

4<sup>2010</sup>

# modellflyg<sup>nytt</sup>

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD



  
Tummelisa  
Åke Larssons mästerverk

- Toppplaceringar i WSAG
- Helirauk 2010 på GMFK
- Kurt Lennås S.P.A.D XIII C.1
- Internationell Jet Meeting

INTERPRESS 0257-04



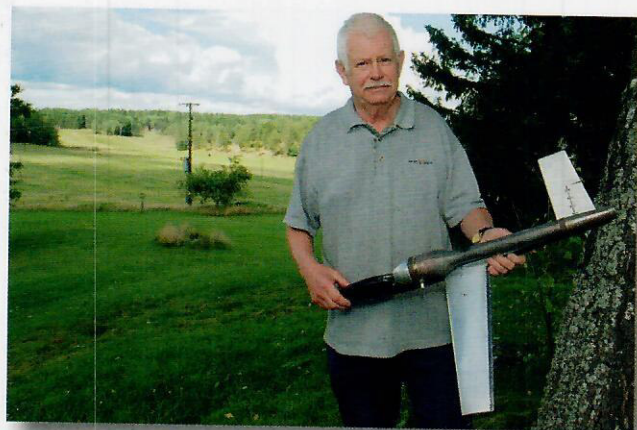
7 388025 706002

RETURVECKA v 45



# Konstiga Modeller

Många av alla de hundratals bilder som togs för Spännvidd blev bra men platsade av någon anledning ändå inte i boken. Vi tänkte därför visa några i varje nummer av Modellflygnytt en tid framöver. Denna gång är temat konstiga modeller eftersom inte alla gillar att bygga exakt likadana modellplan, läs: ARF!



Text och foto: Conny Åquist

## Så här beställer du jubileumsboken

Den bok som alla säger följande om: "Den blev bättre än jag trott" är klar.

Du kan köpa den till följande priser:

295 kr/bok – medlemspris + porto (se nedan).

345 kr/bok – pris till icke SMFF-ansluten + porto (se nedan).

Observera dock att till ovanstående priser tillkommer porto + emballage med 60 kronor.

De pengarna måste du skicka in samtidigt – det vill säga, till ovanstående priser lägger du på 60 kronor.

Du kan även gå samman med dina klubbkompisar och beställa. Klubbar faktureras på beloppet.

Fraktkostnaden blir ungefär halverad om man beställer 5-6 böcker via klubben.

Eftersom oerhört många människor har sysslat med modellflyg genom åren, vill vi att samtliga intresserade skall ha en möjlighet att köpa denna bok – oavsett om dem tillhör SMFF eller inte. Sprid därför denna information till alla ni känner – vare sig de eller du lär nämligen bli besviken.

## Så här beställer du

Sätt in pengarna på plusgiro: 518165-6. Glöm inte att skriva ditt namn och din adress SAMT SMFF NUMMER. Dessutom måste du påpeka att det gäller betalning för jubileumsboken. Som betalningsmottagare anger du SMFF.



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

MODELLFLYGNYTT är organ för Sveriges Modellflygförbund

SMFF ordförande  
samt ansvarig utgivare

Robert Sundström  
Tors Gränd 45, 432 31 Varberg  
Tel. 0340-83655, 070-731 62 80  
robert.f3a.sundstrom@gmail.com

**Ansvarig distribution, prenumeration eller vid utebliven tidning kontakta**

SMFF, Box 750, 521 22 Falköping  
Telefon 0515-371 55  
Telefax 0515-371 58  
Pg-konto 51 81 65-6  
Hemsida: [www.modellflygforbund.se](http://www.modellflygforbund.se)  
e-mail: [info@flygspport.se](mailto:info@flygspport.se)

Prenumeration/helår/kalenderår 345:-  
Tillk. porto utlandsboende 100:-

**Redaktion och annonser:**

E-post: [red@modellflygnytt.se](mailto:red@modellflygnytt.se)

**Grafisk formgivning:**

Conny Carlsson  
Stenserydsvägen 1b 598 91 Vimmerby  
0492-12925 070-694 62 12  
[conny@bildomedia.se](mailto:conny@bildomedia.se) [www.bildomedia.se](http://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](mailto:red@modellflygnytt.se)

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

**Preliminär utgivning**

Modellflygnytt nr 5/10 29 okt  
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.**  
**Redaktionellt material skickas till:**  
[red@modellflygnytt.se](mailto:red@modellflygnytt.se)  
**Annonser skickas till:**  
[conny@bildomedia.se](mailto:conny@bildomedia.se)

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

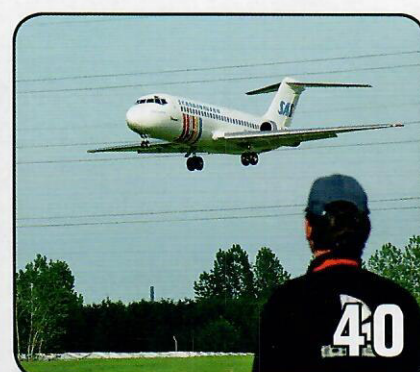
**OMSLAGET**

*Åke Larssons fantastiska  
modell av Tummelisa*



Copyright Modellflygnytt  
För insänt, av redaktionen ej  
beställt material ansvaras ej!

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| ● I huvudet på en gammal gubbe        | 6  |
| ● SM i Friflyg 2010 på Rinkaby        | 8  |
| ● Svenska topplaceringar i WSAG       | 10 |
| ● Helirauk 2010 på GMFK's fält        | 16 |
| ● Åke Larssons fantastiska Tummelisa  | 24 |
| ● Laxå Jet Meeting 2010               | 30 |
| ● Helikoptertävling i Jönköping       | 34 |
| ● CUB-träff i Karlskoga               | 35 |
| ● Karlskoga Internationel Jet Meeting | 36 |
| ● Midnight Sun Fly-in i Luleå         | 38 |
| ● International Jet Meeting i Danmark | 40 |
| ● Debatt                              | 46 |







**Ä**rade modellflygare. Inom några veckor skall de flesta av oss gå till valurnorna och välja nya företrädare i kommuner, regioner och riksdag. Många av oss har säkert redan våra personliga favoriter när det gäller valresultatet, men har valet någon betydelse för svenskt modellflyg? Finns det någon anledning att lyssna på modellflyghjärtat när det gäller politiska val?

Nja, för de flesta av oss är det väl ändå så att andra aspekter i livet, såsom arbete och sjukvård, har större betydelse och där också politiken har större möjligheter att påverka. Det är också svårt att hitta några politiskt kontroversiella frågor som har direkt beröring på vår favoritsysselsättning. En aktuell fråga är frågan om moms i ideella föreningar (en EU-anpassning) men alla partier tycks vara eniga om att en eventuell anpassning skall införas med så små negativa effekter för föreningslivet som möjligt. Det senast liggande förslaget gäller också endast föreningar med momspliktiga intäkter överstigande 250 000 kr per år, vilket gör att endast ett fåtal (om någon) modellflygklubb skulle ha blivit momspliktiga.

Däremot skulle jag vilja slå ett slag för

att kommuner skall uppmanas att inrätta planlagda områden för bullriga aktiviteter. Den danska kommunen Grenå har ett planlagt område för sådana saker där det samsas modellflyg, motocross, skjutbanor med mera. Jag känner dock inte till något kommunalt parti som har det i sitt parti-program.

Trots att eldrift blivit vanligare på senare år blir det allt vanligare att modellflygklubb har konflikter runt deras anläggning. Under de senaste åren har tre ärenden avgjorts på domstolsnivå (i ett fall ända upp till Miljööverdomstolen), vilket till synes är ett trendbrott. Problem har förekommit länge men att konflikterna drivits så långt har inte förekommit tidigare. Nu skall det förvisso tilläggas att miljödomstolarna inrättades först 1999 och att motsvarande ärenden tidigare handledes av andra instanser.

Inte desto mindre är det en allmän trend i samhället att omkringboende kräver allt större inslag av tystnad och ro vid sin bostad, oavsett hur länge den störande verksamheten varit etablerad på platsen, eller i vilken omfattning verksamheten överhuvudtaget bedrivs. Det är också till stort men för vår sak att den ofta för betraktaren

**Robert Sundström**  
Ordförande

anses vara en lek utan inslag av syfte. Att "leken" på många håll uteslutande bedrivs av grånande män gör inte saken bättre. Ungdomar tillåts leka på ett annat vis än vad vi medelålders och äldre tillåts göra.

Vi behöver helt enkelt bli bättre på att motivera vår hobby för att garantera den en plats i morgondagens samhälle. Vi behöver påvisa möjligheterna till rekreation och avslappning inom modellflyget. Modellflyg kräver i många fall total koncentration och avkoppling vilket är till gagn för den stressade moderna människan. Många modellflygare har baserat sitt professionella yrkesliv på erfarenheter inom modellflyget som ungdomar.

Det finns stor anledning att tro att konflikter runt modellflygfält kommer öka i framtiden. Jag anser att det är av stor vikt att SMFF mobiliserar inom detta område.

*Robert Sundström,  
förbundsordförande.  
robert.f3a.sundstrom@gmail.com*



## Styrelsen SMFF 2010



### Funktion

Ordförande  
Vice Ordförande  
Kassör  
VO-Elit  
VO-Bredd  
Suppleant

### Verksamhetsområde Bredd

#### Funktion

Chef  
Vice chef  
Redaktör  
Ledamot  
Ledamot

### Verksamhetsområde Elit

#### Funktion

Chef  
Vice chef  
Ledamot Radioflyg  
Ledamot Linflyg  
Ledamot Friflyg

### Revisorer

Revisor  
Revisor

### Namn

Robert Sundström  
Sture Kinell  
Magnus Söderling  
Rolf Pålsson  
Christer Malmesäter  
Ingela Persson

### Namn

Christer Malmesäter  
Gunnar Eriksson  
Magnus Östling  
Fredrik Schultz  
Mona Ståhl

### Namn

Rolf Pålsson  
Johan Bjerkander  
Gunnar Karlsson  
Bengt-Olof Samuelsson  
Robert Hellgren

### Namn

Anders Eriksson  
Sten-Åke Aspenby

### E-post

robert.f3a.sundstrom@gmail.com  
sture.kinell@tele2.com  
magnus.soderling@gmail.com  
pridak@telia.com  
malme@spray.se  
ordforande@hmfk.se

### E-post

malme@spray.se  
vo.bredd.ge@gmail.com  
oestling@telia.com  
fredrik.schultz@gmail.com

### E-post

pridak@telia.com  
uone@telia.com  
gunnar.karlsson@rcsweden.com  
bengt-olof.samuelsson@lottingelund.se

### E-post

anders.s.eriksson@yit.se  
stenlampa@msn.com

### Tel

0707-31 62 80  
0705-72 71 64  
0708-20 91 12  
0706-37 71 57  
0706-95 49 64  
0706-27 43 03

0706-95 49 64  
0705-33 61 76  
070-585 24 74  
0703-48 95 37

0706-37 71 57  
070-5959240  
0702-64 99 28  
0702-67 59 14

## 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:-  | Myggan, introduktionsmodell, byggsats | 15:- |
| Slipsklämma med förbundsmärke                                              | 40:-  | Thermal Dart, lite större AMA Cub     | 60:- |
| Nyckelring                                                                 | 15:-  | Flygmaskinen, ny byggsats             | 30:- |
| Pins                                                                       | 10:-  | Linus, linmodell enbart ritning       | 30:- |
| SMFF-dekal                                                                 | 5:-   | Klädselpapper, gult 12g/m2 per ark    | 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:- |                                       |      |

### Till klubbar!

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



# INBJUDAN TILL INOMHUS-SM

Den 4-5 september arrangeras  
Inomhus SM 2010 i  
Sätrahallen i Stockholm.

Arrangerande klubb  
Kungsängens MFK

Namn på tävling:  
Inomhusflyg-SM

Tävlingstyp:  
SM, RM och DM

Tävlingsklasser:  
SM för F1D, F1L och F4F  
samt RM för övriga klasser:  
F1M, F4D, F4E, F1N och Ministick

Typ av meeting:  
Friflyg inomhus

Plats, adress:  
Sätrahallen,  
Björksätravägen 2,  
127 36 Skärholmen, Stockholm

Anmälning till tävlingsledaren  
senast 2010-08-30

Johan Wallin 070-769 52 75  
johan.wallin@ebc.uu.se

Krav på medlemskap i  
SMFF respektive  
internationella modellflygförbund  
För utländska deltagare krävs FAI-licens

Övrigt  
På lördag 4 sep flygs Myggan,  
Lucy och No-Cal samt  
uppvisnings- och trimflygning.

**2.4G SC** **iFHS** **Thunder  
Tiger**



MiniTitan E325 är en av marknadens mest välflygande elheli-  
koptrar i sin klass och nu finns den dessutom i en RTF version  
med en 2.4GHz radiostyrning. Modellen levereras med en  
avancerad iFHS TS6 2.4GHz 6-kanals radiostyrning, servon,  
gyro, High-Performance borstlös motor och fartreglage.  
Art.nr: 40.TT4710-F06M2A2 · Ca.pris: 6695,00



Raptor 30 har uppdaterats och levereras nu RTF i en 2.4GHz  
version. Bland uppdateringarna finner vi bl a förlängd verti-  
kal fena, större tank (340cc) och nydesignad Collective Pitch  
arm. Helikoptern levereras komplett med Sky Tech TS6i  
2.4GHz computerradio, servon, TG-7000 gyro och en PRO-  
39H(R) motor. Art.nr: 40.TT4839-F08M2A2 · Ca.pris: 9595,00



Raptor 50 i Super Combo utförande med en utrustning som  
passar även för den mest krävande piloten. Levereras RTF  
med en avancerad SkyTech TS6i 2.4GHz computerradio,  
RedLine 53HX motor med RedLine ljudämparsystem, upp-  
graderat rotorhuvud med metalldelar och en huv i glasfiber.  
ACE servon (DS0606, S1807) och TG-7000 gyro medföljer  
också. Art.nr: 40.TT4853-F08M2A2 · Ca.pris: 14 345,00

Distribueras av: Carrocar AB



# I huvudet på en gammal gubbe...



**J**ag har varit nere på Hökafältet och tittat på grabbarna. Den äldste är 89 år, heter Francis, och flyger en Blue Phoenix. Flygarna verkar idag mycket mer avacerade än vad vi var för hundra år sedan. Nu flyger man också med flygtyg i depron heter det visst. Jag kallar dem flygtyg, för de är långt ifrån modellflygplan, tycker jag. (Nu får jag väl på skallen igen!) Men flyga kan de!

Nåväl. Min modelljärnväg är färdig och vad göra då? Jag fick min tyska tidning i lådan och där fanns en ritning på något som kallades A.B.C. Robin. Den såg intressant ut. Den passade min smak.

Modellen var ett pinnbygge från början till slut. Så varför inte? Eldriven skulle den också bli, så då slipper man ju olja och sönderslagna fingrar.

Jag funderade. Längre. Men så en dag bestämde jag mig. Den skall jag bygga.

Hela vinterhalvåret går nog åt för inte en grej mer än klevisar, gångjärn och lite till går att köpa färdigt.

Jag kollade med en kompis i Hökaklubben, Mats Strömberg, han som var den, som lärde mig att flyga modell för länge sedan. Mats lovade "ta hand" om mig, fixa motor av rätt kaliber och allt vad därtill hör.

Och då allt är klart få grejen i luften även då jag står vid spakarna.

Varför väljer jag en sådan modell och inte en ARF-are? Ja, ett visst mått av dåligt omdöme styr mig, och så belastas jag av den knasiga åsikten att en modell skall byggas från grunden, pinne för pinne. (Så tänker vi åldringar på 78 år, men vi kan ju få leva ändå?)

En beställning av virke har redan gått iväg och nu ser vintern ut att vara räddad. Googles har givit viss info om det eng-

elska flygplanet, som bara byggdes i ett enda exemplar på tjugotalet.

"Inte alls omdömeslöst Sture... vilken underbar kärra... den ser ut att bara ha ett enda syfte; att skapa ett stort leende hos sin ägare..." Så skrev Bosse Jansson upplýftande och sporrande på siten Svensk Modellflyg.

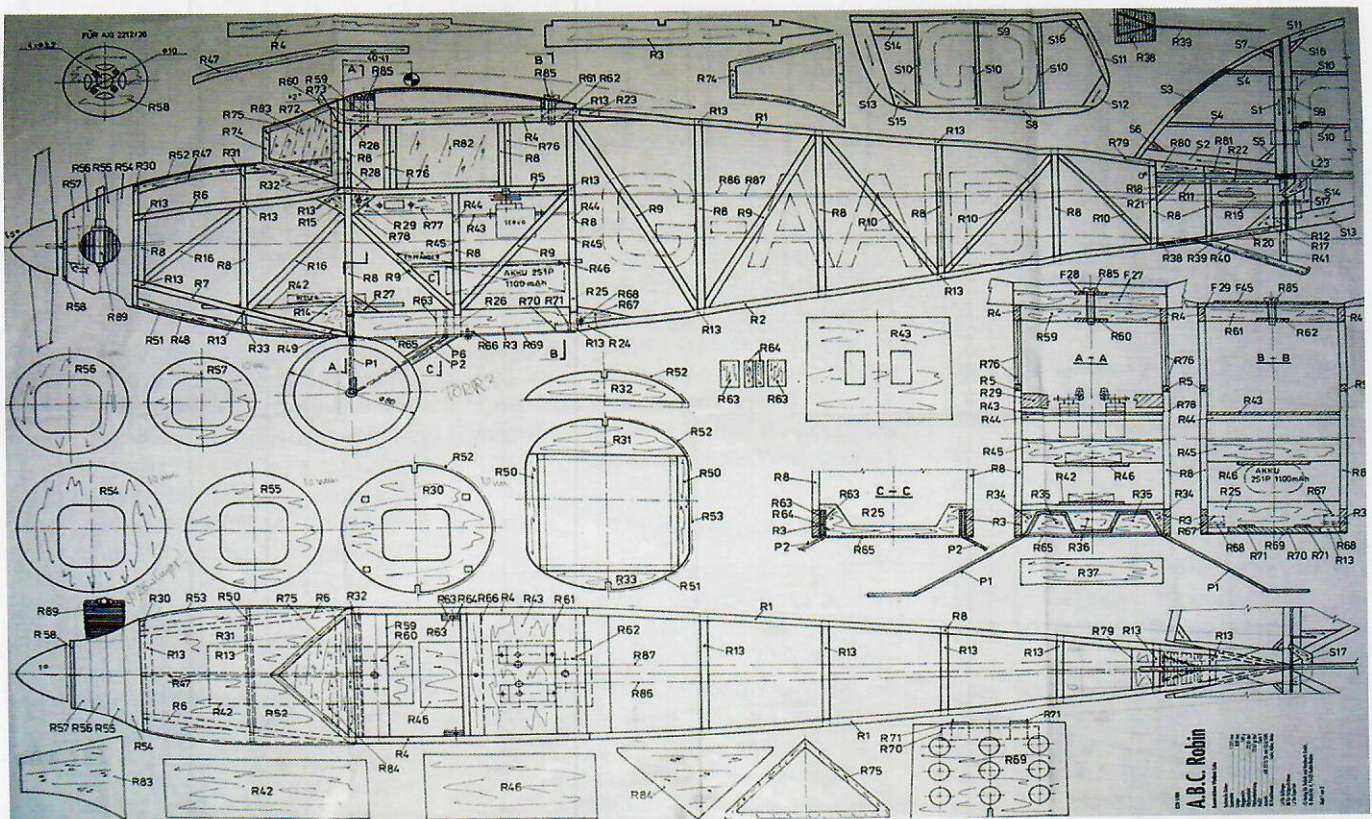
Så nu – stärkt av positiva pushar – går jag igång och hoppas kunna komma med en rapport framöver dock senast till våren.

*Sture Tingwall  
Den gamble Redaktören*

P.S. Samtliga bilder är hämtade ur FMT, Verlag für Technik und Handwerk GmbH, Tyskland. Konstruktör av modellen är Vladimir Caha, vars ritning ger en modell med spännvidden 1.225 mm. Jag har dragit upp den 20%. D.S.



# ABC Robin





# FRIFLYG SM 2010



*Sofia Holmbom och Deniz Varhos i väntan på rätt luft.*

12-13 Juni samlades Friflygarna på Rinkaby för att ta sig an uppgiften att flyga SM.

Vädrets makter var denna helg tydligen inte på vår sida, för det blåste mycket och var mycket turbulent. Vinden var dessutom över gränsen enligt regelboken, så starten sköts på några timmar.

I pausen bjöds det på pinfärsk wienerbröd som ihop med kaffet bidrog till god stämning trots eländet utanför.

Väl ute på fältet igen hade det mojnats en aning, men inte tillräckligt, så ny längre paus. När denna var slut, så bestämdes att morgondagen skulle gälla.

Varpå alla samlades till lite mat i form av olika goda sillar och rökt lax i olika former.

Och mycket snack om flygning och kommande EM

Ny dag och klart trevligare vädermässigt. Diskussion om maxtiden inleddes och det beslutades om 2 minuter, då hämtningar med längre tid hade varit chansartade och i vissa fall långt utanför fältet.

Turbulent var det, vilket kanske skulle ställa till det för någon, men i stort sett behärskade flygarna situationen bra. Beslutet att korta maxtiden var ett bra beslut, då Dom som missade var nere innan 2 min. Och maxarna hade klarat 3 min. också.

Störst problem hade F1A, då det inte var läge att leta termik på linan, utan starttillfället fick väljas på marken. Något som dagen F1A flygare inte är vana vid. Bara 2 klarade av att sätta alla starterna. Anders Persson och Mikael Holmbom.

## Äldsta landslaget?

I F1B är man van vid att välja väder på marken, så där klarade 4 man full tid. Hela EM laget, Bror Eimar, Gunnar Wivardsson och Thorvald Christensen. För övrigt kanske det äldsta landslag Sverige kan ställa på benen. Oavsett idrott. Även Håkan Broberg grejade full tid.

Fly-offen fick skjutas på framtiden, då fäl-

När flygandet kom igång igen, var vädret på vår sida för en avgörande och rättvis fly-off. Lite svårt att hitta termiken och både Mikael Holmbom och Anders Persson gjorde inte någon av sina bättre flygningar. Mikael vann på måttliga 156 sek.

F1B fly-offen hade 4 deltagare med full tid och 2 av dessa gjorde fina flygningar, som visade var dom står materialmässigt idag. Bror Eimar är lite i en egen division, men Thorvald Christensen är på väg dit. Deras flygningar var klart bäst. Bror vann och Thorvald 2:a. Håkan Broberg fick inte riktigt till det, liksom Gunnar Wivardsson.

Lagtävlingen vanns av matfors före Norberg och AKM.

Tyvärr har vi bara Rinkaby för större tävlingar, men vad göra mer än det bästa av situationen.

AKM stod för arrangemanget och det fanns inget att klaga på, kalasbra.

Om ett år är vi förhoppningsvis där igen. Flyg väl. / Lars-G.Olofsson

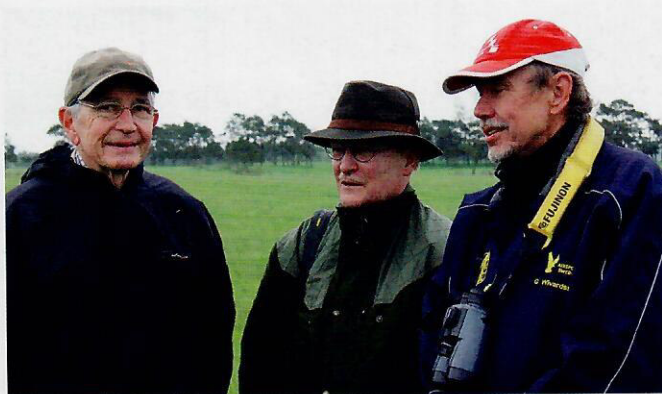




Thorvald Christensen plågar gummimotor.



Deniz Varhos ställer in timer.



Landslaget i F1B till EM, Bror Eimar, Thorvald Christensen & Gunnar Wivardsson.



Kozma Huber, ny i Norbergsgänget.



SM vinnare igen. Bror Eimar.

## Resultat SM friflyg stora klasserna 2010

### Lag

|                  |      |
|------------------|------|
| 1) Matfors Y 305 | 1790 |
| 2) Norberg U 284 | 1609 |
| 3) AKM M 010     | 1200 |
| 4) Gagnef W 224  | 600  |
| 5) Karlstad MFK  | 585  |
| 6) Uppsala C 092 | 509  |

### F1A

|                                  |                                     |     |
|----------------------------------|-------------------------------------|-----|
| 1) Mikael Holmbom 6127 Matfors   | 120 + 120 + 120 + 120 + 120 + 156 = | 756 |
| 2) Anders Persson 8335 AKM       | 120 + 120 + 120 + 120 + 120 + 135 = | 735 |
| 3) Sofia Holmbom 20984 Matfors   | 120 + 120 + 120 + 110 + 120 =       | 590 |
| 4) Robert Hellgren 40391 Norberg | 77 + 120 + 120 + 120 + 120 =        | 557 |
| 5) Deniz Varhos 33987 Uppsala    | 120 + 120 + 51 + 103 + 115 =        | 509 |
| 6) Kosma Huber 71391 Norberg     | 120 + 71 + 120 + 120 + 21 =         | 452 |

### F1B

|                                    |                                     |     |
|------------------------------------|-------------------------------------|-----|
| 1) Bror Eimar 42 Norberg           | 120 + 120 + 120 + 120 + 120 + 291 = | 891 |
| 2) Thorvald Christensen 61700 AKM  | 120 + 120 + 120 + 120 + 120 + 251 = | 851 |
| 3) Håkan Broberg 376 Gagnef        | 120 + 120 + 120 + 120 + 120 + 212 = | 812 |
| 4) Gunnar Wivardsson 10011 Matfors | 120 + 120 + 120 + 120 + 120 + 140 = | 740 |
| 5) Nils-Erik Hollander 77 Karlstad | 110 + 120 + 115 + 120 + 120 =       | 585 |



# Svenska topplaceringar i World Aircombat Scale Games 2010!



**Landslaget med medhjälpare och familjer. Kolla bara vilka snygga tröjor som Jens ordnade fram! Bakre raden från vänster: Rolf Fritsche, Lasse Lundell, Tomas Feldt, Gunnel Fritsche, Göran Olofsson, Jens Gustavsson med sonen Jonathan, Sandra Eriksson och Anette Lundell. Främre raden: Fredrik Lanz, Samuel Olofsson, Denny Fritsche och Per Danielsson. Foto: Lasse Lundell**

**D**etta var det största WASG (World Aircombat Scale Games) genom tiderna, det var också 10-års jubileum för detta event. Aldrig tidigare har ett svenskt landslag visat upp en sådan bredd som nu med pallplaceringar och därmed medaljer i ädla valörer i samtliga klasser. Patrik Svida från Tjeckien försvarade sitt VM-guld från 2008, en mycket strong insats, men som ni kan se på poängen skiljde det inte mycket till tvåan Denny, inte mycket mer än ett "klipp" om man ska använda Aircombattermen. Marginalerna var dessutom ännu mindre i den i Sverige sällsynta förstavärldskrigscombat-klassen där man flyger med dubbeldäckare. Det var inte mer än nio poäng som skilde mellan första plats och Samuels tredjeplats i hans första WW1 tävling någonsin!

Hur som helst, en mycket stark laginsats av våra sju piloter som tog sju pallplatser, vilket visar att Sverige är att räkna med i dessa sammanhang. Det finns mer att ge, för om två år är det dags igen! Nedan följer en mer detaljerad berättelse av hur

hela VM inklusive förberedelser fortlöpte, angenäm läsning för den som är intresserad!

## Förberedelser

Under andra halvan av vecka 28, från onsdagen den 14:e till söndagen den 18:e juli, gick det sjätte World Aircombat Scale Games (WASG) av stapeln i Pöding i norra Bayern. Över 130 piloter från 18 länder deltog i andravärldskrigscombat (WW2) och 70 av dem flög dessutom förstavärldskrigscombat (WW1). Pilotrekord med stora marginaler i båda klasserna och för första gången hade vi äntligen en svensk pilot som skulle flyga dubbeldäckare i WW1 combat!

I gammal hederlig combatanda så var jag och min vapendragare Per Danielsson toksent ute. Vi kom oss inte för att börja bygga WASG-kärrorna förrän måndagen vecka 27... En vecka senare provflög vi de sista av de 8 sprillans nya modellerna på Malmö RFSSs fält, lastade bilen och började rulla söderut. Ett ganska bra snitt med

8 modeller på 7 dagar - särskilt som Per jobbade till 16:00 på dagarna och bara kunde bygga efter det och jag dessutom tog ledigt på fredagen! Speedbuilding is the shit!

Tisdag förmiddag användes till diverse arbetsrelaterat nere i Tyskland (Per har svårt att lämna jobbet i fred - fråga bara hans blivande fru...) men på eftermiddagen rullade vi vidare ner mot flygfältet. Denny Fritsche försökte stressa oss lite och frågade när vi skulle komma eftersom att resten av laget redan var på plats "sedan länge".

Efter en sval dag i bilen (prisad vare den som uppfann klimatanläggning för bilen!) anlände vi till sist till hotellet. Vi hade bokat rum på ett "sport- und familiendorf" så vi fick en liten lägenhet för oss själva. Toaletten med badkar, sovrum och kombinerat vardagsrum/kök med liten balkong. Första nörd-glädjen uppstod ändå när vi inser att vi har ett köksbord och ett soffbord att tillgå och vi unisont ropar "Jaa! TVÅ byggbord!"



Väl ute på fältet träffar vi laget - Denny bor i husvagn med sina föräldrar och i närheten bor Samuel Olofsson med sin pappa Göran i ett tält vägg i vägg med Lasse Lundell som delar med sig av sitt och frugans tält till Tomas Feldt. Den enda piloten som saknades var Jens Gustavsson med flickvän och deras lilla son på 7 månader som precis hade hunnit åka till sitt hotell.

## Väder och arrangemang runt tävlingen

Innan vi åkte hade det varit skapligt varmt hemma i Sverige en tid och vi blev varse att det inte var svalare nere i Pösing. De dagar då solen lyste var det över närmare 35 grader i skuggan och så när olidligt att stå framme på pilotlinjen. Man hade tio minuter på sig att plocka fram sin utrustning och leta upp sin domare, fem minuter förberedelsestid på startlinjen och till sist sju minuters flygning. Till detta skulle man döma ett heat och nästan alla i svenska laget agerade medhjälpare åt någon annan i laget så man fick utan tvekan sin beskärda del av sol vare sig man ville eller inte. Solen brände, svetten rann och luften stod nästan helt stilla om dagarna. Väldigt snart stod det klart att halva kampen skulle bli mot vädret, om man skulle kunna klara av att prestera.

Fältet vi flög på var helt okej även om gräset på banan var halvlångt och det låg en (torr och dammig) jordåker precis intill. Vår första känsla av att avståndet mellan pilotlinjen och säkerhetsnätet var för kort skulle tyvärr visa sig vara korrekt. Det var två obehagliga incidenter där modeller passerade över säkerhetslinjen. Den första hade troligtvis problem med mottagaren eller mottagaracken och passerade genom en öppning där man kunde gå ut till fältet innan den fastnade i ett camou-

flagenät vid tyskarnas depå. Den andra modellen passerade precis över nätet efter en kollision och vi är övertygade att om man hade hållit 60 meter mellan pilotlinje och nät så hade dessa modeller varit på rätt sida nätet när de tagit mark. En mycket viktig läxa att lära sig!

Arrangemanget utanför själva tävlingen var däremot helt utan motstycke. När vi anlände möttes vi av partytält som syntes på över en kilometers håll när man kom ut ur själva byn Pösing. Jag svär, tältet var inte mindre än 40m x 100m! Skulle man ha en öl fick man en liter och en servitris berättade (inte utan stolthet i rösten) att "Vi har inga små öl - då får du beställa veteöl." Rena himmelriket om det inte hade varit för att man skulle flyga dagen efter och vi var två i bilen som båda vill ha öl. Lösningen blev varannan kväll och måttligt med öl. Men tro mig - man kommer långt med tre sådana på en kväll!

Fredag kväll ordnade man ett band som spelade tyrolermusik och man tömde byarna i området på folk som lyssnade på musiken, drack öl, dansade på borden och tittade på mörkerflygningen. Jag har aldrig i mitt liv kunnat föreställa mig att det skulle finnas så mycket folk på ett modellflygfält som den kvällen. Mörkershowen innehöll flygande vinge, stor IMAC-typ modell, jet-flyg (i mörkret!), helikopter och avslutades med fyrverkerier både från marken och från ett flygplan!

## WW1 combat med Nieuport N-17

Men tillbaks till det viktiga - tävlandet - som började på onsdagen! Man valde att börja med WW1 combat och Samuel var enda svensk som deltog. I WW1 flyger man med förebilder från första världskriget och man får bonuspoäng om man har dubbel-däckare eller triplan, pilotfigur, kulsprutor,



Fredrik Lanz blir briefad av Samuel efter avklarad heat. Notera även det förstörda markmålet i bakgrunden. Foto: Tomas Feldt

vajrar och fyrtaktsmotor. För första gången en sorts combat med en statisk bedömning. Man får inte ha sandpapper eller jack i vingarna för att fånga streamrar (ja, klart att de har streamer, det är ju combat för katten!). Poäng fås för flygtid, fångade streamrar och sönderflugna markmål. Markmålen är fyra stycken och består av meterhöga pinnar av vek vit cellplast. Modellerna måste ha sprygelbyggda vingar så de är betydligt mer ömtåliga än de vanliga modellerna och följaktligen är man mer rädd om modellen, så man får bara attackera streamrar bakifrån och markmål får bara attackeras i en riktning.

Samuel har lärt sig från de duktiga piloterna att markmål är det bästa sättet att ta poäng utan att riskera modellen, så han har spridit cellplast i flera veckor på hemmafältet. Detta visade sig ge utdelning. Man flög på och försökte få så många rundor avklarade som möjligt före klockan åtta på kvällen. Samuel var med i första halvan av runda två och fick två utav de tre grundheaten avklarade första kvällen. Samuels träning på hemmafältet gav utdelning och cellplasten yrde när han flög förbi. När runda två hade avslutats på torsdagen låg Samuel på en delad tredjeplats!

## En bra inledning

På torsdagen drog den stora klassen igång och först ut var Lasse Lundell som flög i första heatet. Enligt Tomas hade han varit nervös före starten även om ingen annan kunde se det på honom. Stabil flygning trots nerverna gav ett klipp och full flygtid.

Nästa svenska pilot ut var Samuel igen. Han inledde med att försöka ligga i mer samma tempo som de andra piloterna i heatet, men efter tre minuter utan att få till något särskilt sköt han trotteln i botten och började jaga på riktigt. Aggressiv flygning med marginalerna på rätt sida gav plötsligt tre klipp och efter den uppvisningen började adrenalinet och det riktiga streamer-suget komma!



Fyra nybyggda modeller var och så tre prototyper i mitten. Foto: Per Danielsson



Tredje piloten upp var Denny och han fick precis den typen av heat han behövde. Ganska glest mellan modellerna så att han kan välja dem en efter den andra och klippa dem. Tyvärr smäll det ganska friskt i första halvan av heatet. Bland annat tuggade Denny själv sönder stabben på ett plan istället för att ta streamern och en annan blev så stressad när han hade Denny i hasorna att han flög ned sig själv. När röken hade skingrat sig var de bara två kvar i luften. Denny och hans offer.

Denny hade då tre klipp, men så länge det finns streamer kvar så är oddsen stora att han klipper igen, så halvt på allvar och halvt på skämt sa jag åt honom att "Klipp för helvete inte allt på en gång! Ta en kort bit första gången så att du kan klippa honom fler gånger!" På klockren västgötska kommer "Aaa, ja sa föschöka." Och han gör det. Fem klipp och hel streamer ger fina poäng och en kill till det ger dessutom skrytmarginal.

Vi i resten av det svenska laget hamnade allt emellan kollision utan klipp och två klipp med full flygtid. Lite blandade resultat, precis som det brukar vara på ett stort mästerskap och det hela känns lite blekt i proportion till Dennys uppvisning. Runda två börjar direkt efter den första och det känns som att det kan lossna lite. Tomas får utdelning för sin flygning och tar två klipp. Samuel och Per tar tre klipp i sina respektive heat.

När det så är tur för Denny att kliva fram till pilotlinjen igen så gör även tjecken Jakub 'Rampa' Skotnica det. "Rampa" betyder Rambo på tjeckiska och han vårdar myten kring sig själv ömt. Han är en pajas och galning men även den skickligaste piloten i det tjeckiska laget. Det här visade sig bli det bästa heatet i WASG och man kunde direkt se att det här var två piloter som skulle sluta på pallplatser. Jag minns inte om alla andra streamrar klipptes i början av heatet eller om de kolliderade bort sig. Eventuella modeller som var kvar i luften förvandlades ändå till statister i den uppvisningen vi skulle få se. Denny och Rampa jagade varandra med full trottelpå en höjd som vettiga piloter bara passerar genom när de startar och landar - inte knivegg och tigha kurvor med mindre än 10 meters radie. Jag tror att de klippte varandra två gånger var men det fanns även ett femte klipp. Det var så tigt att varken piloter, medhjälpare eller domare kunde avgöra vem som klippte vem. Ett heat som var bättre än vad finalen skulle bli och det slutade med Denny 4 klipp - Rampa 3 klipp.

## Go Sweden!

En för alla - alla för en och combatvarianten:

"En klipper lika mycket som alla andra - alla klipper lika mycket som en"



Samuel knyter fast en streamer på sin Nieuport medan Göran ställer i ordning det sista före start. Foto: Tomas Feldt



Startsekunder! Fredrik väntar på att Per ska ge klartecken. Foto: Tomas Feldt



ACES motto har alltid varit 'Enemies in the air, friends on the ground'. Här dömer Denny Fritsche en av sina största konkurrenter - Rampa (th). Foto: Tomas Feldt



Fredagen inleddes med att köra de sista heaten i runda två och jag skulle flyga. Jag gör genast ett pilotfel och flyger ner mig själv efter 14 sekunder. Det skär i hjärtat att inse att man har gjort ett sådant pilotfel när man har kört över 100 mil och flyger ett VM. Så började den perioden av WASG som karaktäriserades av att en svensk pilot lyckas - men de andra får dålig utdelning. Det enda jag kan säga om fredagen och runda tre var att alla andra i laget flög bra men de fick ingen utdelning. Det var få klipp och ett par kollisioner. Utom för Denny som drog av ytterligare ett heat med 5 klipp. Det känns verkligen underbart att vara medhjälpare till någon som flyger så effektivt och med sådan utdelning medan man själv egentligen är en åskådare framme på pilotlinjen.

På fredagen flyger man även runda tre i WW1 combat och Samuel är uppe igen. Eller rättare - han skulle upp var det tänkt! När han står i readyboxen med mindre än 10 minuter till start och hämtar ut sändaren så händer inget när han slår på den. Han ilar till vårt läger och undrar om någon har en sändarack till övers. Jag och Denny rusar till sändarinlämningen och jag får ut sändare och får ut acken ur sändaren på rekordtid. Den smälls in i Samuels sändare och vi slår på den och... Helt död. Zip. Nada.

Vi skriker i frustration medan tyskarna i sändarinlämningen stirrar på oss med ögon som tefat. Mitt i skriket kommer Denny på att han har en likadan sändare, men den äldre varianten utan elektroniska trimrar. Inom 45 sekunder har han rusat 200m genom husvagn och förtält och anländer med sändaren.

Sändarmodulen flyttas och Denny skenar mot readybox och kastar sig över Samuels Nieuport. Inom ytterligare två minuter efter ilsket gapande på konstiga menyer i en

radio han inte är van med så går alla roder åt rätt håll, utslagen är hanterbara och Samuel kan flyga sitt heat. Efter en lugn start och en minut av heatet till att känna på modellen och trimma in den så börjar han jaga poäng. Efter ett markmål fastnar en bit cellplast i vajrarna på modellen och trots krumbukter och looping så lossnar det inte. Samuel börjar känna sig stressad efter att en annan pilot tar ett markmål och beslutar sig för att köra vidare. Tyvärr så klipper modellen på låg höjd och dunsar i backen och Samuel kommer tillbaks modifierad med nedre vingen knäckt på två ställen och inget reservflygplan.

Vid det laget satt jag och Per och sidoroderkonverterade några av våra modeller. Det finns inget som att bygga om modeller på plats ute på fältet! Det är något jag varmt kan rekommendera. Men Per behövde få i sig en halv öl innan han föll till föga för grupptricket och sa de magiska orden: "-Få hit den där japansågen!"

Jag hade helt glömt bort att jag skulle på ett lagledarmöte och fick stressa iväg. När jag kommer tillbaks så får jag veta att under tiden som Per avslutade sin sidoroderkonvertering så kastade sig Denny över Nieuporten och limmade ihop vingen. När Per var klar med sitt sidoroder så hjälpte han till att tejpa ihop klädseln på vingen och så var modellen fit for fight igen! Samuel var glad att han hade något att flyga med, laget var glada att han kunde fortsätta slåss för Sveriges räkning men gladast var nog Göran som inte behövde sitta och limma hela natten!

Vi hade blivit varnade att det skulle bli en storm under natten och de flesta hade lärt sig att under natten var det bäst att ta av duken från partytälten så att de inte skulle blåsa sönder. Ingen var dock beredd på det ovärdet som kom. Jag och Per vaknade på hotellet av att det tjöt när det blåste

in genom vår vidöppna balkongdörr! Då är det mycket luft som passerar... Samtidigt var tydligen hela campingen ute på fältet uppe på fötter och försökte rädda vad som räddas kunde av tält och bilar. När vi anlände på morgonen såg campingen lika mycket ut som ett slagfält. Det stora kravallstaketet hade blåst omkull och farit in i bilar, partytält hade farit in andra tält och i bilar. Men tack och lov så är combatpiloter ett hårdigt släkte och allt utom plåt- och lackskador gick att reparera med silvertejp. Snart vet vi även hur mycket tävlingsförsäkringen täcker... Det enda positiva med stormen var att vi fick en betydligt svalare dag efteråt.

## Oväder och häxfest

På lördagen flögs den fjärde rundan WW2 combat och nu började nerverna visa sig lite här och var. Idag var det min tur och jag slog nytt personligt rekord genom att ta sex klipp! Jag skrek bort rösten och så här en vecka efter är den inte helt normal ännu och i ren överraskning och chock över den oväntade utdelningen avslutade jag heatet med att flyga ner mig. Modellen gick ner flackt och limmades ihop på en kvart så det var ingen större skada skedd. Däremot hade jag så mycket adrenalin i kroppen att jag behövde två försök innan jag lyckades greppa sändaren för att bära den till sändarinlämningen.

Dennys nerver började visa sig så han fick "bara" tre klipp innan han kolliderade efter lika många minuter. Samuel plöjde igenom en modell bestående av vit cellplast och fick nödlanda. Det vidtog intensivt mekande men han kom tyvärr inte upp i luften igen. Det visade sig senare att anledningen till att motorn blev sur och trils-kades var att det fanns vit cellplast i förgasaren... Ett problem jag inte hört talas om



En lycklig Samuel efter avslutad WW1 final. Både pilot och modell har gjort sitt yttersta! Foto: Tomas Feldt



Per och Fredrik skär ut sidoroder och limmar in extra servon. Är modellerna för lätta så måste man ju blyja dem på något vis! Foto: Denny Fritsche



förut! Resten av laget flyger återigen aggressivt och bra men får alldeles för dålig lön för mödan. Det börjar kännas motigt när man ser bra flygning men utan klipp.

När flygningen rundas av på eftermiddagen har RedBull anlänt för att göra reklam. Förutom gratis dricka ska det flygas pylon med combatkärnor. Jag och Per har varken sett eller än mindre flugit pylon så vi är lite skeptiska men det behövdes inte mycket övertalning innan vi anmälde oss för Sveriges räkning! Per plockade fram sin Savoia Marchetti SM 92 - ett tvåmotorigt monster han byggt tillsammans med Henrik Svärskog - och jag plockar fram en Fulmar med en motor som brukar gå som ett skållat troll.

Efter en del dividerande om hur de ska ställa upp pylonerna med avseende på vind och flygning över campingområde och hur många varv som ska flygas så börjar det flyta på lite. Fem varv ska flygas och vi studerar intresserat hur det går till att flyga. Vi pratar med Dave Dempster från England som agerar funktionär och får veta att Rampa leder med 40 sekunder och bakom honom är det två piloter som delar andra plats på 41 sekunder. Första pris är en biljett till en tysk deltävling i det riktiga RedBull Air Race så det var ju lite spännande! Vi är tre piloter med medhjälpare som går fram. Jag och Per har med oss Tomas som har gett oss en äkta crash-course i pylon på ungefär en kvart. Först upp är WASGs enda holländska pilot och inifrån pylonerna ser det riktigt vackert ut när han flyger, jämnt och fint och bra linje. Han klockar ändå inte in på bättre än 42 sekunder.

Sedan startar vi de båda motorerna på SM 92:an och hyster iväg den. Per flyger ännu bättre och med ännu bättre linje. Modellen hade lika gärna kunnat gå på räls och efter 5 varv och begynnande yrsel klockar Per in på 39 sekunder och tar ledningen!

Min flygning vill jag helst inte nämna, men jag är den första att erkänna att var-

ken min flygning, modellen eller motorn gick som den skulle! Efter två varv var det bara att inse att loppet var kört och det var bättre att avbryta och landa så att nästa pilot kunde göra ett försök. Surt!

När vi höll på att stuva undan våra modeller så var det en tysk som flög bra. Riktigt bra faktiskt - bara synd att vi inte såg hans flygning. Han klockade in på 36 sekunder och tog segern. Mycket snöpligt men ändå vår första pallplats och den söta flickan ville ju kramas med Per så det var ju inte ett totalt nederlag!

Direkt efter prisutdelningen var det fest i stora tältet och äntligen tog sig folk mer tid att roa sig än att lappa modeller. Pilotmiddagen bjöd på ytterligare ett band, Isartaler Hexen (Isartaler Häxorna), som spelade en galen blandning av covers, tyrolermusik och snapsvisor. Underhållningen föll inte alla i smaken - Per skakade till exempel på huvudet åt låten 'Bongo Rock' (en 60-tals rockdänga spelad på bongo och congas) och Samuel höll för öronen när tanten med trumpetten tog i som mest.

Tjeckiska laget med Rampa i spetsen var först upp på borden för att dansa tätt följda av det slovakiska laget och delar av det svenska laget. Italienarna var lite försenade eftersom de hade fullt upp med att försöka titta upp under kjolen på en av sångerskorna som sprang runt på borden och sjöng iförd en riktig 'french maid' uniform. Överlag verkade folk ändå ganska nöjda och jag kan ju säga att jag och Denny roade oss kungligt när vi dansade på borden tillsammans med tjeckerna. Lasse och Jens var även de i kanonform!

## Nerverna på första plats, resultaten på andra

Söndagen var en ledig dag för de som inte fått resultaten med sig. Nu när alla grundomgångar var färdiga skulle det flygas semifinaler och finaler. Samuel gjorde bra ifrån sig i WW1 semifinalen och låg

på fjärde plats med mindre än ett klipp marginal upp till andraplatsen! Finalplats alltså och det var nästan så att det luktade medalj!

Till semifinaler i WW2 combat kom Denny, Samuel och jag - på sista plats med knapp marginal. Jag tog ett klipp innan jag kolliderade, Samuel jagade frenetiskt och det var fan ett under att ingen streamer fastnade i hans vingar. Denny flög på små marginaler vilket resulterade i ett klipp innan han kolliderade. Ett bra resultat från Samuel hade kunnat ta honom till final men med marginalerna på fel sida blev Denny den enda svensken i final. Vad som var än mer enerverande var att han nu tappat ledningen till Patrik Svida från Tjeckien med en marginal som var mindre än ett klipp!

Som en tävling i tävlingen ordnades det en final för oss bakåtsträvare som flög med de mindre modellerna med små motorer (2.5ccm jämfört med de större på 4ccm) och både jag och Per tog oss in i finalen på första respektive tredje plats och vårt mål med WASG var nått! Återigen fick jag ett klipp innan jag kolliderade (hårt) medan Per flög bra och i alla fall tog två klipp. Tvåan Martin Kiraly från Österrike flög stabilt och bra och tog tre klipp och segern.

Så var det dags för WW1 finalen och Samuels elddop som WW1 pilot. Nu gäller allt eller inget så det är läge att börja jaga lite streamrar också. Han lägger ribban högt och börjar med att klippa Rampa direkt efter starten. Markmålen tar snabbt slut men Samuel hinner ta två utav dem innan det bara finns streamrar kvar att jaga. Snart får han häng på ytterligare en fiende och tar sitt andra klipp och nu är WW1 finalen verkligen underhållande. Alla satsar järnet och både piloter och domare verkar ha glömt att man bara får attackera streamer bakifrån. Alla flyger på marginalerna för vad modellerna klarar och hugger efter alla streamrar som passerar förbi. När slutet närmar sig är Samuel ensam



Martin Kiraly flankeras av Fredrik Lanz till vänster och Per Daniels-son till höger i prisutdelningen för "Best fighter". Foto: Tomas Feldt



Denny på andra plats efter Patrik Svida men före Jakub "Rampa" Skotnica! Foto: Tomas Feldt



kvar med hel streamer och får koncentrera sig lika mycket på att värja sig som att jaga streamrar. När endast 30 sekunder återstår så händer det oundvikliga. Han möter en annan modell i en kurva.

Smällen är utan tvekan en av de hårdaste jag har sett i WW1 combat och det blir bara skit kvar utav Samuels Nieuport, men modellen har gjort sin plikt!

WW2 finalen stundar och det börjar bli nervöst på startlinjen. Patrik Svida från Tjeckien leder tätt följd av Denny. Sedan är det ett litet glapp ner till Rampa på tredjeplatsen men man kan aldrig känna sig säker när han är i närheten. Man kan verkligen känna spänningen i luften, nästan ta på adrenalinet.

Signalen ljuder och piloterna vrålar medan de rusar mot modellerna. Motorerna ylar igång och modellerna är snart luftburna. Nästan direkt smäller det och den enda hemmapiloten i finalen, tysken Jürgen Feldhaus har förlorat större delen av stabbe och fena och fortsätter i en flack båge framåt och neråt mot moder jord. Inom kort smäller det igen och två modeller till går ner mot marken, en av dem tillhörande Patrik Svida. Denny tar ett klipp och sedan går det bara sekunder innan han möter Rampa i luften och det brakar till. Rampas maskin klyver Dennys men själv förlorar han tillräckligt av vingen för att inte ta sig till landningszonen för en eventuellt återstart.

Finalen blir tyvärr ett antiklimax och den kortaste i historien. Inom tre minuter återstår det bara två modeller och ingen av piloterna har med pallplats att göra. Det var en viss klasskillnad mellan de två piloterna men till vår besvikelse kunde inte piloten som hade bättre modell utnyttja sitt övertag. I slutet av heatet flög den sämre ner sig själv (förvisso på ett spektakulärt vis som drog applåder) och sista minuten var det en ensam modell i luften.

Under tiden växlade vi ett par ord med Patrik och Rampa och även Patrik hade hunnit ta ett klipp innan han gick i backen. Skillnaden i flygtid var inte i närheten av tillräcklig och vi kände att guldets hade glidit oss ur händerna.

## Sverige snor åt sig pallplatser!

När flygningen var avslutad samlades alla piloterna i det stora tältet inför prisutdelningen. Efter en del tal från borgmästaren och ordföranden från tyska modellflygförbundet DMFV så började äntligen prisutdelningen! All prisutdelning skedde som så att man ropade upp finalisterna och delade ut priserna för plats 1-7 (1-6 för WW1 combat) och sedan blev det diplom för alla som deltagit i tävlingen.

Först ut var prisutdelningen i WW1 combat och vi satt alla och hoppades att de skulle vänta länge med att ropa upp Sam-

uel. Och det gjorde de! Han fick kliva upp på pallplats nummer två! Det sprutades champagne och delades ut glaspokaler!

Tyvärr så har det nu i efterhand visat sig att tävlingsledningen klantade till det! När de skrev ut diplomerna var piloterna sorterade enligt bästa resultat i finalen – inte bästa totalresultat! Det innebär bland annat att han som egentligen vann inte ens stod på pallen under ceremonin... Så mycket för tysk organisation. För Samuels del innebär det att han fick en tredjeplats till slut.

Medaljörerna från WW1 combaten fick stiga åt sidan och så ropades finalisterna från den stora klassen upp. Denny tog andraplatsen, det delades ut fler glaspokaler och sprutades med mer champagne. När nu alla segrarna i de "riktiga" tävlingsklasserna var samlade fick topp tre skriva in sig i Pösings "gyllene bok" som är en slags honorärtitel. En ceremoni som var mycket pampigare än själva prisutdelningen.

Härnäst delades det ut priser till äldsta pilot (75 år), yngsta pilot (13 år) som av tävlingens sponsor även fick en sprillans ny Futaba 8FG, bästa kvinnliga pilot (fanns tyvärr bara en...) och längsta färdväg till WASG som gick till familjen Korhonen från Finland som reste över 260 mil enkel väg.

Nästa ceremoni var prisutdelning till bästa lag och man hade valt att räkna de fem bästa från varje nation som ett lag. Tjeckerna hade tre piloter i final och vann överlägset, vi knep silvret och bronspengen gick till Tyskland.

Det delades även ut diplom och medalj för högsta poäng i ett enskilt heat där första platsen togs av en sloven som lyckades ta åtta streamrar i ett heat! Andra platsen gick till mig själv för mitt sexklippsheat och tredjeplatsen gick till Denny för fem

klipp och hel streamer.

Efter detta var det äntligen tid för alla de övriga deltagarna att få sina diplom och en kasse med lite slumpvis utvalda priser och ceremonin började så småningom dra mot sitt slut. Tyvärr hade tävlingsledningen klantat till det igen och inte hunnit skriva ut diplomerna till "Best Fighter" (modeller med små motorer) så det blev ett avbrott i ceremonin. Då trodde de flesta att det hela var över så det var inte så många kvar i tältet när det äntligen blev tid för mig och Per att kliva upp på pallen i den klassen som vi satsat på. Snöpligt värre!

Efter alla ceremonier var avslutade och de sista pokalbilderna tagna så avslutades kvällen i lugn och ro på byns lokala krog med en middag i gott sällskap med de engelska piloter som ännu inte rest hem innan vi skildes åt.

När man satt i bilen dagen efter en god natts sömn så kände man sig ganska slut. Det har varit påfrestande både psykiskt och fysiskt i hettan och man kände att flygplanen ville man helst bara gömma i källarförrådet och inte ens titta åt dem på en månad eller två. Minst! Men så sitter man ju där i bilen och vad annat kan man snacka om än WASG?

Hemresan blev en orgie i idéer och tankar om motorer, modeller, regler och ändringar, ACES framtid både nationellt och internationellt och SM som går av stapeln i mitten av Augusti. Vem vet – man kanske inte har fått nog ändå!

## Övning ger resultat!

Under WASG (World Aircombat Scale Games) som i år hölls i södra Tyskland gjorde dom svenska piloterna en jätteinsats och kom på pallplats i alla discipliner.

## Här är resultaten:

### WW2 Combat

|     |                |    |       |
|-----|----------------|----|-------|
| 1:a | Patrik Svida   | CZ | 2769p |
| 2:a | Denny Fritsche | SE | 2645p |
| 3:a | Jakub Skotnica | CZ | 2587p |

### Övriga svenska placeringar i WW2 Combat

|       |                 |       |
|-------|-----------------|-------|
| 10:e  | Samuel Olofsson | 1707p |
| 20:e  | Fredrik Lanz    | 1410p |
| 26:e  | Per Danielsson  | 1155p |
| 32:e  | Tomas Feldt     | 1114p |
| 85:e  | Lasse Lundell   | 698p  |
| 122:e | Jens Gustavsson | 312p  |

### WW2 Combat Lag

|     |          |
|-----|----------|
| 1:a | Tjeckien |
| 2:a | Sverige  |
| 3:a | Tyskland |

### WW2 Combat bästa poäng i ett heat

|     |                |    |      |
|-----|----------------|----|------|
| 1:a | Nace Mihelic   | SL | 933p |
| 2:a | Fredrik Lanz   | SE | 696p |
| 3:a | Denny Fritsche | SE | 687p |

### WW2 Combat

"Best Fighter" - bästa .15 pilot

|     |                |    |       |
|-----|----------------|----|-------|
| 1:a | Martin Kiraly  | A  | 1648p |
| 2:a | Fredrik Lanz   | SE | 1403p |
| 3:a | Per Danielsson | SE | 1396p |

### WW1 Combat

|     |                  |    |       |
|-----|------------------|----|-------|
| 1:a | Klaus Schusztter | A  | 2719p |
| 2:a | Stefan Kuner     | DE | 2713p |
| 3:a | Samuel Olofsson  | SE | 2710p |



## Helirauk 2010 på GMFK's fält



**V**eckan innan midsommar var det dags att anträda färden till Gotland för att bevista den femte upplagan av en av Sveriges trevligaste modellhelikopterträffar, nämligen Helirauk på GMFK's fält strax söder om Visby.

Stockholmstrafiken är oberäknelig så det var bäst att anträda färden i god tid. I lokalradion yrade man nämligen om stillestånd på Essingeleden. Visserligen norr-gående, men man vet aldrig. Däremot lät det mer oroväckande att det var problem i

tunnelröret som går mot Nynäshamn. Nåväl, allt gick bra och en pizza hann slinka ner i väntan på färjan.

Väl ombord tänkte man betala räkningar eftersom man ändå inte har mycket för sig, men SEB's Internetbank är en katastrof. Inte funktionsmässigt, men man tager sig för pannan vad gäller svarstiderna. Måste det ta flera minuter att plutta iväg ett dussintal siffror? Det klarade till och med hålkortsdatorerna på bråkdelar av sekunder. Varför i hela h-e måste man ha en massa bilder och onödigt krafs under en betalningsfunktion? Skärpning SEB! Kontakten bröts definitivt när det var två räkningar kvar. Antagligen åker man väl på att knappa in hele skiten en gång till.

På tal om idioti kan man undra varför t.ex. bensinbolaget OK klarar av att använda samma 7 siffror på varenda räkning? Medan de flesta andra företag inte klarar av att identifiera sina kunder om man inte måste knappa in dubbelt så många tecken. Dessutom olika varenda gång. Har de där datanissarna ingen aning om vad man har datorer till egentligen? De ska ju göra livet enklare, inte tvärtom! Verkar inte så.

Överresan gick bra trots att TomTom envisades med att det är bra korkat att backa hela vägen till Gotland. Speciellt som vi hade en husvagn kopplad bakefter. Dock angjordes lyckligen Vurpen en bit efter midnatt. Skymningen hade redan lagt sig och knappt ens Telia var vaken.

### Akrobatflygning

Dagen därpå anlände en mindre arbetsstyrka i form av Bengt, Per-Inge och Berit för att göra den sista finputsen inför träffen medan Emil Jesperland underhöll oss med sin otroligt harmoniska akrobatflygning på låg höjd. Undrar om Emil nånsin gör något



*Baklänges i cirklar a la East Coast Heli.*



misstag? Det ser då inte ut så i alla fall.

Natten mot fredag anlände Åsa, Ove och Petri som var oförskämda nog att ta med sig vindar i form av halv storm. 13-14 sekundmeter enligt SMHI, så helisarna hisgade en hel del. Men, men, det blåser ju för det mesta på öar och Gotland är inget undantag så det är bara att gilla läget. Dagen ägnades istället åt Lelles Bike Week och Gotland Ring där en massa motorcyklister samlats för att köra skjortan av varandra. Min granne påstår att det är tre saker som fattas för en motorcyklist. Nämligen två hjul och en hjärna. Med tanke på stålbarriärerna och farterna som presterades kanske det ligger nånting i det?

## Tjelvars grav

På vägen tillbaka passerades en kringla med namnet Tjelvars grav. Intressant, det måste kollas in. Mycket riktigt, en bra bit in i skogen fanns en skeppssättning av resta stenar i form av en båt. Enligt Gutasagan var Tjelvar den förste Gotlänningen.

Vägen, eller rättare sagt hjulspåren, såg ut att fortsätta och kommen så långt kanske man skulle pröva att se om det gick att komma vidare? En snabbkoll med Katarina visade att det nog var ett antal kilometer innan det dök upp en mer farbar väg. Katarina har inte stenkoll på vägbommar så det kunde nog bli en rejäl backning för

det gick inte att vända.

Men det hela avlöpte väl trots att man på sina ställen måste igenom stora vattensamlingar. 4-hjulsdrift och högre frigång hade inte varit fel. Men det gick bra. Hisinge-Packarden tuggade sig fram medan Petri undrade om undertecknad mist förståndet som valt den rutten? Han hade antagligen sett Gotland Grand National på TV och den latskallen hade väl förstås ingen lust att stiga av och putta på ifall vi fastnat i lervällingen.

Väl tillbaka på Vurpen hade Peter Wik och Uffe Hilmersson anlänt, samt även Daniel Tengvall, så under eftermiddagen tränade Wiken och Daniel nån sorts helikopterperformance. Svårt att säga vad det egentligen skulle föreställa?

På plats fanns även West Coast Heli-team i form av Magnus och Anders med fruar.

Fruar hade inte East Coast Heliteam från Norrköping med sig, men väl en laddning helikoptrar som sen kom att bjuda på en massa potentia flygningar. Ibland gick det väl lite väl våghalsigt till vilket tyvärr straffade sig. Men vem kommer ihåg en fegis?

## Officiella starten

Lördagen som var den officiella starten på träffen inleddes med att Stig från arrangörsklubben förklarade fältreglerna som

innebar att ingen fick flyga mitt framför depån vilket lät lite märkligt med tanke på hur man flyger modellhelikopter. Men det visade sig vara riktigt bra. Ingen ställde sig mitt på och blockerade banan, utan alla spred ut sig och flög på sin kant.

Nu hade även Mr. Mel och Fredrik Rotzén anslutit med sina Logos. Anslöt gjorde även Emil från hemmaklubben. Denna den femte träffen hade alltså samlat det skickligaste pilotgänget hittills och vem var då vassast?

Omöjligt att säga för det är så många som helt verkar sakna begränsningar när det gäller att trixa runt modellerna i luften.

En flygning levererad från East Coast Heli måste dock ha en pinne, då helikoptern i full fart slog på en tvärnit, gjorde en vändning på ingen höjd alls, försvann ur allas åsyn men åter steg till våders. Piloten måste ha prickat en grop eller sänka, för så högt var inte gräset att stjärtbommen kunde gått fri under den frivolten. Spektakulärt.

## Wiken klippte gräs

En annan som klippte gräs var Wiken, som efter samkvämet på kvällen när skymningen hämmade sikten, lade satte sig i en vilstol mitt ute på banan och inte fegade och nöjde sig med att klippa högt gräs. Det



Anders West Coast Heli Raptor 50.





Lappen på blixervisit.

avlöpte faktiskt bra och alla gick ut för att kolla in cirklarna han åstadkommit i landningsbanans redan kortklippta gräsmatta.

Träffen dominerades av två saker: Elhelikoptrar och avsaknaden av paddelstäng. Den kombinationen kommer troligen vara standard inom en mycket snar framtid.

Samma helg var det prinsessbröllop och denna minnesvärda tillställning bidrog till att det var tämligen lugnt på startbanan under själva akten och den efterföljande kortegen. Men sen brassades det på för fullt igen.

Mr. Mels farhågor att flyga ensam under söndagen kom på skam för det flögs friskt och Wiken bestod oss med ett antal autos med sin lilla Gullefjun.

## Blixervisit

Inte att förglömma dök Lappen (Mattias Appelquist) upp på blixervisit. Det var ju Mattias som med stor entusiasm drog igång Heliraukträffarna. Han har tyvärr lagt helikopterflygandet i malpåse och flyger numera mest fullskala, vilket var det han började med innan han fick smak för modellhelikopter efter att ha flugit ett gäng modellflygare till en träff på fastlandet.

Grannens något nedsättande åsikter om motorcyklister fick vatten på kvarn när Wiken, Uffe och Peter ställt sig i kö för att köra ombord på färjan till fastlandet.

Sveriges samlade polisstyrka fanns denna helg samlad på två ställen i landet. I Stockholm för prinsessbröllopet och resterande ordningsmän på Gotland med anledning av Lelles Bike Week. Och vad får man då skåda i hamnområdet?

Jo en glad yngling som under en hel vecka lyckats undvika lagens långa arm och med 100 meter kvar till färjeinfarten med ett brakande reser upp sin cykel på bakhjulet och på det viset kör om alla bilar. På insidan! Allt medan polisen står inne på färjeområdet och noterar skeendet. När han väl svänger in för att ställa sig i kön står där en barsk herre men knappar i uniformen och pekar med hela handen: Du där, sväng åt sidan. Vi vill ha några ord med dig!

Två hjul till kanske motorcyklisten inte behövde. Han klarade sig bevisligen med ett, men en förnuftigare hjärna hade nog inte suttit fel. Hur det hela slutade förtäljer inte historien eftersom vi gick och tog en glass istället för att beskåda efterspelet.



Mr Mel.



Berit krattar.



## Flygningar i skymningen

Helirauk 2010 avslutades med att Danne och Per-Inge flög sina helis i skymningen tills andra flygande tingestar gjorde sig alltför påminda. Natten föll och tystnaden

lade sig. En ensam liten rabbis tog åter Vurpen i besittning.

Lelles Bike Week och Helirauk var slut för denna gång och kalkstensön fick ett par veckors vilopaus innan Almedalsveckan återigen förstörde lugnet för dess innevånare. Men vi förväntar oss förstås en upprepning av åtminstone Helirauk nästa år. Resten kan kvitta.

Vid tangentbordet, som alltid,

*Danne Johansson,  
MFK BusyBee i Bålsta*



Fredrik Rotzen flyger Logo.



Emil Jesperland T-Rex 500.



Marius West Coast Heli



Fredrik Rotzen



## Helikoptertävling i Jönköping, 19-20 juni



Dom tävlande med sina skönheter...

**H**elgen den 19-20 juni så var det dags för årets andra tävling i F3c. Denna gång var det Jönköpings RFK's tur att arrangera.

12 piloter ställde upp, 5 st. i F3c, 3 st. i Sport och 4 st. i Populär.

Nytt för i år, är nya program i samtliga 3 klasser. I både Populär och Sport har det tagits bort en hovringsmanöver, och en flygmanöver lagts till istället. Sport-programmet är uppbyggt på samma sätt som F3c-programmet; samma manövrar och samma ordning som F3c, men med färre piruetter, alltså lite lättare.

Eftersom det inte flygs någon Fly-off i år för F3c-killarna, dvs. de 3 bästa efter 3 grundomgångar flyger final, så flygs det i år 4 grundomgångar istället i samtliga klasser, normalt 3 omgångar på lördagen och 1 på söndagen.

Det började inte så bra med vädret på lördagen, tyvärr. Vi blev försenade i starten pga. regn, men det var väntat att det skulle komma. Efter referensflygningen så kom det mer regn, det blev alltså regnabrott. Sen flög en pilot till, mer regnabrott, det flögs igen, mer regn... Ja så höll det på till efter middagen, men sen kom vi igång och 3 omgångar hann vi med ändå, trots allt regn. Det blåste en del också på lördagen, men det vet ju alla att helikoptrarna inte vet om det, så bara flyyyyyy.

I en av hovringsmanövrarna i Sport-programmet, Diamanten, så visar översiktsbilden att man skall börja hovra bakåt, medan manöverbeskrivningen säger att man skall hovra framåt. Vid tveksamheter är det alltid texten som gäller och alla var överens om detta, men ändå så fanns det en pilot med nerverna på helspänn, hm undertecknad, som gjorde tvärtom. Jaja, det är smällar

man får ta. 0 poäng blev det i alla fall, på den manövern.

Nu är vi mitt i sommaren, men det märktes faktiskt inte, för många var påpälsade med både tjocka jackor, mössor och skoteroveraller. På kvällen så var det bara 6 grader varmt! Hua mej...

På söndagen så vart det bättre väder. Solen tittade fram, och vinterklädseln åkte av. Någon gick till och med i t-shirt. Flygningarna avlöpte utan avbrott och följdes sen av prisutdelning. Alla piloter gjorde bra ifrån sig, med tanke på att det är nya program för i år.

Arrangemanget för Jönköpingsklubbens sida var som vanligt av hög klass. Det fanns diverse förtäring att inhandla, så man behövde alltså inte gå hungrig.

### Resultat:

**F3C:** 1:a Petter Strandh, AKMG  
2:a Krister Torstensson, Trollhättan Mfk  
3:a John Ericson, WMHK

**Sport:** 1:a Magnus Karlson, Jönköpings Rfk  
2:a Alf Enqvist, Trollhättan Mfk  
3:a Ulf Nilsson, Karlskrona Rfs

**Pop:** 1:a Jens Magnusson, Kungsbacka Mfk  
2:a Alf Ek, Högländets Mfk  
3:a Thomas Raidma, Södertälje Mfk

Text och bilder:  
Ulf Nilsson



Jörgen Lindberg från AKMG.



# CUB-träff i Karlskoga



**U**nder försommaren tog Jan Näsman, Vännäs Radioflygklubb, Umeå, en vild chansning och åkte 150 mil till en Cubträff i Karlskoga.

Hans erfarenhet av större träffar var mycket låg, men det här blev en mycket bra träff.

- Det här var den bästa på de senaste 15 åren, säger Jan. Även om det kunde ha varit fler Cubar. Här fanns dock allt från 1/4-skala till AMA-Cub (papersvala).

- Vi blev vänligt mottagna, allt var fint ordnat med stugor, mat, dryck och en mycket god stämning.

Allt var avspänt och trevligt. Jan tycker att Karlskogaklubben behöver all uppskattning de kan få.

Han menar att det är troligt att han och klubbkompisarna åker ner fler gånger.

*Textunderlag och bilder:  
Jan Näsman*





# Kurt Lennås fantastiska modell av Eddie Rickenbackers SPAD XIII C.1



**D**en numera pensionerade professionelle modellbyggaren Kurt Lennå i Söndrum, utanför Halmstad, har byggt en fantastisk modell av en SPAD. Det är en skalamodell som lämnar ytterst lite över att önska. Tyvärr är Kurt nuförtiden sjuk men när den här intervjun gjordes för några år sedan var han fortfarande vital och berättade om sitt långa liv som modellbyggare samt om sin fantastiska SPAD.

Kurt Lennå har varit professionell modellbyggare på arbetstid och modellbyggare på fritid – snacka om passion för det lilla.

– Det hela började redan i skollådern när jag kom över en bok om flygplan, berättar han för oss.

Raskt satte han i gång och täljde modeller i pappans vedbod. Under andra världskriget fick inhemska material som gran och fur ersätta den lätta, men importerade, balsan. Det var emellertid inget som avskräckte dåtidens modellplansbyggare; man sågade helt enkelt ut så mycket lätthåll det gick att göra, utan att konstruktionen blev för vek. Det här var kunskap

som Kurt haft nytta av hela livet, för han är en mästare i att få till en bra vikt på sina kärror. Viktproblem är annars kanske den vanligaste orsaken till att skalaplan flyger dåligt.

## Miniland och Museum

Inne i ett av de stora rummen på Hallands museum står en gigantisk modell av det gamla Halmstad. Det är små hus som prydligt står uppradade kring vägar och torg och nere vid ån ligger båtar och lastar. Det är Kurt som varit i farten och byggt upp hela stan som den såg ut i förgången tid. Går man vidare ser man att han även har varit i farten och reparerat några av museets fartygsmodeller. Dessutom har han varit chef för modellbyggeriet på Halmstads Miniland, så såväl arbete som fritid har gått i modellbyggandets tecken.

Även radiostyrningar har han byggt. Det var nämligen så att efter kriget tog elektronikutvecklingen fart och diverse tekniska tidningar publicerade ritningar till radiostyrningsutrustning, mottagare och sän-

dare var vanliga byggobjekt. Kurt byggde sig en egen utrustning och började flyga R/C.

I början av 70-talet var han en av landets duktigaste hangflygare och vann flera tävlingar bland annat SM och NM i klassen. Det var en stor grej och man flög med modellsegelplan över hangvindar vid Hovshallar, Ravlunda, Hammars backar och Ålleberg. Segelflygandet var en så viktig del av Kurts liv då, att han även tog A- och B- certifikat för stora segelflygkärror.

– Jag tyckte emellertid att modellflyget var roligare så jag stannade kvar på backen med båda fötterna.

## Halva nöjet

– Det är halva nöjet att planera själva bygget så därför har jag aldrig byggt någon byggsats, erkänner Kurt för oss.

Han har därför alltid bara byggt de kärror som han gillar och oftast har det varit plan som ingen känt till eller byggt tidigare.

– I mitten av 70-talet byggde jag min första skalamodell och började tävla. Det



var en Norman Britten Islander och efter det var jag fast i skalabyggandet. Den modell som jag annars haft mest glädje av är en Auster J1, på 3,7 meters spännvidd. Förlagan fann jag på trollkarlen Svedinos flygmuseum, strax norr om Halmstad. Den modellen har jag flugit över 500 timmar, berättar han och visar fram den pyttelilla loggboken som sitter i instucken i planets dörrficka. Till Auster:n har han dessutom ett 5-6 meter långt reklamsläp som han kan plocka upp från marken på samma sätt som stora kärror gör. Sedan kan han lösgöra släpet, från luften, innan han går in för landning.

– Det hela är mycket spektakulärt, får vi reda på.

## Vann SM hemma

Kurt Lennå har deltagit i otaliga skalaplans-tävlingar och har varit lite av den ständige trean, men mest värdesätter han kanske sitt SM guld som han tog när hemmaklubben arrangerade mästerskapen 1979.

I en skrub i källaren står hans fantastiska Curtis Helldiver. Den modellen är full med små aluminiumpluppar som han lim-

mat på kroppen och vingen för att efterlikna förebildens nitskallar.

– Jag tog en 17:e plats med den på VM 1980, säger Kurt, som efter den tävlingen blev kallad "Curtis" Lennå.

På VM i Frankrike 1994 låg han bra till med sin ovanliga Handley-Page Hayford. Men magsjuka satte stopp för flygandet.

– Det sket sig, säger Kurt lakoniskt.

## Bygde sexcylindrig motor

Kurt Lennå är nu i 80 årsåldern men är tyvärr för sjuk för att kunna bygga något mer. Hans sista mästerverk, modellen av SPAD 13.C.1 finns nu på flygmuseet vid gamla F-14. Till den modellen hade han dessutom själv gjort motorn!!! Jo, du läste rätt. Kurt har byggt en rak sexcylindrig vätskekyld glödstiftsmotor på 33 cm3 slagvolym av egen konstruktion, som använder sig av förebildens förställbara kylarmaskering.

– När jag väl bestämde mig för att bygga motorn gick allt snabbt. Jag gick på högarv och gjorde den på tre månaders tid.

Han har gjort allt, förutom skruvar och kullager. Själva konstruktionen är en toppventilmotor i ett fräst block. Vevstakarnas storändar är delade och inskavda på

samma sätt som på stora motorer och smörjningen sker via cirkulerande olja och dimmsmörjning. Detta gör att han kan tanka och köra på ren metanol. Tankningen sker för övrigt i ett rör med ett ventilerat skruvlock, just utanför förarsätet, precis som på originalet.

Motorns avgaser går naturligtvis ut i de långa skalaliknande rören längs kroppen och kyluckorna som täcker över kylarpaketet kan justeras med servokraft från sändaren. Kylaren – ja, den är ett kapitel för sig. Den är ihoplödd av en massa rör och lameller samt utrustad med expansionskärl!!!

Det stora planet var försett med en V8 motor och det vart på vippen att det hade blivit en liknande motor i Kurts kärra.

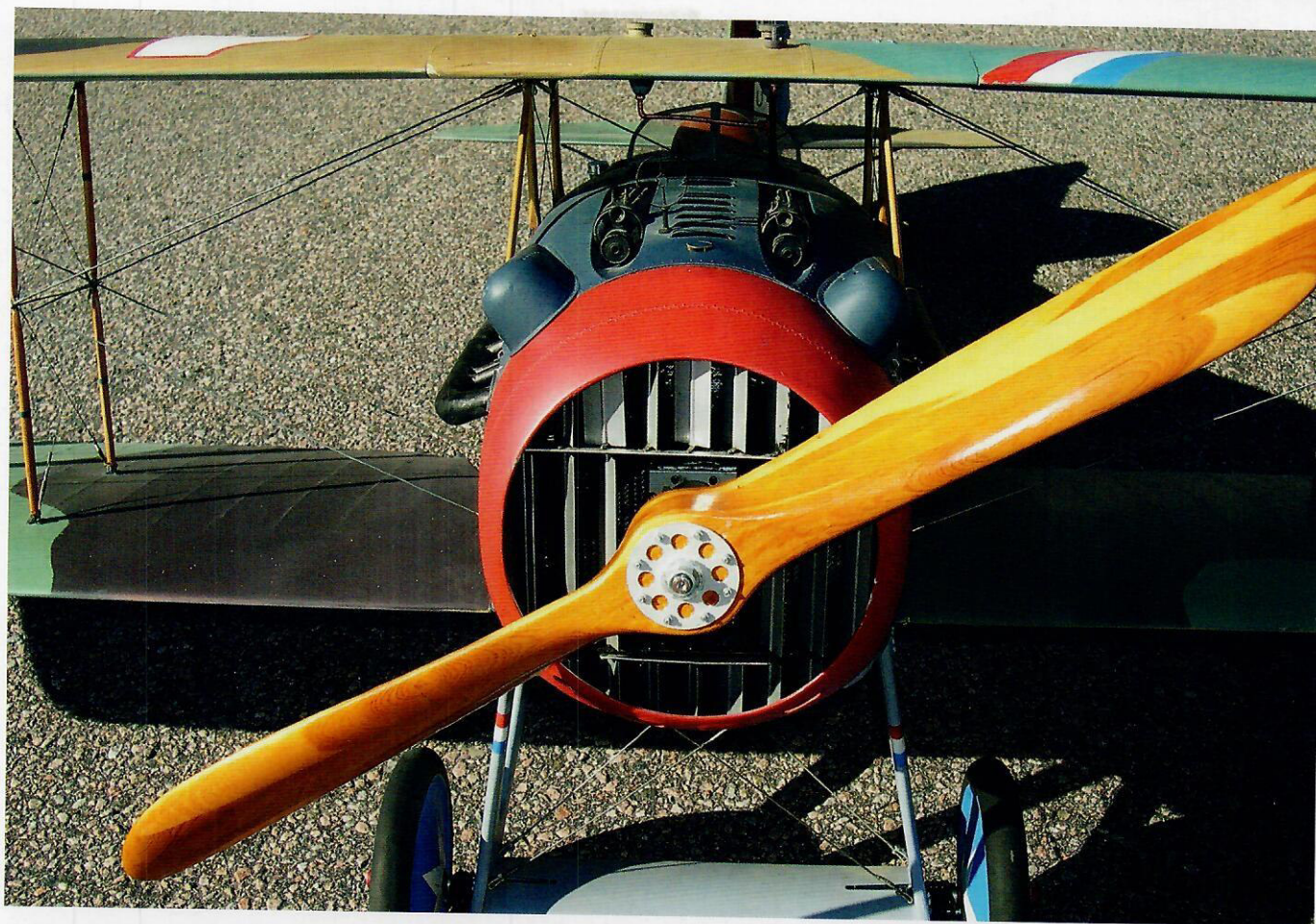
– Jag hittade nämligen originaldelarna till en sådan motor, det var bland annat blocket, på ett flygmuseum i Frankrike. Jag hade kunnat mäta upp delarna men då var min motor redan klar och jag tyckte inte att det var någon idé att börja om på nytt.

## Fantastisk SPAD 13

Modellen av SPAD 13. C.1 är tillverkad som traditionella modellplan – det vill







## S.P.A.D Modell

|            |        |
|------------|--------|
| Skala:     | 1:4    |
| Spännvidd: | 2,02m  |
| Längd:     | 1,85 m |

Allmänt om motorn: Motorn är helt hemmagjord och av egen design, det rör sig om en rak vätskekyld sexcylindrig glödstiftsmotor som körs på oljeblandad metanol.

|            |                    |
|------------|--------------------|
| Slagvolym: | 33 cm <sup>3</sup> |
| Slaglängd: | 20 mm              |
| Borr:      | 18,7 mm            |

såga av balsa, plywood och hårdträ. Glasfiberförstärkt plast har dessutom använts till motorkåpa, kroppsunderdel och navkapslar. Själva strukturen är klädd med siden som lackats och målats. Kurt har utvecklat en speciell metod att maskera på som är intressant. Tejp vill ju gärna riva loss underlagets färgskikt, så han använder sig av honung som klister!!! Ett tunt lager honung, som enkelt kan tvättas bort efter målningen – that's it.

Skalan på modellen är 1:4 och spännvidden är dryga två meter. Ritningsunderlaget är köpt från amerikanen W.A Wylam, som är en i skalakretsar mycket välkänd ritningsleverantör, och sedan har han fixat dokumentation från flera olika ställen, bland annat häftet SPAD fighters in action av John F. Connors.

Kurt har byggt 3-4 år på sin SPAD och den sammanlagda tidsåtgången är 3000 timmar. Han har valt att bygga en specifik individ, nämligen nr 4523. Det är den mest välkända av alla "SPADar" och flögs av amerikanen Rickenbacker i den 94:e flottillen.

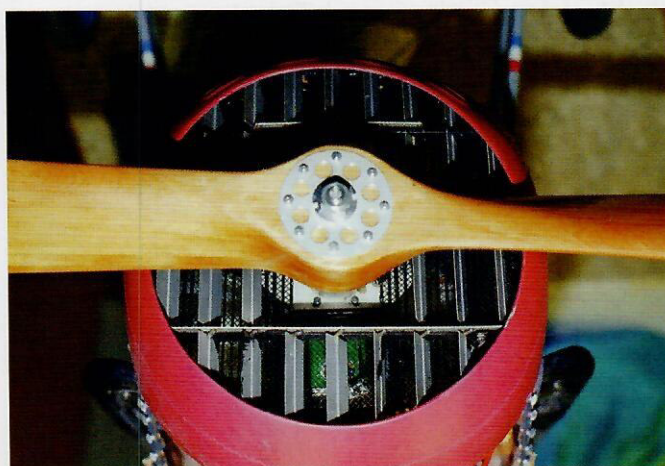
Kurt Lennäs modell är så skalatrogen att till och med en svarvad träklubba, som piloten hade att banka på fastfrusna kulspruteslutstycken, finns med. Den sitter monterad i sittbrunnen mellan pilotens fötter. Det blir realism i varje liten detalj, när den professionella modellbyggaren Kurt Lennäs är i farten.

*Text och foto: Conny Åquist*

## S.P.A.D Orginal

|                |                                                                                                |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Spännvidd:     | 8,10 m                                                                                         |
| Längd:         | 7,40 m                                                                                         |
| Tomvikt:       | 602 kg                                                                                         |
| Maxvikt:       | 857 kg                                                                                         |
| Motor:         | En 90° V-8 motor, fabrikat Hispano – Suiza (vilket betyder: Spanien – Schweiz) 8BEa, på 220 hk |
| Beväpning:     | Två 303 Vickers kulsprutor                                                                     |
| Max hastighet: | 211 Km/h                                                                                       |
| Räckvidd:      | 320-402 km                                                                                     |
| Besättning:    | En man                                                                                         |







# Tummelisa litet so





# m änna tummetott



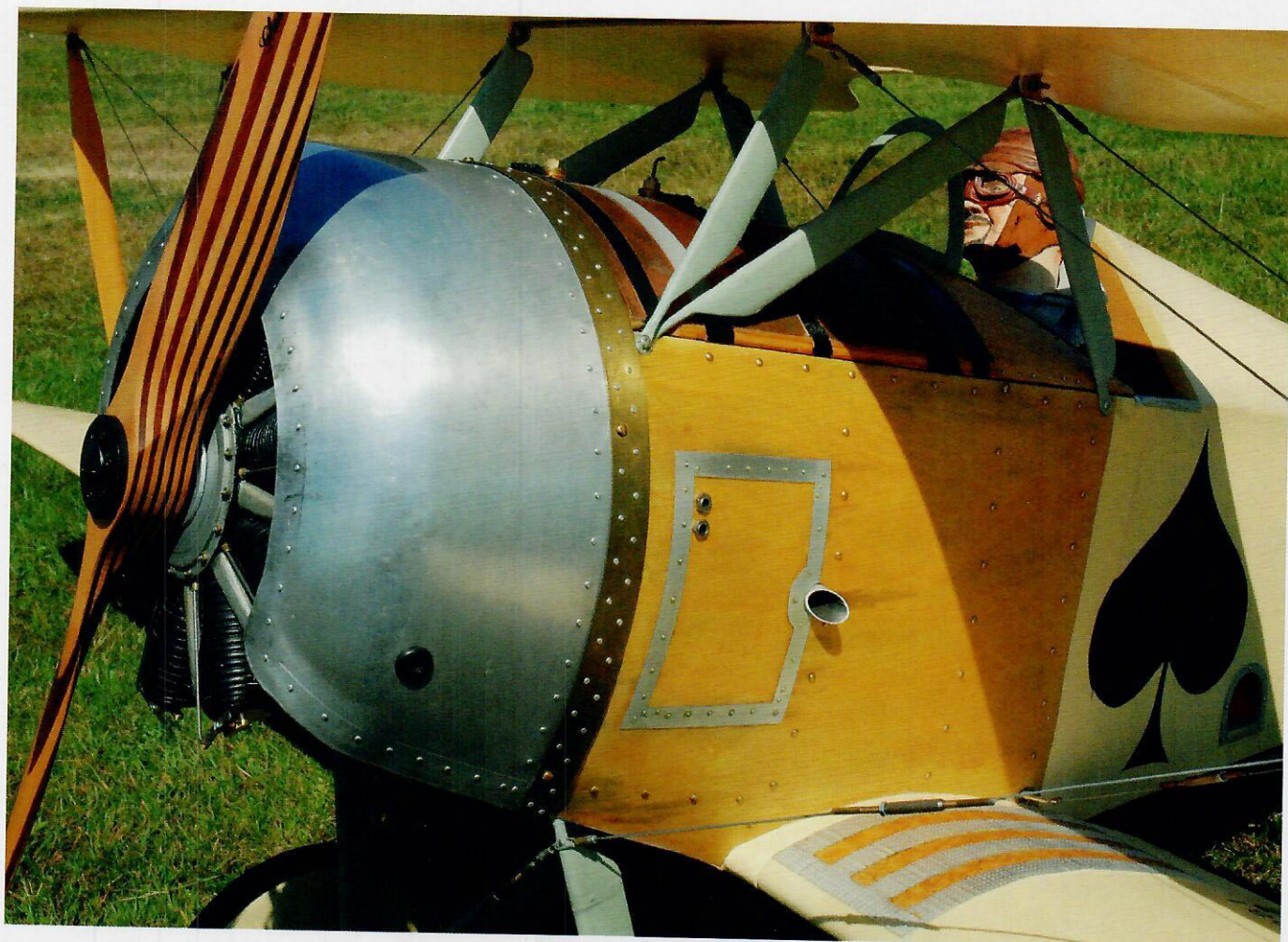
Spännvidden på fullskalaplanet var 7,8 meter och längden 5,5 meter. Det var således inget stort plan men så blev det även kallat Tummelisa.



# Tummelisa



Radialmotorn, av typ Thulin A, hade nio cylindrar och gav 90 hästar.





**Ö**vningsplan 1, Tummeliten eller Tummelisa – kärt barn har som bekant många namn. Ö 1 var dessutom ett utmärkt övergångsplan för de flygförare som skulle utbilda sig till jaktplanspiloter. Denna modell som vi visar här kommer från Åke Larssons modellflygplansverkstad i Skåne.

## Litet plan

Tummelisa är ett litet plan, även i fullskala. Spännvidden på förebilden till denna modell är endast 7,8 meter och längden 5,5 meter. Tomvikten är gott och väl under 400 kilo beroende på en mycket lätt konstruktion.

Kroppen på det "stora" flygplanet är uppbyggd av fyra longeronger med mycket lätta tvärstag och uppspända pianotrådkryss i varje fält – utom det första där en kraftig diagonal stötta tar upp kraften från motorspantet och den där anbringade roterande radialmotorn.

Bakkroppens ovansida är uppbyggd av tre tunna plywoodspant och trästringers. Mellan de två främsta spanten finns ett litet bagagerum. Motorkåpan är tillverkad av aluminium men kroppen är klädd med plywood till sittbrunnen, resten av kroppen är dukad. Mellan motorspant och sittbrunn

bildar bränsletanken, av kopparplåt och på 70 liter, kroppens översida.

## Träbalkar i vingen

Vingarna har två balkar i trä med urfrästa liv. Spryglarna är tillverkade i mycket tunna lister och 1 millimeters plywood. De är monterade med endast 350 millimeters avstånd.

Framkantslisten är urfräst för att spara vikt. Övervingens bakkant består till stor del av pianotråd. Medan undervingen har en extra gångjärnsbalk och skevroder längs hela bakkanten. Stjärten är tillverkad av tunna stålrör och träspryglar som därefter dukats. Vingstöttorna är av trä med stålbeslag. Landstället är av stålrör som profilerats med träklädsel. Axeln är rak och fjädrad med gummiarmatörer (armatör = tufft franskt ord för stötdämpare!).

Nationalmärkningen – kronmärkningen, bestående av vit cirkelbotten med svarta kronor, fastställdes 1927.

## Examensarbete av von Porat

Bakgrunden till kärrens tillkomst var att Gösta von Porat år 1919 sändes som

elev till den flygtekniska högskolan i Paris och Tummeliten, som den hette i början, var ett examensarbete. Von Porats närmaste förebilder för konstruktionen var Nieuport Bebe och typ 11. Hans tanke var även att kunna använda de Thulinmotorer som fanns i förråd vid Flygkompaniet. Dessa roterande stjärnmotorer var på 90 hk och därför inte tillräckligt starka för att användas i jaktplan. Väl hemkommen fick flygingenjören Henry Kjellson, pappa till skådespelaren Ingvar Kjellson, ta hand om förslagen från von Porat och kring Thulin A-motorn konstruerades så ett litet flygplan som var tillräckligt lätt för att ändå ge så jaktplanslika prestanda som möjligt. Det var det lilla formatet som gav inspiration till smeknamnet "Tummeliten" – som dock snart ändrades till Tummelisa, när flygplan anses vara av honkön.

Jungfruflygningen gjordes av Gösta von Porat själv, den 20 augusti 1920. Han fann flygegenskaperna goda även om gyrokrafterna från den roterande motorn fordrade uppmärksamhet, speciellt vid konstflygning. Det ansågs inte vara en nackdel i den utbildning som Tummelisa var avsedd för, utan snarare en av de stora fördelarna.

Den normala flygfarten var 100-120 km/h och landningshastigheten cirka 80 km/h

Åke Larsson i Harlösa tillhörde svenska eliten i välbygge av modellflygplan vilket syns på detta mästerverk.





# Tummelisa

h. Redan före första flygningen beställdes sex exemplar, vilket senare utökades till 15 – inklusive de första. Senare tillverkade ytterligare 15 maskiner varav 10 stycken 1928.

Tummelisan var i tjänst vid Flygkompaniet fram till 1926, då Flygvapnet bildades.

## Byggd efter fullskalaritningar

Piloten och världsmästaren i skalaflyg med modellplan, Mikael Carlson, byggde en flygande replik av Tummelisa för ett drygt decennium sedan. Mikael använde sig av gamla ritningar och uppmätningar så än flyger den gamla damen – (Tumme) Lisa.

Modellen vi ser på bilden byggdes ursprungligen (den är dock nu såld) av möbelsnickare Åke Larsson i Harlösa i Skåne efter Mikael Carlssons fullskalaritningar.

Det rör sig om ett konventionellt uppbyggt modellplan, gjort av balsa, plywood, vitlim och epoxy.

Som en utvinning kan berättas att ett par videofilm har gjorts om Åke och hans modellplan. I flera scener får vi exempelvis se hur det är att flyga med eftersom den klurige filmaren har placerat en miniatyrkamera ombord på planet! Utan tvekan är detta något av det bästa som producerats i filmväg om modellflygplanshobbyn.

Så här berättade Åke om hur han gick tillväga vid byggen av nya plan, i en intervju jag gjorde med honom för många år sedan:

— Att bygga en så här stor och avancerad skalamodell kräver naturligtvis mycket förberedelsearbete. Förebilderna till mina modeller inspireras jag till av att ha sett förlagorna i verkligheten. Det kan vara plan jag minns från barndomen eller från flyguppvisningar.

Åke börjar alltid först leta efter dokumentation samt köpa in alla de nödvändiga detaljerna, som till exempel landställ och så vidare. Plastbyggsatser är bra underlag till byggprojekt eftersom de har många detaljer.

— Jag vill ha allt klart i huvudet innan jag sätter igång. Normalt börjar jag i oktober och så är karran klar på våren nästa år.

En normal modell tog runt 400-500 timmar att förfärdiga. Som finsnickare var han naturligtvis van att jobba rationellt och det gjorde att byggtiden var exceptionellt låg för skalamodeller av den här typen.

Åke hade genom åren byggt bortemot 50 plan, varav många i den här jättestorleken och han hade sina skäl till det...

— Orsaken till att jag bygger så här stora modellflygplan är att de flyger bättre och mer realistiskt än mindre.

Text och foto: Conny Åquist



Flygvapenmuseum Malmens Tummelisa flögs ett par gånger långt efter det att typen tagits ur tjänst. Dessa två tillfällen inträffade år 1951 och 1962. Den sista gången var i samband med att militärflyget firade sitt 50-årsjubileum på Malmen.



Närbild av tanken och motorkåpan – fint i varje liten detalj.





De gamla nationalitetsbeteckningarna är reproducerade med största ackuratess av Åke Larsson.



## Laxå Jet-Meeting 2010



Här har vi Hangaren som Laxå flygklubb lånar ut till oss för natt förvaring.

**D**å var det dags att åka till Laxå Jet-Meeting 3-6 maj, packningen var lite blandat med varma kläder, fotoprylar och en madrass. Har varit där förut och gillar evenemanget och atmosfären, mycket Jet A1 bränns av när det kommer piloter från Norge och Sverige, denna helg var de ca 47 piloter, det var jet-kärror i luften hela tiden.

Arrangör av träffen är SRFK i samarbete med Laxå Flygklubb Meetings ansvarig var Lasse Palm, som håller i det mesta med fast hand.

Säkerheten är VIKTIG, man startar på morgonen med en briefing. Alla svenska

piloter som deltar ska vara anslutna till SMFF och de piloter som kommer från andra länder skall intyga att dom tillhör respektive lands "modellflygförbund".

Laxå har blivit ett ställe där jetflygare träffas två gånger om året (vår och höst meeting.) Dessutom är det ungefär lika långt 20-25 mil till Laxå för oss som bor i Stockholm, Oslo, Göteborg.

I och med ett deltagarantal på närmare 50 piloter med familjer som skulle närvara i nästan 4 dagar så fick klubben extra pengar av SMFF (Bredd) för "en" bajamaja, mycket uppskattat. Laxå flygklubb har inget vatten och endast en torrtoalett, som

oftast krånglar.

Det kan vara bra att veta för SMFF-klubbar som arrangerar större träffar att det finns möjlighet att "söka" bidrag av SMFF Bredd.

Stort tack till SMFF-Bredd så vi fick en bra toa, tack!

På kvällarna blir det grillning och en och annan öl, och mycket snack....alltid något man kan snappa upp.

Text & Bilder  
Jan Andersson  
SWE-36 228



Geir Flesches fina Mibo A-10



Paal Wiborgs Hawk är byggd av Trond Hammerstad, modellen har en otrolig fin skala cockpit.





Pål Vindfallet kommer in inventerat med sin fina Fox.



Geir Flesches Air World Phanter.



Tom Storviks Airworld Hawker Hunter skala 1/5.



Jocke Johansson Eurosport.



# Meeting



Max Ahlmans Skymaster F-4 Phantom med en Jet Cat P-180.



Lasse P färdigställer Electran för flygning nummer 4.







*F-16 skala 1/8 som flygs av Tobias Sjögren.*



*Lysring (ledlampor) kopplad via ECU som är kopplade via trotteln kanalen så att det ska se ut som en EBK otroligt effektivt.*



*Trond Hammerstads otroligt fina Air World Hawk som han landade med glans och det bör man fira med fullt pådrag av rök.*



## Karlskoga Internationella Jet Meeting



**D**en 9-11 juli arrangerade Karlskoga MFK sitt internationella jet- turbin- och fläktmeeting, nu på tredje året. Detta år var vädergudarna med oss, och många åskådare såg många piloter visa upp sina jetdrivna modeller både på marken och i luften.

Redan om kvällen torsdag den åttonde kom de första gästerna, smålänningar och några av normmännen. Tobias från Småland, gästade oss redan förra året, men hade inte avskräckts av det årets regniga väder, utan satsade på en hel helg i Karlskoga. Han hade med sig en Flash som han flög några gånger under träffen.

Småland representerades även av Niklas Haraldsson från Växjö med sin L-39 Albatros som flögs mycket vackert. Från Norge kom bland annat Erik och Paal. Erik hade en F-16 som han passade på att flyga tidigt på fredagen och lördagen innan det blev för mycket kö.

De åskådare som letade sig ut till Karlskoga Flygplats fick se både vacker och inspirerad flygning, men vackrast flög nog Trond Hammerstad, ännu en av de som kom tidigt. Särskilt uppvisningen han gav med en orange Grumman F9F Cougar var en skönhetsupplevelse av sällan skådat slag. Mycket skalalikt och trovärdigt. Över-

lag var de norska modellflygarna mycket kompetenta, se och lär. Vi kan inte låta normmännen vara bäst på skalalikt modellflygande också.

Man kan se en viss skillnad i modellval mellan olika länder. De svenska jetpiloterna hade mest Flash och andra semiskalaplan, bland skalamodeller är L-39 Albatros populär i Sverige. I Norge är en annan jet-trainer populär, samtliga normmän verkade ha minst en Hawk, utom Toto som bara hade helikoptrar. Tyvärr knäckte han stället på sin Lama. Undertecknad såg inte incidenten, så jag fick aldrig se Laman flyga. Ett plan som är populärt både i Norge och Sverige, trots en ökad sidvinds känslighet vid landning, är General Dynamics F-16.

Geir Flesche hade, förutom Hawk, sin A-10, en Tucano samt en Flash. Ovan nämnde Trond hade naturligtvis en Hawk han med, en svart sak som han skyddade från solen medelst ett vitt kapell. Cato Horten hade Cougar även han, flög dock sparsamt med den.

### Dansk och tysk pilot

Det internationella inslaget gick längre än till Norge, vi hade en dansk och en tysk pilot i deltagarlistan. Tysken, Holger Rilling, hade två maskiner och en egen tysk caller med sig. Både Holger och Günther är stammisar på Karlskogaträffen. Flygplanen var en Mirage 2000 och en Skymaster Dragon.

Det där att ha en egen caller med sig



Peter Wallin



är rätt smart, eftersom caller krävs vid all flygning på jetträffar. Vi hade dessutom begränsat antal plan i luften till högst två

i taget, dels för att hålla uppe kvaliteten på uppvisningen, dels av säkerhetsskäl.

Einar Olsson kom med sin Viggen, monterade den, men tyvärr bar han aldrig ut den till depån så att folk fick se den. Thomas Westerberg kom med sin gamla ICDF-drivna Lansen, ställde den i depån, men flög aldrig med den.

Stockholm var naturligtvis också representerat, Lasse Palm och Max Ahlman kallade åt varandra. Max hade sin Phantom och Lasse hade Ultra Banditen och Electran. Tyvärr finns inte Electran mer. När Lasse skulle landa, kom en vindby och tog tag i Electran så att Lasse blev tvungen till en go-around, något det enligt uppgift inte fanns kräm kvar i ackarna till. Mitt på medvindslinjen bara tappade Electran farten och spann i backen.

Från Stockholm gjorde även Tomas Leijon en dagsutflykt till oss på lördagen. Han hade med sig MiG-29:an och sin gamla Reaper. Reapern börjar bli till åren nu, enligt Tomas är den på femte motorn och tredje radioanläggningen.

Fråga mig inte om det handlar om tur eller skicklighet, men vi var tämligen förskonade från olyckor under meetinget. Förutom ovannämnda krasch respektive incident, så flög en Boomerang i backen för att den vänt på rygg medan piloten justerade en trimspak. En Rafale drabbades av flame-out och landade i högt gräs. Dessutom fick en Gripen sån studs i sättningen att den bröt loss ett landställsben.

## 35 maskiner i flightline

Som mest hade vi cirka 35 maskiner på flightline och åtta av dem i kö till ready-box. Vi hade bortåt hundrafemtio meter depå när det var som trängst. Tre rader modellflygplan, som visades upp i solskenet. Vi hade förberett mer depå, genom att räfsa bort gräsklipp från gräsmattan bredvid depån och publikområdet, men folk föredrog att ställa sina modeller på asfalt, och det blev faktiskt aldrig så trångt att någon



Peter

tvungades ställa sina grejor på gräset.

Som vanligt när Karlskoga MFK arrangerar så avhölls en grillfest på lördagskvällen. Denna gång i form av knytkalas. Vi höll med varm grill och de träffdeltagare som önskade delta på grillfesten tog med sitt eget grillkött och tillbehör. Naturligtvis med möjlighet till ytterligare modellflyg eftersom festen avhölls på vårt modellflygfält. Flera träffdeltagare åkte hem på lördag eftermiddag, men de som stannade kåkade grillmat, tog sig en öl och snackade modellflyg halva natten.

Söndagen började med annat modellflyg än jet och fläkt. Vår klubbmedlem Stefan Karlsson ville passa på när vi hade stora fältet att göra jungfruflygning med sin nya Piper Pawnee i tredjedelsskala. Tre eller fyra jetpiloter hade väl hunnit vakna

när Stefan startade, flygningen gick bra och sen var det fritt fram för de som ville göra en sista flygning innan de packade för hemfärd.

Vi från arrangörsklubben vill slutligen tacka samtliga piloter för deras del i ett väl genomfört meeting, för hur bra man än bäddar som arrangör så handlar ett meeting till syvende och sist om deltagarna. Jetpiloter, åtminstone de som deltog i den här träffen, har ett större säkerhetsmedvetande än de flesta andra modellflygare. Vi hade nästan inga problem med folk som ville göra saker på sitt eget sätt, utan man följde i allmänhet de instruktioner som gavs vid briefing och incheckning. Vi är nöjda med er, jetflygare. Är ni lika nöjda med oss är ni välkomna tillbaks nästa år.

Johan Runfeldt



Peter Wallin



Peter Wallin



## Midnight Sun Fly-In i Luleå



En turbindriven F-15 Eagle taxar ut för uppvisning.

**M**FK Jupiter i Luleå genomförde för tolfte året i rad Midnight Sun Fly-In i Luleå. Evenemanget pågick som vanligt traditionsenligt första veckan i juli med flygning dygnet runt på asfalt, gräs och vatten på klubbens modellflygfält och modellflygsjö i Luleå.

Evenemanget började egentligen inte förrän fredag 2 juli men nästan alla hade kommit i förväg. Parkeringen rymmer ett 40-tal husvagnar med tält och det gäller att vara ute i god tid för att få välja den bästa uppställningsplatsen, 10 meter till kiosk, WC, varmvatten dusch och till depå! Några överbelägningsplatser fick också tas i bruk för att alla skulle få plats. Till årets meeting kom sammanlagt mer än ett 70-tal piloter. Från Sverige kom piloter från bland annat Piteå, Skellefteå, Norsjö, Gränsinge, Umeå, Sigtuna, Stockholm, Nyköping, Örebro och Malung. Från Norge kom piloter främst från norra Norge men en deltagare kom den långa vägen från Oslo.

Alla gäster hälsades välkomna vid en briefing på fredagskvällen där bland annat togs upp praktiska saker som hade med camping att göra men huvuddelen bestod av genomgång av säkerhetsbestämmelser. MFK Jupiter har sedan tidigare tagit fram lokala flygsäkerhetsregler och där regleras t.ex. No-Fly Zone, depå, pilotplat-

ser, frekvensklämmor, brandsläckare och motorkörningsplatser. MFK Jupiter har en mycket stor och avancerad bygglokal inne i stan och erbjöd deltagarna att om de hade behov av den för underhåll eller reparationer så fick de gärna utnyttja den. Det framhölls särskilt att flygning var tillåten dygnet runt vilket även framgår av namnet på meetinget, Midnight Sun Fly-In. Visserligen är det inte formellt midnattssol i Luleå eftersom polcirkeln går ett antal mil norr om Luleå men det är fortfarande så ljust att det går att flyga dygnet runt. Redan på fredagskvällen fortsatte flygningarna för fullt över midnatt. Många piloter var lyriska när de flög mitt i natten i den uppåtgående solen. Alla som flög över midnatt fick ett särskilt diplom från klubben för midnattsflygning. Cirka 40 piloter genomförde midnattsflygningen i år.

Förra året var ett "YAK-år" där många piloter hade modeller av YAK 54/55, från små eldrivna till stora med bensinmotorer. I år var det kanske inte riktigt lika många YAK. Trenden från förra året verkar dock fortsätta att små och medelstora flygplan görs eldrivna medan förbränningsmotor-drivna flygplan blir allt större och större och drivs av bensinmotorer. De har dubbla mottagare och många digitala servon med hög dragkraft. Frekvensbandet 2,4 GHz

fortsätter att bli vanligare och vanligare. I år var det ingen kö på frekvensklämmor för 35 MHz eftersom nästan alla använde 2,4 GHz.

### Bellanca Decathlon

Bland de stora modellerna på meetinget kan nämnas en Ö 1 Tummelisa i skala 1:2. Det har tagit 2 år för Jörgen Balkefors MFK Jupiter att bygga den och Jörgen premiärflog modellen vid förra årets Midnight Sun Fly-In. I år kom Mats Karlsson från Malung och han hade med sig en Bellanca Decathlon i skala 1:2 (nåväl, om man ska vara riktigt noga så var den "endast" 47 % av originalet). Den hade en tvåcylindrig bensinmotor på 260cc och 26 hk. Mats hade också med sig en Christen Eagle i skala 1:2 med en 4-cylindrig boxermotor. Svante Thörnberg från Härnösands modellflygklubb flög en stor Stearman PT-17. Alla dessa stora modeller flögs mycket bra och säkert. Tidigare upplevdes Jörgens Sopwith Pup med en Saito 75 3-cylindrig stjärna fyrtakt som stor men nu är den "bara" en av alla andra modeller. Tidigare flög alltid Jörgen först med andra modeller som uppvärmning inför flygning med Sopwith Pup. Nu börjar han i stället genom att värma upp med Sopwith Pup inför flygning med Tummelisa. Är det någon som kan gissa hur gammal Jörgens Sopwith



Pup är? Rätt svar 19 år, flygsäkerheten är alltså stor. En nackdel med stora modeller är att de kan vara svåra att transportera om man inte har förberett sig noga. Mats och Svante hade båda ett specialinrett släp där allt var listigt uträknat. Jörgen har en liten bussliknande bil där stolar saknas och modellen går in exakt.

Under söndagen genomfördes en tre timmar lång flyguppvisning för allmänheten och även för deltagarna i Midnight Sun Fly-In. Det förevisades konstflyg, skolflyg med dubbelkommando, skala, 3D, F3Bel distans- och speedmoment, elflyg, helikopter, segelflyg med vinschstart, Aircombat och jet. Vid flyguppvisningen flögs endast välbeprövade kärror och av erfarna piloter. Inga incidenter inträffade.

## Sännande sjöflyg

Sjöflyg är alltid spännande. Här behövs ingen brandsläckare, snarare tvärt om, en båt underlättar. MFK Jupiter har en egen modellflygsjö. Tyvärr finns det ett modellflygsjödjur i form av en stor gädda som brukar skrämma sjöflygarna. I fjol hann den med att bita av kroppen på en liten eldriven SeaWind och göra bitmärken i pontonen på en annan kärra. Visserligen sågs modellflygsjödjuret inte till i år men man vet ju aldrig. Den kanske skrämdes iväg av Christer Bergströms SeaBee med

spännvidd på 1,8 m och en fyrtaktsmotor. Det kändes i alla fall tryggt att sitta mitt i båten.

Några av gästerna från Norge hade med sig en bogserkärra och ett stort segelflygplan. Infästningen av linan på bogserflygplanet gjordes i en pylon på ovansidan av vingen. Om flygplanet som bogserades låg något högt så gick linan fri från fenen. Det hela fungerade mycket bra.

Årets väder var i stort mycket lämpligt för modellflyg. Bortsett från regn och hård vind några timmar så var det möjligt att modellflyga under bra förhållanden. Det var inte lika varmt som i södra och mellersta Sverige men lagom varmt för modellflyg och det är väl det som är viktigast? F 21 har ett bra förbandsmuseum och de hade en besöksstopp under Fly-In veckan vilket tyder på att många modellflygare passade på att besöka museet. Även de lokala hobbyhandlarna hade en besöksstopp denna vecka.

## Kostnadsfritt

Många besökare var fortfarande förvånade över att deltagandet i meetinget är helt kostnadsfritt. Parkering av husvagnar och uppsättning av tält får ske så länge det finns plats. Klubben tillhandahåller utan kostnad varmvattendusj, WC samt el för laddning. Klubben bjuder också på

ett grillparty sista kvällen av meetinget. I år var det cirka 80 deltagare som bjöds på grillat. Varm mat till så många samtidigt är en utmaning. Den som så önskar får lämna ett frivilligt fältbidrag men det finns inget kommersiellt intresse i anordnandet av Midnight Sun Fly-In. Det som prioriteras är att modellflygare ska få möjlighet att mötas, utbyta erfarenheter och inspireras av varandra under gynnsamma modellflygförhållanden. Många gäster återkommer för det goda kamratskapet och de goda flygförhållandena. Det var en mycket gemytlig stämning bland alla deltagare. MFK Jupiter tackar alla årets besökare och önskar gamla och nya besökare åter nästa sommar. Vi kommer att fortsätta att göra allt för att du och din familj ska trivas hos oss på Midnight Sun Fly-In i Luleå i norra Sverige.

Det finns cirka 300 bilder från Midnight Sun Fly-In 2010 i MFK Jupiters fotoalbum. Följ gärna länken nedan och se fler bilder.  
<http://mfkjupiter.se/gallery/msfi2010>

Det finns även ett antal filmklipp. Använd länken nedan:

[http://mfkjupiter.se/msfi/msfi2010/midnight\\_sun\\_flyin\\_2010\\_filmer.htm](http://mfkjupiter.se/msfi/msfi2010/midnight_sun_flyin_2010_filmer.htm)

Håkan Holmvall  
MFK Jupiter



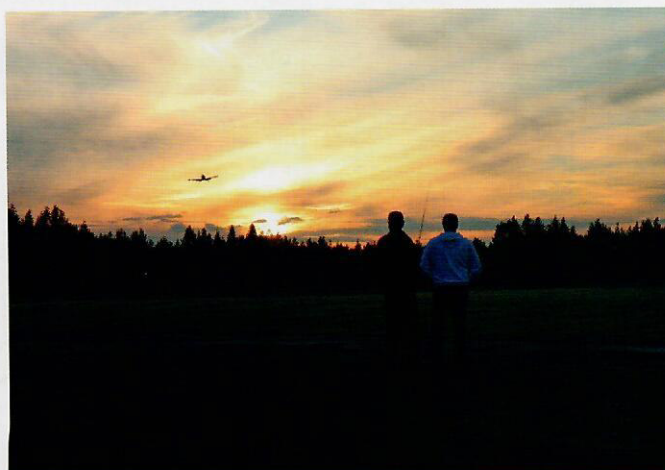
Stora kärror intresserar både stora och små piloter.



Stor Stearman PT-17 med 3 halvskala kärror i bakgrunden.



Avkoppling och vila mellan flygpassen.



Inflygning i midnattssolens sken.



# Tredje International Electric Jetmeeting



25 piloter vid sina EDF-jet

**D**anmark finns det en förening som heter Electric Jets ([www.electricjets.dk](http://www.electricjets.dk)). Dom har inget eget flygfält utan är utspridda över landet. 5-6 juni 2010 arrangerade dom sitt tredje International Electric Jetmeeting. Platsen var samma som tidigare år Greve RC-center. En fantastisk plats för hobby med både bil, båt och flyg. Klubbhuset var magnifikt med restaurang, toaletter och duschar. El fanns utdraget till husvagnar mm. Längs en vägg fanns en 12 volts laddskena och på ett flertal stolpar

längs depån fanns dubbla 230 voltsuttag för laddning. C:a 400 medlemmar varav 150 i flygklubben. Sju miljoner danska hade det hela kostat. Asfaltsbanan är 45 m lång men ganska smal och ett 150m långt gräsfält. Ett stort nät för säkerhet mellan flygfältet och depån/klubbhuset. EDF-klubben hade fått låna fältet exklusivt från fredag kväll till söndag 1500. Normalt befolkas fältet av en hord helikopterflygare som flyger 3-D och väsnas. Pratade med en kille som lämnat klubben pg detta. Tidi-

gare hade man delat tiden så att man flög hkp för sej och flyg för sej. I framtiden skall alla samsas. Hur som helst denna anläggning i kombination med årets första riktigt fina helg med svaga vindar, sommarmoln, drygt 20 grader och danskt gemyt blev en höjdare.

## 80 flygplan

25 piloter med 80 flygplan dök upp. Det var ju en del anhängare med också så jag tror vi var 35 till en dansk grillmiddag du-



DC 9:an med transportlåda





**DC 9:ans baktrappa nedfälld**

kad i en stor fyrkant inne i klubbhuset. Det var många tyskar, danskarna, en norrman och jag som svensk vad beträffar nationalitet. Åtskilliga åskådare kom och var intresserade och ställde frågor. Den som är ordförande heter Arvid Jensen och kommer från Falster. Han ledde det hela med hjälp av sin hustru Bente och många tack till dom. Greve Rc:s chefskock svarade för middagen med bravur.

Man skulle anmäla sej senast en vecka innan och jag väntade till sista dagen för

att kolla väderprognosen. Det såg bra ut och det stämde också perfekt. Jag lånade min äldste sons Volkswagen- buss och lyckades få in min trogna Twister, 2 st J34, den nya Draken och dessutom katapulten i framsätet. Det är lyx att kunna bo i husbil!!! Det fanns allt från tält till husvagnar och större husbilar. Jag startade fredag eftermiddag från Halmstad och körde över Öresundsbron och vidare på motorvägen ca 3 mil förbi Kastrup. Tog lite drygt två timmar. En hel del hade kommit och det

flögs lite grand. Grillen tändes och jag hade handlat på vägen så det blev korv, revbensspjäll, dansk öl och trevlig samvaro.

### **Ingen kollision i luften**

Efter god natt sömn erbjöds jag morgonmat som frukost heter på danska. Brierfing 0930 och sedan flög vi. Jag började försiktigt med min Multiplex Twister från min egen katapult. Dagen förflöt och det var faktiskt inte trångt i luften trots att det



**DC 9:an startar**





**Airbus Beluga**

inte var sagt något maximalt antal i luften på en gång. Det var bara några som flög 35 Mhz resten 2.4 Ghz. Det var inte en enda kollision i luften och jag tror inte att det var någon störning heller trots att det var många bilar på 2,4 Ghz alldeles bakom oss. Det enda radiorelaterade var en 35 Mhz-kille som glömde dra ut antennen. Jag såg tre krascher under dagarna och den ena var rejäl. En ung kille flög något som såg ut som en Viper och kom full fart på någon meters höjd och svängde. Jag tror han hade 200 knutar när han gick i. Det var inte mycket kvar. Den stackars norrmannen som hade kört 118 mil och som hade med sej en STOR Mig 15 flög aldrig med den. Man fann ut att motorn drog över 200A med ett reglage för 170 A. Han hade en F9 Panther av glasfiber med en ganska häftig 90 mm fläkt i som han flög med. På söndagen när det var i stort vindstilla skulle han komma in så lågt som möjligt för att få ned farten vid landning. Där var lite gräs som stack upp där banan började och där tog en vinge i så det blev 5 snygga delar av kärran men reparable.

Dagen gick under flygning, snack och spisa frukost som är det danska uttrycket för lunch.

Middagen var utmärkt och vi var några

som hade väldigt trevligt vid matbordet och satt kvar länge. Efter middagen fick vi ett litet föredrag av en kille som ritat kärror och sedan skär bitar i någon orange foam med hjälp av hot wire. Bitarna limmas sedan ihop, slipas och kläs med glasfiber. Han hade med en kropp till en F8 Crusader där ett servo skulle lyfta vingens framkant vid start och landning. Precis som originalet som användes på hangarfartyg. Killen heter Claus och ett av hans verk kan man bl. hitta på länken <http://www.rcgroups.com/forums/showthread.php?t=812511> - 88k. Det är en lång tråd om Draken och en kille i USA som bygger Draken enligt Claus system. I tråden ovan handlar det mycket om vilken fart man kan uppnå inte om hur 35:an flyger. Han är mycket för rena luftintag och kritiserade mina J34 och Draken. Nu skall jag inte flyga 200 km/h och jag fick faktiskt beröm av andra för att jag flög så skalriktigt med lååångsamma rollar osv.

## Superfläktar

En tysk, Daniel som konstruerar superfläktar ([www.schuebeler-jets.com](http://www.schuebeler-jets.com)) visade också grejor och jag pratade en del med honom bl. varför hans fanblad inte var fint avslipade på toppen utan att det var som en grad på baksidan på toppen. Det hade

man kommit fram till var bra. Väldigt high-tech men dyra fläktar från 200 euro uppåt + vassa motorer för lika mycket till + fartreglage och vassa batterier. En komplett 70mm fläkt med motor och ESC ligger på 560 euro, men då är hela fläkten av kolfiber, med tre blad och väger bara 33 gram samt kan snurra upp till 50000 rpm. Dragkraften anges upp till 14 N men då mistänker jag att det kostar närmare 100 än 50 A. Fläkten är så snygg att man skulle kunna ha den i bokhyllan. Hans firma gör också jättesnygga Bae Hawks i skala 1:8 med spännvidd 121 cm, vikt 3,6 kg. 2 x 4S Lipo, 1470 Watt och 200 km/h. Arvid hade två stycken mycket snygga. Den ena var målad röd efter någon schweizisk förebild och den andra var någon jubileumsmodell i svart. Mycket snygga. Tyvärr fick jag aldrig se dom flyga. Daniel gjorde ett startförsök med den röda, men höll inte kursen och hamnade utanför banan och avbröt. Arvid försökte sedan starta från gräset men det var lite för ojämnt för de små hjulen och blev galopp med ett luftsprång som avbröts och kostade ett brutet nosställ och ett dito huvudställ. Så pass tunga och fina modeller med små hjul, trots sofistikerad fjädring trivs bäst på en ordentlig asfaltsbana. Arvid hade mer roligt med sin foamie Hawk som han



flög med bravur. Ett par veckor senare fick jag en bild av Arvid från premiärflygningen av den svarta. Han visade mej också via Google Earth sitt hemmafält och det var inte så jämnt och kortklippt. Hawkens huvudhjul var 65 mm i diameter och det verkade fungera bland maskroserna.

## DC 9-21

Efter natt och morgonmat var det flygning igen fram till klockan 15. Då hade helikopterflygarna väntat otåligt. Det fanns en dansk flagga som hissades om någon ville flyga en premiärflygning (jongfroflygning) utan andra kärror i luften. Det fanns allt ifrån enkla foamieis som HET F20 till en schrotchbyggd DC 9-21. DC9:an är byggd av en dansk och har en spännvidd på 259 cm, 23 servon och två 120mm Schuebeler fläktar. Kärran hade reverse på motorerna, flaps, slats, spoilers mm. När kärran stod på banan efter landning fälldes baktrappan långsamt ned!!! Vingarna kunde tas av och kroppen kunde delas i två delar och få plats i en stor transportlåda. Det var en tysk kille som flög kärran och vi fick se 4 flygningar under meetinget och jag tror inte den hade flugit mer än 4 tidigare också. Jag hörde när piloten och konstruktören diskuterade spoilerutslag över en tjock manual med kopplingsscheman. Jag träffade flera ex SAS-kaptener som bidragit med data till bygget. Piloten flög den mycket skalriktigt förutom ett par riktigt maffiga lowpasses.

Bland dom enklare modellerna fanns det några kärror av foam som presterade fint. Arvid hade en enkel Hawk med fast landställ som han startade och landade på asfalten hur elegant som helst. Det satt en tjeckisk Vasafan i den. Vasamodels i Tjeckien (<http://www.vasamodel.cz/>) har en Vampire med den fläkten. Nästa projekt för mej!!! En kille hade en Kyosho F16 också med fast ställ som han flög med bravur. En annan modell med fast ställ var Parkzone:s Habu EDF Jet som också finns som bind and fly. Såg snygg ut i luften och flög fint. Man behöver inte ha dyra prylar för att ha kul med EDF. Jag flög Multiplex Twister och min Rc-Lander J34 Hawker Hunter utan ställ om vartannat. Jag fick beröm för skalriktig och mjuk flygning. MBS Draken hade jag inte hunnit flyga hemma så den hade jag bara med som display. Ville inte riskera en provflygning inför publik med den korta banan. Min Hunter med infällbara ställ lät jag också stå på marken för att spara landställ på den lite ojämna gräsytan. Dom allra flesta kärrorna var utan landställ och det fanns en rad katarpuler. Jag hade min egen med och har kommit underfund med att om man skall ha infällbara landställ behöver man en bra asfaltsbana. Alternativet är kortklippt och jämnt gräs i kombination med en större kärra som kan ha lite större hjuldiameter



*Rafale från Aero-naut i glasfiber*



*Rafale med en hembyggd fläkt*



*Arvids Rafale i aramid*



# Meeting



Min J34.



MBS och Habo-drakar.

och fjädring. Några kärror såg ut som hembyggen och bland de udda fåglarna det fanns en Mig med vectored thrust och en kärra med omvänd pilform. Ingen av dom såg jag flyga.

Det fanns flera Rafale som jag blev imponerad av. Det är ju en konkurrent till JAS 39 bl. till Brasilien. Dom flesta hade två 90 mm fläktar som originalet men där var en tysk kille som hade bara en fläkt i. En egenkonstruerad 100 mm fläkt som lät lite jetlikt. Han flög väldigt snyggt och jag tror att canarden var operativ. Dom andra hade fast canard. Fabrikatet var Aero-naut och Arvids var av aramid något kompositmaterial och dom andra var av glasfiber. Arvid hade också bara en motor i sin, en 120 mm fläkt. Lite lika JAS i luften och flög mycket realistiskt. Skulle kunna tänka mej en sådan från katapulten och målad svenskt. Det fanns två svenska kärror där. En tysk kille från hade en JAS 39 byggd i trä och med tigmålning. Kändes lite tung men startade fint från katapulten. Den andra var en Habo Draken i foam. Han hade köpt den gula varianten med svärdfisken på. Förebilden tjuvmålades gul på F21 1967 till 3:e division F10:s gravöl. Dansken hade satt igen nästan alla cheaterholes utom två på undersidan som var bra grepp vid handstart. Han hade sprayat den olivgrön som den danska Draken och där skulle komma nationalitetsbeteckningar mm senare. Kärran är väldigt lätt och betar sej därefter men den såg ju ut som en 35:a i luften. Han förklarade att den var som att balansera en smörklick på en potatis.



En svensk tiger, JAS i träbygge och min bostad i bakgrunden.



Det fanns några egna konstruktioner bl. en tvåmotorig trafikjärna som liknade en ATR 42 med två fläktar och han hade telemetri ombord också. En tysk kontrollingenjör ( Airbus eller Lufthansa?) hade en stor Airbus Beluga. Det är den som man flyger delar till Airbusflygplanen till sammansättningsfabriken. Han hade problem med landställsinfästningarna och vi fick bara se den en gång i luften.

Meetingets stjärna var naturligtvis Dc 9: an följd av Arvids Hawks. Det fanns också en Mig 29 som var mycket snygg. Jag tror den var målad i ryska uppvisningsteamets färger. Den startade från katapult men hade något problem med fartreglaget så det blev snabb landning. Det kom en hel del åskådare som visade stort intresse och gick längs flightline och frågade om modellerna. Klockan 15 på söndagen hade jag packat bussen och då stod det helikopterflygare och stampade för att få flyga. Ett stort tack till EDF Danmark, Arvid och hans stab. Jag fick veta att man planerade för ett 4:e meeting första helgen i juni 2011 och att Greve-klubben lovat att låna ut fältet också. Jag lägger in permissionsedel och planerar att åka då. Man kan ju undra om det skulle finnas något intresse för ett EDF-meeting i Halmstad nästa år. På [www.electricjets.dk](http://www.electricjets.dk) finns det länkar till bilder och video samt data om medlemmarnas kärror också. En mycket användbar länk är [www.edf-jets.de](http://www.edf-jets.de) där länkarkivet är outstanding. Flyg lagom fort och lågt.

Fotografer: Kenneth Larsen, Peter Kaminski, Bente Jensen och författaren  
Uno a.uno@telia.com



*Mig 29 på katapulten.*



*Arvids 3 Hawks och Rafale.*



## Snålhet eller missnöje?

**C**onny Åquist skrev i Mfn nr i 1 år ett öppet brev till Sveriges modellflygare: "Låt inte snålheten bedra visheten". Förvisso kan det vara så att man av ren snålhet väljer ett annat förbund än SMFF, men det kan också vara så att man känner att man inte får tillbaka merkostnaden i SMFF. Själv är jag medlem i SMFF "klubb direkt" efter att vår klubb lämnat SMFF. Några medlemmar i klubben uttryckte en önskan att få vara med i Svenska RC-flygförbundet och eftersom SMFF kräver att alla medlemmar i en SMFF-ansluten klubb skall vara registrerade i SMFF så var vi alltså tvungna att lämna SMFF. Vad var det då som fick vissa medlemmar att vilja lämna SMFF. Kanske betyder avgiftens storlek en del för några men framför all var argumentet; Vad får vi för denna extrakostnad? Conny skriver: Tidning, Riksorganisation som talar för medlemmarna, Tävlingsverksamhet, Försäkring,

Medlemskap i Riksidrottsförbundet och därmed i Flygsportförbundet. Bra! Tävlingar, kanske inte så många deltar i dessa men vi har ändå har indirekt nytta av detta i form av utveckling av flyg, motorer, radio, etc och kanske kan vara trevligt att besöka.

Det saknas en del, ingen levande hemsida med debattforum och information som borde vara naturligt, mycket svårt att få ett svar via mail på frågor (egen erfarenhet).

SMFF har nu skurit ner på sin organisation och flyttat sitt kansli till Ålleberg med förhoppningsvis, billigare lokal. Märks då detta på medlemsavgiften? Har den blivit lägre? Nej, tvärtom har medlemsavgiften ökat!!!!

Det måste finnas möjligheter att spara, ex-vis resekostnader ca 400.000:- på ca 5100 medlemmar ger 80:- per medlem, Ganska mycket! Vem reser? Ser dock att man inför 2011 funderar på att

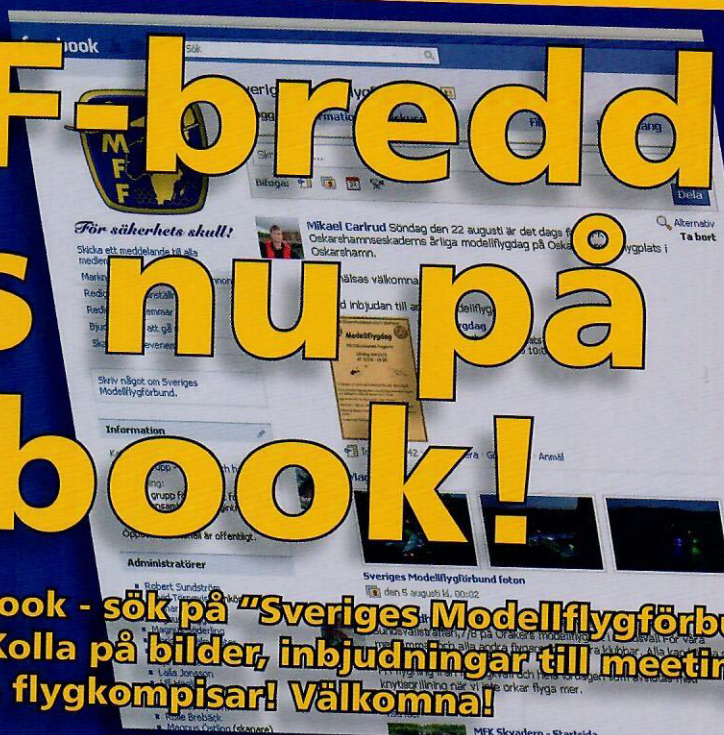
kunna sänka avgifterna.

Det är i allra högsta grad beklagligt att modellflygarna skall vara splittrade i två förbund. En så liten grupp som modellflygarna, kanske totalt ca 7000 organiserade borde kunna enas i ett förbund. Den gamla styrelsen har säkert lagt ned ett jättejobb på sina uppdrag, men något har definitivt gått fel eftersom en splittring skett. Jag är övertygad om att jag talar för en överväldigande majoritet av Sveriges modellflygare när jag nu vädjar till styrelsen i SMFF och Svenska RC-flygförbundet att ta upp samtal och arbeta för att vi enas i ett riksförbund. Att vi nu har två förbund inser vi ju alla är till en stor nackdel för oss modellflygare. Vore intressant om vi kunde få en allmän debatt om vårt riksförbund.

Med Hälsning  
Uno Wictorsson

# SMFF-bredd finns nu på Facebook!

Du som använder Facebook - sök på "Sveriges Modellflygförbund" och gå med i gruppen. Kolla på bilder, inbjudningar till meetings och hitta nya och gamla flygkompisar! Välkomna!





# Friflyg i kris?

**D**e sista tio åren har man i Sverige talat om friflyg i kris och lösningen har alltid varit att införa begränsningar dels för att minska kostnaderna dels för minska planens prestanda. Begränsningarna har inneburit att förbjuda den utveckling, som skett under de senaste tjugo åren i form av autostabbe, variabel propellerstigning, folder, flapper och växlade motorer. Begränsningarna skall helst resultera i en enhetsmodell. Detta kombineras för det mesta med önskemål om högst tre flygningar utan periodindelning. Är man riktigt nytänkande skall man även ha lunch för trevligt umgänge. Låter som en mycket idyllisk hobby, men vilka idrottsmän eller teknikintresserade ungdomar skulle detta locka?

## Kostnader

Det vanligaste argumentet mot klasserna F1A, F1B och F1C är kostnader, men friflyg är fortfarande världens billigaste materialsport. Det är tillåtet, i en tävling, att ha fyra plan och om man köper det absolut mest avancerade, fullt i klass med Formel 1, kostar en komplett utrustning för F1A 120 000 kronor, F1B 80 000 kronor och F1C 120 000 kronor. Ingen börjar med fyra modeller, utan det vanligaste är att man köper en modell vartannat år eftersom det tar två år att lära känna en ny modell. I förhållande till andra materialsporter är dessa kostnader mycket låga. Om man bygger själv kan det bli betydligt billigare, vilket Peter Watson, världsmästaren 2009 i F1C, gjorde. Hans modell var enkel, men ytterst välpreparerad.

## Prestanda

Ett annat argument mot F1A, F1B och F1C är att planen har för hög prestanda i förhållande till fälten. Detta argument är felaktigt. Gummimotorvikten har gått från fri vikt via 80, 50, 40, 35 till dagens 30 gram. På detta sätt har prestandan för F1B varit densamma under hela efterkrigstiden. På motsvarande sätt har linlängden för F1A minskat från 200, 100 till 50 meter. För att testa påståendet om likvärdiga prestanda inrättade Aeroklubben i Malmö,

AKM, en ny tävlingsform – Open Rubber och Open Glider – där alla modell fick delta under förutsättning att de flögs enligt de regler, som gällde vid planets konstruktionstillfälle. En Ellilä D50 med 140 gram gummi flyger lika bra som en modern F1B med 30 gram gummi. En Stratos III med 100 meter lina flyger lika bra som en modern F1A med 50 meter lina.

## Elitsport

F1A, F1B och F1C är utpräglade elit-tävlingsklasser och inom F1A och F1B hävdar vi oss bra i internationella tävlingar. Per Findahl, F1A, världsmästare 2001, 2007 och vinnare av World Cup sex gånger, har bara en jämlike i ryssen Sergey Makarov och att se dessa två tävla mot varandra får en att tänka på Björn Borg och McEnroe. Båda två är dessutom ledande, när det gäller produktutveckling. Inom F1B har vi inte lika stora framgångar, men vi vinner varje år någon eller några World Cup tävlingar.

## Högteknologi

Unga människor är intresserade av högteknologi. Detta fick AKM uppleva, när vi ställde ut på Skånemässan tillsammans med andra Skåneklubbar. Vi hade många unga besökare och 95 % av dessa var intresserade av de mest komplicerade helikoptrarna. Att förklara tjusningen med att flyga P30 var svårt. Själv flög jag P30 2008 och flög max i alla flygningar. Jag planerade bygga en P30 med autostabbe, vilket inte är enkelt eftersom det ökar vikten och låg vikt är avgörande i P30. Då förbjöds all teknikutveckling i P30 varför jag tyckte att klassen blev ointressant.

## Mentorskap

Mentorskap är avgörande för att kunna utbilda nya modellflygare. Åter är Per Findahl ett föredöme. Hans mest lyckade adept är Robert Hellgren, som blev världsmästare 2003. När jag själv blev medlem i AKM blev Lennart Hansson min mentor och han var mån om att överföra all sin kunskap till mig.

Alla nya medlemmar i AKM tilldelas en personlig mentor. Att lära sig friflyg tar lång tid och om man försöker göra det utan hjälp kommer man att uppleva många besvikelser. En mentor måste följa sin adept i flera år.

## Friflyg en tävlingssport

Visst har friflyg stora problem med rekryteringen, men först måste vi vänja oss vid tanken att friflyg aldrig kan bli den folksport den en gång i tiden var. Friflyg är en tävlingssport, men det finns någon gren för alla flygare.

F1A, F1B och F1C är för dem som är tävlingsinriktade och dessutom teknikintresserade. P30 är en bra nybörjarklass, men steget mellan P30 och F1B är för långt och därför borde de tekniska frihetsgraderna vara större i denna klass. F1G är inget alternativ eftersom denna modell skall flygas på vintern då det inte finns termik. Med termik kommer inte modellen ned utan flyger bort. F1H har stora möjligheter att bli en framgångsrik tävlingsklass, men kräver en mentor för nybörjaren.

Oldtimersällskapet har 390 medlemmar, som flyger med äldre modeller. Dessa modeller representerar sin tids högteknologi och alla har byggt sin modell med avsikt att vinna, helst Oldtimer SM. Tillsammans med SMOS arrangerar AKM Riksmästerskap i friflygande skala, men inte ens dessa modeller är lågteknologi. För de som inte kan gå långa sträckor i naturen finns inomhusflyget. F1D är inomhusflygets mest högteknologiska klass.

Nej, friflygets lösning är inte en billig enhetsmodell med dåliga prestanda. Rekryteringen måste ske bland teknikintresserade ungdomar, gärna från tekniska högskolor, men då får vi inte vara teknikfientliga utan bejaka allt, som gör friflyg till modellflygets Formel 1.

Thorvald Christensen  
Ordförande  
AKM Modellflygsektionen



# Värnermeeting - Höst

## LIDKÖPINGS MODELLFLYGKLUBB & BRÄNNEBRONA FLYGKLUBB

inbjuder till den återkommande sjöflygträffen vid stranden av Vänern.

Vi flyger lördagen den 25 september och platsen är belägen 500m Norr om Krono Camping i Lidköping.

Koordinaterna är: WGS 84- decimaler N 58.51946

O 13.13612

RT 90

6491602

1344488

Vi startar motorerna ca kl10.00 och håller på till ca 18.00.

Lite mat och fika går att köpa på campingen som är närbelägen, promenad på ca 10 min.

Annars är vår grill med för den grillkorv som säljs för självkostnadspris.

Du får naturligtvis också låna den om du vill grilla din egen köttbit.

Det är en mycket långgrund vik så sjöstövlar är att föredra i fall din modell skulle behöva assistans under dagen. Vi har ett par sjöstövlar som går att låna men har du egna så ta med dem.

Vi använder båten ifall modellen skulle driva längre ut.

dock måste man vada ut med båten innan du kan sätta sig i den för att ro vidare.

Det är ju en badstrand som vi flyger ifrån.

**VI SYNS VID DEN HÄRLIGA VÄNERSTRANDEN.... i Lidköping.**



# VÄLKOMNA!

Kontaktpersoner:

Bo Nylund      0510-25024    hem

Lennart Sköld 0510-29288 hem

0703-476643 mob



Här ser man Kinnekulle i bakgrunden. Modellen är en Sea Master 40.



# DOMARSEMINARIUM 2010

27-28 november Arlanda stad

Uppföljning av vårens övningar i Ålleberg.

Preliminärt ett tvådagars seminarium enligt:

## Dag 1

Allmänt om domarrollen och bedömningskriterier.  
Med andra ord vad som är gemensamt för alla domare.

## Dag 2

Uppdelning på de skillnader vi har  
mellan de olika grenarna

Konstflyg, Segel

IMAC, F3A

F3C, F4C-H

Med avsikten att gå djupare in på de olika varianter av  
bedömningskriterier som föreligger.

## Målgrupp 1

Intresserade som vill börja döma, efter en tvådagarskurs  
har man grundläggande kunskaper att börja som  
assisterande domare på våra nationella tävlingar.

## Målgrupp 2

Erfarna domare och piloter som går dag 2  
(endagskurs söndag) för att vidareutveckla sig  
och få uppdateringar av nya regler, samt för  
revalidering av gällande domarlicenser.

Ytterligare information kommer att presenteras  
i MFN och på SMFF's hemsida.

Intresseanmälan görs till [info@flygsport.se](mailto:info@flygsport.se)

Arrangör: Svenska Flygsportförbundet  
LG Arvidsson, Rolf Pålsson

CVO-Elit  
Rolf Pålsson

**KYPOM**

Kypom Technology Stock co., Ltd

**Kypom Lipobatterier Skåne Hobby**

marknadsför nya Lipobatterier

K6 serie 35C-50C från Kypom.

Samtliga batterier medföljer  
balanskontakt JST samt strömkontakt.

Batterierna kan laddas med 2-5C.

OBS! Du förkortar livslängden  
vid högre laddströmmar.

**Introduktionserbjudande  
fram till 15 september.**



### 7.4v 35C-70C

| Produkt | styckvis | 2-pack | 4-pack |
|---------|----------|--------|--------|
| 360mah  | 70:-     | 120:-  | 225:-  |
| 450mah  | 75:-     | 128:-  | 240:-  |
| 850mah  | 115:-    | 196:-  | 368:-  |
| 1300mah | 147:-    | 250:-  | 470:-  |
| 1800mah | 185:-    | 315:-  | 592:-  |
| 2200mah | 205:-    | 349:-  | 656:-  |
| 2600mah | 255:-    | 434:-  | 816:-  |
| 3300mah | 330:-    | 561:-  | 1056:- |
| 3700mah | 395:-    | 672:-  | 1264:- |

### 11.1v 35C-70C

|         |       |       |        |
|---------|-------|-------|--------|
| 360mah  | 105:- | 179:- | 333:-  |
| 450mah  | 129:- | 220:- | 413:-  |
| 850mah  | 159:- | 270:- | 509:-  |
| 1300mah | 222:- | 374:- | 710:-  |
| 1800mah | 269:- | 457:- | 861:-  |
| 2200mah | 329:- | 559:- | 1053:- |
| 2600mah | 389:- | 661:- | 1245:- |
| 3300mah | 489:- | 831:- | 1565:- |
| 3700mah | 575:- | 978:- | 1840:- |

### 14.8v 35C-70C

|         |       |        |        |
|---------|-------|--------|--------|
| 2600mah | 525:- | 893:-  | 1680:- |
| 4500mah | 940:- | 1598:- | 3008:- |

### 14.8v 45C-90C

|         |        |        |        |
|---------|--------|--------|--------|
| 4500mah | 1395:- | 2371:- | 4464:- |
|---------|--------|--------|--------|

### 18.5v 35C-70C

|         |        |         |        |
|---------|--------|---------|--------|
| 4500mah | 1160:- | 1 972:- | 3712:- |
|---------|--------|---------|--------|

### 22.2v 35C-70C

|         |        |        |        |
|---------|--------|--------|--------|
| 2200mah | 695:-  | 1182:- | 2224:- |
| 4500mah | 1275:- | 2168:- | 4080:- |

### 22.2v 45C-90C

|         |        |        |        |
|---------|--------|--------|--------|
| 2850mah | 1195:- | 2032:- | 3824:- |
|---------|--------|--------|--------|

Andra batterier kan offerras på beställning.



[www.skanehobby.se](http://www.skanehobby.se)

Öppet: Vard 12-18

Butik: Flädie Kyrkväg 2 Bjärred

Tel: 046-247114



|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <h1>HAB Electronic AB</h1>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                             |  <p><b>JR 11X ZERO 2.4GHz DSM2</b></p> <p>Tillför något helt nytt i 10+ kanals klassen. Helt nydesignad radio för de som vi ha kvalitet. Nu på lager!</p> <p><b>Intropris: 7999kr</b></p> | <p><b>JR DSX9 DSM2</b></p> <p>9 kanals 2,4Ghz sändare inklusive RD921 mottagaren, laddare och 1500mAh sändar/mottagar ack.</p> <p><b>Pris : 5499kr</b></p>                                                                                         | <p><b>Nytt hos HAB!</b></p> <p>Vi erbjuder CNC fräsning av balsa och ply på CNC fräs max storlek 1000x500mm.<br/>CNC skäring med värmetråd<br/>Utskrift av stora ritningar på laser skrivare max bredd 900mm, längd upp till 5m.</p> |
|  <p><b>Hitec Aurora 9 kanalar</b><br/>Bästa 9 kanalar på marknaden !!<br/><b>Kampanj under sommaren!!</b></p> <p>AURORA 9 9-channel 2.4GHz, Optima7, TX acu <b>3999kr</b><br/>AURORA 9 9-channel 2.4GHz, Optima9, TX acu <b>4299kr</b><br/>Aurora 9 2,4G 9k-mott, 7965MGx4 servo,tx ack,lad. <b>6249kr</b></p> |  <p>Brutal laddare för alla celltyper med balansering. Laddar med upp till 20A. (2x 300W) Matning 12-28V.</p> <p><b>Pris:2099kr</b></p>    |  <p><b>Ny laddare, AC6 1-6S Dual Power</b><br/>med balansering. Klarar både 12V/220V<br/>Laddar allt med upp till 50 W.</p> <p><b>Extrapris 799kr</b></p>                               |  <p><b>DLE 30 brensinare</b>, kanon motor med ca 8,5kg drag, väger endast 1 kg komplett, 2,5dl tank räcker i 10min. 18-20 prop.</p> <p><b>Pris : 2695kr</b></p> |                                                                                                                                                                                                                                      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |  <p><b>T-rex 600 ESP set.</b><br/>Nyaste 600 maskinen från Align där allt ingår, förutom mottagare och ack.</p> <p><b>Pris :7499kr</b></p> |  <p><b>Raptor 50 Titan SE</b><br/>med TT Redline 53 motor, dämpare, guvernör, 620mm kolfiberblad och lackad glasfiberhuv.</p> <p><b>Pris : 5989kr</b></p>                               |                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                      |
| <p><b>Vi har det du behöver !! Sadelvägen 5 34140 Ljungby www.hab.se 0372-80444</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                      |

# RCFlight.se

**Superpris på Assan**  
**2.4 GHz sändarmoduler!**



**499:-**

**ASSAN**

KLIPPAN

# HOBBYGÅRDEN 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!

**Skåne HOBBY**

Vi köper o byter nytt & begagnat  
Modellflyg-Bilar-Båtar-Drakar  
Brett sortiment av  
Balsamaterial-Kolfiber-Tillbehör  
Butik: Flädie Kyrkväg 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!

**Thunder Tiger**  
**RC System**  
**SANWA** **IRB**

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.

**modellflyg**

**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**

SKICKA MATERIAL  
ANNONSERA I MFN  
REDAKTIONSRADET  
GAMLA NUMMER  
OPUBLICERAT  
FÖRSTASIDAN

FRIVILLIGA GRÄNSKAP



# 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 beställa 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.

# Helirauk

Danne Johansson från MFK BusyBee i Bålsta har plåtat och skrivit massor om meetinget "Helirauk" på Gotland. Väl värt ett besök en surfkväll!

<http://www.busybeemfk.se/helirauk2006.htm>  
<http://www.busybeemfk.se/helirauk2007.htm>  
<http://www.busybeemfk.se/helirauk2008.htm>  
<http://www.busybeemfk.se/helirauk2009.htm>





POSTTIDNING B  
Modellflygnytt - SMFF  
Box 750  
521 22 Falköping

OWE CARLSON  
FRÖVÄGEN 6  
37450 ASARUM

SWE-28888  
TRANS  
36-39 3:11



# NINE EAGLES

FLYG HELIKOPTER DEN ENKLA VÄGEN!



Solo Pro väger bara 25,7 gram men är fullpackad med teknik som vanligtvis hittas i större helikoptrar. Fullt styrbart rotorhuvud ger dig en fullständig flygupplevelse då du kan hovra, flyga framåt/bakåt, upp/ned och rotera helikoptern runt sin egen axel.

Solo Pro är färdigbyggd och förjusterad från fabrik så du behöver bara ladda det medföljande batteriet innan du är redo för flygning. Givetvis används den nya 2,4GHz-tekniken vilket gör att du inte behöver fundera på om någon annan i närheten använder din frekvens.

Just den här versionen av Solo kommer i behändig aluminiumväska som både fungerar som trygg förvaring och transport av din ögonsten.

Flyg Solo Pro för att lära dig flyga helikopter, flyg Solo Pro som en variant av flygsimulator!

Solo Pro levereras med snygg aluminiumväska - för enkel förvaring och transport!

Solo Pro V2 - den nya versionen 2010!

- RTF - Flygfärdigt paket! 2 ackar och 230V laddare medföljer!
- Flyger som en riktig helikopter!
- Perfekt som första helikopter!
- LiPo ack som laddas i sändare eller separat laddare!
- Kompakt och fin helikopter med imponerande prestanda!
- Singelrotor - precis som "riktiga" helikoptrar!
- Stor reservdelstillgång - om olyckan skulle vara framme!
- Perfekt som "simulator" för din stora el/bränsle helikopter!

För att finna din återförsäljare, se hela NineEagles sortimentet och mer information om modellerna besök vår hemsida:

**WWW.NINEEAGLES.SE**