

modellflyg^{nytt}

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD

2011



"TOLEDO SPECIAL 40"

Janne Anderssons fina
Toledo Special 40

- Förbundsårsmötet 2011
- Boeing/Stearman PT-17
- Modellflyg i Frankrike
- Svensk Modellhistoria

INTERPRESS 0257-02



7 388025 706002

RETURVECKA v 27

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 en modell- hansen syn till tavlingsreglerna kunde man skilja priserna åt.

del fina resultat nåddes vid uttag

en.
vill vi att samtliga intresserade
r inte. Sprid därför denna infor-

adress SAMT SMFF NUMMER.
Inlämningsmottagare anger du SMFF.

Så här beställer du

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

överd om man beställer 5-6 böcker via klubb
Eftersom oerhört många människor har sysslat med modellflyg genom åren,
skall ha en möjlighet att köpa denna bok – oavsett om dem tillhör SMFF eller
mation till alla ni känner – vare sig de eller du lär nämligen bli besviken.

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:**

Ingela Persson
Tegelbruksgatan 6a 265 75 Hyllinge
Tel: 042-15 64 73, 070-627 43 03
ordforande@modellflygforbund.se

**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!
Annonsunderlag i digital form, pdf- eps- X-ad- eller
tif-format normalt 4 veckor före angiven utgivning.

Preliminär utgivning

Modellflygnytt nr 3/11 17 Juni
Tidningen beräknas postas angivna veckor
Ordinarie manusstopp är 4 veckor före angivna ut-
givningsdagar, 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, 2011
ISSN-0345-813X

OMSLAGET:

*Janne Anderssons fina
Toledo Special 40*



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

INNEHÅLL NR 2/2011

● Juniorlyftet 2011	6
● Hanno Prettner del III	8
● Förbundsmötet 2011	12
● Pylonprimär i Falun	13
● Cessna C-185	16
● Toledo Special 40	18
● Boeing/Stearman PT17	22
● Modellflyg i Frankrike	28
● Hang över kanalen	31
● Modellhistoria	32
● Örebro F3B festival	37
● Meeting	40
● Corsair del 4	48





Mot nya tider....

Vårt förbund har nu klivit in i historien på ett nytt sätt. Den 27/3 valdes jag, Ingela Persson in som ordförande för förbundet. Första kvinnliga ordförande i förbundet, och första kvinna som ordförande i ett svenskt flygsporfförbund. När frågan för tredje gången dök upp om jag kunde tänka mig att axla ordföranderollen så kändes det som att det var dags att sluta tänka, att säga ja.

Vem är då Ingela?!

För er som inte känner mig så är jag skånska, hemmahörande strax utanför Helsingborg. Jag är ordförande i Helsingborgs Modellflygklubb sedan några år tillbaka.

Har varit föreningsaktiv i hela mitt liv och har varit suppleant i förbundsstyrelsen de senaste 2 åren. Jag har under det senaste året varit engagerad och deltagit i Bredds arbete. Jag tar mitt uppdrag på största allvar och är tacksam för det stöd som mött mig.

På posten som V. Ordförande har nu "Rolle" Brebäck klivit in. Han är hemmahörande i Stockholm och många av er känner honom sen innan. Han har ett mycket stort engage-

mang och har lagt ner ett jättejobb med Meetingguiden som kom ut för ett tag sedan.

Robert Sundström har tagit på sig kassörrollen och det tror jag att han kommer att sköta utmärkt. Ni känner honom som ordförande under 2010 och han hör hemma i Varberg. Robert har även tidigare varit involverad i förbundsarbetet.

Ny i förbundsstyrelsen är Patric Holmström som suppleant. Även han är Stockholmare. Patric är en av skaparna till flygskolan som klubbarna numera kan ta del av på vår hemsida.

Våra verksamhetsområden är ju där saker och ting händer. Där har vi två välkända herrar vid rodret. Rolf Pålsson chefar över Elitgruppen. I den gruppen samlas representanter för radioflyg, linflyg och friflyg. De jobbar med det olika inriktningarna av tävlingsverksamheten.

Christer Malmesäter är den som styr Breddgruppen. Där har han tillsammans med de nya medlemmarna i gruppen ambitionen att jobba för Sveriges modellflygare och fortsätta arbetet med att ta fram klubbparmen som skall stödja klubbarna i deras verksamhet.

Ambitionen från hela styrelsen är att vi ska

Ingela Persson Ordförande

synas oftare ute i landet för att få en närmare kontakt med er medlemmar.

Till sist avslutar jag med en vädjan till alla modellflygare i Sverige inför det stundande VM i F3K som vi står som värd för i Juli.

Vi behöver funktionärer!!

Tidtagare är en viktig funktion men vi behöver även bemanna sekretariat, parkering, service till tävlande mm. Du kanske inte kan ställa upp alla 7 dagarna som VM varar men om du kan ställa upp 2, 3 eller 4 dagar så är det till stor hjälp.

Alla funktionärer får fri mat och logi.

Kontakta tävlingsorganisationen på contest-admin@f3k-wc-2011.se om du kan hjälpa till.

Med en önskan om en bra start på säsongen.

Ingela Persson
Förbundsordförande
ordforande@modellflygforbund.se



Styrelsen SMFF 2011



Funktion

Ordförande
Vice Ordförande
Kassör
VO-Elit
VO-Bredd
Suppleant

Verksamhetsområde Bredd

Funktion

Chef
Vice chef
Redaktör
Ledamot
Ledamot

Verksamhetsområde Elit

Funktion

Chef
Vice chef
Ledamot Radioflyg
Ledamot Linflyg
Ledamot Friflyg

Revisor

Revisor
Revisor

Namn

Ingela Persson
Roland Brebäck
Robert Sundström
Rolf Pålsson
Christer Malmesäter
Patric Holmström

Namn

Christer Malmesäter
Sture Kinell
Magnus Östling
Lena Hellström
Inge Sundstedt

Namn

Rolf Pålsson
Johan Bjerkander
Gunnar Karlsson
Bengt-Olof Samuelsson
L-G Olofsson

Namn

Anders Eriksson
Sten-Åke Aspenby

E-post

ordforande@modellflygforbund.se
viceordforande@modellflygforbund.se
kassor@modellflygforbund.se
ordf_voelit@modellflygforbund.se
ordf_vobredd@modellflygforbund.se
suppleant@modellflygforbund.se

E-post

ordf_vobredd@modellflygforbund.se
vordf_vobredd@modellflygforbund.se
oestling@telia.com
whiskilena@hotmail.com
familjen.sundstedt@spray.se

E-post

ordf_voelit@modellflygforbund.se
vordf_voelit@modellflygforbund.se
ga_radioflyg@modellflygforbund.se
ga_linflyg@modellflygforbund.se
ga_friflyg@modellflygforbund.se

E-post

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

Tel

070-627 43 03
076-115 21 46
070-731 62 80
070-637 71 57
070-695 49 64

070-695 49 64
070-572 71 64
070-585 24 74

070-637 71 57
070-595 92 40
070-264 99 28
070-267 59 14
070-565 65 13

Till klubbar !

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

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

SMFF:s expedition

Box 740
521 22 Falköping
Tel 0515-371 55
Telefax 0515-371 58
Pg-konto 51 81 65-6



Förbundsmärke, blazermärke

10:-



Slipsklämma med förbundsmärke

40:-



Pins

10:-



SMFF-dekal

5:-



SMFF-dekal, 8 st på karta 30x30 mm

10:-



Lucy, byggsats

35:-

Registreringssiffror, ark

60:-



Myggan, introduktionsmodell, byggsats

15:-



Thermal Dart, lite större AMA Cub

60:-



Flygmaskinen, byggsats

30:-



Linus, linmodell enbart ritning

30:-



Handbok, Modellflygets grunder

20:-



Handbok, Vi modellflyger, 2 delar

20:-



Handbok, Att vara modellflygledare

20:-



Sveriges Modellflygförbund

VO Bredd i SMFF

Hej alla modellflygare

Året har börjat och nu är årsmötet undanstökat. Det har varit en del arrangemang före årsmötet som Bredd har varit ute på. Bredd började året med att vara med på inomhusflyg i tipshallen i Växjö. Det var en trevlig tillställning som många uppskattade. Vid detta tillfälle var det Ingela från Helsingborg, Rolle och jag som representerade förbundet. Vi presenterade Meetingguiden och Flygskolan för de som ville se och fick många positiva samtal med deltagare. Claes Meijer gjorde en uppvisningsflygning med sin "wingman" och samtal fördes om hur förbundet ska utnyttja tillfället där han och några andra ska delta i "Talang" på TV, för att promota modellflyget.

I början på mars besökte Bredd Skövde hobbymässa där många kom fram och diskuterade förbundsfrågor. Det är alltid lika trevligt att besöka Skövdes hobbymässa.

Rookieträffen för jetflygare i Karlskoga har också genomförts. Den har Bredd varit med och stöttat. Trots lite sämre väder blev träffen mycket uppskattad.

Av föredragshållarna var Tomas Leijon först ut på plan för att berätta om turbinmotorers svenska historia. Sen kom Christer Söderhäll fram för att prata om Turbinmotorers uppbyggnad. Efter lite fika var det Anders Wikman som pratade om motorinstallation och kringutrustning i jetmodeller. Carl Fredriksson pratade om design och utveckling av turbinmotor. Därefter var det middag som serverades i lokalen. Fortfarande hängde regnet i luften, tur att alla var inomhus.

Efter en utsökt matbit var det vår tur i Bredd att presentera oss och vad Bredd står för och hur Bredd vill hjälpa klubbarna. Därefter var det Kim Mortensen som berättade om modellflygresor. Einar Jonsen berättade om konstruktion av modeller. Slutligen var det självaste Lasse Palms tur att berätta om olika kvaliteter på modeller som man ska vara uppmärksam på.

Dagens schema var tigt och gick med rask fart. Trots detta blev det trots allt en stunds flygning innan festen på kvällen började. Medan vi flög kom en journalist ut och filmade. Hur ofta händer det? Att man bara kan ringa och så kommer de ut och gör ett litet reportage.

Det finns mycket att skriva om denna uppskattade träff. Bredd tänker ta med sig detta koncept i sitt fortsatta arbete och göra ett pilotprojekt av träffen, så att fler klubbar kan lyckas med att göra en träff med annat tema men på samma grunder som detta var.

Nu är vi inne i april månad och nu ska Bredd samla ihop alla förtroendevalda för att börja jobba vidare. Det blir ett år med många arrangemang och träffar så vi ses säkert någonstans därute.

Roll-up

Förbundet har nu 5st roll-up som klubbarna kan köpa eller låna från förbundet inför era klubbträffar och meeting. Bredd har delat ut de 3 första roll-up till klubbar i Karlskoga, Säter och Helsingborg för att även intill liggande klubbar ska få möjlighet att på ett enkelt sätt kunna låna dem för sina arrangemang. När en klubb har lånat färdigt en roll-up ska den tillbaka till klubben som den är lånad från. De klubbar som står på tur att disponera en roll-up om intresse finns är Skvadern och Jupiter.

Och som sagt, det går att köpa sin egna roll-up till klubben om klubben vill.

Nu är det nära till utomhus flyget börjar på riktigt. Min säsong brukar börja på skärtorsdagens morgon.

Christer Malmesäter
ordförande SMFF Bredd

VO-bredd består av följande personer:
Verksamhetsområde Bredd

Funktion	Namn	E-post
Ordförande	Christer Malmesäter	ordf_vobredd@modellflygforbund.se
Vice ordf	Sture Kinell	vordf_vobredd@modellflygforbund.se
Ledamot	Lena Hellström	whiskilena@hotmail.com
Ledamot	Magnus Östling	oestling@telia.com
Ledamot	Inge Sundstedt	familjen.sundstedt@spray.se



Nu har vi även
Great Planes & Top Flite
hela sortiment till bra priser!

Mustang
Nano-Racer
NU 1.250 kr



Robbe Vector Jet
NU 2.400 kr



AMX Nano-Jet
ARF
NU 1.125 kr
Ord 1.250 kr



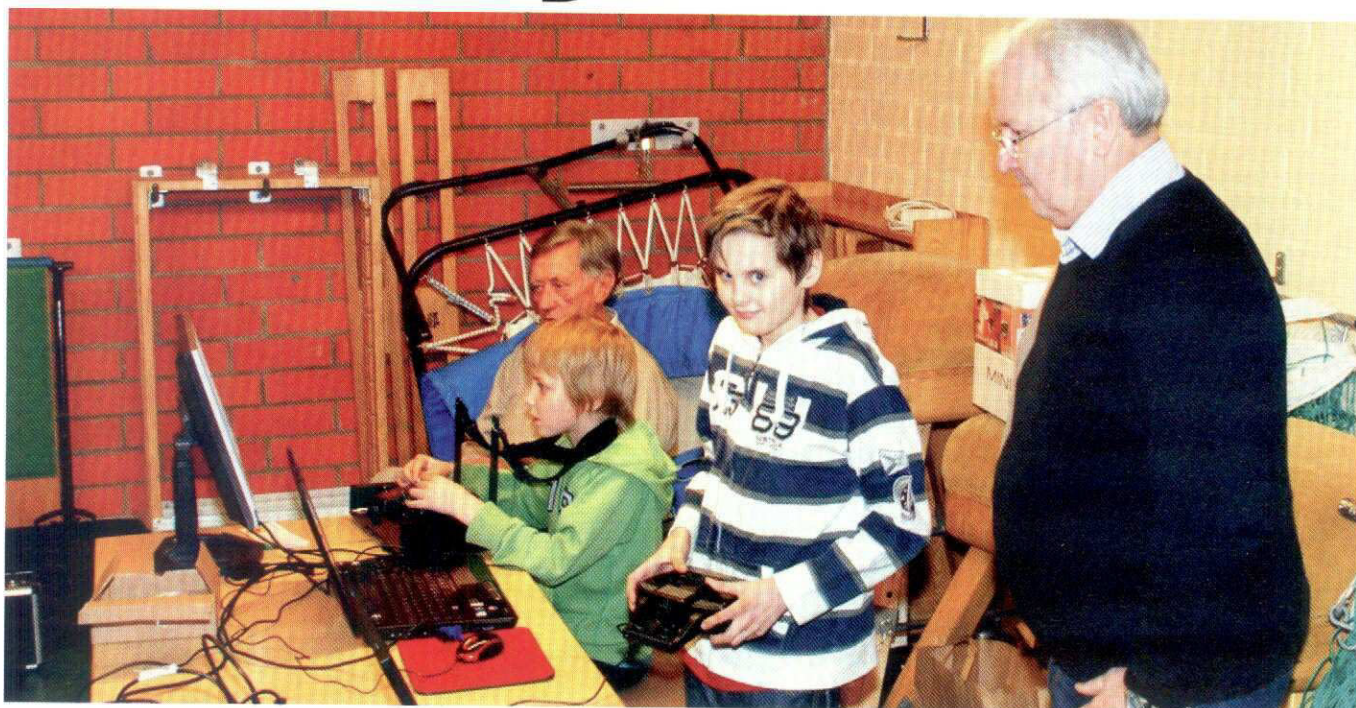
BESTÄLL PÅ
www.rc-radiostyrt.com
eller besök vår välsorterade
butik i Helsingborg.

RC
RADIOSTYRT

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

ROBBE • GRAUPNER • HPI

Juniorlyftet 2011



Simulatorflyg – Kaj Frid och Mats Erlandsson instruerar på två av klubbmedlemmarnas flygsimulatorer. Kaj har utbildat många sportflygare och varit flygledare innan han satsade på modellflyget. Mats har hållit på med modellflyg sedan han var 12 år – det var länge sedan.

Det är ständigt en fråga om modellflyget blivit en gubbsport. Vi är i stort sett samma utövare nu som på 60 och 70-talet känns det som när man kommer in i en butik och börjar prata minnen. De nya flygare som kommer till är ofta personer med utflugna barn som plötsligt fått tid över till sig själva efter många år.

Då kommer frågan förstås upp om vi behöver juniorer eller om det är lugnast utan ett gäng hyperaktiva yrväder som far runt och vill ha ständig support. Ripa Modellflygklubb har diskuterat frågan och kommit fram till att vi behöver juniorer av olika själ. Ett viktigt skäl är att kommunen kräver en viss mängd ungdomsaktivitet för att ge vettiga bidrag till verksamheten.

I vinter har en arbetsgrupp förberett en satsning på Juniorer under sportlovet. Det är inte lätt att veta hur man ska göra och vad man kan förvänta sig men nu efter tre aktiva dagar har vi fått lite facit över vad som har fungerat och vad som fungerat mindre bra.

Vi ansökte om bidrag från idrottslyftet för att få lite resurser till en seriös satsning. Det var inte helt enkelt. En ansökan behandlas i flera steg.

Ansökan skickas in och det utses en handledare och en kontrollant. När de har gjort sina bedömningar går ansökan vidare till AU som tar sig en titt på projektet

och avgör om projektet ska bifallas eller avslås.

Vi rågade nog ut för ett missförstånd i första skedet så det blev ganska många telefonsamtal innan steg ett var signerat. Tipset är att ligga på ofta för att få någon att skriva in ett beslut eller rekommendation i rutan så att nästa person kan ta över stafettpinnen.

<http://www.flyg-fritt.se/idrottslyftet/> - här kan du gå in för att ansöka om resurser för ett projekt. Titta gärna på andra projekt för att lära om du inte har ett koncept klart från början.

Vi hade ett antal huvudpunkter på programmet:

- 1 – Flygning med gummimotormodellen Lucy
- 2 – Flygning med simulator på datorn
- 3 – Flygning med dubbelkommando

Lucy är en bra modell av flera orsaker. Den ser ut som ett flygplan med vinge, fena och stabilisator som alla kan trimmas på något sätt. Det går snabbt att montera och komma igång. Storleken gör att det är lätt att visa alla momenten. Lucy flyger riktigt fint om man får till allting. Vi hade flygtider mellan 2 och 47 sekunder men det var mera vanligt med tider runt 10-18 sekunder. Vi hade alla till att flyga 5 flygningar varav vi räknade de 2 bästa tiderna.

Alla deltagare fick sina plan med sig hem och vinnaren för dagen fick med sig en Multiplex Fox som första pris. Andra priser var Mygganbyggsatser. Våra erfarenheter var att man bör vara rätt så små grupper per ledare. Mellan 4 och 6 juniorer och tillhörande föräldrar är rätt så bra för en grupp. Det kan vara flera grupper i lokalen samtidigt. Det tar ungefär 90 minuter att bygga trimma och flyga sina starter. En dag hade vi misstaget att tillåta "drop in" vilket naturligtvis var bra för de besökande men gjorde att ledarna fick dålig kontakt med besökarna som passerade mellan de olika stationerna för bygge och flygning på ett mindre kontrollerat sätt.

Simulatorflygning kan vara riktigt bra om man har en bra strategi. Vårt mål var att eleven skulle få träna att starta, flyga rakt, svänga tillbaka och landa. Förutsättning är då att man har ett flygplan som är mycket lättflyget och att man har en instruktör på 100% som visar och förklarar. Max flygtid per tillfälle satte vi till 5 minuter för att få lite omsättning på eleverna. Efter ett varv var det förstås OK att komma tillbaka och flyga mera.

När man hade klarat dessa utsatta mål fick man ett presentkort på 2 st dubbelkommandoflygningar.

Det är förstås frestande att prova på helikopter, stora passagerarflygplan, jetplan

och annat tuftt på simulatort men vi bedömde att det inte är något som ger annat än falska förhoppningar. Likaså är vi några som anser att de enkla Silverlit/X-twin/biltema modellerna inte ger någon vettig träning alls för riktig skolflygning. Där är naturligtvis meningarna delade. För en avancerad modellflygare som kan sina saker så flyger även en 2-kanals X-twin riktigt bra, och den är framförallt tålig så länge som man inte får in damm i propelleraxeln.

Dubbelkommandoflygning är inte det allra enklaste för en lärare som ska ha ansvar för ett flygplan. Ett bra flygplan är en fördel. Vi provade ett antal olika och vår slutsats är att man inne flyger dubbelkommando säkert med en Parkzone EMBER. Planet är mycket lätt och flyger sakta. Det är mycket tåligt och det enda läraren i stort sett behöver kunna är att släppa trainerspaken med trottelt på noll så stannat planet snabbt. Planet tål att flyga i väggen och även hårda markkänningar om man bara har stoppat propellern. För att även en van inneflygare ska kunna flyga EMBER så har vi mixat så att sidoroderspaken och skevroderspaken har samma funktion på flygplanet som enbart flyger med sidoroder (plus höjd och trottelt). Eleven lär sig att styra med högerspaken.

Utomhus har vi valt en tålig modell typ EasyStar med skevroder. Planet klarar lätt vindar på minst 7 m/s utan svårigheter. Flygtider håller vi på 5 minuter får att de som står på kö inte ska tröttna och för att eleven ska få vila lite. Det blir minst tre flygningar på ett batteri om man inte kör på fullgas hela tiden. Vi har fyra laddade batterier så det är gått om lektioner att tillgå innan det är dags för paus och laddning.

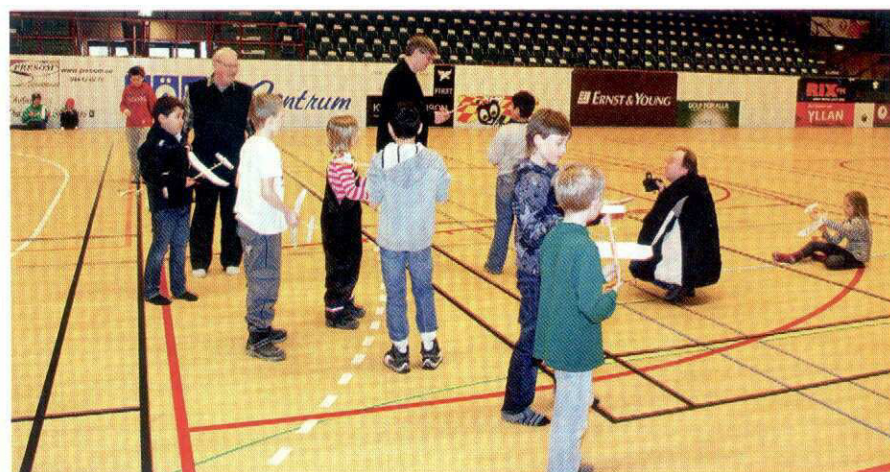
Vi arbetade en hel del med information innan sportlovet.

Kommunen har ett speciellt program som går ut till alla hushåll i kommunen. Där fick vi in två artiklar med klubbens logga. Dels för huvudorten men även för en sidort där vi hade två dagar. Det är enklare att göra något i en rimligt liten ort än i en större stad. Vi skrev ut Fyers till skolor och fritidsanläggningar. Vi fick en adresslista till kommunens slöjdlärare som fick flyers och information att sätta upp. Hur detta gick kan vi inte värdera men vi har fått intrycket att det inte gav så mycket. Något som däremot verkade uppskattat var besök på fritidsgårdar där vi informerade och delade ut modellflygtidningar som finns att få kartongvis av äldre nummer som inte blivit sålda. Bredds Christer Malmesäter är en bra kontakt om man behöver lite PR-saker till reducerat pris eller för lån..

Text: Patrik Gertsson
Foto: Mats Erlandsson



Fri Depronflygning – Vi delade upp så att våra vana piloter fick lite begränsat utrymme men denna vecka är juniorerna i focus.



Lucyflygare – Det var bra uppslutning för att montera och flyga de välflygande introduktionsmodellerna. Våra LOK-blanketter tog slut så vi fick skriva in juniorer på baksidan.



Provflygning av Matforsaren

Provflygning av nytt skolplan MyFly från HAB.

Hanno Prettner del III

Legenden Hanno Prettner

Hanno Prettner är fortfarande världens mest framgångsrike F3A-flygare. Han har vunnit VM och TOC i Las Vegas som ingen annan och trots att han slutade för många år sedan är han fortfarande en förebild för många modellflygare. Här följer en fortsättning på intervjuerien om legenden.

Sin första kontakt med modellflyg fick Hanno Prettner vid 7 års ålder. Detta i samband med en linflygluppvisning någon gång runt 1958 (han är alltså född den 8 juli 1951). Hanno blev då så begeistrad att han tvingade sin pappa, Hans, att bygga ett plan åt honom. Så de började modellflygkarriären med bygga en friflygmodell.

– En Graupner Kadett, försedd med en 0,8 cc dieselmotor, hade vi i början, minns F3A-mästaren. Och far och jag fick enormt roligt med vårt modellflygintresse.

Eftersom deras friflygplan för det mesta hamnade i buskar, träd och bäckar började deras första försök med den tidens otillförlitliga radiostyrningar.

– Störst framgång hade vi med den då på marknaden nyutkomna Graupner Belaphon. En enkanals radio som möjliggjorde att vi kunde påverka vår Kadetts flykt på så sätt att den kunde utföra cirklar och till och med störtspiraler.

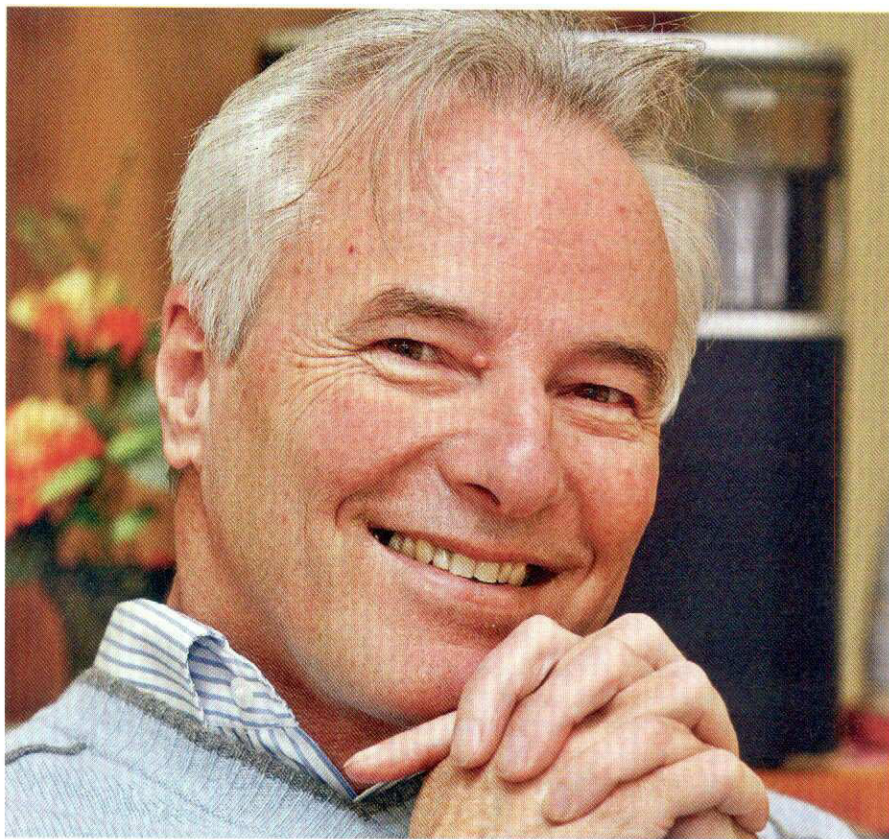
Konstflygepokan börjar

Hans Prettner köpte först en enkanalare, därefter en trekanalare och senare en tiokanalare. Genom dessa förbättringar ökade modellernas flygpotential.

– Utvecklingen gick från högvingade plan till lågvingade och vi hade den första tiokanalaren i hela landskapet Kärnten, här neri i södra Österrike som vi kommer ifrån. När landets första asfalterade modellflygplats invigdes 1961 i Klagenfurt skedde det med pappas egenkonstruerade modell Meteor, som till och med hade skevroder.

Eftersom Hanno växte upp med en far som flög konstflyg växte hans intresse och han kunde ju alltid låna pappans plan. I slutet av 60-talet började Hanno själv tävla i klassen RC-III. Med sin egenkonstruerade högvingade Wendelin vann han 20 av 21 tävlingar. Och gången han inte vann berodde det på att hans HP-motor inte ville hänga med.

– Medveten träning för RC-I, alltså dagens F3A, började jag med efter min examen 1969. Två år senare deltog jag i VM



Hanno Prettner som han ser ut nuförtiden.

i Doylestown i USA där jag som rookie nådde en fjärdeplats. Därefter gick det snabbt uppåt.

Att åstadkomma det omöjliga

Att flyga konstflyg är en samverkande blandning av talang, ambition, krävande träning och att kunna prestera i tävlingsögonblicket. Men även att vara innovativ och utveckla redskap för att kunna prestera flygfigurerna på bästa möjliga sätt. Enbart talang är inte tillräckligt så länge man inte går in för en stenhård träning i alla möjliga väderförhållanden.

– Modellflyg är inte bara en meningsfull fritidssysselsättning utan även en seriös sport som kräver allra högsta koncentration, reaktionssnabbhet, disciplin och en hel del tekniskt kunnande. Självt är jag intresserad av all form av flygning och därför har det varit en utmaning att med mina experimentmodeller utröna var gränserna för flygets möjligheter går – och att försöka åstadkomma det till synes omöjliga.

Tänkte att han själv satt i

För Hanno Prettner har utveckling och att åstadkomma perfekta flygningar varit den drivande utmaningen.

– Förr var det den raketsnabba flygstilen som gällde och som jag tacklade med min legendariska Curare-konstruktion. Men vid TOC 1978 i Las Vegas visade jag för första gången upp konstantflygstilen med min 2,85 meters Dalotel. Därefter kunde jag även överföra denna stil till F3A för att vinna flera VM. Med dagens utveckling genomförs denna stil till perfektion.

– När jag flög föreställde jag mig alltid att jag själv satt i modellen och att jag gjorde figurerna så att jag skulle överleva dem.

Över 300 segrar

Totalt segrade Hanno Prettner i bortemot 350 tävlingar så att lista dem alla vore en omöjlighet. Men för att nämna några: superflygaren vann TOC 8 gånger, 7 gånger VM och 16 gånger Österrikiska mästerskapen. Sista tävlingen för hans del var 1995.

– Att vinna där bland alla vänner var stort. Annars är det så att segern har många orsaker. Alla framgångsrika piloter agerar i team med antingen kompis, pappa, bror, flickvän eller fru för då blir varje träningspass en privat tävling. Tränaren som står bakom dig ser det som domarna ser och detta är viktigt. Han ser nämligen figuren som en helhet. Jag själv delade upp figuren i olika segment där jag gick in och korrigerade i de delar där det behövdes. Ofta såg jag manövrer som jag inte var nöjda med eftersom jag fick kämpa så för att få till dem men från domarnas vy var de helt okay.

– Helt perfekta manövrer flyger man sällan men allt beror på hur väl man kan maskera misstagen så att inte domarna nödvändigtvis ser varenda liten miss.

Även skuggor

Hanno, som varit med om så många framgångar, upplevde han även motgångar i karriären?

– Där det finns ljus finns det skugga. En av mina större besvikelser, eller enligt mitt sätt att se saken, orättvisor var att min dubbeldäckare, en Skybolt, inte tilläts i TOC (Tournament of Champions) 1984. Den enda lagliga tekniska kommissionen hade mätt, utvärderat och ackrediterat min modell tre gånger men juryn accepterade några medtävländes klagomål eftersom jag som ende toppilot skulle få 10 percents bonus för att flyga en dubbeldäckare. För första gången vann då en amerikan. Mot denna juryns orättvisa ville mina kompisar driva saken vidare till domstol men jag ville inte eskalera historien. Min triumf kom nästa TOC då jag efter segern visade juryn min gamla Skybolt men i nya färger och med några minimala förändringar.

Kraft, när saker inte gick hans väg, fick Hanno genom familjen, hans bästa energikälla. Fast han anser att besvikelser och motgångar skall ses som utmaningar för att stärka individen att orka med en nystart.

Andra intressen

Modellflyg har tagit en lejonpart av vår hjältes fritid men intressena har varierat.

– Med tiden ändrar sig även hobbyintresset. Inte minst när man blir lite äldre och lugnar ner sig. Tidigare gällde snabba bilar men nuförtiden är det min familj och min Parson Jack Russel terrier, Cleopatra, som står i första rummet. Jag och hunden tillbringar mycket tid tillsammans och njuter av naturen kring Wörthersee utanför Klagenfurt och bergen runt om.

Tips

Vad har då denne erfarne modellflygare för tips att ge nybörjare?

– Att vara helt införstådd med F3A-reg-

lerna är nödvändigt och att analysera de bästa piloternas flygstil för att se vilka trender domarna föredrar.

Hanno och hans far var mästertliga på just denna typ av analys. Vid ett VM märkte de att domarna gav högre poäng till flygare som gjorde stora manövrer och raskt lades den egna flygstilen om.

– Och sedan finns det bara en enda sak som hjälper, träning. Träning, träning och åter träning. Fast inte mer än tre eller fyra flygningar per tillfälle eftersom det är viktigt att träna få gånger med full koncentration än att göra många i okoncentrerat tillstånd.

Nu när en del rock- och idrottsidoler gör comeback, hur blir det med dig Hanno?

– På grund av hälsoskäl* måste jag avbryta min karriär 1995 men jag är nöjd som det är. Varje tid har sina hjältar. Jag hade min extrema segervilja och var aldrig tillfreds att kämpa om platser långt

tillbaka i startfältet. Naturligtvis skulle det vara intressant att flyga konstantflygstilen, som jag alltid har gillat, och som jag är nu imponerad hur väl dagens flygare får till det. Men skulle jag någon gång få långtråkigt läser jag en bok eller pillar med mina gamla kort.

Hanno gladdes sig naturligtvis åt att Österrike arrangerade en stortävling i F3A hösten 2010 men kunde inte själv närvar. Mest stolt är han dock över att ha vunnit EM 1990 i Salzburg och VM -93 i Nötsch framför hemmapublik.

– Känslan att vinna framför landsmän, familj och vänner är unik.

Conny Åquist

* För bara några år sedan höll Hanno på att dö av en lunginflammation och han sitter nu i en hel del i rullstol och har även talsvårigheter.



Hanno med Skybolt och Laser. Pappa Hans skymtar längst till höger.



Vid tävlingarna i Las Vegas 1978 deltog han med denna Dalotel.

Medalj till Rolf Maier

Rolf Maier, ordförande för Ållebergs Modellflygklubb, fick i dag Flygsportförbundets silvermedalj för sitt ledarskap i föreningen.

Vid en ceremoni hos Västra Götalands Flygsportförbund tilldelades Roffe en fin utmärkelse, som ett erkännande för det ledar- och inspirationsarbete han lagt ner för klubben.

I motiveringen från Flygsportförbundet heter det: "

"Rolf Maier, som ordförande, har engagerat sig på ett förtjänstfullt sätt för den relativt nystartade klubben Ålleberg Modellflygklubb. Rolf har varit med om att starta upp klubben och han har alltsedan dess drivit klubben i en positiv riktning, vilket har gett klubben en fantastisk utveckling.

Därför har styrelsen för Västra Götalands Flygsportförbund uppmärksamma Rolf Maier för hans mycket positiva insatser och hans stora engagemang att driva klubben framåt genom att tilldela honom Flygsportförbundets silvermedalj."

Jag känner Rolf väl, eftersom jag varit och är medlem i föreningen och jag har alltid beundrat hans engagemang och förmåga att driva igenom nya projekt. Detta engagemang har naturligtvis smittat av sig på oss medlemmar, vilket har gjort att Ålleberg Modellflygklubbs aktiviteter ständigt är höga. Kommer nu, är ju det årliga Hanglägret nere i Ystad, vilket jag med förväntan ser fram emot.



Så jag säger bara: Grattis Roffe och grattis Ålleberg Modellflygklubb till utmärkelsen!



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 95 :- 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.

KARLSKOGA HAR FÅTT EN NATIONELL ARENA

Karlskoga Modellflygklubbs lincirkel har vid Svenska Flygsportförbundets årsmöte utnämnts till nationell arena.

Detta innebär att landslag inom lingenarna har tillgång till lincirkeln vid träning samt att alla internationella tävlingar skall i första hand genomföras i Karlskoga



Niklas Karlsson från Karlskoga Modellflygklubb mottager utmärkelsen av Bengt Lindgren, ordförande i Svenska Flygsportförbundet.



Förbundsmötet 2011

Arets förbundsmöte hölls i Linköping på hotell Ekoxen och var det 54:e i förbundets historia.

Dagen inleddes med att SMFF:s ordförande Robert Sundström hälsade alla välkomna.

Nästa punkt på dagordningen var att välja mötesfunktionärer, som så många gånger tidigare så valdes till mötesordförande Bengt-Olov Samuelsson vars mötesteknik är i en klass för sig, med en fast hand, mycket humor och god kunskap i stadgar fick han allt att flyta under dagen. Till mötessekreterare valdes Jonny Carlén.

Efter genomgång av verksamhetsberättelse, ekonomi och revisionsrapport så fick den avgående styrelsen ansvarsfrihet.

Revisorerna påpekade att det är av stor vikt att förbundet lägger resurser på att aktivera Sveriges modellflygare så vi inte tappar mark.

Några förslag och motioner behandlades sedan, bl.a. så införs en ny klass F3P-C, styrelsen fick i uppdrag att undersöka möjligheten till en nationell arena för modellflyg i Flugebyn.

Efter en god lunch med mycket prat om flyg i alla dess former fortsatte årsmötet med diskussioner om verksamhetsplan och budget inför kommande år.

Sedan var det dags att förrätta val av ny styrelse och de ledamöter som skall styra förbundet under kommande år.

Då Robert och Magnus ställt sina platser till förfogande så valdes Ingela Persson till ny ordförande, den första kvinnliga ordföranden inom flygsport i Sverige.

Till vice ordförande valdes Roland Brebäck och Robert Sundström tog över som kassör. Ny i styrelsen som suppleant var även Patric Holmström. Alla namn finns publicerade på förbundets hemsida.

Under helgen så delades även medaljer ut av ordföranden Robert Sundström: Bland annat fick Bengt Lindgren som fick SMFF:s guldmedalj. Junioren Oscar Findahl fick medalj av Flygsportförbundet som årets ungdomsledare.

Innan vi skildes åt så visade Bredd upp 5 st rollupper som kommer att finnas utplacerade i landet så att man kan låna dem till sina tävlingar och meeting.

Det informerades om en del av de tävlingar och meetings som kommer att genomföras under det kommande året.

Med den positiva anda vi lämnade Linköping så ser jag fram mot ett år med många arrangemang runt om i Sverige att besöka.

Vid tangenterna
Ulf Höglin

Foto: Mikael Engström



Robert Sundström delar ut guldmedalj till Bengt Lindgren.



Bengt-Olof Samuelsson, ledde mötet.



Junioren Oscar Findahl får medalj som "årets ungdomsledare"

Pylonpremiär i Falun 5:mars

På morgonen åkte vi ut på sjön Runn för ha årets premiär i pylonflyg. Jag tror att jag kan påstå att alla var förväntansfulla och väldigt sugna på att få lite riktig racing ute på sjön. Vädret var otroligt, strålende sol, omkring noll grader och alldeles fantastiskt om det inte vore för vinden. Jag kan direkt avslöja att jag aldrig har flugit under så blåsiga förhållanden, och jag har hållit på i några år nu. Under ett av heaten, kände jag att vinden tog tag i min kropp och jag gled iväg på isen. Lyckligtvis lyckades jag hålla balansen tills heatet var avslutat, men då hade jag glidit in till kanten och gick då ner på knä, för att hitta bättre balans inför landning. Trots den hårda vinden och det kyliga vädret hade vi alla en helt fantastisk dag på isen. Jag vill också passa på att framföra ett varmt tack till alla funktionärer som gjorde att vi kunde få tävla dagen lång. Utan er insats så blir det inga tävlingar, varmt tack.

Idag tävlade vi i Q-500 och SQ-500. I Q-500 använder vi standard 40 motorer som skall vara helt standard. Inga modifieringar är tillåtna. I SQ-500 är motorerna vassare och där är en så kallad minipipa tillåten. Det ger en betydligt högre fart. Modellerna är i princip likadana, med den skillnaden att man i Q-500 på dispens får använda både China Clipper och Ryggskottet.

Somliga hade tagit sig en bra bit hemifrån för att kunna vara med. Men det är inget bekymmer, eftersom vi pylonflygare är väldigt gästfria, så vi hittade en inkvartering (Hotell Gyllene Tummen) halvvägs, tack igen Thomas och Mona.

SQ-500

Till tävlingen hade 19 piloter anmält sig. Dagarna är ganska korta så här års, men vi hann med att flyga fyra heat var för kvalificering till finaler. Vi flög fyra plan i varje heat, ettan i mål får 4 poäng, tvåan 3 poäng osv. Efter kvalificerings heaten summeras poängen och de tre bästa går direkt till A-final, de tre näst bästa går till B-final, och de fyra därefter går till C final. Vinnaren av C finalen går vidare till B finalen, och vinnare där går vidare till A finalen.

Vi hade två nybörjare på tävlingen. För att underlätta för nybörjarna får de starta före de övriga i heatet, som får starta först när nybörjaren kommit till första pylonen. Nybörjare är man tills man vunnit ett heat. Det är värt att notera att Emil Broberg (12 år ung) var med på sin första tävling. Nu får vi gubbar huka oss. Här kommer ännu en ung talang som visar upp en väldig skicklighet redan nu. Behöver jag påpeka att han tog sig till C-final tack vare sin fina flygning.



Till C final tog sig, P-O Håkansson, Kenneth Johansson, Gunnar och Emil Broberg. Här var det P-O Håkansson som lyckades dra det längsta strått och kom vidare till B final, efter ett tuft heat där Emil Broberg bjöd på starkt motstånd.

I B final mötte P-O Håkansson Joan Wallgren, Johan Sundh, och Simon Nyholm. Här var Simon snabbast och kvalificerade

sig därmed till A final.

På startlinjen i A finalen hade vi Mikael Dahlstedt, Martin Larsson och Linus Johansson som tagit sig direkt till A finalen tack vare stark flygning, och Simon Nyholm som tagit sig vidare från B finalen. Efter en mycket spännande final som flögs i den hårda blåsten kunde Simon passera mållinjen som segrare.

Resultat grundomgång

Namn	1	2	3	4	5	Summa	C	B	A
P-O Håkansson	3	0	0	3	-	6	x	x	
Mikael Dahlstedt	4	2	3	4	-	13			x
Gert Bjarnholt	0	0	3	2	-	5			
Kenneth Johansson	1	4	4	3	-	12	x		
Gunnar Broberg	2	4	0	0	-	6	x		
Emil Broberg	3	0	0	3	-	6	x		
Mikael Eklöf	0	0	0	0	-	0			
Joan Wallgren	4	3	4	2	-	13		x	
Andreas Kratky	1	4	0	0	-	5			
Fredrik Holgersson	0	0	0	0	-	0			
Martin Larsson	4	3	4	3	-	14			x
Johan Sundh	4	4	4	0	-	12		x	
Thomas Nyholm	0	0	0	4	-	4			
Simon Nyholm	0	4	4	4	-	12		x	x
Linus Johansson	4	3	4	4	-	15			x
Jocke Hellström	3	2	0	0	-	5			
Jocke Arnesson	0	0	0	0	-	0			



Till vänster har vi en vanlig modell i SQ, Grand Chalem från Checkien. Till höger ser vi Roger Eriksson egna konstruktion med en PROFI 40 i nosen.

Simon Nyholm	1
Linus Johansson	2
Mikael Dahlstedt	3
Martin Larsson	4
P-O Håkansson	5
Johan Sundh	6
Joan Wallgren	7
Emil Broberg	8
Kenneth Johansson	9
Gunnar Broberg	10

Top 10 i Q-500 (Finalisterna)

Jonas Hagberg	3	3	2	3	-	11		x
Kenneth Johansson	0	3	3	0	-	6	x	
Håkan Broberg	0	0	0	0	-	0		
Roger Eriksson	3	0	3	3	-	9		x
Glenn Reutenberg	0	3	0	0	-	3		
Mikael Eklöf	2	2	3	2	-	9	x	x
Gunnar Broberg	3	0	2	0	-	5		
Johan Sundh	2	2	0	3	-	7	x	
Simon Nyholm	0	1	1	2	-	4		

Resultatlistan efter genomförd grundomgång.

SQ-500

9 piloter var anmälda till tävlingen. Skillnaden i fart är ganska stor om vi jämför med Q-500. Med 9 anmälda hade arrangören valt att flyga med tre plans heat.

Trots att det för dagen var ganska kallt kunde de allra flesta få bra fart på motorerna. Vi fick se många fina race över isen, och efter genomförd grundomgång såg resultatlistan ut så här.

Som vi ser så var det Kenneth Johansson, Mikael Eklöf och Johan Sundh som var direktkvalificerade till B-final. Där var Mikael snabbast och kunde ta sig vidare till A-final. Där väntade Jonas Hagberg och Roger Eriksson. Det är värt att notera att de motorer som används mest i SQ-500 är Jett, Nelson Och Profi. Därför var det extra spännande och se hur det skulle gå eftersom det på startlinjen fanns en motor av alla dessa fabrikat. Finalen gick med en väldig fart, och nu hade den värsta blåsten gett sig vilket gjorde flygningen mindre chansartad. Snabbast att avverka de tio varven var Jonas Hagberg, följt av Mikael Eklöf och Roger Eriksson. Vi fick följande resultat.

För oss som inte kom upp på pallen gäller det nu att åka hem och träna lite mer så att vi kan flyga ifrån resten vid kommande



Jonas Hagberg	1
Mikael Eklöf	2
Roger Eriksson	3
Johan Sundh	4
Kenneth Johansson	5

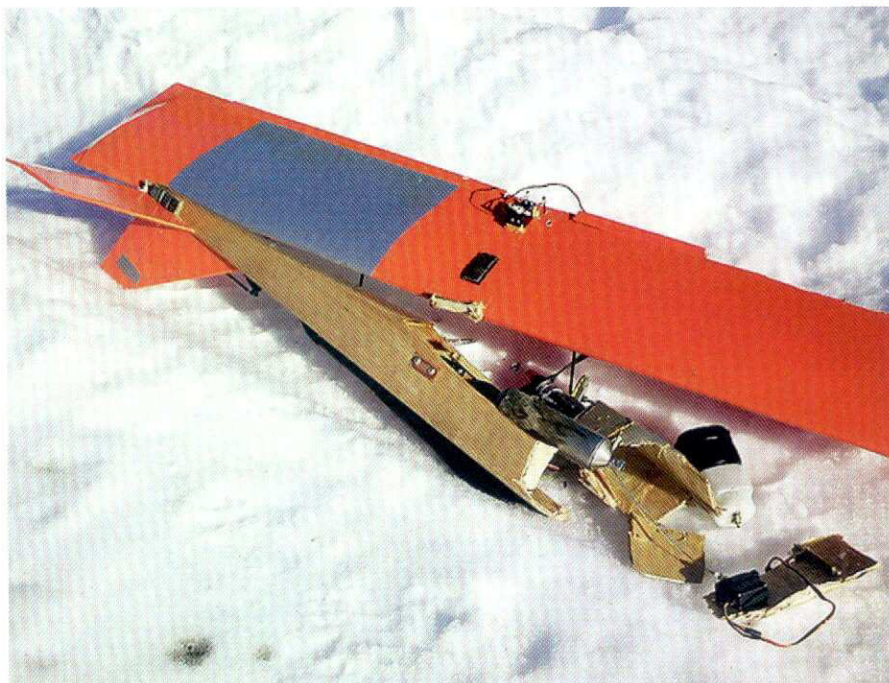
Top 5 i SQ-500 (Finalisterna)

tävlingar längre fram i år. Om ni tycker att det låter spännande med pylonflyg så kan ni titta in på "spi.snell.st". Där kan ni läsa mer om pylonflyg och kolla om ni har en tävling i närheten som ni kan åka och titta på. Gör det, jag lovar att ni kommer att få se många roliga och täta heat.

Om ni som klubb tycker att ni har möjlighet att arrangera en tävling, så är ni välkomna att höra av er till någon av oss som flyger pylon. All utrustning som behövs har vi inom SPI (Sveriges Pylonflygares Intresseorganisation). Räkna med att några av er får sätta av en dag för förberedelser och en dag för själva tävlingen. För den insatsen får ni driva servering och ta hela vinsten till klubben, och dessutom startavgifter från deltagarna. Jag har svårt att se att man kan fixa sin klubbs ekonomi på ett roligare sätt. Självklart är det en fördel om någon hos er är pylonflygare.

Väl mött på tävlingsbanorna

Johan Sundh



RESULTAT Q500

Den första av årets
Pylontävlingar
kördes 5/3-2011 i Falun

Klasserna som
kördes var
Q500 och SQ500

Q500	Summa	Final C	Final B	Final A	Resultat
Simon Nyholm, 2,4	12		x	x	1
Linus Johansson, 70	15			x	2
Mikael Dahlstedt, 68	13			x	3
Martin Larsson, 62	14			x	4
PO Håkansson, 73	6	x	x		5
Johan Sund, 2,4	12		x		6
Joan Wallgren, 60	13		x		7
Emil Broberg, 2,4	6	x			8
Kenneth Johansson, 2,4	12	x			9
Gunnar Broberg, 2,4	10	x			10
Andreas Knatky, 60	5				11
Gert Bjarnholt, 2,4	5				12
Jocke Hellström, 75	5				12
Tomas Nyholm, 2,4	4				14
Mikael Eklöv, 2,4	0				15
Fredrik Holgersson, 62	0				15
Jocke Arnesson, 69	0				15

RESULTAT SQ500

	Poäng	Poäng	Poäng	Poäng				
	Omg 1	Omg 2	Omg 3	Omg 4	Summa	Final B	Final A	Slut placering
Jonas Hagberg	3	3	2	3	11		X	1
Mikael Eklöv	2	2	3	2	9	X	X	2
Roger Eriksson	3		3	3	9		X	3
Johans Sund	2	2		3	7	X		4
Kenneth Johansson		3	3		6	X		5
Gunnar Broberg	3		2		5			6
Simon Nyholm		1	1	2	4			7
Glenn Reutenberg		3			3			8
Håkan Broberg					0			9

Cessna C-185



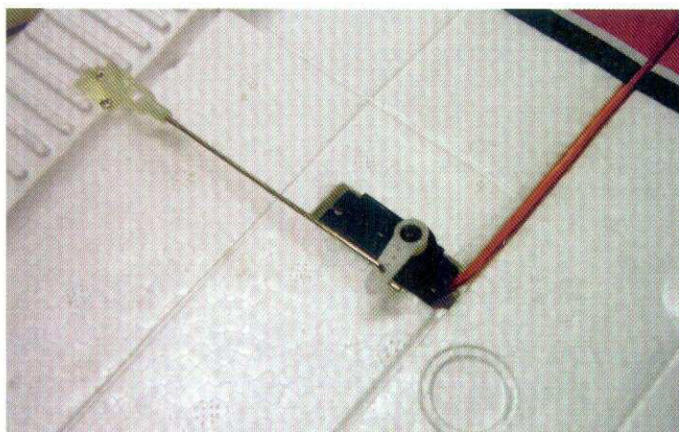
Hej, jag har mött en EL-kärra som jag blev nyfiken på. Den kommer i 2 lådor, mycket bra packat. Nästan allt är redan monterat, du kan montera den med flottörer eller hjul (3st), hjulen kommer så klart med i lådan. Motor och fartrelage och servon ingår men acce får man köpa själv. Om du vill använda klaffar så får du köpa 2 servon och linkar mm.

Hur var det att montera den då, jag det tog 2 kvällar att få den startklar, jag monterade den med flottörer, har ju en vik på landet så jag behöver inte åka bil för att flyg sjöflyg, du fattar alltså!

Tyvärr hade jag inte någon som kunde fotografera så jag får fixa bilder på den i luften, det blir väl några flygbilder i nästa MFN.

Vid tangentbordet..
Jan Andersson
Tullinge MF
SE- 36228

Butik:
RYNOS Hobbyshop
Radiostyrt i Enköping



Skevroder och linkage samt servon är monterat från fabrik.



Om du vill ha klaffar så är det redan färdigt för servo och linkar. Dom följer inte med så dom får du fixa själv.

Cessna C-185

FAKTA

Specifikationer:

Wingspan:	1500mm
Length:	1138mm
Take off weight:	1374 / 1622g
Wing area:	35,1 SP.DM
Wing load:	39g SP.DM / 46g SP.DM
Motor:	Powerful outrunner brushless motor
Prop:	10x6 3 blades
Max thrust:	1750g
Batteri:	4 LiPo 2200mAh 14.8V
	15C ingår inte i satsen.



Det följer med kåpor och hjul om du vill flyga på gräs-asfalt.



Linkage på höjdroder.



Luckan föraccen framifrån På vänster sidan ser du kontakten till fartreglage.



Fästen för LiPo accen är monterad men Accen ingår INTE.

En kul och snygg kärra, ARF i hög kvalitet. Ville ha en kärra som var lätt att ta med i bilen utan att krångla tilldet som det kan bli med stora plan.

Knallade runt i olika webb-butiker och letade, jag fastnade hos www.MFT.se, ett plan i lite annorlunda färgsättning, Off-white/Blå samt snygg dekor.

Det tog ett par kvällar att få ihop den, det var inga problem, hur enkelt som helst.

När jag vägde tyngdpunkten satt den som en "smäck"!!

Första flygningen

Måndag, första flygningen. Anders och jag åkte ut till Sandemar där Hanninge MFK håller till, strulade lite men det brukar det alltid göra men det var snart fixat. Första flygningen blev kort, motorn stannade precis när planet skulle lyfta, gick nog lite snålt, trimma

nålen och vipps så gick den som en klocka.

Andra starten var kanon, lyfte lugnt och stadigt, gjorde en ganska tuff sväng men den hade inga fula tendenser bara lugn och stabil, körde runt i några minuter och planerade landning och den kom med bra fart men kanske lite för fort, propellern jag hade var nog inte den optimala, en APC 11x7, har bytt till en APC 12x6, mycket bättre. Den är riktig kul att flyga, lägger jag

Hangar 9 "TOLEDO SPECIAL 40"





Toledo Special 40

FAKTA

Vingspann:	1765 cm
Längd:	1290 cm
Vingbelastning:	45,3 sq dm
Vikt:	2,5-2,90 kg
Radio:	4 kanaler/ 4-5 sevon
Motor:	40-52 2-takt, 56-82 4-takt, Power 46
Motor:	Saito 56 4-T
Propp:	APC 12x6
Servon:	5st FUTABA FPS3001 Stadar BB 4,1kg 0,19s
Mottagare:	FUTABA FPR608FS 8-kan 2,4G FAAST

Toledo

den på rygg så behöver jag inte stötta någonting den ligger fint och lugnt, provade också en looping, radien var ca 40m, det såg mycket snyggt ut. Sommaren verkar bli KUL...

Vad har jag då stoppat in i min "Toledo" och vad för specifikationer.

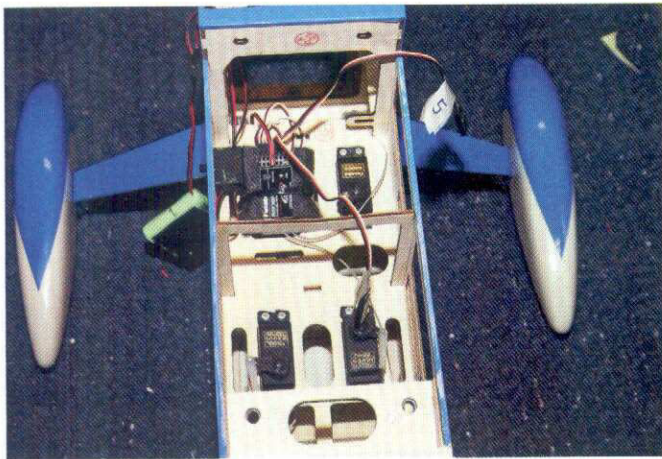
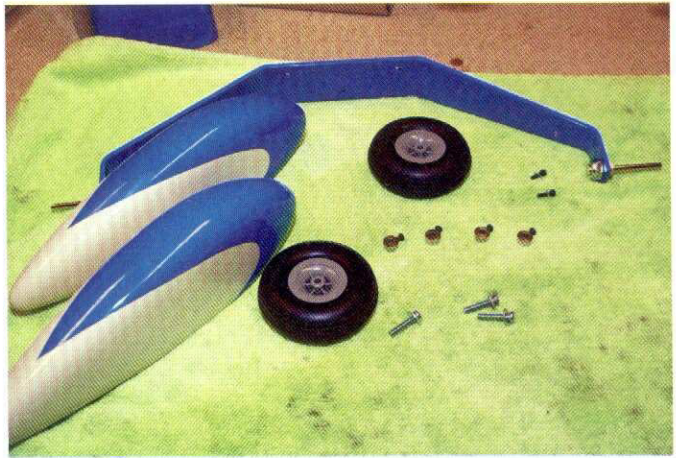
Tack för bilderna Anders.

Hoppas du har haft en lite kul läsestund och gillar min "Toledo"

Janne Andersson
Tullinge MF
SMFF SE-36 228

Jannes Modellsida
www.modellflyg.dinstudio.se





Boeing/Stearman



Ett av mellankrigstidens mest

PT-17 "Kaydet"



välkända militära träningsplan.





Jonas Bergströms fina modell av favoritkärnan.

Stearman PT-17 var ett av mellankrigstidens mest välkända militära träningsplan. Andra varianter och namn på den här kärnan var Model 75; NS-1; N2S; PT-13; PT-18; PT-27 ... För som ordspråket säger: "Kärt barn har många namn."

Trots att US Army Air Corps behövde ett nytt dubbeldäckt träningsplan i mitten av 30-talet gick det trögt med införskaffandet eftersom bristen på medel till inköp av nya

flygplan lade hinder i vägen.

År 1936 köpte US Army 26 flygplan (Model 75, även kallad PT-13) på försök, efter det att flottan hade gjort ett liknande förvärv året innan. Med krigshotet vid horisonten ökades beställningarna kraftigt och enbart 1940 levererades 3519 stycken.

Uppköpta av Boeing

Ursprungligen byggt på ett privat initiativ av Stearman Aircraft Company i Wichita

(köpt av Boeing 1934) var den här tvåsitsiga dubbeldäckaren uppbyggd i en blandkonstruktionsteknik. Vingarna var av trä och dukklädda medan kroppen hade en kraftig svetsad rörramsstruktur, som även den var dukad. Det satt antingen Lycoming R-680 (PT-13) eller Continental R-670 (PT-17) motorer i de flesta modeller. Topp hastigheten låg på runt 200 km per timma och aktionsradien var 80 mil. Motorbrist ett par år i början av 40-talet



Riktiga plan har två vingar och runda motorer. Här är modellen av Super Stearman i sitt rätta element.



Modellen startar. De dubbla vingarna gör att bärytan är stor och det behövs eftersom modellen väger hela 12 kilo.

ledde till att man använde sig av 225 hästars Jacobs R-755 motorer i ungefär 150 kärror, i det utförandet kom planen att kallas PT-18.

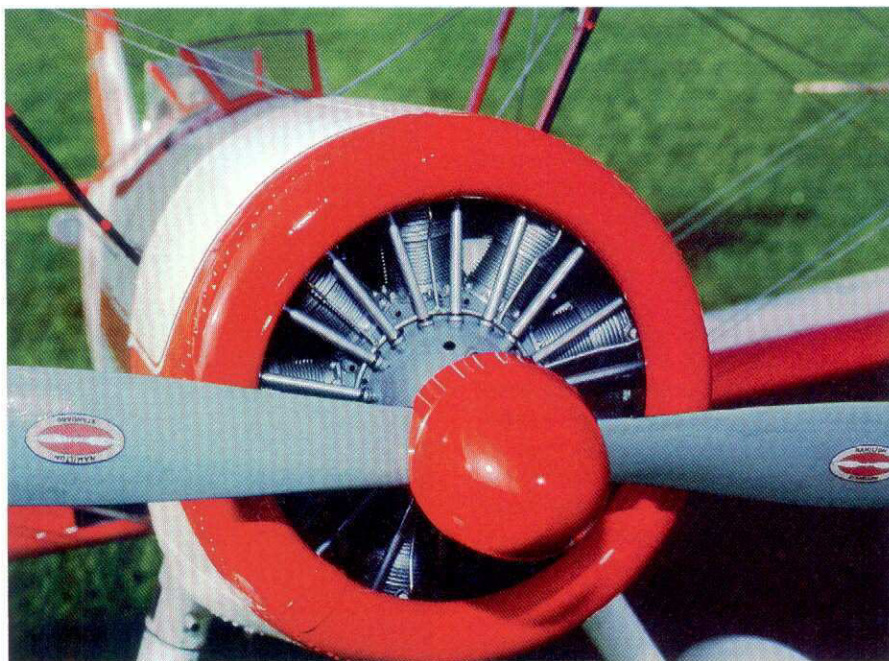
US Navy's tidiga modeller betecknades NS-1, som senare utvecklades till N2S serien. Royal Canadian Air Force kallade sina plan, som de fått genom det så kallade "Lend-Lease" avtalet, för PT-27. Kanadensarna var även ansvariga för smeknamnet Kaydet, ett namn som slutligen kom att användas av flygvapen världen över.

Typen var enkel att flyga och relativt förlåtande för ovana piloter. Den fick därför rykte om sig att vara en stabil och bra läromästare. Officiellt kallat Boeing Model 75 blev flygplanet emellertid känt som Stearman av många som flög dem. Det kallades PT (Pilot Trainer) i Armen, N2S av flottan och Kaydet i Kanada. Sammanlagt byggdes mer än 10 000 exemplar varav minst 1000 fortfarande flyger – världen över.

Smeknamnet "Gula faran" påstås kärran ha fått för de utmanande egenskaperna den hade på marken. Men å andra sidan är de flesta sporrhjulskärror lite luriga att handskas med på landbacken.

Super Stearman

Originalflygplanet, som Jonas Bergström i norra Halland byggt sin modell efter, är från början en Boeing/Stearman PT-17. Det är byggt i slutet av 1930-talet och efter en tids tjänstgöring i US Navy, som träningsplan, såldes det vidare till en privatperson



Motorn som driver Stearmanmodellen är en Zenoah på 62 kubikcentimeters slagvolym med magnettändning. Den utvecklar cirka 6 hästkrafter och svingar en 60 centimeters propeller.

som bedrev flygskola med det. Någon gång på 1990-talet byggdes planet om till nuvarande utseende, efter att ha stått och samlat damm i några årtionden.

– Det som kännetecknar en 450 Super Stearman är att den gamla motorn är utbytt från en sjucylindrig stjärnmotor på cirka 220 hästkrafter till en betydligt modernare och starkare niocylindrig Pratt

& Whitney på drygt 450 hästar. Man har även försett planet med motor- och hjulkåpor samt skevroder på de övre vingarna, förklarar Jonas.

Modellen

Jonas Bergström har utgått från en engelsk träbyggsats från Flair. Det är deras version av Stearman PT-17 som ligger till



Det tog Jonas Bergström två och ett halvt år att bygga denna fina modell av favoritkärran men så hann han med att bygga ett helt hus samtidigt!!!

grund för hans spektakulära skalabygge.

– Byggsatsens original har emellertid blivit förändrad och modifierad på ett flertal punkter för att bättre stämma överens med den något modernare förebilden. Ändringarna är nästan de samma som har blivit gjorda på fullskalaoriginalet. Bygget är gjort efter en förebild som finns i USA och som sponsras av "RED BARON SQUADRON". Den kärran används för uppvisning och nöjesflygning, berättar Jonas.

Trots att han har byggt efter en byggsats ligger det mycket jobb bakom för att få modellen skalariktig. Spännvidden har kortats och vingprofilen har ändrats. Det senare gick så till att alla spryglarna buntades ihop i ett paket och frästes om. Dessutom har alla spröda byggsatsdetaljer i ABS-plast gjutits av och nytillverkats i glasfiberarmerad plast.

Orsaken till att Jonas byggde det här komplicerade modellplanet var gammal kärlek och ...

– Riktiga plan har två vingar och runda motorer. Det här har väl också alltid varit något av en favoritkärra. Jag ville dessutom gärna ha en färgglad förebild, jag gör nämligen gärna det lite svårt för mig eftersom jag gillar att lägga ned jobb på modellerna. Dessutom är det kul att komma till tävlingar med ett plan som ingen annan har.

Eftersom Jonas Bergström är utbildad verktygsmakare, även om han jobbar som testingenjör på Volvo, så förstår man att han gillar mekaniskt finlir. Kärran tog två och ett halvt år att få färdig!!!

– Jag byggde hus samtidigt och flyttade två gånger, så det blev många sena kvällar. Var det inte husbygge så var det modellbygge, säger han och skrattar.

Motor på drygt 60 kubik

Motorn som driver Stearmanmodellen är en Zenoah på 62 kubikcentimeters slagvolym och försedd med magnetändning.



En man och hans modell. Jonas Bergström och hans färggranna Super Stearman.

Data för Jonas modell:

Byggaren har utgått från en byggsats från Flair av en Staman PT-17.

Motorkåpa:	Egen tillverkning i glasfiber.
Niocynders motorattrapp:	Modifierad byggsats från Williams bros Inc.
Hjulkåpor:	Egen tillverkning byggd i glasfiber.
Modifieringar:	Övre vingen har försetts med skevroder och på undre vingen har skevroderen minskats. Undre vingens spännvidd har dessutom kortats. Vingarnas profil har ändrats i framkant. Vingspetsradien har förändrats. Skevroderen har fått trimroder. Stabilisatorns spännvidd har minskats. Höjdrodret har fått trimroder. Fenan och sidorodret har fått ändrad profil.
Upphöjningen på ryggen bakom sittbrunn:	Egen tillverkning, byggd i aluminium.

FAKTA

Den utvecklar cirka 6 hästkrafter och svingar en 60 centimeters propeller.

– Det är en av världens mest använda modellmotorer i den här storleksklassen och flera andra av landets bästa modellflygare använder dem eftersom de är så driftssäkra. Min Zenoah är en specialversion från Toni Clark i Tyskland. Han har

bland annat balanserat vevpartiet så den går väldigt mjukt och tyst. Motorn är kanske inte världens vassaste men har en väldigt bra tomgång. En fördel med Clark är att han har mycket tillbehör i form av ljuddämpare och så vidare.

Jonas är i vanliga fall van att flyga moderna konstflygkärnor, med en helt annan

kapacitet än denna gamla dubbeldäckade Stearman.

– Den rollar långsamt och är lite trög men väldigt snäll, så jag tror den flyger som originalet.

*Text och foto:
Conny Åquist*



Data för originalet (PT17)

Motor:	220 hk Continental R-670-5 radialmotor (PT-17)
Vikt:	880 kg tom.
Max startvikt:	1235 kg
Spännvidd:	9,65 m
Längd:	7,35 m
Höjd:	2,75 m
Max hastighet:	200 km/h
Höjd:	11 200 fot.
Räckvidd:	800 km
Beväpning:	Ingen
Antal byggda:	10 000 +
Fortfarande flygdugliga:	1000 +

Stearman PT-17

Skala:	23 %
Spännvidd:	2260 mm
Längd:	1750 mm
Vikt:	c:a 12 kg utan bränsle
Motor:	Zenoah 62 SL (bensin), trekammardämpare i rostfritt stål.
Propeller:	Menz trä 24 x 8 propeller
Servo:	JR DS 8311 Digital
Mottagare:	JR SPCM 20 DS
Klädsel:	Solartex naturell
Lack och färg:	Standex, två komponent, i vitt och rött
Byggare & pilot:	Jonas P Bergström, Vallda i Halland tel: 0300-20878
Hemsida:	www.aresti.se

Modellflyg i Frankrike



Rene Belledent förbereder start av sin Piper L-4 Cub, alltså militärversionen av J-3.

De stora nöjena med att besöka andra länder är att man får tillfälle att bekanta sig med främmande kulturer, mattraditioner, människor och så vidare men även att spana in vad de har att erbjuda på modellfronten – här en rapport från norra Frankrike.

Arets semesterresa gick till Le Mans och det berömda 24 timmarsloppet för racerbilar*. På vägen hem fick jag tillfälle att besöka en modellaffär och ett modellflygfält i Caen i norra Frankrike. Affären, Leduc Radio Modelisme på 1 rue de Bernières, låg nere vid kajen Quai Vendeuvre i centrala Caen. Här fanns det mycket byggsatser, främst ARF-modeller från bland annat Kyosho men även SIG:s saker fanns det gott om.

De japanska grejerna var billigare än hemma i Sverige, däremot lyste inhemska produkter med sin frånvaro. Motorerna kom huvudsakligen från OS – Frankrike är nämligen den största europeiska marknaden för OS-fabrikens produkter. På andra plats kommer Sverige. Ja, åtminstone har det varit så i det förgångna men förmodligen har Svea rike ramlat tillbaka på den listan i och med att andra länder börjar gå om oss i levnadsstandard.

6-7 hektars fält

Ägaren till affären hade startat ortens modellklubb så han hade en färdig karta att dela ut när jag frågade var modellflygfältet låg**. Detta gjorde att man lätt kunde hitta ut till flygplatsen, som låg strax norr om staden. Klubben här heter Caen Aviation Club Modelisme och förfogade över ett 6-7 hektar stort flygfält med pedantskött gräsmatta. I mitten fanns en asfalterad bana i T-form och intill klubbhuset fanns en lekplats och stor parkering.

Eftersom vi kom på besök mitt i sommaren var det semestertider och därmed lågsäsong på aktivitetsfronten. Vi fick därför inte se så många piloter i aktion men väl prata desto mer med dem som fanns där. De var väldigt impade av min franska (som tyvärr inte är så imponerande) och pladdrade därför glatt om sin verksamhet. Fransmän blir nämligen glada när man kan prata lite så att de inte behöver använda

engelska. Detta ledde till att jag fick anteckna en del saker på franska för att i lugn och ro därefter försöka fatta vad det hela betydde när jag väl var hemma igen.

– Klubben startades 1970 och vi har 55 medlemmar, berättade en av männen som jag pratade med.

Klubbmedlemmarna hade all anledning att vara stolta för fältet var mycket välskött med både planteringar, staket och klubbstuga under byggnation. I ett hörn stod dessutom en stor och fin nyinköpt traktor med gigantiska klippaggregat tillkopplade. Men stoltast var nog mannen som premiärlög sin Piper Cub målad i grönt med invasionsränder på vingar och kropp.

– Den här Piper L-4:an är byggd av en Sig-byggsats som jag modifierat. Den föreställer en verklig individ som var med vid invasionen den 6 juli 1944. Det som jag gjort extra är att jag lagt till observatör- och radioutrymmet bakom piloten. Kärran

är i kvartsskala, försedd med en OS Gemini och väger 6 kilo, berättade den nöjde ägaren, Rene Belledent, för mej.

Planet höll hög klass, så det är helt klart att mannen var en duktig modellbyggare

För långt bort

Det var med ett visst vemod jag tog avsked av modellflygarna för jag fattade att om jag hade stannat där en tid hade definitivt mina kunskaper i franska språket blivit bättre – den tekniska franskan i synnerhet. RC heter för övrigt Radio Commande på fransösiska och tank reservoir, fick jag lära mig. Så även om språket är svårt kan man förstå en del med lite fantasi. Och visst kan man vara avundsjuk på en klubb som hade ordnat ett sådant fint fält – synd bara att det ligger så långt bort.

*Loppet där alla balla bilar (läs: amerikanska V8-monster) havererar direkt men där tråkmånsarna (läs: samtliga Porsche) går oklanderligt hela dygnet igenom!

** Det här är ju ett knep som jag verkligen varmt kan rekommendera att svenska klubbar och modellaffärer anammar.

Text och foto:
Conny Åquist



Den andre mannen på fältet flög en enklare modell.

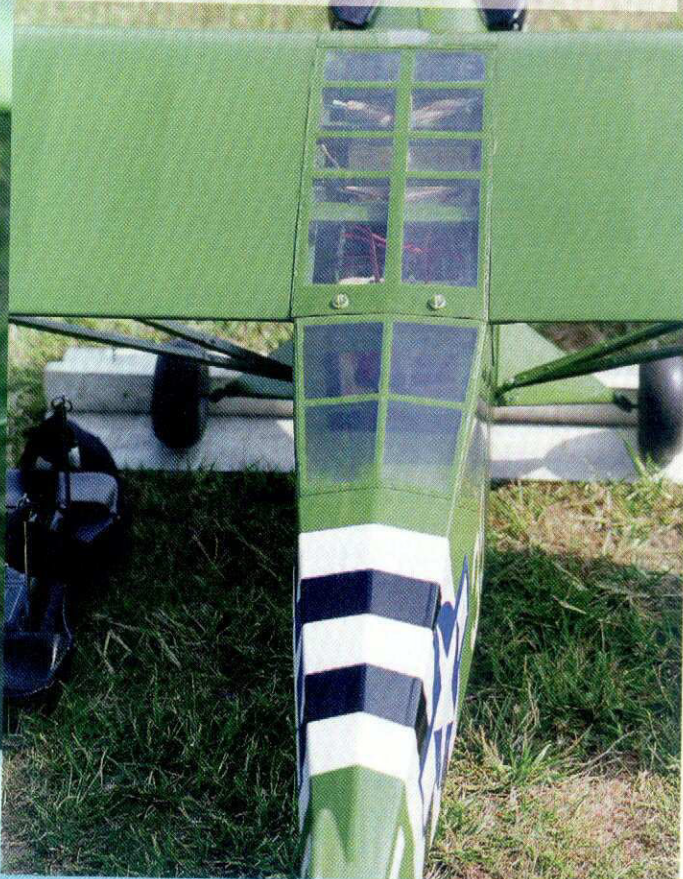


Kolla denna seriösa gräsklippare, en prydnad för vilket modellflygfält som helst.



Cub:en är i kvartsskala, försedd med en OS Gemini och väger 6 kilo.

Fransmannens modifikation bestod i att han lagt till observatör- och radioutrymmet bakom piloten för att förvandla en vanlig J-3 Cub till en L-4, ibland kallad Grasshopper efter militärfärgen olive drab.



Hang över kanalen



Häftigare än så här blir hangflyg inte. Hela La Manche framför sig har dessa modellflygare från Frankrike och Belgien. Vid gott väder ser man de 34 kilometrarna över till Dover från Calais.

Hangflyg är häftigt. En bidragande orsak är de spektakulära vyerna som erbjuds högt uppe från berg och med havet nedanför. Engelska kanalen är ett sådant ställe.

Vid flertalet tillfällen har jag även varit uppe vid Engelska kanalen (heter: La Manche i Frankrike), på franska sidan, och då träffat på hangflygare. Här följer några bilder från ett sådant tillfälle.

White Cliffs of Dover

Alla har ju hört om Dovers vita kritklippor men faktum är att likadana klippor även finns på den franska sidan, dock inte lika höga och breda. Men den bakomliggande orsaken är densamma – utdöda djurskal som samlats i gigantiska bankar under eoner av tid.

Tyvärr är det väl mer eller mindre omöjligt att komma till kanalen utan att tänka på Slaget om Storbritannien eller om invasionen 6 juni 1944.

Vera Lynn odödliggjorde med sin sång White Cliffs of Dover krigsårens önskan om fred på ett vackert sätt och på något sätt passar textens två första verser väldigt bra in på dagens modellflyg över Engelska kanalen – La Manche.

WHITE CLIFFS OF DOVER

*There'll be bluebirds over
The white cliffs of Dover,
Tomorrow, just you wait and see.*

*There'll be love and laughter
And peace ever after.
Tomorrow, when the world is free*



Sverige – ett fantastiskt framgångsrikt modelland



RC Viking i sitt rätta element.

Genom åren har det tillverkats byggsatser, modellmotorer och radiostyrningar här i Sverige. Mycket har fallit i glömska men än i dag görs det riktiga träbyggsatser här i landet, efter inhemska ritningar.

Nog är det väl märkligt att ett litet land som Sverige har nått sådana fantastiska framgångar på modellfronten. Vi kan stoltsera med såväl europa- som världsmästare i båt, bil och flyg. En del säger att det beror på våra långa vintrar, som gör att landet är väl lämpat för att sitta inne och knåpa i hobbyrum. Andra pekar på vår levnadsstandard som gör att vi haft råd med de här sakerna. Vi har även haft gedigna yrkesutbildningar som lagt grunden till de skickliga mekaniker och hantverkare som krävs för att få fram personer av det rätta virket.

Inhemska modellindustri

Genom åren har det här i landet funnit en omfattande modellindustri. På motorsidan kan nämnas Västerås dieseln och GP motorer. Sten Dahl tillverkade fantastiska fyrtakts boxer- och stjärnmotorer under namnet Damo.

Byggsatser har tillverkats av en massa olika företag och fortfarande har vi en modellproduktion igång i landet.

I det förgångna hade Sigge Isacson sina Örnmoteller. Svedino, mannen som trollade ihop ett flygmuseum i Ugglarp, började sin karriär som modellflygare och hade redan tidigt en egen liten fabrik som tillverkade modellplan. Sven E Truedsson från Malmö höll under många år igång en fabrikation av modeller för friflyg, linstyrning och radio. Bröderna Wentzel i Stock-

holm gjorde båt- och flygbyggsatser efter eget ritningsunderlag. Nuförtiden har vi till exempel Svensk Modellproduktion som gör flera av Bo Gårdstads modeller.

Även radiostyrningar

Enkanals radiostyrningar, reed- och proportionalanläggningar har byggts i icke föraktliga serier i form av Berglunds Telepilot, Bo Dryselius OPPS (Ovanligt Puls Positions System) Gerhard Westerbergs Micronic, Rune Svenningssons Digitron och Ulf Tönnesens Propoflex.

Sverige är, som sagt, ett litet land men med en fantastisk rik modellhistoria. Är det övermaga att skriva? – Hurra vad vi är bra!

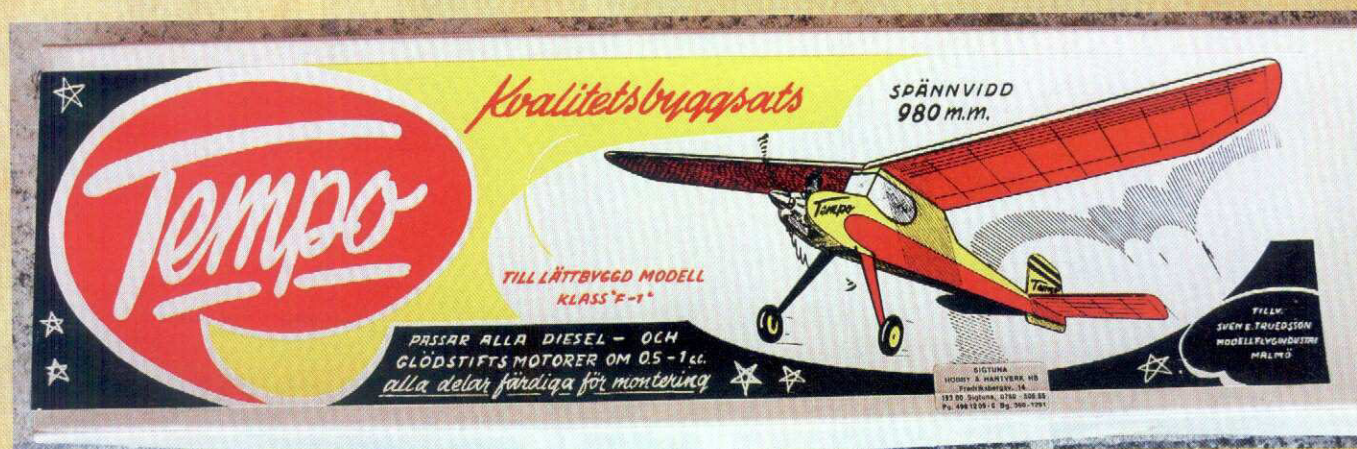
*Text och foto:
Conny Åquist*



Eric Göte Berglunds Telepilot. Här en enkanalssändare som "förpackats" i en tysk matlåda!



Telepilot tillverkade även multianläggningar.



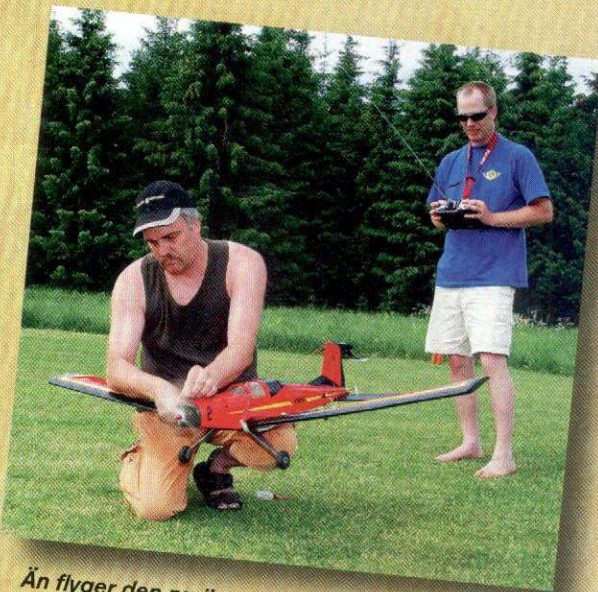
Tempo, friflygande modell från Truedsson.



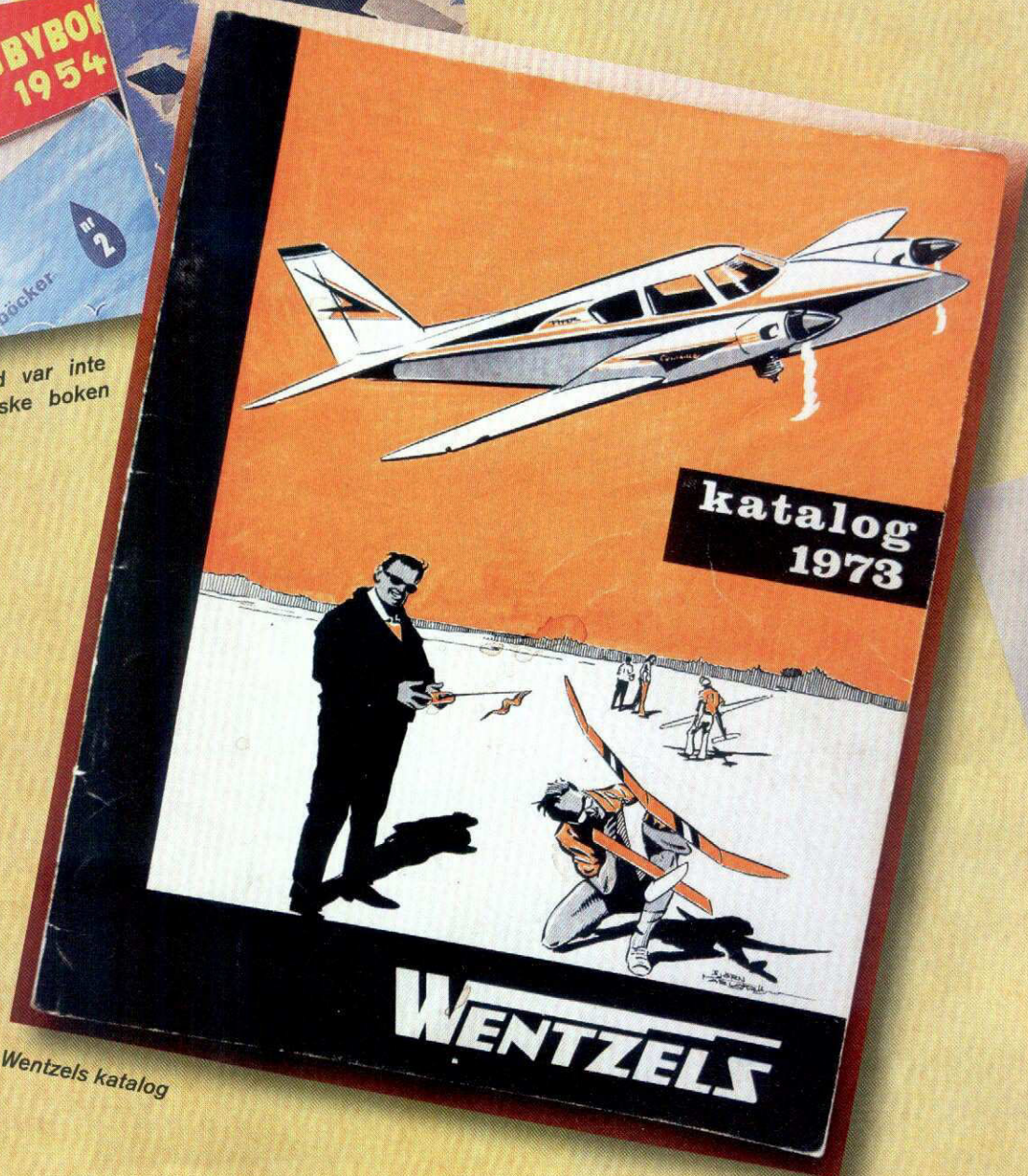
Så här såg den ut, Sven E Truedssons byggsats till Viking.



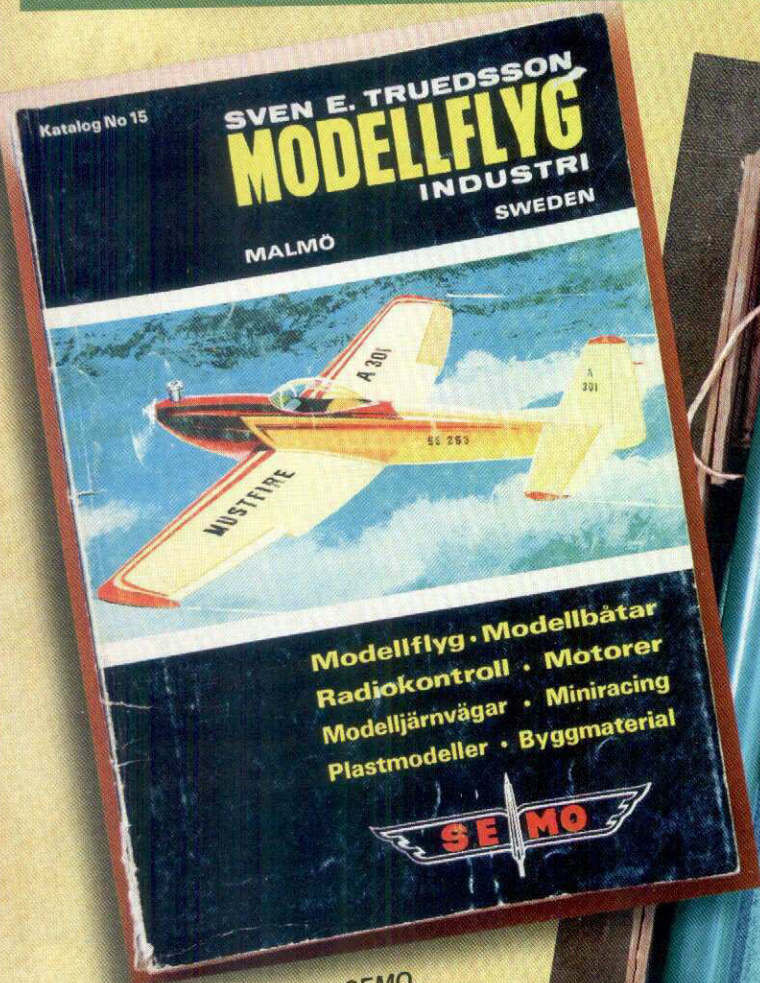
Boken Spännvidd var inte den första svenske boken om modellflyg.



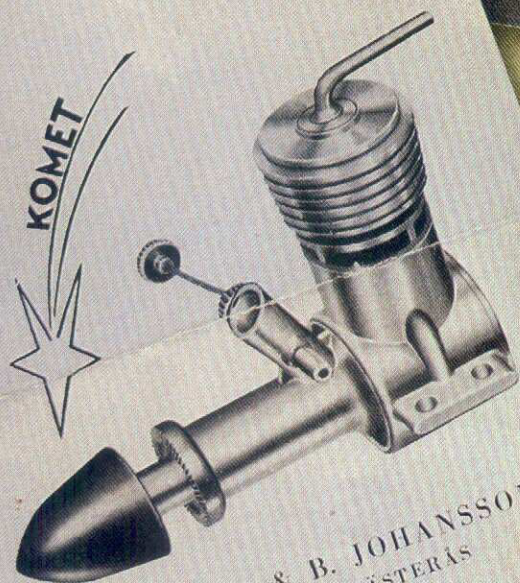
Än flyger den nu över 60 år gamla konstruktionen – RC Viking.



Wentzels katalog



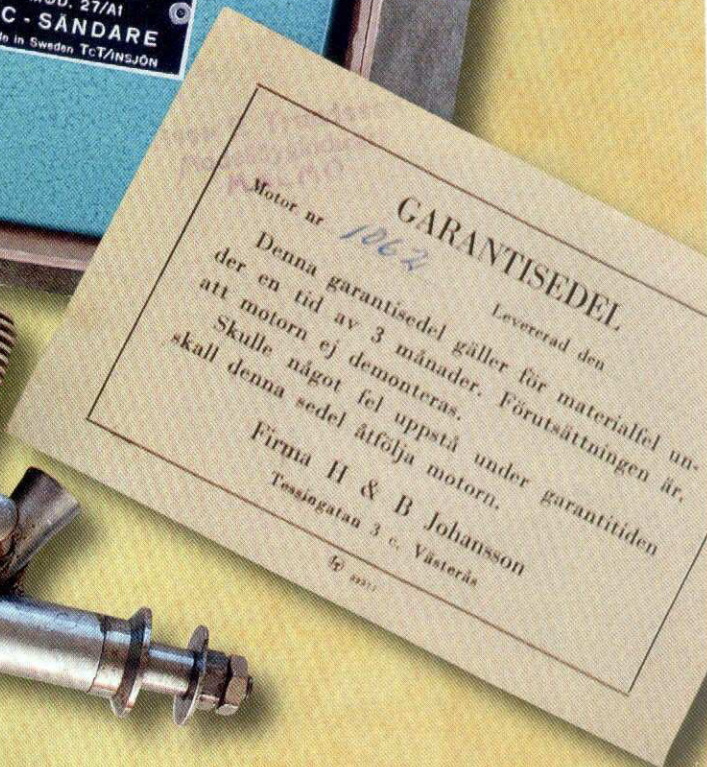
Sven E Truedsson, SEMO, gjorde även modellmotorbränsle.



FIRMA H. & B. JOHANSSON
Tessingatan 3 c. VÄSTERÅS



Den svenska Komet dieselmotorn.



NOVISEN

Raymond Lake
Hästskovägen 38
462 54 Vänersborg
SVE 1180

#1 Novisen.

Kommentar till skröna i MFN 2010-6 om Drabanten. Modellen stiger ju när du drar höjd! Novisens logik blir då att vingen lyfter när skevrodret går uppåt! Men verkligheten ställer till det ibland.

Hade införskaffat en svensk anläggning, i en fin rödeloxerad aluminiumlåda med spakar som gick åt världens alla håll. Måste skaffa en modell till den och det blev Graupnermodellen Caravell och en Merco 49 motor. Efter åtskilliga timmars bygge och sprutmålning. Använde en gammal dammsugare, ett rör med hål i båda ändarna och som hjälpligt blåste ut i bakändan så man kunde måla med utspädd färg. Sändaren stod på byggbrädan när jag trimmade så alla roder stod neutralt. Sidoroder följde spaken åt både höger och vänster. Drog höjdspaken upp och höjdrodret följde efter. Nu anar ni ugglor i mossen. Tog hjälp av klubbens säkraste radiospakare för första start, då jag inte vågade själv. Jag gick iväg med sändaren för räckviddsprov medan Claes ropade dra vänster sida, dra höger. Dra höjd och jag förde spaken uppåt. Tablå. Allt väl Claes drog runt pinnarna och drog på. Modellen satte av rakt fram och lättade efter några meter. Steg sakta med rak kurs, men Claes måste ju svänga så inte modellen försvann i fjärran. Han kompenserade med höjd i svängen. Nu anar ni det logiska i kråksången. Modellen dök rakt i isen så det sjöng och balsadelarna yrde. Undrar om seismografen i Uppsala gav utslag.

#2 Livsfara 1.

Flög lina i en park med en modifierad Geting med en Rossi 2,5cc glöd. Klockade den till 160-170km/t. Allt nog, när jag snurrade som bäst fick jag se någon i periferin som närmade

sig cirkel. Trodde personen stannade på säkert avstånd, men nej, han stövlade vidare rakt fram till mig och började prata. Jag blev tvungen att flyga på 45 graders höjd. Allt slutade väl men efteråt var jag rätt knäsvag. Vad hade hänt om jag inte sett personen eller inte kunnat hålla modellen på 45gr?

#3 Livsfara 2.

En varm och solig dag var några kilolar ute på vårt klubbfält och provade vingarna. Inte egna, fast resultatet kunde blivit så. En av medlemmarna startade och flög fram och tillbaks över fältet. Modellen var rätt tung så farten var god och han testa att flyga närmare och närmare backen. Upp-täckte dock inte att en annan medlem utan att ge sig till känna klev ut mitt på banan. Han lyfte modellen för att testa att motorn gick bra i vertikalt läge. PANG!!!!!! Den första modellen brakade rakt in i modellen som kompisen höll upp. Man måste skatta sig lycklig att det var modellen som träffades och inte en halvmeter åt fel

håll. Resultatet blev i alla fall att säkerhetsreglerna skärptes ordentligt på vårt fält.

#4 Episod.

Flög med en av de bästa modeller, som vi använt som skolkärror. En modifierad Kaja, som flög perfekt efter vi förlängt fenan med 5 cm. Busflög efter ett tag på låg höjd och i en vertikalsväng med fullt höjdroder small det till! Vingen singlar ner som ett löv, men var tog kroppen vägen. Stod som en fågelholk och stirrade på vingen. När häpenheten släppte tittade jag ut över fältet. Där flög kroppen på sidan med hög nos tvärs över fältet. Hade jag inte dragit av gasen hade kroppen väl fortsatt hur långt som helst. Nu hamna den i slyn cirka hundra meter från vingsläppet. Så Kajan flyger rätt bra utan vinge, men med, är den en jättetrevlig modell som går att lufsa runt med eller ha lite rolig busflygning.

Flyg väl: SWE 1180



Örebro F3B Festival

Festivaltider för skojiga utmaningar, boka Pilängen i Örebro 20-21 augusti för då startar fyrverkeriet. På dagordningen finns folkraceklassen F3B-Sport och F3B-FAI.

Bakgrund & Historik

År 2003 arrangerade RfK Ikaros RM i F3B-T. Den lockade ett 30-tal deltagare i en tid då RC-segel vad gäller nationellt utbyte nära nog låg i träda. Satsningen på breddflyget föranledde ett nytt arrangemang. Det blev "Örebro Soaring Speed Meeting 2004". Flera nya och gamla ansikten dök upp och vi blev ett gott gäng.

2005 samkördes Jaguar Open och SM i F3B-FAI. Här kördes 2-sträckorspeed för deltagarna i Jaguar Open, detta lockade också en del deltagare.

2006 kördes Jaguar Open separat utan samarrangemang, också denna gång med 2-sträckorspeed.

Nu vill vi åter slå ett slag för breda band, roliga utmaningar!

Under parollen att alla termikflygare som har intresse ska kunna delta i F3B med en rimlig insats och utmaningsnivå arrangeras folkraceklassen F3B-Sport.

Ovanstående ska kunna ske genom att:

- tillgodose lämplig klassindelning inom F3B så att deltagarna får en passande utmaning
 - förenkla för arrangörer så att fler F3B tävlingar kan bli anordnade
 - verka för att alla som tycker RC-segel är roande och vill utveckla sin förmåga får tillgång till kunskap och lämpliga utmaningar
 - verka för mer utbyte framförallt med de två kusinklasserna F3J och F3K
- Detta rymms under Örebro F3B Festival!

F3B-Sport - Folkraceklassen

Utmana dina klubbkompisar och häng med på lite äventyr!

Vi kommer att återuppta en klass som togs fram i slutet av 80-talet (1988 03 20) och som har provkörts i några varianter över tid. Det handlar alltså om folkraceklassen F3B-Sport. Klassen för dig som passerat nybörjarstadiet och vill lära mera, för dig som kanske flugit F3B tidigare och som under trevliga former vill ta upp träden igen.

F3B-Sport är lämplig för de flesta typer av segelmodeller exempelvis: F3J maskiner, enkla och avancerade RES-seglare, äldre termik- och F3B maskiner mm.

Vi kommer att anpassa klassindelning



Bengt (Blippen) Johansson rattar JR-radion och i andra änden finns då en orange/blå Flamingo. Flamingon vädras vid speciella tillfällen. **Stefan Wahlberg** läser väder. Blippen har kört F3B i några år (igen) och tog några riktiga skalper förra året. Takterna sitter i, så klart!

efter era önskemål och exempelvis kora bästa: RES, Oldtimer, F3J etc. allt efter de deltagare som anmäler sig! Man kan också tänka sig att utmana en klubb med såg två- eller tremannalag! För att utmana behövs minst två i var klass!

Garanterat kommer du som är ovan att få hjälp av erfarna kamrater under F3B-Sport.

Notera att du tävlar bara mot dem som är med i F3B-Sport. Har du ingen egen elvinsch så finns att låna på plats!

Reglerna är enkla och lagom utmanande. För de tre uppgifterna väger termikmomentet tyngre än i FAI. Det är alltså i Sport mer fokus på termikmomentet med motiveringen att man ska ha chans att tävla med förekommande termikkärror.



RC-seglare av alla de slag i depån, här **Owe Fransson** med sin racer. Så vill vi ha det på Festivalen!

Grundregler:

Termikmoment: 7-10 minuter beroende på väder. Arbetstidsfönster 2 minuter mer än måltiden. Exempel 7 minuter får 9 minuters arbetstidsfönster. 1000 p till segraren.

Distansmoment: 12 sträckor ger 1000 p. 25 p avdrag per missad sträcka.

Noll sträckor ger 0 p. Flygtid i bana max 4 minuter. Arbetstidsfönster 7 minuter

Hastighetsmoment: 2 sträckor å 150 m. 1000 p till segraren, övriga deltagare får 1 p avdrag per 1/10 sek (10 p/sek). Arbetstidsfönster 4 minuter.

Vindgräns: Stadig vind över 9 m/s

Groupscoring gäller som i FAI. Sportdeltagare möter bara varandra i tävlingen. Samma modell måste användas för de tre delmomenten (termik, distans, hastighet) som bildar en omgång. Om F3B-Sport arrangeras samtidigt som en F3B-FAI tävling så flygs distansen endast om distansen flygs i F3B-FAI. De svenska undantagen för antalet omgångar för strykning gäller

även Sport. Man får således stryka sämsta termik, distans och hastighet efter fyra omgångar. Resultatlista per tävling och sammanställning av årets tävlingar. Obs! Reglerna är något modifierade jämfört med 1988 versionen!

Vad krävs för att klara ovanstående?

Om vi tar som exempel en generell F3J-maskin eller typ AVA:

Kan du starta din seglare och har ca 150 m höjd när du går in i distansbanan så bör du klara 12 sträckor, under förutsättning att du inte flyger i ett sjunkområde (så klart). Sträckorna är 150 m långa och går mellan två brytpunkter som kallas för A- och B-linjen. Det rör sig om ca 2000 m flugen sträcka. Du har 4 minuter på dig när du går in i banan att klara de 12 sträckorna!

För att klara hastighetsflygning, två sträckor, så räcker 150 m mer än väl för en säker flygning, se illustration!

--

Om du vill torrflygsträna hastighetsflygning hemma på ditt fält, utan bana, så kan du utföra följande:

1. Starta seglaren i linan mot vinden.
2. Efter urkoppling så vänd seglaren 180 grader och flyg i medvind mot dig.
3. Vänd åter seglaren 180 grader när du är i höjd med där du står.
4. Påbörja dykningen och tänk att klockan går igång när du passerar dig ut på motvindsbenet (A-linjen).
5. Om du trycker på lite grann som situation a) i illustrationen, så kan du räkna enligt följande när du går in i den tänkta banan vid A-linjen: ettusenett, ettusentvå, ..., ettusensex banka för sväng, sväng på ettusenåtta – nio, ungefär. 180 graders



Bengt (Blippen) Johansson gamla JR-radion och en orange/blå Flamingo. Flamingon vädras vid speciella tillfällen. Blippen har börjat synas frekvent i racesammanhang, tog några riktiga skalper förra året. Takterna sitter i, så klart!

svängen kommer att hamna ungefär 150 m ifrån dig. Sluttid ungefär 20-25 sek. Klarar du detta enligt illustrationen så börjar du ha koll på saker och ting! Det är enklare om du har en kompis med tidtagarur som förmedlar tiden!

6. För b) mera fart, så räknar du: ettusenett, ettusentvå, ettusentre banka för sväng, sväng på ettusenfyra – fem ungefär! Här gäller att inte få upp nosen efter svängen. Man behöver banka långt mer än 90 grader. Om nosen vill gå upp och du måste hålla dykroder när du flyger på rakkurs mellan A- och B, försök att få till en kompensation i radion med lite dyk som du kan använda vid hastighetsflygning. Eller så behöver kanske seglarens grundtrim ändras. Sådan här hastighetsflygning brukar avslöja framtunghet, kan vara bra att få bort också för glid- och lägsta sjunkprestanda.

Anekdot: Ludvikasonen Bengt "Blippen" Johansson lyckades under Vängsö UT till F3B-FAI 16-17 oktober 1982 drämma till med 9,6 sek och satte sista noteringen för 2-sträckors inom Svenskt F3B-FAI. Vid denna tävling pressades svenska rekordet flera gånger, från 11, 8 sek. Eine Moberg hade några starter innan Blippens tid tjongat till med fina 9,8 sek. som var nytt Svenskt rekord. Några minuter senare kom Blippens 9,6 notering! Eine använde en egen designad Flamingo Special med E205 vingprofil. Blippen hade en original Flamingo med E193. Vängsö UT var alltså sista tävlingen med 2-sträckors inom FAI. Efter 1982 gällde 4-sträckors inom FAI och därmed också nationellt.

Varför inte anta utmaningen och försöka nå Bengts och Eines gamla tider, du har antagligen lite att jobba på i vår och sommar! Ut och träna nu..., så syns vi i sensommar!

F3B-FAI

F3B-FAI är den internationella klassen. Inom denna finns det två klasser; Sportsman och Open. I Sportsman återfinns deltagare som kommit en bit i "karriären". Om man exempelvis har en del erfarenhet av termikflygandet så kan man inom Sportsman göra bra resultat med en F3J-seglare eller äldre F3B-maskin. Open består av mer internationell nivå på piloter och material. Lite kort om Sportsmanpoäng. Det finns en rankinglista som bygger på poäng från tävlingar. Har du inte flugit F3B på två år hamnar du automatiskt i Sportsman.

Alla tre delmomenten planeras (Tidsuppgift 10 min - landningspoäng, Distans - mest antal sträckor på 4 min, Hastighet 4-sträckors).

Tävlingen för dig som vill köra racing fullt ut och mäta förmågan i en internationell klass.

Program:

Fredag:

Fri träning på fältet,
A- och B-portar uppe, likaså landningsbanor.
Grillen tänds kl. 19.00 –

Lördag:

Briefing Festivalinvgning kl. 09.00
Lunch ca kl. 12.00 – 12.30
Grillen tänds kl. 19.00 –
Miniting runt grillen

Söndag:

Briefing kl. 09.00
Lunch kl. 12.00 – 12.30
Prisutdelning ca kl. 15.00

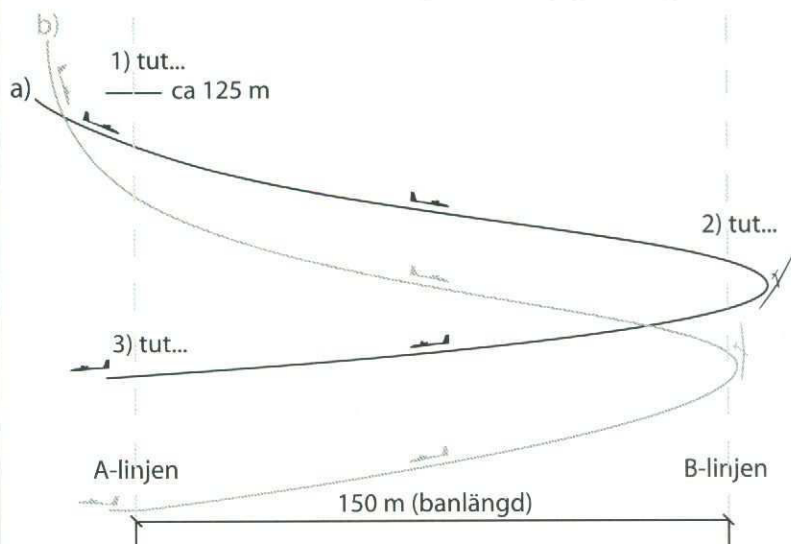
Anmälning & Info

Gå in på www.modellsegelflyg.se
Notera F3B-Sport eller F3B-FAI

Kommer det att bli jättetrevligt, det tror vi!
Hjärtligt välkomna!

/AUS-Nils RFK Ikaros

2-sträckors speedflygning



1) Här börjar man. Tidtagning startar när seglaren antrar A-linjen, den tas från modellens nos. Du får en akustisk signal (tut...), så du vet att du är inom banan, och att tidtagningen är igång.

3) (tut...), du går i mål och tidtagning stoppar, speedflygningen är klar.

2) Du vänder vid B-linjen (180°), en akustisk signal ljuder när seglaren bryter B-linjen (tut...)

a) Visar en speedflygning med en hastighet som ungefär motsvarar distansflygning, när man "trycker på" litet extra dykroder. Sluttid ca 20-30 s.

b) Högre hastighet, om man exempelvis försöker nå "Blippens" tid på 9,6 s. Sluttid ca 10-15 s.

Joakim Ståhl 050323

Midnight Sun Fly-In i Luleå



MFK Jupiter hälsar alla varmt välkomna till årets Midnight Sun Fly-In i Luleå. Evenemanget pågår traditionsenligt första veckan i juli (i år fredag 1 juli - söndag 10 juli) med flygning dygnet runt på asfalt, gräs och vatten på klubbens modellflygfält och modellflygsjö i Luleå.
Vi flyger dygnet runt utan restriktioner på gräs, 140 meter asfalt och en sjö.

I mån av plats ingår husvagnsparkering, varmvattendusch och WC kostnadsfritt för deltagarna. För den som föredrar att bo på hotell så hoppas klubben att även i år kunna teckna ett avtal med Elite Stadshotell i Luleå och erbjuda förmånliga logipriser.

För ytterligare information:
MFK Jupiters webbplats: <http://mfkjupiter.se/> eller kontakta

Anders Anderberg på telefon 0920-224800 dagtid eller 0920-68630 kvällar
alternativt mobil 070-6088262.

E-post: a.anderberg@swipnet.se

RIPALÄGRET 2011



RIPA MODELLFLYGKLUBB INBJUDER ALLA MODELLFLYGARE TILL RIPALÄGER VECKA 29 16 - 24/7

Ripalägret är årets höjdpunkt i vår klubb, vi upplever också att många av våra årligen återkommande meetinggäster uppskattar gemenskapen och glädjen i att träffas, mest för att flyga, men även för att snacka och umgås under trivsamma former.

Idén från 2010 att skapa ett eller flera tema för varje dag/kväll slog väl ut, vi kommer att spinna vidare på detta i årets planering med flera teman och skoj-tävlingar, med Segelflyg - Elflyg - Helikopter - IMAC - Skala - Linflyg o.s.v.

Vi hälsar naturligtvis alla hobbyhandlare välkomna att sälja, och visa upp sina företag under veckan. Efter dagens flygning samlas vi vid pergolan och lägerelden för att grilla en korv och ljuga lite lagom! Målsättningen är att hela modellflygfamiljen skall trivas på flygfältet, allt handlar inte om flyg.

Passa på och besök Kiviks marknad som pågår måndag 18 till onsdag 20 juli. Närheten till Österlen ger snudd på obegränsade utflyktsmål.

Vi återkommer med mer information på klubbens hemsida www.ripamfk.com varefter programmet blir klart.

VÄLKOMNA TILL RIPA!

Frågor? Kontakta Mats Erlandsson 044-350202, 0705-350202
eller via e-post: mats.erlandsson@telia.com



Värnermeeting - VÅR

LIDKÖPINGS MODELLFLYGKLUBB & BRÄNNEBRONA FLYGKLUBB

inbjuder till den återkommande sjöflygträffen vid stranden av Vänern.

Vi flyger lördagen den 30 april och platsen är belägen 500m Norr om Krono Camping i Lidköping.

Koordinaterna är:	WGS 84- decimaler	N 58.51946
		O 13.13612
	RT 90	6491602
		1344488

Vi startar motorerna ca kl 10.00 och håller på till ca 18.00

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

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

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

Det är en mycket långgrund vik så sjöstövlar är att föredra i fall din modell skulle behöva assistans under dagen.

Vi har ett par sjöstövlar som går att låna men har du egna så ta med dem.

Vi använder båten ifall modellen skulle driva längre ut, dock måste man vada ut med båten innan du kan sätta sig i den för att ro vidare.

Det är ju en badstrand som vi flyger ifrån.

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

VÄLKOMNA!



Kontaktpersoner:

Bo Nylund
Lennart Sköld

0510-25024	hem
0510-29288	hem
0703-476643	mob



Kristiflygareträffen torsdagen 2 juni 2011 vid Bålsjöfältet i Norberg

Nu är det dags för 27:e upplagan av denna traditionella modellflygträff.

Denna gång infaller Kristihimmelsfärdsdagen den 2 juni och då borde vädret bli bra...

Norbergs flygklubb har ju haft en del otur med blåst och regn genom åren.

Vi kommer att bjuda in skickliga modellflygare inom de flesta grenarna.

Firmor erbjuds som vanligt att komma.

"Modellflygloppis" - swapmeeting blir det också. Avgift 20:- per bord/plats.

Ett förslag: stanna över den långa helgen:

torsdag, Kristihimmelsfärdsdagen, 2/6, till och med måndag, Nationaldagen, 6/6.

Plats för husvagnar finns.

Norberg ligger utefter riksväg 68 mellan Fagersta och Avesta.

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

Norbergs Flygklubb, modellflygsektionen

Förfrågan och anmälan:

Mail:

Lars Wendel tel 0223-22721 eller mobil 070-5204661

lasse.wendel@telia.com

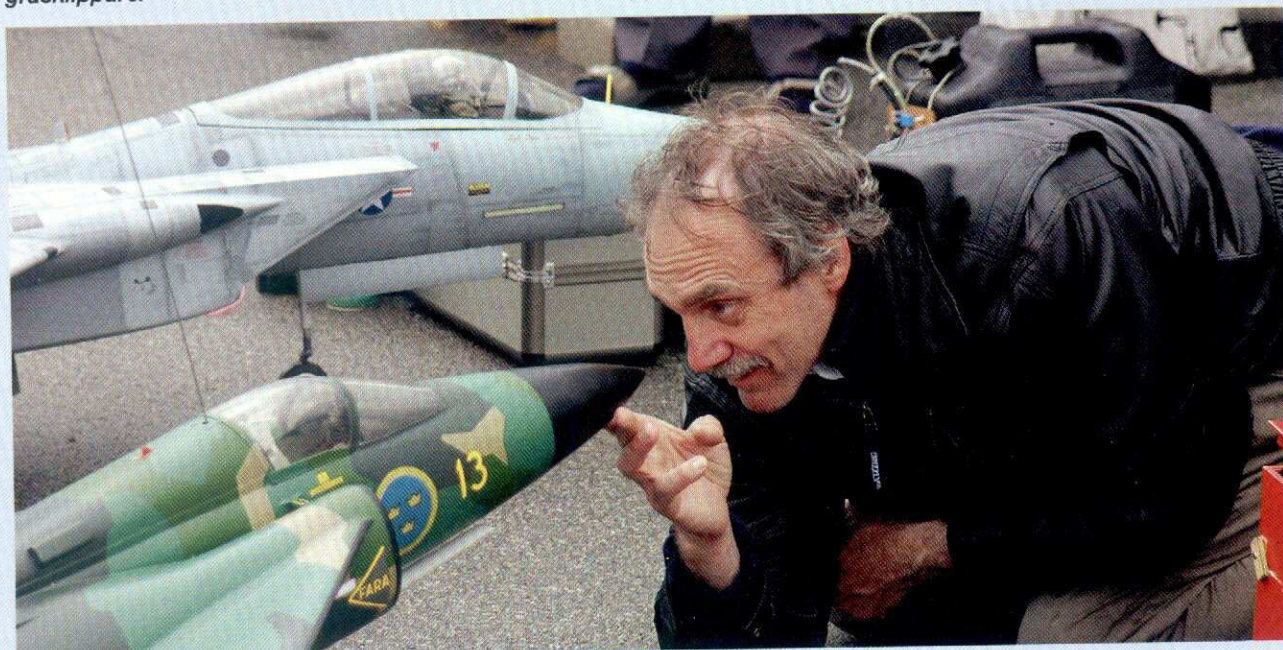
Klubbens hemsida: www.norbergsfk.se



Träffen 2009 blev en lyckad tillställning med bl a flygande gräsklippare.



Många modellflygplan och massor av publik.



Bo Gustavsson från Västerås kommer varje år med sina jetmaskiner...



J35 Draken EDF

Modellen

Nu över till modellen som har konstruerats av Magnus (www.mbs-rcmodels.se) i Herrljunga. Draken är i skala 1:12 och han gör också Viggen i samma skala. Byggsatsen består utav ett antal flak med CNC-frästa spant, en packe lister, balsaflak för plankning, huv, gångjärn, pianotråd, delar till luftintag, klar plast för in och utloppsrör och många dekaler. Det medföljer en 50-sidig byggbeskrivning som är helt fantastisk. Dessutom finns det bilder på alla flak och ett kartotek av alla spant och delar. Detta gör det enkelt att hitta rätt delar. Jag märkte alla detaljer innan jag tog

loss dom. Dessutom finns angivet hur man skall göra skaladetajter om man så önskar. Jag är mycket imponerad av kvaliteten på så väl CNC-fräsningen som bygginstruktionen. Jag köpte version #1 av Draken som hade spant med lätthål av mycket lätt balsa, 2mm lister och plankning av 1 mm balsa. Bygget försenades av att jag inte var hemma under vintern och Magnus hade skickat mej några flak med kraftigare spant. I våras mejlade Magnus mej och sa att han uppgraderat byggsatsen med kraftigare spant, 3mm lister och 1,5 mm plankning. Han skickade en sådan till mej och i början av april började jag bygga. Bygget var färdigt i slutet av maj.

Jiggen

Man börjar med att montera den medföljande jiggen som består av 3 mm plywood. Det är tre delar som limmas ihop och sedan kläms mellan två 1 m långa trälister. Här gäller det att vara noggrann så att allt blir rakt.

Spanten trycks ner i jiggens spår och här gäller det också att vara noggrann. En liten vinkelhake är ett bra hjälpmedel. Efter några spant upptäcker man att man måste bygga luftintaget som ser ut som ett Y och som består av två halvor formpressad plast. Häftas ihop med ca-lim och förstärks sedan med eltape som låses med ca. Yttre delarna av de främsta spanten vid



Elektriska landställ.



Lipo av olika kapacitet. Fartreglage och UBEC.



luftintagen är av plywood eftersom godset är tunt. Träs på och limmas fast i spanten. Nu måste man göra röret till insuget av ett plastark som böjs och limmas i hop och detta skall passa som en fläns över Y:ets bakre del. På min första Drake använde jag en RC-Lander 70 mm fläkt. Denna har en läpp i insuget så jag kunde inte trä röret över motorn utan det fick sluta just framför. På den andra Draken använde jag samma fläkt som Magnus dvs Wemotec Minifan Pro och då kunde röret anslutas tätt till motorn. Man bör förstärka insugsröret med tape och ca-lim vilket jag gjorde på #1 och på #2 limmade jag lätta balsastavar utanpå. Suget i röret blir så kraftigt att det kan sugas ihop och implodera enligt Magnus. Man kan nu bygga fram till motorspantet med stringers. Sedan måste fläkten med motor monteras utloppsröret formas och limmas till motorn. Spanten har avsmalnade inre diameter så att utloppsrean minskas. RC-Lander- fläkten har inga fästörön så jag fick bygga ett extra spant 25 mm längre bak för att få stabil infästning. De bakre spanten monteras och här gäller det att man har satt fast jiggen ordentligt. Jag gjorde fötter som jag kunde spänna i byggbordet med tvingar. Nu gäller det att mäta samma höjd på spantens spetsar från byggbordet så att vingen så småningom blir rak när yttervingarna kommer på.

Yttervingarna, fena och roder byggs på medföljande ritningar. I version 2 har yttervingarnas framkant förstärkts och är lättare att sätta fast. Fena med sidoroder monteras på kroppen. Servona till sidskew- och höjdroder som skall dra minst 1,5kg monteras i plattor bakom och vid sidan om fläkten. Sidroderservot skall också sitta där men jag fick inte till det så jag byggde fast det i överkroppen. Magnus använder dubbel krypslang att fästa stötstängerna till roderhornen. Båda är av pianotråd. Det håller säkert men Du Bro har en liten fin anslutning med kullink som skruvas på hornets pianotråd.

Jag hade mycket svårigheter med höjd/skevroders funktion på modell #1. Det bände och yttre roder ville böja vingen. Efter mycket böjande av pianotråden som förbinder yttre och inre roder blev det acceptabelt. Det blir en stor springa mellan vinge och roder och därför skall man inte plankna bakersta delen av vingen förrän rodererna sitter på plats. Plankningen består av 1,5mm balsa och det fanns lite olika hårdhet i flaken så här gällde att använda dom mjuka där det dubbelkröker mest. Lite fönsterputs på utsidan och balsan går att böja fantastiskt. Jag gjorde inga mallar utan passade till bitarna efter hand och använde medium till tjock ca och kicker. För att fästa stringers

hade jag använt tunn ca. Jag gjorde ett par ben så att jag kunde vända ekipaget på rygg även när den satt i jiggen. På så vis kunde jag böja balsafлак hela vägen runt innervingens framkant. Detta blir starkt. Ingen cockpit gjordes utan huven limmades dit, kanterna spacklades ut och den målades sedan över.

Nu började ett väldigt spacklande med Balsalite och det mesta slipades bort. Allt lackades 2 gånger med polerlack tunnad med 50% aceton. Lätt slipning och sedan penslades 25 gram/kvadrat glasfiber på med samma blandning och en strykning till. Slipa, slipa och sedan sprutade jag alltsammans med en grå bilsurfacer som är lätt att slipa. Färgen består av egenblandad vattenbaserad allmogefärg.

Den första Draken fick nummer 06 på fenan. Förebilden finns hos Svedinos museum i Ugglarp utanför Halmstad. Drake nr 2 fick 40 på fenan. Detta för att J40 var den kärre som hade flugit mest när jag slutade och var flaggskeppet. Den överlevde också en buklandning. Vi hade KFÖ på Byholma utan för Ljungby. Hela basen var krigsorganiserad med repgubbar. Vi skulle bara flyga så att dom fick öva klargöring. Det var också A32 Lanser baserade där och dom slogs vi med ute i Hanöbukten i strålände väder. Jag var fyra i gruppen när vi kom hem med lite bränsle och 3:an med J40 glömde stället och bukade framför mej. Jag såg att huven flög upp innan jag passerade och att det inte brann. Trafikledaren skrek gå till Ängelholm men det ville jag inte så efter två varv hade jag fått rensat banan från brandsoldater och landade på halva banan. Vår flygplanmästare sa att hade det varit krig hade vi bara hängt nya

fälttankar och flugit. Nu behövdes lite undersökning först. Draken var överdimensionerad. Inte konstigt att danska piloter kallade Draken för svensk hemslöjd.

Infällbara landställ

Till version 1 hade jag köpt infällbara landställ. Version nummer 2 fick en L-krok insatt för katapultstart där nosstället skulle suttit. Landställerna heter DSR 30 från www.sonicelectric.com och är mekaniska med sin egen motor i varje ben. Går långsamt skalriktigt ut och in. Drivs med 6 volt från modellens UBEC. Landställerna är så korta på Draken så det får tyvärr inte plats någon fjädring utan det är pianotråd som skruvas fast i landställsmekanismen. Som sporrställ funderade jag över att sätta två små fasta hjul som bara stack ut till hälften. Jag valde i stället att klä området med tunn offsetplåt och göra en sporre av en bit aluminium så att jag inte skulle skrapa upp balsan i bakkroppen.

Det finns inte plats till ett stort batteri i Draken utan man lägger 2 celler på var sida om inloppsröret och seriekopplar till 4S Lipo. UBEC:en löds på kontakten till detta batteri som används såväl till motor som servon och landställerna.

Först nu tog jag fram vågen och fick en chock: 1920 gram med 2500-ackarna. Magnus kärre väger 1120 gram med 1800 mah-ackar. När jag byggde nr 2 använde jag vågen flitigt och 2:an slutade på 1520 gram med 2500-ackarna. Jag diskuterade vikt med Magnus och fick veta att det var en tysk kille som flög sin Drake med 5000-ackar och vikt 1700 gram utan problem. Jag kom fram till att Lander-motorn vägde ca 100 gram mer än den Wemotechfläkt som Magnus använt, landstället med extra servo till noshjulsstyrning och infästningar



Jiggen funktion.

kostade upp mot 250 gram. Mitt fartreglage bidrog nog lite grand också och jag hade lite tyngre servo vilket tillsammans borde bli ytterligare 50 gram. Detta tillsammans totalt en ökning på 400 gram. Var kom resterande 350 gram i från? Innehållet i en spackelburk väger 70 gram och jag använde väl 1,5 burk. Det mesta slipades bort. Modell nr 2 hade jag för avsikt att använda alla de lätta spanten och 1 mm plankning från den ursprungliga byggsatsen. Jag klädde fenan med 1 mm balsa och konstaterade att det var klen och lätt blev buckligt. Resten av kärran plankades med 1,5 mm balsa av så lätt typ jag kunde hitta. Jag hade fått några extra spant av Magnus hörande till version 2 och utan lätthål och dessa använde jag. Jag förstärkte också vingframkanterna med en extra 3x3 mm list. Jag har vägt 1 mm och 1,5 mm-flaken och konstaterat att viktskillnaden var 9 gram per flak och eftersom det fanns 24 st 0,5 m flak så borde skillnaden bli 170 gram eftersom man inte använder allt av flaken. Jag har också vägt liken från spanten och beräknat att viktskillnaden blir ca 140 gram. Totalt borde balsan i version 2 väga ca 300 gram mer än i Magnus prototyp. Polerlack, glasfiber, primer och färg vägde 135 gram. Modell 2 hamnade på en slutvikt på 1520 gram med 2500-ackar som borde väga upp mot 100 gram mer än Magnus 1800-ackar. Detta ger en tomvikt på 1180 gram utan batterier. Jag tror att det är i närheten av den vikten man hamnar när man bygger den uppgraderade versionen utan landställ. Lagg sedan till vikten av de ackar du använder.

Drivpaketet består alltså av Wemotech Minifan Pro med en Mega 16 EDF motor,

60A Turnigy Plush ESC och 2 x 2S Lipo i serie. Jag har använt 2500 och 3700-ackar men har nu inhandlat 3300 mah 40C 2S ackar från Hobby Kings tyska varuhus utan att få tull. Minifan kommer balanserad och det går att justera hur man vrider spinnern för vibrationsfri gång i alla varvtal. Med fulladdat batteri drar motorn 57A och dragkraften på Minifan i provbänk visade drygt ett kg. Jag använder Futaba 2,4 Ghz 7-kanalsmottagare som ju är mycket behändig med två antensspröt som göms inuti kärran. Har samma mottagare i Twistern och J34:orna och trots att det är trångt och ett virrvarr av sladdar har jag inte haft några glitchar på upp emot hundra flygningar. Som servon har jag BMS-373 MG micro som drar 1,6 kg och väger 11,4 gram. I den första Draken hade jag lite kraftigare BMS 380 MAX som väger 17,4 gram. Jag har skurit bort en fyrkant ur insugningsröret just framför motorn och där sticker fartreglagets kylplatta ned några millimeter. Har skurit bort plasten just över kylplattan och limmat fast med smältlim.

Jag hade ut modell 1 (den med landställ) och provtaxade och konstaterade att det var lätt att nosen lättade och stjärten slog i när det var lite ojämnt. Första flygning gjordes under idealiska förhållande med svag motvind på vår 80 m asfaltbana. Jag visste att jag skulle hålla ned kärran så länge som möjligt för att bygga upp fart mht vikten. Efter lättning kände jag att kärran var pitchkänslig och skiftade till low rate på höjdrodret. Jag skulle ta in landstället men hittade inte spaken och när jag tittade upp steg kärran brant och farten backade. 35:an stod snart lodrätt

och red på strålen och jag hann tänka hur gick man ur superstall? Jo spaken i magen och sedan fullt fram. Kärran gick då in i en inverterad och girroterande superstall och sjönk ganska långsamt med hög nos ned i högt gräs. Den enda skadan var ett avbrutet pitotrör. Puh!!! Grabbarna som såg på tyckte att motorn inte lät som mina andra EDF-kärror utan att dragkraften var låg. Jag har inte kunnat mäta dragkraften men motorn ger 100 watt mer på mätaren än Wemotechen, men det är ju med luckan av och den kan kanske få tjuvluft. På Hustern finns det cheaterholes framför fläkten. Draken 1 är i hangaren tills vidare.

Flög skalriktigt

Modell 2 sköt jag iväg från min katapult och den ville också pitcha upp men efter ett tag hade jag trimmat ut den och den flög fint. Det krävdes 3/4 gas för att hålla lämplig fart i svängarna. Kärran flög väldigt skalriktigt, slängde lite med nosen i rollarna och satte sej om man drog för mycket G i svängarna. Farten på toppen av loopingarna blev låg så den vred sej gärna där uppe. Sidorodret var mycket känsligt och kärran gir-roll-kopplade när man gav sidroder i sväng precis som förebilden. Det var förbjudet att ge sidroder under roll för då kunde man tappa fenan. Den som inte använde sidorodret i en lågfartstrid fick alltid stryk!!! Jag hade satt timern på 4 minuter som när jag flög Twistern med samma batteri och eftersom Draken krävde mer gas tog strömmen slut fortare. När fartreglaget klippte hördes ett vrål från motorn och jag låg taskigt till med en teleledning och träd klockan 12

J35 F Draken

Spännvidd:	9,4 m
Längd:	15,3 m
Vikt:	8,3 / 12,5 ton
Motor:	RM 6C 7800 kp med EBK

Fakta om modellen:

Spännvidd:	780 mm
Längd:	1270 mm
Vikt:	1180 gram (tomvikt version 2)
Fläkt:	Wemotech Mini Pro (70 mm)
Motor:	Mega 16 EDF
Batteri:	2x2S Lipo i seriekopplat 2500- 3700 Mah

FAKTA

så jag försökte en vänstersväng tillbaka. Kärran gick då in i en rättvänd superstall med hög nos och tyvärr på någon meters höjd droppade nosen. Högt gräs igen och sprucken nos. Ca-lim och eltape så var det klart för flygning igen. Mats Strömberg filmade första flygningen och det finns en film på <http://vimeo.com/14478321>

Flygning 2 klantade jag mej och stoppade i ett använt batteri så det blev motorstopp alldeles efter katapultstarten. Ny superstall i högt gräs. Totalt har jag nu flugit den 10 gånger och det värsta som hänt är att den slog runt pga för hög fart vid landning med knäckt fentopp som följde. Field repair igen. Jag har provat och superstalla på hög höjd och efter ett tag sänker den nosen och flyger igen, men det gäller att ha höjd. Jag har flugit den med 3700 mah ackar som ökar vikten med 100 gram och det märks inte men ger mer power och flygtid.

Jag har inte fått till loopingarna bra än men omvända cubaner och rollar går fint och den ser ju ut som en 35:a i luften. Svårigheten är att ha rätt hastighet i landningen. För låg fart sticker nosen kvickt upp och för hög så kanar den inte rakt fram på gräset som Twistern och Huntern. Jag har planer att sätta på fälltankar som den kan kana på. En dag blåste det 4-5 m/s men det verkade inte påverka alls. I den vinden vill Huntern vingrocka lite. Jag tror inte att det går att sätta gyro på skeven till Draken eftersom servona är mixade höjd/skev.

Loopingar

Nu har jag flugit ytterligare 4 flygningar och börjar vänja mej. Gjorde 4 bra landningar med pitotröret helt. Fick också ordning på loopingarna genom att dra lite mer i ingången för att vinna vinkel när kärran har fart och sedan släppa ordentligt på höjdrodret när det är 30 grader kvar till toppen. Då flög kärran rakt och fint över toppen. Höjdroder = broms!!! Provade också mina nya 3300 mah-ackar och dom verkar vara optimala för 35:an. Mats Strömberg tog flygbilderna som Ni ser vid sidan.



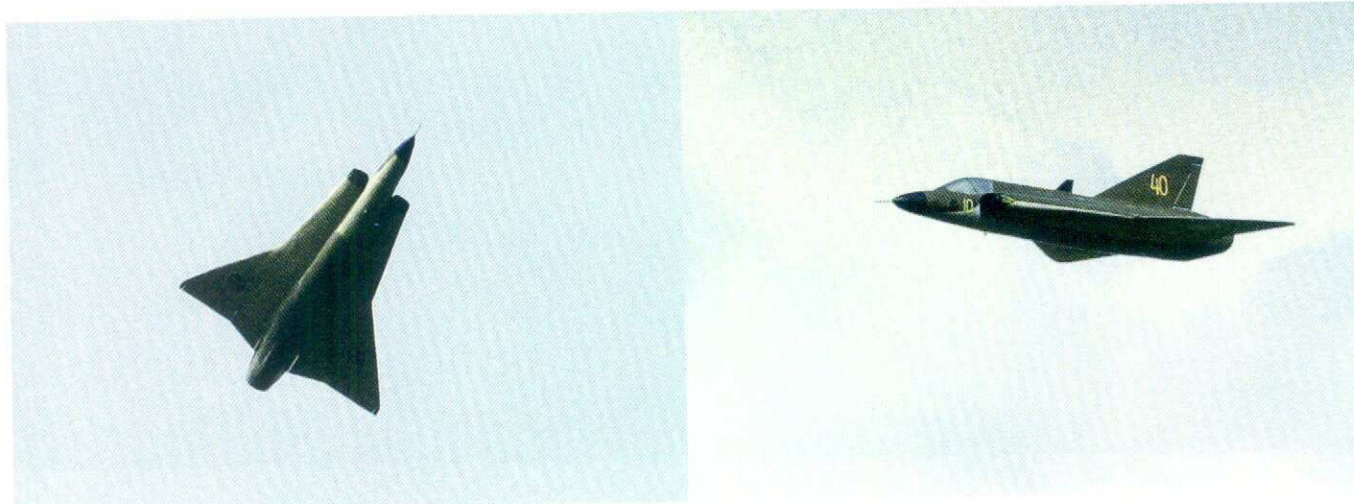
Katapulten laddas.

Slutomdömet är att det är en fantastiskt fin, genomtänkt byggsats och bygginstruktion men det gäller att hålla ned vikten så mycket det går. Det säkraste sättet att landa är nog att göra som Magnus gör på sina demo-videor, att landa i stall med hög nos i högt gräs. Jag föredrar dock att landa på det klippta gräset med lite högre fart. Det känns som om jag kommer få mycket glädje av min Drake och alla som har sett den flyga är imponerade av hur skalriktig den ser ut i luften och flyger. Jag hoppas kunna provflyga min tunga Drake med landställ på en bra asfaltsbana någon gång i framtiden.

Vill man läsa mer om Draken finns det två böcker "Draken 50 år" utgiven av Svensk Flyghistorisk Förening och Bo Widfeldt "Draken". Drakar kan man se på lite olika

museum. Svedinos utanför Halmstad har utöver en J35 märkt 06 den första Draken som flög -1. F10 i Ängelholm har ett fint museum med J35 som man kan sitta i och dessutom en simulator som man kan flyga. I F1 Västerås museum finns en "riktig" 35-simulator dock ej för anfall. Dom har en väldigt kul internetpresentation av simulatoren. I Stockholm finns www.swesim.se som jobbar med en Drakensimulator och jag tror det finns en i Söderham också (titta på swesims länkar). På www.rbdesign.se kan man ladda ned en fantastisk J35:a till Microsofts Flightsimulator.

Uno Andersson
a.uno@telia.com



TP Giant Scale Kit F4U-1A CORSAIR

skala: 1/5,75 "Gull-winged warrior"



Står på tre hjul

Info om byggsatsen Corsair

FAKTA

Vingspann:	2197 mm
Kropp:	1702 mm
Vikt:	10-12 kg
Vingbelastning:	125-136 g/dm ²
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

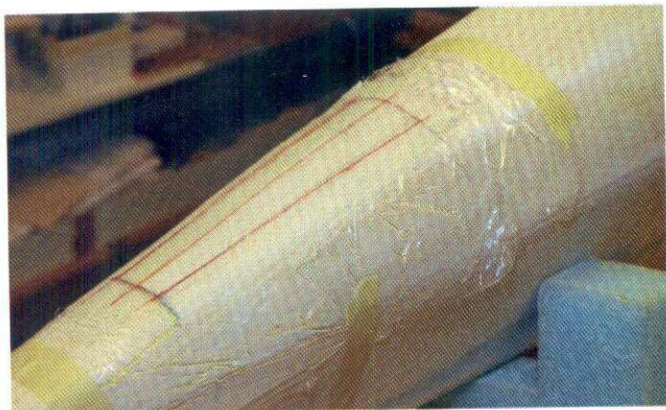
Hej, nu kommer fjärde artikeln på mitt bygge. I denna del så kommer det bli mest om montering av ställen och luckor till sporrstället, se bilder.

För att det inte skall så mycket text så har jag skrivit texter under bilderna.

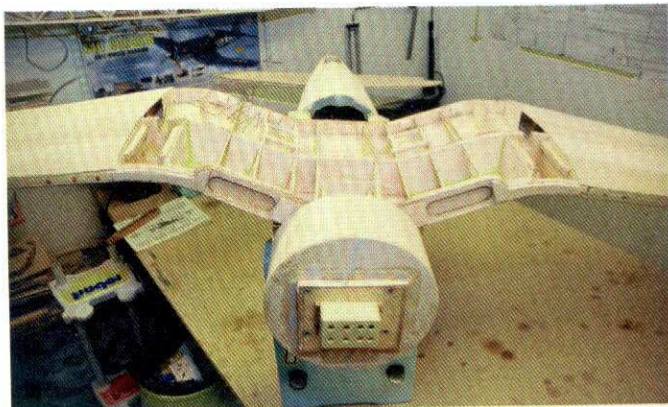
Text & Bilder
Jan Andersson Tullinge MF



Första gången på tre hjul



Har plastat luckan som skall delas och passa in i sporrhjulöppningen.



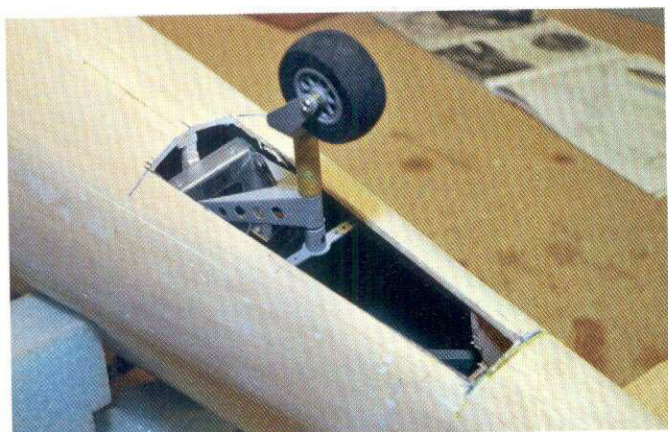
Vingen är nu inpassad fast det är mycket som är kvar.



Provat luckarna. Det skall passas in i hålet för sporrhjulet.



Jag har gjort trimmroder. Kommer vara fasta.



Öppningen för sporrhjulet.



Så skall sporrhjulet se ut när den är infälld.



Provmontering vänster landställ.

Centre Européen de Modélisme Aérien

CEMA

www.domaine-du-planet.fr

Res till Provance och flyg! Komplet flygcenter med allt en modellflygare behöver! Franskt lanthotell, 200 meter asfaltbana och flygning utan inskränkningar nästan året om. Svensk reseledare på plats (vecka 40-43) och fina möjligheter till sightseeing och andra aktiviteter.

Unna dig en modellflygupplevelse utöver det vanliga! Från 3 950:- för tre hela flygdagar, halvpension i dubbelrum (modeller ingår) Flygresor tillkommer.

Ring Kim Mortensen +46 (0)573 38068 +46 (0)703 485208

HAB Electronic AB



JR XG7 2.4DMSS med telemetry
Den nya 7 kanalaren med JR-s nya 2.4G DMSS system.

Detta är den bästa radion på marknaden i 7 kanals klassen, speciellt för helikopter piloter, som kommer uppskatta att alla servovägar i CCPM mixen går samtidigt, 5 punkt kurvor till gas och broms, 18 modellminnen, telemetry direkt i displayen, mm.

Pris : 2599kr

Nytt hos HAB är hela Proxxon sortimentet som är högkvalitets maskiner till bra priser



Nya kärror från EG Aircraft / ESM / Phoenix Models



På HAB ingår alltid fri telefon support och hjälp med dina projekt. Fri inställning och intrimning av helikopter/radio. Finansiering ordnar vi också!!

Vi har det du behöver !!

Sadelvägen 5

34140 Ljungby

www.hab.se

0372-80444

PURE POWER
Webra
motor

REA! 25% på allt i lager!
Gäller t.o.m 31/5



Elltech

Hjortronstigen 3, 512 60 Överlida Telefon: 0325 32382
Hemsida: www.elltech.se E-mail: finn@elltech.se
Öppettider: 0900 - 1800, måndag-fredag

RCFlight.se

Nya flygplan från RC Factory!



Flygegenskaper i toppklass!

RC
factory

IdrottOnline®

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



Allmänt upprop avseende funktionärer till VM i F3K

Som ni säkert alla vet så kommer SMFF tillsammans med Arboga FK, i Arboga att arrangera VM i F3K sommaren 2011.

Jag har tillsammans med Bengt Lindgren och Bengt-Olof Samuelsson arbetat med förberedelser såsom ansökan om att få detta VM till Sverige. Därefter fortsatt arbetet med att bygga den organisation som skall till för att genomföra en tävling av digniteten VM.

Vi har i vårt arbete med organisationen inte lyckats att hitta de kanaler/ personer som behövs för att finna den kategori med intresserade och kunniga inom RC segel i SMFF. Förhoppningsvis finns det intresserade bland segelkollektivets alla F3K kunniga flygare som vill ställa upp och arbeta under det första VM:et i F3K.

Vid genomförandet av VM eller större tävling i F3K krävs det ett stort antal tidtagare. Tidtagarna är den viktigaste funktionen i en F3K tävling. Det innebär att dessa måste vara väl bevandrade i regelverket för hur man tävlar i F3K. Det är av denna anledning vi inte tidigare gått ut med en allmän efterlysning av funktionärer utan försökt att handplocka dessa tidtagare ur de kunniga piloter som finns inom RC-segel. Det är bara för mig och tävlingskommissionen att inse vårt misslyckande med att själva hitta tillräckligt med folk av rätt kaliber.

Detta upprop är en vädjan till alla er som vet att ni kan eller känner någon som kan ta på sig rollen som tidtagare på vårt VM.

Givetvis tar vi gärna emot personer som kan ta andra roller i tävlingsorganisationen. Tävlingsarrangemanget genomförs med en inledande Världscup "Nordic Trophy" och avslutats med VM i F3K och spänner över tiden från 1/7 - 10/7. Vilket innebär att de 35 positionerna i organisationen kan innebära närmare det dubbla i antalet personer då inte alla vill avsätta tio dagar till att vara funktionär på VM.

Kontakt och intresseanmälan kan göras till:
contest-admin(a)f3k-wc-2011.se

Rolf Pålsson
C-VO-Elit

Preliminärt tävlingsprogram

Friday	July 1	Arrival day for open international competition, Eurotour. Registration possible for WCh.
Saturday	July 2	Open international competition. Registration possible for WCh. Barbeque party.
Sunday	July 3	Final day for the open international competition. Award and prize giving for the open international competition. Registration and Team manager meeting WCh.
Monday	July 4	Processing (model control). Official training.
Tuesday	July 5	First day of WCh competition.
Wednesday	July 6	Second day of WCh competition.
Thursday	July 7	Third day of WCh competition.
Friday	July 8	Reserve day. Excursions if interest is present.
Saturday	July 9	Fly off, 6 rounds. Award and prize giving ceremony. Banquet.
Sunday	July 10	Departure day.

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!

Modellflygnytt har blivit med hemsida!



SKICKA MATERIAL

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

ANMÄLAN

VÄLKOMMEN TILL

MFN är Sveriges Modellflygförbund

organ som utkommer 6 gånger per år

drivs liksom tidningen av medlemmar

Det allra första numret av MFN kom ut i februari 1981

Det är inte svårt att förstå att utvecklingen

har varit snabb och att det inte varit någon

stopp i utvecklingen

och att det inte varit någon

stopp i utvecklingen

och att det inte varit någon

stopp i utvecklingen

och att det inte varit någon

stopp i utvecklingen

och att det inte varit någon

stopp i utvecklingen

och att det inte varit någon

stopp i utvecklingen

och att det inte varit någon

stopp i utvecklingen

och att det inte varit någon

stopp i utvecklingen

och att det inte varit någon

stopp i utvecklingen

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

Gamla Modellkataloger



GÖTAVERKENS
G. V. 38

Modell av det nya svenska
sportplanet. Skala 1/15.
Spännvidd 71 cm.

Byggsats innehåller: Ritning i full skala, arbetsbeskrivning, tryckta halsflak, överflöd av balsalst, japanspapper, klister, lim, färdiga hjul m. m.

En Wentzelmodell.

Pris Kr. 4: — + porto.

SVEN WENTZEL, Apelbergsgatan 54, Stockholm.

Sänd omgående mot postförskott st. G. V. 38 å Kr. 4: — pr st. + porto.

Namn

Bostad



ERCOUPÉ

Som modell är ERCOUPÉ utmärkt för barn och ungdomar. Den har ett stort, lätt att flyga, och är byggd av ett enkelt material.

Byggsatsen innehåller: ritning i full skala, arbetsbeskrivning, tryckta halsflak, överflöd av balsalst, japanspapper, klister, lim, färdiga hjul m. m.

129



SWINER CONTROL

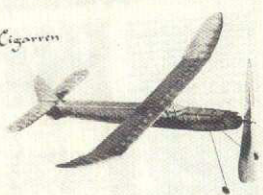
Den hittills enklaste modellen — Du kan själv bygga den! 129 flyger riktigt och kan flygas med en 1/15 skala. Den är byggd av ett enkelt material.

24

Blicker BL 181 ABSTERNEN.

Byggsatsen innehåller: ritning i full skala, arbetsbeskrivning, tryckta halsflak, överflöd av balsalst, japanspapper, klister, lim, färdiga hjul m. m.

Cigarren



Byggsatsen innehåller: ritning i full skala, arbetsbeskrivning, tryckta halsflak, överflöd av balsalst, japanspapper, klister, lim, färdiga hjul m. m.

Pris för byggsatsen

22

Byggsatsen

Byggsatsen innehåller: ritning i full skala, arbetsbeskrivning, tryckta halsflak, överflöd av balsalst, japanspapper, klister, lim, färdiga hjul m. m.



CESSNA

Byggsatsen innehåller: ritning i full skala, arbetsbeskrivning, tryckta halsflak, överflöd av balsalst, japanspapper, klister, lim, färdiga hjul m. m.

Pris för byggsatsen

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

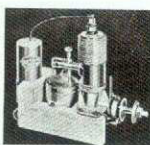
22

22

Här kommer det ytterligare några bilder från Inge Ahlins kataloger. Det är Wentzels katalog från 1937 och Norrlands modellflygindustri från 1951.

SVEN WENTZEL - STOCKHOLM

BENSINMOTORER



BROWN JUNIOR MOTORER

Byggsatsen innehåller: ritning i full skala, arbetsbeskrivning, tryckta halsflak, överflöd av balsalst, japanspapper, klister, lim, färdiga hjul m. m.

C-TYPEN

Byggsatsen innehåller: ritning i full skala, arbetsbeskrivning, tryckta halsflak, överflöd av balsalst, japanspapper, klister, lim, färdiga hjul m. m.



Byggsatsen innehåller: ritning i full skala, arbetsbeskrivning, tryckta halsflak, överflöd av balsalst, japanspapper, klister, lim, färdiga hjul m. m.

Pris för byggsatsen

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

SVEN WENTZEL - STOCKHOLM

TIDSKRIFTER OCH FACKLITTERATUR



Byggsatsen innehåller: ritning i full skala, arbetsbeskrivning, tryckta halsflak, överflöd av balsalst, japanspapper, klister, lim, färdiga hjul m. m.

Pris för byggsatsen

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22

Modellflygare!

Byggsatsen innehåller: ritning i full skala, arbetsbeskrivning, tryckta halsflak, överflöd av balsalst, japanspapper, klister, lim, färdiga hjul m. m.

Pris för byggsatsen

22

22

22

22

22

22

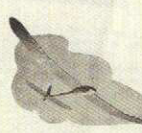
22

22

22

22

MODELL FLYG



från NORRLANDS modellflygindustri

Norrlands Modellflygindustri
Sune Sandberg

Balsa i 90 cm. längder.

Storlek	Pris	Storlek	Pris
1x2	0,10	2x2	0,10
1x3	0,15	2x3	0,15
1x4	0,20	2x4	0,20
1x5	0,25	2x5	0,25
1x6	0,30	2x6	0,30
1x7	0,35	2x7	0,35
1x8	0,40	2x8	0,40
1x9	0,45	2x9	0,45
1x10	0,50	2x10	0,50
1x11	0,55	2x11	0,55
1x12	0,60	2x12	0,60
1x13	0,65	2x13	0,65
1x14	0,70	2x14	0,70
1x15	0,75	2x15	0,75
1x16	0,80	2x16	0,80
1x17	0,85	2x17	0,85
1x18	0,90	2x18	0,90
1x19	0,95	2x19	0,95
1x20	1,00	2x20	1,00

FLAK, LISTER

TILLBEHÖR M. M.

Byggsatsen innehåller: ritning i full skala, arbetsbeskrivning, tryckta halsflak, överflöd av balsalst, japanspapper, klister, lim, färdiga hjul m. m.

Pris för byggsatsen

22

22

22

22

22

22

22

22

22

22