innan vinden tog slut men sen var det stopp. Den där glidlagrade OS 40:an var nog lite i svagaste laget när vinden tog slut. När det blåser så är det inte så mycket till vattenmotstånd som skall övervinnas eftersom lättningsfarten relativt vattnet är låg och om det är lika mycket vind som vad lättningsfarten är så kommer motståndet från vattnet att vara noll, men vid bleke (sjöterm för vindstilla) måste modellen upp i 100% av lättningsfarten relativt vattnet. Det som hade hjälpt till hade varit vågor, men som alla vet så brukar dom utebli när det inte finns någon vind.

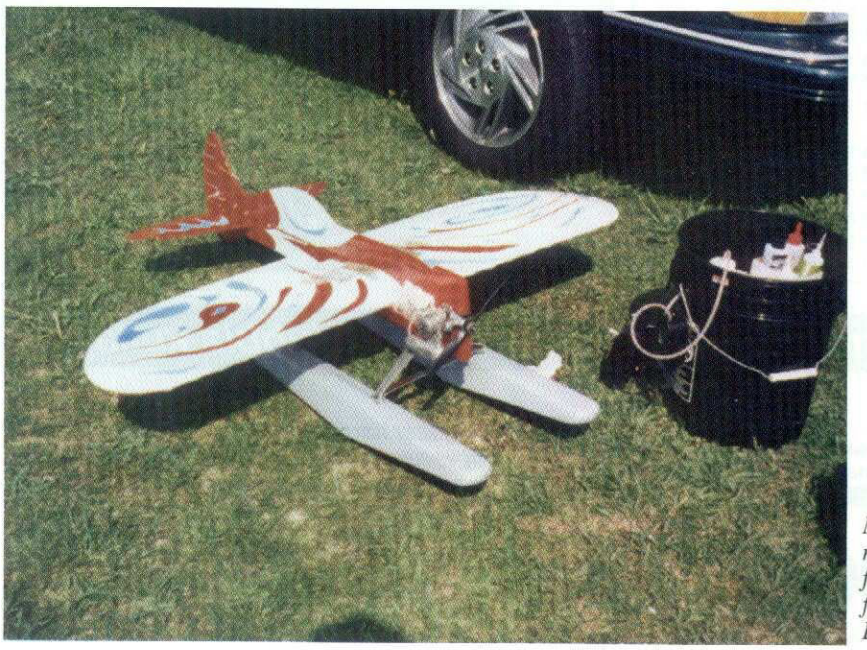
Fun Fly-tävling

Första helgen i juni hade vi en Fun Fly-tävling i klubben. Det var val inget större deltagarantal men med en kille som kom från en annan klubb blev vi sex stycken. Amerikanarna tycker som sagt om att äta och dricka. Följdriktigt blev det grillning av hamburgare och korv innan tävlingen skulle börja, för det går inte att tävla på fastande mage. Vi började med taxitävling mellan två flaggor (två varv på kortast tid) följt av två flygningar med en looping och en roll. Dessa flygningar skulle ha så liten tidsdifferens som möjligt. Tredje momentet var att stiga så högt det gick på 30 sek stänga av motorn och glidflyga så länge som möjligt. Sen var det paus med mer mat och dryck. Sen skulle vi göra så många loopingar som möjligt på 1 min. Det hela avslutades med limbo där man själv fick välja vilken höjd som linan skulle sitta på. Under 1,5 min gällde det att flyga under linan sa många gånger som möjligt. Ju lägre man ville ha linan, ju fler poäng naturligtvis. Jag blev tvåa i tävlingen och fick en rulle Topflite Monocote. Han som kom från grannklubben är ordförande i den sektionen inom AMA som sysslar med just funfly-flygning och modellen som han hade var naturligtvis en fullfjädrad Fun Fly. Jag hade aldrig sett en fullfjädrad Fun Fly tidigare så jag tyckte att det var kul att se den göra 45 loopingar på 1 min och tidsflygningen var imponerande, han steg rakt upp mot några örnar som låg och cirklade över fältet, där stängde han av motorn efter 30 sek och landade efter 6 min. Modellen flög alldeles utmärkt i den termiken som fanns. Örnarna brydde sig inte det minsta om modellen. Kul att se en modell och örnar samsas om samma termikblåsa.

Det sista evenemanget som jag han med i klubben i York innan jag skulle packa mina modeller för transport till Sverige var ett fly-in. Ett antal klubbar, däribland York Area R/C-clubb låter flygträffar ambulera under sommaren. På söndagen veckan innan vi skulle åka hem från York gick det av stapeln med ett väder som inte var lämpligt för modellflyg, ca 40° varmt, svag vind och en ordentligt hög luftfuktighet. Jösses vad vi svettades den dagen och jag undrar fortfarande hur mycket dricka vi hällde i oss tillsammans den dagen. Men kul hade vi. Vi flög, drack (läsk eftersom starkare drycker inte är tillåtna), åt hamburgare och hot dogs, svettades och snackade flyg. Nu är det bra att klubben har ett så finurligt klubbhus, hus utan väggar. Det var skönt att sitta under taket och titta när de andra flög och svettades i solen medan man själv tog igen sig under taket.

Den mest spännande modellen som fanns att beskåda var en EXTRA 300 ca: 2.5m i spv. och med en 3W 140:a nosen. Nu trodde jag att jag äntligen skulle få se ett riktigt freestyle-program med en torqueroll hängande i propellern på 2-3 meters höjd som pricken över i. Men därav blev intet. Vi fick se det vanliga flygandet med de vanliga manövrerna utförda mycket vackert och snyggt på

Vårt något underliga och dragiga klubbhus. Men ack vad skönt att söka skugga i och ta in modeller i när det börjar regna.



Min Fun Fly-modell med tofflor före prov-flygningen vid Bobs damm

alla sätt. Loopingarna var runda och rollarna i kubanen var mitt för varandra. Stallturns var snygga, det såg verkligen ut som om modellen vred sig kring en axel inne i modellen. Det är inget snack om att det var en duktig pilot som flög modellen Jag vet att det är svårt, jag har försökt själv och har gett upp. Men det är i "mitt" tycke, förfärligt tråkigt att titta på. När man har sett två så ser alla de andra likadana ut. Ja ja ja , jag kan också se skillnaderna mellan två piloter, men i alla fall. Det är verkligen skönt att RC-flyg spänner över ett så stort område. Jag lyckades att trissa Jeff så att han och jag jagade varandra, inte direkt för att vi skulle kollidera i luften utan mer för att flyga nära varandras modeller. Det är ju klart att djävulen efter ett tag far i en, speciellt när dom andra runt om började heja på och hetsa oss. Det blev någon sorts combat utan serpentiner. Polarna runt om var lite besvikna när det inte blev någon smäll i luften. Jag hade hela tiden räknat med att jag inte skulle få den modellen med mig hem i bagaget men den kom med hem och står nu och samlar damm i rummet.

Innan vi i familjen styrde kursen hem till Sverige igen så var vi enligt min son "bara tvungna att ta semester i Florida/ Orlando". Jag var inte sen att hänga på. Skönt att ha något att skylla på för jag ville också besöka Disney World. När det väl kommer till kritan så behöver man faktiskt ingen ursäkt som vuxen för att gå dit. Nu fick jag också möjlighet att besöka det som jag under många år hade drömt om. Kennedy Space Centre och Cape Cannaveral. Från Orlando tar det ca 1 timme att köra dit. Det var en fantastisk upplevelse att få se allt det där som vi är vana att se på TV. Häftigt att gå igenom rymdfärjan och få titta på de små utrymmena som besättningen har att vistas i under sin tid i rymden. Det är förmodligen skönt att en del av dom får göra en och annan promenad i det fria och sträcka på benen. Vi blev också slussade igenom byggnaden där man bygger den nya rymdstationen ISS. Mycket intressant att studera hur det ser ut i verkligheten.

Nu tänker jag avsluta de här mailen som jag har skrivit med att konstatera att det var lätt att skriva de första och svårast att skriva det sista. Det var som att bygga en modell, enkelt att öppna lådan och börja limma ihop bitarna men betydligt svårare att färdigställa.

Jag hoppas några av er har haft behållning av att läsa om vad som försiggår på den amerikanska kontinenten vad avser modellflyget på ett "mycket lokalt plan" som är helt skilt från de mer namnkunniga evenemangen såsom TOC och Madera etc, som vi är vana att läsa om.

Det värsta med att komma hem till Skåne och flyga är att vädret är mycket sämre och att det är färre som flyger. Förhoppningsvis så beror det på vädret. Det roliga var att snacka med alla kompisarna som flyger.

Jan Pinotti, SMFF-nr 49 656
gian.pinotti@tetrapak.com

Bobs hangar med bilar och modeller. Stukan och Sopwith Pub är båda 2,5 m i spännvidd.

MAGNUM 12A1,94 cc	590:-
MAGNUM 15A2,47 cc	615:-
MAGNUM 21A3,46 cc	650:-
MAGNUM 25A4,06 cc	675:-
MAGNUM 28A4,60 cc	725:-
MAGNUM 32A5,22 cc	750:-
MAGNUM 32H5,22 cc	750:-
MAGNUM 36A5,80 cc	765:-
MAGNUM 36H5,80 cc	765:-
MAGNUM 40A6,47 cc	785:-
MAGNUM 46A7,49 cc	870:-
MAGNUM 46H7,49 cc	870:-
MAGNUM 53A8,53 cc	920:-
MAGNUM 53H8,53 cc	920:-
MAGNUM 61A9,97 cc	980:-
MAGNUM 61H9,97 cc	980:-
MAGNUM 75A12,23 cc	1.085:-
MAGNUM 75H12,23 cc	1.085:-
MAGNUM 91A14,97 cc	1.215:-
MAGNUM 108A17,60 cc	1.375:-
MAGNUM 120 AR, 20 cc	1.595:-
MAGNUM 180 AR, 30 cc	2.495:-
Prisvärda fyrtaktare:	
MAGNUM 30 FS	cirka 1.400:-
MAGNUM 52 FS	1.595:-
MAGNUM 80 FS	1.995:-
MAGNUM 91 FS	2.175:-
MAGNUM 160 FS Twin	4.895:-

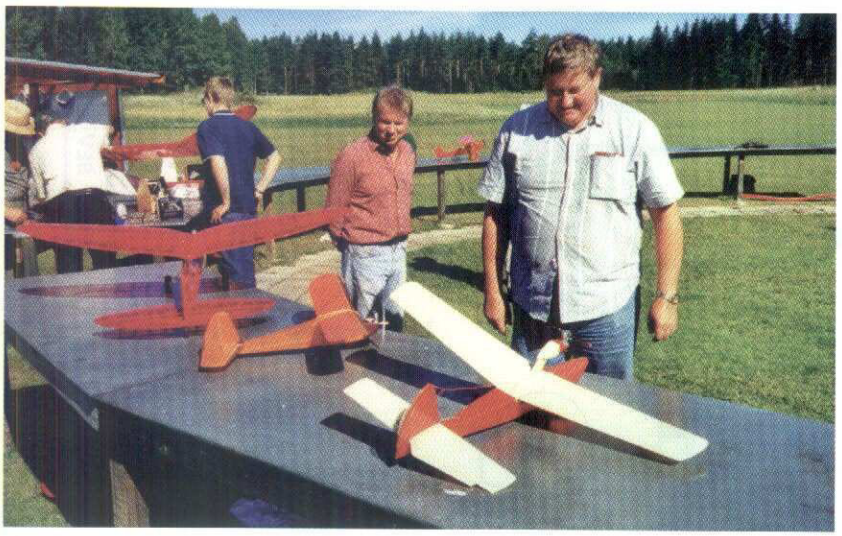
Schnürleportade motorer med dubbla kullager • ljuddämpare ingår!

ASP ENGINES heter numera MAGNUM

Nu gäller namnet MAGNUM för de tidigare ASP-motorerna. MAGNUM är ett inregistrerat varumärke för modellmotorer och får ej använda av andra motortillverkare. Lagerhållning, reservdelar mm påverkas inte av namnbytet.

Modeller & Elektronik AB

Box 184, S-332 24 Gislaved
Tel &Fax 0371-940 05



Tv: Grand old man – Bertil Beckman som är en hejare på att svinga iväg Esbjörn Forslunds Sky-Scooter med 1,5 cc diesel.

Längst tv: I mitten mästerbyggaren Christer Eiderbos tre vackra flygplan. I förgrunden: en Privateer flygbåt med 1 cc PAW diesel beundras av Esbjörn Forslund.

Lyckad oldtimerträff i Påldalen!

Den 26 augusti var väderleksgudarna oss nådiga! Den enda verkliga sommardagen inträffade då med soligt och helt vindstilla. Oldtimerflygarnas önskeväder således!

För att förstå poängsättningen, så börjar poängräkningen, sedan en motortid om en minut i luften förflutit. Man får därefter en poäng för varje sekund i luften plus ev poäng för landning inom landningscirkel. Poängen räknas ihop för de tre heat som flygs, vilket ger här redovisad slutpoäng.

Tretton flygare bröstade av sina vackra modeller. Visserligen litet färre än förra året: Medarrangören Stockholms Radioflygklubb hade glömt de gamble och förlagt en skalatävling till Barkarby samma dag! Det är ju ingen vits att anordna konkurrerande arrangemang inom den egna klubben!

Vi började med att låta deltagarna provflyga sina modeller, medan arrangemangen, dvs korvgrillningsstånd och landningsmärken anordnades. Hans Holmlöv, Södertäljes ambitiöse ordförande, hade i egen hög person fixat korveriet och drickan. Vägen till oldtimerflygarens hjärta går otvivelaktigt genom magen!

Tiderna i luften efter enminutmotortiden blev långa, eftersom en god termik höll modellerna under vingarna.

Segraren

GUNNAR JOHANSSON från RFK Crash höll sig på en flygning uppe i hela nio minuter och spiralade ner när han tyckte att det gick för långt upp! Han flög en G.P Playboy med en 0.40 Fourstroker till 985 poäng.

TORE LOODIN kom oförskämt nog, så organisatör han var, med 940 poäng in på andra plats med sin Super Scorpion med OS 45 Fourstroker. Det straffade sig, eftersom han inför tredje omgången stack handen i propellern och gick blödande in i striden. Jan Enold, som hm ..hm..hm.. har stor egen erfarenhet gav sakkunnig sjukvård.

BERTIL GRAHN, förstagångsdeltagare i Påldalen, flög en underskön C-D Fleetster i genomskinlig röd klädsel med blå applikationer till tredje plats med 868 poäng. Hans lilla kärra med bara 132 cm spännvidd var övermotoriserad med en OS 26 Fourstroker. Den bara och steg som en hemlängtande ängel till 868 poäng.

Nestorn från Nyköping, INGVAR CLAESSON flög en Quaker Flash (tror jag) till fjärde plats på 758 poäng.

CHRISTER EIDEBO flög originellt nog flygbåt, en Privateer (visst är denna klassiska modell en oldtimer!) till sjätte plats på 220 p. I brist på vatten fick handstart gälla. Han kom från hemmaklubben Södertälje MFK.

Samma poäng uppnådde JÖRGEN DAUN från Haninge MFK med tävlingens minsta modell, en Minnie Mambo, bara 85 cm i spv, driven av en Mills .075 diesel.

CLAES-GÖRAN STERNER, Lidingö MFK deltog ffg med en av Tore lånad Astro Viking. Med den flög han in på åttonde plats med 150 poäng. Den poängen delade han med en annan för förstagångare, nämligen ...

... PÄR LAXÉN från CRASH flygandes en Rocketeer A med OS 0.26 4S. Kärran höll 155 cm i spv.

ESBJÖRN FORSLUND smög sig in på anspråkslösa 124 poäng med sin gamla Sky.Scooter flygandes på bara sidoroder med en AA-1,5 cc diesel. Han borde egentligen ha extra tilldelning av poäng för denna bravad!

BENGT HÖGLUND frånNyköping kraschade tyvärr sin Astro Viking pga reverserat sidoroder, men är enligt förljudande i färd med modellkirurgiska ingrepp. Han dyker säkert upp nästa år!

I år fick äntligen BO ROSENGREN från Stockholm igång sin OS .0.90 4S i nosen på jättelika Record Breaker, 240 cm spv, sedan han bytt ut sitt flera år gamla modellbränsle mot en årsblandning av betydligt fruktigare sort. Alla beundrade den majestätiskt flygande bigtimern!

Det verkligt positiva med årets meeting, förutom vädret, var att tre nya oldtimerflygare ställde pp på vårt meeting. Vid tretiden på dan var alla mätta på korv och flygning. Vi skildes åt under heliga löften att ses igen nästa år, we hope!

Tore "Oldtimer" Loodin
För Södertälje MFK och Stockholms Radioflygklubb.

Miljön i Påldalen är perfekt för den här typen av arrangemang och de fasta borden i depån gör det lätt att meka med modellen före och efter flygning. I förgrunden Bengt Höglund från Nyköping, Esbjörn skymtar i bakgrunden och bakom honom finns en kur för regniga dagar samt stora klubbstugan.

VARIATIONS FROM STANDARD USAAC P-35 FIGHTERS
COCKPIT LOWERED WITH MODIFIED FRAMING TO CANOPY & WINDSCREEN.
NO ARMAMENT. ADDITIONAL FUEL TANKS IN WINGS.
TOP CENTRAL AIR INTAKE, ENLARGED OIL COOLER.
LANDING LIGHTS IN WING LEADING EDGE.

GRATEFUL THANKS TO MAJOR T.C. WEAVER; STAFF OF U.S. AIR FORCE MUSEUM, VERN CLEMENTS, JOE TOMANKIEWICZ, RUDY PROFANT & JAMES A. VLIET.

NACA CYH AIRFOIL: ALL VALUES ARE PERCENTAGES OF CHORD

STATION	0	1.25	2.5	5.0	7.5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
UPPER	3.50	5.45	6.50	7.90	8.85	9.60	10.69	11.36	11.70	11.40	10.52	9.15	7.41	5.62	3.84	2.93	2.05
LOWER	3.50	1.93	1.47	0.93	0.63	0.42	0.15	0.03	0	0	0	0	0.06	0.38	1.02	1.40	1.85

THICKNESS AT AIRCRAFT ℄ 18% *
" " 16'-6" FROM ℄ 9% *

(STANDARD THICKNESS, USING ORDINATES FROM TABLE, IS 11.7%)

*ESTIMATED

ZERO INCIDENCE

W-1: 5'-6" FROM AIRCRAFT ℄; CHORD 30", THICKNESS 15%. *

R-1. NOTE LEFT OFFSET

DATUM

S-1. NOTE NEGATIVE INCIDENCE.

FLUSH-RIVETED LEADING EDGE

RIVET LINES (EXCEPT WING RIBS & FORWARD FUSELAGE BULKHEAD) HAVE BEEN OMITTED. MOST PANEL JOINTS HAVE BEEN SHOWN IN FULL.

YOKE FITTING IN RETRACTED POSITION

VIEW A-A

LANDING GEAR EXTENDED - NO LOAD

INTERNAL DETAILS ARE NOT TO SCALE

DATUM

TAILWHEEL EXTENDED - NO LOAD

INTERNAL DETAILS ARE UNCERTAIN

AIR VENT

AIR VENT

DATUM

F-1 F-2 F-3 F-4 F-5 F-6 F-7' F-8

COOLING FLAPS OPEN

W-1

S-1

FUSELAGE STRIPING NOT SHOWN IN PLAN OR FRONT ELEVATION

ANTI-GLARE PANEL & CARBURETTOR INTAKE ARE MATT BLACK

COCKPIT CANOPY OPEN, WING SECTIONED

F-1 F-2 F-3 F-4 F-5 F-6 F-7 F-8 R-1

NX70Y

0 1 2 3 4 6 8 10 FT

DATA

WINGSPAN	36'-0"
WING AREA	220 ft²
OVERALL LENGTH	25'-4"
TAILPLANE SPAN	11'-8"
LANDING GEAR TRACK	7'-10"
PROPELLER DIAMETER	10'-6"

COLOURS

OVERALL FINISH	DARK GREEN
FIN, RUDDER & COWL LETTERING	YELLOW
TRIM STRIPING	YELLOW, BLACK EDGE
FUSELAGE RACE NUMBER	WHITE
REGISTRATION & LETTERING	BLACK

1937
NATURAL METAL, R70-Y IN BLACK. No. 23 for N.A.R.

1938
1938 SEVERSKY EMBLEM GREEN/BLACK STRIPING NR70-Y, No.77 IN BLACK

EARLY 1939
1939 SEVERSKY EMBLEM, NX70-Y

AERO MODELLER
Robinson
AUG 1986

FRANK W. FULLER'S 1939
SEVERSKY SEV-S2
(P-35)

Ny serie: Skaladokumentation

Seversky SEV-S2 och andra racers

Major Alexander de Severskys ursprungliga SEV-S3, en tresitsig amfibie med en 420 hk Wright Wirlwind visades för första gången 1933 och i oktober det året, flugen av Seversky, höjde han världsrekordet för amfibieplan till 289,3 km/tim. Maskinen var konstruerad att använda ettdera ett stort fast landningsställ eller flottörer. Landversionen blev sedermera prototypen till U. S. Army BT-8 skolflygplan (Basic trainer). Åter försedd med flottörer och en Wright R-1820-F3 Cyclone motor flögs den, nu under beteckningen SEV-3M, med Lee Miles som pilot till en femteplacering vid 1935 års Thomson Trophy race. Man nådde 311,56 km/tim.

Ett andra liknande flygplan byggdes 1934 som ett tvåsitsigt jaktplan också det försett med en Wright R-1820 motor och med ett fast landningsställ. Maskinen ombyggdes till ensitsig och försågs med en 850 hk P & W R-1830-9 Twin Wasp samt ett landningsställ, som fälldes in bakåt. Denna maskin omdöptes till SEV-1XP och blev prototypen till U. S: Army P-35 jaktplan. Maskinen hade registreringen X18Y och användes som demonstrationsflygplan. Med beteckningen SEV-S1 deltog den i 1937 års Bendix Trophy race.

Frank Fuller Jr., VD vid Fuller paint Co. i San Francisco hade i åratal drömt om att tävla i Bendix Trophy race, och när han besökte Severskys fabrik i Farmingdale på Long Island våren 1937 fick Fuller veta att ett flygplan med utprovade egenskaper och goda prestanda och med god säkerhet kunde byggas åt en civil kund. Senare besök vid fabriken bestämde de modifieringar som var nödvändiga på denna "racer P-35". Huven sänktes och en 284 liters extratank byggdes in, en i varje vinge, slutligen försågs maskinen med en 1000 hk P & W R-1830-SC8 Twin Wasp. Maskinen, med beteckningen SEV-S2, behöll den raka vingen som P-35 prototypen hade. V-form erhölls enbart genom en starkt minskande sprygelhöjd mot vingspetsarna.

Kroppen på P-35/SEV-S2 var uppbyggd på huvudsakligen cirkelrunda spant i 24ST Alclad förenade med lätta longeronger på vilka täckplåten av aluminium nitades fast. Vingen byggdes i tre separata stycken på vilka fem tätt liggande balkar med små vinklade liv ytterbeklädnaden nitades fast. Klaffarna manövrerades manuellt och var upphängda på en hjälpbalk med skevroder, helt i metall, direkt utanför klaffarna.

Stjärtpartiet var uppbyggt som vingen medan sid och höjdrodren var gjorda i rostfritt stål med dukklädsel. I infällt läge

SEV-S2 i sin slutgiltiga målning, ljus metallic grön och gul. Här klargörs maskinen inför 1939 års Bendix Trophy race. Lägg märke till den modifierade registreringen "NX70Y".

Skalasidorna, en introduktion

Modellflygnytt inleder i detta nummer en serie artiklar och dokumentation av äldre och yngre, inhemska och utländska flygplan. Det är två av världens absolut bästa flygplansritare; Harry Robinson från England och Carl-Gustaf Ahremark från Sverige som står för ritningarna och som bjuder på sina unika fotografier och som även skriver den åtföljande texten till flygplanen. Harry Robinson presenterar sig själv här intill medan Carl-Gustaf, som för oss något äldre modellbyggare är den givne auktoriteten men kanske ej så känd för de yngre, presenteras här nedan.

I motsats till många professionella flygplansritare har varken Harry Robinson eller Carl-Gustaf Ahremark behövt livnära sig på skalaritandet vilket gjort att de kunnat ta tid på sig när de ritat sina flygplan. Detta har i sin tur gjort att de presterat synnerligen noggranna ritningar, vilket är till stort gagn för oss modellbyggare. Carl-Gustaf har arbetat inom svensk flygindustri och på plats kunnat inhämtat underlag. Han är född på Malmen utanför Linköping där hans far var verksam vid Arméns flygkompani och pappan fotograferade själv mängder av flygplan och händelser. En bättre bakgrund är svår att finna för en flygintresserad ung pojke och har man sedan utrustats med sådana konstnärliga talanger som Carl-Gustaf är personen ifråga unik i våra sammanhang.

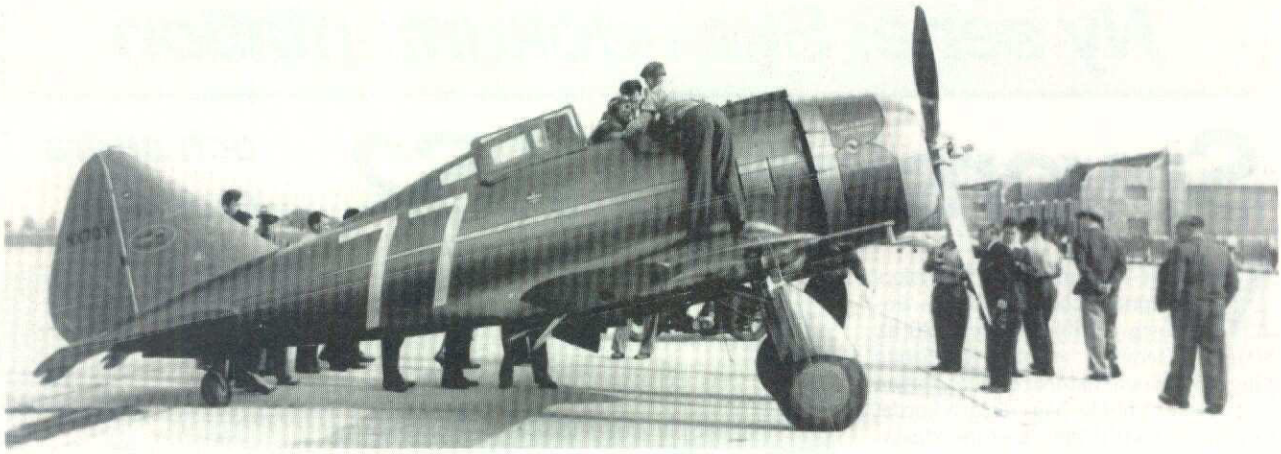
Det är således alls ingen överdrift när jag påstår att det är just två av världens bästa flygplansritare som här knutits till SMFF medlemstidning för lång tid framöver.

Min egen roll i sammanhanget inskränker sig till att elektroniskt sammanställa ritningarna och bilder med text åt redaktören samt att i någon mån genom min medverkan i CIAM scale subcommittee bidraga med inside information därifrån till gagn för svenskt skalaflyg.

Som de flesta skalabyggare vet så är just själva insamlingen av underlag till skalamodellen ett ofta svårlöst problem. Ändå, vill jag påstå, vimlar marknaden nästintill av flyglitteratur, inte minst svensk sådan, där man kan inhämta värdefull dokumentation till sitt skalabygge. Ett mycket gott sådant exempel är för övrigt den i somras utgivna boken *Kronmärkt* "Målning och märkning av svenska militärflygplan under 1900-talet" av Leif Hallström och Leif Fredin (Allt om Hobby förlag). Ett annat exempel är den CD, också den utgiven i somras, om fpl 21, som är fullkomligt späckad med viktig information för en skalabyggare om detta intressanta svenska flygplan. Skivan finns att köpa genom Flygvapenmuseum. Jag återkommer i kommande nummer om källor för dokumentation.

Artikelserien skall stimulera till att bygga flyghistoriskt intressanta flygplansmodeller och att visa att mycket av den information som skalabyggaren behöver faktiskt finns att få här i landet bara man "lyfter en smula på locket" till dokumentationslådorna. Hur många vet t ex. att vårt Flygvapenmuseum på Malmen har en ovärderlig mängd av ritningar, bilder och annan värdefull information att gräva i bara man gör sig lite besvär att ringa och boka en tid till arkivet. Utställningshallarna är bara toppen på ett isberg om än en otroligt intressant topp förstås...

Peter Källoff



År 1937 var SEV-S2 omålad aluminium och utan trimfärg. Denna bild är från Burbank i Kalifornien under förberedelserna för årets Bendix Trophy race.

stack huvudhjulen ut ur de badkarformade hjulkåporna. Även sporrhjulet var infällbart.

Kabinen var rymlig och bekväm, med utmärkt sikt genom den bakåt öppningsbara huven och de stora bakre rutorna. SEV-S2, liksom den ursprungliga P-35, var mycket robusta flygplan med god fältmässighet och tålde ganska brysk hantering.

Under Bendix Trophy tävlingen 1937 steg Fuller till 4500 m höjd för att dra fördel av gynnsamma vindförhållanden. Han mellanlandade för att tanka i Kansas City och anlände till Cleveland på rekordtiden 7 tim, 54 min och 26 sek efter starten i Burbank. Frank Sinclair, Severskys test pilot, flög SEV-S1 till en fjärdeplats på 11 tim, 2 min och 33 sek. Under det efterföljande Thompson Trophy race, som flögs i en fyrkantig bana i 20 varv placerade sig Sinclair åter på fjärde plats i S1 med hastigheten 406,13 km/tim medan Moore som flög Fullers SEV-S2 placerade sig på sjätte plats med 383,68 km/tim.

Vid 1938 års Bendix race deltog Seversky med AP-7, som var en ytterligare utveckling av P-35 utrustad med en 1200 hk P & W R-1830 Twin Wasp med större bränsletankar. Den flögs av Jacqueline Cochran på höjder mellan 5500 m och 6100 m, AP-7 vann tävlingen på tiden 8 tim, 10 min och 31 sek. Med sin i stort oförändrade SEV-S2 flög Fuller på 5200 m höjd och mellanlandade för att tanka i Wichita. Besvärad av en opålitlig motor kom Fuller in på en andraplats med tiden 8 tim, 21 min och 8 sek.

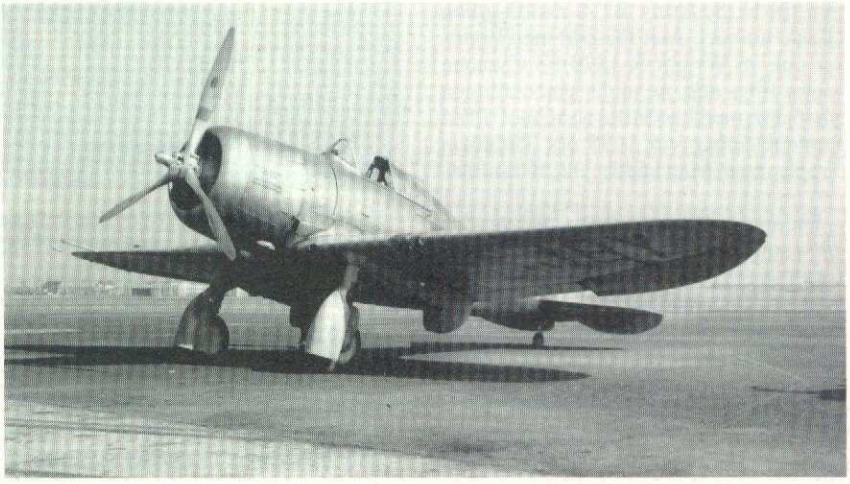
Med en modifierad registrering till "NX70Y" under 1939 års tävling målade Fuller sin SEV-S2 i lysande grön metallic. Han steg från Burbank i en snabbt tätnande dimma och styrde direkt mot Kansas. Kort därefter bedömde Jacqueline Cochran att dimman var alltför tät för en säker start och hon drog tillbaka sin AP-7. Fuller fortsatte mot Cleveland på tiden 7 tim, 14 min och 19 sek, den snabbaste tiden någonsin före kriget i ett Bendix race. Harry Robinson, juli 2000

Not

Severskys utveckling av maskinen fortsatte, dock utan majorens medverkan då han gjort sig obekväm med den militära ledningen, för att kulminera i den berömda P-47 Thunderbolt.

Flygvapenmuseum på Malmen har en av de få återstående exemplaren i världen av denna 30-tals racer, något modifierad hade den beteckningen J 9 i Flygvapnet. Välkommen att se den på plats!

Peter K



SEV-S1 flögs under 1937 års Bendix race av Severskys testpilot Frank Sinclair. Lägg särskilt märke till hjulkåporna som helt omsluter hjulen på denna maskin och den större huven av modell P-35.

Om Harry Robinson

Det började i Australien där jag föddes, gick i skolan och arbetade till 1960. Fyra år efter det att Charles Kingsford Smith och hans besättning gjort sin minnesvärda överflygning av Stilla havet i flygplanet *Southern Cross*, var jag sex år gammal och fick mitt luftdop med "Smithy" och Charles Ulm i deras "Old Bus". Efter den korta flygningen avtog mina intressen för modelltåg och båtar, flygmaskiner var det enda som gällde i fortsättningen.

Strax efter det jag börjat i realskolan började jag bygga och flyga modeller och samla varenda flygtidning jag kunde komma över. Så småningom lärde jag mig att rita konstruktionsritningar och förstod att jag kunde hantera ett ritbord och dess verktyg riktigt bra. Utan att begripa bättre började jag själv att rita översiktsritningar på mina favoritflygplan där sådana ej fanns eller där de var otillräckliga enligt min egen uppfattning. Modellbyggandet fortsatte sedan jag börjat arbeta med siktet inställt mot att börja arbeta på ett ritkontor.

Att komma så långt tog längre tid än väntat och under tiden hade jag gift mig och fått min första ritning publicerad i *AeroModeller*. 1960 flyttade vi till England och *AeroModeller* fortsatte att publicera mina ritningar...trots att en del av dem inte var så värst bra.

Snart hade jag skapat ett kontaktnät inom flygindustrin och bland flygentusiaster i England, Frankrike och USA. Jag började skaffa mig produktionsritningar, dussintals med fotografier; jag mätte upp flygmaskiner och tog ändå flera fotografier. Så småningom började mina ritningar bli ganska tillförlitliga och mer detaljerade.

Jag fortsatte att rita. Mitt intresse för franska flygmaskiner resulterade i många ritningar i *Le Fana de l'Aviation*; en stor mängd varierande flygplantyper gjorde jag för *Model Aviation* i USA; jag gjorde t.o.m två för den tyska *RC Modelle*.

För närvarande ritar jag inte så mycket men en fransk bok om Caudron-maskiner där jag medarbetar verkar äntligen bli publicerad i slutet på året. Det återstår många flygmaskiner att rita, flera har jag mätt upp och fotograferat på Flygvapenmuseum på Malmen, och jag vill gärna fullborda de ritningarna om tid och omständigheter så medger. Jag hoppas att mitt ritbord ej har sett mig för sista gången ännu.

Harry Robinson, Greenford, England i juli 2000

Ytterligare en bild av Fullers SEV-S2 i Burbank 1937. Sannolikt förbereds en testflygning. Lägg märke till bromsklossarna vid hjulen. Avsaknad av tidtagare och andra funktionärer antyder att detta inte är starten vid själva tävlingen.

Det kallar jag dokumentation!

En CD med den spartanska titeln SAAB J21A – J21R damp ner på mitt skrivbord för en tid sedan. En CD kan rymma mycket och det gör den här, förvånadsvärt mycket och med ett i högsta grad intressant innehåll. Co-producenterna Flygvapenmuseum, Oktod och Presentationsteknik ligger bakom det imponerande innehållet, där också Peter Källoff och C-G Ahremark medverkat.

Denna första CD-utgåva handlar alltså om J 21. Här återfinns bland det digra innehållet mängder av ritningar på både 21 A och 21 R, originalritningar från SAAB, komplett förarinstruktion på 117 sidor, hela Flyghistorisk Revy nr 29 på 123 sidor (som numer är slutsåld), diverse andra intressanta trycksaker exempelvis checklistan "Minnelista för ff i fpl typ J21 RA". Mängder av andra trycksaker – och allt kan skrivas ut!

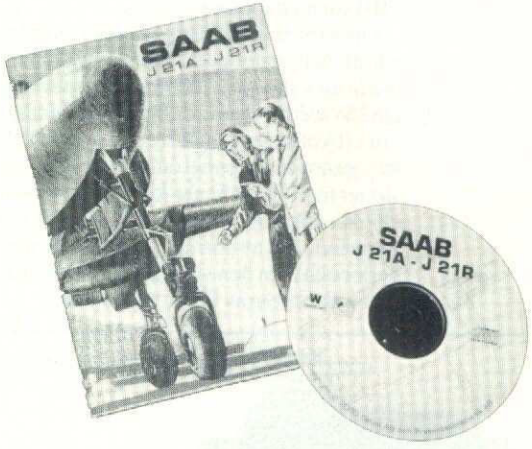
Den nya digitala presentationstekniken utnyttjas suveränt. Så kan vi till exempel njuta av inte mindre än 25 filmsnuttar om och kring flygplan 21, klargöring, service, laddning, start, landning, flygning – bland annat första flygningen, då huvudstället vek sig efter sättningen. Vill man "backa bandet" till 40-talet finns det möjlighet att med hjälp av autentiska ljudinspelningar lyssna till det sköna ljudet av en Daimler Benz-motor i startögonblicket och under varmkörning.

CD:n rymmer också fyra bildband (stillbilder), där man kan klicka fram instruktiva bilder om vingar, motorinstallation,, bestyckning, elanläggning, radio, instrumentutrustning, kropp, landställ och roder, styrorgan, reglage, hydraulik och rörsystem. Det fjärde bildbandet visar snygga bilder av J 21R, bland annat cockpit.

Var och en med minsta flygintresse bör inhandla den här 21-presentationen, som också utan tvekan måste vara en pärla för den flyghistoriskt intresserade. Modellflygaren har här en perfekt skaladokumentation, inte bara i form av ritningar och bilder utan också alla de detaljer, som återges i bildbanden.

Jag ser med spänning fram emot de kommande presentationerna i den här nya imponerande serien från Flygvapenmuseum/Oktod AB och Presentationsteknik. Vi kan förvänta oss kommande CD-presentationer av bland annat Spitfire. Köp den här om SAAB 21 och Du är fast. Priser ligger just under 500:- och beställs från Flygvapenmuseum (info.flygvapenmuseum@telia.com). Har Du frågor eller vill ha ritnignar utskrivna kontakta (oktod.ab@telia.com) eller på adress Oktod AB, Box 125, 517 23 Bollebygd. Den CD jag har tittat på är uteslutande för PC-bruk, men med en specialbestyckad Mac kan man få upp det mesta på skärmen eller i skrivaren.

Sture Tingwall



BILLIGA FLERPACKS-
SERVON/MOTTAGARE

	1 st	4-pack
HS-50	365:-	1.095:-
HS-55	265:-	775:-
HS-81	265:-	748:-
HS-81MG	365:-	1.095:-
HS-85BB+	345:-	995:-
HS-85MG+	425:-	1.275:-
HS-225BB	335:-	959:-
HS-235AG	utgått	
HS-77BB	395:-	1.195:-
HS-300	155:-	425:-
HS-303	145:-	398:-
HS-300BB	195:-	550:-
HS-422	195:-	550:-
HS-425BB	235:-	675:-
HS-525BB	395:-	1.149:-
HS-525MG	540:-	1.595:-
HS-545BB	395:-	1.149:-
HS-625	540:-	1.595:-
HS-645	540:-	1.595:-
HS-700BB	395:-	1.195:-
HS-805BB+	590:-	1.750:-
HS-715BB	425:-	1.275:-
HS-815BB	590:-	1.750:-
	1 st	2-pack
HS-75BB	540:-	825:-
HS-925MG	890:-	1.435:-
HS-945MG	890:-	1.435:-

HITEC FEATHER
4 kanalsmottagare
Vikt cirka 7 gram
395:-
Öppet: Vardagar 10–17.30 Lunch 13–14.15 Lördagar 10–13
STENBERGS
RC HOBBY
BILAR-BÅTAR-FLYGPLAN-HELIKOPTRAR
Kungsgatan 125, 903 32 Umeå • Tel 090-14 18 70

Ursäkt

I Modellflygnytt nummer 4/2000 påstod jag att Firma Modell Produkter i Härnösand hade en oreglerad skuld till SMFF.
Det var ett felaktigt påstående och jag ber härmed om ursäkt för min fadäs!
Den Gamble Redaktören

NÄRKES HOBBYCENTER
BÖRJESSONS EFTR.
Specialbutiken för modellflyg
RC-anläggningar, byggsatser,tillbehör, motorer, bilar, båtar
Jag skickar gärna på postorder!
Västanby 35, 716 93 Fjugesta
Telefon 0585-203 02
e-post: nerikes.hc@swipnet.se

VÄXJÖ
Smålands RC-Hobby
Graupner Thunder-Tiger Kyosho PICA
OS MDS Futaba Sullivan Hitec
Sanwa Rossi Kavan Du-Bro
Detta är bara ett begränsat urval
Storgatan 54 • Växjö
E-mail: smalands.rc.hobby@swipnet.se •
Telefon 0470-275 15 • Telefax 0470-256 01
Öppettider tis/ons/tor 17-19, lör 10-13 • Vi säljer även på postorder!

Skala

AVSNITT 20

Servon & linkar mm

stort

En vanlig fundering hos byggare/flygare av stora modeller är om servona är tillräckligt starka och klarar av sina uppgifter.

På vilket sätt påverkar flyghastigheten och tyngden hos en flygplanmodell kraven på styrka och snabbhet hos servona?

Knepigt räkna fram ...

En sydafrikansk modellflygare, Ed Baumgartner, har en metod att räkna fram belastningen på en roderyta under flygning och – som en följd av denna – också belastningen på de använda servona. Den formeln är inte enkel att arbeta med. Den kräver en hel del kunskap om aerodynamik för att man ska få något vettigt ur det hela.

För den intresserade kan nämnas att det fanns en artikel om detta i Radio Control Scale Aircraft och fotokopior kan rekvireras från Readers Services Department, ASP Ltd, 9 Hall Road, Maylands Wood Estate, Hemel Hempstead, Herts HP2 7BH för ett par pund.

Om vi nu inte vet så mycket om aerodynamik och matematik, hur ska vi då bära oss åt att välja våra servon till stormodellen? Svaret är – som vanligt då det handlar om att konstruera och bygga stormodeller – genom erfarenhet och genom diskussioner med Giant Scale-kompisar. Vi vet, eller kan få fram, servoarmkraften genom vår erfarenhet av normala "standard"-modeller och från den vetskapen vi kan relatera nyaservokrav för stormodeller.

Kom ihåg att snabba och tunga modeller behöver mer "muskler" än långsamflygande dubbeldäckare med låg vingbelastning – trots att även de är stora.

Välj de bästa och de kraftigaste servona för din stormodell. Nästan alla servotillverkare erbjuder extra kraftiga servon, speciellt framtagna för stora modeller.

Jag vill understryka att ett servo aldrig skall monteras så att dess korta sida ligger i linje med kablarna eller stötstångsrörelsen. Då finns större risk för att servot kan "gunga" då det arbetar. Ett servo skall alltid monteras så att dess längsta sida ligger parallellt med stötstångsrörelsen.

När du testflyger din modell bör du inledningsvis bygga upp lite extra fart och stegvist öka belastningen speciellt i "G-manövrerna". Så snart du ser tecken på minskad roderrespons, minska farten, landa och undersök vad som hänt.

Det kan vara ett servo, som inte är tillräckligt starkt, men också förändrade roderspalter eller andra fel.

Fortsätt aldrig att flyga om roderresponsen är allt annat än exakt.

Fortsätt aldrig att flyga när du märker tecken på roderfladder.

Fortsätt aldrig flyga om det plötsligt krävs en märkbar ändring av någon trimspak på sändaren.

Radioinstallationen

Bortsett från monteringen av servon, som i stormodellen alltid skall göras i stadig plywood eller hårdträ (och aldrig i de speciella servohållare i plast som ibland levereras med radioanläggningen eller med servotape) så gäller det att montera RC-utrustningen på samma sätt som du brukar göra i de mindre modellerna.

Använd skumgummi eller plast-"bubblor" – inte den sorten som kan klämmas ihop till ingenting – och försäkra dig alltid om att allt är ordentligt skyddat.

Om du flyger från vatten så gäller det dessutom att få allt vattentätt.

Linkage och gångjärn

Det allra viktigaste vad gäller montering av linkar etc – underförstått hela radioinstallationen – är planering. Planering!

Vi måste bestämma oss för var och hur vi ska montera våra servon, var vi tänker dra linkaget från servon till rodren och hur vi skall utforma det – stötstänger, linor eller... allt detta skall göras *innan* vi så mycket som rör vid en balsabit. Om inte annat av det skälet att det blir mycket svårare – kanske omöjligt – att då bygget väl gått igång få den allra bästa lösningen på problemet.

Att ta en titt på originalflygplanet ger oss återigen en del tips om hur vi skall gå till väga – och skulle vara dumt att strunta i!

Om vi bygger en replika av ett "trä & duk"-flygplan är det stora chanser att linkaget var i form av kablar – oftast utvändiga – från styrspak och roderpedalstång till roderhorn på höjdroder, sidroder och skevroder. Senare flygplan har inte synliga kablar eller stötstänger och vi måste därför finna en passande linkagelösning från servo till roder – till och med utan synliga roderhorn. Den typen av basfakta leder oss fram i den riktning vi skall sikta och vilken metod vi väljer.

Om du bygger byggsats eller från en ritning med alla servon och linkage inritade, så är det suveränt, om inte, så är det ditt problem att lösa.

Krav på roderlinkaget

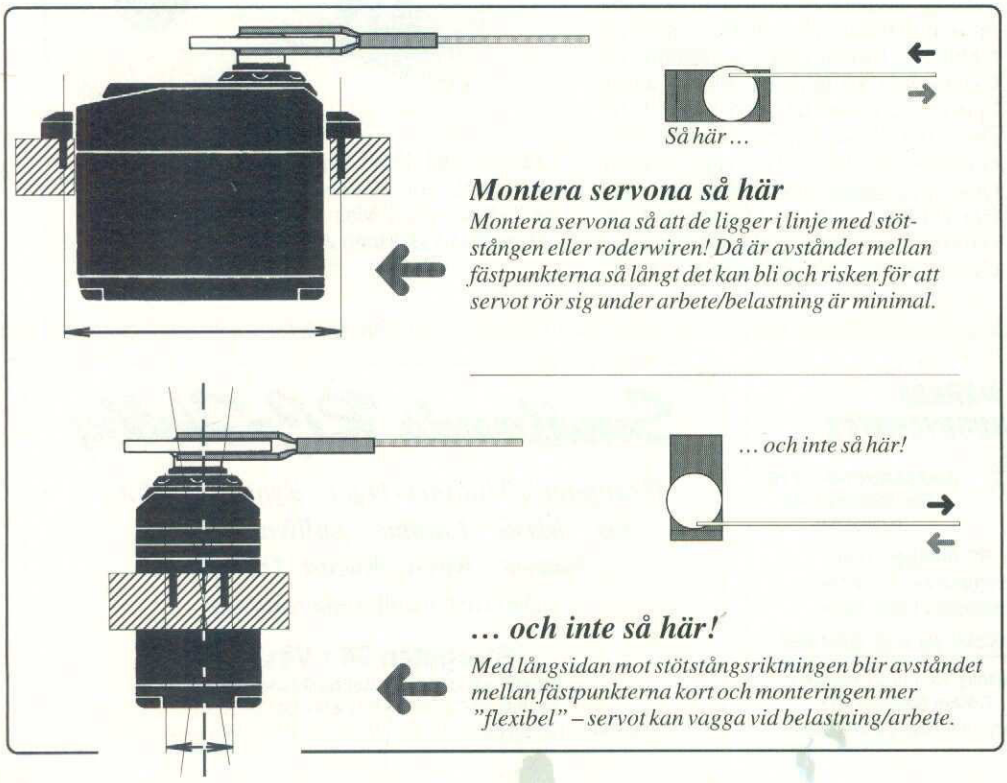
För att sammanfatta, låt oss först lista målsättningar med vårt linkage:

1. Positiv och direkt roderpåverkan från servoarmen. Såvida inte annat krävs, ska roderrörelsen vara proportionell med servots rörelse. Självklart beror roderverkan på en hel del faktorer, inte minst aerodynamisk skäl, till exempel aerodynamisk balansering av rodret.

   Ett annat exempel – ta en titt på spalten mellan stabilisatorn och höjdrodret på många lätta flygplan och Du upptäcker att man täckt den med en remsa av duk. Höjdrodret är naturligtvis en viktig kontrollyta och måste vara så effektivt som möjligt.

   Att förhindra "luftspill" genom roderspalten är ett sätt att förbättra roderverkan och vi bör göra motsvarande med våra rodergångjärns-spalter. Skevroder med enkla gångjärn – motsats till dolda gångjärn – kan också erbjuda täckta roderspalter.

   Duken över roderspalten görs så att den tillåter fulla roderutslag i båda riktningarna. Gapet mellan fena och sidorder är sällan täckta på detta sätt eftersom det inte är en lika viktig roderyta.
2. Inga glapp eller liknande till rodret. Om Du tar i bakkanten på rodret ska det inte vara möjligt att röra det i någon riktning



Montera servona så här

Montera servona så att de ligger i linje med stötstången eller roderwiren! Då är avståndet mellan fästpunkterna så långt det kan bli och risken för att servot rör sig under arbete/belastning är minimal.

... och inte så här!

Med långsidan mot stötstångsriktningen blir avståndet mellan fästpunkterna kort och monteringen mer "flexibel" – servot kan vagga vid belastning/arbete.

utan att ta till avsevärd kraft och därmed röra servoarmen eller servodisken.

Det får inte finnas minsta möjlighet för linkaget att "flexa" eller på annat sätt förlora rörelser på väg från servo till roder – för stora hål i servoarmar eller roderhorn kan medverka till oönskat glapp i systemet.

Tillåt minsta spel i systemet och du har skapat ett perfekt läge för roderfladder, som snabbt kan orsaka allvarliga skador på servo och/eller roder.

3. Ingen link eller gångjärn får kinka – det skall vara en fullständigt fri rörelse. Noggrann planering och installation ser till att det inte blir några störningar i linkaget, som skall provas både med och utan inkopplat roder.
4. Det får inte finnas någon onödig belastning på servot – naturligtvis bortsett från den normala belastningen som orsakas av luftströmmen mot rodret och som förs via linkaget till servot.

   Med vissa linkagesystem, oftast "closed loop" med wire, är det möjligt att råka ut för oönskad belastning på servoarmen genom att man sträckt roderwirarna för hårt. Detta kommer att snabba på nötningen av servots lager.
5. Minimal tröghet/motstånd i linkaget. Ju lättare det är, desto bättre. Det är inte bara den verkliga vikten på linkaget, som servot skall påverka utan *dessutom* rodrets tyngd plus trycket från luftströmmen mot rodret.

   Vidare utsätts servot av den tröghet, som uppstår av G-krafternas påverkan på linkaget – i branta svängar, looping etc. En plötslig G-påverkan och därmed tillfälligt mycket tung stötstång kan vara tillräcklig för att rensa kuggarna på servots växel.
6. Möjlighet att justera. Vi behöver säkerligen göra smärre justeringar på linkaget. Även om det är möjligt att justera de flesta inställningar med hjälp av sändarens trimmar, så är det betydligt bättre att göra justeringen mekaniskt på modellen. Då får man perfekt möjlighet att senare med hjälp av sändartrimmarna göar fulla trimutslag i båda riktningarna. Därför måste vi se till att vi alltid kan komma åt servoarmar, justerbara linkar, invändiga roderhorn etc.
7. Möjlighet för utbyte/reparation. Detta är ett önsketänkande, men inte alltid uppnåeligt! Det är ofta så, att en stötstång, ett "closed wiresystem" eller annan typ av linkage sitter där för gott. Om så är fallet måste vi vara dubbelt säkra på att allt är rätt konstruerat, dimensionerat och monterat på rätt sätt – med noll möjlighet att senare byta ut måste det vara absolut riktigt – från början!

Olika linkagesystem

Nu ska vi ta en titt på linkagesystem lämpliga för stormodeller. För det första har jag aldrig sett någon modell med stötstångslinkage med otaliga ändringar av drag/skjut-riktningar som förekommer på fullskalaplan. Måhända skulle ett sådant system i litet modellutförande ge alltför mycket glapp i överföringen.

Rör i alu, glasfiber, kevlar

Det kan vara av glasfiber (pilskaft), aluminiumrör, kolfiberrör (metspön!) eller möjligtvis kevlarrör. Observera att det *inte* får vara balsa – för svagt – eller hårdträ av något slag – för tungt. Fördelarna med ett stötstångssystem är den enkla möjligheten till justering.

Den ena änden kan göras justerbar med gängad stång och justerbar link. Andra änden bör vara fast – ej justerbar – eftersom det finns risk att stötstången på grund av vibrationer kan komma att rotera och gradvis gänga av en ände. Det kan ses som en otänkbar situation, men det har hänt. Om båda ändar görs justerbara måste linkarna låsas med låsmuttrar.

En annan fördel med stötstångssystemet är att en ändring av riktningen kan göras till exempel vid utgången ur kroppen till höjd- eller sidroder. Men varje ändring av drag/skjut-riktningen skall hållas till ett minimum, annars finns risk för att överföringen flexar och exaktheten minskar.

Stötstångsprincipen har också fördelen av att vara billig, men en nackdel är trögheten i systemet. Vikt ger tröghetseffekter!

Stötstången kan också ha en benägenhet att flexa/vibrera. Om man inte eliminerar detta uppstår "glapp" framför allt i skjutriktningen.

Stöttad stötstång

Stötstången måste alltså stöttas upp i kroppen på regelbundna avstånd – säg var 20 cm. Även om den är stöttad (med lite glapp i stället för hårt "fasthållen") kommer det att förekomma en viss rörelse, som orsakar ett otrevligt trummande när stötstången vibrerar "i sympati" med motorn.

Nylonstång i plaströr

Glöm det systemet för stormodellen! Även om du har nyttjat det framgångsrikt på mindre modeller så glöm det – om du nu inte har använt dig av hårda ytterrör med stor diameter i kombination med ribbat innerrör. Sullivans "Golden rod" är ett sådant system, men det finns andra.

Glöm även dessa om du har behov av långa linkage speciellt om du flyger på ställen med stora temperaturvariationer. Det förekommer en naturligt förändring i längd i dessa material och de kommer att orsaka oupphörliga justeringar av rodrens neutralläge.

Glöm dessa också i de fall om du kommer att ha stora kurvor i överföringen, till exempel från ett centralt placerat servo ut till flaps eller skevroder. Det är ofrånkomligt att det uppstår oacceptabelt mycket spel i överföringen.

Med alla dessa nackdelar, finns det inga fördelar, då? Självklart. Det är enkelt att installera. Det finns mängder av olika tillbehör. Det är bra för korta överföringar av rörelser, till exempel till trottel-linkage.

En tillämpning där det passar och där få andra system erbjuder samma fördelar är i cellplastvingar. Förutsatt att de inte används i alltför våldsamma böjar kan de läggas i urfrästa/urgröpta "diken" i cellplasten och fästas med epoxilim.

I öppet regelverk som i flygplankroppar och liknande måste de stöttas/fästas mot spant och tvärslåar på regelbundna avstånd. Det sker bäst om man ruggar upp nylonytan med sandpapper innan man fäster med epoxi.

Se också till att det yttre röret inte är för kort i förhållande till innerröret. Om så är fallet uppstår genast problem.

Överföring med vridaxel

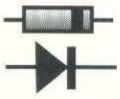
Överföring med vridaxel används inte ofta, men kan bli ett bra alternativ för överföring av rörelse till klaffar/flaps.

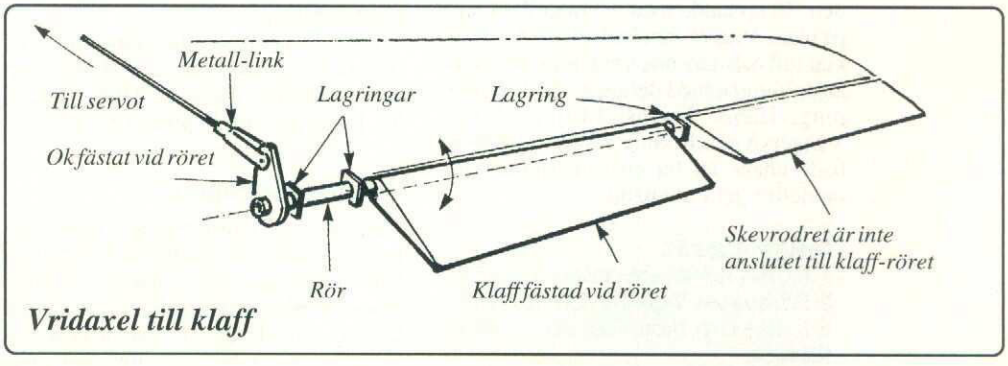
Ett rör med relativt stor diameter fästs i klaffen och lagras i båda ändar. I den fria änden löds roderhornet, som sedan ansluts till stötstång och servo. Metoden kan också framgångsrikt användas – på rent skalavis – på modeller som exempelvis förebilder som Nieuport-maskiner från första världskriget – se skiss nedan.

I nästa avsnitt skall vi ta en titt på det i mitt tycke bästa "linkage"-systemet, så kallat "closed loop" – med linor och wirar med mera.

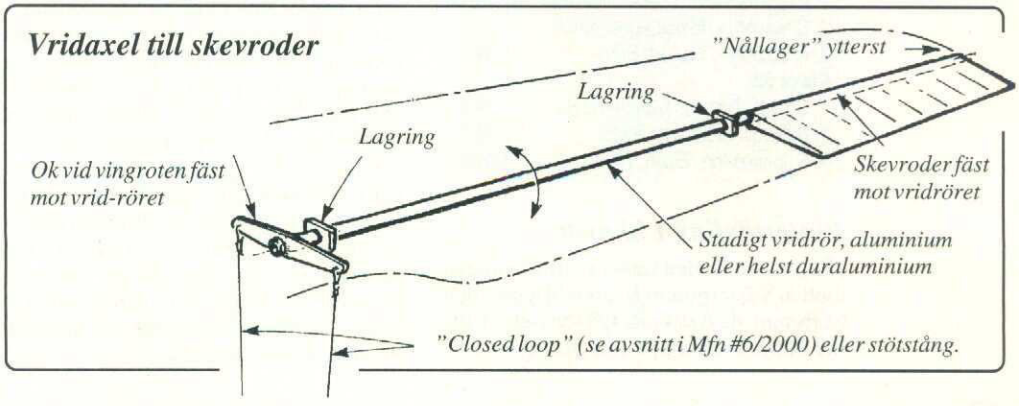
David Boddington
Den Gamble Redaktören
översatte och illustrerade

I förra numrets Boddington blev en illustration på sidan 28 vilseledande. Så här skall den se ut, dioden!





Vridaxel till klaff



Vridaxel till skevroder

Historia

Modellflygets historia 1944, del 1

av Sven-Olov Lindén

"Statsunderstödda modellflyget skall omfatta alla modellflygare". Så löd de optimistiska orden från 1:e instruktören G.H.Derantz inför året 1944.

Lars-Olof Bergendahl, Borås med stor S3:a.

Tidigare hade modellflygarna måst vara anslutna till KSAK på samma villkor, som gällt för motor-och segelflygare och därigenom varit ålagda samma höga avgifter. Anslutningen till KSAK ändrades nu till registreringsskyldighet, vilken kunde gälla både enskilda och till klubbar anslutna modellflygare. Länen fick bilda den naturliga distriktsindelningen och klubbarna erhöll samma registreringsbokstäver som bilarna t ex "A-55 Vingarna".

Registreringsavgiften var 1 kr, medan klubbarna som sådana var befriade från avgifter.

Varje modellflygare erhöll för sin registreringsavgift ett "Modellflygarpass" och en tidning "Modellflygaren" samt två gratisbyggsatser till nybörjarmodeller. Den första var "Vargen", en finsk konstruktion, som Sigurd Isacson bearbetat och KSAK 2 "Tigern", en ren Isacson produkt. Dessa typmodellers lämplighet diskuterades i modellflygkretsar. Några ansåg att "Vargen" knappast hörde hemma i gruppen modellplan. "Pappa" Stark påstod vid ett tillfälle, att om man höll "Vargen" i högra handen och flyttade över den i den vänstra blev det en helt annan modell! Som nybörjarmodell dög den dock gott och det antal järnmärken "Vargen" erövrat är nog oräkneliga! "Tigern" inledde den förrättade "Älgepoken" med nosar och fenor nedåt. Största problemet med "Tigern" var att den så gärna stallade.

Smålands Modellflygförbund

Vintersäsongen började den 16 januari med en tävling i Nässjö, då Smålands Modellflygförbund bildades. Tävlingen hölls på Spexhultsjön 4 km utanför staden. 30 tävlande med 37 modeller fanns på plats. Vädret var idealiskt med sol och klar luft och nära nog vindstilla. den stora anslutningen med deltagare från Jönköping, Habo, Tranås, Eksjö, Nässjö, Vaggeryd och Kalmar visade att Nässjö hade chans att bli en centralpunkt för modellflyget i Småland.

Resultat: Klass S1.	
1. N.Olmin, Kalmar, egen konstr.	1.17,5
2. R.Erlandsson, Vaggeryd, KSAK III	1.06,6
3. N.Håkansson, Habo, Pinocchio	1.00,9
Klass S2.	
1. G.Magnusson, Tranås, Ikarus	1.15,1
2. S.Mayertz, Nässjö,egen konstr.	1.12,0
3. R.Uppman, Tranås, Baby	1.01,7
Klass S3.	
1. G.Lind, Tranås, Tranås, SVH I	1.29,8
2. B.Berg, Jönköping, Pluto	1.04,6
3. F.Johansson, Eksjö, Pluto	1.01,3

Vintertävling i Skövde

I Skövde hölls den första kraftmätningen mellan Västergötlands modellflygare den 6 februari, då Åke G.Ringh försökte skapa lite bättre ordning på startplatserna. 200 meterslinans skötsel krävde starka lungor, om medhjälparen borta vid horisonten skulle höra den startandes önskningar: "Bakre kroken!" - "Gå åt höger!" - Ge fn i att trampa på linan!" i stället sökte Ringh införa ett för alla begripligt teckenspråk. För att tidtagarna skall se när linan kopplas loss från modellen krävs en flagga, men på denna tävling, liksom på många andra saknade många tävlande sådan. Antingen skickade man upp modellen utan någon flagga alls eller också använde man en liten trasa eller som vid detta tillfälle en bit av Sv.Dagbladets söndagsbilaga!

De bästa genomsnittstiderna blev: S1. Åke G.Ringh, Skövde, 2.13,4. S2 Lennart Kärrman, Alingsås MFK, 2.32,0. S3. Elof Lööf, Lidköpings FK, 2.55,3.

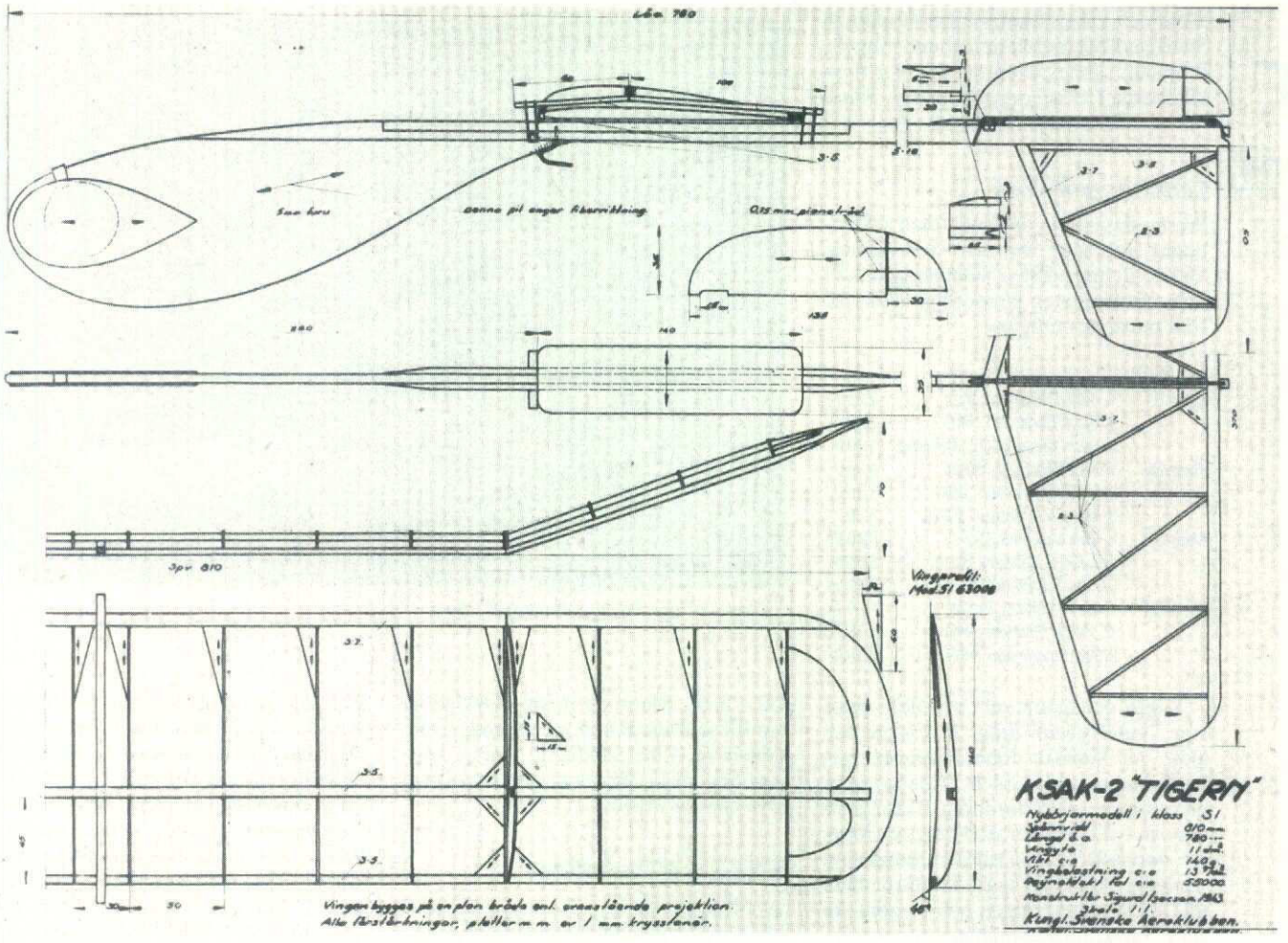
"Vintertävlingen"

Vinterns stora drabbning "Vintertävlingen" avhölls på Skarpnäck 27 februari. Vädret var vinterlikt, strålande sol, gnistrande vit snö och måttlig kyla. 170 modeller var anmälda. Ett stort antal av segelmodellerna var byggda efter de nyaste principerna. Reynolds tal hade fullständigt slagit igenom. S1:orna prestanda hade tagit ett jättekliv uppåt. 1942 låg medelprestanda på 90 sek 1944 hade den nått 180-190 sek. i båda fallen gällde det 200 m lina. Med Börje Börjesson i spetsen lanserades nu även "Äggen". Nospartiet på modellerna gjordes strömlinjeformat som ett ägg för att uppfylla kravet på kroppssektionen. Curt Jansson stod för prestationen att tredje året i rad hemföra klass S3. Vintertävlingen blev fr o m detta år upphöjt till rang och värdighet av Svenskt Vintermästerskap.

Resultat:	
Klass S1 1. Gunnar Nygren, Sandviken	3.35,2
2. Lennart Andersson, ÖSFK	2.59,6
3. Börje Börjesson, AKG	2.55,1
4. Göran Lindholm, Hobby	2.34,8
5. Curt Jansson, Vingarna	2.31,4
Klass S2.1. Anders Håkanson, AKM	3.36,0
2. Rune Andersson, Vingarna	3.29,2
3. Ingemar Kardell, LEN	3.20,2
4. Lennart Gustavsson, LEN	3.07,8
5. Rune Ekfeldt, Sandviken	3.01,3
Klass S3.1. Curt Jansson, Vingarna	3.52,1
2. Folke Eklind, Eskilstuna	3.14,9
3. Olof Pettersson, Eskilstuna	2.57,4
4. Kjell Grupp, AKM	2.49,9
5. Harry Persson,Halle-Hunneb	2.40,8
Klass M1. 1. Sigurd Isacson, LEN	2.18,0
2. Bengt Johansson, Vingarna	1.51,0
3. K.E.Landegren, Västerås	1.44,6
Klass M2 1. K.E.Landegren,Västerås	1.37,4
2. K.E.Svensson, LEN	1.37,4
3. Åke Postis Larsson, Ving.	1.32,6
Klass M3 1. Oskar Eklöf, Eskilstuna	2.36,8
2. P.A.Malmström, Vingarna	1.20,9
3. Helge Wannberg, NÄFK	1.10,2
Lag 1. Vingarna (C.Jansson, R.Andersson, B,Johansson)	3.04,1
2. Linköpingseskadern (I. Kardell, L.Gustavsson, S.Isacson)	2.37,3
3. Eskilstuna FK (O.Eklöf, F.Eklind, B.Goffé)	2.34,9

Modellflygkonferens

En modellflygkonferens lördagen före VT fattade det viktiga beslutet att begränsa startlinan till 100 m. Vinschtekniken hade gått framåt så oerhört att den längre linan ej var berättigad. Pojkarna drog inte ut mer än ca 30 m lina, sedan vevade de *bakåt* tills modellen nått 200 m!



Ritning till KSAK 2 "Tigern".

Mariefredstävling

Den första tävling där de kortare linorna användes var i Mariefred 19 mars, det blev märkbart sänkta resultat. Sven Andersson från Mariefred nådde bästa medeltid i S2 med 2.17,8. Vinden var dock svår att behärska, en av grabbarna måste veva ut hela linan och modellen syntes endast som en liten prick i skyn. Medtävlarna undrade ängsligt om detta verkligen kunde vara 100 m!

Resultat:		sammanlagd tid
Klass S1.	1. L.-E.Jansson, Mariefred	4.47,0
	2.Hans Schmiterlöw, Vingarna	4.23,6
	3.B.Östlund, Eskilstuna	4.17,8
Klass S2	1. Sven Andersson, Mariefred	6.54,9
	2. Rune Andersson, Vingarna	6.04,3
	3. L.Blomberg, Mariefred	5.57,0
Klass S3.	1. R.Eriksson, ÖSMFK	5.14,6
	2. R.Eklind, Eskilstuna	4.42,8
	3. L.Andersson, Mariefred	4.02,2
Klass M.	1. Osvald Eklöf, Eskilstuna	4.50,9
	2. Bengt Haraldsson, Vingarna	3.28,3
	3. Rune Andersson, Vingarna	3.22,9

Börje Börjesson, Göteborg på VT 1943 med modern S2:a. S.k. Påskägg!

En nationell tävling i Sandviken

I en nationell tävling på Storsjöns is utanför Sandviken den 25 mars användes fortfarande 200 m lina och Rune "Bananen" var snubblande nära bli förste svensk med en medeltid över 5 min. hans resultat i klass S3 var 4.59,3. Man försökte sig på en ny tävlingsform med starterna förlagda klassvis i tur och ordning. Man hoppades skapa bättre ordning genom detta startsystem.

Resultat:		
Klass S1.	1. Curt Jansson, Vingarna	4.37,4
	2. Gunnar Nygren, Sandviken	3.06,3
	3. Nils Hedman, Ockelbo	3.00,1
Klass S2.	1. Rune Andersson, Vingarna	4.10,2
	2. Carl Sundin, Avesta FK	3.28,8
	3. Ingvar Sjöberg, Ockelbo	3.22,7
Klass S3.	1. Rune Andersson, Vingarna	4.59,3
	2. Hans Johansson, Falun	3.37,8
	3. Curt Jansson, Vingarna	3.11,7
Lagtväling:	1. Vingarna, Stockholm	9.55,3
	2. Falu FK o.KFUM:s flygscouter	9.37,1
	3. Gävlebygdens FK lag 1.	7.59,9

Flyg-44

Tidningen "Flyg" propagerade under vintern för en av "Agaton" - Björn Karlström - konstruerad dieselmodell "Flyg-44". (Du som har tillgång till Model Airplane News, October 1939, kan jämföra "Flyg-44" med en modell av Carl Goldberg!)

Dess premiär på VT omintetgjordes, då motorbockarna knäcktes vid trimning. Ett par veckor senare företogs dock provflygningar på Gärdet med lyckade resultat. Ritning fanns att köpa och läsekretsen inbjöds till en bygg-och flygtävling i vilken första pris var en dieselmotor "GP-dieslen", konstruerad av G. Pinotti.

INSTRUKTÖRSKURSER

KSAK satte igång kurser för utbildning av modellflyglärare- och instruktörer. En kurs i Stockholm tog sin början 30 maj och omfattade tre kvällar i veckan. Kurserna var helt avgiftsfria och avsåg dels högre modellflygutbildning för erfarna modellflygare och elementär utbildning för folkskollärare, scoutledare och övriga ungdomsledare. Kurserna omfattade praktiskt bygge, aerodynamik, flygets mekanik, meteorologi, beräkning av modeller, organisation m m. Flygklubbarna i stockholmsområdet inbjöds jämte scoutorganisationer, JUF, Unga Örnar och nykterhetsorganisationer. Även

Göran Lindholm, "Hobby". Örebro Modellen utrustad med styrfena i nosen.

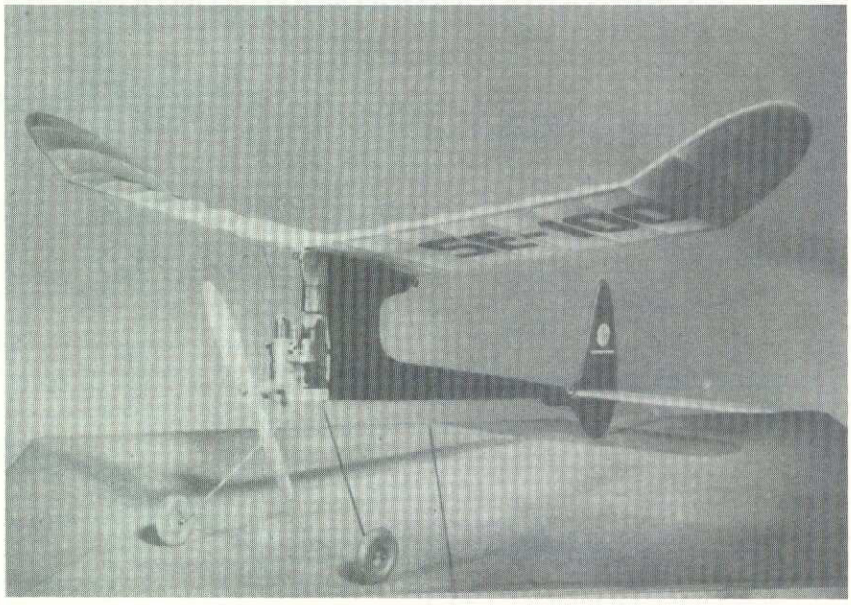
Slöjd-och Yrkeslärarnas Riksförbund och Sveriges Folkskollärareförbund inbjöds. Inbjudan sändes även ut till bl a flygklubbarna i Göteborg, Halmstad, Sandviken, Malmö och Örnsköldsvik.

Göteborgstävling

Prestandasänkningen i och med 100 m-linans införande var snart övervunnen. Vid en tävling på Säve i Göteborg den 11 juni var resultaten jämbördiga med vad som presterats tidigare.

Resultat:

Klass S1.	1. Inge Dahlström, Bjuv	2.21,7
	2. Börje Börjesson, AKG	2.06,4
	3. Sven Kristensson, Halmstad	1.50,8
Klass S2.	1. Kurt Sandberg, Borås	4.02,2
	2. L.T.Torbjörnsson, AKG	3.37,5
	3. Malte Mårtensson, Eslöv	3.35,7
Klass S3.	1. Ove Meissner, Bjuv	3.16,6
	2. L.O.Bergendahl, Borås	3.06,1
	3. Inge Stahre, AKG	2.11,6
Klass G1	1. Jan Westfeldt, Borås	1.30,7
	2. Helge Eliasson, AKG	1.15,7
	3. Kurt Andersson, AKG	0.16,9

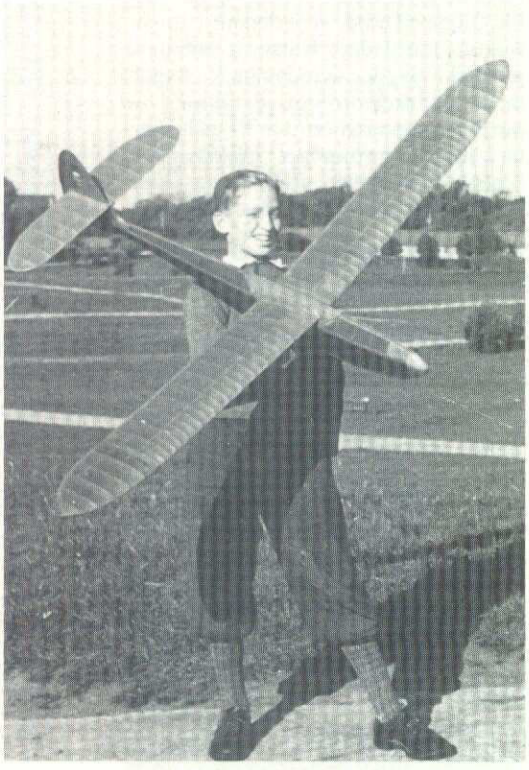


"Flyg -44" spv. 94 cm. Motor GP 1,5 cc.

Yngste deltagaren var Curt Olof Svensson, "guldflygare" från Halmstad och äldst var fabrikör John Hansson, från Limhamn med sina 54 år. Göteborgarna provade en ny startordning. Tidtagarna två och två i grupper stod längs en linje. De startande fick gå till den grupp som var ledig, lämna sitt startkort, dra ut linan till 100 m-markeringen och så göra sin start. Särskilda medhjälpare samlade sedan upp startkorten och lämnade in dem till sekretariatet. Denna metod blev sedan allmänt brukad under flera år.

Elitmärke

Som ett komplement till övriga modellflygmärken instiftade KSAK ett elitmärke - ett lagerkransat guldmärke. Fordringarna var stora; tre flygningar på i genomsnitt i S1 4 min, S2 -5.20, G1 -2.40 och G2 - 3.10. Bland de första elitflygarna var Börje Börjesson och Leif Andersson, Göteborg, Kurt Sandberg, Borås, Lennart Segerfelt, Vingarna och Bertil och Ove Olsson i Eslöv.



Rune "Bananen" Andersson med sin S3:a.

KSAK:s Rikstävling

avhölls på respektive hemorter 2 och 9 juli, varefter resultaten sändes till KSAK. De tävlande måste alla flyga med "Vargen". Till tävlingen hade "Flyg" satt upp två stiliga pokaler i silver. Elitflygaren Gunnar Nygren från Sandviken segrade individuellt. I klubbtävlingen segrade Alingsås Flygklubb före Säters Scoutkår.

Resultat individuellt.

1. Gunnar Nygren, Sandviken		20 p
2. G.Markesjö, Säter		20 p
3. B..Nilsson, Borgholm		20 p
Klubbtävling	1. Alingsås FK	14,2 p
	2. Säters Scoutkår	13,8 p
	3. Trångsvikens MFK	10,0 p
	4. Höörs MFK	8,8 p

Avesta Modellflygindustri

En ny modellflygfirma startade på våren - Avesta Modellflygindustri. Man tillverkade byggsatser till moderna tävlingsmodeller konstruerade av framgångsrika modellflygare, såsom Curt Jansson, Lennart Segerfelt, K.E.Landegren och Gunnar Kalén. Tyvärr var nog firmans planer alltför högtflygande, varför den nedlades efter ett par år.

Jämijärvi -tävlingar med landskamp

Den 15 juli avreste ett svenskt landslag till Jämijärvi för att utkämpa landskamp och andra tävlingar mot finnarna. De svenske var Rune "Bananen" Andersson och Curt Jansson, Vingarna, Gunnar Nygren, Sandviken och Göran Lindholm, Hobby, Örebro. Som lagledare medföljde flygscoutsekreteraren Ove Huzell. I landskampen, klass A (S1) högstart, segrade finnarna. Bäste svensk var Göran Lindholm på femte plats. Även i samma klass handstart var han bäste svensk med en tredje plats. I B-klassen (S2) blev det svenska segrar i både hand-och högstart. "Bananen" kunde "tankestyra" sin fenlösa "Flying Fortress BB" till 2,4 sek bättre tid än finnen Käkeläinen. I högstart vann Curt Jansson på 13.54,4 med sin "Ark Royal", som tyvärr flög bort. Stora segelklassen FAI blev en spännande duell mellan "Bananen" och Antikainen. Finnens modell tycktes försvunnen, men återfanns 10 min före tävlingstidens utgång. Den återkom drypande av fukt. För att slå "Bananen" måste Antikainens modell flyga 4.38. I svag kvällstermik försvann finnens modell vid horisonten. Tid - 5.20!

I en hastigt arrangerad handikaptävling vann "Bananen" överlägset. Man fick starta med valfri segelmodell. S1:or fick flygtiden ökad med 40%; S2:or med 20% medan FAI-modeller fick verklig tid noterad.

Resultat från Jämijärvitävlingarna:

Klass A, handstart (bästa tid)		
	1. T.Lumme, F.	1.55,3
	2. M.Letho, F.	1.45,3
	3. G.Lindholm, S.	1.20,6
Klass A, högstart, Landskamp (medeltid)		
1. Finland	2.00,8	
2. Sverige	1.44,4	
Klass A, högstart, individuellt (medeltid)		
	1. B.af enehielm, F.	3.20,2
	2. D.Carlsson, F.	3.04,6
	3. T.Silmunen, F.	2.24,6
	4. T.Lumme, F.	2.19,3
	5. G.Lindholm, S.	2.02,8
Klass B, handstart (bästa tid)		
	1. R.Andersson, S.	1.23,0
	2. A.Kekäläinen, F.	1.20,6
	3. J.Lempinen, F.	1.19,0
Klass B, högstart, bästa tid:		
	1. C.Jansson, S.	13.54,4
	2. J.Wenekoski, F.	13.01,2
	3. E.Haggren, F.	9.27,3
Klass FAI, högstart (medeltid 2 flygn.)		
	1. R.Antikainen, F.	5.09,0
	2. R.Andersson, S.	4.48,0
	3. C.Jansson, S.	4.05,7
Handikaptävling.(bästa tid)	1. R.Andersson, S.	8.16,4
	2. T.Uitto, F.	5.51,1
	3. P.Salin, F.	5.43,0
Modeller med förbränningsmotor.		
	1. Ove Huzell, S.	1.46,8
	2. H.Rautio, F.	0.30,0

Krasch! Krasch! Krasch!

Av Bosse Magnusson

Detta magiska ord. Denna nästan magiska händelse som sker, fast man inte vill. Jag menar, vem vill krascha med flit, utom Bosse Gårdstad?

Jag har med alla till buds stående medel försökt att undvika att krascha. Men som ni alla vet så händer det i alla fall när man minst anar det. Jag menar, i början av 60-talet när jag som ensam utövare i klubben av den ädla sporten att med radio försöka styra en liten flygmaskin, så kraschade jag rätt ofta. Den första riktigt saftiga kraschen infann sig en julhelg när jag bodde i Märsta. Jag hade tillbringat många timmar med en ny kärra. Hade införskaffat en två-kanals propo från Futaba med 2 jättestora servon och allt drevs med torrbatterier. Planet var klätt med gul Monocote. (Den kom om jag minns rätt i handeln 1963.) Dåvarande svärfar var med. Vi hade promenerat ner till ett gärde vid Märsta-ån. Det var frost och lite nysnö ute. Isen var väl 1 centimeter tjock på ån. Solen sken, det blåste bara ett par sekundmeter och kylan märktes knappast i fingrarna när jag lyckades få den lille glödstiftaren att gå igång. Det var den första kärran jag byggde som hade skev och höjd. Inget mer. Det gällde att tanka lagom lite för den första flygningen. Men som det nu var så gällde det ju att få flyga om man nu fick igång motorn förstås, så jag hade nog nästan full tank. Motorn brukade ju inte "ta" sig förrän halva tanken var slut. I alla fall hivade jag glatt iväg kärran med nästan full tank. Steg perfekt rakt fram. Försökte mig på en svag vänstersväng när jag kommit upp på höjd och kanske 150 meter bort. Händerna skakade så det gick knappt att styra, vilket jag inte vågade heller. (Det hör till historien att jag flugit ett flertal kärror med gummisnodd, hick-hack så även med hemgjorda gyron i flera år, så jag tyckte ju att jag var ganska rutinerad, dock på att bara använda sidorodret.)

Det gick inte att svänga. Planet bankade väl en 80 grader, sen hände inget mer förrän jag kom ihåg att dra höjd. Kärran svängde lugnt och fint runt och jag skevade tillbaks. Nu kom den spik rakt mot mig på fullgas. Försökte svänga vänster igen, men eftersom planet kom rakt mot mig så tyckte jag att planet svängde åt fel håll. Alltså skev åt höger istället. Plötsligt var planet i ryggläge och fortfarande kom det rakt mot mig. Hann kasta mig handlöst i backen så antennen fick sig en riktig knäck som sen följde den i alla år. Planet då?

Ja gissa? Det gick rakt genom isen i Märsta-ån. Delar av vingen, stabben och fenan låg spridda på isen medan själva kroppen snyggt och prydligt följde med strömmen under isen med förvånansvärt hög fart medströms. Man kunde tydligt se kroppen under isen. Sprang ikapp och försökte slå hål på isen med händerna. Det gick ju inte. Bara att hoppa! Grunt vatten som tur var. Svärfar skrattade så han tjöt och det var väl tur det. Såg ganska kul ut antar jag. Själva flygningen tog exakt 6,5 sekunder enligt svärfars stoppur. Nytt rekord igen alltså, att snabbt krascha en kärra. Grejorna gick att rädda, jag hade utrustningen och flög med i nästan 7 år innan jag fick råd med en 4-kanalare.

Det har runnit en hel del vatten genom ån till dags dato. Jag har kraschat så många gånger under åren att jag kan väl inte riktigt komma ihåg mer än ett fåtal. En gång på en Pylontävling i Västervik för länge sedan så fick jag pris för "Bästa Krasch". En sopskyffel och sopborste. Ett behändigt litet set som faktiskt gjort god tjänst genom åren.

Det som är genomgående för mina krascher har nog alltid varit den mänskliga faktorn. Alltså ren klantighet som pilot under flygning. Ett enda fall kommer jag ihåg när jag fått en störning. Det var på Barkarby när en åskådare i en bil slog på sin PR-radio och sedan stack med en rivstart. Felaktigt byggt eller taskigt installerat har inte hänt än, däremot så har färdigköpta linkar och beslag gått sönder i luften ett antal gånger. En gång har batteriets kabel nöts/vibrerat sönder med krasch som följd.

Flest olyckor har hänt på tävling med kollisioner med andra plan under heatet. Det var vanligt ett tag på 80-talet med för tuff och för tight flygning.

Här hjälper det aldrig i världen med bättre utbildning och bättre plan. Olyckor kommer alltid att hända, det ligger i själva utövandet av hobbyn så att säga, det har blivit en naturlig del av hobbylivet. Tyvärr. Det är ju inte särskilt kul att förstöra sina kära flygplan. Det är dyrt också.

Jag kraschade min fina lilla dubbeldäckare häromdagen. Hade precis klätt om den med Oracover Light. Genomskinligt röd. Läcker som en karamell när man steg i en sväng och solen lyser igenom. Vackert som bara den. Gillar att bara åka runt och starta och landa. "Konstflyg" har jag börjat tröttna på efter över 35 aktiva RC-år. I alla fall så skulle jag göra ytterligare en sväng innan jag satte ner kärran för dagen. Gick som vanligt bort över kraftledningen och förberedde en vanlig höger-landning. Det har jag gjort tusentals gånger sen jag flyttade ner hit till Västervik. Drog ner min lilla fyrtaktare på tomgång och svängde in för finalen. Vinden kom och svepte över träden så det var rejält turbulent, vindstyrka runt 10 m/s. Det var sent på dagen och solen stod redan lågt i väster. Plötsligt så kom jag rätt i solen. Det gör väl inget, det händer ju på nästan varje flygning, så det är man ju ganska van vid. Ut ur solen så låg planet i brant dykning bara ett par meter över marken. Drog höjd. Planet stack direkt ner i marken. Man ser planet slå i och delarna flyger åt alla håll men ljudet fortsätter en halv sekund. Det är nåt kusligt välbekant över hela situationen. Vad hände egentligen? Medan gråten sitter i halsen och jag stänger av sändaren så funderar man en hel del. Planet lade sig alltså på rygg i den turbulenta luften precis när jag passerade solen. Jag drog planet rätt i backen! Reflexerna sitter trots allt rätt, men det gäller att upptäcka i vilket läge planet befinner sig på en 100-dels sekund. Jag tyckte att det var rättvänt! Det var det inte. Den vackra klädseln har gjort att det var svårt att se om planet var upp och ned eller rättvänt. Alltså, klä inte en dubbeldäckare helt genomskinligt!!!

Krasch! Bosse glada min ... Foto Kerstin Magnusson.

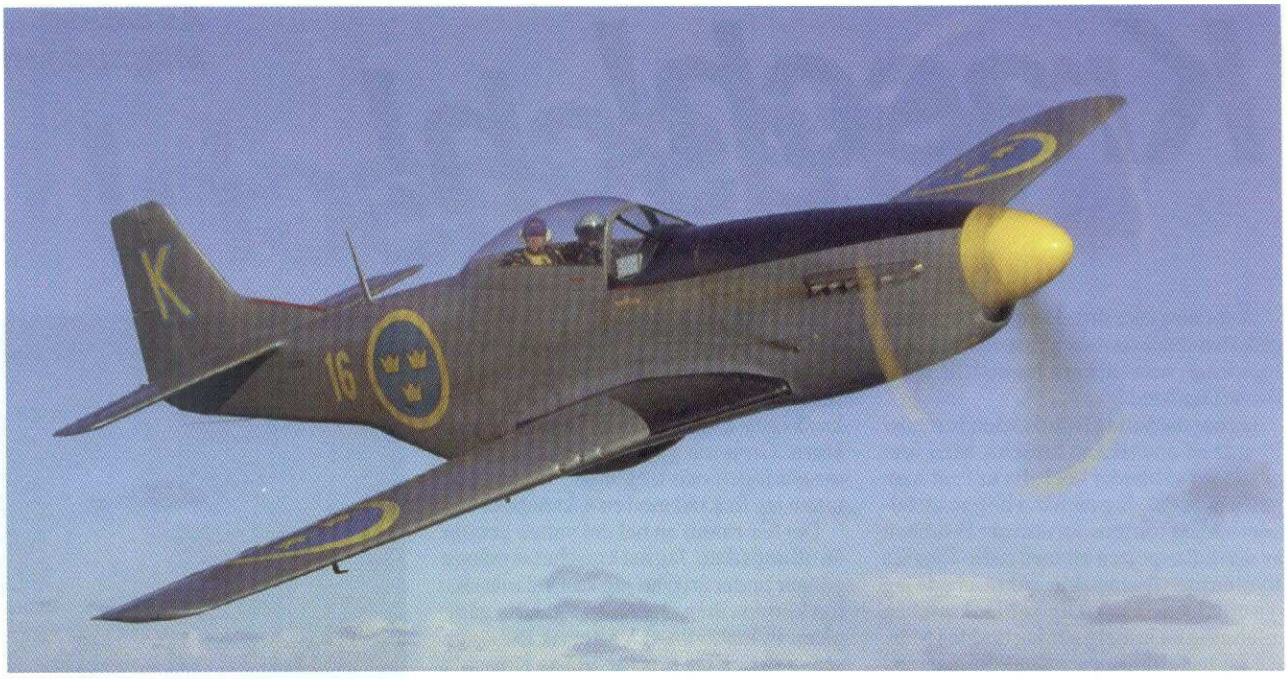
Det finns många krascher att prata om, men nog förstör jag mina kärror oftast på egen klantighet i alla fall. Det hjälper inte med certifikat alla gånger.

Vad orsakar oftast dina krascher? Skriv en rad och maila till Freddy.

modellflygnytt@hobby.se eller skriv till Box 90133, 120 21 Stockholm

Bosse Magnusson SWE-540

Bygge



Äkta vara-förebilden Gul Kalle – den svenska mustangen som finns bevarad i Västerås. Foto: Freddy Stenbom

Model-Tech P-51 D Mustang

Inte ännu en Mustang! Behövs det? Så tänker säkert en del läsare. Visst, marknaden fullkomligt svämmar över av Mustanger. Det är pinnbyggsatser, ARF, ARTC, osv. Listan kan nog göras tämligen lång. Ska man ha en riktigt bra kärra som inte väger för mycket så får man nog köpa en bunt pinnar. Alla vill inte detta, utan önskar att komma upp i luften så fort som möjligt. Då blir utbudet givetvis mer begränsat. Är sedan modellen redan klädd så kan man inte påverka resultatet själv. Tråkigt, eller hur?

Den bästa lösningen kan väl vara en byggsats som är träfärdig? Du har allt slipande och byggande klart. I princip är det bara montering kvar. Du bestämmer klädsel själv. Finner du detta tilltalande så kan jag rekommendera Model-Tech.

Jag ville ha ett flygplan som gick in i bilen utan att behöva demontera vingen. Men ändå så pass stor att den flyger bra. Runt 165 cm är den magiska gränsen för min bil. Vidare så ***skall*** den se ut som förebilden. Det sistnämnda var ett krav. Jag var litet skeptisk till modellen med tanke på tidigare erfarenheter av Model-Tech. Nämligen deras lilla Great-Lakes dubbeldäckare. Angående kvalitet i bygget så var den fullkomlig. Men inte tyngdpunkten. Jag fick blya denna lilla kärra med säkert 500 gram bly i nosen. Den flög.... på fullgas endast. Looping gick ej. Landningsfarten var nog 60 km/timmen. En flygning och sedan soptunnan. Nej, kamikaze var inget för Magnus. Egentligen skulle man få pengarna tillbaka. Men men, livet kan vara orättvist ibland. Detta hade jag i åtanke när Mustangen beställdes. Det måste nog erkännas att jag även läst en artikel i en engelsk modellflygtidning om denna Mustang. Där blev den lovprisad. Så jag ringde ånyo Erik på Söders Hobby och sade den vanliga ramsan. "Jag skall beställa en byggsats". Litet skratt följde och även viss beundran för min fru som låter mig leva ut köplustan.

Till bygget/monteringen

Som väntat var den extremt välbyggd. Otrolig precision. Även om jag anstränger mig får jag inte till det med samma resultat. Hur kan man sedan sälja den så billigt? Det du får skulle ta en månad, säkert två att göra i hobbyrummet hemma. För övrigt ingår allt smått. Tank, fast ställ, hjul, skruv, gångjärn, stötstänger osv. Du behöver klädsel, radio, soppaslang och motor.

Vingen är sprygelbyggd men inte plankad på en del av över/undersidan. Detta gjorde jag då den var ihopsatt och med monterat skevroderlinkage. Inte kan man väl ha en Mustang med synliga spryglar? Du använder ett centralt monterat skevroderservo. Klaff är valfritt. Men principen är densamma som för skeven. Ett servo. Hur enkelt som helst att montera. Det kan nämnas att både klaff och skevroder är sprygelbyggda och plankade. Med ringa vikt som resultat.

Fena och stabilisator limmas dit med epoxy. Spinnfenan likaså. Sporrhjulet skall enligt instruktionen styras av samma stötstång som sidrodret. Fungerar säkert bra. Men hur sjutton skall man komma åt? Detta tog nog en hel kväll i anspråk. Löste det sig då? Nej. Använd en egen stötstång till sporrhjulet och mixa sedan med sidrodret. Då kan du ställa in det helt efter ditt behov. Till alla er som nu inte har en computer-radio. Det är bara å köp.

Infällbart landningsställ är den förberedd för. Men då mekaniska. Jag hade en låda med Eurokits luftställ på hyllan. Dessa monterades någorlunda enkelt efter att jag skurit bort en del trä. Detta blir litet svagare än med det tänkta. Men vem tänker göra dåliga landningar?!

Jag tänker inte gå in på djupet och

berätta om varje skruvs respektive montering. Instruktionen är steg-för-steg. Med bilder. Denna får tala för sig själv.

Klädsel

Jag vill inte på något sätt göra anspråk på att vara först. Men för er som nu inte visste kan jag berätta om en billig, stark, samt snygg klädsel. Den kräver att en modell är plankad. Det går ej att klä snyggt på en mjuk yta. Då menar jag mellan spryglar. Min modell klädde jag på halva tiden mot att klä med plastfilm. Den är klädd med Biltemas aluminiumtejp. Det väger lika mycket, om inte mindre per kvm, än Solartex. Kärran kostade mig 35 kronor i klädsel. Du läste rätt. 35 spänn?! Visst jag vinner knappast Barkarby med den. Men nog hör den till det övre genomsnittet av skalamodeller för söndagsflygaren.

Tejpen kan du lägga på balsa, metall, plast, glasfiber. Du behöver inte förbehandla ytan. Men tvätta bort ev. oljspill med aceton. Ta sedan och träna på någon gammal trainer eller vad du nu har i gömmorna.

Ta en remsa och behåll skyddspappret på. Ta bort en liten flik i början och fäst den med fingret. Dra sedan tejpen över ytan som du skall klä. Ta bort skyddspappret efter hand. Sedan använder du en mjuk balsabit. Jag använde en vingspets till en modell som aldrig fick flyga. Arbeta nu ut tejpen på ytan successivt. Undvik veck så gott det går. När det är klart tar du klossen och gnider ganska så ordentligt på ytan. Skär bort överflödet och ta nästa bit. Lägg omlott med ca 3 mm. Nu använder du en tandpetare med trubbig spets och ritsar plåtskarvar. Gå ej igenom klädseln. När detta är gjort letar du reda på ett kugghjul. Jag slog sönder en gammal väckarklocka och hittade vad jag sökte. Detta kugghjul sätts längst ned på en delad pinne. Hjulet skall kunna rulla fritt. Sedan rullar du denna längs med plåtskarvarna. Du gör 1000 försänkta nit på 2 minuter.

Målning möter inga problem. Använd stålull på ytan som skall målas. Tvätta med aceton. Färgen fastnar direkt. Önskas en förslitningsimage på kärran, ta då en liten tuss med aceton. Gnugga litet där det är målat och vind förväntas komma åt och du får ett otroligt snyggt resultat. Men räkna inte med att lyckas direkt utan testa på något som du kan undvara. För övrigt kostar 25 meter tejp 25 kronor.

Flygning

Som kraftkälla satte jag dit en OS-91, fyrtakt. 180 gram bly behövdes då den ändå, trots stor motor, blev baktung. Vad var det jag sade om TP-läge och Model-Tech?

Taxning kräver kort gräs, låg sporre samt fullt höjdroderutslag. Trots detta vill den gärna niga över på nosen. Därmed skall du ha större hjul än de medskickade. De är för övrigt även för små med hänsyn till skalaintrycket.

Starten var minst sagt dramatisk. Jag gav höjd och släppte iväg den. Men för litet sidroder åt höger gjorde att den vek av åt vänster. Sedan lättade den på tok för tidigt. Givetvis misstände motorn. Så den hankade sig fram på några meters höjd tills det att motorn kryade på sig. Sedan var det nästan som en raket. På höjd släpptes spaken och den rollade kraftigt åt vänster. Säkert 90 grader på 1 sekund. Fullt trim åt höger med skev och sida och det gick att andas igen.

Felet visade sig senare orsakas av att höjdrodren ej var helt lika i höjdled. Mitt fel, men åtgärdat genom att skruva en link några varv.

Efter kanske ett par minuter så ser jag att något lossnade. Det dammade ned som en bomb på åkern bredvid fältet. Strax efter så syns en knytnävestor sak som hänger ned bakom motorn. Visst oljud kunde även skönjas. Nu var det fara'å färde. Jag trodde att det var mottagaracken som hittat ut. Ut med ställ och full klaff. I ögonvrån ser jag hur någon klubbkamrat tar skydd under vårat plåttak till klubbstugan. Detta skydd används för övrigt ofta. Någon som känner sig träffad? Jag håller med avsikt hög fart och sätter ned den rätt så hårt. Ena stället lutade något bakåt. Var det någon som inte skulle landa dåligt, eehh?

Haveriutredningen påvisade att slutmontören, dvs. undertecknad, hade tappat nästan allt bly i nosen. När detta skedde hade kåpan under motorn ej orkat med utan lossnat. Stället lagades med epoxy.

Dagen efter hade vi ordnat ett litet meeting på Motala-fältet. Där visade Mustangen vad den gick för. Klädseln samt krondekalerna mot den blå himlen fick en nästan religös innebörd. Det gick inte att särskilja med den riktiga Gul-Kalle. Okej, min flygning var väl inte skalalik hela tiden. Men förutom det då. Reflexerna från solen var underbara. Inte en gång blev det någon obehaglig bländning mot klädseln.

Nu brukar ju WW 2-modeller bitas om de flyger för sakta. Jag begav mig upp på ca 75 meter och fällde ut klaff. Ner till tomgång och efter hand fullt höjdroder. Det hände inget. Den vek inte åt något håll. Höjdskillnaden var omöjlig att se. Men det blev ingen dykning. På nästa varv testade jag utan klaff. Nästan samma resultat. Förutom viss riktningsförändring åt sidan. Ingen vikning över huvud taget. Landning är således enkelt. Du gör hur lätt som helst en trepunktslandning.

Tryckare över fältet, med full gas, låg höjd, ger mersmak. Den är stadig som en klippa fast jag tror att farten säkert var 100-130 km/timmen.

Omdöme

På minussidan resp. plussidan tycker jag som följer:

-Byt alla gångjärn till något med kvalité. Jag tappade nästan ett höjdroder.

-Tyngdpunkten är dålig. Lägg allt tungt så långt fram det går.

-Klipp av 1.5 cm på nederdelen av huven. Den är annars för stor ur skalahänseende.

-Svårt att skruva fast motorn, konstig konstruktion.

-På tok för små hjul.

+Otrolig kvalité på byggsatsen.
+Underbara flygegenskaper.
+Lätt att få klar med minimalt arbete.

Slutligen kan jag, utan att skämmas, starkt rekommendera denna modell. Jag tror att denna kärra kommer att bli min absoluta favorit i fortsättningen. Maila mig gärna, eller ring om du undrar över något.

Magnus Lindström
Malmens Modellflygklubb, Linköping.
magnus.lindstrom@mail.bip.net

Model-Tech, P-51 D Mustang
Importeras av Model-Craft i Skåne.
Köpt på Söders RC-Hobby, Stockholm.

Spännvidd: 165 cm.
Motor: 60-90 fyrtakt, 46-60 tvåtakt.
Vikt: Mellan 3.5-4 kilo.
Klädsel: Biltemas aluminiumtejp.
Servon: 7 st, (4 st räcker).
Hjul: Robart skalahjul, P-51.
Spinner: Top-Flite, P-51, 4 tum.
Dekaler: Plastfilm från bokhandeln som klippts egenhändigt.
Pris: C:a 2.200 kronor.

Magnus Lindström förbereder flygning med sin Mustang-modell.

Old-timer

Oldtimer SM år 2000

En "ny" klass! De mest långflygande Wakefieldmodellerna från 1951-53 representeras här av Lennart Hanssons kopia av VM-vinnaren 1952. Arne Blomgren vann med originalet.

Sven-Olov Lindén

I augusti har det blivit en vana för oldtimerflygarna att resa till Skåne, närmare bestämt till Rinkaby, pansarövningsfältet mellan Kristianstad och Åhus. Där finns de ytor som krävs för att de gamla friflygmodellerna med en flygpotential på 5 min utan uppvindar skall komma till sin rätt.

Med åren har senaste konstruktionsdatum flyttats fram mer och mer. Nu kan segelmodeller vara konstruerade så sent som 1968, förbränningsmotormodeller kan vara från åren före 1959 medan gummimotormodeller av Wakefieldtyp skall vara senast från 1953.

Denna "modernisering" innebär att oldtimerflygarna i några fall kan flyga med kopior av sina egna konstruktioner eller t o m med bevarade gamla modeller.

170 modellplan var anmälda till tävlingarna som gick över tre dagar den 11 - 13 augusti. Två gamla tävlingsrävar håller i trådarna så att allt går i lås. Kurt Sandberg är den tävlingsaktive organisatören och Lennart Hansson likaså aktiv sköter kontakterna med de militära myndigheterna och ser även till att förplägnad står till förfogande.

Här vilar inga ledsamheter över ömma fötter eller svullna ben. Har man i över 50 år sprungit på flygfält, letat modeller i skog och mark känner man inga krämpor när den kära "kärran" tar termik och sticker iväg. Många av de tävlande tar med sina hustrur för att få deras hjälp i depån och vid hämtandet av modellplanen. I många fall har det blivit så, att damerna själva börjat bygga och tävla med dessa gammelplan. I år fanns fyra tävlande kvinnor med.

Fredagskvällen innehöll tävling med förbränningmotormodeller och gummidrivna gamla plan av typ "Twin-Pusher", dvs två skjutande propellrar i aktern. Det var inte det lugna kvällsväder, som man hoppats på utan grått och blåsigt. Sigurd Isacson var som vanligt säker i den senare klassen, men Georg Törnkvist - gammal SAS-pilot - var bara 5 sek efter i protokollet. "F-klassisk" innebär en gasmotordriven modell från tiden före 1949 och "F-Nostalgi" är modeller konstruerade före 1959. I båda fallen gäller motorstorleken 2,5 cc. Motortiden för de äldre är 30 sek medan de yngre får nöja sig med 15 sek motortid.

De gamla dieselknarrarna kämpade för att nå höjd under sina 30 sek. Rolf Astervik inledde bra, men råkade kvadda sin "Silver Star", då motorfästet antagligen fått en lite knäck vid landningen efter första flygningen. Sören Edström från Uppsala vann "Klassik" med en nedskalad modell av amerikansk typ "Brooklyn Dodger". I Nostalgiklassen var Sten Person helt överlägsen med sin "Hi-Fli", även den en amerikansk konstruktion.

När tävlingsledningen kallade till briefing på lördagen var det vått i gräset efter nattens regn, det gråmulna och lite blåsiga vädret höll i sig. Det gällde att hinna göra första start före kl 13. För många blev det jäktigt, då den behövliga trimningen tog sin tid. Men så kom man igång. Det gällde att flyga 120 sek i de två första starterna och 150 sek i den sista. Endast Sigurd Isacson förmådde göra detta! Han vann både klass A och klass B -små och lite större G-modeller. Hur Kurt Sandberg hann sköta tävlingen, hjälpa Sigurd och själv flyga till sig en SM-guldplakett verkar oförklarligt, men det gjorde han! - Nå, Kurt var med i det svenska landslaget redan 1950, då första segelmodell VM hölls i Sverige!

Från Danmark kom en manstark - ja, även en kvinnlig deltagare - trupp. De tävlade främst i segelmodellklasserna. Många utmärkta segelmodeller av dansk konstruktion finns att bygga. Världs-

Gummimotormodeller.					
Klass A.					
1. Sigurd Isacson	TI-39	120	120	150	390
2. Anders Sjöberg	FIB	103	120	119	342
3. Lars Tolkstam	Trim II	99	59	101	259
Klass B.					
1. Sigurd Isacson	Västanvind	120	120	150	390
2. Anders Håkanson	Västanvind	120	120	133	373
3. Lars Ljungberg	Landegren	94	120	150	364
Klass TP.					
1. Sigurds Isacson	Simmers	120	120	150	390
2. Georg Törnkvist	Manulkin	120	120	145	385
Klass C.					
1. Lennart Hansson	One-and-a half	150	150	150	450 + 343
1. Anders Håkanson	Landegren Spec.	150	150	150	450 + 343
3. Lars Ljungberg	Talisman	147	150	150	447
Klass D.					
1. Lars Ljungberg	Ljungberg -50	150	150	150	450 + 309
2. Sigurd Isacson	Lanzo Duplex	150	150	150	450 + 283
3. Martti Bogdanoff	Ellilä-50	150	150	150	450 + 268
Förbränningsmotormodeller.					
Klass F Klassisk.					
1. Sören Edström	Brooklyn Dodger	120	86	87	293
2. Frank Dahlin	Greig - 46	70	78	62	210
3. Gunnar Ågren	HU 10C	45	57	65	167
Klass F Nostalgi.					
1. Sten Persson	Hi-Fli	120	120	150	390
2. Magnus Astervik	Creep	120	106	150	376
3. Tycho Andersson	Hail Shot	41	90	150	281
Segelmodeller.					
Klass S1.					
1. Kurt Sandberg	HW - 44	120	92	104	316
2. Helge Wannberg	Novis	102	70	107	273
3. Sten Persson	Sunnanvind	71	120	60	251
Klass S2-S3.					
1. Helge Wannberg	Master	150	150	150	450
2. Lars Larsson	Balder	150	150	147	447
3. Kurt Sandberg	Moazagotl	148	150	137	435
3. Markku Tähkäpää	Kuha 15	135	150	150	435
Klass A2.					
1. Sven Landervik	Skymaster	117	114	150	381
2. Tycho Andersson	Skymaster	120	83	135	338
3. Arne Hansen	AH-K33	103	120	95	318
Klass Sint.					
1. Rune Tedenryd	Aurikel	120	120	150	390
2. H.F.Nielsen	Sherif	77	120	150	347
3. Rolf Astervik	Nebula	105	120	92	317
Lagtävling Danmark - Sverige.					
1. Sverige		2544			
2. Danmark		2183			

Markku Tähkäpää från Åbo hade en hel armada segelmodeller att tävla med. Här håller han sin kopia av Rune "Bananens" "Balder" en segelmodell i klass S3.

Ingvar Persson, Malmö har byggt en kopia av Wakefieldsegraren 1936, konstruktör A.A.Judge.

mästaren Hans Hansens segermodell från 1953 "Aurikel" -eller "Victory", som den också kallas fanns i fyra exemplar. En nyare konstruktion av samme man, "Skymaster" fanns i tre exemplar.

En av de danska deltagarna i VM 1950 fanns också med, Arne Hansen. Han flög dock en yngre modell AH-K33 medan danske Oldtimer-ordföranden Erik Knudsen flög en kopia av just den modell Arne använde 1950 "AH 24". Då danskarna nästan enbart använde segelmodeller kom den landskamp som utlysts att flygas med S-modeller. Det svenska laget vann med 2544 sek mot danska lagets 2183 sek.

Ensam men tävlande med inte mindre än åtta S-modeller kom Markku Tähkäpää från Finland. Helt enorm är hans modell "Kuha 15" - 3 m 40 cm i spännvidd! De övriga är mer normala, men han behöver verkligen sin stora amerikanska stationsvagn för att frakta sin armada!

Söndagen gav oss det vackra väder vi hoppats på! Det blev sol, nästan lugnt och mycket termik! För många betydde vädersituationen långflygningar. En strejkande timer - tidsutlösning för att avbryta flygningen - resulterade i bortflygningar för några, men i stort sett kunde alla flygningar genomföras.

Två segelmodellklasser avgjordes. Den största klassen - S2-S3 med plan mellan 100 och 350 cm vanns av den, som kanske varit med längst av alla, Helge Wannberg från Domsjö. Redan på 30-talet deltog Helge i tävlingar både i Norrland och längre söderut. 1942 var han med i det landslag som tävlande i Finland! Den modernaste S-klassen "A2" upptog åtta tävlande

Holger Sundberg, nu Falun tidigare Uppsala flög bl a denna "Lanzo Cabin" från 30-talet.

Med en semiskalamodell av "Puss Moth" konstruerad av Chester Lanzo på 30-talet gav sig Hans Karlsson, Linköping i kamp med de extrema Wakefieldmodellerna!

Samtliga foton Sven-Olov Lindén

Denna dag blev det max-resultat. Inte mindre än sju (7) modeller i Wakefieldklassen nådde fly-off. I klass C-G-modeller upp till 1 m spännvidd var två man beredda för fly-off. Anders Håkanson och Lennarts Hansson startade båda i samma ögonblick. Lennart modell nådde snabbt upp på höjd, medan Anders modell med sin kuggväxlade gummimotor, s k krax steg långsammare men högre. Båda fick termikanslutning och flög nära varandra omväxlande i höjd. Så nådde båda marken - i samma sekund! De båda kom överens om att dela på segern i klass C. I Wakefield-klassens särflygning måste startplatsen flyttas, då sjöbrisen satt in. Sju tävlande - sex man och en dam - satte undan för undan ned sina modeller på startplattan. För ovanlighetens skull blev det två modeller utan växlade g-motorer som belade de två första platserna. Lars Ljungberg vann med sin egen konstruktion från 1950 med över 5 min flygtid. Sigurd Isacson kom därnäst med den amerikanska modellen "Lanzo Duplex". Med denna modell vann Sigurd också "Classic Wakefield". I den klassen ingår endast väldokumenterade och publicerade konstruktioner.

Åke Roggentin in Memoriam

I en intervju med Åke Roggentin i "Folket i Bild" 1937 utnämndes han till "Sveriges bäste modellflygare" och just då var han det! Bakom sig hade han då rekordflygningen med "Kungsörnen" den 12 juli 1936, då hans modellplan klockades för 42 min 43,2 sek, men också landslagsdeltagande i Norge och en plats i Wakefieldlaget 1937, men resan till London blev ej av.

1939 kom han med i NM-laget och senare samma år var han med i det svenska laget i Jämijärvi i Finland. Det året blev han också "Elitflygare" nr 7 i landet. Åke vann svenska mästerskapet i Wakefieldklassen 1940. Vintertävlingen blev något av hans specialitet. Redan 1936 vann han två klasser, året därpå tre. 1943 kom den verkliga succén med segrar i både M2 och M3 (Wakefield) på utmärkta genomsnittstider. Krigsåren betydde minskad aktivitet, men 1953 gjorde Åke något av "come-back" och reparerade sin gamla modell "Termik III". Med den vann han första pris i den nyinstiftade "Olle Lindh-tävlingen". Året därpå hade han byggt en helt ny modell och vann på nytt i

Åke Roggentin med originalmodellen "Kungsörnen", som flög över 42 min 1936. På Gärdet juni 1990. Foto: Sven-Olov Lindén.

denna tävling. Då Åke var den som hade flest inteckningar i pokalen vid tävlingens slut efter tio år, erhöll han den för gott. Av alla hans priser värdesatte Åke denna högst, pokalen till minne av hans modellflygarkompis från ungdomsåren.

Under senare år intresserade sig Åke Roggentin för allmän flyghistoria och fick för sina insatser ett stipendium av Svensk Flyghistorisk Förening.

Sven-Olov Lindén

Manusstopp artiklar 15 nov • Nyheter och annonser 27 november

El-e-fantastiskt!

Det fina gamla el-mötet återuppstod på F6 i Karlsborg den 29-30 juli. Allt som flyger med el var välkommet. Speaker Kalle Westerblad!

Eftersom jag hade ett par el-segelkärror packade i bilen och hade varit i Helsingborg och flygit ett par dar så var det inget svårt val att sticka iväg till Karlsborg. Svängde in till "Bo i Hjo" på vägen dit, men det var bara en jycke hemma som talade om för mig att husse inte var hemma, så jag drog vidare till F6. Det hade regnat hela förmiddan, men när jag passerade "vakten" och körde fram till hangarerna så bröt solen fram och det blev ett underbart flygväder, i alla fall för elsegel. Jag kom först dit, det var bara Bo Sjöberg där, ("Bo i Hjo"), som jobbade med att få allting klart. Klubben har fått hyra ett helt hus som förut varit ledningscentral för flyget på den tiden då vi var tvungna att hålla rätt på vad den lede Fi i öst höll på med. Det finns förresten kvar en gammal karta med alla flygplatser och stråk inlagda i hela Sverige. Huset är stort med flera våningar. Det finns massor av logement och det var bara att förse sig med ett trevligt "rum". Blåste upp gummimadrassen, lade ut sovsäcken och åt upp den medhavda bananen. Klart för att uppleva "Elefantastiskt".

Efter ett tag dök det upp några glada norrmän i en jättestor van. Dom hade åkt i två dagar för att komma till träffen. Dom tittade sig omkring och undrade var sjön låg. Det skulle ju vara en sjöflygträff för el-plan? Gräset var ju förstås jätteblött efter allt regnande och jag föreslog att de skulle kunna flyga från gräset. Det tyckte dom var en bra svenskhistoria. Men, det finns en insjö bara fem minuters bilväg härifrån, så problemet löste sig.

Rune och Bengt från Stockholm kom när solen började värma på sen eftermiddag. Dom har hållit på med el-segel i många herrans år, har själv tävlat med dom i El-Populär ett antal gånger. Medan Bo Sjöberg packade upp sina grejor till försäljning så tog vi tre ett par träningsrundor för All up-last down. Jag hade min Silent Dream med 8 celler 2000-accar. Luften var vindstilla med total avsaknad av termik, men solen sken och det var fint som tusan. Vi var alla tre uppe runt 35 minuter. Det är bra det.... Men om Bosse Sjöberg tagit fram sin 10-cells Freudenthaler så hade han nog varit uppe en bra bit över timmen. Dom är svårslagna de där racermaskinerna. Däremot så är dom ganska tråkiga att flyga termik med, de kurvar alldeles för illa. Det är ju så med maskiner som är utvecklade under många år för ett visst ändamål, i det här fallet att åka fort och ändå kunna ta hyfsat med termik, dom blir svårslagna på "hemmaplan".

Kalle Westerblad kom. Han skötte speakern redan på kvällen innan. Korven, grillen och medhavd mat kom fram. Liksom alla historier och mygg. Georg från Linköping dök upp och vi tog ett par vändor med hans 10-cellare innan myggen blev för otåliga.

Kvällen förflöt med många "norsk"-historier som sig bör när man har norrmän på besök. Dom testade i alla fall ett par av sina vattengående modeller på kvällen. Det är fint med sjöflyg! Synd att vi inte hade en liten sjö vid hangaren. Kalle tryckte förresten upp "Elefantastiskt" på våra tröjor. Han hade bara grön färg med sig, men bättre än inget.

Jag visste att jag snarkar på natten så jag valde ett rum långt ifrån alla andras. Men det visade sig att de andra tog rummen bredvid mitt. Synd om dom! Det förstod jag av kommentarerna på morgonen.

Det började komma in lite folk med olika modeller. Det fanns ALLT. Från enkla seglare med 400-motor och 7 celler till det allra värsta flermotoriga skalakärrorna med så många celler att man knappt fattar hur det fungerar. Det fanns underbart enkla modeller. Bland annat en Drake i wellpapp med fasttejpade motorer och reservpropeller tejpad vid fenan. Flög sakta med hög anfallsvinkel på en halvmeters höjd runt fältet. Läckert det med.

En gul 30-talsracer med profilkropp flög alldeles underbart i knife-edge hela tiden. Det kom en del storseglare med. Men ingen riktigt stor. Anders och min 5-metare med 12 celler var de största segelkärrorna. Det var ingen termik att prata om så det är inte så kul att flyga då. Det flögs dock hela tiden. Alltid minst 3-5 plan i luften. Men konstigt nog så flög inte mer än hälften av planen. Det brukar ju bli så på sådana här träffar att många tar med sig modeller men flyger inte med dom. Synd, nu var de mest intressanta modellerna på marken hela dan.

Men det är faktiskt kul att vara på träff. Man kan flyga när man vill. Jämföra byggen och tekniker. Hitta nya vänner som

man kan träffa och flyga med senare. Man hittar nya tips och idéer till nya byggen. Tack Kalle Westerblad och Bo Sjöberg för denna träff.

På eftermiddagen så skulle vi tävla för skojs skull med All up-last down.

Vi blev väl inte så många som ställde upp, kanske beroende på att det inte var så många segelmodeller med på träffen. Lennart Andersson var där, men ville inte tävla. Han tyckte han tävlat nog ändå. Själv hade jag Silent Dream som jag köpt av Lennart.

Vi ritade upp en cirkel som vi skulle landa i. Landade man utanför fick man ingen poäng alls. Samtidig start. Var femte minut så körde vi limbo, från valfritt håll. Bara det är ju spännande. Ingen termik. De första 5 minuterna var ju lätt, men det gäller att passa tiden så att man inte kommer över 6 minuter i limbon. Nästa limbo 10-11 minuter. Nu började man få kläm på hur högt man ska vara för att glida hela vägen ner till limbon. Nästa limbo kom jag från höger och de andra från vänster. Bäst att ligga lägst tänkte jag och pressade sakta fram på några decimeter till limbon medan de andra kom på kontrakurs på ett par meter. Det är faktiskt mycket svårare än det ser ut. En efter en landar de medtävlande utan batteri till motorn. En kommer inte fram till cirkeln utan landar strax utanför, snopet. Ingen termik att prata om. Då plötsligt ser jag Rune och hans kompis Bengt får tag i en svag blåsa bakom hangaren. Men det är långt dit och jag hinner inte fram. De ligger nu på ca 35 meter över mig när blåsan tar slut. Jag måste använda motorn ca 5 sekunder mer än dom och det gjorde att jag inte körde fullt. Det var bara vi kvar när 35 minuters limbon kom. Hade bra höjd så jag väntade så sent som möjligt med att ta limbon, men farten räckte precis till att ta sig till cirkeln och landa. Bara 2 sekunder efter kom nästa och efter ytterligare 5 sekunder kom heatsegraren. Efter 37 minuter så är det bara några sekunder bättre termik som fäller avgörandet. Faktiskt ganska spännande och man måste skärpa sig för att flyga taktiskt. Bäst batteri vinner? Kanske det, men bland de vanliga el-segelkärrorna med 7-10 celler så är det en kul tävlingsform. Man måste behärska planet till fullo och veta exakt hur högt man måste gå för att glida 5 minuter utan termik.

Kommer tillbaka nästa år igen, lita på det. Jag åkte hem på sen lördagseftermiddag men alla andra var kvar och dom hade en mycket trevlig grillkväll och en härlig söndag med massor av flyg.

Bengt mailade mig med tips om hur man kan göra kylkanaler direkt genom spinnern och motorspantet för mycket effektiv kylning av motorn och batteri.

Han kapade av själva noskonen. Borrade upp en fyra-fem stora hål i spinnerbakplattan och exakt likadana hål i motorspantet. Spinnern sätts fast som vanligt, men med en kupolmutter istället för vanlig mutter för bättre luftströmning. Ett verkligt smart tips. Tack för det.

Det här att tävla i "Alla upp samtidigt - sist ner vinner" är faktiskt kul om man kör med limbo var femte minut. Problemet är som vanligt att göra planen så likvärdiga som möjligt. Kanske en begränsning av antalet celler till 8 och "innehållet" i paketet till ex 2000 Mah skulle skapa lite mer rättvisa? Det är ju inte farten upp som är intressant utan hur högt du kommer på en laddning. Det kan till och med vara en fördel med en långsam modell, man får lång motortid upp till den höjd man väljer. Motortid är ju också flygtid. Som vanligt gäller att ha en så lätt modell som möjligt. Själv kan jag rekommendera Silent Dream som en utmärkt tävlingsmodell för den här tävlingsformen. (Finns att beställa hos Lennart Andersson i Hammar. 0503 – 77 06 25. lennart.andersson@mbox308.swipnet.se Planet kostar runt 2 490:- (Se "test" i förra numret av MFN).

Det var en kul träff med tanke på att det bara var el-kärror med. Det är ju en begränsning om något. Men det var många som kom i alla fall. Det visade sig att det finns många el-storseglare i Sverige. Nästa år så bestämde vi att allt el-segel över 4 meter ska träffas en fyra gånger. En gång i vardera Helsingborg, Västervik, Flugebyn och Växjö. På försök så kommer vi några stycken att träffas hemma i Västervik lördagen den 16 september. Mer om det på annan plats i tidningen.

Anders och jag planerar redan nästa års 5,5 meters-kärror. Anders har redan gjort pluggen klar till nya kroppen, som inte kommer att ha V-stabbe.

Våra 5 meters elkärror är förresten till salu! Flyg väl och tänk på att vara uppe så länge som möjligt med planen.....

Bosse Magnusson SWE-540
bosse.kerstin@swipnet.se

Ett axplock bilder från Bo Sjögren F5 AU av olika deltagare vid elträffen.
Ovan en Catalina. T v tre sjöflygplan, nedan tre skalamodeller och th höger Dornier Wal sjöflygbåt.

Linflyg

Rapport från åskådarplats: Landres -2000

237 tävlande från världens alla hörn kom till Landres för att göra upp om världsmästerskapen i linflyg. Tävlingens Höjdpunkt var Paul Walkers fyrmotoriga B17 Flying Fortres. Det svenska landslagets insats blev hyfsad, dock blev det inga medaljer.

Millenniets första VM hade förlagts till Landres i nordöstra Frankrike nära gränsen till Belgien och Luxemburg. Tävlingsplatsen var oerhört vackert iordningställd med fem fina och välgjorda cirklar, planterade blommor, stenlagda gångar och välklippta gräsmattor.

Detta är förmodligen den enda permanenta linflyganläggningen i västvärlden. Platsen var tidigare ett dagbrott som återställts med hjälp av statliga medel och en linflygande borgmästare i Landres...

Vädret

I min resväska låg högvis med T-shirts, kortbyxor, sandaler och solglasögon. Härliga minnen från VM i Norrköping '96 med konstant varmt och soligt väder gjorde att jag såg mig själv vandra mellan varma flygcirklar och svalkande öltält!

Tyvärr så ville vädergudarna något helt annat. Vädret växlade hela dagarna snabbt mellan uppehåll och spöregn med en temperatur kring 12°c. Den som varit förutseende att ta med sig vinterkläderna fick användning för dem. Efter ett par dagars regnande hade dom fina gräsmattorna förvandlats till lervälling. De två sista tävlingsdagarna bjöd dock på en hel del sol och svagare vind.

F2A

Det var endast en deltagare från Sverige i speedgrenen. Göran Fällgren som har gjort bra resultat de senaste åren. Han noterade fina 284,13 km/h på EM för några år sedan. De flesta speedflygarna har likvärdiga motorer och modeller nuförtiden tack vare möjligheten att köpa färdiga grejer i världsklass. Det som fäller avgörandet är hur duktig man är att ställa in nål och kompression. Flera unga lovande juniorer deltog men tyvärr ingen från Sverige.

Göran Fällgren hade problem med motorgången inledningsvis men i tredje försöket tog han andra modellen och nomalt brukar gå till final föll tyvärr bort.

Kinas F2B-lag

Den regerande världsmästaren heter Han Xing Ping och är 36 år gammal. Han flyger en egen design med Super Tigre .60 i nosen. Hela härligheten väger endast 1 700 g och flyger otroligt jämnt och mjukt.

Jag pratade en stund med den kinesiske lagledaren som berättade att det finns ca 40 st stuntflygare i Kina men att de var utspridda över hela landet. När kinesiska mästerskapen arrangeras får några av stuntflygarna åka hela 400 mil...

Jag frågade om det gick att köpa en ritning på Världsmästarmodellen – men si det gick inte...

Diskussionen fortsatte med motorer som ämne. Han Xing Ping föredrar ju ST.60 och eftersom den motorn inte har tillverkats på minst ett decennium, så bad jag honom att avslöja var Hans motorer kom ifrån. Tyvärr rörde det sig inte om någon nytillverkning utan motorerna är inhandlade då de ännu tillverkades.

Kineserna flög med ganska likartade modeller med överlag kortare linor än genomsnittet. Att hela det kinesiska stuntlaget inklusive junioren tog sig till final måste betecknas som en otrolig bedrift. Den kinesiska flygstilen går utan tvekan hem hos domarna. Första-, tredje-, fjärde- och femtondeplats talar sitt tydliga språk.

Det svenska stuntlaget

Erik Björnwall, Staffan Ekström och junioren Tobias Lindström representarade Sverige i F2B i detta VM. Stefan Lagerqvist var i ett tidigt skede också aktuell för stuntlaget men tvingades tyvärr avstå sin plats på grund av arbete.

Erik Björnwall hade valt att använda sin fina "Absolut Stunt" som förstamodell men hade med sig "Grålle" som reservkärra. Båda är modifierade varianter av Steve Buso's Kestrel. I Eriks "Absolut Stunt" sitter en Jett/GMA 60S-motor försedd med kolfiberpipa som verkar gå mycket bra tillsammans med den lätta modellen. Motorn som är amerikansk är framtagen av motorgurun Dubb Jett och Stuntgiganten George M. Aldrich.

Så vitt jag kan bedömma fick Erik förhållandevis bra väder att flyga i dock med en del turbulens. I andra kvalomgången förbättrade Erik nästan hundra poäng och fick totalt 2 631 poäng och erövrade med det en 53:e-plats.

Staffan Ekström hade också förberett sig väl inför VM-tävlingen. Under vintern hade han byggt om och preparerat sin fina "Millennium" och fram till tävlingen gjort närmare 120 träningspass. Det skulle visa sig ge ganska hygglig utdelning...

Staffans första flygning gick bra men han fick ljudnivån kontrollerad på sin motor och klarade sig nätt och jämnt från en diskvalificering. För att inte riskera något bytte Staffan till en trebladig propeller och kunde därmed sänka varvtalet en aning.

Staffans andra kvalflygning var satt till

17:45 på söndagen men p g a några regnavbrott blev hans start framflyttad ett par timmar. Det var en smula tursamt för Staffan för vinden var helt plötsligt svagare och något så när jämn. Molntäcket hade t o m börjat spricka upp!

Staffan flög helt befriad från nerver och gjorde en otroligt jämn flygning med få misstag. Staffans poäng blev fina 2 840 vilket gav honom en välförtjänt 27:e plats. Staffan Ekström blev därmed bäste nordbo!

Både Staffan och Erik ligger långt framme vad gäller modeller och motorer. Båda har anammat amerikanarnas teknik och flyger med kolfiberpipor och motorer i .50 och .60 storlek. Dom två flyger otroligt välbyggda och erkänt välflygande stuntmodeller så det är bara en tidsfråga innan vi har svenskar med i finalomgångarna igen!

Det är så otroligt små marginaler på ett VM – ett litet misstag i fyrkantåttan kan utan vidare förpassa den tävlande tio placeringar ned i resultatlistan.

Den svenske junioren Tobias Lindström hade bekymmer med sin motor. Det var mycket sökande efter tänkbara felkällor. Tyvärr fick Tobias aldrig ordning på motorgången och kunde därmed inte få till en komplett flygomgång. Jättetråkigt för Tobias men jag hoppas han kommer igen och att motorkrånglet löser sig.

Japaner Japaner!

I Japan är stunt den överlägset populäraste linflyggrenen. Av japans ca 300 linflygare är det bara ett tiotal som ägnar sig åt någon av de andra linflyggrenarna. Kaz Minato är den mest kända av stuntflygarna men också de övriga i stuntlaget börjar att skapa sig ett namn. Kaz överraskade många i fjol då han visade upp sin nya BlueMax modell med vingar gjutna i kolfiber! Kaz Minato nådde en 10:e plats och blev därmed den näst bäste japanen.

Shoichiro Nogome var en ny stjärna som tändes på den internationella stunthimlen. Han hade en mycket snygg och lätt (1 640 g!) modell vid namn Iria World. Nogome använde den allt populärare motorn Discovery Retro 60. Efter två finalomgångar låg Nogome på en stark fjärdeplats men halkade slutligen ned till sjundeplatsen. En oerhört bra insats med tanke på att detta var hans första VM.

Tredje lagmedlemmen var Mitsuru Yokoyama som flög sin Impact influerade Pioneer med en PA.61 i nosen. I mitt tycke mycket snygg modell med urstark motor försedd med kolfiberpipa. Yokoyama var tyvärr en av många duktiga deltagare som blåste bort i turbulensen och missade därmed finalen. Yokoyama hade året innan placerat sig på fjärde plats i amerikanska öppna mästerskapen så detta måste ha varit en stor besvikelse för honom.

USA-laget

Det var samma kända gubbar som på VM i Norrköping fyra år tidigare. Bill Werwage, Paul Walker och David Fitzgerald. Junioren - Dondi Garrison representerade USA för andra gången då han var med redan vid Kiev-VM för två år sedan. I USA dominerar motorer försedda med kolfiberpipa vilket också satt på detta lags kärror förutom Paul Walkers som jag strax återkommer till. Som vanligt var det finish utöver det vanliga på deras modeller.

Bill Werwage hade enligt min mening tävlingens snyggaste modell – P47 Thunderbolt. Bill blev den bäst placerade amerikanen med en sjätte plats.

Tävlingens absoluta skräll var nog att David Fitzgerald – andra vid senase VM:et i Kiev – inte lyckades ta sig till final. Han hade tyvärr oturen att få odrägliga flygförhållanden vid båda sina kvalflygningar.

Att det amerikanska laget fick åka hem utan en enda medalj i stunten hade nog ingen räknat med – allra minst amerikanerna själva...

Publikmagnet modell större!

Amerikanen Paul Walker hade lagt sin Impactkärra åt sidan för att istället tävla med en helt otrolig semiskalamodell av B17 Flying Fortress 9 o 9. Det var en publikmagnet av sällan skådat slag. Varje gång Paul kom till tävlingsplatsen med modellen bildades en folksamling och man förundrades över den fina modellen.

Aldrig någonsin har jag sett så många titta på när någon flyger stunt! När kärran var i luften stod det tjockt med folk runt hela cirkeln för att få uppleva detta fullständigt unika linflygplan!

Det ställer ofattbart stora krav på hela konceptet att flyga linstunt med en fyrmotorig kärra. Bara det att han hinner starta alla fyra motorerna, springa ut till handtaget och lätta inom en minut visar nivån på svårighetsgraden.

Det häftigaste var ändå ljudet, att höra symfonin från fyra samtidigt gående O.S..15-motorer var grymt. För att få motorerna att stänga av samtidigt användes en enda trycktank som satt instoppad i ett ø 30 mm kolfiberrör mitt i kroppen.

Att Paul Walker kunde nå en nionde plats med en fyrmotorig stuntmodell visar på vilken otroligt duktig flygare han är. Dels med tankte på att flyghastigheten var snabbare än hos de flesta andra (vilket kräver snabbare reflexer) och dels att modellen vägde ett drygt kg mer än konkurrenternas kärror. Han måste ha blivit ordentligt trött i armen mot slutet av flygprogrammet men flög ändå med en otrolig precision.

Familjen Beringer

Gilbert och sonen Rémi Beringer flög vackra semiskalamodeller av bl a Sukoi med Saito .56 fyrtaktare i nosen. Trevligt ljud och välflygande plan! Fru Beringer agerade medhjälpare. Varför är bara vissa begåvade med fruar "sända från himlen"? Man kan inte vara annat än avundsjuk på Gilbert Beringer som delar stuntflygintresset med hela familjen. Deras flygskicklighet imponerade stort på domarna och poängen räckte till en andraplats för pappa Gilbert

och en delad fjärdeplats för Rémi som dessutom tog hem juniorguldet.

Clamer Meltzer

När jag strosade runt bland publiken stötte jag på den norske stuntmästaren Clamer Meltzer. Han var på semester med familjen och hade sett till att resan mot Paris gick via Landres! Kul kille som dessutom är Volvo Amazonfantast! Han berättade att det står tre (!) stycken parkerade hemma i garaget i Trondheim. Clamer berättade att det är ganska få som flyger stunt i Norge men att det byggs och flygs desto mer bland dem som är aktiva. Det kommer inte dröja förrän också Norge är representerat på VM–kanskeredan vid VM2002 i Sebnitz?!

Italienarna

Precis som fransmännen flyger den italienska stunteliten med fyrtaktare. Italien har alltid haft en duktig stuntflygare i Luciano Compostella som under många år nått långt framskjutna placeringar. Nu verkar dock ett generationsskifte ha skett då bäst placerade italienare blev Alberto Maggi som tog sig till final och där lade beslag på 13:e platsen. Compostella fick nöja sig med en 25:e plats.

Motorer & trender

I de övriga linflyggrenarna eftersträvas så hög fart som möjligt vilket begränsar urvalet av konkurrenskraftiga motorer. Modellerna har successivt anpassats till att bli snabbare vilket utseendemäsigt skapat en likriktning.

Stuntflygare är istället i behov av motorer med speciella gångegenskaper och ett lagom varvtal med hög effekt. Det får helt enkelt inte gå för fort för då blir manövrarna fula och stuntprogrammet börjar likna ett combatheat. Det har skapat en stor mångfald både vad gäller motorval och modeller. Det är svårt att se någon trend i mångfalden av motorer som användes på VM men det verkar som flera använder sig av fyrtaktare. Finalisterna använde motorer som: ST .51 och .60, Saito .50, .56 fyrtakt, O.S. .70 fyrtakt, PA .61 med Pipa, Retro Discovery .60, m m. Det verkar som om man kan få det mesta att fungera!

F2C

Såg Bengt-Olov Samuelsson och Kjell Axtilius träna inför sin första omgång. Dom såg säkra och förtroendeingivande ut. Teamet hade nyligen investerat i ny modell/motor. Förberedelsetiden inför VM-et var dock lite för knapp vilket medförde att placeringen – en 34:eplats – inte blev lika bra som killarna är vana att nå.

Sveriges andra Team Racing-lag bestod av Jan "Guffy" Gustafsson och Stefan Sjöholm båda från Solna MFK. Med tiden 3:29.3 tog dom hand om 24:e platsen. Vann gjorde Maret/Perret Frankrike, med 3:12,2 i kvalet och 6:28,9 i finalen.

F2D

Sverige hade fullt lag i Combatgrenen. Mats Bejhem, Niklas Nilsson och Niklas Karlsson samt Martin Lidén combatjunior. Förutom junioren så var vårt lag erfaret med deltagande i flera VM och EM. Efter två omgångar såg det riktigt lovande ut. Bejhem och Karlsson hade vunnit sina två heat och Nilsson och Lidén hade vunnit ett var. Men det som började så bra tog abrupt slut då alla var utslagna två omgångar senare.

Det har varit en del synpunter från svensk sida om sättet att lotta heaten. Ett nytt system testades därför på VM påhittat av Bejhem och det verkade ge bättre slumpmässighet.

Resultatlista

Om du vill kolla in resultatlistan finns den tillgänglig på följande web-adress: http://www.plasma.kth.se/~olsson/cl.html

Niklas Löfroth

Rynos Hobbyshop
Teknisk Modellhobby i Uppsala
Bergsbrunnagatan 18 • Uppsala
Öppettider vardagar: 14.00–18.00
Telefon: 018-13 57 00

Bra sortering på RC-flyg, helikopter, bil, båt & tillbehör. Dessutom bl. a:

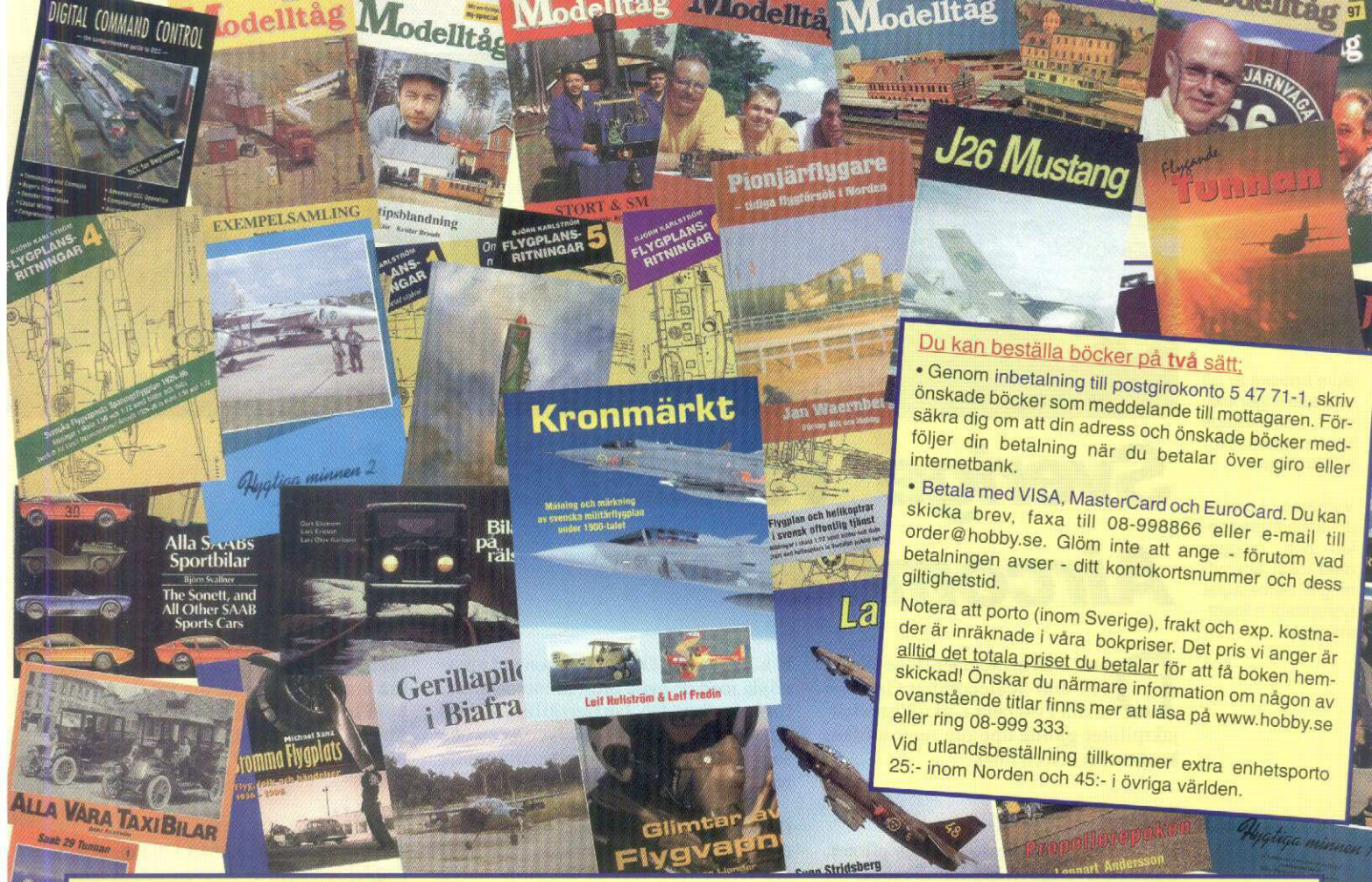
- K&S metallsortiment, Evergreen styrenplastsortiment & komplett balsasortiment.
- OS, MDS, US Engines, Zenoah, SC, NovaMega & Novarossi motorsortiment.
- Aztek färgsprutor & Werther kompressorer.
- Billing Boats båtbyggsatser.
- Futaba radio, servon, gyron & tillbehör.
- GWS servon, micro-piezo gyro & tillbehör.
- TopFlite, GreatPlanes, Robbe, Ikarus m.m.

Endast butiksförsäljning - Ingen postorder

LANDSKRONA
MOLANDER HOBBY
Butik: Skolallén 15A, 261 32 Landskrona
Telefon: 0418-179 85
• MODELLFLYG •
• BÅT • MOTORER •
• RADIOANLÄGGNINGAR •
• TILLBEHÖR • RITNINGAR •
POSTORDER

MagnumXLEngines
Kullagrade motorer inkl dämpare
MAGNUM XL 46A, ABC Aero 750:-
MAGNUM XL 91A, ABC Aero 1.090:-
MAGNUM XL 180AR Ring, Aero 2.300:-

C A Winter RC-flyg
Ale, 620 34 Lärbro
Tel 0498-22 33 95 • Mobil 0708-22 33 95



Du kan beställa böcker på **två** sätt:

- Genom inbetalning till postgirokonto 5 47 71-1, skriv önskade böcker som meddelande till mottagaren. Försäkra dig om att din adress och önskade böcker medföljer din betalning när du betalar över giro eller internetbank.
- Betala med VISA, MasterCard och EuroCard. Du kan skicka brev, faxa till 08-998866 eller e-mail till order@hobby.se. Glöm inte att ange - förutom vad betalningen avser - ditt kontokortsnummer och dess giltighetstid.

Notera att porto (inom Sverige), frakt och exp. kostnader är inräknade i våra bokpriser. Det pris vi anger är alltid det totala priset du betalar för att få boken hemskickad! Önskar du närmare information om någon av ovanstående titlar finns mer att läsa på www.hobby.se eller ring 08-999 333.

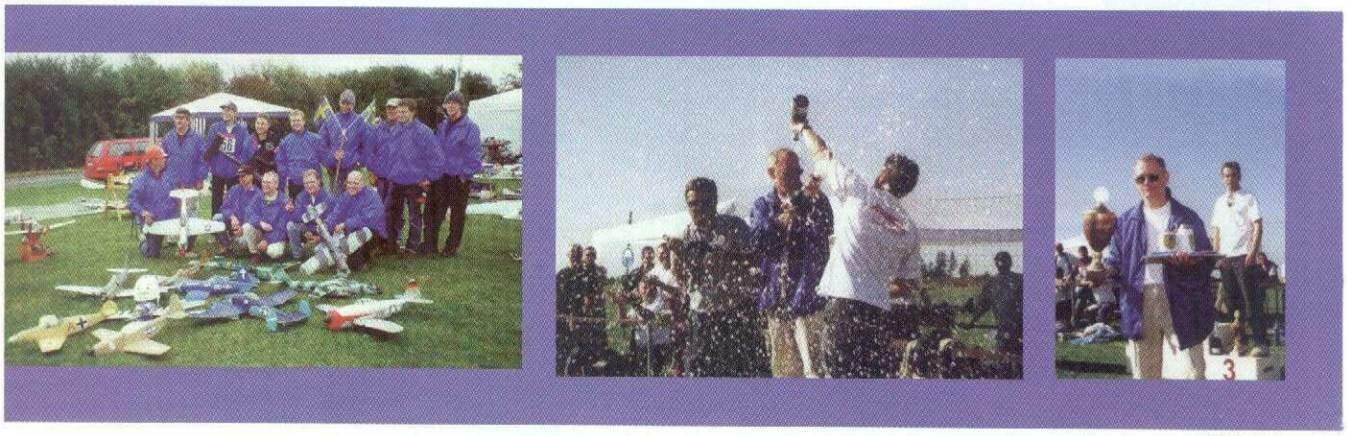
Vid utlandsbeställning tillkommer extra enhetsporto 25:- inom Norden och 45:- i övriga världen.

Böcker från ALLT OM hobby

Det lägre priset gäller för Allt om Hobbys prenumeranter och flygbokklubbens medlemmar.

Inkl porto/emb	Prenumerant pris	Ord pris
... Leif Hellström & Leif Fredin: **Kronmärkt NYHET**	350:-	390:-
... Sölve Fasth/Torvald Johannes: **Flygtiga minnen 1**	240:-	282:-
... Sölve Fasth/Torvald Johannes: **Flygtiga minnen 2 NYHET**	260:-	295:-
... Ignell-Räftegård: **F 6 - Västgöta Flygflottilj NYHET**	220:-	240:-
... Mikael Forslund: **Torpedflyget i Sverige**	260:-	295:-
... L Andersson: **Svenskt militärflyg – propellerepoken**	260:-	295:-
... Leif Hellström: **J 26 Mustang** Andra utökade upplagan!	260:-	295:-
... Lennart Berns: **Flygande Tunnan**	300:-	320:-
... Mikael Forslund: **J 30 Mosquito**	260:-	295:-
... Sven Stridsberg: **Lansen**	250:-	282:-
... Mikeel Forslund: **J 33 Venom**	300:-	320:-
... Michael Sanz: **Bromma Flygplats**	310:-	342:-
... Nisse Bruno: **Flera Flygarhistorier**	130:-	150:-
... Jan Waernberg: **Pionjärflygare**	165:-	187:-
... Sten Gripenlöf: **Flyg för hela slanten**	142:-	162:-
... Peter Liander: **Glimtar av Flygvapnet**	240:-	260:-
... Gunnar Haglund: **Gerillapilot i Biafra**	150:-	175:-
... Håkan Davidsson: **Bygghandbok för radioflygare**	165:-	187:-
... Kristian Berggren: **RC-helikoptern (modellflyg)**	165:-	187:-
... Bo Gårdstad: **Nya radioflygskolan**	110:-	120:-
... Bo Gårdstad: **Flygsabotören** (ungdomsbok)	30:-	36:-
... Bo Gårdstad: **Flygdesertören** (ungdomsbok)	30:-	36:-
... Freddy Stenbom: **Flyghobby 2**	55:-	61:-
... Gösta Backlund: **Flaskskeppsbygge**	75:-	85:-
I focus: ...1: **Saab 29 Tunnan**	20:-	30:-
I focus: ... 2: **Saab JA 37 Viggen**	20:-	30:-
Björn Karlströms Flygplansritningar:		
... Björn Karlström: Del **1 Skol- och övningsflyg NY utgåva**	130:-	150:-
... Björn Karlström: Del **3 Bombflyg**	130:-	150:-
... Björn Karlström: Del **4 Spaningsflyg**	150:-	175:-
... Björn Karlström: Del **5 Transportflyg**	165:-	187:-
... Björn Karlström: Del **6 HKP, prov, segel mm**	165:-	187:-
... Björn Karlström: Del **7 Målflyg + offentlig tjänst**	130:-	150:-

	Prenumerant pris	Ord pris
... Krister Brandt: **Westergötland-Nerikes Årsberättelser** Nyutgåva	195:-	220:-
... Krister Brandt: **Modelltåg 92 - Byggtipsblandning**	115:-	127:-
... Krister Brandt: **Modelltåg 93 - Nya byggtips**	130:-	142:-
... Krister Brandt: **Modelltåg 94 - Stort och smått**	130:-	142:-
... Krister Brandt: **Modelltåg 95 - Exempelsamling**	130:-	142:-
... Krister Brandt: **Modelltåg 96 - Inspirationsbok**	130:-	142:-
... Krister Brandt: **Modelltåg 97 - Uppgraderingar**	138:-	150:-
... Krister Brandt: **Modelltåg 98 - Projekt**	140:-	156:-
... Krister Brandt: **Modelltåg 99 - ...och i morgon är pappa stins**	165:-	187:-
... Rutger Friberg: **Elektronik för modelljärnvägen**	89:-	100:-
... Rutger Friberg: **Digitaltåg**	100:-	120:-
... Rutger Friberg: **Mer elektronik för modelljärnv.**	89:-	100:-
... Rutger Friberg: **Elektronik för modelljärnvägen 4**	130:-	142:-
... Rutger Friberg: **Elektronik för modelljärnvägen 5**	130:-	142:-
... Rutger Friberg: **Model Railroad Electronics 1 Ny utgåva**	165:-	187:-
... Rutger Friberg: **Model Railroad Electronics 2**	165:-	187:-
... Rutger Friberg: **Model Railroad Electronics 3**	165:-	187:-
... Rutger Friberg: **Model Railroad Electronics 4**	165:-	187:-
... Rutger Friberg: **Model Railroad Electronics 5**	165:-	187:-
... Rutger Friberg m fl: **Digital Command Control**	165:-	187:-
... Jan Jangö-Bo Holmgren: **Små Järnvägar**	89:-	100:-
... Jan Jangö: **Järnvägshobby 3**	55:-	61:-
TEKNIKHISTORIA I BILDER		
... CeGe Olsson-Gert Ekström : **Alla våra ångslupar**	250:-	282:-
... Bo Bertilsson: **Den luftkylda Volkswagen REA**	150:-	150:-
... Gert Ekström: **Svenska Bilbyggare**	130:-	150:-
... Gert Ekström: **Alla våra Taxibilar**	130:-	150:-
... G Ekström, LO Karlsson, L Ericson: **Bilar på räls**	130:-	150:-
... Björn Svallner: **SAABs alla sportbilar**	130:-	150:-
... Jangö-Stenbom: **Veteraner och Modeller** (AoH 10 år)	30:-	40:-
... Jangö-Stenbom: **Mest om Hobby** (AoH 20 år)	30:-	40:-
... Freddy Stenbom: **Hobby 25** (AoH 25 år)	30:-	40:-



Från höger: Svenska laget i Aircombat uppställda inför World Air and Scalecombat games i södra Tyskland.

Som brukligt är på större tävlingar, blev det omskakade champagneflaskor till vinnarna!

Vinnaren Lennart Johansson med pokal och muggar med lokal anknytning till närbelägna tyska staden Stadtsteinach.

Sverige Världsbäst i Aircombat!

Den 22-24 september flögs World Air and Scalecombat Games i södra Tyskland. Cirka 80 modelljaktpiloter gjorde upp om segern i fem kvalrundor och en final.

Svensk satsning

Det svenska laget bestod av tolv piloter, från hela Sverige (från Malmö i söder till Kalix i norr). Klädda i för evenemanget speciellt framtagna landslagsjackor, och med en egen svensk depå, var lagandan mycket stark. Martin Elmberg valdes av det svenska laget till lagledare.

Under tävlingen gjorde lagkänslan sig starkt påmind genom att det alltid fanns en stark hejarklack på startlinjen så fort det var en svensk pilot i luften. Stridsrop som "Puddom!" (skånska för "på dom!") och "Ge dom!" skallade vilt, liksom en enveten ankpipa.

Tävlingen

Det är svårt för mig att ge en heltäckande bild av hela tävlingen, men jag kan ge några korta glimtar. Det visade sig att heaten ofta utspelade sig på högre höjd än vad de svenska piloterna är vana vid. Detta gällde dock inte Pär Bertilsson som flög så lågt att han till slut planterade en av sina P51 Mustang i den sydtyska myllan under den första kvalrundan.

Den svenska starten var inte perfekt, bl a Jörgen och Daniel Jonsson var missnöjda med de egna prestationerna under första kvalrundan. Jan Dersjö blev av med en Corsair i en kollision, vilket var ett öde som flera av de svenska deltagarna mötte redan under den första dagen.

Nåväl, det svenska laget hade många fler modeller med i bagaget. Under andra dagen, lördagen, flögs de flesta av tävlingens flygningar. Denna dag flögs halva kvalrunda två, och kvalrundorna tre och fyra. Nu började det svenska laget hämta upp sig, och efter runda fyra hade vi fyra piloter bland de sju bästa (finalplatser)!

Svåra siktförhållanden

Under söndagen flögs den sista kvalrundan, och det visade sig svårt att få till klipp i de ljusförhållanden som rådde denna dag. Undertecknad, Johannes Carlsson och Rickard Petersson flög i heat efter varandra, och samtliga misslyckades med att få in några klipp i denna avslutande kvalrunda.

Arrangerade tävlingen gjorde ACES/Germany i samarbete med den lokala klubben. Tävlingsarrangemanget var mycket bra, och lämnade inget övrigt att önska. Vi var först lite skeptiska till det något smala fältet, och den omkringliggande lerjorden med stor halt av stenar, men det visade sig under tävlingens gång att fältet fungerade utmärkt. En sak att anmärka på var att det inte gick att ändra på startriktningen/säkerhetslinjen, vilket visade sig mindre bra under lördag och söndag då vinden kom in bakifrån säkerhetslinjen. Detta innebar medvindsstarter, vilket inte alla modeller klarade.

Final!

Till final kvalade Lennart Johansson och Daniel Jonsson, av de svenska piloterna. Två piloter petades ner från finalplats under den femte kvalrundan. Rickard Petersson som missade finalplatsen precis, med en åttonde plats, var i och för sig lika glad för det. Rickard anmälde sig i sista stund till denna tävling, och var mycket nöjd med placeringen. Jörgen Jonsson var däremot inte lika nöjd med sin placering, och man kan förstå detta eftersom Jörgen under flera av kvalrundorna prenumererade på en finalplats.

Finalflygningen var otroligt tät! Jag måste säga att det här var den bästa flygning inom R/C Combat jag någonsin sett! Lennart Johannson ledde efter femte kvalrundan, och nog var vi alla spända i det svenska laget – skulle Lennart ta hem segern, eller hur skulle det gå? I Aircombat kan som bekant allting hända – ett par klipp hit eller dit kan förändra poängbilden totalt.

Lennart gjorde oss inte besvikna, utan presterade en flygning utöver det vanliga, och gjorde tre klipp. Daniel flög också mycket bra, och gjorde två klipp innan han

Med uppbackning av G-Max Chemical & Research Co Ltd har jag glädjen att offerera följande priser inkl moms på ML 70 tom 31 dec 2000

Syntetolja ML 70
5 liter • 450:-/dunk
4 x 5 liter • 425:-/dunk
25 liter lösvikt • 2.050:-

Därutöver sedvanlig försäljning av Nitrometan, Metanol och Ricinolja i kvant om 25, 25 och 10 l resp. Beträffande veg bekämpningsmedel vänligen besök oss på www.bionim.com

GabrolProdukter
E-mail: gabrol@mbox200.swipnet.se

Elisabeth Hammarberg
Stigbergsvägen 4
141 32 Huddinge
Tel 08-740 26 30
Fax 08-740 26 18

Löd aluminium med en vanlig gasolbrännare!

och Techno-Weld™ löd-sats!

Låg arb. temp (380°) • Enkelt som mjuk-/silver-lödning • Förenar sig med aluminium • Minimal deformation • Ger en mycket stark fog • Bygg upp saknad metall • Kan slipas, borras och gängas

Hobbysats för 212:- inkl moms + porto **innehåller:** • Stålborste för rengöring • Stålstav (till att avlägsna oxid - flussmedel behövs inte) • 12 st lod (ca. 2,5 x 250 mm) • Svensk steg-för-steginstruktion

Beställ Techno-Weld direkt från den svenska importören:
TECHNO HOBBY Tel 018-326105, fax 018-326122
e-mail: techno.hobby@swipnet.se

Läs mer på internet: www.surf.to/techno.hobby

Aircombat

Från vänster: Anders Anderberg ur det svenska laget, coachad av Håkan Holmvall. Noterade svenska landslagsjackorna. Sverige var det enda land på tävlingen som hade landslagsjackor till samtliga piloter.

Prisbordet var digert på World Games i Aircombat. Här ses först pokaler till finalisterna, och därefter pokaler för speciella utmärkelser.

Starten går i ett av de cirka 90 heat som flögs under World Games i Aircombat.

flög ner sin P-47 i den tyska myllan. Daniel tappade dock inte speciellt mycket flygtid på detta tilltag, eftersom slutsignalen ljöd bara några sekunder efter kraschen. Den sista minuten gjorde Lennart något riktigt tufft, och istället för att fegflyga och vänta ut vinsten med sina tre klipp i bagaget, gick han ner på nollhöjd och utmanade tyske piloten Timo Stampa på en duell. Timo var inte sen att anta utmaningen, och snart såg vi två stycken tvåmotoriga modeller jaga varandra på mycket låg höjd! Vare sig Timo eller Lennart fick dock in några fler klipp innan slutsignalen.

Svensk seger

Det stod direkt efter finalen klart att Lennart hade segrat! Det svenska laget rusade då fram och hissade honom en, två, tre, ja, jag tror att alla tappade räkningen på hur många gånger det blev. Vid prisutdelningen visade det sig att Lennart mycket riktigt vunnit, följd av Martin Machura från Tjeckien och Timo Stampa från Tyskland. På en fjärdeplats slutade Daniel Jonsson efter en kraftig upphämtning efter den dåliga starten i tävlingen.

Prisutdelningen förrättades av bl a borgmästaren i närliggande staden Stadtsteinach, och av den tyske arrangören Holger Bothmer. Under prisutdelningen delades det ut pokaler till samtliga piloter i finalen, och dessutom pokaler till speciella utvalda deltagare. Exempel på dessa speciella utmärkelser var "Bästa utstyrsel på marken" som tillföll Esa Niskanen från Finland, och "Äldste deltagare" som tilldelades Bob Wallace från USA. Även här tog Lennart Johansson pris, för "Tuffast flygning under tävlingen".

Svensk Aircombat

Det är bara att konstatera att vi är duktiga på att flyga Aircombat i Sverige! Den satsning på Dogfight/Aircombat som har gjorts under 1990-talet har gett utdelning, dels förra året på Eurogames då prispallen mestadels befolkades av svenskar, och nu år 2000 på Worldgames med Lennart Johansson högst på prispallen.

Nästa Worldgames blir under 2002, troligen i USA. Däremellan kommer ett nytt Eurogames att arrangeras, troligen i närheten av nordöstra Alperna (Österrike eller Slovenien). Det är nu dags för Svenska Aircombat att bevaka segern, och ta fram ett ännu bättre lag till nästa gång! Vi har idag en stark återväxt med många nya piloter årligen. Vad som är viktigt nu är att ta fram de bästa piloterna, och kanske stötta dem med extra träning i form av träningsläger eller liknande? För nog ska vi vinna nästa Worldgames också...!

Slutligen vill jag säga att det inte är utan att jag är stolt över att skriva dessa rader. Vi har kämpat i tio år för att göra Aircombat i Sverige (och övriga världen) så stort som det är idag. Man kan även säga att Worldgames inte bara var en stor seger för Sverige, utan även en stor seger för Aircombat överhuvudtaget. Nu ser jag fram emot en lång vinter av att bygga nya Dogfighters – och mot nästa säsong av adrenalin och modelljaktflyg!

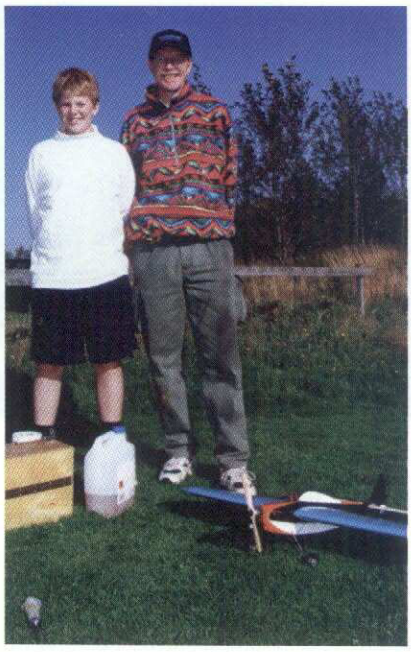
Martin Elmberg

Resultat i Aircombat

	Namn	Nation	Poäng
1	Lennart Johannson	Sverige	2031
2	Martin Machura	Tjeckien	1975
3	Timo Stampa	Tyskland	1874
4	Daniel Jonsson	Sverige	1746
5	Daniel Dempster	Storbr.	1659
6	Peter Müller	Tyskland	1601
7	Rüdiger Keck	Tyskland	1549
8	Rickard Petersson	Sverige	1316
10	Jörgen Jonsson	Sverige	1288
11	Anders Anderberg	Sverige	1263
14	Pär Bertilsson	Sverige	1191
30	Håkan Holmvall	Sverige	1022
31	Thomas Hylander	Sverige	1009
35	Johannes Carlsson	Sverige	975
36	Martin Elmberg	Sverige	970
42	Jan Dersjö	Sverige	897
51	Rolf Ljung	Sverige	823
53	Mattias Widén	Sverige	795

www.natanshobby.n.se
Precedent Herr Norvel Laser
Dare Tillbehör Ben Buckle
Motorer AMD ATI Irvine
FLAIR Cambrian Byggsatser
Natans Hobby tel 0340-66 00 66 • fax 0340-66 55 13

David Norberg, Henrik Svensson, Jimmy Dahlgren och Jesper Petersson från Vänersborgsklubben.



Far och son Larsson från Vänersborg.

Västkustträffen i Kungsbacka

Kungsbacka har varit något av ett centrum för linstyrt konstflyg i Västsverige under lång tid och årets upplaga av deras tävling i Stunt och Semistunt var en riktig uppvisning av ungdomlig entusiasm. Här är en rapport från Västkustträffen 2000.

Kungsbacka har varit något av ett centrum för stuntflyget i Västsverige under lång tid. Det är framförallt Alf Eskilsson som lärt upp otaliga talanger till mycket hög klass genom åren. Den mest lovande av dem alla, Stefan Lagerqvist, tackade för hjälpen genom att bli duktigare än mäster själv. Detta bevisade han genom att vinna årets Västkustträff, men så har han varit under Alfs beskydd ända sedan tioårsåldern.

Alfs insats för svenskt stuntflyg får väl betecknas som något alldeles utöver det vanliga. Han har inte bara varit en oerhört duktig flygare som deltagit i en rad olika stortävlingar. Han är dessutom en förgrundsgestalt i klubbarbetet och har lärt upp otaliga talanger inom stuntflygets svåra konst. Klas-Olof Kall, Ingolf Jonsson, Janne Bjärnby, Kalle "Farmare"... bara för att nämna några i högen av alla som Alf dragit fram till duktiga linstuntare. Själv har han varit väl så framgångsrik i tävlingscirkeln, med en rad pokaler och pris i bagaget. Alf har nämligen en mycket tilltalande flygstil som karaktäriseras av ett jämnt och lugnt flyt, då han allra helst flyger sakta. Alf flyger dessutom med hela kroppen vilket gör att hans flygningar ser inspirerade ut och ingen landar så grymt gott som han, när han drar ut på det i det oändl...

Många nya i semi

Kungsbacka modellflygklubb bildades 1970 och någon gång i mitten av decenniet kom man igång med att arrangera stunttävlingar. Man har visserligen hoppat över några gånger men det har blivit ganska så många Västkustträffar genom årens lopp. I vanliga fall brukar man arrangera tävlingen på våren, runt maj – juni, men i år hade man en del strul och så kom tävlingen att förläggas till den sista lördagen i september i stället. Men det var det nog ingen som beklagade, för det rådde fullt sommarväder och det var inte utan man tänkte att detta nog var sommarens sista suck innan höstens angrepp på högtrycket, som värmt oss så länge.

Till årets upplaga av tävlingen i Kungsbacka hade glädjande nog tolv semistuntflygare kommit för att göra upp. Sju kom från Vänersborgs Modellflygklubb och tre från Vårgårda – VRFK. Vårgårdagänget var en ny bekantskap i linflygsammanhang, för annars är ju orten känd för sina duktiga radioflygare så det var kul att se att även lina har fått fäste där.

Från Karlskogaklubben kom Rudolf Ross och hans kärra, Röde Rudolf. Modellen har blivit en klassiker i semistuntcirkeln. Det betyder naturligtvis oerhört mycket att man har tillgång till bra nybörjargrejer och där spelar en kärra som Röde Rudolf en viktig roll. Lättåtkomliga svenskproducerade grejer som flyger bra – det är just det klubbar behöver att sätta i händerna på de ungdomar som vi lyckas locka till oss.

Piggaste pojken på plan var en gubbe

Det är kul att se att det finns eldsjälar som håller ungdomsverksamheten inom modellflygeriet igång. En sådan är Ingemar Larsson i Vänersborg som kom till tävlingen med ett gäng killar som han lärt upp både med att bygga och flyga. –Han gör ett jättejobb, skriv det, sa en av föräldrarna som var med. Och det var inte utan att det syntes för, förutom att han själv tävlade, coachade han sonen, startade motorerna, släppte planen, läste program och tröstade när det hade gått åt pipsvängen. Ingemar verkar att vara överallt, hela tiden och vart man än vände blicken så dök han upp. Han har helt

Det var ett stort startfält på årets tävling i Kungsbacka.

Far och son teamet - Björn och Benny Carlsson, Rudolf Ross, far och son Göransson – Flemming och Andreas (sittande) samt Gunnar Göransson (bror till Flemming). Samtliga med modellen – Röde Rudolf, som konstruerats av Rudolf "med röda mulen" Ross.

enkelt energi som ingen annan och ...puh, man blir matt av att bara se karln i aktion. Och vid hans ålder, hur orkar han... han är ju minst 45 bast!?!

VMFK-gänget träffas i lokalen varje måndagkväll och bygger och man måste ha varit ganska så flitiga för det fanns många nya modeller med på tävlingen, utrustade med dieselmotorer.

Ingemar är själv gammal combatflygare och han har verkligen lyckats att förena ett gott humör med att tävla i den mest kraschbenägna av tävlingsgrenar. Nuförtiden har han emellertid trappat ned på combaten men tävlar i stunt i stället. Kontakten med combatvärlden har han dock kvar. Han är nämligen nationell och internationell combatdomare och åker land och rike runt och dömer stortävlingar. Det bör vara något som passar honom bra för uppfattningsförmågan är reptilsnabb, månne är det reflexer från den aktiva tävlingstiden som sitter kvar?

Fyra i F2B

Alf flög med gammal skåpmat utrustat med en ST 46:a. Han har nog ganska mycket sådant – stuntkärror brukar ju bli gamla. Ingemar Karlsson från Uddevalla flög tävlingens största kärra, utrustad med en Super Tigre 60. – Den bara går och går och är mycket tillförlitlig men den har en hårdare gång än Super Tiger 46:an, säger Ingemar och suckar.

Kauko från Göteborg är en av sportens största entusiaster och han går in för stunten med hela sin själ. Han är känd för att ha komplicerade modeller med massor av fantastiska finesser. Här chockerade han alla, som känner honom, med att flyga en helt konventionell kärra utan det minsta "lull-lull". Passande nog hette kärran Simplex och det är nog en riktig väg att gå – ju enklare desto bättre. Minimalisternas valspråk är ju: "Less is more". Om det stämmer – då var Kaukos kärra "jävvlit mycke".

Segraren, Kungsbackagrabben, Stefan Lagerqvist är en av Alfs många adepter. Han flyger ännu mycket mer med kroppen än Alf och har tydligen inga som helst problem med ryggskott eller nackspärr. Han flyger suuuperlååågt och man bara väntar på att fenan och huven skall flyga åt h-vete. När han landar går jag bort till modellen ... det är då jag ser det. Kabinhuven har varit loss och är nu provisoriskt fastlimmad. Det var väl det jag kunde svära på skulle ske, och så har det redan skett!!! Spågumma har man ju hört talas om, men spågub...hur hankar de sig fram nuförtiden, finns det någon framtid i den branschen?

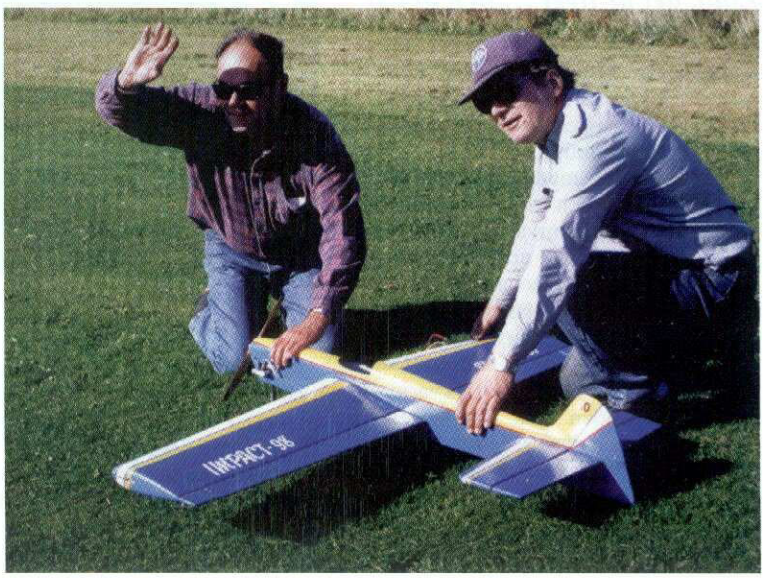
Deltagarna i årets upplaga av Västkustträffen 2000 har all anledning att vara nöjd med årets sista stunttävling.

– Det kändes som en nytändning, säger Alf Eskilsson. För att flyga stunt i härligt väder tillsammans med kompisarna är kul och att dessutom så många nya ansikten syntes i lincirkeln är ännu roligare. Det bådar nämligen mycket gott för framtida svenskt linflyg i allmänhet och för stunten i synnerhet. Det är därför ingen överdrift att säga att linstuntsäsongen 2000 slutade i dur.

Text och foto: Conny Åquist

Resultat F2B – storstunt
1 Stefan Lagerqvist
2 Kauko Kainulainen
3 Alf Eskilsson

Resultat semistunt
1 Rudolf Ross
2 Ingemar Larsson
3 Björn Karlsson



Tv: Ingemar Karlsson från Uddevalla startar med hjälp av Kauko Kainulainen, AKMG - Göteborg.

Längst t v: Kauko med den urgamla modellen Simplex utrustad med en Stalker Modusa 46 motor.

Interiör från den fina bygglokalen som Kungsbacka-klubben förfogar över. F3A-kärran Red Dragon med YS 140 beundras.

Kungsbacka

– staden med en modellflyg-klubb nästan mitt i centrum

En strålande vacker brittsommardag tar jag mej en tur nedåt längs huvudstråket på västkusten – E 6:an. Strax söder om Västergötlands enda utlöpare mot havet – Göteborg – kommer man lite högre upp i ett bergsområde. Till höger om vägen finns ett stort hedlandskap som påminner om Vilda Västern och jag ser för min inre syn mig själv sittandes på en häst travandes fram på de enbuskbeväxta kullarna. Men strax vaknar jag upp ur min dröm, jag är inne i norra Halland och skall vika av på den tvära väg som bär in mot staden på slätten nedanför – Kungsbacka. Det är vackert här, hinner jag att tänka innan jag har kört för långt och är på väg mot Fjärås* och den berömda rullstensåsen Fjärås bräcka. Kör därför tillbaka igen och svänger av vid skylten Inlag – här är det…

Lina, det är livet … och det är radio me´

Kungsbacka modellflygklubb – KMFK – har väl kanske mest blivit berömd, i nationella och internationella sammanhang, för sina duktiga linstuntkillar. Det är Alf Eskilsson med alla sina adepter som dragit land och rike runt och tävlat på absolut högsta nivå. Otaliga är de killar som Alf lärt upp till duktiga stuntflygare och fler av hans mannar delar dessutom Alfs passion för gamla veteranmotorcyklar. Därför har staden också blivit bekant för sin MC-träff som kallas Kungsrallyt och som körs varje vår med TV-legenden Erik Bergsten som speaker. Det är därför heller inget att förvånas över när man får se modellflygfältet; det är inte ett, utan två till antalet – en gräscirkel för lina och ett jättefält för radio precis intill.

Det finns mycket man kan vara avundsjuk på. Kungsbacka modellflygklubb är en sådan. Dels har man ett gott gäng modellflygare och ett jättefint fält i stadens södra utkant, bara fem minuters promenadväg från torget i centrum. Dessutom har man en stor och härlig klubbstuga just intill och så har man ett vakande öga som håller koll på läget…

Markus och Henriks Tiger Stick startas av Anders Johansson. Det var premiärflyga för killarna, en premiär som gick galant.

Klubben bildades ursprungligen 1970 och man firade därför 30-årsjubileum i år. – Det var en hejdundrande fest med flygning på dagen och middag på kvällen, berättas det. Det är rätta takter; för att klubbkänslan skall stärkas behöver man det sociala också.

– Ursprungligen var jag och ett par andra Kungsbackabor med i Aeroklubben Modell i Göteborg – AKMG. I samband med en utställning här i stan deltog vi med några modeller och där träffade vi Ingvar Lif från Lindome (nordost om Kungsbacka) som hade kört igång med en grupp där. Vi slog oss samman och i början hette föreningen Norra Hallands

modellflygklubb. Den första lokalen hade vi i Lindome. Dessutom hade vi ett fält där, tre år i början innan vi fick ett här i stan. Det är extra kul att tre av de som var med och startade föreningen faktiskt fortfarande är med. Det är, förutom jag själv, Bengt-Ove Bengtsson och Sven-Erik Martinsson, berättar Alf för mig.

Om du rör mitt modellplan så vet det katten hur det går för din hund

– Vi hade ett fält närmare stan tidigare, berättar killarna, men när den nya vägen ut mot E 6:an skulle byggas fick vi flytta på oss.

– Kommunen anlade ett nytt flygfält och så fick vi en barack att använda till klubblokal precis intill. Det var nämligen så att motorcykelklubben hade en lokal som man var tvungen att flytta i början på 90- talet och när kommunen frågade om man fick ställa upp byschan ute hos oss sa vi att det är okay under förutsättning att vi fick en del av lokalen. Detta löstes på allra bästa sätt och nu delar vi klubbhus med MC-killarna, säger man.

– Det fina är dessutom att vi aldrig har problem med inbrott, säger man och skrattar. Det är som ett vakande öga håller koll på läget. Och det kan man sannerligen förstå, för det uttalade hotet fick vi se på en H-D parkerad utanför MC klubben: If you touch this bike – I´ll fuck your dog. Det tacka katten (f-låt skämtet) att ingen jä..l olovandes vågar komma i närheten av killarnas modellgrejer då.

Men det är inte bara lina

– Lokalen är gratis men vi betalar vatten och ström. Vi har även ett skötselbidrag för fältet som är på 18 000 kronor per år och vi turas om att klippa det. Fritidsförvaltningen är generös i Kungsbacka, säger några av medlemmarna i klubben .

Lina i all ära men det är radioflyget som är ojämförligt störst i KMFK. Varje onsdagskväll träffas man, året om. På sommarhalvåret flyger man och på vintern bygger man i lokalen. Men även på söndagar kan det vara aktivitet på fältet.

– Lördagar är emellertid mer vigda för familjen, får jag reda på.

En av eldsjälarna är Anders Johansson, han har hand om skolflyget. – Jag brukar lära fyra fem killar att flyga per säsong. Jag följer dem fram till de klarar sig själva. Men eftersom ungefär lika många hoppar av så är nettotillskottet inte så stort, säger han, men verkar lika glad för det.

– Det är mycket tack vare ARF-kärrorna som vi fått fart på flyg och bygge. För 3-4 veckors arbetsinsats klarar många av utan att tröttna. Vi har dessutom ett nybörjarplan utrustad med en Hitec-radio och dubbelkommando i klubben, även om många föredrar att använda sina egna grejer, säger Anders. – Det är två kategorier på de som börjar att flyga. Dels är det fjorton-femtonåringar och sedan är det 35-åringar som börjar på nytt, berättar Anders vidare för oss.

Återfallsflygare

När vi var på besök träffade vi bland annat Bosse Hallner som bor i Kullavik. Han tillhör kategorin återfallsknut... modellflygare. Bosse började att flyga radio i juli, i år, och är redan duktig på att spaka sin Johanna. Han började att flyga lina i pojkåren och för en tid sedan letade han upp de gamla grejerna.

– Jag fick en byggsats av slöjdläraren, som ett slags stipendium, när jag var liten. Det var en Stunty från 1957 som jag byggde och flög med. Den var utrustad med en liten Webra glödstiftare på en och en halv kubik, berättar Bosse.

När han sedan började flyga R/C, byggde han en Johanna.

– Den är som en motorseglare, så den är lätt att flyga. Ursprungligen satt det en gammal Webra 40 från 1979 i modellen men jag tappade nålen i luften och då köpte jag mej en ny OS 46:a och stoppade i kärran. Bosses Johanna är fint byggd och när jag frågar om det var första gången han klädde med plast, säger han: " Plast var nytt för mej men det gick bra".

– Anders Johansson lärde mig att flyga och han är verkligen en jättehygglig kille. Jag lärde mej på fem onsdagsträffar men förra veckan höll det på att gå åt skogen. Det var nämligen så att det började skymma och jag kunde inte riktigt se kärran; Anders såg emellertid att det höll på att gå galet och hjälpte till, berättar Bosse för mej.

Man kan hinna med både modellflyg och datorer

Vi träffade även kompisarna Magnus Fredriksson och Jonas Eriksson ute på Kungsbackaklubbens fält – Inlanda. Magnus är 13 år och har en Tiger Trainer 40. Jonas är 14 år och flyger i vanliga fall med en Kyosho 40 Trainer, som han lärde sig att flyga med förra sommarlovet. – En kompis höll på med modellflyg för några år sedan så jag tjatade mig till att få börja, berättar Jonas.

I kväll skulle det emellertid bli premiärflyga för deltaplanet SF121, men det ville sig inte riktigt. Killen som skulle ta upp planet i luften, för första gången, kom inte, så jungfruturen fick uppskjutas till ett senare tillfälle.

Det är naturligtvis alltid kul med ungdomar i hobbyn och speciellt nu när nyrekryteringen går trögt över hela världen är det roligt att höra att Jonas faktiskt både hinner med modellflyg och ...datorer.

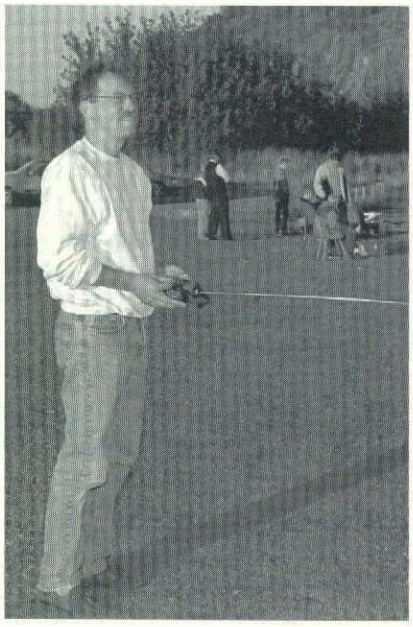
Konstflygare på väg uppåt

Men några killar i klubben har även gjort en seriös satsning på konstflyget. Det började faktiskt för flera år sedan. Man satte sig ner och gjorde upp ett tävlingsprogram som var något svårare än Populärprogrammet men lättare än Nordic. Det var gjort för att passa de flesta, så att det inte skulle vara för svårt samtidigt som det skulle vare en utmaning att lära sig mer. I princip var de flesta manövrerna hämtade från de existerande programmen och man skulle flyga det hela i en följd, utan avbrott. Andra killar från klubben fick tjänstgöra som domare och så träffades man ungefär 5-6 gånger per säsong och gjorde upp i en klubbcup. Den som vunnit flest tävlingar blev också totalsegrare och fick ett pris. Detta sporrade så mycket att man för ett år sedan började bygga stora F3A-kärror och i dag har man avancerat så långt att man kör tävlingen efter Nordic-programmet. Det är stora 2x2-meters-plan man byggt, utrustade med YS 140 fyrtaktsmotorer – det är således inga blygsamma killar. Och en i gänget har kört upp 100 liter soppa i sin kärra nu och siktar mot den stora F3A-klassen, får vi reda på.

Med ambitioner och ett gott kompisgäng kan man således komma långt och med ett sådant gott gäng som man är i Kungsbacka kan man sannerligen komma mycket långt.

Text och foto: Conny Åquist

Kompisarna Magnus Fredriksson och Jonas Eriksson, med den senares SF 121. Det skulle bli premiärtur för deltaplanet SF121, men det ville sig inte riktigt. Killen som skulle ta upp planet i luften kom inte, så jungfruturen fick uppskjutas till ett senare tillfälle. Jonas Eriksson (ägaren) och Magnus Fredriksson håller, Inlanda-fältet i bakgrunden.



Bosse Hallner är från Göteborg men bor i Kullavik, här flyger han sin Johanna.

* För evigt berömt för att det var därifrån som Joakim von Anka fraktade pepparrot i en serie av den mest välkände av alla Disney tecknare – Carl Barks. Det roliga är att verklighetens Fjärås faktiskt har varit något av ett centrum för den mycket arbetsintensiva pepparrotsodlingen i det förgångna.

Klubb-höman

Far och sonteamet Mikael och Ernst Christensen njuter av lugnet vid Ale modellklubbs flygfält, som ligger mellan riksväg 45 och Götaälv. I bakgrunden stävar ett styckegodsfartyg söderut, i riktning mot Göteborg.

Sveriges häftigaste modellflygfält?

Det finns en rad vackra och märkliga modellfält runt om i vårt avlånga land men frågan är om inte Aleklubbens ställe tar priset i de flesta kategorier. För vid Älvängen, längs riksväg 45 mellan Göteborg och Trollhättan, har modellflygarna i Ale sitt lilla fina flygfält med Götaälv precis intill. Läget är magnifikt och det är mycket vacker här, och på älven pågår en ständig trafikström av frakt och nöjesbåtar samt små oljetankers. Båtarna går upp på Vänern för att fortsätta mot städerna runt sjön, eller vidare in i Dalslands eller Götakanal.

Men modellflygarna lever ett farligt liv här också. För på älvens botten vilar en helikopter för många tusenlappar som skenade iväg vid ett tillfälle, och bakom klubbstugan ligger en räddningsbåt beredd utifall det som inte får ske, ändå skulle ske...

Text och foto: Conny Åquist

Klubbreporter? Fr o m detta nummer skall Modellflygnytt titta in lite oftare hos landets modellflygklubbar för att berätta om verksamheten. Vår medarbetare Conny Åqvist täcker främst västkusten men även andra platser under resor. Vi söker flera skribenter som kan hjälpa till och göra liknande reportage från andra delar av landet.

SMFF:s medlemsregister

Viktigt att registret är rätt

Det är viktigt för den enskilde medlemmen, för klubben, för distriktet och för SMFF centralt. Det är klubben som ansvarar för att rapporteringen sker till SMFF:s expedition. En medlem måste vara registrerad för att få sin tidning, för att SMFF:s försäkring skall gälla m m.

Registreringslista

För registrering och ändring av medlemsuppgifter används listor som sänds till expeditionen. Vissa uppgifter är utskrivna i streckkod för snabb och säker behandling i SMFF:s datasystem. Faxa därför ej listorna. Även om klubben har eget dataregister ber vi att SMFF:S registreringslistor används.

Förnyat medlemskap vid nytt år

Sätt ett TYDLIGT kryss i rutan. Nästa gång listan skrivs ut står årtalet i rutan som kvitto på att medlemmen är registrerad för året.

Ändrade uppgifter om medlemmen

Skrivs i tomma utrymmet under resp namn. Adressändring kan även ske på annat sätt, t ex med postens kort. Glöm ej medlemsnummer.

Nya medlemmar

Noteras på särskild blankett. Om personen varit medlem i SMFF tidigare men gjort ett uppehåll på mer än ett år så måste det gamla medlemsnumret noteras om han/hon vill ha tillbaka det.

Hur ofta sänds registreringslistor ut?

Listor sänds ut då de kommit tillbaka med ändringar eller när klubben begär nya listor. Om allt stämmer, behåll listan tills nya ändringar eller tillägg göres.

Rensning

En person som inte varit registrerad under året tas automatiskt bort i början av nästa år. Det behövs inte någon särskild notering på listan att f d medlemmar skall tas bort.

Betalning

Av registreringslistan framgår hur mycket klubben skall betala i avgifter för året. Till detta läggs ev skuld från tidigare år och dras av de inbetalningar som klubben gjort samt eventuellt tillgodo från tidigare år. Vid vissa utsändningar bifogas förtryckta postgirokort. Klubben får betala in avgifter även på annat sätt men det måste framgå att det gäller medlemsavgifter och från vilken klubb.

OBS! Personuppgifter (t ex nya medlemmar) ignoreras på talongen, Det är bara listan som gäller! Det är alltså onödigt att ange vilka medlemmar en viss betalning avser.

Underskrift

Eftersom medlemsregistreringen har stor betydelse ur många synpunkter, och det även handlar om stora pengar, gör vi inga medlemsregistreringar utan att listan är undertecknad.

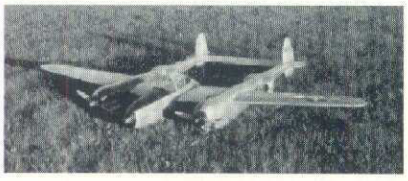
RM i Air-Combat, Södertälje

Aircombat

Först och främst vill jag tacka er alla som hjälpte till, vilket kanonjobb ni gjorde! Jag vill inte nämna några namn med risk att glömma någon, men jag måste i alla fall få berömma Harald Brötell för en lysande insats som speaker. En mer kunnig och insatt sådan får man leta länge efter.

Alla ni som hjälpte till, vare sig det var domarjobb, parkeringsvaktande, korvförsäljning, "prova på flygning", videofilmande, affischering, pausflygning, uppsättning av vägskyltar eller uppsättning av publikavspärrningar och skyddsnät, sträck på er och känn er stolta! Jag tror att både publiken och de tävlande hade en mycket spännande och rolig dag.

Södertäljes hopp stod till undertecknad, men tyvärr tog nog veckans förberedelsejobb ut sin rätt, för jag slutade på en mager 17:e plats med bara ett klipp i bagaget. Som tur var slapp jag i år både att leta efter motorer i åkern och laga flygplan när jag kom hem. Kul hade jag dock i alla fall!



De första heaten i tävlingen kännetecknades av ett visst trevande, men sedan tog det fart. Klippen började så smått utdelas och efter en stund började det höras krasande ljud i luften. Publiken jublade, speciellt när Lasse Lundell flög igenom ett träd och kom ut oskadd på andra sidan. Någon mer var visst nere och smakade på grenverket, men jag vet inte vem det var. Jens Mårdh verkade tycka att det var roligare att showa än att klippa streamers när han gjorde en fullgaspassering på en halv meters höjd med sin Me 163 Komet. Allt för publiken!

Många flög tvåmotorigt: Johannes Carlsson provade en Arado Blitz, Rickard Pettersson flög sin fruktade Arado 240, Mattias Widén hade som vanligt med sig en packe svarta Messerschmitt Bf 110 och Lennart Johansson fick några bonustimmar i bygglokalen då han skrotade två av sina vackra Westland Whirlwinds. Själv parkerade jag min P38 Lightning på marken efter att ha tappat kabinhuven under testflygningen. Andra flygplan som syntes i luften denna dag var klasar av Spitfires, Mustanger, J22:or, P47 Thunderbolts, Corsairer, Tempests och Focke Wulf 190:or. Även lite mer ovanliga kärror som Sagittario, P63 Kingcobra, Kawasaki Ki 61 och Nakajima C6NI flögs med blandad framgång.

Lite tragikomiskt var det allt när Jocke Wiklund i finalen tog fel på flygplan och borrade sin Spitfire i Påldalens rätt hårda lera., så går det när man flyger för vanliga flygplan....Jag hade lovat att spöa Jocke i denna tävling men han vann, det fick jag äta upp.....

Hela tävlingen kunde följas online på Internet då Martin Elmberg hade ordnat med WAP-telefoner som kunde sända in resultaten till en databas allt eftersom tävlingen framskred.

I pauserna bjöds publiken på bland annat konstflyg av Bosse Gårdstad, elflyg av Fredrik Pettersson och Mats Johansson. Vi hetsade Mats till rolla lägre och lägre, till slut var han nere under en meter med deltan! Mats flög även med sin 60-centimeters Tiger Moth.

Tyvärr hade vi inte riktigt samma draghjälp från Länstidningen som förra året då de hade ett helt reportage innan tävlingen, men en liten notis fick vi hjälp med, SMfK tackar och bockar! (stort fint reportage kom dock in i tidningen efter tävlingen) Sju personer testade att spaka själva efter tävlingen, nya medlemmar kanske?

Efter prisutdelningen var vi några som stannade kvar och grillade, samt slogs med myggen.....

/Jan Dersjö Södertälje MfK

Utbildning cerifikatutfärdare

Lördag och söndag 28 o 29 oktober 2000 ordnar SMFF utbildning för klubbarnas certifikatutfärdare på Bråvalla Norrköping med start kl. 11.00.

SMFF står för kost och logi, reskostnader betalas av klubbarna. Logi vandrarhemsstandard medtag lakan. Anmälan senast 20/10 till förbundsexpeditionen.

Vid mindre än 15 deltagare inställes utbildningen. *SMFF Säk.*

Vinnare Rune Lindfors!

SMFF gratulerar till segern i tävlingen "Vad skall vi göra åt svenskt modellflyg?

Det var en fråga som Lennart Robertsson ställde sig förra året och som resulterade i en tävling i Modellflygnytt och där nu Rune Lindfors har utsetts till vinnare.

Lennart ställde upp med två priser ur sin modellflygsamlingoch Rune valde den fyrtaktsmotor – OS FS-90 – han länge önskat sig.

SMFF tackar vinnaren och hoppas att Runes idéer skall inspirera människor i klubbar runt om i Sverige och att få mer ungdomar intresserade av modellflyg.

Rättelser

I uppgifterna för modellflygfält står, vad gäller Vallentuna MFK , att Bo Gårdstad är kontaktperson. Det var länge sedan han var ansvarig för något inom VMFK. Thomas Nyberg, tel 08-51179041, är ordförande och tillika kontaktpeson.

EM i F3A

Radioflygets konstflyggren F3A höll EM i Othée, Belgien fösta veckan i september. Europamästare blev regerande mästaren Christophe-Paysant-Le Roux från Frankrike med Walgang Matt från Lichtenstein som tvåa följd av italienaren Marco Benincasa.

Bästa nordbo blev Ola Fremming från Norge. Från Sverige deltog Robert Sundström (nr 26). Anders Johansson (nr 30) Bernt Olsson (49)

Lagmässigt vann italienarna följda av Österike och Frankrike. Sveriges lag kom på elfte plats direkt efter Norge resp Danmark.

Fullständig resultatlista på http//events.fai.org/aeromodelling/f3a-euro2000/ och mer att läsa om det svenska F3A-verksamheten finns på http://gallery.uunet.be/KBAC-ACRB/EC2000/.

Skånes Modellflygförbund nedlagt

Vid ett möte den 4 juni beslutade klubbarna i Skåne enhälligt att lägga ner Skånes Modellflygförbund. Orsaken är att det på senare år blivit allt svårare att finna nyrekrytering av "eldsjälar" som genom sitt engagemang kan få andra att "brinna" inför aktiva uppgifter på distriktsnivå. Aktiviteterna i och runt Skåne-förbundet hhar minskat i takt med engagemanget och egennyttan med SkMFF är i det närmaste obefintligt.

De senaste årens resultat och balansräkning visar att de största utgiftsposterna hänförs till administration och styrelsens möteskostnader, ett årsmöte per år samt resekostnader till och från dessa möten.

Flera Skåneklubbar samarbetar och bedriver erfarenhetsutbyte sedan flera år tillbaka. Detta har gjorts genom en väl utvecklad meetoingverksamhet, ofta kopplad till PR-dagar, familjedagar, skojtävlingar m m. De aktiva Skåneklubbarna tror att de kan utvecklas ändå på ett för hobbyn positivt sätt i framtiden, hälsar Mats Erlandsson som var ordförande för SkMFF vid nerläggningen.

GLÖDSTIFT ATT LITA PÅ!
FIREPOWER OCH QWIKFIRE
Model Technics
MOLECULAR BLENDED FUEL

Tillrättalägganden

Gott folk!

MFN 4/2000 innehåller en hel del påståenden och frågeställningar som jag i egenskap av förbundsordförande måste skriva något om.

På sidan 27 står en uppgift om vad tidningen kostar per medlem. Av siffrorna kan man ledas till att tro att tidningen kostar mindre än den gör. Problemet med skrivningen är att alla medlemmar inte betalar 300 kr. Direkta tidningskostnader har de senaste åren utgjort cirka 40% av utgifterna och det skall vara den siffran man jämför med just sin egen medlemsavgift för att se 'hur mycket man betalar till MFN'. Utöver de direkta kostnaderna finns en del indirekta som belastar kansliet. Se www.modellflygforbund.se där det finns mer information om ekonomin.

På sidan 47 skriver Sture Tingwall att K-A Ericsson skall bli fullvärdig medlem i SMFF. Inget kan vara mer fel. Saken är eventuellt upp till SMFF:s förbundsmöte att avgöra, om Ericsson så önskar.

På sidan 57 skriver en anonym medlem att MFN i framtiden blir styrelsens megafon. Vilket kvalificerat struntprat!

Redaktörens uppgift är att sätta ihop tidningen! Redaktionellt material kan alla medlemmar bidra med, även Sture Tingwall om han så skulle önska.

På samma sida skriver Sture Tingwall att han sade upp sig på grund av motsättningar mellan honom och SMFF:s styrelse. Den åsikten är något som Sture skaffat sedan han sade upp sig. I sin uppsägning från den 24/11 1999 skriver han:

'[...] jag vill dock understryka, att det inte föreligger minst schism eller annat bakom mitt ställningstagande [...]'.

Med lyckönskningar.
Robert Sundström , ordförande

Jag har en plan!

Eller rättare sagt, jag hade en plan. Jag har jobbat länge med idéer om hur man kan hjälpa klubbarna att utbilda nya flygare och hur man kan hjälpa dem att skaffa bra och billigt flygmaterial för att lära upp nybörjare. Det enklaste sättet är ju att lära med en bra kärra och dubbelkommando. Kom på den lysande idén att helt enkelt ta en offert från en fabrik på ett färdigbyggt plan och låta klubbarna beställa, varefter vi kunde beställa allt på en gång. Klubbarna skulle betala till SMFF och vi skulle distribuera ut modellerna. En bra affär för klubbarna som skulle få ett färdigbyggt plan till ett rent kanonpris, med motor och alla tillbehör. Till samma pris som de stora ""grabbarna"" Graupner, etc. betalar.

Alla jag talade med tyckte idén var bra, så jag började ta hem offerter. Jag har som ni vet tävlat många gånger i dåvarande Tjeckoslovakien. Fick en mycket god vän där. Vi träffades många gånger och vi deltog i samma tävlingar. Den vännen startade en fabrik för modeller. Hans namn är Karel Hacker. Han lyckades med konststycket att i ett "östland" skapa en fabrik som tillverkar flygplansmodeller med den allra största noggrannhet och finnish. Dom flyger bra också. Hans modeller finns spridda över hela världen idag och affärerna går lysande.

Det skulle väl vara toppen att beställa och köpa ett stort gäng av hans bäst-säljande "nybörjarplan" för 40 motor. Allt till ett pris som är helt oslagbart. Till och med reservdelar och tillbehör skulle vi kunna tillhandahålla under lång tid till kanonpriser. Det skulle inte kosta förbundet ett enda öre. Klubbarna beställer och vi administrerar, klubbarna betalar för sin andel. Ingen vinst/profit för förbundet.

Vi kunde skaffa en del plan inom SMFF för att kunna skänka till klubbarna som priser för att de skaffar nya medlemmar etc. Men.

Efter moget övervägande tycker jag att SMFF inte ska syssla med den sortens konkurrensbegränsande "försäljning". Egentligen inget märkvärdigt, men det skulle bli ett antal handlare som blev mycket ledsna på kort sikt. Sedan visar det sig att jag inte riktigt kan lita på min gamle vän Karel. Han har så mycket att göra att han hinner inte med just nu att leverera allt som beställs. Det här med leveranstider och tullar och frakter och moms är väl inte direkt tjeckernas bästa sida.

Jag har en plan!

Till alla handlare som läser detta! Detta är ett upprop!

PREK vill ha offerter på en bra nybörjarkärra med motor och alla tillbehör. Kanske även servon, mottagare, sändare för dubbelkommando. Den kärra jag tänkte mig är Hackers Swallow 40 ARF med 40-mtor MWWS. Art nr 1013 Hackers katalog. Kolla www.hacker-model.cz för mer information.

Det finns säkert andra alternativ. Huvudsaken att klubbarna ska kunna köpa ett bra plan BILLIGT! Så dom kan sätta lite mer sprutt på nykomlingar och spaka själv-dagar.

Det är alltså inte SMFF som ska köpa, utan enskilda medlemmar och klubbar. Förbundet ställer upp med reklam och förfrågningar till klubbarna så att de kan samordna beställningarna hos förbundet. Den handlare som kommer med det bästa alternativet behöver "bara" se till att ordern verkställs och att planen kommer ut till klubbarna i rätt tid.

SMFF tar betalt av klubbarna och handlarn kan fakturera oss planen i så god tid att han inte ska behöva leka "bank" i onödan!

Min tanke var att förbundet skulle köpa ett litet antal plan som vi kan ha som priser i en medlemsvärvning! (SMFF har inte så gott om pengar till detta som ni vet).

Varför ska vi be er handlare ställa upp på detta? Självklart kan det bli en bra affär för er.

I gengäld så kan jag tänka mig att upplåta en hel del utrymme i MFN som reklam och information om modellerna så att det verkligen blir attraktivt för klubbarna och även enskilda medlemmar att köpa ett plan.

PREK har adresser till över 250 klubbar, månadsmeddelanden, vi har Webben och tidningen. Som handlare kan du via PREK använda dig av dessa media utan kostnad! (Inom vissa gränser naturligtvis).

Då har jag väl inte trampat någon på tårna i alla fall? Eller???

Då jag skrev detta arbetade jag fortfarande som suppleant i PREK som är en del av SMFF:s styrelse. Jag har emellertid avgått sedan 26/9. Så alla frågor och offerter får ni ställa direkt till Mikael Hansson som är ordinarie ledamot i PREK. Jag tycker att min idé i alla fall är så pass kul att jag tyckte den skulle tryckas.

Men ingenting av vad jag här skrivit är alltså förankrat i styrelsen eller i PREK, så man vet inte hur det kan gå.

Bosse Magnusson SWE-540

Kommentar:

Bosse undrar hur det kan gå i slutet av artikeln.

Enligt min mening är Bosses förslag är ett mycket bra exempel på saker SMFF bör jobba med. I egenskap av ordförande skulle jag därför, liksom Bo Magnusson, stödja att SMFF engagerar sig i ett dylikt projekt. Det är dock viktigt för mig att det sker i samarbete med den existerande modellflygbranschen i Sverige, och inte i konkurrens med den.

För övrigt skulle jag vilja att alla klubbar som är intresserade av att köpa ett flygplan anmälde sig per epost till undertecknad (robert@mimer.se) så kommer ni erhålla sekundsnabb information om hur detta projekt framlöper.

Robert Sundström, förbundsordförande

www.elde-importen.n.se
JAMARA
Rossi
KAVAN

Klubbpengar genom PREK

När jag läste tidningen sist blev jag lite förvånad. I Sverige är det högkonjunktur men inom modellflyget verkar det vara kris. I varje fall om man får tro tidningen.

Det verkar som att alla ifrågasätter SMFF. Man tycker att trehundra är dyrt och man får inget för dessa pengar. Det är sant att en del klubbar har lämnat SMFF men det måste ha varit kallt utanför, för de flesta klubbar har kommit tillbaka till gemenskapen förutom de klubbar som har avslutat sin verksamhet.

Det är också sant att en del klubbar har ifrågasatt medlemsavgiften för man får inget av SMFF. Det är riktigt. SMFF bidrar inte med något material till klubbarna som klubbstugor eller gräsfält.

Det SMFF bidrar till det är modellflyg för hela Sverige. Jag har ofta tänkt om SMFF inte hade funnits hur modellflyget skulle ha sett ut då? Ta till exempel före detta Televerket. Tror ni att vi hade haft alla de kanaler vi har i dag? Jag tror inte det. När man förr fick betala för radiolicens och p/r-licens och fortfarande i dag tar ut TV-licens tror jag att det inte skulle vara annorlunda för radioflyg.

Tänk dig att som enskild medborgare komma till denna myndighet och vilja ha en frekvens att modellflyga på. Den skulle antagligen inte vara gratis. Eller ta luftfartsinspektionen och luftfartsverket. Tror ni att dom skulle godkänna modellflyget som vi har idag? Jag tror inte det. Det finns byråkrater inom dessa myndigheter som helst skulle se att det inte existerade något modellflyg. Modellflyget för dem ligger så långt ned på prioriteringslistan att det inte ens ids trycka det på papper. Om dessa byråkrater hade fått bestämma så hade de löst problemen för en del klubbar. De klubbarna hade inte haft några bekymmer med klubbavgifterna eller klubbstugan för de byråkraterna hade ordnat så det inte hade funnits något modellflyg i Sverige.

Nu är det så att SMFF har ett mycket gott samarbete med alla dessa myndigheter och vi får hela tiden information om det som händer eller att de frågar oss om råd. Nu finns det elaka tungor som sprider rykten om att modellflyget skall regleras och att det skall kosta flera hundra per år att modellflyga. Det är inte sant, men tänk om dessa rykten i en framtid blir sanna, då är det bra att det finns en stark organisation som kan ta vara på modellflygarnas intresse och inte en försvagad organisation för man tyckte att tre hundra var dyrt.

Jag vet inte, men vi skulle kanske ha gjort som golfarna. Vi skulle ha haft skyhöga inträdesavgifter och höga medlemsavgifter så skulle det blivit status att modellflyga. Nu gjorde vi tvärt emot golfarna och hade låga avgifter vilket har resulterat i att vi inte har någon status alls på modellflyget. Kanske fel, jag vet inte.

En del har också ifrågasatt varför vi gick med i Flygsportförbundet som ingår i Riksidrottsförbundet (RF). Det gav ju inget. Samma sak här. RF kan inte heller bidra med något materiella saker, förutom SISU. Där kan man söka bidrag för kursverksamhet. Det gäller att den egna klubbstyrelsen engagerar sig i dessa frågor och tar reda på vad som gäller så kan man få ut bidrag. Det finns en del klubbar som har fått ut tusentals med kronor ur denna organisation. Nu får man inte direkt pengar, men man får poäng som man kan byta till sig modellprodukter.

Själva RF-medlemskapet innebär att alla medlemmarna räknas som en idrottsorganisation. Det betyder att modellflyget har samma status som kommunens hockeylag eller fotbollslag. Det är bara det att vi måste ta för oss. Vi måste se till att synas genom att exponera oss. Antingen genom att vi har utställningar i kommunalhuset eller i köpcentra, bara vi syns.

När kommunen skall iordningställa fotbollsplanen eller hockeyarenan så kan vi också begära att få hjälp av kommunen. Vi tillhör också RF. I det här fallet kan SMFF hjälpa till. Om klubbarna vill göra en satsning på att exponera sin klubb på orten, så hjälper SMFF till.

Det är så att SMFF har bildat en fond att verka för att bredda modellflyget i Sverige. Från denna fond kan klubbarna söka bidrag till att anordna t ex en utställning. För att ni skall kunna få pengar, inkom med ett skäligt budgetförslag så styrelsen kan tillstyrka det. Det är ett första steg till att bidra till klubbarnas verksamhet och mer kommer det nog att bli bara ekonomin blir bättre.

På tal om ekonomin skulle jag ta upp det här med tidningen. Det har gnällts från några håll, mest skribenter om att det har blivit en ny redaktör. Den förre redaktören har ju gjort en sån bra tidning. Helt riktigt. Sture har gjort ett jätte bra jobb att från en skit tidning gjort den till något helt enastående, men till vilken kostnad. Mellan 600 tusen till 900 tusen netto av medlemmarnas pengar har han förbrukat på en total budget av 1,2 milj varje år. Då säjer en del medlemmar att det gör inget för det är det enda man har fått från SMFF. Sant, för det har inte funnits några mer pengar att fördela.

SMFF har vissa inkomster och utgifter, men när utgifterna blir större än inkomsten måste man skära i verksamheterna, och det har alla fått göra. Tidningens budget har nästan aldrig hållits. Det har hela tiden varit annan verksamhet som har fått dragits ned. Fördelen med den nye redaktören är att han får en summa pengar, betydligt mindre än vad Sture har arbetat med och för de pengarna skall han göra en bra tidning. Gör han en bra tidning kan han tjäna på affären, en dålig tidning får han själv skjuta till pengar. Nu blev det gnäll på många som har skrivit i tidningen, för nu var det någon annan som höll i ekonomin. Arvodena som skribenterna hade fått skulle inte vara så generösa. Arvoden? Till klubbmedlemmar som skriver i en föreningstidning för klubbmedlemmar?

Har jag fattat något fel eller? Att få ersättning för rena utlägg är helt riktigt, men att betala någons uppehälle förefaller för mig helt horribelt. I det fallet har Sture varit i en klass för sig. Han har på fyra nummer som han gav ut innan han slutade betalat ut hela detta års budgeterade arvoden och lite mer till sina skribenter. Det går väl an att vara generös för det är ju inte hans egna pengar. Det är dina och mina pengar och det är vi som får betala det. Nu behöver jag inte namnge vilka klubbkamrater som har varit flitiga skribenter och som du och jag har betalt uppehälle för. De som har skrivit för sina klubbkamrater kommer att fortsätta att skriva utan arvoden och de andra försvinner. Lika bra det. Ett personligt inlägg. Det bästa med att skriva det här, vet ni vad det är? Jo, det är att den här redaktören inte kommer med sista ordet eller kommer med sina egna tolkningar och inlägg och försvarstal efter varje artikel som i tidigare upplagor, utan här får vem som helst tycka till om det är bra eller dåligt. Nu kommer väl SMFF:s chat att gå varm efter den här artikeln men man får väl ta det. Jag skulle bara avsluta med dessa ord: Tänk positivt. Det för modellflyget framåt.

PREK. Micke.

Tomtmora Snickeri
Kjell nu 25 år Bobby
Balsa Furu Lind i 344 dim på lager
Övriga maerial och mått på beställning
Nu även profilfrästa lister för dock och tittskåp
Plywood Rödbok Balsaämnen Rundstav mm,mm
13 olika RC-byggsatser av egen tillverkning
Ring eller faxa för vår prislista 0176-262373

Kontronik
Proffsgrejor för alla elflygare.
Motorer, reglage m.m.
Generalagent och service:
ORBO
Elektronik/Hobby AB
Lidgatan 20, 171 58 SOLNA
Tel 08-83 25 85 • Fax 08-83 24 52
ÅTERFÖRSÄLJARE ANTAGES
http://www.orbo.se
E-mail: info@orbo.se

pandura • allt inom radiostyrt
HUDIK HOBBY
Käppuddsgatan 4 • Hudiksvall
FLYG • BIL • BÅT
Byggsatser • Motorer •
RC-anläggningar • Bilbanor •
Tillbehör och mycket annat
Välkomna in eller ring!
Tel & Fax 0650-993 31
Vi skickar även mot postorder!

Domarna

När man följer den diskussion som pågår om att tävlandet i modellflygets skaladel minskar och om hur man ska få tillbaka de tävlande till tävlingarna så tycker jag att man skjuter bredvid målet, jag tror att det finns en resurs som borde utnyttjas mer och det är **domarna**.

Det som behövs är att stärka den tävlande **innan** tävlingen, vad jag menar är att den som vars intresse har tänts för tävling skall kunna få all information om allt som rör tävlandet innan det är dags att ställa sig i pilotrutan och ropa "Start". Tävlingen startar redan på byggbordet tycker jag, hur många gånger har inte tankar som, hur bra är mitt bygge ?, har jag valt rätt modell för min debut ?, hur ska dokumentationen se ut, hur många exemplar ska det vara ?, dykt upp.

Det är här som domarna kommer in i bilden i mitt sätt och se, jag skall försöka utveckla idén.

Själv är jag Aresti-domare och försöker inom Aresti-klassen tillsammans med de andra inom klassen att göra den mer tillgänglig för fler deltagare, vi har haft diskussioner tillsammans, tävlande, domare och huvudarrangören. Vi har kommit fram till att något måste göras, så nu finns förslag om regeländringar så klassen blir mer intressant, framförallt för de som tänkt sig att tävla i just denna klass (näst största klassen på Barkarby-98).

Det första jag önskar skulle förändras är att var inte rädd att prata med domaren, i Aresti har vi domare ofta synpunkter om vad du kan förbättra, den utbildning vi har har kanske inte kompisen, han kanske tycker det ser bra ut medan med relativt små förändringar det kommer att bli mycket bättre. Det jag egentligen menar är att utnyttja domarna redan innan tävlingen, helst tidigt på säsongen så du är rätt ute från början, kanske redan vid val av modell för att redan här lägga grunden till ett så bra resultat som möjligt. Kom ihåg en sak, de som ligger i topp idag har inte tagit sig dit av en slump, det är timmar av träning, funderingar om modellval m m. Ett exempel skulle kunna vara **1998-års Aresticupmästare, Jurki Tehro**, som har gott från klarhet till klarhet med sin Zlin 50 LS, han har flugit, bytt motor och framför allt hittat ett eget program att flyga som passar modellen och tränat, tränat och åter tränat och resultatet talar sitt eget språk. Det finns fler exempel men jag tycker att det räcker med detta.

Med all respekt för F4C-klassen så talar vi inte om den på grund av att till den kommer de som har tävlat ett tag och söker en lite mer avancerad utmaning i sitt modellbyggande och flygande.

Jag har inbjudit två andra domare som jag intervjuat för att få del av deras tankar och vad de tycker är viktigt att ändra på för att tävlandet skall öka.

Thore Lindblad , F4C, Pop-skala, statisk bedömning.

Jan Molin,F4C, Pop-skala, flygmomentet.

Thore först ut på plan. Här är frågorna han svarade kortfattat på :

1: Hur tycker du att valet av modell skall ske ?

2: Hur söker jag dokumentation, hur omfattande, hur skall jag sammanfatta den för att göra ett positivt intryck på domarna ?

3: Hur skall jag som tävlande uppföra mig vid den statiska bedömningen?

Läs noga, för här finns mycket att ta fasta på, det är många års erfarenhet du får del av.

Fråga 1: Välj en modell som motsvarar din flygskicklighet, **icke aerobatisk** eller **aerobatisk.** Sök gärna en förebild som finns i Sverige, kanske i närheten där du bor. Flygfält eller museum. Det du ska undvika i början är t ex infällbara ställ, öppningsbar canopy, fler än en motor, alltför små modeller och vissa av de gamla dubbeldäckarna. Uppträd lugnt och sakligt, tala gärna med domarna efter bedömningen om eventuella anmärkningar. Skaffa Pop-skalareglerna från SMFF eller om du har Internet. SMFF, www.modellflygforbund.se.

Fråga 2: Det viktigaste är treplansskissen! Den måste vara publicerad. Det finns böcker, tidningar och häften att tillgå på bl a Hobbybokhandeln i Stockholm. Fotografier på förebilden, du får gärna fotografera själv, men om inte så finns det fotopack att köpa från bl a USA. Fotografier har alltid företräde om inte den aktuella treplansskissen visar ev förändringar gjorda på förebilden. Glöm ej att markera förändringarna på skissen och hänvisa till foto. Gör också domarna uppmärksamma på förändringarna. Se till att varje domare har var sin uppsättning dokumentation. Om du gör tre uppsättningar av dokumentationen så bör det räcka, det är vanligast med två domare i Pop-skala.

Fråga 3: Det är du som presenterar modellen efter domarnas önskemål, prata med dem om hur de vill att du ska göra så minskar den stress som du kanske känner. Tänk på att det är en positiv bedömning, du har full pott när du börjar sedan plockar domarna bort poäng för ev avvikelser. Inga kommentarer under bedömningen.

Ett tänkvärt påstående från Thore:
"Poängsättningen kan inte bli bättre än överensstämmelsen mellan dokumentation och modell."

Här är Jannes frågor:

1: Hur finner jag flygmanövrarna som passar min modell ?

2: Hur ser ett bra komponerat flygprogram ut, vad skall jag tänka på ?

3: Hur skall jag som tävlande uppföra mig vid flygmomentet ?

Fråga 1: Dels genom "common knowledge" jag menar alla vet ju att en Pitts eller en Extra är hel-aerobatic, för övrigt får man forska fram eller fråga andra sakkunniga. Man kan även försöka få tag på en "pilots manual", där står det om kärran är aerobatic eller inte. Är det en "warbird" får man t ex se upp med om den får flyga aerobatics om den är lastad med extratankar, fulladdad med ammo eller inte. För övrigt kan man t ex finna manövrar i regelverket för pop-skala.

Fråga 2: Det man alltid ska ha i tanken är att programmet ska vara utformat så att man inte "tomflyger" i en riktning, d.vs lägger manövrarna bara mot vinden. Om man istället börjar med t.ex. en looping mot vinden, vänder, gör en roll i medvinden, vilket f.ö är att föredra. Sedan gör man en Immelman i motvind, ligger kvar på höjd, gör en vändning och gör en Split-S i medvind. På så sätt gör du en manöver " varje riktning" och utnyttjar därmed tiden samt luftrummet på bästa möjliga sätt plus att det ger ett proffsigt intryck! Jag menar, riktiga uppvisningskärror gör ju faktiskt **INTE** manövrarna i bara en riktning!

Fråga 3: Det allra viktigaste är att om man är osäker på någon manövers utseende eller utformande frågar flygdomarna **INNAN** man påbörjar flygningen. Sedan är det viktigt att stå **MITT** framför domarna, jodå de ser ändå, du står ju en liten bit ut på banan (eftersom du inte vill höra deras kommentarer) eftersom

BK Modellflyg

Bertil Klintbom
Tuer Bro, 621 73 Visby
Tel/fax 0498-27 27 72 (kväll/helg)

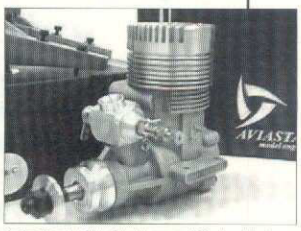
E-post: bkm@algonet.se

Katalog mot 25:-
Postgiro 60 50 379-4

Här finns för kommande byggen!

- *Elektroniska tillbehör som laddare, cyclers, optoisolatorer (störskydd), on-board glödström, sequencers för landningsställ mm.*
- *Motorer: Enya, Laser och Aviastar, även reservdelar*
- *Specialtillbehör för skalabyggen, SMR skaladokumentation*
- *Ritningar och byggsatser, egen produktion och import*
- *Högklssiga skalabyggsatser från bland annat Duncan Hutson Models.*

SE5a i tre versioner,även elversion



Aviastar 1.50 tvåtaktare av hög kvalitet

Se vidare på http://www.algonet.se/~bkm

manövrarnas mitt ska vara, och bedöms **MITT FRAMFÖR** domarna. För att förtydliga så menas med detta att om jag t ex gör en roll ska det inverterade läget, alltså då modellen ligger på rygg vara **MITT FRAMFÖR** domarna inte lite innan eller lite efter!! Avståndet mellan manöverns början dvs när du ropar "Nu" till mittpunkten, samt till du ropar "Slut" ska vara lika långt! Du glömmer väl inte det jag just sa om att av och på-annonsera manövrarna, annars bedöms inte den manövern och följdaktligen missar du poäng och det vill vi ju inte, eller hur?!

Andra saker som är bra att tänka på börjar egentligen långt innan tävlingen och består i att du tänar in ditt flygprogram **LÅNGT** innan tävlingen, alltså inte kvällen innan, och sedan nöter och nöter det programmet jämt, jämt, jämt i alla väder och vindar och för den delen vindriktningar! Det fungerar väldigt dåligt, jag talar av egen erfarenhet, att byta manövrar under tävlingens gång, bara för att en manöver inte gav så bra poäng första flygningen! Det ska den inte göra om man har tränat enligt det jag skrev i början på det här stycket. Ytterligare **"bra att göra sak"** att komma ihåg är att man försöker använda sig av en och samma **"läsare"** hela tiden för då blir man väldigt samspelta och läsaren kan hjälpa dig genom att t ex tala om att du tappar höjd i en manöver.

Egna kommentarer och funderingar:

Jag tror inte att man kan komma åt problemet med att ta till så enkla medel som att ändra regler så fort något inte fungerar som man tänkt sig. Min tro på människan är att i grunden vill vi utvecklas och accepterar regler, det som behövs är att kunna få tillgång till all information som finns och framför allt var man kan finna den.

Det är en anledning till denna artikel som kanske kommer att fungera som ett debattinlägg, gärna för mig. En annan anledning är att diskussionen som har pågått ett tag nu innehåller sådan regelförändringar att jag tror att Pop-skalan försvinner och vad har vi då för rekrytering till högre klasser, i grund och botten var ligger felen i Pop-skalareglerna ? Är det inte så att vi har varit dåliga på att informera och ta till oss information från dem som tävlar och dem som är på gång att börja utmana dem som redan är igång. En viktig sak är att detta handlar om tävlingarna på nationell nivå, på klubbnivå bestämmer klubben själv svårighetsgraden på sina tävlingar. I min klubb; Haninge MFK, har vi en något förenklad form av skala-tävling som väkt intresse hos flera klubbmedlemmar.

En sista mening för denna gång; **Låt Pop-skalan vara oförändrad och satsa i stället på att informera dem som inte känner till vilka krav som ställs på dem som tävlande.**

Det finns en stor erfarenhet och kunskap i detta ämne ibland oss, låt alla få ta del av den, låt Modellflygnytt verkligen bli vårt forum för information.

Jan Andersson SE-36 228
Haninge MFK

http://www.modellflygforbund.se

Sveriges Modellflygförbund

Förbundsexpedition
Box 4015,
600 04 Norrköping
Tel 011-31 38 50
Fax 011-31 24 70

Ordförande
Robert Sundström
Hamnesplanaden 4B
753 19 Uppsala
018-13 02 33

Vice ordförande
Nils Hollman
Box 156
125 24 Älvsjö
08-97 44 54

Sekreterare
Peter Källoff
Hagarydsvägen 28
586 63 Linköping
013-29 62 97

Kassör
Bo Modigh
Björkhagavägen 11
148 71 Sorunda
Tel 08-530 432 54

Ledamot
Bengt Stibner
Viderupsgatan 29
216 22 Malmö
Tel 040-16 35 75

Suppleant
Göran Olsson
Valhallavägen 14
114 22 Stockholm
Tel 08-15 83 20

Grenchef Radioflyg
Anders Gustavsson
Mandelstensvägen 5
703 70 Örebro
019-20 17 35

Grenchef Friflyg
Lars-G Olofsson
Box 8044
421 08 V Frölunda
031-49 30 55

Grenchef Linflyg
Mats Bejhem
Färentunagränd 1
192 51 Uppl Väsby
Tel 08-590 801 79

Protokollsekreterare
Bo Hallgren
Box 30
618 21 Kolmården
Tel 011-39 25 97

Medarbeta i Modellflygnytt!

Artiklar – byggtips, idéer, aktiviteter m m inom alla grenar önskas till kommande nummer av Modellflygnytt. Tveka inte – du har säkert något du kan bidraga med. Andra vill veta vad du kan för att slippa uppfinna hjulet själva.

FLYGTID

Se annons på annan plats i tidningen!

KYOSHONYHETER!

Tiger Moth 40	2990:-
Sukhoi SU-31	2590:-
AT-6 Texan	2840:-

Kyosho

Trainer 40 -99	1.340:-
Auto Kite II	1.940:-
Clipped Ving Cub	2.290:-
Space Walker	2.390:-
Extra 300 NU	1.990:-
Cap 232-40 Breitling	2.590:-
Manta Hyperfly NU	1.490:-
Fairchaild PT 19	2.290:-
T-33 Shotting Star	1.890:-
Catalina PBY 19	4.190:-
Cessna Agawagon	2.640:-
Super Stearman	2.840:-
Spitfire Warbird	2.140:-
Sensation	3.090:-
Cessna 182	2.740:-
F-16	1.990:-
Ferias	1.290:-

MOTORER TOPAZ

Topaz 12 ABC	640:-
Topaz 15 ABC	690:-
Topaz 28 ABC	840:-
Topaz 40 ABC	890:-
Topaz 46 ABC	890:-

Se annons på annan plats i tidningen!

MVVS 49 med ljuddämpare

NYHET! SLOWFLYERS!
RING FÖR MER INFO!

TT

Challenger 25	1.195:-

GREAT PLANES

Slow Poke	979:-

SEGELFLYGPLAN

Cumulus	1.725:-
Club Star	1.595:-
Electra Fly	779:-
Stratus Sport	1.690:-
Soarus Sport	1.690:-
Intrefly ARF	utgått

TOPAZ

Laser Arrow	690:-

CARL GOLDBERG

Anniversary Cub	1.659:-

PeAs

Poison	690:-

HELIKOPTRAR RING FÖR INFO!

MOTORER OS

OS 10 LA	745:-
OS 15 LA	895:-
OS 40 LA	960:-
OS 25 FX	1.385:-
OS 46 FX	1.860:-
OS 32 SX-H	1.895:-
OS 61 SX-H WC	3.095:-

HITEC
Nya lätta (7 gram) mottagare
FEATHER 395:-

Graupner/Jr MC-14 *1 ser, TX-ack*	2.395:-
Futaba Skysport 4 *3 servon*	1.795:-
Focus 4 Am *2 servon*	utgått
Flash 5X (NY) *4 servon, ack, ladd*	2.498:-
X-388, K-3810	*Ring för info och priser*

NHP BLAD • CSM GYRO
NHP/CSM FLYGSIMULATOR
RING FÖR INFO!

PRECEDENT

Fly Boy	498:-
Bi Fly 25	756:-
Hi Boy	876:-
Hi Boy Turbo	876:-
Lo Boy	884:-
Limbo Dancer	798:-

HELIKOPTRAR RING FÖR INFO!

NI ÄR ALLTID VÄLKOMNA ATT RINGA FÖR MER INFORMATION!

Allt i annonsen finns på lager!
Reservation för slutförsäljning.
Vi skickar gärna på postorder.
Välkommen att ringa!

Öppettider:
Vardagar 10.00-17.30
Lunch 13.00-14.15 Lörd 10.00-13.00

STENBERGS
RC HOBBY
BILAR-BÅTAR-FLYGPLAN-HELIKOPTRAR
Kungsg 125 903 32 Umeå • 090-14 18 70

PLANKET
www.modellflygforbund.se

Med den här vinjetten speglas vad som tilldrar sig både över som under horisonten modellflygare emellan, och kanske litet till.

Webmastern synar Planket!

Skriv till (klotter) planket: http://www.modellflygforbund.se/mess99.htm
Skriv till webmastern: Anders Forsberg, afo@algonet.se

Internet har blivit ett allmänt media även för modellflygare. Under några år har vi sett hur vår hemsida alltmera fyller ett kunskapsbehov såväl som det utgör ett forum för alla att kunna komma till uttryck på ett enkelt sätt. Framför allt är det ett snabbt media vilket gör att informationer, frågor och åsikter kan avhandlas omedelbart.

Ibland är det kanske t o m för snabbt. Fingrarna går snabbare än huvudet tänker och man märker kanske inte förrän senare att ett uttalande blir mycket "giftigare" i skrift än man tänkt sig.

Ett forum som planket är snabbt även på det sättet att en fråga som kommer upp till debatt hinner avhandlas ganska långt på några dagar och den som inte besökt sidan under samma tid blir snabbt akterseglad eller missförstådd eftersom man kanske varit bortrest några dagar.

Klart är dock att Internet blir allt viktigare för medlemmar, klubbar och föreningar. Enligt expeditionen ökar antalet förfrågningar om medlemskap och prenumeration på Modellflygnytt.

Därför skall vi under denna vinjett dela med oss av stort som smått ur det material som bläddrar fram över våra datorskärmar. Det är således du Mfn-läsare och /eller du som håller i "pennan" på vår hemsidas plank som här kommer till uttryck.

Mycket information finns redan ute på nätet men konsten är kanske att hitta rätt saker just när man behöver det. Där har vår hemsidas klotterplank visat sig vara till nytta eftersom man snabbt kan lägga ut en direkt fråga och kanske samma dag ha ett eller flera tips om hur man gör eller var man kan söka vidare.

Ett exempel såg vi helt nyligen då en person som inte är modellflygare sökte information om kompositmaterial mm. Naturligtvis fick han bra tips och adresser omgående på planket. Därmed har vi ytterligare en person som ser positivt på modellflyg.

När jag själv började som modellflygare visste jag inte att SMFF fanns. Hade aldrig hört talas om Mfn, dvs Modell flygnytt, och kände inte till någon modellflygklubb.

När jag gick till Den Stora Bokhandeln så fann jag skrämmande litet. Va.... finns det inget modellflyg i Sverige?

Tyvärr så tror jag att det ser likadant ut i dag. Det kan t o m vara så att det finns föräldrar som missar att lära sina barn att modellflyget finns. De flesta föreningar har i dag problem med vikande medlemmsantal. Det verkar vara enbart orienteringen som på ett bra sätt odlar återväxten. Men kan dom så borde väl vi också kunna!

Orienteraren är ju en praktisk och handlingskrafig person precis som vi modellflygare!?

Värdefullt bibliotek

Du har säkert upptäckt hur värdefulla "gamla nummer" egentligen är. Man plockar då och då ned tidskriftssamlaren för ett visst år med Modellflygnytt och botaniserar i alla godbitar.

I vårt glesbefolkade land finns tyvärr inte så stor marknad för publicering av modellflygböcker. Då kommer denna kunskapskälla in som ett viktigt komplement.

Under tiden jag skriver detta kommer det in ett ebrev från Chile. Lopez tipsar om sin hemsideslänk med "a site for free download RC airmodeling plans (over 300!)". Du hittar den således numera på vår länksida.

Sidan är visserligen på spanska, men även om det kan vara till problem så känner man ändå igen namn på flygplan. Klickar man t ex på XP55 någonting så så dyker en Curtiss xp55 Ascender upp! Du kan då direkt tanka hem detta i en zipfil. När jag packade upp min så innehöll den en .dwg ritning, en .jpg-bild samt en .txt fil med litet information. Vet du såhär på direkten hur kärran ser ut? En pilvingad maskin utan stabbe och med skjutande propeller. Hm.... det vore nåt att bygga!

Det är inget självändamål att "allt" skall finnas att hitta på SMFF´s hemsida men det vore trevligt om alla grenar presenterade sig med tanke på tillfälliga besökare. Tvärtom så tycker vi om att tipsa om andra hemsidor som har bra information om modellflyg. Kom gärna in med tips och länkar.

Planket

Under året så har många saker diskuterats på våra sidor. Att med jämna mellanrum gå in och läsa planket på vår websida är nästan i klass med att få MFN i brevlådan. I nästa nummer av mfn skall vi börja redovisa och ta del av denna kunskap.

Den aktuella debatten har förståss varit det förestående redaktörsbytet för Modellflygnytt, många undrar och andra gissar hur det nu skall bli. Som en röd tråd glöder informationsbristen.

Styrelsen kanske skulle ha gått ut tidigare med klargörande besked. Oroligt är det.

Nu kom mer information i Nr. 4 av Modellflygnytt men i det snabba mediet som Internet är upplevdes bristen på information som total och inläggen blev därefter.

Varför debattinläggen oftast andas negativa spekulationer vet jag inte men kanske är det den höga standard som Mfn nu har som gör att man tvivlar på att ändringar kan vara till det bättre. Med andra ord så får man väl se det som ett gott betyg till Sture Tingwall.

Om nu förändringarna där är den aktuella debatten så finns det också en ständig debatt:

Vad kan SMFF göra för min förening, min gren och mitt modellflygande? Var det någon som sade att även det omvända gäller..... Dvs vad kan jag och min förening göra för andra modellflygare.

Någon efterfrågar vad SMFF:s mål och mening är, och det torde väl vara lätt för styrelsen att svara på. Däremot kan alltid uppnådd kvalitet diskuteras. Kanske skulle förbundet såväl som klubbarna ta efter näringslivets projekthantering.

Där ställer man alltid upp tydliga och mätbara mål. Man listar ingående delar och vid varje projektmöte stämmer man av alla delar.

Kanske det är så förbundsmötet borde fungera? Varje delansvarig avrapporterar hur uppfyllandet av målen har fortlöpt under året.

Koden

För att kunna skriva sina inlägg på planket och köp- och säljsidorna måsta man ange sin personliga kod. Koden får varje medlem en påminnelse om i form av en liten lapp tillsammans med modellflygnytt. Spar denna på en strategisk plats. Det som är viktigt är ditt eget medlemsnummer hos SMFF och din förenings nummer. Har du tappat bort informationen så kontaktar du expeditionen eller webmastern så får du veta din personliga kod.

I början av nästa år kommer koden att uppdateras i samband med att de nya medlemsuppgifterna kommer in från klubbarna.

I huvudet på en nygammal chefredaktör

Jag kan knappast kalla mig för en helt ny redaktör för denna läsekrets eftersom nog huvuddelen av medlemmarna i förbundet åtminstone under någon period i livet har tillhört läsarskaran hos Allt om Hobby eller någon av de många andra flygrelaterade publikationer – tidningar och böcker – som jag medverkat i under snart 30 års verksamhet inom hobby- och flygbranschen. Men det kanske ändå är på sin plats att presentera mig närmare vid detta tillfälle.

Jag har alltid varit flyg- och hobbyintresserad. Det började på allvar i småskoleåldern med fartygsmodeller, bl a av Columbus skepp Santa Maria, och jetexmodeller som var på modet de här åren. Favoritlektyren var Thor Hobbys katalog, detta Mekka låg där Värmdöbussen till stan stannade på Söder och ett givet mål när jag var på stadsbesök (är född och har alltid bott i Nacka). Glödstiftare och dieslar diskuterades livligt bland kompisarna men vem hade de oöverstigliga 34 kronor som de billigaste riktiga motorerna kostade, man fick nöja sig med jetexmotorn även om tabletterna och tändtråden var dyr. Hugaligen om man hade känt till hur farlig asbesten var som man satte på modellen för att den inte skulle brinna upp.

I tidiga tonåren kom möjligheten att köpa en riktig glödstiftsmotor och då bildade jag och fyra kompisar vår egen modellflygklubb med bygglokal på vinden i ungdomsgårdens lokaler. Vi hade inga handledare så till en början var det mycket reparationer efter varje kort flygning. Så småningom tyckte ungdomsgårdsföreståndaren att modellbyggsverksamheten kanske kunde locka fler ungdomar och jag fann mig vara anställd som synnerligen ung ungdomsledare, något som jag fortsatte med under elva år, även flera år efter att jag börjat på AoH.

Till att börja med var det mest Biet och Getingen som gällde men senare gled intresset hos många ungdomar över till plastmodeller av flygplan, dock var det mer modellflyg i skolans "fritt valt arbete" där jag var ledare under de första åren på 60-talet. De här åren gled mitt intresse gradvis mer över till flyghistoria.

Långt sommarlov

Jag började skriva om modellbygge i Allt om Hobby under 1971 och ett år senare ville Jan Jangö att jag skulle jobba under sommarlovet mellan universitetsstudierna och lumpen. Sommaren tog tydligen aldrig slut eftersom jag blev kvar under hela lumparperioden på F 18 Tullinge och fick fast jobb på heltid som redaktionssekreterare efter muck. Några år senare knöts jag fastare till företaget som delägare och när mina två kompanjoner pensionerade sig vid mitten av 80-talet tog jag över förlaget.

Barkarby inspirerade

I början 70-talet slog den proportionella radiostyrningen igenom på allvar och även jag lockades att börja radioflyga. Samtidigt gav mitt flyghistoriska intresse en förkärlek för skalaflyg. Jag besökte en av de första skalaträffarna på Barkarby som då var en tillställning med endast ett dussintal deltagare. I AoH skrev vi upp händelsen som ett fantastiskt evenemang (som det ju i viss mån ändå var). Bollen kom i rullning och de närmaste följande åren blev Barkarby också ett enormt stort evenemang.

I Allt om Hobby propagerade vi ständigt för modellflyg med massor av byggtips, råd och tester, framför allt satsade vi mycket på radiostyrning eftersom förbundet de här åren fortfarande mest sysslade med de äldre grenarna.

Drömmen för mig var naturligtvis att bli en duktig skalaflygare med det perfekta skalaflygplanet. Så blev det inte, det blev mest reparationer efter korta flygturer, jag hade inte förstånd att se till att få rätt hjälp för att komma över tröskelarna i början. Märkligt nog - eller kanske ändå inte - var att min tio år yngre bror Kjell blev en duktig radioflygare och jag fann det bättre att låta honom ta hand om radioflygandet men han reparerade ändå mina modeller under flera år varje gång jag gjort mina egna försök.

Mitt flygintresse gled mer och mer över till fullvuxna flygplan och 1980 bestämde jag mig för att sluta röka (50 cigaretter om dagen) och i stället låta pengarna gå upp i rök på annat sätt. Jag tog mitt flygcertifikat och upptäckte att jag kunde nå hela modellflyg-Sverige under en dag. Det blev genast mängder av reportageresor.

Ett litet exempel på nyttan av eget flyg kan jag ge. Arrangörerna av SkalaVäst på Torslanda ville att jag skulle sitta domare under en NM-tävling som började på fredag eftermiddag. Jag landade på det gamla fältet i god tid efter att ändå ha hunnit med en halv dags arbete på redaktionen. Jag sov över hos domarkollegan Terje Löberg vars båda söner är aktiva radioflygare och satt domare även följande förmiddag. Därefter flög jag upp till Siljansnäs för att göra ett reportage om en fullskalaträff och deltaga i ett årligt kräftkalas. Följande morgon flög jag över till Dala-Järna för att som KSAKs dåvarande ordförande inviga den stora flygdagen. När det var avklarat flög jag tillbaka till Torslanda för ett eftermiddagspass som domare. Jag hann flyga några turer runt Torslanda med ungdomar som ville komma upp i luften – jag får själv en stor kick när jag ser ögonen tindra av flyggläde hos de unga. Senare vid femtiden flög jag hem för att hinna med en sen middag tillsammans med familjen.

Arestiskala

Jag fortsatte att förkovra mig inom flyget och skaffade mig så gott som alla behörigheter, även trafikflygarcertifikat även om jag aldrig satsat på en yrkeskarriär. Den behörighet som lockade mig mest kom från radioflygintresset, dvs att flyga avancerade manövrar. Något år senare var det dags att gå domarkurs i aerobatic och jag lockade med mig Bengt Holmer som vid den här tiden var aktiv som skalalandslagledare och tillhörde männen bakom Barkarbyträffen. Under denna kurs i mörka Småland kom ljuset för våra ögon, varför gör vi inte samma sak inom skala. Samma sommar hade vi den första Arestiskalaflygtävlingen på Barkarby och klassen har ständigt ökat i popularitet.

Då var det ett lustigt inslag på Barkarby och en nyhet att flyga med skalakonstflygplan. Nu är det nästan så att jag blir förskräckt när jag ser att konstflygplanen nästan helt dominerar bland förebilderna på dagens skalatävlingar i alla klasser. Men jag tröstar mig med att det är roligt med alla färger i stället för de nästan enbart gröna militärflygplan som dominerade tidigare. Konstflygplanen med sina stora roderytor är ju också generellt lämpliga som skalamodeller. Det är ett kärt besvär att varje år sitta som domare vid några av Aresti-tävlingarna men det är bistert när vädrets makter är onådiga som nu under senaste SM i Norrköping.

Föreningsaktiv

Jag har under alla år varit mycket aktiv inom ett flertal föreningar med flyganknytning.

SFF, flyghistorikernas förening, har jag

Nya redaktören taxar ut för att starta sitt första konstflygpass i en ensitsig Jak-55 i S:t Petersburg. Sammanbiten och hårt koncentrerad på uppgiften. Man har många vänner på marken men där uppe i det blå är man ensam och allt hänger på en själv.

Lika allvarligt tar redaktören nu på uppgiften att även i framtiden ha luft under vingarna på Modellflygnytt.

Flygning - oavsett skala och form - handlar om glädje.

Flygning är en livsåskådning och genom livet kan man vandra mellan olika aktiva former tills den dag då bara läsning om flyg återstår.

Foto: Henrik Jakovlew.

Hobby? En hobby som chefredaktören har är att ta flygbilder som skaladokumentation.

Först var det mest markbilder men under de senaste 25 åren har det blivit flera hundra sessioner i luften som t ex dessa bilder på Jak-55 och Sukhoj Su-26.

Läsarna uppmanas att komma med önskemål om vilka flygplansbilder som önskas. AoH:s flyghistoriska fotoarkiv är också omfattande.

Foto&copyright: Freddy Stenbom

varit med i sedan början av 70-talet. Under en period hjälpte jag dåvarande redaktören att producera medlemstidningen och jag satt i redaktionsrådet ända tills det upphörde i samband med att generalen Nils Söderberg dog.

EAA, föreningen som bygger eller renoverar flygplan, har jag också varit aktiv i sedan 70-talet och sedan några år är jag redaktör för deras tidning EAA-Nytt.

IAC 22, konstflygföreningen, var jag med i styrelsen för under några år på 80-talet, senare gjorde jag deras medlemstidning så länge som man fortsatte att ge ut den. Numera är informationen från IAC helt web-baserad.

I Botkyrka flygklubb har jag länge varit aktiv på olika sätt, på 80-talet i styrelsen men senare i andra funktioner. Bland annat har jag varit aktiv i flygdagsarrangemang både i Botkyrka och hos andra flygklubbar. Sedan drygt 15 år brukar jag vara speaker vid flygdagar runtom i landet, i år var det omkring ett dussin flygdagar under de tre månader som säsongen varade.

Jag blev vald till ordförande i KSAK, Kungliga Svenska Aeroklubben, 1994 och innehade posten under tre år. Detta gav mycket jobb – nästan heltid och inget betalt – vid sidan om ett stressigt förlagsjobb som krävde 150% under en period när jag dessutom höll på att etablera förlagets bokförsäljning i USA.

Under en tid blev det så täta resor dit att jag funderade allvarligt på att bosätta mig i USA på halvtid. Min dotter Maria gick in i firman och tog då över det mesta av utlandsjobbet och så småningom såg hon till att vi hade bra representater där så att vi slapp åka över så ofta själva. Nu när hon har klarat av den uppgiften tar hon över som redaktionssekreterare för Allt om Hobby med samma produktionsansvar som jag hade under Jan Jangö. Hon är nu i samma ålder som jag var i motsvarande sits. Därmed kan jag ägna mig mera åt Modellflygnytt. Lustigt nog är jag nu i samma ålder som Sture Tingwall var när han började med Mfn, därmed har båda tidningarna föryngrats tjugo år här i höst.

Mer tidningsjobb

Före KSAK-tiden bad ett av grenförbunden – Motorflygförbundet – mig om hjälp eftersom man hade problem med kostnaderna för medlemstidningen Pilot Briefing. Den tidningen hade startats ett drygt år tidigare efter ett intrigspel som hade lett till att hela KSAKs gemensamma tidning – Flygrevyn – inte fick fortsätta att vara medlemsförmån utan fick klara sig på egen hand som fristående tidning på eget förlag.

AoH och andra förlag ombads att ge kontrollofferter på Pilot Briefing och dessa offerter visade att den tidigare styrelsemedlemmen som producerade Pilot Briefing tog rejält betalt för sina tjänster. Det handlade om stora pengar. Efter flera turer hoppade den dåvarande redaktören av och startade eget. Motorflygförbundet stod då utan redaktör och jag ombads att ställa upp tills vidare. Något som fortfarande pågår efter sex år och – tyvärr för mig – halvideellt ekonomiskt sett.

Lärdomen från flygtidningen är dock att föreningar sällan är bra förläggare och att det alltför lätt blir så att kostnaderna skenar iväg utan kontroll. Föreningar kan och bör ge ut en bra medlemsinformation men det är tveksamt om utgivningsverksamheten skall vara så omfattande att tidningen är enda motivet för medlemmarna att vara med i föreningen, då ägnar man sig ju faktiskt åt förtäckt förlagsverksamhet i konkurrens med marknaden i övrigt. Resultatet för föreningen är oftast att man inte får hjälp av marknaden eftersom man betraktas mer som en konkurrent än som en ideell förening av övriga aktörer. Dessutom om tidningen tar för stor andel av resurserna så finns det ofta för små resurser över till det som egentligen är föreningens huvudsyssla, t ex att utveckla och stödja modellflyg på riksplanet.

Tankar om Modellflygnytt

Mitt uppdrag från styrelsen är att göra en tidning som i kvalitet och omfång är jämförbar med 1999 års årgång. Den årgången användes som referens eftersom den var den senaste kompletta årgången när diskussionerna om mitt redaktörskap initierades under vintern.

Ett antal olika styrelsemedlemmar har i omgångar under 90-talet frågat mig till råds i förlagsfrågor eftersom kostnaderna hela tiden har varit en tung post i budgeten. Jag har under åren visat på vilka besparingar som kan göras och en del av dessa har tydligen också genomförts. Men jag har också visat att det går att göra mycket mer för att spara medlemspengar som kan användas till andra uppgifter än tidningen inom förbundet.

Det är en olycklig situation när så många klagar på sitt förbund och samtidigt hävdar att tidningen är det enda skälet till att de är med i förbundet. Då är något fel, viljan att vara med i SMFF måste främst handla om vad förbundet kan göra för att förenkla för medlemmarna i utövandet av modellflyg – inte att förbundet är ett tidningsförlag. Försäkringen är naturligtvis ett skäl men det finns andra försäkringsförmedlare på marknaden.

Ensam är en modellflygare svag, tillsammans med 50-100 andra modellflygare på en ort står man fortfarande sig flata mot lokala myndigheter och andra grupper som har synpunkter. Det är först uppåt 10000 i ett riksomfattande förbund som myndigheter börjar lyssna.

Det finns mycket att göra när det gäller säkerhet, utbildning, upplysning, rekrytering, förhandlingsstöd m m. Ett förbund kan bli lamslaget om inte styrelsen och kansliet tillåts att arbeta med dessa viktiga frågor, i ett sådant läge är det farligt om medlemmar inom förbundet ifrågasätter existensen, lägger för stor vikt vid formalia och annat trams. Sorgligt nog så är det så att om en intressegrupp saknar en stark riksorganisation, då lever alla utövare mycket farligt och blir lätt överkörda när andra elefanter börjar att dansa.

Ta försvaret som jämförelse. Sverige har inte behövt försvara sig med vapen i hand på snart 200 år. Är det onödigt att ha en försvarsmakt? Tack vare att vi ändock har haft ett försvar har vi varit förskonade. När det börjar brinna runt knutarna hinner man inte börja organisera ett försvar. Organisationen måste finnas beredd, fienden väntar inte!

Demokrati

Det är också viktigt att medlemmarna förstår och utnyttjar det faktum att riksförbundet är en demokratisk organisation. Det finns alltid personer som ifrågasätter detta och klagar på att det är så svårt att få igenom av dem själva önskade beslut. Liksom i samhället i övrigt lever vi i en representativ demokrati. Den enskilde måste börja med att övertyga sin egen klubb om önskad riktning och sedan gå vidare och få saken förankrad hos andra ombud från andra klubbar. Det duger inte att bara gnälla på andra, man måste också själv göra något i en ideell organisation.

Deltar man själv eller genom ombud på det årliga förbundsmötet har man möjlighet att framföra sina åsikter och välja dem som skall vara representanter i styrelsen.

Skäll inte på styrelsen, du har ju faktiskt direkt eller indirekt genom att avstå från att rösta valt styrelsen och dessa personer är valda för att representera dig. I de allra flesta fall går modellflygare in för det jobbet med avsikten att göra en nyttig insats. Tyvärr är det som jag skrev nyss alltför

RC-FLYG TILL LÅGA PRISER
MODELLFLYGARNAS MECCA!
- Futaba, Sanwa
- Enya, OS
- Byggsatser: Pilot, SIG, TopFlite, Model Tech, Great Planes, Graupner, Marutaka
- Stort balsortiment
- Utökad tillbehörssida
- Postorder, ingen egen katalog
- Ring för information

R/C Elektronik & Hobby
Tel & Fax 0920-22 58 61
Vattentornsvägen 12 • 951 61 Luleå

BJÄRRED
Skåne HOBBY
Tel 046-24 71 14
Stort sortiment drakar & tillbehör!
KÖPER • BYTER • SÄLJER
NYTT & BEGAGNAT
inom RC flyg-bil-båt & drakar
POSTORDER
Våra öppettider:
Vardag 12-18, lördag 10-13
Flädie Kyrkoväg 1 • 237 91 BJÄRRED

ofta som småsaker stör en föreningsstyrelse vilket gör att de inte hinner eller orkar att fokusera på det som är mest viktigt. Det är alla dem som tjafsar mellan årsmötena som drar ner effektiviteten hos förbundet. Det är min erfarenhet från mycket föreningsarbete genom åren att det är få valda funktionärer som verkligen har ont uppsåt i sitt arbete för föreningen. Lite fåfänga och prestige kanske och ibland också en orealistisk tidsuppfattning om de krav som ställs på uppgiften. Andra krav från familj och jobb gör att många funktionärer inte hinner att göra det som de i hastigt mod har åtagit sig att göra. Alla störningar ger sämre resultat.

Megafon

Jag såg anonyma insändare i förra Modellflygnytt som befarade att jag skulle bli en megafon för styrelsen. Redan påståendet är att underkänna styrelsen och att sprida misstro. Och man kan fråga sig varför? Jag uppfattar mitt uppdrag som att självständigt serva medlemskåren med en så bra tidning som möjligt.

Likaså har jag ett ansvar som chefredaktör för andra tidningar att inte inför dessa läsekretsar smussla med konstigheter inom hobbyns värld. Jag kan ta obekväma beslut om att avslöja missförhållanden om så behövs. Jag fick t ex mycket skit för mitt mod att avslöja dumheter i slutet av 70-talet inom dåvarande SMFF. Det var en tid när radioflygare uteslöts hej vilt ur SMFF för sina åsikters skull. Här kunde jag självklart inte tiga utan ställde utrymme till förfogande till dem som hade insikter och åsikter i frågan. Naturligtvis är det ett stort ansvar att bestämma vad som är en storm i ett vattenglas och sådant som är ett allvarligt problem. Den styrelse som nu sitter har jag dock stort förtroende för och jag tror att de kan få mycket gjort om de får arbetsro.

Det var på min inrådan som styrelsen utsåg ett redaktionsråd som skall biträda mig. Detta för att säkerställa relationerna och att beställaren – styrelsen men ytterst medlemmarna – får vad de vill ha.

Ett tack till Sture Tingwall

Jag var nyligen i Halmstad och besökte Sture för att plocka med mig en del material som tillhör tidningen. Det förra numret var tjockt som ett julnummer och allt liggande material användes vilket gjorde att jag fick börja med ett helt rent bord.

Tydligen har relationerna mellan personer i styrelsen och redaktören Sture Tingwall blivit alltmer frostiga genom åren och till slut fungerade det inte. Och det är troligen egentligen inte någon parts fel. Styrelsen har av naturliga skäl varit oroliga för kostnaderna, det är deras skyldighet mot medlemmarna att vara det. Sture Tingwall har å sin sida uppenbarligen gjort stora delar av läsekretsen/medlemskåren mycket nöjd. Jag kan bara instämma i lovsången.

Sture och jag pratade framtid. Han vill gärna kvartstå som medarbetare och skriva artiklar då och då, bl a Boddington. Hans populära julnötter vill han också fortsätta med. Självklart tycker jag.

Vi diskuterade också en artikelserie om modelljärnväg och artiklar om modellsegelbåtar till Allt om Hobby! Sture var ju en flitig medarbetare hos mig innan han tog jobbet med Modellflygnytt för arton år sedan. Han är också en ganska typisk representant för modellhobbyns folk. Man odlar ett intresse under tid men har många näraliggande intressen som vilar under ytan vid sidan om. Därför fungerar det ganska bra för mig att göra näraliggande tidningar som Modellflygnytt och Allt om Hobby. Den förstnämnda fyller behovet för dem som är inne i ett aktivt skede inom en del av hobbyn. Den andra fyller behovet hos dem som kanske vill in i just den här hobbyn som nybörjare eller som vill hålla kontroll över sina gamla intressen. I och med att jag är chefredaktör för bägge har jag lovat styrelsen att låta Modellflygnytt vara det informativa interna organet för de aktiva medan Allt om Hobby skall få en tydligare roll som rekryteringsorgan för blivande modellflygare. Men AoH kommer även i fortsättningen få dras med sina gamla öknamn. Jag vet av gammal hävd att den tidningen ligger rätt på vingarna när det är lika många som säger Allt om Tåg som Allt om Flyg.

30 år i branschen

Jag har beskyllts för att eftersträva en monopolställning på marknaden av några belackare. Faktum är att tidningen Allt om Hobby har varit så gott som ensam på marknaden under en mycket lång tid utan att någon egentligen har haft anledning att beklaga sig. Grundaren Jan Jangö började ge ut sina första hobbytidningar redan på 40-talet och sex försök hann han med – var och en med cirka två års uthållighet innan Allt om Hobby med envishet och mycket bra finansiär lyckades överleva med början 1966. Under de här åren har den kommersiella tidningen oftast levt i en gynnsam symbios med flera föreningstidningar. AoH har skött extern rekrytering och föreningarna har fått många nya medlemmar som servas med bra interna informationsblad. Alla parter har tjänat på att AoH har rekryterat folk. Ju starkare ställning AoH har haft som publik allmän tidning, ju fler nya har rekryterats till alla hobbyområden.

Sture Tingwall framför modellflygplanen på den gamla redaktionen i Halmstad.

Vår policy att satsa på hela hobbyområdet har vid flera tillfällen lockat lycksökare att starta specialtidningar inom ett snävare område. Det har startats både RC-tidningar och järnvägstidningar men ingen av dessa har överlevt någon längre tid. Vid något tillfälle minns jag att en mängd prenumeranter som förskottsbetalt blev helt lurade på sina pengar.

Själv har jag givetvis många gånger tittat avundsjukt på flotta engelska och amerikanska magazin och undersökt möjligheten att själv starta liknande specialmagazin vid sidan om Allt om Hobby.

Jag gjorde till och med själv försök med både modelltåg- och RC-magazin i slutet av 80-talet men redan då var all hobby på nedgång efter glansåren i första halvan av 80-talet. Dessa specialnummer floppade rejält och jag tvingades inse att det inte var någon bra idé i vårt snäva språkområde. Nu när marknaden krympt ytterligare torde det vara omöjligt att lansera en ny tidning och att nå tillräcklig framgång utan att det kostar mer än det smakar. Trots detta har jag ingen avsikt att missutnyttja förlagets starka ställning på hobbymarknaden. Vill man vara kvar i en bransch i mer än 30 år måste man leva med och för branschen och inte mot dess långsiktiga intressen. Det har blivit många goda vänner på vägen men några ovänner får man alltid. Vanligen är jag alltför snäll men ibland har jag svårt för att låta bli att sticka en nål i uppblåsta personer som har för höga tankar om sitt eget ego.

Freddy Stenbom

UPPSALA/KNIVSTA

TECH-AL

Valloxvägen 3 • Knivsta
Tel 018-38 01 09 • Mobiltel 070-687 73 09

- **Byggsatser från** Carl Goldberg, Pica, SIG, Precedent m fl samt egen tillverkning av Trusch Commander och Lillen
- **MOTORER**
- **RC-ANLÄGGNINGAR**
- **BALSA, FURU, PLYWOOD**
- **BEKLÄDNADSMATERIAL**
- **TANKAR • SPINNERS • PROPELLRAR**
- **SMÅTILLBEHÖR • MYCKET ANNAT**

ÖPPET Tisdag & torsdag 1730-1930
Söndag 1500-1800
Övriga tider, ring 070-687 73 09

tech-al@uppsala.mail.telia.com

NAUWA MODELS SWEDEN

Ducted Fan Specialisten!

Egen produktion av fläktmodeller och tillbehör

Fläkt- & Turbinmodeller av J29 Tunnan och J35 Draken

Besök vår hemsida för mer information och nyheter.

Fläktaggregat • Pipor • Ritningar • Videofilmer • Dekaler • Cockpibyggsatser
Ejection seats • Piloter • PermaGrit slipverktyg med mera.

Egen import av servon, gyron, mottagare, kablar, ARF-modeller till låga priser.

Nauwa Models Sweden
Gävle Flyg & Modellhobby AB

Box 100 03, 800 10 GÄVLE
Tel/Fax 026-12 55 21
http://nauwa.thevortex.com

KALMAR RC CENTER

ALLT I RADIOSTYRT

Trevligt bemötande & bra priser!

Vi säljer på postorder!

ÖPPET	måndag-tisdag	12-18
	onsdag	18-20
	torsdag-fredag	12-18
	lördag	12-15

TELEFON 0480-294 59

Per Ranestad klar för start! Foto: Bo Magnusson.

Det händer mycket i

Det har varit en intensiv höst med mycket flygning. Vi hade en F3J-tävling här. En tävling som var utlyst lång tid i förväg och vi skulle ge alla nykomlingar en chans att vara med så reglerna var samma som F3J-Populär. Men det kom väldigt få.

Varför? Förhandsintresset var stort. Är det för långt hit? Eller är det inget kul för alla "etablerade" när det inte ingår i någon cup eller liknande. I varje fall så hade vi tur med vädret. En fantastisk sommardag med temperaturer på + 24 grader. En mycket svag bris på 1-2 m/s och cumulusmolnen bildades alldeles ovanför oss. En otroligt perfekt dag för termikflygning. Lennart Andersson och hans kompis hade i alla fall tagit sig ner till oss. Så vi blev åtta stycken. Lennart hade sin Graphite, kompisen hade en Soarmaster. Vännerna i klubben hade sina hembyggen och jag hade min Silent Dream.

Jag ersatte drivbatteriet med en vanlig mottagaracce och tejpade fast en krok av svetstråd och sim sala bim så har man en ypperlig seglare. Vi hade så olika plan, alltifrån Blue Phönix original med olika modifikationer. Tord hade sin hembyggda 3-metare.

Yngve hade sin vanliga 2,5-metare, han hade kvaddat sin kolfiberkärra veckan innan. Den brann helt enkelt upp med en kraftig smäll. Lågorna var över två meter höga. Kraftledningar är inte att leka med. Synd om Yngve, men han har köpt en Graphite som han ska ha till nästa tävling.

Eftersom vi inte blev fler så delade vi in oss i två grupper. Alla hade olika frekvenser! Vi tog fram tre olika enkla vinschar och ett gummirep. Det blåste så lite att vi nästan inte kom upp när vi sprang. Vi ska ju ha kul när man tävlar, därför skapar vi de förutsättningar som passar oss vi det tillfället. Det blev ovanligt lyckat. Rättvist också. Alla fick bra höjd. Min Silent Dream var nog i minsta laget för att få upp på höjd. Medelkordan på vingen är ganska liten, så Reynolds tal blir så lågt vid starten att talet underskrider just den profilens "tillåtna" för att bära. Vingen löser av innan farten blir acceptabelt hög för att profilen ska komma till sin rätt. Jag lyckades inte lika bra som jag ville i starten, men det är väl som med allt annat, träning, träning och åter träning. (Det får vi forska lite i under vintern). Det gjorde att jag inte kom lika högt som de andra, men vad gjorde det. Kärran flyger fantastiskt bra och kurvar snävt. Kärran är otrolig att plocka termik på låg höjd, jätterolig att flyga. I min första flygning körde jag på exakt 9 minuter blankt och landade bara några centimeter längre ut från pinnen än vad Lennart gjorde. Han vann heatet ändå. Han landade exakt en centimeter innanför 95-poäng-märket, medan jag landade en centimeter utanför. Hans flygtid var 8 minuter 58 sek. och han vann alltså med tre poäng. Hårt att tävla mot eliten. Det var i alla fall kul att se att Silent Dream kan hävda sig ordentligt mot "värstingkärrorna". I alla fall i lätt väder.

I alla fall kan man konstatera att vårt fält är ett mycket bra segelfält. Det kräver bara att man är nog skicklig pilot att landa här. Fältet ligger precis i kanten mot en skogsdunge, men å andra sidan är det mycket vackert här och termiken kommer alltid när man vill ha den. Tänk vad bra man har det som kan åka hit när man har lust på ett par minuter.

Vi hade en av våra berömda flygdagar här. Söndagen den 3 september. Vi hade förberett med korv, kaffe, läsk. Bjudit in folk från alla klubbar i närheten. Tillverkat läckra skyltar. Annonserat i ortspressen. Vidtalat en duktig speaker. Allt var klappat och klart. Själv så hade jag tagit dit min 5-metare och alla klubbkamraterna hade dammat av allt som fanns för att det skulle bli en riktigt folkfest.

Vi kom dit tidigt och ordnade med avspärrningar, skyltar och allt annat. Då började det blåsa. Sen kom regnet. Ett sånt där ihärdigt förbannat höstregn ni vet.

Bosse Blixt tog en vända med sin lilla snabba delta innan vädret satte helt stopp. Kompisen, som jag aldrig lär mig namnet på, han med den fantastiska mini-mini-

Köp grejer från SMFF!

Siffror
Bokpaket
Tygmärke
Hand-ledningar
Modellflyg-märken
Dekaler
Rockslags-märke
Sporting Code
Regler
Fältlista

Beställningar från klubbar & skolor faktureras — övriga leveranser sker mot postförskott

Förbundsmärke, rockslagsmärke	25:-
Förbundsmärke, blazermärke	60:-
Slipsklämma med förbundsmärke	40:-
SMFF-dekaler, 1 st 70 x 70 mm	5:-
SMFF-dekaler, 8 st på karta 300 x 300 mm	10:-
Registreringssiffror, SE el 0-9/ark	60:-
Handbok "Att vara modellflygledare"	20:-
Handbok "Modellflygets grunder"	20:-
Bokpaket "Vi modellflyger", 2 delar	20:-
Sporting Code (FAI-regler mm) på engelska	150:-

SMFF:s expedition, Box 4015 , 600 04 Norrköping • Tel 011-31 38 50 • Fax 011-31 24 70

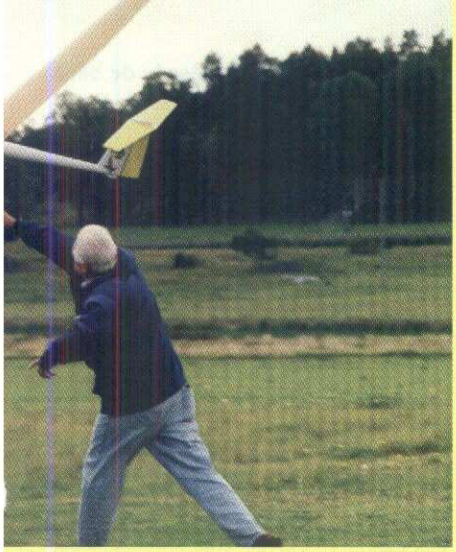
PeAs Rotorblad

Kolla in oss på nätet!

www.PA-RCMODELS.com

Modeller, modellträ och tillbehör. Prislistor med mera.

Källarvägen 13, 813 40 Torsåker, Sweden
tel 0290-851 37 • fax 0290-407 32
Öppet vardagar 8-18



Storseglare/el i Västervik. Foto: Bo Magnusson.

Mittbilden: Hasse Andersson kastar... Foto: Bo Magnusson.

Västervik

jazzen ni vet. Han tog ut en linkärra och hade en fin uppvisning för oss andra innan allt flygande tog slut. Sen tog vi ner skyltarna och tackade av de fåtaliga men besvikna åskådare som trotsat vädrets makter och ändå kommit ut till oss. Det var en flygdag att inte minnas. På måndagen sken solen på en klarblå himmel med fantastiskt flygväder. Men det var på måndagen det.

Jag hade bjudit in några kamrater till en elflygdag. Men bara kärror över 4 meter var välkomna. Vi blev i alla fall 5 stycken. Bo Sjöberg kunde tyvärr inte komma, han fick akuta jobb så det var bara att sticka iväg.

Det är kul med såna här träffar, man blir mycket god vän med många olika nya kamrater. Det är kul att kunna ringa och prata om sina "flyg-bekymmer" med likasinnade. Det visade sig att det finns ett behov av att träffas. Det är ju trots allt lite speciellt med stora el-seglare. Ju större desto bättre brukar jag säga och det ligger naturligtvis nåt i det. Men det är klart att små kärror tar termik på låg höjd mycket bättre, men med våra stora kärror kan vi flyga upp till nästan en kilometers höjd och fortfarande kontrollera flygningen. Jag har haft min stora nu hela sommaren och kan konstatera att det är en otroligt bra segelkärra. Glidtal på nästan 1:30. Spännvidd 5 meter och en vikt på bara 4.5 kg med 12 celler. Stiger till ca 450 meter på en laddning. Det räcker till tre eller fyra riktiga stig. Termiken är ju som alla vet starkare ju högre du kommer. Det är därför det är så kul med storseglare. Kommer man bara upp på en 400-600 meter så fastnar man nästan däruppe.

Vädret blev blåsigt så det var inte kul efter lunch. Kärrorna flyger med ca 5 meter/sekund så när det blåser åtta meter så kommer man inte så bra framåt utan att förlora massor av höjd. Det ska vara fint väder när man flyger termik.

Hans från Göteborg hade vingarna plankade med päronträ. Läckert!

Alla lyckades i alla fall flyga några gånger var innan vi slutade. Per Ranstad från Växjö tyckte det var värt resan bara för att träffas och prata. Han visade sig vara mycket kunnig på det här med "elekticitet". Arbetar som utvecklare av avancerade "apparater" drivna med el. Han gav mig ett enkelt kablage med han och hon-kontakter som man kopplar mellan batteriet och motorns ena pol och ansluter till en enkel "mätare" som "alla" har hemma. Vips så kunde jag läsa av hur mycket ström motorn drog. Vilken lycka. Att mäta är att veta, som Bengt på Lidingö brukar säga. Då var det en skitsak att fila till snurran till största möjliga effektivitet.

Nu håller Ander Robertsson på med nästa projekt. Han har gjort en ny plugg till en el-seglar-kropp som kan ta vingar från 4,5 meter upp till strax över 6 meter. Den blir med vanlig fena och T-stabbe för bättre kurv. Skall drivas antagligen med "Wassmaschine"på 16 celler. Själv så ska jag nog ha kvar min motor med kanske upp till 14 celler, stor propeller och växel. Spännande.

Det här projektet kommer vi att skriva om i nästa nummer av MFN. Om hur man själv bygger sin båge att skära frigolit med. Vilken tråd man har och hur man gör. Hur man bygger en vinge i tre eller fler delar med kolfiber, epoxy och allt annat. Det är inte så komplicerat som man tror. Bara man gör saker i rätt ordning och vet vad man pysslar med. Kostnaden för att själv bygga en stor seglare med utmärkta prestanda hemma till en kostnad av vad en enkel 2-metare kostar färdigbyggd. Så det är bara att avvakta till nästa nummer för att komma igång i vinter. Vi blir färdigbyggda allihopa i mars månad. Sen träffas vi i alla fall fyra gånger om året för att lattja, flyga, prata allvar och strunt, få nya vänner och ha förbaskat kul.

Det blir träffar för storseglare på fyra platser nästa år. Växjö, Helsingborg, Flugebyn och Västervik. Datum spikar vi inte förrän vi vet alla andra stortävlingar så vi inte kolliderar.

Stort är vackert.

Bo Magnusson SWE-540
bosse.kerstin@swipnet.se

Små ryska dieselmotorer

av mycket hög kvalitet och med utmärkta prestanda kan nu erbjudas till försäljning med ensamrätt i hela Skandinavien. Vissa av dem är nedskalade kopior av originalen, andra i originalstorlek. Till vissa, t ex Mills, finns trottel. Samtliga reservdelar och bränsle finns i lager.
Dessutom finns moderna motorer med lösa ABC-foder. Glow alt Diesel 0,80 ccm • Glow 0,25 ccm (med ljuddämpare och trottel).

Allbon Bambi	0,15 ccm
Mills	0,25 ccm
Mills	0,40 ccm
ED Baby	0,25 ccm
Frog	0,25 ccm
Micro	0,40 ccm
ED Bee	0,47 ccm
Elfin	0,36 ccm
Kalper	0,32 ccm

Orion Hobbies
Model Flying – Just For Fun
Telefon 08-745 12 03

KLIPPAN
HOBBYGÅRDEN
KLIPPAN Tel.0435-10322
SPECIALIST PÅ
RADIOSTYRDA
BILAR • FLYGPLAN
HELIKOPTRAR • BÅTAR
• TILLBEHÖR • RESERVDELAR •
• SERVICE • REPARATIONER •
Telefon 0435-103 22
Telefax 0435-130 30
E-mail:
hobbygarden@swipnet.se
VI SÄNDER GÄRNA PER POST!

GÖTEBORG
HOBBYCENTER
Karl Johansgat 7
Box 4021 Telefon 031-12 62 20
400 40 Göteborg
TÅG nytt & beg • FLYG • BÅT • BIL
RC-anläggn • Plastbyggsatser
Massor av annat smått och gott!
E-post: hobbycenter@hobbycenter.se
Internet: www.Hobbycenter.se
Fax: 031-12 53 20
POSTORDER!
HC

Skala

Skala VM - 2000

Årets upplaga av skala-VM gick av stapeln i den schweiziska staden Interlaken, belägen i kantonen Berner Oberland, där det inhemska flygvapnet hade ställt en nedlagd flygbas till förfogande. Det var rekorddeltagande i F4C, och även i F4C-X (storskala) och F4B (linskala) var det ovanligt stort deltagande, varför årets tävling var den största någonsin. Totalt var det tävlande från 25 nationer, av vilka Brasilien och Kuwait var nya för året. De svenska färgerna i F4C försvarades denna gången av Ulf Jörnheim och Kjell-Åke Elofsson med Bo Olofsson som lagledare. Ulf gjorde sin internationella debut, och för Kjell-Åke var det hans 13:e VM i följd.

Modellerna

Både Ulf och Kjell-Åke kom med välkända och väl beprövade modeller. Ulfs Vultee Valiant har 7 år på nacken och Kjell-Åkes Safir är inne på sitt 11:e år. Eftersom det är en mycket lång och mödosam process att ta fram en ny modell, gäller här som i så många andra fall 80/20-regeln, dvs 80% av modellerna har deltagit i tidigare VM och 20% är nya. Av de mera intressanta nya modellerna kan nämnas tyske europamästaren och tvåfaldige världsmästaren Max Merckenschlagers Grumman Tigercat. Han har ju tidigare vunnit sina framgångar med WWI-modeller, men de ny reglerna ger äntligen även andra typer en bättre chans. Många hoppas att detta skall bli ett trendbrott, så att vi i framtiden får se flera modeller av denna typ. En annan ovanlig modell var amerikanen Hal Parentis Ryan Fireball. Det var en experimentkärra från slutet av 40-talet med en kolvmotor i nosen och en jetmotor i stjärten, och byggdes endast i ett fåtal ex.(Hals förebild finns f.ö. att beskåda på ett av museerna i Chino utanför L.A.) Även turbinmodellerna håller sakta men säkert på att ta plats i F4C, och det borde vara ännu större chans nästa år, då vikten ökas från 10 till 12 kg. I år var det hemmasonen Reto Senn med en Rafael (AMT) och holländaren Gerald Rutten med en egenkonstruerad motor i en F-15 som stod för jet-inslaget. Dessutom ställde Mick Reeves upp med sin nya byggsatsmodell Gloster Javelin i F4C-X. Fläktmodeller tycks vara ett minne blott i internationella sammanhang.

Flygomgång 1

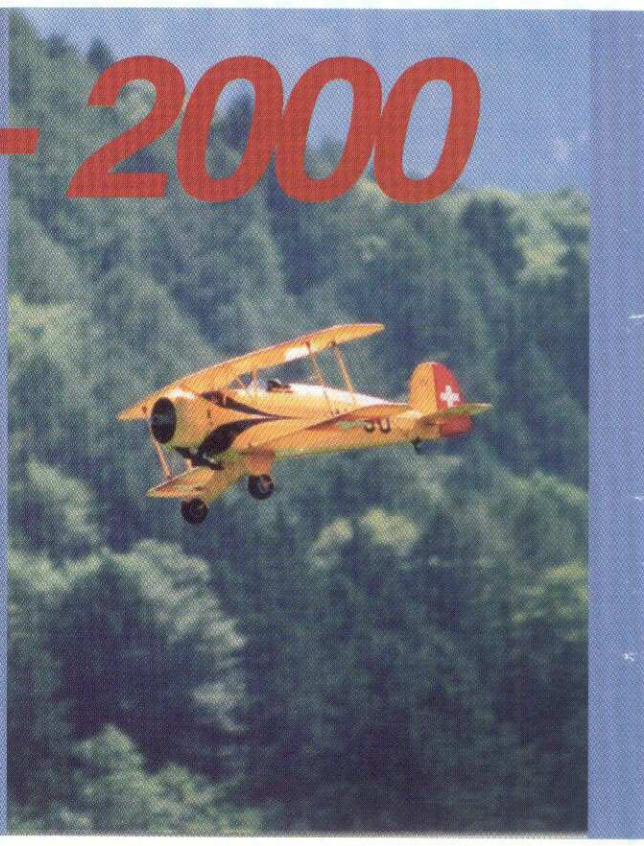
Av svenskarna hade Kjell-Åke lottats först ut med startnummer 9, och fick göra sin 1:a flygning i dåligt väder. Byig rak sidvind är inget önskeväder, och flygningen var ingen av hans bättre, men jämförelsevis fullt godkänd. Kanadensaren Gross med nr 7 totalkvaddade sin Bonanza strax efter starten, och holländaren Waasdorp med nr 11 flög in i ett stängsel efter motorstopp och slog sönder sin Fokker D21 rejält. Ingen bra inledning på tävlingen! Andra delen av första omgången flögs med en dags uppehåll p g a. dåligt väder, och Ulf gjorde sin debut på ett övertygande sätt i bra väder. Hans poäng placerade honom på tionde plats efter en flygning. I topp efter omgången låg hemmahoppen Lüthi och Ammann, som båda hade fått önskeväder för sina "spjälstaket" Avro Triplane och Curtiss Jenny. Fina modeller och hård träning i kombination med utsikter om fortsatt bra väder, gjorde att de båda schweizarna skulle bli svårslagna och seglade upp som klara favoriter. Alla tre sydafrikanerna gjorde dessutom fina flygningar, och var mångas favoritertill lagsegern. Tre fd världsmästare, Merckenschlager, McDermott och Fencl gjorde också övertygande insatser och flåsade de båda schweizarna i nacken.

Flygomgång 2

Kjell-Åke fick nu göra sin andra flygning i bra väder, och avancerade rejält i resultatlistan. Ulf fick sämre väder, och kom inte upp till den första omgångens fina poäng. De allra flesta flög dock bättre nu. Dels hade vädret stabiliserats, men den första omgången brukar också präglas av en viss nervositet, vilket brukar visa sig i sammandraget. Normalt sett brukar c:a 80% få stryka första omgången. Engelsmannen Ian Bryant hade hittat sin normala standard med sin vackra DH Puss Moth, och fick omgångens fjärde högsta poäng. McDermott flög in i en stolpe vid landningen (även solen har sina fläckar), och skadade sin Sopwith Triplane, men inte värre än att den gick att reparera. Värre gick det för Hal Parenti, som tappade bort sin hypersnabba Fireball och totalkvaddade. Fältet var omgivet av berg på alla sidor, och den som hade en kamouflagemålad modell hade i vissa fall mycket svårt att se den mot bergen som bakgrund. Det kan ha varit förklaringen till några "oförklarliga" kvaddar. Under fransmannen Charles Levys flygning kom tre av de få kvarvarande Junkers Ju 52 i formation in i dalen till publikens stora förtjusning. Ingen i organisationen visste tydligen om detta. I annat fall borde tävlingen ha stoppats under tiden Ju 52:orna passerade. Både pilot och domarna måste ha tappat koncentrationen, och Levy lade också in en protest och bad att få en omflygning. Protesten avslogs dock.

Statisk bedömning

Under flygomgång 1 och 2 genomfördes den statiska bedömningen. Vi hade därför



Ovan: Tjecken Petr Tax hade byggt en skala Avro 504 och på något sätt lyckats att klara 10 kg gränsen. Petr är också ett av flera bevis på att man inte måste passera 50-årsgränsen innan man kan tävla i F4C.

Till vänster flyger Andreas Lüti sin vackra Bücker Jungmeister.

ingen aning om den totala ställningen förrän tävlingens näst sista dag. Vi som har varit med förr kunde ju ungefär räkna ut vilka modeller som skulle vara i topp och vilka som skulle bli styvmoderligt behandlade. Trots detta blev det en del överraskningar när poängen presenterades. Den som råkade värst ut var Ian Bryant, vars fina Puss Moth kom på 41:a plats med 1233 p att jämföra med den högsta 1750,5 p, som landsmannen McDermotts Sopwith Triplane fick. Vid de inhemska tävlingarna i England är det inte ovanligt att Bryant slår McDermott! Tävlingens mest avancerade modell, Merckenschlagers Tigercat, fick "bara" 1608 p. Man måste naturligtvis jämföra modellen med dokumentationen, men att det alltid skulle vara bättre dokumentation för en viss typ av modeller förefaller otroligt. Tyvärr är det så att domarna har förutfattade meningar och de gör heller inget för att dölja detta!

Att det sedan är samma domare som dömer år från år gör ju det hela ännu värre. Har en modelltyp fått en "stämpel" på sig hjälper det inte hur bra den är, den typen av modeller skall bara inte ha höga poäng!

Flygomgång 3

Inför slutomgången ledde Lüthi ganska klart, och hans seger var i stort sett klar även om han skulle misslyckas i sista flygningen. Desto hårdare var striden om övriga medaljer. Ammann låg tvåa, bara 1 p före Merckenschlager och med McDermott på fjärde plats, ytterligare 50 p efter. För dessa tre skulle sista omgången bli helt avgörande. Lüthi klämde till med tävlingens högsta poäng, 1783. Ammann och Merckenschlager gjorde också sina bästa flygningar, båda på 1725 p, och ökade sina totalpoäng något. McDermott, som hade en misslyckad flygning i omgång två, skulle kunna passera båda med en kanonflygning. En hyfsad flygning gav honom 1656 p, vilket räckte till att passera Merckenschlager men inte Ammann. Det var nog många som led med Merckenschlager, och för det framtida modellvalet för många hade det naturligtvis varit bättre om hans Tigercat hade kommit på pallen. Återigen var det alltså modeller med många vingar, stöttor och stag som behagade domarna mest. Som de flesta andra gjorde Kjell-Åke sin bästa flygning i sista omgången med 1567 p och avancerade åter i listan och hamnade på en 17:e plats och blev därmed bäste nordbo. Ulf gjorde sin näst bästa flygning och kom på 32:a plats och blev därmed en av de bästa debutanterna. Han hade bl a Kim Foster från USA efter sig. Kim har på de senaste VM-tävlingarna kommit bland de tio bästa med samma modell som han flög i år, vilket säger något om den hårda konkurrensen.

Storslam för arrangörerna

Det var inte bara i F4C som det blev seger för hemmanationen. Lüthi ställde även upp i F4C-X med en Bücker Jungmeister, och var oförskämd nog att även vinna denna klass. Inte nog med detta, Schweiz tog även lagsegern i båda klasserna! Sydafrika kom i F4C på 2:a plats efter att ha varit i ledningen inför sista omgången. Bronset kneps av Österrike, som på de senaste åren har fått ett mycket stabilt lag. Det var inte många år sedan Sverige slog dessa båda nationer, vilket bör mana till eftertanke!

Tjålle

Fotnot: För er som vill ha fullkomliga resultat, kompletterande bilder o s v. Finns detta att hämta på: http://www.scale.ch

rankname	model	total
Final results F4C VM		
1 Lüthi (SUI)	*Avro triplane*	*3487,25*
2 Ammann (SUI)	*Curtiss JN4-D2 Jenny*	*3334,25*
3 McDermot (GBR)	*Sopwith Triplane*	*3331,50*
4 Merckenschlager (GER)	*Grumman F7F-3*	*3327,25*
5 Fencl (CZE)	*knoller C II*	*3243,75*
17 Elofsson (SWE)	*Saab Safir 91C*	*3054,00*
32 Jörnheim (SWE)	*Vultee valiant BT 13*	*2792,50*
37 Borresen (NOR)	*DH-82 Kjeller Tiger Moth*	*2689,00*
47 Opsetmyren (NOR)	*Spitfire Mk IX*	*2376,00*
51 Olsen (NOR)	*Piper Cub J3*	*2061,75*
Final Results F4 Large Scale		
1 Lüthi (SUI)	*Bücker Jungmeister*	*3377,75*
2 Niederstrasser (AUT)	*Bücker Jungmeister*	*2943,75*
3 Reeves (GBR)	*Gloster Javelin*	*2923,50*
Final Placings F4B - Fesselflug/Control Line		
1 Kusy (CZE)	*Percival Proctor Mk IV*	*3486,5*
2 Tchubatov (RUS)	*YAK 52*	*3343,3*
3 ZawaDA (POL)	*Miles M-14A Magister*	*3307,8*
4 Kazirod (POL)	*Avro Lancaster B MK I*	*3307,3*

Final team Results F4C
1 SUI
2 RSA
3 AUT
13 NOR
15 SWE

Final Team Results F4 Large Scale
1 Switzerland
2 Austria
3 Great Britain

Final Team placings F4B
1 Czech Rep.
2 Polen
3 USA

Ovan: en DH 60 Moth i full action under tävlingarna i det vackra Schweiziska alplandskapet.

Till vänster ovan syns det svenska laget med jackor och tröjor med SVERIGE på ryggen.

Nedan till vänster syns en Tiger Moth DH 82 under landning.

Tre glada vinnare med sina maskiner fr v: John Ericson, Ergo 60 FAI, Lars Bexander Kyosho Caliber 60 och Johan Roisland Ergo 60 Vigor.

Resultat UT 2 - 00 Södertälje

F3c
Lars Bexander Wermdö
Krister Torstenson Trollhättan
Petter Strandh Malmö

Sport
John Ericson Wermdö
Philip v Krusenstierna Vallentuna
Anders Helmer Västerås

Populär
Johan Roisland, Wermdö
Jan Boman Wermdö
Anders Svensson Växjö

Helikopter-tävling UT 2 i Södertälje

Den 1-2 juli arrangerade Wermdö MHK UT 2 för F3c sport och populär på Påldalens fina modellflygfält i Södertälje. Tävlingen lockade 14 tappra piloter, både erfarna och nybörjare när det gäller tävling. Tävlingen flögs i tre omgångar för varje klass.

I höstlikt gråmulet väder 14° varmt och i rak sidvind avverkades två omgångar på lördagen. Söndagen bjöd på bättre vindar men för årstiden samma bistra tempratur. En omgång flögs, och tyvärr inträffade tävlingens enda missöde med en helikopter som hamnade högt upp i en tall. Noterbart är det något låga antalet tävlande, önskvärt vore om några av alla duktiga "buskflygare" som vi vet finns ute i landet kom ut i ljuset, framför allt i de lägre klasserna.

Segrare i högsta klassen F3c blev Lars Bexander från Wermdö som i augusti representerade Sverige på EM i Holland. Sportklassen vanns av John Ericson från Wermdö, i populärklassen vann debutanten Johan Roisland också han från Wermdö, Grattis! detta bör inspirera andra att ta chansen i tävlingssammanhang.

Tävlingen avslutades vid lunchtid på söndagen med prisutdelning i Påldalens klubbhus och tack vare Minicars, Hobbyborgen, Kalmar RC center, Helitech och Videobolaget blev det ett riktigt fint prisbord .

Jan Boman

NYHET!

Ny X-Cell 50-modell CCPM inom kort! Från 5995:-

X-CELL

Fyra nya helikoptrar från X-Cell med det flesta options som standard!

1001 ST X-Cell .60ST Sports Trainer
1003 CT X-Cell .60 (Competition Trainer)
1004 SE X-Cell Graphite .60 S.E.
1006 WC X-cell XL-Pro II

Gå med i X-Cell Sweden • Anmäl Dig på RC-Centers hemsida • Medlemskapet är GRATIS • Det enda Du behöver är en X-Cell helikopter. Du får som medlemsförmån 10 procent på alla reservdelar och tävlar Du med X-Cell har Du 15 procent! • Vidare kommer nyheter och specialerbjudanden direkt till Dig via e-mail.

• NYA X-3810 med digitaltrim nu som lagervara: pris 5.995:- Laddare Tx/Rx acke.

• NYHET: SAB rotorblad i lager, extremt bra blad, används av de flesta elitflygarna, prisex SAB 55 cm från 785:-, SAB 68 cm/190 g, 985:-

Gör ett besök på vår hemsida http: www.algonet.se/~rccenter — alltid aktuell och med fina erbjudanden!

Öppet: mån-tisd 12-18 • onsd 18-20 • torsd-fred 12-18 • Lörd 12-15 • VI SÄLJER PÅ POSTORDER!

KALMARRCCENTER
Wismarsvägen 10, 393 54 Kalmar • Tel 0480-294 59 & 070-530 15 10
E-mail: rccenter@algonet.se • http: www.algonet.se/~rccenter

HOBBY MÄSSAN

3-5 NOVEMBER
FRESCATIHALLEN

• RAKETER • ÅNGBÅTAR • RC BILAR • DRAGSTER • BÅTDAMM
• TIDNINGAR • TÅGBANOR • TÄVLINGAR • NYHETER • BÖCKER
• PLASTMODELLER • U-BÅTAR • BALSAMODELLER
• SKALAMODELLER • ÅNGMASKINER • HJULLASTARE
• BILAR • SEGELBÅTAR • SPEL • TILLBEHÖR • MASKINER
• RC BÅTAR • LINFLYG • MOTORBÅTAR• FÖRSÄLJNING • FILM
• SERVERING • KLUBBAR • VERKTYG • TÄVLINGAR
• UPPVISNINGAR • TANKS • HELIKOPTRAR
• PROVA SJÄLV • ERBJUDANDEN • FÖRENINGAR
• BESINDRIVNA MODELLER • FLYGSIMULATOR
• WORK SHOPS • FINMEKANIK • ELEKTRONIK
• FÖRETAG • MODELLFLYGSIMULATORER
ÅNGTÅGSBANA • SPÅRVÄG • STJÄRNMOTORER
AMATÖRRADIO VIA DATOR & SATELLIT • DX

Med reservation för änd-

T-bana till Universitetet

OPPET: 10- 18 fre, lo
OPPET: 10-17 sö
www.hobbymassan.com

KANONPRIS PÅ MVVS MOTORER!

MVVS 15 m pipa 519:-
MVVS 21 m ljuddämp 562:-
MVVS 21 m pipa.....629:-
MVVS 28 m ljuddämp....595:-
MVVS 28 m pipa 655:-
MVVS 40 m ljuddämp....633:-
MVVS 40 m pipa.....698:-
MVVS 45 m ljuddämp 735:-
MVVS 45 m pipa.....735:-
MVVS 49 m ljuddämp....859:-
MVVS 49 m pipa 859:-
MVVS 77 m ljuddämp..1.065:-
MVVS 77 m pipa.....1.269:-
MVVS 144 TWIN m pipor 2.890:-
MVVS 150 m pipa 2.350:-

Öppet: Vardagar 10–17.30 Lunch 13–14.15 Lördagar 10–13

S T E N B E R G S
RC HOBBY

BILAR-BÅTAR-FLYGPLAN-HELIKOPTRAR
Kungsgatan 125, 903 32 Umeå • Tel 090-14 18 70

Pryl TORG

SÄLJES SÄLJES SÄLJES

Zenoah G62. 0611-201 66 eller 070-668 37 04

Segelbåt Kyosho SEAWIND, total höjd 1850 mm, längd 998 mm, komplett med 2-kanalsradio 27 Mhz & Rx/Tx-ackar och laddare. 2.200:-. Västkusten. 035-404 45 eft 17.

Segelbåt Kyosho WINDSTAR, total höj 1650 mm, längd 900 mm, komplett med 2-kanalsradio 27 MHz & Rx/Tx-ackar och laddare. 1.800:-. Västkusten. 035-404 45 eft 17.

Radio Hitec Flash 5, 35 Mhz, 5-kanals mottagare + 5 servon mini HS-60, utan ackar & kristaller. 1.500:-. Västkusten. 035-404 45 eft 17.

Radio Hitec Flash 5, 35 Mhz, 4-kanals mottagare + 4 standardservon HS-303, utan ackar, utan kristaller. 1.000:-. Västkusten. 035-404 45 eft 17.

Viggen 1:10 E.Johnsson byggsats med foam vinge kompl med skala ställ säljes.4500:-Niclas 0470-83141 el 0708545127
MVH N.Haraldsson Mnr 46194

KÖPES KÖPES KÖPES

MODELLMOTORER KÖPES.
Jag önskar köpa på mig lite motorer av olika fabrikat och storlekar. Hjärtat klappar lite extra mycket för 4-taktare och dieslar. En förutsättning är att motorerna är i garanterat bra skick och helst - om möjligt - okörda. Har du någonting att sälja, så ring till Lasse på tel: 0708-211 354.

Utlovad Bulldog i nästa nummer

Den dokumentation och den ritning som utlovades till Scottish Aviation Bulldog har skjutits till nästa nummer. Det kommer att bli en färgrik presentation till glädje för alla dem som satsar på detta bygge. Vi har hört hobbyhandlare som har rapporterat om materialinköp avsedda för just detta bygge.

Red

US COMPOSIT
KOMPOSITSPECIALISTEN

Lingonvägen 6, 542 32 Mariestad • Tel 0501-707 62
E-mail: us.composit@beta.telenordia.se
Hemsida: http://user.tninet.se/~zvu783i

MULTIPLEX

Glasfiber

Epoxiplast		275:-/kg
Glasfiberväv	25 g/m²	75:-/m²
	50 g/m²	70:-/m²
	105 g/m²	105:-/m²
	163 g/m²	80:-/m²
	280 g/m²	95:-/m²
Glasfiberband,bredd 25 mm & 50 mm		12:-/m
Kolfiberband K12, 1 hg/ca 100 m		105:-/rulle

Vi har det mesta in kompositmaterial till exempel kol, kevlar- & kombiväv, kolfiberband, strumpor av både kol- & glasfiber. Vi har även kolfiberstötstänger.

ZLIN 50L • 2.390:-
220 cm, 35 cc
1:a i Aresticupen 1998

Allt inom modellflyg

Nya flygprylar & tips

Spaning på hobbymarknaden av Kjell Stenbom

El-flyg från MPX

Multiplex har tre intressanta nya drivpaket för el-flyg på gång.

Det är växlade motorer i tre storleksklasser, från motorseglare med cirka 2 kg vikt, park-flyers med cirka 800 g vikt till inomhus/slowflyers på cirka 250 g.

Det minsta drivpaketet för indoor- och slowflying heter 150 BB och har en tystgående växlad motor med 7,0:1 eller 9,7:1 utväxling. Motorn är dubbelt kullagrad och klarar 1,5 A och 7 celler.

Motorn med växel väger 26 g och passar för modellvikter upp till 250 g. Pris cirka180:-.

Mellanstorleken heter 400 L och har även det en tystgående, växlad Permax 400-motor med utväxling 2,3:1 som väger cirka 120 g. Det drivpaketet är avsett för parkflygning och klarar modellvikter på ca 800 g. Pris cirka 200:- för en komplett sats med motor, propeller och växellåda.

Det tredje drivpaketet heter 600 P med en växlad, glidlagrad Permax 600 ferritmotor med kullager och metalldrev i växellådan. En verkningsgrad på 95 % anges för hela paketet.

Paketet är avsett bland annat för motoriserade seglare med flygvikter upp till ca 2 kg. Växelförhållandet är 3:1 och det är tänkt för ack-paket med 10 celler och en 11x8 vikpropeller.

Motor med växellåda kostar cirka 370:-, vikpropeller 11x8 tum komplett med spinner och nav kostar cirka 120:-.

Alla dessa prylar finns hos ORBO AB.

Ny Solarfilm

I maj i år släppte SOLARFILM en ny modellklädsel som de givit namnet "Supershrink Polyester".

Den gamla hederliga klädselfilmen "Solarfilm" bestod av en Polypropylenfilm med stor krympförmåga som var lätt att sträcka runt dubbelkrökta ytor och kunde hanteras vid låg temperatur.

Nackdelen med den har varit att den slaknar och lätt bubblar sig vid varm väderlek. Den har också varit olämplig att användas på modeller med diesel- eller bensinmotorer.

Den nya filmen har man därför valt att basera på en polyesterbas. Den kan fortfarande användas vid låg temperatur, den bubblar sig inte i solskenet och den kan utan problem användas till modeller med diesel- eller bensinmotorer.

Supershrink Polyester väger ungefär lika mycket som den gamla Solarfilmen och den finns i många färger, även i en serie med transparanta färger.

Den finns i 2 meters och 10 meters rullar med bredden 686 mm.

Solarfilm Supershrink Polyester finns hos Natans Hobby.

Intelligens ombord

Natans Hobby har en ny revolutionerande pryl som kanske kan lösa dina problem med trilskande motorer.

Intelligent Glow System heter en nyutvecklad och patentsökt kombinerad glödstiftsdrivare och ack-vakt från South Herts Models i England. Namnet antyder att IGS är mer än bara en glödstiftsdrivare.

IGS förser stiftet med rätt strömstyrka i varje driftsfall. Den känner av glödstifts-trådens motstånd och justerar den utmatade strömmen varje microsekund.

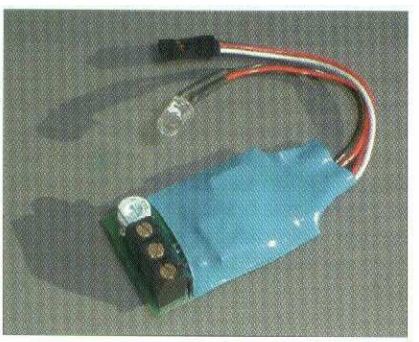
Det ger en mycket säker tomgång på motorn men det ger även viktig stöttning av glödstiftet vid gaspådrag.

IGS kopplas in parallellt med trottelservot och ställs in tillsammans med trottelkanalen så att det är inaktivt vid helt stängd och fullt öppen trottel. IGS kalibreras enkelt för glödstiftens egenskaper.

Funktionen som ackvarnare sker med en inbyggd lysdiod som talar om när glödström matas och när mottagarackens spänning går under 1,1 V.

Strömförbrukningen är mycket låg och en ensam 1,2 V NiCd-cell på 600 mAh eller mer klarar försörjningen.

IGS kostar ca 345:- hos Natans Hobby.



1:4 EXTRA ARF

ARF-modeller kommer mer och mer, även i storformat. SIG:s nya Extra 300XS är i skala 1:4 och är alltså en "äkta" ARF med allt vad det innebär.

Fabriksklädd med Goldberg UltraCote och lackerade glasfiberkåpor. Tillbehören är av den kraftigare sorten som behövs för den sortens flygning som modellen är avsedd för. Det mesta finns med men en gubbe i skala 1:4 behövs.

Spännvidden är strax under 2 meter. SIG rekommenderar en motor mellan 20-30 cm^3.

SIG har även en CAP231EX i motsvarande storlek, även den i ARF-utförande.

OS MAX 1.60 FX

En ny värstingmotor från OS, MAX 1.60 FX, den största motorn i den populära FX-serien med flygmotorer.

Den har samma konstruktionsprinciper som de andra FX-motorerna.

Bränsleförbrukningen har hållits låg och vridmomentet på låga varv har prioriterats. Effekten anges till 3,7 bhp vid 9000 rpm och toppvarvet anges till 10 000 rpm. Vikten ligger strax under 1 kg, förmodligen exklusive den medföljande ljuddämparen.

TT Raptor 60

Thunder Tiger har meddelat att de kommer med Raptor 60 i december. Den första informationen berättar att den kommer både som kit och monterad.Fullt kullagrad. Håll ögonen öppna.

Nya flygprylar & tips

Spaning på hobbymarknaden av Kjell Stenbom

Midget Mustang

Elde-Importen tar hem flera byggsatser från tyska Jamara.

En av Jamaras nyheter för i år är denna läckra Midget Mustang. En skalamodell av ett experimental-flygplan som används flitigt i fullskala pylon-racing i sport-klassen.

Byggsatsen är konstruerad med en infärgad glasfiberkropp och vinge av balsa och plywood. Spännvidden är 1512 mm och längden 1290 mm.

Modellens flygvikt är beräknad till ungefär 3,5 kg och motorstorleken ska ligga på 10-15 cm^3.

Det finns två versioner att välja på, antingen i ett elegant blått och vitt färgschema eller den häftiga "Tigerdekoren" på bilden.

Midget Mustang är en utmärkt modell för både avancerad aerobatic och fartfylld pylonracing.

F4U Corsair ny SQS från Kyosho

Kyoshos SQS-serie har blivit en stor framgång om man dömer av hur många nya modeller som hela tiden dyker upp.

Knappt har butikerna fått upp de tre senaste tillskotten i serien, P-51 Mustang, CAP 232 och Piper Cub förrän nästa modell är på väg.

Denna gång är det ytterligare ett klassiskt WWII jaktplan som presenteras, en F4U Corsair.

Som många av de andra modellerna i SQS-serien är det här en ARF-modell med färdigbyggda och klädda vinghalvor och stjärtparti.

Modellen har en glasfiberkropp och balsavinge som vanligt men på Corsairen är vingens mittparti också av glasfiber. Denna lösning tar elegant hand om ett Corsairbygges svåraste parti.

Glasfiberdelarna har en blå gelcoatfinish och vingarna kommer färdigklädda med plastfilm. Det ska bara klistras lite dekaler innan dekoren är klar.

Vingen är förberedd för ett specialkonstruerat landställ från Hobbico som fälls bakåt med samtidig vridning av hjulet, precis som på förebilden. Stället finns som option och det ger modellen den rätta känslan.

Motorvalet till den här modellen bör ligga i .40-klassen för en 2-taktsmotor, väljer man däremot en 4-taktsmotor passar det bättre med en .50-storlek. Spännvidden är 1137 mm och vingaren är 37 dm^2 vilket tillsammans med en vikt på cirka 3 kg ger en vingbelastning på ungefär 80 m g/dm^2, en ganska hyfsad siffra för en fightermodell.

Sunwheel

WD Sunwheel är en av Graupners Parkflyer-modeller i det typiska formpressade foam-utförandet.

Det är en ganska stor modell med 900 mm spännvidd och en vikt på 400 g. Som drivkälla behövs en Speed 280 FG3-motor och en Cam Slim-propeller, en 9,6 V/270 mAh drivack samt ett Pico MOS 20 elektroniskt fartreglage med BEC och broms. Modellen är färdigmålad och behöver endast förses med de dekaler som följer med i satsen.

Distribueras av Hobbyborgen AB.

ACE Simple Series

Simple Series är enkla RC-modeller med ungefär en meters spännvidd. Lättbyggda lådkroppsbyggsatser med gjutna frigolit-vingar och balsaflaksstjärt.

Två till fyra kanaler och en .07 eller 480 el-motor ger en modell att flyga på närmaste öppna plats i fotbollsplansstorlek.

Serien innehåller sju olika modeller, bland annat denna F-4U Corsair.

Distribueras av Carrocar AB.

LRP börjar med el-flyg

LRP är ett tyskt elektronikföretag som tidigare sysslat enbart med RC-bilsprodukter som motorer, fartreglage, laddare mm. Nu utökar de sin verksamhet och presenterar sina allra första elmotorreglage för el-flyg i en serie som heter Stratos.

Först kommer tre vanliga elflyg-reglage med BEC-krets, Stratos 23A-6-12 BEC, 38A-6-12 BEC och 53A-6-12 BEC samt två OPTO-reglage som heter Stratos 58A-7-18 OPTO och 80A-7-18 OPTO.

Switchfrekvensen på dessa reglage ligger på 4 kHz och BEC-versionerna har en så kallad "Super-BEC" som tillåter användning av fem servon utan problem.

Ett reglage för helikopterflygare finns också med i sortimentet. Stratos Helistar är ett digitalt motorreglage för el-helikoptrar som jobbar med 1250 Hz switchfrekvens.

Det klarar upp till 10-celler och 35 A kontinuerlig strömförbrukning samt peakströmmar upp till 150 A.

Trottelkurvan är designad med hjälp av erfarna helikopterpiloter för att tillgodose de speciella krav som ställs på ett helikopterreglage.

Även detta reglage har en "Super-BEC" krets med 1,6 A kontinuerligt strömuttag som tillåter ett oinskränkt utnyttjande av fyra servon och ett gyro. Reglaget innehåller också ett särskilt signalfilter som eliminerar störningar på radion.

Det finns nya flygmotorer hos LRP också. Zenit Superfun 650-10BB är en motor speciellt utvecklad för stora motor-segelmodeller och vanliga motormodeller med 6-8 cellers ackpaket.

Motorn är en lättviktare på 250 g och måtten är desamma som för en normal 600-motor. Den är utrustad med dubbla kullager och kommer med inkörda kol och installerade kondensatorer.

LRP:s produkter finns hos Procar AB.

RABATTKORTET!

Spar pengar på Dina inköp med vårt rabattkort! Kortet kostar 200 :- och gäller i ett år. Det ger Dig 10% på hela vårt sortiment, dock ej för redan nedsatta varor, paketpriser, servopaket. Om Du handlar för minst 2.000:- per år är det en god affär — köper Du en motor för 2.000:- x 10%= 200:- & kortet är betalt! Kortet är personligt och kan ej överlåtas. Postorderkunder anger kortets nummer vid beställningen — enkelt!

Som extra bonus lottar vi varje månad ut till 3 rabattkortsinnehavare brahagrejer för ett värde av 300:-/styck. Beställes och betalas över pg 88 49 80-4 — skriv rabattkort och Ditt namn och adress på talongen.

Rabattkortsvinnare:(ett presentkort på 300:-) dragna av Jan-Olov Väsby Modellklubb.
Juli: 178 Kenny Cato Arvika. 190 Leif Bergkvist Borlänge. 198 Joakim Johansson Upp.Väsby
Aug: 123 Magnus Lindström Linköping 179 Henrik Teorin Borås 183 Björn Sörklint Hässelby
Sep.332 Johan Bäckman Upp.Väsby. 601 Nicklas upphed Tumba, 859 Lars Guldbransson Näsåker

AVIO OCH MANTUA MODELLI

Byggsatser med lasersågade delar och färdiga vingar

Piper Arrow, f .61-.91-motor, spv 2.100 mm 1.938:-
SIAI Marchetti, f .61-motor, spv 1.720 mm 1.590:-
Följande tre nu på lager igen!
Double, sjöflygplan f .40-.46, spv 1.470 mm 1.590:-
Cessna Skymaster, tvåmot f 2 x .46, spv 2.200 mm 2.195:-
Fieseler F156 Storch, f .46-.61, spv 2.008 mm 1.995:-
NYHET! **CANT-ZETA**, 3-mot bombplan för tre .50-.56 4-t 2.495:-
PONTONER för modeller 4-7 kg, ARF-utförande 598:-

MODELLER med Duraflex-kropp & färdiga vingar

ARIANE 5, motorseglare f .25-.36, spv 2.920 mm 1.988:-
CESSNA CARDINAL, f .61-.91, spv 2.120 mm 2.647:-
BIPE SPECIAL, f .61-motor, spv 1.400:- 1.890:-

SVENSON ÄR TILLBAKA!

NYHET! **Britten Norman Islander** • Tvåmot, högving med fasta ställ. För .40-mot, finns på lager. Se den på www.sodershobby.se **PRIS 2.495:-**

NYHET! **P-51D Mustang** • skala1:7, Spv 1623 mm, längd 1395 mm, vikt enb modell 2100 g, f motor 10.12 cc/2-takt, 15.20 4-takt. Balsa/plykonstruktion. Dekal, hel motorkåpa i ABS, klar canopy, spinner, sporrhjul mm. Vacuumformad kroppsunderdel. Design f infällb ställ & flaps. Lättbyggd m CadCamp-syst. På lager fr slutet av mars **PRIS 1.595:-**

NYHET! **Piper Cub J3** • skala 1:6, Spv 1800 mm, längd 1135 mm, vikt inkl motor & radio 2650 g. Mot min .40/2-takt, .56/4-takt. Balsa/plykonstruktion. Kroppssidor i en del, realistiskt landställ i dural, vacuumformade fönster, motorattrapp, hjul & div småtillbehör. På lager från slutet mars. **PRIS 995:-**

Pinto • Midvingad aerobatik trainer med symmetrisk vingprofil, spv 1500 mm, motor 5/6,5 cc **PRIS 998:-**

Fly Boy • Lågvingad sportmodell med aerobatikprestanda, mycket snygg, spv 1500 mm, motor 5/6,5 cc **PRIS 1.245:-**

The Duke • Magnifik oldtimer, hög kvalitet i flygning & utseende, spv 1685 mm, motor 6,5/10 cc **PRIS 1.249:-**

Bristol Scout-C • Superb skalamodell med utmärkta flygegenskaper, motorkåpa i aluminium, spv 1250 mm, motor 6,5/10 cc **PRIS 1.345:-**

Vicomte • Mycket snygg och lätt modern oldtimer. Flyger mycket långsamt, spv 1600 mm, motor 3,5/5 cc **PRIS 798:-**

Baronett • Oldtimer lika Vicomte, flyger mycket långsamt, spv 1300 mm, motor 2,5/4 cc, tre kanaler **PRIS 598:-**

NYHET! **Fieseler Fi-156 Storch** (Svenska flygvapnets S 14!) Fantastisk byggsats av ett fantastiskt flygplan. Levereras med stansat & sågat material med massor av tillbehör — fjädrande landställ mm. Spännvidd 2375 mm, längd 1560 mm. Vikt 4,5 kg. Motor 6,5-10 cc. 4-kanalradio **PRIS 3.298:-**

Wayfarer • Snygg dubbeldäckare med stilrent utseende. Lätt att bygga och flyga med aerobatikprestanda. Byggsats i Svenson-kvalité. Spännvidd 1335 mm, längd 1100 mm. Motor 6,5-10 cc. Radio 4-kanalare **PRIS 1.345:-**

Twinny • Inspirerad av Wayfarer. Liten trevlig biplan för små motorer. Lätta att bygga & flyga. Spännvidd 1005 mm, längd 802 mm. Motor 2,5-4 cc. 4-kanalare **PRIS 745:-**

NYHET! **CURTISS P-40E**
Välkänt USA-jaktplan i skala 1:7. Lev m stansat och sågat material, transp canopy. Spinner, dekaler, småtillbehör mm. Spv 1625 mm, längd 1360 mm. F. 10-15 cc. **PRIS 1.595:-**

Samtliga Svenson-byggsatser levereras med tydlig och lättförståelig ritning, bockat landställ, vissa med motorkåpa i ABS-plast, tank & tillbehör.

NYHET! **Nygamla byggsatser från Kanada.**
Unionville Hobby Supply. Kanadensiska buskflygplan.

Beaver • 6" Spännvidd 1829mm **PRIS 1.375:-**
Otter • 6" Spännvidd 1828mm **PRIS 1.395:-**
Norseman • Spännvidd 1600mm **PRIS 1.395:-**
(Flygvapenmuseum & på Arlanda)
Tiger Moth • Spännvidd 1308mm **PRIS 1.495:-**
Fleet Finch • Spännvidd 1308mm **PRIS 1.595:-**
Norseman • 7" Spännvidd 2172mm **PRIS 2.195:-**
Norseman • 7" med pontoner **PRIS 2.495:-**
Beaver • 8" Spännvidd 2438 mm **PRIS 2.490:-**
Turbo Beaver • 8" spännvidd 2438 mm **PRIS 2.490:-**

PROPWASH VIDEO • Ny serie video-filmer från en av USA:s största producenter av modellflygvideos. Mycket sevärda i hög kvalitet!

- OOPS! Kraschfilm, 20 min
- Son of OOPS, Kraschfilm, 20 min
- Crasher One. Kraschfilm, 32 min
- **Crasher Two**

245:- /styck

- Out of Control. Utsåld!
- Top Gun Tournam '95, 115 min
- Top Gun Tournam '96, 110 min
- Top Gun Tournam '97,114 min 295:-
- Heli International '95, 115 min 295:-
- Jets over Deland '95, 110 min
- Jets over Deland '96, 108 min
- Jets over Deland '97 fläkt
- Superman Jet Rally '96, 90 min
- Tournaments of Champions '96
- Tournaments of Champions '97 OBS 2 kasetter per sats 445:-
- **Top Gun 1999, 2 band 398:-**
- **Tournament of Champions '99** OBS 2 kasetter per sats 398:-
- Superman Jet Rally '97, fläkt 255:-
- Heli Internationals '97 295:-
- **Heli Internationals '99 295:-**
- Top Gun Tournam '98 295:-
- Florida Jets '98 295:-
- **Michigan Float Fly 245:-**
- Warbirds over Schenectady, *USAs största möte med end warbirds, en del så stora så man tror de är riktiga*, 60 min 195:-
- Scale Modelling's Black Art. Dave Platts *"allt Du vill veta hur dom stora pojkarna gör den riktiga skala-looken!* 100 min 365:-

255:-/styck

Nya filmer på väg in! Kommer i mitten på april

Vi har Graupners Aresti-final på video, 165:-

Servon • HiTec

HS-50	365:-	4-pack1095:-	
HS-55	265:-	4-pack 795:-	nytt
HS-81	265:-	795:-	
HS-81MG	365:-	1095:-	
HS-85BB+	345:-	1035:-	
HS-85MG	425:-	1275:-	
HS-225	335:-	1005:-	
HS-225MG	425:-	1275:-	nytt
HS-422	195:-	585:-	
HS-425	235:-	705:-	
HS-525	395:-	1185:-	
HS-545	395:-	1185:-	
HS-605BB	425:-	1275:-	
HS-625MG	540:-	1620:-	nytt
HS-645MG	540:-	1620:-	nytt
HS-700	395:-	2-pack 645:-	
HS-705MG	540:-	2-pack 865:-	
HS-805	590:-	2-pack 945:-	
HS-75BB	540:-	Landställ	

Servon • Futaba

FP 3001kull.	190:-	4-pack	598:-
FP 148 Stnd	149:-	4-pack	447:-

Servon • Graupner

Gr 5008	240:-	4-pack	698:-

OBS Futaba & Graupner-servon lev utan gummibussningar & ok!

KLIPPET!

Under denna rubrik säljer vi till extra lågt pris varor som troligen inte kommer tillbaka och med begränsat antal. Hög fraktkostnad på byggsatser på grund av Postens nya regler. Ring för fraktpris!

Höstklipp på Kyoshomodeller, till priser som garanterat inte kommer tillbaka.

2 st	Clipped wing Cub pink	Normalpris: 2290:	REA. 1475:-
11	SpaceWalker 01.11547	2390:-	REA. 1545:-
14	PT 19 01.11552	2290:-	REA. 1545:-
4	Aurum Sports 01.11643	3390:-	REA. 2198:-
18	Cessna Agwagon 01.11721	2640:-	REA. 1655:-
10	Super Sterman 01.11722	2840:-	REA. 1846:-
4	Aurum SP 30EX 01.11743	4290:-	REA. 2698:-
4	Aurum SP 30EX 01.11744	4290:-	REA. 2698:-
6	Majestic 1400 01.11851	3190:-	REA. 1998:-
4	Aurum Acro 30 01.11944	4390:-	REA. 2745:-
	KYOSHO Catalina, blå, utan ställ	3.945:-	1.998:-

Obs frakten för Catalinan ligger på 335:-!

Åsögatan 174, 116 32 Stockholm " På Söder"
Måndag-Fredag 10-18 Lördag 10-14
Telefon 08-643 67 87 Fax 08-702 15 90

Vi beklagar att det är svårt att komma fram på telefon. Måndag/tisdag besvärligast. Prova onsdag/torsdag!
OBS! För beställda men ej utlösta varor fakturerar vi Postens avgifter samt en exp-avgift på 50:-!

Se våra modeller "levande" på hemsida www.sodersrchobby.se

Heli Tech

NYHETER 2000

G5000T

Nu äntligen här! Marknadens bästa heading holdgyro. Har både "hold" och normalläge samt ställbar "hold"-verkan

3.295:-
4.295:-
med servo NES-8700G

Voyager E

Ny elhelikopter i toppklass! Med 120° ccpm-styrning & 2-stegad transmission. Kompl. med motor, JR-gyro och fartreglage

4.795:-

X-3810 A.D.T.

Ni finns den beprövade 3810 med digitala trimmar, vilket gör den till marknadens mest lättanvända computer-radio

6.995:-
med fyra stycken digitala servon DS811

www.helitech.org

08-570 359 89 • 070-532 84 67

Med reservation för prisändringarn

ARTF
Almost Ready To Fly

SEAGULL MODEL

c:a pris
1394:-

EXTRA 300L
Seagull Models senaste ARTF modell är en sportskalamodell av den populära aerobatic kärran Extra 300L.

Extra 300L modellen levereras (som alla andra Seagull modeller) komplett med alla tillbehör som hjul, tank, motorfäste, roderstänger m.m.

Spännvidd: 127 cm • **Motor:** 6.5–8 cc

Andra Seagull Models ARTF flygplan:

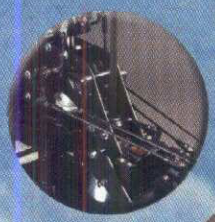
SPACEWALKER
Spv: 160 cm
Motor: 6.5–8 cc
C:a pris: 1350:-

ARISING STAR
Spv: 161 cm
Motor: 6.5–8 cc
C:a pris: 1089:-

PLASMA SPORT
Spv: 150 cm
Motor: 6.5–8 cc
C:a pris: 1475:-

TEXAN AT-6
Spv: 161 cm
Motor: 6.5–8 cc
C:a pris: 2102:-

robbe Schluter



MILLENNIUM 60-II
Robbes bästa 3-D prestanda helikopter i 60 storlek – perfekt även för avancerad F3C tävlingsflygning!

Mycket stabil mekanik och konstruktion som tål tuffa tag i hårda flygmanövrar.

Huvudrotor: c:a 1490 mm • **Längd:** c:a 1470 mm • **Vikt:** c:a 5.15 kg • **Motor:** 10 cc (Novarossi C60H rek.)

c:a pris
11702:-

robbe Schluter

CONQUEST 50
Tycker du att Millennium 60-II är en för stor helikopter? Då är Conquest en perfekt högprestanda helikopter för dig! Avsedd för 8.5 cc motorer som t.ex. Novarossi C50H. Conquest kombinerar det bästa från dess "syskonmodeller" Moskito & Futura till en perfekt konstruktion som tål hårda tag i alla 3D manövrar.

Huvudrotor: c:a 1310 mm • **Längd:** c:a 1300 mm • **Vikt:** c:a 4.2 kg • **Motor:** 8.5 cc (Novarossi C50H rek.)

c:a pris
8575:-

Nya 2000 kataloger!

Sätt in **14:-** för Robbes nyhetskatalog (engelsk text) eller **70:-** för huvudkatalogen (tysk text) på postgiro **717811-4**. Märk talongen med "Robbe huvudkatalog" resp. "Robbe nyhetskatalog" så är katalogen hemma i din brevlåda inom några dagar!

Futaba
PRECISON & HIGH PERFORMANCE

9Z Worldchampion Model-II helikopter
9ZH c:a **14255:-**
9ZHX c:a **12259:-**

Nu finns de hemma, Futabas nya 9-kanals värsting helikopterradio med förbättrad mjukvara!

- 9ZH lev. med R149DP mottagare.
- 9ZHX lev. som endast sändare.

c:a pris
798:-

R147F 7-kanals FM35 Minimottagare
Ny Futaba 7-kanals minimottagare – FM 35MHz.

- Storlek: 24.2x64x17.6 mm.
- Vikt: 26 gram.

c:a pris
2429:-

GY401 Mini-Gyro "AVCS"
Det andra gyrot i Futabas nya gyroserie, alla med AVCS (Heading Hold) funktion. GY401 är avsett för modeller med 4-10 cc glödstiftsmotorer.

- SMM gyro sensor (bättre än piezo).
- Omställbar känslighet från TX.
- Omställbar 70/270Hz pulsfrekvens för analog- eller digitalservo.
- Storlek: 27x27x20 mm.
- Vikt: 27 gram.

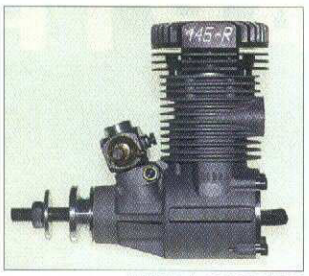
c:a pris
1293:-

S9150 digitalt vingservo
- Storlek: 47.5x27x25.3 mm.
- 0.18 s/60° - 5.8 kg/cm (vid 4.8 v).
- Vikt: 53 gram.

Distribueras av: Minicars Hobby AB • Tel: 018-71 20 15 • e-mail: info@minicars.se • www.minicars.se

WEBRA .80 ABC LONGSTROKE

WEBRA .32 ABC DYNAMIX COMPETITION



WEBRA 1.45 ABN PUMP

MOKI 1.35	3.080:-
MOKI 1.80	3.230:-
MOKI 2.10	3.435:-
SAITO FA-56	2.060:-
SAITO FA-91S	3.145:-
SAITO FA-150S	4.270:-
Ackvakt, 9 lysdioder, 4,8V	130:-
Ackvakt, 9 lysdioder, 6,0V	130:-
Ackvarnare, blits	75:-

Webra inside — aldrig fel — alltid i lager!

JR-sändare & mottagare

Byggsatser och tillbehör. OS och SAITO.
Dave Smith, UK, modeller i lager.
Stora modeller finns för omgående leverans!
JR/Graupner, Delro, Airfly, Kavan, Jamara.

ELLTECH

• Hallavägen 4, 512 60 Överlida •
Öppettider 0900-1600, måndag - fredag
Telefon 0325-323 82 • Telefax 0325-325 36
Hemsida: www.elltech.o.se
E-mail: finn@elltech.o.se

VÅRT MOTTO: GODA RÅD — LÅGA PRISER!

webra motor
Pure Power

WEBRA .32 ABCD	1.495:-
WEBRA .35 Ring Fun Fly	1.185:-
WEBRA .40 GT ABN	1.235:-
WEBRA .50 GT ABN	1.465:-
WEBRA .61 F ABCD	2.195:-
WEBRA .61 Long Stroke ABC	2.375:-
WEBRA .70 Competition Volfram ABCD	2.995:-
WEBRA .80 pump ABCD	3.075:-
WEBRA .80 Long Stroke pump ABCD	3.695:-
WEBRA 1.20 Ring	2.810:-
WEBRA 1.20 Ring pump	3.275:-
WEBRA 1.20 Long Stroke Ring pump	3.995:-
WEBRA 1.45 Ring pump	4.555:-

WEBRA helikoptermotorer

WEBRA .35 Heli Competition			1.445:-
WEBRA .35	1.320:-	WEBRA .61 - P5	2.385:-
WEBRA .50	1.525:-	WEBRA .75 - P5	2.895:-

MOTTAGARE

WEBRA Micro, 4-kanal	385:-	WEBRA DS9, 9-kanal	675:-
WEBRA Micro, 5-kanal	425:-	HiTec HFS04MI	586:-
WEBRA Nano, 6-kanal	555:-	HiTec HFD07RA	724:-

Svensktillverkade modellflygplan från Hobbyträ i Gnarp

Lindy 25

Lindy 25 är lämplig som nybörjar- eller andramodell, och är avsedd för 4-kanals RC-styrning. Byggsatsen innehåller förutom ritning och byggbeskrivning, färdigstansade detaljer i balsa och plywood, motorbock, landställ i aluminium, sporrställ med hjul, samtliga rodertillbehör, skruvar, muttrar och dekaler.

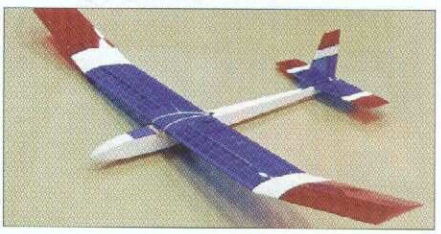
Vikt	*cirka 1700 gram*
Spännvidd	*1370 mm*
Vingyta	*30,1 dm²*
Motor	*.20-.30 tvåtakt*
Radio	*4 kanaler*

Blue Stick 20

Blue Stick 20 är en nybörjarmodell för 3-kanals radio. Byggsatsen innehåller förutom ritning, färdigstansade detaljer, landställ i aluminium, hjul, tank, samtliga rodertillbehör, skruvar och muttrar.

Spännvidd	*1370 mm*
Vingyta	*30,8 dm²*
Motor	*2,5-4,0 cc 2-takt*
Radio	*3 kanaler*

Blue Phoenix



Blue Phoenix är mycket lättflugen och ett fint tävlingsredskap vid tävlingar i klass F3B-Termik. Byggsatsen innehåller förutom ritning, färdigstansade detaljer och alla rodertillbehör. Modellen kan med fördel utrustas med elmotor.

Spännvidd	*1990 mm*

Klädsel till modellerna medföljer ej byggatserna.

Vi säljer även MOTORER, RC-anläggningar, lim, lack, klädsel och tillbehör

HOBBYTRÄ
Postlåda 1371 • 820 77 Gnarp

Vi tillverkar också en serie friflygmodeller: Termik, Cikada, Balsar, Lärkan, Höken samt gummimotormodellerna Robin och Kolibri

Telefon 0652-241 46 • Telefax 0652-242 00 • E-post: info@glhobbytra.se • Hemsida: www.glhobbytra.se

NES • PILOT • MARUTAKA • SOLARFILM • TETTRA • MASTER • X-ACTO

Nyheter från

MODELTECH

Model Techs ANGEL 2000
är en träfärdig segelkärra, som bara behöver radiomontering och lite beklädnadsmaterial för att få luft under vingarna! Det kommer även hem den lite mindre ANGEL 1600, men endast i begränsad upplaga, så skynda på innan det tar slut!

AT-6 TEXAN
är en träfärdig liten modell, som efter en enkel montering är stabil och rolig att flyga! Hjul, tank, spinner, motorkåpa i glasfiber samt stötstänger ingår i satsen! **Ej i bild!**

Spännvidd	1118 mm
Längd	743 mm
Motor	.15-.20 tvåtakt
Radio	4 kanaler

ARC RAVEN .40
är en träfärdig, snygg och välflygande modell. Hjul, tank, spinner och aluminiumställ ingår. en skönhet både att äga och flyga!

Spännvidd	1321 mm
Längd	1067 mm
Motor	.40-,53 tvåtakt
Radio	4 kanaler, 5 servon

Fråga efter O.S., DeLuxe & ModelTech's kataloger hos Din hobbyhandlare!

ARF SUKHOI 29 .40
är en nästan komplett modell sånär som på motor och radio. Satsen innehåller motorkåpa i glasfiber, ställbart motorfäste, hjul, spinner, aluminiumställ, stötstänger och gångjärn!

Spännvidd	1460 mm
Längd	1105 mm
Motor	.40-.46 tvåtakt, .52 fyrtakt
Radio	4 kanaler

ARC JUNO
Denna välflygande dubbeldäckare är välkänd bland de flesta modellflygarna!

Spännvidd	1100 mm
Längd	1025 mm
Motor	.25-.32 tvåtakt
	.40 fyrtakt
Radio	4 kanaler

ARF EXTRA 300 I .32
har semisymmetrisk vingprofil och vad Du behöver till i tillbehörsväg för att komma fortast möjligt upp i luften. Där ingår till och med pilot i satsen (omålad). Aluminiumställ, motorkåpa i glasfiber, hjulkåpor mm. Klar på en dag!

Spännvidd	1219 mm
Längd	990 mm
Motor	.25-.36 tvåtakt
Radio	4 kanaler

SVENSK DISTRIBUTÖR

MODEL-CRAFT

Djäknegatan 2, 211 35 MALMÖ
Tel 040-714 35 • Fax 040-12 97 05

FINNS I ALLA VÄLSORTERADE HOBBYAFFÄRER!

APC • MASTER • MARUTAKA • SOLARFILM • MASTER • POWERMAX • OS • PILOT

INES • POWERMAX • PILOT • MODEL-TECH • SOLARFILM • TETTRA • MASTER

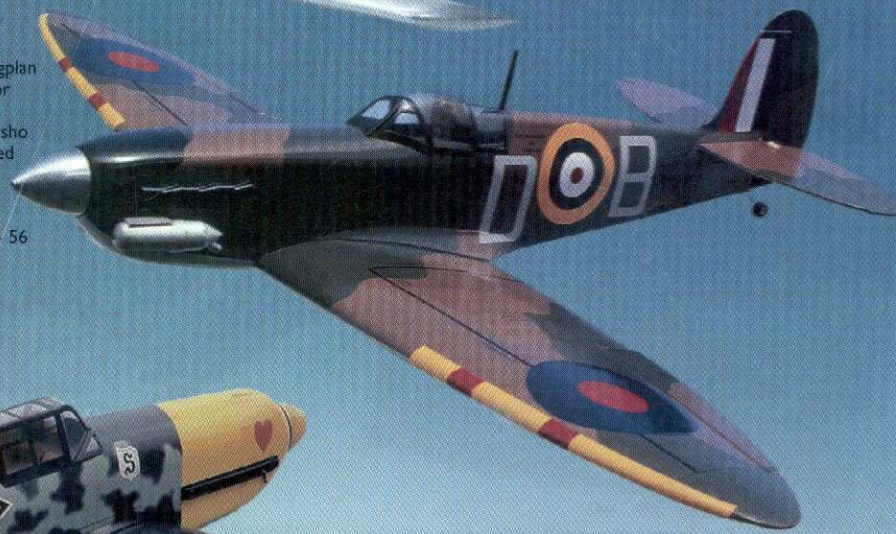
SQS
KYOSHO FACTORY ASSEMBLED AIRCRAFT
SUPER QUALITY SERIES

SQS- serien från Kyosho är en serie plan som kombinerar det svåraste av allt, nämligen en fantastisk kvalité till ett mycket rimligt pris.
Här presenterar vi några maskiner som ingår i denna mycket populära serie. Samtliga SQS-plan kommer autentiskt dekorerade vid leverans!

F-4U CORSIAR Detta hangarfartygsbaserade jaktplan är mest känt för sina knäckta vingar som ger det ett speciellt utseende. Förebilden hade en kraftig stjärnmotor som drev en mycket stor propeller vilket gav de speciella kraven på konstruktionen av landstället och vingarna, som var uppfällbara för att planet skulle ta liten plats ombord. Stjärnmotor-attrapp ingår.
· Färdigbyggd till 80% · Kropp i glasfiber, vingar av balsaklädd frigolit
· Färdiglackerad kropp, färdigklädda vingar i korrekt färg · Motorkåpa i glasfiber
· För 40 - 46 tvåtaktsmotor eller 52 - 56 fyrtakt · Längd 1137mm
· Spännvidd 1426mm **Beräknas finnas i butik i början på december!**

P-51 MUSTANG Legendariskt amerikanskt jaktplan från andra världskriget, här i D-utförande med den typiska bubbelhuven, den vackraste och mest välkända versionen. Det tuffa och välflygande planet har alltid varit uppskattat bland modellflygare. Liksom på alla Kyoshos Warbirds går infällbart landställ att montera. · Färdigbyggd till 90% · Kropp av balsaträ och frigolit, vingarna av balsaträ på traditionellt vis · Färdigklädd med autentisk dekor · Motorkåpa i glasfiber · För 40 - 46 tvåtaktsmotor eller 52 - 56 fyrtakt · Längd 1210mm · Spännvidd 1390mm

SUPERMARINE SPITFIRE Världens i särklass mest kända jaktflygplan – Supermarine Spitfire. Med sin kraftiga Rolls Royce Merlin V12-motor och sin slanka design med de karakteristiska ellips-formade vingar behärskade den lufthavet under andra världskriget. Modellen från Kyosho är fantastiskt vacker och naturtrogen. Klädd med en ny typ av film med dekoren färdigtryckt.
· Färdigbyggd till 90% · Byggd i trä, mest balsa, på traditionellt vis
· Färdigklädd med autentisk dekor · Motorkåpa i glasfiber
· Kan förses med infällbara ställ · För 40 - 46 tvåtaktsmotor eller 52 - 56 fyrtakt · Längd 1168mm · Spännvidd 1440mm



MESSERSCHMITT Bf109E Tysklands mest kända jaktplan Messerschmitt Bf109E från andravärldskriget. Det enda plan som kunde mäta sig med engelsmännens Spitfire. Nu som välflygande skalamodell från Kyosho.
· Färdigbyggd till 90% · Byggd helt i trä, mest balsa, på traditionellt vis · Färdigklädd med autentiskt dekor · Motorkåpa i glasfiber
· Kan förses med infälbara ställ · För 40 - 46 tvåtaktsmotor eller 52 - 56 fyrtakt.
· Längd 1210mm · Spännvidd 1420mm

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS

ALFTA (0271) Sven Thilmer AB 12322 BORÅS (033) HobbexButiken 140205 BÅLSTA (0171) RC Kul&Hobby 467337 FALUN (023) KBs RC-hobby 25866
GÄVLE (026) BoysToys 129902 GÖTEBORG (031) ToysLeksaker 459401, Hobbex Frölunda 470063, Hobbex Femman 158400 HALMSTAD (035) Lekia 159175
HAPARANDA (0922) JalaLeksaker 10200 HUDDINGE (08) Hobbymagasinet 7748484 HUDIKSVALL (0650) HudikHobby 99331
JÄRFÄLLA (08) HobbexButiken 58018090 KALMAR (0480) RC Center 29459 KARLSTAD (054) RCM Parts 183180
KATRINEHOLM (0150) Ljuddämparservice 16585 KIRUNA (0980) Minab 19027 KLIPPAN (0435) Hobbygården 10322 KRISTIANSTAD (044) Havannamagasinet 210839
KUNGSBACKA (0300) Lek&Hobby 14136 LINKÖPING (013) Lekia 123570 LULEÅ (0920) Hobbydetails&RC-EricsEl 16550
MALMÖ (040) HobbexButiken 433820 MORA (0250) Lek&Hobby 71185 NORRKÖPING (011) Lekhuset 287060 NYKÖPING (0155) Leksaksaffären 210196
PITEÅ (0911) CeGe:s Modellhobby 12322 RONNEBY (0457) Hobby&Fotoshopen 12344 STOCKHOLM (08) Roffes 333044, Wentzels Hobby 240790,
Söders RC (endast flyg) 643 67 87 STRÖMSTAD (0526) Kjells Lek&Hobby 61420 SUNDSVALL (060) Lekplaneten 158700
SÄFFLE (0533) Hobbykällaren 14594 TOMELILLA (0417) Alfs Leksaker 10008 TRANÅS (0140) Lek&Hobby 13843 UMEÅ (090) Slöjd&Hobby 144402, Stenbergs RC
Hobby 141870 UPPSALA (018) Lekia 141114 VARBERG (0340) Hobbyelektronik 80595 VIMMERBY (0492) Kerstins Leksakshus 31188
VISBY (0498) EllertsHobby 278800 VÄRGÅRDA (0322) Tinumix Hobby 621111 VÄNERSBORG (0521) SpeedEquipment 61808 VÄSTERÅS (021) Zetterlunds 131491
VÄXJÖ (0470) SmålandsRC 27515 ÄNGELHOLM (0431) Leksaksmagasinet 82350 ÖREBRO (019) HåkansHobby 226613 ÖSTERSUND (063) Modellhobby 121450

Konsumentombudsmannen Kyosho. Tjänar 08-588 619 56