modellflyg nytt

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD

Friflyg-EM i Ungern

2002
5

INTERPRESS 0257-05
05
7 388025 706002
RETURVECKA 52

Skala-VM i Kanada • Skala-SM i Karlsborg
Arvikaträffen • WASG2002 • Giles 202
Skala Väst • Byggtips: Limbomatik
Lilla Friflygcupen • Aresti-RM • SG-38

REALFLIGHT R/C SIMULATOR G2 GENERATION 2

GREAT PLANES® MODEL MANUFACTURING COMPANY

MED USB INTERLINK CONTROLLER

Upplev den mest realistiska RC-flyg simulatorn som finns på marknaden! RealFlight G2 med USB InterLink Controller låter dig flyga flygplan och helikoptrar som både ser ut och känns som de riktiga RC modellerna. Alla justeringar man gör i simulatorn påverkar modellen precis som på riktigt. Det känns precis som att flyga en RC modell – på Din PC!

Använd som "dummy" eller interface!

Anslut den enkelt till USB porten på din PC.

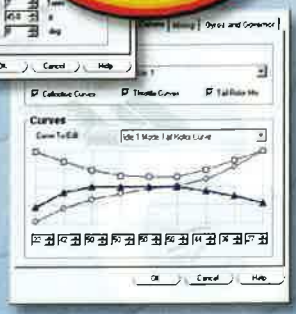
Välj mellan 12 HELIKOPTRAR!

LIMBO FLYGNING!

Välj mellan 19 FLYGPLAN!

PYLON RACING!

Fler än 500 justerbara parametrar!



Välj mellan 5 FLYGFÄLT!

RealFlight G2 med USB InterLink Controller

Ingen annan RC flyg simulator inkluderar en lika enkel som sofistikerad "sändare" som nya RealFlight G2 med USB InterLink Controller från Futaba®. Vill du flyga med din egen sändare? Inga problem, USB InterLink sändaren har ett inbyggt interface som gör det möjligt att använda din egen sändare till G2 utan extra interface!

18MZ4203 RealFlight G2 med USB InterLink Controller	**2780:–**
18MZ4212 RealFlight G2 –> G2 med USB InterLink Controller Uppgrad.	**1687:–**
18MZ4064 RealFlight Adaptersladd för Futaba FF9	**97:–**
18MZ4062 RealFlight Adaptersladd för Sanwa	**97:–**

Systemkrav:
- Windows® XP, ME, 2000/98
- Intel® Pentium 300 (600+ rek)
- USB port
- DirectX™ 8.1 kompatibelt ljud- och videokort
- 3D grafikkort (minst 32MB RAM) (VooDoo 1 & 2 kort fungerar inte)
- 500MB hårddisk utrymmo
- 64MB RAM
- Mer info: www.realflight.com

www.realflight.com

Distribueras av: Minicars Hobby AB **Telefon:** 018-60 65 71 **Fax:** 018-60 65 79 **e-mail:** info@minicars.se **Internet:** www.minicars.se

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
e-mail: robert.f3a.sundstrom@home.se

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 011-36 82 14
Pg-konto 51 81 65-6
Hemsida: www.modellflygforbund.se
e-mail: smff@telia.com

Prenumeration/helår/kalenderår 345:-.
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 (text, eps-,X-ad- eller tiff-format) senast 3 veckor före angiven utgivning.

Redaktionsrådets ledamöter
Esbjörn Forslund 08-532 510 84
Lilldalsvägen 36, 144 61 Rönninge
e-mail: esbjorn.forslund@etx.ericsson.se

Michael Christensen 031-981826
Göteborgsvägen 69, 445 57 Surte
e-mail: michael.christensen@swipnet.se

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

Preliminär utgivning

Modellflygnytt nr 5/02	18/10
Modellflygnytt nr 6/02	13/12
Modellflygnytt nr 1/03	14/2
Modellflygnytt nr 2/03	11/4
Modellflygnytt nr 3/03	13/6
Modellflygnytt nr 4/03	15/8

Tidningen postas i Växjö och bör anlända före angivna fredagar. Lokala variationer kan förekomma. Ordinarie presstopp är en månad före angivna utgivningsdagar, efter avtal kan senare lämning ske.

Tryck Elander Gummessons, Falköping 2002 ISSN-0345-813X

OMSLAGET
Henning Nyhegn, Danmark kastar sin F1C-modell. Foto Gurra Ågren.

Modellflygnytt nummer 5/02

SMFF - en arbetsgivare med ansvar	4
Nya flygprylar, nytt i hobbyhandeln	6
Arvikaträffen på Westlanda flygfält	8
Pålsboda Mfk:s första flgyträff en succé	10
SM, RM, LM och DM i inomhusflyg	12
World Aircombat Games i Tjeckien	14
Europamästerskapen i friflyg	16
Skaladokumentation: Görings Fokker D VII	20
Obegränsad motorstorlek i F3A	24
F3A SM i Jönköping	26
Modellflyg när Håbo firade 50 år	27
Karlskoga nya modellflygplats invigd	28
Att arrangera en upplevelsekväll	30
Skala-VM 2002: En tillställning de flesta helst vill glömma	32
Skala-SM i Karlsborg – läget under kontroll	36
Aresti-Väst: RM i Aresti	40
Oldtimerträff på Påldalen	42
Ukraina, ett friflygparadis	44
Uppsala tog det mesta vid Friflyg-SM	47
Final i Lilla Friflygcupen + UT 1	48
Bygg- & flygtips: Limbomatik	50
Skala Väst i stort och smått	52
50-årsjubileum för Oshkosh 2002	55
Gummimotormodellen Zipps	56
Skaladokumentation: Giles 202	58
Insänt: SG-38 i kvartsskala	60
Indoor West	62

Under sommaren har flera positiva saker hänt för SMFF och svenskt modellflyg. Dels har vi lyckats bli lovade ytterligare 5 (!) kanaler av Post och Telestyrelsen. Det gäller frekvenserna 35.000, 35.010, 35.020, 35.210 och 35.220 MHz (eller kanalerna 60, 61, 62, 81 och 82 om man så vill). Denna ansökan är den tredje formella inlagan till PTS jag varit med om under min tid som ordförande och den första som gett resultat. Man hinner med ungefär en om året, därför att det är den tid det tar för PTS att svara. Lyckan är dock inte fullständig, vi har siktet inställt betydligt högre än så. Styrelsens förstahandsmål är att få åtminstone 30 kanaler på 35 MHz. Idag har vi 18.

När kommer då dessa nya kanaler att bli tillgängliga för oss? Ja, det går inte att svara på idag. Det SMFF blivit lovade är att de skall bli tilldelade exklusivt till modellflyg vid nästa revision av frekvenstilldelningen. Nästa revision kommer ske under 2003, och det är därför rimligt att tro att kanalerna är tillgängliga för oss till säsongen 2004.

Tycker ni om Skala-tävlingar? Om så är fallet kanske ni blir glada över att Skala-VM 2006 kanske hamnar i Sverige. Vägen dit är dock ganska snårig och i slutändan är det medlemmarna i CIAM som röstar om värdskapet. SMFF har emellertid startat en förstudie som under hösten 2002 kommer jobba med att klargöra förutsättningar och vilja från svensk sida att genomföra arrangemanget.

Med goda höstliga och vintriga modellflygönskningar.

Robert Sundström, ordförande

Copyright Modellflygnytt

För insänt, av redaktionen ej beställt material ansvaras ej!

SMFF - en arbetsgivare med ansvar

Sveriges Modellflygförbund har sin expedition i Norrköping på den nu nedlagda flygflottiljen F13 på Bråvalla. De senaste femton åren har Bo Hallgren tjänstgjort på vårt kontor, som en välkänd profil inom förbundet. I april, efter förbundsmötet, avgick Bo Hallgren med ålderspension från sin befattning som expeditionschef vid SMFF.

Skilda pensionsformer

Som tjänsteman och fackligt ansluten till Handelstjänstemannaförbundet, HTF, hade Bo Hallgren rätt till sin tjänstepension men även till den avtalspension, som hans fackförbund förhandlat sig till genom åren. Nu visade det sig vid Bo Hallgrens pensionsavgång att SMFF, som inte var ansluten till någon arbetsgivarorganisation, utan endast hade (sedan 1978) ett så kallat hängavtal till HTF brustit i sitt arbetsgivaransvar och inte lagt undan pengar till Bo Hallgrens avtalspension. Detsamma gäller även Marie Bagge och vår senast anställda Elisabeth Carlson.

Vad kostar det förbundet

Alecta, en organisation som hanterar delar av det svenska pensionssystemet, meddelade i slutet av sommaren (24/7) att Sveriges Modellflygförbund står i skuld med 188897 kr till dem för Bo Hallgrens avtalspension.

Alecta kräver även ränta på pengarna med 57778 kr.

När detta skrivs, i början av september, har Alecta också krävt förbundet på 20788 kr för Elisabet Carlsons tid vid expeditionen medan uträkning pågår för Marie Bagges del. Sammantaget torde beloppen för de tre tjänstemännens upplupna avtalspensioner uppgå till ca 500000 kr inklusive ränta och särskild löneskatt (24,26 %).

Ansvar

Modellflygförbundets underlåtenhet att betala in de anställdas avtalspensioner genom åren kan nog bara förklaras av styrelsernas bristande kunskap om sådana frågor. Ingen kräver nämligen en arbetsgivare, som inte är ansluten till en arbetsgivarorganisation, på sådana avtalspensioner då det åligger arbetsgivaren att göra en s.k. inträdesanmälan och inkomma med årliga löneändringar till Alecta. Alla arbetsgivare är däremot skyldiga att betala arbetsgivaravgifter på de anställdas lön, något SMFF naturligtvis alltid gjort.

Arbetsgivaralliansen

Sedan den första mars i år är SMFF anslutet till Arbetsgivaralliansen, som är en arbetsgivarorganisation för föreningar och organisationer, däribland ideella sammanslutningar i likhet med Sveriges Modellflygförbund. SMFF ingår i branschen "Idrott". Med denna anslutning till Arbetsgivaralliansen följer ett gott stöd till styrelsen att hantera sitt arbetsgivaransvar, där det bland annat också ingår en automatisk och regelbunden betalning av de anställdas avtalspensioner.

Vad händer nu

Styrelsen bedömer, trots beloppens storlek ovan, att pengarna kan betalas till Alecta under åren 2002 och 2003 tack vare den likviditet som byggts upp i förbundet under de senaste åren. Det inträffade manar styrelsen i SMFF till eftertanke och visar att det utöver idealitet och glädje för att driva en god sak även krävs ansvar och kunskap av en god arbetsgivare.

Robert Sundström Förbundsordförande

Meddelanden från expeditionen

Till klubbarna!
Under hösten kommer vi att införa OCR-inbetalning av klubbavgifter. Varje klubb kommer att få sitt eget OCR-nummer som framgår av listor och inbetalningsavier.
Marie och Elisabeth

Flugan Cup i Falun

Den 27 oktober är det åter dags för den årliga inomhusträffen "Flugan Cup" i Lugnets Sporthall i Falun. Dalarnas Modellflygförbund inbjuder för 4:e året i följd till den populära väderoberoende inomhusträffen.

Mellan kl 09 och 14 är allt intressant inomhusflyg välkommet! Förutom en 3-perioders rolig tävling för AMA-CUBar är också annat välkommet att tumla om i periodpausar. Till "Flugantävlingen" tillhandahålles enhetliga snoddar och inga startavgifter tas ut. Ring gärna Janne på 023-33889 eller Göran på 0243-231501.

Swap-meet i Karlsborg

Karlsborgs RC-klubb tillsammans med Tibro MFK hälsar dig välkommen till en köp-och säljmarknad den 27 oktober i idrottshallen på flottiljorådet på fd F6 mellan kl. 10.00 och 15.00.

Boka bord av Jan Andersson tel. 0708-835276 alt. e-mail qfe392j@tninet.se eller Sandolf Blomgren tel. 0505-12037 alt. e-mail doffen@tiscali.se senast den 25, max 3 bord/person. För privatpersoner kostar ett bord 50:- ovh för firmor 200:-.

Rensa ditt hobbyrum på prylar du inte behöver eller kom för att fynda billigt!

Skala

Inbjudan till Skalariksdag 26-27 Oktober

AU-skala tillsammans med Tibro MFK, som står för de praktiska arrangemangen, inbjuder härmed till Skalarikdag på fd F6 i Karlsborg. Vi kommer att hålla till i det sk F6-Huset (där vi brukar ha våra samkväm vid tävlingar). Förutom rena förhandlingar är det meningen att det även skall finnas tid för socialt ungänge, och vi har därför valt ett 2-dagarsarrangemang. De som endast vill vara med på lördagens förhandlingar är naturligtvis lika välkomna.

För att vi skall kunna göra en relevant dagordning ombedes du komma med förslag till ämnen att ta upp. Meddela därför Kjell-Åke Elofsson på telefon 0504-14510 eller e-mail tjolle.e@spray.se i god tid.

PRELIMINÄRT SCHEMA:

Lördag
11.00 kaffe med tillbehör
11.15 mötet börjar
14.00 kaffe o smörgås
14.30 mötet fortsättet till kl.17.30
Installation i förläggningen
19.00 middag, besök på flottiljmuseet, film från årets skala-VM mm (plats för egna initiativ)

Söndag
08.30 frukost
09.00 fortsättning av mötet till senast 12.00

Möjlighet att besöka swap-meeting. Där kommer också kaffe, korv mm att serveras.

Förläggning kommer att ske i en närbelägen logementsbarack, och du måste därför ta med egna sängkläder. För de som vill komma redan på fredag kväll går det bra om detta meddelas i förväg.

Anmälan till Kjell-Åke Elofsson senast 24/10

Vi måste naturligtvis ta ut en avgift för det hela. Hela kalaset kostar 175:- För dig som endast är med på lördagen kostar det 50:- Avgiften sätts in på Tibro MFK:s pg 17 24 03-8 senast 24/10.

Om du har något som kan vara av intresse för lördagskvällens evenemang skall du naturligtvis ta med detta!

Freddy och Kjell-Åke hälsar dig välkommen till trevlig helg!

Thunder Tiger

Power Beyond Imagination
POWERED BY THUNDER TIGER

Tiger Bipe

Upplev spänningen med en dubbeldäckare, eller njut bara av de sköna linjerna!

Spännvidd:	1245mm (övre)
	1165mm (nedre)
Längd:	1090mm
Vikt:	2,2kg
Motor:	.36 2-takt
	.35 - .54 4-takt
Radio:	4-kanaler
Prisnivå:	ca 2495.-

THUNDER TIGER - MODELLFLYG NÄR DET ÄR SOM BÄST!

HÖGVINGAD, LÅGVINGAD, DUBBELDÄCKARE - VALET ÄR DITT!

Cloud Dancer 60 ARF

Precis som namnet anger är detta en modell som "dansar på molnen"! Levereras förberedd för infällbara landställ

Spännvidd:	1830mm
Längd:	1400mm
Vikt:	2 - 3.5kg
Motor:	.61 2-takt
	.91 - 1.20 4-takt
Radio:	4 kanaler med upp till 5 servon.
Prisnivå:	ca 2880.-

Cloud Dancer 40 ARF

Levereras förberedd för infällbara landställ.

Spännvidd:	1520mm
Längd:	1180mm
Vikt:	2 - 3kg
Motor:	.40 - .46 2-takt
	.54 4-takt
Radio:	4 kanaler
Prisnivå:	ca 2350.-

Tiger Sport 40L ARF

Spännvidd:	1420mm
Längd:	1090mm
Vikt:	2.5 - 2.8kg
Motor:	.40 - .46 2-takt
	.46 - .60 4-takt
Radio:	4 kanaler
Prisnivå:	ca 1760.-

Tiger Stick 40 ARF

Spännvidd:	1480mm
Längd:	1270mm
Vikt:	2.5kg
Motor:	.40 - .46 2-takt
Radio:	4 kanaler
Prisnivå:	ca 1830.-

Champion 45L ARF

Spännvidd:	1410mm
Längd:	1295mm
Vikt:	2.7 - 3.2kg
Motor:	.46 2-takt
Radio:	4 kanaler
Prisnivå:	ca 2295.-

Champion 45S ARF

Spännvidd:	1427mm
Längd:	1295mm
Vikt:	2.7 - 3.2kg
Motor:	.46 2-takt
Radio:	4 kanaler
Prisnivå:	ca 2295.-

Vill Du veta mer!?

I HOBBYKATALOGEN (156 sidor) finns ett brett sortiment av radiostyrda bilar, båtar, flygplan, helikoptrar, radiostyrningar, motorer, tillbehör, mm. Du hittar katalogen i välsorterade lek- och hobbybutiker, eller beställ den från oss. Sätt in 60.- + 20.- (porto) på pg 487 42 60-5 och ange Hobbykatalogen, glöm ej Ditt namn och adress.

Thunder Tiger hittar Du i välsorterade lek- och hobbybutiker. Distribueras i Skandinavien av: Carrocar AB
Box 1211 • 581 12 Linköping • Tel 013-122223 • Fax 013-254439 • E-mail info@carrocar.se • Hemsida www.carrocar.se

T-34 Mentor i Gold Edition

Top Flites Gold Edition serie kompletteras med ett klassiskt amerikanskt skolflygplan. T-34 Mentor flygs fortfarande i privat ägo i USA och har även haft en egen tävlingsklass inom pylon-racing. Trots detta finns det förvånansvärt få RC-byggsatser med detta flygplan som förebild.

Top Flites modell är i den populära skalan 1:5 vilket ger modellen en spännvidden på 2032 mm och en beräknad flygvikt på cirka 6 kg. Lämplig motor anges till en fyrtaktsmotor i 120-storlek.

Som vanligt i Gold Edition serien handlar det om rejäla balsa/plywoodbyggen. Både vinge och kropp är helplankade vilket ökar valmöjligheterna när det kommer till finishen. Top Flite distribueras av Minicars AB.

Nya kinesiska ARF-modeller

Fengyuan Science and Technology Development Co i Kina pysslar bland annat med utveckling och tillverkning av ett antal RC-modeller.

Göran Lindqvist på Hobbyträ i Gnarp har börjat ta hem deras modeller till Sverige. Två av modellerna som finns hemma är denna snygga skalamodell av Zlin 50M och en lite mindre modell som heter Taube. Spännvidden på Zlin modellen är 1940 mm och motorer i 1.40-storlek går det åt. Naturligtvis är det ett ARF-bygge i balsa/ply-konstruktion, klädd med Oracover.

Tauben är inte mer än 980 mm mellan vingspetsarna och bör ha en .09-motor eller en motsvarande storlek på el-motor.

Festligt flygbåt

En flygande stövel eller vad är det för något? Flying Boot från Flying Styro Kit är en kul modell med 85 cm spännvidd som ska väga cirka 270 gram flygklar.

En 280 motor samt växel ingår i satsen men för flygning från vatten behövs en 300-motor eller större. Upp till Speed 400-motor kan användas.

Modellen har skevroder så det krävs en radio med fyra kanaler. Både hjulställ och sidoflottörställ ingår i satsen. Priset för en komplett sats inklusive motor, växel & propeller är cirka 1300:-. Finns hos Micro Flight Tec HB.

Mera kraft i samma storlek från O.S

FS-30S Surpass passar i samma fästen som den mindre FS-26 motorn men har ett betydligt högre vridmoment. Effekten uppges till 0,5 hk vid 10 000 rpm. Motorn levereras komplett med ljuddämpare och väger då 355 g.

OS 70 SZ-H är en ersättare för 61-motorer i helikoptrar där det krävs extra kraft för att kunna flyga de krävande FAI F3C programmet och avancerade 3D-flygning. Motorn passar i samma fästen som en 61-motor och arbetar dessutom i samma varvtalsområde vilket innebär att man inte behöver ändra på några utväxlingar i mekaniken.

Vevhuset har en extra infästningsfläns vid det främre lagret vilket ger extra stabilitet i mekaniken. Förgasaren har tre bränsleblandningsnålar för perfekt injustering av hela registret. Effekten anges till 2,5 hk vid 16 000 rpm.

O.S. distribueras av Model-Craft.

El-fläkttrainer från Kyosho

Kyosho kompletterar sitt program med eldrivna fläktmodeller med en enklare trainer, FV-1000 EP. Modellen har utvecklats med tonvikt på flygprestanda istället för att vara en skalalik modell som Kyoshos tidigare två el-fläktmodeller. FV-1000 EP är tänkt att vara en förstamodell för er som vill prova på fläktflyg. Motorn och fläkten har därför placerats i en motorgondol ovanpå vingen vilket ger de bästa tänkbara förutsättningarna för fläkten att ge maximalt med dragkraft. Spännvidden på modellen är 1000 mm och flygklar ska den väga cirka 1200 g. Le Mans AP29L-V motorn, som är en vassare version av den gamla beprövade Le Mans-motorn, används som kraftkälla. En radio med fyra kanaler och två microservon och en 8,4 V ack på 1700-3000 mAh krävs. Kyoshos modeller distribueras av Slotcar AB.

Ny laddare från Hitec

Hitecs senaste fältladdare, CG-340, klarar att ladda 4-16 celler med kapaciteter från 50 mAh till 3 Ah. Det stora användningsområdet gör att CG-340 blir mycket användbar som fältladdare eftersom den kan ladda såväl drivackar som ackar till RC-anläggningar.

CG-340 innehåller Hitecs nya "No False Peak"-krets som filtrerar bort falska peak-indikeringar som kan störa laddningen. Den laddar både NiCd och NiMH-celler med 0,2-3 A respektive 0,2-1,5 A.

Hitecs produkter distribueras av Slotcar AB.

Nytt digitalt

Futaba S9550 är ett nytt digital-servo avsett för touringbilar. Servot är i samma klass som ett Futaba S9450 servo men är cirka 10 mm lägre samt lättare.

Växellådan är dubbelt kullagrad med metalldrev samt tätat mot damm och fukt. Måtten på servot är 40,5x21x25,4 mm och vikten 45 g. Prestanda på servot är 0,11 s/60° och ett ställmoment på 6,0 kgcm. Cirkapriset är 1595:-.

Futaba distribueras av Minicars Hobby AB.

Tillbehör för stora modeller.

Tillbehören till Thunder Tigers stora Giles 202 går även att köpa i lösvikt. Till exempel ett kraftigt motorfäste i aluminium med inbyggd vibrationsdämpning, stötstänger med 2,3 mm diameter och roderhorn med kulleder. På bilderna ser ni ytterligare två tillbehör som kommer från Giles-modellen. Ett pull-pull wiresystem för sidoroder samt ett rejält styrbart sporrhjul.

Carrocar AB i Linköping distribuerar.

Ny Indoor/Parkflyer från MPX

Pico Baby är en färsk nyhet från Multiplex som nu finns hemma hos ORBO Elektronik/Hobby AB.

Pico Baby är en öppen, midvingad Indoor eller Parkflyer som är lätt att montera. Kroppen är tillverkad av det populära materialet Depron och är färdig med spant och installationsdetaljer. Spännvidden blir 920 mm och beräknad flygvikt anges till 230 g. En fyllig beskrivning på bl a engelska följer med där det finns gott om bilder för att visa den enkla monteringen.

Mycket komplett byggsats som innehåller allt utom lim och RC-utrustning för tre funktioner inklusive motorkontroll.

Priset är cirka 925:-.

Hellcat ARF från Flair

Den senaste modellen i Flairs ARF-serie är en läcker Grumman F-6F Hellcat i 90-storlek.

Kroppen är gjuten i glasfiberarmerad epoxi och de sprygelbyggda vingarna kommer färdigklädda med Solartex. Spännvidd 1776 mm och flygvikt på cirka 4,5 kg ger en vingbelastning omkring 85 g/dm^2.

Som motor rekommenderas en 91-120 4-takt. Kan byggas med infällbara ställ och klaffar.

På tur står Spitfire, Giles för 3D och en F3A-modell. Flair finns hos Natans Hobby.

Alliance från Ripmax

En av de nya modellerna från engelska Ripmax är konstflygkärran Alliance. En ARF-modell som är formgjuten i Depron, ett mycket lätt skummaterial.

Alliance är designad av världsmästaren Christophe Paysant Le Roux vilket borgar för att modellen har goda flyg-egenskaper.

Spännvidden är 1400 mm och flygvikten blir cirka 850 g.

En minimottagare och fyra microservon behövs för att komma iväg samt en motor i lämplig storlek.

Priset är cirka 1523:- och distributionen sköts av Minicars AB.

Tjeckiska ZDZ i Sverige

Bensinmotorer från tjeckiska ZDZ finns nu hos US Composit i Mariestad. ZDZ släpper ut två nya motorer i sitt program i höst. En encylindrig motor på 50 cm^3 och en boxer på 100 cm^3. Den mindre motorn har efterfrågats av många och den kommer att levereras komplett med ett tändsystem.

Vikten på motorn ligger på 1530 g. Boxern kommer även den att levereras med tändsystem och väger 2340 g.

SMS från Norge

Skandinavisk Modell Senter i vårt västra grannland Norge har pysslat med radiostyrda hängglidare en tid. Nu håller man på med en rad nya RC-modeller av hängglidare av så kallad Trike-typ. SMS hängglidare är i skala 1:5 och 1:3 vilket innebär cirka 2 meters respektive 3,5 meters spännvidd.

En Trikeversion avsedd för en motor i 3,5- 4 cm^3 klassen är den första. En 3-4 kanalsradio går det åt för styrningen. Uppbyggnaden av modellerna följer fullskalakonstruktionerna nästan exakt och flygtekniken likaså. Enligt SMS ska det vara ganska enkelt även för en novis att kontrollera modellerna efter lite träning på ett vanligt RC-flygplan. Priserna börjar vid ca NoK 3750,- för vingarna och ca NoK 2400,- för Triken.

Kolla in mera detaljer på SMS hemsida, www.sms-modell.no.

Arvikaträffen på Westlanda flygfält – Landets största

Sommar, sol och flygshow, tre storheter som hänger samman. I Arvika dök "Sola i Kalsta" upp i dagarna tre och skapade perfekta förutsättningar för årets upplaga av Arvikaträffen.

Flygträffar i Västsverige har kommit att ta över från de stora skalatävlingar som hölls i Stockholmstrakten förr. Nu är det Arvika och Skala Väst i Göteborg som gäller. Arvikaträffen är enligt uppgift störst i landet.

Skalaplan överväger

Arvikaträffen har på kort tid vuxit ut till att bli en av landets absolut största modellflygträffar med inriktningen framförallt ställd på skalaplan.

– Det här var femte året i rad och träffen är nu så stor så vi får fundera på hur vi skall gå vidare. Campingen är ju full så det blir svårt att expandera mer, säger Christer Olsson från den svenska arrangörsklubben.

Ursprungligen startade träffen som en liten endagarsträff med deltagare från värmlandsklubbarna i Grums, Karlstad och Sunne. Det blev en lyckad tillställning så ytterligare folk dök nästa år och så växte det år från år. Man körde träffen på samma sätt i tre års tid innan norrmännen kom med i bilden.

– Vid en träff deltog Kenneth Sandberg från Uddevalla, men bosatt i Halden. Han tog med det här hem till Norge och de blev eld och lågor för där har de inte alls tillgång till sådana här fina fält. Mycket bygger på att vi har så bra samarbete med flygplatschefen Ingvar Langton. Han gör så att vi får stänga fältet för en helg, fast det är öppet för ambulansflyg och nödlandningar. Vi har dessutom en medlem som är pilot och han scanar av trafiken i luftrummet, så vi har full koll.

Sedan började vårt broderfolk i väst att invadera träffen.

– Osloområdet ligger bara några timmars bilkörning härifrån och Halden har ännu kortare väg. Vi har haft besökare från Trondheim i år och tidigare år ha vi fått deltagare ända uppe ifrån Bodö i norra Norge. Den svensk som hade rest längst i år var Lars Rönnqvist som kom från Söderhamn.

Övervägande norrmän

Till årets träff kom övervägande norrmän, endast cirka en tredjedel var svenskar. Att norrmännen tjänar betydligt mycket mer än vad vi gör, blev man snart varse. Deras modeller var enormt stora och försedda med dyra motorer. En man berättade att han hade en turbinjetkärra med dubbla motorer och en jetturbin är ju som alla vet Ödyyyr.

– Den koster nog runt 90 000 kroner, sa mannen, som ville vara anonym så att frugan inte skall få reda på vilka dyra leksaker han plejer att kose med.

Men det var inte bara det att deras leksaker var mycket dyra, norrmännen hade dessutom lagt ned enormt mycket tid på sina byggen. En modell hade krävt 1 000 timmar, men rekordet låg på 1 100 timmar för en gigantiskt stor Waco dubbeldäckare med en femcylindrig stjärnmotor – som fungerade perfekt. Modellen hade dessutom ett rökaggregat som kunde kontrolleras via radiostyrningen, så att tjock vit rök vällde ur avgasrören när modellen utförde en manöver.

Tubiner tar över från DF

Turbinjetmotorerna börjar nu ta över från Ducted Fan motorerna och vi såg flera spektakulära norska (vem annars skulle ha råd?) uppvisningar med jetkärror. Det var alltifrån SR71 Blackbird till Shooting Star och Panter. Den snabbaste modellen

uppgavs ha en hastighet runt 350 km/h och vara uppe på drygt 500 meter i vändningarna.

Det var många konstflyplan, typ Extra 300 och så vidare, på besök men eftersom tre plan tilläts vara i luften samtidigt fick vi kanske inte se planens och piloternas fulla potential och det var klart synd. En ensam konstflygare av hög kaliber drar blickarna till sig. En och annan flatspinn, fyrmomentsroll och avalanche sågs dock i vimlet.

– En miss som vi arrangörerna kanske kan rätta till inför kommande år.

Drygt tusen besökare

När helgen var över kunde de båda arrangörsklubbarna räkna in följande: 94 piloter deltog med 170 plan. Modellerna var av de flesta kategorier och typer. Det var linplan, oldtimers, skalaplan, turbinjetkärror, ducted fan, och funflyplan drivna av elmotorer.

Antalet besökare uppgick till 900 betalande. Eftersom endast vuxna betalade inträde, och antalet barn var stort, kom sålunda en publik på över 1 000 personer till träffen i Arvika – vilken sanslöst bra PR för modellflyget.

Christer Olsson
Foto: Dan Eriksson

Pålsboda MFK:s första flygträff en "succe"

Pålsboda Modellflyg klubb är relativt nybildad, den startades 1999. Den 10 augusti i år arrangerade klubben sin första flygträff. Klubben har för närvarande cirka 20 aktiva medlemmar.

Efter flygträffen – som var mycket lyckosam – har intresset för klubben ökat märkbart.

Med strålande väder och besökande piloter från hela mellansverige, flögs det hela dagen med allt som tänkas kan. Klubbens fält var väl det som väckte mest uppmärksamhet från de besökande flygarna.

Flygandet skedde i en avslappnad atmosfär utan tävlingsmoment och alla fick så mycket flygtid som önskades.

Bland besökarna var även Trike-flygare från Örebro Skärm- och Hängflygklubb, som också erbjöd modellflygarna och andra intresserade åskådare flygturer för en billig penning.Givetvis fanns också korv, läsk och godis, som hade en strykande åtgång. Inte minst uppskattad var också den mobila toaletten som inte bara var ren och fin, utan också luktade gott!

En fortsättning med ny flygträff nästa år är redan beslutad, och efter önskemål är även en helikopterträff på planeringsstadiet.

Mats Corneliusson, Pålsboda mfk

Exklusivt erbjudande till dig som är medlem i Svenska Flygsportförbundet! Nu kan du låna upp till 150.000:- utan säkerhet.

I samarbete mellan Wasa Kredit och Svenska Flygsportförbundet erbjuds nu alla medlemmar möjlighet att låna upp till 150 000 kronor utan säkerhet. När du ansöker om ett lån, frågar vi inte vad du skall använda dem till – det är din ensak! Lånet fungerar som ett vanligt banklån och räntan för medlemmar är 8,95%! Du väljer själv hur mycket du tycker det är lagom att betala tillbaka per månad genom att välja återbetalningstid. Självklart kan lånet alltid lösas helt eller delvis precis när du vill utan någon extra kostnad.

Fyll i ansökan till höger och skicka in till oss. Vi gör en snabb kreditkontroll och svarar med vändande post. Om allt är i sin ordning, har du pengarna inom några dagar. Märk kuvertet "Frisvar" Wasa Kredit, kundnummer 110 851 405, 110 07 Stockholm. Du behöver inget frimärke, vi betalar portot. Du är också välkommen att söka lånet på www.airsport.se, där ansökningsformuläret också finns. Frågor? Ring 08-635 37 20.

Wasa Kredit AB
Flygsportens Finansbolag
ingår i Länsförsäkringar

FLYGSPORTFÖRBUNDET
AIRSPORT-SWEDEN

Låneansökan

ÖNSKAT LÅNEBELOPP, KR

ÅTERBETALNINGSTID, MÅN

Huvudsökande:

FÖRNAMN

EFTERNAMN

PERSONNR

ADRESS

POSTNR

POSTADRESS

TEL BOSTAD

TEL ARB

CIVILSTÅND

ANTAL BARN

ÅRSINKOMST

ANSTÄLLNINGSFORM

HUSHÅLLETS LÅN PÅ HUS/BOST.RÄTT

HUSHÅLLETS HYRES/DRIFTSKOSTN

Medsökande:

FÖRNAMN

EFTERNAMN

PERSONNR

ADRESS

POSTNR

POSTADRESS

TEL BOSTAD

TEL ARB

Basvillkor

- Du har fyllt 20 år
- Du har fast anställning sedan 6 månader
- Du har inga betalningsanmärkningar
- Du har varit skriven i Sverige i minst 3 år
- Du har fast inkomst av tjänst

Du väljer återbetalningstiden från 1 till 8 år

BELOPP	2ÅR	3ÅR	4ÅR	6ÅR	8ÅR
20 000	913	636	497		
50 000	2 283	1 589	1 243	900	731
80 000	3 653	2 542	1 989	1 440	1 170
130 000		4 130	3 232	2 340	1 901
150 000		4 766	3 729	2 700	2 194

Aviseringsavgiften är 30 kr och uppläggningsavgift 350 kr. Lånet beräknas enligt sedvanlig annuitets modell i efterskott. Den effektiva räntan, enligt Kov:s riktlinjer, är 10,16% vid lånebelopp 100,000 kr och 5 år.

Låneförsäkring

Som medlem i Svenska flygsportförbundet bjuder vi på en försäkring utan extra kostnad. Den skyddar efterlevande från restskuld, om du som huvudlåntagare avlider före 65 års ålder.

SM, RM, LM och DM i inomhusflyg

Så skall det gå till!

Anders Sellman ser här till att han Farman 450 får så mycket motorkraft som möjligt.

Ja, här sitter jag nu i våran hammock medan en härligt sval havsbris ser till att jag – utan att få värmeslag – kan ge er mina intryck av detta evenemang.

Senast vi hade en liknande tävling var år 1998, alltså fyra (!) år sedan sist. Så nu var det sannerligen på tiden att något hände.

Allas vårt huvudintryck ifrån denna tävling är och förblir att: Så här ska det gå till.

Jonas Romblad och Solna Modellsportklubb i samarbete med Stockholms Friidrottsförbund lyckades anordna en superbra tävling.

Här fick vi modellflygare ett fint prov på gott samarbete med våra kollegor inom Riksidrottsförbundet när nu SFF ställde sin hall i Sätra till vårt förfogande. Måtten på denna hall är 66 x 96 meter - ja, du läste rätt - och den har en fri takhöjd på 13,5 meter. Det du!

Bord och stolar fanns till förfogande för alla de 21 deltagarna.

Klara besked gavs vid den - för alla tävlande – obligatoriska genomgången klockan 09.00. Tävlingsledare Kalle Qvarfordt och hans kanslist Piia Koivunen gjorde ett mycket gott jobb och de såg dessutom till att det fanns lite drick- och ätbart vid sin expedition.

Många klasser.

Vi tävlade i sammanlagt elva olika klasser. Vilket innebar att deltagarna i gemen ställde upp i flera olika klasser. Det hela fungerade klanderfritt just på grund av god organisation samt att det så att säga fanns plats för alla.

Hallen var mycket lättflugen.

Bedömningen av hallen var att detta var den mest lättflugna hall i Sverige som många av de närvarande upplevt. Vi tävlade som sagt var på lördagen den 10:de augusti och den tjänstgörande vaktmästaren var bussig nog att stänga av fläktarna redan på fredag förmiddag vilket resulterade i bra luft att flyga i.

Ett bevis för det ovanstående var att när Jonas Romblad flög sin F1D - modell (F1D är lika med vad vi i vardagslag kallar mikrofilmsklassen) så uppnådde han en flygning på 27 minuter och 12 sekunder. Detta är 37 sekunder ifrån gällande världsrekord i en hall av denna storleksordning.

Det är ju en sällsam upplevelse att få se en sådan här modell flyga. Man får en känsla av att modellen står nästan stilla i luften då den stora propellern har en varvtid på två sekunder.

Har du chansen, så försätt den inte nästa gång en sådan här tävling går av stapeln. Kom och upplev sensationen när en sådan här modell håller sig flygande under så lång tid utan radiokontroll!

No - Cal - den mest populära klassen.

NoCal - kan utläsas: No Calories, och det är en klass där modellen skall var en profilskalamodell som är lätt identifierbar med ett bestämt fluget flygplan. Man

Ny adress www.natans-hobby.se RCV
KAVAN Herr Norvel Ben Buckle Laser
K&W Tillbehör Motorer ATI Irvine
FLAIR Cambrian Byggsatser
Natans Hobby tel 0340-66 00 66 • fax 0340-66 55 13

Det gäller att hålla tungan i rätt mun... Eller, Sven Pontan som "laddar på" sin gummimotor på sin F1L. Ett kritiskt läge...

T v: Här är den obligatoriska gruppbilden av nästen alla som deltog.

Längst t v: Åsa Tolkstam med sin Spitfire i NoCal-klassen.

Nedan: För första gången i sitt liv deltog Daniel Ohlsson i F1 D och här ses han med sin första konstruktion.

Våra eminenta skaladomare i aktion. Arne Eriksson och Olle Emilsson bedömmer här en Voisin.

Birgit och Joje Törnqvist i mekare-tagen.

Fader och son Comét med sonen Peters NoCal Shinden – bakblåsare!

har vidare bestämmelser för mått och vikt.

Det är i denna klass som undertecknad tillsammans med paret Birgit och Joje Törnqvist alltid har en kul vendetta. Under de gångna åren har vi mött varandra vid en hel del tävlingar och det är alltid någon part av familjen Törnqvist som vinner med mig som den ständige tvåan.

Denna gång var jag nästan säker på vinst men Joje lyckades i och med sin sista flygning slå mig med 12 sekunder. Grattis Joje! Men, du ska vara övertygad om att jag kommer igen.

Till sist har vi alla som inomhusflyger en bön till Solna MSK:

Gör om det! För vi alla hoppas nu att vi inte ska behöva vänta fyra ytterligare år innan nästa tävling. Intresset för inomhusflyg är ju faktiskt i stigande nu och en hel del av de som inte deltog denna gång har redan anmält sitt intresse. Så, kom igen!!

Kalle Westerblad

KLIPPAN
HOBBYGÅRDEN
KLIPPAN Tel 0435-103 22
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!

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

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

Jonas Brewitz P-51D Mustang är snabbt uppe i luften, i ett av heaten under World Aircombat Games.

World Aircombat Games i Tjeckien

Air combat

För andra gången i modellflyg historien har World Games i Air combat flugits. Denna gång blev värdlandet Tjeckien. Från början planerades tävlingarna att hållas i tjeckiska Melnik, men detta ändrades ett par månader innan tävlingen till staden Zamberk som ligger längre norrut och längre upp i bergen. Detta visade sig vara tur, eftersom fältet i Melnik enligt uppgift stod under en meter vatten ca två veckor innan tävlingarna! Tjeckien har som bekant drabbats av rejäla översvämningar under slutet av sommaren.

Händelserik resa

Resan till Tjeckien blev pga översvämningarna lite annorlunda. Det svenska laget delade upp sig på fyra bilar, för nedfärd till kontinenten. Tre av bilarna tog färja till Tyskland, därefter motorväg genom gamla östtyskland och en bit genom Polen, för att därefter svänga av ner till Tjeckien och Zamberk. Den polska autobahn var ingen höjdare, bitvis frågar man sig om den har reparerats sedan andra världskriget?

Den fjärde bilen chansade på vägen Dresden-Prag, men denna var avstängd efter översvämningarna. Efter en del äventyr på översvämningsskadade vägar kom även denna bil fram. Hela svenska laget inkvarterades på samma hotell, i den lilla idylliska staden Zamberk. Tävlingen hölls på flygfältet ca 3-4 km utanför staden. Flygfältet låg på en kulle, med öppna fält runt om. Vädret var lysande samtliga tre tävlingsdagar, med skinande sol. Faktum är att vädret nästan var lite väl bra, mer om det nedan.

Första tävlingsdagen

Redan under torsdagen hade det svenska laget etablerat en egen svensk depå, med flera regntält och flera svenska flaggor. Under invigningsceremonin på fredag förmiddag svettades det svenska laget i sina lagjackor. Vädret var helt enkelt för bra för dessa plagg. Invigningsceremonin var proffsigt upplagd, med kvinnliga "fanbärare" för varje land som deltog, och uppställning framför flygfältets hangar för invigningstal av bl a stadens borgmästare.

Efter invigningen startade tävlingen med första rundan, och de första heaten. Förste svensk ut blev Henrik Johansson, som med sin Spitfire gjorde ett kanonheat med flera klipp. En bra start för det svenska laget, alltså. Nästa ut var Jonas Brewitz och Lennart Johansson. Lennart deltog i tävlingen som vinnare av det förra World Games. Här började dock oturen slå till för det svenska laget, redan efter någon minut in i heatet kolliderade Jonas med Lennart, och båda kraschade med förlorad flygtid och inga klipp.

För varmt väder

Det varma vädret med stillastående luft tog därefter ut sin rätt. Flera av de svenska piloterna fick problem med sina motorer i det varma vädret. Undertecknad gjorde exempelvis en forcerad nödlandning med död motor efter ca en minut, med knäckt kropp som följd. Trots dessa problem hade svenska laget 3 piloter bland de 20 bästa, efter första rundan.

Under andra rundan fick svenska laget blandade framgångar. Efter denna runda låg Henrik på 3:e plats (!) och vi hade fortfarande 3 piloter bland de 20 bästa. Resultaten så här långt var något överraskande. Lennart Johansson och Martin Machura (Tjeckien), som båda stod på prispallen på förra World Games, återfanns så här långt på den nedre delen av resultatlistan. Martin Machura låg faktiskt sist, bl a efter överträdelse av säkerhetslinje och kollision, något som han verkligen tog hårt.

Otrolig incident

En rätt otrolig grej som hände under fredagen var en modell som tappade radiokontakten med piloten, och cirklade iväg allt högre och högre, iväg bakom säkerhetslinjen och fortsatte i cirklar flera kilometer bort. Bitvis såg det ut som modellen – en Il-2 Sturmovik – till och med tog termik! Enligt uppgift landade modellen välbehållen bortom en liten by några kilometer bort, med undantag för en intryckt vinge som tog i ett uppstickande rör vid landningen. Normalt sett är aircombat-modeller instabila, dvs de klarar sig inte många sekunder utan aktiv styrning från en pilot på marken. Men med de större modeller typ Il-2 som blir allt vanligare, ökar också stabiliteten.

En trend på detta World Games är just att modellerna blir större, och allt som oftast drivs modellerna av en MVVS 20. Farten på modellerna är något högre än vad vi är vana vid i Sverige, men piloterna på kontinenten har på de senaste två åren lärt sig att flyga på lägre höjd vilket gör att det trots den något högre farten blir en hel del fajter om streamerklipp.

Kristian Popivcak med sin Il-2 Sturmovik, strax innan finalheatet. Trots sina unga år är Kristian en mycket vass pilot, vilket han visade genom att vinna tävlingen. Här startar Kristians Sturmovik, i finalheatet. Kristian fick till ett heat i finalen, men de poäng han samlat i tidigare heat räckte ändå till en totalseger.

Pär Bertilsson hjälper Jonas Brewitz starta. Det svenska laget höll ihop hela tävlingen, och hjälpte varandra.
Tv: Det svenska laget vid invigningsceremonin.

Andra tävlingsdagen

Denna lördag blev intensiv, med tre rundor om 11 heat vardera, dvs 33 flugna heat! Krister Bergenfeldt gjorde tre jämna heat, med 1-2 klipp per heat. Janne Dersjö klättrade i resultatlistan efter tredje rundan, upp till en åttonde plats, mest pga två klipp i denna runda. Vädret var fortsatt mycket varmt och kvavt, i den svenska depån sökte det svenska laget skugga under de partytält vi hade med oss. Boris Haid gjorde i tredje rundan ett riktigt snyggt klipp, i dykning ner på motståndaren som låg i stigning. Visserligen var motståndaren Pär Bertilsson, men slutsumman (+100 för klipp, -50 för förlorad streamer) är trots allt +50 poäng till det svenska laget.

Henrik fick två heat i följd utan klipp, vilket gjorde att han halkade ner i resultatlistan. Trots detta hade svenska laget efter fjärde rundan forfarande tre piloter bland de 20 bästa, nämligen Krister (6:a), Janne (12:a), och Jonas Brewitz (17:a).

Den ursprungliga planen var att den femte rundan skulle flygas på söndag morgon, men detta ändrades under lördagen och arrangören bestämde då att även femte rundan skulle flygas på lördagen. Detta i kombination med ett uppseglande regnväder gjorde femte rundan till något stressig. Trots detta gjorde det svenska laget starka insatser. Henry Leuchovius och Thomas Hylander gjorde en stark upphämtning, och även Henrik klättrade tillbaka upp i resultaten. Henry fick till ett kanonheat med tre klipp, vilket gav bra poängutdelning.

Janne Dersjö däremot hade otur, och kolliderade med en Corsair, istället för att klippa dess streamer. Detta innebar att något hände med Jannes egen Corsair, vilket gjorde att han inte kunde ta några fler klipp i femte rundan och därmed tappade i placeringar. Trots detta hade det svenska laget nu sammanlagt fyra piloter bland de 20 bästa, inför söndagens finaler.

Lotteri

Lördag kväll tillbringades med ett slags "party", där deltagande piloter bjöds på någon form av lokal köttsoppa plus dryck. Allmänt lotteri anordnades, där samtliga deltagare fick med sig någon typ av hobbypryl med hem. Detta lotteri anordnas utöver de priser som de sju bästa fick, vilket är ett trevligt initiativ då även den som kommer sist har lika stor chans att få något fint.

På tävlingen hade man valt att utöka den ordinarie finalen till att omfatta först två seminfinaler, följt av huvudfinalen. Detta betydde i sin förlängning att de 14 bästa piloterna fick chansen at slåss om platser i huvudfinalheatet. På plats i de två seminfinalerna hade det svenska laget Krister, Thomas och Henry.

Finaler

Söndagen bjöd på något mer mulet väder i jämförelse med de tidigare tävlingsdagarna. De tre svenska piloterna kämpade väl, och efter flugna semifinaler visade det sig att Krister kvalificerat vidare till huvudfinalen. Det var relativt jämnt i toppen, och finalheatet bjöd på rafflande flygning. De flesta av piloterna i finalen fick – liksom Krister – in två klipp. Krister avancerade efter finalen till en femteplats, vilket är mycket starkt gjort! Krister blev därmed bästa svensk, med mycket jämn och säker flygning med ett eller två klipp i samtliga heat.

Det svenska laget belönades också med en tredje plats i lagtävlingen, där summan av de tre bästa piloterna per land räknades. Detta är mycket bra gjort! Det visar att Sverige forfarande är bra på Aircombat – men självklart kan vi alltid bli bättre. *Martin Elmberg*

Krister Bergenfeldt slutade på en femte plats, vilket är mycket bra gjort! Här ses Krister under prisutdelningen, strax efter att han fått sin pokal.

Prisutdelningen med de tre bästa piloterna på pallen. Tjeckien och Slovakien tog samtliga 3 bästa platser på tävlingen.

Stefanie Raetz är den första kvinnliga Aircombatpiloten i Tyskland, och den enda kvinnlige deltagaren på World Aircombat Games 2002. Var finns dom svenska tjejerna i Aircombat? Stefanie slutade på 38:e plats med 982 poäng och ett klipp i bagaget.

Pelle Findahl laddar in nytt program i timern.

Håkan Broberg kastar sin F1B-modell.

Europamästerskapen i friflyg

Friflyg

Tävlingsplatsen för mästerskapen var Kunszentmiklos, Ungern, och tidpunkten för mästerskapen den 29:e juli till 4:e augusti.

Laget

Det svenska F1A-laget bestod av Per Findahl, Deniz Varhos och Robert Hellgren, F1B-laget av Håkan Broberg, Gunnar Wivardsson och Nils-Erik Hollander samt F1C-laget av Gurra Ågren och Tommy Eriksson. Både Robert och Nils-Erik hade fått hoppa in i laget sent efter skador och avhopp av ordinarie flygare. I laget följde även två "Coming Men" med, David Thorsén och Magnus Söderling var båda med för att lära inför kommande mästerskap.

Signe Wivardsson fanns med som supporter och hjälpare. Som lagledare i F1B och F1C fungerade Per Findahl och som lagledare i F1A fungerade Gunnar Wivardsson,

Fältet

Hela området var en nationalpark. Ett pusztaområde som avsatts bl a för att bevara den ytterst sällsynta stortrappen, Europas tyngsta fågel – Hanen kan väga upp till 18 kg! Ornitologen Gunnar hade lyckan att under en extremt lång hämtning efter ett vindskifte under F1A-dagen få se denna magnifika fågel och kunde också påvisa den för Magnus. Tävlingsplatsen var inte den som utlysts i inbjudan. Det var fortfarande samma nationalpark vi använde, men de som bestämde över parken hade anvisat ett nytt område som också var ett stort pusztaområde, men kantades av en ganska trafikerad väg på ena sida och en å på andra sida. Båda dessa gav bekymmer vid modellhämtningarna. Eftersom vi flög i en nationalpark var fordonstrafik vid modellhämtningarna helt förbjuden.

Träningsdagarna

Under träningsdagarna konstaterade vi att termiken var lurig runt 8 på morgonen som var tiden för första start. Det gick inte att flyga maxtid bara med hjälp av prestanda, det ville till lite hjälp. Runt 8.20 började den riktiga termikaktiviteten och våra planer var att avvakta lite med första flygningen tills dess att termiken var igång på riktigt. Under övriga starter borde det finnas bra termik och piggybacking, flyga på andra modeller i termik, var den självklara taktiken. Efter lite ostadigt väder var ett högtryck på väg in så vi väntade bra och varmt väder till tävlingsdagarna, vilket också slog in. En del lokala åskväder skulle dock kunna förekomma. I år var första året som den nya "super maxen" flögs i första perioden. Det betydde att F1A flög 240 sekunder och F1B och F1C flög 300 sekunder. Som vanligt räknades tiden 180 sekunder som max i första start, tiden därutöver räknades som flyofftid om resterande starter var maxflygningar. "Super maxen" kan även läggas till andra starter än första start om arrangören så önskar.

F1A

I förta perioden gick Per upp och snurrade på skottet klockan 8, men avvaktade på den första riktiga termikindikationen som väntades först runt 8.15. Efter några minuters snurrande löste termikbromsen ur redan på linan. I det lugna vädret så hade inte Per fått tillräckligt drag i linan och nollat sin elektroniktimer, vilket medförde att modellens termikbroms löste ut efter 1,5 minuts flygande med kroken i bakre snurreläget, försmädligt värre. Deniz gick upp som nummer två och snurrade en stund innan han bestämde sig för att starta. Starten satt bra, men luften räckte inte riktigt till så modellen tog mark efter 189 sekunder. Nåväl, treminuterstiden till lagtävlingen var uppnådd, men Deniz var naturligtvis redan nu borta ur den indidviduella tätstriden. Robert gick upp som nummer tre och gjorde en fin taktisk flygning. Placerade sig rätt i vinden och flög en snygg piggybackingstart i bra luft. Tyvärr kom Roberts modell inte med i luften riktigt och kom ner fyra sekunder kort till maxtiden. Tråkigt! Samma läge för Robert som för Deniz, laget fortfarande OK, men individuellt var tävlingen redan över. Sist upp var Per som lyckades hitta bra luft i sin omstart och satte en säker max. Resterande tävlingsstarter till sista perioden flög de svenska F1A flygarna riktigt bra. Säkra max i stort sett hela tiden. Robert och Per flög piggybacking till 100%, medan Deniz flög några starter själv efter att ha haft få att titta på i slutet av perioderna, men också med säkra maxtider som resultat.

Under dagen drog en del åskväder upp på sidan av fältet, men vi hade tur och de missade oss till sjätte start, då fick vi ett kortare avbrott innan sjunde start. I sista start började det dock att ladda upp för nytt oväder. Vi kunde helt klart känna "Lugnet före stormen". Det blev helt dött, vindstilla och enormt fuktigt i luften. Per var först upp och känna på luften. Det var knepig termik som helt plötsligt bara dog ut. Per flög sin start på andra modeller som låg bra, men kom lite för sent i sin start och modellen rasade oroväckande fort mot marken. Robert och Per viftade frenetiskt för att försöka rädda maxen, snart kom även Deniz till undsättning.

Ur en till synes hopplös situation lyckades det svenska F1A-laget rädda flygningen! På fem meters höjd började modellen vagga fint och tog den termik som viftats upp. Modellen steg sedan fint och termikbromsen löste ut på betryggande höjd. Innan dess hann flera andra tävlande flyga på Pers modell! Robban satte sedan en fin max och Deniz gick upp för sin sista flygning. Tyvärr kom Deniz iväg lite för sent i luften han valt och trots intensivt viftarbete lyckades vi inte rädda maxen.

Arrangörslandet Ungern var enda nation med samtliga tävlande med alla max och vann därmed lagtävlingen. Deniz slutade på 68:e plats. Robert slutade som

bästa av de som missat på en 33:e plats. Både Deniz och Robert gjorde en mycket fin insats för att vara första gången de flög en mästerskapstävling i landslaget, med beröm godkänt till båda!

Per var en av 32 som klarat alla max och gick vidare till den första omflygningen. Åskmolnen drog ihop sig allt mer inför flyoffen och precis när startsignalen gick till femminutersflyoffen så kom en ordentlig vindkantring och stormen var i antågande. Flera tävlande gick ganska snart med bra flygningar som resultat. Per väntade till andra vågen kom och fick en fin maxflygning alldeles i början på det ordentliga hällregn som kom.

Inför sjuminutersflygningen var åskan alldeles ovanför tävlingsplatsen och vi trodde nog att tävlingsstarten skulle bli fördröjd, men på utsatt tid startade sjuminutersflyoffen med ett otäckt muller som kändes alldeles för nära. Vinden hade ökat en del och också vridit ca 100 grader från femminutersflyoffen. 19 tävlande återstod i sjuminutersflyoffen.

Många flög i början av perioden, en del flygningar såg riktigt bra ut. Pers taktik var att arbeta sig upp mot vinden och hitta ett eget område med bra luft. När 2/3 av tiominutersperioden för att leta termik var avverkad så stog Jari Valo, Finland, och Per Findahl själva och snurrade en bit upp mot vinden. Efter drygt åtta minuter gick Jari i ett område med extremt turbulent luft. Efter 9.5 minuter kopplade Per i ett område med relativt lugn och stabil luft. Pers modell klättrade upp på cirka 80 meters höjd och det såg riktigt bra ut i nästan tre minuter. Därefter tog den bra luften helt slut och modellen rasade snabbt mot marken. Den landade efter nästan fem minuter, vilket räckte till en sjundeplats.

Endast en tävlande, Alexei Riazantsev, Ryssland, lyckades flyga sju minuter och blev således europamästare. På andra plats kom Frank Adametz, Tyskland, med tiden 388 sekunder och på tredje plats Philippe Drapeau, Frankrike, med tiden 359 sekunder. Flera tävlande hade råkat ut för liknande flygningar som Pers med bra luft i början , men snabbt ras på slutet. Jari Valo som flög i den turbulenta luften fick en mycket bra flygning på 354 sekunder och kom på fjärde plats.

F1B

I klass F1B var det svenska laget lite av favoriter efter VM-vinsten förra året samt tredjeplatsen från förra europamästerskapen. Laget var väl förberett, men naturligtvis var det lite nervöst inför den första flygningen på fem minuter, vilket är lång tid att flyga. Håkan flög först och hade en flygning som precis klarade fem minuter. Gunnar skulle flyga som nummer två, men sprängde sin motor. Nils-Erik, som inta haft lika mycket tid som Håkan och Gunnar att förbereda sig efter sitt sena inhopp, gjorde istället sin flygning som nummer två. Flygningen såg stabil och bra ut under motorstiget och luften var också mycket bra, vi flög på ett helt gäng andra modeller som låg i bra luft. Nils-Erik flyger dock med ett lite gammalmodigt trim på sina modeller med högerkurv upp under motorstiget och vänsterkurv ner under glidet. Detta trim gjorda att när propellern fällde så gick modellen rakt ut ur den fina luften för att ändra kurv från höger till vänster och landade efter 211 sekunder. Tråkigt när vi plockade luften bra. Gunnar flög en kanonmax i slutet av perioden. Nils-Erik råkade ut för en liknande flygning som den första i start sex. Trots viftning från de svenska hämtarna blev det inte max.

F1B laget flög taktiskt mycket bra hela dagen. Hände det att någon vid något tillfälle sprängde en motor gick genast nästa tävlande in och vevade. Samarbetet mellan lagmedlemmarna fungerade ypperligt och den som stod näst i tur var hela tiden helt klar att hoppa in. I någon start var vi lite sent ute, men vi stressade inte upp oss, utan avvaktade tills det var bra termik och dags att flyga.

Håkan och Gunnar flög kanonsäkert hela tävlingen igenom och radade upp maxflygningar. Några gånger var hämtgänget ute och viftade, men det var aldrig någon kris. De avslutande starterna var svåra då vinden vred så vi hamnade längst upp på startlinjen och hade få att titta på. Trots detta valde vi luften bra och flög även helt själva vid ett par tillfällen. I Gunnars sista start stod vi längst upp i vind och fick bedöma termiken helt själva. Hela startlinjen stod och höll koll på Gunnar och när han bestämde sig för att gå följde raskt ett 20-tal modeller efter.

F1C-laget fr v: Gunnar Ågren och Tommy Erikssom med modeller.

TV: F1B-laget fr v: Gunnar Wivardsson, Nisse Hollander och Håkan Broberg.

Robert Hellgren med Pelle Findahls modell.

Nedan Gurra Ågren startar i F1C.

F1A-laget fr v: Pelle Findahl, Robert Hellgren, Deniz Varhos samt lagledaren Håkan Broberg sittande.

Gunnar Wivardsson släpper Pelle Findahls modell.

Gunnar fusade på 3.08, men modellen var så högt att det tog nästan 8 minuter innan den landade. Eftersom det blåste ganska kraftigt tog det drygt en timme innan det fantastiskt kämpande hämtgänget hunnit tillbaka med modellen. Håkan och Gunnar klarade samtliga flygningar och var två av 31 som gick vidare mot flyoffen.

Efter mycket fina flygningar i de sju inledande starterna hade vi stora förhoppningar till de svenska flyoff-flygarna. Robert och Per var hämtare i första flyoffen för att David och Magnus skulle få en bra möjlighet att se och lära vid startlinjen.

Gunnar lyckades inte få in lika många varv som tidigare under dagen – det fattades nästan 50 varv – men motorn stumnade och momentet var bra så han tyckte att han utnyttjade max ur motorn. Håkan gjorde samma iakttagelse om antalet varv genom att spränga! Gunnar avvaktade det första området med bra luft som kom. Efter att ungefär halva flyoffperioden var avverkad. När Gunnar skulle iväg var det en spärr som kärvade i navet, så David fick komma och hålla medan Gunnar fixade det, och han kom därför iväg något sent. Detta tillsammans med den kortare motortiden pga de färre varven gjorde att propellern fällde när modellen stod mot vinden och modellen kurvade därför inte in som den skulle och kom inte med i den fina luften. Modellen tog mark efter 168 sekunder, vilket placerade Gunnar på en 25:e plats. Håkan hade oflyt och sprängde tre snoddar innan han kom iväg med endast ett fåtal sekunders mariginal till slutsignalen. Håkan hade nästan gett upp hoppet att komma iväg alls, men fick hjälp att ladda om sin modell av Stepan Stefanchuk, Ukraina, vilket möjliggjorde Håkans start. Naturligtvis hade Håkan inte vevat fullt och flygningen var inte heller i bra luft, vilket resulterade i en kort flygning. Tiden för Håkan blev 153 sekunder och det resulterade i en 28:e plats. Tråkigt för både Håkan och Gunnar som verkligen laddat för flyoffen och såg verkligt giftiga ut under hela tävlingen. Nils-Erik slutade på 56:e plats och laget på 9:e plats. Segern i lagtävlingen gick till Holland eftersom de var enda land med samtliga tävlande med i sjuminutersflyoffen.

I niominutersflyoffen återstod endast fem tävlande. Den regerande mästaren Oleg Kulakovsky valde luften själv och fick en enorm utgångshöjd. Modellen var trimmad så att den under flygtiden på fem minuter kurvade endast ett varv. Övrigare hade snävare kurv och kom ner fort. Olegs modell rasade lite när den flög upp mot vinden, men kom sedan in i bra luft igen och flöt ut mot slutet. Flygtiden blev 367 sekunder och var helt klart den längsta. Oleg Kulakovsky tog sin fjärde raka mästerskapstitel. Imponerande! På andra plats slutade Mirsad Kapetanovic, Bosnien-Herzegovina, på tiden 287 sekunder och på tredje plats kom Laurinas Gircys, Litauen, på tiden 285 sekunder. Roligt att se två mycket unga lovande flygare lägga beslag på tredjeplatsen i såväl F1A som F1B!

F1C

I F1C hade Sverige endast två tävlande, således inte fullt lag. Gurra och Tommy hade under träningsdagarna visat att de hade ett par mycket bra modeller var. Tyvärr för Tommy så hade han inte hunnit få ordning på sin modell med utväxling. Det var helt klart så att de traditionella modellerna inte nådde upp till samma utgångshöjd som de modernare modellerna med utväxling, folders eller flappers.

Första flygningen med fem minuters maxtid visade sig vara mycket utslagsgivande. Flera av stjärnorna missade. Däribland Verbitsky, Babenko och Aringer. Vi plockade bra luft i Gurras första start, men tyvärr hostade motorn till lite när den stannade, vilket resulterade i en övertid. Modellen flög dock en klar max. Nåväl på det igen! Tommy gjorde en fin start, kanske något sen i luften. Modellen rasade mycket snabbt i början, men gled in i bättre luft mot slutet. Tyvärr räckte det inte hela vägen utan Tommy flög 234 sekunder. Gurras omstart satt bra med reservkärran, en säker max. Gurra flög mycket skärpt och inspirerat resten av tävlingen. Bra motortider på 4.9 sekunder dagen igenom, helt suveränt! Därtill plockade vi luften bra så maxarna bara rasade in. I fjärde start kastade dock Gurra lite för flackt så att utgångshöjden inte blev så bra som i tidigare starter. Modellen kom redan från början lite för lågt och lyckades inte hänga med i luften utan kom ner några sekunder kort till maxen. Tommy flög också mycket bra resten av tävlingen. Lite kortare motorider än Gurras 4.9 sekunder, men i gengäld gled hans stora modell mycket bra och tog väl vara på den luft vi valt. Inför femte start så hade bakkroppen på Tommys modell vridit sig något i värmen, vilket vi inte såg. Det resulterade i att modellen kurvade ner sig genom hela glidet och missade fem sekunder. Både Tommy och Gurra nådde mycket fina placeringar i det svårflugna vädret. Gurra slutade på 16:e plats och Tommy på 14:e plats. Starkt jobbat!

I femminutersflyoffen flög endast nio tävlande, vilket visade att det var svårfluget under dagen. Endast två tävlande, Leonid Fuzeyev och John Cuthbert klarade av den tiden. De båda hade för övrigt stått i en klass för sig själva under hela tävlingen. Sjuminutersflyoffen skulle visa sig bli den sista under mästerskapen. Leonid plockade luften med hjälp av sin plotter som registrerade temperatur och vindändringar. Han hade flugit helt själv på den under hela tävlingen. John flög på Leonid med förhoppningen att han skulle komma i samma luft men högre i starten. Leonid startade först och hade ett litet dropp i urtagningen efter bunten, då hans folder inte vecklade ut sig riktigt som den skulle. John fick till en perfekt start, men buntade mot vinden och kom inte med i samma luft som Leonid. Leonids modell flög enkelt sju minuter och fusade från bra höjd, vilket gav seger. Johns modell försvann bakom träden 20 sekunder kort till maxtiden. Två fina flygningar avslutade mästerskapen. På tredje plats kom Tom Oxager, Danmark, som efter lite luftcirkus i motorstiget i sin femminutersstart, hit-

tade bra luft och faktiskt klarade maxtiden, men hade otur med att tidtagarna inte såg modellen hela flygningen. En folder på första plats, en utväxlad på andra och en traditionell på tredje plats. Det är inte helt självklart vilket modellval som är det rätta!

Kanonjobb av hämtgänget

Utan David och Magnus hjälp med modellhämtning skulle det svenska laget ha fått stora svårigheter att genomföra mästerskapen. De två ska ha en stor eloge för sitt enorma arbete under tävlingsdagarna. De har utöver sitt idoga hämtarbete hunnit snappa upp massor av saker som de kommer att ha nytta av vid framtida landslagsuppdrag. Även Signes jobb att hjälpa till med dricka och annat var mycket värdefullt för laget.

Tråkigheter

Under F1C-tävlingen hände ett par incidenter. I andra start så träffades en av de ungerska hjälparna så illa av en modell att han blödde mycket. Det var inga livshotande skador, men tävlingen avbröts medan ambulansen tog Oskar Maczko, som gjort sig illa, till sjukhuset.

Den andra incidenten hände strax därefter. Helt plötsligt kom polisen ut på fältet och arresterade en av de ukrainska F1C-flygarna som tävlade. Det utbröt ett stort tumult när det ukrainska laget försökte hindra polisen och få en förklaring till vad som hände. Protesterna gav dock inga positiva konsekvenser, utan ytterligare två ukrainska F1A-flygare sattes i polisbilen med handbojor. Det visade sig sedan att under Puszta Cup, World Cup tävlingen innan mästerskapen, så hade den arresterade ukrainska flygaren blivit anklagad för att han betalt sin startavgift med en falsk 100 dollarssedel. Arrangören, eller rättare sagt banken där arrangören försökt sätta in den falska sedeln, hade polisanmält händelsen och polisen gjorde sitt tillslag under tävlingsdagen. Den arresterade ukrainske flygaren släpptes sedan på kvällen i brist på bevis, men de två F1A-flygarna råkade värre ut med två dygn i fängelse och sedan utvisning från landet i ett år. Det var tydligen det lindrigaste straffet för att försöka hindra polisen i sitt arbete enligt ungersk lag. Det hela var mycket tråkigt eftersom Ukraina därmed drog sig ur F1C-tävlingen. Man tycker att detta kunnat lösas på annat smidigare sätt, men tyvärr så slutade det som det gjorde. Händelsen satte en klart negativ stämpel på resterande tid av mästerskapen.

Bankett och prisutdelning

Sverige hade inga medaljer att hämta under bankett och prisutdelning. Vi fick dock ta emot vandringspriset för VM vinsten i F1B-lag från förra året. Det priset var på drift då, men är nu i Sverige! Banketten som avslutade tävlingen var inte lyckad. Bra mat, men inga sittplatser och enormt varmt. Det svenska laget drog sig till baka tidigt den kvällen.

World Cup tävlingar

Två World Cup tävlingar flögs i anslutning till mästerskapen. Innan europamästerskapen flögs Puszta Cup som hade enormt startfält. Vad sägs om över 200 anmälda i F1A? Svår, turbulent termik och ganska mycket vind under båda tävlingsdagarna. I F1A tränade hela svenska laget. Robert hade otur och blev troligen bestulen på en modell i fjärde start och avslutade tävlingen efter den händelsen, tråkigt! Deniz tränade med sin sämsta modell med en hel del missar som resultat. Per missade en start och slutade på 32:a plats. Gurra råkade lite illa ut under en start då han försökte ta av en av tidtagarna hans solparasoll, men det ordnade sig till slut utan att nävarna behövde tas till!

I F1B flög våra "Coming Men", David och Magnus och Gurra flög F1C. I F1B lyckades David bäst under dagen med endast en missad start vilket till slut gav en 37:e plats. Magnus slutade längre ner i resultaten efter några fler missade starter. Gurra avslutade tävlingsdagen efter att ha smällt en modell i femte start.

I den avslutande tävlingen Jenö Vörös Memorial, var endast Per och Robert med. Tävlingen flögs under perfekta förhållanden med hela 101 startande i F1A. Ett åskväder gjorde att ett avbrott på 1.5 timme gjordes under dagen, vilket medförde att den avslutade flygningen med supermaxen på 240 sekunder blev svår. Robert tappade här lite tid och slutade på en fin 20:e plats. Per klarade sig och drog upp hela startfältet i femminutersflyoffen. I sjuminutersflygningen flög Per 287 sekunder i ett begynnande mörker, vilket räckte till seger i tävlingen! En bra avslutning på tävlingarna får man väl säga!

Trender

Inga speciella nyheter kunde skådas under tävlingsdagarna. I F1A och F1B kunde i stort sett samma typ av modeller ses som under VM förra året. I F1C hade vi enda tävlanden med en folder på förstaplatsen. Det ska bli spännande att se om den vinsten ger nya trender till kommande mästerskap.

Skrivet av Per Findahl med hjälp av Gunnar Wivardsson.

Segraren i F1C Leonid Fuzeyev från Ryssland. Med sin modell som den ser ut när han startar den, efter det att motorn stannat, fälls vingspetsarna som ligger under mittpartiet ut! Nedan: Gunnar Wivardsson vevar in max varv i sin F1B gummimotormodell.

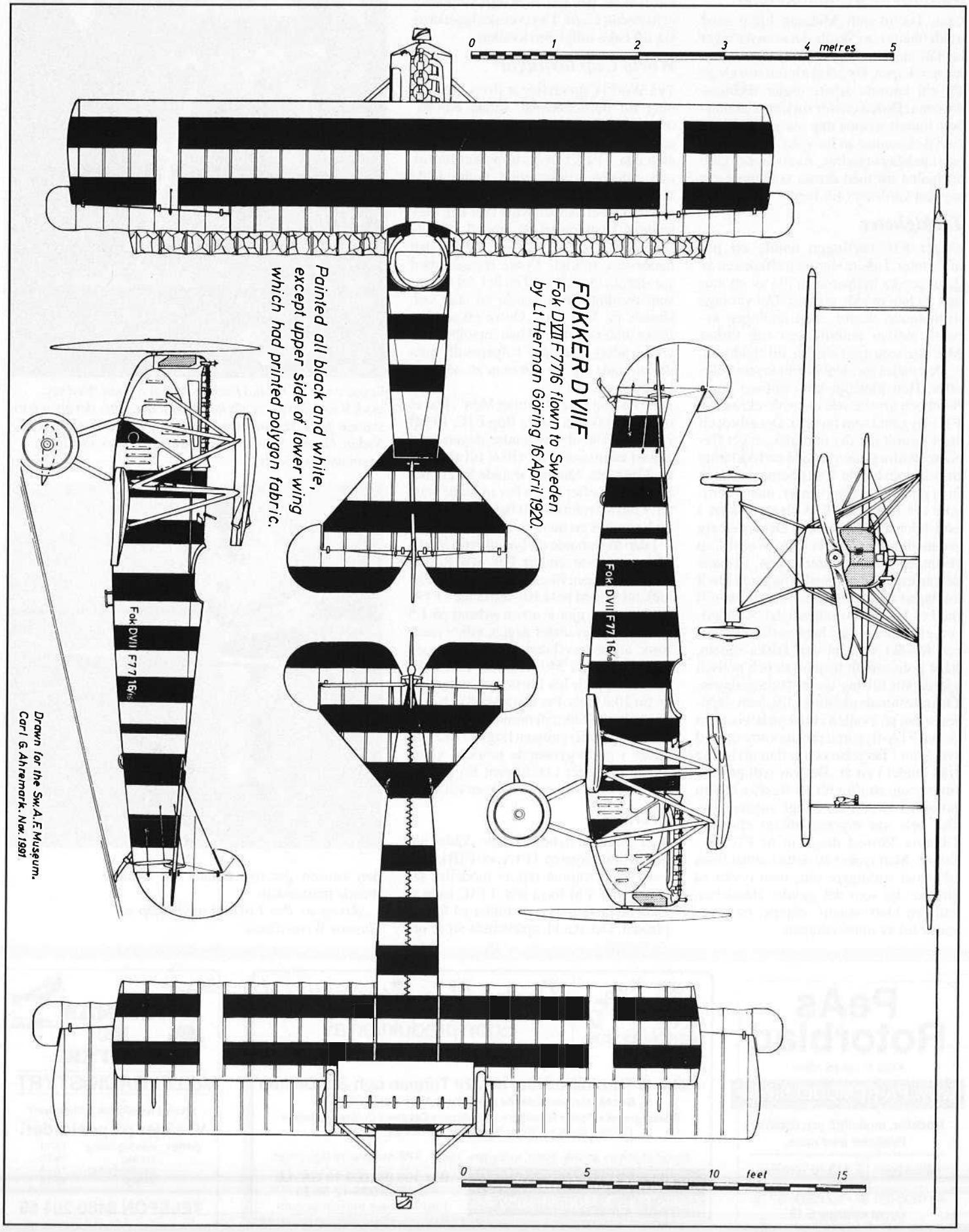
PeAs Rotorblad
Kolla in oss på nätet!
www.PA-RCMODELS.com
Modeller, modellträ och tillbehör. Prislistor med mera.
Källarvägen 13, 813 40 Torsåker, Sweden
tel 0290-851 37 • fax 0290-407 32
Öppet vardagar 8-18

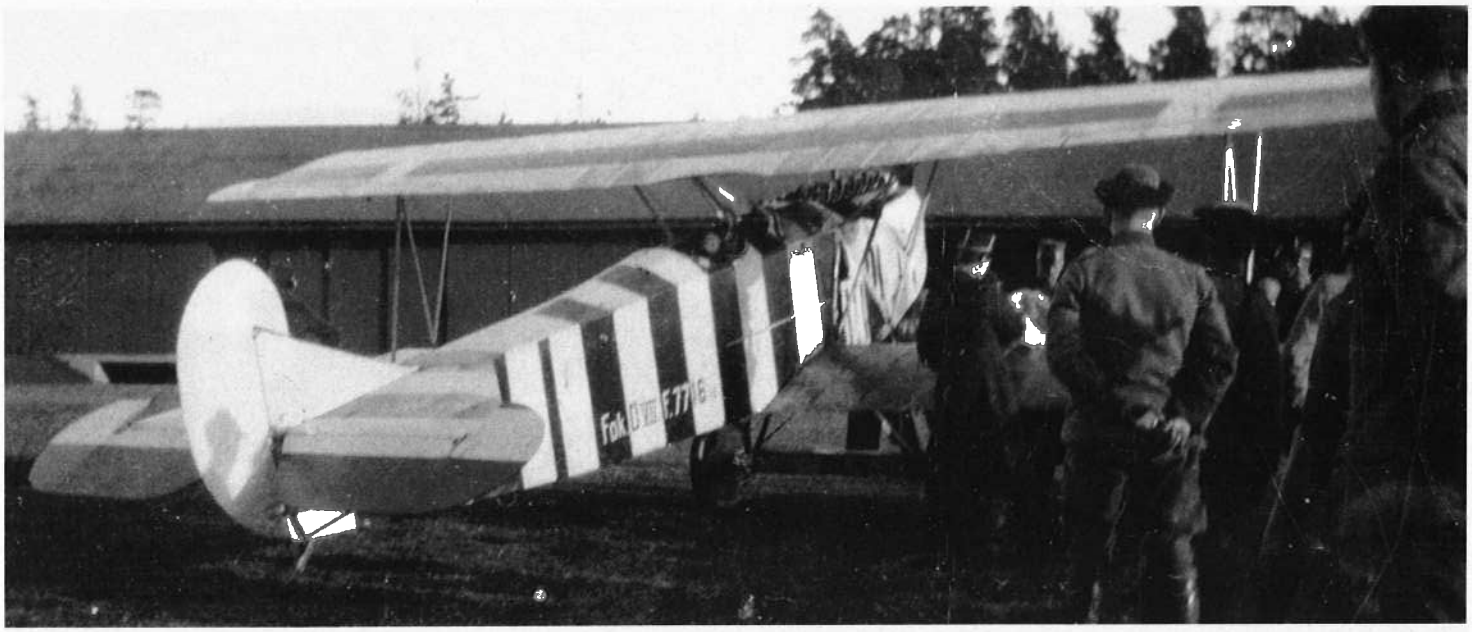
NAUWA MODELS SWEDEN
Ducted Fan Specialisten!
Egen produktion av fläktmodeller och tillbehör
Fläkt- & Turbinmodeller av J29 Tunnan och J35 Draken
Besök vår hemsida för mer information och nyheter.
Fläktaggregat • Pipor • Ritningar • Videofilmer • Dekaler • Cockpibyggsatser
Ejection seats • Piloter • PermaGrit slipverktyg med mera.
Egegn 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

Skaladokumentation:

Görings Fokker D VII

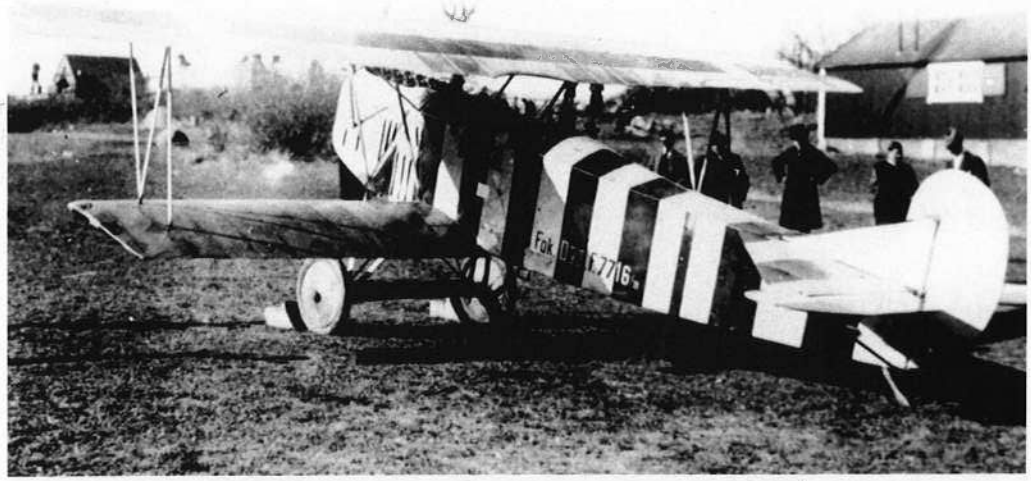




Flygkompaniet på Malmen var, från världskrigets slut 1918, fram till sent 30-tal en omtyckt landningsplats för utländska flygare. Den 16 april 1920 landade en mycket känd flygplantyp på Malmen, med en pilot som då inte var så känd, eller kanske ökänd, som han senare skulle bli.

Det var ingen mindre än Hermann Göring, som i krigets slutskede varit chef för den berömda Richthofeneskadern. Göring var inte ett så stort namn som Richthofen, Udet eller Lörzer men ansåg nog själv att han var i samma klass. Flygplanet han flög till Malmen med var en Fokker D VII och det är temat för denna skalapresentation.

Men först en kort levnadsbeskrivning över konstruktören av flygplanet, holländaren Anthony Fokker. Han föddes på Java 1890 men flyttade som fyraåring hem till Holland med föräldrarna. Redan i skolan var han intresserad av flygning och byggde modellflygplan. Efter militärtjänst for han till Tyskland för att få utbildning i flygteknik. Redan 1912 hade han tagit certifikat, konstruerat egna flygplan och startat en firma, Fokker Aviatik. När första världskriget bröt ut var han redan etablerad i Tyskland och kom att förse tyska armén med några av de mest kända typerna E I, E III, Dr 1, D VII och D VIII.



Så här såg maskinen ut vid ankomsten till Malmen.

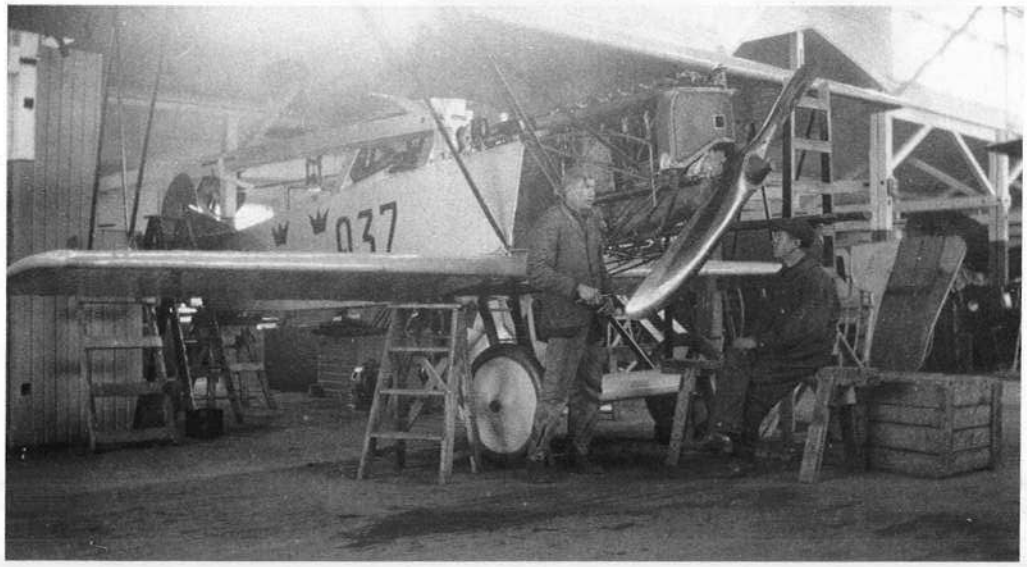
Fokker bäst

Fokker D VII var utan tvekan det bästa jaktflygplanet i krigets slutskede. Det kom i förbandstjänst i april 1918 och redan i september samma år hade man 800 maskiner i tjänst vid nästan alla jaktflygförband. Att det var effektivt jaktflygplan kan ses på siffran över nedskjutna allierade plan, som under april 1918 var 217 och i augusti samma år 565.

Krigsslutet innebar att de allierade satte embargo på alla jaktflygplan i Tyskland. Anthony Fokker, som den gode affärsman han var, lyckades med konststycket att smuggla med sig 98 st D VII till hemlandet. Där startade han i juli 1919 ett företag, och lyckades sälja alla maskinerna till Holland, Holländska Indonesien och Sovjetunionen, vilket i sin tur

Så här såg D VII ut efter ommålning på Flygkompaniet. Den var då helt i aluminium med svarta märkningar och en blågul flagga på sidrodret. Se även den mindre ritningen

Här drar man ut D VII till start på Malmen med föraren på plats
Nedan: Verkstadsöversyn vid FVM. *Samtliga bilder genom C-G Ahremark*



gav honom en god ekonomisk bakgrund för firman. Behov fanns av en försäljare och här trädde Göring in. Han fick en D VII med civiliserad mönstermålning att använda som demonstrationsflygplan och sändes till Danmark. Där gjorde han sig inte populär, han var skrytsam och red högt på sitt rykte som stridsflygare. När han sedan dessutom hade ett skandalomsusat kärleksäventyr med hustrun till en högt uppsatt man blev han mer eller mindre utvisad från Danmark.

Utan pengar och framtidsutsikter såg Göring ingen annan chans än att flyga upp till Flygkompaniet och försöka sälja sin D VII. Detta lyckades även om det tog tid. I sin bok "Flyget blev mitt liv" skriver Gösta von Porat:" han hade det rätt besvärligt ekonomiskt och bodde – sannolikt gratis– hos oss på Malmen rätt länge." "Om man kunnat ana den mannens framtida öden hade man väl tittat lite närmare på honom! Nu fick han mest gå där och skräpa."

Göring fick så småningom anställning i Svenska Lufttrafik AB som flygchef och genom företaget såldes D VII till Flygkompaniet. Där dukades och målades den om och fick ett militärt nummer, 937. D VII flögs sedan av flera förare, men mycket sparsamt, och utan att det dokumenterades. Flygplanet var ju betydligt lättat utan beväpning och ammunition, och det innebar också goda flygegenskaper. Den 9 juli 1920 satte von Segebaden ett nytt svenskt höjdrekord, då han nådde något över 6900 meters höjd över Malmen. I slutet av 1920 togs D VII ur tjänst, och skrotades antagligen i samma veva. Kvar blev förmodligen bara motorinstallationen, som kunde användas i ett annat flygplan.

Fokker D VII var uppbyggd enligt Fokkers då epokgörande principer, med flygkropp och stjärtparti i svetsade stålrör och dukklädda. Vingarna var byggda i trä med vingframkanten till balken klädd med plywood men i övrigt dukade. Vingarna var i det närmaste fribärande och hade ingen wirestagning, endast en vingstötta på varje sida. Detta innebar väsentligt lägre luftmotstånd och därigenom också goda flygprestanda. D VII hade

aerodynamiskt balanserade skevroder, dock endast på övervingen. Landstället var utfört i svetsat stålrör med en hel hjulaxel upphängd i gummiamortisörer. Axeln var ursprungligen inklädd med en vingprofilformad kåpa, men den togs bort efter ett landningshaveri.

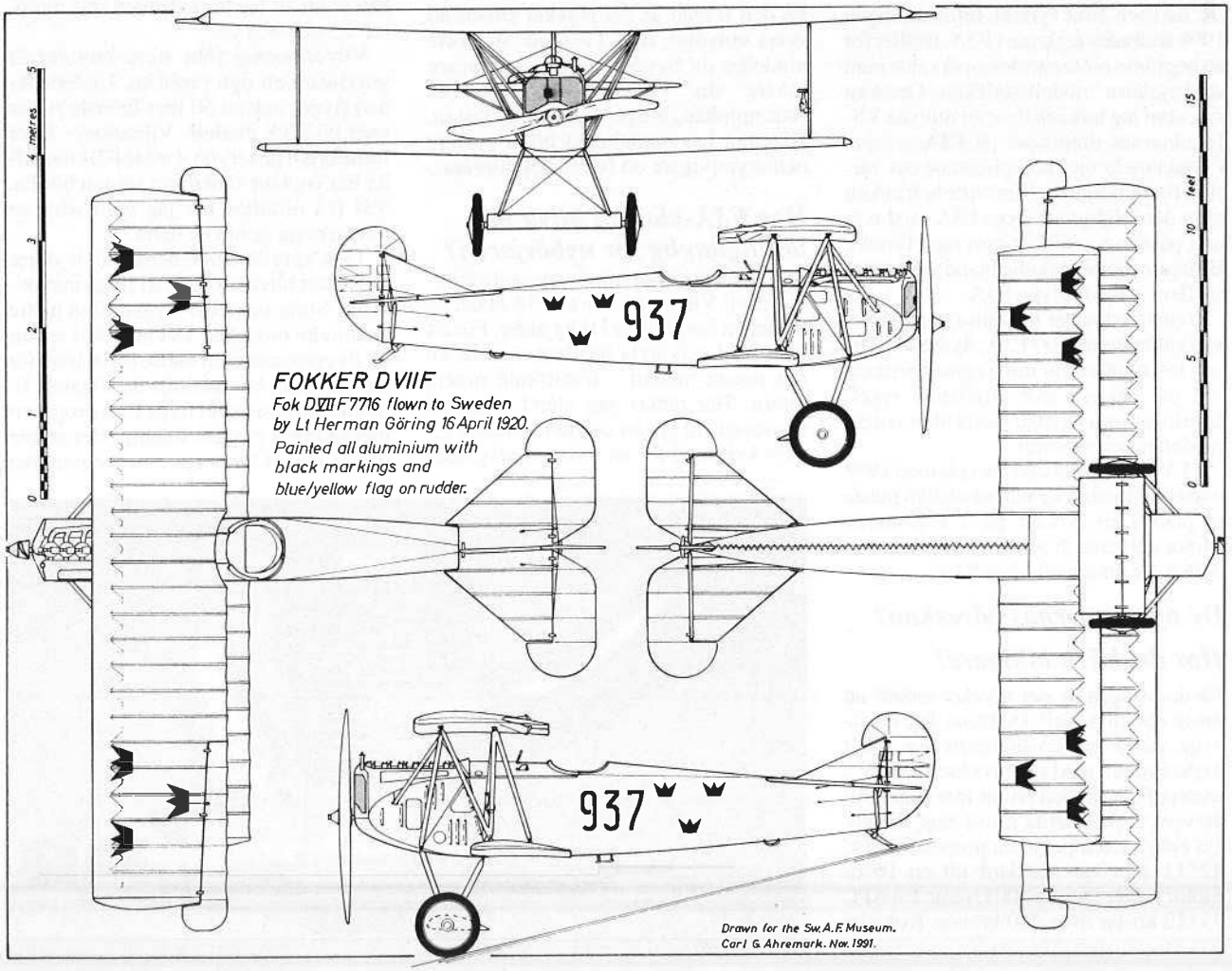
Motorn var en vätskekyld BMW III a på 185 hk med inklädnaden i aluminiumplåt. D VII hade i tjänst en beväpning av 2 st 7,9 mm fasta kulsprutor, men som förut nämnts var dessa bortplockade när den kom till Sverige, och det blev aldrig några monterade här.

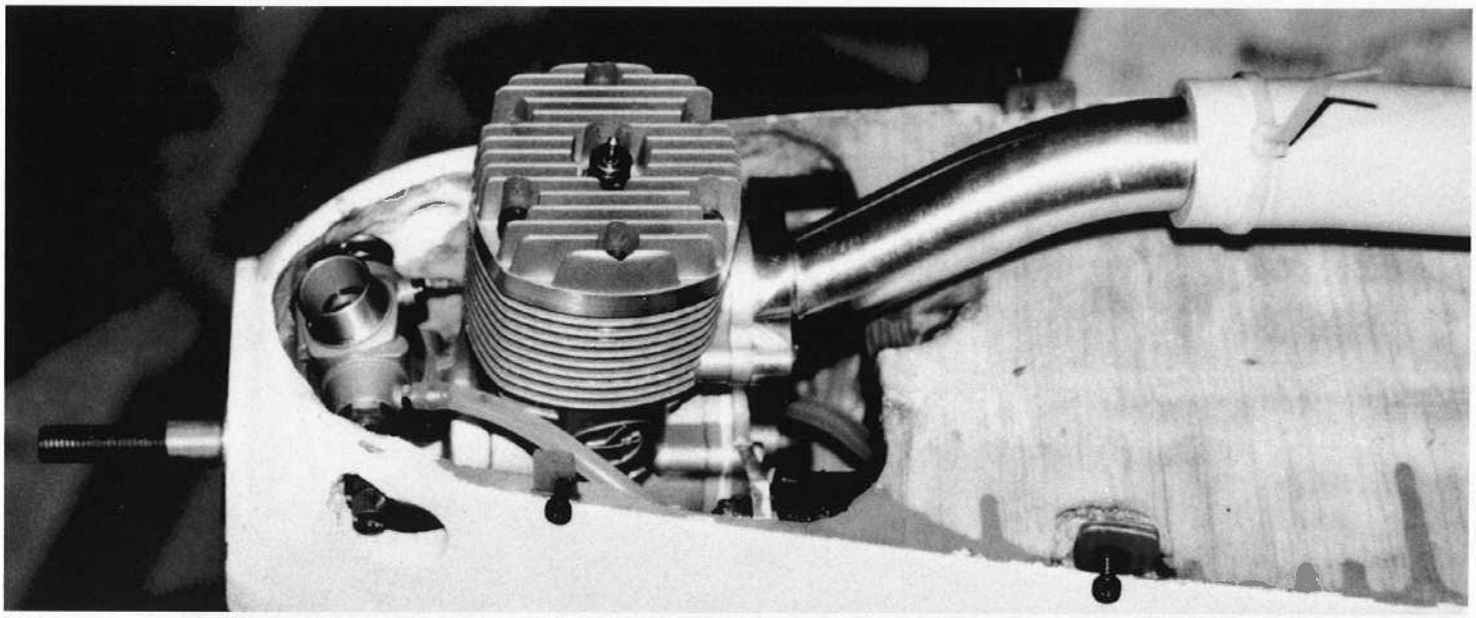
Maxfarten på D VII var något över 200 km/h och stigtiden till 5000 meter var 15 minuter och 18 sekunder. Räckvidden på 450 km var också imponerande.

Totalt tillverkade tre fabriker i Tyskland 2626 D VII av olika versioner och med olika motorer. Den som hamnade på Flygkompaniet var av den sist tillverkade versionen, D VII F, som byggdes i cirka 200 exemplar.

Som skalamodell har D VII varit en av de populäraste typerna genom åren. Flygplanet har goda proportioner för modellflygning, med lång flygkropp med hygglig noslängd, stor stjärtyta och enkel uppbyggnad. Min första var en gummidriven i mitten på 30-talet, med 50 cm spännvidd från Cleveland i USA, som till min stora förvåning flög riktigt bra. RC-modeller har det under åren funnits många, särskilt amerikanska, och det kommer alltid nya. Den senaste jag såg annonserad var från Flair. Vår skicklige skalaflygare Gösta Löfgren flög en D VII, baserad på just Görings maskin, vid många tävlingar. Det var en mycket fin modell i hög VM-klass och väckte alltid stor uppmärksamhet.

Carl Gustaf Ahremark
Vejbystrand I september 2002





TT 120 Pro. 20 cc är fullt tillräckligt i en lätt Patriot. Den är också farlig för fingrarna och man bör hålla sig på betryggande avstånd.

Regeländringen 1998:

Obegränsad motorstorlek i F3A

Motor

Fyra F3A-säsonger har gått efter motorregeländringen 1998 och Edvard Käll utvärderar erfarenheterna.

Inom F3A-grenen begränsades motorerna tidigare till maximalt 10 cc tvåtakt och 20 cc fyrtakt. Inför säsongen 1998 ändrades reglerna i F3A. Istället för att begränsa motorstorleken så valde man att begränsa modellstorleken. Orsaken var, som jag tolkade den, att minska YS-fyrtaktarnas dominans på F3A-scenen. Fyrtaktare är mer komplicerade osv särskilt för nybörjarna. Man ville helt enkelt göra det möjligt att flyga F3A med tvåtakt på samma villkor som med fyrtakt. Billigare motorer skulle bland annat göra att flera började flyga F3A.

Nedan redovisar jag min syn på regler vad gäller modeller i F3A. Synpunkterna och tolkningarna är mina egna. I artikeln vill jag plädera mot ytterligare regeländringar som innebär större eller tyngre modeller och motorer.

I F3A får modellen från och med 1998 väga maximalt 5 kg och modellen måste få plats i en fyrkant på 2 x 2 meter. Motorstorleken är obegränsad, men modellen får maximalt väga 5 kg.

De nya reglernas påverkan?

Har det blivit billigare?

På den frågan är det mycket enkelt att svara entydigt, nej! Tvärtom. Jag skulle vilja påstå att kostnaderna har ökat exponentiellt med spännvidden. I en 2*2 meters F3A modell håller inte standardservon. Kostnaderna minst sagt skenar. Ett enkelt exempel är en propeller, APC 12*11 som var standard till en 10 cc motor kostar idag ca 100 kronor. En APC 17*12 kostar över 200 kronor. Konstigt nog har bränsleåtgången minskat. En 10 cc F3A motor drar inte mer bränsle än en 25 cc, men eftersom man idag inte kör lika mycket på fullgas som man gjorde tidigare så blir den totala bränsleåtgången mindre. Det har definitivt inte blivit billigare att flyga och tävla i F3A!

Har modellerna blivit mindre komplicerade?

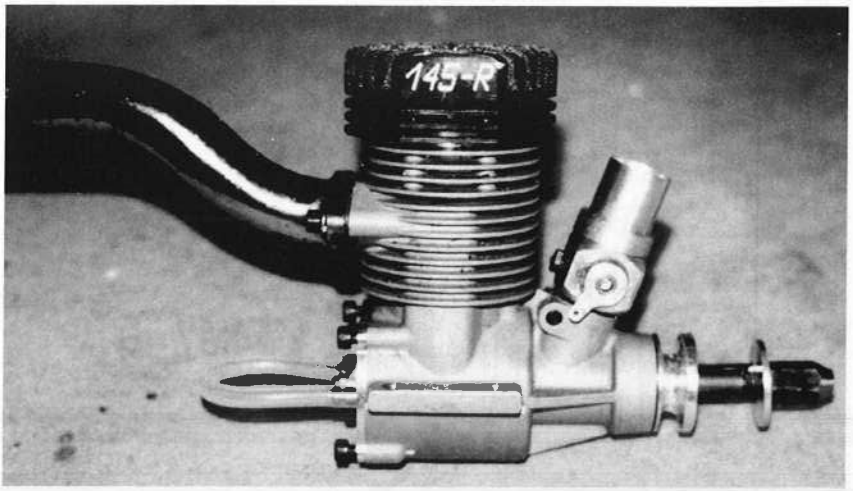
På den frågan är det mycket enkelt att svara entydigt, nej! Tvärtom. Ju större modeller du bygger desto noggrannare måste du vara med allt från roderupphängningar till motorfästen. Däremot har modellerna blivit svårare och otympligare att frakta och förvara.

Har F3A-klassen blivit mer lättillgänglig för nybörjaren?

Även på den fråga måste jag svara entydigt, nej! Vill man bli bra i F3A är det en fördel att börja flyga i tidig ålder. För att vara med och tävla behöver man ha en rätt potent modell – framförallt potent motor. Här tänker jag bland annat på manövern 90 grader upp och därefter 1,5 varv kvickroll för att fortsätta 90 grader upp För min del rekommenderar jag inte en 25 cc motor som handhas av en 15-åring. Modellmotorer är generellt sett farliga. Ju större motor desto större risker. För att handha motorer över 10 cc bör man vara en van modellflygare. Man bör vara mycket väl medveten om riskerna. Personligen har jag skadat mig på motorer sen jag var 11 år. Jag har lärt mig att propellrar är hård och fingrar är mjuka. Det är tur att jag började med små motorer 2,5 cc – 6,5 cc.

Vibrationerna från stora motorer är ytterligare ett nytt problem. Undertecknad flyger upp ca 50 liter bränsle per år med en F3A modell. Vibrationer sliter framförallt på servon. I mina F3A modeller har jag kört söner fyra servon hittills. Vid två tillfällen har jag varit nära att haverera på grund av detta.

Tack vare att modellerna blivit större så har det blivit enklare att flyga manövrarna. Stora modeller flyger alltid bättre än mindre modeller. Det innebär i sin tur att flygprogrammen måste bli svårare för att man skall kunna skilja de tävlande åt. Skall man lära sig att flyga F3A programmet så krävs mycket träning. Det är inte någon ide att flyga igenom programmet



Till höger: Webra 145-R. En mycket kraftfull och därför givetvis farlig motor. Alla motorer i den här storleksklassen bör behandlas med respekt.

10-15 gånger, 4 kvällar innan tävlingen. Man skall givetvis delta ändå, men förr kunde en gammal räv visa att gammal var äldst. Idag krävs det nästan ett heltidsengagemang.

Inte bara negativt.

Regeländringen har i faktiskt i några avseende gjort det enklare att flyga F3A. Man behöver inte ha en fullt så potent 2-taktsmotor som tidigare. Släng i grejorna enligt instruktionerna och du behöver inte fundera så mycket på motorn som tidigare. I allmänhet behöver jag inte röra nålen alls under säsongen. Köper man en komplett sats och inte är särskilt motorkunnig så behövs ingen noggrann pipinställning. Du behöver inte skimsa om motorn när det blir lite kallare ute osv. Inga problem, dra fullt och flyg vertikalt tills du inte ser modellen. Ibland kan det till och med kännas som man har för mycket kraft Fungerar grejorna så är en stor lätt F3A modell, typ Patriot eller Smaragd det enklaste som finns att flyga. Blåser det 10 meter per sekund så brukar jag stå ensam på fältet och flyga. Vinden är inte ett oöverstigligt hinder.

I en Patriot finns det gott om plats. Vill du kan du utan problem köra med dubbla ackar, dubbla strömbrytare och dubbla mottagare. Enda risken är att du hamnar något över 5 kg och så länge du tävlar på låg nivå nationellt är det ingen som väger din modell före start, än så länge.

Behöver man en fullstor F3A modell?

Vill du vinna tävlingar måste du definitivt ha en fullstor modell. Att tro något annat är naivt. Men du kan delta med en 60-modell.

Bevisa att jag har fel! Det finns fortfarande en bra begagnadmarknad för både motorer och modeller från mitten på 90-talet.

En 15-åring får mycket bra träning om han flyger en 60-modell typ Saphir istället för en Patriot. När 15-åringen blir 16-17 kan man sätta i en 90-motor i modellen och då är motoreffekten inte ett problem.

Att börja flyga programmet med en 60-modell och 60-motor är lite som att löptträna med blyvikter runt midjan. När vikterna åker av känns varje steg lätt. I början är det bättre att delta och lära sig än att ha siktet inställt på att vinna. Trots att jag deltagit i F3A-tävlingar i ca 10 år så är min målsättning att delta. Deltar du och kommer sist så ligger du i vilket fall som helst före alla andra som inte ställde upp i tävlingen.

Sammanfattningsvis:

Den fri motorstorleken i F3A har inte breddat sporten, tyvärr tvärtom. Flygplanen flyger bättre eftersom de blivit större och motorerna starkare. Programmen blir hela tiden svårare. Personligen tycker jag att vi nationellt bör arbeta för att modeller och motorer inte drar iväg ytterligare storleksmässigt. Det måste finnas bra instegsmöjligheter i en tävlingsklass för att återväxten skall garanteras. Komplicerade, kostsamma tävlingsklasser gynnar inte unga nybörjare med små plånböcker. Eftersom det blir svårt att etablera sig i tävlingsklassen hämmas möjligheterna för att bredda tävlingsklassen. Smala tävlingsklasser tenderar att bli "tävlingar för inbördes beundran". Ha lätta grundprogram och svåra finalprogram. Finalprogrammen kan skilja de bästa åt. Bredd är en förutsättning för en långsiktigt positiv utveckling.

Edvard Käll

OS 140 RX i en Patriot. Alla motorerna i denna artikel slår lätt av ett finger. Motorerna är inga leksaker utan kräver både vana och omdöme för att inte utgöra en fara för sin ägare.

Electric flight

Häng med i trenden, flyg var som helst, när som helst, ute och inne.

Neuport 28

Morsom, historisk, fransk WW1 fighter. ARF slow flyer med mange detaljer.
Ferdig dekorert i flotte farger og flyr nydelig. Den er bygget i superlett styrofoam, og er beregnet for flyging inndendørs, men kan også flys ute når det er vindstille.

Spännvidd 84 cm
Radio 3 kanaler
Motor 280-storlek

Lazy Sparrow

Spektakulær ARF slowflyer i Styropor, ferdig lakkert og klar for montering.
Flyet leveres med hengslede ror og delene har nydelig passform. Beregnet for flyging Inne, eller ute ved vindstille.

Spännvidd 108 cm
Radio 3 kanaler
Motor 280-storlek

Pico Stick

Dette flyet har utløst en ny trend mot sakteflygende, ultralette, radiostyrte modelfly.
Den kan flys innendørs i en gymsal eller utendørs når det er vindstille. Motor, gearboks og propeller følger settet, resten av utstyret leveres separat.

Spännvidd 68,5 cm
Radio 3 kanaler
Motor IPS-8

Skåne HOBBY

Skåne Hobby AB
Flädie kyrkväg 2
237 91 FLÄDIE

www.skanehobby.se
info@skanehobby.se

Tele: 046-24 71 14 Fax: 046-24 71 36

Spana in den nya "Electric Flight"-katalogen. Där hittar du ett 20-tal modeller i kategorierna slowflyers, elseglare och sportflygplan. Alla konstruerade för elmotordrift. Dessutom visas allt du behöver av kringutrustning t.ex. motorer, fartreglage, växellådor, propellrar, propelle-adapters, accar och laddare.

Foto: Ragnar Staversjö och Ingemar Thöörn.
Textunderlag: Ingemar Thöörn.

F3A SM i Jönköping

Konstflyggrenen F3A höll i år sitt SM på Jönköpings radioflygklubbs fält Boglanda den 10-11 augusti. Åtta tävlande kom till start i SM och FAI-klassen medan endast fyra man ställde upp i RM i Nordic-klassen. I populärklassen kom tyvärr inga tävlande.

Värmeböjan höll i sig även denna helg och domarna med skrivare hade det svettigt i värmen. Liksom de tävlande!

Det var en tät kamp om SM segern. Efter första finalomgången ledde Bernt Olson och i sista finalomgången blev det spännande. Efter sammanräkning av domarnas poäng visar det sig att Anders Johansson med "Patriot" tog hem segern med normerade 2000, vilket var åtta fler poäng än Bernt. Detta efter att de två bästa av två finalomgångar och tre grundomgångars sammanlagda poäng, dvs fem flygningar, räknats samman.

Två program flögs, i grundomgången det för året nya P-03 programmet och i finalerna det för svenska tävlingar nya F-03 programmet som flygs internationellt i finalerna.

Anders Johansson kunde än en gång ta emot SM-plaketten av tävlingsledaren Christer Larsson och fick välja första vinst från prisbordet.

Resultat SM F3A

1. Anders Johansson, Linköpingseskadern
2. Bernt Olsson, Stenungsund Mfk
3. Tommy Stenlund, Bunten Mfk
4. David Lundström, Bunten Mfk
5. Inge Norberg, Bunten Mfk
6. Lars Malmkvist, Jönköpings Rfk
7. Edvard Käll, Mfk Micros
8. Kjell Mattsson, Sigtuna Mfk

Resultat RM i Nordic

1. Urban Forslöv, Södertälje Mfk
2. Tomas Johansson, Linköpingseskadern
3. Bo Hansson, Kungsbacka Mfk
4. Håkan Mattsson, Stockholms Rfk

Modellflygböcker från Allt om Hobby – för dig som vill veta mer!

Bygghandbok för radioflygare av **Håkan Davissson** innehåller bl a: Material, verktyg, lim, Bygge från byggsats och ritning, Vingbygge, Motor och tank, Landningsställ, Mottagare och servon, Skrivbordstrimning, Ytbehandling och klädsel, Felsökning och reparationer. Pris 187:-

Under 2001 kommer "Pilotskolan" av samma författare.

Angivna priser gäller från förlaget (porto ingår), priser i handeln ligger på samma nivå.

RC-helikoptern av **Kristian Berggren** innehåller bl a: Din första helikopter, Radiostyrningen, Montage, Flygträning för nybörjaren, Speciella modellhelikoptrar, Fortsatt flygträning, Helikopterteori, Felsökning och reparationer. Ca-pris 187:-

Nya Radioflygskolan av Bo Gårdstad.108 sidor och är rikt illustrerad. Ca-pris **120:-**

Flyghobby 2 av Freddy Stenbom handlar om både roliga och udda hobbyformer som har anknytning till flyg, bl a modellflygets historia. Ca-pris **61:-**

Böckerna finns i bl a Hobbybokhandeln, vanliga bokhandeln, hos välsorterade hobbyaffärer men kan också beställas direkt från förlaget via postgiro 5 4771-1.

Söker du skalaunderlag till svenska militära flygplan? Se serien med Björn Karlströms "Flygplansritningar"! Läs mer på www.hobby.se

Modellflyg när Håbo firade 50 år

Lördagen den 24 augusti anordnades en festdag i Bålsta Centrum med anledning av att kommunen fyllde 50 år. Det tyckte vi i modellflygklubben att vi skulle vara med om trots att vi inte längre har något fält att flyga på och tyvärr ser det mörkt ut att hitta något nytt. Kommunen har ingenting att erbjuda och det finns väldigt mycket häst- och sommarstugeägare i vår kommun. Ingen av dessa kategorier tycks gilla modellflygare. Vi tycks alltid hamna på ruta noll hur lovande det än ser ut från början.

Hur som helst hade vi planerat för lite uppvisning och därför engagerat bl a Bosse Gårdstad. Men därav blev intet då den stora grusplanen skulle användas för hästdressyr samt boule. På intilliggande gräsytor skulle en stor fotbollsturnering för ungdomar hållas. Återstod gjorde de nyslagna åkrarna strax utanför själva centrum, men det var egentligen inget alternativ. Det hade väl bara blivit remsor av klädseln om man försökt landa där. Så våra aktiviteter fick inskränka sig till helikopter. Vi hade bara en mycket liten gräsyta (10 x 20 meter) utanför omklädningsrummen till förfogande som dessutom inkluderade en rejäl lyktstolpe av järn så det fick bli ett mycket stillsamt hovrande på minimal höjd. Publiken var dessutom alldeles för nära för att vi skulle våga oss högre än ögonhöjd och vi hade fail safe inställt på motorstopp plus full negativ pitch utifall att, men allt avlöpte väl. Inga störningar trots att folk stod nära inpå med mobilerna påslagna och gärna trängdes med piloten för att se hur man spakade.

Eftersom det inte skulle bli för tråkigt att se samma helikopter hela tiden, varierade vi modellerna som var i luften och det räckte tydligen för det var fullt av intresserade hela dagen. Så till slut fick vi sätta upp en skylt att vi "flög" varje hel och halvtimme. Men vad gör man när det står små förväntansfulla barn med tindrande ögon och det är en kvart kvar till nästa pass? Jo det är bara att plocka fram startern och sätta igång. Vår helikopterpilot hann inte ens äta lunch, för det skulle ju visas och förklaras också. När det var avklarat var det dags för nästa pass och så höll det på mest hela dagen. Men ingen klagade och vädret var helt otroligt fint.

Alldeles invid stora scenen hade klubben sitt stånd med ett antal modeller utställda plus lite informationsmaterial. Läget var perfekt så när som på att det spelades väl högt från scenen intill, så gubbarna som stod närmast blev väl lite lomhörda mot slutet. Men i gengäld har de nu fått veta allt om vad våra lokala politiker utlovat inför valet i september.

Sammantaget blev det en lyckad dag och många nya kontakter knöts. Förhoppningsvis löser det kanske fältfrågan. Exempelvis ringde en person redan på måndagen och ville beställa en kameraförsedd modellhelikopter till Skavsta att fotografera när Hewlett-Packard ska fira sammanslagningen med Compaq. De tänker bl a släppa en oherrans massa ballonger mot skyn och vill ha det förevigat live. Det blev förstås en rak passning till Philip von Krusenstierna som tackade och tog emot. Så det skadar aldrig att vi håller oss framme när tillfälle bjuds, man vet aldrig vad som kan dyka upp. Om inte annat så upptäcker folk att vi modellflygare existerar och det behövs verkligen. Ni kan inte ana hur många som kom fram och skämtsamt frågade om det inte gick bra att ta över spakarna en stund? Så den reklamsnutten tycks verkligen gått hem.

On-line info finns på http://www.hobby.se/SMFF/BusyBee/habo50.htm

MFK BusyBee i Bålsta

PS. Det dök aldrig upp några hästar och den ensamme boulemannen i sitt hörn plockade ihop sina klot redan efter någon timme. Därefter låg den stora grusplanen helt öde. Men då var det ju så dags. Suck!

Karlskoga Modellflygplats vid Åbytorp sedd från luften ur olika vinklar. Ovan detalj av linflyg-fältet och nedan RC-banan.

Karlskoga nya modellflygplats invigd

Karlskoga Modellflygklubb, KMFK, bildades 1968. Genom åren har flera olika områden används som modellflygfält. Det tidigare fältet man använde var beläget i nära anslutning till fast bebyggelse varvid klagomål på ljudnivån framfördes från de närboende varje år. Resultatet av detta blev nedskärningar av antal flygdagar per vecka samt reducerat antal timmar under de framförhandlade dagarna.

Klubbens linverksamhet tvingades utföra sin flygverksamhet vid ett industriområde, med de begränsningar som detta medförde.

Ett klart och entydigt önskemål från KMFK:s sida har varit att få tillgång till ett område där inga begränsningar vad gäller flygtimmar och flygdagar samt att utformningen medger att även linflygarna kan bedriva sin verksamhet inom samma område.

I slutet av år 2000 kunde Karlskoga kommunen erbjuda ett område som skulle kunna lämpa sig som modellflygfält. Detta accepterades, trots att man var medveten om att det skulle krävas många arbetsdagar och timmar från varje klubbmedlem, om de önskemål som tidigare framförts skulle kunna förverkligas.

Under våren 2002 kunde man se hur det nya fältet tog form.

KMFK beslutade att en offentlig invigning skulle genomföras, så att karlskogaborna kunde beskåda den nya modellflygplatsen. Förberedelser inför invigningen pågick under ett halvår. En speciellt utvald grupp fick uppdraget att utforma detaljerna. Den första frågan som behandlades var naturligtvis val av dag. Man enades om att andra helgen i augusti var den absolut bästa, med tanke på andra arrangemang i Karlskoga såsom STCC och inte minst andra modellflygsmeetings i Värmland.

Att få de olika medierna intresserade såsom tidningar, tidskrifter, radio och TV blev ingen svår uppgift. Förhandsreportage gjordes till klubbens stora förtjusning, samt i lokal- TVkanalen som sände en kort bildfrekvens från fältet varje timma hela veckan före invigningen.

För att göra invigningen attraktiv och spännande, krävdes en speaker som var kunnig inom modellflyg och hade förmågan att fånga publikens intresse. Klubbens val föll omedelbart på Tomas Leijon, som vid förfrågan tackade ja. Vidare togs beslut att ett antal gästflygare skulle kontaktas. Av klubbens medlemmar deltog sju stycken som piloter och 48 stycken som funktionärer.

Invigningsdagen ...

... lördagen den 10 augusti bjöd på ett strålande väder med molnfri himmel och helt vindstilla. Publiken strömmade till i stora skaror under båda dagarna.

Invigningsceremonin inleddes med att klubbens ordförande, Stefan Karlsson, hälsade alla välkomna och speciellt de inbjudna deltagarna. Vidare tackade Stefan Karlskoga kommun, sponsorer och klubbens medlemmar som genom ekonomiskt stöd och arbetsinsats tillsammans skapat denna anläggning. Stefan överlämnade en gåva från KMFK till Sture Kinell, som hade påtagit sig projektledaransvaret för uppbyggnaden av anläggningen.

SMFF representant Mats Bejhem framförde förbundets lyckönskningar inför framtiden. Karlskoga kommun representerades av Monika Näsman som berättade kortfattat hur KMFK genom åren kämpat för att få tillgång till ett eget flygfält samt läste upp klubbens visioner.

Därefter genomfördes "KLIPPET". Ett blågult band var fastsatt vid en startfärdig modell. När Monika förkunnade Karl-

GENARP **Romele**
Elektronik-RC-Hobby
RADIO
Futaba • JR • Graupner • Sanwa
Multiplex • Hitec
samt tillbehör och service
Modeller • motorer • byggsatser
beklädnad • 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

pendure • 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!

Med uppbackning av G-Max Chemical & Research Co Ltd har jag glädjen att offerera följande priser inklmoms på ML 70 tom 31 dec 2002

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

Ett collage från invigningsdagen och alla dess attraktioner.

skoga Modellflygplats invigd, klipptes bandet och modellen flög iväg spakad av Stefan Karlsson. Fanfar spelades i högtalaranläggningen och publiken fyllde på med stomande applåder.

Tomas Leijon genomförde speakerjobbet under lördagen och söndagen på ett strålande sätt. Daniel Casselby genomförde ett konstflygprogram till musik som var otroligt uppskattat. Benny Kjellgren visade upp sina färdigheter och det är inte för inte som han har erövrat flera fina utmärkelser under åren. Tom Smedal från Norge glömmer man inte i första taget. Tom som med sin helikopter gjorde de mest halsbrytande manövrar, vilka man inte trodde var möjliga att genomföra.

Publiken bjöds på ett combatheat, där Niklas Karlsson och Johan Andersson tillhörande KMFK, just hemkomna från VM i Tyskland, visade hur intensiv och fartfylld denna tävlingsform är. Med ett inslag av godisbombning varje timma fick barnen föräldrarna att stanna kvar. Försäljningen av glass och dricka gick bra i det varma vädret.

Klubbens ungdomar visade upp sina färdigheter i KMFK:s regi egenhändigt byggda linflygmodeller. Detta gjordes på linfältet, vilket består av två separata cirklar. Segelflygning med både små och stora modeller, kunde publiken beskåda vid flera tillfällen under dagen. Uppvisning med fläktflyg och oldtimer var också uppskattade inslag i programmet.

Start och landning på ett uppbyggt hangarfartyg med linflygmodell genomfördes. Det var första gången som denna gren inom linflyg visades upp.

Den statiska modellutställningen besöktes av många ur publiken.

Lördagen avslutades med banderollflygning till marschmusik, en festlig avslutning på invigningens första dag. På kvällen hade en grillfest arrangerats för klubbmedlemmarna och de inbjudna gästerna med damer.

Söndagens program genomfördes som planerat men med ett nytt inslag, pylonrace. Publiken fick här uppleva hur förödande en krasch kan bli vid en felmanöver.

Karlskoga Modellflygplats vid Åbytorp är nu invigd. KMFK har för avsikt att jobba vidare med utveckling av denna anläggning. Ett årligt återkommande modellflygsmeeting med inbjudna gäster har redan beslutats. Modellflygare samt klubbar från hela landet är välkomna att besöka modellflygplatsen. Kontakta Stefan Karlsson 0586- 58552 eller Sture Kinell 070-5727164 eftersom det finns ordningsregler och säkerhetsföreskrifter som måste efterlevas.

Göran Palmqvist, Grenledare RC

Efterlängtad bok - äntligen färdig

B 3, Junkers JU 86 i Sverige

Av Lennart Andersson

I boken berättar Lennart Andersson om bakgrunden till anskaffningen av Junkers Ju 86, om konstruktion och utveckling i Tyskland, samt om tjänsten i neutralitetsvakten under andra världskriget.

B 3 kom också att användas som spaningsflygplan, torpedflygplan, transportflygplan och mycket annat.

Junkers Ju 86 användes dessutom civilt i Sverige, bland annat av ABA, föregångaren till SAS, och Kartverket. Boken är rikt illustrerad med bilder och teckningar. Ett flertal färgprofiler av Tor Karlsson försenade bokproduktionen men profilerna var väl värda att vänta på.

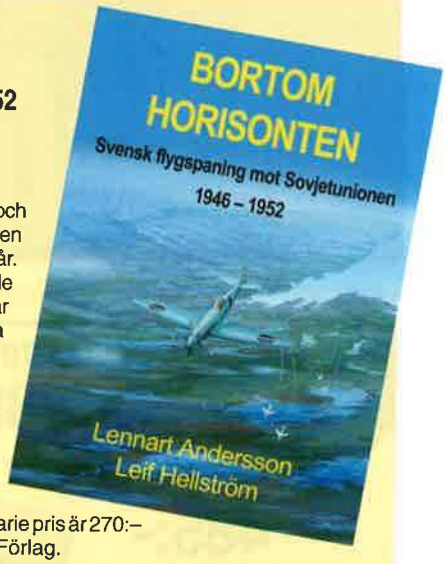
KSAK-medlemspris 235:– Ordinarie pris är 260:–

Bortom Horisonten

Svensk flygspaning mot Sovjetunionen 1946 – 1952

Av Lennart Andersson & Leif Hellström

Sverige bedrev topphemlig foto- och signalspaning mot Sovjetunionen under det kalla krigets första år. Svenska militära flygplan gjorde vid flera tillfällen spaningsflygningar över sovjetiskt territorium! Denna spaning skedde delvis i samarbete med västmakterna och nu när hemligstämpeln lyfts kommer tidigare okända fakta i dagen som kastar nytt ljus på periodens historia.



KSAKmedlemspris 245:– Ordinarie pris är 270:–
Utgiven på Freddy Stenboms Förlag.

Nyheter från ALLT OM hobby

Box 90 133, 120 21 Stockholm • Tel 08-999 333 • Fax 08-99 88 66
e-post: order@hobby.se • www.hobby.se

När Sven från SAAB Avonics ringde och frågade om vi kunde "fixa" något till deras kräftskiva, blev det självklara svaret, det här ska vi greja! Det här är precis det som SMFF gick ut med för ett antal år sedan. De propagerade för att, vi ute i klubbarna, skulle gå ut och göra reklam för oss och för modellflyget!

Att arrangera en upplevelsekväll!

Frågor, frågor, frågor, var beredd på alla sorters frågor när du bjuder in "vanligt" folk till modellflygövningar.

När vi väl svarat ja, och lovat att vi skulle arrangera något som fick denna publik att häpna. Det var i alla fall det vi tänkte. Sedan kommer alla tankar: Nej, vad har vi gjort!

Ca. 30 personer skulle komma, och det stod tämligen klart att det behövdes något extraordinärt för att få denna publik att "häpna".

SAAB Avionics projekterar all display-utrustning åt SAABs nya flygplan GRIPEN! Vi trodde att dessa människor var vana vid att bli "bortskämda" när dom var på besök någonstans. Detta oroade oss lite!

Vad kunde vi erbjuda?

Ett par modellflygplan i luften? Nej, något värre måste till?

En elefant?

En trollkonstnär?

En clown?

Skämt åsido så tänkte vi kanske inte i dessa banor, men jag måste vara ärlig och erkänna att osäkerheten var ett stort ok de första dagarna.

Det enklaste hade naturligtvis varit att säga nej till SAAB, och glömma bort allt!

Men nej, så enkelt skulle vi inte göra det för oss!

En vecka innan den 12 september ringde vi Sven och presenterade programmet: Ni får tillgång till vår klubbstuga fram till 23.00. Vi engagerar en helikopterpilot, två FUN-FLY piloter, en dubbelkommando maskin med pilot och en flygsimulator på en dator. Och så här mycket kostar det! Tystnad i andra änden. Panik hos undertecknad! "TAGET", tjöt Sven i telefon!

Sven var eld och lågor, men jag måste erkänna att jag hade mina tvivel!

Men Sven var nöjd och han ville spika det programmet.

Den 12 sept börjar det märkas att det är höst, visserligen var det rena sommarvärmen ute, men det börjar bli mörkt vid 19.30. Vi bestämde att vi skulle börja 18.00 och köra till 19.00. Vi bestämde att det inte skulle bli massa skitsnack, utan det var häftig flygning som gällde!

Efter en kortare presentation drog Philip von Krusenstierna igång sin helikopter och färden över himlen började. Philip är en oerhört kompetent pilot och det han inte kan göra med sin helikopter, är förmodligen inte värt att göra! Eller också får en gräsklippare göra "det". Det var många "ah" och "oh" när Philip for fram som en bålgeting i skyn.

Efter Philip kom Robert Ekman igång med sin egenkonstruerade FUN-FLY. Efter denna uppvisning står det helt klart att naturlagarna inte gäller dom dagar när Robban flyger. Anders Sternhoff fick fart på sin FUN-Fly, och publiken hade nu två maskiner att titta på. Denna flygkunniga publik kunde vid flera tillfällen konstatera att "så där kan man inte göra" och långt in på kvällen var det ivriga diskussioner om vad som egentligen hände i luften. Bara det att jordens dragningskraft inte gäller när dessa två herrar flyger, gör att diskussionen får en lite märklig inriktning!

MULTIPLEX
Radiostyrningar och modelltillbehör av hög klass.
Generalagent och service:
ORBO
Elektronik/Hobby AB
Box 6102, 162 06 Vällingby
Tel 08-83 25 85 • Fax 08-83 24 52
ÅTERFÖRSÄLJARE ANTAGES
http://www.orbo.se
E-mail: info@orbo.se

UMEÅ
Den KOMPLETTA hobbybutiken för radiostyrt.

Umeå Slöjd och Hobby
Grubbevägen 63 903 61 UMEÅ
Tel. 090-14 44 02, Fax 090-14 49 27
www.slojdhobby.ac.se
Butikstider
Mån-Fre 13-18 Lör 10-15

Efter Anders S och Robert E fick Rasmus Geidnert igång vår klubbmodell som är utrustad med dubbelkommando, och erbjöd alla som ville, att få en liten flygstund. Nu skulle det minsann visas att dom kan lika bra som Robban och Anders. Att ingen ens kom i närheten av läromästarna var väl inte oväntat men det var faktiskt ett par stycken som kom in under benämningen "naturbarn". Snabbt blev det mörkt och alla drog sig mot klubbstugan. Inne i stugan hade Jan-Olav Wedin ställt upp en dator och i den fanns en flygsimulator. Detta samlade en stor skara, som fortsatte att utveckla den lilla Biggles som började växa fram ur pannan! Snart tog kräftfestandet fart och det blev en ibland väldigt intensiv diskussion om den tidigare flygningen. Denna diskussion, avbruten endast av ett intensivt sjungande. För det vet Ni väl alla, att strupen får ej fuktas utan att det sjungs en sång?

Själva kräftätandet och sjungandet var lokaliserat till vår veranda (cirka 50 m^2) men trots att det var stoj och glam, blev det snart för kallt ute.

Då kom hela gänget in för kaffe och tårta!

Genast hittade man tillbaka till simulatorn, och ett förskräckligt oväsen tog vid. Goda råd haglade genom lokalen, men en sak är säker, flyg inte så sent, det tar ända med en förskräckelse! Men med en simulator blir krascherna inte så ekonomiskt betungande! Men under en kräftskiva blir dom många. Väldigt många!

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att detta var en av årets höjdpunkter. Oron över att publiken var "bortskämd" kom kraftigt på skam. SAMTLIGA från SAAB var nöjda! Fel, dom var JÄTTENÖJDA! Och oerhört imponerade! Detta tack vare Philip, Robert, Anders och Rasmus. Det vi tog på oss var att arrangera flygningen och att låta festprissarna ha tillgång till klubbstugan i ett antal timmar. ALLT annat stod festprissarna själva för.

Denna chans att visa upp klubben kom efter en förfrågan, men nu tror jag att vi ska gå ut och göra lite reklam om oss själva. Prova! Detta var en riktig höjdardag!! Har Ni några duktiga piloter i klubben, gör en sådan här grej, det var ett riktigt höjdarevenemang! En given succé!

Det enda minustecknet var att vi var för billiga! Men det lovar jag, det ska inte upprepas fler gånger!

Thomas Nyberg ordf.Vallentuna MFK
08-511 790 41 0702-27 28 06
thomas.nyberg@minmejl.com

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

Örebro
Håkans Hobby
Lundvägen 11 (Hovsta)
703 76 Örebro Tel 019-22 66 13
FLYG • BIL • BÅT
Byggsatser, RC-anläggningar, motorer, balsa, tillbehör.
Specialitet: Eldrivna modeller. Dessutom personlig service och låga priser.

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

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

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

Världsmästaren Andreas Lüthi och hans Jungmeistervariant

Skala-VM 2002:
En tillställning de flesta helst vill glömma

Instrumentpanel på segermodellen Antares.

Nedan: Det schweiziska laget tog de två första platserna.

Årets upplaga av Skala-VM gick av stapeln i Tillsonburg i Kanada. Förväntningarna var stora, det var ju här svenskarna dominerade för 22 år sedan. I år blev det Schweiz i topp. Kjell-Åke Elofsson rapporterar.

Just Kanada är mer eller mindre en milstolpe i svensk skalahistoria. Det var ju där som vi slog igenom med dunder och brak 1980 med en helt ny flygstil och sist men inte minst ett mycket stort och trevligt supportergäng. Vi hade därför vissa förhoppningar att det skulle vara stort intresse för årets upplaga, allra helst som det tidsmässigt låg bra till för att kunna besöka världens största flygevenemang, Airventure i Oshkosh, efteråt. Många tävlande tog också den chansen och träffades där igen efter VM. Tyvärr blev det bara en liten men tapper svensk skara som åkte över till Kanada.

Laget bestod av endast 2 man, Börje Sebring och Kjell-Åke Elofsson, båda med Safirer. Som mekaniker medföljde Östen Jönsson och som fotograf och videofilmare Mats Svensson. Det svenska laget hade för några veckor förklarat unionsupplösningen för ogiltig, och hade adopterat den ende norske deltagaren Kenneth Sandberg. Börje gjorde sin internationella debut, medan Kjell-Åke deltog i VM för fjortonde gången i sträck. Som underrubriken talar om så var det ett VM de flesta och inte minst vi svenskar helst vill glömma.

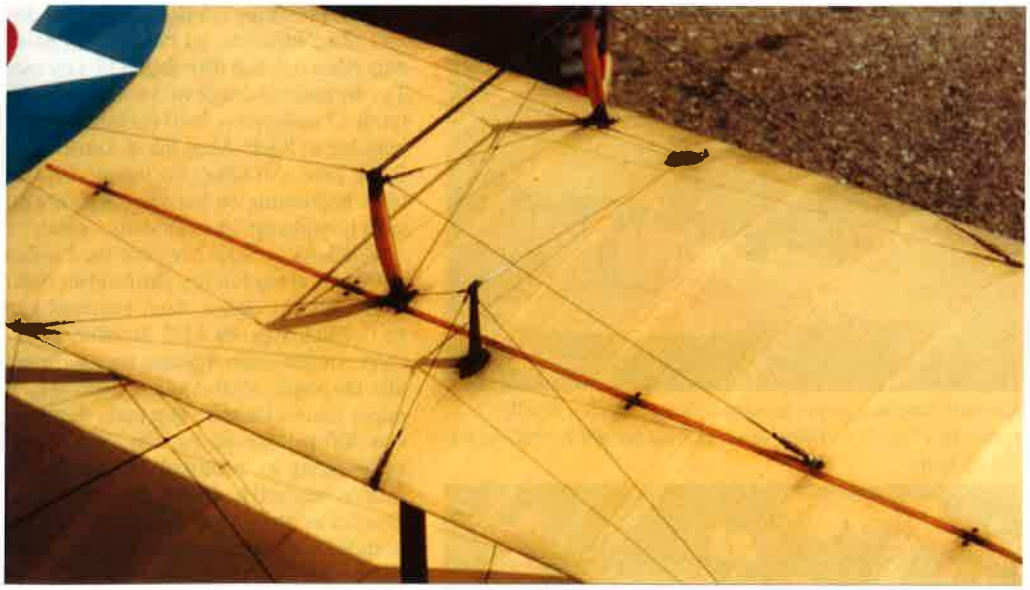
Strulig inledning

Strulet började redan på Landvetter, då SAS vägrade ta med våra lådor trots att det var klart med resebyrån. Efter diverse palaver och mycket ringande fram och tillbaks gjordes en ombokning till ett senare flyg och flygbolag, och mot en "reducerad" fraktkostnad fick vi med våra lådor. Kenneth däremot blev kvar, eftersom hans låda var för stor. Ett dygn försenad och med hjälp av Bo Olofsson hade han kapat lådan och anslöt på förläggningen i Tillsonburg. Eftersom vi ville träningsflyga och på alla sätt förbereda oss var vi på plats redan den första officiella dagen tillsammans med flera andra lag. Döm om vår förvåning då nästan inget av det som borde varit klart inte ens var påbörjat. Vi kunde inte registrera oss pga att den ansvarige för detta hade inte kommit. Vi kunde inte montera ihop våra modeller, eftersom det inte fanns några bord i hangartältet. Vi kunde inte ladda våra anläggningar, för det fanns ingen ström. Vi kunde inte provköra våra motorer, för det fanns inget bränsle. För att i alla fall kunna montera modellerna tog vi tävlande saken i egna

Hans Ammann och hans Curtis Jenny.

Th: Närbild på riggningen av Ammanns Jenny.

Nedan t h: Östen Jönsson t.v. assisterar Börje Sebring under den statiska bedömningen.



händer och fixade fram bord så att vi i alla fall kunde montera modellerna. Ingen bra början!

Mera strul

Det skulle visa sig bli värre. Efter stora påtryckningar och mycket tjat drogs det efter 2 dagar fram ström till borden, och den tredje dagen fick vi metanol. Förvånade arrangörer frågade oss ungefär "Va, laddade ni inte innan ni åkte hemifrån? Vi trodde ni hade med er bränsle?!" Den 11:e september hade tydligen gått arrangörerna spårlöst förbi. Att ens försöka ta med bränsle skulle förmodligen ha stämplat oss som terrorister. Alltnog, med ström och bränsle skulle det bara vara att sätta igång att ladda och provflyga. Alla tog för givet att det var kontinuerlig ström, men den kunde när som helst brytas "för service", vilket gjorde att vissa laddare inte fungerade eller laddade ur i stället. När vi frågade efter startlistor och protokoll med flera detaljer som hör en tävling till, satte man bara upp en förvånad min. Vi visste inte ett dugg vad som skulle hända, och till slut sade vi till FAI:s utsedda jury att dom måste göra något åt informationen. "Vilken information?" fick vi då till svar, vilket sammanfattar det hela i ett nötskal.

Statisk bedömning

Efter en något kaotisk invigning, där en beordrad repetition med lagen ställdes in utan information och där en del lag kom

Börje Sebring förbereder sig själv och Safiren för flygning.

Kjell-Åke och Börje lägger upp taktiken före flygning.

Kenneth Sandberg representerade Norge med en GeeBee racer, fick "asyl" hos de svenske och tackar det svenska laget för all hjälp.

4.e man Gerald Rutten J:r hade en av tävlingens tre turbinmodeller.

Jak-52 är en maskin som tillverkas ännu i Rumänien och kan användas för all aerobatic men ger ändå warbirdkänsla.

Två veteraner, Mick Reeves och hans Sopwith 1 Ω Strutter.

för sent eller uteblev (felaktig information), bjöd arrangörerna på en fin flyguppvisning med bl a fyra olika replikor från WWI, en fyrgrupp Harvard (baserade på fältet) och en Extra 300. Vi skulle äntligen kunna börja tävlingen! Till skillnad från tidigare år började vi med den statiska bedömningen, och för första gången provades två domarlag som dömer olika moment, en metod som halverar tiden och har föreslagits bl a av oss. Tyvärr hade vi dragit nr 3 i startlistan av totalt 17 nationer och 40 tävlande, vilket betydde att Kjell-Åke gick ut som 3:a och Börje 20:e. Att vara i början av den statiska bedömningen har visat sig vara ett stort handikapp, så även denna gång.

Kjell-Åkes Safir har varit med sedan 1990 och vi har fått bra jämförelseobjekt med andra modeller. Som exempel kan vi ta Mick Reeves 11/2 Strutter, som i stort sett fått samma poäng som Safiren i alla tävlingar, ibland något över, ibland något under. Denna gång hade domarna satt 300 p lägre på Safiren. Vid senare genomgång av protokollen med juryns ordförande höll han med om att det var en mycket märklig bedömning. Laget som dömde konfigurationerna låg på 5 i snitt, medan det andra laget som dömde resten hade ett snitt på 8,5-9,0. Det verkade som om dom inte hade bedömt samma modell! Börjes Safir fick ytterligare 150 p lägre. För oss var det med andra ord redan kört innan flygningarna hade påbörjats.

I topp låg förra världsmästarna Andreas Lüthi och Pavel Fencl med Hans Ammann som trea. Andreas kom med en helt ny Jungmeister, en variant kallad Antares, provflugen endast några veckor innan. Pavel hade tänkt flyga med en ny An-2, men han fick inte modellen klar i tid utan kom med sin 10 år gamla Knöller. Även Hans kom med samma modell som tidigare, Curtis Jenny. Dessa tre tillsammans med sydafrikanens LeGrices nya FW190 var de enda som kom över 1700 p, och vi kunde nästan på förhand räkna ut att medaljerna i stort sett var klara. Det var bara inbördes ordning som återstod att flyga om. Modeller som enligt min mening fick alldeles för höga poäng var engelsmannen Knotts Hawker Hurricane och holländaren Rutten Jr:s F-15. Hurricanen kan ha varit riktig i konfigurationen men var fullkomligt steril och lyste modellflygplan lång väg. Ruttens F-15 var en Avonds-byggsats utan fungerande skevroder, luftbromsar och med ritade panellinjer. Även denna modell utan själ. Jag har själv dömt modellen i Jet World Masters, så jag kan med fog påstå att den fick alldeles för höga poäng. Det är märkligt att man sätter två (i dessa sammanhang) helt oerfarna domare tillsammans med en tredje, som inte har gjort sig känd som någon lysande stjärna och som fullständigt styrde de båda andra. Eftersom den statiska bedömningen betyder oerhört mycket i F4C borde FAI se över sin rekrytering av statiska domare. Vi har under årens lopp "drabbats" av domare som definitivt inte har på ett VM att göra. Att bara vara *a nice guy* borde inte räcka i dessa sammanhang.

Flygomgång 1

Flygningen inleddes i hyfsat väder, varmt men relativt svag vind. Kjell-Åke var bland de första att flyga, och Safiren skrapade ihop 1348 p, exakt samma som Kenneth Sandberg med Gee Bee och 5 p före Börje. Börje fick startproblem, eftersom hans automatiska ombordglöd vägrade att fungera. Tack vare improvisationsförmåga och med hjälp av Östen kunde Börje fixa extern glöd och få igång motorn och få modellen luftburen innan starttiden gick ut. I topp låg Lüthi på suveräna 1740 p, nästan 100 p före närmaste man, Rutten Jr med F-15, en av tävlingens tre jetmodeller. En av de båda andra, F-86 Sabre, flugen av Glen Robert från Sydafrika, fick motorstopp och gjorde en våldsam nedkomst. Glen ansåg att modellen var oreparabel och kastade in handduken. De övriga, som låg i topp efter den statiska bedömningen, låg c:a 200 p efter. LeGrice kvaddade dessutom landstället på sin FW190, och höll på i två dagar och reparerade. Han missade också andra omgången pga detta. Ingen bra början för sydafrikanerna! En av australiensarna, John Lamont, med en högljudd Perceval Gull, var den ende som togs ut till ljudmätning. Modellen klarade inte gränsen, och flygningen resulterade i 0 p. Trots möjlighet att åtgärda det hela till kommande omgångar blev han nollad även i dessa, och han fick återvända till Australien utan slutpoäng.

Sydafrikanen Koos Proterius med tävlingens enda AT-6.

Engelsmannen David Knotts Hurricane. Bästa debutant på 9:e plats.

Här passar uttrycket "mycket väsen för ingenting" ovanligt bra!

Flygomgång 2

Vinden hade tilltagit och låg helt tvärs flygriktningen. Börje hade fortsatt problem med sin ombordglöd, men hade nu förberett bättre för extern glöd. Han gjorde en något sämre omgång liksom Kenneth, medan Kjell-Åke förbättrade sig rejält. Lüthi fortsatte att flyga bra, men högsta poäng i denna omgång fick hans landsman Ammann, som var den ende som kom över 1700 p. Pavel Fencl ökade med nästan 200 p, och dessa tre befäste därmed sin överlägsenhet. Guldmedaljen var vikt åt Lüthi även om han skulle missa totalt i sista flygningen, medan Fencl skulle behöva 150 p mer än Ammann i finalomgången för att snuva denne på silverpengen.

Finalomgång med radiokrångel

Sista flygningen flygs ju numera i omvänd ordning mot placeringarna i de både första, vilket ger en extra krydda åt det hela. De tio bästa skulle flyga på avslutningsdagen, medan de övriga skulle göra upp de båda dagarna före. Kennet slog till med en mycket bra flygning, men hans dåliga statiska poäng gjorde att han inte kunde avancera, utan stannade på 31:a plats. Börje hade blivit varm i kläderna och gjorde sin bästa flygning, men inte heller han kunde avancera. 29:e plats får anses som godkänt för en debutant. Kjell-Åke var på väg att göra sin bästa flygning trots (eller kanske tack vare) en bluddrande motor. Efter en mycket bra flygning, som förmodligen skulle föra honom rejält upp i prislistan, återstod *bara* landningsproceduren. Då hände det som inte får hända: sändaren lade av. Modellen låg på höger bas, och vid svängen in på finalen fortsatte modellen utan kontroll ytterligare i c:a ett halvt varv och landade själv i medvind ute bushen. Det hela resulterade givetvis i en nolla, och han åkte ner några placeringar och hamnade på 26:e plats. Ett absolut bottenrekord för hans del. Tur i oturen var att de synbara skadorna på Safiren inskränkte sig till ett demolerat nosställ och en skrapad vingspets och att det hände i just i landningen. Lika lyckosam var inte LeGrice, som fick motorstopp med påföljd att hans fina Fw190 vek sig och gick i spin med totalkvadd som resultat. Två dagars reparationsarbete till ingen nytta!

De tio bästa fick flyga i bra väder, och de som hade en mindre bra flygning i de tidigare omgångarna hade här stora chanser att förbättra sig. Sydafrikanen Pretorius med en Harvard och Knott från England tillhörde de som tog några steg uppåt på bekostnad av Mick Reeves, som inte fick igång sin motor, och österrikaren Klauscher. Denne fick radioproblem, och fick avbryta flygningen på ett tidigt stadium, men fick ner modellen hel. Nästan alla av de övriga gjorde här sin bästa omgång, och Lüthi som siste man ut och i praktiken redan världsmästare, kunde flyga mycket avspänt och publikfriande, vilket även gick hem hos domarna. De belönade honom med tävlingens i särklass högst poäng, 1827 p, vilket bara bekräftade hans överlägsenhet.

Kaotisk avslutning

Flygningarna hade flutit relativt bra, främst tack vare en i sista minuten inlånad tävlingsledare från USA. När sedan den ordinarie tävlingsledningen åter skulle ta över blev det genast strul. Normalt sett sker prisutdelningarna ute på flightline, där flaggstänger, flaggor, högtalare mm finns på plats. Här hade man valt att förlägga prisceremonin till banketten, där det varken fanns det ena eller andra. I brist på lämpliga lokaler hade man hyrt in sig i en stor lagerlokal, som normalt användes till tobakslager. För det första fanns det inte plats till alla, utan vissa lag fick själva i angränsande rum gå och hämta bord och stolar mm tillbehör. Att sedan maten inte räckte till gjorde ju inte så mycket, för det fanns i alla fall inte tallrikar och bestick till alla. Man hade kanske tänkt att vissa lag skulle äta i skift, men då borde det ha funnits mera mat!

När maten var uppäten (och det gick ju ganska fort för en del) började prisutdelningen. Först ut att mottaga sina medaljer var radioflygarna, och även om funktionärerna hade svårt att hålla reda på de olika ländernas flaggor, så blev det i alla fall rätt till slut. När sedan linflygarna skulle fram utbröt den stora kalabaliken. Det fanns varken flaggor eller nationalhymner till flera av medaljörerna, och dessa och lagen vägrade följdriktigt att gå fram och hämta sina medaljer. Det finns bara ett ord för detta: SKANDAL! Den internationella skalafamiljen är ju ganska statisk, och många av oss har flugit VM i 20 år eller mer världen över. Alla var vi överens om en sak: detta var ett absolut bottenrekord i dålig organisation och något som aldrig får upprepas igen. Vi fick inte ens en komplett resultatlista efter tävlingen, eftersom sekretariatet saknade något så självklart som en kopiator, utan denna har vi fått söka på vissa hemsidor på nätet. Här måste även FAI ta på sig en stor del av skulden, eftersom man redan tidigt anade att det skulle gå snett utan att man ingrep. Det fanns dock en person i organisationen som skilde sig från de övriga och fick rätta till andras misstag. Det var tävlingsledarens hustru Linda Smith, som fick ta emot mycket av kritiken som borde riktats direkt till andra. Tack vare henne kunde vi i alla fall åka hem med en del ljusa minnen från tävlingen.

Modellerna kvar i Kanada

Efter tävlingen delades det svensk-norska gänget. Kjell-Åke och Mats drog till Oshkosh, medan de övriga stannade kvar några dagar i Kanada och skulle ta med modellerna hem. Vid incheckningen vägrade dock Air Canada att befatta sig med lådorna. Så det var bara att lämna dessa och försöka att klara ut det hela från hemmaplan. Efter mycket parlamenterande med olika instanser och makthavare kom lådorna på lite konstiga vägar efter några veckor hem till Sverige. Detta tillsammans med allt övrigt strul gör att vi med fog kan påstå att detta var ett VM vi helst vill glömma. Det enda positiva var att vi har fått klart för oss att det som tidigare var en självklar service från flygbolagens sida nu nästan verkar vara en omöjlighet och att man måste ha papper på allt. Muntliga överenskommelser gäller inte längre! *Tjålle*

PS. Felet på Kjell-Åkes sändare visade sig vara mycket enkelt. Två clips som håller en säkring hade för dålig spänst, och det kunde bli glappkontakt. En uppmaning till alla med löstagbara säkringar: ta ur dessa och nyp till clipsen! DS

Skala SM Karlsborg

– Läget är under kontroll

Ovan: Den väntar definitivt på att få komma iväg upp i luften. Sivert Björks Spitfire Mk 12 hålls med öppningsbar huv bland andra finesser.

Nedan t.v.: Med skalaritningar i handen och fotodokumentation på bordet är det Lennart Ekdahls t.v. och Lennart Flodströms uppgift att sätta bedömningspoäng på alla modellers likhet med sina förebilder i fullskala. T.h.: Anders Brandt har accelererat från premiär i Helsingborg och en nervös flygning till en 2:a plats i riksmästerskapen och stabila avslappnade flygpass. Det kan vara dags för vana vinnare att huka sig och hålla koll bakåt för omkörning.

Blåst och en smula regn hälsade alla dem som givit sig iväg till Karlsborg och årets SM-tävlingar i skala. Utsikterna till bättre och mer modellflyganpassat väder var stora och söndagen 8 september blev en av de bästa dagarna på många år för skalaklassernas SM-tävlingar.

Tävlingen startade i god tid och under en sakta uppklarnade himmel. De banutrymmen som finns kvar efter flottiljens nedläggning är i stort sett orörda och bjuder flygare i stort och i smått på goda förutsättningar. Vinden vajade mellan 5 och 8 m/s och höll förvånansvärt nog samma riktning som den tilltänkta landningsbanan. Sportskalaklassen startade lördagsmorgonens flygtävlande och den inbördes uppgörelsen om vem som skulle kunna åka tillbaka hem och under det kommande året kunna kalla sig riksmästare.

20 personer var anmälda till de båda tävlingsklasserna, 20 personer som skulle filtreras genom 4 domares poängsättningsarbete. Till SM, mer än inför andra skalatävlingar, hyser man förväntningar om att få se något nytt och annorlunda. Skalamodeller brukar få hänga med under många år när de en gång färdigställts. För de bästa modellerna är byggtiden i allmänhet mer än en vinters ansträngningar varför ägaren självfallet använder sin modell så länge den fungerar tillfredställande.

Nytt på arenan

Bland de modeller som inte alls vädrats på 2002:s tidigare tävlingar var en Spitfire Mk 12 och en Canadair CL 415. Jan Åbergs FW Stieglitz hörde också till denna grupp. En hård kontakt med betongbanan efter motorbortfall och hastigt påkommet landningsbehov, höll på att sätta stopp för "vädrandet" av Åbergs modell. Siedels 7 cyl motor i nosen på den stora Stieglitzen skapade en realistisk avbildning av hur fullskalamaskinen uppför sig i luften men fick för sig att stanna under första flygningen. Höger landställsben och hjul hamnade alltså i gruppen reparationsobjekt. Flitigt och snabbt reparerande hade modellen klar för ytterligare flygfärder i god tid för start nr 2 trots att denna dök upp fortare än förväntat.

Formalia

Skalatävlingar är alltid delade i två delar. En del där man flyger och del nr 2 där modellen på olika sätt jämförs med originalet och förses med stigande poäng i relation till hur gott man lyckats med uppgiften att avbilda sin modellförebild. Det brukar vara en seg uppgift att bedöma sig igenom alla välbyggda modeller och mycket riktigt drog skalariktighets- (statisk-) bedömningen ut på tiden. Tävlingsledningen tvekade mellan att bryta pågående bedömning av den internationella F4C klassen eller att låta Sport-

skala flyga sin 2:a tävlingsomgång. Det senare alternativet fick duga.

Thomas Jönsson (Helsingborg) hamnade än en gång i startposition 1. Hade detta varit biltävling eller liknande hade det varit avundsvärt men i bedömningssporter gäller det att hamna någonstans i sista halvan av startfältet för maximal poängskörd. Thomas skakade på huvudet och skyndade sig till start. Landningen i den byiga vinden blev inte direkt lyckad med ett avslaget landningsställ. Modellflygare biter ihop och lagar. I tid till flygning 2 hade Thomas sitt ställ på plats. Det höll nästan hela vägen men de sista metrarna på utrullningen vid landningen medförde att lagningen gav upp och vingspetsen blev till ett stöd här i livet. Tror ni att Tomas gav sig denna gång? Ingalunda! Han gav sig iväg till närmsta bensintapp där han stötte på ett praktexemplar av så kallad" motorburen ungdom" i 40-års åldern. Den motorburna ungdomen hade tillgång till svets och därmed var reparationen i hamn.

De kommer från Brännöbrona

Terho, med Jyrki till förnamn, hade bytt bort sin Spitfire från Skala Väst till en modell med mera van profil, en gul/blåvit Zlin 50 L. Detta är samma modell han tidigare använt i Arestisammanhang. Flygpoängen blev hög i 1:a flygningen men sjönk efterhand men inte så mycket att han motades bort från prispallen och tredje plats.

Jyrkis klubbkompis Tommy Andersson flög också en Zlin 50L sprungen ur samma form. Målningen utförd efter Polens aerobatiska team (fråga inte från när). Det aggresiva ljudet från motorn (OS BGX) störde i viss mån upplevelsen av en prydlig flygning med en prydlig modell. Tommy demonstrerade ytterligare sin flygskicklighet i lunchpausen med en fläktdriven Sabre.

Blir Spitfire årets skalamodell?

Antalet Spitfire höll sig konstant från Skala Väst i och med att Kristianstadkompisarna Mats Nilsson och Anders Brandts Mk IX modeller fick sällskap av en Mk 12 byggd Karlskogasonen Sivert Björk. Mk 12 var försedd med den större Griffon motorn och nosen på Spitfiren ser därmed annorlunda ut mot dem man blivit mest vand vid. De elliptiska vingarna man förväntar sig på en Spitfire syntes inte heller till. Mk. 12 är en av varianterna där man kapade vingspetsarna tillsammans med en del av den eleganta profilen. Första flygningen gick inte alldeles perfekt. Den avslutades med en hård landning där landningsställets luckor tog avsked från modellen. Naturligtvis stoppar inget sådant en modellflygare på en tävling.

Tacka vet jag folk som har verkstaden med sig.

Att vara glömsk är inte ovanligt i vårt stressade tidevarv men det är opraktiskt och kan lätt stjälpa tävlingsambitioner över ända. Kjell-Åke Elofsson lämnade sin dokumentation därhän till Skala Väst, Ivar från Danmark hade glömt med-

Ulf Svarténs Extra 300S (4:e plats) väntar på starttillstånd medan medhjälparen är på väg med bedömningsblanketter till domarna. Michael Strand drar med sig sin Wigens efter avslutat pass.

Inte ens en svensk mästare som Elofsson klarade sig undan tävlingsdemonen, den som får servon och motorer att krångla. Trots stillastående propeller blev det en snygg landning.

Ulf Jörnheim AKMG har skapat denna Yak 55 från grunden. Moki 35 i nosen räcker till den (2,5 m spännvidd) stora modellen när den går klanderfritt som under SM.

I soldiset på söndagen startade Jyrki Terho sin Zlin 50L.

1: Mats Nilsson pumpar lufttanken till landningsställen så full det går. Spitfire har en del underliga vinklar i upphängningen även om mekanismen är relativ enkel.
2: Något i likhet med denna Spitfire Mk IX bör finnas i varje välutrustat hem. Mats Nilsson Kristianstad har insett denna väsentlighet.
3: Peter Gustafsson, som här gör klar sin Stampe, hör till den nya grupp skalaflygare som kommer att "ta över" om några år.
4: Linköping Jan Åbergs stora modell uppför sig mycket likt orginalet i luften.
5: Ulf Jörnheim t.v. och Kjell-Åke Elofsson t.h. har blivit årets Riksmästare respektive Svensk mästare.

bringarlås till samma tävling och nu var det dags för Cassutt-ägaren att erkänna att bränslenålen blivit kvar på reparationsbordet. Räddningen denna gång hette Anders (Bearcat) Broman i vars reservdelsgömmor det hittades en superbt passande ersättning.

Peter Gustafssons mycket tilltalande blå/vit-målade Stampe tävlade också på SM 2001. Årets flygande var flera klasser bättre än föregående år och Stampen, en Belgisk vidareutvecklad variant av Tiger Moth-temat, ger ett "kanske borde jag ha en sådan" -intryck när den flyger.

Flygplan som läcker i "botten".

Canadair CL 415 är en intressant skapelse. Byggaren Börje Luthman hade tävlingspremiär med en tråkigt nog missad 1:a flygning. Det är inte alldeles lätt att synkronisera två motorer men till andra flygningen fungerade det mesta inklusive en publikknipande demonstration av det flygplanet konstruerats för nämligen att släcka bränder. Börje hade hällt pulver i en behållare (som läckte en smula) vars innehåll tömdes framför domartrion. Med mindre läckage från behållaren kommer det att bli riktigt roligt.

Spitfire

Som en fortsättning på temat premiärer hade Sievert Björk, som nyligen provat sin Tempest (definitivt Sveriges största) på F6 betongbanor, med sig en Spitfire Mk 12. Mk 12 är en ovanlig variant i modellsammanhang. Kapade vingspetsar och en mycket lång motorhuv, avpassad till vidareutvecklingen från Rolls Royce Merlin till Griffon-motorn, ger modellen en klart annorlunda framtoning än de tidigare modellerna av Spitfire. Sievert råkade ut för lossnande landställsluckor efter en landning med studs men i likhet med Tomas Jönsson gav han sig naturligtvis inte för bagateller som detta.

Extra-CAP:ar

De senaste åren har modellfabrikationen inriktat sig på skalaliknande aerobatiska modeller. Ve den fabrikant som inte hållit med Extror eller –CAPar. Populariteten har det inte varit fel på och hemmafälten har översköljts med dessa modeller i olika storlekar. Samtliga tämligen välflygande. Arestiklassen har gjort sitt till för att vidga perspektivet varför åtskilliga av dessa maskiner blivit mycket lika sina förebilder.

Yak flyger mycket bra

Ulf Jörnheim hålls med en egen byggteknik som under den gånga vintern använts till att skapa en mycket skalalik YAK 55. Tidigare har 2 st Extra 300 framställts på samma sätt, varav den ena hävdar sig i den internationella F4C klassen. Diverse Extra-incidenter medförde att YAK 55 valdes till sportskalatävlingen. Jörnheim har en mycket lugn och jämn flygstil som tycks tilltala domarna vilka belönade honom med en riksmästerskapstitel.

Efter en lång rad av år med sjunkande antal deltagare på skalatävlingar är 2002 en vändning. Åsikter ventileras flitigt om vad skalaflyget behöver eller inte men en stor del av behoven är nya och intresserade människor och därmed är år 2002 något att vara glad över.

Bosse Olofsson

STARLET 50

Graupner Original | Heim helicopter

Den idealiska nybörjarmodellen som baseras på den beprövade UNI-EXPERT-MEKANIKEN

Nyhet!
Billig version med motor OS MAX 50 SX-HG, rotorblad i glasfiber samt ljuddämpare
Best.-Nr. 4446.SX

STARLET 50

Best.-Nr. 4445	Byggsats
Best.-Nr. 4446	Byggsats med motor (OS MAX 46 FX-HG) och dämpare
Best.-Nr. 4464.SX	Byggsats med motor (OS MAX 50SX-HG) rotorblad i glasfiber och standardljudämpare

Längd utan rotor ca 1310 mm
Bred utan rotor ca 240 mm
Möjlig rotorstorlek i diameter ca 1160...1365 mm

Motorer med GRAUPNER/HEIM vevaxel och exakta koppling genom dess tvåstegslåda

Tillbehör

Motorer:
OS MAX 46 FX-HG Best.-Nr. 1893
OS MAX 50 SX-HG Best.-Nr. 1921

Passande kroppar ex.:
JET RANGER Best.-Nr. 4452.N
MEGA STAR 2000 Best.-Nr. 4445.N
AGUSTA Best.-Nr. 4458

Rotorblad:
Glasfiber symetriska Best.-Nr. 1271
ca 1365 mm i rotor diameter

För mer info: HOBBYBORGEN AB Box 31 S-360 71 Klavreström + 46 (0) 474 405 10
hobbyborgen@telia.com

Lars Bexanders stora SU 26 har tidigare setts i händerna på dess byggare Johan Westlund. SU 26:an har ett kraftöverskott som gör vertikalerna intressanta.

Aresti-Väst: Riksmästerskapet i Aresti

Ovan och t h: Stefan Olssons modell är försedd med ett distinkt målningsmönster där över- och undersida skiljer sig åt till hjälp för pilotens orientering.

Gulmålade modeller gör sig bra på bild. Thomas Brewitz (Halmstad) Cap 231ex ur Sig:s sortiment är inget undantag.

Årets rookie blev Thomas Brewitz t.v. Jyrki Terho t h – just nu på toppen i tillvaron balanserar Cup-pokal ovanpå dyrbart Cup-pris.
Nedan: Riksmästaren heter Peter Kull i år, Jyrki Terho 2:a och t.h. Stefan Olsson 3:a.

Peter Kulls modell, med målning i franska konstflygarlandslagets färger, har en intressant bakgrund med ett tidigare liv i form av en Cap 21.

Arestiflygandet har förblivit i samma form som tidigare år med tre olika serier (program) av aerobatiska manövrer. Grunden för flygandet har hämtas från IAC (International Aerobatic Club), organisationens tävlingsbestämmelser men har också sista året med små medel anpassats för att bättre kunna användas hos de arrangörer som förklarat sig villiga att erbjuda fält och folk till tävlingar.

Tävlingsplats på Torslandafältet

27 piloter har under året tagit del i Graupner-Aresti Cup och de olika deltävlingar. 19 av dessa kom till Torslandafältet och arrangörsklubben AKMG och Cup-finalen för att mäta sina krafter mot varandra lördag och söndag 14-15 september.

19 piloter reducerades snabbt till 18 när Ulf Tönnesen, med en intressant elektriskt driven Sukoj 31, meddelade att hans elektriska drivpaket måste förses med reservdelar för att fungera som önskat.

Även om de modelltyper som begagnas för olika varianter av konstflygning oftast tål mera av blåsigt väder än andra, orsakade tidiga SMHI-rapporter en del oro. Obefogat skulle det visa sig. Inte för att blåsten uteblev utan för att samtliga närvarande var skickliga nog att hantera sina modellen så att vinden inte syntes påverka.

Det kan bli motigt ibland

Lars Bexanders stora Sukoj Su-26 har helt klart ärvt originalets förmåga att studsa vid landning. Minsta fartöverskott vid markkänning förvandlas till en rekyl uppåt.

Sukoj tycks inte ha större framgångar i modellformat. Flertalet modellfabrikanter gör stora modifieringar på aerodynamiken men resultaten i form av det perfekta arestiflygplanet har uteblivit. Bexanders modell håller sig nära originalets förutsättningar men inte ens detta ger de flygpoäng man förväntar sig.

Extra 330 är en uselt dokumenterat flygplan. Endast få foton finns i omlopp (guld och rödmålade D-EPET är en av dessa) och någon treplans-ritning värd namnet har inte synts till. Valter Extra är välkänt motsträvig med information och Alf Enqvist och Daniel Casselby har helt

Nicklas Robertsson har pga sin vänsterhänthet en startteknik sim skiljer sig från alla andra. Han står bakom propellern (ena benet framför vingen) och flippar propeller.

klart en nackdel med valet av modell ur "skalahänseende". Modellernas (från 3W) fördelar är goda flygegenskaper vilket väger upp det mesta av nackdelarna.

Lagpriset

Nicklas Olsson och Gert Holmqvist saknade Magnus Malmberg i ledet och konkurrerade därmed inte om Aresticupens lagpris som därmed upprepat hamnade hos Brännebrona flygklubb. Halmstad (Hökaklubben) och Malmö har bjudit en smula motstånd men det behövs tydligen mer för att knuffa Brännebrona från toppen. Ulf Jörnheims JAK 55 fick sin likhet med originalet bekräftad på årets Skala-SM. Därmed var det ingen som förvånades över att Ulf nu, med god marginal, tog flest skalpoäng på sin modell. Flygandet gick inte riktigt lika bra men å andra sidan kanske träningsflygning, i de specifika Arestiprogrammen; mer än "några" gånger kan förändra förutsättningarna.

Riksmästaren

Peter Kull som tillsammans med Uno Andersson (båda från Hökaklubben) beslöt sig för att "prova på Aresti" för ett par år sedan, har nu blivit den fullfjädrade tävlingsflygaren. Lugn och stabil flygning med mjuka in- och urgångar (för det mesta i alla fall) i manövrer gör att man uppfattar hans flygning som en harmonisk helhet. Resultatet blev en utmärkelse som Riksmästare med SMFF-plakett applåder och en del annat som belöning.

Cupsegraren

Jyrki Terho liknar Peter Kull (eller tvärt om) i det att flygningen utförs i ett lugnare tempo än hos flertalet konkurrenter. Motorkraften användes i vertikaler på ett sådant sätt att man upplever att manövrerna utförts med nästan konstant hastighet. Mycket njutbart för en åskådare. Att domarna under året tyckt något likartat kan man sluta sig till när mannen återigen hämtar hem Graupner-Arestis stora Cuppokal. Att han dessutom bär med sig en MC 24 radio från det frikostiga cupprisbordet, kan kanske inspirera andra att lägga ner mera energi på att öva upp sitt eget flygande.

Årets Rookie

Inte nog med att Hökaklubbens Peter Kull river åt sig Riksmästerskapet, från klubben kommer också den person som blivit årets "Rookie". "Färskingen" Thomas Brewitz flyger en Cap från Sig målad i de välkända färgerna från Patric Paris CAP 231EX. Sig liksom V-mars variant av samma förebild har missat att hela undersidan är mörkt blå. Men vem bryr sig om sådant en solig helg i september.

Värste eller bäste konkurrenten till "Rokkie-priset" var Eric Wallberg. Eric flyger en Cap 21, ett välkommet avbrott på alla 232 och 231ex från samma tillverkare. Johan Westlund från SRFK lär ha haft sina händer på skapelseprocessen av denna 21:a liksom på Bexanders SU 26. Båda är modeller med goda kvaliteter så Johan har gjort ett gott jobb.

Svenskt i topp

Det har kanske ingen större betydelse men det är roligt att de båda topplaceringarna, Riksmästaren och cupsegraren, flyger svensktillverkade modeller. Jyrki har sin Zlin 50L från US Composit och Peters CAP kommer från N. Robertsson.

Diskussionen har funnits där under några år men bromsats av ingen riktigt kunnat avgöra åt vilket håll Aresti varit på väg. Det finns ett behov av utrymme för någon sorts start-/rekryteringsklass där modeller under 175-190 cm spännvidd kan bli en norm. Intresset för flygande à la arestiklassen finns i många föreningar. Övande av olika manövrer från sportsmanprogram och liknande kan iakttas på fälten. Kanske kan man fånga upp dessa piloters ambitioner med att ge dem utrymme på arestitävlingarna?

En variant av Aresti är också under behandling inom FAI och kommer att resultera (sannolikt) i en test/prov-klass längre fram.

Arestiklassen liksom Graupner Aresti Cup har en egen hemsida med mängder av information. Nicklas Olsson yngst i klassen (bland dem som tävlar i Aresti alltså) har skickligt byggt upp sidorna att omfatta egna reportage från tävlingarna, information om de olika modellerna och ett arkiv med olika Aresti-program. Adressen är

www.graupner-aresti.nu eller också kan ni gå via länk från Modellflygförbundets hemsida.

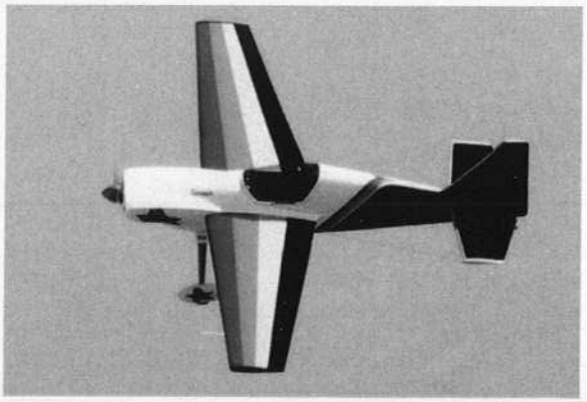
Bosse Olofsson

Ulf Tönnesen hade med sig en vanlig men annorlunda modell Denna SU31 från Grauper är el-driven! Doftar det något från motorkåpan är det bränd elektronik i stället för kokad ricinolja.

Daniel Casselby och hans röda Extra 330 underhöll till lunchen med ett musiksatt uppvisningsprogram. Publiken gillade vad de såg.

Ulf Svarténs Extra 300S har mängder av dekaler (allt enligt original) som kontrast till sin mörkt blå målning och en väldigt gul undersida. Texten på ovansidan av vingarna hjälper till när man identifierar hur brant modellen svänger m.m.

De tävlande i Arestiklassen ser alltid till att minst 2 modeller står på kö, klara att starta. Längst fram Gert Holmqvists Wigens och därefter Svarténs Extra 300S



Michael Strands Wigens har en mycket distinkt målning där det är enkelt att skilja ovan- från undersidan. Sådant är alltid till hjälp för både pilot och domare.

Esbjörn Forslund (SMFK) med införskaffad Rudder Bug – ett plan som är en utmärkt flygare i blåst. Kom sist likafullt,

Oldtimerträff på Påldalen

Lördagen den 31 augusti träffades vi oldtimers för att under sedvanligt gemytliga former lufta våra oldtimerflygmaskiner. Vi flög enligt Tore Loodins generösa regler i strålande solsken men det blåste friskt värre. Men vad gör det om man är av the right stuff och tillhör släktet sega gubbar som gillar varmkorv.

Mats Ljungberg var på plats och "konkurrerade därmed ut" den pågående bytesmarknaden som samtidigt pågick i Nykvarn. Hur gick det då, jo först ut var Mats Ljungberg som proxyflög Bengt Oknemarks väldans fint byggda Playboy. Man kan säga att det var modigt gjort, planet flög fint men landade graciöst på toppen av en Asp. På sätt och vis agerade han "väderballong" åt oss andra. Pär Laxén tog senare ner planet med en steges hjälp.

Vinnare blev Lasse Garén från ÖSFK som lyckades hitta termik med sin gullvingade Spook. 1010p blev hans slutpoäng. På andra plats kom Ingvar Claesson, Nyköpings MK, med sin Flyg 44 med 695p. Tredjeplatsen belades av Christer Svensson också han från Nyköping, som med sin Astro Hog fick 245p.

På hedrande 4:e plats kom Lars Norde'n, ÅFK, med sin Sky Scooter driven av liten Webra Record på 1,5cc. Lars fick 240p efter hård kamp mot blåsten, som vid sista flygningen tyckte att landningsmärket nog borde vara min bils dragkrok istället för cirkeln på fältet. Bilen missades dock och landningspoängen ersattes med stilpoäng.

Hack i häl med 220p kom Jörgen Daun från HMFK som flög sin modell Spartan 60 till en 5:e plats.

Arrangören själv, Esbjörn Forslund, han som skriver detta, var artig nog att belägga sista plats med 83p. Planet som flögs var en för evenemanger inköpt Rudder Bug.

Medverkande på marken var Cay och Pär Laxén från RFK Crash som inte levde upp till sin klubbs namn eftersom de för dagen satte säkerheten främst. Modellerna, en stor Buccaneer framdriven av

Lars Nordén från ÅFK flyger sin Sky-Scooter.
T h: Två kämpar ... Mats Ljungberg Proxyflyg, Bengt Oknemarks Play Boy.

Christer Svensson från Nyköping kom på tredje plats med Astro Hog.
T v: Jörgen Daun, Haninge med Spartan 60.
Ovan t h: Lars Nordén med en prick-landning på gång. Kom på fjärde plats.
T h: Ingvar Claesson med sin Flyg 44 kom på andra plats.
Nedan vinnaren Lasse Garén (ÖSFK) med sin Spook.

en OS 160 Boxer twin och en Radio Queen med Laser 50 i nosen, var i alla fall vackra att skåda.

Vi saknade i år den inspirerande arrangören och modellflygaren "molnets broder" Tore Loodin som på grund av en helt ofattbar händelse i sitt liv, som verkligen passar i Guinness Rekordbok, inte kunde närvara i år. *Esbjörn*

Foto Esbjörn Forslund.

Tre mästare i bygglokalen i Rotorfabriken. Victor Stanoc, Oleg Kulakuvsky och Eugene Verbitsky.

Ukraina, ett friflygparadis...

Verbitsky historia 1:

"När Eugene Verbitsky fyllde 60 år så var det stor fest i flygklubben. En av presenterna var att han skulle få flyga med i en aerobatik kärra. Eugene klev ombord och piloten tog dem båda upp i luften. När väl rätt höjd var nådd bad piloten Eugene att ta över spakarna. Han spakade runt kärran ett tag och efter en stund sa piloten åt honom att göra en looping. Eugene förde spaken framåt och tog fart... När rätt hastighet var nådd sa piloten till Eugene att dra åt sig spaken för att fullborda manövern. Han drog hastigt år sig spaken och G-krafterna blev enorma. Piloten skrek förtvivlat att han inte skulle dra tillbaka spaken så häftigt. Eugene sa att han såg sitt ansikte bli helt utdraget av de enorma G-krafterna. Nåväl, manövern gick bra och Eugene spakade kärran vidare genom en stor del av flygningen. När det var dags att landa sa piloten åt Eugene att han kunde landa kärran. Piloten skulle dock sköta trotteln. Det går väl bra, sa Eugene och gjorde en snygg inflygning längs banan i medvind, gjorde sedan en 90 graders sväng in mot banan, ytterligare en 90 graders sväng för att komma rätt på banan. Slutligen satte han kärran snyggt framför åskådarna. När de stod stilla på marken frågade piloten Eugene hur länge sedan det var att han flög sist. När Eugene svarade att det var första gången han spakat en kärra själv, tappade piloten hakan! .Piloten trodde under hela flygningen att Eugene ursprungligen var pilot och hade flugit liknande kärror tidigare."

Okänd F1H-hjälpare vid Verbitsky Cup.

Under tio dagar i somras besökte jag ett land där några av de namnkunnigaste friflygarna härstammar från. Personen som jag redan nämnt namnet på, Eugene Verbitsky är kanske den mest kända för sina prestationer i F1C, men även otroligt duktiga friflygare som Viktor Chop, Viktor Stamov, Alexander Andriukov och Oleg Kulakovsky med flera kommer från Ukraina.

Hur kan det komma sig att Ukraina fått fram så många världsmästare och även till stor del hade med personer i Sovjets landslag under den tiden? En av anledningarna såg jag redan då min flight gick in för landning i Kiev och även under min bilresa tillsammans med Victor Stamov till Kharkov, platsen där World Cup tävlingen "Verbitsky Cup" skulle äga rum. Vilka fält det finns! Här bör det inte finnas några problem med träningsfält. När sedan Viktor berättar för mig att under juli och augusti kommer ofta stora högtryck in och gör vädret näst intill perfekt för friflyg. Varmt under dagarna, lugnt och svalt under kvällarna, så står det klart att de har en hel del fördelar när det gäller träningsmöjligheter jämfört med oss i Sverige. Under resan passerade vi Poltava och det var möjligt att känna "svenskvibrationerna" i luften...

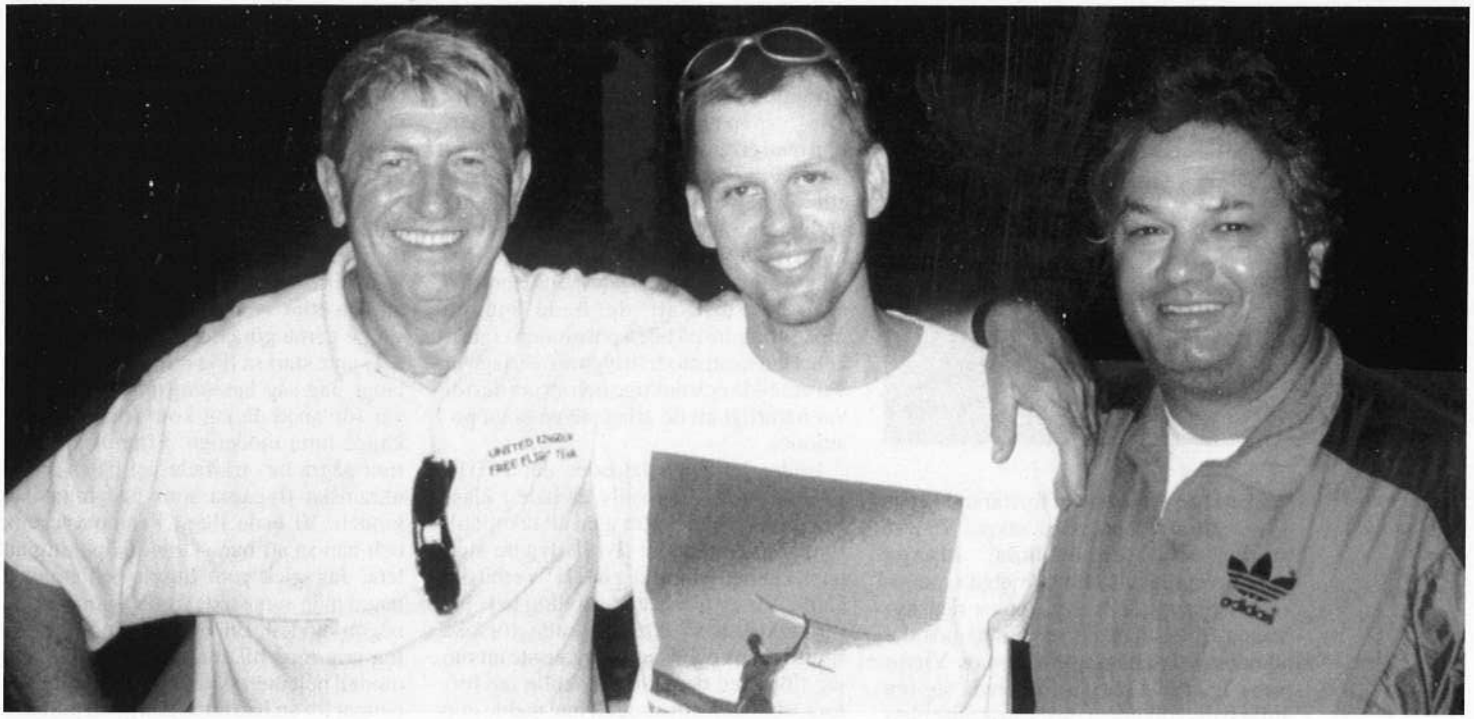
Vädret under "Verbitsky Cup" var perfekt. Fältet strax utanför Kharkov var ett av de största och bästa jag sett. Tävlingsarrangören var inte så erfaren, men med de perfekta förhållanden som rådde hade arrangören en lätt uppgift och tävlingen flöt på bra. Första start flögs tidigt, runt klockan sex, för att undvika termik i "Supermax" flygningen. Första tävlingsdagen flög jag F1H och lyckades ta mig till flyoff. Endast en flyoff behövdes och jag lyckades ta mig in på tredje plats, trots att jag kände att min modell inte var i samma klass som övrigas i flyoffen. Många flög kolkärror med elektroniktimrar och nådde enorma utgångshöjder i starterna. Jag måste ha en sådan kärra till nästa gång! Det var bra att starta tidigt på morgonen, det gav tid för lite siesta mitt på dagen innan flyoffen drog igång på kvällen. Siestan behövdes verkligen.eftersom vi hade temperaturer uppemot +40 grader celsius nästan hela tiden jag var I Ukraina.

Verbitskyhistoria 2:

"Någon frågade Verbitsky hur många F1C modeller han egentligen hade? Han svarade att han just nu hade tre stycken. Personen som frågat blev förvånad och frågade varför han hade så få? Verbitsky förklarade då att de där Verbitskymodellerna var så dyra att han endast hade råd med tre!"

Dagen efter flögs F1A tävlingen i samma strålande väder. Termiken var lurig och endast nio tävlanden, däribland jag själv, flög alla max. Ett snabbt åskväder hade dragit fram under siestan med nederbörd endast i kanten av fältet. En av de Ukrainska flygarna drog nytta av det och sprang dit och flög strax över fem minuter i den tjocka luften. Jag själv flög längst av dem som startade runt startlinjen och fick en fin andraplats.

Vi åkte vidare på vår färd i Ukraina och



Eugene Verbitsky, Per Findahl och Victor Stamov vid prisutdelningen till Verbitsky Cup.

nästa anhalt var Krivoy Rog, Artiom Babenkos hemstad. Under resan dit blev vi stoppade av polisen för att vi kört lite för fort. Victor tog snabbt fram sina personliga papper som visade att han var en landslagsman i friflyg och hade en hög grad inom landslagssporten, samt sportpension. Victor förklarade att det var möjligt att få sportpension efter deltagande i landslaget i sju år, samt att man arbetat i 20 år. Det kanske kan vara en stor anledning till att friflygsporten värderas högt i landet? Efter att Victor visat sina papper för polisen fick vi fortsätta vår resa.

Vi hade några fantastiska dagar hos Artiom Babenko, där vi bland annat besökte bygglokalen, som var belägen i källaren till en stor idrottsanläggning. Vi träffade Strukov, världsmästare i F1C 1987, som filade på sina F1C modeller. Lokalen var ganska sliten och det är en gåta hur de lyckas producera så fantastiskt snygga och välbyggda modeller i sådan miljö. Men de lägger väl ner hela sin själ i arbetet med modellerna och bekymrar sig inte så mycket över väggar, toaletter och annat som kan anses som oviktigt. Vi besökte också det enorma stålverk som finns i staden. Efter andra världskriget hade det arbetat 70000 personer där, nu var siffran nere i 38000. Staden är hela 13 mil lång eftersom den vuxit fram efter en järnåder i marken.

Resan tillbaka till Kiev hade en stor höjdpunkt. Vi skulle stanna i Charkassey, staden där Rotor fabriken finns. Som så många andra fabriker i forna Sovjetunionen så hade naturligtvis även Rotorfabriken sin egen modellflygklubb. Flygklubben lever i allra högsta grad kvar än idag, trots att fabriken numera gick dåligt. Det som är så speciellt med just Rotorfabrikens flygklubb är att den, trots att det inte är många som bygger där, producerat en enorm, näst intill sanslös, massa världsmästare! Här återfinns namn som Eugene Verbitsky, Oleg Kulakosky, Alexander Andriukov och Victor Stamov. Vad är det som gör att det blivit så? Jag kände att jag var tvungen att försöka insupa lite av den atmosfär som så många duktiga flygare har verkat i. Victor och jag stannade bilen utanför lokalen och knackade på fönstret. Efter ett tag hördes steg och Verbitsky kom ut. Vi leddes in i en mörk gång, elen var avslagen under eftermiddagen för någon reparation på fabriken.

Bygglokalen hade fönster så där var det åter ljust igen. Ett fåtal bord fanns och förutom Verbitsky, som monterade ihop ett par nya motorer, så var även Kulakovsky där och justerade en propeller. Alex Andriukov hade fortfarande kvar sitt byggbord trots att han bott i USA ett antal år nu. Jag hade nog i förväg trott att lokalen skulle vara större, men det fanns endast ett drygt tiotal byggbord. Därutöver fanns ett rum med diverse maskiner där bland annat. Verbitsky gjorde sina motorer. Något definitivt svar på varför klubben blivit så framgångsrik går nog inte att ge, men nog var det någonting speciellt i luften inne i lokalen.....

Verbitskyhistoria 3:

"Under en uttagningstävling någon gång under Sovjet tiden så tävlade man långt österut i landet. Det var en stor öde plats med en del mindre byar runt fältet. Under tävlingen så vred vinden så olyckligt att modellerna landade i en av bondbyarna. När Verbitsky och några andra tävlande sökte sina modeller kunde de inte hitta dem. De förstod ganska snart att modellerna blivit upplockade av befolkningen i byn. De bestämde sig för att spela upp en scen för att försöka lura byborna att plocka fram modellerna. De hade radiokontakt med startlinjen och började prata i sina radioapparater vid byns torg där många av byborna samlats för att se vad som hände. Verbitsky och hans kamrater utgav sig för att vara militärer ute på en vikig militär övning. .De meddelade startlinjen att de inte kunde hitta den delikata militära utrustningen, modellerna, som helt säkert hade landat i byn. Byborna var naturligtvis rädda för militären och vad de kunde ställa till med. De hade säkert hört många historier där militären gått hårt fram. Verbitsky kallade åter på uppmärksamhet på startlinjen. Han beordrade major Makarov och Kochkarev att snarast infinna sig i byn med hundarna för att göra en ordentlig genomsökning av byn. (Makarov och Kochkarev är två F1A flygare från Moskva.). Makarov och Kochkarev visste vad Verbitskys plan var och svarade att de var på väg med hundarna. Byborna började då se något stressade ut. Verbitsky väntade åter ett tag innan nästa kontakt med startlinjen skedde. Det enkla meddelandet till linjen var att om modellerna inte hittades trots hundarna så skulle hela byn brännas ner! Mycket snabbt så plockades ett antal försvunna modeller fram!"

Victors om min resa gick vidare till Kiev. Vägarna i landet är överlag ganska slitna och dåliga. Ett stående skämt handlar om när en turist kommer in i landet och kör sönder sin bil i ett enormt hål i vägen. Turisten blir naturligtvis ursinnig och frågar polisen varför de inte kan sätta upp en varningsskylt? Varpå polisen svarar att det faktiskt finns en skylt! Den sitter alldeles efter att man passerat gränsen och gäller i hela landet!

Senast jag såg Kiev var 1994. Då var

Eugene Verbitsky förbereder sig inför fly-offen till Antonov Cup

Veronika Vivchar med F1H-modell.

staden sliten och det var fortfarande ganska svårt att köpa vissa saker. Nu var staden helt annorlunda. Många nyrenoverade hus och nybyggda monument som andades mycket av den nyvunna frihetskänslan som finns hos det ukrainska folket. Jag bodde hos Victor och såg att det går att förbereda sig bra inför friflygtävlingar med ganska lite plats till förfogande. Victors byggplats i lägenheten var endast en meter lång och belägen i hallen! Under en sen kväll i stan tyckte Victor att vi skulle titta in på en bygglokal. Jag blev ganska förvånad eftersom klockan var ett på natten. Jag blev ännu mer förvånad när vi kom in i lokalen och det var bra med folk där, några låg och sov medan andra byggde. Victor förklarade för mig att det var pojkar som gjorde sin värnplikt i flygklubben. De bodde under värnpliktstiden i bygglokalen och byggde modeller på heltid!

Fältet för "Antonov Cup" var samma fält som användes vid EM 1994. Fältet är ett sportflygfält strax utanför staden och förutom att man måste samsas med fullskala flygarna så är fältet ganska litet, åtminstone i jämförelse med det fält vi använde under "Verbitsky Cup". "Antonv Cup" var en mycket välorganiserad tävling med erfaret folk i spetsen. En mycket fin invigning med mat och dryck speciellt för de utländska gästerna inledde tävlingarna under fredagen. Under invigningen satt jag bredvid en hög chef som arbetade på Antonov fabriken. Han förklarade stolt att de hade många modellflygare på höga positionen i fabriken. Han sa att modellflygare överlag var väl ansedda och duktiga och att det därför var naturligt att de arbetade på höga positioner.

Under lördagen tävlades det i F1B, F1C och F1H. Jag själv tävlade i klass F1H och lyckades åter igen att ta mig till flyoff. Samma antal flyoff flygare stod på startlinjen som under F1H i "Verbitsky Cup". Vis av föregående tävling lade jag upp taktiken så att jag skulle försöka flyga helt på egen hand. Jag visste att om jag flög med de andra så skulle jag förlora, eftersom min modell inte nådde upp till samma prestanda som många av de andras modeller. Jag drog mig ut i en veteåker , fick på en relativt dålig start med ett par stall, men i fin luft och flög strax över tre minuter. Victor vann på runt 3,5 minuter, men min tid räckte till en andraplats. Kändes skönt att taktiken gick hem någorlunda.

Verbitsky historia 4:

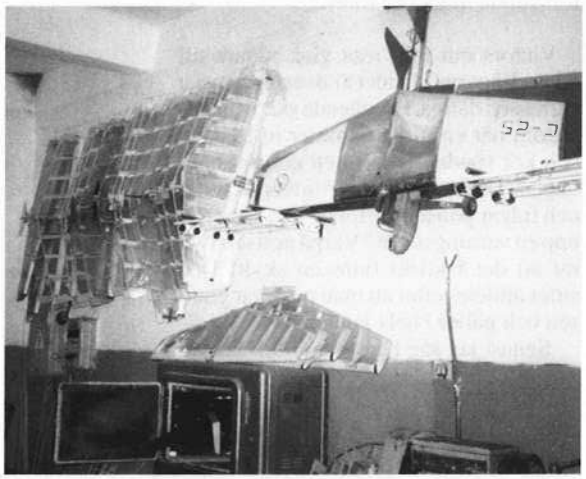
" Verbitsky sålde för några år sedan en modell till en tysk F1C flygare. Modellen var flugen och grundtrimmad. Den tyske flygaren testade modellen, men fick den inte att flyga som den skulle. Modellen tryckte ganska mycket under hela flygningen. Han trimmade upp stabben för att kompensera trycktendenserna, men blev aldrig helt nöjd med trimmet. Eftersom han tyckte det var konstigt att modellen betedde sig som den gjorde, plockade han isär kroppen för att leta efter fel. Han blev mycket förvånad när han hittade en bunt ukrainska sedlar i nosen på modellen!?. Han kontaktade Verbitsky som blev mycket glad över nyheten. Han hade helt glömt bort att han gömt lite reskapital där under någon tidigare tävling! Efter att sedlarna var borta ur modellen så flög den återigen bra."

Under söndagen flög vi F1A, samt de små gummi- och motorklasserna. Jag tävlade i F1A och lyckades ta mig till flyoff. Termiken var enorm under dagen och några starter drog iväg långt bort. Flygningar på 15 minuter var inte ovanliga. I fjärde start så tappade jag kontakten med min modell och trodde att den var stulen. Bedrövad tog jag kontakt med tävlingsledningen som snabbt beordrade ut soldaterna från modellflygklubben att gå skallgång. Till min lycka hittade de modellen nästan direkt. Efter att jag bjudit på ett par omgångar öl i baren, var soldaterna lyckliga och tyckte det var bra att leta efter svenska F1A modeller. De skulle gärna göra det igen förstod jag!

I sjätte start så flög min modell enormt långt. Jag såg landningsplatsen bra och var förvånad då jag kom fram och inte kunde hitta modellen. Efter att ha letat runt några hus träffade jag på en av de ukrainska flygarna som just hittat sin modell. Vi hade flugit i samma termik och han sa att han skulle hjälpa mig att leta. Jag gick runt husen och frågade några män som stod på en väg om de sett någon modell. En av dem sken upp och tog mig med till sitt uthus. Där låg min modell helt utan skador. Mannen ville ha pengar för att han hittat den, men jag hade naturligtvis inte några pengar på mig. Som tur var hade den ukrainska flygaren sin bil och plånbok i närheten och betalade mannen en liten summa pengar. Under vägen tillbaka fylldes bilen snabbt av tävlande som var på väg tillbaka till fältet till fots. Jag räknade till fyra olika nationaliteter som svettades tillsammans i en ukrainsk bil, friflyg är en härlig sport! Relativt få hade flugit alla starter max och gick vidare till flyoffen. Jag flög min största flyoffmodell med wire. Jag fick till en skaplig start och Victor följde med i samma luft. Victors modell såg ut att ta luften något bättre än min modell och slutresultatet var att Victor vann tävlingen med enda maxtiden i flyoffen. Min tid räckte till en andraplats, jag tappade drygt 20 sekunder.

Så var mitt Ukrainaäventyr över, under måndagen var det hemresa. Sammanfattningsvis så måste jag säga att det hela var enormt kul, lärorikt och inspirerande. Men jag kan inte påstå att jag fått något entydigt svar på varför de har så många världsmästare. Det har säkert lite att göra med de saker jag berört i texten, men det är säkert mer komplicerat än så.....Jag får fortsätta min undersökning vid något annat tillfälle. Jag kommer helt säkert att försöka återkomma till Ukraina, kanske kan jag hitta fler anledningar till deras framgång då. Jag kan varmt rekommendera en resa till detta friflygparadis.

Per Findahl



Combat-modeller i en bygglokal i Kiev.

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!

Köp grejer från SMFF!

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

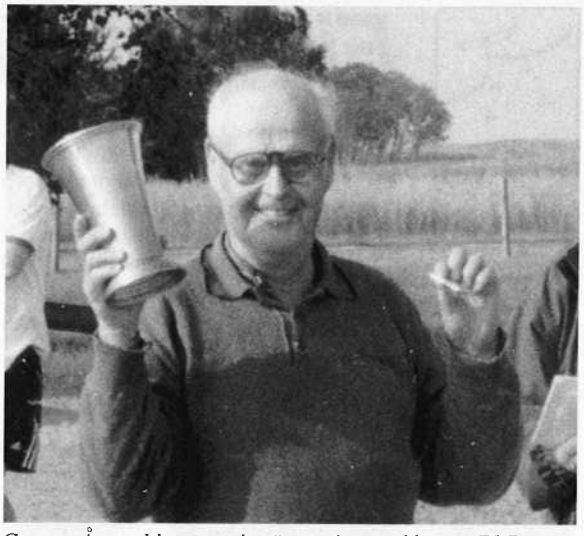
Beställningar från klubbar & skolor faktureras — övriga leveranser sker mot postförskott

Håkan Davidsson: Bygghandbok för radioflygare	187:-
50-Hörnan. 50 olika "Bagges Hörna med ritningar med mera kul för juniorerna	50:-
AMA Cub, introduktionsmodell, byggsats	25:-
Thermal Dart, lite större AMA Cub	60:-
LINUS, linmodell, enbart ritning	25:-
Klädselpapper, gulot, 12 g/m² per ark	4:50
Modellflygmärke, brons	20:-
Modellflygmärke, silver	20:-
Modellflygmärke, guld	150:-

Endast till klubbar – prov skall avläggas!

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

Tommy Eriksson, Gagnef med sin P-30. T H: UFK-junioren Thomas Stålhandsk med sin Zikada vid SM 2002.



Gunnar Ågren blev svensk mästare i motorklassen F1C.

Uppsala tog det mesta vid Friflyg-SM

Uppsala flygklubbs modellsektion hade stora framgångar vid svenska mästerskapen för friflygande modeller. Deniz Varhos och David Thorsén berättar

Tävlingen avgjordes under svåra förhållanden på Rinkaby pansarövningsfält i norra Skåne där de två tävlingsdagarna präglades av både stark vind och intensiva regnskurar.

Deniz Varhos, UFK, segrade i den stora segelmodellklassen F1A på tiden 889 sekunder, en sekund före den mycket rutinerade Mikael Holmbom, Matfors modellflygklubb. Den regerade världsmästaren Per Findahl, Norbergs FK, belade tredjeplatsen 872 sekunder. För Deniz Varhos var förstaplatsen inte bara hans första SM-tecken utan även ett styrkebesked inför deltagandet i de Europeiska mästerskapen i Ungern senare under sommar (se artikel). Uppsalajunioren Thomas Stålhanske presterade också han fina flygningar och lyckades bli näst bästa junior med sin 16:e plats.

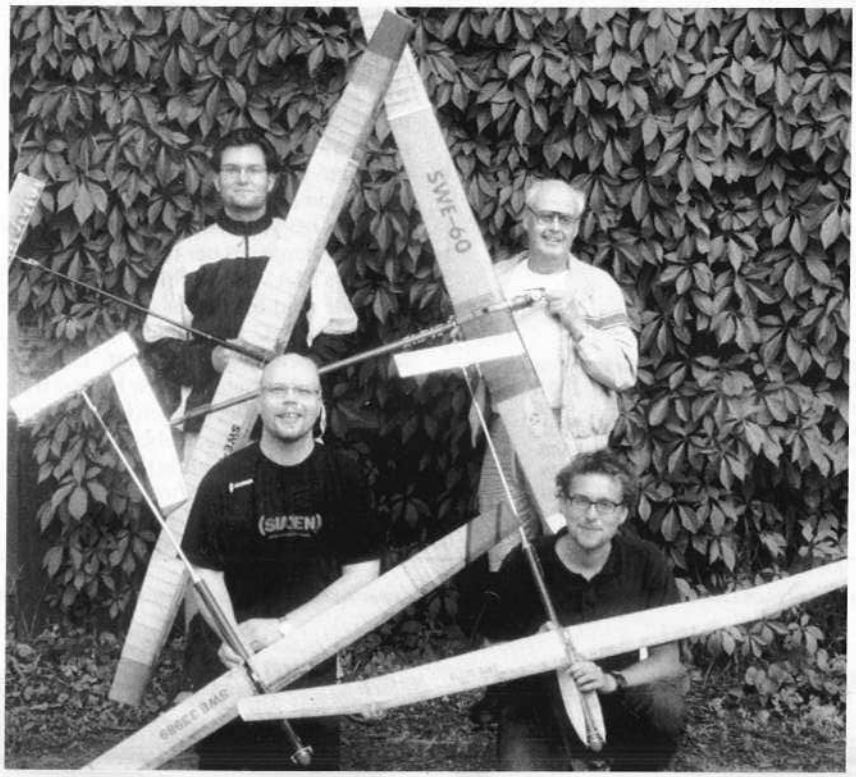
I den stora gummimotorklassen F1B segrade David Thorsén, UFK på maximala 900 sekunder. Nils-Erik Hollander, Karlsstad FK noterade 899 sekunder vilket räckte till en andraplats. Uppsalas Magnus Söderling kom på en hedrande bronsplats med sina 886 sekunder.

Även i den stora motorklassen F1C avgick segern till Uppsala efter Gunnar Ågrens förstklassiga prestationer. Gunnar Ågren kan nu inte bara glädjas av ännu ett individuellt SM-guld utan även av Kungliga Svenska Aeroklubbens guldmedalj som han nyligen belönades med för sitt halvsekellånga ungdomsledarskap och för sitt mycket stora arbete för modellflyget i Sverige. Andraplatsen gick till Lars-Gunnar Lindblad Eskilstuna FK tredjeplatsen till Tommy Eriksson, Gagnef.

Uppsalajuniorerna Thomas Stålhanske deltog även framgångsrikt i den lilla segelmodellklassen F1H och slutade som 9:a. Thomas kastade även HKG och kom där 5:a. UFK:s junior Rickard Olausson kom 4:a HKG. Mats Hall tog en hyfsad 4:a plats handkastglidare senior och Holger Sundberg kom på 4:e plats i den lilla gummimotorklassen F1G.

De fina individuella resultaten lade också grunden till att UFK 2265 s även tog lagguld före Norbergs FK och Gagnef FK. I det segrande laget ingick Deniz Varhos, David Thorsén och Magnus Söderling. Inte på mycket länge har i friflygsammanhang alla guldmedaljerna och även lagsegern tillfallit en och samma klubb, något som understryker inte bara Uppsalaklubbens utmärkta prestationer utan även att flygklubbens långsiktiga ungdomssatsning varit lyckad.

Skrivet av David & Deniz



SM och lagvinnare från Uppsala flygklubb, fr v Deniz Varhos F1A och Gurra Ågren F1C. Främre fr v: Magnus Söderling F1B och David Thorsén F1B.

David Thorsén, UFK, tar emot Anders Håkanssons vandringspris F1B av Anders.

Final i Lilla Friflyg-cupen

Friflyg

Den tredje och sista deltävlingen i Lilla Friflyg-cupen genomfördes i Gagnef, Dalarna den 15 september, vädret var fint och vindarna måttliga.

Intresset för cupen har varit stort och deltagarna många vilket lovar gott inför nästa års tävlande. Konkurrensen har blivit hårdare för varje deltävling vilket inte minst visas av att årets cup avslutades med "fly off" i FIG och F1H seniorer.

Stort tack till alla som deltagit i Lilla Friflyg-cupen och till de som arrangerat deltävlingarna.

Rolf Astervik, MFK Albatross

Juniorer som flög i Gagnef, Max Jansson, Nimbus, Johan Åberg, Nimbus, Thomas Stålhandske, Uppsala, John Andersson, Uppsala. Främre raden: Robert Bärlin, Uppsala, Simon och Elias Eriksson, Gagnef.

Tre som flög Fly-off i FIG, Janne Forsman, Håkan Broberg och Rolf Astervik.

UT 1

Friflyg

Den första tävlingen – UT1 – inför landslagsuttagningen till friflyglandslaget 2004 hölls på Ölands Alvar den 7/9-02. Vädret under den första perioden var soligt, varmt med en vind på 3 m/s. Tanken var att genomföra en sjustarterstävling med en förlängd flygning, supermax, i sjunde start. Under andra och tredje start så ökade vinden och vi var tvungna att öka på periodlängden till 1,5 timme istället för 1 timme. Termiken var stark och många modeller, speciellt F1B modellerna, kom långt bort efter flygningar på uppemot 10 minuter. Vi valde därför att förutom förlängningen av periodlängden också sänka maxtiden till 2.5 minuter. Efter en kort paus mitt på dagen så drog vi även ner antal starter till sex, eftersom den förlängda periodlängden gjorde att vi inte hann med fler än sex flygningar före mörkret. Vinden låg som mest på 8 m/s i byarna så vi valde att inte genomföra någon supermax i sista starten.

Efter sjätter start, som avslutades 18.50, hade klass F1A och F1C avgjorts, men i F1B kunde vi se fram mot en flyoff. Tre tävlande hade klarat alla sex starterna i F1B.ÊFlyoffen startade 19.15 med vind på ca. 3 m/s. Maxtiden var satt till sju minuter. Det blev en spännande upplösning där Bror Eimar drog det längsta strået med en flygning på 357 sekunder. Trots ett begynnande mörker kunde alla tre modellerna ses ner till marken.

I klass F1A vann Per Findahl som enda tävlande med max i alla sex flygningarna. I klass F1C var Gunnar Ågren enda tävlande och flög två starter. Därefter hjälpe han Uppsalajunioren Robert Bärlin att leta modeller efter en bortflygning och en lång flygning. Robert flög bäst av de tre juniorer som deltog i klass F1A och slutade på en 8:e plats totalt.

Per Findahl

UT 1 F1A

Plac.	NAMN	KLUBB	Start 1	Start 2	Start3	Start 4	Start 5	Start 6	Totaltid	
1	Per Findahl	Norbergs FK	180	180	180	150	150	150	**990**	
2	John Pettersson	AKM	180	180	180	150	150	110	**950**	
3	Robert Hellgren	Norbergs FK	180	130	180	150	117	150	**907**	
4	Ulf Edlund	Norbergs FK	180	180	180	110	78	150	**878**	
5	Martin Tärnroth	Gladiatorerna	44	180	180	150	96	150	**800**	
6	Per Johansson	MFK Linköping	116	180	166	87	100	150	**799**	
7	Anders Persson	AKM	180	180	180	115	0.0	0.0	**655**	
8	Robert Bärlin	Uppsala FK	180	176	21	150	0.0	0.0	**527**	Junior
9	Per Larsson	Gladiatorerna	180	38	2	0.0	0.0	0.0	**220**	
10	Albin Nilsson	Gladiatorerna	139	0.0	53	10	0.0	0.0	**202**	Junior
11	Erland Axelsson	Gladiatorerna	163	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	**163**	Junior

UT 1 F1B

Plac.	NAMN	KLUBB	Start 1	Start 2	Start3	Start 4	Start 5	Start 6	Totaltid
1	Gunnar Ågren	Uppsala FK	137	73	0.0	0.0	0.0	0.0	**210**

UT 1 F1C

Plac.	NAMN	KLUBB	Start 1	Start 2	Start3	Start 4	Start 5	Start 6	Flyoff	Totaltid
1	Bror Eimar	Norbergs FK	180	180	180	150	150	150	357	**1347**
2	Magnus Söderling	Uppsala FK	180	180	180	150	150	150	278	**1268**
3	David Thorsén	Uppsala FK	180	180	180	150	150	150	35	**1025**
4	Gunnar Wivardsson	Sländan	180	180	180	150	142	144		**976**
5	Jan-Erik Andersson	AKM	180	180	32	0.0	0.0	0.0		**392**
6	Nils-Erik Hollander	Karlstad	130	137	0.0	0.0	0.0	0.0		**267**
7	Johan Åkerman	Uppsala FK	180	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		**180**

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

Gustav Svanström med sin Cikada i FIM.

John Andersson startar i P30.

Guld- och silvermedaljörer i FIH, Inge Sundstedt och Göran Trogen.

Tomas Stålhandske, totalsegrare i FIH Juniorer.

Resultat Lilla Friflyg-cupen 2002-09-15 Deltävling 3 av 3

								Tot	Fly-off	Poäng
F1G										
1	Rolf Astervik	MFK Albatross	90	90	90	90	90	450	226	10
2	Janne Forsman	Gagnefs FK MFS	90	90	90	90	90	450	173	8
3	Håkan Broberg	Gagnefs FK MFS	90	90	90	90	90	450	0.0	7
4	Magnus Astervik	MFK Albatross	54	90	90	90	90	414	6	
5	Holger Sundberg	Uppsala FK MS	88	77	90	68	90	413	5	
F1H Junior								Tot		Poäng
1	Gustav Svanström	Viggen, Borlänge	55	63	65	39	24	246	10	
2	Thomas Stålhandske	Uppsala FK MS	90	48	32	38	30	238	8	
3	Robert Bärlin	Uppsala FK MS	34	28	54	22	83	221	7	
F1H Senior								Tot	Fly-off	Poäng
1	Göran Trogen	Gagnefs FK MFS	90	90	90	90	90	450	166	10
2	Inge Sundstedt	Gagnefs FK MFS	90	90	90	90	90	450	77	8
3	Karl-Johan Qvarfordt	Solna MSK	90	90	90	70	90	430	7	
4	Tommy Eriksson	Gagnefs FK MFS	90	90	58	60	90	388	6	
5	Poppe Blomqvist	Solna MSK	43	90	42	90	90	355	5	
P-30 Junior								Tot	Poäng	
1	Max Jansson	Nimbus	72	63	90	90	90	405	10	
2	Johan ≈berg	Nimbus	90	27	90	90	90	387	8	
3	John Andersson	Uppsala FK MS	48	37	90	38	67	280	7	
4	Elias Eriksson	Gagnefs FK MFS	4	52	3	61	89	209	6	
5	Simon Eriksson	Gagnefs FK MFS	9	55	4	84	46	198	5	
P-30 Senior								Tot	Poäng	
1	Lars Tolkstam	Nimbus	90	90	90	90	90	450	10	
2	Janne Forsman	Gagnefs FK MFS	90	61	71	90	90	402	8	
3	Hans Karlström	Solna MSK	89	90	34	90	90	393	7	
4	Tommy Eriksson	Gagnefs FK MFS	90	72	78	70	59	369	6	
5	Per Frisk	Viggen, Borlänge	5	38	43	85	0.0	171	5	
HKG Junior								Tot	Poäng	
1	John Andersson	Uppsala FK MS	26	34	24	28	28	140	10	

HKG Senior Inga deltagare

Slutpoäng i Lilla Friflyg-cupen år 2002

	F1G	Summa
1	Rolf Astervik	28
2	Magnus Astervik	24
3	Holger Sundberg	16
4	Håkan Broberg	14
5	Anders Sjöberg	12
6	Janne Forsman	8
7	Kurt Högberg	6
8	Georg Törnqvist	4

	F1H Junior	Summa
1	Thomas Stålhandske	22
2	Robert Bärlin	17
3	Gustav Svanström	10
4	Fredrik Palmö	8
5	Niklas Rosén	7
6	Johan Folkesson	6
7	Henrik Palmö	5

	F1H Senior	Summa
1	Inge Sundstedt	23
2	Göran Trogen	22
3	Per Findahl	17
4	Tommy Eriksson	15
5	Poppe Blomqvist	8
5	Sven Landervik	8
6	Karl-Johan Qvarfordt	7
7	Gerald Boman	6
7	Johnny Eriksson	6
8	Svein Antonsen	5
9	Hans Karlström	4
10	Paul Sjöblom	3
11	Ole Blomqvist	1

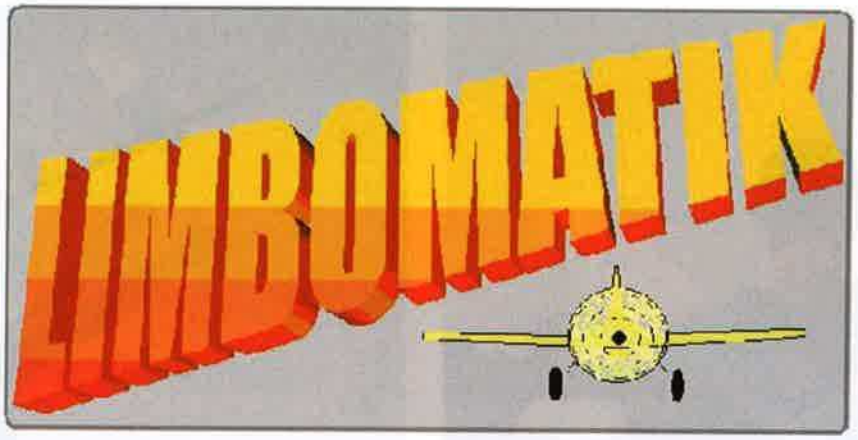
	P-30 Junior	Summa
1	John Andersson	15
2	Max Jansson	10
2	Johan Karlström	10
3	Johan Åberg	8
4	Richard Olausson	7
5	Elias Eriksson	6
5	Johan Folkesson	6
6	Simon Eriksson	5

	P-30 Senior	Summa
1	Janne Forsman	21
2	Tommy Eriksson	17
3	Hans Karlsson	10
3	Anders Sjöberg	10
3	Lars Tolkstam	10
4	Kurt Strömdahl	8
5	Thomas Johansson	7
5	Hans Karlström	7
6	Urban Lindström	6
6	Georg Törnqvist	6
7	Per Frisk	5
8	Jan-Erik Andersson	3
9	Thorvald Christensen	2
10	Tycho Andersson	1

	HKG Senior	Summa
1	Björn Lindgren	10
2	Anders Lindström	8
3	Per Findahl	7
4	Mats Hall	6

	HKG Junior	Summa
1	John Andersson	10
1	Martin Persson	10
2	Jimmy Andersson	8
3	Daniel Findahl	7
4	Richard Olausson	6
5	Thomas Stålhandske	5

Bygge



Hur brukar en limbotävling gå till på din klubb ? Använder ni tråd/band eller har ni bara någon som står vid stolpen och kollar? Varför inte bygga en Limbo-Matik föreslår Mats Widell.

Regler för hastighetslimbo vid tävling 14/9 hos Kristianstads MFK

- Tävlingen går ut på att man under så kort tid som möjligt ska passera under "ribban" tre gånger.
- Klockan startas vid första lyckade försök och stoppas vid tredje.
- Första lyckade försök utförs inom två minuter efter start och tredje (sista) måste vara utfört inom fem minuter.
- Varje deltagare gör två försök och därefter räknas tiden från första och andra omgången ihop.

Ribban placeras på en lämplig höjd. Denna gång valde vi 2 meter på grund av mycket hård och byig vind. Trots väder och vind så lyckades en av deltagarna i sitt andra försök genomföra momentet på 24 sekunder.
Om man läser reglerna så är det helt legalt att lopa runt ribban, men det var det ingen som vågade denna gång. Försök har gjorts vid en tidigare tävling med det resulterade i krasch. /Mats

Limbomatik sändare och mottagare monterade på konsoler samt kablar för inkoppling av strömförsörjning.

Sändare och batteri monterade i låda.

Komponentlista:

1 st. IR-Barriär artikelnr. 88 116 299:- www.kjell.com
1 st. Siren artikelnr. 50 575 109:- www.kjell.com
1 st. Plaströr längd 45 mm. (19 mm. Elektriker-rör)
2 st. Strömbrytare. (1 st. extra för avstängning av siren)

1 st. Anslutningskontakt för 9 V batteri
2 st. Väggskenor längd 2250mm.
2 st. Konsoler längd 370 mm.
Lim, skruvar, färg, kabel och lite fantasi.

För transport och förvaring passar en gammal trumpetväska alldeles utmärkt.

På vår klubb har vi haft två kontrollanter. En som med hjälp av handen tar sikte längs med den bestämda höjden och en som kollar så att hjulen inte tar i marken. Att använda tråd blir ju bara en massa extra jobb för då ska den knytas ihop och förlängas efter varje misslyckat försök.

Våra stolpar har varit två stycken två meter höga träpinnar med en limklämma på varje för att ange höjden. Jag har länge funderat på en bättre lösning med IR eller laserstråle men inte lyckats få tillräckligt bra räckvidd med IR. Varianten med laserstråle visade sig att bli allt för dyr och överkänslig så den ratade jag redan innan utprovningen.

IR-Barriär

I Kjell & Companys katalog fann jag en IR-Barriär som tillverkas av tyska Kemo och har en räckvidd på 30 meter. Jag köpte en sådan och gjorde lite tester. Det verkade fungera alldeles utmärkt !

Kjell & Company har även en för konstruktionen lämplig siren. Det ska ju höras när man missar. Nu behövde jag bara en enkel och stadig anordning för fastsättning och höjdjustering. Jag gav mig av till byggvaru-shopen och vandrade runt lite medan jag funderade. Lösningen blev två stycken konsoler med väggskenor. Väggskenan har en massa avlånga hål i skenorna som gör att man kan flytta konsolen till önskat läge genom att lyfta och ta ur den.

Konstruktionen tog form och "Limbomatik" såg dagens ljus.

Bygget:

Börja med att såga en 45 mm. lång bit av 19 mm elektriker-rör (plaströr). Måla detta matt svart på insidan. Limma därefter fast det på linsen i mottagarenheten.

När limmet har torkat målar man även utsidan av röret vid limfogen svart.

Detta rör behövs för att förhindra eventuella reflexer som kan uppstå vid långa avstånd mellan sändare och mottagare.

Jag valde att bygga in IR sändare och mottagare i inbyggnadslådor men det går lika bra att bara fästa dem direkt på konsollerna. Sirenen tog jag ut ur lådan som den var monterad i och monterade även den i inbyggnadslådan.

Sändaren drivs med ett vanligt 9 volts batteri. Mottagaren med 12 volt 200 mA. En lösning är att någon av deltagarna ställer sin fältlåda vid sändaren för strömförsörjning.

Man bör förse både mottagare och sändare med strömbrytare för att kunna stänga av dem vid byte av höjdläge. Min modell har även en separat strömbrytare för sirenen som stänger av den och växlar till en lysdiod. Då kan man tävla i tyst läge och man får istället ha någon som håller koll på lysdioden. Anvisningar om hur man kopplar kablarna till sändare och mottagare finns i IR-Barriärens förpackningen.

OBS! Kolla noga så att färgerna stämmer med de som jag anger på bilden härintill. Tillverkaren kan ju göra ändringar.

Konsolerna

Maskera och måla konsolerna med röd neonfärg så att det blir en linje längs överkanten.

Vill man kan man även maskera och måla väggskenorna så att de blir randiga. Det ser väldigt proffsig ut och de syns bra. Det är ju inte så kul att flyga in i stolparna.

Fäst därefter sändare och mottagare på varsin konsol riktade mot varandra.

Det kan vara bra att fästa dem så att det går att justera lite vid behov.

Gör ett fäste (fot) till varje väggskena så att de står stadigt på marken. Jag valde att svetsa ihop ett kors av rör men det går säkert lika bra att göra en konstruktion i trä om man inte har tillgång till svets.

Nu är det bara till att haka i konsolerna på önskad höjd.

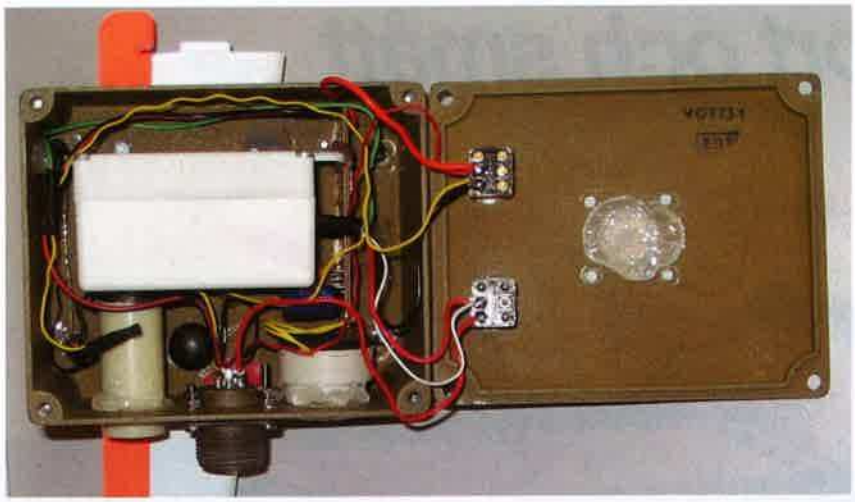
Vänta dock med att märka upp väggskenorna med höjdmarkeringar tills du har startat IR-barriären. Då kan man mäta vid strålen och få ett exaktare mått.

En Trush ...

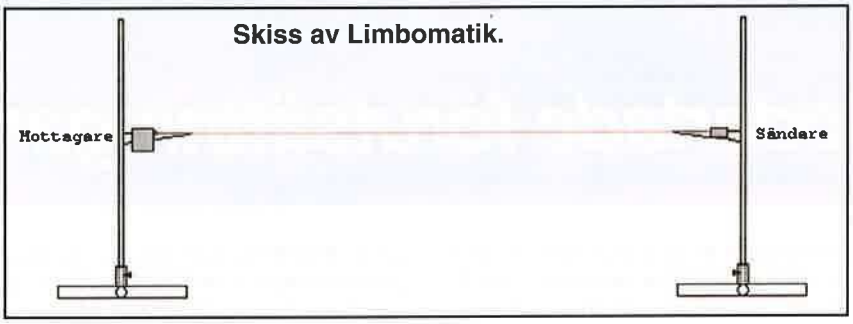
... Commander passerar med god marginal. Lägg märke till avståndet mellan stolparna. Goda mått för de som inte har riktigt koll på kursen.

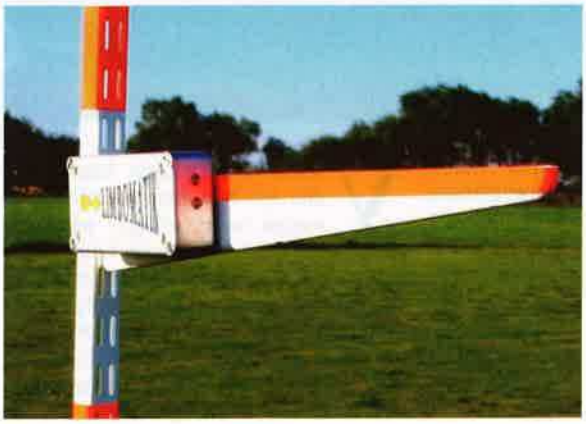
Lycka till med bygget. Jag hoppas att du får många trevliga "limbostunder".

Konstruktion: Mats Widell
mats.widell@telia.com



Mottagare och siren monterade i låda.





T v: IR-Barriär från Kjell & Company, artikelnr. 88†116

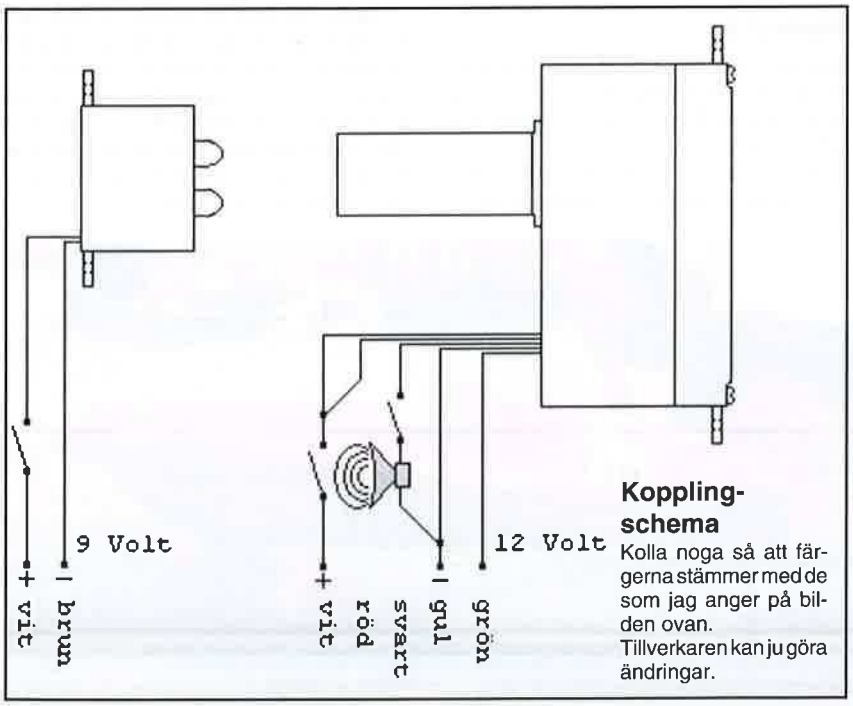
Överst t h: En Trush Commander passerar med god marginal. Lägg märke till avståndet mellan stolparna. Goda mått för de som inte har riktigt koll på kursen.

Ovan t h sändare.

T h: Mottagare.

T v: : Sirén från Kjell & Company. artikelnr. 50†575

Nederst t h: För transport och förvaring passar en gammal trumpetväska alldeles utmärkt.



Koppling-schema

Kolla noga så att färgerna stämmer med de som jag anger på bilden ovan. Tillverkaren kan ju göra ändringar.

Skala Väst i stort och smått

– Godartade förutsättningar

Tommy Christiansson blir bara bättre med sin Moth. Långsamt och realistiskt tar han sig igenom flygprogrammet och avslutar (för det mesta) med en spikrak utrullning.

Neden till höger: Stig Krampe med JAK 55 från Flair är koncentrerad på att göra klar modellen inför 2:a starten. Nedan till vänster: Svårt att tro det men detta är en ¼-skala modell. Lilla Cassutt med spänvidd 114 cm har en OS 108 i nosen och flyger omkring på ¼ gaspådrag vilket ger fullt tillräckligt med fart.

Varma sommardagar känner väl alla till och längtar efter men varma sommardagar på Torslanda, med svag eller ingen vind, är för många helt obekant. När man så till sist får en soldränkt, vindstilla helg är det knappt man tror sina ögon eller övriga sinnesorgan. Tävlingshelgen 17-18 aug blev till en typisk dricka och glasshelg i det brunsvedda gröngräset, vilket arrangören AKMG tackade för.

Göteborgskalaset, regionens årligen återkommande turistspektakel, hade dragit in på slutspurten och detta förutom konkurrensen från dragracing och gocart racing medförde något glesnande publikled mot fjolårets trängsel.

Arestiklassen utgick ur Skala Väst detta år. Därmed hade förväntningarna på antalet deltagare satts till att kanske 20 startande kunde tänkas komma. 31 anmälde sig och därmed hade man bland annat det största svenska startfältet i F4C (den internationella skalaklassen) som någon av de närvarande hört talas om.

ARF och skala

Nytt för året var en ARF-cup. Initiativet att använda något sånär skalenliga ARF modeller kan komma att bära frukt. Informationen kring ämnet behöver dock bli flitigare under en längre tid så att fler modellflygare kan ta det till sig och sprida det vidare. Det är knappast ovanligt att det tar en tid innan nyheter vinner terräng.

Till Skala Väst hade tre tävlande nappat på möjligheten att testa ARF-klassen. Startfältet innehöll en Su 31, en Cap 232 samt en RAF Be2c från 1:a världskriget. Den senare åtskilligt dyrare och med en mera komplex struktur. Be2:an hade diverse problem och kunde inte hämta hem en behövliga mängd flygpoäng för att bjuda konkurrenterna på en fight.

Peter Schmidt med en CAP 232 vann klassen med god marginal. Denne Peter Schmidt är för övrigt konstruktör till ett räkneprogram (användes under Skala Väst liksom i Helsingborg) som hjälper hugade tävlingsarrangörer klara skalaklassernas resultatuträkningar i ett nafs.

Skala 1:1

Antonov AN-2 är en "gammal" rysk konstruktion med dubbla vingar. De senaste åren har åtskilliga av dessa importerats till Sverige.

Att en sådan nu skulle landa på den lilla kvarvarande stump asfaltbana som en gång tillhörde Sveriges första civila flygplats hade ingen väntat sig. Det visade sig att piloten Tommy Bergqvist rekognoscerat ordentligt dagen före tävlingsstarten. Kortbaneprestandan från denna stora maskin är imponerande men marginalerna syntes vara av miniklass för oss oinvigda åskådare.

Nordiska grannar

Dansken Ivar Nobel flög en L.F. Zaunkönig, en högvingad och extremt långsamflygande föregångare till bl.a. Fiesler Storch och andra avancerade kortbaneflygplan. Ivar hade förlorat medbringarlåset på sin 4-taktare. Tävlingen tycktes dunsta bort för hans del när någon kom på att Rune Eurenius från arrangörsklubben hade samma motor tillgänglig. Snabb demontering och montering och lördagsmorgonen återuppstod som en trevlig dag också för en dansk medborgare på Sverigebesök.

Skala väst har de senaste 3 åren haft besök från Norge i form av Sigurd Henrischen. I år dubblades antalet tävlande från våra grannländer i och med att Ivar Nobel från Danmark slog upp tältet eller ner bopålarna bredvid sin gode vän Kjell-Åke Elofsson (Tibros och Sveriges mesta landslagsdeltagare).

Ibland är det motigt

Elofsson, mera känd som Tjålle, hade inte den bästa av helger. Vanligaste och bästa tävlingsmodellen Saab Safir hade anlänt i veckan efter en försenad transport från Kanada. Tidigare års framgångsrika Zlin 526 var tänkt ersätta Safiren på startlinjen men av detta blev intet. Tjålle glömde all form av dokumentation hemma i Tibro. Dokumentation i någon form behövs annars blir det krångligt att tävla i skala.

Ulf Jörnheim hade plockat fram sin gul-röda och väldetaljerade Extra 300 ur hemmahangaren (garderoben alltså). Några kvällar med intensiv träning hade åter åstadkommit den där jämna sortens flygning som tidigare fört honom till VM i Schweiz. Allt gick som på räls fram till landningen i 2:a starten Ulfs modell har den goda men ibland irriterande egenskapen att den endast med motvilja tappar höjd och fart när det är landningsdags. För att inte helt missa landningspoängen satte Ulf ner däcken i asfalten i alltför hög fart. När asfalten tog slut trasslade landställbenen med några längre grässtrån och en 180 graders volt blev oundviklig. Ulfs modeller har gått skadefria i relativt många år (undantaget EM i Polen). Tidigare års "kvadderfarenheter" fick Ulf att omedelbart börja reparationsarbetet. Allt var åter i god ordning till sista starten.

Paus

Speakern och allas vår förebild på området, Thomas Lejon, demonstrationskörde en 5 cyl. 215 c.c. 4-takts Mokimotor när arrangören åstadkom för långa pauser. Stora förbränningsvolymer ger lägre frekvenser till örat, det låter helt enkelt mera fullskala. Om det någon gång ljudmässigt går att åstadkomma något liknande med t.ex. 6,5 c.c. motorer, kommer kundkön att bli lång.

Daniel Casselby (Tidaholm) flög ett så kallad 3D uppvisningsprogram till musik och åstadkom fler oh och ah och åh hos publiken än någon annan på Torslandafältet under 2002.

Sportskala

Ulf Jörnheim gav sig också in i striden om placeringarna i Sportskala. Läckert gulmålad Focke Wulf 190, med ursprung hos pappa Jörnheim, flög som en dröm men placerade landställen något snett och hårt i banan och så var det över för

1: Anders Broman gör sitt bästa att hålla sin Bearcat på långt avstånd under motorstarten.
2: Jonas Bergström från Kungälv har monterat siktverktyg på vingspetsarna allt enligt originalet.
3: Börje Sebring hade en maximalt positiv inställning trots div motorproblem.
4: Anders Bromans (Helsingborg) förberedelser inför start innefattar också att "torrflyga" alla manövrer, något han delar med alla aresti-tävlande.
5: Stefan Olsson (t.h.) fick hjälp av Lars Helmbro (t.v.) under flygningarna.

6: En fullskala Antonoven på välkommet besök.
7: Utan domare ingen tävling. Christer Persson (t.v.) och Lennart Flodström (t.h.).

1: Det är alltid lika roligt när de nordiska grannarna etablerar sig på tävlingarna. Sigurd Henrischen med sin vackra Tiger Moth bjöd publiken på mycket njutbar flygning.
2: Peter Schmidt provade på att åka med två modeller i vardera sport- och arestiskalan. Citabrian med "äkta" byggsatsbakgrund hamnade naturligtvis i Sportskalaklassen.
3: Finn Jonassen (Elltech) kom på besök ett par timmar under söndagen iförd ultralätta flygplanet Ikarus. Maskinen har modellflygplansegenskaper när det gäller att lätta (och landa) på korta sträckor.
4: AKMG:s Rune Eurenius brukar dyka upp med spännande modeller till Skala Väst. I år hade jobbet tagit massor med tid och likadant hade senaste projektet en Aero Commander Shrike. Modellen är så pass stor att kroppen behöver delas för transport.

denna gång. Låt oss hoppas på snabb reparation av de spinkiga och långa landställsbenen så att 190:a kan delta på årets SM.

Motorkrångel drabbade Börje Sebring likväl som Joel Löberg. Börjes motor tvärstoppade och den påföljande landningen fick flertalet att känna av hjärtat någonstans i närheten av den omtalade halsgropen. Om inte klaffar och välfungerande bromsar funnits på modellen, hade det med den landningen försvunnit möjligheter till SM-deltagande och därmed chans till landslag m.m. Betonggrisar i banslut kan ha den effekten på modeller.

Joel hade i år försett sin Spacewalker med en välfungerande fungerande ljuddämpare. Fjolårets vargavrål var ett minne blott. Joel fick uppleva det där vanliga tävlingssyndromet. Inget fungerar bra under tävlingen trots att man dagarna innan flugit utan någon form av problem. Uthålligt försökte han få ihop en hel flygning men lika envetet vägrade motorn fungera i varje tävlingsstart.

Det är möjligt att Jonas Bergström från Kungälv har tagit intryck av Jörnheims framgångskoncept. Där gäller det att förse sig med en aerobatisk modell (CAP 232 från Olsson/Robertsson) som flyger utomordentligt bra, har korrekta "konturer" och en detaljering/målning som ger en sorts realistisk känsla till modellen. Jonas har givit sig in i den internationella tävlingsklassen nästan omgående. Oftast har andra ägnat många år åt popskalaklassen före man tar steget upp till F4C. Egentligen måste man fråga sig varför när ändå förmågan och ambitionen finns där. Jonas kommande modell baseras på Flairs PT 17 och till den är det knutet förhoppningar att ta Jonas uppåt i resultatlistorna i jämförelse med nuvarande läge.

Skala-"comeback"

Mister Bearcat, Anders Broman försvann som AKMG-medlem och dök upp som Helsingborgare i stället. Broman har varit borta från modellflyget under några år med grund i familjebildning och arbete. Anders hade dammat av sin tidigare framgångsrika Bearcat målning från en uppvisningsmaskin baserad på Duxford, England). inför F4C-premiären i Helsingborg och polerat ytterligare något inför Skala Väst. Hur det blir med en tidigare aviserad, större Bearcat må framtiden utvisa men ambitionerna är tillbaka och därmed är också möjligheten på plats. Anders är en av få skalaflygare som har en liten egenhet han delar med arestifolket. Anders går visuellt igenom sitt flygprogram innan start, utför alla manövrer med högerhanden inklusive snurrar runt under sjunkande cirkel (populärt hos publiken). Kanske något att ta efter ifall att mannen som läser flygprogrammet, bak ryggen på piloten, missar någon gång.

Mera Sportskala

Kampen i toppen av Sportskalaklassen stod mellan Michael Strand, Stig Krampe och Nicklas Olsson. Alla tre flög aerobaticmodeller. Skalriktigast var Krampes Yak 55 med god marginal till övriga men det är flygandet som väger tyngst när man räknar samman poängen. Strand och Olsson låg drygt 6 poäng från varandra men höll sig 75 poäng före Krampe. Nicklas fick ställa in sin sista flygning och blev därmed helt beroende av de övrigas resultat. Strands segerglädje gick inte att missa för omgivningen när resultatlistan häftades på väggen.

I jämlikhetssträvan, i och med att popskala och storskala slagits samman, har man infört "handikapp" för mindre modeller. Som resultat kunde några få tillgodogöra sig en eller ett par procent på flygpoängen. Arrangörsklubbens Bengt Lundström, som gjort sig känd för att tävla med verkliga minimodeller, var den ende som hade någon egentlig nytta av systemet och kunde undvika sista platsen denna gång.

Spitfirerenässans

Spitfirekompisarna Anders Brandt och Mats Nilsson från Kristianstad fortsatte sitt fina skalatävlande. Det gick bra i Helsigborg men det gick ännu bättre i Göteborg. En tredje Spitfire (-liknande) modell slog sällskap med dem. Jyrki Thero, arestiflygare av bästa sort, ville testa sportskala med något annat än en konsflygande modell. Resultatet blev måttligt bra men det berodde knappast på flygaren.

Nationellt-Internationellt

Under mängder av år har F4C, den internationella skalatävlingsklassen, haft svårt att dra till sig någon större mängd deltagare. Ofta har det handlat om 3-5 deltagare. Döm om den förtjusning alla aktiva måst ha upplevt när det stod klart att 11 man anmält sig till kampen. Visst, Elofsson hoppade av och 2 tävlande kom från grannländerna men ändå. Det vackra vädret gynnade naturligtvis biplan och mindre modeller vilket Lars Helmbro hade glädje av (4:e plats) för en gång skull. Lars är bara några detaljer från provflygning av sitt Fiat projekt men dessförinnan är det Clipped Wing Cub som får tjänstgöra och denna gång alltså med den äran. När bataljen stillnat kunde man konstatera att Stefan Olsson åter tagit plats på toppen av resultatlistan, följd av Ulf Jörnheim och Tommy Christiansson på tryggt avstånd i nämnd ordning.

Bosse Olofsson

Inte ens under en vecka hinner man se allt som är sevärt i Oshkosh, här ett litet smakprov.

50-års jubileum för Oshkosh 2002

Bosse Modigh, SMFFs förre kassör har vallfärdat till flygets Mecka!

För en flygentusiast borde det vara ett villkor att minst en gång i livet besöka Oshkosh, Wisconsin, USA.

Här får den mest kräsne sitt lystmäte till 110% tillfredställt. Eftersom det är EAA (Experimental Aviation Association) som är huvudarrangör, så är sportplan av alla slag uppställda.

Totalt fanns det cirka 2500 flygplan och under veckan räknade arrangören med cirka 750 000 besökare.

Den militära avdelningen omfattade flygplan från 1:a och 2:a världskriget fram till de allra senaste typerna.

Uppvisningar av olika slag pågick under hela den tid som undertecknad var närvarande. Formationsflygningar med sportplan samt en uppvisning med tio stycken P-51 Mustang (J26 här i Sverige) var hissnande. Av de mest moderna planen sågs också i luften A10 Warthog, F15, Harrier, F16 samt B1. Här på sidan några bilder av värstingarna;

Reporter: Bo Modigh A028 SRFK
Foto: Lars Modigh

Friflyg

Gummimotormodellen "Zipps"

Från Arne Andersson i Nyköping kommer då och då byggsatser till enkla friflygmodeller. Den senaste är lilla "Zipps", en konstruktion helt i balsaflak. Det mesta materialet är färdigskuret.

Spännvidden är 57 cm och kroppslängden 47 cm.

En plastpropeller på 20 cm ingår liksom en lagom lång gummimotor. Pianotråd till landningsställ och till propelleraxel med färdigböjd gummikrok finns också liksom ett svarvat trähjul. Ritning i förminskad skala samt en utförlig bygganvisning ingår också.

Lim och zaponlack (för lackning om man tänker flyga, då det är vått i gräset) får man köpa till. För smörjning av gummimotorn rekommenderas silikon som finns i sprayförpackning. Stoppa gummisnodden i en plastpåse och spraya in i den, men kom ihåg att knyta ihop snodden före, annars glider knuten upp!

Vid provflygningen av det färdiga planet visade det sig lätt att trimma och flög stabilt. Trimningsanvisningen säger att man ska skära i kroppen för justering av propellerns riktning. Lämpligare är att till dess man ser hur mycket riktning som behövs lägga små lister mellan nosblock och kropp. Sedan kan man skära bort motsvarande material i nospartiet. Var noga med att sätt fenan helt rakt. Gör blyertsmarkering för riktningen och även för vingens placering på kroppen. 500 varv på gummimotorn går bra, men räkna noga och var noga med att hålla den fri från smuts.

SOL

US COMPOSIT

ZDZ

Bensinmotorer

ZDZ

ZDZ

Ex ZDZ 60 RV 4†900:-

- Propellrar Kolfiber och Trä
- Ljuddämpare
- Modeller

US COMPOSIT 0501-70762

Lingonvägen 6 us.composit@telia.com

542 32 MARIESTAD us-composit.com

HOBBYTRÄ

BALSA RÖDBOK

FURU PLYWOOD

LISTER • FLAK • FRAMKANTLIST

BAKKANTLIST • BLOCK

PIANOTRÅD & MÄSSINGRÖR

samt mycket, mycket annat!!

Dessutom EGEN TILLVERKNING av MODELLBYGGSATSER

POSTLÅDA 1371 • 820 77 GNARP

Telefon: 0652 - 241 46

Telefax: 0652 - 24 200

Hemsideadress:

http://www.glhobbytra.se

E-post: info@glhobbytra.se

HOBBYMÄSSAN FRESCATI

HOBBY MÄSSAN

FRESCATIHALLEN

ALLHELGONAHELGEN

1-3 NOVEMBER 2002

- RAKETER • ÅNGBÅTAR • RC BILAR
- DRAGSTER • SPÅRVÄG • FÖRENINGAR
- BÅTBASSÄNG • TIDNINGAR • TANKS
- TÅGBANOR • NYHETER • BÖCKER • DX
- PLASTMODELLER • U-BÅTAR • LINFLYG
- BALSAMODELLER • SKALAMODELLER
- ÅNGMASKINER • HJULLASTARE
- BILAR • SPEL • TILLBEHÖR • FÖRETAG
- MASKINER • RC BÅTAR
- PROVA SJÄLV
- MOTORBÅTAR • FÖRSÄLJNING • FILM
- SERVERING • KLUBBAR • VERKTYG
- TÄVLINGAR • UPPVISNINGAR
- FRIMÄRKEN • HELIKOPTRAR
- BESINDRIVNA MODELLER
- MODELLFLYGSIMULATORER
- STJÄRNMOTORER
- AMATÖRRADIO VIA DATOR & SATELLIT
- ERBJUDANDEN • ÅNGTÅGSBANA

ÖPPET:

FREDAG 10-18

LÖRDAG 10-18

SÖNDAG 10-17

Med reservation för ändringar

www.hobbymassan.com

Skaladokumentation:

Giles 202/CAP 222

Överst och t h den danska Giles 202. De övriga är franskbyggda CAP 222, nedan det franska lagets maskin 1999..

Från ett flertal tillverkare har det börjat dyka upp modeller av Giles 202, ett aerobaticflygplan av amerikansk konstruktion och som är avsett för amatörbygge av piloten själv. I senare delen av 90-talet slöt även den franska tillverkaren Mudry – som tillverkar den världsledande CAP 232 – ett avtal om att fabrikstillverka ett antal Giles 202 i Frankrike under namnet CAP 222. Ett av dessa deltog redan vid VM 1998 i Slovenien med den välkände engelske piloten Alan Cassidy samt den finske piloten Petteri Tarma i den högsta Unlimited-klassen. Redan året efter deltog ett par CAP 222 vid VM i Advanced-klassen i Tjeckien.

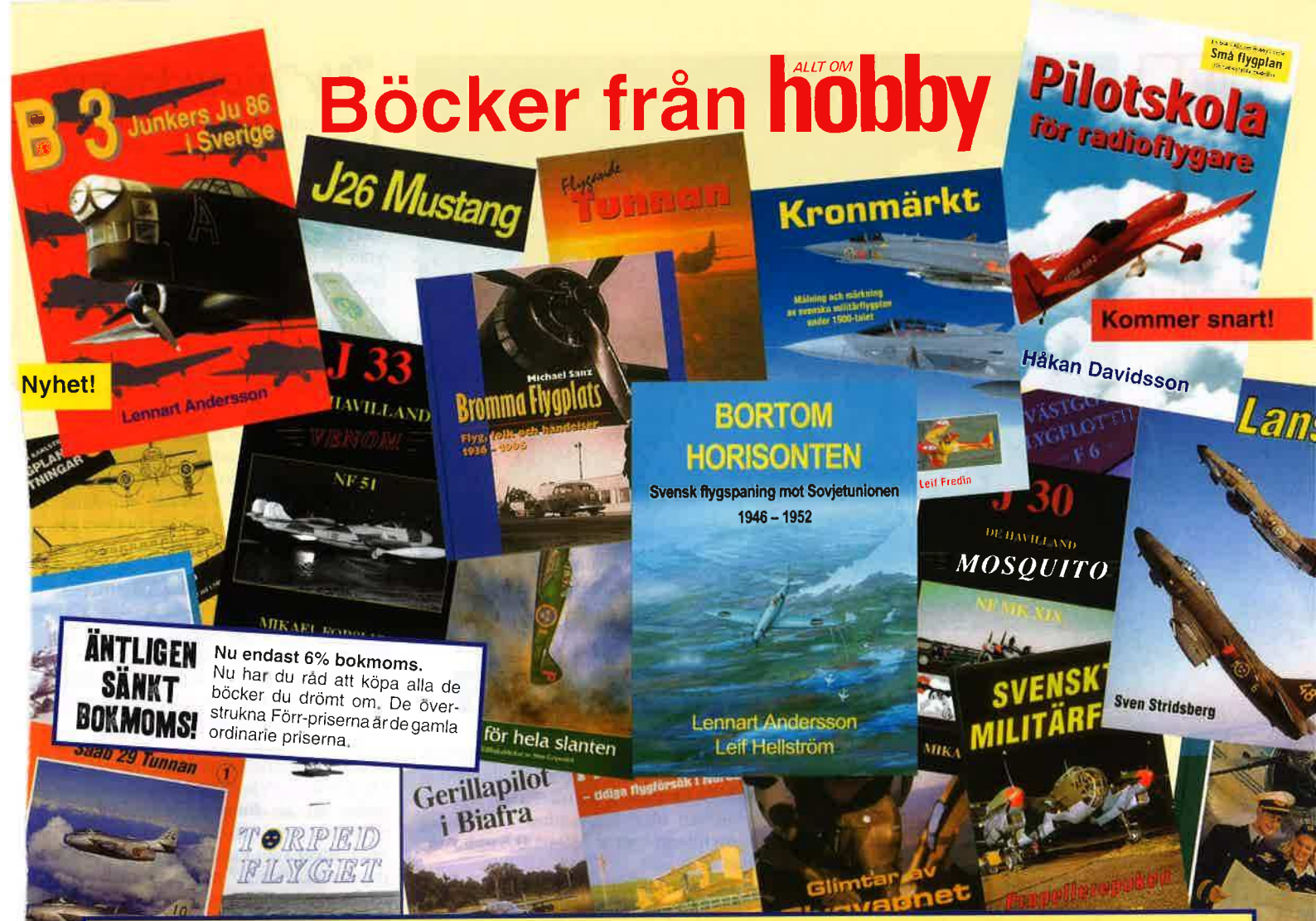
I år har en dansk byggare, Lars Najbjerg, blivit klar med bygget av en Giles 202 och han deltog vid NM i Karlsborg med den maskinen.

På begäran visar vi några förslag till målning av denna maskin. Det finns även en ensitsig variant kallad Giles 201.

Text & foto: Freddy Stenbom

Glöm den röde pga registreringen men den gulblå är lätt då reklamen är borta.

Böcker från ALLT OM hobby



ÄNTLIGEN SÄNKT BOKMOMS!

Nu endast 6% bokmoms. Nu har du råd att köpa alla de böcker du drömt om. De överstrukna Förr-priserna är de gamla ordinarie priserna.

Specialpriser till SMFFs medlemmar

Vi förlänger det lägre priset för SMFF-medlemmar vid order före 9/12.

Nu har du råd att köpa alla de böcker du drömt om. Momsen har gått ner från 25% till 6%. De överstrukna Förr-priserna är de gamla ordinarie priserna.

Inkl porto/emb	Prenumerant pris	Ord pris	Förr!
... L Andersson: B3 Junkers Ju 86 i Sverige Nyhet	235:-	260:-	
... L Andersson& L Hellström: Bortom Horisonten Ny	245:-	270:-	
... Leif Hellström & Leif Fredin: **Kronmärkt**	297:-	331:-	~~390:-~~
... Sölve Fasth/Torvald Johannes: **Flygtiga minnen 1**	220:-	250:-	~~295:-~~
... Sölve Fasth/Torvald Johannes: **Flygtiga minnen 2**	220:-	250:-	~~295:-~~
... Ignell-Räftegård: **F 6 - Västgöta Flygflottilj**	187:-	204:-	~~240:-~~
... Mikael Forslund: **Torpedflyget i Sverige**	220:-	250:-	~~295:-~~
... L Andersson: **Svenskt militärflyg – propellerepoken**	220:-	250:-	~~295:-~~
... Leif Hellström: **J 26 Mustang**	220:-	250:-	~~295:-~~
... Lennart Berns: **Flygande Tunnan**	254:-	271:-	~~320:-~~
... Mikael Forslund: **J 30 Mosquito**	220:-	250:-	~~295:-~~
... Sven Stridsberg: **Lansen**	212:-	239:-	~~282:-~~
... Mikeel Forslund: **J 33 Venom**	220:-	250:-	~~295:-~~
... Michael Sanz: **Bromma Flygplats**	263:-	290:-	~~342:-~~
... Nisse Bruno: **Flera Flygarhistorier**	110:-	127:-	~~150:-~~
... Jan Waernberg: **Pionjärflygare**	140:-	159:-	~~187:-~~
... Sten Gripenlöf: **Flyg för hela slanten**	120:-	142:-	~~162:-~~
... Peter Liander: **Glimtar av Flygvapnet**	204:-	220:-	~~260:-~~
... Gunnar Haglund: **Gerillapilot i Biafra** Prissänkt	110:-	127:-	~~175:-~~
... Håkan Davidsson: **Bygghandbok för radioflygare**	140:-	159:-	~~187:-~~
... Kristian Berggren: **RC-helikoptern (modellflyg)**	140:-	159:-	~~187:-~~
... Bo Gårdstad: **Nya radioflygskolan**	93:-	102:-	~~120:-~~
... Bo Gårdstad: **Flygsabotören** (ungdomsbok) frakt tillk.	10:-	15:-	~~36:-~~
... Bo Gårdstad: **Flygdesertören** (ungdomsbok) frakt tillk.	10:-	15:-	~~36:-~~
... Freddy Stenbom: **Flyghobby 2**	47:-	52:-	~~61:-~~
... Gösta Backlund: **Flaskskeppsbygge**	64:-	72:-	~~85:-~~
I focus: ...1: **Saab 29 Tunnan** frakt tillkommer	17:-	25:-	~~30:-~~
I focus: ... 2: **Saab JA 37 Viggen** frakt tillkommer	17:-	25:-	~~30:-~~
Björn Karlströms Flygplansritningar:			
... Björn Karlström: Del **1 Skol- och övningsflyg**	110:-	127:-	~~150:-~~
... Björn Karlström: Del **3 Bombflyg**	110:-	127:-	~~150:-~~
... Björn Karlström: Del **4 Spaningsflyg**	127:-	148:-	~~175:-~~
... Björn Karlström: Del **5 Transportflyg**	140:-	159:-	~~187:-~~
... Björn Karlström: Del **6 HKP, prov, segel mm**	140:-	159:-	~~187:-~~
... Björn Karlström: Del **7 Målflyg + offentlig tjänst**	110:-	127:-	~~150:~~
... Jangö-Stenbom: **Veteraner och Modeller** (AoH 10 år)	25:-	34:-	~~40:-~~
... Jangö-Stenbom: **Mest om Hobby** (AoH 20 år)	25:-	34:-	~~40:-~~
... Freddy Stenbom: **Hobby 25** (AoH 25 år)	25:-	34:-	~~40:-~~

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 , EuroCard och AMEX. Du kan skicka brev, faxa till 08-99 88 66 eller e-mail till order@hobby.se. Glöm inte att ange - förutom vad betalningen avser - ditt kontokortsnummer och dess giltighetstid.

Notera att vi bjuder på porto inom Sverige när ordersumman överstiger 45 kronor, i annat fall enhetsporto 20 kronor. Vid utlandsbeställning tillkommer enhetsporto 45: på alla order-.

Önskar du närmare information om någon av ovanstående titlar finns mer att läsa på www.hobby.se eller ring 08-999 333.

Insänt

SG-38 i kvartsskala

Jag har byggt en SG-38 Schulgleiter i skala 1:4. Modellen får då spännvidden 2,6 m och vikt 4,2 kg. I början av 50-talet var jag med och flög med detta enkla "flygetyg". Som startmetod vid fullhöjdstarterna användes vinschning. Efter två somrar på Holmbyfältet i Sunne erhöll jag A- och B-diplom.

För att efterlikna detta byggde jag en bensindriven vinsch av en stående Briggs & Strattonmotor med centrifugalkoppling och en lintrumma av trä. Kostnaden för vinschen blev låg, endast 300 kr för vinschlinan som är 380 m, 0,8 mm fisklina av nylon.

Efter trimning och träning fungerar vinschning och flygning med SG-38:an bra. Min flygarkompis Bengt och jag har gjort cirka 30-talet starter och 24 augusti besökte vi Ålleberg under Veteransegelflygarträffen. Där gjorde vi under lördagens "luftning" av veteransegelflygplan två starter med SG-38:an.

Kontakt

Jag vill få kontakt med modellflygare som byggt och flyger med veteransegelflygplan av typen SG-38. Kontakta Lars Nilsson, Mårdvägen 14, 686 33 Sunne. Tel 0565/106 49 eller 411 66.

Byron Mustang-ägare?

Jag är sedan en längre tid tillbaka innehavare av en Byron Mustang. Hur många andra medlemmar har en sådan? Jag skulle vilja veta om det finns intresse för vidare kontakter. Mitt namn är Östen Jönsson, Lillahamars Väg 29a, 236 37 Höllviken. Tel 040-454082.

"Ny" glowdriver!

Inom Vallentuna MFK har vi under cirka ett år använt TRANSFUNKs glowdriver Gd 3.

För oss amatörer har det varit ett "säkert" sätt att testa en glowdriver, huruvida den får ett glödstift att glöda under ytan på tex. bränsle. Vid närmare eftertanke verkar det vara ett tämligen korkat sätt att testa en glowdriver. Det är nämligen så att när man doppar ner stiftet i bränsle så bildas en VÄRMEISOLERANDE gasblåsa runt glödspiralen så att den INTE kyls!! Bränsle-luftblandningen som dras in i motorn, KYLER glödspiralen! När man blåser på glödspiralen efterliknas det som händer i modellmotorn! Var i en modellmotor krävs det att glödstiftet skall glöda när det har "drunknat" i bränsle? Är det så fullt med bränsle går det knappast att slå runt ex. en propeller. Däremot är det mera relevant att vara så ovetenskaplig att man blåser på stiftet när det glöder. Slocknar glöden, skaffa ny glowdriver! Är det någonstans som det blåser, är det runt ett glödstift. Men det är inte lika spektakulärt att blåsa på stiftet som att doppa ner hela stiftet i soppa och se det fräsa och glöda!

Transfunks glowdriver Gd 3 får ett glödstift att fortsätta att glöda hur mycket Du än blåser. Vi har haft denna glowdriver under ett år, framförallt i ungdomsverksamheten, och det är nog den första glowdriver som klarat ett år i denna, för det mesta, "hårda" miljö. Här har ungarna härjat tämligen fritt, och glowdrivern har klarat sig. Inte så mycket som ett pip har denna glowdriver, Gd3, begåvat oss med! Och dessutom har vi inte "misslyckats" med startandet av någon motor! Behöver Du en ny glowdriver (vem behöver inte det) titta närmare på Transfunks Gd3, den har nog de flesta förutsättningar att klara de "nålsögon" Du satt upp! Framför allt är den en rackare på att få igång trilskandes motorer. Du måste förstås slå på propellern, men det hade Du väl redan räknat ut! Kontakta Inge Stendahl på transfunk@swipnet.se

Thomas Nyberg ordf. VMFK

Stöld av modellflygplan

Det har varit inbrott i hangaren hos Tingsryds MFK och det stals då två modellflygplan och tre sändare. Ett av planen var en Stunt-King.

Mikael Karlsson, 0477-18104
Tingsryds MFK "Dackeflyers"

US COMPOSIT

- Egen import av ZDZ bensinmotorer 40 – 210 cc ,
- MULTIPLEX Hela sortimentet ,
- ENGEL Modeller Dekaler Kolfiberpropellrar Glasfiberspinnrar
- KRUMSCHEID Ljddämpare Spinnrar
- MENZ Träpropellrar

US COMPOSIT
Lingonvägen 6
542 32 MARIESTAD

0501-707 62
us.composit@telia.com
us-composit.com

Giant Scale

Allt från Warbirds till TOC-modeller. Vi säljer även Toni Clark, Delro, ZN-line, Desert Aircraft m.fl.

Agenter för: FiberClassics modeller

Örestads RC-Center
Berga 225
241 91 Eslöv
E-post: info@rc-center.com
Tel: 0413-121 72 • Fax: 101 01

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-plezo gyro & tillbehör.
- TopFlite, GreatPlanes, Robbe, Ikarus m.m.

Endast butiksförsäljning · Ingen postorder

HOBBYPOST.NU

P-38 Lightning
Glasfiber ARF modell
från JR-models.
Lämplig för SPEED 400
Spännvidd: 1220mm
Pris: 2490:-

agent för JR MODELS

Graupner Ultramat 25

1-25 celler NiCd, NiMh och PB
Max laddström 5A, urladdning
med kapacitetsberäkning och
NiCd konditionsprogram.
Pris: 1690:-

Graupner

Över 5000 olika artiklar färdiga att skickas.
Lagervaror skickas senast dagen efter beställning!
"Service, Utbud & Pris"

Ring!!! 08-571 52270

Hobbypost, Box 109, 130 38 Runmarö fax: 08-571 52438

2-takt ABC
nål fram

12A	560.-
15A	660.-
21A	735.-
25	715.-
28	795.-
32	825.-
36	865.-
40	835.-
46	875.-
53	950.-
61	1050.-
75	1150.-
91	1245.-
108	1465.-
Ringade:	
120	2095.-
180	2715.-

ASP ENGINES

2-takt ABC
nål bak

25	715.-
28	795.-
32	825.-
36	865.-
40	835.-
46	875.-
53	950.-
61	1050.-
75	1160.-

4-takt

30	1560.-
52	1750.-
61	1795.-
80	2095.-
91	2285.-
120	3250.-
160 twin	6395.-
400 5-cyl.	13400.-

Runtronic tändsystem
Passar de flesta ASP MARK III-motorerna. Installation kan ombesörjas.

Modeller & Elektronik AB
Box 184, S-332 24 Gislaved • Tel &Fax 0371-940 05
E-post: runtronic@swipnet.se

PURE POWER **webra**

Elltech är Webras representant i Sverige

Webra AMC 05
Styr bränslenålen till Webras MC förgasare
Enkel 5 punkts programering med reglage
Vikt 20 gr
Strömförbruk 15 mA
Mått 55x37x14
Pris: 835: I lager

MC förgasare
Användas med AMC 05
Kan mixas i Computerradio
Optimal bränsle/luft blanding
Anpassad för .61 -P5, 75 -P5, 91-P5, 145AeroX
Pris: 829:-
I lager

eGL 1.1
Elektronisk ombord glödregulator
Sepparat 1,2 1400 mA bör tillkopplas
Förser glödstift med ström på tomgång
Elliminerar bruk av Nitromethan
Till och frånpunkten kan programmeras
Medför mjuk övergång tomgång fullt pådrag
Sparar sist inställda data
Monitor för mottagarbatteri
Varnar för glitchar
Varnar för kortslutning av stift
Kan anslutas till exter summer
Pris: 444:- I lager

Webra .91-P5 Heli
3,6HK
2000-16000 rpm
Cyl volum 15 ccm
Vikt 590 gr
AAR utförande.
Har Nicasil pleterat cylinder, Inget foder
Samma mått i vevhus som 61 och 75 P-5
Förgasare Ultramix1064/417
För FA1 och F3C piloter
Pris: 3675:-
I lager

En ny generation mottagare

Pico S5 5 -kanals-mottagare, 7 gr, räckvidd 500 meter, pris inkl kristall. Pris 530:-

Nano S6 6 -kanals-mottagare, 16 gr, normal räckvidd, pris inkl kristall. Pris 630:-

Micro DS 8 -kanal-supermottagare, 20 gr, normal räckvidd, pris inkl kristall. Pris 715:-

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

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

Nedanstående motorer är storsäljarna – och det finns 20 stycken till!

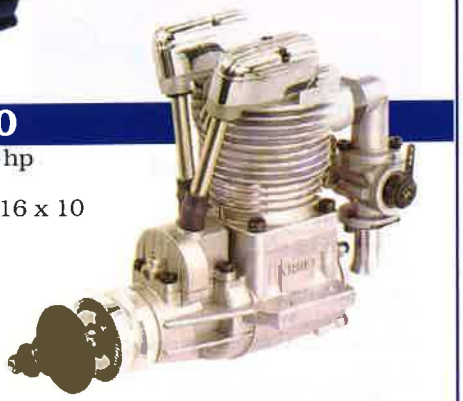
Nu till ännu lägre priser!

SAITO FA 30H
5 cc, vikt 260 g, 0,5 hp
varvtal 2.200-12.000
propeller 9x6 – 10 x 6
Pris 1.798:-

SAITO FA 56
9,2 cc, vikt 410 g, 0,9 hp
varvtal 2.000-12.000
propeller 11 x 7 – 12 x 6
Pris 2.428:-

SAITO FA 72
11,8 cc, vikt 470 g, 1,2 hp
varvtal 2.000-12.000
propeller 11 x 9 – 14 x 6
Pris 2.965:-

SAITO FA 100
17,2 cc, vikt ca 550 g
varvtal 2.000-11.000,
propeller 13 x 11 – 14 x 10
Pris 3.595:-



SAITO FA 180
29 cc, vikt 900 g, 2,8 hp
varvtal 2.000-10.500
propeller 13,5 x 13 – 16 x 10
Pris 5.195:-

SAITO

Ovanstående motorer är storsäljarna men det finns 20 st till. 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 så länge.

Söders RC/HOBBY

Åsögatan 174 • 116 32 Stockholm
Tel 08-643 67 87 • Fax 08-702 15 90
Hemsida:
www.sodersrchobby.se

För våra norska kunder: Vår representant för SAITO i Norge är Hobby Partner - Molde. Tel: 71259100

Indoor West

Inomhusflyg i Lisebergshallen blir det den 23 november klockan 13-17.

AKMG i Göteborg arrangerar detta tillsammans med SISU, (idrottens utbildningsorganisation), en blandning av flygande och information. Avsikten är att olika, enkla former av tävlande och demonstrationsflygningar med inomhusflygande luftfarkoster skall äga rum inför publik. Distriktets olika flygföreningar inbjuds också att informera om sin verksamhet. Om allt vill sig väl kan ansträngningarna, med er hjälp, resultera positiv PR för modellflyget.

Arrangemanget har fått DM (distriktmästerskap)-form på prov men är öppet för alla. Besläktade flygföreningar och hobbyhandlare är inbjudna utöver alla intresserade modellflygare.

Pylonracing (2 pyloner) med enkla modeller i följande klasser:

1: Standard Pico Stick+ 7 celler
2: Standard Pico Tiger Moth+ 7 celler
3: Öppen klass baserad på GWS motorn och 7 celler, fri växel+propeller.

Andra varianter är enkel konstflygning och komponenter som förekommer på Fun Flyplan. Eventuellt provas också Combat men bara som demonstration tills formerna för flygandet kunnat utkristalliseras. Vid detta första tillfälle gäller av säkerhetsskäl en maxvikt på 350 gram utan ack. Modellerna kommer att säkerhetsgranskas.

Information: Erik Johansson 031 298493 (kväll) eller AKMG dagtid mån-fre 031 475647.

Prel TORG

KÖPES
Byron-Pitts eller Christen Eagle, även rep objekt. 090-18 66 25. Stig Appelfeldt

Köpes: Restpartier, dödsbon för mellan 50-100000 kronor. Skåne Hobby. Tel 046-24 71 14

Säljes: Gamla nostalgibyggsatser: JOKER, by Keilkraft, 19 1/2 Control Line Stunt Model. Kr 150:- plus frakt. BABY, från DMI Danmark. 60 cm nybörjarseglare. 50:- plus frakt. Ring Kalle Westerblad 040-47 20 20.

JUBILEUMSERBJUDANDE
(Aero-Hobby 40 år)

MDS 40 pro 695:-
Futaba Skysport 4 ,ed 4 st standarservon, ackar och 220 V laddare endast 1960:-
Futaba std. servo 130:- st., 4 st. 480:-
Futaba servo 3001 kull. 160:- st. , 4 st. 600:-
Glödstift olika typer från 20:-
Och så finns naturligtvis också mycket annat.
Du bestämmer själv våra öppettider! Ring på mobilen 0735 69 74 89 för att avtala lämplig tid.

Aero-Hobby, Russinvägen 13, 123 59 Farsta.
Web: http:// modellflyg.just.nu
E-mail: modellflyg@spray.se
Tel. och fax: 08 605 99 95, OBS ny mobil 0735 69 74 89.

http://www.modellflygforbund.se

Sveriges Modellflygförbund

Förbundsexpedition
Box 4015,
600 04 Norrköping
Tel 011-31 38 50
Fax 011-36 82 14
smff@telia.com

Ordförande
Robert Sundström
Hamnesplanaden 4B
753 19 Uppsala
e-mail:
robert.f3a.sundstrom
@home.se

Vice ordförande
Fredrik Hallgren
Hagalundsvägen 30
618 33 Kolmården
011-39 27 20

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

Kassör
Lennart Andersson
Klockarevägen 86
425 30 Hisingskärra
031-57 32 61

Ledamot säkerhet
Thomas Johansson
Ankaregränden 1
226 51 Lund
046-24 85 37

Suppleant
Göran Olsson
Gyllenstiernas väg 20
183 56 Täby
08-15 83 20

PREK
Mikael Hansson
Box 153
147 23 Tumba
08-607 25 75

Utbildning
Michael Christensen
Göteborgsvägen 69
445 57 Surte
031-98 18 26

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

Grenchef Radioflyg
Jonas Hagberg
Vårhults Skola
732 93 Arboga
0589-40358

Expeditionschef
Marie Bagge
013-31 38 50

• OS ENGINES • PILOT • MARUTAKA • SOLARFILM • TETTRA • MASTER • X-ACTO

Två purfärskingar från O.S.

O.S. Max-70SZ-H

MAX-70SZ-H
Cylindervolym 11.5 cc
Borr 25.8 mm/slag 22.0 mm
Effekt 2.5 hp/16.000 rpm
Vikt 553.5 g

Konstruerad för avancerad 3D-flygning

O.S. FS-30S

FS-30S
Cylindervolym 4.89 cc
Borr 19.5 mm/slag 16.4 mm
Effekt 0.5 hp/10.000 rpm
Vikt 279 g

Baserad på FS-26S med mer än 20% mer kraft!

... och två O.S. bästsäljare

LA-motorerna levereras med glödstift!

O.S. Max-25LA

MAX-25LA/25LA-S
Cylindervolym 4.07 cc
Borr 18.0 mm/Slag 16.0 mm
Effekt 0.60/15.000 rpm
Vikt 197 g (S 185,5 g)

O.S. Max-40LA

MAX-40LA/40LA-S
Cylindervolym 6.49 cc
Borr 21.2 mm/slag 18.4 mm
Effekt 1.0 hk/15.000 rpm
Vikt 269 g (S 267,5 g)

MODEL TECH

ULTRACOTE ARF

Beteckningen ARF avser helt färdigklädda modeller!

STURE TINGWALL MARKETING

RIGHT FLYER 40T • ARF
.40-.46 2-takt • .52 4-takt
Spv 1500 • Bestnr MT3161C

SVENSK DISTRIBUTÖR
MODEL-CRAFT
Djäknegatan 2, 211 35 MALMÖ
Tel 040-714 35 • Fax 040-12 97 05

FINNS I ALLA VÄLSORTERADE HOBBYAFFÄRER!

• OS ENGINES • POWERMAX • PILOT • MODEL-TECH • SOLARFILM • TETTRA • MASTER

• PILOT • MARUTAKA • SOLARFILM • TETTRA • MASTER • POWERMAX • OS ENGINES

• APC • MASTER • MARUTAKA • SOLARFILM • POWERMAX • OS • PILOT

POSTTIDNING B
Modellflygnytt – SMFF
Box 4015
600 04 Norrköping

ANDERSSON EVERT
BOKVÄGEN 22
295 37 BROMÖLLA

L022
MNR: 55262
KOD: 10491
X 37 02

SVERIGE
PORTO BETALT

PRISVÄRD KVALITÉ!

Gör din hobby roligare genom tillbehör av riktigt god kvalité. Satsa på mycket prisvärda kvalitétstillbehör från Mirage. Samtliga tillbehör är hårt testade i sin rätta miljö. De tillbehör du ser här är bara en liten del av de tillbehör som ingår i Mirage-serien. Gör ett besök hos din Kyosho-handlare idag och bekanta dig med hela sortimentet!

STORA SPINNERS

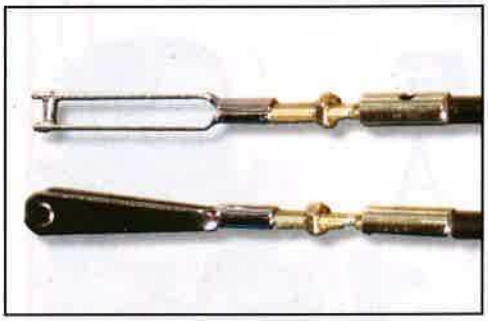
Våra spinners har redan blivit väldigt omtyckta genom sitt kraftiga utförande kombinerat med låg vikt. Nu kommer de också i riktigt stort utförande i diameter 75mm och 82 mm och i färgerna röd och vit. Bakplatta i kraftig dural med lätthål. Cirka pris för en spinner i diametern 82 mm är 195 kr. En 51 mm spinner ligger på 78 kr.

INSEXMEJSLAR MED KLINGA AV BORRSTÅL

Trött på halvt utslitna insexnycklar som gång efter annan förstör dina skruvar? Skaffa de en insexmejsel med slipad klinga av riktigt snabbstål (borrstål). Den håller i det närmaste för evigt! Finns i dimension 1.5, 2.0, 2.5 & 3.0 mm. Skaft av aluminium.
Ca pris för en insexmejsel i valfri dimension är 78 kr.

SUPRA II RETRACTS – NU ÅTER I SVERIGE

Nu finns de berömda ställen från EZ återigen tillgängliga på den svenska marknaden. Det som särpräglar de här ställen är den fina precisionen och den höga kvalitén. Levereras i lätt 30 utförande, normalt 40 utförande och kraftigt 60 utförande.Cirka pris för komplett sats med två ställ i 40 utförande är 365 kr.

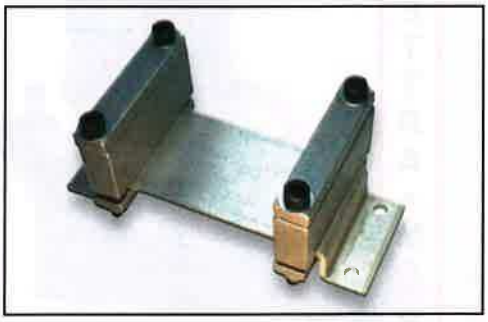


KOLFIBERLINK I KOMPLETT SATS

Linken finns i två versioner i dimension M2 för lägsta vikt och M3 för bästa styrka. Båda använder kolfiberstav i dimensionen 3 mm och en längd på 300 mm. Levereras i sats om 2 stavar och fyra linkar.
Ca pris för en sats i dimension M2 är 62 kr.

VARVRÄKNARE - TACHOMETER

Ny smidig liten varvräknare med hög precision. Klarar av propeller med 2 – 4 blad. Drivs av ett litet knappcells-batteri.Cirka pris Tachometern ligger på 425 kr.



MOTORTESTBÄNK I ALUMINIUM

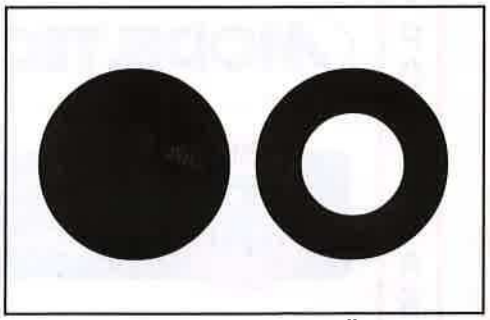
En robust och enkelt justerbar testbänk som passar de allra flesta motorer. Levereras i en komplett sats med insexskruv. Fästs i en lämplig plywoodskiva.
Cirka pris för en komplett sats är 215 kr.

FUZZY IRON – UPPFYLLER CE KRAVEN

Vi har nu äntligen fått in det här smidiga beklädnads-strykjärnet på lager. Det är utrustat med termostat och, viktigast av allt, ett riktigt överhettningsskydd. Det betyder att det i alla avseenden uppfyller CE kraven, något som det kanske är ganska ensamt om på marknaden. Mycket smidigt att arbeta med, även i hörn och där det är trångt. Teflonbelagt.
Ca pris komplett med bomullsocka och ställ är 490 kr.

AFTER RUN OIL - KONSERVERINGSOLJA

Du är säkert rädd om din motor och vill att den skall få en riktigt skön vintervila. Då är AfterRun oil från Modeltechnics rätt medicin för motorn. Den innehåller beståndsdelar som reducerar de skadliga förbränningsresternas angrepp på motorns innan-dömme. Skaffa en flaska genast och konservera nu – innan du glömmer det! Våren blir trevligare då!Ca pris för en stor flaska på 250 ml är 65 kr – en billig försäkring!



KOLFIBER STAV & RÖR

I sortimentet finns nu ett urval av stavar och rör i kolfiber i mycket hög kvalité. Rör finns i dimensionerna 4.0 x 2.5, 5.0 x 3.0, 6.0 x 4.0 och 8.0 x 6.1 mm med längd 1.000 mm. Stavar finns i dimensionerna 2.0 & 3.0 mm med längd 600 mm. Ca pris för 4 st rör i dimensionen 5.0 mm är 225 kr och för 6 st stavar i dimensionen 2.0 mm 88 kr.

Samtliga produkter du ser på denna sida och många fler ingår i Mirage-serien som du finner hos din Kyosho-handlare!

mirage