

1 2010

modellflyg nytt

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD



Hans Nygren från
Södra Dalarnas RFK,
klubbens äldsta medlem
med sina 80 år.

- Aircombat säsongen 2009
- Första internationella F4H
- VM i F3B 2009 i Tjeckien
- Sverigecupen i Termik 2009

INTERPRESS 0257-01



7 388025 706002

RETURVECKA v 19

ENDELIG I NORDEN!

*Fiber
Classics
Scaleparts*



Me-109
Vingespenn 3m



Mosquito



Spitfire



P-51-Mustang



Fantastisk nyhet!!!

Første gang på markedet en MiG-3,
vingespenn 2.5m

Fiber Classic Scaleparts nå med nordisk representant og ny hjemmeside:

[www. fc-scaleparts.no](http://www.fc-scaleparts.no)

Ta kontakt med Per-Oluf Olsen +47 98 860 621

per-oluf.olsen@mail.com

Svergies Modellflygförbund (SMFF) är en sammanslutning av ca 220 klubbar och 8 000 medlemmar.

MODELLFLYGNITT är organ för Sveriges Modellflygförbund

SMFF ordförande
samt ansvarig utgivare
Bengt Lindgren, Östergårdsvägen 3
643 32 Vingåker. Tel 0151-106 82
e-mail: bengt.lindgren@siemens.com

Ansvarig distribution, prenumeration eller vid utebliven tidning kontakta

SMFF, Box 750, 521 22 Falköping
Telefon 0515-371 55
Telefax 0155-371 58
Pg-konto 51 81 65-6
Hemsida: www.modellflygforbund.se
e-mail: smff@telia.com eller info@flygsport.se

Prenumeration/helår/kalenderår 345:-
Tillk. porto utlandsboende 100:-
Direktmedlemskap inkl. försäkring 360:-

Redaktion och annonser:
E-post: red@modellflygnytt.se

Grafisk formgivning:
Conny Carlsson
Stenserydsvägen 1b 598 91 Vimmerby
0492-12925 070-694 62 12
conny@bildomedia.se www.bildomedia.se

Ring, faxa, e-posta eller skriv för att få aktuella annonspriser.
Redaktionen hjälper med glädje till med annonsutformning mm till låg självkostnad!

Redaktionsrådet
VO Bredd
red@modellflygnytt.se

Beträffande annonsbokning manusstopp kontakta redaktionen i förväg!
Annonssunderlag i digital form, pdf- eps- X-ad- eller tif-format normalt 4 veckor före angiven utgivning.

Preliminär utgivning

Modellflygnytt nr 2/10 23 april
Tidningen beräknas postas angivna veckor
Ordinarie manusstopp är 4 veckor före angivna utgivningsdagar, efter avtal kan senare lämning ske.

Skicka gärna manus i god tid!
Försenade manus försenar tidningen!
Manusstopp är 4 veckor före utgivning.
Material skickas till: red@modellflygnytt.se

Tryck: VTT Grafiska AB, Vimmerby 2010
ISSN-0345-813X

OMSLAGET

Hans Nygren från Södra Dalarnas RFK,
klubbens äldsta medlem med sina 80 år.
Foto: Erik Persson



Copyright Modellflygnytt

För insänt, av redaktionen ej
beställt material ansvaras ej!

modellflygnytt nr 1 2010

INNEHÅLL NR 1/2010

● Invigning av Halmstad Arena	6
● Trettonhelgsflygning i Stora Halla	8
● Pylonracing	10
● Börja med EDF!	14
● Almost Ready To Fly REMAKE	18
● Aircombat säsongen 2009	20
● Första internationella tävlingen F4H	28
● VM F3B 2009 i Tjeckien	31
● Lösning på Julnötter	37
● Dags för femte IMAC-säsongen	38
● Sverigecupen i Termik	40
● To Flapper or not to Flapper	42
● Friflygets framtid	46



6



12



20



31

"Never was so much owed by so many to so few"

Att vara med i SMFF styrelse är som att ta på sig ett extra heltidsjobb. Detta är ett jobb som "bara kostar" i tid och fritidstimmar men inte ger några inkomster eller andra fördelar än att resor och mat är betalda. Varför sitter man då i styrelsen i mer än 20 år och jobbar med olika frågor som rör modellflyget i Sverige och på hemorten. Det troliga svaret är att man 1.) är tokig eller 2.) har ett fanatiskt intresse och engagemang för Modellflyget och att man tror sig kunna bidra med något för framtiden. Eller något som ska vara kvar och fungera för att skapa möjligheter för ungdomar att få uppleva flyget och dess speciella känsla av frihet. Modellflyget har under alla år varit in- och utskiftat till att bli pilot eller mekaniker inom flyget men framförallt en inspiration till att experimentera med olika flygfarkoster.

Allt har sin tid och min tid för att arbeta med modellflygfrågor på riksplanet har runnit ut. Det är dags att hitta nya utmaningar och att släppa in andra på arenan som är yngre och hungrigare att jobba med modellflygets framtid. Samtidigt som man ska förvalta det fina arvet som finns inom det Svenska modellflyget. Sveriges modellflygare har under många år vunnit fina internationella framgångar inom alla huvudklasserna såsom friflyg, lina och radioflyg.

"Det här är inte slutet. Det är inte ens början på slutet. Men det är, kanske, slutet på början".

Lojalitet och solidaritet är ett förgånget begrepp inom modellflygklubbar, att anmäla alla medlemmar är "något förlegat". Att sedan kunna klaga på att det är dyrt att vara med i förbundet och att man inte får tidningen bara för att man inte är anmäld eller har betalt avgiften är en rättighet utan skyldigheter!

Om alla solidariskt skulle anmäla alla medlemmar och betala avgiften så skulle denna kunna vara lägre eller ge mera valuta för pengarna.

Det som vi ser är att besluten vi tog på förra förbundsmötet var de rätta men det är en tuff bit kvar av resan in i framtiden. Sedan kommer mörkret i tunneln att skingras mot dagsljuset och devisen kommer att uppfyllas "mer tid till flyg mindre tid till administration".

Hur ska SMFF kunna verka i framtiden det får min efterträdare fundera på men det finns en del saker att ta tag i:

- **RC - bevis**
- **Gemensamma nordiska regler för flygning**
- **Luftrummet vår arena**
- **Samverkan med andra flygsporter om ungdomsarbete**
- **Statusen för Breddflygarna**

Arbetsuppgifter finns så att det räcker och blir över. SMFF har under det senaste året börjat vända och kommer snart att ha snurrat

Bengt Lindgren
Ordförande



runt och satt upp farten mot nya höjder och mål. Den som kommer efter mig behöver hjälp av er medlemmar att kunna skapa sin och er vision av vad SMFF ska bli i framtiden.

Till citatet som inleder texten:

Detta syftar till att vi som medlemmar ska vara stolta och tacksamma för att några vill och har orken att ta på sig förtroendeuppdrag i förbundet och/eller klubben för att se till att vi alla får ha roligt och kunna få utöva vår sport på ett för varje individ maximalt sätt att upptäcka sina egna gränser. Dessa eldsjälarna ska vi alla tillsammans vara tacksamma för och stötta istället för att gnälla på, höj ribban tillsammans.

Avslutningsvis så vill jag tacka alla medlemmar för att ni har haft förtroende för mig och allt stöd jag har fått under mina år på olika positioner i SMFF styrelse. Framtiden får utvisa vad jag ska ägna mig åt. Ungdomar och elit är roliga att jobba med det är nog där jag ska lägga mina krafter framöver.

SMFF finns i mitt hjärta för all framtid.

Tack för allt

Bengt Lindgren
Avgående Ordförande
SMFF



Styrelsen SMFF 2010



Funktion
Ordförande

Namn
Bengt Lindgren

E-post
Bengt.lindgren@Siemens.com
Bengt.lindgren@flygsport.se
sture.kinell@telia.com
lennart.andersson@clariant.com
ordforande@hmfk.se

Vice Ordförande

Namn
Sture Kinell
Lennart Andersson
Ingela Persson

Kassör

Suppleant

Verksamhetsområde Elit

Funktion

Verksamhetsområdeschef

Vice Verksamhetsområdeschef

Ledamot

Ledamot

Ledamot

Verksamhetsområde Bredd

Funktion

Verksamhetsområdeschef

Vice Verksamhetsområdeschef

Ledamot

Ledamot

Revisorer

Revisor

Revisor

Namn
Rolf Pålsson
Johan Bjerkander
Antero Hurtig
Bengt-Olof Samuelsson
Robert Hellgren

E-post
pridak@telia.com
uone@telia.com
ahu@steria.se
bengt-olof.samuelsson@lottingelund.se
hellgren.robert@telia.com

Namn
Christer Malmesäter
Gunnar Eriksson
Björn Hammarskjöld
Bo Gårdstad

E-post
malme@spray.se
vo.bredd.ge@gmail.com
bjorn@hammarskjold.nu
gardstad@telia.com

Namn
Anders Eriksson
Sten-Åke Aspenby

E-post
anders.s.eriksson@yit.se
stenlampa@msn.com

Köp grejer från SMFF!

Beställningar från klubbar & skolor faktureras - övriga leveranser sker mot postförskott. OBS Angivna priser gäller endast medlemmar i SMFF, för övriga - ring och fråga om priser.

SMFF:s expedition

Box 740

521 22 Falköping

Tel 0515-371 55

Telefax 0515-371 58

Pg-konto 51 81 65-6

Förbundsmärke, blazermärke 10:-
Slipsklämma med förbundsmärke 40:-
Nyckelring 15:-
Pins 10:-
SMFF-dekal 5:-
SMFF-dekal, 8 st på karta 30x30 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 juniorer 100:-

Myggan, introduktionsmodell, byggsats 15:-
Thermal Dart, lite större AMA Cub 60:-
Flygmaskinen, ny byggsats 30:-
Linus, linmodell enbart ritning 30:-
Klädselpapper, gult 12g/m2 per ark 5:-

Till klubbar!

Modellflygmärken, brons, silver och guld 25:-
Prov skall avläggas
Distansmärken 1. 2. 5. 10. 20 mil 20:-
Kontrollant erfodras



Sveriges Modellflygförbund

VO Bredd i SMFF's nya organisation tar ordet

Hej Modellflygvänner

Gott nytt flygår önskar vi alla i bredd er ute i landet.

Vårt hearingmöte som vi hade i januari blev lyckat.

Pelle Scherdin pratade om lufrum där han bland annat tog upp vikten att veta hur lufrummet ser ut på klubbfältet innan man flyger.

Ingemar Ljung tog upp för och nackdelar med 2,4 och 35-bandet.

Denna föreläsning var mycket uppskattad och från

åhörarskaran hördes bl.a. följande:

"Jag har nu lärt mig mer om radiostyrning på 45 minuter än jag lyckats med på 20 år"

Rolle Brebäck och Lasse Palm från Stockholms RFK berättade om arbetet med att ta fram en guide för arrangemang av större meetings. Denna guide är uppbyggd på ett "modulsystem" som verkar vara mycket intressant. Arbetet kommer att fortsätta under 2010 och förhoppningen är att den skall kunna laddas ner från bredds hemsida under våren 2010 och sedan testas och förbättras i samarbete med de större arrangörerna i vårt avlånga land.

Nu närmar sig årsmötet med stormsteg, därför ber jag er att fundera på hur bredd ska kunna utöka sin mansstyrka för att täcka hela vårt avlånga land.

Vi söker efter personer som brukar åka på meetings och träffar, främst i sitt närområde. Personer som har en vilja och en ambition att vilja förmedla åsikter från medlemmarna ute på klubbfälten och på träffar till oss förtroendevalda.

Uppdraget innebär inte att du måste sitta på en massa tråkiga möten och missa ett flygtillfälle. Vi i bredd samlas till möte några gånger per år och där emellan tar vi telefonmöten för att stämma av vad som händer i landet.

I första hand behövs det personer som kan täcka områdena:

Södra norrland: Medelpad och Jämtland

övre Västsvrige: Värmland ner mot Västergötland,

I dag har vi Gunnar i Luleå som täcker norra Sverige.

Jag bor i Växjö och mitt närområde är Småland, Blekinge, Kalmar. Vi har idag även hjälp av folk i Skåne som inte är med i någon styrelse men som deltar på meetings och lyssnar av stämningen för att sen meddela oss.

Känner du dig manad att på ett trevligt sätt hålla kontakten med oss i Bredd så hör av dig till mailadressen:

vo.bredd.ge@gmail.com

Vi vill även berätta att vi i Bredd sen en tid finns på Facebook som gruppen "Sveriges Modellflygförbund" och vi välkomnar alla som medlemmar i gruppen. Alla har ju inte Facebook men vi vill hålla denna kanal öppen för de som vill dryfta modellflygfrågor, tipsa om plogade vinterfält, nyklippta gräsbanor eller bara komma med glada tillrop eller svidande kritik också för den delen!

Med hopp om många härliga flygtimmar i vårsolens glans!

Christer Malmesäter
ordförande SMFF Bredd

VO-bredd består av följande personer:
Verksamhetsområde Bredd

Funktion	Namn	E-post
Verksamhets områdeschef	Christer Malmesäter	malme@spray.se
Vice Verksamhets områdeschef	Gunnar Eriksson	vo.bredd.ge@gmail.com
Ledamot	Vakant	
Ledamot	Björn Hammarskjöld	bjorn@hammarskjold.nu
Ledamot	Bo Gårdstad	gardstad@telia.com

SANWA

SD-10G 2.4GHz

SD-10G har utvecklats av Sanwa tillsammans med några av världens bästa piloter. Piloter som F3J Världsmästare, 3D helikopterpiloter, AMA Hall of Fames piloter och konstflygmästare har alla deltagit med sitt "know-how" för att ta fram en av marknadens bästa RC anläggningar. De många inställningsmöjligheterna gör att SD-10G passar lika bra för en segelmodell som för en avancerad 3D helikopter. Sanwas 2.4GHz EHR-teknik (Extreme High Response) är marknadens snabbaste 2.4GHz system och ger en säker och problemfri användning.

Prisnivå ca: 5495:-

- 10-kanals RC anläggning med avancerade program för heli, segel- och motormodeller
- Radion har utvecklats i samarbete med några av världens bästa tävlingspiloter
- Kompatibel med alla Sanwa 2.4GHz FHSS mottagare
- Full räckvidd 10 kanals mottagare ingår
- "Direct Model Select" gör det möjligt att välja mellan 3 favoritmodeller utan att gå in i programmerings mode
- 5 Flight Modes för Heli, segel- och motormodeller
- 3-axis Triple Rates och Triple Expo
- Möjligt att välja funktion för 3-väg switch och slide-reglage
- Avancerade inställningsmöjligheter för kontroll av Swashplattan
- 3 Gyro Gains i varje Flight mode

- Landning "over-ride" Flight Mode för segelmodeller
- 9 punkters kurva för throttle och Heli pitch
- 5 P mix med 9 punkters kurva
- Möjligt att ändra Meny systemet
- Mallar för att enkelt komma igång
- 6 servo Wing möjlighet för segelmodeller
- Enkelt navigeringssystem för inställningar
- 1500mAh 7,2V NiMH ack samt laddare ingår



Intro special!

Under begränsad tid levereras SD-10G med en extra mottagare, värde ca 1395:- Hör med Din hobbybutik för mer info.

RDS8000 2.4GHz

Computerradio på 2.4GHz bandet med 8 kanaler. Utrustad med avancerade funktioner för flyg och heli. Levereras med 4st servon (SX-02). Sanwas avancerade 2.4GHz system gör att du inte behöver oroa dig för störningar och att andra användare har samma frekvens. RDS8000 har full räckvidd och kan användas till alla typer av flygande modeller.

- Full räckvidd "Digital Spread Spectrum"
- Microprocessorstyrd RC anläggning för helikopter, flygplan och segelmodeller.
- 10 modellminnen
- Levereras med 4st servon och mini-mottagare.
- Ackar och laddare ingår ej.

Prisnivå ca: 2995:-



RX60 2.4GHz

Mycket lätt 6-kanals 2.4GHz mottagare speciellt framtagen för små modeller (ParkFlyers). Vikt: 6g (4,7g utan hölje). Storlek: 40,5x18,5x11mm.

Prisnivå ca: 525:-



Distribueras av: Carrocar AB

info@carrocar.se • 013-122223 • www.carrocar.se

Vi reserverar oss för tryckfel och prisförändringar utanför vår kontroll. Lokala prisavvikelser kan förekomma.

Hökaklubben inviger nya Halmstad Arena

Annandag jul blev en stor dag för såväl Halmstad som för dess nybyggda Halmstad Arena i och med att Hökaklubben ställde upp och invigde den största hallen med inomhusflygning av den ädlare sorten. Halmstad Arena har varit ett något omstritt byggobjekt i staden, men den står nu färdig i all sin glans, imponerande glans!

Under invigningsflygstunden flögs helikoptrar, som numer blir mindre och mindre, utan att därför flygförmågan tycks försämrats.

Där flögs mängder av depronmodeller, monoplan och dubbeldäckare. En och annan kom nog hem i behov av mindre lagning. Men som Hökaklubbens ordförande Christer Persson kunde meddela såväl Hallandspostens som Modellflygnytt ut-sände, så är inomhusflygning ett sätt att förbättra piloternas flygkänsla. I en hall – även av Arenahallens storlek – krävs gedigen flygförmåga hos såväl plan som pilot. Läktarna ligger dock trots allt mycket nära, om man så säger. De kan alltför snabbt komma "flygande" emot en.

Där flögs små rackarns modeller, som med sändare och hela rubbet kostade

mindre än 300 kronor. Kan köpas på teknikmagasin och andra ställen. Och de flög!

Precis lagom anpassat kom den invigande smällen. Det var då Paul-Erik Andersen kallad Pälle lyckades få till själva kronan på verket med en snygg krasch i en av ingångarna till hallen – suveränt säkert från den rätt talrika publiken. De nära trettio inomhusflygarna krönte den stämningsfulla och rätt spontana invigningsceremonin med en varm applåd. Hallen var därmed invigd på bästa sätt.

Hökaklubben har funnits sedan urminnes tider. Jodå, det är en gammal och respekterad modellflygklubb som på åttiotallets början bland annat arrangerade flera omtalade SM i skalaflyg.

Det gick en skröna på den tiden om att den stora publiken som lockats dit av såväl lokalradio som lokalpress kunde parkera sina bilar för ynka 5 kronor på gårdet intill fältet.

Klubbens största intäkt under tävlingen kom dock till, då man för 10 kronor erbjöd erforderlig bogseringshjälp med traktor från det sankta gårdet, där flertalet besökare behövde hjälp för att få loss sina bilar

från blåleran. Så tror jag det var.

Klubbens årligt återkommande Pingst-meeting är en annan attraktion, som lockar modellflygare från när och fjärran.

Bland alla flygarna återfanns Linus Gårdö, 7 år, som provade sitt plan, som han fick i julklapp. Då han skulle göra sin uppvisning inför fotografen var tyvärr batteriet slut, men med en annan modell kunde han visa sina förmåga.

För att citera Hallandspostens skribent: "Det är inte speciellt svårt, säger Linus och kastar iväg planet, som kammar mitt-bena på HP:s fotograf."

Därmed var invigningen av nya Halmstad Arena avslutad. Det finns dom, som anser att den officiella invigningen inte sker förrän efter nyår, men Hökaklubben var först. Tre timmar senare var det dags för en av Halmstads storheter, handbollsklubben Drott, att besegra Göteborgslaget Redbergslid i samma hall, den av Hökaklubben suveränt invigda! Men det är en helt annan historia.

Hökaklubben var dock allra först på plan med sina plan. Så det så!

Sture Tingwall
sting@adept.se





Två av våra duktiga juniorer. Simon och Marcus.

Modellerna består av en träkropp förstärkt med glasfiber, och vingen är vanligen plankad cellplast. Modellerna är enkla och snabba att bygga och det finns byggsatser att köpa från 500:- och ARF:er från i runda slängar en tusenlapp t.ex Sonic-500 och Viper 500. Båda finns tillgängliga i svensk hobbyhandel. Många väljer istället att bygga modeller enligt den internationella regeln NMPRA:s måttspecifikationer (428 –Quickie 500). Det finns då frihet att hitta de bästa lösningarna i en egen konstruktion eller hitta en ritning där kraven uppfylls. Regeln är internationell och det finns ett stort antal olika modeller och ritningar att välja bland. En vanlig modell som vunnit många tävlingar är Ryggskottet. Vilken modell som är bäst? Det kan ingen svara på, var och en är salig på sin modell, men generellt skall sägas att modellerna är mycket enkla, lätta att laga och synnerligen robusta.

Motorerna skall vara standardmotorer, och inga ändringar får göras. Vanligaste motorn är Webra .40. Det finns en motorlista som talar om vilka motorer som är tillåtna. Bränslet är standard 80/20 vilket betyder 80 % metanol och 20 % ricinolja.

SQ-500

Liknar Q 500, men här är det bara tillåtet med den internationella modellen enligt regeln NMPRA:s måttspecifikationer (428 –Quickie 500). Motorerna kan köpas färdiga men är betydligt vassare än i Q-500. Ingrepp i motorer eller avgassystem får inte ske. Går fort, farter uppemot eller över 250 Km/h. Vi rekommenderar därför att börja med Q-500.

Utan tvekan modellflygets Formula 1. Nu går upp emot eller över 350 Km/h. Modellerna är ofta mycket vackra och stömlinjeformade, alltid i glasfiber och kolfiber. Motorerna är så trimmade dom kan bli och storleken är .40. Expansionspipa är en självklarhet. Fylligare beskrivning i kommande nummer.

Enkelt, då gäller det bara att skaffa snabbaste grejorna!

Om det ändå vore så. Det lönar aldrig att ha de snabbaste grejorna (läs dyraste) om du inte har tränat på alla momenten och har en stor säkerhet i att hantera modell, motor och flygning.

Speciellt träning att flyga det rätta spåret är det absolut viktigaste. Som alla förstår kan man inte flyga 100m extra varje varv,

då hjälper det föga att ha de snabbaste grejorna.

Varför flyga pylon?

Det kanske finns lika många svar på det som det finns piloter. Men för mig handlar det om att få komma iväg till tävlingar och träffa kamraterna. Kola om den träning du lagt ner sedan sist gjort nytta. För mig är det svårt att tycka att det är roligt att bara flyga runt och flaxa lite loopar, rollar och allt vad det heter. När jag började med pylonflyg så började mitt modellflyg "på riktigt".

Gå gärna in på Svenska Pylonflygares Intresseförenings hemsida på spi.snell.st. Och, ja adressen är rätt, prova så får du se.

Johan Sundh, SPI



China Clipper, (Sonic 500) med Magnum-40 motor.

Hawk Turbine

En svensk jetmotortillverkare



Anders Wikman i sin verkstad där motorerna görs klara för leverans.

En liten firma strax utanför Västerås producerar modelljetmotorer av hög klass. Det är två modellflygare, Anders Wikman och Carl Fredriksson, som delar på verksamheten, vilken pågått i fyra år nu.

Hawkmotorerna har den stora fördelen att de drar ungefär hälften så mycket bränsle som motsvarande motorer från andra producenter.

Den första motorn, Hawk 100R, väger två kilo och har en dragkraft av 11,0 kilo (kilopond). Den har ett tomgångsvarv på 60.000 rpm och ger full effekt vid 175.000 rpm. Den kostar €3500 (≈35000 kronor).

Vid full effekt drar den 260 gram bränsle (Fotogen, Jet A1 eller vanlig diesel) per minut. Man använder tvåtaktsolja som smörjmedel.

Det här med modelljetmotorer ger helt nya dimensioner till modellflyget. Inte bara det att modellerna kan gå i uppåt 400 km/timme utan även det att ljudet och lukten motsvarar fullskalamaskinerna...

Skribenten vill hävda att en modellflygdag utan "riktig" jet inte har något berättigande. Säg emot den som vill.

De som exempelvis varit på Hässlös Rol-IOut, flygdagarna i Dala-Järna eller Norbergs Kristiflygarträff har sett och hört vad det handlar om.

I Sverige finns ungefär ett tiotal Hawk Turbine försedda modeller. Men de stora marknaderna finns förstas runt om i Europa, USA och övriga världen.

-Vi bör kunna sälja uppemot 300 motorer per år i framtiden, säger Anders Wikman.

Merparten av motorernas delar är tillver-

kade av legoföretag som har exempelvis femaxliga CNC-maskiner. Materialen är allt från Inconel, rostfritt och högkvalitets aluminium. Alltså som en fullskalajetmotor...

Monteringen sker i Hawk Turbines egna lokaler där man även genomför testkörningar av varje motorindivid.

Nyligen har man konstruerat en större jetmotor: Hawk 190R. Den kan ge upp emot 20 kg dragkraft. 3-3,5 liter bränsle räcker till tio minuters flygning. Priset är €4125 (41500 kronor). Hemligheten med den låga bränsleförbrukningen ligger i hela motorns konstruktion. Kompressor, brännkammare och turbin är anpassade till varandra på ett smart sätt.

Uppstart av motorerna är mycket lätt tack vare ett helt automatiserat system.



Claes Meijer instruerar ett gäng entusiaster hur man kan köra en variant av Red Bull AIR RACE INDOOR.



i depån som säg bör.



Varianter av Inomhusmodeller: Från skala till 3D.



Fullfart på friflygsarenan med Karl-Gunnar Möller KMFK i full koncentration.



Niklas Karlsson KMFK full koncentration inför start i ballongslalomtävlingen en variant av Red Bull AIR RACE INDOOR.

Pylonracing !!!

Go fast - turn left!

Gillar du fart, gillar du racing, gillar du täta race där närkontakt ofta förekommer, ja då är sannolikheten stor att du gillar pylonflygning. Tycker du dessutom att det är roligt att träffa likasinnade flygkompisar från större delen av landet och ibland från andra länder långt borta, ja, då är det ännu större chans att du kommer att bli en pylonflygare.

För er som har funderat på vad det handlar om att flyga pylon, följer här en liten introduktion i vad pylonflyg är. Det finns flera olika klasser, både el och förbränningsmotorer. I denna artikel kommer jag att beskriva pylonflygning i allmänhet och de klasser med förbränningsmotorer som flygs i Sverige. En av anledningarna att klassen är intressant är att det flygs mycket pylon runt om i världen, och årets höjdpunkt är VM i F3D, som är den snabbaste förbränningsmotordrivna klassen. I kommande nummer skall vi presentera de tre klasserna mer ingående.

Vad är då pylonflyg?

Pylonflygning har fått sitt namn av att man flyger runt en bana som markeras av pyloner. Man flyger upp till 5 plan i varje heat. I de flesta klasserna startar alla plan samtidigt, och då är det full fart i tio varv, och den som klarat av tio varv och skär mållinjen först har vunnit heatet. Det låter ganska enkelt, men tro inte att man bara går ut och flyger på en rät linje mellan pylonerna, det krävs massor med träning för att klara det utan att flyga massor meter i onödan. Om man blir för hetsig och har för bråttom är det lätt hänt att man genar innanför en pylon, och då måste man flyga ett varv till. Om man skulle gena två gånger så blir man diskad i det heatet. I den snabbaste klassen, F3D startar man med en sekunds förskjutning, och det gäller bara att flyga på så bra tid som möjligt. En cut ger 10% tids tillägg, och två ger diskning i heatet.

Banan är trekantig och långsmal, 180 meter lång och 40 meter bred i det som vi kallar basen. Vid tävling sitter det vakter som kollar att man inte genar, eller cuttar som vi kallar det på pylonspråk.

I varje tävling flyger samtliga piloter flera heat, ofta sex. Det innebär att det blir



Förberedelser inför ett Q500-heat



Full koncentration i stridens hetta..

ganska många heat under en tävlingsdag och tempot under tävlingen är alltid högt. Många heat är mycket tuffa och det kan förekomma att man stöter ihop, Ibland så hårt att båda planen, eller bara det ena går i backen. Då gäller det att ha en reservmodell som är redo till nästa heat. Men lugn, i Q-500 där det är vanligast med krockar

är modellerna enkla och billiga, och för det mesta går dom att laga på en kväll om inte skadan är allt för stor.

Klasserna vi flyger i Sverige är Q-500, SQ-500 och F3D.

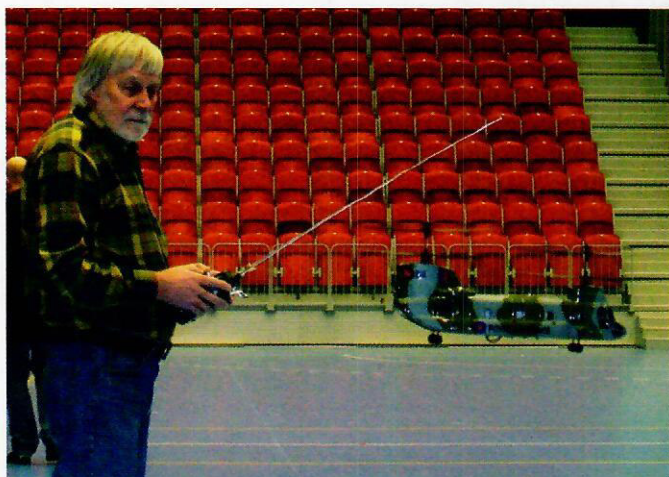
Q-500

Syftet med klassen är att alla som vill skall kunna vara med i en trevlig tävling där det viktigaste är att ha en trevlig dag med mycket flygning och trevligt umgänge.

Tävlingsmomentet får aldrig gå ut över stämningen, det står faktiskt i reglerna. Inget bråk eller sura miner här inte.

Jämfört med "vanligt" modellflyg så rusar dessa modeller fram med en hiskelig fart, med det är faktiskt den långsammaste klassen. Reglerna styr både modell och motor för att se till att det inte skall bli en





Christer Persson flög med sin lilla Vertolhelikopter.



Depåsnack med fika och med utbyte av erfarenheter.



Kalle Tångring med sin helikopter, som nog var den minsta som flög den här dagen.



Några modeller i väntan på flygning. Närmast en "mini"-helikopter med en kameramodul mellan landställsbena. Observera den gröna klädhängaren vid avspärrningen med frekvensnyporna.

HALLANDSPOSTEN måndag 28 december 2009

8 **HALMSTAD**



Entusiastisk. Ordförande i modellflygklubben Christer Persson, hoppas att medlemmarna ska få möjligheten att flyga fler gånger i den nya arenan. Bild: LINA SALOMONSSON

Flyginvasion i nya arenan

HALMSTAD. Det surrar i Halmstad arena. Något rör sig under taket men snart upptäcker man att det inte är övervintrande getingar...

För första gången fick modellflygklubben inta nya arenan och Christer Persson, ordförande i modellflygklubben, var entusiastisk.

– Vi hoppas verkligen att vi får vara här fler gånger, det är ju mycket större plats här än där vi brukar vara i Gullbrandstorp.

På onsdagen fick klubbens medlemmar chansen

att "flyga loss", och det både flögs och meckades entusiastiskt med modellflygplan och helikoptrar.

Klubben som har ett 60-tal medlemmar, har inga begränsningar vad gäller utseendet på planen. Modellerna varierar kraftigt, det finns allt ifrån småplan i prisklassen 300 kronor till de dyraste tävlingsplanerna som kan kosta runt 5 000 kronor. Nästan alla baseras på byggsatser som man sätter ihop själv. En billigare variant om man är flygfantast.

– Jag gillar modellplanen för att jag är flygtokig helt enkelt. Precis som folk gillar

att spela golf, det är ingen som tycker att det är konstigt, säger Christer Persson.

Yngste medlemmen, sju-åriga Linus Gårdö, har provat jetplanet han fick i julklapp.

– Men batteriet har redan tagit slut, berättar han, men visar på ett annat plan hur man bör hålla i spakarna för att inte kraschlanda.

– Det är inte speciellt svårt, säger Linus och kastar iväg planet som kramar mittbena på HP:s fotograf innan det flyger högt upp i arenahallens tak.

Caroline Wickmark
035-14 75 00
caroline.wickmark@hallandsposten.se

Ett klipp ur lokaltidningen Hallandsposten, som uppmärksammade flygningarna.

modellflygnytt nr 1 2010

Inomhus

Trettonhelgsflygningen tillbaka igen i Stora Halla!

Inomhusflygning under trettonhelgen i ett kylslaget Värmland var tillbaka i den nybyggda fotbollshallen "Stora Halla" i Degerfors.

Efter att bollhallen brunnit ner till grunden strax innan trettonhelgen 2008 var nu verksamheten tillbaka i Stora Halla och Trettonhelgsflygningen 2010 kunde genomföras som tidigare tradition. Förutom RC-flygning i fotbollshallen 30 timmar non-stop med ett flertal tävlingar kunde många ungdomar få inblick i friflygning med gummimotor i den angränsande stora gymnastikhallen.

Erik Huss från Riddarhyttan hade med sig flygmateriel, han utbildade i montage och hjälpte till med trimning av enkel stavmodell i flera storlekar för barn och ungdomar.

Några äldre "grabbar" kunde inte avhålla sig från att vara med och tävla, många modeller var i luften samtidigt varför detta blev ett välbesökt inslag också för publiken.

Tävlingar som pylon och slalom var de tävlingar som fångade flest deltagare och utgjorde trevliga och spännande inslag

Speakersysslan skötte Peter Hedin med den äran. Flygsimulatorens storbild fanns uppkopplad och klubbens flyglärare fick hjälpa både ungdomar och vuxna som ville prova på att flyga RC- styrda modeller.

Huvudsponsorn 3F från Oxelösund fanns naturligtvis på plats liksom Hobbyborgen och JK:s hobby från Karlskoga som sålde modeller och tillbehör varvid de också kunde erbjuda underhållssupport till flygarna när behov uppstod.

Som vanligt var floran av RC-modeller stor i bollhallen liksom åldersspridning bland flygarna från 9 år till 70+.

Totalt deltog 100-talet flygare från kl 12.00 på Trettondagsafton till 18.00 på Trettondagen

Karlskoga Modellflygklubb vill tacka alla piloter som deltog och därmed hjälpte till så att detta meeting blev en trevlig sammankomst för alla.

Väl mött nästa år igen. Boka redan nu trettonhelgen 2011

Karl-Gunnar Möller
Sekreterare Karlskoga Modellflygklubb



Startfältet inför ballongslalomtävlingen.

Det är bara att trycka på en knapp.

Underhållet av Hawkturbinerna är lätt då man har ett "reverse flow type", alltså brännkammaren sitter längst bak på motorn. Ska den kammaren bytas så innebär det mindre skruvande = lättservad.

"Fast spool time" innebär att motorn är snabb vid accelerationer. För att klara de mycket höga varvtal, uppemot 175.000 rpm, har man keramiska kulor med stålbanor i lagren.

Det var Carl Fredriksson, han bor i Kinna, som gjorde grundkonstruktionen i samband med ett examensarbete. Anders och Carl äger hälften var av firman.

Flygcertifikat, flygledare och modellflygare

Anders Wikman började med att köra radiostyrda modellbilar vid 8-9 års ålder. Sedan blev det modellflyg. Och han jobbade även vid den välkända hobbyaffären Zetterlunds i Västerås i sin ungdom. Han har en utbildning som ingenjör inom el och tele. Förutom att han även är trafikledare. Ett privatflygcertifikat med instrumentbevis finns också.

*Bo Holmblad, text och foto
Hawk Turbine, merparten av bilderna*

Kontakt:

Hawk Turbine AB

Grävlinge 22

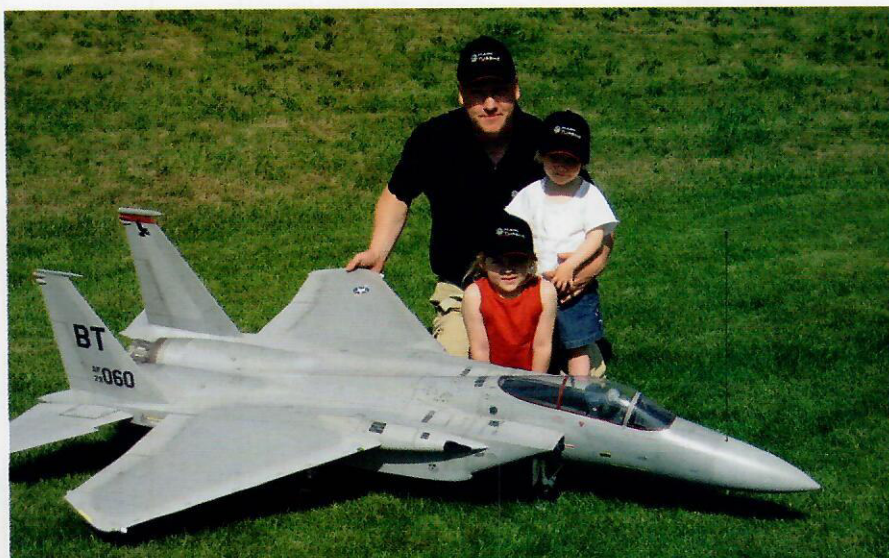
SE-725 97 Västerås

Tel. 021-221 20

Kontorstid 0900-1700 cet.

E-mail: info@hawkturbine.com

<http://www.hawkturbine.com/index.htm>



Anders Wikman med döttrarna Moa och Maja. En F-15 i förgrunden.



Hawk Turbine 100R och 109R, två svenska modelljetmotorer av hög klass.



Min F-15 är mycket lätt att flyga, säger Anders.

BÖRJA MED EDF!



Startrampen i slutlig utformning

Den här artikeln har jag skrivit för att dela med mej några erfarenheter till Er som funderar på att bygga en EDF-kärra (electric ducted fan). Jag är ingen expert på el, batterier mm men de misstag och erfarenheter jag gjort kan kanske vägleda andra.

Under många år har jag byggt och flugit modellflygplan. Min radioflygbana började med en Graupner Taxi 1972 som jag köpte halvbyggd för 25 kr. Motorn var en begagnad OS 35 också för 25 kr. Jag hade flugit mycket linkontroll och flög dessutom J35 Draken på den tiden så jag trodde jag skulle kunna flyga utan hjälp. Det gick förstås inte, men en vindstilla dag åkte jag till radioflygklubben Gripen som då fanns på Havgård väster om Ljungbyhed. Efter några tankar med hjälp klarade jag Taxin själv. Efter detta har det blivit runt 40 modeller alltifrån depronkärnor till Cap 232 med 62 kubiks bensinmotor. Jag har i år gått över helt till el och bensinmodeller och det är härligt att slippa oljekladdet.

Jag har knappt 15000 timmar i fullskala jetflygplan och har alltid önskat att jag skulle kunna bygga en modell av någon kärra som jag flugit. För drygt 10 år sedan fick jag av Natan i Väröbacka en video av en SK28C Vampire med den svenska jetmotorn Turbomin som premiärflög på Barkaby. Läckert!!! Den flög jag på Ljung-

byhed. Jag träffade piloten Per Strömmen som jag då var kollega med. Han berättade att upp skulle man nog komma på Hökafältets asfaltsbana men ned var större problem. Det blev alltså inget. Alternativet till riktig jet på den tiden var metanoldriven fläktkärra vilket verkligen var högpresstanda med brända glödstift mm och ett förfärlig ljud.

Eldriven Drake

I somras kom jag i kontakt med Magnus (www.mbs-rcmodels.se) och vi pratade länge om hans eldrivna Draken. Det slutade med att jag beställde en J35-byggsats och en Wemotech Minifan. Det är verkligen en byggsats!!! Massor av spant och balsaflik i kartong. Jag tänkte direkt att den här skall jag inte lägga 40-50 timmar på och kasta iväg utan att ha någon erfarenhet av EDF vilket visade sej vara mycket klokt. Jag behövde alltså något tåligt och snabbbyggt med fläkt för att skaffa erfarenhet. Jag hade flugit en liten Stingpylon tidigare och den gick hyggligt fort så farten var jag inte tveksam till. Med EDF var det var sådant som ampere, överhettning av motor och batterier, radiostörningar mm som oroade.

Det finns hur mycket som helst att välja på från leksaker till Bob Violett-kärnor som

"leksaker-kärnor" och speciellt sådana som kommer med sändare och en liten enkel mottagare på 35 mhz tror jag man skall akta sej för. Jag har sett flera som har haft störningsproblem. En motor som snurrar med kanske 40000 varv och massor av ampere kräver riktiga radiogrejor. Några jag sett har haft problem med marginella prestanda och lossnade fläktar mm.

Internet är fantastiskt att skaffa sej kunskap via. Jag fann att Multiplex gjorde en kärra som heter Twister som hade goda omdömen. Den är gjord av ett material som heter Elapor. Det är som fregolit men mycket segare och kompaktare. Jag har fått sned nos på min några gånger vid dåliga kast men det var bara att böja tillbaka näsan. Hade aldrig gått med en balsanos. Twistern levereras med Multiplex fläkt med motor på 3600 kv (3600 rpm x volten teoretiskt, alltså 10volt skall ge 36000 varv). Vem sålde Twister? Internet igen och hittade en handlare i Wales (www.westwalesmodels.co.uk) som hade två härliga video på sin hemsida där Twistern flyger över kullarna i Wales. Den ena med 3 celler Lipo och den andra med 4 och ett gyro på skevrodrén. Jag mejlade och ringde sedan upp honom. Jag hade studerat bygganvisningen på Multiplex hemsida och där stod det att man inte skulle använda

mer än 100 flygningar med 4 celler and it will pancake at launch on 3 cells". Det var bra att kunna köra 4S eftersom det var det som Draken skulle ha också. Med frakt var den 300kr billigare än hos någon svensk handlare och den kom efter 4 dagar. Köpte 3 Hitech Hs65 och Castle Creation 45A ESC (fartreglage) från honom samtidigt.

Snyggt förpackad och i en silverfärg som jag inte tyckte om. Det fixade jag genom att spruta övre 3/4 av karran med en egenblandad olivgrön färg. Allmogefärg är vattenbaserad och man köper den i Panduro-affären. Ungefär samma kulör som vi hade när jag flög Draken. När vi hade luftstrid hade vi en del kärror målade med stora vita fält på ovansidan på vingen. Detta för att kunna hålla reda på vän eller fiende. Jag målade sådana fält på Twistern vilket gör det lättare att se vilket som är upp och ned när man flyger.

Ganska enkelt bygge

I bygganvisningen påpekade man att man bara skulle använda vanligt ca-lim och kicker. Det finns ett Multiplexlim som heter Elapor men det har jag inte haft till Twistern. Bygget var ganska enkelt, det gäller bara att vara precis och snabbt när man sätter ihop dom stora delarna eftersom ca med kicker biter snabbt om man passar fel. Man skall limma in ett par stålklor bak till i perfekta urtag för att karran inte skall bli framtung. Det skulle behövts dubbelt så mycket vikt. Jag löste detta efter provflygningar med 40 gram blyplåt som jag limmade under utblåset och målade svart så det syns inte. Twistern är så lätt så den extra vikten märks inte. Vikten utan batteri blev 850 gram. Jag har använt 2 olika ackar, en med 2 st 2S 2500 mah 30-40C seriekopplade. Detta för att Draken inte kan ha ett stort batteri utan man måste dela pga. utrymmesbrist. Dessa ackar kommer från Hobbycity, heter Zippy och verkar innehålla mer än 2500 mah. Det andra batteriet kommer också från HC och heter Zippy 4S 4000 mah 20C. Totalvik-



Lågflygning ger härlig känsla. Foto: Mats Strömberg

ten blir 1150 resp 1200 gr med ackar. Jag använder en enkel UBEC som tar ström från batteriet och gör om till 4,8 eller 6 volt till mottagare och servon.

Multiplex innebär tysk noggrannhet och på undersidan av vingen sitter ett par knoppar som visar var tyngdpunkten skall ligga. Min blev lite framtung med batteriet så långt bak som möjligt, men det är ju bättre framtungt än baktungt ända tills man lägger karran på rygg!!!

Jag har sett en del EDF som har haft radiostörningsproblem och jag dryftade detta med Mike från Wales. Han rådde att använda en fullsize-mottagare gärna PCM om man flyger på 35mhz. 2,4 verkar okänsligt. Jag hade haft tankar åt 2,4 ghz

tidigare så jag köpte en Futaba 7C med 7-kanalsmottagare som verkligen var liten och fick plats. Futaba säger att dom mottagarna inte är så känsliga för vibrationer men att dom inte gillar för mycket värme, så vira inte in dom i skumgummi. Jag satte min på cockpitväggen med kardborrband.

Klart för provflygning

Nu var det klart för provflygning och jag gjorde första misstaget: Mätte inte hur mycket ström motorn drog på full gas trots att jag hade en mätare och mätt mina tidigare elkärror. Ok off we go och en kompis kastade iväg Twistern och hej vad det går. Flög läckert direkt men det märktes att



Twister flygfärdig innan dekalerna.



Twistern i sitt rätta element. Foto: Mats Strömberg

den varför framtung, det krävdes bra med höjdroder för att komma ur dykningar och på rygg dök den som en fisk. Detta har senare blivit perfekt i och med att jag la bly under utblåset så att tp blev rätt. Jag flög mest på halv gas men efter ca 3 min stannade motorn och jag gjorde en elegant bedömningslandning. När jag mätte batteriet obelastat till ca 3,2 volt förstod jag att det var fartreglaget som helt riktigt hade stängt av vid 4x3 volt under belastning. Allting var otäckt varmt. Innan nästa flygdag mätte jag upp hur mycket ström som drogs. Mätaren flög upp mot 70 A och motorn är angiven till max 54 A i 10 sek!!! Jag ringde Mike i Wales och han körde sin motor och den drog 50 A på fullgas och 4S. Han undrade om motorn snurrade lätt mm men allt verkade ok. Han har varit väldigt hjälpsam. Jag justerade då ATV:n på throtteln i sändaren så att motorn på fullgas drog max 50A. Nästa dags flygning varade nog bara en dryg minut och sedan blev det tvärstopp. Ny snygg landning och nu luktade det bränt och när jag plockade ut fläkten fann jag att motorn inte gick att vrida runt och fartreglaget var också bränt. Vad göra nu? Inte mer Multiplexfläkt på 4S och jag hade ju 2 uppsättningar ackar. Jag hade köpt en Wemotech Minifan till Draken och den kunde användas. Det var mitt

i sommaren och jag fick inte tag i någon lämplig motor i Sverige. I Holland finns en firma www.rbckits.com och dom hade en kombo med motor Hetrc Typhoon EDF 2W-20 och 60A fartreglage som skulle passa fläkten och hemma på 3 dagar för 113 euro. Motorn var lite mindre än hålet i fläkten så jag virade om ett lager tunn offsetplåt av aluminium och den satt perfekt, dock hade jag lite problem med skruvhålen. Jag provade motorn både i Multiplexfläkten och Minifan och fick lite vibrationer. Jag valde Minifan och efter att ha flyttat spinnern ett antal gånger kom vibrationerna bara just före fullgas. Fläkten gick då emot ringen och jag hade läst någon stans att det är inte så farligt utan att det sliter till sej. Rotorn är av hårdare material än trumman.

Jag fick i alla fall ut 40A och drygt 600W innan vibrationerna så nu skulle här flygas!!!

Provflygningarna gick bra och jag har väl minst 30 flygningar på Twistern nu och flyger aldrig riktigt på fullgas. Det hörs när man drar på för mycket. Till nästa år skall jag göra något åt balansen eller byta enheten. Jag pratade med Mike i Wales och vi kom fram till att det måste varit något fel på motorn. Vips skickade han en ny motor och fläkt (Multiplex). Jag har kört den

i bänk på 3S och då drar den 32A och 370W och på 4S 49A och 750W. Det är alltså stor skillnad men borde vara ok att köra på 4S om man är försiktig med fullgas i längre perioder. Om man jämför min Minifan på 4S så ger den alltså 40A och knappt 600W innan man kommer till vibrationerna och det räcker gott till att komma in med låg fart och gå rätt upp i en loop. Jag har flugit Minifan och Hetrc-motorn på 3S för att testa och då får jag ut 33A 390 W alltså samma som Multiplexfläkten på 3S och då får man hålla throtteln på övre halvan. Twistern rollar mycket rakt och snabbt om man så vill. Med 45% exponential kan man göra härliga långsamma rollar. Lågfartsegenskaperna är förvånansvärt bra, man har ju ingen propellervind på rodren. Flyger man för sakta stannar den liksom i luften och sedan pekar nosen nedåt och farten kommer. Fördelen med EDF-kärror är att dom tål mycket vind och det har vi ofta här i Halmstad. På Elefantastiskt blåste det också bra men Twistern flög och många var imponerade. När det blåser mycket vill den "wingrocka" lite. Mike har på en av sina filmer satt in ett gyro på skevrodden och dessutom klippt av tippfälttankarna för att få den att flyga fortare. Jag köpte ett billigt gyro Turnigy 380 och satte y-kabel till skeven. Jag tycker att detta hjälper lite grand men det gäller att hitta lagom gain. Trimmen på skeven fick också ställas om. Det finns en kabel som enligt sägen skall kunna användas för att slå till och från gyro och till och med justera gain. Jag har inte lyckats med något av detta. Instruktionen nämner inget om denna kabel.

Katapult

Det går alldeles utmärkt att handstarta Twistern om man har hjälp eller stora händer. Kroppen är ganska bred där man skall hålla så jag tycker det är svårt att kasta med en hand och sändaren i den andra. Den breda kroppen ger bra stabilitet vid landning på gräs. Jag har lagt en "silvertape" i botten för att förstärka. Jag började leta efter någon sorts katapult. Finns en del ritningar på Internet bla. byggda av elrör som man kan ta isär för transport. Jag byggde en ramp av trä med ca 15 graders elevation. Först satte jag sådana isolationsrör att glida på som rörläggarna använder. Jag har bytt till elrör och det glider fint. Fem meter gummislang +10 m persienlina samt två ringar. Avtryckaren är en lång bräda som manövreras med foten. Kärran hänger löst så man kan bara ha lite gas innan man skjuter. Twistern kastas upp i luften och det är inte bråttom att dra på gas. Min Hawker Hunter är lite tyngre så det ser ut som en start från hangarfartyg. Jag skar ut 15x15 mm och 10mm djupt i botten och limmade in en furukloss. I denna skruvade jag en mäss-



Alla delar utlagda

singskrok som jag rättat till ett "L" med ca 5mm ben. Placeringen är mitt mellan tyngdpunkt och nos.

Sammanfattningsvis om Twistern tycker jag att det är en perfekt nybörjar EDF. Tålig och flyger bra. Flyg den på 3S eller på 4S med försiktig användning av gasen. Förvänta Er inte snabbast i stan men man kan flyga en skalalik jetuppvisning med den. Synd att den inte säljs utan motor/fläkt för då kunde man stoppa i något som ger bättre fart om man så önskar. Jag använder min när det blåser eller är blött på fältet för den tål tuffa tag. På 4000-acken kan jag flyga 5 minuter flyguppvisning med god marginal för omdrag vid landning om det skulle behövas. Kvarvarande spänning är då ca 3,7volt. 5 minuter är ganska lagom eftersom man måste vara ganska koncentrerad vid låg höjd och hög fart. Det är lämpligt att ha 3 uppsättningar ackar och laddare med sej till fältet. Med nyare generationens ackar räcker det med 2 packar eftersom man kan ladda med mer än 1C.

En liten lista för att minimera problem med EDF:

Mät hur mycket ström motorn drar innan flygning så att man inte överbelastar elektroniken.



Fläkt och motor som ingår i byggsatsen

Om ett batteri är märkt 20-30C räkna med 20C (ampere x 20 = eller mindre än batterikapaciteten)

Använd en ESC (fartkontroll) som tål högre strömstyrka än vad byggbeskrivningen anger.

Undvik att flyga tills fartkontrollen bryter pga. låg spänning. Flyg på klockan.

Använd balanserare vid laddning och överladda inte.

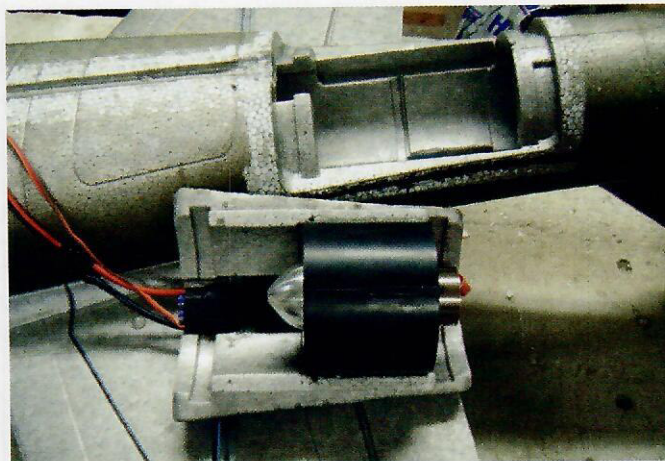
Kolla att det inte är glapp i roderlinkagen.

Använd en fullsize mottagare och gör räckviddskontroll på marken med fläkten av och på fullgas.

I nästa artikel skall jag berätta om min J34 Hawker Hunter som jag flög 1967-68 under jaktflygutbildningen i Flygvapnet och som jag nu byggt 2 modeller av. Uno Andersson a.uno@telia.com



Snygg kartong med EBK tänd



Wemotech Minifan och 60A ESC i kylfluten.



Rund kolfiberbalk ger styv vinge. Skevservo under lock.



Hitec HS65 och linkage till höjrodet

Almost Ready to Fly REMAKE!



På byggbänken - Panellinjer tuschas.

Mycket engelska termer och förkortningar, ARF står ju för Almost Ready To Fly och Remake är en företeelse som vi på Modellflygklubben Fenix i Rättvik börjat med för en tid sedan. Den nya "nischen" inom skala innebär helt enkelt att man bearbetar en färdig och ny ARF modell och bygger upp den i skalahanseende. I USA kallas denna företeelse "Kitbashing".

För något år sedan började MFK FENIX medlemmar att modifiera enkla ARF modeller för att bli mer detaljrika och därmed mer skalalika sina förebilder. Kyo-sho, Hangar 9 och CMP-Pro modeller genomgick dessa operationer som börjar med att klädsel rivs på modellen. Klädsel på ARF warbird plan är oftast blank och ger ett glansigt, platt intryck. Små detaljer som luckor, kåpor avgasrör, kulsprutor och liknande gör mycket för att förhöja intrycket. Lite "weathering", dvs. nedslitning av modellen ger ännu ett mer realistisk utseende.

Lägg till panellinjer och nitar och det är många ARF kärror som börjar bli imponerande. Original ARF dukklädda vingar helplankas med balsa, stabbe, fena och roder markeras eller skuggas för att simulera detaljer eller roderytor. Ofta läggs "plåt"-detaljer till på flygkroppen vilket blir snyggt men det negativa är ju att vikten ökar i motsvarande grad gentemot "skalafieringen".

Generellt sett kan sägas att det oftast är mest arbete med vingen då denna måste

genomgå mer strukturella ändringar för flaps och infällbara ställ. På flygkroppen kan det vara mycket arbete om originalet var ett metallblankt flygplan. Detta innebär att det skall läggas på s.k. ALU-klädsel, tejp eller plattor på ofta krångliga ytor.

Stegen mot en skalafiering av ARF warbirds har oftast varit ganska likartad, och kan generellt listas i dessa steg.

Efter alla dessa steg har modellen naturligtvis fått ett nytt yttre men även en höjd pondus, det vill säga vikt! Normalt för en 40 modell är att vikten ligger mellan 3 till

4,5 kg, så det är viktigt att planera för en ökad motorstyrka i modellen. För många av oss som börjat modellflyg karriären med att bygga från ritning eller scratch i månader med nålar och "SIG" gullim är det en befrielse att direkt kunna börja göra skaladetaljer på dessa ARF modeller. Att modellerna aldrig kommer att helt kunna konkurrera med "riktiga" skalaplan är något som helt enkelt får accepteras.

Ola Nygårds
Styrelsemedlem MFK FENIX

- Klädsel rivs av (detta görs enklast med hjälp av en värmepistol).
- Vingen kläs med helbalsa (oftast info gas bitar mellan spryglar och "ribs").
- Flaps installeras (den ökade vikten medför ofta behov av luftbromsar).
- Infällbara ställ och hjulkåpor monteras (ofta även med innerluckor).
- Vingen kläs med (0,25 g) glasfiberväv och golvlack (vattenbaserad fungerar utmärkt och blir urstarkt).
- Panellinjer ritas med tuschpenna (utgå från en skalritning av originalet).
- Tunn tejp läggs direkt ovanpå målade panellinjer (0,4-1 mm bred).
- Hagmans sprutspackel läggs ovanpå tejp (ett grunt lager kan sprutas på övriga ytor).
- Tejpen pillas fram och rivs upp under sprutspacket (detta åstadkommer för sänkta linjer som simulerar panellinjer eller plåtskarvar, slipa försiktigt efteråt).
- Nitar kan brännas in med lödkolv (ihålig rundad metallbit används).
- Planet målas eller byggs upp med ALU-tejp (ex. Flite-Metal).
- Förslitning skrapas eller målas på ytan (se tips från plastmodellbyggare).
- Skyddande lack läggs på ytan (vattenbaserad rekommenderas).
- Lustracote sprayas för att skydda modellen mot Nitro. (finns både som blank och matt).
- KLART - ARF 6 månader senare!



Provflygning av ME-109 ökenvariant i vinterlandskap.



Kyosho Spitfire eller originalet?



Ny dräkt på Kyosho ME-109.

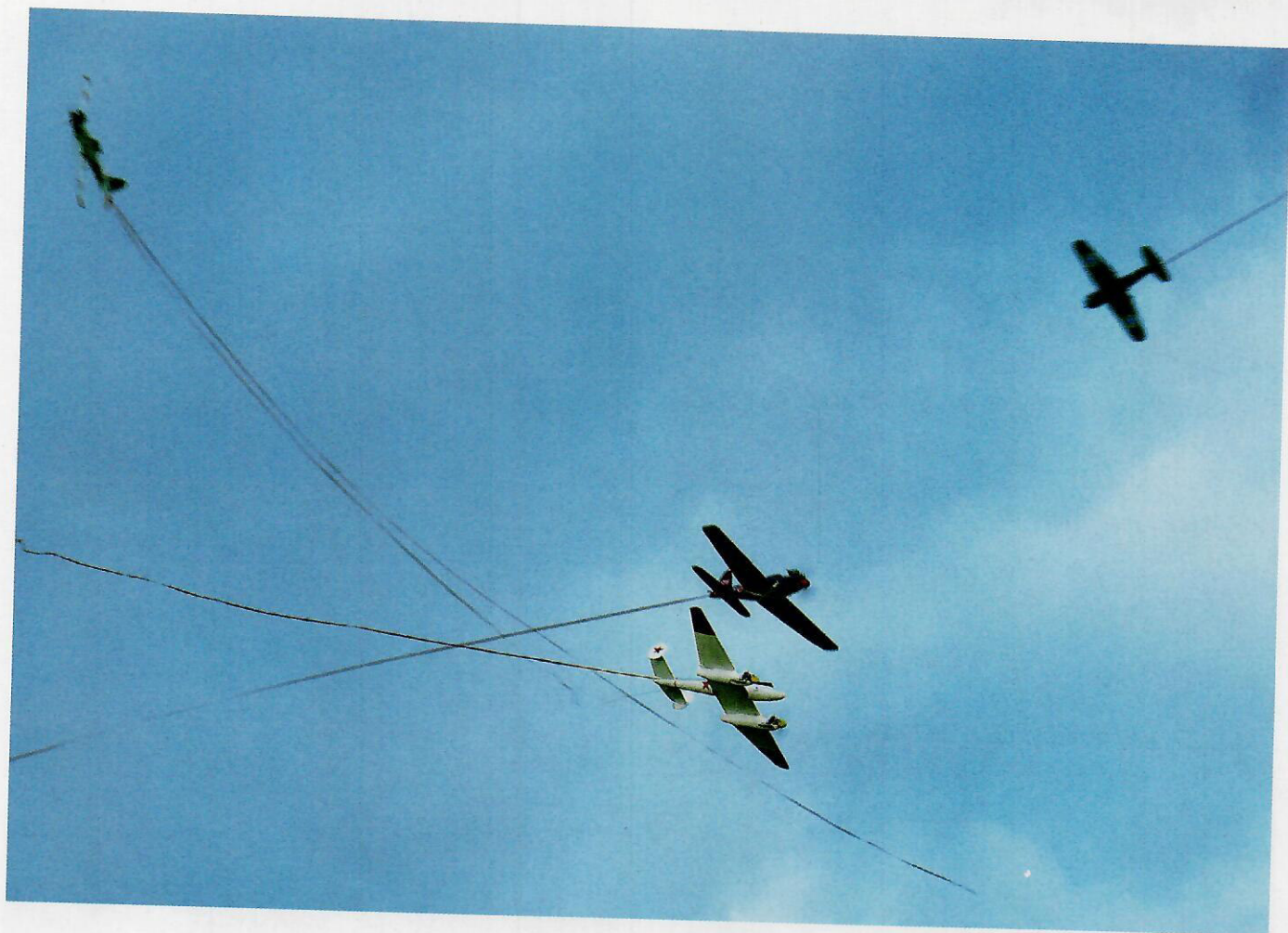


Airborne.



Tommy Södergrens fina SK16 – original Hangar 9.

Aircombat säsongen 2009, en tillbakablick



Säsongen 2009 bjöd på många roliga och intressanta tävlingar och med dessa rader skall jag försöka ge er läsare en översikt om vad som hände i Aircombat 2009.

Jag kommer bara att redovisa de tävlingar och händelser jag själv varit med om, detta är m.a.o ingen total översikt över allt som hänt.

Innan vi startar tänkte jag bara ge lite allmän information om vad Aircombat är och hur det fungerar.

Aircombat, vad är det?

ACES, AirCombat Elementary Support är namnet på vårt Internationella kontaktnätverk.

Syftet med ACES är att ge piloter som är intresserade av Aircombat möjlighet och support att göra detta. ACES tillhandahåller sitt egna regelverk för verksamheten

och den gör att förutsättningarna är lika för alla oavsett vart man väljer att tävla.

I Sverige är vi uppdelade i fyra grupper, en för varje väderstreck, och detta ger piloter i hela landet en unik möjlighet att tävla mot varandra utan att behöva färdas över större sträckor.

Normalt anordnas 5-6 cuptävlingar per grupp, alltså maximalt 24 tävlingar per år inkl SM.

Någon av dessa tävlingar ingår också i en Europeisk cup (Eurocup) där piloter från hela Europa tävlar mot varandra, detta kräver också att man som pilot reser till andra länder och tävlar i deras resp Eurocups.

Modellerna vi använder är i skala 1/12 med WW II som förebild.

Kärran måste ha byggts i minst en prototyp för att vara godkänd att tävla med, skalan är sk semiskala vilket innebär att det

finns möjlighet att modifiera vissa delar av modellen för att förenkla bygget eller ge det bättre egenskaper.

På längd resp spännvidd finns det 5% tolerans, alla övriga mått får avvika med 2 cm. Detta medför möjlighet att förstora stabbe/fena eller t ex roderytor.

Beroende på modellens storlek används antingen en 15 eller 25 dito förbränningsmotor eller likvärdig el setup.

T ex får en Spitfire bara använda en 15 motor medan en Hellcat kan använda en 25 motor.

Varje tävling består av tre heat och final för de sju bästa, det är maximalt sju piloter i ett heat.

På modellen fäster man en streamer som mäter 12 meter, det är denna som man sedan skall försöka "klippa" med sin egna modell, förslagsvis med vingen (som förses med sandpapper el likn).

Varje klipp ger 100 poäng, landar man med sin egna streamer intakt erhåller man 50 poäng, flygtiden räknas också och ger poäng. Tävlingen har en huvuddomare som i sin tur har hjälp av en pilotdomare till varje pilot under varje heat.

Nu är jag klar med snabbgenomgången av vad Aircombat är, ta gärna en titt på vår hemsida för mer info: www.aircombat.se

Säsongstart

För min egen del blev tävlingen i Älmhult startskottet, jag reste dit med bil de fyra timmarna det tog från Mariefred, blev inte omkörd så många gånger på vägen...

Väl där möttes jag av det vanliga gänget från Älmhult, Åke Juhlin, Daniel Hornestedt (med pappa Björn som coach/mechaniker) samt Morgan Nilsson.

Det som dock kryddade tillställningen lite extra var att vi här skulle få möta två helt nya piloter som beslutat sig för att ge sig in i Aircombatcirkusen.

Jakob och Uffe hade noggrant förberett sig ett helt år i förväg, kärror hade byggts och dom hade flugit många "heat" på åkern utanför Jakobs hus.

Dessa noggranna förberedelser gav helt klart resultat, dom hade mig sig schyssta kärror (Hellcat) och hade definitivt koll på sin utrustning.

Kul att se en sådan satsning från två "outsiders", deras Reggae attityd skulle sedan ge mersmak ju längre säsongen pågick!

Själv hade jag denna blåsiga dag tagit med mig en salig blandning kärror, främst hade jag dock tänkt tävla med en IL 2:a som försetts med en OS 30 fyrtakt i nosen.

Sagt och gjort, så fick det bli och kärran höll nästan hela dagen....

Det är intressant att flyga runt med en kärra som är markant mycket långsammare än konkurrenterna, vissa glirningar kom

från flera håll när jag bara låg i mitten och kurvade runt medan dom andra "bläste" förbi i en våldans fart...kull!

Jag fick med mig några klipp under dagen och var i det stora hela nöjd med insatsen.

När motorerna tystnat stod Åke Juhlin som segrare med Daniel Hornestedt på andra samt Lennart Johansson på tredje. Varken Åke eller Lennart tillhör det yngre gardet inom Aircombat, vem har sagt att man måste vara ung för att flyga med en streamer bakom kärran?

Själv tilldelades jag kycklingpriset, ett pris som brukar delas ut till den pilot som flugit mest defensivt under hela dagen, fe-gat helt enkelt.

Motiveringen var att jag spakade en WW II kärra med en motor vars kapacitet snarare var avsedd för en WW I dito... även det kul tyckte jag och åkte hem stolt som en tupp...äh...förlåt...kyckling skulle det kanske vara.

Första tävlingen i grupp öst

Hallstahammar stod som värdfält för grupp östs första tävling för säsongen.

Vädret var som vanligt mycket bra och representanter för klubben var där i stor skala för att ge arrangemanget god support.

Deras hamburgare, grillade över en glöd av riktigt vedträ är en upplevelse i sig.

Inte mindre än 19 piloter tog sig till start denna dag och det blev en del "heta" strider i lufrummet ovanför fältet.

Även på marken ville en del lägga sig i fajten, en vårpigg huggorm fick nästan tag i min streamer när jag gick för att hämta min kärra efter ett heat.

Jag nöjde mig med att ge honom en muntlig varning, han hade "icke reglements-enlig" utrustning och blev därefter ombedd att "ringla iväg"!

I ett av heaten startade jag och Mattias

Widen varsin ME 110, tvåmotoriga kärror är alltid något extra tycker vi.

När slutsignalen ljudit gjorde vi åtskilliga förbiflygningar till publikens förtjusning.... ja, till en början iaf, men sedan ville man att vi landade...hmmm.

Vid prisutdelningen stod Jonas Brewitz som segrare med en omåttligt lycklig Johan Grabmüller på andra och vår meste pilot, Pär Bertilsson på en tredje.

Jönköping, tvådagars!

Aircombatcirkusen drog sedan vidare mot Jönköpingstrakten där årets första "tvådagars" traditionsenligt anordnas i början av maj varje år.

Det brukar bli lite camping på fältet med festligheter på lördagskvällen för dom som är sugna på detta.

Det är grupp väst resp syd som står för arrangemanget varsin av dessa två dagar, benäget bistånd med det merkantila kommer från flygklubben.

Fältet är öppet med få naturliga hinder, dock brukar vinden kunna vara ganska ansträngande.

Nu är ju inte detta något som får en Aircombatpilot på dåligt humör, tvärtom så ses det mer som en utmaning.

Lördagen lockade 12 piloter till denna utmaning och efter sedvanligt "Best In Show" tävling (där koras den snyggaste/intressantaste modellen) drog "striden" igång på allvar.

När dagen var över stod Pär Bertilsson som segrare med Samuel Olofsson på andra och Fredrik Lanz på tredje.

Kvällen bjöd på samkväm runt grillen till tonerna av Bob Marley, sedvanligt flyg-snack avhandlades i rask takt.

Dag två

Nu hade även piloter ur grupp syd anslutit till tävlingen och vi var 18 till start.



Dagen fick dock en något trist inledning när en pilot satte en (vad jag förstod) splitt ny jetkärra i backen direkt efter start.

Återigen blev man påmind om hur viktigt det är att kontrollera ALLT innan start, ingen detalj är för liten för att förbises.

Av kärran blev det bara skrot, lyckligtvis stannade det vid endaste materiella skador denna gång...och kanske ett hål i plånboken?

Nåväl, ny BIS och sedan drog själva tävlandet igång på allvar.

Nu märktes det direkt att sydgänget anlänt för fighterna blev mycket tätare och på lägre höjd, detta till publikens fördel då det är lättare att se.

Det är också i mitt tycke betydligt roligare att tävla om man försöker hålla ihop heatet på så nära håll som möjligt, det är ju inte farten som är avgörande utan hur man kan manövrera sin kärra i luften.

Dagen till ära var det premiär för min gula Fairey Battle (design Patrik Svida, Tjeckien).

Med sin stora spännvidd (1.40) samt klargula färg var den rena "wobblern" i luftrummet, några piloter slog t o m vad om hur länge den skulle klara sig innan jag blev nerkraschad.

Nåväl, 29 sekunder från start och ett klipp senare tumlade den mot marken, dock var skadorna inte så allvarliga, men den flög inte mer den dagen.

Jag och Per Danielsson sa till varandra att om vi kom till final skulle vi ta fram våra tvåmotoriga maskiner och flyga dessa då, allt för showen förstås!

Vi kom till final och det var bara att plocka fram kärrorna och göra dessa reda för start, Pers Fock Wulf 189 (UHU, spaningsversion) är försedd med elmotorer medan min ME 110 drivs av två st ASP 15 "blåttopp".

Heatet blir tigt och spännande, men åt Daniel Hornestedt är det inte mycket att göra.

Tre klipp får jag ihop, toppnotering med den kärran och för mig själv!

Daniel segrar med Per D på andra plats och jag själv på en tredje, den första pallplaceringen i min karriär.

Karlskoga

Vi kom till Karlskoga modellflygfält en strålande dag i slutet av maj, vilken magnifik anläggning dom har där!

Vi fick denna gång besök av piloter från väst som ville lägga sig i striden om medaljerna, och det gjorde dom på sätt och vis också.

Fältet är mycket fint med en anläggning som kanske saknar motstycke i Sverige, dock upptäckte vi snart att terrängen vid sidan av gräsfältet är en aning sumpig.

Av någon anledning är det inte alltid som vi combatpiloter landra mjukt och fint på gräsamattan framför oss, och juset denna dagen innebar det en tur ut i vildmarken.

Hur som helst, tävlingen tog sin början och fighterna blev hårda.

Jonas Brewitz hade dagen till ära tagit med sig en Dornier DO 335, sannerligen en utmaning i sig med motor i bägge ändarna s.a.s.

Jonas hade löst detta genom att sätta en förbränningsmotor fram och en el i akterna av kärran, i annat fall blir det ganska stöktigt med jämvikten i kärran efter en stunds flygning med minskad bränslenivå i tankarna.

Med den kärran vann han Best In Show samt gjorde något klipp i ett heat.

Dagens segrare blev Pär Bertilsson med Samuel Olofsson på andra och Fredrik Pettersson på en hedrande tredje plats.

Värt att notera är att Fredrik bara flög el kärror hela dagen!

Strängnäs

Sista helgen i Juni var det dags för "slaget om Strängnäs" och även denna gång skulle det visa sig att piloter från andra gupper hade tänkt lägga sig i fördelningen av pokalerna.

Jag och Tomas Feldt stod och pratade lite löst på fältet samtidigt som vi lastade ur utrustning ur våra bilar, i fjärran syntes en silverfärgad Audi närma sig...inget vi tog någon större notis om dock.

Nästan framme hävde sig en person ut genom fönsterrutan på passagerarsidan och basunerar "Invasion från syd"....

Skulle man slå upp ordet fågelholk i en svensk ordbok skulle man nog sett bilden på oss två när vi bara stod där och stirrade på denna "invasion".

Det var Daniel Hornestedt med mekaniker/pappa Björn samt flickvännen Sanna som kom körandes i första bilen, eftertrupperna utgjordes av Mikael Gundlach i sin väldigt svarta Volvo.....

Nu stod dock grupp östpiloterna pall för denna attack och knep förstaplatsen ge-

nom Kari Väliheikki, vi släppte dock in en ofrälse genom Daniel Hornestedt på andra dito (man ville ju inte att dom skulle åkt förgäves ända från Älmhult) och Stefan Lundell tog tredjeplatsen.

Till denna tävling hade även den legendariska skvadronen Griffons från Eskilstuna tagit sig med ett knippe piloter.

Framgångarna varierade kraftigt och dom fick en man till final, Mattias Widen med en ME 110 som flög fint...som bara en tvåmotorig kan.

19 piloter kom till start och Griffons spred ut sig över hela resultatlistan men lämnade både toppen och botten åt andra piloter...

EASG i Znojmo, Tjeckien

Vi var 6 piloter som hade för avsikt att delta i EASG, European Aircombat Scale Games.

Följande antog utmaningen och reste ner till Tjeckien: Samuel Olofsson och Jens Gustavsson från grupp väst. Jens hade sin sambo Sandra med sig och Samuel sin pappa/mechaniker Göran.

Dom färdades i sina bilar ner till Tjeckien, med sig hade dom också Per Danielsson utrustning. Tomas Feldt och Lasse Lundell tog också bilen ner, även dom hade vänligheten att ta med sig min utrustning.

Per och jag flög till Wien där vi sedan hyrde en bil för vidare transport mot Tjeckien och Znojmo, modelcity.

Resan med bil från flygplatsen blev odramatisk och tog inte mer än knappt två timmar, väl framme i Znojmo passade vi på att checka in på hotellet innan vi for ut till Modelcity.

Modelcity är ett ställe som bara det är värt en egen artikel, där kan vi snacka om ett dedicerat modellflygfält. Bland faciliteterna kan nämnas en fullständig restaurang med bar, eget rökeri för korvar mm, en komplett "hangar" för tillverkning och reparation av modeller.





Svenska EASG Landslaget. Fotograf Henrik Svärskog

Det finns även små bungalows där Lasse och Tomas valde att bo under hela tävlingen, vi andra bodde på hotell inne i Znojmo.

Den 16/7 anlände vi så till fältet och div förberedelser vidtog, det var allmänt mekande av plan, precis som sig bör inför en tävling.

Vi passade även på att provflyga våra maskiner och känna på luften lite inför tävlingsstarten dagen efter, dessvärre fick Samuel också känna på marken tidigt i hans första provflygning, inte bra med en kärra borta innan allt börjat.

Nåväl, själv hade jag också en del strul med ett löst skevservo, hål på soppaslangen i tanken samt en kärra som bara dök i starten, inget av detta renderade dock några större problem att åtgärda.

Första tävlingsdagen

Efter sedvanlig invigning med pompa och ståt vidtog pilot briefing och sedan kunde äventyret

dra igång på allvar. Denna gång var det vår 2:nd IC (International Coordinator) Petr Hakl från värdnationen Tjeckien som höll i trådarna med järnhand.

För att ett så pass stort arrangemang skall flyta krävs att någon ser till att tiderna

hålls och att piloterna är redo när det är dags, detta skötte Petr med bravur.

Jag tror fortfarande vi kan höra hans "chop, chop, chop..." eka i öronen, det är tydligen tjeckiska för "snabba på"!!

Bara några meter framför säkerhetslinjen låg ett moget sädesfält, detta fick agera som mjuk landningszon för en hel del kärror första dagen.

Det som slog oss svenskar var hur "dåliga" många andra piloter var på att flyga hem sina kärror när slutsignalen ljudit.

Dom flesta verkade bara slå av motorerna och låta kärran sakta sjunka mot marken, detta medförde många och långa promenader på fältet för att hämta dessa, och det i sin tur kunde störa tidsschemat.

Jag vet inte om det var p.g.a detta eller om bonden bara bestämt sig för att skörda den dagen, men efter bara några heat första dagen dök det plötsligt upp fyra st tröskor mitt framför oss.

Det vara bara att upphöra med tävlandet och vackert invänta "fältet fritt", några försök att från tävlingsledningens sida etablera kontakt med bönderna visade sig fruktlösa.

Något säger mig dock att bonden spanat in väderprognosen för morgondagen, för det skulle komma annat väder visade det sig.

Första dagen var det 28-29 grader och strålende solsken samt en hygglig bris över fältet.

Resultatmässigt går det väl sådär, Samuel får med sig fyra klipp och Per tre, vi övriga har något klipp var efter första dagen.

WW I Combat

När WW I combaten var över för dagen vidtog de första heaten med WW I kärror, detta är numera en del av ACES.

En del piloter satsar allt på denna form och jag kan förstå dem faktiskt, det är en helt annan grej om man får säga så.

Dubbeldäckare dominerar av förklarliga skäl och en del lägger ner mycket tid för att göra sina kärror riktigt snygga med stag och vajrar helt enligt förebilderna.

Förutom flygtidspoäng, klipp och ev hel streamer finns det fler möjligheter att få poäng inom WW I combaten.

Du får bl a poäng om du har en pilot, om du har "vapen", om du har fyrtaktsmotor mm.

Det som inte är tillåtet i WW I är dock sandpapper eller annan klippanordning på vingens framkant.

En annan intressant detalj är att det finns



Göran och Samuel i EASG

markmål med i form av frigitpinnar på marken, man kan då attackera dessa med sin modell och få poäng om man klipper av en sådan.

En del piloter satsar stenhårt på just denna biten och lämnar själva luftstriden därhän, helt en fråga om taktik och flygskicklighet.

Antalet piloter som deltog i WW I combaten var över 30, detta är alltså på stark frammarsch.

Dag två

Började med att Tomas medelst ett SMS meddelade mig att förutom att vårt tält/basläger blåst bort så var allt normalt.

Vi hade ett väderomslag som hette duga kan man säga, nu var det kraftig vind med regn i luften och en temp på endast 15 grader.

Nåväl, inget väder är för dåligt för en Aircombat pilot, men det vet ju alla redan.

Tävlingarna drar igång men får snart avbrytas p.g.a av ett skyfall som pågick ett antal timmar.

När dessa sedan återupptas vill det sig inte riktigt för någon av oss.

Jag flög min ME 110 i ett heat, f.ö den enda tvåmotoriga som startade på hela

EASG, fick med mig ett klipp och "klöv" en Nakajima innan jag landade helskinnad.

När dagen är slut har vi två piloter i semifinal, Samuel och Per D, det finns alltså lite hopp även om avståndet till toppen är långt.

På kvällen blev det "pilotparty", det var tänkt som en stor grillfest utomhus med fick p.g.a vädergudarna flytta inomhus istället, men humöret var det inget fel på så alla var lika glada för det. Lite längre framåt kvällen var en del mer "lika glada" än andra s.a.s....

Tredje dagen

Per och Samuel startar i varsitt semifinalheat, nu håller vi tummarna!

När Per kommer upp får han snabbt häng på en källa och det ger utdelning ganska omgående, ett klipp och mycket flygtid kvar!

Han tar sikte på en giftgul Fairey Battle och lägger sig i position för att klippa strax bakom, katt o råtta leken kan börja.

Jakten, för det är verkligen en jakt, pågår i några vida vänstervarv framför pilotlinjen.

Det märktes att Per hade en källa som flög bra och som inte hade några konstigheter för sig för han bet sig envist fast i svansen på Battlen.

Piloten han jagade hade dock varit med förut, han tänkte sälja sig dyrt.

I en närmkamp blev det lite kontakt och Pers källa går i backen, Battlen försöker halta hem till landningszonen men inte heller han lyckas, färdigfluet.

Nu är det Samuels tur och far o son rusar fram till källan när startsignalen går, man riktigt ser hur Samuel otåligt trampar strax bakom källan när pappa Göran sliter med startmotor och glödklämma.

Samuel får upp sin kritvita IL 2:a och jakten kan börja, ganska snabbt får Samuel ett klipp och sen ett till, det ser bra ut det här!

Från ingenstans, det brukar kännas så, kommer dock Rainer Handts Nakajima B5N2 och gör slut på både hans och Samuels heat alldeles för tidigt, typiskt.

I finalen har vi inga svenskar förutom två pilotdomare, jag själv dömde Lukas Kraus från Tjeckien i en final som var det tighaste jag någonsin skådat.

När slutsignalen gått stod Pavel Dvorak från tjeckien som suverän segrare tätt följd av Oleksander Yakymchuk från Ukraina och Lukas Kraus också från tjeckien på en tredje.

Det som är intressant är att Pavel Dvorak är en typ av pilot som helt lämnat hastighetskonceptet bakom sig, han flyger mer "svenskt" med fokus på kurvning och mer jakt än bara fart och chansning. Samuel och Per kom på 12:e resp 18:e plats, vi andra hade inte något att skriva hem om direkt, men vi hade väldigt kul och det blev många skratt i glada vänner lag.

Totalt startade 70 piloter i EASG, detta år (2010) är det dags för WASG och redan nu är det över 160 piloter anmälda till detta inofficiella VM i Aircombat.

När jag och Per sitter på flygplatsen i Wien har vi några timmar att slå ihjäl innan våra resp flyg skall ta oss hem till Sverige igen.

Tur är väl då att man har en bärbar dator med sig....och inte oväntat ägnas dessa timmar till stor del åt att surfa runt bland häftiga WW II källor som man ev skulle kunna tänka sig att bygga. Efter lite letande fastnar vi bögge för en källa vi tittat på tidigare, nämligen en "Savoia-Marchetti 92 heavy fighter" med en intressant historia.

Källan är (förstås) tvåmotorig och togs fram av Italien innan Tyskarna tog över projektet, det blev väl aldrig använt i skarpt läge men hann bli nerskjutet under en provflygning av sin egna i tron att det var en P-38 Lightning, otur...

Sagt och gjort, SM var mindre än en månad bort och detta måste fixas på tre veckor, annars kunde vi glömma det hela.

Arbetsfördelningen var att jag konstruerade och byggde kroppen med allt som hör till den, Per D skulle skära ut vingar i sin CNC cutter samt "bagga" dom för maximal hållfasthet.

Hem till Sverige igen

Bygget med SM 92 tog genast fart, här fanns ingen tid att förlora, konstruktionen blev en enkel låda i balsa med ovan och undersidan i cellplast för rundningens skull.

Vi skulle förse våra kärror med ASP blåtoppar som monterades i 45 graders vinkel.

Jag klädde hela härligheten med Solar-tex som fanns i för ändamålet bra färger.

Helgen innan SM var vi inbjudna av AKMG i Göteborg (Rolf Pahlson) för att utföra en uppvisning i Aircombat under skala SM.

Det blev en mycket uppskattad uppvisning med ett heat bestående av fyra piloter.

Direkt därefter for jag hem till Per och Marina (som var med på uppvisningen) och sedan skulle själva "giftemålet" ske, dvs passade vingarna till kroppen osv?

Vi byggde väl mer el mindre hela natten och framåt småtimmarna var vi så gott som klara, nu var det spännande....

Det visade sig att kärrorna var klart baktunga....men vad göra åt det nu, att bly ner dom i nosen var inte att tänka på i detta läget.

Något modstämda gick vi och la oss för några timmars orolig sömn, skulle projektet sluta i fiasko? Det fanns verken tid eller möjligheter åt att göra några större modifieringar nu, det var allt på ett kort som gällde.

Efter frukost och allmänna förberedelser beger vi oss ut till ett fält inte långt från Klippan där Per bor, vi tar några bilder och kollar allt en sista gång, det ser bra ut förutom att kärrorna är baktunga. Först ut blir Per då han har betydligt mer erfarenhet av detta med modellflyg i allmänhet och combatkärnor i synnerhet.

Motorerna vrålar på fullt varv och med en tvåhandsfattning kastar jag iväg kärnan över huvudet och rakt fram, en lätt stigning och kärnan flyger RAKT och fint.

Den visar sig flyga mycket bra, endast smärre justeringar krävs för planflykt, fantastiskt.

Ganska snart visar det sig dock att vi får ett missljud från kärnan vid en förbiflygning kan vi identifiera felet till ett skevroder som verkar "fladdra".

Snabb landning och ingen skada skedd, detta fel åtgärdas sedan snabbt hemma i verkstaden.

Min kärna provflögs också, jag minns inte exakt, men det var väl endast några knäpp på skeven och något på höjden som krävdes, i övrigt helt odramatiskt.

Kärnan svarar fint på alla roderutslag och det skulle senare visa sig att den även flög hur bra som helst på bara en motor, detta är inte helt självklart med en tvåmotorig kärna.

SM i Herrljunga och nytt poängrekord!

I mitten av Augusti är det då äntligen dags för årets SM, detta år så har modellflygklubben i Herrljunga tagit på sig arrangemanget tillsammans med vår gruppchef i väst, Denny Fritsche.

Jag lyckades även värva Johan "mainjudge" Rimqvist till huvuddomare, vår i särklass mest rutinerade person för det uppdraget i Sverige.

Det var alltså upplagt för en kanontävling, inte mindre än 27 piloter till start.

Det var också nu som min och Pers SM 92:a presenterades för första gången till allmän munterhet, Per anlände först senare på kvällen så det fick bli en besiktning i ficklampornas sken...men det gick bra.

Ingen hade sett modellen som combatkärna tidigare och en del huvudbry för do-

marna blev det, men vi fick tävla med dom, och det kändes väldigt bra!

Redan första dagen visade Daniel Hornstedt vart pokalen troligtvis skulle hamna detta år, han var inte lätt att få ur balans.

Daniel spakar sina Ki-64:or som ingen annan kan och det är en fröjd att se honom jaga sina motståndare i jakten på streamers.

Daniel leder klart efter första dagen och nu väntar det grillmiddag i klubbhuset.

Herrljungaklubben skall ha all heder åt det fina arrangemang dom stod för, allt flöt på som det skulle och middagen vi bjöds på under kvällen var utomordentligt god!!

Att få sitta i ett gammalt missionshus och inmundiga en god grillbuffe med likasinnade är en angenäm syssla.

Under kvällen utdelades div pris för Bl a Best In Show som Åke Juhlin vann. Alla



Svenskar förbereder sig. Fotograf Henrik Svärdskog

fick därefter någon form av pris som hade sponsrats av div lokala företag och några kända hobbyhandlare (som jag tyvärr ej kan nämna vid namn här, men ni vet ju vilka ni är).

Ett mycket stort tack för era bidrag!

Andra dagens tävlingar bjöd på lite skiftande väder, men vi kunde till slut kora en mycket värdig vinnare i form av Daniel Hornstedt som dessutom satte nytt poängrekord med sina 2913 poäng, imponerande!

Tvåa blev Denny Fritsche med Samuel Olofsson på en hedrande tredjeplats. Tävlingsens mest besvikne lär dock vara Jörgen Öberg som var en enda futtig poäng från tredjeplatsen, det är alltså tre sekunder i luften....jag undrar hur många gånger han funderar på varför hans "mekaniker" stod på streamern när han kastade iväg karran och därmed gjorde så han förlorade tredjeplatsen....han tvingades nämligen att vända om och landa för att på nytt fästa den. (man får inte starta utan streamer)

Eurocup i Trosa

Årets sista tävling för min del blev vår Eurocup som gick av stapeln i Trosa, 29 piloter kom till start denna dag.

Med stort engagemang från värdklubben och Kjell Jansson i spetsen fick vi till en kanontävling. Denna gång fick vi även besök

av inte mindre än fyra st Tyska piloter som tagit sig hela vägen upp till oss för att göra upp om placeringarna.

Det blev en del jobb i sekretariatet för Therez med 29 piloter, men med lite hjälp så ornade det sig med startlistor osv.

Det är svårt att minnas allt efter en sådan här tävling, men jag minns iaf ett heat när vi hade tre st tvåmotoriga karror i luften samtidigt, det är musik för en som gillar Aircombat!

När alla motorer tystnat stod Erik Sundström (ända från Laisvall) som segrare med en kanske inte helt väntad Jörgen Grabmüller på andra, tredjeplatsen knep Åke Juhlin från Älmhult.

Därmed var "gubbkampen" avgjord för detta år, Kjell "gubben" Jansson från Trosaklubben fick se sig besegrad på sitt egna fält av Julle, en "gubbe" från Älmhult, undrar när det hände sist....

På kvällen blev det allmänt samkväm för alla piloter som önskade så, likaså tändes grillen och Tomas Feldt visade att han inte bara kan krascha combatkarror...han kan också marinera kött och grilla detta till allas belåtenhet.

Vi fick en riktigt trevlig kväll med tyskarna som sällskap, framåt natten blev det samling runt lägerelden där många sanninag och en del osanningar avhandlades.

Säsongen avslutades som sig bör med en tvådagars tävling i Örebro, dessvärre

befann jag mig inte på hemmaplan så jag vet inte riktigt allt som hände där, men det kan ju få bli en annan historia.

Det jag dock vet är att det var en mycket blåsig tillställning som gjorde livet om möjligt ännu hårdare för alla piloter.

Summering av året

Det har arrangerats 20 deltävlingar i Svenska cupen över hela landet 2009, på dessa har det varit ca. 60 unika piloter som presterat inte mindre än 1045 heat (starter).

Jag vet inte om det finns någon tävlingsgren som har fler tävlingsstarter, men Aircombat lär väl ligga i topp är min gissning.

Är man alltså en pilot som gillar att tävla och vill kunna hitta något nära där man bor är Aircombat nog grenen för dig, är du dessutom intresserad av karror från andra världskriget är det ju bara en fördel.

Tycker man att det är tråkigt att bygga finns det idag ett antal ARF karror alt färdiga kit att köpa, håll gärna lite utkik på vår hemsida under fliken "byggrum".

Det finns också ett antal ritningar/mallar att ladda ner om man vill börja med ett bygga redan i vår, tekniken är oftast enkel och man sätter själv gränsen för hur mycket tid man vill lägga ner på sin modell.

På vår hemsida finns det även ett forum



Per, Fredrik, Johan. Fotograf P-G Andersson

där du kan registrera dig och sedan ställa allsköns frågor som du kan tänkas vilja ha svar på.

Vi som flyger är ett glatt gäng med högt i tak, det skall vara roligt och givande att komma till en tävling, vi skall hjälpas åt!

Har man problem eller är nybörjare kan man vara säker på att det kommer finnas många frivilliga som gärna hjälper till med allt som tänkas kan.

Vad händer nu

I skrivande stund är vi mitt i byggsäsongen och det är mycket verksamhet i hobbyrummen runt om i landet.

Det finns en eller flera byggrådar på Svenskt modellflyg och fler lär det bli både där och på vårt forum, så vad väntar du på, kanske är det nu du ska ta steget fullt ut och komma igång med Aircombat på allvar?

Det finns mycket att bygga och det finns mycket att utveckla, det är ställt utom allt tvekl.

På kontinenten har man kommit ganska långt med el inom Aircombat, något vi skulle vilja se mer av även här i Sverige.

Är du duktig på el och sugen på att tävla i en fartfylld gren, välkommen!

Förberedelserna inför WASG 2010 i Tyskland är också i full gång, f.n är vi nästan 20 piloter och några fruar/flickvänner/pappor/mechaniker som har för avsikt att delta, tävlingen går av stapeln i mitten av Juli.

SM kommer att gå i mitten av Augusti på Ripafältet i södra Sverige.

Det var allt för denna gången,
over and out från
Henrik Svärdskog
NC ACES Sweden!



Vinnarna i SM. Fotograf Björn Hornestedt



Per och Fredrik mekar inför SM-finalen. Fotograf Henrik Svärdskog



Best In Show i Trosa. Fotograf Henrik Svärdskog

F4H – den första internationella tävlingen

Skalaflyget har fått en ny klass, F4H, och sista veckan i juli 2009 gick den första internationella tävlingen av stapeln i Elverum i Norge. Tävlingsformen liknar den etablerade klassen F4C, men tonvikten ligger på flygningen. Den största skillnaden är att domarna inte får gå fram till modellerna när de bedömer bygget utan måste hålla sig på 6 meters avstånd. Det gör att man klarar sig med betydligt lägre detaljnivå än i F4C-klassen. Krasst uttryckt - kan man inte se en detalj på 6 meter så har den ingen funktion att fylla utan är bara onödig vikt. Detta gör att byggtiden blir en bråkdel av den för en F4C-maskin, cirka 200-300 timmar för en toppmodell i stället för 3-5000.

Tävlingen i Elverum lockade deltagare från hela Europa och Sverige var representerat av Anders Brandt, Mats Nilsson och Micke Strand. Vår resa började i sommarvarma Skåne med delmål det något kyligare Uddevalla, där vi mötte upp med Stefan Olsson som skulle tävla i F4C. Så långt gick resan snabbt och enkelt med hjälp av E6an, men därefter väntade "turistvägen" - en rad vindlande kostigar genom Dalsland och Värmland. Potthål, tjälskott och en husvagn full med ömtåliga flygplan är en spännande kombination. Dock var utsikten svindlande - i alla fall de 20 metrarna man såg i hållregnet.

Väl framme var det ingen tvekan om var det var tänkt att vi skulle ställa husvagnen.

Några tidigt framkomna svenskar hade översållat en stor del av campingen med flaggor så det var ett hav av gult och blått som välkomnade oss. Det visade sig dessutom vara en fantastisk inkvartering som var både mysig, hade krypavstånd till alla faciliteter och nära till fält och hangarer. Dock märktes det att man hade kommit en bit från Skåne - kvällarna var definitivt kyligare här.

Många F4C

Nu var det dags att montera ihop plan och komma i ordning, vilket var nog så enkelt. Arrangören hade förberett ett bord till var och en med bild på den tävlande och hans plan vilket gjorde att man förstod var man



Från vänster, Ulf Jörnheim (F4C), Micke Strand (F4H), Lennart Andersson (lagledare), Stefan Olsson (F4C), Anders Brandt (F4H), Mats Nilsson (F4H) och Hilding Hermansson (F4C)

skulle hålla till. Ändå började vi tvivla på om vi inte hade hamnat i fel hangar när vi tittade oss omkring – det var idel F4C-maskiner runt omkring oss. Det gjorde inte saken bättre när vi tittade närmre på namnen och bilderna på övriga bord. Det var idel rutinerade F4C-piloter som Richard Crapp, Mick Reeves och Alex Kennedy från England samt liknande storheter från Frankrike och Italien. Det visade sig senare att de flesta länder inte hade haft en separat uttagning till F4H utan skickat de piloter som inte kommit med i deras F4C-lag. Först blev vi lite skrädda när vi såg vad och vilka vi skulle tävla mot, men det övergick ganska snart i förväntan. Det skulle bli oerhört inspirerande att mäta sig med Europas bästa skalaflygare och se vilken nivå vi ligger på i Sverige.

Topprestation

Det visade sig när resultaten visades att vi håller en, på det stora hela, ganska god standard. Micke Strand gjorde en toppprestation och slutade på andra plats med tävlingens tre bästa flygningar! Inte bara i F4H, utan bättre än alla i F4C-tävlingen också som pågick samtidigt. Anders Brandt och Mats Nilsson slutade i mitten av fältet, på 7:e och 9:e plats vilket var lite sämre än förhoppningarna, men poängmässigt var det inte så tokigt. Alla hade några riktigt stora namn bakom sig i resultatlistan.

En rolig sak med att komma ut på det här sättet var att träffa så många personer som man har läst om genom åren. Genomgående var alla väldigt sympatiska. Mick Reeves var glad över att se ytterligare två Spitfires utöver sin egen, och det bildades raskt en Spitfirehörna inne i hangaren. Neil Tidey från Laser Engines var lite skräddad över att så många tävlande använde hans motorer. Han behövde inte vara oro-



Vinnarmodellen, Alex Kennedys Tiger Moth i skala 1:4



Alessandro Frisoli (IT) med sin MB 339 Pan i skala 1:5,5 med JetCat P120



Spitfirehörnan med Mick Reeves (egen konstruktion i skala 1:4 med 3W 80), Anders Brandt (Mick Reeves 1:6 och Laser 180) samt Mats Nilsson (Brian Taylor 1:5,3 och Laser 180)

lig – kvaliteten är välkänd. Dock var det tryggt att ha tillgång till reservdelar på tävlingsplatsen om man skulle behöva något. Alex Kennedy gick omkring och ojade sig över att vara tvungen att tävla för England, skotte som han var. Han gjorde dock vad han kunde genom att sätta upp Skotska flaggor överallt, och kilten kom fram när det var dags för galamiddag. Arrangörerna lyckades skapa en vänlig och avspänd atmosfär och det formades många vänskapsband över nationsgränserna.

Attraherar många?

Vad tror vi då om framtiden för den här nya tävlingsklassen? Reglerna är ännu inte slutgiltigt formade, men om de inte ändras allt för mycket så har vi här en klass som förmodligen kan attrahera många. Vi såg att det inte spelade så stor roll att ha en superdetaljerad modell – man fick helt enkelt inte betalt för arbetet man hade lagt ner. I stället kan man bygga en enklare och få tid över för flygning. I nuläget är de flesta ARF:er inte tillräckligt bra för att tävla med internationellt, men några är definitivt konkurrenskraftiga på nationella tävlingar, t.ex. de av KMP:s modeller som är designade i England. Mest poäng per byggtimme får man förmodligen om man bygger en av alla modeller med glasfiberkropp och cellplastvinge, men även traditionella balsabyggsatser fungerar naturligtvis. Vi ses på tävlingarna nästa säsong och hoppas på många nya bekantskaper – både modeller och piloter.

Anders Brandt
Mats Nilsson



Lars Siggerud (NO), Peter Källöf (SE) och Steve Quigley (IR) dömer Mats Nilssons Spitfire



Richard Crapp (GB) assisterad av Mick Reeves (GB), Fairy Swordfish i skala 1:5,5 med Laser 300



Jean-Francois Bobo (FR), Fiber Classic Mustang i skala 1:4,4 med DL50

VM i F3B 2009 i Tjeckien 2-8 Augusti



Bakifrån vänster Thomas Johansson, Joakim Ståhl och Pasi Väisänen Mittraden Jack Björnval Kratz och Henrik Carlsson Sittande supportrar på hemmaplan: Herman Ståhl och Benjamin Jansson/Väisänen med var sitt mycket litet F3B-plan i handen

Egentligen var det bra det som hände i Tjeckien för det visar att F3B är Formel 1 och inget annat. Sänker man garden det minsta så dyker resultaten, inte linjärt utan exponentiellt. Missar man ett utvecklingssteg, ja då är det liksom kört.

Nåväl, Pasis 10:e plats var givetvis helt ok resultatmässigt! Teknikmässigt hade vi detaljer som kunde ha varit bättre. Hade VM fortsatt över längre tid, fler omgångar, hade vi tagit mer och mer stryk. Hur kunde det bli så?

En detalj var för låga vinsthöjder. Laget var ganska tidigt borta ur täststriden på grund av detta. Nu snackar vi inte något 10-tal meter utan snarare 40-60 m.

Vi som försökte axla manteln denna gång var Lagledare Henrik Carlsson och medhjälpare Jack Björnval Krantz. Piloterna Joakim Ståhl, Thomas Johansson och Pasi Väisänen. VM:et gick av stapeln på ett särskilt modellflygfält nära staden Ivancice utanför Brno i Tjeckien.

Vilse i taktiken & tekniken

Vi tillhörde alltså teamen som kämpade från lågan. Vädret var nyckfullt med blåsor som uppstod någon minut för att sedan försvinna. Under de två senaste mästerskapen har vi lyckats dölja viss teknikbrist med god taktik. I Tjeckien var detta inte möjligt. Vi var dels alldeles för långt efter i startmomentet och termiken uppstod oftast i korta intervaller och drev snabbt iväg. Vi klarade inte att surfa runt på små blåsor och överleva svåra situationer. Här blev det ett abrupt slut på bra luft och rädde sig den som kan. Antingen chansa åt något håll i väldig fart eller försöka göra en omstart.

Likt flera andra nationer blev vi rejält knockade när vi inte hann få del av uppvinden inom flygtiden. Rätt plats vid rätt tidpunkt och på rätt avstånd, det var riktigt knepigt denna gång.

De team som låg före oss resultatmässigt kunde på grund av högre utgångshöjd generellt spela med någon minuts extra

tidsintervall eller längre flugen sträcka. Det gjorde att våra chanser för att kamma hem poäng blev mer lämnade åt slumpen än ren taktik. Vi fick chansa och hoppas på bra luft, fanns det inget så var vi snabbt nere med påföljande omstart, om det nu fanns arbetstid kvar som möjliggjorde detta.

Hade sedan konkurrenten "tur" (eller skicklighet) så fick de en blåsa till på lågan när vi redan var nere eller att de seglade med uppvinden i en tidig start och att vi ej hann med blåsan från våra mediokra utgångshöjder.

Vi hade verkligen tränat starter inför denna VM drabbning. Under Eurotour-tävlingen i Örebro innan VM tyckte vi oss vara i klass med de bästa teamen, främst Tyskland. I alla fall när det blåste runt 4 m/s och uppåt. Lägre vindstyrkor såg de generellt bättre ut under Euroturen. Detta faktum hade vi ägnat mycket tid att hämta hem inför VM. Under VM såg vi dock ut som noviser i alla lägen.

Linor & taktik

Detta VM går till historien som lin-VM:et. Aldrig har det diskuterats så mycket om startteknik kopplat till linor som här.

Våra urkopplingar från linan såg ut som att planets egenenergi (vikt) var det enda som fanns när man dök ur linan. Linan var tämligen död.

Vad var då vårt linproblem?

Våra gamla trogna Japanlinor var lagrade i vatten denna gång. Detta var nytt för VM, men inte nytt och oprövat i sig. Att lagra linor i vatten är för några linfabrikat ett måste, så tekniken är känd.

Våra starter var som nämnts usla. Vi började därför experimentera med tunnare linor. Men inget utslag i förbättrade höjder infann sig. Istället fick vi några linbrott och än mer press i laget.

En klen tröst var att en hel del andra lag hade liknande problem. Vad är det som händer?

Som ett brev på posten tornar den onda cirkeln upp. Man börjar vela och tvivla på en massa parametrar när man inte har läget klart för sig.

Stress gjorde att vår taktik blev krampad och inte alltid så kylig som vi hoppats. Ofta hamnade vi i en sorts mellanlägen mellan blåsor och sjunk. Detta kostade poäng.

Under de rådande förhållandena på plats i Tjeckien fick våra linor en minskad sammandragningsprestanda. Alltså den energi som ska lösgröas när man dyker ur linan. Linan sträcker på sig under första fasen i starten men ger litet tillbaka när den ska agera "gummiband" och skjuta ur seglaren.

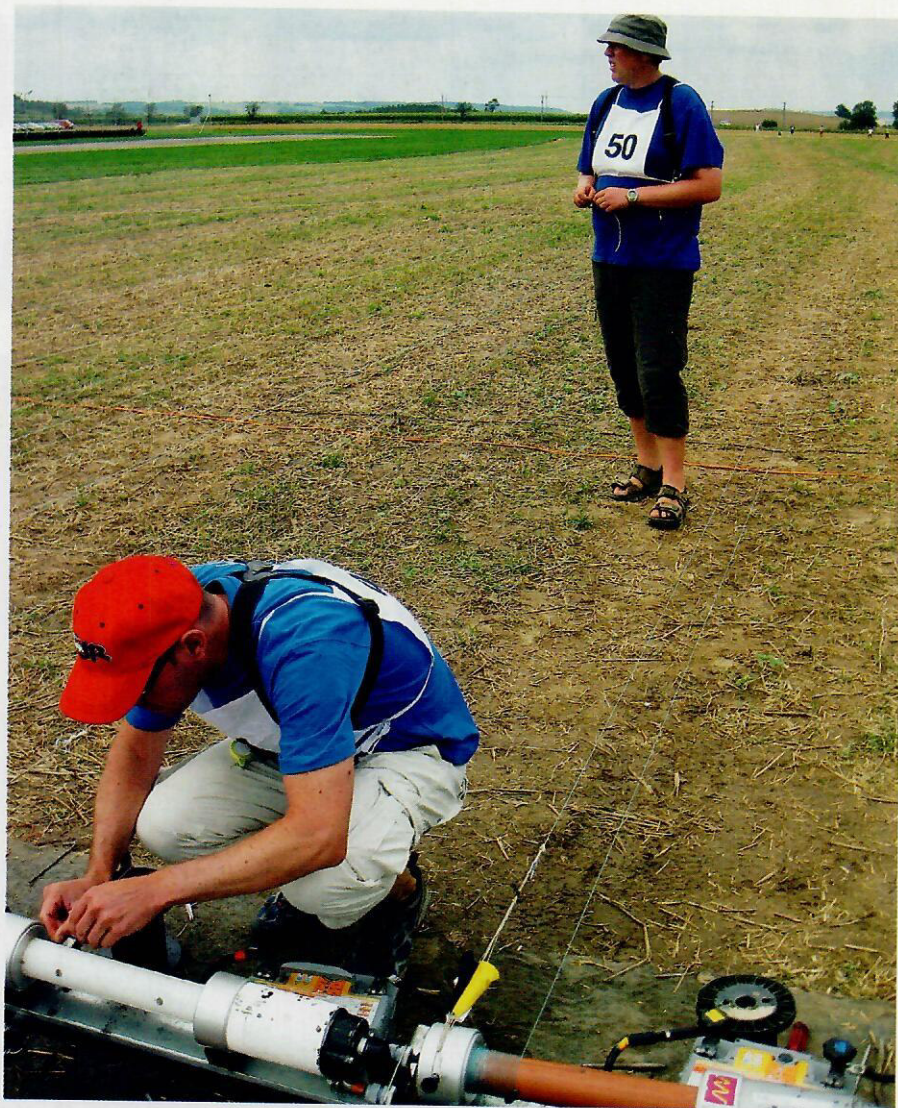
I Tjeckien med varmare temperatur så kan man anta att molekyllkedjorna ändrats till något för oss ofördelaktigt. Antagligen gjorde värmen tillsammans med hög fuktighet i linan att den blev slö och död energimässigt.

Här hemma där vi har mer eller mindre fuktiga gräsfält så håller antagligen linan måttlig temperatur även en varm dag. På VM-fältet med sin mörkbruna jordyta kan temperaturen säkert ha varit 20 grader varmare jämfört med hemma.

Intressant att notera är att hemmavid så upplevde vi bättre resultat med våta linor jämfört med torra. Detta bekräftades senare på hösten där en våt Japan lina kändes minst lika bra som de nya som köpts in som test efter VM.

Jänkarna bland många andra hade också problem med höjderna och de använde nya EMC-linor. De dök ofta i kapp fallskärmen i urkopplingen, som vi, och det visar ju brist på lagrad energi. Amerikanerna snappade upp att EMC-linorna var feltillverkade. Många deltagare var milt sagt förargade. Vi svenskar hade ju i alla fall pajat våra linor själv.

Tyskarna hade bra teknik över lag. En av anledningarna till tyskarnas stora utdel-



"Jaha..., då prövar vi väl den här linan". Joakim och Thomas i färd med ännu ett linbyte mellan flygningarna, tog kraft. Thomas knyter på en fallskärm i linänden. Den grå mattan som låg i vinschområdet var till för att skydda marken från regn. Jorden blev till en seg lervälling av vattentillskott.

ning i starthöjd var att starten genomfördes i sidvind under hela VM. Att det blåste ganska friskt blev ytterligare en fördel. Tyskarnas lina är mycket elastisk. I och med sidvinden så uppnås längre vinschtider och som då ytterligare sträcker ut linan.

Vi hade ingen liknande lina med oss. Eller snarare, vi hade själva ödelagt dessa linor genom att förvara dem i vatten.

Tekniska problem

Som om inte linstrulet vore nog. I värmen började Thomas RDS-linkage att strula. Tyvärr återuppstod skadan vid senare flygningar då lagningarna inte var utförda på rätt sätt. Det gav en hel del minskade poäng. Pasi hade motgång i distansmomentet med en krock på lågan och en sammanstötning i samband med landning, dessutom en klippning med mer skador att reparera. Det tar energi att laga och lappa på fältet, främst för att man inom laget i F3B flyger runt 12 flygningar om dagen. Det är ansträngande även när man har flyt!

Lärorikt

Det har trots bakslag varit mycket roligt och lärorikt. En kommande satsning bör innehålla att man tränar ihop laget ordentligt och tar fram nya taktikplaner, främst för distansmomentet. Fortsatt utveckling av startmomentet behövs. Involvera alla som är intresserade att kunna bidra med utvecklingsarbete etc.

Kunnande har vi inom landet och hade vi varit uppe på rätt starthöjder i Tjeckien så kan vi fortfarande mäta oss bland de bästa nationerna. Vi fixade trots dåliga starthöjder ofta speedtider i klass med de bästa från ca 50 m lägre höjd. Distanserna kan vi förbättra, vi hade exempelvis blivit tajtare i svängarna före VM, men också förbättrat detta under VM. Här var Tyskarna och Österrikarna väldigt duktiga och vi hängde inte riktigt med i deras nya sätt att genomföra distanserna. Detta var ett utvecklingssteg som vi kanske inte direkt missat men som vi absolut inte behärskade lika bra.

Jack gjorde en mycket fin insats som termikläsare och fixade bra luft vid flera avgö-

rande tillfällen, kull!

Martin Weberschock ordnade med Party ute på fältet sista flygdagen. Det var för att hedra alla funktionärer som inte kunde vara med på själva avslutningsfesten. De gjorde ett superjobb nästan i princip felfritt. Alla skamlade pengar och Martin beställde bland annat ut junkfood och 500 goda drycker till fältet.

Vi fick uppleva massor, stormkaos med blixar och donder, hetta från solen och adrenalin. Besvikelser som i nästa stund byttes mot lite uppgång. Trevliga samtal med vänner från skilda delar av vår planet. Kontakter knöts för framtiden, som alltid. VM är häftigt på många sätt!

Positiva vibbar

Att vi inte bröt ihop fullständigt efter några omgångar berodde på god anda i laget, vi hade, som nämnts, kul trots allt. En mycket skön insikt anlände också när Pasi erbjöds låna en av Tyskarnas vinschar i en distansflygning mot Andreas Böhlen (dubbel världsmästare i F3B).

En mycket viktig flygning för tyskarnas individuella placeringar. Vinschningen med tyskvischen var enkel med en lina som hade mer elasticitet och spänst och som gav en hög båge i starten och mer förväntad energikick i urkopplingen. Jämfört med våra pajade linor som i en dröm. Utgångshöjden var enorm.

Pasi tog hem denna flygning. Inte bara på grund av utgångshöjden för plösligt stämde allt för oss. Kylig taktik med att finna en termikblåsa innan vi gick in i distansbanan. Tajta svängar. Böhlen får ursäkta, men han såg faktiskt ut som vi gjorde under hela VM:et i just denna flygning.

Efter VM var det flera som tyckte att vi var högst av alla i denna start, det tyckte vi också. Den startteknik vi tränat in före VM var nog trots allt i god klass!

En annan positiv detalj i lineländet var att vi var bästa nation med skrotlinor, alltid något. Lagen före oss hade nya linfabrikat som funkade bra.

En annan detalj var Jocke som enda deltagare under VM lyckades sätta ett "hat-

trick" med full pott i alla tre delmomenten i en omgång, 3000 p.

I lagtävlingen hade vi inte orimligt mycket upp till tredjeplatsen i lag (1226 p). Om vi lämnar linorna där han så är det ändå rimligt att anta att det vore möjligt att nå tredjeplatsen genom mindre tekniskt strul med lagningar, bättre distanstaktik och mer samträning innan VM.

Avslutningsvis vill jag citera vår omåttligt populära TM Henrik som myntade nedanstående citat i ett läge när vi kanske inte framstod som de universumshjältar i F3B som vi vill vara, öhhh....

"...sluta lipa, så här är det i Formel 1, hänger man inte med i tekniken så åker man på däng, så är det bara..."

Joakim Ståhl/RFK Ikaros

Webben:

Om du vill läsa mer i detalj vad som hände så ligger VM-lagets rapportering från Tjeckien under fliken Artiklar på följande länk: www.modellsegelflyg.se



Stilstudie på Joe Wurts kastteknik. Inte ens Joe lyckades helt bra i detta svåra termikväder, trots bättre starter än oss svenskar. Han använde en ny sorts Japanlina, ej förstörd i vatten.

Individuella Resultat: (totalt 52 stycken)

1	Herrig, Martin	GER
2	Hubbertz, Peter	GER
3	Müller, Christian	SUI
4	Böhlen, Andreas	SUI
5	Herrig, Andreas	GER
6	Weberschock, Martin	GER
7	Pölzl, Jürgen	AUT
8	Fusek, Petr	CZE
9	Amici, Daniele	ITA
10	Väisänen, Pasi	SWE
-		
24	Ståhl, Joakim	SWE
34	Johansson, Thomas	SWE

Lagresultat: (totalt 19 lag)

1	GER	52601,32	4	CZE	51092,40
2	SUI	52138,56	5	ITA	50180,13
3	AUT	51177,03	6	SWE	49951,51

FAKTA

Sponsorer:	Horizon Hobby/Spektrum (Tyskland) Hobbyborgen/Graupner RC-Teknik, Model Flight (Australien)
Utrustning:	
Flygplan:	Radical Pro och några Racemachine
Vinschar:	Swedevinsch, Ober och Hollenbeck
Linor:	Japan 40, 50 och 60
Radio:	Graupner/JR mc-24 med Spektrum 2.4GHz-modul
Mottagare:	Spektrum AR9300 DSM2 9-Channel Carbon Fuse Receiver plus två extra remote mottagare
Servon vinge:	Graupner/JR DS 368
Servon v-stabbe:	Graupner/JR DS 3781



Tyskarna hade ett grymt lag, mycket imponerande i action. Från vänster Peter Hubbertz, Andreas Herrig och lagledare Armin Hartzitz. Den tredje piloten i laget Martin Weberschock har inte hunnit upp på pallen när bilden togs. Notera att världsmästaren Martin Herrig deltog som varandes regerande världsmästare utanför laget. Således fanns fyra tyska flygare att tampas med detta VM.

Sjöflygträff i Bromölla

Datum:

– andra helgen i maj –
den 8-9/maj 2010.

Plats:

Strandängens badplats.

Möjlighet till camping på Strandängens Camping och vandrarhem som även har minigolfbana. www.strandangens.se

Sekretariat med möjligheter att ladda i scoutstugan.

Arrangör : MFK Snobben

Kontaktpersoner:

Jeppe Olsson : 0456-27286

Åke Junander : 044-229447



Jet och oldtimer

Kristiflygareträffen i år infaller torsdagen 13 maj 2010. Som alltid hålls arrangemanget på Bålsjöfältet i Norberg. Förra året blev Kristiflygareträffen 25 år.

Nu blir det mer en traditionell modellflygträff. Vi kommer att bjuda in skickliga modellflygare inom alla grenar. Jetflygarna har blivit ett "måste" nu för tiden.

Det organiserade modellflyget i Norberg är nu 60 år. Den 26 januari 1950 bildades Modellflygklubben Örnen på Elsas konditori. Numer är verksamheten inordnad i Norbergs Flygklubb. Med anledning av våra 60 år hoppas vi även på Oldtimermaskiner...

Firmor erbjuds att hyra plats under tak för några tior. Kontakta oss först!

"Modellflygloppis" - swapmeet blir det som vanligt utomhus.

Ett förslag: stanna över hela helgen (12/5 - 16/5) Plats för husvagnar finns. Norberg ligger utefter riksväg 68 mellan Fagersta och Avesta.

Bålsjöfältet ligger vid Kärrgruvan, strax norr om Norberg vid väg 270.

**Norbergs Flygklubb,
modellflygsektionen**



Anders Wikman som producerar Hawk Turbine motorerna kommer till Norberg den 13 maj. Bilden är från flygdagarna i Dala-Järna 2009.

Till vänster en F-15 och till höger en Flash.

Förfrågan och anmälan:
Lars Wendel tel 0223-22721
eller mobil 070-5204661
lasse.wendel@telia.com

Klubbens hemsida:
www.norbergfsk.se

Tävlingar i F3B EL 2010

Vi är fyra "före detta" F3B-flygare i Norrbotten som 2009 fick kännedom om att det fanns en anordning (Altimeter) som kunde programmeras att stänga av en

elmotor på en förutbestämd höjd. Så föddes idén om att återuppta de utmaningar som F3B gav, denna gång med el-motorn placerad i flygplanet i stället för i vinschen. Av erfarenhet insåg vi att vi måste göra oss oberoende av funktionärer, dvs. tävlingsformen måste utformas så att vi själva kunde agera funktionärer.

Regelförslaget är skrivet utifrån befintliga F3B-regler, med så få modifieringar som möjligt. Vi bestämde oss för att Altimetern skulle stänga av motorn på 200 meters höjd (eller om denna höjd inte uppnås stänger av motorn efter 30 sekunder). På detta sätt får alla samma utgångshöjd oberoende av motorstorlek.

Alla tidsangivelser, nedräkningar och kommandon är inspelade och förmedlas från en högtalare, vilket innebär att de tävlande kontinuerligt får information om t.ex. tiden som återstår innan uppgiften ska vara klar.

I Termik startar alla samtidigt och tar sin egen tid. I Speed och Distans är vi funktionärer åt varandra. Omstart måste ske

från samma plats som den första starten. Medhjälpare är inte tillåtet under flygning. Groupscoring tillämpas i alla discipliner.

Här följer ett utdrag av hur vi tänker oss att de olika momenten ska genomföras.

TERMIK

Arbetstiden är 12 minuter och börjar samtidigt med flygtiden, som är 10 minuter inklusive motortid. De tävlande startar sin tidtagning en minut före den gemensamma starten. Efter landning stänger piloten omedelbart av sin tidtagning (flygtiden är då en minut kortare än vad klockan visar). Planet får ej flyttas innan landningspoängen kontrollerats av en medtävlare. Landning efter arbetstidens slut ger inga landningspoäng.

DISTANS

På grund av att vi inte har några funktionärer, består varje heat av bara två tävlande (två är funktionärer vid B-porten). Med sex tävlande flyger tre i varje heat, med åtta tävlande flyger fyra i varje heat. Detta system bygger på att piloterna är ärliga och inte "tjuvar" vid A-porten, där det inte finns några funktionärer. Själva uppgiften får inte påbörjas förrän startkommandot ges 1 1/2 minut efter arbetstidens början. Man har

alltså 90 sekunder på sig att söka termik (eller avvakta) före detta kommando, vilket i sin tur innebär att de två tävlande förmod-

ligen påbörjar sin uppgift samtidigt. För att ingen skall kunna ta "extra fart" in i banan är motorflygningen upp till starthöjden inte tillåtet bakom A-porten.

SPEED

Arbetstiden är 4 minuter och uppgiften måste påbörjas senast 1 1/2 minut efter ett startförsök. Av samma anledning som i distans får motorflygning inte ske bakom A-porten.

Detta försök till tävlingsform går under arbetsnamnet F3B-EL. Vi ser alla fram mot sommaren 2010 då vi planerar att genomföra 3-4 tävlingar. För att fånga upp intresserade är det tillåtet att ställa upp i enbart termikmomentet. Hösten 2010 gör vi en utvärdering och återkommer med de erfarenheter vi samlat på oss. Är du intresserad så kan du höra av dig till:

Lars Olsson Älvsbyn

lars.ragnar.olsson@telia.com

Olaf Bröms Boden

bronor@bredband.net

Björn Lindgren Luleå

Conny Nordström Korsträsk

Skövde Modellhobbymarknad 2010

LÖRDAGEN den 6 mars. Tid 11.00 på Arenan i Skövde. OBS tiden 11.00 - 17.00

För företag och utställare öppnar vi kl 10.00. OBS.

Detta är **Tionde** årets marknad och vi vågar påstå att detta är årets höjdpunkt för utövare av modellhobby. På plats under ett tak återfinns de ledande företagen inom modellhobbyn, med ett stort urval av olika produkter såsom:

Modellflyg, modellhelikopter, modellbil och modelltåg.

Skövde MFK fyller också 50 år som förening år 2010, detta firar vi med att hyra hela Arenan denna dag ca 4000 kvm. Men det finns också möjligheten att hela dagen FLYGA, köra bil under ordnade former i Västsveriges största inomhushall, **Arenan** i Skövde.

TEMA under hela dagen, tävling Mini Z. klockan 11,00 och 11,30 visar vi upp modellflyg klockan 12,00 - 12,30 modellhelikopter. klockan 13,00 - 14,00 modellflyg Freestyletävling Svenska eliten på plats.

Däremellan kan du få hjälp att ställa in och flyga med din egen modell.

Vägen till Arenan är skyltat från alla stora tillfartsvägar till Skövde, vägvisning via nätet får du här: <http://smfk.wordpress.com/>.

Du kan hyra bord för att Sälja. Byta eller varför inte Köpa begagnat modellhobbymaterial?

Du är välkommen att hyra bord för försäljning: **OBS bord finns på platsen, ingår i hyra!**

Privatpersoner betalar endast 100 kr per bord + Entré avgift 30 kronor.

Företag betalar 200 kronor per bord + Entré avgift 30 kronor. Max 6 bord.

Entré avgift OBS endast 30 kronor vilket ger dig tillträde till marknaden och möjlighet att flyga under hela dagen i Arenan, barn under 12 år fritt i målsmans sällskap.

Upplysningar och bokningar via telefon:

Olle Skärgård

0500 418326

Stig Andersson

0500 483429

Arne Nohlberg

073 912 16 40

Via e-post Arne Nohlberg

arne@nohlberg.com

Bordsbeställning via telefon eller via e-post senast den 1 - 3 2009.

Korv, kaffe, fika servering finns på platsen.

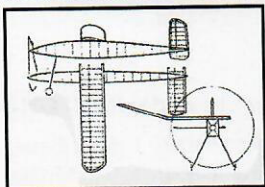
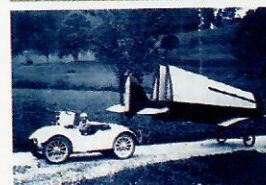
Marknads telefon för upplysning OBS under marknaden 070 322 79 65.

För ytterligare information <http://smfk.wordpress.com/>

Mycket Välkomna Skövde Modellflygklubb.

Årets upplevare betonar liksom fjolårets mer om flygflyghistoria och modellflyg. Frågorna måste betona som annu lättare än i fjol – allt för att locka fler krogdela på priser. Så vi kör hårt med i stället för "glada många åter i burken" som skiljeträna. Lycka till!

Årets upplevare betonar liksom fjolårets mer om flygflyghistoria och modellflyg. Frågorna måste betona som annu lättare än i fjol – allt för att locka fler krogdela på priser. Så vi kör hårt med i stället för "glada många åter i burken" som skiljeträna. Lycka till!



**The
Swedish
Tabernacle
Choir**

4

8

nytt kott till såpa som de
göre. Rökammare, Ryd-
ning. Sörhent i Må.
gnarison
gnarison
vittanet

12

ERIC ARVID SAMUELSSON
CHURCHMAN AND ANTIQUARY
NATIONAL MUSEUM
ERIK SAMUELSSON

16

20

ogt släffe vilna etruskell-
na i Sverige. Jag vet inte hur
aldet, men vi har nu en i
18
mer

24

28

[illegible]

På fråga 6 stöp Arne Frinndal, som liksom Bertil fick ihop 27 rätt

Var det nu ett svårt Julkryss. Tja, jag tycker inte det, eftersom vår mångårige Julkryssare Inge Ahlin missade inte en enda fråga.

Tack för den här gången. Jag hoppas vi ses framöver i ett nytt kryss!

Inge Ahlin	28 rätt
Arne Frinndal	27 rätt
Bertil Henriksson	27 rätt
Ove Lindh	26 rätt
Arne Ask	26 rätt



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28

Dags för 5:e IMAC-säsongen

Nytt år, nya utmaningar, nya program och naturligtvis nya tävlingar. Nu står den 5:e IMAC-säsongen för dörren! Sedan starten 2006 har antal piloter som börjat tävla IMAC stadigt ökat för varje år.

Då, premiärsäsongen 2006, var det 23 piloter som deltog och på de två tävlingar vi körde flögs det sammanlagt 97 tävlingsstarter. Förra säsongen, 2009, var det 47 piloter som flög 573 tävlingsstarter på 7 tävlingar. På fyra säsonger har alltså antal piloter som valt att tävla IMAC mer än fördubblats! Mycket roligt och förhoppningsvis håller trenden i sig även 2010.

Det finns säkert många som är intresserade, som t.o.m. skaffat aerobatic modell men inte tar steget och är med på en tävling. Till er kan vi bara säga – tveka inte! Det ger så oerhört mycket tillbaka – alla hjälper varandra och man behöver inte vara rädd för att ställa "dumma" frågor. Alla vi som har varit med ett tag tycker nämligen det är så kul med nya ansikten och ger mer än gärna tips och råd bara ni frågar. Att vara med på en IMAC tävling är nog det roligaste man

kan göra med kläderna på...

2010 kommer Sverige att arrangera det nordiska mästerskapet, det andra i ordningen. IMAC har nu också fått fotfäste i Danmark där man i år kör igång med introduktionsweekend i april och tävlingar under säsongen. Detta NM kan alltså bli riktigt välbesökt med piloter från våra nordiska grannländer. Tävlingsplats för NM blir Eskilstuna och Ekeby flygfält. Lokal arrangör är Eskilstuna flygklubb – modellflygsektionen i samarbete med IMAC-Sverige som representerar Flygsportförbundet och SMFF. Mer info finns på hemsidan.

Årets officiella tävlingar kommer liksom tidigare att ingå i en cup där placering 1-3 i varje klass belönas på finaltävlingen och med uttagning till landslaget inför 2011. Utöver de officiella tävlingarna blir det förhoppningsvis någon eller några prova-på tävlingar i Basic och kanske även en i Advanced för de riktigt tuffa pojkarna... I IMAC Cupen 2010 kommer det att tävlas i Basic, Sportsman, Intermediate och 4min Freestyle. I våra nordiska grannländer, Danmark och Norge, kommer det också arrang-

eras tävlingar så det kan bli en hektiskt IMAC-sommar för de som vill!

De kända program som gäller för i år finns här bredvid. Behöver ni ytterligare förklaring till hur programmen ska flygas så kika på hemsidan. Där finns mer information och även videos på hur det kan se ut. På hemsidan finns även inbjudan till alla tävlingarna.

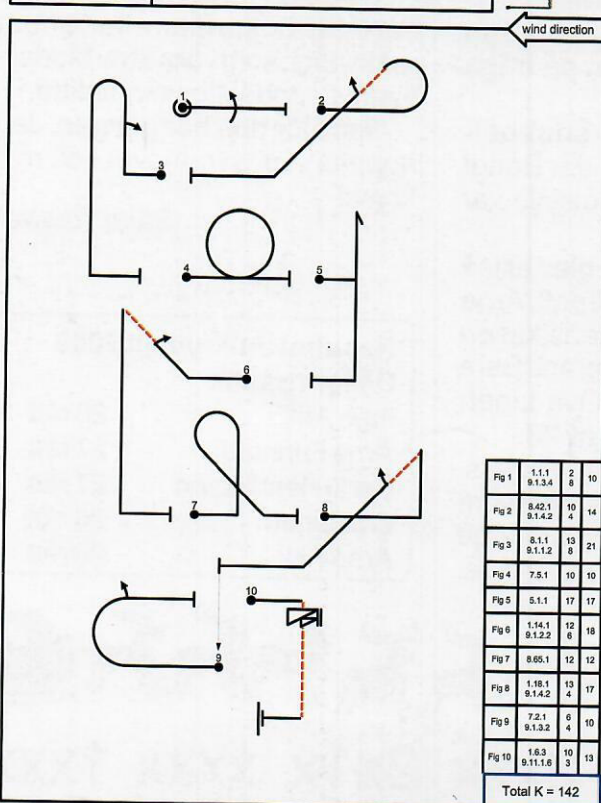
Kompletta regler, domarguide, cupregler, landslagsuttagning mm. finns också att ladda ner från hemsidan.

Vi ses i sommar!
www.mini-iac.se

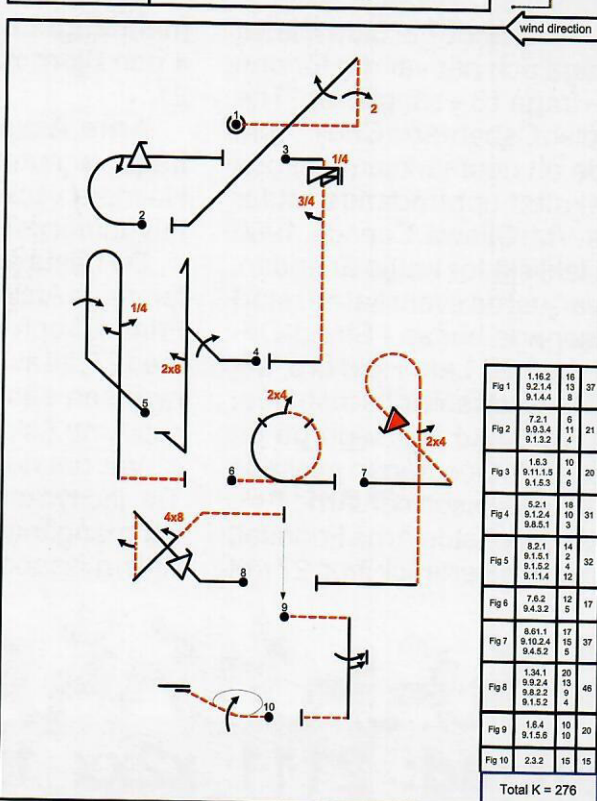
Preliminär tävlingskalender IMAC 2010

- 2 maj, Hässleholm, 1 dags Basic
- 22-23 maj, Simmelsberga, Cuptävling
- 3-6 juni, Eskilstuna, Nordiska mästerskapen
- 19-20 juni, Brännebrona, Cuptävling
- 3-4 juli, Gävle, Cuptävling
- 24-25 juli, Gotland, Cuptävling
- 14-15 aug, Jönköping, Cuptävling
- 10-12 sep, Helsingborg, Cup-final

B Contest: **Official 2010 Known**
Date: _____ Program: **Basic** Known



B Contest: **Official 2010 Known**
Date: _____ Program: **Intermediate** Known



B Contest: **Official 2010 Known**



Date:

Program:

Sportsman Known


 wind direction

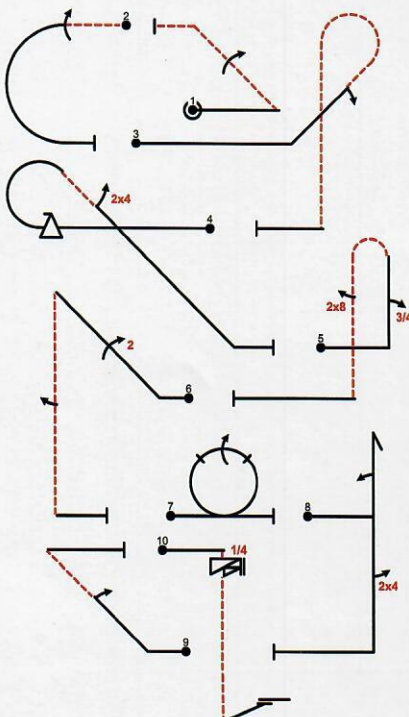


Fig 1	1:10.1 9:12.4	9 10	19
Fig 2	7:1.4 9:13.4	8 6	14
Fig 3	8:59.1 9:12.2	17 6	23
Fig 4	8:42.1 9:4.2 9:5.4	10 5 11	26
Fig 5	8:3.1 9:11.3 9:8.1	15 10 3	28
Fig 6	1:12.1 9:22.4 9:1.5.2	13 11 4	28
Fig 7	7:5.1 9:13.4	10 6	18
Fig 8	9:1.2 9:4.5.2 9:1.1	8 5 17	30
Fig 9	1:5.1 9:12.2	10 6	16
Fig 10	1:8.3 9:11.1.5	10 4	14

Total K = 216



Sverigecupen Termik – 2009 och 2010

Koncept: "Novis till elit, junior till senior - under samma vingar"

Sverigecupen Termik föddes med initiativ från segeltinget 2006 och genomfördes under ledning av Magnus Hedlund de första åren. Till 2009 tog vi över stafettpinnen och satte ihop en cup av fem deltävlingar med lite varierade regler från det frikostiga reglementet för F3B-T. Dessa regler ger utrymme för det mesta inom termiksegel, från det traditionella med sex minuter max upp till 10 minuters flygning, arbetstid och "group-scoring" som i moment A i F3B-FAI. Till 2010 består cupen av tre deltävlingar med final i september på Brattforsheden i Värmland. I år flygs alla med samma regler som de två första åren, 10 minuter max och 12 minuter arbetstid, men mer om det senare.

2009

Första delen av cupen 2009 var den mångåriga Billingetrollet, arrangerat av Skövde MFK på klassiska Axevalle hed i april. Den kyliga och relativt kraftiga nordostliga vinden satte de 25 deltagarna på prov. När inte vårsolen och våra egna resultat räckte till för att värma oss kunde vi glädjas åt två duktiga juniorer. Sjuåringarna Benjamin Jansson och Herman Ståhl, som för första gången sågs flyga i större sammanhang utanför hemmafältet i Örebro. Med sina små lätta MPX EasyGlider, imponerade de stort. Bland annat vågade de gå med i vinden längre än många av

de "gamla rävar" för att fånga blåsorna och komma hem igen. Som sig bör var det jämt i toppen när många av våra mest meriterade termikjägare samlas. Segrade gjorde till sist Joakim Ståhl med minsta möjliga marginal, en sekund, före tvåan Conny Andersson.

I maj blev det så dags för årets tävling på härliga Brattforsheden. De 24 deltagarna fick uppleva varmt vårväder blandat med regn och stormbyar som tog med sig både depåttält och flygplan. Benjamin och Herman visade oss åter att gammal inte alltid är äldst. Till exempel tog Benjamin med sin cellplastmaskin hem en av sina startgrupper, mot idel kolfiberflygplan. Återigen var det jämt. Pasi Väisänen och Joakim Ståhl slutade båda på maximala 3000 poäng. I kraft av bästa strykning tilldömdes Pasi slutsegern. För att särskilja 3:an, Conny Andersson och 4:an, Leif Pernstig fick arrangörerna i AGL ta till tre decimaler! När vi så närmade oss högsommaren och därmed årets tredje deltävling, Flugebyn, spelade vädergudarna oss inte bara ett spratt. De roade sig förmodligen kungligt med att se oss släpa flygplan in och ut mellan skurarna. Tävligen som sådan fick till slut ställas in, men vi hann ändå med att flyga en del. Bland annat passade ett par av deltagarna på att genomföra sina första distansflygningar i LSF-stegen, 1 km "goal and return". Vid sidan av flygning avnjöts

också den för Flugebyn så klassiska Sikfesten under lördagkvällen.

Efter en riktigt regnig sommar på de flesta håll var det i augusti dags för tävling i Västervik. I år flögs tävlingen på ett för alla nytt fält, i Bofall ett par mil söder om staden. Mycket vind och hög skog bidrog till att göra tävlingen spännande för de 14 deltagare som slöt upp. Efter fem omgångar stod Conny Andersson äntligen överst på prispallen efter att varit tvåa och trea på deltävlingarna under våren. Tvåa blev denna gång Lennart Andersson och trea Johan Carlson, hans första pallplacering i så här stora sammanhang. Med sina genomgående fina topplaceringar klättrade Conny därmed upp i ledningen av cupen inför den sista etappen.

Den sista deltävlingen 2009 gick i Brännebrona i september. Även här deltog 14 piloter. Joakim Ståhl vann för tredje gången detta år före Conny Andersson på andra och Jack Björnberg-Krantz på tredje plats. Genom den segern kunde Joakim säkra slutsegern i Sverigecupen Termik 2009 med maximala 3000 poäng. Conny Andersson blev två och Lennart Andersson trea. Totalt deltog 43 olika piloter i de fyra deltävlingarna som genomfördes. Ett stort tack till alla som deltog, alla arrangörer och ett speciellt tack till Lennart Andersson och hans RC-Teknik som hade fixat fina priser vid avslutning.



Thomas Johansson vinschar Joakim Ståhls Radical - Foto Leif Viskari

Sverigecupen Termik 2010

Årets cup blir lite mer kompakt. Den består av tre deltävlingar med samma regler som 2007 och 2008, dvs 12 minuter arbetstid och 10 minuter maximal flygtid. Så kallad "group-scoring" tillämpas, din flygning bedöms alltså bara mot den de som flyger samtidigt, i samma väder, som du.

Datum Plats, Arrangör
 25:e april Örebro, RFK Ikaros
 19:e juni Herrljunga, Herrljunga MFK
 11:e sep Brattforsheden, Anti-Gravity League

Mer information och eventuella ändringar till 2010-års deltävlingar samt mer bilder och text från förra året hittar du som vanligt på www.modellsegelflyg.se.

Vi ses väl på fältet?

Anders Gustavsson
 Thomas Johansson
 Joakim Ståhl



Två koncentrerade 7-åringar, Benjamin Jansson och Herman Ståhl - Foto Leif Viskari.

Sverigecupen Termik 2009 Totalresultat (tre bästa räknas)				Billinge- trollet	Brattfors- heden	Flugebyn	Västervik	Bränne- brona	Totalt	Bästa	
Pl	Nr	Namn	Klubb	SMFF	Poäng	Poäng	Poäng	Poäng	5 omg	3 delt	Diff
1	1	Joakim Ståhl	Ikaros	24580	1 000,0	1 000,0	960,8	1 000,0	3 960,8	3 000,0	
2	2	Conny Andersson	Herrljunga	45539	999,4	999,5	1 000,0	994,8	3 993,7	2 998,9	-1,1
3	4	Lennart Andersson	Ikaros	13236	995,3	998,1	994,6	914,9	3 902,9	2 988,0	-12,0
4	8	Thomas Johansson	Finspång	59017	966,1	994,3	955,5		2 915,9	2 915,9	-84,1
5	15	Jack Björnberg-Krantz	Herrljunga	65970	854,3	959,8		976,6	2 790,7	2 790,7	-209,3
6	11	Phuong Dao	Herrljunga	69553	911,6	993,3	876,9	706,6	3 488,5	2 781,9	-218,1
7	5	Anders Gustavsson	Ikaros	14002	991,2	957,3	827,2		2 775,7	2 775,7	-224,3
8	16	Peter Viman	Ikaros	51827	840,8	948,3		947,3	2 736,5	2 736,5	-263,5
9	31	Johan Carlson	Ikaros	36152		903,8	978,5	832,8	2 715,2	2 715,2	-284,8
10	10	Anders Nilsson	Västervik	68498	922,8	836,5	763,1	698,0	3 220,4	2 522,3	-477,7
11	3	Pasi Väisänen	Ikaros	34500	997,7	1 000,0			1 997,7	1 997,7	-1002,3
12	38	Lennart Arvidsson	Gråbo	41308			948,8	900,3	1 849,1	1 849,1	-1150,9
13	30	Kaj Skäre	AGL	26343		905,7		883,1	1 788,7	1 788,7	-1211,3
14	34	Hans Andersson	Västervik	2017		832,0	690,4	157,8	1 680,1	1 680,1	-1319,9
15	25	Herman Ståhl	Ikaros	64428	446,5	398,6	289,4		1 134,4	1 134,4	-1865,6
16	26	Leif Pernstig	Ikaros	18084		999,5			999,5	999,5	-2000,5
17	24	Benjamin Jansson	Ikaros	63045	457,0	538,3			995,3	995,3	-2004,7
18	27	Magnus Hedlund	Tornado	16386		995,2			995,2	995,2	-2004,8
19	6	David Cedervall	Älleberg	65168	988,3				988,3	988,3	-2011,7
20	7	Per-Olof Edberg	Finspång	29641	987,1				987,1	987,1	-2012,9
21	28	Bengt Johansson	Ludvika	8330		961,7			961,7	961,7	-2038,3
22	29	Leif Viskari	AGL	50718		942,4			942,4	942,4	-2057,6
23	42	Henrik Karhusaari	?	37751				936,1	936,1	936,1	-2063,9
24	43	Jonas Ekman	Ikaros	23414				935,7	935,7	935,7	-2064,3
25	9	Arne Nohlberg	Skövde	8032	925,1				925,1	925,1	-2074,9
26	12	Antero Hurtig	Micros	688	890,6				890,6	890,6	-2109,4
27	13	Stig Sjöstedt	Skövde	10460	888,8				888,8	888,8	-2111,2
28	32	Conny Ulvestaf	Tornado	2095		872,5			872,5	872,5	-2127,5
29	14	Frank Herrlufsen	Karlskoga	4991	864,2				864,2	864,2	-2135,8
30	33	Owe Fransson	Micros	7832		842,9			842,9	842,9	-2157,1
31	17	Lennart Skoog	Karlskoga	13204	829,1				829,1	829,1	-2170,9
32	22	Kjell Svensson	Skövde	11842	584,6			242,3	826,8	826,8	-2173,2
33	35	Stefan Olovsjö	AGL	49848		814,6			814,6	814,6	-2185,4
34	18	Kjell-Åke Elofsson	Tibro	364	804,0				804,0	804,0	-2196,0
35	36	Patrick B Radley	Ikaros	52778		718,0			718,0	718,0	-2282,0
36	19	Henrik Carlsson	Ikaros	52687	667,1				667,1	667,1	-2332,9
37	20	Rolf-Erik Blomdahl	Herrljunga	14334	657,1				657,1	657,1	-2342,9
38	37	Per Björk	Säter	61327		624,9			624,9	624,9	-2375,1
39	21	Sandolf Blomgren	Skövde	7005	619,7				619,7	619,7	-2380,3
40	39	Tord Hamlin	Västervik	46061			617,9		617,9	617,9	-2382,1
41	40	Anders Lundin	Oskarshamn	40167			578,0		578,0	578,0	-2422,0
42	41	Cristian Johansson	Oskarshamn	9735			557,0		557,0	557,0	-2443,0
43	23	Sten-Erik Pettersson	Skövde	545	527,2				527,2	527,2	-2472,8

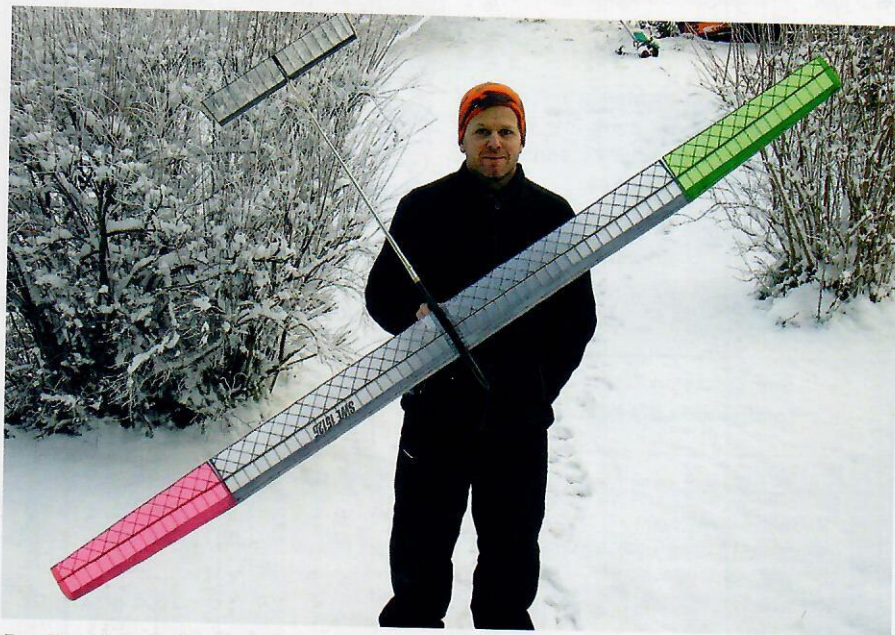
Inställd pga regn...

To Flapper or not to Flapper, det är frågan?

Det senaste inom friflygets klass F1A är att flyga flapper, tekniken används även inom klass F1B och F1C. Vad är då en flapper? Ganska enkelt förklarar man säga att en flapper är en modell där vi kan ändra vingprofilens vällning under flygningen för att profilen bättre ska matcha hastigheten hos modellen. I F1A-klassen flyger modellen inom ett enormt stort hastighetsregister. Under själva glidfasen av flygningen så flyger en modell så pass långsamt att du kan gå/jogga ikapp den, under urkopplingsögonblicket är hastigheten en bra bit över 200 km/h. Historiskt har vi byggt vingar som fungerat bra under själva glidfasen, vilket också nu är det viktigaste. En välvd F1A profil är dock värdefull då hastigheten är hög, den har ett enormt luftmotstånd. För att öka, och ta bättre vara på, hastigheten som moderna F1A-kolfiberskepp har i kopplingsögonblicket har vi börjat med att bygga vingar med variabel vingprofilens vällning, alltså flappermodeller. Linan till en F1A-modell är 50 meter lång. En bra urkoppling med en icke flapper-modell kan ligga på knappt 80 meter och då är det en riktigt bra start. Med en flapper så ligger de bästa starterna upp mot 97 meter idag.

Som vanligt med nya konstruktioner och idéer så tar det tid att få allt att fungera. Ska man dessutom utnyttja flappern fullt ut krävs en rejäl höjning av träningsdosen hos flygaren. Fler saker ska klaffa i modellen än tidigare och det finns just nu massor av mekanik och elektronik som erbjuder mängder av möjligheter, men som samtidigt gör konstruktionerna mer kritiska och marginalerna till katastrof blir mindre.

Ny teknik kan verka både avskräckande och inspirerande. För den som redan tidigare tyckte att det var komplicerat med F1A kan det tyckas vara ett enormt berg att bestiga för att få en flapper-F1A i luften, för den som istället ser möjligheterna ger flappern enorm utvecklingspotential. Hur man nu än resonerar så kvarstår ändå faktum att en flapper-F1A i sjunk inte flyger tre minuter, det finns



Per Findahl med Kaptain Darling

ingen "maxgaranti". Som min gode vän John Cuthbert från England sa så klokt "Jag har hellre en tvåminutersmodell i fyraminutersluft än en fyraminutersmodell i tvåminutersluft", så sant. Låt dig inte avskräckas, du behöver inte en flapper för att vinna. Men naturligtvis, står du där i sista finalen på VM mot världens bästa flygare så kan en välavvägd flapperflygning säkert vara avgörande om det ska bli ett VM guld eller inte!

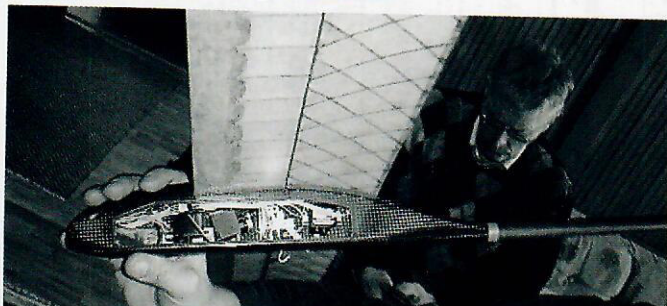
Min först flapper, Lord Flash 4, byggde jag i stort sett helt själv, både vingarna och mekaniken som sitter i kroppen på modellen. Jag inspirerades av Jes Nyhegns finurliga konstruktion av mekaniken för att ändra vingprofilens vällning. Ett Servo kan vrida sig 180 grader, på så vis kan vällningen på vingen varieras från max vällning då servot är i översta läget, till en "platt" profil då servot är i nedre läget.

Servot drivs genom elektroniktimern som

idag klarar tre servon. De två andra servona styr stabben och rodet. Hur flapperservot ska röra sig för att få ut 100 % av konstruktionen är inte helt utprovat än. Några flyger med vingen "platt" under hela termikletarfasen och accelerationen då modellen är kvar på linan, några väljer att bara göra profilen "platt" under själva accelerationsfasen och stigfasen efter kopplingen. Under accelerationsfasen och stigfasen efter urkopplingen kan alltså vingen se ut såhär.

Efter en del diskussioner med Sergey Makarov från Ryssland så förfinades de mekaniska lösningarna rejält, varför göra något enkelt? Sergey utvecklade också en ny snurrekrok som är perfekt för det kritiska flapperflygandet. Det är en impuls krok som öppnar då flygaren släpper linan, istället för som tidigare när en viss spänning i linan uppnåts. Detta gör att ett startförsök kan avbrytas om modellen inte håller en perfekt bana

Under glidfasen ser vingen ut såhär.



När vingprofilen är platt ser vingen ut såhär.



Utmaning för alla unga KPG flygare

Norbergs Flygklubb vill utmana alla unga modellflygare att under 2010 delta i Skolmästerskapen i KPG, katapultglidarklassen. Mästerskapen kommer att flygas en veckodag (ej

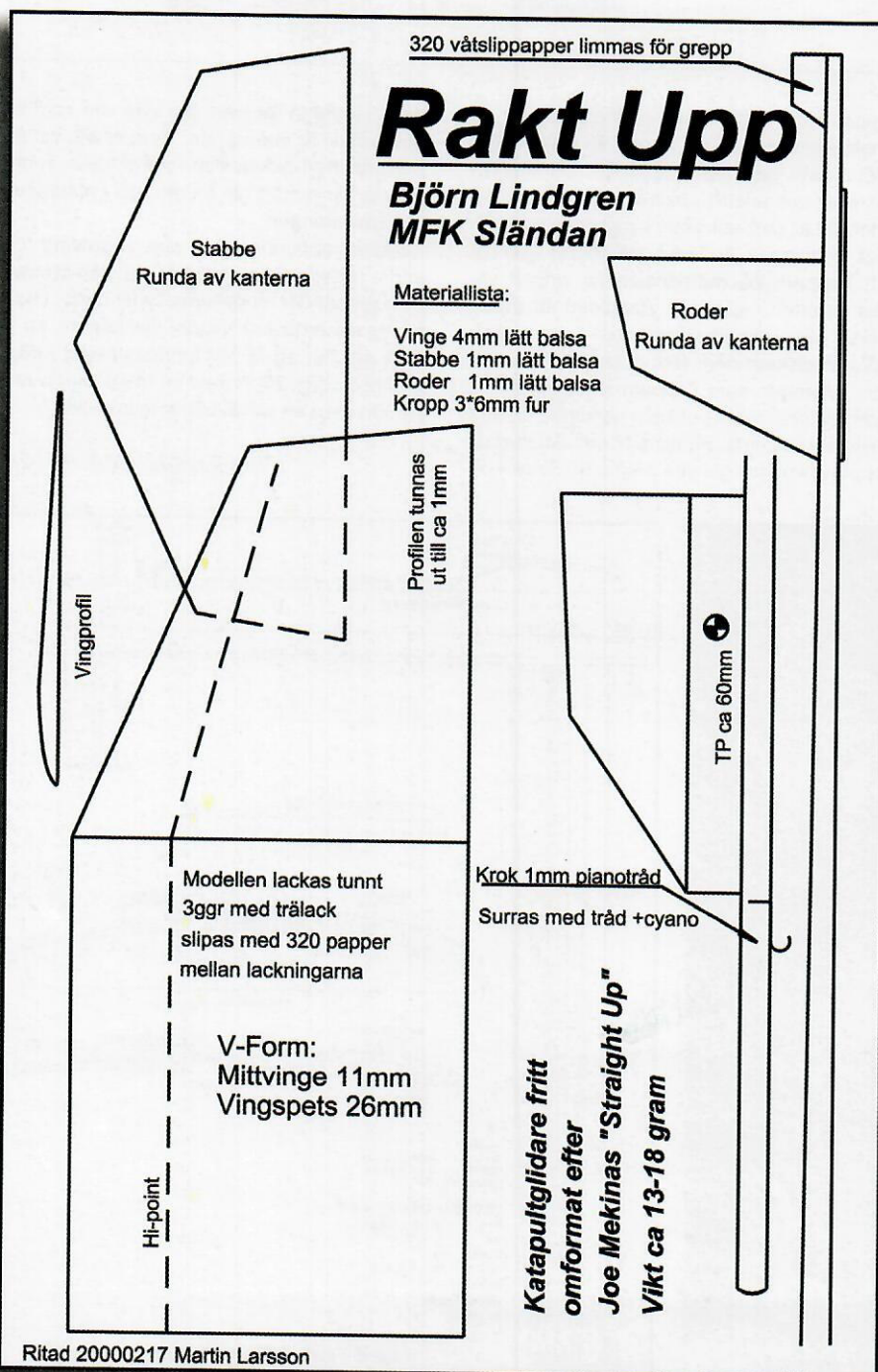
helg) på Norbergs flygfält, Bålsjöfältet, i slutet av maj eller i början av juni. Om du vill ha mer koll på när mästerskapen kommer att flygas och mer information om tävlingen, kika in på Norbergs Flygklubbs

hemsida. Där kommer vi att lägga ut mer information närmare tävlingstillfället samt information om de skolor eller klubbar som visat intresse och även anmält sig. Du hittar också länkar till klubbarna som delar med sig av information om KPG på vår sida.

Vi kallar mästerskapen för Skolmästerskap eftersom tanken med tävlingen vuxit fram under vårt samarbete med skolan i Norberg som vi haft genom idrottslyftet, men naturligtvis är ALLA unga flygare välkomna, även om flygandet sker genom en klubb. Ta tag i byggandet av modeller i denna trevliga klass redan idag! Den som kan trimma och flyga en KPG-modell behärskar mycket aerodynamik, alla blir bättre flygare genom att flyga KPG.

Jag presenterar här en enkel KPG-modell, "Rakt Upp", som Björn Lindgren designat, ritningen är gjort av Martin Larsson. På Centralskolan i Norberg har vi byggt säkert 100 stycken av modellen och det vi kan säga är att den är en utmärkt modell att börja med. Vi har byggt den med lite mindre spännvidd än originalets 370 mm. (Spännvidden på vingen i originalstorleken är 400 mm lång på ritningen, vingdelarna är 100 mm var.) Vi förstörde upp ritningen på ett A4 och fick då en modell med 345 mm spännvidd (Uppmätt på en färdig modell), vilket har visat sig vara alldeles utmärkt storlek på modellen för de yngre flygarna. Vill du ha bättre flygprestanda så bygg då modellen i originalstorlek, förstora upp ritningen så du får en spännvidd på 400 mm på ritningen. Tyngdpunkten bör hamna strax bakom mitten på vingen, alltså strax bakom 50 % av kordan räknat från framkanten på vingen. På ritningen rekommenderas TP lite längre bak, vilket också funkar, men modellen blir lite snällare med TP något längre fram. Prova gärna olika TP lägen och trim. För att en KPG-modell ska flyga bra bör du tänka på att vara mycket noga med vingprofilen och att bygga lätt.

Massor av information om klassen finns att hämta på MFK Gladiatorernas hemsida och på MFK Sländans hemsida. Här finns ritningar på fler modeller, samt all information du behöver för att flyga och bygga katapultmodeller, surfa in och få idéer, tips och inspiration. På Sländans



sida finns även ritningen på "Rakt Upp" att ladda ner.

Det mesta för bygget kan du hitta i en välsorterad hobbybutik. Det som kan vara svårt att hitta är bra gummiband till katapulten. Jag sponsrar gärna med lite gummiband som blivit över från Oskars F1B-flygande. Skicka ett frankerat returkuvert till mig så kommer 20 gram gummi med posten. Begränsad mängd gummi finns, först till kvarn...

Reglerna i KPG är enkla, katapulten får bestå av max 3 gram gummi på en max 15 cm lång pinne. Den tävlande håller i både modellen och pinnen vid avfyrandet. Vid tävlingstillfället flygs 8 starter med 60 sekunders maxtid, de fem bästa tiderna räknas in i slutresultatet, bästa slutresultatet vinner. Vi tänkte oss att de tävlande skulle vara max 18 år, men vi kan sträcka oss till 20 år om det är önskvärt.

Ladda för Skolmästerskapen 2010 och kom till Norberg och flyg, ju fler som kommer desto trevligare får vi! Hör av dig om du är intresserad eller vill veta mer.

Experthjälp om KPG-klassen finns att hämta hos Björn "Fido" Lindgren fido@home.se

Per Findahl, Norbergs Flygklubb

Per Findahl

Fagerstav. 25

73832 Norberg

Tel 0223-22957

per.findahl@telia.com

Norbergs Flygklubb: <http://www.idrottonline.se/norberg/norbergskf-flygsport>



Friflygets framtid

Undertecknade och fler friflygare oroar oss för friflygets framtid. Grenen har blivit smalare för varje år med nästan enbart ett fåtal elitflygare på tävlingarna. Vi anser att en anledning är den höga teknik- och kostnadsnivån. Skall man ha någon chans på tävlingar, (friflyg handlar nästan uteslutande om tävling, "Söndagsflygare" förekommer knappast) krävs köpta "supermodeller". Många har därför dragit sig ur tävlandet. För den som vill ta steget upp på elitnivå är tröskeln mkt hög.

Vi vill bredda friflyget genom att på något sätt införa handikappregler. Detta skall ske utan att påverka tävlandet med nuvarande FAI-regler med avancerade modeller. Vi har även varit i kontakt med BMFA UK tech.committee som verkar ha kommit längst i detta ärende genom att lämna förslag till FAI. Bakom förslaget ligger en långtgående analys av problemet.

Det har tidigare gjorts försök i Sverige att bredda friflyget. Det ena var att starta en ny klass F1-populär. Det blev tyvärr ingen framgång vilket torde bero på att det skulle köras som en sep.klass och att alla modeller tilläts utom kolfiberkärnor med buntsystem. Snurrekroksmodeller kunde

alltså tävla mot rakkroksmodeller. Här har snurrekroksmodellen en klar fördel. Även A1-klass kunde användas, sådan mix är inte bra.

Ett annat försök var att införa en form av handikapp, nämligen att buntmodellerna tilläts att endast använda 40 m startlina i klass F1A. Detta blev heller ingen framgång.

Ett nytt försök med en ny segelklass gjordes förra året, nämligen F1A-classic där man får använda 75 m lina, endast rakkrok tilläts. Vi får se om det blir någon framgång med detta. Man måste flyga ett antal år först för att få bredda.

Kan nämnas att Gagnefsklubben, som startade upp Lilla Friflygscupen som blivit populär, har för avsikt att prova med någon form av handikapp i klass F1H-seniorer, eftersom det även här finns såväl bunt-, snurrekrok- som rakkroksmodeller. Härigenom hoppas vi att det skall bli mer intressant för alla i klassen. Vi befärar nämligen att intresset avtar för de flygare som har enklare modeller, genom att prestandaskillnaden är för stor. Vid senaste (sista?) friflygmötet 2008 godkändes förslaget. I klass P30 är det inga problem då

klassen är väl standardiserad. Dess popularitet torde bero på standarden.

Det finns naturligtvis liknande problem i de andra klasserna. Alla klasser finns behandlade i BMFA som tidigare nämnts.

Problemet med få juniorer tror vi beror på andra orsaker, men genom ett ökat deltagande på tävlingarna drar det förhoppningsvis med sig fler juniorer.

BMFA (British Model Association) har lämnat ett regelförslag till FAI med avsikten att försöka bredda deltagandet i friflygtävlingar. Resonemanget bakom detta är komplext och förstås bäst genom att läsa regelförslaget på BMFA:s hemsida eller på sidan angiven nedan. Eftersom förslaget är inlämnat till FAI och skall behandlas av medlemsnationerna kan det eventuellt påverka svenskt friflyg och tävlande. Gå in på <http://www.fai.org/aeromodelling/freeflight/subcommittee/rules/BMFA>

För de som är intresserade och mindre bevandrade i det engelska språket finns även en översättning till svenska (pdf).

*Inge Sundstedt, Lasse Larsson,
Ronald Borg*



Lilla Friflygcupen 2010

Arets nyhet i cupen är att vi provar med att införa handikapp i klass F1H-seniorer. Anledningen är att det är stora skillnader i prestanda mellan de tre kategorierna: rakkroksmodeller, snurrekroksmodeller och buntmodeller. Skillnaden ligger främst i utgångshöjden i starten. Handikappet blir enl.följande: Rakkroksmodell max 60m startlina, snurrekroksmodell max 50m startlina och buntmodell max 40m startlina. Med detta prov hoppas vi att det blir fler deltagare och att det blir intressantare för de tävlande i denna klass. För att vi skall kunna utvärdera resultatet med detta handikapp är det viktigt att det vid inrapportering av resultaten noterats vilken typ av modell som använts i resp. start enl.följande: R = rakkrok, S = snurrekrok och B = bunt.OBS! Handikappet gäller ej vid SM, för detta krävs beslut på "högre ort". Vi hoppas att vi får se alla tre typer av modeller på så många tävlingar som möjligt.

Vi passar på att rekommendera de som deltar i TWTIA för de internationella klas-

serna dagen efter finalen i Lilla FC att även delta i finalen.Tävlingskalender bifogas. Fler tävlingar mottas med glädje.

Tävlingsklasser:

F1G, F1H, F1J/P, P30, HKG och KPG.

Poäng utdelas efter placering vid varje tävling för att efter finalen sammanräknas till slutpoäng i cupen. Vid finalen utdelas dubbla poäng, detta för att öka intresset för finalen. De tre bästa resultaten räknas ihop för slutställningen.

Poängberäkning:

Placering	Poäng
1	50
2	40
3	30
4	25
5	20
6	19
7	18

O.s.v. enligt ovanstående princip.

Antal starter:Minst tre och max fem starter i varje klass och tävlingstillfälle.Beslut om antal starter och eventuell periodindelning avgörs av tävlingsarrangören.

Antal startande per klass: Minst tre startande för seniorer och minst en startande för juniorer vid varje tävlingstillfälle.

Landskampen mellan Norge och Sverige: Vid finalen deltar alla som flyger i klasserna P30 och F1H.De tre bästa resultaten under finaldagen,oavsett klass P30 eller F1H, för respektive land sammanräknas. Resultat från respektive deltävling skickas till Inge Sundstedt.

Mailadress
familjen.sundstedt@spray.se
Bostadsadress,
Björkvägen 8
78562 Djurmo

Gagnefs Friflygare

Tävlingskalender för Lilla Friflygcupen 2010

Datum	Plats	Tävling	Kontaktperson
10-02-20	Norberg	Norbergsträffen	Per Findahl per.findahl@telia.com 0223-22957
10-04-24	Västergötland Plats medd.senare	Vårmaxen	Martin Larsson martin.l@mbox302.swipnet.se 0709-347573
10-05-08	Skogstibble	Lilla Majt./SM	Gurra Ågren gurra.agren@telia.com 018-206710
10-07-24 prel.	Brattforsheden	Solsträffen	Tommy Eriksson tommy.eriksson48@telia.com 070-6089348
10-09-11	Gagnefs Kyrkby	Gagnefsträffen	Inge Sundstedt familjen.sundstedt@spray.se 0241-10831
10-09-18	Åkermark nära Kumla	Final	Inge Sundstedt familjen.sundstedt@spray.se 0241-10931
2010-09-? medd.senare	Västergötland Plats medd.senare	Höstmaxen	Martin Larsson martin.l@mbox302.swipnet.se 0709-347573
OBS! Detta är tävling nr 1 för 2011			

60 år sedan modellflyget organiserades i Norberg

Den 26 januari 1950 bildades Modellflygklubben Örnen på Elsa Anderssons konditori i Norberg. Den 26:e januari i år firade modellflygarna i Norberg detta jubileum med en träff på samma plats!

Under dessa 60 år har modellflyget i trakten varit en lång framgångssaga. Redan 1953 startades tävlingen Norbergsträffen. Man höll till på sjön Norens is och tävlade med friflygande segel, gummi- och förbränningsmotor modeller.

– Den tävlingen var större än SM på den

tiden, berättar Stig Gröning, som har varit med i modellflyget hela tiden.

– Första söndagen i mars gick Vasaloppet och andra söndagen var det Norbergsträffen.

Tävlingen pågick under cirka 15 år. När den lades ner kom kritik från ortsborna som ofta gick ut på Norens is för att se arrangemanget. Uppemot 60-70 modellflygare kom till denna tävling varje år.

Modellflygklubben Örnen blev 1966 en sektion inom Flygklubben Falken. Och första maj 1978 ändrades namnet till Nor-

bergs Flygklubb. Modellflyget blev då en sektion inom klubben. Man håller ju till vid Bålsjöfältet. Där har man egen klubbstuga och andra faciliteter.

– Den 26 januari klockan 17.00 träffades vi på Elsas för att fira de 60 åren. Även gamla medlemmar som slutat med modellflyget var välkomna, säger Stig.

Fortfarande är Norbergs modellflygare i framkant när det gäller tävlingsverksamhet och arrangemang. Det kan vara svårt att undgå detta.



Tre herrar som tog hem en lagseger i Norbergsträffen 1956. Från vänster Bengt Svensson, Stig Gröning och Bo Dömstedt. Lägga märke till att man använde hatt inom denna idrott på den tiden.



Bland det 30-tal modellflygare som kom till Elsas fanns bland andra från vänster Per Findahl, Henrik Westén och Oskar Findahl. Per är lagledare för de svenska deltagarna i Junior-VM. Henrik och Oskar kommer att tävla.



Elsa Anderssons konditori som är en institution i Norberg. Här var 33 modellflygare samlade för att minnas de 60 åren. Bilden från 26/1 2010.

Gränscupen 2010

Här kommer senaste nytt om Gränscupen på Näsing sommarens 2010.

Naturligtvis vill du vara med 30 år efter att sista Gränscupen på Nä-

singeflögs. Men har du inget plan kvar från den tiden så är det dags att börja bygga lite. Tips att komma i stämning får du genom att gå in på till exempel några av följande sidor:

Senior Pattern Association eller <http://www.trentonrcflyers.com/pattern/patterna.htm>

Vill du själv bygga en modern ARF av ett gammalt konstflygplan så kolla in Graupners byggsats av Phil Krafts Kwik Fly mk III eller Jim Kirklands A-6 Intruder som görs av World Models. Den förra kan förses med infällbara ställ, den senare har stela men båda två är fina modeller som du får för en spottstyver.

Vill du snacka mer så ringer du Mikael Nabrink på telefon: 0526-15506 (mobil: 070-7284620) men intresseanmälan gör du till Conny Åquist tel: 031-924589.

Anmälningar börjar redan droppa in så med största sannolikhet blir det en träff i juli – exakt 30 år efter sista Gränscupen.



Öppet brev till Sveriges modellflygare: *Låt inte snålheten bedra visheten!*

Först av allt ett klarläggande! Jag är inte medlem i, och har aldrig varit medlem i, Sveriges Modellflygförbunds styrelse och har inga som helst andra band till förbundet än som helt vanlig medlem. Jag är ibland till och med ordentligt oense med styrelsen eller med Modellflygnyttets upplägg. Jag har även i många år varit bojkottad av en tidigare redaktör att skriva i tidningen på helt orättfärdiga grunder – MEN...!

Ett gammalt ordspråk lyder: Låt inte snålheten bedra visheten. Vilket alltså betyder att man inte skall snåla på ett område för att i slutänden förlora mer på ett annat.

För några år sedan bildades utbrytargrupper, och tendenser till sådana, i SMFF. En debatt har dessutom nyligen blossat upp i vissa kretsar, bland annat genom telefonkedjor men även på vissa hemsidor, rörande tidningen Modellflygnyttets usla tillstånd. Ramaskri har rests om att tidningen antingen bör läggas ner eller komma ut mer sporadiskt. Och en del privatpersoner samt utbrytargrupper vill inte ha något förbund överhuvudtaget.

Jag menar att det här är dumt samt oövertänt och kan endast se följande skäl till dessa resonemang:

1 Snålhet som förblindar
2 Okunskap som förblindar
För att bemöta en del av dessa tankar vill jag nämna några saker:

I resonemanget om medlemsavgiften till SMFF får man intryck av att det kostar många tusenlappar per år att vara med i denna organisation. Men Herre Gud – det kostar bara dryga 300 kr per år. Jämför till exempel med fackavgiften som kan vara 400-500 kr per månad!

Vilken svensk med ett fast jobb kan tycka att 300 kronor per år är några pengar att diskutera överhuvudtaget? Och vem skulle märka 300 kronor mer i en personlig årsbudget?

Titta på vad dessa tre hundralappar ger!

1. Vi får en tidning 6 gånger per år.
 2. Vi får en organisation som gagnar modellflyget gentemot myndigheter.
 3. Vi får en organisation som arrangerar internationella stortävlingar och som möjliggör att svenskar kan tävla utomlands.
 4. Vi får en organisation som deltar i internationella modellflygöverenskommelser på många olika plan.
 5. Vi får en försäkring.
- Om inte allt detta är värt 300 kronor per år så låter du snålheten bedra visheten!!!

Du behöver alltså inte vara överens

med allt SMFF gör eller allt som står i Modellflygnytt men du som person och modellflyget som verksamhet får väldigt mycket nödvändiga saker för de ytterst få kronor som du betalar!

Dessutom: Förbundet och tidningen styrs och ägs av medlemmarna. Är styrelsen kass enligt dig är det bara att engagera sig och förbättra den. Man kan visserligen inte begära att du ställer upp i en styrelse för du har kanske goda skäl att inte klara detta med jobb, äktenskap och vad det kan vara mera. Men man kan faktiskt begära att du till exempel kommer på årsmötet – det tar en eller två dagar per år, eller skriver alternativt ringer in dina synpunkter till styrelsen!

Är tidningen usel är det så enkelt som att du skriver till tidningsredaktionen och berättar vilka artiklar du själv anser skall stå i den. Alternativt skriver du själv om du kan eller ber en kompis göra jobbet. Förmodligen är det inte fler än 25-50 medlemmar som hör av sig om året till styrelsen eller tidningsredaktionen. Var finns SMFF:s övriga 6500 medlemmar?

Klaga alltså inte om du inte själv är beredd att göra något! Och riv inte upp himmel och jord för futtiga 300 kronor – för då låter du snålheten bedra visheten, ordentligt!

Conny Åquist

RCFlight.se

MBS Models



Viggen och Draken
Skalariktig, Fläkt driven
Superfin byggsats



Klarar 2-4 celler LiPo
2 st 2-cells samtidigt
Perfekt färtladdare
Balansladdare 440B



KLIPPAN



SPECIALIST PÅ
RADIOSTYRDA
BILAR • FLYGPLAN
HELIKOPTRAR • BÅTAR
• TILLBEHÖR • RESERVDELAR •
• SERVICE • REPARATIONER •

Telefon 0435 - 103 22 • Telefax 0435 - 130 30
E-mail: info@hobbygarden.se
VI SÄNDER GÄRNA PER POST!



Vi köper o byter nytt & begagnat
Modellflyg-Bilar-Båtar-Drakar
Brett sortiment av
Balsamaterial-Kolfiber-Tillbehör
Butik: Flädie Kyrkoväg 2 Bjärred
Öppet: Vard 12-18 Lörd 10-13
Tel: 046-247114
www.skanehobby.se
www.skanedrakar.se

POWER Toys
Linköpings ledande butik
för radiostyrd modellsport!



Gillbergagatan 40B, Linköping (Tornby)
www.powertoys.se
013-12 74 70



Öppettider
Måndag - Fredag 14-18



IdrottOnline

RF nya system för att administrera svensk idrott på ett effektivt sätt för att kunna spara tid. En ny möjlighet att skapa mera tid till idrott för den som är administratör av klubbar, förbund eller på Riksidrottsförbundet (RF). Mera information kommer fortlöpande i ämnet.

Boken Spännvidd

Boken Spännvidd är en unik händelse i den svenska historien om ett litet idrottsförbund. Boken omfattar de första 50 åren av Sveriges Modellflygförbunds historia. Detta är ett unikt tillfälle för er att beställt boken från den begränsade upplagan.



Pris

Pris 295 :- för medlemmar + frakt 60:-
Pris 345 :- icke medlemmar + frakt 60:-

Sätt in pengar på 518165-7. Märk inbetalningskortet med Jubileumsboken, namn, adress och SMFF-nummer så kommer boken inom kort.

Utlysande av Förbundsmöte 2010

Sveriges Modellflygförbund
kommer att ha sitt förbundsmöte
den 21 mars 2010 på
Quality Hotell Arlanda Stad



Mötet börjar kl. 09:00



modellflyg

SKICKA MATERIAL

ANNONSERA I MFN

REDAKTIONSRADET

GAMLA NUMMER

OPUBLICERAT

FORSTASIDAN

FRIDET I GEMENSKAP



Modellflygnytt har blivit med hemsida!

Jaha... och vad ska det vara bra för då frågar sig någon?

För oss som försöker få fritiden att räcka till för att ge ER medlemmar en så bra tidning som vi bara kan så finns det bland annat några råd och önskemål för HUR material till tidningen skall levereras för att det skall gå smidigt!

Ett omfattande arbete har så smått påbörjats med att scanna in ALLA modellflygnytt från starten och publicera dessa på webben - så besök gärna tidningens hemsida på:

www.modellflygnytt.se

Domarseminarium

Domarseminarium på Ålleberg

1 Maj 2010

**Ytterligare information kommer att
presenteras på
SMFF's hemsida
VO-Elit**

POSTTIDNING B
Modellflygnytt - SMFF
Box 750
521 22 Falköping

OWE CARLSON
FRÖVÄGEN 6
37450 ASARUM

B-POSTTIDNING
SWE-28888
37400
LOKAL



Flygackar – TeamOrion

Mer kraft! Mer kapacitet! Lågt pris! Avionics sortimentet har nu hamnat i ett prisläge där du nu kan utrusta alla dina plan med dessa kvalitetsprodukter!

Orion Avionics LiPo 11,1V – 3S 1800mAh (30C) • 07.60051 – 465 kr
Orion Avionics LiPo 11,1V – 3S 2100mAh (30C) • 07.60055 – 490 kr
Orion Avionics LiPo 11,1V – 3S 2400mAh (30C) • 07.60059 – 540 kr
Orion Avionics LiPo 11,1V – 3S 3200mAh (35C) • 07.60063 – 790 kr
Orion Avionics LiPo 7.4V – 2S 1000mAh (30C) • 07.60088 – 235 kr



Laddare – TeamOrion

Till kvalitetsackar rekommenderar vi kvalitetsladdare och då är laddare från Team Orion ett självklart val. Det finns tre olika laddare som alla drivs på 12V och klarar av att ladda dina LiPo-ackar på bästa sätt.

Advantage Clubman LiPo • 0,1-6A NiMH, LiPo • 07.30126 – 590 kr
Advantage Race Spec • 0,2-10A NiMH, LiPo • 07.30127 – 790 kr
Advantage Pro Spec • 0,2-10A NiMH, LiPo • 07.30128 – 990 kr

Laddare – Fusion

I sortimentet från Fusion finns några riktigt kompetenta och prisvärda laddare som alla klarar både 12V och 230V. Med tydliga displayer och enkla menyer ser du snabbt och enkelt till att ladda med mer flygtid.

Fusion LX41B Pro Ethos 40W • 09.LX041 – 890 kr
Fusion LX60B Pro Elysium 50W • 09.LX060 – 1190 kr
Fusion LX61B Pro Eclipse 120W • 09.LX061 – 1490 kr



Nätaggregat – Fusion

Om du redan äger en 12V laddare och behöver ett nätaggregat som pallar trycket ska du titta på vårt utbud av nätaggregat från Fusion. Välj det enkla 8A aggregatet om du inte laddar så stora ackar, eller 40A aggregatet och du vill ha ren kraft!

Fusion PS100E 8A • 09.PS100E – 295 kr
Fusion PS200E 15A • 09.PS200E – 465 kr
Fusion PS600ADJ 40A 09.PS600AD – 1290 kr

Du finner produkterna hos din Kyosho-återförsäljare!
Läs detaljerad information om dessa produkter på vår hemsida.

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS

WWW.KYOSHO.SE