modellflyg nytt

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD

2004
5

Jetflygarnas stora träff i Laxå

Skalaflyg-VM till Sverige 2006!

Tjejer flyger – i alla flygsporter

INTERPRESS 0257-05
05
7 388025 706002
RETURVECKA 52

Segelflygbogsering • Byggtips: Drakflygar'n • Hangflyg i Sälen • Linflyg i Stockholm strakten Ålleberg Open • Oldtimer-SM • Friflyg-SM • Modellflyg på Hökafältet • Synare: Multiplex Easy Star ARF

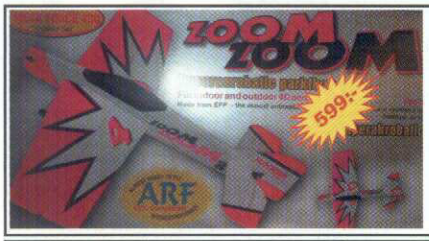
Dags att börja flyga inomhus?

Då var inomhussäsongen här igen. Vi på HAB har testat ett par flygplan under sommaren och måste konstatera att det är det bästa som vi har testat hittills i klassen runt 200g. Bägge kärrorna är så klart i helt i EPP för att tåla hårda tag. Vår Blade har ett antal Vertigo på sitt samvete :o)). Först ut är Blade som är extremt harmonisk och lättflugen kärra, vi har plockat ihop ett paket som vi har verkligen testat. Blade med HCS 20/8/14 borstlös elmotor, GWS 9x5HD propp, TMM 8A trefas fartreglage, helt ny mottagare MZK NARO 4uP , två GWS Naro servo, ett Hitec 55 servo, Som ack har vi valt 11,1V E-tec 700mAh HP (10-12C) som ger flygtider på15-20 min. Blade paket för 2499kr. Den här drivlinan med GWS 9x5HD prop ger ca 400g drag. Vi rekommenderar Blade som första inomhus 3D akrobat. Sen kommer Blitz vår lilla dubbeldäckare som är kvickare på att genomföra manöver och samtidigt har lägre flyg fart än Blade, det underlättar om man ska flyga F3A programmet inomhus. Blitz har vi ett paket på också dock har vi satt in ett TT C1016 Micro Servo (9g) , det är nog ett av dom bästa servona som vi har testat i detta segment, kullagrat och 1,6kg dragkraft. Det servot behövs för att skeven ska röra på sig ordentligt. Blitz paket för 2629kr

Behöver du hjälp med att välja drivlina till din elkärra så ring, vi kan nog hjälpa till, det sparar en del pengar att få rätt motor och fartreglage med en gång. Vi kör det mesta med el!!

Från MZK har vi fått hem helt nya mottagare. Den enklare serien består av PENTA (5kan /3gr) 399kr, NARO 4uP (4kan/9g) 369kr , MICRO 6uP (6kan/9g) 449kr och PICO 8uP (8kan/13g) 499kr. Alla mottagarna är helt nykonstruerade med DSP (Digital Signal Processing filter) som ser till att ta bort störningar och brus. Räckvidden på dessa mottagare är ca 500m på marken. Vi anser att dessa mottagare är bland dom bästa som finns ute just nu.
Den bästa MZK mottagaren är dock Quatra som är helt ny 4 kan (7g) mottagare som är utrustad med TSR (Transmitter Signature Recognition), det innebär i praktiken att mottagaren lär sig hur signalen från just din sändare ser ut, detta medför att mottagaren fungerar även om det finns annan sändare på samma kanal.(dock under förutsättning att den andra sändaren har lite svagare signal än din sändare) 599kr. Vi har testat och det FUNGERAR!! Jag anser nog att Quatra är den bästa mikro mottagaren som går att köpa!!

Vi har även fått hem en ny helikopter som heter ZAP 400 den är även känd som ZOOM 400. Vi har testat denna maskin som kommer färdigbyggd från fabrik, det enda man behöver göra är att installera elektronik, ladda accen (E-Tec HP 11,1V Li-POL 1700mAh) och trimma lite, sen är det bara att flyga. ZAP 400 är väldigt stabil helikopter som passar både för proffs och nybörjare, både inom och utom hus. För den som önskar har vi kompletta paket med allt som du behöver för att få helikoptern upp i luften.



ZOOM-ZOOM
En ny 3D - akrobat från Hacker
Flygvikt ca 300g
Motor PJS 550

PJS motorer är förbättrade och med lägre pris:

3D 300 storlek 620kr <300-400g dragkraft (30g)
3D 550 storlek 645kr <500-600g dragkraft (60g)
3D 900 storlek 769kr <900-1050 g dragkraft (60g)
3D 1000 storlek 809kr <1000-1200g dragkraft (85g)
3D 1200 storlek 829kr <1200-1400g dragkraft (75g)
3D 1500 storlek 899kr <1500-1700g dragkraft (135g)
3D 3000 storlek 1498kr <3000-3500g dragkraft (345g)

Vi kör med E-tec LI-POL celler som har visat sig väldygt bra livslängd. Större paket? Ring!!

E-tec 700HP 10 C 7,4V 239kr / 11,1V 339kr
E-tec 1200mAh 7C 7,4V 229kr / 11,1V 329kr
E-tec 1200HP 8,5C 7,4V 255kr / 11,1V 385kr
E-tec 1250HP 10C 7,4V 285kr / 11,1V 426kr
E-tec 1700HP 10C 7,4V 375kr / 11,1V 535kr

Vi har satt dunderpris på JR PCM 9X sett (4 servo, ackar, laddare, mottagre)

En ny 3D Pits från Hacker sp: 100cm, l: 100cm, vikt: ca 1kg.

HAB Electronic AB www.hab.se

Berghem 341 91 Ljungby
tel: 0372-80444 tomas@hab.se

Öppettider: Måndag - Fredag 10,00-13,00 / 15,00 - 17,30

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
Tors gränd 45, 432 31 Varberg
e-mail: robert@mimer.se

SMFF sekreterare
Peter Källoff
Hagarydsvägen 28, 586 63 Linköping
Telefon 013-29 62 97
e-mail: peter.kalloff@telia.com

Angående distribution, prenumeration eller vid utebliven tidning kontakta
SMFF, Box 4015, 600 04 Norrköping,
Telefon 011-31 38 50
Telefax 011-31 24 70
Pg-konto 51 81 65-6
Hemsida: www.modellflygforbund.se
e-mail: smff@telia.com

Prenumeration/helår/kalenderår 345:-
Tillk. porto utlandsboende 100:-.
Direktmedlemskap inkl försäkring 500:-

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!

Redaktionsrådets ledamöter
Bengt Lindgren
email: bengt.lindgren@siemens.com
Jan Holmqvist
email: jan.holmqvist@vmc.se
Phillip Thulin
email:philipthulin@hotmail.com

Beträffande annonsbokning manusstopp kontakta redaktionen i förväg!

Annonsunderlag i digital form (text, pdf- eps-,X-ad- eller tiff-format) normalt 3 veckor före angiven utgivning.

Preliminär utgivning
Modellflygnytt nr 6/04 vecka 51/52
Modellflygnytt nr 1/05 vecka 7/8

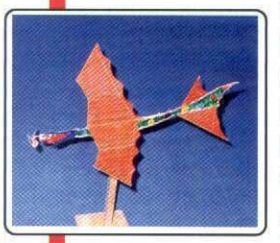
Tidningen postas i Växjö och beräknas anlända angivna veckor. Lokala variationer kan förekomma.
Ordinarie presstopp är en månad före angivna utgivningsdagar, efter avtal kan senare lämning ske.

Skicka gärna manus i god tid!
Försenade manus försenar tidningen!

Tryck Elander Gummessons, Falköping 2004 ISSN-0345-813X

OMSLAGET
Geir Flesches fina Eurosport var en av många attraktioner vid den avslutande jetträffen i Laxå.
Foto: Micke Hansson

Modellflygnytt nummer 5/04



Nya flygprylar och tips	6
Jetträff i Laxå	8
Skalamodellflyg utan radio	12
Stockholm F3A Cup	13
Skala-VM till Sverige sommaren 2006	14
Linflyget i Stockholmstrakten	16
Ållebergs Open 2004	19
Nasko Open 2004	20
Linköpingseskaderns hösttävling	22
Futaba Aerobatic Scale Cup final	24
Skalamöte i Norrköping	24
Segelflygbogsering	26
Tjejer flyger i alla flygsporter	28
Byggtips: Drakflygar'n	32
Mindre ackar – större effektproblem	36
Mikael Eriksson till minne	37
Friflyg-SM på Rinkeby	38
Modellflyg på Hökafältet	40
Oldtimer-SM 2004	42
Årets Lilla Friflygcup avslutad	43
Multiplex EasyStar ARF	44
Hangflyg i Sälen	46
Finn fem fel	49
11-åring tog certifikat	52
30 timmar nonstop i Degerfors	52
Modellflygkalendern	53
Ållebergs Modellflygklubb	54

De flesta av oss känner till vad Bingo-Lotto är och hur det fungerar, och vad det betyder och haft för någon betydelse för svenskt föreningsliv. De flesta av oss känner också till att Bingo-Lottos popularitet på senare tid i avtagande, med eller utan populära före detta skidåkares hjälp. Orsaken till det kan man tvista om och det tänker jag inte göra här, mer intressant kanske är vad det har för någon betydelse i framtiden.

En del av er kanske har hört talas om Handslaget. Handslaget är ett fyrårigt projekt inom Riksidrottsförbundet vars syfte är att dela ut pengar för att gynna idrottslig föreningsverksamjet inom ett antal områden. Projektet finansieras genom det överskott som det statliga Svenska Spel AB genererar. Det är alltså de av oss som spelar bort våra pengar som både finansierar Bingolotto och Handslaget.

Vad är det då för någon skillnad mellan Bingolotto och Handslaget? Ja, i det senare fallet har Riksidrottsförbundets styrelse ställt upp ett antal krav för att en förening skall erhålla några medel. Några av dom är "samverkan med skolan" och "öppna dörren för fler". Flera modellflygklubbar har sökt och erhållit medel för att driva projekt inom dessa områden, särskilt populärt har projektområdet "hålla tillbaka avgifterna" varit. Dessa krav kan uppfattas som inskränkande, men å andra sidan behöver ingen lottförsäljningsinsats göras.

Det finns således externa medel att tillgå för ambitiösa klubbar. I kommande nummer av Modellflygnytt hoppas jag att vi kan belysa Handslaget med exempel på hur andra modellflygklubbar gjort.

Men nu skall jag städa byggbordet, för snart kommer en byggsats flygande med posten. Gott bygge och god flygning i vinter!

Robert Sundström

Robert Sundström, ordförande

Copyright Modellflygnytt

För insänt, av redaktionen ej beställt material ansvaras ej!

Nya världsrekord – kan du slå dem?

Visst är tanken på att bli världsrekordhållare – om än för en kort tid – frestande. Eller varför inte börja med ett svenskt rekord. Här kommer lite info om nya rekord som kan inspirera dig och klubbkompisarna att slå egna rekord.

Det slås ett ett antal nya världsrekord hela tiden och FAI skickar ut information via en e-maillista när nya rekordanmälningar kommer in.

I några fall kommer senare ett besked om att det nya rekordet har förkastats av något skäl. T ex nyligen kom ett besked att ett rekord i klass F3A (Sjöflygplan, förbränningsmotor) rekordkategori nr 151 avseende distans till mål och retur som slagits av estländaren Toomas Mardna i Tallinn hade underkänts (av tekniska skäl). Därmed skulle rekordet som George W Finch, USA har på 60,2 km från juni 2002 fortfarande gälla.

I skörden av e-mail från FAI den senaste tiden finns här ett urval, några kan senare visa sig bli underkända.

Estland ...

är riktigt på bettet med ytterligare två rekordansökningar, båda av Juri Laidna. Det ena är en helt ny rekordklass där det inte finns något tidigare rekord. Klassen är F5-COMB för eldrivna flygplan (alla strömkällor) nr 195 distans till mål och retur. Rekordet slogs på sträckan Nehatu till Kadasoo i Estland, en sträcka på 41,14 km den 4 september i år. Juri Laidnas andra rekord handlar också om eldrivna flygplan men med laddningsbara ackar i sub-klass F5-S. Rekordtypen har nr 174 och avser också distans till mål och retur i orten Kiia, Estland. Sträckan var 20,02 km och slogs den 3 juni i år. Tidigare rekord hölls av Gary B Fogel från USA och löd på 6,21 km i maj 2003.

Ett nytt rekordkrav i klassen kom redan den 4 juni i år då Raymond Cooper i Australien. Vid orten Tungamah flög han distansen 54,30 km! Han mer än fördubblade det en dag gamla rekordet!

Samma dag och på samma ort tog Raymond J Pike från Australien ett rekord för eldrivna helikoptrar i F5C, rekordklass nr 200 för distans i rak linje där han flög 4,90 km och det var ett helt nytt rekord. Pressmeddelnadet säger inget men det är inte osannolikt att de båda landsmännen samarbetade.

I nya klasser av det här slaget lär det bli många rekordförsök och distansen kommer säkert att gå uppåt ganska raskt allt eftersom den tekniska utvecklingen ger bättre material. Här finns plats för experimentsugna svenska modellflygare.

Samma dag, den 4 juni, men i Ryssland gjorde teamet Sergey Filippenkov och Mikhail Muhkin två nelt nya rekord med eldrivna helikoptrar i subklass F5C. Rekordtyperna har nr 203 (hastighet) och nr 205 (hastighet i sluten bana). Hastigheterna blev 97,77 km/h resp 66,97 km/h.

I klass F5-S - elflygplan med laddningsbar strömkälla slogs ett höjdrekord, rekord nr 173 i Florida, USA den 2 oktober i år. Giorgio & Simone Azzalin (USA) fick upp sin modell till 3418 meter, nästan 1 km mer än det gamla rekordet på 2573 meter som hölls av Raymond Cooper från Australien sedan den 9 november 2003.

Segelplansrekord

I F3B (radiostyrda segelplan) har världsrekordet slagits två gånger på kort tid för rekord nr 158 - distans till mål och retur. Det gällande rekordet av David L Hall, USA löd på 1,90 km från den 27/5 2003. Först höjde Frédéric Jacoues, Thierry Regis från Monaco rekordet till 7,14 kmvid St Vincent les Forts i Frankrike den 17 juli i år. Lyckan blev kortvarig och innan rekordet var stadfäst hade amerikanen Gary B Fogel höjt distansen till 25,6 km.

250,43 km/h ...

... lyder det nya rekordet, typ nr 147, för F3A-flygplan med förbränningsmotor och det slog på sluten bana i Kiev, Ukraina av piloten Igor Zhydanov den 19 september i år. Det tidigare rekordet hölls av Maynard L Hill från USA och rekordet varade sedan 26 november 1984, nästan 20 år!

Det här visar att rekord i gamla etablerade klasser är betydligt tuffare att slå, vill man bli världsrekordhållare är det en lättare väg att satsa på en ny klass.

Linkontrollrekord

I F2C - Teamracing slogs ett nytt rekord av typ 057, hastighet över 100 varv vid senaste VM i Muncie, IN USA. Rekordet lyder på 3 min 9.6 sek och togs av Pascal & Georges Surugue, Frankrike. Det gamla rekordet på 3 min 10.5 sec hölls av Valeriy Kramarenko, Ukraina blev inte långvarigt då det rekordet var från 15 juli i år.

Ännu ett rekord slogs vid samma VM i somras i klassen F2A nr 134- Hastighet under tävling. Här blev farten 302.9 km/h och slogs av Luis Parramon från Spanien.

Inomhusflyg

I inomhusflyg finns en rad relativt nya rekordklasser för friflygande modeller med olika motoralternativ och olika takhöjder för tävlingsplatsen. Eftersom inomhusflyget är i starkt ökande går också rekorden uppåt, Det senaste nya slog Stan Chilton, USA i kategori F1L gummimotor och takhöjd 15-30 meter. Hans modell flög 22 minuter och 32 sekunder den 15 augusti, tidigare rekord hölls av japanen Akihiro Danjo på 21 min 23 sek från oktober 2001.

Vi hade en svensk världsrekordhållare i Jonas Romblad som under en tid höll tre världsrekord – alla är nu slagna – som han utförde i CargoLifters luftskeppshangar i Berlin. Under en helg i mars 2001 noterade han tre nya världsrekord i lika många modellkategorier. 23 min 47 sek i F1L (Easy-bee), 16 min 12 sek i F1M (50-öres) och 27 min 2 sek i F1D ("nya" mikrofilmklassen). Klasserna har resp nr 116-d, 117-d och 125-d. Alla rekorden var satta i en av de få hallar i världen som har mer än 30 meters takhöjd.

I t ex F1D nr 125-d har rekordet slagits två gånger efter Jonas rekord, tysken Peter Kuttler slog rekordet redan i oktober samma år och rumänen Popa Aurel flög 41 min, 42 sek den 28 juni 2003 på samma plats. Det finns en bra artikel i Modellflygnytt nr 1/02 om Jonas rekord.

En lista över svenska rekord fanns i MFN 1/2003 och den visade att det finns massor av FAI-klasser där det inte alls finns något svenskt rekord. Det är med andra ord lätt att göra anspråk på att bli svensk rekordhållare bara men sköter pappersexercisen rätt. Visst vore det roligt att komma med i rekordhistorien. Det här är ett mycket lämpligt projekt att driva i en klubb där medlemmarna kan sporra varandra till allt bättre resultat och något som sätter framförallt sätter fantasin i rörelse hos de yngre medlemmarna.

Se mer om ...

rekord på http://records.fai.org/models/. Här finns alla aktuella rekord, historia om tidigare hållna rekord samt info om nyslagna rekord som ännu inte ratifierats. Här kan man också se alla rekord som en viss person har slagit. Det finns alltför få svenskar i denna lista! Det borde vara fler eftersom vi har många duktiga modellflygare i landet.

Freddy Stenbom

Jonas Romblad med modellen F1L (Easy Bee). Att slå rekord var en sak men det behövdes en bunt på 90 ark med rekordansökningar för att få rekorden godkända som svenskt, nordiskt och världsrekord. Foto tomas Leijon.

NEW

Soaring Star

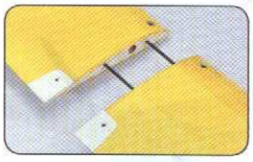
Almost Ready to Fly

Specifikation:
Spännvidd: 2000 mm
Längd: 1047 mm
Vingyta: 34,36 dm²
Vikt: 1400-1500 gram

Utrustning

- Glasfiberkropp med T-stabbe!
- Skevroder!
- Enkel demontering av vinge och stabbe!
- Klädd med Oracover!
- 540 motor och fällbar propeller ingår!
- Vingprofil E-387/Mod 4.10 EPPLER!
- Huv i "kolfiberlook"!

Prisnivå: ca 995.-

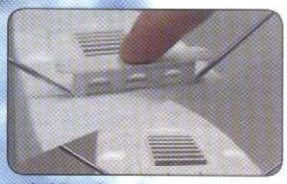


Super Cub EP

NEW

ALMOST READY TO FLY ARF

Växlad motor ingår!



Enkel "Push-N-Lock" installation!

Utrustning

- Lättbyggd Parkflyer!
- Mycket stabila flygegenskaper!
- Push-N-Lock system för enkel montering!
- Växlad 370 motor ingår!
- Propeller och spinner ingår!

Prisnivå: ca 465.-

Specifikation:
Spännvidd: 1012 mm
Längd: 673 mm
Vingyta: 10,7 dm²
Vikt: 465 gram
Motor: Super 370 motor med växellåda 2,67:1 ingår

Thunder Tiger
GER DIG MER PRESTANDA FÖR PENGARNA!

RAPTOR SE

50 Size 3D Heli

NEW

Specifikation:
Längd: 1200 mm
Bredd: 140 mm
Rotordiameter: 1345 mm
Stjärtrotordiameter: 260 mm
Utväxling: 8,5 : 1 : 4,56
Vikt: flygfärdig ca 3000 gram

Raptor 50 SE levereras med "One-Piece Metal Button Rotor Hub", Washout i metall, 25 grams 3D paddlar, paddelstång i härdat stål, fenor av kolfiber, Header tank, Baseplate tillverkad av kolfiber, huv i "kolfiberlook" och nya tuffa dekaler. Helt enkelt den bästa 3D helikoptern i sin klass!

Välj mellan två versioner; med eller utan motor. Båda levereras i byggsats och ljuddämpare ingår i båda versionerna!

Raptor 50 SE byggsats, prisnivå: ca 5.995.-
Raptor 50 SE byggsats med PRO-50H(R), prisnivå ca 6.995.-

Produkterna hittar Du i välsorterade lek- och hobbybutiker. Distribueras av: Carrocar AB • Box 1211 • 581 12 Linköping
Tel 013-122223 • Fax 013-254439 • E-mail info@carrocar.se • Återförsäljare sökes på vissa orter!
För senaste nytt, mer info om alla våra produkter och var Du hittar dem se www.carrocar.se!

Ny aerobatic ARF från Great Planes

Great Planes presenterar ytterligare en ARF-modell med en känd aerobatic-pilots speciella märkning. Den här gången är det showflygaren Matt Chapmans CAP 580 som presenterades på Joe Nall Fly-In i Greenville, SC.

Matts original har cirka 8 meters spännvidd och väger knappt 600 kg. Den har en toppfart på 385 km/h och rollar med 400°/s. En riktig värsting med andra ord.

Modellen är i skala 1/3 vilket innebär en spännvidd på drygt 2,5 m och en startvikt på ungefär 13 kg. Det går åt en rejäl bensinare, 85 cm³ och uppåt, för att få rättvisa prestanda.

Great Planes modeller distribueras av Minicars Hobby AB.

Graupners nya mc-19 har kommit

Nu har den första sändningen med Graupners nya RC-anläggning mc-19 kommit ut i butikerna.

Mc-19 förväntas bli en ny måttstock när det gäller RC-anläggingar i toppklass till överkomliga priser.

Sändaren har 10/12 styrfunktioner beroende på om man använder SPCM eller PPM modulation. Inställningsmöjligheterna på sändaren omfattar det mesta för så gott som alla typer av modeller.

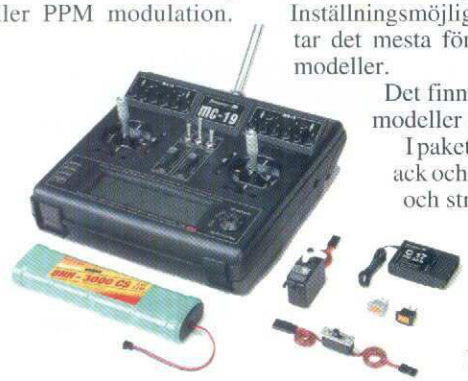
Det finns lagringsmöjligheter för 20 modeller så det räcker ett tag.

I paketet ingår sändare med NiMH-ack och laddare, mottagare, ett servo och strömbrytare.

Cirkapriset för paketet är 4000:-.

Enbart sändare kostar cirka 3300:-.

Hobbyborgen AB distribuerar Graupners sortiment.



Skala-dämpare

Thunder Tigers läckra Renoracer Rare Bear behöver justa tillbehör. TT har fixat en specialanpassad ljuddämpare som passar till TT:s och OS 60-91-motorer.

TT:s 91:a är den rekommenderade motorn till modellen och den här dämparen passar perfekt till den motorn. Utblåsen hamnar dessutom på skalenliga rätt ställen i bakkant på motorkåpan.

Nytt heli-servo

Futabas nya High Torque Heli Servo är idealiskt för helikoptermodeller som kräver lite mer ställkraft som t ex 3D-flygning.

Futaba S9255 är ett digitalt servo med 9 kgcm ställkraft vid 4,8 V och en hastighet på 0,16 s/60°. Det har dubbla kullager och har metalldrev i ett vatten- och dammtätat hölje.

Futabas RC-sortiment distribueras av Minicars AB.

Top Flites Giant P-51 som ARC

Förmodligen har Top Flite fått några påstötningar från Mustang-älskare som inte vill ha exakt samma version av modellen som alla andra på fältet. Big Beautiful Doll är väl en ok förebild men inte hur många som helst.

Därför är det säkert många som kommer att välja den nya Gold Edition ARC-versionen, Almost Ready to Cover.

Den blir dessutom några spänn billigare i inköp och valet av ytfinish är helt fritt. Det är exakt samma modell men utan klädsel och med olackerade glasfiberkåpor.

Top Flite distribueras av Minicars AB.

Ny Saito-motor

Söder RC/Hobby har en ny ägare sedan Christer Östberg tagit en välförtjänt långledighet (pension). Nu återknyts banden med MJ-Hobby-experten där det hela startade en gång genom nya ägaren Jan Wallin.

Nyhetsflödet från Saito fortsätter även i den nya ordningen med en encylindrig motor i 82-storlek.

Den heter FA-82a och finns både i det vanliga utförandet och i en Golden Knight version med svart cylinder och guldfärgade ventilkåpor.

Storleksmässigt motsvarar FA-82a den gamla 72-motorn vilket ger möjlighet att klämma in mer kraft i samma motorkåpor i fortsättningen.

Effekten anges till 1,4 hk vid 9700 rpm.

Mini-heli från Graupner

Graupner nya el-helikopter, Micro Star 400 ska nu finnas framme på hyllorna.

Micro Star 400 har en rotordiameter på 580 mm och är utrustad med ett Bell/Hiller rotorhuvud med kollektiv pitch och autorotations-förmåga.

Flygegenskaperna anges vara "fullvuxna" och tåliga även i relativt blåsiga förhållanden.

Cirkapriset för Micro Star 400 ligger på 5100:-.

Hobbyborgen AB distribuerar

Digitalt från ACE

ACE RC från Thunder Tiger släpper nu sina första digitalservon. Det är två riktigt imponerande servon med aluminiumhus och coreless-motorer med beteckningarna DS1012 och DS1211. Växellådorna är förstås helt i metall också. Ställkraften vid 6 V är 13 kgcm respektive 10,8 kgcm och haastigheten är 0,11 s/60° respektive 0,13 s/60°.

ACE RC och Thunder Tiger distribueras av Carrocar AB.

Ny Calmato på gång?

På Kyoshos japanska hemsida har vi hittat en ny version av Calmato. Ingen pressrelease har ännu gått ut från Svenska Kyosho så det återstår att se om den kommer till Sverige.

Det är en skuldervingad modell med sporrställ som verkar vara avsedd för en 25-motor.

Det har ryktats om en lågvingad version också i samma storlek som den första Calmaton.

Den skuldervingade versionen har en symmetrisk vingprofil och mindre spännvidd, 1200 mm, vilket ger en betydligt snabbare respons på skevrodren t ex.

Med andra ord en lite vassare modell för aerobatic träning.

Modellensuppbyggnad är i samma utförande som original-Calmaton, färdigklädd och förinstallerad till stor del.

Vi håller utkik i Kyoshos annonsering så länge.

Reglage för borstlösa

Nu kommer det nya fartreglage för borstlösa motorer från MTM/Skatty Products.

Det är Minicars Hobby AB som har ett nytt reglage för 25 A maxbelastning.

Reglaget tål en konstant belastning på 20 A och klarar spänningar på 6-15 V vilket motsvara ackpaket på 6-12 celler för NiCd eller NiMH respektive 2-4 celler LiPo ackar.

Vikten är endast 20 g inklusive kablar och måtten är 46x28x7 mm.

Priset för reglaget ligegr på cirka 675:-.

Oborstat från Graupner

Graupner presenterar tre nya reglage till sin serie Compact Control för borstlösa motorer.

Reglagen är anpassade för några av de nya borstlösa motorerna i Compact-serien som kommer i år.

Reglagen heter Compact CONTROL 8, 15 och 80 vilket innebär en tillåten konstantström på 8, 15 respektive 80 A. Maxströmmen ligger på 10, 15 respektive 100 A.

Reglagen kan användas i två moder, med eller utan EMK-broms. Moden med broms passar utmärkt till el-seglare medan den utan passar för vanliga motormodeller och båtar. De två mindre reglagen har BEC-krets inbyggd.

Motorserien Compact får dubbelt så många nya modeller i år, tre små och tre stora.

Den minsta motorn heter Compact 240 och är avsedd för 4,8-9,6 V drivspänning. Den största heter Compact 850 och ska ha 14,4-36 V drivspänning. Den lilla väger 42 g och den stora 950 g. Graupner distribueras av Hobbyborgen AB.

Ny version av Real Flight är på väg

Nu har informationen om den kommande versionen av RealFlight släppts från Great Planes.

Den riktiga presentationen kommer förmodligen inte att ske förrän på Chicagomässan nu i oktober men dom kunde inte hålla sig.

Den nya versionen, som kallas G3, har 16 000 km^2 landskapsutrymme att flyga i, störst i klassen. Landskapet är definierat från hundratals MB av satellitinformation och digitala höjdkurvor. Det är risk att man flyger slut på soppan innan man hinner flyga till kanten.

Det utlovas en realism utöver allt som tidigare skådats. Moln som rör sig över himlen, träd som vajar i vinden, speglingar etc. Även realismen i modellernas flygegenskaper har fått en lyftning i och med Real Physics 3D som bland annat gör 3D-flygning mycket mer realistisk.

I korthet utlovas en ny RC-simulator som kommer att bli trendsetter.

Det blir spännande att se när den kommer. Minicars AB distribuerar RealFlight.

Nya modeller från Thunder Tiger

Det kommer en ny el-seglare från Thunder Tiger som heter Soaring Star. Det är en modell med glasfiberkropp som levereras komplett med en 540-motor, fällbar propeller och vingar klädda med Oracover.

Spännvidden är 2 m och priset ligger på cirka 1000:-.

En annan ny modell från TT är en liten fin Park Flyer med Super Cub som förebild. Den levereras komplett med en växlad 370-motor, propeller och spinner. spännvidden på den är 1012 mm och prisnivån cirka 465:-.

Thunder Tiger distribueras av Carrocar AB.

Nya modeller från Graupner

Några av Graupners nya modeller har kommit in hos Hobbyborgen.

En liten semi-skalamodell av ett tjeckiskt besprutningsplan som heter Agro Turbo Z 137 T är den ena.

Den är tillverkad i styropor och ska drivas med en Speed 400 elmotor är det tänkt. Spännvidden är 1165 mm och den kommer med en hel vinge. Alla styropordelar är gulfärgade och de flesta tillbehören följer med.

Priset är cirka 1100:-.

Dancer heter en lite större modell för avancerad aerobatic.

Spännvidd en är 1450 mm och en vass 46:a eller en .70 fyrtaktare behövs för 3D-flygning.

Rejält tilltagna roderytor och en hög, smal kropp lovar gott.

Modellen är en färdigklädd ARF i balsa/ply konstruktion. Priset ligger på cirka 1800:-.

Jet

Jetträff Laxå

Text och foto: Mikael Hansson

Ett stort problem inom modellflyg tycker jag mig se. Detta är något som jag tycker att SMFF skulle arbeta intensivare med. Det är att ordna ett gemensamt modellflygcenter för modellflyget i Sverige. Vi i Stockholm har problem och jag har även hört från andra storstäder i landet att dom brottas med samma problem. Det är att kunna flyga jet modeller på ett fält där det är öppet och att det finns asfaltbana. I år löste Stockholms RFK det hela med att hyra Laxå fältet och inbjuda hela landet till tre träffar under året. En anordnades på våren, en mitt i sommaren och en nu på hösten. Den sista har jag gjort ett reportage ifrån.

Tyvärr kunde jag bara vara med på lördagen, men det var en mycket intressant skara modellflygare som hade kommit till träffen. Lars Palm var den som hade samordnat det hela och var den som ansvarade för att det genomfördes på ett säkert sätt. En briefing genomfördes på morgonen så att alla viste vad som gällde i säkerhetsfrågor. Tre flygplan fick endast vara i luften samtidigt och alla flygare skulle stå bredvid varandra. All flygning annonserades för dom medflygarna som stod bredvid, så att medflygarna visste vad som skulle ske i luften eller på marken. Kommunikation mellan flygarna är väldigt viktigt i dessa sammanhang på grund av att det går fort med jetflyg, så man hinner inte titta på dom andra som flyger.

Flera incidenter

Under lördagen inträffade det fler incidenter så det är verkligen viktigt med säkerhet på fältet. Bo Gustavssons Viggen havererade två gånger. Båda gångerna stannade motorn i luften vilket innebar buklandning i gräset första gången, och andra gången kom han inte fram så då blev det i skogen. Därmed var flygningarna över för hans del. Conny Darnell kom med sin Cangaroo och en Behotec motor som inte ville vara med hela helgen. Under flygningen så bröts vingen sönder i luften och kropp med motor fortsatte ned i asfalten. Det som spekulerades efter flygningen var att det kunde ha varit för klen vingbalk till val av

Johan Tindes Viper Jet

Lars Palms Harpoon

Anders Wikmans F15

Publiken i Laxå

Thomas Leijons modeller

Lars Palms Bandit

Conny Darnells Cangaroo innan kvadden.

Max Ahlmans
Euro Sport

Bengt Höglunds plan med havererad mottagare

Bo Gustavsson lilla Viggen

Thomas Westerberg Motala Lansen och Viggen

motor. Tråkigt att det inträffade för efter en sådan markkänning så är inte mycket helt. Även servon kan spöka, och laddningstoppar kan slå ut mottagare. Det fick Bengt "Beje" Höglund erfara när han laddade och använder sig av 6 volt i maskinen. Men för många var det en fin flygdag. Både Max Ahlman och Geir Flesche hade med sig varsin Euro Sport från Composite-ARF som flög underbart vackert. Johan Tinde hade med sig sin Viper Jet från Cermark och i den hade han en Behotec motor. Johan importerar dessa modeller och motorer. Man behöver nu inte köpa allt, utan man kan tillverka saker själv. Men då behövs det nog ett ganska så bra handlag och en mekanisk verkstad. En som har lyckats och som det fungerade bra för var Christer Söderhäll. Han har tillverkat motorn själv och den fungerade mycket bra. Christers modell kallad Mad Duck var lackad av Hans Blom. Thomas Westerberg från Motala hade tagit med sig en Viggen och en Lansen. Börje Strid från Sundsvall hade med sig en Panther med en Simjett motor monterad i modellen. Men dagens höjdpunkt var nog ändå Thomas Eklund från Sigtuna. Har man ingen modell färdig till träffen, så får man montera motorn på en cykel. Ca 60 k/h kom Thomas upp i på cykeln. Enlig rykten så har Thomas besökt en motorcykelträff där allt avstannade när han kom insusande till träffen. Tänk dig hd-folkets syn, när något snor uppmärksamheten från en big twinn. Thomas Leijon var med och hade både Reapern och en Cangaroo med sig och flög. Dagen började så småningom lida mot sitt slut och jag måste åka hem. Men träffen fortsatte och grillfästen på kvällen och flygning på söndag var schemat som jag missade. Till nästa år kommer nog det här att upprepas, så håll utkik i tidningen om träffarna nästa år. *Mikael Hansson*

Inte bara jet, Anders från Gotland kom med en Extra och 3W motor

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 0739437670

MULTIPLEX
och Kontronik
Radiostyrning, elflyg, modeller,
tillbehör av hög klass.
Distributör 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

US COMPOSIT
Bensinmotorer
ZDZ
• Motorer 40-210 cc
• MTW Ljuddämpare
• Propellrar Kolfiber och Trä
• Ljuddämpare
• Modeller
0501-707 62
Lingonvägen 6
542 32 MARIESTAD
0501-701 14
us.composit@telia.com
us-composit.com

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

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

Notera att vi bjuder på porto inom Sverige när ordersumman överstiger 45 kronor, i annat fall enhetsporto 20 kronor. Vid utlandsbeställning tillkommer porto: **Inom Europa** 1 bok - 60 SEK, 2 böcker eller fler - 90 SEK. **Övriga länder** 1 bok - 105 SEK, 2 böcker eller fler - 160 SEK. Önskar du närmare information om någon av ovanstående titlar finns mer att läsa på www.hobby.se eller ring 08-999 333.

Flygböcker från Allt om Hobby

Inkl porto/emb	Medlemspris	Ord pris
Leif Hellström: **Fredsflygarna - FN-flyget i Kongo**	350:-	390:-
red M Sanz: **I luften 2004 – Flygets årsbok**	270:-	295:-
red M Sanz: **I luften 2003 – Flygets årsbok**	270:-	295:-
Mikael Magnusson: **Saab MFI-15 Safari**	265:-	285:-
L Andersson: **B 3, Junkers JU86 i Sverige**	235:-	260:-
L Andersson & L Hellström: **Bortom Horisonten**	245:-	270:-
Leif Hellström & Leif Fredin: **Kronmärkt**	297:-	331:-
Sölve Fasth/Torvald Johannes: **Flygtiga minnen 1**	220:-	250:-
Sölve Fasth/Torvald Johannes: **Flygtiga minnen 2**	220:-	250:-
Ignell-Räftegård: **F 6 - Västgöta Flygflottilj**	187:-	204:-
Mikael Forslund: **Torpedflyget i Sverige**	220:-	250:-
L Andersson: **Svenskt militärflyg – propellerepoken**	220:-	250:-
Leif Hellström: **J 26 Mustang**	220:-	250:-
Lennart Berns: **Flygande Tunnan**	254:-	271:-
Mikael Forslund: **J 30 Mosquito**	220:-	250:-
Mikeel Forslund: **J 33 Venom**	254:-	271:-
Michael Sanz: **Bromma Flygplats**	263:-	290:-
Nisse Bruno: **Flera Flygarhistorier**	110:-	127:-
Jan Waernberg: **Pionjärflygare**	140:-	159:-
Sten Gripenlöf: **Flyg för hela slanten**	120:-	142:-

Inkl porto/emb	Medlemspris	Ord pris
Peter Liander: **Glimtar av Flygvapnet**	204:-	220:-
Gunnar Haglund: **Gerillapilot i Biafra Prissänkt**	110:-	127:-
Håkan Davidsson: **Pilotskola för radioflygare**	160:-	178:-
Håkan Davidsson: **Bygghandbok för radioflygare**	140:-	159:-
Kristian Berggren: **RC-helikoptern (modellflyg)**	140:-	159:-
Bo Gårdstad: **Nya radioflygskolan**	93:-	102:-
Bo Gårdstad: **Flygsabotören** (ungdomsbok) frakt tillk.	10:-	15:-
Bo Gårdstad: **Flygdesertören** (ungdomsbok) frakt tillk.	10:-	15:-
Freddy Stenbom: **Flyghobby 2**	47:-	52:-
I focus: ...1: **Saab 29 Tunnan** frakt tillkommer	17:-	25:-
I focus: ... 2: **Saab JA 37 Viggen** frakt tillkommer	17:-	25:-
Björn Karlströms Flygplansritningar:		
Björn Karlström: Del **1 Skol- och övningsflyg**	110:-	127:-
Björn Karlström: Del **3 Bombflyg**	110:-	127:-
Björn Karlström: Del **4 Spaningsflyg**	127:-	148:-
Björn Karlström: Del **5 Transportflyg**	140:-	159:-
Björn Karlström: Del **6 HKP, prov, segel mm**	140:-	159:-
Björn Karlström: Del **7 Målflyg + offentlig tjänst**	110:-	127:-

Övriga böcker från Allt om Hobby

Inkl porto/emb	Medlemspris	Ord pris
... Karlsson-Friberg-Engström: **Allt om Modelltåg 3**	155:-	165:-
... Karlsson-Friberg-Engström: **Allt om Modelltåg 2**	155:-	165:-
... Modeljärnvägtekniska rådet: **Allt om Modelltåg**	150:-	159:-
... Krister Brandt: **Westergötland-Nerikes Årsberättelser**	165:-	187:-
... Krister Brandt: **Modelltåg 92 - Byggtipsblandning**	110:-	120:-
... Krister Brandt: **Modelltåg 93 - Nya byggtips**	110:-	120:-
... Krister Brandt: **Modelltåg 94 - Stort och smått**	110:-	120:-
... Krister Brandt: **Modelltåg 95 - Exempelsamling**	110:-	120:-
... Krister Brandt: **Modelltåg 96 - Inspirationsbok**	110:-	120:-
... Krister Brandt: **Modelltåg 97 - Uppgraderingar**	119:-	127:-
... Krister Brandt: **Modelltåg 98 - Projekt**	119:-	127:-
... Krister Brandt: **Modelltåg 99 - ...och i morgon är pappa stins**	119:-	127:-
... Rutger Friberg: **Digitaltåg**	85:-	110:-
... Rutger Friberg: **Mer elektronik för modelljärnvägen**	85:-	110:-
... Rutger Friberg: **Elektronik för modelljärnvägen 4**	110:-	120:-
... Rutger Friberg: **Elektronik för modelljärnvägen 5**	110:-	120:-
... Rutger Friberg: **Elektronik för modelljärnvägen 6**	150:-	159:-
... Rutger Friberg: **Model Railroad Electronics 1**	140:-	150:-

Inkl porto/emb	Medlemspris	Ord pris
... Rutger Friberg: **Model Railroad Electronics 2**	140:-	150:-
... Rutger Friberg: **Model Railroad Electronics 3**	140:-	150:-
... Rutger Friberg: **Model Railroad Electronics 4**	140:-	150:-
... Rutger Friberg: **Model Railroad Electronics 5**	140:-	150:-
... Rutger Friberg: **Model Railroad Electronics 6**	150:-	159:-
... Rutger Friberg m fl: **Digital Command Control**	140:-	150:-
... Jan Jangö-Bo Holmgren: **Små Järnvägar**	75:-	85:-
... Jan Jangö: **Järnvägshobby 4** Nu åter i lager	60:-	70:-
TEKNIKHISTORIA I BILDER		
... CeGe Olsson-Gert Ekström : **Alla våra ångslupar**	212:-	239:-
... Bo Bertilsson: **Den luftkylda Volkswagen REA**	110:-	127:-
... Gert Ekström: **Svenska Bilbyggare**	110:-	127:-
... Gert Ekström: **Alla våra Taxibilar**	110:-	127:-
... G Ekström, LO Karlsson, L Ericson: **Bilar på räls**	110:-	127:-
... B Skogsberg: **... och ovan oss vågorna** (u-båtsfilm)	100:-	120:-
... Gösta Backlund: **Flaskskeppsbygge**	64:-	72:-
... Jangö-Stenbom: **Veteraner och Modeller** (AoH 10 år)	25:-	34:-
... Jangö-Stenbom: **Mest om Hobby** (AoH 20 år)	25:-	34:-
... Freddy Stenbom: **Hobby 25** (AoH 25 år)	25:-	34:-

Skala

Skalamodellflyg utan radio

Till de senaste årens oldtimersflyg har knutits tävlingar med fri flygande skalamodeller. Entusiasterna för denna gren har bildat en kommitté för utarbetande av regler och propaganda. Kommittén består av Anders Sellman från Valläkra, Lars Tolkstam från Örebro och Lennart Lilienberg från Stockholm. På SMOS (Oldtimer Sällskapets) hemsida skall information läggas ut. Gå in på www.smos.se

Hittills har de tävlingar till vilka inbjudningar gjorts drabbats av alltför stark vind. Årets Oldtimer-SM erbjöd dock ett mycket flygbart väder. Klass 1 omfattar gummimotordrivna modeller a) upp till 66 cm spv, b) över 66 cm spv I Klass 2 kan modeller med annan framdrivning tävla. Klass 3 avser segelmodeller. I gynnsamt väder går det utmärkt att flyga med "Pea-nut"-modeller (spv 33 cm). Lars Tolkstam kunde med sin lilla "Piper Cub" flyga 105 sek på två flygningar och 90 sek med en "Fike E", båda i pea-nut storlek. S-O Lindén nådde 47 sek med sin större "Heinkel 100". Sten Persson satte eld både i sinnet på många och i gräset på fältet! Hans lilla "SAAB J 29" med en "Rapier"- raketmotor flög snabbt och elegant med en eldsprut ur aktern. Med hög skalapoäng och bästa flygpoäng vann Sten klass 2. I denna klass fanns framdrivning med raket, förbränningsmotor och elmotor.

Text och foto: S-O Lindén

Anders Sellman med sin Messerschmitt BF 109D i Schweizisk märkning.

Resultat:

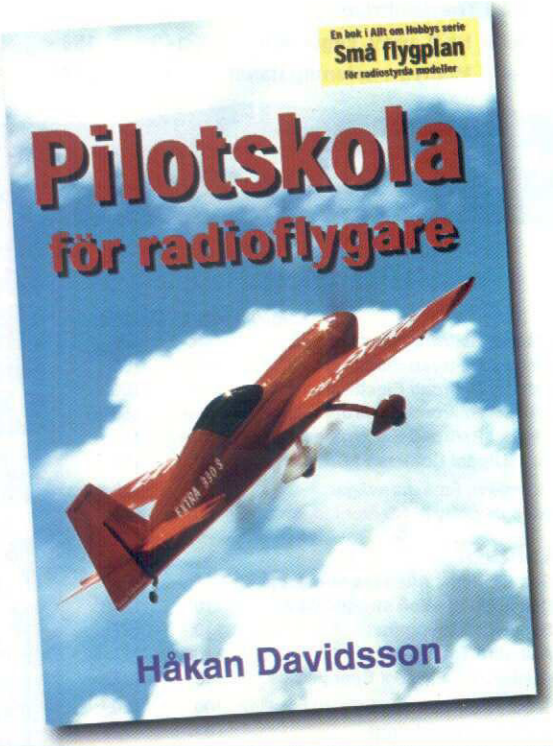
Klass 1:

Placering/namn/plan	Skala	Flygning	Totalt
1. Lars Tolkstam, Piper Cub	94	105	199
2. S-O Lindén, Heinkel 100	105	47	152
3. Georg Törnkvist, Cessna Bird Dog	82	33	115
4. Anders Sellman, Me 109D	90	7	97

Klass 2:

1. Sten Persson, SAAB J 29	90	35	125
2. Gunnar Stedt, Blackburn 1912	52	5	57
3. S-O Lindén	40	5	45

Efterlängtad bok från Allt om Hobbys förlag!



Pilotskola för radioflygare

Andra böcker i serien:
Nya radioflygskolan
RC-helikoptern
Bygghandbok för radioflygare

En helt omarbetad upplaga av Håkan Davidssons "klassiska" Pilotskola. Genom boken löper en berättelse – med glimten i ögat – om författarens egen mödosamma väg att bli RC-pilot. Om du följer bokens råd blir din egen väg inte lika svår. Här finns kapitel om **aerodynamik, tränings-modellen, löpande underhåll, grundövningar, markstart och landning, flygning i åttor, omvandlingstabeller, enkel konstflygning, de vanli-gaste felen. Säkerhet och RC-certifikat.** Boken avslutas med en Aerobaticskola, både enkel och avancerad. Ett rikt bildmaterial har hämtats ur Allt om Hobbys arkiv. Ingår i AoH:s serie små Flygplan.

Ordinarie pris: 178:- I Prenumerantpris 160:- I ISBN 91-7243-007-0

Beställ Pilotskolan på två sätt:
Postgiro: Sätt in summan på postgirokonto: 5 47 71-1. Glöm inte skriva din adress och "Pilotskola för radioflygare" när du betalar över giro eller internetbank.
Kreditkort: Vill du betala med kreditkort kan du skicka brev, faxa (08-998866) eller e-posta till order@hobby.se. Glöm inte ange kortnummer (16 siffror) och giltighetstid.

ALLT OM hobby Box 90 133 • 120 21 Stockholm • Tel: 08-999 333 • www.hobby.se

Stockholm F3A Cup

F3A

Under sommaren har det körts en F3A Cup i Stockholms Län. Vi har tävlat vid fem tillfällen under året, två tävlingstillfällen i Strängnäs, två i Sigtuna och en tävling i Upplands Väsby.

Tre starter per tävling

Under varje deltävling har deltagarna fått göra tre starter. Varje start har bedömts av två domare som tillika är tävlingsdeltagare. De som inte dömt har varit skrivare eller "läst" flygprogrammet för den tävlande. Mellan varje omgång har det varit ca en halvtimmes mingel med medhavt tilltugg.

Det är nyttigt för alla att få göra allt under tävlingen. Man lär sig oerhört mycket av att själv döma och försöka sätt poäng på de tävlande. Att döma är svårare än man kan tro och kräver mycket koncentration.

Samtliga deltagare i Stockholm F3A cup. Från vänster, Urban Forslöv, Edvard Käll, Kjell Mattson, Lennart Rönnestig och Fredrik Lundberg. Bilden är tagen under den sista deltävlingen i Sigtuna

Tävling – Träning

Tävlingsformen är mycket avslappnad och meningen med årets tävlande har varit mer av träningskaraktär än ren tävling. Det viktiga för alla inblandade är att vi fått chansen att få konstruktiv kritik på våra manövrar. En av de viktigaste egenskaperna en F3A flygare måste ha är att kunna ta till sig konstruktiv kritik och kunna rätta sig efter den. Här är kombinationen av domargärningen och tävlandet mycket positivt.

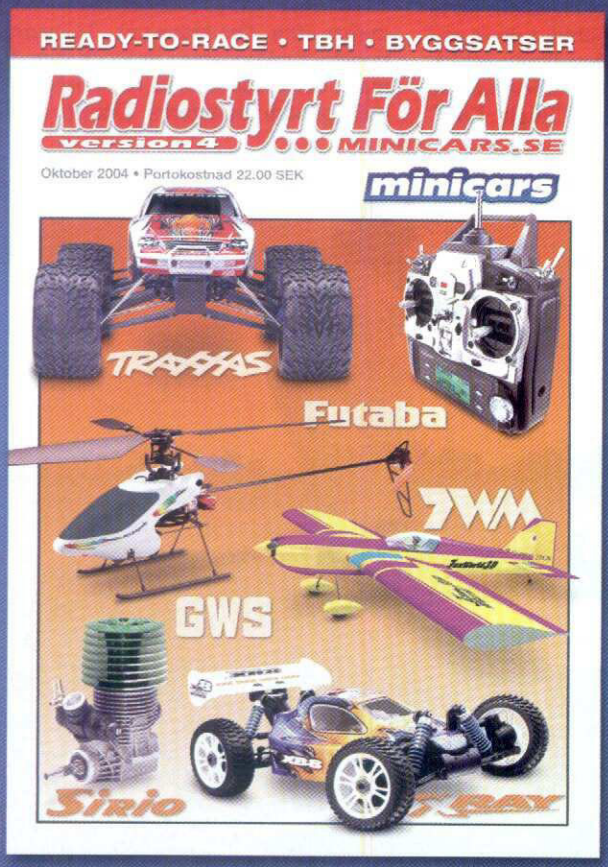
Målet med tävlingen är flera skall börja flyga F3A. På nationell nivå tävlas det vid fyra tillfällen per år. I år tävlades det i Trollhättan, Strängnäs, Norsjö och Linköping. Tyvärr innebär de geografiska placeringarna och att tävlandet tar en hel helg i anspråk att många potentiella F3A flygare drar sig för att delta.

Det är inte nödvändigt att du har en F3A modell för att delta. En Extra 300 från Goldberg fungerar fint i F3A Nordic. Ni som tittar på bilden kan konstatera att Fredrik Lundberg kör en 3 D kärra! Fredrik klarade lätta att flyga programmet med den modellen. Spinnen var kanske inte dagens bästa men stålturnen var fantastisk. Modellen står helt still och med en knyck på sidorodret så for den runt!

Under nästa år kommer vi att köra ytterligare fyra lokal tävlingar. Ta gärna chansen och var med!

Lennart Rönnestig har varit initiativtagare och lite av koordinator för tävlingarna och jag vill rikta ett särskilt tack till honom.

Text och foto: Edvard Käll



Radiostyrt För Alla
MINICARS.SE

Ny 100-sidig Katalog!

Vår nya hobbykatalog med 100 sidor fyllda med radiostyrdamodeller och tillbehör finns nu ute i hobbyhandeln – gå till din närmaste hobbybutik och hämta ditt eget exemplar av Radiostyrt För Alla!

Var hittar jag den?

Hittar ni ingen butik i er närhet så går det utmärkt att skicka oss 22:- i frimärken till adressen här nedan. Inom några dagar har ni en katalog i er brevlåda. Det går även bra att ladda hem en digital kopia från vår hemsida i PDF format. På hemsidan finner ni även information om våra återförsäljare.

PDF Adobe

www.minicars.se

RC-Mart ZAP400
Sidan 47

MINICARS.SE

Distribueras av:
Minicars Distribution AB • Bergsbrunnagatan 18 • 753 23 Uppsala • Konsument tel: 018-60 65 71 (9-12) • e-mail: info@minicars.se

Skala-VM till Sverige sommaren 2006

David Laws modell med ett makalöst rätt turbinljud, så nära som det kanske bara går att komma. Doftupplevelsen, även den en klar 10 poängare. Ahhha!

Pavel Fencl från Tjeckien betraktar sin välbyggda Antonov. Pavel blev fyra i detta VM.

Sverige och SMFF har åter fått förtroendet att arrangera ett stort världsmästerskap i modellflyg. Senast vi hade ett skala-VM var för 30 år sedan, i Borlänge 1976. Ett lyckat arrangemang, enligt många bedömare.

Då var de flesta skalaflygare närmast glada att överhuvudtaget få upp sina modeller på max 5 kg i luften medan dagens modeller på nära 15 kg både ser ut som sina förebilder och flyger som dessa.

Det har alltså skett en god utveckling under 30 år, vilket vi kan få njuta av på Bråvalla utanför Norrköping sommaren 2006.

Bråvalla har valts som tävlingsplats, paradoxalt nog inte i första hand för sitt flygfält utan kanske mest för att den före detta flottiljen har de utrymmen och andra möjligheter som behövs. Det krävs nämligen en stor hall att förvara och visa upp modellerna i, som bör ligga i nära anslutning till flygfältet. Nära tillgång till förläggning och mat samt inte minst ytor där invigning och avslutning med bankett kan äga rum är också förutsättningar för detta internationella arrangemang.

En lyckad tävling måste ha publik, något vi är mycket angelägna om att få till Bråvalla. En nöjd publik kräver god service, vilket vi skall åstadkomma bl.a. genom att ge tillträde till hallen med de tävlande modellerna, en "Flight Line" med kunnig och engagerad speaker samt möjlighet att fotografera modellerna på en särskild plats.

Publiken vill självklart också ha något att äta och dricka, vilket vi måste kunna erbjuda, tillagat och serverat av proffs på sådana saker. Vi vill även anstränga oss för att visa denna del av Sverige för de utländska gästerna, ett utbud som alla funktionärer med eventuella familjemedlemmar också kommer att kunna ta del av.

Ett skala-VM är en arbetsintensiv och dyrbar affär. Det krävs t.ex. 21 internationella funktionärer i jury och som domare, och dessa skall ha resor och uppehälle genom arrangören. Därutöver vill

Philippe Accart från Frankrike deltog med en detaljerad och välflygande 30-talsmaskin.

"Senast vi hade ett skala-VM var för 30 år sedan, i Borlänge 1976."

det till en rejäl funktionärsstab att sköta allt praktiskt och administrativt arbete före, under och efter tävlingen, som i sig tar nio hela dagar. Tävlingsavgifterna täcker så gott som precis de internationella funktionärernas kostnader varför allt arbete därutöver måste ske ideellt, vilket vi ju är vana vid.

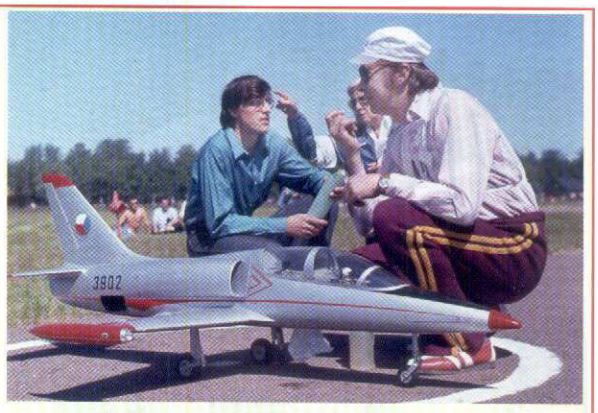
När du läser detta har det gått två år sedan planeringen började. Norrköpings kommun, som äger flottiljområdet utom flygfältet, var den första parten som uppvaktades, därefter kom Försvarsmakten, som använder fältet att lagra materiel ur vårt gamla invasionsförsvar, som nu säljs ut genom auktioner på Bråvalla. Kommunens Kultur och fritidskontor hyr i sin tur ut byggnader och fotbollsplaner till idrottsklubbar och entreprenörer, vilka har uppvaktats och där vi till slut kunnat enas om vilka lokaler och tider vi kan utnyttja för vårt VM.

Slutligen, vill du hjälpa till under denna prestigefyllda tävling, det kan t ex vara som biljettförsäljare under någon dag 14-23 juli 2006, så kommer du att få bidrag för resan till och från Bråvalla samt mat och förläggning förutom möjlighet att se världens främsta skalaflygare med sina fantastiska maskiner. Anmäl ditt intresse till mig eller direkt till SMFF:s expedition.

Peter Källoff
Projektledare för skala-VM 2006
E-post: peter.kalloff@telia.com
Tel: 013-296 297

Spanjoren med det vackra namnet Arturo Torres de La Rocha deltog med denna komplicerade modell av Bristols F2B från 1:a VK.

Tre bilder från Borlänge 1976. Nedan världsmästaren Robert Nelitz med fru Pauline och modellen av DHC-1 Chipmunk. T h ryssens Carl Plotzinsch då sensationella fläktmotordrivna modell av Aero L-39 Albatross. Nedan t h David Vaughans Wirraway som hade högsta skalapoängen. Foto Freddy Stenbom



På den tiden det begav sig. Bilden är från Stunt King -tävling år 1986 i Påldalen.

Linflyget i Stockholmstrakten

Mfn bad mig skriva och berätta om årets linflygtävlingar inom SLM – Stockholms Läns Modellflygförbund. Tyvärr blev årets tävlingar bara delvis lyckade, mycket beroende på vädret. Det känns därför bättre att berätta lite om " utvecklingen" av linflyget under SLM:s drygt 30-åriga historia.

Först bör jag kanske nämna att jag själv i första hand känner mig som klubb- och ungdomsledare. Jag har inte tävlandet som huvudintresse, även om jag i likhet med de flesta linflygare tycker att tävlingar är nödvändiga för att upprätthålla intresset. Därför har jag avsiktligt utelämnat de verkliga tävlingsflygarnas aspekter på verksamheten, där förlusten av Tullinge utgjort ett mycket hårt slag.

För att hjälpa minnet på traven bläddrade jag igenom några gamla nummer av SLM-nytt, och vi börjar berättelsen så långt bak i tiden som oktober år 1974. Det är det tidigaste hittade numret där det står att läsa att både LM och DM i linflyg hade arrangerats. (SLM började sin verksamhet i juni år 1973.) På den tiden flög man huvudsakligen FAI-klasserna men även enklare klasser såsom Semistunt och Standardracing, föregångaren till den nuvarande Goodyear-klassen.

Första gången vi hittar något om nybörjartävlingar är oktober år 1975, då 15 juniorer tävlade i Handen, nuvarande Haninge. Sedan dess verkar det ha rullat på med cirka fyra linflygtävlingar för juniorer per år.

Nästa händelse som snabbt kom att öka intresset på ett hitintills oanat sätt var Bosse Gårdstads "Stunt King"-modell, som ritades för SLM's ungdomsverksamhet år 1984. SLM ordnade snabbt flera byggkurser för den modellen i Solna, Älta, Vallentuna, m.fl. ställen. Tävlingsreglerna för "Stunt King cup" publicerades i SLM-nytt nr 1 år 1985, och gick i princip ut på att man själv skulle starta motorn, göra två vingovers, tre loopingar och därefter landa, helst med hjulen pekande åt rätt håll. På den tiden arrangerades även s.k. "Brommadagar" för alla linflygintresserade. På Brommadagen år 1989 uppskattades deltagarantalet till ca 50 personer, där såväl yngre som äldre linflygare deltog. Det ordnades korvgrillning och Brommas egen brandkår visade upp sig med en brandövning på en gammal Metropolitan avställd för ändamålet.

Sedan dess har linflygintresset i länet tyvärr minskat - det är väl bara att sorgligt konstatera att så är det. Men det betyder inte att verksamheten skulle vara omodernare eller mindre intressant för det. Istället ligger sannolikt problemet i att ju mer man talar om radioflyg desto mer blir linflyget glömt. Troligtvis påverkas också verksamheten av att färre ungdomar idag väljer modellflyget som ett naturligt egenintresse. De få ungdomar som väljer modellflyg har ofta radioflyg inpräntat i pannan, eftersom man har vuxit upp med både radiostyrda bilar och båtar. -Men, finns det liv, finns det hopp! Och fortfarande är det i varje fall tre klubbar i länet; MFK Gladiatorerna, Lidingö MK, samt MFK Red Baron som ställer upp på de årliga SLM-tävlingarna i linflyg. Sen är det som sagt ytterligare ett par klubbar som har duktiga tävlingsaktiva på både på nationell och internationell nivå.

SLM Linstunt cup

Det minskade juniorintresset gjorde att vi i MFK Red Baron tog oss en funderare på hur vi skulle kunna göra SLM-tävlingarna intressantare, utan att tappa juniorspekten. Vi kom fram till att cupen borde

Stockholms Läns Modellflygförbund - SLM 2002-01-26

Regler för Ministunt

(Domarkort för Ministunt kan beställas från SLM)

Ministunt är den enklaste tävlingsformen i SLM linstunt cup. Nedanstående regler gäller. För den detaljerade information som saknas nedan gäller reglerna för klass F2B. Manövrerna skall flygas i nedan angiven ordning. Den som vill avstå från att flyga någon manöver tillåts att göra detta om han/hon talar om det för domaren (domarna) före flygning.

Startförsök

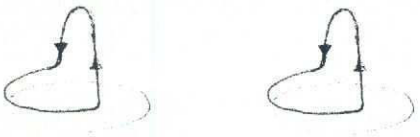
Varje tävlande har rätt till ***tre*** startförsök för varje flygning. Den tävlande har rätt till ett nytt av sina maximalt tre startförsök om modellen stannar eller tar mark inom 3 varv från den punkt där modellen släpptes.

Motorstart och startförfarande

Elstarter eller medhjälpare är tillåten för motorstart men ger inga bonuspoäng. Om den tävlande själv handstartar sin motor och är i luften inom 1 minut erhålls 10 bonuspoäng.

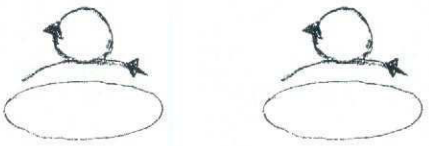
Start

Koefficient 1 erhålls vid kaststart och 2 vid markstart. (Starten består av ett varvs jämn stigning till normal planflykt från den punkt där modellen släpptes, följt av två planflyktsvarv som ingår i starten.)



Ving-overs

Två enkla ving-overs skall utföras med toppen om möjligt på 90 gradersnivån omedelbart efter varandra och med samma startpunkt. Lägre poäng ges om manövrerna är lägre än 90 grader. De två manövrerna bedöms som en manöver. Koefficient 5.



Enkla loopingar

Två invändiga enkla loopingar skall utföras på exakt ett varvs avstånd från varandra och med samma startpunkt. De två manövrerna bedöms som en manöver. Lägre poäng ges om övre delen är över 45 gradersnivån, om looparna inte är runda och har olika startpunkt. Koefficient 6.

Stigningar och dykningar

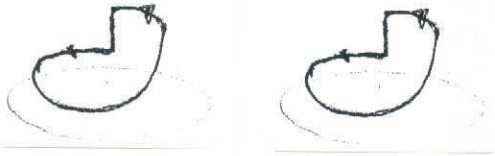
Två stigningar och dykningar i 45 graders vinkel skall utföras med toppen utförd i ca 90 graders vinkel på 45 gradersnivån. Manövrerna skall utföras på exakt ett varvs avstånd från varandra och med samma startpunkt. Toppen placeras normalt i medvind d.v.s. på den plats manövrer normalt placeras i förhållande till domarna. Lägre poäng ges om manövern ligger över 45 gradersnivån eller om sidorna i triangeln inte är raka eller om sidorna inte är lika långa. De två manövrerna bedöms som en manöver. Koefficient 4.

Berg och dalbana

4 stigningar till 30 gradersnivån skall utföras under 1 varv. Hela manövern omfattar 2 varv i följd. Lägre poäng ges om antalet toppar per varv ej är 4 och om topparna under de båda varven ej hamnar på samma plats. Koefficient 6.

Hög planflykt

Manövern bedöms från normal flyghöjd tills det att den avslutas på normal flyghöjd. Stigning och dykning skall vara jämn. På 45 gradersnivån skall modellen flyga exakt ***4 varv***. Start- och stopppunkt, d.v.s. stigningens början och slut görs normalt mitt framför domarna och det totala antalet varv från start- till stoppunkt är ***5***. Manövern bedöms som en manöver. Lägre poäng ges om antalet varv blir fler eller färre. Koefficient 4.



Stigningar och dykningar

Två stigningar och dykningar i 45 graders vinkel skall utföras med toppen utförd i ca 90 graders vinkel på 45 gradersnivån. Manövrerna skall utföras omedelbart efter varandra och med samma startpunkt. Toppen placeras normalt i medvind d.v.s. på den plats manövrer normalt placeras i förhållande till domarna. Lägre poäng ges om manövern ligger över 45 gradersnivån eller om de vertikal sidorna inte är vertikala, raka eller lika långa eller ligger på samma plats. De två manövrerna bedöms som en manöver. Koefficient 4.

Landning

Koefficient 3 utan landningsställ och 5 med landningsställ. (Landningen består av ett glidflyktsvarv under jämn dykning med avstängd motor, från normal flyghöjd .

Ministunt. (Regler och protokoll för "SLM Linstunt cup" beställs från "willy.blom@telia.com")

Första deltävlingen vid årets SLM Linstunt cup. Men var är alla juniorerna?

Årets Ministuntsegrarinnor, Dominique Fernandez och Gabriella Bengtsar. Ministunt går alldeles utmärkt att flyga med ryss-combat-modeller.

Nedan: "Helan och Halvan cup" flygs med 1,5 cc motorer och kvaddtåliga, ryssinspierade combatmodeller.

flygas i tre klasser, nämligen FAI-Stunt och Semistunt, som flygs helt efter SMFF's regler, samt den helt ny klassen Ministunt.

För Ministunt var idén att införa ett mycket enkelt flygprogram med liten kvaddningsrisk, samtidigt som manövrerna skulle vara många och kunna bedömas. Vi ville att nybörjarna skulle känna att det verkligen var frågan om riktig tävling, där FLYGANDET och inte slåendet på propellrar kom i första hand. Reglerna baserades på ett amerikanskt program, som vi hittade i den amerikanska linflygtidningen Stunt News. De "förbättrades", bl.a. genom att turordningen på manövrerna ändrades och en dykmanöver infördes i slutet av programmet.

I SLM Linstunt cup är både juniorer och seniorer välkomna att flyga, och man väljer själv i vilken av de tre tävlingsklasserna som man vill tävla. Att seniorer och juniorer tävlar på lika villkor tycker vi är helt OK, då duktighet i modellflyget sällan har så mycket göra med ålder att göra. De nya reglerna prövades år 2000 och förefaller fungera utan anmärkning och självklart får juniorena egna resultat, trots att man tävlar tillsammans med vuxna.

HH Combat cup

Lennart Nord föredrar Combat-flygning före det "mesiga" stuntflygandet. År 1998 drog han igång combatflygande i SLM's regi, som fick namnet "Helan och Halvan" cup, av det enkla skälet att man begränsade motorstorleken till 1,5 cc. Denna verksamhet lockade i genomsnitt 6 - 8 deltagare per tävling vid var och en av de fyra deltävlingarna, men har även den minskat på senare tid p g a. det minskade juniorintresset. Ett par byggkurser har hållits som mött stor uppskattning.

Framtiden

Vi fortsätter att tjata om att folk bör prova på linflyg, det är både lättare och svårare än Du tror. – Lätt därför att det bara är att besöka t ex oss i Red Baron någon lämplig lördag i grusgropen Älta, för att lära Dig flyga runt, runt på cirka en kvart - längre flygtid behövst inte för den normalbegåvade piloten. – Svårt, därför att avancerad flygning kräver mer avancerade modeller.

Hur ser då framtidsutsikterna för linflyget ut? Dysterkorparna målar gärna upp en svart framtid och påstår att linflyget är dött. Själv tror jag att linflyget kommer att leva vidare, just därför att det är en mycket speciell form av modellflyg som inte liknar något annat. Jag tror också att de flesta linflygare är ganska speciella människor som ser en särskild utmaning i linflyget och som trivs med den personliga småskaligheten.

För alla dysterkorpar kan vi även nämna att årets VM i linflyg i Muncie, USA, samlade över 160 deltagare i de fyra tävlingsklasserna (högst tre deltagare per klass och land).

En annan stor linflygtävling i USA arrangerades av PAMPA-presidenten John Brodak (PAMPA = Precision Aerobatic Model Pilots Association). John äger en egen linflygfabrik med dito flygfält. Tävlingen samlade ännu fler deltagare än VM och det behövdes mer än 800 flygningar innan priserna kunde delas ut. Se gärna http://www.brodak.com/ När vi väl är inne på hemsidor, glöm inte läsa om linflyg på SMFF's egen hemsida: http://www.modellflygforbund.se/linflyg/

Med flera eldsjälar och med hobbyfirmor i Sverige som även saluför linflyggrejor borde det vara möjligt att flerdubbla intresset. Få skulle tänka sig att påstå att simning är tråkigt bara för att man saknar båt, men när det gäller modellflyg är det många som tror att det är helt nödvändigt att stoppa in en tyngande radio i flygplanet.

- Jag lovar, den gör ingen som helst nytta om man inte lärt sig vad som krävs för att ett flygplan skall flyga, och det gör man idag fortfarande väldigt bra inom både friflyg och linflyg. Med minskande grönområden borde linflyget vara idealiskt i förorterna till en storstad, eftersom bara ett begränsat utrymme behövs att flyga på. Sen måste vi givetvis själva tänka på att inte flyga med de vassaste motorerna på de bullerkänsligaste platsernas och inte använda mindre propellrar än nödvändigt för att hålla ljudnivån på en så låg nivå som möjligt.

Willy Blom

Ållebergs Open 2004

Segel

Nybildade Ållebergs Modellflygfklubb i Falköping fick en "flygande start" av säsongen 2004 då man återupptog den forna stortävlingen Ållebergs Open för modellsegelflygplan i klassen F3B-T som legat i "träda" sedan 1996.

På tävlingsdagen, lördagen den 22 maj, kom det inte mindre än 54 startande till Falköping för att göra upp om det nya vandringspriset. Vädret var i det närmaste perfekt men något kyligt. Publiken var stundtals uppe i 300-400 åskådare.

När grundtävlingen var avslutad så visade det sig att två piloter, Joakim Ståhl samt Mattias Carlsson (båda från klubben Ikaros i Örebro), hade lyckats hamna på 1170 poäng och ter piloter – Rolf-Erik Blomdahl från Herrljunga, Jonas Blomdahl (Ikaros) samt Henrik Karhusaari från Kungsängens Mfk hade fått två poäng mindre (1168). Första omflygningen gällde placeringarna 3-5 Här lyckades Jonas Blomdahl bäst och slutade trea i tävlingen. Fyra blev Rolf-Erik Blomdahl och femma blev Henrik Karhusaari.

Särflygningen om förstaplatsen och samtidigt vem som skulle få den första inteckningen i vandringspriset som ÅMfk ställt upp med avgjordes när Joakim Ståhl efter en mycket jämn kamp drog det längsta strået och besegrade sin klubbkamrat Mattias Carlsson som blev tvåa i tävlingen.

I juniortävlingen vann Martin Alaby från Herrljunga före klubbkamraterna Jack Björnberg på andra plats samt Robin Sandberg på tredje plats.

Tävlingen hade dessutom glädjande nog en kvinnlig deltagare i Christina Hurtig, Stockholm. Tävlingsresultat finns att skåda på vår hemsidan:
www.rcflyg.com

Nästa års Ålleberg Open äger rum den 21 maj 2005.

Rolf Maier, ÅMfk

Segraren Joakim Ståhl från klubben Ikaros i Örebro.

De segrande juniorerna.

De segrande seniorerna.

Köp grejer från SMFF!

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

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

Förbundsmärke, blazermärke	30:-
Slipsklämma med förbundsmärke	40:-
Nyckelring	10:-
Pins	10:-
SMFF-dekal	10:-
SMFF-dekal, 8 st på karta 30 x 30 mm	10:-
Registreringssiffror, ark	60:-
Handbok "Att vara modellflygledare"	20:-
Handbok "Modellflygets grunder"	20:-
Handbok "Vi modellflyger", 2 delar	20:-
50-Hörnan. 50 olika "Bagges Hörna med ritningar med mera kul för juniorerna	100:-
AMA Cub, introduktionsmodell, byggsats	25:-
Thermal Dart, lite större AMA Cub	60:-
LINUS, linmodell, enbart ritning	30:-
Klädselpapper, gulot, 12 g/m² per ark	5:-

Till klubbar

Modellflygmärken, brons, silver och guld Prov skall avläggas	25:-
Distansmärken 1, 2, 5, 10 mil Kontrollant erfordras	30:-

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

Segel

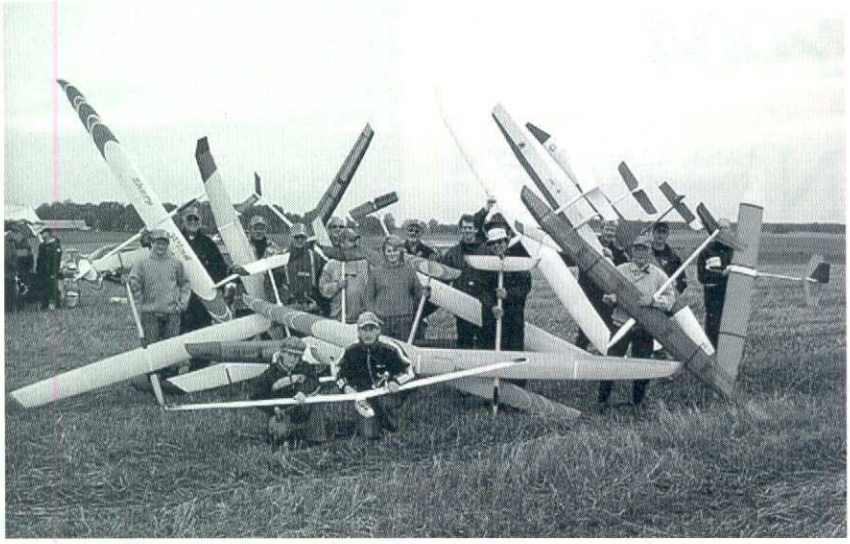
"Nasko Open" 2004

Vad krävs för att göra modellsegelflyget mer attraktivt?

I détorka har rått inom modellsegelflyget de senaste åren med vikande antal piloter ute på klubbfälten samt så har de olika tävlingsaktiviteterna sett ett kraftigt manfall vad gäller startfälten m m.

Just därför bestämde sig Rolf-Erik Blomdahl (Herrljunga Mfk) tillsammans med Rolf Maier (Ållebergs Mfk), förra vintern att titta och analysera problemen varför denna nedåtgående trend fanns där samt vad man skulle kunna göra för att förändra bilden och göra modellsegelflyget mer attraktivt igen för framtiden och vad som krävdes för att "locka ut" piloterna till gemensamma flygaktiviteter m m.

Efter överläggningar kom vi fram till att en mer propagandabetonande form av tävling med mer lek än allvar skulle kunna vara rätt väg att gå för att fånga upp både juniorer och nybörjare samt dom erfarna tävlingspiloterna. Därför föddes tanken på en cup, öppen för alla piloter i Sverige, som sträckte sig mellan mars och september med ca 6-7 deltävlingar skulle kunna vara melodin. Sagt och gjort. Klubbarna i Skaraborgs län inbjöds till en informations kväll där idéerna presenterades.



Representanter för sex klubbar

Representanter för sex klubbar (Skövde, Tidaholm, Falköping , Herrljunga, Kättilstorp och Lidköping) fanns på plats och tyckte att upplägget var helt perfekt. Nu kunde man samla ett större likasinnade gäng och flyga/tävla tillsammans mot varandra och byta erfarenheter. Gemensamma regler instiftades gällande för samtliga deltävlingar. SMFF/AU Segel kontaktades som enbart var positiva och stöttade denna cup till 100%. Av samtliga piloter krävdes en giltig tävlingslicens, det var fritt fram på modellsidan. Varje arrangör fick själv bestämma startmetod – el-winsch, gummirep eller springstart. Alla klubbar valde el-winsch kombinerat med gummirep för de mindre modellerna och de mindre rutinerade piloterna.

Nasko Hobby Shop tillfrågades om de kunde tänka sig bli huvudsponsor för cupen. Här fick gänget ett positivt svar och därmed kallades årets cup just för " Nasko Open". Ansvarig huvudarrangör och sammanhållare för cupen har varit Ållebergs Mfk.

Det beslutades att sex deltävlingar skulle arrangeras och finalen skulle äga rum i Falköping. Dessvärre hoppade en klubb av innan cupen påbörjades och då tog Herrljunga Mfk på sig att arrangera två deltävlingar. Bland dom sex deltävlingarna så räknades resultaten ifrån dom fyra bästa tävlingarna för respektive pilot.

En egen webbsida konstruerades av Johan Lindell (Falköping) där löpande information till dom tävlande kunde följas upp. Tävlingsresultaten lades in allt eftersom en deltävling var utförd samt så fanns där en sammanställning på samtliga tävlande och deras resultat.

Total segrare efter final omgången som hölls i Falköping den 19/9 blev till slut Conny Andersson från Herrljunga med Rolf-Erik Blomdahl som tvåa samt Sören Svantesson också Herrljunga på tredje plats. Glädjande nog så fanns "åldermannen" i gänget, Stig Sjöstedt från Lidköping (72år gammal) på en hedrande fjärdeplats med undertecknad på femteplats.

Total sammanställning finns att läsa på vår hemsida: www.rcflyg.com/naskoopen.

Segrarna

Lite kuriosa om Nasko Open

Fem klubbar har deltagit som arrangör (Skövde Mfk, Herrljunga Mfk, Ållerbergs Mfk, Lidköpings Mfk samt Kättilstorps Mfk).

Sex deltävlingar har arrangerats varav de fyra bästa räknades/pilot.

31 olika piloter har deltagit bl a ifrån Skaraborg, Småland och Västervik.

Över 350 starter har genomförts med endast tre haverier!

Totala segraren, Conny Andersson,

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
Öppet: Vardag 12-18, lördag 10-13
Flädie Kyrkoväg 1 • 237 91 BJÄRRED
www.skanehobby.se

RC-FLYG TILL LÅGA PRISER
MODELLFLYGARNAS MECCA!
o Futaba, Sanwa
o Enya, OS
o Byggsatser: Pilot, SIG, TopFlite, Model Tech, Great Planes, Graupner, Marutaka
o Stort balsasortiment
o Utökad tillbehörssida
o Postorder, ingen egen katalog
o Ring för information
R/C Elektronik & Hobby
Tel & Fax 0920-22 58 61
Vattentornsvägen 12 • 951 61 Luleå

vann fyra av sex deltävlingar som han ställde upp i.

Två piloter ställde upp i samtliga sex deltävlingar. För varje seger erhöll man 25 poäng och neråt, till finalen fick alla deltagare 5 extra poäng.

Finalen innehöll 18 piloter. Från varje deltävling lades 5:-/startande till en gemensam pott för att inhandla bucklor till de tre första platserna. Nasko Hobby Shop skänkte sex stycken priser, bl a fem modeller, som lottades ut bland deltagarna. Varje deltagare fick en lott/tävling som man ställt upp i.

Sammanfattningsvis kan vi nu konstatera att Nasko Open blev en succé precis så som vi hade hoppats och samtliga berörda piloter/klubbar som deltagit på ett eller annat sätt i Nasko Open har haft väldigt kul tillsammans och allt har löpt på perfekt, där alla ställt upp för varandra samt tagit hand om nybörjarna på ett utomordentligt fint sätt. Trots att deltagarna varit konkurrenter så har man tipsat varandra hela tiden vart termiken har funnits m m. Flygvädret har varit genomgående perfekt, ingen deltävling har fått ställas in utan de har genomförts som planerat.

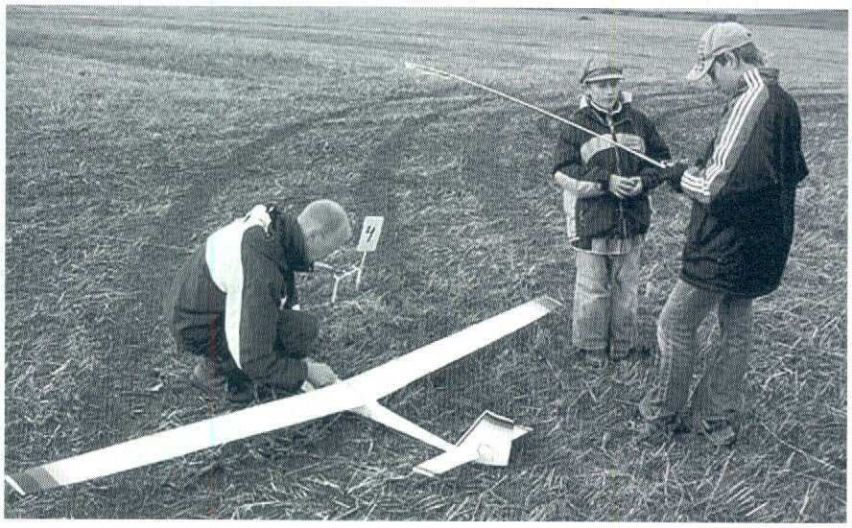
Nasko Open har varit bästa tänkbara propagandan för modellsegelflyget. En varm eloge samt ett stort tack till deltagarna och arrangörs klubbarna samt Nasko Hobby Shop som alla dragit sitt strå till stacken på bästa tänkbara sätt. En analys kommer att genomföras av deltagande klubbar inför nästa års säsong där förbättringar /förändringar kommer att plockas fram. Redan nu kan det konstateras att det blir en uppföljning och en cup till nästa år då årets piloter redan börjat att planera och boka in sig. Sannolikt kommer det även att bli fler piloter då ryktet spridit sig nu ute i landet om vår cup och hur gemytligt vi har haft det tillsammans.

Mer info kommer på vår hemsida.

Som en ren spinn-off effekt så har vi märkt att flertalet av deltagarna passat på att upptäcka de fina hangen på Ålleberg där vi både under och nu efter cupens avslut träffats regelbundet t ex som sista helgen i september så var vi inte mindre än 29 piloter på hanget varav 14 modeller som mest kunde räknas ihop uppe i luften vid ett och samma tillfälle. Flertalet av dessa piloter hann inte ens att äta lunch…! Så trevligt var det.

Rolf Maier, ÅMfk
(huvudansvarig för årets NaskoOpen)

Stark koncentration…



Familjen Nabbing.

Oj, vad högt!

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

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!

UMEÅ
Den KOMPLETTA hobbybutiken för radiostyrt.
SLÖJD HOBBY
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

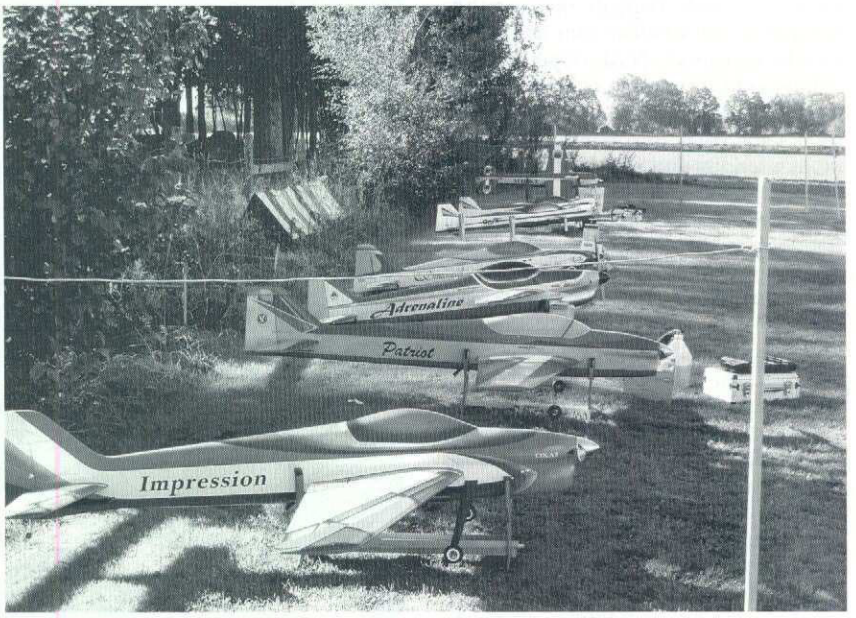
HUDIK HOBBY
Varvsgatan 12 • Hudiksvall
FLYG • BIL • BÅT
Byggsatser • Motorer • RC-anläggningar • Bilbanor • Tillbehör och mycket annat
Välkomna in eller ring!
Tel & Fax 0650-993 31
Vi skickar även mot postorder!

F3A

Linköpingseskaderns traditionella höstävling

Den 11 september arrangerade Linköpingseskadern (LEN) höstävling i F3A. LEN:s höstävling är nästan en institution när det gäller F3A-tävlingar i Sverige. Årets tävling lockad 13 deltagare, sex i F3A FAI och sju i F3A Nordic.

Klockan 0900 började briefingen ledd av Anders Johansson. Under vintern hade klubben byggt till sin klubbstuga vilket innebar att briefingen för första gången hölls inomhus. Klubben har även skaffat en whiteboard. Anders hade mycket pedagogiskt skrivit upp alla punkter på whiteboarden redan före genomgången. Tävlingen inleddes sedan med omgång 1 i F3A Nordic. Arrangörerna hade som målsättning att man skulle hinna med 3 omgångar redan på lördagen eftersom vädret enligt prognosen skulle bli avsevärt sämre till på söndagen.



En hel rad modeller på lördagsmorgonen – klara för tävlingsstart.

Publik

På lördagsförmiddagen dök det upp en hel busslast från Vetlanda som ville titta på tävlingen. Det är mycket positivt med publik på våra tävlingar! För att kunna följa flygningen bör man sitta 5-10 meter bakom domarna och känna till vilka flygprogram vi flyger. Som publik kan man med fördel gå in på www.rcsweden.com och dra ut flygprogram i förväg eller ta kontakt med tävlingsledningen när man kommer fram och be och få låna ett flygprogram.

F3A Nordic.

F3A Nordic har blivit en tuffare klass än någonsin. Efter att tävlingsresultaten räknats samman och normaliserats kan man konstatera att skillnaden mellan första och sista placering är mindre än i F3A FAI. Anders Forsberg tävlade på sitt hemmafält och hans värsta konkurrent Urban Forslöv var laddad till max. Sven Löfqvist gjorde en kanonstart och låg trea efter första omgången. I andra omgången drog Urban det längsta strået även om Anders flög på en jämn och hög nivå. Sven flög inte fullt lika bra i omgång två. Uppstickaren omgång två var Kjell Mattsson. Kjell höll en jämn nivå under hela tävlingen. Anders Forsberg tog lätt hem omgång tre med bred marginal. Längre än så hann man inte under lördagen eftersom LEN har en överenskommelse med sina grannar att inte flyga efter klockan 1800 på lördagar. På söndagen hade vädrets makter ändrats. Det blåste ca 8 meter per sekund, solen "lyste" med sin frånvaro och hösten gjorde sig påmind. Både Anders och Urban kämpade om första platsen. Både Urban och Ander flyger stabilt och bra. Till slut drog Anders det längsta strået, den här gången.

F3A FAI

Tävlingen i F3A FAI hade egentligen 2 tävlingar i tävlingen. Den mest intressanta tävlingen var vem av grenens tre storstjärnor Anders Johansson, David Lundström eller Bernt Olsson som skulle vinna. Bernt håller för närvarande på att flytta till en större lägenhet och har inte hunnit träna så mycket. Anders har fått en liten, alla som har fått barn vet vilka konsekvenser det får på modellflygandet. Anders och David hade dessutom hemmaplan. Det är tufft i toppen. Efter första omgången låg David först, tätt följd av Anders och Bernt. Andra omgången drog David ifrån ytterligare. I tredje omgången på söndagen hade vinden tilltagit. David flyger en Fashon-line som enligt David flyger sämre när det blåser. Omgång tre vann Bernt. Trots blåsten tog David hem sista omgången med minsta möjliga marginal.

I den andra "tävlingen" tävlade bröderna Pettersson och undertecknad. Som tur för mig så har båda bröderna tränat dåligt och när det gäller Mikael i princip inte alls (6 starter i år). Att Mikael ändå flög så bra som han gjorde bådar inte gått för mig nästa säsong. Varken Mikael eller Benny behöver träna särskilt mycket för att slå mig. Så grabbar – träna sparsamt nästa år...

Macoystift

För er som läst min artikel från Trollhättan så vet ni att jag kör med Macoystift. Benny eller om det var Mikael, kan inte håller isär de båda, frågade om jag körde Macoy i min OS 140 också. Givetvis – svarade jag. När ingen såg på frågade samma brorsa om han kunde få köpa ett Macoystift för att testa i sin OS 140 rx. Givetvis, jag lovar att inte skvallra. Inför nästa år, träna inte och använd OS F stift så jag har en chans.

Edvard Källs Patriot i förgrunden, publik i bakgrunden

Arrangemang i LEN klass!

Tävlingsledningen med Anders Johansson i spetsen har god rutin och vet hur man effektivt får en sån här tävling att fungera. Tomas Johansson med fru ansvarade för maten, flygarlunch, vilket innebär potatissallad och kassler – smaskens. Det är bra att man lägger på några kronor på tävlingsavgiften och fixar lunch åt deltagarna så att lunchen inte behöver ta allt för lång tid i anspråk. I övrigt såldes korv med bröd, läsk och godis. Bra för tävlande, besökare och klubbkassan.

Lördagskväll – är grillkväll

Alla deltagare blev inbjudna till Sven på grillkväll. Sven hade fixat en rejäl laddning fläskkotletter som jag och Sven grillade, smaskens. Maten avnjöts på Svens uteplats. Tack! Sven med fru för en mycket trevlig kväll! Under kvällen diskuterades det aldrig sinande ämnet 2-takt eller 4-takt. Bernt kör med en ny YS 160 "dingo" med insprutning. Motorn drar en 17*12 propeller med samma varvtal som en OS 140 rx utan att för den delen vara tyngre. Är man duktigt på motorer så är YS motorn ett kanonval. Bra drag, inga ketchupeffekter och motorn bromsar i vertikalen ned. Elmotorer börjar komma mer och mer i F3A. EM 2004 vanns av Roland Matt och han körde med en elmotor. Jag tror att om reglerna tillåter elmotorer så kommer dessa att bli fler i framtiden. Elmotorer är bekväma, tyst och risken för strul är minimalt. Tänk själva – starttillstånd! Och innan domaren hunnit säga – du har tre minuter på dig så är man upp i luften... Vadå, har du hög tomgång. Fick du motorstopp??? Å andra sidan finns det ju elflygklasser. Så vi får väl se hur regelboken utvecklas över tiden.

Modeller

F3A-flygare börjar allt mer köpa färdiga modeller eller långt fabricerade byggsatser. Wolfgang Matt, flerfaldig Europa- och Världsmästare sålde tidigare ritningar. Modeller som Safir, Rubin och Diamant är kända modeller. När 2*2 meters regeln började tillämpas så säljs det tydligen inga ritningar. Som tur var så kunde jag köpa en Patriotritning av Anders Johansson i slutet av 1900-talet. Sen har Anders Johansson ändrat olika saker fram och tillbaka och jag har försökt hinna med i utvecklingen. Jag har också, klåfingrig som jag är, försökt "förbättra" här och där. Min ritning blir mer och mer kaotisk. Tyvärr innebär det mycket utvecklingsarbete att ta fram en ny modell och att det är svårt att få en balsakonstruktion att hamna under 5 kg. Ni som läst mina artiklar i MFN om hur jag bygger en patriot vet vad jag pratar om. Glasfiberkropparna har svällt ordentligt på senare år. Med modern fiberteknik så kan man bygga starka, vridstyva och lätta fiberkonstruktioner. Skulle man försöka bygga en träkropp i den storleken så skulle man, enligt min bedömning, inte ha en chans att klara 5 kg gränsen och samtidigt få en modell som håller ihop. När det gäller vingarna är det lite intressant att de plankade cellplastvingarna inte försvunnit till förmån för fibervingar. Än .. borde man tillägga. I dagsläget kan man köpa nästan färdiga 2*2 meters F3A-modeller för under 5000:-. Man kan köpa långt fabricerade byggsatser med glasfiberkroppar för under 10 000:- osv. Jag räknar med att mina patrioter kostar ca 4000:- att bygga från första träbit till sista ok. Sedan måste jag givetvis lägga till motor och radioutrustning.

Tyvärr innebar regeländringen med fri motorstorlek, 2*2 meter och max fem kg att klassen blivit mer otillgänglig. Man kommer inte från det faktum att större modeller kostar mer. Samtidigt så flyger modellerna bättre, är inte så vindkänsliga och är lätta att landa. Det innebär i sin tur att flygprogrammen blir allt svårare. Återigen måste jag konstatera att flera nordicpiloter både har utrustning och skicklighet att gå upp en klass. Samtidigt har jag en viss förståelse för deras vilja att vara kvar i Nordic. F3A FAI kräver betydligt mer träning för att bara klara av att göra alla manövrar rätt. Sambandet mellan de större modellerna 2*2 meter och svårare flygprogram är tydligt särskilt när det gäller finalprogrammen. Tyvärr blir den logiska konsekvensen att steget "upp" till F3A FAI blir större och längre. Det blir även tuffare och tuffare att hänga kvar i klassen.

Text och foto: Edvard Käll

Anders Patriot väger bara 4,4 kg

Bröderna Petterssons konstruktion Adrenalin

LEN's Hösttävling 11-12 september 2004 Tävlingsresultat

F3A	Klubb	Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Omg. 4	Total
David Lundström	Linköpingseskadern	1000	1000	~~955,9~~	1000	3000
Bernt Olsson	Stenungsund	~~983~~,7	989,6	1000	992,0	2981,6
Anders Johansson	Linköpingseskadern	987,2	985,0	982,1	~~964,4~~	2954,3
Edward Käll	MFK Micro	825,3	~~763,6~~	774,7	773,0	2373,0
Benny Petersson	Stenungsund	775,8	749,1	~~705,6~~	790,2	2315,1
Mikael Petersson	Stenungsund	666,3	703,6	~~628,7~~	648,9	2018,7

Nordic	Klubb	Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Omg. 4	Total
Anders Forsberg	Linköpingseskadern	1000	~~959,8~~	1000	1000	3000
Urban Forslöf	Strängnäs	964,9	1000	~~894,7~~	978,8	2943,7
Kjell Matsson	Sigtuna MFK	~~852,0~~	871,6	892,8	879,1	2643,5
Tomas Johansson	Linköpingseskadern	838,4	870,6	~~796,0~~	868,5	2577,5
Bo Hansson	Kungsbacka MFK	~~765,3~~	831,4	794,1	859,0	2484,5
Sven Löfqvist	Linköpingseskadern	891,9	789,2	~~0,0~~	721,1	2402,2
Lennart Rönnestig	Södertälje MFK	709,8	~~593,1~~	720,1	690,3	2120,3

Futaba Aerobatic Scale Cup final

Så var äntligen cuptävlingen avgjord. Efter en trevande inledning var tävlandet igång. Första deltävlingen blev inställd för vädrets makter och den andra för att för få hade anmält sig. Men efter det lossnade det och de tre deltävlingar kunde genomföras som behövdes för att kåra en vinnare. Det var en hård sista tävling. Det blåste och regnade i ett, så vi fick uppskjuta tävlingen två timmar. Det hade inte slutat att regna när vi startade men det var lite lugnare. Micke Svensson hade vunnit två tidigare deltävlingar och var ganska så säker vinnare. Om det hade inträffat något haveri, så kunde han ha förlorat det hela. Det märktes att Micke var nervös inför finalen.

Flygningen

Efter lottningen för flygningen och genomgång av det hemliga programmet så var det dags att starta. Först ut var Peter från Botkyrka MFK. Det märktes att vädret hade ställt till en hel del. Motorer som var svårstartade och blöta modeller som skulle upp i luften. Peter försökte att få igång sin motor men det slutade med att han fick ge upp. Han fick lämna walk over, och nummer två fick starta. Micke Svensson var nummer två och han fick igång motor och startade. Nervositeten var stor, men flygningen skulle genomföras. Det började med att motor gick dåligt i det kända programmet. Figurerna blev dåliga och det var inte bättre, för att vi hade en ganska kraftig vind i ena riktningen. I motvind var det inte svårt att få till ganska bra figurer, men i medvind for man ganska fort ned mot boxens begränsning. Så flygningen blev inte bra för Micke.

Som tredje flygare ut var det jag. Under året som gått har jag använt mej av en OS 91:a fyrtaktare i min Ultimate 10/300 och det har varit lite i det klenaste laget. Jag är den ende som har använt mej av fyrtaktmotor så det har gällt att planera flygningen så att det har räckt till med motorkraft. För att få ut bästa effekt ur motorn så har jag haft några knep. Nitat bränsle för att få en bra gång på motorn, vibbrapump monterad för att få ett jämnt bränsletryck och sist justerbar bränslenål via radion för att kunna justera bränslet under flygning. Det har gjort att motorn har fungerat mycket bra under året, så även vid denna deltävling. Det fungerade så bra, att efter det att alla hade flugit igenom det kända programmet så var jag vinnare av första deltävlingen.

Hemliga programmet

Micke var åter först ut i det hemliga programmet. Nu var motorn justerad så blev bättre fart på modellen. Nervositeten var åter påfallande stor för Micke och flygningen i det hemliga flöt dåligt vilket innebar att Micke kom sist. Jag klarade mej bra i det hemliga vilket innebar att jag kom etta tätt följt av tvåan Ted Domadej. Men Micke var ohotad eftersom han hade genomfört denna deltävling och hade två vinster från dom tidigare tävlingarna. Och en lycklig vinnare hade vi när finalen hade avgjorts. Vinnaren av en Futaba FF9 extrautrustad till ett värde av 10 000:- blev Micke Svensson Stockholms RFK. Grattis Micke!

Vi kommer att fortsätta med den här tävlingsformen även nästa år, så känner du för att deltaga så får du börja bygga nu under vintern. För att få information gå in på hemsidan och läsa om reglerna och tävlingsplatser för 2005. Adressen är http://user.tninet.se/~xgz689y/aerobatic/

Futaba Aerobatic Scale Cup

		Deltävling 1	Deltävling 2	Totalt
Mikael Svensson	SRFK	1000	1000	2000
Ted Domadej	SRFK	937.18	687.39	1624.57
Mikael Hansson	SRFK	684.94	787.17	1472.11
Peter Lazarz	SRFK	1000	0	1000
Peter Österlund	BRFK	340.05	597.89	937.94

Skalamöte i Norrköping

Den 9-10 oktober hade vi skalamöte i Norrköping där årets tävlingar och den kommande framtiden diskuterades. Det har hänt en hel del under året som har varit både positivt och negativt. Det positiva att det har försökts att arrangera tävlingar i både bra och mindre bra förhållande och det negativa i att tävlingar har inställts. Det är kanske inte så lätt att alltid uttrycka sig i mail på ett sådant sätt att alla förstår rätt och det missuppfattas. Det var bra att få träffas och ventilera våra åsikter i detta ämne och reda ut missförstånden mellan skalaflygare både från den södra delen, som den norra. Så min skrivelse i förra numret av MFN var kritiken hård mot södra Sverige, men den var inte riktad till alla. Den hårda kritiken tar jag tillbaka och vi har rätat ut detta och ser fram emot ett rikt flygår under 2005.

Under året har vi försökt att arrangera alla tävlingar som var planerade och det har väl fungerat ganska bra. Ett inställt SM i Karlsborg var det som gjorde att det blev en inställd UT tävling i Stockholm. Tullinge blev platsen för årets SM. Tredagars tävlingarna i Hellsingborg och Göteborg genomfördes.En del kritik mot att det var tredagarstävlingar har framförts. Trotts att det blåste och regnade genomfördes tävlingarna. Det var väl det som årets alla flygträffar har upplevt. Regn och eller blåst på mer eller mindre alla deltävling. För skalaflygtävlingarna är det ofta till besvär med ofullständiga flygomgångar, men för arestin brukar det gå bra. Det syns på sammanställningen i år. Arestin är den klass som har kunnat genomföra alla deltävlingar och flygomgångar.

VM i Polen blev inte en framgång som jag hoppats på. Tyvärr så har vi vissa domare emot oss. Tur att vi snart själva skall arrangera VM och får bestämma vilka domare som skall vara med. Det började dåligt med att Tjolle tappade sin modell innan resan skulle börja, varvid reservmodell togs fram. Det konstiga var att den placerades bättre än ordinarie modellen. Börge Sebring och Ulf Jörnheim fick inga bra statiska poäng, men genomförde flygningarna på ett bra sätt. Tyvärr så är dom statiska väldigt viktiga.

Under året som kommer skall vi försöka att använda oss mer av hemsidan. Vi kommer att lägga ut alla tävlingar där och alla anmälningar kommer att finnas på hemsidan. Dels så är det ett bra sätt att se hur många som kommer till deltävlingarna plus om något skulle inträffa går det att lämna meddelande till tävlande.

Under 2005 kommer det att arrangeras fem UT tävlingar i skala och sex arestitävlingar. SM kommer att arrangeras på Bråvalla i Norrköping den 16-17 juli 2005. Det är en förberedelse och ett genrep inför VM 2006. EM i Portugal kommer att arrangeras den 25 aug-4 sep 2005. Ett arrangemang som också är klart är jet VM i Ungern. Det kommer att vara den 25 juli-7 aug. 2005. Våra tävlingar återkommer jag med senare när alla platser och tider är klara.

Det kommer att hållas flera domarkurser fram till SM:et. Dels nu den 13 november i Stockholm och den 20 november i Göteborg. Vi kommer även att träffas inför våren och träna domarna på flygmomentet. Tid och plats"återkommer jag med.

Så du som känner för skala, bygg under vintern klart ditt skalaprojekt och kom till SM i Norrköping och tävla inför VM 2006.

AU skala Mikael Hansson
arestimicke@telia.com

Text och foto: Mikael Hansson

En glad Mikael Svensson med en ny Fubata FF9

Mikael Svenssons Cap 232, vinnare av cupen samt
Mikael Hanssons Ultimate, vinnare i sista deltävlningen

KLIPPAN
HOBBYGÅRDEN Klippan
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

KALMAR RC-CENTER
Din specialist på Radiostyrd Hobby
Flyg Helikopter Bil Båt
Vi säljer allt
KYOSHO
även agent i Finland!
VARIO Rotor-Systeme Ull Streich
Exclusiv agent för Vario och
X-cell Helicopters samt SAB rototblad
X-CELL
Besök gärna vår webshop
www.rc-center.se
Vi skickar gärna
på postorder
Wismarsvägen 10 39354 Kalmar Tel/fax 0480-29459 070-5301510

Rynos Hobbyshop
Bergsbrunnagatan 18 • Uppsala
Öppettider: 13-18,00 vardagar
Telefon: 018-13 57 00
VI HAR FULL SORTERING PÅ BLA:
Futaba GWS
GREAT PLANES
pactra
PRO STAR
BLACK HORSE MODEL
TWM THE WORLD MODELS
Endast butiksförsäljning – ingen postorder

Segelflygbogsering

Elflyg

När man läser om bogsering av segelmodeller så handlar det ofta om giganternas kamp mot elementen, alltså stora modeller med stora motorer som brakar iväg upp i lufthavet.

Jag vill visa att även vi som sysslar med små elmodeller kan syssla med segelflygbogsering.

Buster från Modellflygnytt nr 5/03 är modellen som vi använder när vi sysslar med denna häftiga del av vår fina hobby. Motorn i Buster är numera en ST-370 alltså en växlad och timad 300 motor. Den har kullagrad axel och är en riktig pärla. Drivacken är en 2 cells 1200 ma. Li-Pol. ack.

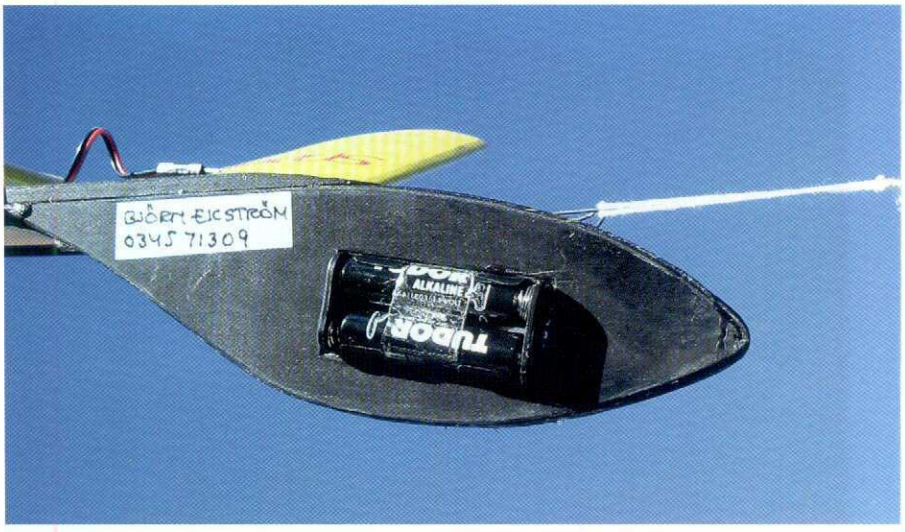
Seglaren på bilderna är en enkel apparat med 1200 mm spännvidd. Kroppen består av en balsalist och även i övrigt så är det mesta avskalat, jämför med Buster. Bogserlinan kan vara sisådär fem meter lång, gärna en bomullstråd som syns bra.

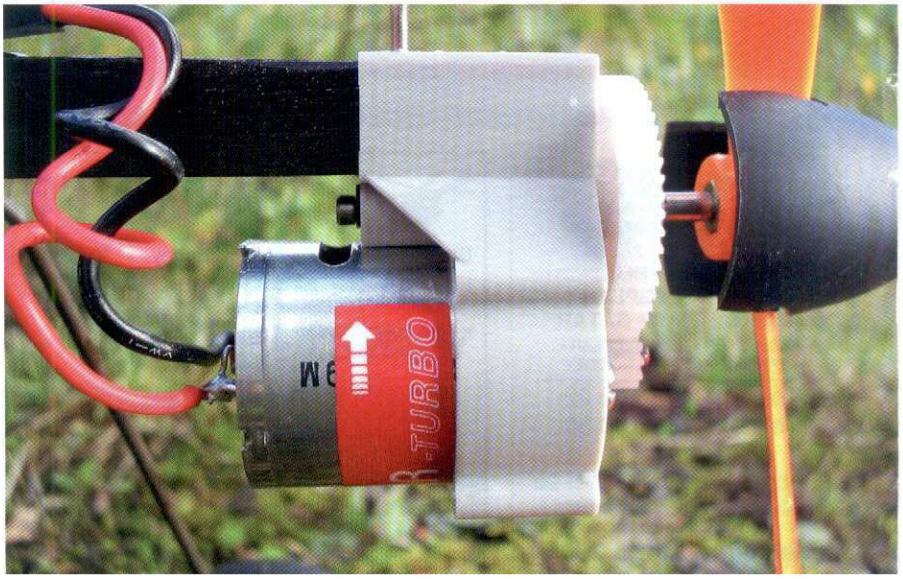
Starten är enkel, bogsermodellen startar från marken som vanligt och segelflygaren springer några steg och släpper sin modell utan att kasta den.

Det går lätt att bogsera till stor höjd, efter att jag trimmat svag stigning och vid vänstersväng. Släppet i nosen på segelmodellen sköts av höjdroderservot så när segelflygaren drar full höjd ett kort ögonblick så lossnar linan.

Avsikten med dessa rader är att gjuta mod i oss som sysslar med små modeller och visa att vi kan vi också, det är bara att försöka man kan inte mer än misslyckas.

Text: Björn Ekström
picostick@spray.se
Foto: Mats Strömberg





www.el-fly.dk

Se de sidste nye priser, modeller m.m. på internettet som vi opdaterer løbende. Alle priser i DKK

IN-DOOR, Depron

Quasar, spv. 88 cm, leveres malet. 495,-
Vægt 250-270g. til 3 x Li-Po
Motor AXi 2212/34 + TMM0810-3 925,-

Laser 200, spv. 80 cm, (Rød/Blå) 325,-
Vægt 195-220g. til 2 eller 3 x Li-Po
Motor Typhoon 06/3D + TMM1210-3 900,-

Shock-Flyer, spv. 80 cm, leveres malet 275,-
Vægt 185-220g. Til 2-3 x Li-Po. Fås som:
Egde 540T, Extrema 330S og Super Star.
Ikarus motorsæt m. propel(3 x Li-Po) 245,-
Børsteløs for mere power og min. vægt
AXi 2208/34 + TMM0810 (2 x Li-Po) 900,-

Tojeiro, spv. 70 cm, 399,-
Vægt 220-270g. Til 2 - 3 Li-Po.
AXi 2208/34 + TMM0810-3(2 x Li-Po) 900,-
Motor Typhoon 06/3D + TMM1210-3 900,-

Ultimate, spv. 69 cm, 399,-
Vægt 220-270g. til 2 eller 3 x Li-Po
AXi 2208/34 + TMM0810-3(2 x Li-Po) 900,-
Motor Typhoon 06/3D + TMM1210-3 900,-

IN-DOOR, EPP

Blade, spv. 85 cm, leveres malet. 395,-
Vægt 195-250g. 3 x Li-Po
Motor AXi 2212/26 + TMM1210-3 1025,-
MicroTex motor + TMM0810-3 800,-

BØRSTELØSE MOTORER

Børsteløse fartregulatorer og motorer fra alle de førende producenter.

HCS 23/8/15E *PYTHON 30*

HCS 20/8/16E, 31g til 2-3 Li-Po celler 365,-
HCS 23/8/12E, 38g til 2 Li-Po celler 365,-
HCS 23/8/15E, 38g til 2-3 Li-Po celler 365,-
PYTHON 30, 25g til 2-3 Li-Po celler 400,-
PYTHON 60, 32g til 2-3 Li-Po celler 400,-

Motor og regulator som sæt.
HCS E motor + TMM 0810 regl. 750,-
PYTHON motor + TMM0810 regl. 800,-
Se mere på www.el-fly.dk

AXi2204/54, 24g til 2-3 Li-Po celler 500,-
AXi2208/x, 41g til 2 Li-Po celler 500,-
Axi2212/x, 52g til 2-3 Li-Po celler 525,-
Bagmonteringen og propelnav 115,-
AXi 2808/xx 78g, 7-8 celler 8x5-10x6 600,-
AXi 2814/xx 131g, 7-8 celler 9x5-10x5 650,-
AXi 2820/10 161g, 7-10 c. 10x5-12x8 700,-
Typhoon micro 06 serien, 43g (6/3D) 400,-
Typhoon micro 15 serien, 73g 460,-
Mega RC 400/15/x, 7-10c. 63g. 10x6 495,-
Mega AC 16/15/x, 7-10c. 76g. 6x4-8x6 625,-
Mega AC 22/20/3, 3E, 4, 7-8c. 165g. 675,-
Mega AC 22/30/x 7-12c. 224g 12x8 795,-

Motor og regulator som sæt.
AXi 2204/54 + TMM 0810-3 regl. 900,-
AXi 2208/34 + TMM 0810-3 regl. 925,-
AXi 2212/26 + TMM 1210-3 regl. 1025,-
AXi 2212/34 + TMM 1210-3 regl. 1025,-
Typhoon M05/3D + TMM 1210-3 regl. 900,-
Typhoon M06/3D + TMM 1210-3 regl. 900,-
Typhoon M06/24-14 + TMM 1210-3 900,-
Mega RC 400/7/12 + TMM 0810-3 875,-
Mega RC 400/15/5 + Jes 18-3p ADV 995,-
AXi 2820/10 + TMM 4012 (10 c.) 1400,-
AXi 2826/10 + TMM 4016 (14 c.) 1500,-
Mega AC 16/15/4 + Jes 30-3p (8 c.) 1150,-
Mega AC 22/20/3 + Jes 40-3p (7 c.) 1300,-

FLYSIMULATOR

Expansion pack leveres gratis med Aerofly prof. så længe lager haves.

FLYSIMULATOR med interface kabel til senderen (Kræver elevstik i din sender)
Easy-fly + Piccofly + Add-On CD 395,-
Aerofly professional TILBUD 995,-

FLYSIMULATOR med (styreboks)
Easy-fly + Piccofly + Add-On CD 675,-
Aerofly prof. + interfacekab. 1.450,-
Har du simulator fra sidste år og mangler:
Add-On, CD til Easy-fly 195,-
Expansion pack vol.1 til Aerofly 320,-
Add-On 2,CD til Easy-fly(flere mod.) 195,-

Batterier og celler

NYT PRISFALD PÅ Li-Po

Lithium Polymer celler, løse med PCB
350HD, 350 mAh, 9g (20C ~ 6.8A) 80,-
640SHD, 640mAh, 17g(15C~ 9A) 85,-
700HD, 700 mAh, 15g(8C ~ 5,6A) 75,-
740SHD, 740 mAh, 21g(20C ~ 14A) 120,-
910SHD, 910 mAh, 23g(15C~ 12A) 110,-
1200HD, 1200 mAh, 22g(6C ~ 6,6A) 95,-
1250SHD, 1250 mAh, 34g(15C ~ 18A) 140,-
1500HD, 1500 mAh, 33g(8C ~ 12A) 115,-
2000SHD, 2000 mAh, 50g(15C ~ 30A) 195,-
3200SHD, 3200 mAh, 83g(20C ~ 64A) 375,-
Ring eller se de nye priser på www.el-fly.dk

Lithium Polymer pakker, færdig med stik
2 x 350HD med stik, 22g (6.8A) 255,-
3 x 350HD med stik, 32g (6.8A) 350,-
2 x 640SHD med stik, 38g(9A) fra 235,-
3 x 640SHD med stik, 55g (9A) fra 315,-
2 x 910SHD med stik, 48g (12A) 315,-
3 x 910SHD med stik, 70g (12A) 440,-
2 x 1250SHD med stik, 78g (18A) 400,-
3 x 1250SHD med stik, 112g (18A) 570,-
3 x 1500HD med stik, 100g (12A) 460,-
2 x 2000SHD med stik, 110g (30A) 520,-
3 x 2000SHD med stik, 165g (30A) 750,-
6 x 2000SHD(3S2P, 4000mAh),355g 1530,-
Li-Po balancer til 1 celle (elektronik) 78,-

PRISFALD PÅ Ni-MH CELLER

Ni-MH celler uden loddeflige
KAN 650 løse, 14x29 mm, 15g 15,-
KAN 1050 løse, 17x30 mm, 20g 17,-
GP 1100 løse, 17x30 mm, 20g 21,-
GP 3300 løse, 23x43 mm, 59g 44,-
Stort udvalg i IN-LINE loddet Akkupakker.

Ni-MH pakker uden stik (lille udsnit)
7 x KAN1050 færdigpak 225,-
8 x KAN1050 færdigpak 245,-
7 x GP 3300 færdigpak 420,-
8 x GP 3300 færdigpak 475,-

COMPUTERLADER

X-PEAK 3A, 1-10C, 1-3 Li-Po 585,-
JJ Power 4A, 1-12c, 1-5 Li-Po 750,-

APC slowflyer og Elektro propeller.
APC Brændstof standard og 3D propeller.
Vi har et stort sortiment af APC propeller til lave priser. Eks. 9x6E eller 10x4,7SF 35,-
Se hele listen på websiden.

ALFA MODEL

MIG 15, model i depron spv. 75 cm. 995,-
Vægt ca. 420g. Akku 8-9 celler / 3 Li-Po.
Med FAN + børsteløs motor +regl. 1995,-

Focke-Wulf Ta 183, spv. 80 cm med indbygget FAN og Børsteløs motor + regl. 1995,-

P-47D *FW-190A*

P-47D Thunderbolt, spv. 83 cm 825,-
Focke-Wulf FW 190A, spv. 85 cm 825,-
P-51D Mustang, spv. 85 cm 825,-
F4U-1 Corsair, spv. 81 cm 825,-
Sp. 300 m. 5:1 gear, APC 9x6SF og 8A regulator. 375,-

Alle Alfa modeller kommer færdigmalet og næsten færdigbygget.

Servoer, modtager m.m

D44 Micro servo 12 Ncm, 4.4g NYHED 160,-
D54 Micro servo 9 Ncm, 5.4g 150,-
Servoerne D44/D54 har et lavt strømforbrug.
GWS (Hype) servo, 7 Ncm, 9g 140,-
GWS (Hype) servo, 20 Ncm, 13g 130,-
HS-81 servo, 26 Ncm, 16g 160,-
HS-81MG med metal tandhjul, 19g 260,-
Jeti 4k / 5K modtager, 8-9g 250,-
Jeti 7k modtager, 15g 325,-
Jeti krystal til Jeti modtager 60,-

NYE JETI regulatorer til Li-Po eller Ni-MH/ Ni-CD cut off. Fås fra 6A til 45A.
Jeti regulator JES 006, 1.5 / 6g 175,-
Jeti regulator JES 012, 4 / 15g 250,-
Jeti regulator JES 020, 5 / 20g 315,-
Jeti regulator JES 030, 12 / 30g 375,-

Electric Flight Equipment

Hjørringvej 145D, DK-9900 Frederikshavn tlf. +45 98 43 48 72

Telefontid:
Mandag 13.00-20.00
Tirsdag 14.00-18.00
Onsdag 14.00-18.00
Torsdag 13.00-16.00 Kun ordre
Internetbestilling er åben døgnet rundt

Forretningen:
Mandag 15.30-20.00
Tirsdag 15.30-18.00
Onsdag 15.30-18.00
Torsdag- Fredag lukket
Lørdag efter aftale

Tjejer flyger – i alla flygsporter

"Tjejer flyger" gick av stapeln den 3-5 september i Borlänge. Modellflyget var där under ledning av Eva Larson och Kicki Lindgren. Modellflyget representerades av tre grenar: radio, lina och friflyg.

Koncentration. Stör ej. Foto: Georg Törnkvist

Koncentration. Stör ej. Foto: Georg Törnkvist

Vad är Tjejer flyger? Jo, ett evenemang där tjejer som håller på med flygsport träffas och utbyter erfarenheter och provar på varandras olika sporter.

Bland deltagarna kan nämnas Barbara, en tjej som klättrar på vingar och Mari som flyger lina. Några andra som tål att nämnas är den fina gruppen Sky Birds från Botkyrka flygklubb som flyger formationsflygning med sina motorsvaga flygmaskiner av typen Cherokee. Detta är perfektion och timing i sitt esse.

Startade på lördagsmorgonen

Evenemanget startade "på riktigt" med en briefing på lördag morgon. Verksamheterna började kl 09:00 pågick fram till klockan 11:50 då förberedelserna för flyguppvisningen inleddes. Flyguppvisningen innehöll alla flyggrenarna inom flygsportsförbundet. Vi fick se modellflyg i form av helikopter och linflyg combat. Sedan blev det alla andra grenar, så som avancerad flygning med segel, motor, formationshoppning i tregrupp från en Antonov AN2. Tidigt på morgonen så såg vi som var vakna en enormt tjusig ballong uppstigning tvärs över fältet. Flyguppvisningen avslutades 14:00 och verksamheten återgick till att prova på verksamhet.

Modellflyget blev tilldelade en hangar, som tömdes på allt som kunde vara i vägen, en gräsplätt för att flyga linflyg och en plats på den gemensamma informationspunkten vid de lokala flygklubbarnas hangar. Vid informationspunkten så visade vi ett informationsbildspel som presenterade modellflyget. En modellflygsimulator fanns tillgänglig för att folk skulle kunna prova och sedan komma flyga dubbelkommando nere i hangaren med en Butterfly-modell. Vi använde oss av fyra olika flygmaskiner AMA Cub, Flygmaskinen från ACKUS, som var en trevlig upplevelse, samt en maskin från MFT som heter Butterfly. Detta är en så kallad Slow Flyer av det lättare slaget, den fick epitetet sländan av tjejerna.

Modellflyget fick förstärkning av MFK Viggen från Borlänge. Dessa killar flög hela dagen samt stod för helikopteruppvisningen. Modellflyget riktade in sig på de yngre deltagarna och försökte entuasmera dessa till stordåd. Det fanns ungefär 25 färdigbyggda AMA cub och Flygmaskinen som man kunde välja mellan för att prova. Alla byggda med samma kärlek till modellflyget. Modellflyget hade i god tradition med sig två hangarhundar som vaktade modellerna på natten så att inga fallskärms tjejer tjuv tränade med dessa. Vi passar på att tacka King och Boris för sitt uppoffrande jobb som hangarhundar.

Genom att få olika perspektiv på flyg så ville man inom flygfamiljen visa på att det inte skiljer så mycket på att vara Skärmflygare eller modellflygare. Miljön var speciell med så mycket duktiga tjejer som ägnade sig åt det som de tyckte var roligast nämligen att idka flygsport.

Vi var på fyra platser på området dels i informationen, framför tornet med linflyg samt i en tom hangar i änden tillsammans med falskärmshoppar tjejerna samt Borlängeklubbens flygfält där klubben visade upp radiostyrt hela lördagen.

Vad ger det?

Vad gav detta modellflyget mer än kostnader? Vi kunde utan vidare säga att vi profilerade oss som dem som kan värva medlemmar och ungdomar till flygsporterna. Vi har det unika att vi med enkla medel kan skapa intresse för en verksamhet som på sikt kan och kommer att skapa nya modellflygare, flygsportsutövare eller enbart supporters till flyget. Vad kan man säga på sikt om detta man skall inte underskatta de enkla modellerna som rekryterings instrument. Vi koncentrerar oss på avancerade tekniska modeller till höga kostnader detta är ok om man har en bra inkomst. Men flertalet i dagens samhälle har inte dessa ekonomiska resurser vi talar om massan av medborgare och i synnerhet barnfamiljen i gemen vi kan genom att väcka intresset för flyg styra över deras pengar att satsas på flyg i framtiden. Min åsikt är att om man kan exponera ungdomar ungdomar för flyg tidigt så kan man väcka ett intresse som gör att de satsar hela sitt liv på flyget som sin huvudsysselsättning i livet. Vi modellflygar skall vara stolta att vi producerar flygintresse. Hur skulle detta kunna göra för att vidga flygsporterna? Genom att sprida kunskapen Tjejer Kan precis på samma sätt som i arbetslivet. Detta är att mest en boost för att tjejer skall skaffa sig ett bättre självförtroende inom mansdominerade områden.

Vi behövde inte säga var e brudarna men vi hade lite chips att äta. Skämt å sido min uppfattning är att Tjejer flyger var en trevlig tillställning men kan göras bättre genom att man tar det på allvar i alla grenförbunden och stöttar tjejerna på alla sätt. Man skall naturligtvis ha tävlingsförbud en sådan helg samtidigt som man i styrelsen skall se detta som en PR möjlighet och börja jobba i tid med att

Kicki Lindgren förevisar modellflyg för en familj. Foto: Freddy Stenbom

Informationscentret. Foto: Fredrik Andersson

få allt att klaffa. Vi är bäst i världen på att arrangera tävlingar men helt kass på att göra PR arrangemang. Man kan inte hänga ut ett antal tjejer som en person som sitter utan för styrelsen i ren desperation försöker att ragga fram. Detta måste ligga på styrelsens ansvar att få fram dessa tjejer samtidigt som man tilldelar medel för verksamheten.

Att jobba med tjejer är lite speciellt för mig som kille. Jag tyckte att det var positivt och ser fram mot att vi kan få ett antal kvinnliga AU i radiogrenen. Jag kan också förstå att vi i Australien blev Världsmästare i lag med en sådan lagledare som Eva Larsson hon besitter många fina kvalitéer så som lugn och handlingskraft.

Butterfly genom sponsorer

Genom våra sponsorer så kom vi över modellen Buterfly som var en kolfiber modell klädd med mylarfilm. Den vägde

Färdiga modeller att flyga med. Foto: Georg Törnkvist

Nybörjarpaket modellflyg 2997:-

RC WebShop
Allt för modellflyg och bilar

Välkommen till vår nya web-butik för modellflyg och till vår butik i Lidköping på Skaragatan 22, tel 0510-21510.

www.rc-webshop.com

I paketet ingår allt som nybörjaren behöver för sin första modellflygtur; flygplan, motor och radiostyrenhet. (Ordinarie pris: 3348:-)

Skybirds från Botkyrka flygklubb. Foto: Freedy Stenbom

ca 170 gram med och litiumpolymer-ackumulatorer som drivkälla. Denna modell var utomordentligt för ändamålet. Modellen togs fram tillsammans med Johan Bjurling på MFT som känner denna marknad väldigt väl. Modellen Buterfly är en prisvärd modell i denna klass MFT levererade all nödvändig utrustning för att få detta att fungera. Vi känner starkt för att detta kan vara en lämplig väg för att kunna ge nybörjare en möjlighet att pröva på en modell som flyger långsamt och inte spektakulärt som vår andra modellen. Den var en 3D-modell av typen Yak. Dessa modeller finns att köpa hos MFT. Vi tackar MFT för deras sponsring med material och kunskap.

Modell nummer tre var den från Ackus som heter Flyg maskinen, notera stavningen. Den är något förändrad jämfört med original modellen som Ackus Rune Johansson tagit fram som vi andra dödliga har förändrar och förenklat för att få en ny modell att flyga med. Denna modell flyger extremt bra för att vara så enkel. Modellen besår av ett antal lister och några plywood bitar som limmas på ett papper. Enkelt så att det förslår eller hur. Andemeningen är den som alla modellflygare känner som sin egen slogan "flyg och ha kul" eller som någon sa "allt man köper är endast halvfabrikat".

Butterfly på laddning. Foto: Fredrik Andersson

Vad vi som arrangerade detta med Tjejer Flyger satsade på var enkelhet masseffekten ha kul och flyg så det knakar. Detta var möjligt med flygmaskinen. Tack Rune för denna enkla Svenska modell som defakto flyger bra.

Finns det flera i våran udda samling människor som har liknande idéer? Kom fram så vi får reda på dessa underbara konstruktioner. Detta kan öka antalet medlemmar med flera tusen på sikt.

Vad kan en firma som Siemens bidraga med? Siemens bidrog med en OH projektor samt datorkraft för att kunna visa bildspel och använda flygsimulatorn att testa på innan vi tillät aspiranterna att prova våra dubbelkommando modeller.

Alla som sponsrar modellflyget skall man som god modellflygare sponsra med att köpa deras produkter.

Vi vill än en gång tacka våra sponsorer som hjälpte till att genom föra Tjejer Flyger. Siemens AB Division Building Technologies, MFT, Ackus samt pylonflygaren Ingmar Larsson.

Summan av allt som står ovan är att modellflyget är den viktigaste delen för att skapa ett flyg intresse för och att vi skall vara stolta över att vara modellflygare och idrottsmän.

Bengt Lindgren

HOBBYTRÄ

Träspecialisten för modellbyggaren

Kolla gärna in vår websida:
www.hobbytra.se
Kontakta oss: **Tel:** 0652-241 46,
Fax: 0652-242 00 **e-post:**
info@hobbytra.se

- Balsa
- Furu
- Plywood
- Lightply
- Rödbok
- Abachi
- Pianotråd
- Mässingrör
- Lim
- Lack
- Beklädnadsmaterial
- Modellbyggsatser m.m.

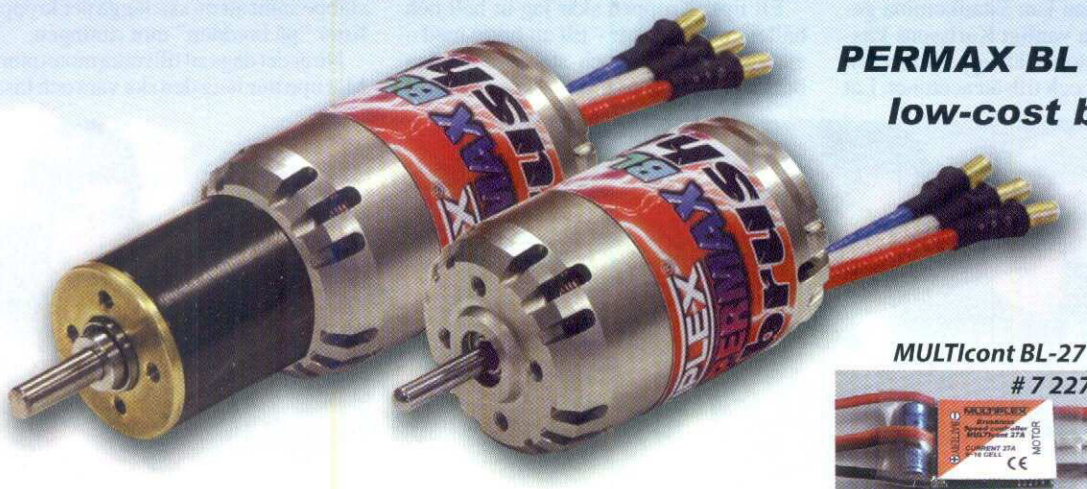
Högprestandaseglare 60" för hang-, termik- och hastighetsflygning

Ocelot
www.animatech.se/ocelot
ocelot@animatech.se
Bolaget Animatech
Tel 08-544 758 55 **Fax 08-544 758 56**

MULTIPLEX®

PERMAX BL-480 brushless ...sets the air on fire!

- **Brushless**
- **Efficiency better than 80%**
- **Virtually zero wear**
- **Low weight**
- **Sensorless**
- **Neodym magnets**
- **Small size**
- **You can choose between 4/6 and 8 windings. Motors with 4 and 6 windings also with planetary gearboxes.**



PERMAX BL motors - low-cost brushless power!

Recommended Speed controller:

MULTIcont BL-27 A

MULTIcont BL-37 A

TYP D		BL-480-4D		BL-480-6D		BL-480-8D	
#		33 2483		33 2484		33 2485	
Recom. Speedcontroller #		7 2276		7 2275		7 2275	
Prop	Voltage(V)	Current(A)	RPM	Voltage(V)	RPM	Current(A)	RPM
5,5x4,5 # 733141	6	22	15700	8	11600	-	-
5,5x4,5 # 733141	7	28	17700	10	13300	-	-
5,5x4,5 # 733141	8	-	-	12	14700	6	11700
5,5x4,5 # 733141	10	-	-	15	16300	7	12900

TYP G - with gearbox		BL-480-4G		BL-480-6G	
#		33 2480		33 2481	
Recom. Speedcontroller #		7 2276		7 2275	
Prop	Voltage(V)	Current(A)	RPM	Voltage(V)	RPM
13x8	6	12	4100	-	-
13x8	8	18	5100	-	-
13x8	10	25	6100	9,5	4400
13x8	12	x	x	12	5100
13x8	14	x	x	16	5900

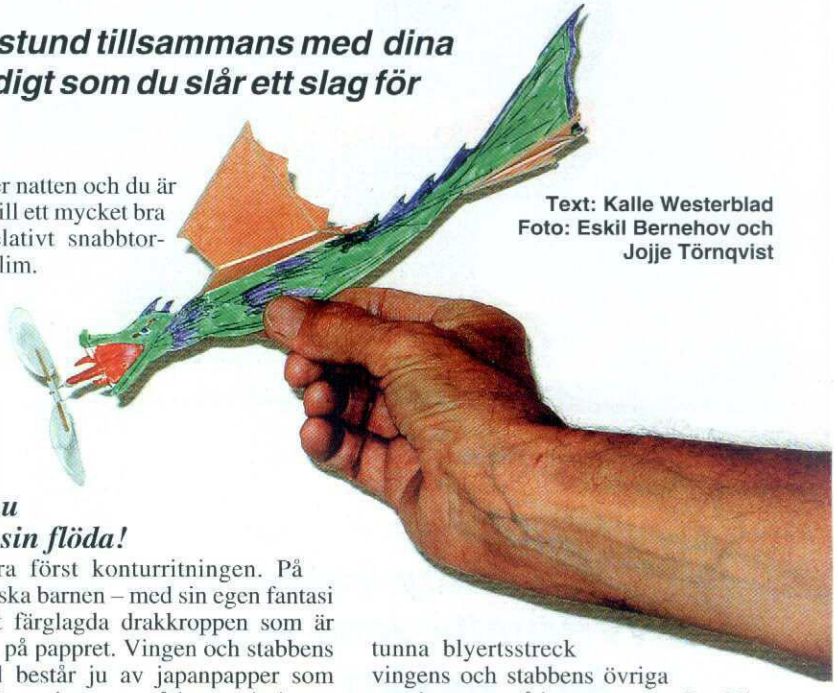
MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co.KG • Neuer Weg 2 • D-75223 Niefern-Öschelbronn • **www.multiplex-rc.de**
Co-Distributor: Flair Products Ltd. • Holdcroft Works • SN26 7AH GB-Blunsdon

Bygge

Drakflygar'n

Nu får du chansen till en kreativ stund tillsammans med dina yngre familjemedlemmar samtidigt som du slår ett slag för modellflygsporten!

Text: Kalle Westerblad
Foto: Eskil Bernehov och Jojje Törnqvist



Hur går nu detta till?

Jo helt enkelt så att du låter dina barn och barnbarn först färglägga Drakflygar'n och att ni, sedan tillsammans bygger modellen och därefter njuter av den härliga upplevelsen när er gemensamma modell flyger runt i vardagsrummet eller i någon annan lämplig lokal. Jag lovar dig att detta blir en succé.

Jodå, som framgår av bilderna, har vi haft jättekul tillsammans – jag och mina tre barnbarn: Johanna 8 år, Mathilda 12 år och Lisa 13 år. Det har varit en mycket lärorik upplevelse för oss alla och kanske fastnar någon av tjejerna så småningom för denna härliga hobby…

Det är precis som vanligt

Det är Jonas Romblad som kommit på ännu en ljus idé, och undertecknad som tjatar på er att först läsa ritning och byggbeskrivning och sedan spara på limmet… Apropå lim, det går bra att använda vanligt vitlim som man förtunnar med ca 30% vatten.

Man kan även använda sig av ett s k balsalim som man kan åstadkomma genom att förtunna vanligt Karlssons klister med 50% aceton. Häll upp limmet i en liten lufttät burk och tillsätt acetonet. Låt stå över natten och du är ägare till ett mycket bra och relativt snabbtorkande lim.

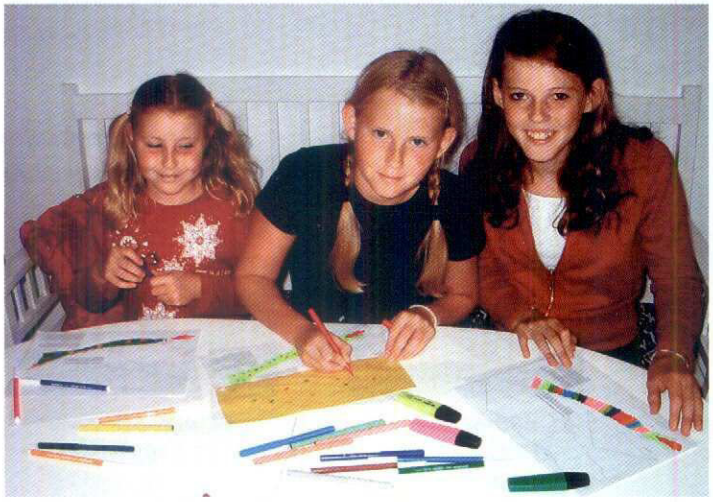
Låt nu fantasin flöda!

Kopiera först konturritningen. På denna ska barnen – med sin egen fantasi – först färglagda drakkroppen som är utritad på pappret. Vingen och stabbens klädsel består ju av japanpapper som man först tejpar upp på konturritningen och sedan färglägger. Sedan är det dags att skära eller klippa ut den färgglada kroppen. Själv föredrar jag att enbart använda en skalpell för att skära ut allt material. Du kan ju använda en tjock dagstidning som underlag.

Ett tips: Kroppen skär jag ut helt och hållet, men jag skär – till att börja med – endast ut vingens och stabbens vågiga bakkanter. Dessutom så markerar jag med tunna blyertsstreck vingens och stabbens övriga ytterkonturer på japanpappret. Det blir då mycket lättare för mig att placera vinge och stabbe korrekt när jag sedan ska limma fast klädseln.

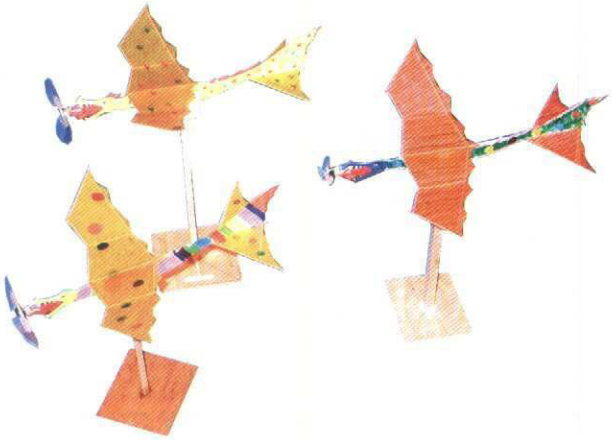
När du sedan sätter igång med ditt själva byggeri, se då till att dina lister står på "högkant" när du bygger vinge och stabbe samt att du ska lägga ner kroppens lister "på bredden" mot ritningen.

Nu är det dags att tillverka motorpinnen. Mät upp hur lång den ska vara och fasa av



Här är Johanna, Matilda och Lisa i full färd med att färglägga sina drakflygare.

Här är tjejerna igång med själva byggandet.



Det är till stor hjälp om man ritar ut lite hjälplinjer på vingens japanpapper innan man sätter igång med själva klädseln.

Pilen ⟷ visar balsans fiberriktning.

Modellen sedd bakifrån

Vingen kläs med japanpapper

Alla lister i vinge och stabbe är ca 1,5 x 1,0 och skärs ur ett lätt 1,0 mm balsaflak. Notera att listerna ställs "på högkant".

Fixa vingens V-form så här:

1. Bygg och klä vingen plant.
2. Sätt tumnageln mot vingbalkens översida vid ▼-markeringarna och bryt försiktigt upp v-formen.
3. Lägg en droppe lim i knäckarna.
4. Palla upp vingen så att den yttre knäcken hamnar 5 mm högre än mitten och vingspetsarna ytterligare 30 mm högre.
4. Låt torka ordentligt.

Lämplig gummimotor är en ca. 25 cm lång slinga av 1,3 x 1,0 mm modellflyggummi. Smörj motorn med lite såpa, diskmedel eller "Armor-All" från bensinmacken. Rätt smord klarar en sån gummimotor minst 1000 varv.

Knäck försiktigt fenan vid ◺-markeringen så att fenspetsen pekar 2-3 mm åt vänster. Det ger lagom mycket sidroder.

Motorpinnen av 2 x 4 mm balsa limmas fast på kroppens högra sida.

30

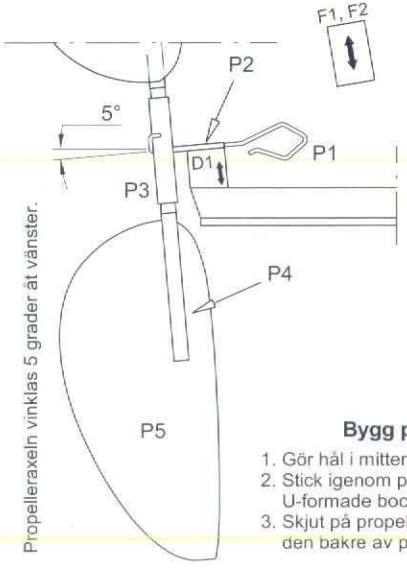
Kroppen byggs av 1 mm höga och 1,5 mm breda lister och kläs med skrivar/kopieringspapper.

Vinge

Tyngdpunkt för kropp med propeller, gummimotor, fena och stabilisator.

Stabilisator

Bakre motorkrok av 0,5 mm pianoråd.



Propelleraxeln vinklas 5 grader åt vänster.

P1 - Propelleraxel 0,5 mm pianoråd.
P2 - Propellerlagringen är ett mässingrör eller röret från en 0,5 mm blyerts-stiftpenna, t.ex. Pilot *Super Grip 0,5.*
P3 - Nav av plaströr från bomullstoppar, 14 mm långt.
P4 - Propellerbalk av rund tandpetare.
P5 - Propellerblad klippt ur plastmugg, gärna genomskinliga.

D1 - Distansklots av 2 mm balsa, 5 x 5 mm. Kapas snett så att propelleraxeln pekar ca 5° åt vänster.

F1, F2 - 8 x 5 mm förstärkningsbitar av 1 mm balsa som limmas på varsin sida av D1 och motorpinnen.

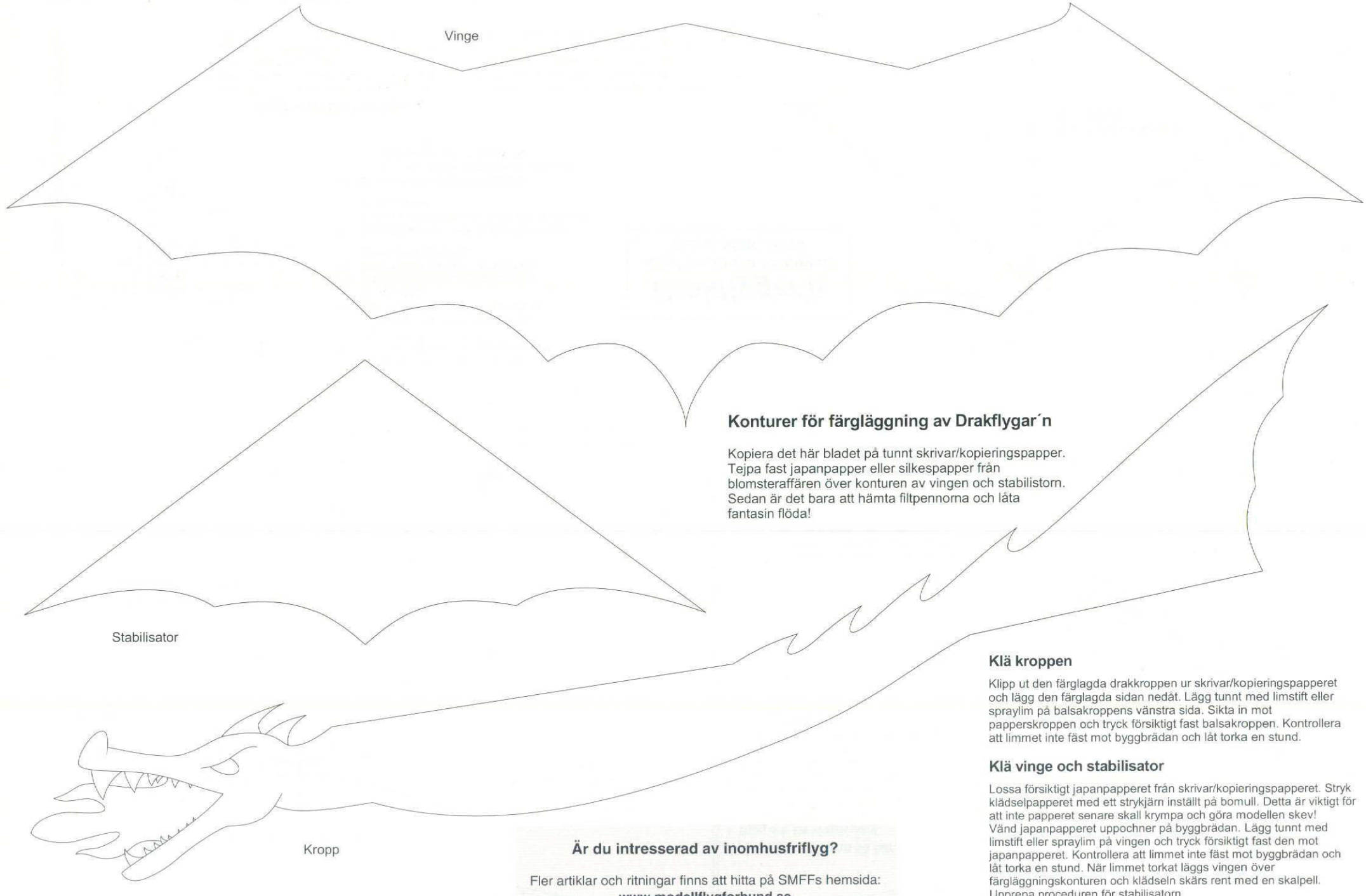
Drakflygar'n

ritad av Jonas Romblad
Solna MSK, 2004

Bygg propellern så här:

1. Gör hål i mitten på navet P3 med en nål.
2. Stick igenom propelleraxeln P1, gör den U-formade bockningen.
3. Skjut på propellerlagringsröret P2 och bocka den bakre av propelleraxeln till en krok.
4. Kapa till balken P4 och tryck fast i navet.
5. Limma bladet P5 på balken så att propellerdiametern blir ca 88 mm.
6. När limmet torkat - vrid balken i navet och ställ in en bladvinkel på ca 45°.

Stabilisatorn kläs med japanpapper



Konturer för färgläggning av Drakflygar´n

Kopiera det här bladet på tunnt skrivar/kopieringspapper. Tejpa fast japanpapper eller silkespapper från blomsteraffären över konturen av vingen och stabilistorn. Sedan är det bara att hämta filtpennorna och låta fantasin flöda!

Klä kroppen

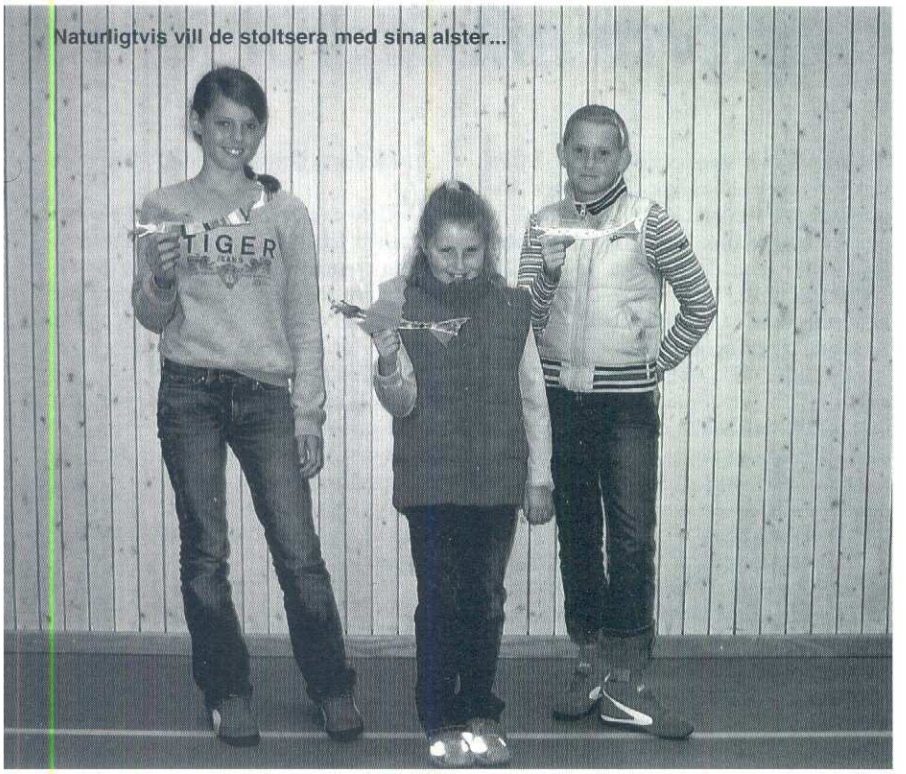
Klipp ut den färglagda drakkroppen ur skrivar/kopieringspapperet och lägg den färglagda sidan nedåt. Lägg tunnt med limstift eller spraylim på balsakroppens vänstra sida. Sikta in mot papperskroppen och tryck försiktigt fast balsakroppen. Kontrollera att limmet inte fäst mot byggbrädan och låt torka en stund.

Klä vinge och stabilisator

Lossa försiktigt japanpapperet från skrivar/kopieringspapperet. Stryk klädselpapperet med ett strykjärn inställt på bomull. Detta är viktigt för att inte papperet senare skall krympa och göra modellen skev! Vänd japanpapperet uppochner på byggbrädan. Lägg tunnt med limstift eller spraylim på vingen och tryck försiktigt fast den mot japanpapperet. Kontrollera att limmet inte fäst mot byggbrädan och låt torka en stund. När limmet torkat läggs vingen över färgläggningskonturen och klädseln skärs rent med en skalpell. Upprepa proceduren för stabilisatorn.

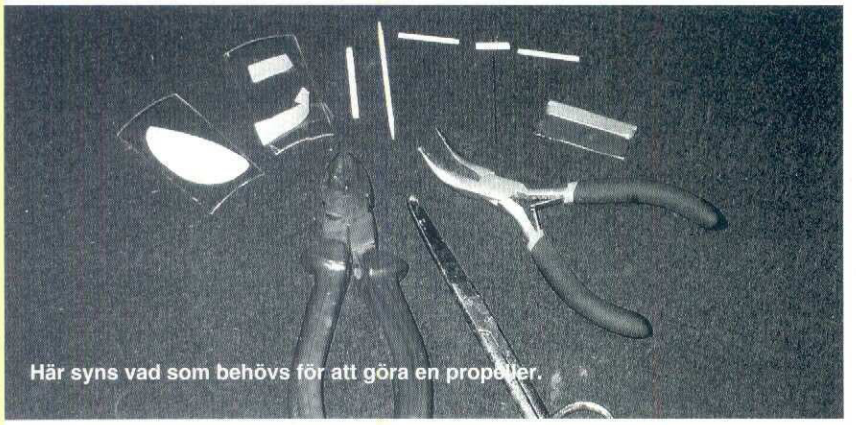
Är du intresserad av inomhusfriflyg?

Fler artiklar och ritningar finns att hitta på SMFFs hemsida:
www.modellflygforbund.se
Klicka på verksamhet/ grenarnas sidor/ inomhusfriflyg
eller direkt på:
modellflygforbund.se/friflyginomhus



Naturligtvis vill de stoltsera med sina alster...

För att inte tala om hur kul de hade vid själva flygmomentet...


Här syns vad som behövs för att göra en propeller.

den bakre kanten enligt ritningen. Limma på distansklossen D1, propellerlagret P2 – använd ytterst lite expoxilim till detta samt limma på förstärkningsbitarna F1 och F2. Därefter limmar du på motorpinnen på kroppens HÖGRA sida.

Nu har du skaffat dig ett bra "handtag" på din balsakropp när du ska limma fast den på den färglagda pappersdrakkroppen. Glöm inte att först stryka ditt klädselpapper till vinge och stabbe med ett strykjärn inställt på "bomull". Det är lättast att använda ett limstift för att fästa klädseln på vinge och stabbe och den färglagda papperskroppen. Lägg ett tunt lager lim på balsadelarna och tryck försiktigt fast pappren. Använder du ett spraylim, kom då för all del ihåg att täcka en stor yta med skyddspapper – klibbiga golv gör ingen glad...

Limma fast den färdiga vingen på kroppen – se till att den sitter rakt. Stabben limmar du sedan fast med en "tilt" = snedställning på 5 mm (se ritningen).

Lite propellertips

Till propellerbalk använder du en vanlig run tandpetare. Dela den på ca mitten och mät till den så att den passar in i navet som du gör av ett plaström ifrån en bomullstopp. Se till att den del av prop-balken som ska gå in i röret är lite konisk. Limma inte fast prop-balken i röret utan se till att den får en trög infattning. Det är en stor fördel att sedan kunna disponera en ställbar propeller – då kan man ju experimentera med olika prop-vinklar.

Propelleraxeln är ju gjord av en 0,5 mm pianotråd. När man "knipsar" av den med sin tång vill det gärna bli grader i tråden som gör att det nästan blir omöjligt att trä in tråden genom mässingsröret. Slipa därför bort graderna innan du trär in tråden.

Propellerbladen tillverkar du av bitar från en genomskinlig plastbägare. Kopiera eller klipp ut prop-bladet från ritningen och lägg på en bit dubbelhäftande tejp. Med några smala strimmor tejp fäster du nu ihop de bägge plastmuggsbitarna ovanpå varandra. Därefter tejpar du fast din bladmall på den översta biten. Nu kan du i lugn och ro klippa ut de bägge propellerbladen på en gång.

Använd ytterst lite expoi- eller cyanolim – den tjocka varianten – till att limma fast propellerbalkarna på propellerbladen. Det går även utmärkt att använda balsalim för detta. Slipa lite på bladet med fint sandpapper där själva balken ska sitta så fäster limmet betydligt bättre.

Vill du snabbt komma igång med detta bygge?

Då kanske du undrar var du kan få tag på de rätta grejorna. Well, här är botemedlet: Jag har återigen lovat Jonas att se till att det finns en komplett byggsats att tillgå som innehåller allt du behöver för att bygga och flyga Drakflygar'n. Själv får du stå för att ha hemma lim, färgpennor, knappnålar och en bit Glad-Pack att täcka över ritningen med. Dessutom är det så mycket material med så att du kan bygga och flyga två Drakflygare!

Slå mig en liten signal om du har intresse av detta.

Och ett litet extra tips: Saknar du en bra byggbräda? Besök då ditt lokala byggvaruhus och fråga efter en porös skiva som i gamla da'r hette "Tretex" och numera finns bland annat under produknamnet "Windex". Se till att få tag på en spillbit till rimlig kostnad.

Ha det så kul och hälsa alla barn och barnbarn från:

Kalle Westerblad
Alfred Bälgtrampares Gränd 1
239 35 Skanör
Tel: 040-47 20 20

Elflyg

Mindre ackar – större effektproblem

Hur stor betydelse drivackarnas inre motstånd har för effektutbytet i ett elflygsystem fick jag mycket tydligt åskådliggjort när jag nyligen "bänktestade" en borstlös Plettenberg Typhoon 15/10 i en Scorpio ThreeDee med en 8-cells HE 1100 NiMH ack.

Dragkraften kändes "spontant" inte riktigt i nivå med vad som noterats i en test jag tagit del av på Internet . En varvtalsmätning (med en 10 x 4,7 GWS Slowflypropeller) visade också bara 6300 varv mot cirka 7200 i testet med samma propellerstorlek vilket bekräftade misstankarna att någonting inte riktigt stämde. Dessutom var strömmen genom motorn endast cirka 14-15 A jämfört med 20 A i testet.

Först trodde jag nästan att det var något fel på motorn (även om det inte verkade så), men för säkerhet skall anslöt jag en "fullstor" 8- cellsack (GP 3300) till motorn och då blev det minsann annat ljud i skällan! Varvräknaren visade nu plötsligt 7200 varv, vilket stämde mycket bättre med de redovisade testresultaten och var inte mindre än 1000 varv över resultatet med den "lilla" acken. Detta borde motsvara en dragkraftsskillnad runt 250-300 g! Strömmen låg nu också på förväntade 20A. Ett byte till en 7-cells 3000 NiMH - ack gav 6800 varv vilket också var 600 varv högre än den lilla acken (trots en cell mindre). Slutligen testade jag även en NiCD-ack på 8 celler och ca 950 mAH som visade sig prestera runt 6400 varv.

Som jämförelse provade jag samma ackar även på den MIG 600 BB ferritmotor som jag skrivit lite om tidigare. Den är försedd med en 9 x 5 Graupner fällbar snurra och med 950 NiCD uppnådde den 8500 varv. Med GP 3300 gav den däremot hela 9500 varv (alltså 1000 varvs skillnad även i detta fall).

I förhållande till Typhoonmotorn är skillnaden procentuellt mindre, vilket säkerligen beror på den klart högre verkningsgraden hos den borstlösa motorn (mer av skillnaden i "bruttoeffekt" kan då omsättas i dragkraft).

Vad kan man dra för slutsatser av detta? Den första är att det uppenbarligen betydligt högre inre motståndet i dessa "småackar" stjäl rätt mycket effekt genom att den praktiska drivspänningen till motorn sjunker. Om man t ex planerar att hovra med en mindre 3-D-maskin med sådana små celler så får man inte alls räkna med att ha en tillgänglig dragkraft i nivå med de testresultat som uppnåtts med "fullstora" celler.

Av den anledningen vore det också värdefullt om resultat för några olika celltyper / cellstorlekar oftare kunde redovisas i motortesterna (det ger bättre vägledning). Genom uppvärmningen som följer av det högre inre motståndet blir också de små cellerna snabbare varma, vilket ytterligare ökar motståndet och så.vidare (en klart ond cirkel !). Långvarig fullgaskörning är inte att rekommendera !

De små och lätta cellerna runt 1.000 mAH hänger alltså inte riktigt med när effektuttaget börjar stiga. Även vid de ganska blygsamma strömmar det handlade om i detta fall (cirka 15 A) blir "effektbortfallet" mycket påtagligt (det är nästan så att man börjar tänka på vissa frysande pippifåglar igen).

Fler celler (10 i stället för 8 till exempel) skulle i och för sig kunna kompensera effektbortfallet mot en ganska blygsam viktökning (drygt 20 gram per cell), men då krävs nog att strömmen genom cellerna inte ökar (annars överhettas de bara ännu snabbare).

En större propeller (t ex 11 x 4,7 i stället för 10 x 4,7) som belastar motorn mera kan också initialt ge det extra dragkraftstillskott som behövs för till exempel hovring , men här ger den ökade strömmen definitivt snabbare överhettning.

Bäst är naturligtvis om man kan hitta celler med lägre inre motstånd och enligt uppgift är de nyare KAN 1050 cellerna bättre i detta avseende.

Kommentar : Jag har just fått hem ett sådant ackpaket och det ger ytterligare cirka 200 varv jämfört med NiCD 950 och 400 varv extra jämfört med HE 1100.

Det kan låta relativt blygsamt, men ett dragkraftstillskott på kanske 100 g gör mycket stor skillnad vid 3 D-flygning med små och lätta maskiner. Dessutom bibehålls dragkraften bättre under längre tid på grund av långsammare uppvärmning.

När det gäller de nya litiumpolymercellerna (som jag själv saknar praktisk erfarenhet av) så har de ännu så länge ett ännu högre inre motstånd än små NiCD och NiMH - celler även om man får räkna en litiumcell som tre vanliga på grund av den högre polspänningen (3,7 V).

Till viss del kompenseras effektförlusterna på grund av motståndet genom den högre spänningen, men vid strömstyrkor genom en enskild cell på över cirka 10 A börjar förlusterna att bli betydande.

För att klara en högre effekt behöver cellerna då även parallellkopplas (då kan sammanlagt dubbla strömmen tas ut) och vikten blir ändå konkurrenskraftigt låg jämfört med "vanliga" ackar (men priset blir tyvärr också högt). Utvecklingen går dock snabbt framåt på detta område mot alltmer "högströmsbetonade" celler, så det dröjer kanske inte så länge innan "småcellsproblemet" har fått en fullgod lösning så att de utmärkta små borstlösa motorer till rimligt pris som nu finns tillgängliga verkligen kan ge "full utdelning" även i småmaskiner (nu blir de ofta alltför "strypta").

Goda nyheter är det däremot för alla sportflygare som har eller funderar på att skaffa en elseglare i 2 – metersklassen att man nu till ett så lågt pris (485 kronor) kan få en mycket lätt (73 g) och förhoppningsvis slitstark borstlös motor som med 7 – 8 "normalceller" ger en bra dragkraft (över 1 kg med 8 "fullstora" celler) och med måttlig strömförbrukning (strax över 20 A).

Med till exempel GP 3300 celler som i praktiken (det gäller i varje fall mina) snarast rymmer 3500 mAH kan det bli väldigt mycket elsegelflygning med bara två ackpaket (med vardera cirka 10-12 minuters total motortid per laddning) som laddats upp i förväg. Då spelar det ingen större roll att laddningstiden är lite lång för dessa celler. Sedan önskar man förstås att urvalet när det gäller bra elseglare för "sportbruk" vore lite (eller snarare betydligt) större och "bredare" än det är för närvarande. Men det är en helt annan historia.

Senare tillägg:

Det är inte klokt vad snabbt utvecklingen går ! Sedan jag ursprungligen skrev detta bidrag har de KAN-celler som då var "på topp "på NiMH-sidan passerats av nya celler med ännu lägre inre motstånd (t.ex. GP 1100).

Ännu fortare har det gått för litiumpolymercellerna som nu förbättrat sitt inre motstånd så mycket att 20 – 30 A kan klaras även av mindre celler utan att kostsam och krånglig parallellkoppling behöver tillgripas.

Däremot finns det fortfarande frågetecken på säkerhetsområdet för dessa celler. Utöver att marginalerna för "djupurladdning " eller överladdning är små (cellerna kan förstöras) finns en risk för "självunderhållande" brand vid överhettning eller skada på cellen (till exempel vid en krasch).

Problemet är främst att extra syre frigörs i cellen, vilket gör branden häftig och den kan inte heller "kvävas" på normalt sätt. Totalförstörda modeller och utbrända bilar finns beskrivna på Internet och kommenterade i utländska tidskrifter.

Av denna anledning utvecklas nu en ny typ av litiumceller som inte kan frigöra syre på samma sätt. Energiinnehållet är inte lika högt som för litiumpolymercellerna eftersom cellspänningen är lite lägre, men i förhållande till NiMH – celler är det ändå mycket högre.

Det kan väl också vara värt en del att inte behöva oroa sig över att bilen skall gå upp i rök ute vid modellflygfältet en vacker dag.

Kanske har utvecklingen gått lite för fort på senaste tiden när det gäller litiumpolymertekniken i modellflygplan med hög effektutveckling och komplicerade serie / parallellkopplingar. Troligen kan man på sikt bemästra säkerhetsproblemen även på detta område fullt ut, men i dagsläget finns som sagt några frågetecken, vilket även gör att NiMH – cellerna (som fortfarande utvecklas) ännu inte spelat ut sin roll.

Lennart Gallon, Malung

lennart.gallon@telia.com

Mikael Eriksson till minne

Alla som hade glädjen att träffa Mikael upplevde hans humor, roliga upptåg och stora härliga leende. Inga krusiduller, bara livsglädje.

Han kom till Matfors Modellflygklubb när han var 12 år visade redan från starten stort intresse för allt som rörde flyg. Han byggde friflygande modeller och med tiden kom också radio- och linflyg in i bilden. Varje gång Mikael kom till flygfältet blev det roligare och mer spännande för alla visste att nu skulle det bli sevärd flygning. Även på ljugarbänken var han en glad prick med många upptåg och historier.

Mikaels signum som radioflygare var att tänja gränser och söka nya utmaningar. I början flög han med s k Ryggskott. Enkla modeller som tål det mesta en busflygare kan hitta på. Klubbens flygfält inbjuder till bus eftersom det ligger på en platå över Ljungans vatten med en djup bäckravin bredvid. Att flyga ner i ravinen och sedan ut över Ljungan tillhörde sådant Micke inte kunde motstå! Men detta räckte inte, han fortsatte att flyga mellan några furor på den långsmala ön som ligger mitt i älven. När han passerat ön gjorde han en brant sväng och flög sen runt på öns baksida. Modellen flimrade förbi mellan stammarna innan han tog upp den igen. Att flyga på detta sätt kallades för att ta en raggarsväng. Han var en mästare på att skapa nya varianter av raggarsvängar. Vid den här tiden läste han också flitigt "Det Rätta Virket" och C Yeagers självbiografi. Uttryck som att vara "född spakryckare" diskuterades ofta.

Mikael var också en entusiastisk friflygare främst i gummimotorklassen F1B. Efterhand tog friflyget över mer och mer. Många och långa blev resorna till tävlingar i Skandinavien och Europa. I bilstereon spelades Pink Floyd och Zappa. Att ha roligt och göra skojiga saker låg Micke nära. Han var en mästare på att imitera sketcher av Cleese och de andra i Monty Pyton, det var aldrig en lugn stund i bilen. Mikael representerade Sverige och landslaget i friflyg tre gånger. Vid VM-debuten i Ungern 1995 gjorde Mikael sitt bästa resultat och slutade på en hedrande 10:e plats, en placering han var mycket stolt över. Mikael var ende svensk som tog sig till fly off i F1B. När han understödde sitt kraftfulla utkast i första final omgången med ett rungande *Rock´n roll* var det nog ingen på startplatsen som undgick Mikaels entusiasm. Mitt i det nervösa hade han kul och showade för publiken.

Mikael gjorde också en viktig insats som organisatör vid Matfors MFK:s årliga vintertävling på Stödesjöns is. Att skapa god stämning och få de tävlande att må bra var Mikael duktig på.

Efter officershögskolan i Halmstad började Mikael arbeta vid F4 i Östersund som flygtekniker. Och han älskade sitt jobb. Via sina arbetskamrater på F4 kom Mikael i kontakt med fallskärmhoppning och Östersunds fallskärmsklubb. Han låg alltid i topp på hopplistan och gjorde över tusen hopp. Vid tävlingar i Litauen 2002 ingick Mikael som filmare i svenska landslaget.

Det här med flyg var en livsstil för Mikael. Han gjorde det han älskade och det med en positiv inställning och glädje. På och utanför flygfältet var han en lojal vän och kompis.

Senaste projektet var att hjälpa en arbetskamrat med skalabygget av en Piper Cub. När han fick höra att kompisen hade för avsikt att hänga den i taket när den var klar utbrast han *men först ska den naturligtvis flyga. Modellen skall flyga, FLYGA!* Typiskt Mikael.

Tomrummet efter Mikael är stort. Vi är många som saknar honom.

Mikael Holmbom
Matfors MFK. Oktober 2004

Tack från familjen

Det har gått en dryg månad sedan olyckan vid Optands flygfält där fyra människor miste livet, däribland min son Mikael Eriksson.

Sista gången jag träffade honom - lördagen före olyckan - var han som vanligt glad, sken som en sol och mådde så utomordentligt bra. Mammor tittar ju på sånt även om barnen är stora.

När Micke var liten och hade magsjuka rekommenderades blåbärspuré och te som botemedel, men han tyckte varken om blåbär eller te så jag frågade distriktssköterskan om man skulle våga ge honom något annat för att få stopp på magen.

- Ge pojken det han själv tycker om och vill ha, sa hon lite barskt, det mår han bara bra av!

Så det blev glass och kaviarmackor i stället och det fungerade - magen lugnade sig och han mådde bra igen.

Och det är ju så, att om man får göra det man själv tycker om att göra, så trivs man och mår bra. Har man dessutom många och goda vänner omkring sig, som delar ens intressen, får man ju även uppleva den glädje som gemenskapen ger.

Micke fick uppleva detta. Han hade ett intressant arbete som han tyckte om och han hade sina stora hobbies i modellflyget och i hoppningen.

Han fick göra det han tyckte om att göra och han lyckades kombinera och komprimera allt detta till glädje för sig själv men även med en förmåga att sprida sin egen glädje till andra. Man blev glad av Micke, helt enkelt.

Mikael, och tre av hans kamrater, finns inte längre kvar hos oss. Vi får aldrig träffa dem mer och vi kan inte ringa och prata med dem. Vi kan inte heller göra något åt de hemska omständigheterna vid själva olyckan. Vi har blivit brutalt påminda om att vår stund på jorden kanske inte alls blir så som vi själva önskar.

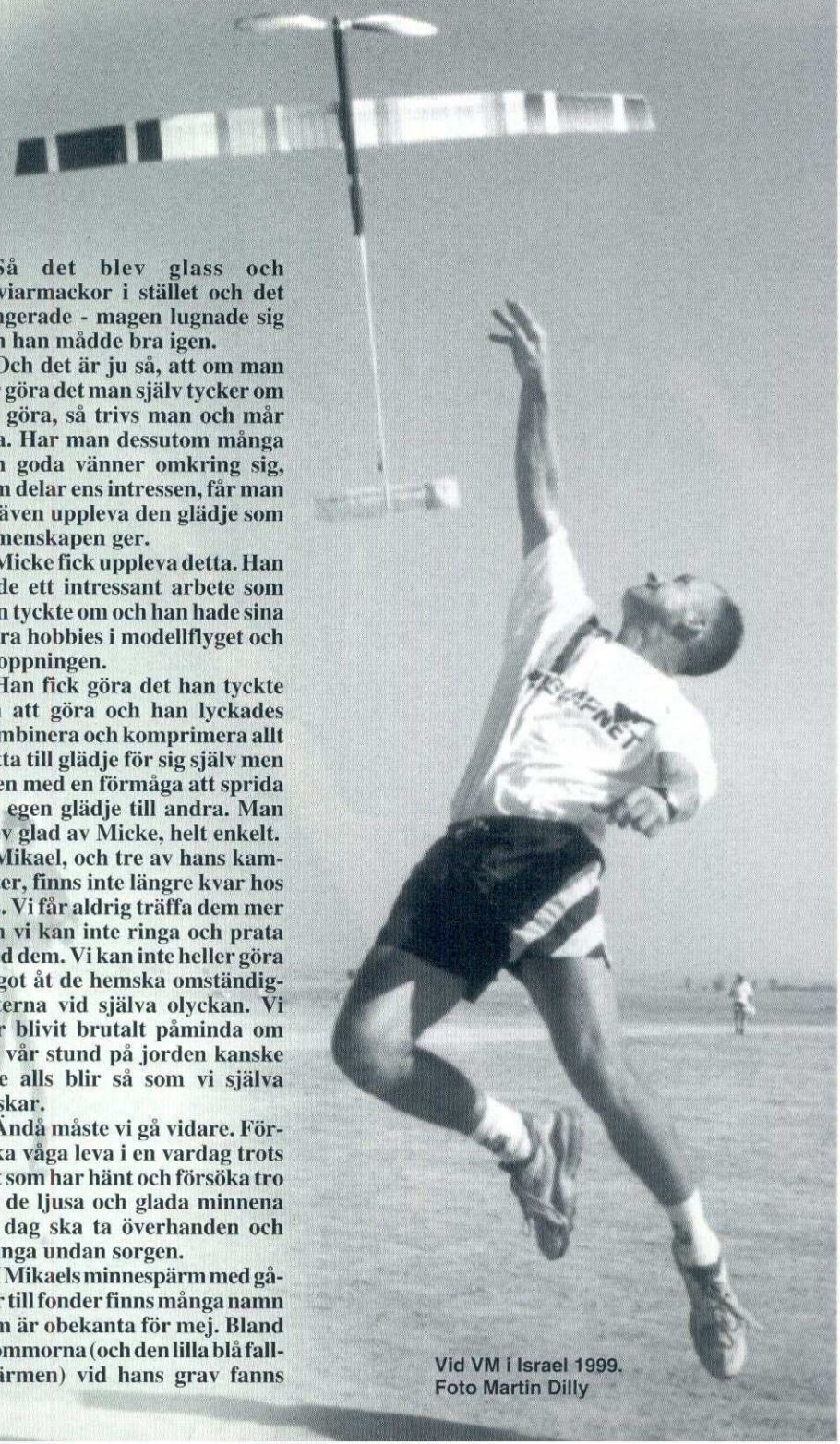
Ändå måste vi gå vidare. Försöka våga leva i en vardag trots det som har hänt och försöka tro att de ljusa och glada minnena en dag ska ta överhanden och tränga undan sorgen.

I Mikaels minnespärm med gåvor till fonder finns många namn som är obekanta för mej. Bland blommorna (och den lilla blå fallskärmen) vid hans grav fanns hälsningar från vänner både när och fjärran och jag förstår att långt ifrån alla har läst den tackannons som varit införd i lokaltidningarna.

Till alla arbetskamrater, modellflygare, fallskärmshoppare, kompisar och vänner runt om i landet, vill jag framföra mitt varma tack för Ert deltagande i sorgen och saknaden efter Micke. För alla gåvor till fonder, för alla blommorna och för telefonsamtal och tröstande kramar.

Ni alla utgjorde den plattform som gav Mikael möjlighet till det goda, glada och innehållsrika liv som han fick leva och jag är tacksam för att just Ni var hans vänner!

För familjen
Ingrid Wiklund, Mikaels mamma.
Sundsvall i september 2004



Vid VM i Israel 1999.
Foto Martin Dilly

Friflyg

Friflyg-SM på Rinkeby

Traditionsenligt bjöd AKM i Malmö in alla friflygare till årets Svenska Mästerskap i utomhusklasserna i friflyg. Det är verkligen roligt för oss som kommer norrifrån att komma ner till Rinkabys övningsfält i början av juni och se att sommaren verkligen är kommen. Att därtill få flyga termik tillsammans med en och annan Glada gör att kroppen verkligen mår bra.

Den första tävlingsdagen flög vi de stora internationella tävlingsklasserna. Vädret var superbt med svaga vindar och solsken. Trots det fina vädret så var det inte så lättfluget. Endast tre man i F1A respektive F1B lyckades ta sig till finalflygningarna efter fem maxflygningar i grundstarterna. I F1C blev tävlingen avgjord under grundstarterna, här stod åter Gurra Ågren, Uppsala som segrare. Hur många SM guld har det blivit under åren Gurra ?

Även juniorernas fight i klass F1A var avgjord innan finalflygningarna. Här segrade Albin Nilsson, Gladiatorerna med Daniel Findahl, Norberg på andra plats och Thomas Stålhandske, Uppsala på tredje plats.

Till finalflygningarna hade den berömda havsbrisen infunnit sig och en flytt till andra sidan av flygfältet var nödvändig. Vinden hade ökat en del och de tävlande i F1A klassen fick ett svårt val, att flyga på en öppen glänta med lite turbulens under själva termikletningen och sedan flyga ut över den besvärliga gropen mitt på fältet. Den gropen har sugit ner många modeller till tider under max. Eller leta termik bakom träden i den turbulensen och sedan missa gropen. Mikael Holmbom valde det första alternativet och gjorde helt rätt. Trots att hans modell inte nådde fem minuter, just för störningarna från gropen, så vann han tävlingen med en flygning på 265 sekunder. Kul för Micke som tog sitt första SM guld som senior! Grattis! Inge Sundstedt, Gagnef och Per Findahl, Norberg valde det andra alternativet och försökte hitta termik i turbulensen bakom träden, men det blev två korta flygningar, Inge tog andraplatsen och Per tredjeplatsen.

I klass F1B så fick vi en mycket jämn finalflygning. Även gummimotormodellerna fick problem med turbulensen bakom träden och flygtiderna blev inte så långa. Svensk mästare blev Janne Forsman, Gagnef efter en flygning på 201 sekunder. På andra plats, endast två sekunder efter, slutade Gunnar Wivardsson, Matfors och på tredje plats slutade Nils Erik Hollande, Karlstad med tiden 185 sekunder. Matfors FK tog hem lagtävlingen.

Under tävlingens andra dag, när vi flög de små internationella klasserna och de små nationella klasserna, så fick vi lite mer vind än under lördagen. Trots detta så blev det fina och jämna tävlingar.

Inge Sundstedt följde upp sin andraplats i den stora segelklassen med en övertygande seger i den lilla internationella segelklassen, F1H. Inge var enda tävlande med max flygtid i grundstarterna. Gurra Ågren och Janne Forsman blev båda dubbelsegrare eftersom de vann de stora internationella klasserna under lördagen och sedan följde upp med vinster i de små internationella klasserna under söndagen. Under söndagen vann Gurra F1J och Janne F1G.

P-30 är en gummimotorklass som vunnit stort fäste i Sverige de senaste åren. Det finns många bra flygare i klassen. Det märks på de fina flygtiderna att många flygare från södra Sverige satsar hårt i klassen. Denna gång var det Thomas Johansson, Lund som tog hem segern med tiden 523 sekunder.

Den starkaste prestationen under söndagen måste tilldelas junioren Martin Persson, Sländan som dängde alla seniorer i handluns! Totalt hänsynslöst fluget! Martin hade mycket bra kast, liksom mycket fin termikkänsla under hela tävlingen. Läromästare Martin Larsson och Björn Lindgren kan sträcka på sig. Grattis Martin Persson !

Ett stort tack till AKM i Malmö som ännu en gång sett till att vi fått mycket fina Svenska Mästerskap. Hoppas vi får komma tillbaka igen nästa år?

Text: Per Findahl, Norbergs Flygklubb
Foto: Mikael Holmblom

Anders Håkansson startade i SM för 60:e gången – en bedrift utan motstycke!

Reslutat Friflyg SM 2004

F1A sen

1	Mikael Holmbom	Matfors	180	180	180	180	180	900	265
2	Inge Sundstedt	Gagnef	180	180	180	180	180	900	117
3	Per Findahl	Norberg	180	180	180	180	180	900	112
4	Göran Trogen	Gagnef	180	158	180	180	180	878	
5	Martin tärnroth	Gladiatorerna	180	180	180	155	180	875	
5	Robert Hellgren	Norberg	180	180	180	155	180	875	
7	Ronald Borg	Sländan	180	180	97	180	180	817	
8	Anders Persson	AKM	180	180	180	75	175	790	
9	Deniz Varhos	Uppsala	180	180	95	180	135	770	
10	Mikael Fredriksson	Gagnef	180	180	100	180	59	699	
11	Lars Larsson	Sländan	58		180	180	180	95	693
12	Paul Sjöblom	Kristianstad	-	180	122	180	180	662	
13	Sven Landervik	Kristianstad	115	56	180	109	176	636	
14	Karl Johan Qvarfordt	Solna	180	180	78	-	180	618	
15	Per Larsson	Gladiatorerna	180	85	116	180	44	605	
16	Ulf Edlund	Norberg	173	180	56	180	-	589	
17	John Pettersson	AKM	30		180	45	145	180	580
18	Johnny Eriksson	Gagnef	-		132	-	165	180	477

F1A jun

1	Albin Nilsson	Gladiatorerna	180	164	180	169	81	774
2	Daniel Findahl	Norberg	180	180	180	105	98	743
3	Thomas Stålhandske	Uppsala	180	135	180	-	83	578

F1B

1	Janne Forsman	Gagnef	180	180	180	180	180	900	201
2	Gunnar Wivardsson	Matfors	180	180	180	180	180	900	199
3	Nils-Erik Hollander	Karlstad	180	180	180	180	180	900	185
4	Michael Dahlin	Matfors	180	171	180	180	180	891	
5	Anders Håkansson	AKM	180	180	170	180	180	890	
6	David Thorsén	Uppsala	180	138	180	180	180	858	
7	Bror Eimar	Norberg	180	161	177	176	161	855	
8	Knut Andersson	AKM	180	180	180	158	130	828	
9	Bengt Stibner	AKM	47	165	100	105	140	557	
10	Thorvald Christensen	AKM	72	144	105	112	98	531	
11	Holger Sundberg	Uppsala	3	-	-	-	-	3	

F1C

1	Gunnar Ågren	Uppsala	180	180	180	110	180	830
2	Eddy Astfeldt	Eskilstuna	180	-	180	180	180	720
3	Tommy Eriksson	Gagnef	180	180	103	-	-	463
4	L.G.Lindblad	Eskilstuna	-	180	16	-	-	196

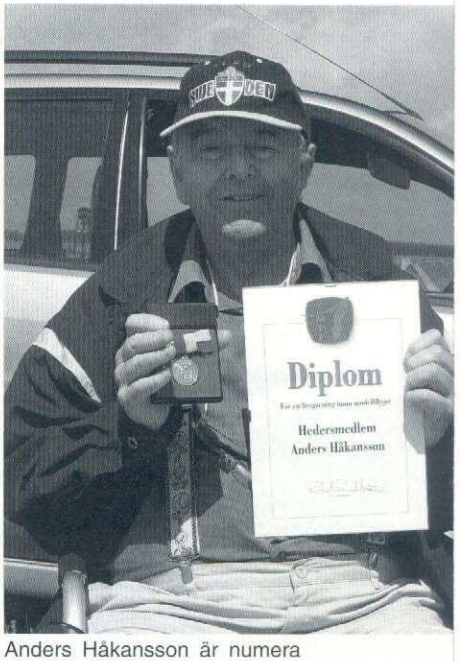
Lag

1	Matfors	Mikael Holmblom, Gunnar Wivardsson, Michael Dahlin	2691
2	Gagnef	Inge Sundstedt, Janne Forsman, Göran Trogen	2678
3	Norberg	Per Findahl, Robert Hellgren, Bror Eimar	2630
4	AKM Malmö 1	Anders Håkansson, Knut Andersson, Anders Persson	2508
5	Uppsala FK	David Thorsén, Gunnar Ågren, Deniz Varhos	2458
6	MFK Gladiatorerna	Matrin Tärnroth, Albin Nilsson, Per Larsson	2245
7	AKM Malmö 2	John Pettersson, Bengt Stibner, Thorvald Christensen	1668
8	MFK Sländan	Lars Persson, Ronald Borg	1510

Matfors lag.

LG Lindblad och Tommy Eriksson.

Nils-Erik Hollander.



Anders Håkansson är numera hedersmedlem i SMFF.

Modellflyg på Hökafältet

Under de senaste åren har i augusti en militär flygdagägt rum på Hökafältet i Halmstad. Det är FTS (Försvarsmaktens Flygtekniska Skola) som har "examen" i ämnena aerodynamik och flygmekanik.

Årets "flygdag" gällde för ett projekt inom YOP (Yrkesofficersprogrammet) för blivande officerare i flygteknisk tjänst (flygtekniker kategori B1). Grunden för projektet bygger på det framtida försvarets inriktning mot fler obemannade flygfarkoster inom ramen för det nätverksbaserade försvaret. Man vill ge eleverna förståelse för flygfarkosters aerodynamik och även ge en inblick i en luftfarkosts konstruktion och begränsningar såsom bränslesystem, landningsställ, styrning mm.

Årets projektet startade i december 2003 och avslutades i augusti 2004 och beräknad tidsåtgång för projektet var 80 timmar.

Eleverna tilldelades en kravspecifikation samt en uppdragsprofil på vad farkosten "modellen" skall klara av. Farkosterna som har byggts benämns *spanings UAV:er* och med detta menas att de skall klara av spaning mot ett markmål med hjälp av en videokamera. Se vidare vidstående faktaruta.

Ovan: Det vita laget, ovan från vänster: Daniel Kallin, Per Karlsson, Fredrik Andersson, Mikael Sannerud och Henrik Bjärting. Nedre raden från vänster: Joachim Ottosson, Johan Staaf och Martin Lidén.

Aerodynamik och flygmekanik

Eleverna fick i ämnet aerodynamik konfigurera, beräkna och konstruera en farkost enligt kravspecifikationen. Vid bygget användes traditionella modellflygsmetoder. Kropparna byggdes 'mestadels av balsa men det var även tillåtet att använda kompositkonstruktioner. Vingarna skars ut i cellplast och kläddes med balsa och glasfiberväv eller enbart glasfiberväv.

Radioutrustning, flygvikt

Vanliga standardservon, standardmottagare och sexkanals sändare användes för styrningen av farkosterna. I och med att farkosten skall användas för spaning med livebilder så har flygvikterna för farkosterna hamnat–mellan 4,5"till 6,5 kg.

Krav på fältmässighet

Farkosten skall vara lätt att klargöra, ha en robust konstruktion samt vara relativt lätt att reparera. Farkosten skall kunna transporteras i en minibuss.

Flygdagen

Samtliga flygfarkoster provflögs under en gemensam flygdag för alla som deltagit i projektet samt även de nya kadetterna som skall påbörja sitt eget projekt i december. Enligt ledningen för projektet var resultatet av flygningarna vad som hade förväntats. Alla farkoster kom upp (dock något kort flygtid för några). De egenskaper som eleverna beräknat stämde till stora delar med verkligheten.

Samtliga grupper fick göra någon justering på farkosterna vilket får anses som normalt då det här handlar om unika prototyper.

Mina egna kommentarer

Man kan givetvis inte begära att eleverna på den korta projekttiden även skall lära sig att flyga... Samtliga flygplan flögs 'istället av Löjtnant Francesco Vaino och Fänrik Martin 'Liden, den senare som är en mycket kompetent modellflygare visade i en paus upp en linkontrolllygning i den "högre skolan". Den fick gång på gång åskådarna att utbrista "detta är inte möjligt"!

Av de olika farkosterna som byggts av elevgrupperna, (enmansprojekt blir ju också omöjligt att genomföra på 80 timmar) var det två projekt som utkristalliserade sig som de absolut främsta. ***"Evil Eye"*** som var ett kompositflygplan i kolfiberlaminat med spännvidden 2,06 meter och flygvikt 5,5 kg samt *"den vita med bommar"* som var ett balsabygge med 'tunn (ca 50 gram/m2) glasfiberklädsel. Vingen var plankad med 1 mm balsa och "den vita" har 1,85 m spännvidd och flygvikten slutade på 5,6 kg.

Dessa två flygplan imponerade verkligen på mig, bl a utmärkte sig "Evil Eye" med en mycket kort startsträcka!

Modeller kontra riktiga luftfarkoster

I det inledande välkomsttalet nämnde kapten Torbjörn Olsson särskilt att farkosterna ej var sedvanliga modellflygplan utan skall betraktas som "mini UAV:er"! Med detta var det underför-

Nedan: Långsam förbiflygning.

stått att här gällde det de normer som är riktigt flygs verklighet och ur min personliga uppfattning framgår det klart att detta borde verkligen den vanlige radioflygaren få prova på! Jag tror inte att det är särskilt många som skulle våga prova med en motor enligt kravprofilen utan det blev säkert tre gånger större – en 120-motor…

Det som några hundratal åskådare här fick bevittna var en modellflygning av yppersta kvalitet. Det skulle faktiskt vara önskbart att man med en enhetsmodell vid certifikatprov skulle tvingas att prestera något liknande, det skulle med all säkerhet vara mycket lärorikt. De flesta modellflygare betraktar sin motor som "räddaren" när det "är på väg att gå åt pippan".

Resultatet av ett sådant förfarande i verkligt flyg skulle troligtvis för eller senare innebära en total katastrof…

Imponerande elflyg!

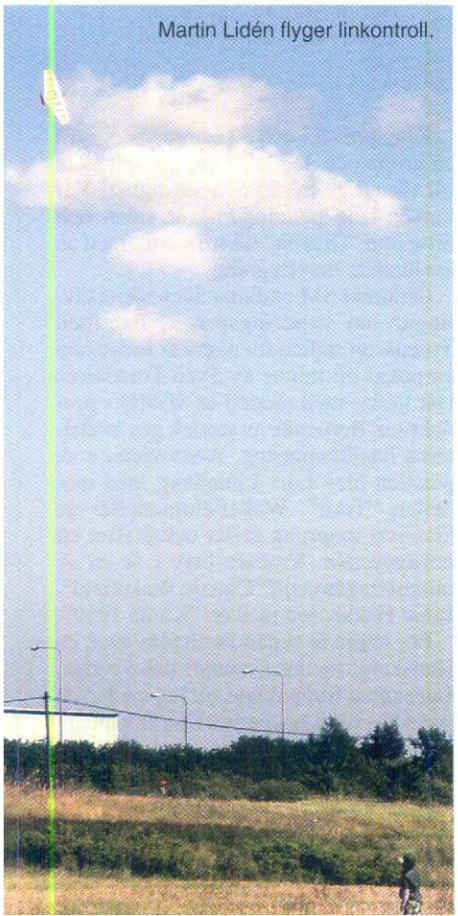
I en annan paus flög Henrik Torphammar med sin 2-meters eldrivna "Agressor". Det var en kraftfull flygning som man sällan få se i modellflygsammanhang. Jag har egentligen personligt sett aldrig varit intresserad av s k 3D-flygning men här måste jag faktiskt bugga. Att det dessutom satt en elmotor i modellen är det nästan svårt att förstå… Den enorma kraft som här visades upp tyder på att vi snart kan få uppleva en helt förändrad verklighet för modellflyg – detta när dessa motorer och "strömpaket" kommit ned till prisnivåer som "vi vanliga" också klarar av.

Utan att veta är jag dock ganska övertygad om att kraftpaketen fortfarande har en del utveckling framför sig innan allt är så säkert som man skulle önska…

Pär Lundqvist

Till vänster: Stolta konstruktörer och byggare, från vänster: Lars Norbäck, Michael Gleffe, Niklas Sundin, Gustav Rosén och Jon Norgren.

Till vänster: Artikelförfattarens favorit var utan tvekan "Evil Eye", ett hitec kompositplan i kolfiberlaminat. Nedan: Den vita i luften.



Martin Lidén flyger linkontroll.

Uppdragsprofilen

Uppdragsradie:	800 m
Startsträcka:	25 m
Landningssträcka:	25 m
Lägsta flyghastighet:	ca 10 m/s
Max. lastfaktor:	9 g vid 30 m/s
Sensorlast:	Spaningskamera
Avionikutrustning:	Styrautomat
Motor:	7.45 cc, 1.6 Hp
Propeller:	11x6
Tank:	300 ml
Spännvidd:	max ca 1,7 m
Kroppslängd:	max ca 1,5 m

Oldtimer

Oldtimer-SM 2004

Modellflygarna som vill tävla med flygmodeller av äldre typ samlades som vanligt i Skåne 13-15 augusti.

På det gamla pansarövningsfältet vid Rinkaby möttes 63 deltagare med sammanlagt 158 modellplan. Alla kom dock ej i luften på grund av vädersituationen. Fredagen, som var avsedd för gasmotormodeller och den äldsta typen av gummimotormodeller de s k Twin Pushers gav ett helt otrevligt väder med åska och regn. Flygningarna flyttades över till lördagen.

Ett bättre väder än det som bjöds på lördagen kan ingen modellflygare tänka sig! Svag vind från norr gav hela fältet öppet för flygningar. Alla gick omkring och trivdes.

Flest deltagare samlades i klass B - gummimotormodeller med spännvidd 50 – 75 cm. När de 20 flygarna gjort sina starter befanns två ha klarat dem med maximal tid. För Lars Ljungberg och Georg Törnkvist betydde det skiljeflygning för att guld- respektive silvermedalj skulle få rätt ägare. Tyvärr återfann Georg inte sin modell varför Lars lugnt kunde välja starttillfälle. Han kunde ha gjort en liten piruett på några sekunder, men det är inte hans stil. Fullt varv på gummisnodden och termikanslutning. Flygtiden blev 2 min 34 sek.

Så får inte Birgit Törnkvist glömmas bort. Hennes "Flying Aces Moth" flyger bättre och bättre. Nu blev det två max plus dryga minuten

Även i minsta segelmodellklassen S1 krävdes fly-off. Tävlingsorganisatören Kurt Sandberg hann med att tävla och det så bra att han måste göra en fjärde start för att vinna. Mycket överraskande hade han att tävla mot en kvinna, Birgit Dahlin från Danmark. Hon hade också klarat tre maxflygningar.

Maken Frank Dahlin ville inte visa sig sämre och kunde vinna den lilla G-klassen (50 cm spvännvidd) före säkre Lars Tolkstam. Lars vevade in några extra varv på gummimotorn, vilket betydde knutar på snodden och de fastnade, så att propellern stannade med massor av varv kvar!

Alla 14 anmälda i den större segelmodellklassen, A2, kom till start. Sven Rågwall hade gott trim på sin "Cherokee" och tog guldet. Roligt var att se Bo Modéer i full fart med sin egen konstruktion "Agathe" – originalet blev VM-trea år 1963.

Våra danska vänner brukar alltid vara starka i segelmodellklasserna 3:e, 4:e och 8:e platserna i klass A2 visar att detta påstående gäller än.

Det blev fly-off i klass F Nostalgi. Sten Persson och Rolf Astervik hade tre max var. Båda provkörde sin motorer och timers, ändå blev det ett litet överdrag för Rolf, så Sten stod på nytt som segrare. Dieselknarrarna i klass F Klassisk knegade sig uppåt och allra bäst gjorde Gurra Ågrens "HU 10 c".

Efter middag följde prisutdelning och årsmöte med livlig diskussion kring Rune Tedenryds motion om regeltolkningar.

Sven Landervik (t v) fick hjälp av Tycho Andersson att stara med segelmodellen "Taifun".

Årets Oldtimer-SM vinnare

Klass A	Gummimotor	Frank Dahlin, Danmark
Klass B	Gummimotor	Lars Ljungberg, Karlskrona
Klass C	Gummimotor	Martti Bogandoff, Malmö
Klass D	Gummimotor	Anders Håkansson, Malmö
Klass F	Klassisk, gasmotor	Gunnar Ågren, Uppsala
Klass F	Nostalgi, gasmotor	Sten Persson, Halmstad
Klass S1	Segelmodell	Kurt Sandberg, Halmstad
Klass S2/S3	Segelmodell	Per Nilsson, Göteborg
Klass Sint	Segelmodell	Bengt Åhman, Hjältevad
Klass A2	Segelmodell	Sven Rågwall, Halmstad

Lennart Flodström gav en rapport om det aktuella läget på museifronten.

Annan väderlek

Det vackra lördagsvädret förbyttes helt på söndagen. Nu kom hård västlig vind och tävlingsaktiviteten var låg. Många väntade på lite lugnare vindar och när de ej kom valde några att chansa, men lät modellerna stanna i trunkarna. Det gick att flyga, det visade inte minst Anders Håkanson. Anders som nyligen drabbats av en stroke vilken gjort det svårt för honom att gå, ville ändå vara med på fältet. Sittande drog han upp gummimotorerna till sin "Landegren Wakefield". Han fick hjälp att ta sig till startrampen och sittande släppte han iväg sin modell till en strålande start. Att Anders skulle lägga ännu en guldmedalj till alla övriga gläds vi med honom åt. Av 22 anmälda modeller kom bara 7 till start.

De segelmodellflygarna som vågade starta hade svåra vindkast att parera. Av 13 anmälda i klass Sint kom bara 3 till start. Bengt Åhman har tidigare visat att hans "Odenman" är en säker modell.

Klasserna S2 och S3 sammanslogs till en grupp och då räckte antalet deltagare till för att ge S2/S3 SM-värdighet! Vår kassör lade penningarna åt sidan och drog upp "Draken" till tre starter med en avslutande maxflygning.

Oldtimer SM omfattar även några tävlingar om vandringspriser. Familjen Truedsson ställde för några år sedan upp en pokal till minne av Sven Truedsson. Där tävlas med modell ur SEMO:s produktion. Beroende av storlek ges modellerna handikappoäng. Årets vinnare av pokalen blev Lars Ljungberg med modellen "Tern". Wakefieldmodeller av klassiskt ursprung tävlar också efter ett poängsystem. Vinnare blev i år en av initiativtagarna till "Classic Wakefield", Einar Håkansson med en "Korda 1939".

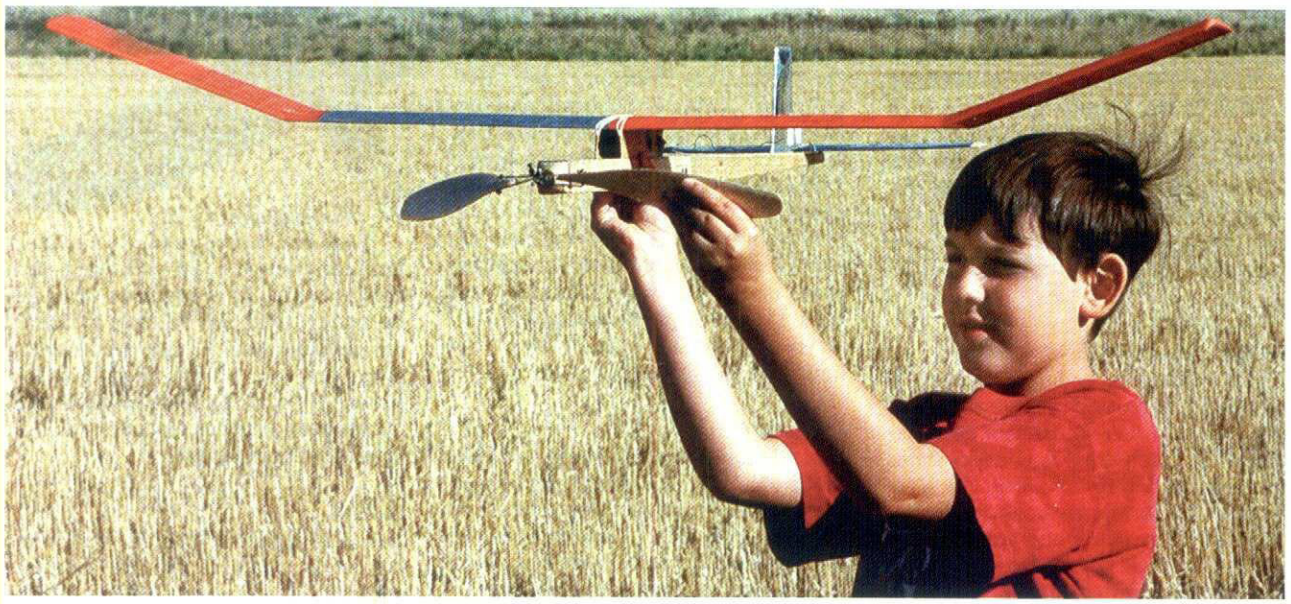
För några år sedan inrättades även en landskamp mellan Danmark och Sverige. Danskarna föranmälde sitt lag medan de svenske uttogs på meriter från året innan. Det blev en svensk seger med 2018 poäng före danskarnas 1809 poäng.

Text och foto: S-O Lindén

Årets Lilla Friflyg-cup avslutad

I sju deltävlingar under året, från Rinkaby i söder till Matfors i norr, har det tävlats i Lilla Friflyg-cupen. Totalt har 64 tävlande deltagit varav 14 juniorer.

Friflyg



Oskar Findahl startar sin FIG

T v: Cupmästare Janne Forsman förbereder start i FIG.

I den största gummiklassen F1G startade sex seniorer och en junior under året. Janne Forsman, Gagnef, tog med sina fem "maxar" i finalen hem segern. Janne var tätt följd av Magnus Astervik—även han från Gagnef.
Rolf Astervik och Holger Sundberg, båda tävlandes för Gagnef, gjorde upp om tredje plats med en poängs marginal tillgodo för Rolf.

Oskar Findahl, Norberg, var ensam junior på täppan. Med många fina flygningar tog han hem det första guldet i F1G för juniorer. Oskar kan nog bli en svår konkurrent till seniorerna nästa säsong.

Tolv seniorer och sju juniorer startade i den mindre gummiklassen P-30. Tommy Eriksson, Gagnef, säkrade guldet före Per Frisk, Viggen, och Anders Lindström, Nimbus. Konkurrensen skulle kunna öka om fler P-30 flygare kunde fullfölja cupen.

För P-30 juniorerna var det tätare i toppen. Segrade gjorde Alexander Ivarsson före Max Jansson, båda tävlandes för Nimbus. Nimbus juniorerna blev för svåra före bröderna Eriksson från Gagnef. Simon slutade som tre och Elias som fyra.

Femtio meter lina

20 seniorer startade i F1H. Av dessa var Inge Sundstedt, Gagnef, den som tog flest poäng. I finalen flög Inge fem "maxar och var därmed ohotad segrare före tvåan Per Findahl, Norberg. L-G Lindblad, Eskilstuna, slutade—överraskande som trea.

Antalet tävlande i juniorklassen var något färre i år. De tre som startande var alla från Uppsala. Etta blev Robert Bärlin, tvåa Markus Grave och trea Johan Folkesson.

Kast med liten modell

I HKG startade 19 seniorer och 5 juniorer. Mikael Fredriksson, Gagnef, lyckades kasta ihop flest poäng före klubbkompisen Johnny Eriksson.
Trea blev åter en överraskning, nämligen Eddy Astfeldt, Eskilstuna.

Junioren Martin Persson, Sländan, segrade före tvåan Elias Eriksson och trean Daniel Findahl, Norberg. Albin Nilsson, Gladiatorerna, blir nog ett starkt hot mot årets topptrio nästa säsong.

Gagnef MFK tackar för i år och hoppas ännu fler vill delta nästa år.

Rolf Astervik, Gagnef MFK

Slutresultat i Lilla Friflyg-cupen 2004

F1G 6 startande

1	Janne Forsman	Gagnef
2	Magnus Astervik	Gagnef
3	Rolf Astervik	Gagnef
4	Holger Sundberg	Uppsala

F1G junior

1	Oskar Findahl	Norberg

F1H 20 startande

1	Inge Sundstetd	Gagnef
2	Per Findahl	Norberg
3	L-G Lindblad	Eskilstuna
4	B-O Törnqvist	Norberg

F1H 3 startande

1	Robert Bärlin	Uppsala
2	Markus Grave	Uppsala
3	Johan Folkesson	Uppsala

P30 12 startande

1	Tommy Eriksson	Gagnef
2	Per Frisk	Viggen
3	Anders Lindström	Nimbus
4	Urban Linström	Nimbus

P30 junior 7 startande

1	Alexander Ivarsson	Nimbus
2	Max Jansson	Nimbus
3	Simon Eriksson	Gagnef
4	Elias Eriksson	Gagnef

HKG 19 startande

1	Mikael Fredriksson	Gagnef
2	Johnny Eriksson	Gagnef
3	Eddy Astfeldt	Eskilsuna
4	Per Findahl	Norberg

HKG junior 5 startande

1	Martin Persson	Sländan
2	Elias Eriksson	Norberg
3	Daniel Findahl	Gagnef
4	Albin Nilsson	Gladiator
5	Simon Eriksson	Norberg

Segraren i HKG – Mikael Fredriksson, Gagnef.

Elflyg

Multiplex EasyStar ARF

Byggsats

När man öppnar kartongen ligger där alla detaljer väl förpackade i bubbelplast. Sändaren och laddaren är väl förankrade i sina wellpappboxar och kan inte kan fara runt.

När jag skall kontrollera om allt finns med så är det inte så lätt. Hittar inga bilder på hur detaljerna skall se ut så jag fick läsa innantill och kolla rad för rad. Planet är tillverkat av Elapor. Detta material liknar EPP men är lättare och starkare. Elapor behöver CA lim för att delarna skall fästa ordentligt.

Montering

Inget lim bara tejp!

Den första och enda svårigheten är montering av fena och stabilisator. Man kan komma i den situationen att stötstången för sidorodret ligger under stabilisatorn istället för ovanför. Så torrmontera stabilisatorn och sida med stötstängerna monterade i roderhornen innan ni tar bort skyddstejpen för att montera dessa detaljer permanent på kroppen. Nu är det bara vingen kvar. Att montera vingen går i ett nafs. Först monterar man den ena vinghalvan i kroppen, sedan vingröret och sist den andra vinghalvan. Man behöver ingen övrig fasthållning av vingen. Nu skall man bara välja dekaler ur det medföljande dekalarket. Dessa är av god kvalité och fäster bra. Lätta att montera utan irriterande luftbubblor under.

Radioinstallation

Hela radioinstallationen är färdig komplett med kabeldragning, montage av motor och servo och kardborreband för fastsättning av batteri och mottagare (även dessa var monterade). Det enda bekymret som jag hade med "radioinstallationen" var att stötstängerna till roder och stabilisatorn var något böjda. Detta beror på att kartongen är 2 cm för kort när "EasyStar" är i ARF utförande. Detta är nu inget problem. Man riktar snabbt pianotråden med fingrarna och så är den saken ur världen. Starta sändaren och koppla in batteriet i planet. Kontrollera att trimern på sändaren står i mittläge. Håll roderna i mittläge och lås stötstängerna med den medföljande insexnyckeln. Jag fick reversera båda kanalerna på sändaren för att få servona att röra sig i rätt riktning, samt minska på höjdroderutslagen

Laddare

Den tillhörande snabbladdaren som drivs av 12 volt, är av en enkel konstruktion. Den saknar avkänning på batteriet om det är laddat eller inte. Laddaren är istället utrustad med ett tidur som begränsar laddningen till 30 minuter. Den är angiven till att ladda med 0,6A men detta exemplar lämnade 1,0 A vid 13,6 volt inspänning. Vilken laddström som man får ut är helt beroende på inspänningen till laddaren.

Kom ihåg att känna på batterierna under laddningen så att dom ej blir för varma.

Invägning och utslag

EasyStar skall väga c:a 680gr. Detta exemplar av EasyStar ARF väger 592 gr varav batteriet väger 136 gr. Detta batteri placeras lagom långt fram för att få tyngdpunkten CG (Centre of Gravity) att hamna där konstruktören vill ha den vilket är 78 mm bakom framkanten på vingen.

Utslagen är däremot ett bekymmer och här kommer vi till EasyStar stora problem nämligen bruksanvisningen. Ett råd släng den; Tanka hem bruksanvisningen på byggsatsen (ej ARF) och bilderna till denna från deras hemsida. Där står att sidoroderutslag skall vara 10 mm, höjd 5 mm, dyk 4 mm. Dessa utslag är bra att börja med. När man blir van med modellen kan man öka sidoutslagen något.

Radio

Den medföljande radion en 3 kanals Hitec Ranger III 35 MHz, har en spakmode som inte är som den vi använder här i Sverige. Höjd finns på vänster spak, sida på höger spak och gasar gör man med höger pekfinger. Detta är nog inget problem för den som är ung. Problemet är mera att de (äldre) som kan flyga inte har så lätt att hjälpa till. Deras ryggradsreflex för höjd sitter i högerhand och på denna sändare skall man använda vänster.

Flygning

Hittade på Multiplex hemsida att man kan tanka ner deras modeller och använda dom i ett flygsimulatorprogram som heter FMS. Jag hade tänkt "torrflyga" EasyStar i FMS men detta var nu inte möjligt eftersom den medföljande radion ej har uttag för lärare/elev kabel.

Men nu över till luftdopet. I byggbeskrivningen står det "Skall startas med motor på, prova ej att flyga utan att ha motor igång" och detta bör man följa om man vill ha upp modellen i luften.

Kom hem från jobbet och det var äntligen vindstilla. Fram med sändaren och plan. Gick fram till åkern som ligger precis bredvid huset. Kontrollerar räckvidd och funktion, starta motorn och kastar modellen rakt fram. Modellen sjunker, försöker ge höjd med höger spak och modellen träffar backen. Visst ja höjd är vänster. Kontrollerar modellen, men det är inga skador. Gör ett nytt försök. Efter 3 - 4 krascher och ett förstört manligt självförtroende så är det bara att inse att om jag skall provflyga denna modell så får det ske med min vanliga styrare. Monterade en mottagare till i planet och programmerade in EasyStar i modellminnet. Nu går det bättre. Full gas, kasta rakt fram och vi är i luften. Åkern hemma är lite liten för denna modell. Den trivs bättre ute vid klubbfältet men det behöver inte vara vindstilla. Provade när flaggorna och klubbens vindstrut stod rakt ut och det var inga bekymmer. EasyStar ligger stabilt i luften och är lätt att kontrollera. Det gick inte fort i motvind.

Nedan: Artikelförfattaren och planet.

Planet stod bitvis nästan still och drog man av gasen så hängde hon där en bra stund innan moder jord närmade sig. Vill man göra en looping så får man ta dykfart. Man får 5-6 minuters flygtid på det medföljande batteripaketet (6 celler Ni-Ca 600mAh).

Bruksanvisning

Detta plan är väldigt lätt att bygga. Och det är bra, för den medföljande beskrivningen är mycket underlig. Det tog mig nästan en timme att gå igenom. Den anger vilken plast det inte är. Vilka lim man inte skall använda innan man anger vilka man ska använda. CG framgår men inga mått på utslag för sida och höjd-roder. Alla bilder som det finns hänvisning till saknas. Någon på Multiplex har missat en kvalitésäkring på denna produkt. Tittar man på byggbeskrivningen (ej ARF) och dess bilder som jag laddade ner från deras hemsida så kan dom göra bra byggbeskrivningar. Har ej kontrollerat med Multiplex om min beskrivning skall ha bilder, men om ni köper denna modell som ARF så kontrollera om bilderna ligger med. Ni måste dock i alla fall ladda ner byggbeskrivningen för att få måtten för roderutslagen. Denna nedladdade bruksanvisning är läsvärd och innehåller också en del tips om ni mot förmodan skall reparera Er EasyStar. Den medföljande beskrivningen är inget för en nybörjare.

Sammanfattning

+ En snygg och stryktålig modell som höll för mina krascher (den värsta var rakt ner från 5 meter)
+ Lätt att ta isär vingen för transport
+ Kan man lära sig att flyga med denna modell? Ja om man får hjälp de första 3-4 ggr. Det behövs dock ett större fält än vad jag har utanför huset. (mitt fält är c:a 40 x 100 meter)
– Fel spakmode. Jag var inte så negativ till dessa "lågpris radio" innan jag provade denna.
– Med bara 6 celler är det fullgas nästan hela tiden, har man 7 celler eller 2 Li-Po så används fartreglaget mera (det medföljande fartreglaget kan inte hantera Li-Po)
+ När ni kommer hem med modellen sätt batteriet på laddning. Montera stabbe, fena, vinghalvor och dekaler. I med batterierna i sändaren (köp dessa på IKEA 19:- för tio st och de är bra). Hämta batteriet från laddningen ställ in servoriktning, neutralläge och utslag på roderna. Kontrollera CG och du är färdig att flyga på mindre än 45 minuter.

Tre stora minus

Radio, laddare och bruksanvisning

Stora plus

EasyStar, men köp den som byggsats med en vettig radio och torrflyg EasyStar i simulatorn FMS. Man blir ingen "Biggles" av FMS men man lär sig här som nybörjare att dra spakarna åt rätt håll.

Jan Holmqvist

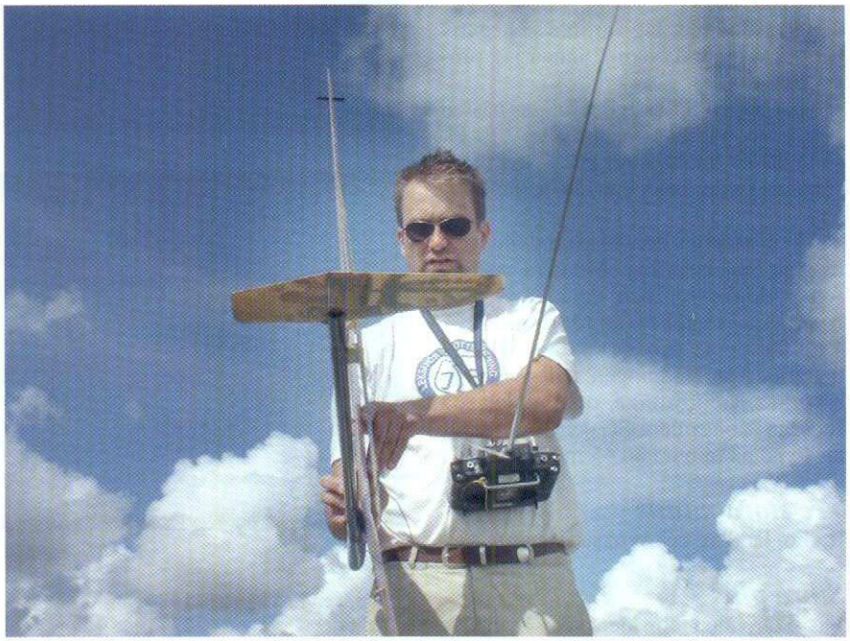
Stötstången ovanför stabilisator

Vingen låser sig själv när man monterar den i kroppen. Ett glasfiberrör används som vingbalk.

Spännvidd	1370 mm
Längd	971 mm
Vingyta	c:a 24 dm²
Vingbelastning	c:a 28 gr / dm²
Flygvikt ARF	c:a 600 gr
Minsta batterivikt	130 gr
Motor	speed 400 med skjutande propeller
Motorreglag	8 Amp med BEC, 6-10 celler Ni-Ca
Mottagare	3/4 kanalers Hitec

Segel

Hangflyg i Sälen



Magnus Hållhans klar för start.

Naturskönt vy i Tandådalen.

Vandringen över fjället tog lite längre än de 20 minuter som var sagt. Med lite packning så ... Men vad gör det!

Entusiasmen för hangflygning i Sälen är stort, det har Mfn:s redaktör erfarit sedan länge. I år fick Rolle Brebäck kompisarnas uppdrag att göra något i Mfn.

Den andra helgen i augusti hölls det hangflygmeeting i Sälen, vilket gästades med höga förväntningar. Efter att ha besökt detta evenemang under fjolårets semester, avlades en kort rapport till kompisarna på hemmaplan och utan större övertalning bestämdes att nästa år hyr vi en stuga och åker upp. Att hyra stuga i Sälen, Tandådalen, innebär inte att man blir tilldelad en "holk" liknande den som Stig-Helmer får i Sällskapsresan 2. Nä nu är det stuga som gäller, stor stuga bredvid liften, med gott om plats för kompisar, modeller och alla grannar som tittar förbi.

Nåväl, vi checkade in redan på torsdagen vid sjutiden på kvällen, vid halv åtta när bilarna var urpackade, men kaffet hade en stund kvar, trillade de första grannarna in. Det blev många glada och förväntansfulla flygare i huset och det avhandlades modeller och upplevelser, minnen och historier i en sällan skådad stämning. Framåt gryningen, den kommer fort så långt norr över, var det dags för ett par timmars sömn.

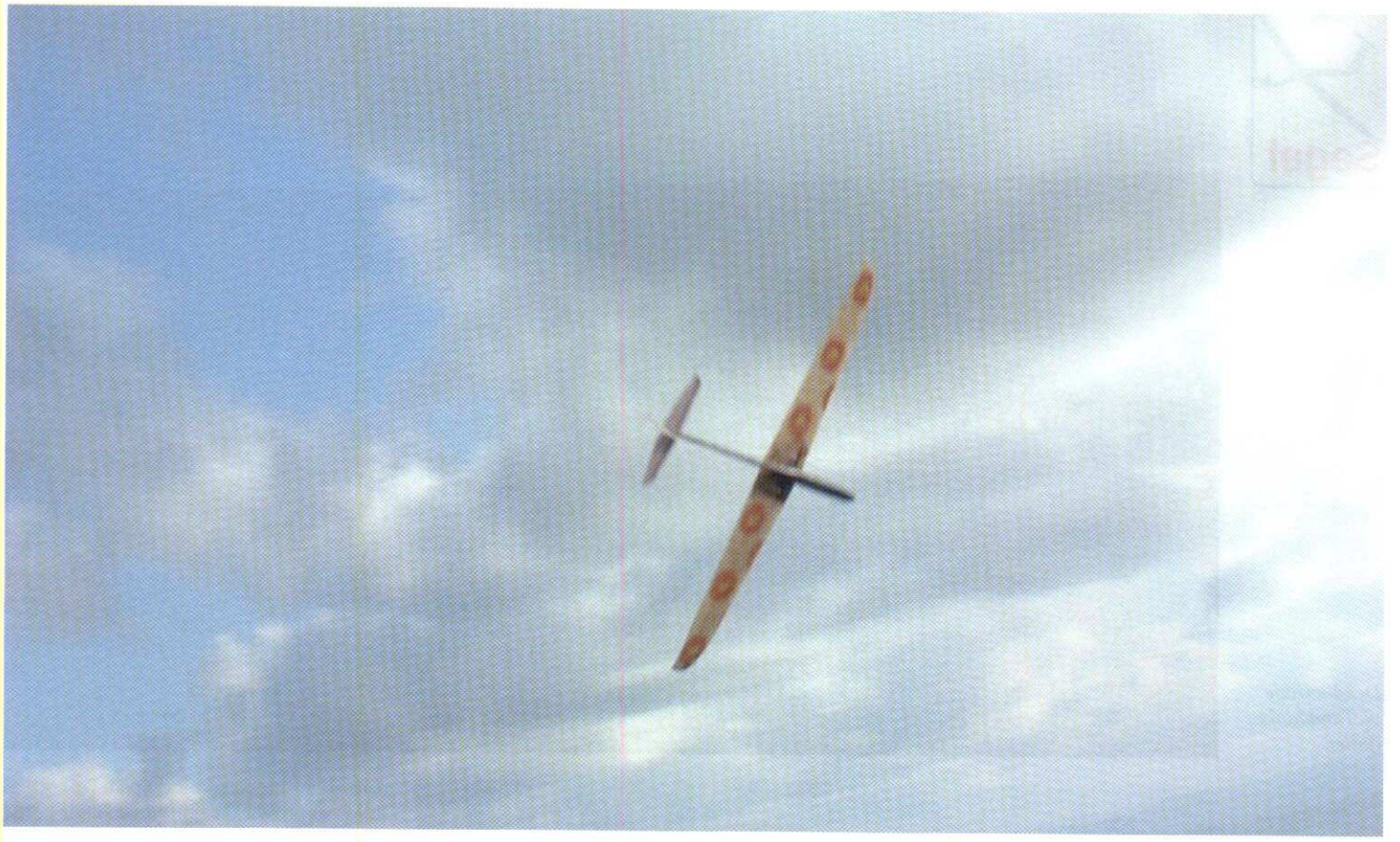
Fredag morgon och det blåser sydliga vindar, klarblå himmel och Sälenfjällen badar i sol. Kaffet från kvällen innan gjorde att man sov lite extra gott, Eftersom vi kom efter 19:00 kvällen innan och den lokala handlaren låst och gått hem, var det ganska tomt i kylen Nu blev det problem. Flyga eller handla mat. En kompromiss, vi testar gatuköket och handlar ikväll. Denna kompromiss skulle senare visa sig vara den sämsta vi gjort. Chrille och Henke valde pizza, jag och Leffe kebab. Vad denna anrättning var gjord på vet vi inte men överbackad grävling, självdöd bäver eller kanske halvgammal utter verkar troligt. Det mesta går att dölja i "starka såser du vet".

Efter en mindre lyckad frukost bar det av till hundfjället och deras 8-stolslift. Enligt uppgift så skulle det finnas ett hang på sydsidan av hundfjället, en liten promenad bara så skulle det ligga där.

Jo, tjena !!

Kliver ur liftsoffan efter en makalöst vacker tur på dryga kvarten och funderar var e hanget ??

Jo, men de sa att det skulle ligga här framme, det skulle ta typ tjugo minuter att gå dit. En och en halv timme senare, efter att ha avverkat en ganska stor högerböj på hundfjället var vår "tjugominuters-promenad" avklarad. Till er som inte



Curt Ilars papperssvala.

varit på hundfjället kan jag säga att det är stort och att dalmasar måste ha en sällan skådad frekvens på benen, långt över 35 Mhz för att nå detta hang på 20 minuter. Men vackert var det och kul hade vi och mycket flyga blev det.

Vilka är det då ...

... som flyger på hang? ALLA, som vill ha roligt umgås och slippa vara rädd för att trilla ned. Trilla ned, frågade jag förra året då jag var där. Jaa, bara det blåser kan du hiva ut en brassestol, bara du kan styra den så.

Vad flygs det med då?

Det mesta, från blue-fenix, via diverse hembyggen och vingar (benämns "gummiankor") till rena hangkärror och inte att förglömma dalarnas egen Ikaros, Kurt Ilars papperssvalor. Dessa papperssvalor kräver en egen rapport men har man sett dem flyga så blir man imponerad. Att se Andreas Karlsson, gammal pylonflygare, med en av Kurt och honom själv konstruerad kärra ägna sig åt motorlös pylon runt en grästuva och en kutryggig fjällbjörk på knappa meterns höjd är faktiskt underhållande. Hemfärden denna eftermiddag gick mycket fortare, 1:28. blankt. Men varför stressa?, liften hade givit upp på grund av ett svårlöst elfel.

En stilla undran under färden över fjället var hur vi skulle komma ned.

Klassikern, fäll in armar och ben och rulla ned kändes inte lockande. Som tur var slapp vi det, på hundfjället finns det en sommarrodelbana. Funkar utmärkt i en riktning, vår riktning, nedför.

Då en samling pojkar, män och gubbar hamnar i en grupp och det står en söt tjej och delar ut dessa hjulförsedda kälkar kommer frågan som ett brev på posten, måste man bromsa?? Av egen erfarenhet kan sägas att det BÖR man!!!

Senare denna fredagskväll, då man fått lite mat i magen och hunnit smälta dagens intryck börjar det hela om, fast på en lite lägre nivå. På Tandådalens parkering. Här fanns det utrymme att flyga alla sorters parkflyg och vertigos i olika format. Det var bara en herre som inte platsade på parkeringen. Han frågade lite försynt om man fick flyga med elmotor på denna seglartillställning, ja visst flyg du. Och som han flög. Nu vet vi var moraklockan fått sin form och utseende ifrån.

Planet är mindre än en meter i spännvidd, i nosen sitter en liten borstlös motor, och ett par Li-Po celler. Att det gör drygt 240 km/t i planflykt är inget som bekymrar honom.

"Kul att kunna göra stora backen i Tandådalen nerifrån och upp på drygt 3 sekunder. Hur lång tid behöver dom nedför?" Japp, Torpis var namnet.

Senare på kvällen började det att brumma från parkeringen, det var Peter Wik från Vansbro som försökte sig på det där flygetyget med propellern på taket. Jag har provat och jag kan också, skillnaden är den att jag inte i förväg kunde tala om vilka manövrar jag skulle göra. Jag flög inte lika länge och jag hade aldrig helikoptern med mig hem, bara en påse med användbara delar. Därför instämmer jag i definitionen om att en helikopter är "Ett par tusen delar i tät formation"

Här var det 3D-flygning på riktigt. Kan bara anta moraklockalooken och beundra. Och nu var det dags att ompröva definitionen på helikopter. Det är något speciellt med helikopterflygare, kvicka fingrar och ett nervsystem som tydligen går att slå på och av som man vill. Ett otal gånger var jag säker på att flygningen skulle ta slut som det "brukar" men efter en vacker landning blev det stående applåder.

Efter mörkrets inbrott blev det inte tyst bland stugorna, men flygningen upphörde.

Mycket flygning

Lördag morgon, mer sol, mer värme, men framför allt mycket vind. Samling vid 10-tiden på parkeringen framför stugorna. Idag flygs det här i Tandådalen, och liften är avstängd pga reparationer, så det blir bilfärd upp. Väl uppe på fjället finns där en snöfälla som fungera som depå. Flyger gör man framme vid kanten.

Det blev mycket flygning den dagen med många olika typer av modeller. Pål Vindfallet från Norge flög med det senaste i hangmodell, en knallgul Banana, en maskin som flyger på nästan ingenting och ruskigt fort.

Åter igen visade det sig att Kurt Ilars frigolitmodeller med klädsel från den lokala blomsterhandlaren stod pall även när det blåser.

Gummiankor var det gott om, en mindre svärm som man var tvungen att ta sig igenom emellanåt. Fördelen med dessa flygande vingar är att de tål ofantligt med stryk. De är nästan oförstörbara och det är ju ganska bra på hanget då det kan vara en smula knepigt att landa.

Mina egna försök att landa var väl inget skolexempel. Landningen sker i lätt nedförsbacke och när du gjort ditt stora landningsvarv och kommer in lågt ett hundratal meter bort så sänker sig marken i samma takt som planet sjunker vilket ger en fartökning och en hygglig markeffekt som gör att du åker ut över hangkanten igen och det är bara att börja om.

Efter fyra fem försök kan man bli lite frustrerad. Några goda råd från Chrille

Depåområde på Tandådalsfjället.

Hundfjällets sydsida, hämtning av modell pågår.

Henrik Torphammar och hans lilla sting 550 gram och 550 watt.

om att antingen siktar du på något billigt eller så provar du fjällbjörken där borta, hjälpte. Det tog lagom stopp och den mjuka ljungen dämpade fallet. Tur att man har helplankade vingar.

Jag tror att alla som var där var mer än nöjda då det drog ihop sig för nedfärd.

Senare på lördagskvällen var det grillskiva. Långbord var dukat på värdshusets altan och efter att man grillat det man själv tagit med sig, avnjöts en gemensam middag till långt fram på småtimmarna.

Söndagen bjöd inte på någon vidare flygning, solen sken allt vad den orkade men det var noll i vind och då faller det här med hangflygning. I stället blev det till att packa bilar och städa ur stugan. Hemresan till Stockholm och Växjö blev en resa full av intryck och mycket att samtala om.

Grabbarna i stuga nr.3 Rolle Brebäck, Leif Ericsson, Christer Malmesäter och Henrik Torphammar vill passa på att tacka:

Lassa Lavin, Per Emilsson, Rolf Ström och de andra eldsjälarna i Sälens modellflygklubb för ett fantastiskt fint arrangemang. Våra förväntningar blev med råge uppfyllda och nu ser vi fram mot nästa sommars meeting och utmaningar på hanget

Ett tips till er som inte provat på hangflyg förut, ta er sämsta kärra och en rulle packtejp och prova. Allt flyger bara det blåser.

Samtliga bilder i detta reportage är tagna av Andreas Karlsson och används med hans tillstånd. Om du vill se fler bilder från meetinget i Sälen kan du titta på webben,

www.Borlänge.mine.nu/flygning eller http://hangflygisalen.tk/

Rolle Brebäck SRFK
rolle-Breback@Bostream.nu

Finn fem fel...

Helgen den 2-3 oktober letade åtta energiska modellflygare från fem modellflygklubbar fel på tre modeller i Norrköping. Vad var nu detta för ett konstigt påhitt? Jo – det var en av övningarna på höstkursen för certifikatkontrollanter, ordnad i SMFF:s regi på Bråvalla.

Kursen hölls av undertecknad efter ett nytt mönster, som skulle skapa lite mer action för deltagarna än på tidigare kurser. Och nog var det action när deltagarna hittade betydligt fler fel på de tre modellerna än de fem säkerhetsfel på varje modell, som jag hade ordnat till i förväg...

Vi har fått "nya" regler för certproven. De är egentligen inte alls nya, men presenterade i lite mera lättillgänglig form än i de dokument, som fanns tidigare. Både flygprovet och teoriprovet kan du hämta hem på SMFF:s websida, som dokument i PDF-format.

Deltagarna fick också allesammans flyga upp med egna modeller enligt regelboken för certprovet. Vissa var "preparerade" av undertecknad från början att flyga regelvidrigt för att ge de blivande kontrollanterna lite olika bild på hur certaspiranter kan flyga när de inte brukar allvar eller är uppenbart otränade. Det väckte en hel del undran och även munterhet - plus naturligtvis minustecken och utropstecken i protokollen!

Blivande kurser

Blivande kurser kommer att hållas mera lokalt på olika ställen i Sverige, så att deltagarna slipper att åka så långt. Nu hade vi deltagare från Örnsköldsvik i norr till Malmö i söder.

Vi hade engagerat en representant från Röda Korset att prata om handskador och hur man stoppar allvarliga blödningar. Det var en synnerligen tänkvärd demonstration som Margareta Lampa från RK gjorde – på sätt och vis bloddrypande – och ett arrangemang att ta efter på klubbaftnar. Röda Korset finns på alla större orter och ställer upp mot en mindre summa.

Bosse Gårdstad

Jörgen, Thomas och Lars vrickar på rodren. Är det OK med tape?

Oj! Servoskruven är borta! Mats, Mattias och Stefan går in för uppgiften.

Ryskt ska ju vara robust och rejeält. Men Gunnar och Felice gillade inte landställets fäste.

Vidga dina vyer med ALLT OM hobby

Synare! *Modellhobby!*

Evenemangsreportage!

Byggtips! *RC-nyheter!*

Hobby-personligheter!

Inspiration! *Mässbevakning!*

Börja prenumerera och få mer ut av din hobby!

Passa på att på innan prishöjningen!
November ut: Helårspernumeration
– 8 nr 290:- (inom Sverige)
Efter 1 decmber: 299:-

Smakprov ur de senaste tidningarna:

Byggtips: Undvik roderfladder – styva upp stötstängerna, Våga satsa på el-flyg, Överför verklighet till modellen, Nybörjarflyg, 50-tals nostalgi med Nobler, Synare av: Graupner Cumulus 2000, Jamara Toys Park flyer, Real Planes Sukhoi SU-31, TT Giles-202, Matrix, USB Flight Data Recorder, Litiumackumulatorer, Ute på fältet: Skala Väst, Skala-VM, Barkarby, De senaste RC-nyhterna i Axplocket.
En artikelserie av Pär Lundqvist: Bygg modell från scratch – har just börjat.

En värld full av modellhobby!

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

Fem år med Modellflygnytt

Tiden tycks gå allt fortare med åren, det är ett välkänt faktum för de flesta. För egen del konstaterade jag något förvånat när det förra numret var klart att fem årgångar har klarats av sedan jag tog över redaktörskapet för Modellflygnytt och att jag nu påbörjar den sjätte årgången. I nr 5/2000 skrev jag en del om mina tankar kring Modellflygnytt och ideellt arbete utifrån mina erfarenheter inom KSAK och EAA vars medlemstidningar jag också producerar.

Man måste fråga sig vad är huvudsyftet med en förening – i det här fallet ett förbund av lokala modellflygklubbar. Är det att ge ut en tidning? Eller är det att på olika sätt underlätta för medlemmarna att bedriva modellflyg. Syftet måste rimligen vara det senare. I annat fall driver man kommersiellt förlag under ideell täckmantel.

Den egna tidningen är däremot ett bra medel för att underlätta för medlemmarna att syssla med modellflyg, genom tips och råd, teknik, evenemangstips och spridning av en rad andra informationer. Genom att uppmärksamma goda insatser kan andra sporras till nya stordåd. Kort sagt handlar det om informationsspridning. En tryckt tidning är inte det enda sättet att sprida information till många. Numera har vi stor hjälp av internet, både webbsidor och e-postlistor.

Jag är glad för att en stor del av diskussionerna mellan medlemmarna idag förs på Planket. Här blir det ofta omedelbar reaktion på ett debattinlägg och hela diskussionen mellan upp till några dussintal debattörer är avklarad inom någon vecka i stället för att traggla fram och tillbaka i över ett år som det blir när det dröjer två månader mellan inläggen. Inlägg som dessutom måste kortas av tryckekonomiska skäl för att inte ta för stort utrymme. Med följd att insändarredaktörens avkortningar kan uppfattas som censur. Den tryckta tidningen lämpar sig bäst för information som man vill spara och läsa igen bekvämt tillbakalutad i en fotölj. En tidning är också bra till information som man vill skall nå utomstående som PR för den egna verksamheten.

När jag gick in i den här verksamheten var jag klar över att huvudsyftet med SMFF är och måste vara att skapa en god grund för att modellflyget skall utvecklas i positiv riktning och att den nedåtgående kurvan för antalet aktiva endast kan brytas genom att intresset för verksamheten ökar. Av den anledningen var jag beredd att sponsra Modellflygnytt genom att ge den ett mer påkostat utförande i färg än vad som hade överenskommits. Det låter ideellt men kan också sägas vara en insikt om gemensamma intressen. Blir det fler modellflygare så blir det även fler som är intresserade av de andra tidningar och böcker som jag producerar. Gungor och karuseller.

SMFF är en samling resurser – där också du är en resurs

Jag hör ofta modellflygare gnälla om saker de tycker att förbundet skulle göra. Men vad är då ett förbund? Jo det är en samling individer som liksom du och jag tycker det här med modellflyg är roligt. Var och en av oss har svårt att ordna eget modellflygfält, få myndigheter att inte sätta käppar i hjulet, få försörjning av material, få utbildning, träffa likasinnade. Kort sagt, ensamma är vi ingenting men tillsammans kan vi uträtta storverk.

Vi har därför slagit oss ihop i lokala klubbar där vi kan sköta en massa gemensamma angelägenheter. Men det finns många saker som man inte kan lösa lokalt och därför samarbetar klubbarna genom ett gemensamt riksförbund där vi kan samla och kanalisera de goda krafter som finns lokalt, dvs du och jag. Det handlar främst om att kanalisera, det finns ingen stor budget som kan avlöna en stab av tjänstemän som kan fixa alla våra önskemål. I så fall skulle det behövas medlemsavgifter som låg på flera tusen kronor om året. Därför betalar vi bara en liten skärv som blir som smörjmedel i vår organisation där vi egentligen delar på jobbet tillsammans. Låter det flummigt?

Ett konkret exempel som fick mig att tänka i dessa banor. I en så här stor förening med medlemmar i alla åldrar får man räkna med att några medlemmar dör varje månad. Det är ett tråkigt faktum som man gärna blundar för. Skall SMFF hedra den döde vid begravningen? Det är naturligt att vänner och bekanta (inklusive föreningar) finns på plats som stöd för familjen. Men vem är SMFF i sådana här fall? Skall någon i styrelsen utses att närvara? Det skulle rent av kunna bli fråga om ett speciellt uppdrag att fara omkring och representera SMFF land och rike runt! Vid närmare tanke orimligt naturligtvis, inte kan man göra så, det vore makabert. Men vem är då SMFF i dessa fall? Självklart är det du och jag i den lokala klubben som får ta på oss SMFF-hatten och representera förbundet, klubben och oss själva som sörjande. Det är vi som är SMFF lokalt. Det är vi som är resursen. Det här är bara ett exempel.

Modellflygnytt görs också hududsakligen med idella krafter. När jag tog över hördes många mullrande röster om att det inte skulle gå att göra tidningen om inte marknadsmässiga honorar betalades för införda bidrag. Då var det ett relativt litet antal skribenter som medverkade flitigt och budgeten för detta var hög. Styrelsen svettades över kostnadsproblemen och jag fick strikta förhållningsorder att hålla igen och en mycket begränsad budget att hålla. Vad hände, ett stort antal nya skribenter har strömmat till, du ser nya underskrifter i varje nummer. Folk som inte "vågade" skriva förut men som nu blommar ut och blir duktiga skribenter. Ibland ger vi – jag och mina medarbetare Maria, Robin och Kelly – på redaktionen lite hjälp de första gångerna men det är förvånande hur snabbt många lär sig när de väl får självförtroendet att skriva. Och alla är välkomna och kan. Den lilla budgeten har under fem år knappt behövt användas annat än för direkta kostnader – foto, testmaterial och liknande samt i något fall där tjänst fick köpas.

Genom detta har alla som medarbetat frigjort ekonomiska resurser till att förbundet – d v s vi alla – kan ägna sina krafter åt det som är huvuduppgiften – att se till att vi kan modellflyga.

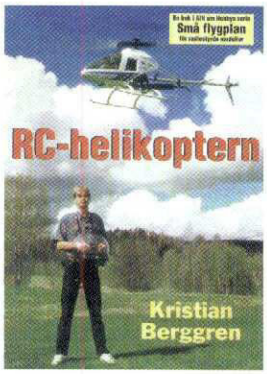
Freddy Stenbom

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.

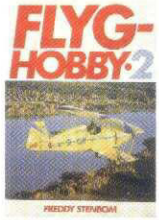
Angivna priser gäller från förlaget (porto ingår), priser i handeln ligger på samma nivå.



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, bokhandeln, 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

11-åring tog certifikat

Vid MFK Oskarshamnseskaderns senaste klubbmöte delades ut två certifikat för radiostyrda modellflygplan till två av klubbens medlemmar. Dessa är Peder Andersson och Mathias Dahleman.

Peder har flugit med oss i fyra år och tyckte att det var dags att skaffa certifikat. Mathias blev medlem för snart ett år sedan och är med sina elva år den yngste i klubbens historia som har tagit certifikat.

Certifikatprovet består av två delar, en teoridel och praktisk del. Eftersom klubben har sitt hemmafält på Oskarshamns flygplats så kommer det emellanåt riktiga flygplan som ska starta eller landa. Detta gjorde att uppflygningen stördes lite i början och ökade den nervositet som redan fanns. Men eftersom båda hade flugit en hel del under sommaren så klarade både Mathias och Peder provet galant. Båda tyckte även att teoridelen var mycket lätt. *Eric Palmborg*

30 Timmar NON-STOP i Degerfors

Efter sommarens succé med Modellflygdagarna i Åbytorp utanför Karlskoga är det åter dags för KMFK att arrangera en modellflyghelg. Den här gången är det inomhusflygning i Stora Halla i Degerfors som gäller.

Klubben startar verksamhetsåret 2005 med att inbjuda alla intresserade till 30 timmar RC / Friflygfest.

– Vi börjar onsdagen den 5 januari kl 12.00 och avslutar torsdagen den 6 januari kl 18.00, för den som vill övernatta finns vandrarhem eller i campingstugor att tillgå. Ett friflygseminarium kommer även att hållas av Jonas Romblad, säger Sture Kinell, en av drivkrafterna i Karlskoga Modellflygklubb.

Varför gå hungrig? Gillar du att campa? Då sover du i medhavd sovsäck i lokal som ligger i anslutning till flyghallen. KMFK ser även till att ingen kommer att behöva gå hungrig - middag onsdag kväll kostar 90 kr och frukost dagen därpå kostar 50 kr. Glöm inte att anmäla intresse angående frukost och middag senast 2004-12-27. Naturligtvis finns korv, smörgåsar och annat smått och gott att tillgå under flygdagarna.

Hobbyfirmor kommer att medverka under dagarna och vill du själv visa upp vad ditt företag har att erbjuda kontaktar du någon av nedanstående personer för mer information. Börje Luthman, 0586-447 56, mobil 070-6352416, e-mail: lutman.b@telia.com

Sture Kinell, 0586-726 075, mobil 070-5727164, email: sture.kinell@telia.com

Flygavgift 100 kronor/ pilot, betalas på plats vid incheckning

Har du inte testat på inomhusflygning förut så gör det nu, bättre flygförhållanden är svårt att hitta. Hallen håller måtten 90 * 50 meter med hela 12 meters takhöjd, vilket gör den smått unik i samanhanget.

/ Hasse Larsson, KMFK

Förbundsmöte 2005
Motioner

Motioner får inlämnas av klubb och medlem och skall vara förbundsexpeditionen tillhanda senast den 7 januari-05.

Motion som väcks av enskild medlem skall behandlas av den klubb han tillhör, som avstyrker eller tillstyrker den. Skulle motionen avstyrkas av klubben skall den, om motionären så begär, genom klubbens försorg insändas med klubbens yttrande.

Medlemsavgifter
för år 2005

Klubbregistreringsavgift kr: 100

Medlem född 85-01-01 och senare kr: 100
OBS! Fr o m 2005

Medlem född 84-12-31 eller tidigare kr: 330
OBS! Fr o m 2005

Familjemedlemskap (boende samma adress) kr: 330 **OBS! Fr o m 2005**

Medlemskap i Mfk Direkt, alla medlemmar kr: 500

Familjemedlemskap innebär att de med samma adress betalar endast en senioravgift.

LÄTTARE ÄN LUFT – drömmen om att flyga

Fotograf:
Blue Sky AB

Wingsuit. Denna ultralätta dräkt som fylls med luft, förlänger tiden som en människa kan sväva fritt utan hjälp av fallskärm med flera minuter. En modell av dräkten och film från en flygtur visas i vandringsutställningen Lättare än luft som är producerad av Riksutställningar. Fram till 9 januari kan utställningen ses på Blekinge museum, centralt beläget vid Fiskartorget.

Öppettider: tis-sön 11-17, ons 11-19. Stängt måndagar, 27/11, julafton, juldagen och nyårsafton. Entré: Vuxen 40.-, barn t.o.m. 18 år fri entré. Tel reception 0455-30 49 65. www.blekingemuseum.se. *MO*

Modellflygkalender

13 november: Möte F3A-ting Flygets Hus, Linköping
19 november: Meeting Inomhusflyg Lugnets sporthall, Falun
5 december: Meeting Inomhusflyg Lugnets sporthall, Falun
5 december: Bytesmarknad Bytesmarknad Linköping Linköping, SAAB:s stora personalmatsal
19 december: Inomhusflygning Inomhusflyg i Enköping Idrottshuset i Enköping, Torggatan
2 januari: Meeting Inomhusflyg Lugnets sporthall, Falun
5-6 januari: Karlskoga Modellflygklubb anordnar inomhusflygning i Stora Halla i Degerfors. Mer information. Börje Luthman, 0586-447 56, mobil 070-6352416, e-mail: lutman.b@telia.com. Sture Kinell, 0586-726 075, mobil 070-5727164, email: sture.kinell@telia.com
15 januari: Tävling Gladiatorernas PT-05 F 18, Tullinge B1 F1A-Pop F1B-Pop F1G F1H HKG P30.
4 februari: Meeting Inomhusflyg Lugnets sporthall, Falun

Sänd gärna in datum för evenemang tidigt så undviks onödiga krockar. Använd helst funktionen via hemsidan.

JR Propo X2610

- Flyg- och Helikopter-program
- 10 modellminnen
- Grafisk display för servoutslags-kurvor
- Digitala trimmrar
- 4 st "high-resolution"-servo, ackar och laddare

Pris **2995:-**

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

Air Media
Svensk importör av den borstlösa Revolutionen!
Typhoon-Micro 6 OCH Tsunami-10 Fartkontroll för endast 900 kr!
HET's häftiga ARF-byggsatser
Montera motor & Radio och Flyg!
Egna servon, kablar och tillbehör
Sveriges lägsta priser!
Internetbutik - öppen dygnet runt
070-676 01 66
www.airmedia.se

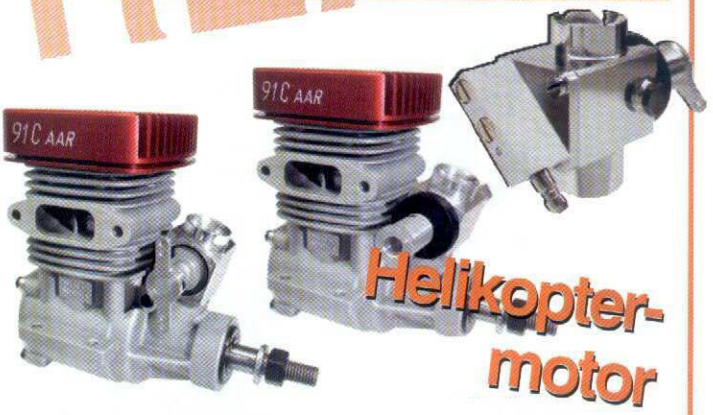
ARESTI PRODUCTS
GAS POWER ENGINES
"DESERT AIRCRAFT"
"ZENOAH"
www.aresti.se
email:info@aresti.se

PURE POWER **webra**
Elltech är Webras representant i Sverige

Webras nya Boxer-m r! Boxer 30-2FT
En 30 cc rin r med lager och mycket lea k för aeroba c skalamodeller.

V vm cc kt: 4,4 tal: 2000-10000 rp 108 gr • Foder tal • lv: Ring

REA



Webras nya 91-motor med aluminium-foder och nya förgasare 3N 60 E

V ym: 1 cc El kt 3,2 H • Varvtal: 2000-16000 rp kt. 53 gr • Foder: Aluminium • **Kolv:** Ring

Nya förpriser

Webras nya Scan Ds 8 mottagare.
Ingen krystall längre nödvändig. En PLL-frekvens synthesizer alstrar frekvenser i steg om 10 kHz. Känner av sändarfrekvensen och låser med en knapptryckning. Finns för 35 MHz och 40 MHz. Fail-safe kan programmeras. Guldkontakter.

Mottagarbatteri: 3,8, 8 Volt •
Temperaturområde: -10 +55• **Vikt:** 25 g

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 fyr-taktare är SAITO redo för dig!

Nedanstående motorer är storsäljarna – och det finns 22 stycken till!

FA-40A

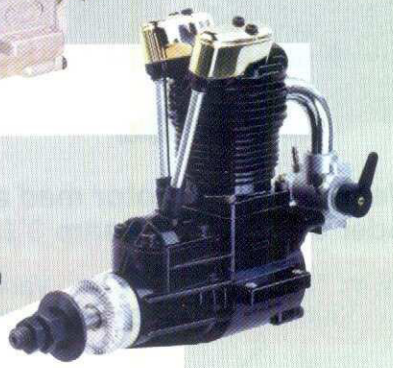
AAC. 6,61 cc. Vikt 290 g. Varvtal 2.000-11.000.
Propeller APC 11x5 – 11x7
FA-40A • PRIS 2.085:-
FA-40A-GK • PRIS 2.275:-

FA- 56

9,2 cc. Vikt 410 g. Varvtal 2.000-12.000
Propeller 11 x 7 – 12 x 6
FA-56 • PRIS 2.103:-
FA-56-GK • PRIS 2.498:-

FA-72

11,8 cc. Vikt 470 g. 1,2 hp
Varvtal 2.000-12.000
Propeller 11 x 9 – 14 x 6
FA-72 • PRIS 2.515:-
FA-72-GK • PRIS 2.995:-



FA-100

17,2 cc. Vikt 550 g.
Varvtal 2.000-11.000.
Propeller 13 x 11 – 14 x 10
FA-100 • PRIS 3.354:-
FA-100-GK • PRIS 3.604:-

FA-180

29 cc. Vikt 900 g. 2,8 hp
Varvtal 2.000-10.500
Propeller 13,5 x 13 – 16 x 10
FA-180 • PRIS 5.157:-
FA-180-GK • PRIS 5.295:-

SAITO

Ovanstående motorer är storsäljarna men det finns 22 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 AB

Söders RC Hobby
Hantverkargatan 26
112 21 Stockholm
Telefon 08-643 67 87
Telefax 08-702 15 90

Hemsida: www.sodersrchobby.se

OBS ny adress fr o m 27 september:
Hantverkargatan 26

ÅLLEBERGS MFK

Ålleberg Segelflygklubben för alla

Ållebergs Mfk är modellflygklubben som bildats av ett kamratgäng (13 glada modellflygare) som brinner för sin hobby med inriktning på modellsegelflyg samt motorflyg. Med mer än 100 års erfarenhet...! Vi har erfarenhet ifrån i stort sett allt som går att radiostyra samt ifrån avancerad tävlingsverksamhet, både inom modellflyg, båtar samt bilar mm och vi delar gärna med oss av våra erfarenheter.

Klubbens bas/hemmaplan sommartid är på klassiskt svensk flyghistoriskt flygmark, nämligen uppe på Ålleberg. Vi segelflyger på Ost- eller Västhangen eller med motorflyg på den stora gräslandningsbanan.

Klubben kommer att arrangera flertalet modellflygmeetings, tävlingar bl a klassikern "Ållebergs Open" – en nytändning av Nordens tidigare största och mest populära segelmodelltävling både för nybörjare och expertflygare.

En annan segeltävling som arrangerats i år är Väst Sveriges första segelflygcup "Nasko Open" bestående av sjut deltävlingar utspridda bland sex klubbar i Skaraborg. Vidare ordnades en Bytesmarknad i oktober.

Planer finns på Sveriges första tävling i segelaerobatic. Motorcombat planeras också.

En ny elektrisk modelsegelflygs winsch har införskaffats och det finns två motorbogser plan för att bogsera seglare upp i det blå. För nybörjaren har vi inskolning under kompetent ledning.

Utöver detta så kan vi troligtvis erbjuda Sveriges vackraste modellflygfält med en hänförande utsikt över Falbygden med omnejd. Berget kan erbjuda massor av familjeaktiviteter, bla sköna natur-skogspromenad leder, campingplats, servering, flygmuseum, fullskala flyg, Sveriges äldsta flygande Tiger Moth, hang resp. gräsfält banor mm.

Ålleberg lever upp igen och blir Sveriges flygcentrum nr.1 alla kategorier och vi finns där....! Vår klubb tar även emot gästmedlemmar, man måste inte bo på Falbygden för att bli medlem i vår klubb, för mer information se vår hemsida under; www.rcflyg.com där mycket matnyttig modellinformation kommer att finnas med ständiga uppdateringar, bl.a så har vi dagliga väderrapporter.

Höst och vinter tid kommer vi att hålla till i en klubblokal i centrala Falköping, i centrum.

Rolf Maier (ordf)

Skriv och berätta!

Modellflygnytts redaktion tar gärna emot fler manus från läsekretsen. Kom med dina bästa byggtips, resetips, berätta om kluriga lösningar, skriv om klubbkompisar som har gjort något bra. Om klubbens smarta lösningar av problem. Berätta om kommande evenemang och om de som redan har varit.

Skriv gärna direkt per e-mail men vanliga manus går också bra. Gärna digitala bilder (bör vara 300 dpi i 2-3 spaltigt format) men vanliga pappersbilder och dia går också bra.Det går bra att skicka på CD eller i vissa fall per e-mail. Märk material som du vill ha i retur med namn och adress.

Skickar du e-mail får du vanligen svar inom två veckor (vi kan vara på resa utan tillgång till internet), Om du inte fått svar har spam-filtret tagit ditt mail (vi måste skydda oss mot virus). Skicka i så fall igen, ring gärna också.

Freddy Stenbom 08-999 333

Sveriges Modellflygförbund

http://www.modellflygforbund.se

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

Ordförande
Robert Sundström
Tors gränd 45
432 31 Varberg
robert@mimer.se

Vice ordförande
Magnus Söderling
Tegnergatan 32C
752 27 Uppsala
018-53 52 50
f1b@kth.se

Sekreterare
Peter Källoff
Hagarydsvägen 28
586 63 Linköping
013-29 62 97
peter.kalloff@telia.com

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

Ledamot säkerhet
Bo Gårdstad
Sörgården 114
186 38 Vallentuna
08-51177757

Suppleant
Ingemar Ljung
Solliden 10
436 40 Askim
0660-372741

PREK (ledamot)
Freddy Stenbom
Box 90133
120 21 Stockholm
0708-480517

Utbildning ordf.
Pelle Scherdin
Munkholmsvägen 14
193 40 Sigtuna
08-592 591 10

Grenchef Friflyg
Lars-G Olofsson
Bronsåldersgatan 66
421 63 V Frölunda
031-49 30 55

Grenchef Linflyg
Mats Bejhem
Lövstavägen 96
194 42 Uppl Väsby
Tel 08-590 303 97

Grenchef Radioflyg
Bengt Lindgren
Mossvägen 24
153 37 Järna
08-551 735 84

Expeditionschef
Marie Bagge
011-31 38 50
Fax 011-31 24 70

FLYGNYTT från O.S.

Sommarens modeller från MODELTECH snart hos Model-Craft! Ett axplock:

O.S. MAX

Två nya helikoptermotorer och en ny version av .70-4-taktaren som vänder sig till nybörjaren

SE-5A Biplane 46 ARF

MODELTECH ARF

37 SZ-H

1,4 hk @ 18000 rpm
Disp. 6,07 cc
Borr: 20,5 mm
Slag: 18,4 mm
Vikt: 293 g

3D Magic FunFly 46 ARF

50 SX-H Ring HYPER

1,9 hk @ 17000 rpm
Disp. 8,17 cc
Borr: 22 mm
Slag: 21,5 mm
Vikt: 406 g

Excite 3D 90L ARF

Dragon Lady 60-90 ARF

FL-70

1,1 hk @ 11000 rpm
Disp. 11,45 cc
Borr: 27,7 mm
Slag: 19 mm
Vikt: 519 g
kolv/foderpaket utan ring

P-47 Thunderbolt 60-90 ARF

Piper Cub J-3 25 ARF

Svensk distributör

FINNS I ALLA VÄLSORTERADE HOBBYAFFÄRER!

SVENSK DISTRIBUTÖR

MODEL-CRAFT

Östra Förstadsgatan 20 , 211 31 MALMÖ
Tel 040-714 35 • Fax 040-12 97 05

POSTTIDNING B
Modellflygnytt – SMFF
Box 4015
600 04 Norrköping

Andersson Evert
Bokvägen 22
295 37 BROMÖLLA

Mnr: 55262
L022
Kod: 10491
x 35 04

29500
Lokal

SVERIGE
PORTO BETALT

Calmato, Laser & Reflex – För bästa start!

Nu ännu bättre pris! **1.795:-** Inklusive motor!

Calmato Trainer 40

ARF ALMOST READY TO FLY
SOS

Calmato 40 har allt sedan lanseringen fått toppbetyg! "Kvaliteten på bygget är toppklass, både vad gäller virket och klädseln, och konstruktionen är väl utprovad" är vad Sveriges största modellhobbytidning; Allt om Hobby, skrivit om den. Calmato är mycket långt prefabricerad och det återstår endast några få timmars byggande innan denna trainer är i luften. Calmato levereras med en mycket stark Kyosho 6,5 cc motor som ger otroligt bra kraft för alla manövrar. Calmato är tillräckligt stor för att synas väl i luften och storleken ger dessutom lugna flygegenskaper.

Teknisk information

Längd	1300mm
Spännvidd	1600mm
Vingprofil	Org. Semi-symmetrical
Vingbelastning	58 g / dm
Vingyta	43 dm
Vikt	2.450g
Motor	Kyosho 6.5 cc

UTFÖRLIG SVENSK BRUKSANVISNING

Calmaton är mycket långt förmonterad från fabrik. Motorn som medföljer monteras på några få minuter. Motorutrymmet är behandlat för att tåla bränsle.

NYHET!

Calmato 40 Sports – För bästa fortsättning!

Nu kommer ett nytt "steg-2 flyg i samma anda som den mycket populära och omtyckta Calmato Trainer 40. Detta lågvingande flygplan är något för dig som kan din Calmato Trainer 40 utan och innan, och nu vill bredda ditt flygkunnande. Allt du behöver göra är att plocka över radioutrustningen och motor från din Trainer 40, och ta steget till en något tuffare utmaning och framför allt till en flygupplevelse som du aldig tidigare varit med om. Calmato 40 Sports finner du hos din Kyosho-handlare under hösten, priset ligger på ca. 1.390:-.

UTFÖRLIG SVENSK BRUKSANVISNING

HITEC

Hitecs Laser 4 är en mycket prisvärd analog 4 kanalare i FM utförande. I Laser serien ingår även en 6-kanalig storebror, de är båda en vidareutveckling av de populära Focus 4 samt Focus 6 vilket borgar för god kvalité och hög prestanda. Båda sändarna är utrustade med lärar-elev funktion samt mixnings möjligheter som sina föregångare saknade. Laser 6 finns också att få med 40 mhz. Kort och gott är Laser 4 & 6 ett utmärkt val av sändare både för den nykläckte flygentusiasten och den mer erfarne flygaren.

Teknisk information

Laser 4
- Fyra kanals FM Radio
- Servoreversering
- ATV kanal 1/2
- Flera mixnings möjligheter
- Trainer uttag
- Levereras med 3st HS322servon samt HF504MI mottagare

Flygsimulator – Reflex XTR

Redan XTR simulatorns föregångare Reflex fick mycket goda lovord för den extremt höga realismen dvs. de färdigheter man lärde sig i simulatorn var direkt överförbara till flygning med en riktig radiostyrd modell. Detta gjorde Reflex till den bästa simulatorn i inlärnings syfte. När den nya XTR nu även kombinerar ovan nämnda egenskaper med i vår mening marknadens klart bästa grafik kan det bara bli succé. Simulatorn är självklart kompatibel med ovan nämnda Hitec Laser 4 & 6 vilket gör XTR och Calmaton till ett perfekt "paket" att snabbt komma igång.
Se http://www.reflex-sim.de/ för uppdateringar och information.

Teknisk information

- Kräver P4, AMD eller likvärdig processor med 1200MHz och 128MB RAM minne, Windows 98, SE, 2000 eller XP.
- Grafik kort med minst 32 MB
- Se http://www.reflex-sim.de/ för mer information samt uppdateringar.

GRATIS! Om du redan har den tidigare versionen av Reflex kan du uppdatera den gratis hos butiken där du köpte din Reflex.

Samtliga produkter i denna annons finner du hos våra auktoriserade återförsäljare. Adress och telefon till dessa finner du genom att besöka www.kyosho.se eller att ringa Kyosho konsumenttjänst– 08-681 19 55.
Adress och telefon till återförsäljare i Norge och Finland, var vänlig besök / ring www.kyosho.no (tfn. 22870676) respektive www.kyosho.fi (puh. 09-755 53 44).

KYOSHO ®
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS