

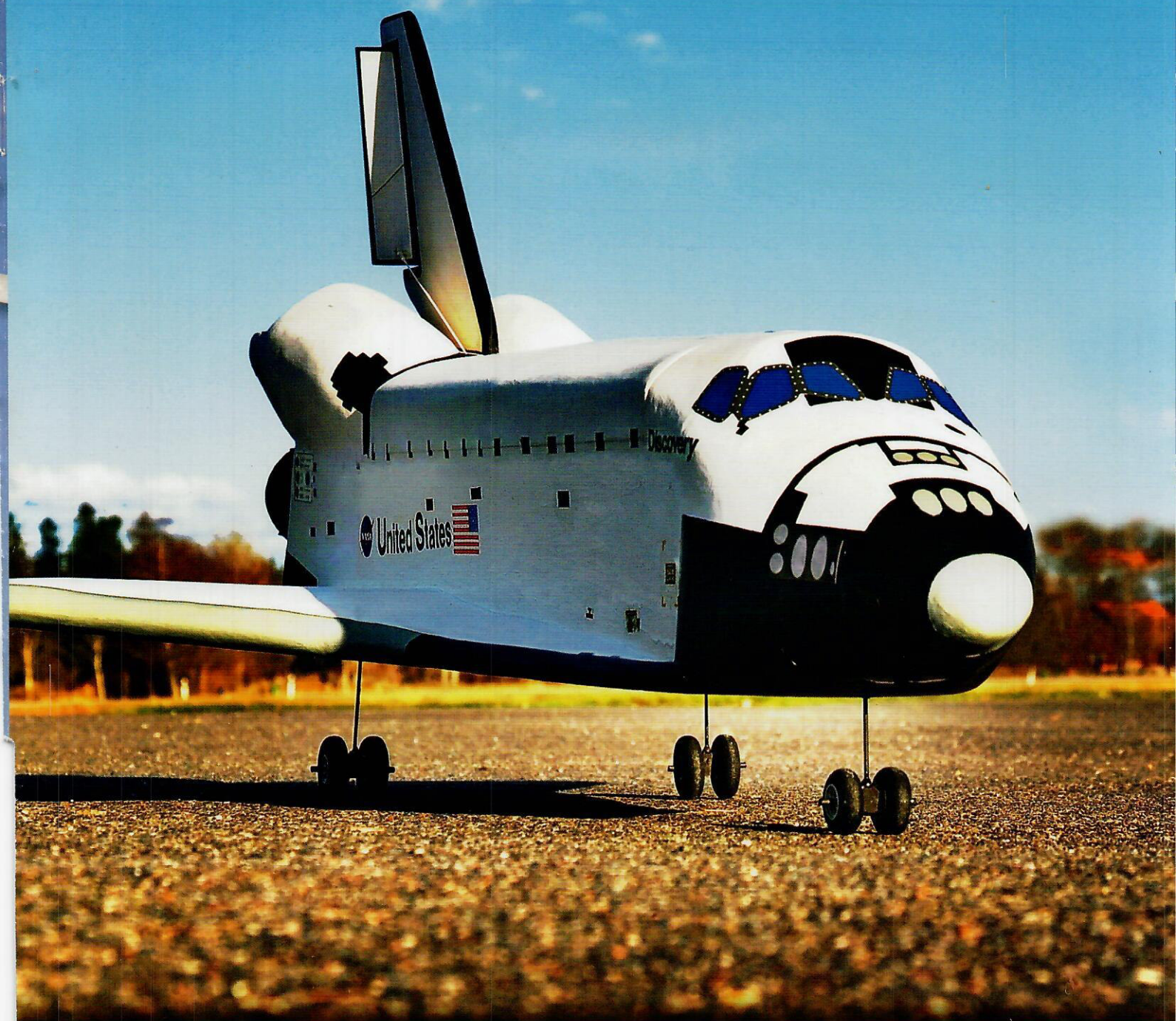


modellflyg^{nytt}

5²⁰¹⁰



SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD



*Discovery står flygklar
för sin första färd på
Hallstahammar Flygfält!*

- Guld i junior-VM i friflyg
- Annorlunda bygge Discovery
- SM i stunt 2010 i Västerås
- Följ olika byggen i MFN

INTERPRESS 0257-05

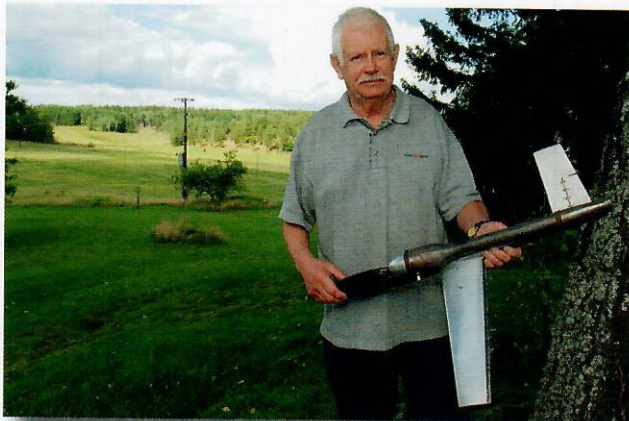


7 388025 706002

RETURVECKA v 01

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
e-mail: info@flygsport.se

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

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

Grafisk formgivning:

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

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

Redaktionsrådet
VO Bredd
red@modellflygnytt.se

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

Preliminär utgivning

Modellflygnytt nr 6/10 17 dec
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
Annonser skickas till:
conny@bildomedia.se

Tryck: V-TAB Vimmerby, 2010
ISSN-0345-813X

OMSLAGET:

Ett annorlunda bygge, Discovery

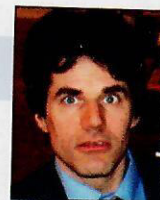


Copyright Modellflygnytt
För insänt, av redaktionen ej
beställt material ansvaras ej!

INNEHÅLL NR 5/2010

● Varför en rymdfärja?	7
● Junior-VM i friflyg	10
● EM-guld till dreamteam	15
● Hett SM i stunt 2010	17
● Blött EM i F3A i Österrike	22
● Regn och blåst på skalaväst	26
● Anders Andersson brons i NM	27
● Sjöflygträffen på Dragsängarna	28
● Gränscupen återuppstår	31
● Flygfotografera med RC-helikopter	34
● Årets Ripa-läger	38
● Matforsarn från Matfors	42





Robert Sundström
Ordförande

Har ni hört talas om förkortningen "F3K"? F3K är en av dessa förkortningar FAI hittat på för att klassificera olika tävlingsformer, i detta fall radiostyrda handlunsar. Nästa år kommer Sverige och SMFF arrangera stå som värd för det första världsmästerskapet i denna tävlingsform. Framöver kommer vi få mycket information i Modellflygnytt om detta.

Även om handkastade seglare i sig inte är någon ny företeelse är tävlingsformen F3K relativt ny. Den blev erkänd av FAI på 90-talet och sedan har det tagit sig varteftersom både i Sverige och internationellt. Nyligen ansåg tydligen FAI att 2011 var året då tävlingsformen skulle få ett erkänt världsmästerskap, och Sverige, Svenska Flygsportförbundet och SMFF har fått den äran, närmare bestämt 3-10 juli i Arboga.

VM-tävlingen i sig är öppen endast för kvalificerade men dagarna före kommer det genomföras en öppen internationell

tävling där alla kan delta och mäta sina kastarmar (och en hel del annat också förstås) med många av världens bästa.

Som det råkar sig har jag en handluns av äldre snitt i mitt "flygotek". För att lära känna sporten lite närmare var jag ute och kastade lite häromveckan - med blandade resultat. Som huvudsakligen konstflygare har men vanligen en mer statisk pose i mitt utövande.

Nu är det också så att året närmar sig sitt slut. En hel del föreningsrutiner närmar sig inför årsskiftet. Finns det något du anser vara fel med SMFF och vill förbättra? Vad anser du att SMFF borde syssla med i framtiden? Det yttersta sättet att påverka är givetvis att kandidera till någon av de företroendeuppdrag som fördelas vid årsmötet, men det går också att motivera eller kontakta någon av de förtroendevalda. Vi i styrelsen vill se positivt och med neutrala ögon på alla förslag och ser

fram emot alla typer av åsiktsyttringar inför det kommande verksamhetsåret. Senaste datum för att motionera till årsmötet 2011 är 7:e januari. Förslag till valberedningen kan ställas när som helst fram till årsmötet och styrelsens ledamöter är öppna för synpunkter och förslag när som helst!

Årsmötet 2011 är för övrigt fastställt till att öga rum 27:e mars 2011. Mer detaljerad information följer senare.

Med lyckönskningar inför inomhussäsongen 2010-11!

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 Frilflyg

Revisorer

Revisor
Revisor

Namn

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

Namn

Christer Malmesäter
Gunnar Eriksson
Magnus Östling
Fredrik Schultz
Mona Ståhl

Namn

Rolf Pahlsson
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@lottedingelund.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

Slipsklämma med förbundsmärke

Nyckelring

Pins

SMFF-dekal

SMFF-dekal, 8 st på karta 30x30 mm

Registreringssiffror, ark

Handbok, Att vara modellflygledare

Handbok, Modellflygets grunder

Handbok, Vi modellflyger, 2 delar

50-Hörnan, 50 olika "Bagges Hörna"

med ritningar med mera kul för juniorer

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

Till klubbar!

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



Sveriges Modellflygförbund

VO Bredd i SMFF

Hej Modellflygare

Det hade varit roligt om det var fler som läste min spalt. Jag försöker skriva till er medlemmar i klubbarna om vad vi gör i styrelsen. Tiderna förändrats med åren. Det är inget nytt. Förutsättningarna för vår verksamhet förändras också. Det är inte heller något nytt. Varför inser inte alla att det går inte bara att klaga utan att komma med ett förslag till förbättring på samma gång man lägger in sin klagan. Förbundet är och kommer aldrig att bli starkare än sina klubbar. Så samla er mina medlemmar och försök att komma överens inom klubben. Därefter förmedlar ni era tankar till förbundet på ett mer samlat sätt. Då först kommer mer resultat att åstadkommas och mindre tjafs uppstå.

Det är lättare för mig att hantera 150 klubbar än att försöka göra alla 4000 medlemmar tillmötes.

Om jag inte skulle skriva denna spalt, tror ni att jag skulle få en reaktion från någon av er?

Nej, jag vet, det kommer ingen reaktion.

Vi i styrelsen har haft vårt höstmöte i början på oktober där vi har gått igenom vad som är gjort och vad som ska göras.

Vi har mycket att rodda runt fortfarande. Jag, på min front försöker hitta folk som är beredd att dra ett litet, litet strå i stacken som jag kan sammanställa och sen förmedla med samlad information tillbaka ut till alla klubbar, men vart tog ni vägen som skulle leverera ert lilla strå?

Nu börjar den varma utesäsongen lida mot sitt slut och inomhus flygningarna börjar planeras.

Hösten ta sitt intåg och vi får minnas en underbar flygsäsong som går mot sitt slut.

Som vanligt har jag varit ute på meetingar och klubbträffar för att både flyga själv och träffa er.

Det är alltid kul att få er positiva respons när jag kommer ut till klubbfälten. Särskilt då ni säger att det är positivt när någon i "styrelsen" syns där ni är. Med de orden i minnet känns mina resor runt träffarna att det är rätt det jag gör. Vi har diskuterat, det som är för er viktiga frågor, både livligt och sansat. Dessa frågor har jag tagit med mig i mitt fortsatta förbundsarbete och kommer naturligtvis att jobba vidare för er räkning.

Bredds ambition innan året är slut är att:

- klubbarna ska få ut handledningen till RC-bevisen.
- Meeting guiden ska lanseras
- En början till klubbpärm där klubbarna kan hitta information i sitt klubbarbete
- Kepsar till alla som har skrivit i tidningen

Christer Malmesäter ordförande SMFF Bredd

VO-bredd består av följande personer:

Verksamhetsområde Bredd

Funktion	Namn	E-post
Verksamhets områdeschef	Christer Malmesäter	malme@spray.se
Vice verksamhets områdeschef	Gunnar Eriksson	vo.breddge@gmail.com
Ledamot	Magnus Östling	oestling@teliacom
Ledamot	Fredrik Schultz	fredrik.schultz@gmail.com
Ledamot	Mona Ståhl	super-tabo@hotmail.com

2.4G SC IFH^{2.4G}

Thunder Tiger



Innovator MD530

Innovator MD530 är perfekt för Dig som vill ta steget från de mindre co-axial helikoptrarna till en "riktig helikopter". Levereras komplett med 2.4GHz radio, LiPo ack och laddare. Har "inbyggd mekaniker" som automatiskt kalibrerar helin efter att Du bytt någon del.

Art.nr: 40.TT4720-F · Ca.pris: 5695,00



MiniTitan E325 2.4GHz

MiniTitan E325 i Super Combo utförande. Modellen levereras RTF inklusive 2.4GHz radio, gyro och E-CCPM mixer, borstlös motor, fartreglage, ack och laddare. Art.nr: 40.TT4710-F06 · Ca.pris: 6795,00



MiniTitan E325 AH-1W Desert

MiniTitan E325 AH-1W Desert i Super Combo utförande. Modellen levereras RTF inklusive 2.4GHz radio, gyro och E-CCPM mixer, borstlös motor, fartreglage, ack och laddare.

Art.nr: 40.TT3870-F06 (komplett RTF) · Ca.pris: 7995,00

Art.nr: 40.TT3870-D (enbart kaross) · Ca.pris: 1395,00



MiniTitan E325 Agusta 109K2

MiniTitan E325 A109 i Super Combo utförande. Modellen levereras RTF inklusive 2.4GHz radio, gyro och E-CCPM mixer, borstlös motor, fartreglage, ack och laddare. Art.nr: 40.TT3876-F06 (komplett RTF) · Ca.pris: 7795,00

Art.nr: 40.TT3876-R (enbart kaross) · Ca.pris: 1095,00



UH-1 Conv.kit MiniTitan

Ombyggnadssatsen är officiellt licensierad och innehåller alla delar, inklusive en mängd skaladetaljer, för att göra din MiniTitan E325 så lik originalet som möjligt. Art.nr: 40.TT3901-G (Military) · Ca.pris: 1445,00
Art.nr: 40.TT3901-R (Rescue) · Ca.pris: 1445,00

Distribueras av: Carrocar AB

Gäst på modellflygfält

De senaste 10 åren har jag spenderat en del av min semester på annan ort, i Varberg. Varberg är en fantastisk sommarstad med stadsnära havsbad, en fantastisk strandpromenad och en lång tradition av häsobringande aktiviteter. Varberg är känd bland annat för sitt kallbadhus. Perioder längre än 7 dagar utan modellflyg är inget liv, särskilt inte på semestern. Därför tar jag med mig min Pirat (F3A maskin) och gästar Falkenbergs modellflygklubbs flygfält för att flyga. Modellflygfältet är fantastiskt och beläget ca 1 mil norr om Falkenberg utmed gamla E6:an mellan Falkenberg och Varberg. Fältet är placerat på en jättestor åker och det går att flyga både i norrläge (på dagen) och i österläge (på eftermiddagen kvällen).

Att tänka på

Att tänka på innan du besöker någon annans flygklubbs fält. Det första du bör tänka på är att klubben är ansluten till SMFF. Eftersom du är medlem i SMFF så omfattas du av försäkringen även på andra flygklubbars modellflygfält, men givetvis förutsatt att klubben är ansluten till SMFF. För mer information om försäkringen, titta på WWW.MODELLFLYGFORBUND.SE <http://iof2.idrottonline.se/templates/Page.aspx?id=3183>

Det andra är att kontakta klubbfunktionär och be om lov. Vissa modellflygklubbar har som krav att du har modellflygcertifikat eller "RC-behörighet" som det numera heter, för att få flyga själv. Var noga med att ta reda på flygområden och tider när du får flyga. Finns det begränsningar? Falkenbergs modellflygklubb har begränsningar både tider och flygområden för att flyga med förbränningsmotor.

Det tredje är de lokala förutsättningar, finns det någon vindriktning som är extra besvärlig? Vad bör jag tänka på då? På Falkenbergsfältet är hård nordlig vind besvärligast. En mycket hög tröskel i form av stenmur och träddrå.

Det fjärde och tryggaste, första gången bör du åk ut när klubbens medlemmar samlas för att flyga. Då kan du få detaljkunskaper och i mitt fall, återkoppling, flyger jag inom flygområdena. Att som gäst ställa till med extra problem med granarna är kanske inte så bra.

De flesta modellflygare och modellflygklubbar tar gärna emot besökare. Det är mycket intressant att få ta del av andra modellflygares erfarenheter och kanske kan du själv bidra med dina erfarenheter. Min erfarenhet är att jag alltid blir positivt



Artikelförfattaren framför Falkenbergs modellflygklubbs klubbstuga med "Piraten".

bemött på andra klubbars fält. Vid mitt senaste besök på Falkenbergsfältet träffade jag en modellflygare som läst min artikel om Weatronic fram och tillbaka flera gånger. Det är alltid trevligt att kunna bidra genom att dela med sig av egna erfarenheter och därmed utveckla modellflyget. Ny teknik och kunskap sprids bland annat genom möten och var är bättre att mötas än på modellflygfält.

När du är på semester tycker jag att du ska kolla vilka modellflygfält du har möjlighet och besöka, ta chansen!

Avslutningsvis vill jag tacka Falkenbergs modellflygklubb och dess medlemmar för att jag fått låna deras fält för att flyga under semestern.

Edvard Käll

Boeing Stearman med sin stolta ägare flankerad av intresserad flickvän.



Varför en rymdfärja?



Discovery står flygklar för sin första färd.

Projektet började i December 2006 då Sveriges första astronaut Christer Fuglesang åkte upp i rymden med rymdfärjan Discovery. Detta fick upp mitt intresse att bygga sin egen rymdfärja.

Av en ren slump hittades en liten ritning från en 30 år gammal engelsk hobbytidning och denna förstörades upp och gjordes om så att färjan skulle vara så lik fullskalan som möjligt.

Spännvidden fick bli 70cm och längden 85cm vilket gav en lagom stor färja.

Vingen är ca 10 % större än originalet för att kunna glida lite bättre, detta är den största skillnaden mot fullskalan som jag gjorde.

Tankarna flög runt om man skulle ha motor i den eller inte men beslutet blev att inte ha någon drivkälla då detta skulle förstöra utseendet och även just det faktum att den ska fungera som en rymdfärja. Så istället blev planerna att den skulle den sitta på ryggen på ett bogserplan och släppas uppe i luften.

Valet av just Discovery blev det av många anledningar, denna är den äldsta färjan i nasas flotta med flest flygningar bakom sig och denna har Fuglesang åkt

upp i 2 gånger, denna levererade hubble och upptog flygningar efter challenger och columbia haverierna. Så discovery är den färja med mest historia bakom sig.

Byggdags

Bygget satte igång med att vingen byggdes upp med spryglar som fick en lite speciell vingprofil och plankades med 1mm balsa, i början användes CA lim men jag tyckte inte det höll så bra så bra som man hade hoppats och som den aircombat pilot man är så användes såklart smältlim till nästan allt i bygget!

Kroppen byggdes upp av 2mm balsa flak och lite lättplywood delar där det behövdes såsom i huvudmotorfästet om det skulle bli så att jag sätter dit en motor någon gång.

Nosdelen fick bli i frigolit då det är lätt att forma och väger mindre än balsa. Även bromsmotor sektionerna (de stora bulorna vid fenan) blev i frigolit.

Mycket av modellen lättspacklades med biltemas superlätt spackel, detta bidrog nog en del till slutvikten men gav en väldigt fin och jämn yta över hela modellen.

Den mest svåra delen under bygget var fenan, fullskalan har delat sidroder så båda halvorna åker ut vid bromsning men kan även användas som sidroder. Första problemet var hur man skulle kunna mixa ihop broms och sidroder? Jo, jag använde mig av en lös V-tail mixer kopplat till sidroder kanalen och trottel kanalen i mottagaren, så vid fullgas är bromsen inne och vid tomgång är den fullt ute. Men hur skulle man kunna bygga detta? Första försöken blev med ett rör inbyggt i fenan med 2 mindre stänger kopplat till varsin sidroderhalva. Detta fungerade inte så bra som jag hoppades så efter många olika byggkonstruktioner blev det tyvärr 2st 1mm vit målade kolfiber stänger som kommer ut där fenan börjar och går på utsidan kopplat till var sitt litet roderhorn. Denna konstruktion funkade helt felfritt och syns inte allt för mycket

Fick en galen ide under byggets gång att sätta in infällbara ställ, 3st GWS infällbara micro ställ skaffades och fick var sitt 6g servo (3st) och sina 2hjul per ställ. Nosstället skjusterades in så när färjan står plant har den nos ned attityd. Tyvärr var vingen för tunn för att hjulen skulle kunna döljas bakom luckor så de stack ut ca



5mm. De 3 servorna kopplades ihop med en hemmabyggt trippelkabel.

Idéer om att sätta dit en bodyflap (den som sitter under huvudmotorerna som hjälper färjan att bromsa in under nedfärd) fanns men efter en del funderingar så skulle denna bara fungera som ett extra dykroder då den sitter längst bak.

För att komma åt de 7servorna och övrigt öppnas de stora luckorna precis som fullskalan och utrymmet är enormt! Att passa in dessa var inte det lättaste med spackel och färg fick jag till det helt okej.

Klädsel och målning

Nu var det dags att klä planet, ville måla den så valet blev litespan klädsel som liknar japan papper men lite starkare. Man penslar helt enkelt på balsalock på de ytor som ska kläs och sen lim på klädseln som man stryker på med strykjärn.

Att efterlikna fullskalans tygklädsel och dess olika vita nyanser var inte lätt, vingen sprutmålades med en lite kritvit nyans, resten penselmålades med humbrols mattvit som i vissa fall blandades ut med lite beige och ca 4-5 lager målades på i olika nyanser av vit, resultatet blev mycket bra utan några pensel spår då thinner användes. Undersidan klädd med svart fick bli omålad för viktens skull och tyvärr skulle det bli för svårt att markera alla tusentals värmeplattor som sitter där under.

Maskering var svårt att göra då färgen inte sitter så bra på soliten utan rycks lätt bort så man fick ta det väldigt försiktigt när man maskera och sedan tog bort tejen.

Att "vädra" en sån här modell skulle bli för tidsödande och kanske inte skulle se bra ut så detta hoppades då det inte är det lättaste att få till en bränd vädring.

Nu var det dags för dekalerna, och detta var den mest tidskrävande delen av bygget. Special transparent vatten dekalpapper inhandlades efter många försök att hitta rätt sort och många dekaler skrevs ut i olika storlekar för att hitta precis rätt storlek som motsvarade den på fullskalan. Alla dekaler lackades innan de sattes dit för att skydda bläcket på dekalen från att rinna av

när man doppar dekalerna i vatten.

Motorerna byggdes i frigolit och fick sina "kylringar" gjorda av snöre.

Ett 3A bec kopplat till en 7,4V 800Mah acc ger ström till servorna.

Slutvikten på 780gram var en liten besvikelse. Denna vikt fördelad på en stor ving/kroppyta men med ett dåligt sidförhållande gav lite oro om den skulle falla som en tegelsten.

Flygning

Första flygning var avsedd att göras i december, 3 år efter Fugelsangs första färd, med denna blev uppskjuten av den vanliga anledningen vädret. Nästa försök blev först en kall april dag. Det blev några kastförsök för koll av tyngdpunkten som hamna mitt i kroppen och några veckor efter blev det bogsering. Det blev inte det först tänkta att släppa färjan från ryggen på bogserplanet utan det blev bogsering med kardborreband fäst i nosen och en lina till en 1/4 cub som agera bogserare (något för nasa att testa?). Den fick inte tillräckligt med fart i starten för att lyfta själv utan drogs upp i en gungande högalfa liknande stigning och flyger halvstallandes bakom cubben. Bortkoppling blev lite svår då kardborren inte ville släppa så diverse rollar och hårda svängar fick färjan att lossna och påbörja sin korta färd ner mot jorden.

Den ser verkligen äkta ut i luften och glider väldigt bra. Det enda som saknas är de 2 ljudbangarna när den går under mach 1 inför landningen. Den är förvånansvärd kul att flyga och när man bogserar så brukar det bli rollar och ryggflygningar bakom! Man får dock se till att inte vara för långt ifrån landningsbanan då det kan bli problem att ta sig hem, speciellt om man ha motvind.

Ca 1min kan man hålla sig uppe, största höjdförlusterna blir vid svängar.

Bromsen fungerar mycket bra, men har man för mycket fart när man använder den vill färjans nos stiga, och för mycket sidroder gör så att den går i spinn, vilket tar spännande många varv att dra sig ur.

Efter några flygningar så gjordes det

första försöket att landa med ställen ute, dock ramla färjan ned lite väl hårt så ställen gick sönder så dessa togs bort och nu hade man en 75gram lättare färja! Ett bogserläpp servo sattes in i nosen och ett litet nästan osynligt rör på undersidan där man trär in bogser linan fick bortkopplingen att gå mycket enklare.

Den flögs i Norberg på Kristiflygarträffen mellan regnet och hann bli en del rollar och ryggflygning bakom bogserplanet men fick snabbt landa då regnet föll ner i stor mängd igen men klädseln klara fukten och regnet helt ok och dekalerna som är lackade höll sig på plats.

Tyvärr har färjan fått sig 3 skador för mycket, den första var den mänskliga foten som tog ett steg i vänster vinge, andra gången blev färjan ett stopp för ett skenande plan som landa där motorerna gick av och den 3e skadan blev av 4kgs katten som hoppa ett hål i vingen.

Vad händer nu då?

Nu pågår bygget av en tank och 2 start-hjälpraketer CNC utskurna i frigolit som kommer skjuta upp färjan.

2 el motorer kommer kunna vector styras i höjdlid och en mix i sändaren kommer att kunna reglera varvtalet på de 2 motorerna och ge styrning i sidled. Ett gyro kommer att kopplas in för att hjälpa färjan att gå vertikalt uppåt. Tanken är att färjan skall skjutas upp som fullskalan och sedan kopplas loss och startmotor/tank paketet kommer landa med hjälp av en fallskärm.

Planer finns även på att bygga en större färja, denna gång Columbia och med ordentliga starka infällbara ställ med luckor och kanske med servostyrda lastluckor.

Ett mycket lyckat bygge med en del utmaningar som tog över 2 år och många byggtimmar för att återskapa den så likt som möjligt och en stor bonus att den flög mycket bättre än förväntat.

Text: Sebastian Jonsson
sebbeholm13@hotmail.com

Foto: Keijo Niemelä



Bogsering.



Discovery bakom sina hjälpraketer med tank.



Närbild av nosen.



Stort utbud av helikoptrar och radiokontroller

Ny butikschef

Vi har nu anställt Magnus som ny butikschef och han har mer än 20 års erfarenhet av modellflyg.

Utökat sortiment

Vi kommer att göra om flygavdelningen och utöka sortimentet med bl a helikoptrar, flygplan och tillbehör.

Futaba radiokontroll

T6EXP, 2,4 GHz för flygplan & helikopter. Flera modeller finns i lager. Artnr: 1-F4069
Ord pris 1.950 kr

NU 1.755 kr



robbe

Robbe helikopter

Blue Arrow XL RTF 2,4 GHz
Perfekt helikopter för nybörjare
Artnr: 1-S2510

NU 2.600 kr



**RC
RADIOSTYRT**

Garnisonsgatan 10 | Helsingborg
042-15 04 51 | rc@ail.se

ROBBE • GRAUPNER • HPI



Laget efter att segern var klar, Daniel, Oskar och Henrik.

Vi tränade, reste, tävlade och segrade!

Den 1 augusti träffades det svenska laget i Salonta, Rumänien, för junior VM i friflyg. Laget bestod av Daniel Åsberg, Henrik Westén och Oskar Findahl, samtliga flygare från Norbergs Flygklubb. Som lagledare fanns Per Findahl på plats. Den intensiva träningen under vintern och våren skulle nu testas på allvar. Henrik och Daniel är fortfarande nybörjare, medan Oskar är den rutinerade i laget. Målet för VM var för laget att lära och få erfarenhet för framtiden. Daniel och Henrik har bara flugit F1A ett år och VM var första tävlingen med två nya modeller så att sätta förhoppningarna för högt vore inte juste mot killarna. Oskar hade naturligtvis högre mål satta individuellt. Träningen inför mästerskapen hade bestått av massor av flygträning, deltagande i flera Världscuptävlingar, fysträning, förberedande av tävlingsutrustningen samt mental träning, allt det som faktiskt behövs för att vinna VM guld. Robert Hellgren och Per Findahl

har under träningen varit ledare och jobbat utifrån det träningsupplägg som Per arbetat fram under mångas års tävlande och som visat sig fungera mycket bra.

På kvällen den 1 augusti flögs de första träningsstarterna på det mycket stora fältet som ligger bara några kilometer från den Ungerska gränsen utanför staden Salonta. Träningen gick utmärkt och laget var redo för tävling. Men än återstod en träningsdag för laget och vi tränade ytterligare på morgonen den dagen, allt såg mycket bra ut. Taktiken för Daniel och Henrik var att plocka termik från marken. Detta gjorde grabbarna genom att Oskar var med ute med den som skulle flyga och de två gjorde sedan ett gemensamt beslut om när flygningen skulle ske. Med 17 nationer på plats fanns alltid många modeller att titta på samtidigt som Oskar är mycket säker på att plocka termik. Träningen pågick till lunch sedan var det modellkontroll för det svenska laget. På kvällen följde

sedvanlig invigning där de 17 deltagande nationerna fick visa upp sig.

Uppstigning vid 5:30 den första tävlingsdagen då F1A, segelmodellklassen, skulle flygas. Det var i denna klass som Norberg och Sverige hade fullt lag med tre tävlande. Trots att det var Daniel och Henriks första stora mästerskap visade de båda upp mycket stort lugn och genomförde den förutbestämda taktiken på ett suveränt sätt. Laget hade bestämt att Daniel och Henrik skulle flyga först i samtliga sju perioder så länge alla hade max flygtid, det finns alltid fler modeller att titta på i början av perioderna än i slutet vilket var till mer nytta för Henrik och Daniel än för Oskar. Sedan när Daniel och Henrik flugit skulle Oskar som är mer rutinerad kunna hitta egen luft i slutet av perioden eftersom han behärskar snurrekroksflygandet och kan då leta termik själv över större ytor. Det blev tre maxflygningar i den första perioden då flygtiden var 3,5 minuter.



Henrik med F1A modell före start.



Oskar förbereder F1B start.



Laget efter lyckad viftning.

Tre mycket väl genomförda flygningar och de mer meriterade lagen som Ryssland, USA och Ukraina tittade imponerat på det svenska lagets taktik.

Fortsatt bra

Tävlingen fortsatte bra för det svenska laget med bara maxflygningar under förmiddagen. Vädret var till vår fördel med svag vind och temperaturer upp mot 35 grader. När vi gick på lunchpaus efter start fyra så ryktades det om att vi var enda laget med alla max, vi var alltså i ledning! Efter lunch gick start fem bra, medan start sex blev det stora eldprovet för svenskarna. Daniels flygning var kritisk till maxtiden på 3 minuter. Trots intensivt viftande av laget för att få loss termik landade modellen 20 sekunder kort till maxen, trist... Men strax kom laget springande och sa att Daniels modell kolliderat med en annan modell på låg höjd. När det inträffar så säger reglerna att den tävlande får flyga om starten. Tidtagarna och lagledaren hade inte sett kollisionen så juryn tillkallades. Det behövdes vittnen för att styrka kollisionen, vilket laget snabbt fick fram så att Daniels omstart

godkändes. Henrik flög som nummer två och det blev stressigt för att försöka hinna med en bra termikblåsa som just släppte. Henrik blev lite sen i luften och laget hann inte kolla säkerheten riktigt vilket medförde att Henriks lina kolliderade med en annan glidflygande modell precis i kopplingsögonblicket. Det blev en enorm reky i Henriks modell, nästan som en explosion, i vilken höger vingpetsen bröts av. Nu lossnade inte vingpetsen, den bara knäcktes uppåt. Modellen flög inte som den skulle och kom ut från termiken och landade 40 sekunder kort till maxtiden. Efter Henrik flög Oskar, också en flygning som var kritisk, men det svenska laget lyckades vifta upp termik så att Oskar precis klarade maxtiden. Daniel avslutade start sex med en mycket säker maxflygning, skönt för det svenska laget. Inför den sjunde och sista starten hade Ukraina passerat oss i lagtävlingen. Det gällde nu för svenskarna att hålla i maxflygandet för att säkra en pallplats. I start sju inledde Oskar med en säker maxflygning och med den en biljett till den individuella finalen. Per reparerade Henriks modell medan resten av laget vän-

tade på termik för Daniel. Det var just nu ganska svårbedömt väder och laget väntade länge. Termiken kom till slut och även Daniel klarade sig vidare till finalen. Nu var det kort om tid kvar för Henrik att flyga den sista starten med den reparerade modellen. Laget valde ett bra tillfälle för Henrik att flyga och lagen från USA och Tyskland hjälpte svenskarna att vifta upp termik till Henrik. Helt enormt kul att se 40 ungdomar springa under den svenska modellen och vifta upp den sista maxflygningen för dagen!

När resultaten för den sista starten rapporterats in visade det sig att det Ukrainska laget hade en katastrofomgång och tappade massor av tid, det svenska VM guldmedaljen i lagtävlingen var i hamn, helt fantastiskt!

Inviduella finalen

Nu väntade den individuella finalen. Daniels taktik var som tidigare att plocka luften från startlinjen och eventuellt ta hjälp från de många hjälparna som säkert skulle vifta på andra modeller i finalen. Oskar valde att springa långt från startlinjen för att



Daniel tränar. Pelle släpper modellen.

eventuellt hitta egen luft som ingen annan skulle hinna med, två olika taktiker alltså för det svenska laget.

Oskars krafter var på upphällningen efter allt termikplockande under dagen och det kom inte någon bra luft. Starten räckte till en flygning på tre minuter vilket gav Oskar niondeplatsen i den individuella tävlingen. Daniels taktik fungerade bättre denna gång, en bra flygning som landade strax efter fyra minuter och gav Daniel en mycket meriterande sjätteplats i hans första mästerskap, bara att gratulera, mycket starkt fluget! Ryssland tog förstaplatsen i den individuella tävlingen med USA på andra plats. Henrik slutade på 17 plats, också det en mycket bra placering i det första mästerskapet för Henrik.

Den andra tävlingsdagen flögs F1B, gummimotorklassen, och Sverige hade Oskar med på startlinjen. Oskar genomförde tävlingen på ett lysande sätt, kanske hans bästa tävling någonsin hittills. Vid flera tillfällen plockade Oskar termiken först av alla som väntade på startlinjen och alla flög sedan på Oskars modell. De sju grundstarterna var snart avklarade utan några som helst problem och Oskar var klar för sin andra final. Oskar genomförde en perfekt flygning i finalen och landade efter drygt fyra minuter, vilket gav en mycket bra femteplats i tävlingen. Oskar hade naturligtvis hoppats på en högre placering eftersom han flög samtidigt som de killarna som placerade sig i topp. Men efter motor tiden drev Oskars modell mer ner i vind än de andra modellerna och där bar



Banketten.

det sämre än närmare startlinjen, lite oflyt för Oskar. Polen tog förstaplatsen och även här fick USA silver. Laget togs hem av Tyskland.

Nu var egentligen Sveriges VM över flygmässigt, den sista tävlingsdagen skulle F1P, motorklassen, flygas och här har Sverige inga tävlande. Men sent på kvällen innan tävlingen nämnde Oskar att

han någon gång skulle vilja flyga alla tre klasserna när vi satt med det tyska laget och käkade. Strax erbjöds Oskar att låna en modell till nästkommande dag. Oskar har aldrig flugit F1P förut så det skulle bli spännande. Juryn och tävlingsledningen godkände den mycket sena anmälan från det svenska laget och Oskar lyckades genomföra fyra flygningar. Modellen var

inte trimmad och motorn var nästan slut så den var svårstartad. En testflygning innan första start hanns med. I den första grundstarten flög naturligtvis det tyska laget först och Oskar skulle försöka få in en flygning när det återstod fem minuter av perioden. Oskar fick igång motorn och kastade. En fin flygning med kort motor tid, men modellen fusade direkt när mo-



Daniel och Henrik med Oskars F1B modell.



F1A Svenskar.



Det Sydkoreanska laget med F1B modeller.



En av bröderna Seifert från Tyskland med F1A-modell.



Miles Johnson USA kom tvåa i F1A.



F1B tjej från Ukraina.

torn stängde? Tiden blev 14 sekunder och omstart. Nu var det bråttom. De tyska juniorerna hjälpte Oskar att hämta modellen, sätta timern och fylla på soppa, två minuter kvar. Pluggen var trasig! Killarna sprang snabbt och hämtade en ny och bytte, 30 sekunder kvar. Oskar tog det lugnt, startade motorn och kastade när det var 10 sekunder kvar, imponerande, stort jubel från alla på startlinjen! Men efter att motorn stängde så fusade modellen på nytt. I stressen hade de tyska hjälparna kopplat linorna till timern fel när de skulle hjälpa Oskar. Oskar flög även start två, en kort flygning också. I start tre började det strula en del för det tyska laget så vi valde att avsluta flygandet. Oskar genomförde i alla fall alla tre tävlingsdagarna och fick samtidigt lära sig F1P-klassen!

Prisutdelningen

Prisutdelningen och banketten som följde efter reservdagen blev naturligtvis mycket lyckade för det svenska laget, en riktig höjdpunkt att se det svenska laget ta plats högst upp på pallen med nationalsången i bakgrunden. Banketten var också verkligen supertrevlig. Alla skulle ta kort på alla, jag har aldrig sett så många kort tagits och så många kramar delats ut på en bankett. Det finns hopp för ungdomen och för friflyget!

När VM var avslutat flögs Salonta Cup, Rumäniens Världscup tävling. Oskar, Per och Kosma Huber, alla från Norbergs Flygklubb deltog i klass F1A medan Henrik och Daniel valde att avstå tävlingen. Vädret var bra under dagen och Per tog sig till final i det stora startfältet. Oskar tappade lite tid i två starter och fick alltså inte vara med i finalen. Kosma tappade också tid i en start och missade finalen. Drygt 20 tävlande hade klarat sig vidare till den första finalflygningen då 5 minuter skulle flygas. Per gjorde en mycket bra start med sin flappermodell och klarade precis 5 minuter. Det visade sig att också Jenő Vörös från Ungern klarat maxtiden så en ny finalflygning på sju minuter fick genomföras. Per väntade på att Jenő skulle flyga och flög sedan i samma luft som honom. Det mörknade rejält, men tidtagarna hade ändå inga problem att följa modellerna till marken när de landade drygt en kilometer bort. Per segrade med en minuts marginal, en säker seger som gav Per fina poäng i Världscupen. Per ligger i skrivande stund på andra plats i den totala Världscupen, leder gör Sergey Makarov, Ryssland.

Nu återstod bara hemresa för svenska. Daniel och Henrik med mammorna AnnMarie och Helén hade ett par dagars besök i Budapest inplanerat innan fligheten hem. Per och Oskar åkte till Balaton och vilade en dag innan bilen styrdes mot Sverige.

Per Findahl,
stolt lagledare för det
svenska juniorlaget i friflyg 2010

Resultat individuellt F1A

PLACE	NAME	COUNTRY	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	Fly off 1	Fly off 2	Total
1	SINSKIY DENIS	RUSSIA	210	180	180	180	180	180	180	300	295	1290
2	JOHNSON MILES	USA	210	180	180	180	180	180	180	300	286	1290
3	NALDEV ALIM	RUSSIA	210	180	180	180	180	180	180	300	250	1290
4	CRINTESCU ADRIAN	ROMANIA	210	180	180	180	180	180	180	300	240	1290
5	PARIS GUILLAUME	FRANCE	210	180	180	180	180	180	180	270		1290
6	ASBERG DANIEL	SWEDEN	210	180	180	180	180	180	180	254		1290
7	CHAILLOU MARTIN	FRANCE	210	180	180	180	180	180	180	231		1290
8	GRUSHKOVSKIY DMYTRO	UKRAINE	210	180	180	180	180	180	180	223		1290
9	FINDAHL OSKAR	SWEDEN	210	180	180	180	180	180	180	171		1290
10	NICULESCU MIHNEA	ROMANIA	210	180	180	180	180	180	180	166		1290
11	CHMIELEWSKI PIOTR	GERMANY	210	180	180	180	180	180	180	85		1290
12	HERWIG WILLI	CZECH REPUBLIC	210	180	180	180	180	180	180	0		1290
13	VOSEJKOVA TEREZA	UKRAINE	210	174	180	180	180	180	180			1284
14	BESCHASNYI ARTEM	USA	210	145	180	180	180	180	180			1255
15	CAI OLIVER	POLAND	210	180	180	180	180	140	180			1250
16	KOPACZ MATEUSZ	SWEDEN	210	180	180	180	180	131	180			1241
17	WESTEN HENRIK	USA	172	172	180	180	180	168	180			1230
18	TETRICK LOGAN	CZECH REPUBLIC	210	180	180	180	180	180				1229
19	JURINA MAREK	BULGARIA	144	180	180	180	180	180				1224
20-21	DIMITROV VENTISLAV	SLOVAKIA	194	145	180	180	165	180				1210
22	BETAK MATEJ	CROATIA	131	179	180	180	180	180				1190
23	HRASTOVEC MAJA	LATVIA	195	180	180	180	95	180				1180
24	PLUME ANRIUS	HUNGARY	167	113	180	180	180	180				1179
25-26	TOTH KRISTOF	RUSSIA	210	180	180	180	69	180				1179
27	UTIZHEV ISLAM	UKRAINE	210	180	180	180	180	157				1157
28	KUTAS SERGEI	ROMANIA	210	176	180	180	51	180				1145
29	SERBAN GARIUS	GERMANY	210	114	180	180	180	119				1141
30	MAUSSON VALENTIN	FRANCE	210	129	74	180	180	180				1133
31	ZACHARA SAMUEL	SLOVAKIA	210	180	180	52	151	180				1113
32	PAVICHIEVZ MATTEO	CROATIA	155	180	180	55	180	179				1109
33	SIFART ROK	SLOVENIA	145	187	72	49	180	180				1087
34	ROSSLER DANIEL	CZECH REPUBLIC	146	180	180	49	180	180				1083
35	LIETZ SARAH	GERMANY	210	104	180	180	180	173				1083
36	GUMIENNY PRZEMYSŁAW	POLAND	210	178	180	180	114	120				1052
37	LEMUT MIHA	SLOVENIA	166	67	180	126	180	154				1052
38	BARBAROV NICOLAY	BULGARIA	210	99	180	180	87	180				1042
39	SZABO VIKTOR	HUNGARY	193	180	60	180	180	119				1020
40	SIFART CRT	SLOVENIA	154	144	180	180	87	180				1009
41	CHO YOUNGWO	SOUTH KOREA	126	128	180	180	136	180				877
42	SAVOVA MARIYANA	BULGARIA	210	126	180	180	0	180				826
43	VALDOVSKIS LAURIS	LATVIA	99	66	180	56	180	101				826
44	POTOCKY SIMON	SLOVAKIA	0	0	0	0	0	0				0
	KRUSEK LUKA	CROATIA	0	0	0	0	0	0				0

Resultat lag F1A

PLACE	COUNTRY	COMPETITOR 1	s	COMPETITOR 2	s	COMPETITOR 3	s	TOTAL
1	SWEDEN	FINDAHL OSKAR	1290	ASBERG DANIEL	1290	WESTEN HENRIK	1241	3821
2	USA	JOHNSON MILES	1290	CAI OLIVER	1255	TETRICK LOGAN	1230	3775
3	RUSSIA	SINSKIY DENIS	1290	NALDEV ALIM	1290	UTIZHEV ISLAM	1179	3759
4	UKRAINE	GRUSHKOVSKIY DMYTRO	1290	BESCHASNYI ARTEM	1284	KUTAS SERGEI	1179	3753
5	ROMANIA	CRINTESCU ADRIAN	1290	NICULESCU MIHNEA	1284	KUTAS SERGEI	1157	3737
6	FRANCE	CHAILLOU MARTIN	1290	PARIS GUILLAUME	1290	MAUSSON VALENTIN	1141	3721
7	POLAND	CHMIELEWSKI PIOTR	1290	KOPACZ MATEUSZ	1250	GUMIENNY PRZEMYSŁAW	1083	3623
8	CZECH REPUBLIC	VOSEJKOVA TEREZA	1290	JURINA MAREK	1229	ROSSLER DANIEL	1095	3614
9	GERMANY	HERWIG WILLI	1224	RICHTER MATTHIAS	1145	LIETZ SARAH	1087	3522
10	BULGARIA	DIMITROV VENTISLAV	1290	BARBAROV NICOLAY	1053	SAVOVA MARIYANA	1009	3286
11	SLOVENIA	SIFART ROK	1109	LEMUT MIHA	1060	SIFART CRT	1042	3211
12	SLOVAKIA	BETAK MATEJ	1224	ZACHARA SAMUEL	1133	POTOCKY SIMON	826	3185
13	CROATIA	HRASTOVEC MAJA	1210	PAVICHIEVZ MATTEO	1113	KRUSEK LUKA	0	2332
14	HUNGARY	TOTH KRISTOF	1180	VIKTOR SZABO	1062			2232
15	LATVIA	ANRIUS PLUME	1190	VALDOVSKIS LAURIS	877			2067
16	SOUTH KOREA	CHO YOUNGWO	1020					1020

Resultat individuellt F1B

PLACE	NAME	COUNTRY	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	Fly off	Total
1	SKIBICKI BARTLOMIEJ	POLAND	180	180	180	180	180	180	180	300	1260
2	PACELLI BRIAN	USA	180	180	180	180	180	180	180	290	1260
3	FUX CHRISTIAN	GERMANY	180	180	180	180	180	180	180	278	1260
4	SEIFERT DANIEL	GERMANY	180	180	180	180	180	180	180	260	1260
5	FINDAHL OSKAR	SWEDEN	180	180	180	180	180	180	180	253	1260
6	WARAKOMSKI MACIEJ	POLAND	180	180	180	180	180	180	180	246	1260
7	DOERNER BREDE	USA	180	180	180	180	180	180	180	242	1260
8	SEIFERT PHILIPP	GERMANY	180	180	180	180	180	180	180	230	1260
9	PONOMAREV OLEKSANDER	UKRAINE	180	180	180	180	180	180	180	198	1260
10	ANCA ANDREI	ROMANIA	180	180	180	180	180	180	180	154	1260
11	LYCHAGIN ALEXEY	RUSSIA	180	179	180	180	180	180	180		1259
12-13	MIHAILOV PLAMEN	BULGARIA	180	178	180	180	180	180	180		1258
12-13	PASKAUSKAS MARTYNAS	LITHUANIA	179	180	180	180	180	180	180		1258
14	SINSKIY DENIS	RUSSIA	180	176	180	180	180	180	180		1248
15	MACKUS TOMAS	LITHUANIA	180	180	180	166	180	180	180		1246
16	LATY JULIEN	FRANCE	180	164	180	180	180	180	180		1244
17	LEVIN VASILY	RUSSIA	180	180	163	180	180	180	180		1243
18-19	MIKALUSKAS TADAS	LITHUANIA	180	180	171	171	180	180	180		1242
18-19	PUGACH KATERINA	UKRAINE	180	180	180	180	180	180	180		1242
20	ANCANS JURIS	LATVIA	180	180	169	162	180	180	180		1231
21	AGAFONOV JURIS	LATVIA	180	180	180	132	180	180	180		1212
22	STEFANCHUK ANDRIY	UKRAINE	180	180	180	114	180	180	180		1194
23	BILEWICZ NATALIA	POLAND	180	180	180	180	108	180	180		1188
24	VALEANU ZORIN	ROMANIA	180	180	180	103	180	180	180		1183
25	MALKHASIAN SEVAK	USA	180	155	180	118	180	180	180		1173
26	NICULESCU MIHNEA	ROMANIA	180	180	180	180	86	180	180		1166
27	SAVOVA MARIYANA	BULGARIA	180	134	128	180	180	180	180		1162
28	DROBISZOVA HANA	CZECH REPUBLIC	180	156	97	180	180	180	180		1153
29	MALENICKY JAROSLAV	CZECH REPUBLIC	180	180	180	180	180	180	68		1148
30	COUTINEAU PAUL	WC 2008	101	160	180	131	180	180	180		1112
31	DIMITROV VENTISLAV	BULGARIA	163	180	180	180	180	9	142		1034
32	KRATKY VIT	CZECH REPUBLIC	60	180	180	180	100	133	180		1013
33	KANG DONGHYEONG	SOUTH KOREA	79	180	115	101	108	85	180		848
34	CHO YOUNGWO	SOUTH KOREA	124	96	107	16	180	180	107		810
35	KANG BYUNGJO	SOUTH KOREA	122	130	67	55	95	37	180		686

Resultat lag F1B

PLACE	TEAM NAME	COMPETITOR 1	COMPETITOR 2	COMPETITOR 3	TOTAL
1	GERMANY	FUX CHRISTIAN 1260	SEIFERT DANIEL 1260	SEIFERT PHILIPP 1260	3780
2	RUSSIA	LYCHAGIN ALEXEY 1259	LEVIN VASILY 1243	SINSKY DENIS 1248	3750
3	LITHUANIA	MIKALUSKAS TADAS 1242	PASKAUSKAS MARTYNAS 1258	MACIUS TOMAS 1246	3746
4	POLAND	SKIBICKI BARTLOMIEJ 1260	WARAKOMSKI MACIEJ 1260	BILEWICZ NATALIA 1189	3708
5	UKRAINA	PONOMAREV OLEKSANDER 1260	STEFANCHUK ANDRIY 1194	PUGACH KATERYNA 1242	3696
6	USA	PACELLI BRIAN 1260	DOERNER BREDE 1260	MALKHAS'YAN SEVAK 1143	3663
7	ROMANIA	ANCA ANDREI 1260	NICULESCU MIHNEA 1166	VALEANTU ZORIN 1183	3609
8	BULGARIA	SAVOVA MARIYANA 1162	MIHAILOV PLAMEN 1258	DEMITROV VENTISLAV 1034	3454
9	CZECH REPUBLIC	DROBISZOVA HANA 1041	MALENICKY JAROSLAV 1260	KRATKY VIT 1013	3314
10	LATVIA	ANCANS JURIS 1231	AGAFONOV JURIS 1212		2443
11	SOUTH KOREA	KANG DONGHYEONG 848	KANG BYUNGJO 686	CHO YOUNGWOOD 810	2344
12	SWEDEN	FINDAHL OSKAR 1260			1260
13	FRANCE	LATY JULIEN 1244			1244

EM-guld till DreamTeam



Guldlaget på pallen.

I år gick EM i friflyg i Vize, Turkiet. Det lag som Sverige ställde upp med var följande: F1A: Per Findahl, Robert Hellgren och Mikael Holmbom. F1B: Thorvald Christensen, Bror Eimar och Gunnar Wivardsson. Lagledare: Sofia Holmbom

Vi åker ut på fältet längs en liten dammig traktorväg. Ett stort åskmoln är på väg. Vi hinner med ett par träningsstarter innan ovädret kommer. Regnet vräker ner. Oväd-

ret drar över lika snabbt som det kom och vi blickar ut över ett stort fält som gnistrar i solskenet. Längre bort syns solrosodlingar och en liten vindmölla. Här skall Europamästerskapet avgöras. Inga mer oväder kom men det följs av kraftiga vindar under de kommande dagarna.

I år hade vi bestämt att flyga världscup-tävlingen före mästerskapet som träningsläger för laget. Det var ett bra beslut och vi

hade stor nytta av det under mästerskapet då vi kunde finslipa detaljer och jobba oss samman.

Starka vindar

Dags för världscuptävling och F1A dagen flögs först. Det var riktigt starka vindar under dagen och det var bara två personer som flög fullt. Att de svenska flygarna höll sig bland de tio bästa vittnade om att formen var god och att något stort var på gång.

Dagarna efter mojnade vinden något. I F1B klassen visade svenskarna också framfötterna. Thorvald gick längst och kom 4:a, en ynka sekund från pallen.

Arrangörerna har problem med bl.a. tidtagningen under världscuptävlingen. De lyssnar på oss deltagare och tar till sig våra synpunkter. Under ledning av Yalcin Olgun organiserar man om tidtagarna och det blir succé.

Det är sommar och det är mycket hett. Det finns ett stort tält och en läktare där man kan få skugga, det finns vattenkloster ute på fältet och matservering, det kan inte bli mycket bättre.

Några träningsdagar går och det börjar dra ihop sig.

EM-tävlingarna börjar med powerklassen F1C. I den avgörande 7 minutaren var det sekundstrid för placeringarna.



Sofia Holmbom.

Friflyg

Segrande ur flyoffen gick Ewegeny Verbitski, Ukraina tätt följd av Tarik Jusufbasic, Bosnien & Hertzegovina och Leonid Yakovenko, Ryssland.

På F1B dagen var det väldigt lugnt på morgonen och i de första starterna cirkla-

de modellerna mer eller mindre över startlinjen. Hämtarna hade ett enkelt jobb och flera modeller fångades i luften. Vi hade två svenskar med i finalen, Gunnar och Bror. Victors Rosonoks, Lettland, vann överlägset över Marian Popescu, Rumänien, och trean Paul Coutineau, Frankrike. Gunnar slutade 9:a och Bror 14:e.

Höga förväntningar

Trots många år i landslaget för alla tre F1A-flygarna har de aldrig varit med tillsammans i samma lag. Förväntningarna var höga både från dem själva och oss övriga i laget men också från andra na-

tioner. I F1A talades det egentligen bara om ett favoritlag på fältet och det var Sverige. Skulle de hålla för förväntningarna? Först ut var Mikael och han satte första maxen säkert. Per och Robert gjorde lika-

dant. Sen fortsatte det med Maxar under resten av dagen. Det var svårflug och endast 18 av 75 tog sig till final. Sverige var enda laget med alla tre man i flyoff så lagguldet var bärgat. Väl i flyoffen föll alla tre svenskarna ur i den första 5 minutaren. Det krävdes en 10 minuters flyoff för att kora vinnaren i årets mästerskap. Segrare blev Nikolay Y Nikolov, Bulgarien och Cetin Kargin, Turkiet blev tvåa. Trea blev John Carter, Storbritannien. Svenskarna placerade sig individuellt topp tio.

Jubel

Det största jublet under prisutdelningen kom när det svenska guldlaget klev upp

på pallen. Att få stå där på pallen tillsammans och ta emot hyllningarna från alla flygare var underbart.

Jag ser redan nu fram emot nästa års VM. F1A och F1B laget blir samma som

nu under EM och tillsammans utgör de ett lag av duktiga flygare som arbetar bra ihop på fältet. Det ser med andra ord lovande ut...

Jag vill också passa på att tacka laget för ett bra genomfört mästerskap och även rikta ett tack till vår supporter Signe som hjälpte oss under mästerskapet.

Gå gärna in på hemsidan för EM och se lite fler bilder och utförligare resultat. <http://www.ec2010turkey.com>

Sofia Holmbom

Lagledare

Friflyglanslaget 2010.



Mikael, Robert och Per efter segerbeskedet.



Friflyglanslaget 2010. Övre raden: Robert Hellgren, F1A, Mikael Holmbom, F1A, Gunnar Wivardsson, F1B, Bror Eimar, F1B, Thorvald Christensen, F1B, Per Findahl, F1A. Nedre raden: Sofia Holmbom, lagledare, Signe Wivardsson, supporter.



Thorvald Christensen





Hett SM i Stunt 2010

Ett molnfritt Johannisbergs flygfält i Västerås med stekande sol, klabbig värme och näst intill obefintlig vind var förutsättningarna för årets SM i linflyg.

Västerås är lite av klassisk linflygmark och här har sedan 1981 – då den mycket fina asfaltcirkel blev klar – arrangerats ett flertal trevliga SM. I slutet av 70-talet fanns här en stor ungdomsverksamhet så Västerås

MFK fick hjälp av kommunen att finansiera hela arbetet med cirkeln. Nu var detta åter platsen där sveriges bästa stuntflygare skulle koras!

Till Stunt F2B var sju deltagare anmälda vilket får anses som ganska hyggligt numera. Extra kul att två av deltagarna – Claes Samuelsson och Raimo Barck – var nya i F2B sammanhang! Claes Samuelsson har dominerat i semistunt de senaste åren och det har bara varit en tidsfråga innan klivet upp till F2B skulle tas. Raimo har åter kommit igång med stuntflygandet efter ett antal års uppehåll, kull!

Efter sedvanlig samling vid tio-tiden på

förmiddagen för genomgång av dagens program, starttider, startavgifter m m så körde vi igång.

En nyhet för årets SM var att föreningen SLIS (Sveriges linflygares intressefrämjande av stunt) instiftat ett vandringpris i form av en pokal samt ett diplom som båda delas ut till SM-vinnaren i F2B. Priset är uppkallat efter sveriges kanske mest kände linflygare genom tiderna – Ove Andersson. (Läs mer om priset i en separat artikel.)

Tävlingen avlöpte utan några incidenter.

Den lilla vinden som var vände lite fram och tillbaka och skapade en aning besvär för vissa men vi hade i stort sett perfekta förhållanden under hela dagen.

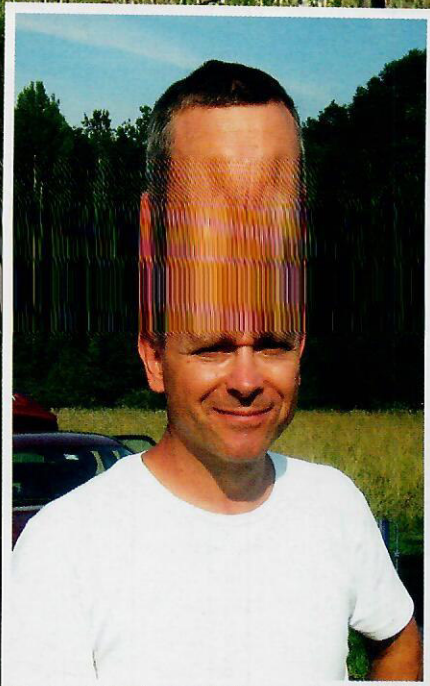
Tyvärr drog sig Claes Samuelsson ur på grund av osäkerhet kring modellen men han var på plats i alla fall för att kika på tävlingen. Förhoppningsvis har allt löst sig med modellen till Nordiska Mästerskapen i Karlskoga i september. 6:an Jerker Vinnå

hade två modeller med sig men valde att flyga med sin Fox.35 försedd Oriental. Jerker har kommit tillbaka efter ett långt uppehåll från linflygandet och har blivit rejält biten igen!

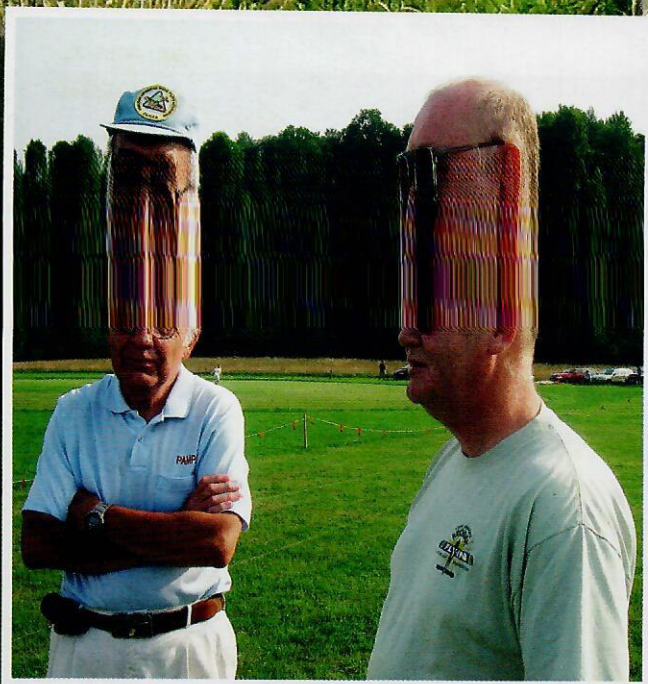
Raimo Barck placerade sig på 5:e plats med sin fina ARF Strega försedd med en RO-Jett motor (tillverkas av Dub Jett, USA). Mellan flygningarna blir det naturligtvis en hel del snack om motorer, modeller, byggen och upplevelser. Raimo som för något år sedan var över till USA och deltog på världens största linflygträff – Brodak fly In – hade massor av roliga minnen att dela med sig

av. Ytterligare en anledning att åka på tävlingar! Undertecknad fick den här gången nöja sig med 4:e platsen. Nu funkade äntligen motor, tank, bränsle och modell perfekt så jag har tyvärr inget att skylla på...

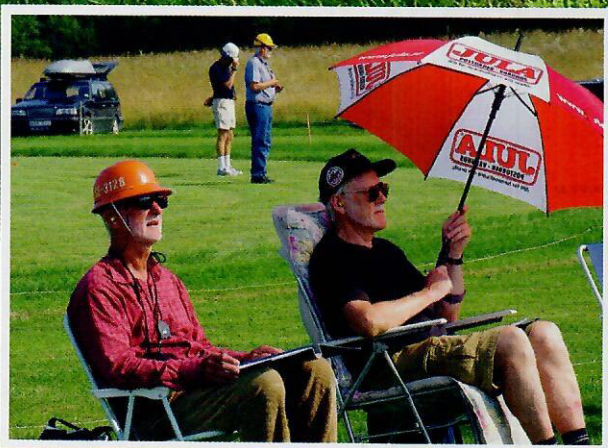
3:an Lennart Nord flög säkert som vanligt med sin fina Ark-47. Lennart har höjt sig flera snäpp med den här karran och det har gett resultat.



Så här glad är man när man just blivit svensk mästare i stunt.



Ove Andersson och Raimo Barck snackar lite mellan flygningarna



Willy Blom och Stellan Norström gjorde som vanligt en gedigen domarinsats.



Ove Andersson från Västerås är still going strong. Ove vann sitt första SM i stunt 1966 och är ännu med och krigar i toppen. Idag fick han dock se sig slagen av en annan suverän – Staffan Ekstöm.

Staffan har tränat en hel del den här säsongen och jag tyckte också att det märktes. Speciellt i de kantiga manövrerna som hade mycket snygga passager mellan hörnen, vilket fick hörnen att se mer distinkta

satsa på något helt nytt. Det ska bli riktigt roligt att se vad han hittat på. Så mycket kan i alla fall avslöjas att det kommer att sitta en PA .75:a i nosen!

Duktiga domare

Våra duktiga domare Stellan Norström och Willy Blom hade bara möjlighet att vara med på lördagen och några andra domare



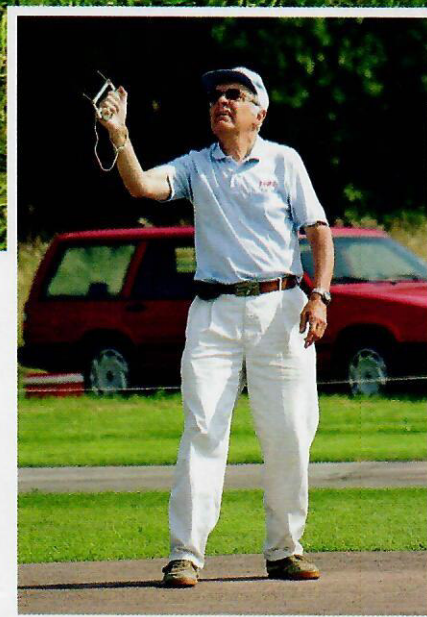
Pokalen och diplomet som instiftats av föreningen SLIS och som uppkallats efter Ove Andersson.



Ove Andersson tvåa, Staffan Ekström etta och Lennart Nord blev trea.



Raimo Barck i "flyg-mode"!



Ove Andersson på hemmaplan fick nöja sig med andraplatsen.

måste självklart fler domare fram. Vi har ju även tappat deltagande stunflygare de senaste åren, så problemet stannar tyvärr inte bara vid domarbristen. Frågan är hur vi kan attrahera fler till vår trevliga linflyggen och linflyget överhuvudtaget.

Själv åkte jag hem sent på lördagkvällen efter SLIS årsmöte och bankett. Missade därmed tyvärr söndagens aktiviteter. Semistuntävlingen flögs på söndagen och dömdes av Ove Andersson. I ett betydligt blåsigare väder kunde rutinerade Rudolf

Ross (firade sin 80-årsdag i våras!) knipa en första plats tätt följd av Björn Olsson

på andra plats också han från Karlskoga MFK. Arne Frinndal, Lidingö MFK tog hand om bronset.

Hoppas att fler upptäcker denna klassiska modellflyggen och hittar till någon träff eller tävling framöver.

Till sist vill jag passa på att tacka arrangerande klubben Galax, domare och medhjälpare som gjorde detta SM i linflyg till en mycket minnesvärd tillställning!

Niklas Löfroth, Karlskoga MFK

Resultat från SM och RM, 14-15 augusti 2010

Västerås MFK och SLM-linflygfält, Johannisberg.

F2A Speed SM 2010

Plac.	Deltagare	Klubb	SWE-nr	Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Bästa tid
1	Per Stjärnesund	Västerås MFK	8208	287,0	292,0	-	292,0
2	Therese Stjärnesund Jr.	Västerås MFK	59867	262,6	-	-	283,9
3	Göran Fällgren	MFK Galax	998	-	225,2	229,4	229,4
	B-Å Fällgren	Karlskoga MFK	5015	-	-	-	0
	Jan Gustafsson	Västerås MFK	2364	-	-	-	0
	B-O Samuelsson	MFK Galax	228	-	-	-	0

F2C Team Racing SM 2010

Plac.	Deltagare	Klubb	SWE-nr	Heat 1	Heat 2	Heat 3	Heat 4	Final
1	Per Stjärnesund Jan Gustafsson	Västerås MFK Västerås MFK	8208 2364	3.15.6	4.09.0	3.16.7	-	7.10.1
2	B-O Samuelsson Kjell Axtelius	MFK Galax MFK Galax	228 220	3.29.4	3.19.5	4.14.7	3.30.4	7.20.8
3	Ingemar Larsson Stefan Sjöholm	Vänersborg MFK Vänersborg MFK	4352 30955	3.53.3	3.34.7	3.27.5	-	7.22.1
4	Mats Bejhem Göran Olsson	MFK Galax MFK Red Baron	13089 1362	5.00.9	3.44.2	-	-	-
5	Håkan Östman Ulf Nygren	Väsby MF Östersunds MFK	13526 59388	44 v.	27 v.	54 v.	66 v.	-

Semispeed

Plac.	Deltagare	Klubb	SWE-nr	Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Bästa tid
1	Ola Murelius	MFK Red Baron	1342	-	151,7	153,8	153,8
2	Jonathan Karlsson Jr.	Karlskoga MFK	68960	147,2	150,8	149,4	150,8
3	Jerker Vinnå	MFK Red Baron	1223	139,0	-	-	139,0

Goodyear Racing RM 2010

Plac.	Deltagare	Klubb	SWE-nr	Heat 1	Heat 2	Final
1	Niklas Karlsson B-Å Fällgren	Karlskoga MFK Karlskoga MFK	21342 5015	4.38.4	4.50.1	9.24.1
2	Lennart Nord Jerker Vinnå	MFK Red Baron MFK Red Baron	56192 1223	9.24.2	6.39.2	10.30.0
3	Göran Olsson Mats Bejhem	MFK Red Baron MFK Galax	1362 13089	4.44.3	-	-
4	Ulf Nygren Håkan Östman	Östersunds MFK Väsby MF	59388 13526	-	-	-

F2B Stunt SM 2010

Plac.	Deltagare	Klubb	SWE-nr	Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Tot.
1	Staffan Ekström	Trelleborgs MFK	5639	1994	2020	2075,5	4095,5
2	Ove Andersson	Västerås MFK	387	1942	1903,5,5	2057	3999
3	Lennart Nord	MFK Red Baron	56192	1771,5	1585,5	1900	3671
4	Niklas Löfroth	Karlskoga MFK	23803	1641	1699	1788	3487
5	Raimo Barck	Uppsala MFK	7515	1107	1083,5	-	2190,5
6	Jerker Vinnå	MFK Red Baron	1223	969	873,5	801,5	1842,5

F2D Combat SM 2010

Plac.	Deltagare	Klubb	SWE-nr	1	2	3	4	5	6
1	Niklas Karlsson	Karlskoga MFK	21342	V ₂ (596)	V ₆ (340)	V ₁₂ (496)	V ₁₃ (340)	V ₁₅ (216)	V ₁₆ (364)
2	B-Å Fällgren	Karlskoga MFK	5015	V ₄ (192)	V ₈ (180)	F ₁₂ (440)	V ₁₄ (0)	F ₁₆ (56)	
3	Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	61801	V ₃ (348)	V ₉ (310)	F ₁₀ (340)	F ₁₅ (160)	V ₃₋₄ (338)	-
4	Lukas Östman Jr	Väsby MF	71560	V ₁ (140)	F ₈ (68)	V ₁₀ (410)	F ₁₃ (79)	F ₃₋₄ (50)	-
4	Håkan Östman	Väsby MF	13526	F ₂ (398)	V ₇ (280)	V ₁₁ (278)	F ₁₄ (Disk)	F ₃₋₄ (wo)	-
6	Marie Ohlzon	Karlskoga MFK	62874	V ₅ (358)	F ₉ (66)	F ₁₁ (104)	-	-	-
7	Lennart Nord	MFK Red Baron	56192	F ₃ (292)	F ₆ (282)	-	-	-	-
7	Tobias Gustafsson Jr	Vänersborgs MFK	68649	F ₄ (-14)	F ₅ (258)	-	-	-	-
7	Jonathan Karlsson Jr	Karlskoga MFK	68960	F ₁ (22)	F ₇ (28)	-	-	-	-

Semistunt RM 2010

Plac.	Deltagare	Klubb	SWE-nr	Omg. 1	Omg. 2	Omg. 3	Tot.
1	Rudolf Ross	Karlskoga MFK	801	750	908	931	1839
2	Björn Ohlzon	Karlskoga MFK	61801	901	925	305	1826
3	Arne Frinndal	Lidingö MFK	6780	97	928	873	1801
4	Leif Sundvall	Lidingö MFK	18019	702	867	833	1700
5	Hannes Brattgård Jr.	Lidingö MFK	67974	671	694	748	1442
6	Tobias Gustafsson Jr.	Vänersborgs MFK	68649	618	649	669	1318
7	Micha Savemo Jr.	Vänersborgs MFK	69305	65	250	280	530

Semistunt Junior RM 2010

Plac.	Deltagare	Klubb	Tot.
1	Hannes Brattgård	Lidingö MFK	1442
2	Tobias Gustafsson	Vänersborgs MFK	1318
3	Micha Savemo	Vänersborgs MFK	530

Västerås MFK och SLM-linflygfält, Johannisberg.

Lag-SM 2010

Plats	Klubb	F2A	F2B	F2C	F2D	Totalt
1	Karlskoga MFK	-	6	-	9+8+7+4+2	36
2	Västerås MFK	9+8	8	9	-	34
3	MFK Galax	7	-	8+3	-	18
4	MFK Red Baron	-	7+4	3	2	16
5	Väsby MF	-	-	2,5	5,5+5,5	13,5
6	Vänersborgs MFK	-	-	7	2	9
6	Trelleborgs MFK	-	9	-	-	9
8	Uppsala MFK	-	5	-	-	5
0	Östersunds MFK	-	-	2,5	-	2,5

Cirkelchef och Domare:

F2A:	Kjell Axtelius (C) Mona Gustafsson (Tidt)	F2C:	Kjell Axtelius (C) Göran Fällgren (D)
F2B:	Håkan Friberg (C) Stellan Norström (D) Willy Blom (D)	F2D:	Stefan Karlsson (C) Bengt-Olof Samuelsson (D)
Semistunt:	Ove Andersson (D) Lennart Nord (D)		

Ove Andersson Priset och Ove Andersson Pokalen



Ove Andersson Priset är ett exklusivt diplom som trycks i storleken 30x40 cm och ramas in i en guldram. Just detta exemplar hänger numera på en vägg hemma hos Staffan Ekström... Ove Andersson Pokalen kommer förhoppningsvis att göra det extra prestigefyllt att vinna SM i F2B. Frågan är bara vem som ska kunna rå på Staffan?

- Nytt vandringspris till SM-vinnaren av linstyrt konstflyg - F2B

SLIS har instiftat ett prestigefyllt vandringspris i form av en pokal samt ett diplom till SM-vinnaren i F2B. För ett par år sedan beslöt SLIS styrelse att skapa ett vandringspris vilket nu äntligen blivit verklighet. Priset är finansierat i sin helhet genom sponsring.

Inspiration till detta pris kom från början från amerikanarnas "Walker Cup", VM-vinnarens "Steve Wooley Cup" och listan över SM-vinnare som sammanställdes i samband med artikeln om Ove Andersson i tidningen Lina för 10 år sedan.

Från början tänkte vi oss en pokal med

en rejält tilltagen sockel med plats för alla SM-vinnare sedan 1950-talets början och framåt. Men att administrera den årliga graveringen upplevdes som krångligt. Efter en hel del tänkande kom vi fram till en annan lösning. Priset delades upp i två delar! Del 1 är ett exklusivt inramat diplom som vinnaren får behålla och del 2 är en vandringspokal som med detta upplägg inte behöver någon årlig gravyr.

Ove Andersson är troligtvis den person som betytt allra mest för svenskt linflyg i allmänhet och stuntflyg i synnerhet. Till att börja med genom överträffade sportliga

bedrifter som t ex 27 SM-titlar och pallplatser på både VM och EM men också genom lång tids arbete i SLIS styrelse samt att han på egen hand jobbat för att få fler utövare till denna roliga modellflyggen. Ingen i Sverige har tränat lika hårt och varit så hängiven F2B.

Alla involverade som arbetat fram priset tycker att det känns jättekul och mycket trevligt att på detta sätt få hedra och hylla Ove Andersson genom dessa två priser.

Niklas Löfroth

EM i Vattenflyg... öh, F3A



Bernt Olsson väntar på starttillstånd. (foto: Roger Larsson)

Om vi börjar med sammanfattningen först eftersom den är lättast – regnet bara öste ner, varje dag, hela veckan!

Vi, huskorset och jag, tog flyget från Göteborg till Wien. Därifrån reste vi rakt västerut för att kunna åka över de värsta bergen och de häftigaste passen just bara för att få se det bästa av Österrike. Annars hade kortaste vägen till Kapfenberg, där EM arrangerades, gått via motorväg direkt från huvudstaden i sydvästlig riktning.

Från naturupplevelseståndpunkt slår detta land det mesta men om landet var vackert var ortsnamnen desto fulare. Vad sägs om platser som Gurk och Judenburg? Madame och jag ankom tävlingsplatsen tisdagen den 31 augusti men det svenska landslaget hade då redan varit på plats en vecka.

– Vi var först i Trollhättan och tränade och sedan åkte vi hit och tränade, berättar Roger Larsson från MFK Bunten i Norsjö i Västerbotten. Jag och Tommy flög så mycket vi orkade på Trollhättanfältet, ivrigt tillrättavisade av Gunnar Karlsson och Roland Lind. Vädret var hyfsat soligt men

riktigt blåsig för vindmätaren visade oftast 8-14 meter per sekund. På söndag anslöt även Bernt Olsson och vi hade en riktigt givande dag. Jag fick ihop 30 starter över helgen och Tommy ungefär lika många.

Svenska uppställningen

Landslaget ja! Här deltog Bernt Olsson, Stenungsunds MFK, för vilken gång i ordningen medan Roger Larsson var ny i "internationella gänget", fast han har avverkat tre NM. Tommy Stenlund, även han från Bunten, har tidigare axlat landslagsdräkten, nämligen vid VM 2005 samt EM -08, och så i år då.

Bernt flög en Axiome med en YS 175 CDI (så gjorde även franska landslaget) – en ny motor med 1 millimeter längre slag samt mer kraft än föregångaren. "Nyningen" beräknas komma ut på marknaden näst år.

– Förmodligen går det nu inte att få in en större slagvolym i detta vevhus, tror Bernt, som ju importerar YS-motorer.

Även Tommy hade en likadan motor i sin Xigris medan Roger å sin sida spakade en Integral med en elmotor från Hacker.

När vi ändå är inne på motorfronten kan nämnas att en tvåtaktare deltog (Webra 145) och ett antal fyrtaktare från YS, resten var elmotorer av olika slag. Hacker visade exempelvis sin nya outrunner, Q80. Ett par motorer stannade i grundomgången, eldrivna sådana, förmodligen på grund av regnvatten i förgasa... öh, i någonting, men ingen kraschade.

På träningsfältet

På plats i Kapfenberg hade killarna dragit direkt mot ett av träningsfälten.

– Vädret var mulet och regnskurigt hela förmiddan första dagen för att sedan spricka upp och bli jättevarmt på eftermiddagen. Ingen vind alls, helt dött i luften, vilket kändes konstigt efter att ha tränat i halv storm hela helgen i Trollhättan, säger Roger.

På fredagens morgon var svenskarna uppe med tuppen och anlände träningsfältet 07.20. Killarna körde tre repor var. Vädret var hyfsat men disigt och inte alltför varmt.

– Mina två första starter kändes slarviga så jag tog en 5-6 kilometer rask promenad

uppför en väg mellan bergen för att rensa tankarna. Mycket vackert och 3:e starten gick betydligt bättre, menar Roger.

Fredag eftermiddag vigdes åt officiell träning på tävlingsfältet.

— En ryss var upp och testflög i en tillfällig regnlucka, nämner Roger. Det var nog den turbulentaste flygning jag någonsin sett. Modellen hoppade flera meter upp och ner och kastades hit och dit. Alla radier gick i sicksack, kvartsrollar blev halva eller inga alls. Han fick gasa neråt i loopen för modellen blåste uppåt på nervägen. Helt sjukt för på backen var det vindstilla! Vid 18.30 fick vi startorder i spöregnet. "Good flying weather", sa snubben. Åjo, det var väll hyfsat högt i tak men fruktansvärt blött. Hursomhelst körde vi varsin start och det gick kalasbra för alla tre. Helt plötsligt stämde allt. Klart bästa flygningarna på hela veckan.

Första tävlingsstart

Första tävlingsdagen var kall, 3-4 grader på morgonen. Kring lunch kom solen fram mellan molnen och luften blev väldigt turbulent, växlande vind från alla håll och termik överallt.

— Jag är rätt nöjd med min flygning, höll nerverna i schack och bra höjd, tycker Roger. Körde lite snett i boxen, som ju ligger snett mot fältet men bättre än jag trott i alla fall.

Tommy var inte riktigt tillfreds. Han låg bitvis långt ut och hade lite andra grejer han tyckte han kunde förbättra. Överlag såg det dock stabilt ut. Bernt körde vid middagstid och då var det fortfarande turbulent men han var nog minst nervös av de tre och gjorde en fin flygning och höll sig bra i boxen.

Vår norske vän Ola Fremming hade otur då regnet ökade rejält när han skulle flyga andra dagen. Men för svenskarna gick det okay. Dock blev Tommys flygning lite av en nagelbitare då tävlingsledningen konfiskerade plan och radio för han inte hade klarat ljudmätningen. Efter ny mätning, som gick bra, blev flygningen godkänd.

Onsdagsflygningen gick Rogers väg så han fick till och med bättre poäng (2,2) än Tommy.

Ingen vidare av svenskarna

Deltagarna gjorde fyra flygningar i grundomgången. Ingen av svenskarna gick vidare till semifinalen, dit den övre tredjedelen av startfältet gick. Även om Bernt låg hyfsat nära ifall han hade gjort en toppenflygning i sista omgången, vilket han tyvärr inte gjorde. Och det började strula för hans del redan vid första manövern, figur M, men sedan kom han mer och mer in i flygningen även om det inte räckte i slutänden. Dock fick han en 10, av en av



Bernt Olssons Axiome sveper in för landning i grundomgångens sista flygning.

domarna i en flygning, så visst finns potential. Kom då även ihåg att svenskarna inte tränar tillnärmelsevis så mycket som de kontinentala toppflygarna, där en del flyger mer eller mindre varje dag från tidig vår till sen höst. Och spanjackerna flyger utomhus året om!

När röken lagt sig och grundomgångens poäng räknats ihop visade det sig att Roger slutade på 50:e plats med 2380 poäng. Han hade som mål att komma bland de 50 bästa så målet nåddes alltså. Tommy kom på 40:e plats med 2456 och Bernt på 33:e plats med 2502 ihopplockade pinnar.

Nordens hopp – en Ola Norrman

Kvar att försvara de nordiska färgerna var endast Ola Fremming fra Norge. Ola hade gått genom mästerskapens inledande flygningar med jämna poäng. Men i semin fick han inte till det riktigt som önskat.

— 16:e platsen är min sämsta insats i ett EM på tolv år, konstaterar han utan att vara alltför deprimerad.

Ola har ändå jobbat sig till en position strax under den Europeiska elittoppen, F3A är ju som bekant en "namnsport".

Franska landslaget hade varit nere hos Hanno Prettners privata fält och med Hanno som kritiker. Där hade fransoserna även fått sina planer signerade av legenden själv.

— Christophe Paysant-Le Roux sa till mig att det inte är omöjligt att komma till toppen i en sport, svårigheten ligger i att hålla sig kvar där år efter år, berättade Hanno Prettners för mig i samband med den intervjun (se separat artikel) jag gjorde med honom i hans hem i Klagenfurt, 15 mil sydväst om Kapfenberg.

Christophe flög för övrigt en Axiome "Extra allt" för att passa österrikiska förhållanden med ytterligare svept vingframkant, större takvinge, mindre bakparti med mera.

Ett sus gick genom publiken

Christophe Paysant-Le Roux var långt ifrån säker på någon seger för han och framförallt Silvestri låg tätt ihop poängmässigt. I finalens andra flygning gick allt som tåget, det vill säga som vanligt för Christoph, när han gjorde ett litet överslag i en snapproll. Reptilsnabbt korrigerades misstaget men ett sus gick genom publiken. Alla visste ju att några poäng hit eller dit skulle förändra situationen för vem som helst i toppen.

Rent generellt kan sägas att finalgubbarnas snapprollar sitter som gjutna men om de någon gång tvingas till korrigering går det så mjukt att justeringen knappt märks. Flygstilen är dessutom i vissa fall så långsam, rentav överdrivet seg, att programmet känns som om vore det fluget med en gasballong. Denna stil fungerar i vindstilla men i blåst blir det större problem. Naturligtvis bidrar de gigantiska kropparna som nu är det förhärskande modet till att luftmotståndet blir stort och att de ligger kvar på "eggen" utan bekymmer.

Sverige hade som vanligt en domare på plats, Bengt-Erik Söderström. Han hade praktiskt nog tagit med sig sin egen privata skrivare, nämligen sambon.

— Nivån höjs hela tiden men i dessa tävlingar har tre skiljt ut sig, nämligen fransmannen Christophe Paysant-Le Roux, italienaren Sebastiano Silvestri och österrikaren Gerhard Mayr. Men det är tätt eftersom det finns så många bra piloter här.

Redan i tredje omgången

Redan efter tredje omgången i finalen hade Christophe Paysant-Le Roux än en gång säkrat segern i ett stort mästerskap och mer komplett vinnare kan man knappast tänka sig. Christophe är nämligen väldigt adaptiv och allsidig. Han ställer in sig efter vilken miljö, eller omständighet som helst. Höjdhållningen är i det närmaste perfekt och missar han till exempel, något vi såg några gånger, en snapp med under- eller överslag fixar han till det lika fort som en skallerorm (klapperslange på norska, inte bullerslange som en del tror) sätter gaddarna i en mus men så mjukt att det knappt går att märka. Flygstilen är också så öppen att man lätt ser såväl hans fel som hans 10:or!

Om italienaren Sebastiano Silvestri insatser rådde emellertid lite delade meningar. Svenska laget impades inte lika mycket av honom som domarkåren även om hans flygning blev bättre ju längre veckan framskred. Han använde sig av dubbla, motroterande, propellrar och var nog den som flög allra långsammast. Personligen väntade jag bara på att hans läsare skulle somna mitt i programmet! I finalen missade han lite i flera snapprolar och kanske snappade han där bort silverplaketten – tredje omgången hade han

nämligen vunnit den gode Sebastiano.

Österrikes hopp, i form av Gerard Mayr, gjorde stabila insatser men modellen upplevdes som varandes mer än märklig. Mycket neonfärger och underliga små vingar fastsatta på klena stöttor ovan och under ordinarie vingar. Såväl undertecknad som Bernt tyckte att han flög bättre än Silvestri i sista omgången.

Detta EM kan även sägas vara något av ungdomens EM. Flera talanger var inte stort mer än "kart" (läs: tonåringar, eller strax däröver). Wolfgang Matt flög riktigt bra, bättre än på länge sa många och så tyckte även jag, men blev ändå slagen av sin adept, 18-åriga Stefan Kaiser!

– Fast det var ingen överraskning för dem som sett honom flyga tidigare, kommenterade Ola Fremming unge Kaisers framfart.

Samma vinnare som vanligt!

När regnet äntligen slutat (läs: direkt tävlingen var över) och lampan tänts (läs: solen kommit fram) hade fransosen Christophe Paysant-LeRoux vunnit än en gång. Nu är han alltså sjufaldig europeisk mästare! Österrike, med hemmaplans fördelar, fick in alla sina tre piloter bland finalens tio

deltagare och deras Gerhard Mayr knep silverplatsen. Och en icke helt obekant italienare vid namn Sebastiano Silvestri tog med sig bronspengen hem.

– En välarrangerad tävling, fast för lite käk i början, sammanfattar de matglada svenskarna EM i F3A år 2010.

Text: Roger Larsson och Conny Åquist

Foto: Conny Åquist
(där inte annat anges)



Svenska domar/skrivarparet tar skydd mot regnet i sin kur. (foto: Roger Larsson)



När regnet lagt sig och tävlingen var slut stod segertrion Mayr, Paysant-Le Roux, Silvestri på prispallen. (foto: Roland Lind)

Uppvisning i världsklass på EM I F3A 2010

Som avslutning av ett stort mästerskap hör en god flyguppvisning och detta stod bland annat Sebastiano Silvestri för då han flög sin Aeromacchi MB 339, som är ett italienskt skolflygplan men som även kan användas som lätt attackflygplan. Silvestris företag, SebArt, producerar nämligen ett antal skalaturbinjetkärnor och dessa använder Sebastiano gärna vid uppvisningar runt om i världen. Superlånga och låga rollar längs hela fältet i hisnande fart och tvära kullerbyttor, tack vare gigantiska höjdroderutslag, är man inte direkt van vid.

– Alltid kul att se en uppvisning med en fin skalakärna av en som verkligen kan flyga, tycker Bernt Olsson, som sett Sebastiano Silvestri uppvisningsflyga många gånger.

Gerhard Bruckmann gick inte av för hackor

Gerhard Bruckmann tillhör en av världens bästa 3D-flygare och han gjorde ingen besviken med sin flyguppvisning. Här på EM-finaldagen flög han först en YAK och

därefter en konstsegelflygmodell från sin egen firma. Segelplanet var i skala 1:2 och med 5 meters spännvidd samt vägde runt 14 kilo, med rökaggregat på vingipparna. Genom att ta ordentlig sats kunde han göra de mest halsbrytande manövrerna så personligen var jag nog mer imponerad av denna uppvisning än av hans typ 148-roller hit- 148 rollar dit (som 3D-ofota är) motorshow.

Även ett gäng helikopterpiloter visade upp sina färdigheter. Helikoptrarna var alltifrån från minimodell till storlek XXXL och därmed bortemot halvskaala. Den blaffigaste, en Cobra, fick köras fram på en kärna. Här pratar vi inte om tiotusenlappar utan hundratusensedlar.

Text: Conny Åquist

Foto: Roland Lind och Roger Larsson



Sebastiano Silvestri flög en Aeromacchi MB 339 på det mest halsbrytande sätt.

Foto: Roger Larsson



Snygg och välbyggdmodell som flögs av en toppenpilot. Vad mer kan man väl begära? Här syns italienaren Silvestris Aeromacchi svepa förbi på låg höjd. Foto: Roland Lind

SkalaVäst och Nordiskt Mästerskap

Aeroklubben Modell i Göteborg arrangerar för 23 året en skalmodellflygtävling på Torslanda.

AKMG (Aeroklubben Modell i Göteborg) fortsätter sitt årliga arrangemang SkalaVäst för skalmodeller – nu för 23:e gången och i år dessutom med Nordiska Mästerskapen. Inalles tävlas i tre klasser med olika svårighetsgrader.

Ruskväder ett bekymmer

Regn och blåst plågade emellertid tävlingens samtliga tre dagarna, något som bekymrade tävlingsledaren Anders Näslund.

– Vädret är lika för alla men vi försöker flyga två gånger på lördagen för att få allt i hamn, påpekar han. Men vinden har inte ställt till med några haverier hittills, mer än ett stukat landställ.

Årets NM hade även oturen att sammanfalla med ett annat, nationellt, arrangemang i vårt södra grannland.

– Vårt datum krockade med danska mästerskapen så därför kom endast normän hit, nämner Anders.

Nybörjarklass i år

Nytt på årets upplaga av Skala Väst var "Klubbskalaklassen", en klass som introducerades här i landet förra året och där kraven är betydligt enklare än i de andra två klasserna. Dokumentationskraven är minimala och det går att köpa sig en modell som duger för tävlingssammanhang.

– Detta är ett sätt att komma in i tävlandet utan att alltför höga krav ställs och som prioriterar flygmomentet framför byggskickligheten, förklarar Lasse Nilsson, som i flera års tid har ingått i Svenska Modellflygförbundets styrelse.

Conny Åquist



Denna Hawker Typhoon M1 flögs av Öyvind Olsen Fredrikstad.



Rolf Pålsson från hemmaklubben deltog med en Piper Cub.



Tomas Olsson uppvisningsflög en fotoplattform kallad Mikrokopter med servostabiliserad kamera. Med den kan piloten fotografera landskap, hus, inspektera vindkraftverk och så vidare.



Anders Andersson blev bronsmedaljör i NM

Förra året fick hönöbon Michael Strand silvermedalj vid EM i skalaflyg med modellplan och nu tog en torslandait brons i NM. Anders Andersson heter mannen bakom prestationen och modellen han flyger är en P-47 G Thunderbolt.

– Framgången känns bra! Jättekul, tycker Anders. Jag hade dessutom blivit tvåa om inte den ena cylindern på motorn hade slocknat i startögonblicket eftersom malören gav mig noll poäng på just starten.

Eftersom planet var klart först på vårkanten skedde tävlingspremiären i Helsingborg i mitten av sommaren. Även där gick det bra men inför NM på Torslanda hade han lyckats få fram ännu bättre ritningsunderlag, som används av domarna vid deras bedömning, och därmed gick skalapoängen i topp så Anders ledde faktiskt den delen av tävlingen.

– Planet känns tillräckligt bra för att hota de i toppen om jag bara får till bra flygningar. Jag var ju inte så långt efter i Helsingborgstävlingen heller.

Sammanlagt har han nu ett tjugofemtal starter under bältet med sin modell, något som inte kan kallas för mycket träning. Men...

– Kärran flyger som en trainer, anser en nöjd Anders Andersson.



Conny Åquist

Landstället är en av de få komponenter som Anders har köpt till sitt prisvinnande bygge.

Årliga sjöflygträffen på Dragsängarna

Lördagen den 10 juli hölls en av de mer avspända modellflygträffarna, nämligen den årliga sjöflygträffen på Dragsängarna, vid Insjön i Dalarna.

Sjöflyg innebär förstås att man startar och landar på vatten vilket inte är så enkelt som man först kan inbilla sig. Man kan ju tro att eftersom det är alldeles platt och att man alltid kan välja startriktning så är det bara att taxa ut och dra på. Speciellt om det är blankvatten. Njae, inte riktigt. Det får förstås inte vara för hög sjö, men det ska helst vara lite krusigt för att det ska komma luft under flottörerna så att de lättare släpper ur vattnets grepp. Sjön suger heter det ju och det är faktiskt sant. Åtminstone när det gäller modellflygplan.

Strömt och svallvågor

Dragsängarna ligger vid Dalälven som just där breder ut sig och bildar Insjön. Men det är forfarande strömt plus att båtar far

förbi och skapar svallvågor. Sen blir det inte enklare av att det kommer kastvindar så fort man är ovanför trädtopparna.

En av de mera välkända modellflygarprofilerna här i landet ropade radiostörning när han gästade klubben. Fast de som känner förhållandena på platsen var av en annan åsikt, men höll respektfullt nog en låg profil för att inte genera den allvetande legenden.

Sammankallande till träffen var Olle Flink, en gammal klubbkamrat från min klubb BusyBee, som efter pensionen för gott återvänt till sitt Mårtanberg. Olle tillhör den gamla stammen och bygger helt på frihand efter ritningar och gamla fotografier.

Sexmotorig bjässe

Till denna träff hade han med sig en Latécoère 521. En sexmotorig bjässe som han byggt med sin lilla skåpbil som begrän-

sande faktor. Han måste ju kunna få den med sig på något vis. Dock premiärflyg han inte utan det blev enbart flyt och motortest.

Flög gjorde han med förra årets projekt, en Dornier DO18 som är försedd med två motorer i tandem. Olles DO18 saknar vingflottörer precis som originalet, så det är lite knepigt att få balans på ekipaget. Den vill gärna gräva ner sig och luta åt sidan. Vad det beror på är svårt att säga? Det borde inte vara vridmomentet från motorerna eftersom de är monterade åt var sitt håll. Den främre dragande, den bakre skjutande. Men när maskinen väl fått fart i vattnet reser den sig rakt och tar till väders med vattnet droppande efter sig.

Förutom Olles båda maskiner fanns där ett 20-tal modeller. Allt från skalariktiga Cessnor till vanliga modellflygplan man satt pontoner under. Förstås allt från eldrivna till stora 4-taktare samt en bog-



serbåt modell större som enligt uppgift innehöll ett bilbatteri som drev en vindrutetorkarmotor kopplad till propellern.

Vattenroder

Snart erfor förstagångsflygarna att enbart styra med sidrodret vid start inte var det enklaste. Ett vattenroder är mer eller mindre ett måste. Så det blev lite si och så med flygförsöken. De kyttiga vindarna gjorde förstås sitt till. Men vädret i övrigt var inte att klaga på. Och tur var väl det, för sjöflygträffen sommaren innan vill man helst glömma. Regn och elände gjorde livet surt för de som vågade sig dit. Men i år sken solen mest hela tiden.

Eftersom Dragsångarna härbärgerar en hel liten husvagnsby av modellflygare var det ett antal personer som kommit ner till badplatsen för att titta. Stora som små. Så till nästa år, bygg något som kan starta från vatten och ta dig upp till Dalarna. Klubben har full service så man behöver varken gå hungrig eller törstig. Boendet brukar också gå att ordna om man inte har för stora krav. Bada kan man förstås, och långgrunt med fin sandbotten är det dessutom, så det är bara att ta med familjen.

Många utflyktsmål

När man ändå är där kan man passa på att åka till Clas Ohlson som ligger i andra änden av sjön. Det var ju där postorderföretaget startade år 1918. Troligen in-



Sjöflyg

spirerad av att Åhlén och Holm redan var etablerade på platsen. Men det är en annan historia. Numera är marknadsplatsen i Insjön helt ombyggd till någonting man kallar Hjultorget och där finns butiker av

allehanda slag.

Ett par km åt andra hållet ligger Leksand. Eftersom man är i Dalarna mitt i sommaren finns det utflyktsmål av allehanda slag. Så man är inte hänvisad att enbart flyga modellplan när man är på besök. Det finns massor att göra såvida man inte är helt insnöat på sin hobby förstås. Hoppas få se Latécoèren i luften till nästa år om inte förr. Den lät åtminstone mäktig när alla sex var igång.

Dan Johansson
MFK BusyBee i Bålsta



Gränscupen återuppstår

eftersom Nostalgi är vår melodi

30 år efter att sista Gränscupen på Näsingehöjden hölls återuppstår den som nostalgimeeting för F3A-plan. I år är det tre decennier sedan sista Gränscupen i modellflyg arrangerades på Näsingefältet utanför Strömstad i norra Bohuslän. Den gången var tävlingen nordens största – ja, kanske rent av en av de största i hela Europa. Till Näsingehöjden kom nämligen varje sommar bortemot 40 tävlingsflygare när cupen var som populärast och publiktillströmningen imponerande, runt 1000 åskådare när allt var som störst.

– Vi hade deltagare från Norge, Danmark, Finland och Sverige, minns Mikael Nabrink, som var den som höll i trådarna då och som även höll i arrangemanget i år.

Gamla gardet dök upp

Gränscupen flögs i juli månad varje år mellan 1974-80 och 1976 arrangerade Mikael även Nordiska Mästerskapen i konstflyg med modellflygplan på Strömstad flygfält.

– Var har alla de här åren tagit vägen. Då var vi unga grabbar, suckar en nu medelålders Mikael. Men ändå kul att vi kan återuppta cupen, även om vi inte tävlade i år.

Till den återuppväckta Gränscupen kom dussinet deltagare, såväl från Norge som från Sverige. Benny Kjellgren från Tidaholm, vann flest gånger här då det begav sig en gång i tiden. Nu var han ånyo på plats och flög en modell som ritades på 60-talet. Av hans tävlingsplan från den tiden återstår inte så många, och ett har han skänkt bort till Sportmuseet i hemkommunen.

– Jättekul att få vara tillbaka så jag hoppas att detta blir en ny tradition.

Vad flög de?

Vad flög då de gamla stutarna (Sture Tingwalls favoritord) som kom till Näsingehöjden i år? Ja, Bengt "Hyvel-Bengt" Lundström, Kent-Åke Björklund och Knut Aker kan sägas vara de som bäst förvaltat arvet från Gränscupens tid eftersom de hade tagit med sig de mest tidstypiska modellerna. Bengt plockade fram två DFH-plan ur bilbagaget. Namnet skall uttydas Den flygande hyvelbänken och åtminstone ett av planen hade tävlat på Näsingehöjden då det begav sig. De plan Bengt medförde var DFH nr 11 och DFH nr 17. I det förra, byggt 1960, hade han tävlat i VM i Italien 1970.



Knut Aker, från Vingtor RC-kubb i Oslo, hade med sig en Wolfgang Matt-modell kallad Super Star. Byggsatsen hade han köpt direkt av herr Matt.

gad genomströmningsdämpare.

– Just den här började jag tävla med 1971. Jag byggde ju ganska många Hyvelbänkar och eftersom jag aldrig kraschade så finns det nog fem eller sex kvar, även om jag sålt av en del, förklarar Bengt.

I DFH 17:s nos fanns en Webra Racing monterad. Modellen färdigställdes åren 1974-75 för VM i Bern –75.

– Den är SMOS-legal eftersom jag publicerade ritningen i en amerikansk tidning, poängterar Bengt.

Kent-Åke å sin sida medförde en modifierad Curare, den tidens spjutspetsteknologi ritad av far och son Prettnier, framdriven av en Rossi 60. Ombyggnaden bestod däri att motorn ställts på höjden och därmed ryggpipa, samt utblås (genom kroppen) undertill. Planet hade han byggt på lösvirke efter en ritning 1984.

– Jag har nog bygg fyra Curaremodeller och har en ritning som förmodligen går att kopiera om någon skulle vilja ha en. Just denna kärra har flugit en hel del och även kvaddats men jag har reparerat upp den.

Knut Aker, från Vingtor RC-kubb i Oslo, hade med sig en Wolfgang Matt-modell kallad Super Star.

– Modellflyg har jag hållit på med sedan 1968. Då var jag var med i Norska Mästerskapen för första gången.

Knut flög F3A från till VM i Italien 1970.

och har tre guldmedaljer samt några silver och brons i samlingarna från sitt hemlands motsvarighet till SM.

– Efter Italien hade jag ett långt uppehåll men startade på nytt för tio år sedan och har därefter byggt en rad skalamodeller, exempelvis en Pitts i skala 1:3 och en Extra 300S i 27 procents skala.

Nuförtiden tävlar han ett par gånger årligen och modellen han hade med sig till Näsingehöjden var en byggsats som han köpt direkt från Matt.

– Den är byggd 1971 och har gått 100 liter fuel, vilket är mye, men har inte flugit den på 27 år.

Benny Kjellgren å sin sida kom med en Kwik Fly III, amerikanen Phil Krafts VM-vinnande modell från sent 60-tal, i Graupners nya ARF-version och försedd med en 17 kubiks fyrtaktare samt infällbart luftställ. Värt notera är att modellen har ett likadant färgschema som fabriken dåtida katalogmodell.

– Tre förändringar har jag märkt som skiljer sig från förebilden, berättar Benny. Motorn är hängande, ställen infällbara samt att vingtipparna är uppbyggda. På förebilden var tipparna av urholkad balsa och jag har sett på nätet att en del som har byggt kärran i Amerika har ändrat på just vingtipparna för att få dem som originalet.

Gränscupen

ner Dalotel. Modellen kom 1984 och Benny färdigställde planet några år i mitten av 80-talet.

– Hanno tävlade inte med den i F3A-sammahang men hade en större som han deltog i TOC (Tournament of Champions) med. Självt vann jag SM med denna 1986, som var mitt sista SM.

Bennys kärra är en trä- och cellplast-byggsats från Rödel, försedd med en Super Tigre tiokubikare och undertill öppet liggande pipa.

Fotografier och film

Benny hade även tagit med sig gamla fotoalbum och kataloger, de senare hade han hittat på nätet. Dessutom kunde årets deltagare titta på en film från 1979 års upplaga av Gränscupen eftersom Tore Jemtegaard hade skickat över en Super 8-film överförd till DVD. Tyvärr kunde den gode Tore inte själv delta eftersom Gränscupen krockade med norska mästerskapen i F3A. Återbud fick även Kennet Holm lämna eftersom hans son gifte sig just denna dag. Inte heller Ken Gustafsson kunde närvara eftersom han blivit sjuk. Från Norge hade Frank Ellingsen lovat komma men fick för-

hinder. Frank samlar på gamla F3A-relaterade modeller, byggsatser och motorer från tiden runt 70-talet.

Nostalgi är vår melodi

I Amerika flyger man sedan länge oldtimertävlingar i till exempel F2B (Stunt) och F3A. Och under många års tid skrev den tidigare landslagsmannen i multi (tidigare namn på F3A) Hal "Pappy" deBolt artiklar i ämnet för tidningen Model Airplane News och eldade därmed på verksamheten.

Ute i Europa har intresset väckts och här i landet drog Kent-Åke Björklund igång med ett par meetings i Vårgårda, varav det första i början av 2000-talet. Denna träff var alltså den tredje officiella nostalgiträffen för F3A-plan och förhoppningsvis en del i en trend som kommer att växa. För vi som var med då, och nu, kan nämligen säga – Nostalgi är vår melodi.

Prolog

Efter vår träff ringde jag upp Hanno Prettnier och fick hans mejladress eftersom jag ändå skulle träffa honom för en intervju isamband med EM i F3A, som i år går i Österrike. Därefter skickades lite text

samt ett antal bilder över till honom från Gränscupen. Till svar fick jag ett mejl samt ett kort av honom med en Curare från VM i Amerika 1979. Så här skriver den gode Hanno i retur:

"Många tack för fotografierna, jag fick sex stycken. Jag gläds åt att få höra om Benny, vi var ofta tillsammans och flög på världsmästerskap och han var och är säkert fortfarande en bra modellpilot. Var snäll och skicka honom mina bästa hälsningar. Har han byggt Dalotelen från en ritning eller från en byggsats?"

Det är en mycket bra idé att arrangera en "klassikerträff" och helt säkert finns det ett stort intresse för detta.

Mejlar dig ett förminskat foto från VM i Springfield/USA -79 med Curare."

*Trevlig helg och hälsningar
Hanno*

Text och foto: Conny Åquist (som själv deltog några gånger på Gränscupen, bland annat med en Rimfire, byggd av en Sterling-byggsats och försedd med en OS 40 RC)



Arrangören Mikael Nabrink i samtal med Bengt Lundström från Göteborg. Bengt var en av dem som deltog i Gränscupen på 70-talet. I förgrunden syns några av hans dåtida tävlingsredskap.



Benny Kjellgren handstartar Super Tigre:n i Dalotelen.



Kent-Åke Björklund flög denna Curare med infällbara Goldbergstall. Vikt 3,6 kg.

Helikoptertävling i Göteborg, 7-8 augusti

Denna gång så gick turen till AKMG i Göteborg, att arrangera UT 3 i F3c. Till denna tävling så var det 16 piloter som anmälde sig, vilket är rekord för i år. Antalet piloter fördelade sig så här: 8 st. i F3c, 3 st. i Sport och 5 st. i Pop.

På lördagsmorgonen så var det briefing, som vanligt, med startordning och att utse domare till de olika klasserna. Till denna tävling så kunde vi ha 5 domare till varje klass, vilket vi tyvärr inte alltid kan ha.

Vi kom igång på utsatt tid med Pop, sen Sport och därefter F3c. Vädret var lite mulet på förmiddagen, men sen tittade solen fram, och det blev riktigt varmt. På eftermiddagen tornade det upp sig till oväder. Det blev riktigt svart framför flyglinjen, men solen sken på oss, och modellerna som flög. Mycket bra kontrast till det mörka, när solen sken på helikoptern. Och mycket riktigt, så kom regnet. Men det blev inget längre uppehåll. En halvtimme senare var vi igång igen. Vi hann faktiskt med att flyga 3 omgångar i alla klasser, vilket var vårt mål.

På söndagen så fortsatte vi med den 4: de omgången utan avbrott. Tävlingen var



Alf Ek från Höglandets Mfk.

avklarad vid 12-tiden, vilket är bra med tanke på att det finns dom som har långt och åka hem. Thomas Raidma t ex, som bor i Funäsdalen, han har mellan 60 och 100 mil till tävlingarna runt om i Sverige, enkel resa! Det är intresse det.

Som vanligt hade den arrangerande

klubben ett gediget prisbord utöver prisbucklor, som denna gång var en mycket fin glasskulptur.

En välarrangerad tävling som vanligt från AKMG's sida.

Ulf Nilsson



Klass F3c: 2:a John Ericson, Wärmdö Mhk. 1:a Petter Strandh, AKMG. 3:a Krister Thorstensson, Trollhättan Mfk.



Klass Sport: 2:a Jens Magnusson, Kungsbacka Mfk. 1:a Ulf Nilsson, Karlskrona Rfs. 3:a Bo Nilsson Bålsta Mfk. (Saknas på bild)



Klass Pop: 2:a Jörgen Lindberg, AKMG. 1:a Hans Eriksson, Väsby Mf. 3:a Thomas Raidma, Södertälje Mfk.

Resultat:

F3c:	1:a	Petter Strandh, AKMG
	2:a	John Ericson, Wärmdö Mhk
	3:a	Krister Thorstensson, Trollhättan Mfk
Sport:	1:a	Ulf Nilsson, Karlskrona Rfs
	2:a	Jens Magnusson, Kungsbacka Mfk
	3:a	Bo Nilsson, Bålsta Mfk
Populär:	1:a	Hans Eriksson, VMF
	2:a	Jörgen Lindberg, AKMG
	3:a	Thomas Raidma, Södertälje Mfk

Att flygfotografera med RC-helikopter



"Wow, vad coolt! Kan du se på marken vad kameran ser? Är det svårt? Måste man ha tillstånd? Så mycket grunkor och kablar!"

Författare: Tomas Södergren

MMFK - Mälaröarnas Modellflygklubb

tomas@helivision.se

Intresset brukar vara stort och frågorna många när jag möter människor, modellflygare eller ej, då jag är ute på uppdrag med min fothelikopter. I denna artikel försöker jag ge en inblick i de tekniska lösningar som gör det möjligt att ta bra flygfoton i krävande miljöer. Utan att för den skull gå på djupet. Men först lite om hur det började för mig, det här med RC-fotoflyg.

Hur det började - pojkdrömmen

När jag var i tonåren fanns inte X-box, Facebook eller Internet. Det var ganska ovan-

ligt att någon ens hade en dator hemma. Pojkfotboll lade jag en del energi på men när jag började i klass 7 fanns det ett skolämne som kallades för "Fritt valt arbete" – och jag valde "Radio och elektronik". Det var då mitt teknikintresse blommade ut. Första projektet var att bygga en AM-motagare på en spånplatta med komponenterna lödda på islagna mässingsspikar. Spolen lindades med koppartråd runt en tom toarulle. Och – radion funkade! Det ena ledde till det andra och vid 14 års ålder hade jag ett amatörradiocertifikat av klass C samt en växande samling mer eller mindre lyckade elektronikprojekt i pojkrummet (och sedermera där jag tyckte att det fanns utrymme i huset). Parallellt med teknikintresset började jag intressera mig för fotografering. Efter träget sparande och sista delen på krita kunde jag så småningom inhandla en Ricoh systemkamera. Ja, sannerligen så mycket man kan ägna sig åt när man inte sitter med World of Warcraft eller Nintendo.

I de äldre tonåren köpte jag av någon anledning boken "Radio Controlled Helicopter Manual" av Dieter Schlüter. Boken var väl egentligen ganska torr, men likväl inspirerande – den blev fröet till mitt helikopterintresse. Jag började fantisera om en radiostyrd helikopter med viss autonom kapacitet och en videolänk till en markstation. Processorkraften skulle finnas i markstationen och sålunda började jag och en datorkunnig lumparkompis projektera datorn, att inrymmas i en rejäl 19" apparatlåda. Detta var på den tiden AD/DA-omvandlare var något ganska nytt, exotiskt och dyrt. Radiokontrolllänken skulle ordnas genom att markdatorn kopplades till en uppskrämd RC-radio, en byggsats av märket Transfunk (27-MHz). Jag hade bland annat ideer om att lära helikoptern konst. Om jag själv flög den genom en

mandona, så skulle datorn själv kunna upprepa samma sak senare, utan min hjälp. Så aningslöst optimistisk kan endast en däre eller någon gravt okunnig vara. Jag jag föll kanske i båda kategorierna. Jag hade uppenbarligen mycket vag uppfattning om hur svårt det på den tiden var att få en RC-heli att fungera överhuvudtaget, min enda merit var ju att jag hade läst en bok om saken...

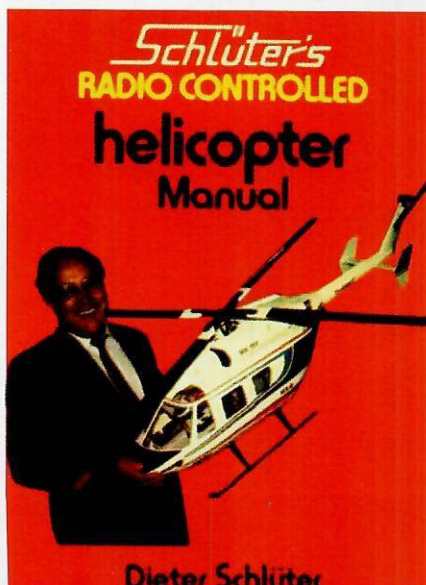
Tack och lov rann projektet ut i sanden utan att några överdrivna mängder blod, svett, tårar eller ekonomiska medel ödslats. Det var ju dömt att misslyckas vid den tiden. Men apparatlådan ligger fortfarande i garaget och Transfunkradion i källaren – se bilden.

Trevande försök

Det dröjde två decennier innan jag åter tog upp jakten på den förlorade drömmen. Jag lärde mig flyga med en Kyosho Konzept



Transfunk – sålde byggsatser för RC-elektronik. Till vänster om antennen skymtar en 25-pol D-sub-kontakt, avsedd för anslutning till datorinterface.





Philip von Krusenstiernas ryggtavla. Philip skötte videobordet då vi tillsammans filmade i Kolmårdens djurpark.

60 med träblad. Vilken sedemera slutade sina dagar i en liten krater på klubbväggen. Men tanden var nu blodad. Inspirerad bl.a. av min nyfunne RC-kompis Ulf Grünbaum:s RC-videoexperiment monterade jag en liten övervakningskamera med inbyggd 2.4 GHz-länk på en T-Rex elhelikopter, den senare då en ny produkt på marknaden. Mottagarens videosignal kopplade jag till en digital videokamera på marken som spelade in medan flygningen pågick. Det funkade, men kvaliteten var kass. EM-störningar från fartreglaget orsakade kraftiga störningar på videon. Efter att ha flyttat fram kameran till kåpens nos blev det bättre. En senare testflygning i ett grustag gav mycket bättre video, vilken dräpigt nog avslutades med en okontrollerad piruett, dokumenterad intill nedslagets negativa effekt på farkost och strömförsörjning. Stjærtremmen hade klättrat av stjærtrotoraxeln. Men det var ändå en dröm som gick i uppfyllelse, även om helikoptern var hand-flygen och totalt o-autonom.

Genombrott, tekniska förutsättningar

Vid denna tid fanns det ju redan kompetenta och etablerade operatörer som filmade och fotograferade med RC-helikopter, många av er känner säkert till Philip von Krusenstjärna – F3C pilot med VM-tävlan i ryggsäcken, som var tidigt ute här i Sverige. Philip har visat mig sina flygfotografer, state of the art för en tid sedan. Teknikutvecklingen har emellertid radikalt ändrat förutsättningarna för utövandet de senaste åren. Jag säger inte att det är enkelt att få ihop en praktisk väl fungerande setup nu, men det är mycket lättare än för ett decennium sedan. Vad är de avgörande faktorerna? Huvudsakligen elektrotekniska landvinningar:

Kameran har blivit digital. Tidigare hade man en filmrulle med 36 bilder på sig att knäppa användbara bilder. Bäst då att de blev raka, skarpa och korrekt exponerade... När jag gör ett lyft med mina grejor idag så har jag en fotokapacitet om 800 högupplösta digitala bilder! Vilka dessutom i efterhand kan korrigeras om de blivit sneda eller lite fel exponerade. Moderna bildbehandlingsprogram är mirakulöst potentiella.

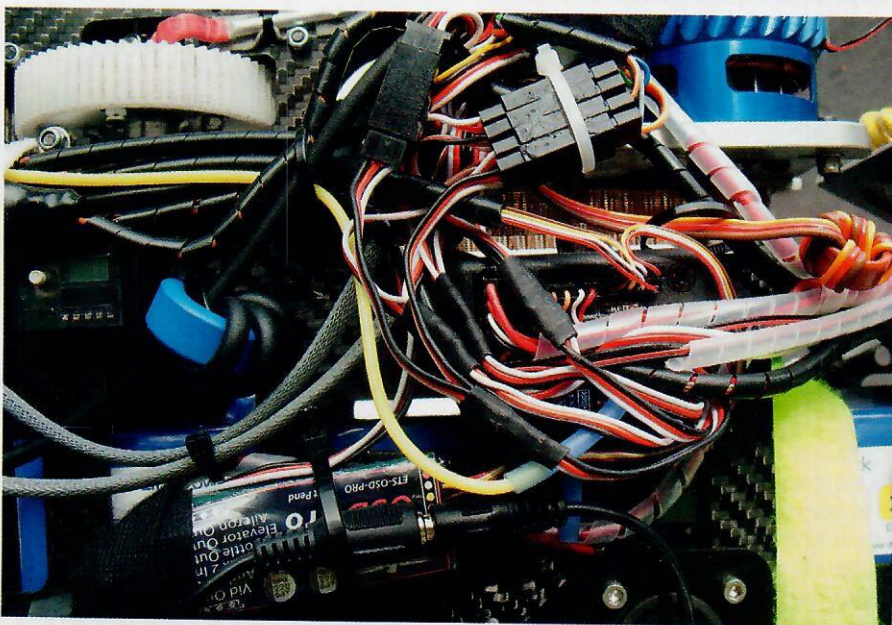
Radiotekniken: Då var det rekommendabelt med specialanpassad RC-radio som sände på dubbla frekvenser och i farkosten dubbla mottagare kopplade till en diversity-kontroll. Allt för att uppnå redundans i radiolänken. Innan flygning en frekvenskontroll med scanner. Med moderna 2.4GHz-baserade system har radiolänken

blivit robust. Med standardgrejor i det högre kvalitetsskiktet får man nu utrustning som är tillräckligt störningstolerant och med möjlighet till redundant strömförsörjning.

Ombordelektroniken: Radiomottagare, fartreglage, stabiliseringsenheter och systemövervakning, här har det skett stora genombrott. Tidigare var man uteslutande hänvisad till manuell flygning, timer och ögonmått. Nu finns autopilot med positions- och höjdlåst autohövring och realtidspresentation av flyghöjd, batteristatus och annan driftinformation. Somliga system kan även förprogrammeras att flyga en bana med waypoints och ta bilder under tiden!

Med ny batteriteknik har eldrift blivit dominerande framför förbränningsmotorn, vilket på det stora hela förenklar operationerna.

En annan faktor som starkt bidragit till att människor törs ge sig på detta med RC-flygfoto är internet. Där finns så mycket information och hjälpsamma människor som kan leda en framåt i den ändock utmanande uppgiften att få till ett väl fungerande och fältmässigt system för fjärrstyrt flygfoto.



Under detta rättbo av kablar döljer sig flightrecordern från Eagle Tree systems. Enheten samlar in och lagrar data från alla sensorer ombord. Via den anslutna telemetriskändaren skickar den informationen i realtid till pilotens display.

Vägval, utrustning

Om man föresatt sig att börja med att flygfotografera med RC-heli så står man inför ett vägval när det gäller val av utrustning, och det är inte alldeles enkelt. I slutändan blir det någon form av kompromiss mellan olika behov – bildkvalitet, vikt, flygtid, hanterbarhet, inköpspris, driftekonomi, transporterbarhet, miljöpåverkan, manövrerbarhet, säkerhet... Detta tål att funderas mycket på innan man investerar sina surt förvärvade pengar i utrustning. Till råga på allt kan man inte vara alldeles säker på att grejerna är så bra som de verkar utifrån produktbeskrivningen. Nya lovande produkter lanseras oupphörligen, och de är inte alltid så väl utprovade som man skulle önska. Man bör inte vara främmande för lite handpåläggning för att komma tillrätta med det som tillverkaren missat...

För en modest slant kan man hänga på en lätt kompaktkamera på en T-Rex 450 och med den kan man ta bilder som är helt okay. Jag har även sett videofilm producerad med denna konfiguration och resultatet var förvånansvärt bra! En fint intrimmad helikopter, säker pilot och ett öga för bilder är alltså en bra början.

På andra sidan skalan har vi stora dyra bensindrivna monster, med autopilot och elgenerator ombord, förmögen att bära en proffsvideokamera på åtskilliga kilo med flygtid uppåt en timma. Väl lämpad för professionell filminspelning men mindre praktisk för att ta några stillbilder av en villa... Större är alltså inte alltid bättre, den centrala frågan är vilka typer av uppdrag som är aktuella och vilken budget som är kopplad till detta. Att man har investerat i en dyr fin utrustning betyder ju inte nödvändigtvis att pengar börjar regna över en från diverse uppdragsgivare...

I mellan ytterligheterna finns en flora av olika lösningar av såväl själva plattformen (helikoptern) som kameraupphängningen. Utifrån vilken verksamhet man avser bedriva och vilken budget som finns att tillgå får man ta ställning till några distinkta val, nämligen:

Tillståndsklass

Skall man tänka sig att bedriva flygfotograferandet på kommersiell basis så kräver detta att man har UAS-tillstånd från Transportstyrelsen (se artikel i Modellflygnytt 2, 2010). För farkoster med en totalvikt upp till sju kilo och måttliga flyghastigheter (t.ex. en T-Rex 600 med kamerautrustning) klarar man sig med tillståndsklass 1, och då räcker med att fylla i en ansökningsblanket och skicka in. Merparten av dagens tillståndshavare har lagt sig på denna nivå.

Har man tänkt sig att använda tyngre kameror och därmed tyngre farkost (min egen utrustning väger t.ex. knappt 12 kg) kräver detta UAS-tillstånd kategori 2, vil-



Gröna Lunds Tivoli fotograferat från 19 meters höjd. Lady Gaga hade konsert och Grönan noterade publikrekord.

ket medför en avsevärt större ansträngning med att författa en egen drift- och underhållshandbok, meritförteckning samt att underkasta sig Transportstyrelsens praktiska flygprov.

I skrivandets stund finns 25 licensierade operatörer, enligt listan på Transportstyrelsens hemsida. Det är tio fler än för ett år sedan. Ökningen är en konsekvens av de nya och enklare tillståndsreglerna.

El eller förbränningsmotor

Om det är önskvärt att arbeta med tung kamerautrustning och ändå ha lång flygtid (åtminstone mer än 10 minuter) så blir man hänvisad till att använda förbränningsmotor för framdriften, kolv- eller turbintyp, den senare varianten ganska ovanlig. Nackdelarna blir att utrustningen blir tung och tenderar att väsnas, vibrera, kladda och lukta (bensin / avgaser).

Eldrift däremot är smidigt att hantera, tystare och ger snällare vibrationmiljö. Man får dock acceptera att klara sig utan de tyngsta proffsvideokamerorna samt att i allmänhet klara av uppdraget med flygtider under 10 minuter.

Kameraupphängning

Hur fäster man då kameran i helikoptern? Det finns två vanliga metoder. Den ena är att hänga kameragimbalen under helikoptern, helst så att dess tyngdpunkt hamnar rakt under huvudrotoraxeln. Kamerastativet tjänstgör då i allmänhet som förhöjt landningsställ för helikoptern. En fördel med denna lösning ("underslung") är att kameragimbalen kan panoreras hela varvet runt horisonten utan begränsning. Bra om man vill plåta 360-graderspanoramen eller filma en åkning där man flyger förbi ett objekt och panorerar oavbrutet mot ob-



After flight check inne på Gröna Lunds område.

jektet så att man ser det bakifrån – från sidan – framifrån. För att åstadkomma detta utan att kameran blir skyddad av landstället måste stället antingen fällas upp vid flygning, eller roteras runt med kameran. Detta resulterar gärna i mekaniskt och viktmässigt utmanande lösningar. Den sänkning av tyngtpunkten som blir den naturliga följden av att hänga grejor under helikoptern leder till att den hänger stabilt i luften men också till att den känns dröglig och slängig att flyga med.

Det andra sättet är att fästa kameragimbalen längst fram på helikoptern ("front mount"). Eftersom ekipaget då blir framtungt får man kompensera det genom att placera batteripaketet / motorn längre bak, eftersom tyngdpunkten fortfarande måste befinna sig rakt under huvudrotoraxeln. Av kameragimbals placering framför helikoptern följer att kamera inte kan vändas rakt bakåt. I de fall man framifrån behöver filma ett objekt i rörelse blir man hänvisad till att flyga baklänges eller sidledes, vilket kräver mer av piloten. Å andra sidan har farkosten flygegenskaper som mer liknar en normal, om än lite tyngre, RC-helikopter.

Oavsett vilken lösning man väljer så blir den stora utmaningen att få kameran uppängd på så vis att vibrationer och krängningar från farkosten hindras ifrån att fortplanta sig fram till kameran.

Hur många rotoror får det lov att vara?

Två, tre, fyra, sex, åtta eller tolv rotoror... För tio år sedan skulle det vara en korkad fråga. Men kanske minns ni den där blinkande RC-leksaken "UFO" som bl.a kunde beskådas på hobbymässan för några år sedan? Detta var en quadrokopter av leksaks kvalitet. Icke desto mindre kunde man se filmer på Youtube där folk framgångsrikt spelat in videos från flygningar



Ulf Grünbaums oktakopter. I centrum ett antal kretskort med sensorer, attityd-kontroll och navigationsenhet. Liten, lätt och avancerad. Tillverkare: MikroKopter

inomhus, från ett rum till ett annat, med hjälp av en miniatyrkamera monterad på UFO:t. Tyska microdrones och kanadensiska Draganfly gjorde en industriell produkt av quadrokoptern när de tillförde mekanisk robusthet och avancerad ombordprogramvara som med hjälp av data från de många olika sensorerna gjorde farkosten självstabil och lättmanövrerad, ja till och med kapabel att autonomt följa en förprogrammerad flygbana. Prislappen för en microdrone eller Draganfly var och är avsevärd – sexsiffriga belopp. På senare tid håller dock marknaden på att översvälmas av bråkdelar så kostbara men ändå mycket kompetenta multitorlösningar ifrån bland annat tyska MikroKopter. De kör "IKEA-stilen", dvs man får själv plocka ihop vad man behöver av olika kretskortsmoduler och tillbehör: Flygkontroll, GPS-navigering, USB-koppling, fartreglage, motorer, propellrar och

kamerafäste. De tillhandahåller även ett programmeringsgränssnitt som tillåter användaren att skapa sin egen personliga kombination av antal rotoror och funktionalitet. Detta är dock inte något alternativ för den som t.ex. tycker det är knepigt att programmera ett vanligt fartreglage...

Multitorormaskinerna har vissa fördelar framför de konventionella helikopterna, exempelvis att de energimässigt är mindre farliga vid händelse av ett haveri. Förklaringen till detta är att i stället för att bäras av en enda centralt placerad huvudrotor med kraftiga rotorblad som vid normalt driftvarvtal innehåller farligt mycket kinetisk energi, så lyfts de eldrivna multitorormaskinerna istället av flera lättviktiga propellrar placerade i en perifer cirkel. Propellrarna är visserligen inte ofarliga men de innehåller bara en bråkdel av den energi som är aktuell med de konventionella helikopterna. Styrningen av de extra snabba fartreglagen koordineras av farkostens centralenhet. Däremot kan man konstatera att om man mister motordrivningen i en konventionell helikopter så har man en sportslig chans att autorotera ner ekipaget för landning på säker plats, medan förlust av en av fyra motorer/fartreglage/propellrar på en quadrokopter genast gör den manöveroduglig, and down it goes. Därav tillkomsten av hexa-, okto-/ dekakopterna. De väger lite mer men än quadrokoptern men tål i gengäld bortfall av en eller flera rotoror.

För egen del flyger jag med en konventionell eldriven helikopter med kamerautrustningen hängande under. Helikoptern är av typ Maxi Joker 2, har 80 cm rotorblad, lyfter upp till 6kg nyttolast, flyger stabilt även i ganska kraftig byig vind och den syns bra även ett par hundra meter bort. Låt oss ta en titt på den.



Typisk arbetsmiljö. Skildring av sjönära miljöer innebär flygning över vatten.

Årets Ripaläger en "INTRESSEVÄCKA"



Ripafältet från ovan.

Det första Ripaläget i början av sjuttiotalet formades efter målsättningen att bjuda in landets modellflygare och dess familjer till en social semestervecka i modellflygets tecken, det gemensamma intresset var, och är än i dag modellflyg, med inslag av allehanda sociala familjeaktiviteter så som besök på Kiviks marknad, sol och bad, utflykter på Österlen m.m.

Allt sedan klubben återinförde det veckolånga Ripaläget 2008 är intresset och

målsättningen densamma, Ripaläget är inget "värstingläger" även om inslag av "Showstoppers" finns och välkomnas, vi bjuder in alla modellflygare med familjer för att bo och trivas på vårt modellflygfält under en vecka med gemensamt intresse att flyga och umgås, därav föddes idén till intressevecka.

Modellflyghobbyns behov av utveckling och tillväxt har diskuterats i många år, vi såg naturliga möjligheter att få hjälp och kunskap hos modellflygare i våra grann-

klubbar och hos alla de gäster som årligen besöker Ripaveckan, någon klok man eller kvinna har sagt, "Bredden bygger eliten och eliten sporrar bredden".

Idén att skapa förutsättningar och väcka intresse genom en uppseendeväckande stavning av just "intresseväcka" startade projektet. Målsättningen var att visa upp bredden i vår hobby och dess olika grenar, vilka kan göra detta bättre än modellflygare som brinner för just sin gren, vi beslutade att sätta av tiden mellan kl 13



Intressevid presentationen av IMAC var stort

– 16 varje dag för att intresserade eldsjäl-
 ar skulle få möjlighet att locka nya utövare
 till just sin gren genom att sprida kunskap
 och skapa intresse, samt ge svar på alle-
 handa frågor.

"Intresseväcken"

Vi informerade alla modellflygvänner om
 våra tankar och idéer om "intresseväcken"
 via forum och mail, först ut att svara var
 IMAC grenen som genom tre duktiga pi-
 loter från Hässleholms modellflygklubb
 inledde veckans intressetema. Jörgen
 Svensson ordförande i Hässleholms mfk
 och Imacpilot inledde med en trevlig in-
 formation om IMAC grenens olika klasser.
 Efter detta flög de tre piloterna med kom-
 mentarer till de olika manövrarna. Om det
 var dagens IMAC tema eller ett tidigare
 latent intresse som blommade ut får fram-
 tiden ge svar på, men ryktet säger att två
 piloter från grannklubben MK III aviatörer i
 Kivik kommer att satsa på IMAC till 2011,
 då dessa färgstarka piloter dessutom är
 gästmedlemmar i Ripaklubben håller vi
 tummarna och önskar lycka till!

Under Ripalägren på sjuttioalet var det
 mycket surr och snurr i linflygcirkelarna, för
 att minnas och väcka nytt intresse intog
 flera duktiga linflygare från MFK Snobben
 fältet under måndagskvällen för att visa
 upp linflygets ädla konst, kämpatakterna
 i combatcirkeln sitter kvar och väcker 40
 år gamla minnen till liv, doften av eter och
 dieselbränsle satte speciell krydda på
 denna snurriga kväll. Flera av linpiloterna
 från det första Ripalägre är nu mellan 50
 och 75 år gamla, segt virke i såväl piloter
 som modeller!

Begrepp som C, Kv, ampere och watt,
 det finns fortfarande många som inte
 fattar ett skvatt, detta fick oss att bygga
 tisdagens tema med allehanda frågor om
 elflyg, Mikael Stellingar från Lund var en
 av flera som hjälpte oss att rätta ut alla be-
 grepp och frågetecken.

Träning ger färdighet, i den gamla mo-



Mattias Andersson med Sukoi från Skillingaryd.



Skolflyg med kvinnlig elever.



Per Wässmar visade hur spakarna skall skötas, lugnt och behärskat.

Ripa

dellflygvärlden var 40 trainern ett måste, tyvärr har intresset för dessa eminenta flygmaskiner avtagit som nybörjarmaskin, åtminstone har det varit så i vår klubb de

senaste åren, allt fler söker vägen in i hobbyn genom små ARF elplan och hoppar över flygskolan för att lära själv genom den så ofta medföljande simulator cd:n. Gamla modellflygare blir inte bara äldre, med åldern stiger också envisheten, detta fick oss att satsa onsdagens tema på trainerflyg, tyvärr blåste det friska vindar denna dag, detta hindrade dock inte en och annan entusiast från att prova spaka själv.

Högsta lyft

Torsdagen var planerat för hobbyns högsta lyft, två till Ripa årligen återkommande segelflygare tog sig an utmaningen att försöka lyfta segelflyggrenen till högre höjder och samtidigt locka nya segelflygare till hobbyn. Rolf- Erik Blomdahl Herrljunga, och Lennart Andersson Askersund, SM 2:a och ordförande i MFK Stratos, båda har ett mångårigt och gediget kunnande i segelflyggrenens olika klasser. Det vinschades flitigt denna dag och de som ville fick prova på att spaka själv. Kenneth Eriksson från Malmö representerar IGG Sverige, Kenneth flög och visade upp sin mäktiga seglare på ett imponerande sätt. SMFF 's representerades denna dag av "breddchefen" Christer Malmesäter som den inbitne segelflygare han är.

Under det senaste året har vår klubb fått flera nya "helikoptermedlemmar" med uttalat intresse att lyfta helikoptergrenen i vår hobby och klubb, Marcus, Anders och Nisse tog sig därför an uppgiften att informera och sprida helikopterintresset vidare under fredagens intressetema. Helikoptergrenen är nog en av de grenar som har flest "hyllflygare" att väcka upp, helikoptern står redo på hyllan men har aldrig varit högre upp än så. Att flyga helikopter är inte så lätt som många blivande helikopterflygare tycks tro när de köper den första helikoptern, för att lyckas fullt ut med sina flygförsök rekommenderas ett besök hos en meriterad helikopterflygare i närmaste klubb. I besökarskaran denna dag sågs flera kända ansikten från "gamla" tider vilka väckts till "liv" genom denna aktivitet, av intresset att döma fanns det många besökare som förhoppningsvis kan räknas in som nya medlemmar i landets modellflygklubbar under kommande år.

Ihållande regn

Lördagsmorgonens uppvaknade med ihållande regn mot husvagnens tak var ingen rolig upplevelse, sämsta tänkbara väder med regn och friska vindar, och vad värre var att lågtrycket på radarbilden låg konstant över nordöstra Skåne, flera modellflygare från andra delar av Skåne åkte från hvfsat väder för att anlända till Ripa med



Liten o snabb signerad Axel Brinkeby.



IMAC modeller från Hälsleholm.



Snygg Funtana.



Per Pålssons fina Tigercat



Jonas Braur assisterar Tim Larsson vid start.



Ännu en kvinna vid spaken.

förhoppning om att flyga, men tyvärr drabbade Ripa av ihållande regn hela dagen. Temat för dagen var avsatt för ACES Sweden och deras duktiga gäng, varav flera placerat sig på prispall vid WM i Tyskland i början av juli. 4 piloter hade åkt till Ripa för att flyga och informera om aircombat, att de möttes av ett regnfyllt fält med en tom depå bekymrade inte detta "jängäng" som startade upp sina maskiner under depåtaget för att sedan ta sig an uppgiften och flyga ett uppvisningsheat för tomma läktare. Dagens aircombatpiloter är härdade efter många års tävlande, och för dessa piloter finns inget dåligt väder, här gäller att klä sig rätt och skydda sändarna mot regnet, är det luftstrid så är det.

Gemenskap och utveckling

Ripaläget arrangeras för att skapa gemenskap och utveckling a'la skånskt gemyt, målsättningen är att alla modellflygare och dess familjer skall kunna träffas för att trivas och umgås, under trivsamma former, under torsdagskvällen intogs en gemensam måltid i klubbens pergola, tyvärr utan den traditionella lägerelden och den efterföljande korvgrillningen, som i år fick ställas in på grund av eldningsförbud i hela Skåne.

På klubbens hemsida finns fler bilder under länken Bilder/bildreportage från årets Ripaläger <http://www.ripamfk.com/html/201007/ripaveckan.htm>

Ripa Modellflygklubb framför ett stort TACK till alla som besökte årets lägervecka, ett lika stort TACK till alla som på olika sätt hjälpte till att genomföra veckans aktiviteter.

Mats Erlandsson

Bilder:

Mats Erlandsson, Patrik Gertsson, Jeppe Olsson, flygfoto Paul Thuresson



Solnedgång vid en regnig fredag kväll

Matforsarn Från Matfors

Matfors Modellflygklubb var under 2009 i stort behov av mera junior-medlemmar, frågan diskuterades på ett möte hur skulle vi göra för att få tag på dessa nya medlemmar i rätt ålder.

När Matfors modellflygklubb bildades under mitten av 80-talet så måste vi få tag på ett antal juniormedlemmar som skulle bilda stommen i klubben.

Vi lyckades med uppgiften genom att konstruera ett enkelt glidflygplan av balsa, planet bestod av ett 2mm flak som delades på mitten en enkel sprygel limmades i roten av varje vinge halva sen limmade vi ihop vinghalvorna med en tydlig V-form.

Kroppen bestod av en furulist med en enkel fena och stabbe fram till ett utrymme för blyhagel och i tyngdpunkten en vingsadel.

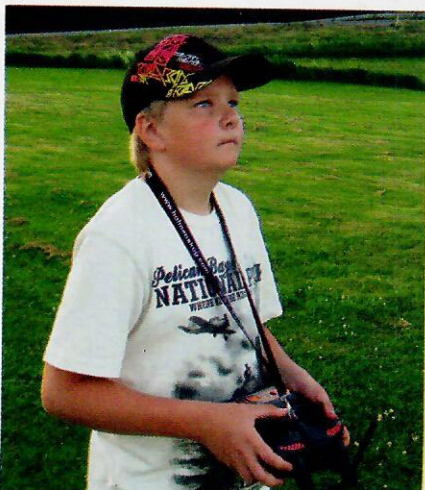
Vi fick tag på ett antal ungdomar som var villiga att bygga glidflygplanet och vid ett par byggkvällar var dom flesta flygplanen färdiga att prov flygas.

Här i Matfors har vi en gräsbevuxen dalgång som i folkmun kallas för "Hundgroppen". Hit till kanten av groppen tog vi de nya Glidflygplansägarna för provflygning. Efter att ha trimmat till flygplanen så fick piloterna kasta ut flygplanen ut över dalen och vi tog tid på varje flygning 25 -35 sek mycket mer var det inte, jo någon flög lite längre.

Varje flygare fick flyga 5 gånger och vi räknade ihop flygtiden och på det sättet fick vi fram en segrare varje gång. Vi flög i Hundgroppen ett antal gånger den sommaren och aktiviteten blev väldigt populär. Väldigt många av de juniorer som var med på dessa enkla tävlingar blev hängivna radioflygare i Matfors modellflygklubb.

Behov av nya juniorer

Nu var det 2009 och behovet av nya juniorer var stort. Vi diskuterade i klubben vad



vi måste göra. Ett enkelt och lättflugit flygplan komplett med radio och el, utrustning kostnaden måste vara under tusenlappen det var vi alla överens om. Hur skulle flygplaner se ut? Några föreslog deprom som material, jag tyckte att vi skulle vidareutveckla glidflygplanet från 85 då jag anser att balsa är det bästa materialet, mycket styvare och lättare att reparera att kunna arbeta med balsa och plywood är en bra kunskap för en blivande modellflygare. Diskussionen slutade med att jag fick till uppdrag att ta fram en prototyp baserad på glidflygplanet från 85.

Till hjälp ställde Johan Fällman upp han hade goda kunskaper om vad som fanns på Kinesiska marknaden såsom radio och övrig utrustning, Johan och jag kom överens om vad vi skulle beställa en och vecka senare kom grejorna från Kina.

Goda flygegenskaper

Matforsarn som flygplanet döptes till har en spännvidd på 1meter och längden är strax under 80 cm. Vingen från 85 hade en sprygel i varje vinghalva, Matforsarns vinge har 3+1 i varje vinghalva (siberski typ) i stället för en list i kroppen på Glidflygplanet så har Matforsarn 2 av balsa framkroppen har 1mm plywood på var sida för fäste av servon mottagare drivutrustning och landställ. Vikten av det kompletta flygplanet blev 260-265 gram.

Johan och jag provflög Matforsarn och blev mycket nöjda med resultatet. Flygplanet visade sej att ha mycket goda flygegenskaper och mycket kursstabil i start och landning. Johan kunde nu ta fram en ritning med mycket hög kvalitet.

Jag fick kontakt med Bengt Lindgren som var SMFF:s ordf och också verksam i FSF. Bengt berättade om de möjligheter det fans att få bidrag till ungdomsprojekt från

fanns om Idrottslyftet och ansökte om bidrag för ett projekt baserat på 15 flygplan och lika många nya medlemmar under 20 år. Flygsportförbundet biföll vår ansökan om bidrag från Idrottslyftet Vi fick väldigt mycket pengar. Men som motprestation vill FSF en total redovisning då projektet är färdigt. De vill även ha en byggbeskrivning med ritning förteckning av materialsatsen som behövs för att bygga flygplanet. FSF vill ha möjligheten att "projekt Matforsarn" ska kunna spridas vidare. Ja, nu gällde det att komma i kontakt och värva dessa nya medlemmar, projektet var upplaget så att varje deltagare i kursen fick erlagga en självfinnanseringsavgift men då fick deltagaren Prefabricerat flygplan, ritning, lim, radio 2,4 Ghz servon, drivmotor med propeller och motorreglage. Simulatorträning i klubbens dator. En affisch togs fram för att spridas på ortens anslagstavlor.

Vi vände oss till Matfors skola och trodde att ett antal ungdomar skulle nappa på erbjudandet, men där bedrog vi oss. Men i stället kom det ett gäng som sett vår annonsering på anslagstavlor. Johan spred ut affischen på sin arbetsplats och därifrån fick vi ett antal, efter någon vecka så var nästan alla 15 platserna besatta. Något som var positivt var att en del papporna tyckte att det var så intressant att de ställde upp som assisterande bygglare och det tackar vi för.

Dags att flyga

Nu var det dags att åka ut till fältet och provflyga, alla hade flugit en hel del i vår simulator. Så det skulle bli mycket intressant att se hur mycket simulatorträningen hade betytt när de nu skulle flyga sina alster själva.

Johan och jag flög modellerna en första gång för intrimning av roderutslag och

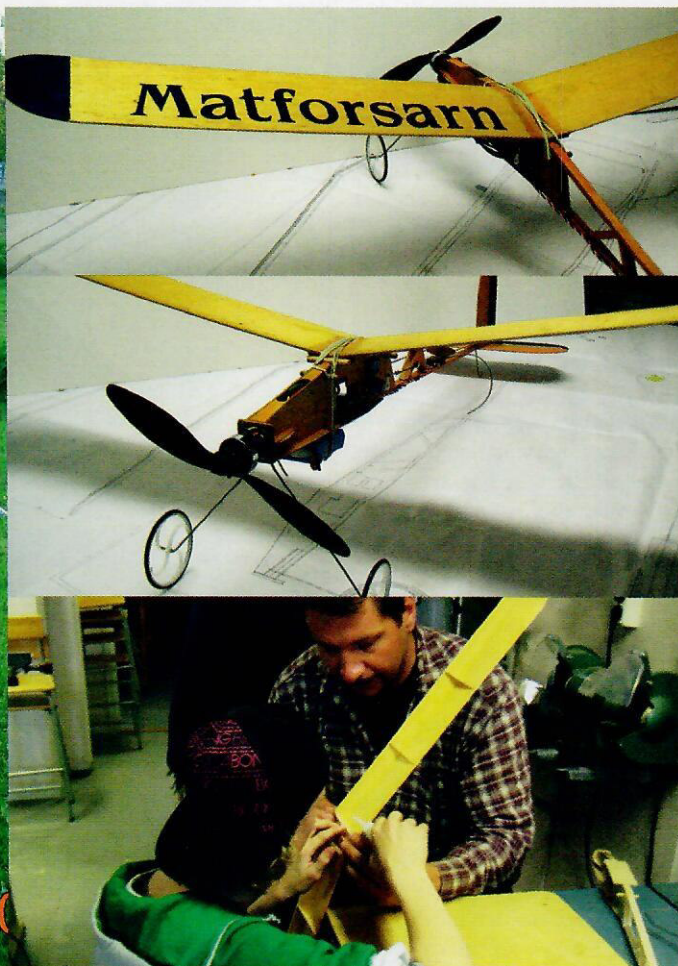
ningen så visade det sej att de klarade av flygandet alldeles utmärkt, det ända som behövdes var att prata med killarna att inte vara så häftiga med "styrspaken". Innan kvällen var över så hade alla som flög sina flygplan klarat av att både starta och landa sina flygplan för egen hand (vi använde inget dubbelkommando).

Vi i Matfors Modellflygklubb är väldigt nöjda med utfallet av Projekt Matforsarn. Att det här projektet blev så lyckat beror till stor del i att vi fick pengar från idrottslyftet.

Jag har med avsikt utelämnat om hur mycket pengar vi fick, vill jag att ni går in på FSF hemsida / idrottslyftet/ alla projekt.

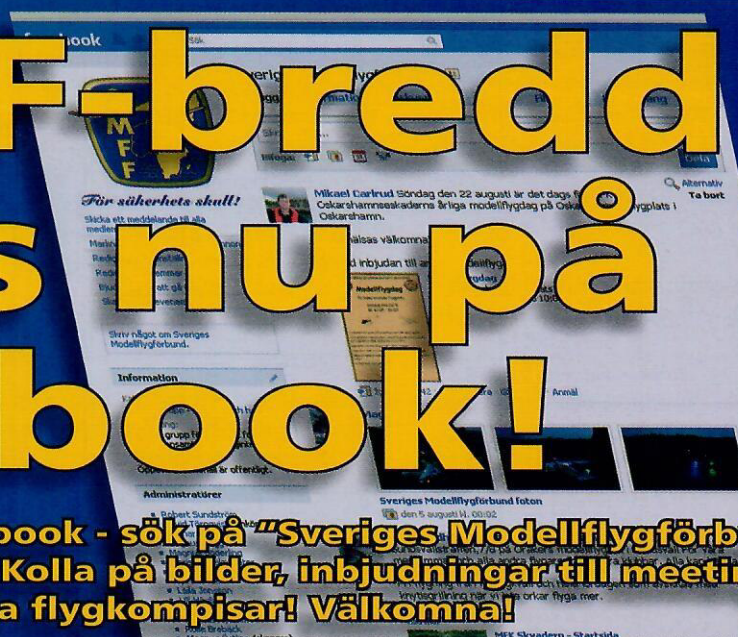
Där kan ni läsa vilka klubbar som har blivit beviljade pengar och hur mycket så kanske ni blir inspirerade att själva göra något åt den vikande trend på medlemsidan som all flygverksamhet är drabbad av.

Arvid Holmbom
Matfors



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!



Byggartikel i två avsnitt

Av Bosse Gårdstad

Här kommer andra delen av vår artikelserie om bygge av ett elflygplan för nybörjare.

Koppleri

Det är inte alldeles självklart hur man kopplar servona till mottagaren när inte en ARF-tillverkare gjort det. Men å andra sidan har du ju skaffat dig kunskaper genom att göra det själv.

Så här kopplas servona till mottagaren hos de allra flesta fabrikat på en modell utan skevroder:

Kanal 1 sidorodret

Kanal 2 höjdrodret

Kanal 3 trotteln

Är du osäker på kanalordningen så titta i bruksanvisningen eller fråga någon med samma fabrikat som din anläggning. Graupner/JR t ex har annan ordning på kanalerna.

Första gången du kopplar in batteriet så kolla ordentligt att trottelspaken är längst bak mot dig och att propellern inte ställer till skada om motorn skulle rusa igång. Det finns visserligen säkerhetsfunktioner i fartreglaget som ska förhindra detta, men man vet aldrig!

Om du kopplar in anläggningen och ansluter batteriet och inget alls händer så kan du ha vänt servokontakterna fel. Men det leder inte till att något går sönder med en vanlig RC-anläggning, den är konstruerad så med polariteten på servona. Vänd servokontakterna och försök igen. Titta efter små + och - tecken på mottagaren.

Likaledes kan det hända att allt fungerar, men propellern går åt fel håll! Då ska du skifta två av de tre kontakterna till den borstlösa motorn. Det låter knäppt, men trefasmotorer funkar så.

Om trottelspaken fungerar åt fel håll – du har fullgas mot dig och avstängd framåt så får du reversera kanal tre i sändaren. Alla moderna anläggningar har denna möjlighet via programmering och även äldre anläggningar brukar ha det, fast med switchar.

En del fartreglage startar inte motorn förrän kanal 3 är korrekt vänd – en bra säkerhetsfunktion.

Passa på att direkt kolla att sidorodret och höjdrodret går åt rätt håll. Sidorodret är det lätt att förstå hur det ska fungera, men det händer att det kommer nybörjare till RC-fältet med felkopplat höjdrodret. Det ska gå uppåt när du drar spaken åt dig.

Gångjärn

Du behöver inte använda RC-gångjärn som är mycket besvärliga att skära in i balansen och lätt limmas igen så de går trögt.

El Lajban

– nygammal bekant?



Vik rodret 90 grader uppåt och fäst tejp mellan roder och bärplan. Vik sedan 90 grader neråt och sätt tape där också. Se bild.

Ett annat sätt är att sy gångjärn som lin-kontrollflygarna gör. Se bild. Det är mera hållbart än tejp, men lite struligare att få till.

Deans kontakten

Det har tack och lov utvecklats en viss standard när det gäller kontakten mellan batteri och fartreglage. Det är den s k Deans kontakten. Den är rejäl, tål mycket stora strömmar, men är tyvärr väldigt trög att foga samman tills den blir sliten.

Mellan motor och fartreglage finns numera nästan alltid vanliga 3,5 mm runda stickkontakter. Där finns det tyvärr lite olika typer – de ganska vanliga GWS motorerna har något mindre mått och då bör man helst löda om till fartreglagets standard, annars blir det glapp.

Flygning

Det här är nog ett av de plan som det faktiskt går att lära sig flyga alldeles själv med. Det kan du nog egentligen se på planets form. Den rätt stora vingen med sin utpräglade U-form gör att planet är självstabil och faktiskt kan flyga helt själv om man bara har trimmat det rätt.

Har du en kortklippt gräsplan så kan du starta från marken. Var beredd på att planet svänger åt något håll direkt efter start

för det är säkert inte rätt trimmat från början. I värsta fall – landa direkt, justera med trimmen på sändaren och starta på nytt.

Har du ett fält med högt gräs går det utmärkt att kasta planet. Låt gärna en kamrat kasta, för då är du direkt beredd med fingrarna på styrspaken.

Höjdrodret kan ju också vara feltrimmat och antingen stiger i så fall planet som en raket eller tippar framåt. Samma sak gäller – landa direkt, justera på sändartrimmen och försök igen.

Flyg INTE på full gas, starta inte heller första gången på full gas. Om du skaffat en utrustning med 150w motor, 3-cells LiPo ack och 8x6 propeller så får du rejäl skjuts på planet! Det har du inte så stor nytta av nu, men passar bra när du skaffat dig modell nr 2 som säkert blir mer avancerad. Halv gas är förmodligen lagom flygfart för dig.

Bygger du efter ritning eller Modellproduktions byggsats får du ju köpa tillbehören själv.

RC-anläggningen ska ha minst 4 kanaler, men köp gärna sexkanalare direkt för det kan du behöva för din nästa modell. Alla fabrikat som säljs i seriösa hobbyaffärer i Sverige är bra, t ex Futaba, JR, Graupner, Multiplex m fl.

Du kommer att få välja mellan 35 MHz anläggning eller 2,4 GHz. Den senare är den modernaste utvecklingen och där kan man aldrig störa ner någon annan som flyger. Nackdelen är att en extra mottagare kostar än så länge ganska mycket. Men

35 MHz apparaterna är också utmärkta och med dagens stora urval av kanaler från kanalnummer 60 till 87 på 35 MHz-bandet är det mycket liten risk att du ska hamna på samma kanal som en hobbykamrat.

Modellproduktion har en komplett utrustning av drivsystemet för ca 1200 kr, men en hobbyhandlare kan sätta samman likvärdig utrustning.

Du behöver:

- En borstlös elmotor på ca 150 watt. Motorn ska ha s k "propsaver" som gör att propellern lossnar vid hårda landningar. Annars måste du köpa propsavern separat.
- En trecells LiPo ack på ca 1300 mA.
- En laddare till denna ack.



Fäst bakkant.



Vik över mitten.

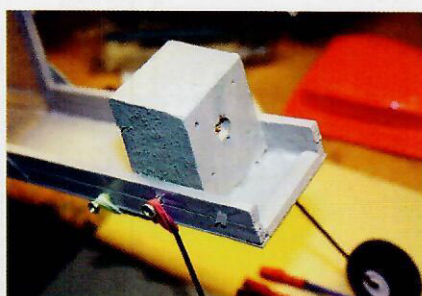


Fäst här först.

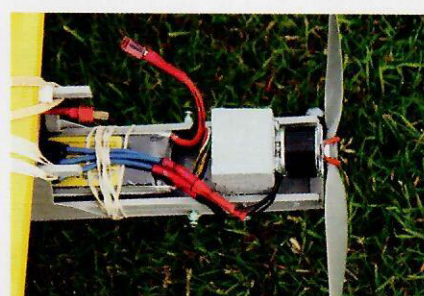


När du monterar GWS-motorn i El Lajbans balseakloss/motorfäste kan du kapa motoraxeln här.

Motor kapa skruv.



Motorfäste monterat.



Motorfäste och ackmontering.

- Ett fartreglage som tål trecellsdrift och har en strömkapacitet på ca 30A.
- Ett par 8x6 elflygpropellrar. Det går inte med färbränningsmotorpropellrar!

När du köper LiPo-ack så finns det ackar med samma kapacitet, men med olika tålighet mot höga strömuttag. På acken kan det stå "20C" och har den 1300 mA som ström-märkning kan du belasta den med 20 gånger 1300 = 26Ampere. Det finns ingen anledning att köpa ackar med 25C eller 30C för din El Lajban.

Vi på Modellflygnytt och inom SMFF håller tummarna för att vi får fler som flyger modellplan men också för att flera modellflygare börjar bygga planen själv. Det är en del av hobbyn som ger mycket mer än

man kan tro. De kunskaper som man skaffar sig om material, lim, elektronik, lödning mm gör att man får en helt annan förståelse för flygandet och planet än när man bara köper färdigbyggt.

Lycka till med både bygget och flygandet!

Info om ritning:

Du kan få en ritning plus en DVD med El Lajban för 130 kr om du sätter in beloppet på författarens postgiro 432946-2 och skriver "El Lajban" på talongen. Glöm inte avsändare.

Modellproduktions hemsida har adressen <http://www.modellproduktion.se>

Debatt

SMFF vs. RCFF

Läste att grabbarna som flyger på Årstafältet rekommenderar att man går med i RCFF vilket tydligen blivit väldans poppis på senare tid. Har inte direkt järnkoll på varför, men jag gissar att det är 100:- i medlemsavgift som lockar.

Skillnaden mot SMFF är typ ett vanligt standard servo eller några glödstift och det kan man kanske köpa.

Men till hobbyn hör ju också annat. Som t.ex. denna tidning som oftast håller hög standard, men som aldrig kommer bli bättre än det material läsarna bidrar med. Vilken en och annan hög-

ljudd knorrare borde ta till sig.

Om man då plussar ihop en helårsprenumeration av MFN med årsavgiften i RCFF blir det 445:- mot att vara medlem i SMFF och få tidningen på köpet för 360:- Jag fattar nada?

Men det är klart, man kan ju alltid stå och tyvläsa tidningen på ICA förstås. Nån uträkning med ekvationen måste det ju ändå vara.

Eller också har modellflygare ett inre behov av splittring. Plankflygare för sig, gräddvispar för sig är inte ovanligt.

På de orter jag besökt i USA har det alltid funnits två modellklubbar av nån

märklig anledning. Det verkar som man blivit osams och sen gått sina egna vägar och anledningarna varierar. På ett ställe var det modellernas storlek. Inget under 3 meters spännvidd var välkommet. Ett annat var bara jet, osv. Så splittringen SMFF vs. RCFF eller nåt annat i framtiden kommer nog bestå tyvärr. Lite märkligt att man orkar lägga krut på att bråka i stället för att ägna sig åt själva hobbyn. Men jag är väl för gammal för att förstå det hälsar

Danne Webmaster i BusyBee

TP Giant Scale Kit F4U-1A CORSAIR skala: 1/5,75 "Gull-winged warrior"

Välkomna och följ med mitt bygge av en Corsair, jag kommer lägga upp bilder och en del kommentarer under resans gång, byggtråden kommer att publiceras i SMFF/Modellflygnytt, det kommer bli ca 4-5 repotage innan den blir klar. Jag startar med bilder på uppackning och starten med att bygga stabbe/höjdroder och fena/sidoroder.

Jag kommer att använda 25g glasfiber-väv och vattenbaserad golvack när det blir läge att klä kropp och vingar istället för epoxy, tål inte epoxy.

Jag har byggt en likadan för några år sen så jag vet att den flyger mycket bra. Hop-pas att ni gillar bygget och följer trådan i ModellFlygNytt, jag har skrivit en del artiklar för MFN tidigare, "Den gamle" vet nog vem jag är, det var jättekul när han hade MFN..Förlåt Conny, du gör ett gott arbete också...

Vi börjar med byggbeskrivningen som är mycket bra, tyvärr tum men ibland så skriver även med cm. Annars har jag inget att klagapå den. Jag kommer inte att hoppa hit och dit utan följa byggbeskrivningen. Prylar som man måste ha, huvudlandställ (Roterande), sporrställ, dummymotor, cockpitinredning och luftsystem till land-ställerna och pilot, han verkar vara på gott humör...



Info om byggsatsen Corsair

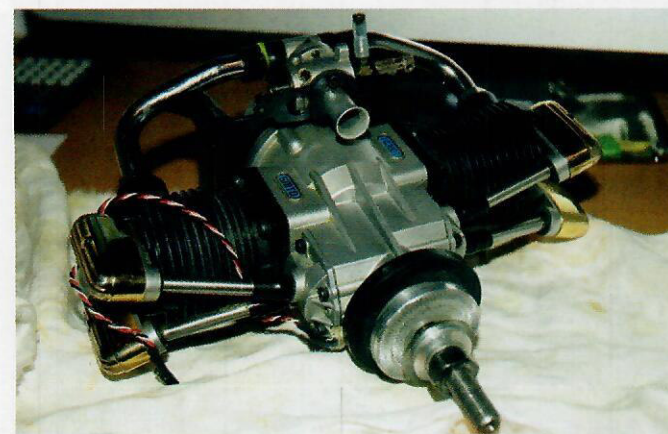
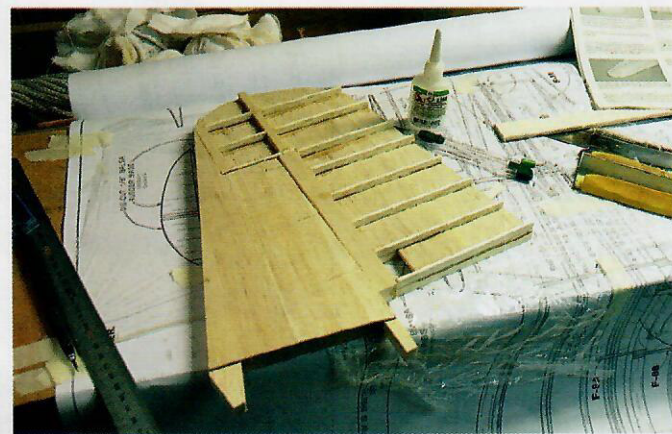
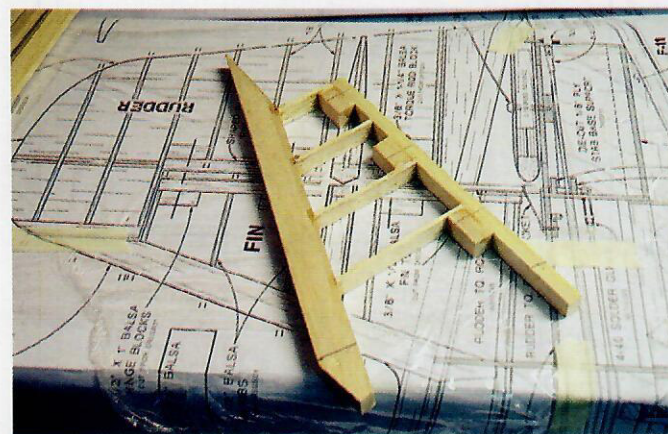
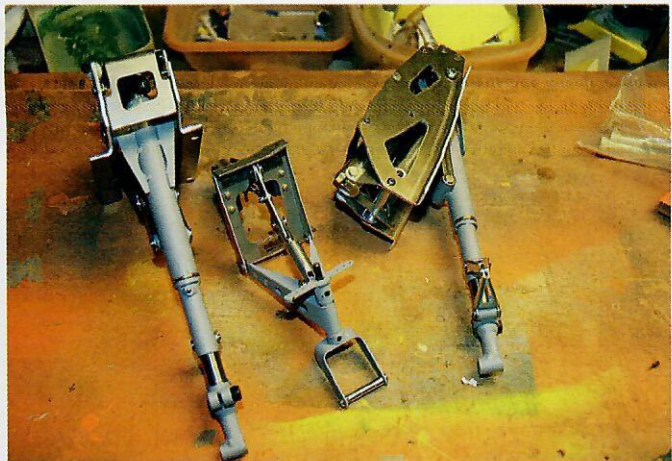
FAKTA

Vingspann:	2197 mm
Kropp:	1702 mm
Vikt:	10-12 kg
Vingbelastning:	125-136 g/dm2
Motor:	41-70 cc
Radioutrustning:	6 kanaler, 10 servon. Futaba T12Z
Skala:	1/5,75
Motor:	Saito 300T 4t (50cc) med elektroniskt tändsystem
Pilot:	www.Warbirdcolors.com
Distributör:	Minicars Enköping

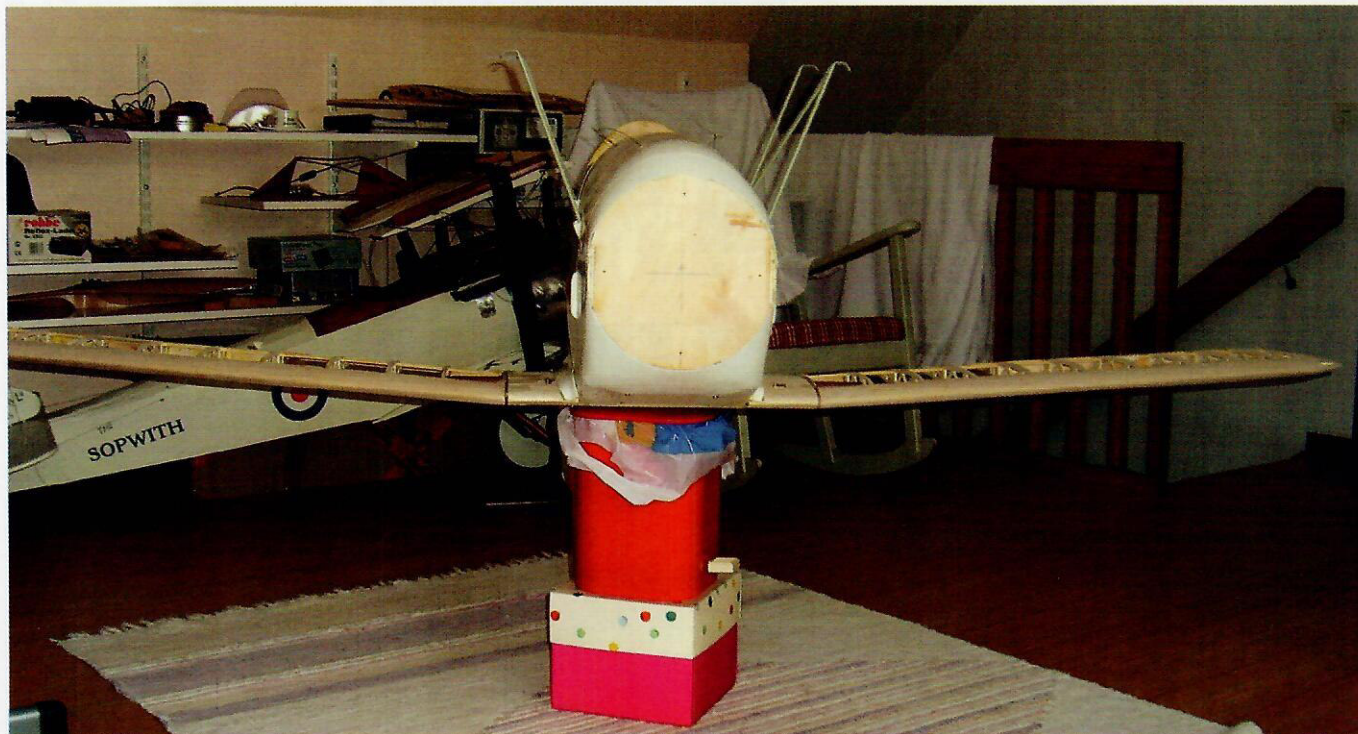


Janne håller på med att bygga en
CORSAIR F4U-1A till mig....

Bygge



Bücker Jungmeister



Här kommer lite mer information om min Bücker Jungmeister som jag har suttit och knåpat med föregående vinter. Jag ville gärna ha något att bygga på, så jag letade efter en lämplig byggsats att ge mig på. Har b.l.a. byggt en stor Waco-Ymf.5 skala 1/3 innan plus lite andra stora maskiner. Jag hittade den här byggsatsen hos en tysk firma (Benja Modellbau), och den fick det bli. Jag köpte den i januari och hann bygga kropp och undervinge, stabbe, fena och roder, övervinge och baldakin återstår, det tänker jag göra i vinter. Modellen kommer att byggas färdig under nästa vinter. Mer information om mitt bygge kommer.

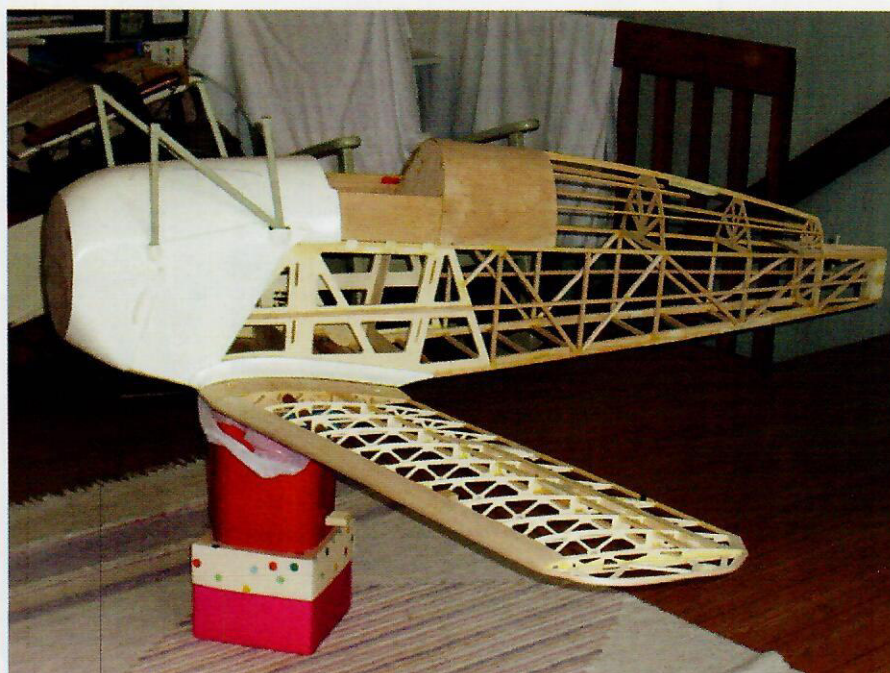
Rune Petersson, Nättraby



FAKTA

Bücker Jungmeister modell

Spännvidd:	2,35 m
Längd:	2,14 m
Vikt:	13-15kg
Skala:	1:2,8



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

Arrangör: Svenska Flygsportförbundet
LG Arvidsson, Rolf Pålsson

CVO-Elit
Rolf Pålsson

IGYPOM

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 1-3C.
OBS! Du förkortar livslängden
vid högre laddströmmar.



Passa på:

7.4v 35C-70C

360mah

Ord 65:-

Nu 52:-

11.1v 35C-70C

360mah

Ord 95:-

Nu 76:-

2200mah

Ord 329:-

Nu 265:-



www.skanehobby.se

Öppet: Vard. 12-18 Lörd. 10-13

Butik: Flädie Kyrkoväg 2 Bjärred

Tel: 046-247114

**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!

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

Vi har det du behöver !! Sadelvägen 5 34140 Ljungby www.hab.se 0372-80444

RCFlight.se

HITEC MULTIPLEX EMAX

Allt för inomhus flyg!

Flygplan, motorer, fartreglage, accar, servon mottagare, kablar/kontakter, kolfiber mm.

LOONG-MAZ™ Nu även 50C LiPo! 

HOBBYGARDEN Klippan

SPECIALIST PÅ
RADIOSTYRDA
BILAR • FLYGPLAN
HELIKOPTRAR • BÅTAR
 • TILLBEHÖR • RESERVDLAR •
 • 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 Kyrkoväg 2 Bjärred
 Öppet: Vard 12-18 Lörd 10-13
 Tel: 046-247114
 www.skanehobby.se
 www.skanedrakar.se

POWER Toys

Linköpings ledande butik
 för radiostyrd modellsport!

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 fortlopande i ämnet.

modellflygnytt

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
 ÖPUBLICERAT
 FÖRSTASIDAN

PREMIUM I GRUNDKAP

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

B-POSTTIDNING
SWE-28888

TRANS
36-39



Hype

NU ÄNTLIGEN I SVERIGE!

Våra kollegor i Tyskland har tagit fram ett sortiment flygmaskiner som ett komplement till sortimentet från Kyosho, och anpassat för de Nord-europeiska förhållandena. Tekniken är så klart helt modern med 2.4 GHz sändare, brushless motorer och LiPo batterier/laddare. Kroppar och vingar är gjorda i extremt stryktålig Hypodur®, en speciell typ av EPP. Och prisnivån är verkligen attraktiv. Smyg in på webben så finner du detaljerad information och trevliga priser!

24 GHz MDM-1 Fox

Fox är en elsglare som tar dig ändå från nybörjarstadiet och en bra bit uppåt. Spännvidden är på hela 1800 mm. Snygg skala-modell av den välkända MDM förebilden. Levereras som RTF.

24 GHz Hype Cessna 400 Corvallis

Den här moderna och väldigt vackra Cessnan passar bäst för dig som har lite flygerfarenheter sedan tidigare. Tuffa detaljer som navigations- och landningsljus, men också avancerade som klaffar som gör starter och landningar i låg fart möjliga. Spännvidd 1450 mm. Levereras som RTF.

24 GHz Hype Cessna 182 Skylane

Det här är den verkliga nybörjarmodellen med verkligt stabila flygegenskaper, men också rätt potential för att utvecklas tillsammans med. Tuffa detaljer som navigations- och landningsljus, men också avancerade som klaffar som gör starter och landningar i låg fart möjliga. Spännvidd 1200 mm. Levereras som RTF.

Hype Cessna 182 Skylane Schwimmer

I Sverige med alla våra sjöar är det naturligtvis alltid väldigt intressant med en snygg skalamodell utrustad med pontoner. Här har man också valt att montera vattenroder för att förenkla start och landning. Landställ med hjul medföljer. Levereras som ARF utan sändare och mottagare.

24 GHz

Svensk manual

Hype

www.hype-rc.se