



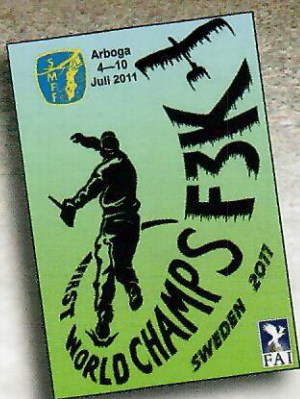
3 2011

modellflyg^{nytt}

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD



EUROFIGHTER EDF *Laddad modell*



Hela programmet för VM:et i Arboga

Claes Meijers
laddade Eurofighter

- CIAM:s plenarmöte 2011
- Lambert Kolibri Fun Jet
- P40-lättbyggd scalaflyg
- Stunt i flygande sväng

INTERPRESS 0257-03



7 388025 706002

RETURVECKA v 34

Full pott för nya Flygvapenmuseum

Priser för bästa museum och bästa utställning

Det nyligen ombyggda Flygvapenmuseum i Linköping tog hem en dubbelvinst på onsdagen. Då utsågs museet till bästa museum i Sverige 2011 och prisades dessutom för årets bästa utställning 2010.



Museisveriges finaste utmärkelser delades ut vid Riksförbundet Sveriges Museers vårmöte i Stockholm på onsdagen den 30 mars. Bakom utmärkelsen Årets museum 2011 står svenska ICOM (International Council of Museums) samt Riksförbundet Sveriges Museer och bakom utmärkelsen Årets utställning 2010 står FORUM för utställare.

Juryns motivering för utmärkelsen Årets museum 2011 lyder:

"För sitt förverkligande av visionen att sätta flygvapnet i ett brett kulturhistoriskt sammanhang. Med ett innovativt utställningsspråk förmedlas angelägna berättelser om Sveriges politik och relationer till omvärlden. Svåra minnen hanteras med god balans mellan fakta, känslor, etik och estetik. Allt är genomfört med besökarnas behov i centrum. Ett museum för alla, i takt med tiden."

Men inte nog med det, Flygvapen-museum fick även pris för Årets utställning 2010. Den prisade utställningen är "Hemliga handlingar – DC-3:an som försvann". Utställningen har producerats av Olle Emilsson, Mia Sas och Peter Andersson vid Flygvapenmuseum.

Museichef Mikael Parr:

– Jag är både rörd och glad och utmärkelserna ser jag som ytterligare ett kvitto på att vi har lyckats med vår

satsning att bli ett modernt teknik- och kulturhistoriskt museum. Vi har breddat vårt utbud, blivit ett besöksmål att räkna med för många, många fler.

I juni 2010 återinvigdes ett dubbelt så stort Flygvapenmuseum efter den stora om- och tillbyggnaden. Nu finns bl a en egen utställningshall för den nedskjutna DC-3:an, lokal för tillfälliga utställningar, science center, restaurang med mera. Besökssiffrorna har sedan i juni ökat från 50 000 besökare per år till drygt 120 000 under andra halvåret.

Mer information

Mikael Parr, museichef, Flygvapen-museum, tfn 013-495 97 09

Flygvapenmuseum ingår i myndigheten Statens försvarshistoriska museer tillsammans med Armémuseum. Museet visar det svenska militärflygets utveckling från de första pionjärerna till dagens JAS 39 Gripen och museets flygplanssamling anses vara av världsklass. Flygvapenmuseum fick i uppdrag av regeringen att bevara och ställa ut vraket av den svenska DC-3:a som sköts ned av sovjetiskt jaktflyg 1952 och som påträffades först 2003. Det var upptakten till den stora utbyggnaden som pågick från mars 2009 till juni 2010 och som resulterade i nya, fördjupade utställningar, science center, butik, restaurang, faktarum och hörsal.

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 4/11 26 Aug
Tidningen beräknas postas angivna veckor
Ordinarie manusstopp är 4 veckor före angivna utgivningsdagar, efter avtal kan senare lämning ske.

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

Tryck: V-TAB Vimmerby, 2011
ISSN-0345-813X

OMSLAGET:

Claes Meijers
laddade Eurofighter



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

INNEHÅLL NR 3/2011

- En epok går i graven? 6
- CIAM:S plenarmöte 2011 8
- Gränscupen 2011 11
- Hanno Prettnner del IV 12
- Laddad Eurofighter 14
- Turbo Funjet Ultra 20
- Programmet för Arboga 25
- SMFF:s broschyr och rollups 37
- SMFF:S ansvarsförsäkring 38
- P-40 Warhawk 42
- SMFF på Växjödagen 47
- Årets Meeting 48
- Stunt i flygande sväng 55





Då var vi mitt uppe i säsongen och det händer massor med kul ute på fälten. Alla som byggt nytt eller renoverat gamla trotjänare får nu en chans att prova om det blev så bra som man hade tänkt sig. För de tävlande har nu resultatet av många bygg och träningstimmar börjat visa sig. Har det stora antalet timmar man lagt ner på träning givit önskat resultat. Oavsett vilket så utvecklas vi.

Under senare delen av Maj har jag varit på vårt kansli i Falköping. Där har jag hjälpt kanslipersonalen med att minska arbetsbördan, lösa diverse problem och få iväg medlemskort. Alla medlemskort är inte ute ännu men det stora flertalet har kommit iväg.

Vad gäller medlemskortet så är det fortfarande de som inte har fått rätt kryss för rätt behörighet. Vilket är enormt frustrerande. Vi har under våren samkört de system vi haft tillgång till och gjort vad vi har kunnat. Trots det så finns det fel.

Det enklaste sättet att lösa de problem som kvarstår, är att du kontaktar din klubb-administratör. Klubbadministratören kan sen rätta till själv i Idrott-on-line, eller sammanställa en lista med det som ska korrigeras och skicka till kansliet för åtgärd.

Samma sak gäller om ni inte fått er tidning, kolla med klubbadministratören först. I de flesta fallen är det så att man fyllt i personuppgifterna på medlemmen men glömt att kryssa i för medlemsskapslicens.

Då finns inte namnet med i den adressfil som tryckeriet får ut när de ska skicka tidningen. Om vi alla kan hjälpas åt att inte ringa kansliet med frågor som kan hanteras på klubbnivå så får man mer tid till att göra det som ska ligga på förbunds nivå.

En av Styrelsens många ambitioner i år är att besöka klubbar, meeting, träffar och tävlingar i vårt avlånga land. Att få möta er på plats vare sig ni är hobbyflygare eller aktiva tävlingspiloter.

Ingela Persson Ordförande

Jag har varit ute en del och passar på att tacka Blue Max i Falköping, Acroflyers i Sövde samt Södra Dalarnas MFK för trevliga besök och samtal.

Och så till sist...

Vi har fått ett Världsmästerskap till Sverige i år. VM i F3K. Jag hoppas att vi alla i modellflyg-Sverige kan tänka sig att ställa upp på detta event oavsett vad vår egen inriktning är. Nu ska vi visa upp modellflyget i Sverige från sin bästa sida!!

Det behövs funktionärer.

Jag skall vara där, kommer du??

Kontakta tävlingsorganisationen på contestadmin@f3k-wc-2011.se om du kan vara funktionär.

Flyg högt, flyg väl så ses vi där ute!

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

Tel

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

E-post

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

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

E-post

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

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

E-post

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

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 750

521 22 Falköping

Tel 0515-371 55

Telefax 0515-371 58

Pg-konto 51 81 65-6



Förbundsmärke, blazermärke

10:-



Mygga, introduktionsmodell, byggsats 15:-



Slipsklämma med förbundsmärke

40:-



Thermal Dart, lite större AMA Cub 60:-



Pins

10:-



Flygmaskinen, byggsats

30:-



SMFF-dekal

5:-

Linus, linmodell enbart ritning

30:-



SMFF-dekal, 8 st på karta 30x30 mm

10:-



Handbok, Modellflygets grunder

20:-



Lucy, byggsats

35:-

Handbok, Vi modellflyger, 2 delar

20:-

Registreringssiffror, ark

60:-

Handbok, Att vara modellflygledare

20:-



Sveriges Modellflygförbund

VO Bredd i SMFF

Hej alla modellflygare

Nu har utomhussäsongen kommit igång med både träffar och meeting. Värmen har gjort sitt antågande. Vad mer kan vi önska oss?

Vi i VO-Bredd har träffat medlemmar på fälten. Vi har besökt Hökaklubben i Halmstad och där fick vi en trevlig flygdag. Vi fick även diskutera hur de ska komma igång med både Sisu- och anläggningsstödsansökningar, det ger lite mer resurser till klubben.

När klubben i Ljungby hade "prova på" dag närvarade jag själv. Vi i VO-Bredd ska hjälpa dem med att söka Sisubidrag och lokstöd. Detta kommer vi att presentera i Modellflygnytt så att ni andra ute i klubbarna kan göra detsamma.

På så sätt kan VO-Bredd hjälpa klubbarna att komma igång med arbetet och man kommer att upptäcka hur enkelt det är att fylla i en blankett. Ju oftare klubbarna söker stöd för sin verksamhet ju mer resurser får förbundet från RF för att hjälpa klubbarna.

Vi i VO-Bredd var också delaktig när Södra Dalarnas Radioflygklubb med Andreas Karlsson i spetsen anordnade F3K-träff i Säter. Här fick piloterna hjälp med kastteknik, inställningar mm.

Andreas höll en workshop i hur man gjuter en kropp och hur man efterbehandlar innan det är dags att installera radio. Här kunde klubben söka Sisu-stöd för lärgrupp, även om det inte var så mycket ungdomar med.

Vi har tagit fram Roll-Ups som klubbarna ska kunna använda när de ska ut och rekrytera och göra reklam för modellflyget.

Dessa finns utplacerade hos ett antal klubbar i landet och klubbarna i regionen behöver bara höra av sig till värd-klubben för att få låna dem.

Christer Malmesäter
ordförande SMFF Bredd

VO-bredd består av följande personer:
Verksamhetsområde Bredd

vobredd@modellflygforbund.se

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 MKS SERVO

- bra kvalitet till låga priser!

MKS
Servo-tech

MKS Servo DS1210
NU 299 kr

Ord 400 kr



Maexi Limited Edition
NU 2.100 kr

B-25 Mitchell
NU 3.400 kr

Ord 3.750 kr



Cessna 182 ARF
NU 3.200 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 • ALIGN • MKS • RAPICON • GREATPLANES • TOP-FLITE • M FL

"En epok går i graven?"



Medlemmar ur Sigtuna Modellflygklubb vid Brista återvinningsstation en regnig söndagmorgon den 15 Maj 2011. De har tidigare under morgonen rivit ner det som så mödosamt under många år byggts upp. Nu har detta slängts i containrarna vid Brista Återvinningsstation.

Anledningen är att Sigtuna Modellflygklubbs arrende med den statliga markägaren Sveaskog har sagts upp. Man har anmodats att riva klubbhus och mekarbänkar.

Markägaren går inte ens med på ett kontrakt med 1 månads uppsägning. Vid förfrågan har man inte kunnat peka på alternativ användning av den mark som flygklubbens lilla flygfält byggts upp på, bara sagt att "ni ska bort".

Startades redan 1967

Sigtuna Modellflygklubb startades

redan 1967. Många är de ungdomar genom åren som lärt sig modellflygandets ädla konst med hjälp av klubbens flyglärare - en del av dessa är nu i vuxen ålder piloter inom trafikflyget.

Asfaltbana

För ett tiotal år sedan anlade modellflygklubben här en riktig asfaltbana med hjälp av statligt bidrag via Riksidrottsförbundet. Även medel och hjälp från Sigtuna Kommun erhöles. Klubbens flygfält ansågs vara ett av Sveriges allra bästa modellflygfält. Med asfaltbanan ökade möjligheten till flyg med eldrivna modellflygplan, vilket är en modern trend där idag bortåt hälften av allt modellflyg är eldrivet. Fördelarna med detta är många, framför allt är det miljövänligt, nästan helt ljudlöst och ger en enklare hantering än de äldre metanoldrivna motorerna medgav.

Nedläggningen en dålig affär.

För skattebetalarna är nedläggningen en dålig affär. För den 0.7 hektar stora

markytan betalade klubben 5000 kr i årshyra. Vid en alternativ användning som jordbruksmark skulle markägaren enligt uppgift endast erhålla c:a 1000 kr i hyra. En ganska liten förlust för skattebetalarna kan tyckas (4000 kr). Dock mister man en vettig fritidsverksamhet för kommunens ungdomar och vuxna. Det har nämligen visat sig svårt för att inte säga omöjligt för klubben att hitta ett lämpligt markalternativ för sin verksamhet. En av de största stötestenarna är närheten till Arlanda flygplats. Av flygsäkerhetsskäl tillåts nämligen inte modellflygverksamhet inom vissa sektorer och visst avstånd från flygplatsen. Det är dessutom mycket dyrt (uppskattningsvis bortåt en kvarts miljon kr) att bygga upp en ny asfaltbana på annan plats.

Är detta en situation där Staten arbetar mot sig själv?

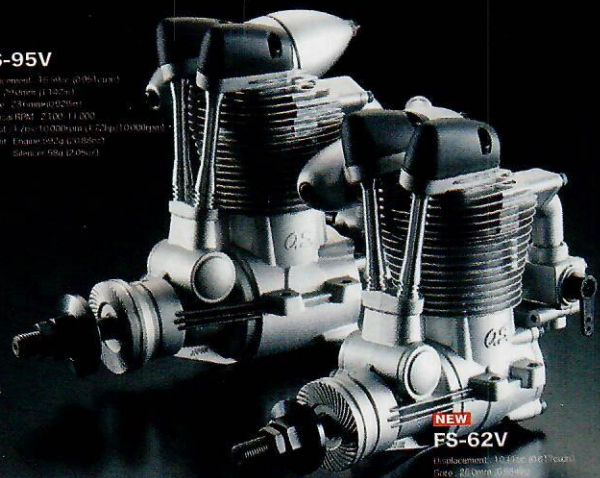
Gunnar Eketorp (tidigare kassör i Sigtuna Modellflygklubb)"

Nyheter

FOUR-STROKE

FS-95V

Displacement: 30.0cc (1.83cu.in.)
Bore: 26.0mm (1.02in.)
Stroke: 28.0mm (1.10in.)
Practical RPM: 2100-11,000
Output: 1.3hp/1000rpm (1.7hp/1000rpm)
Weight: Engine 95g (3.35oz)
Silencer 50g (1.75oz)



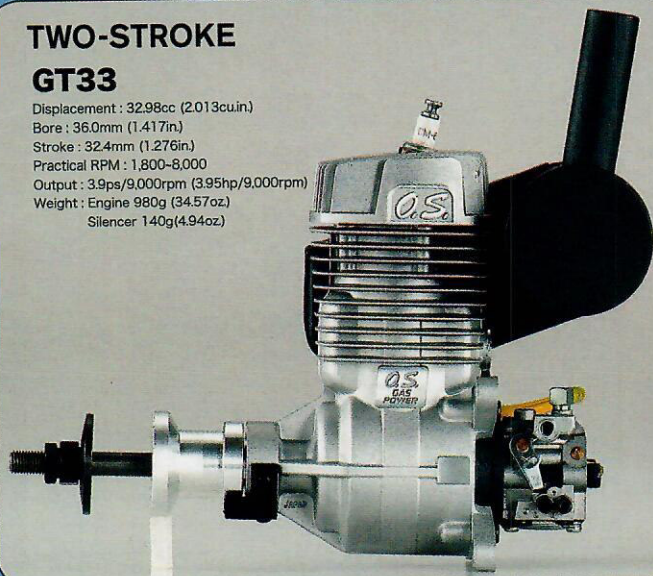
NEW FS-62V

Displacement: 10.2cc (0.62cu.in.)
Bore: 21.0mm (0.83in.)
Stroke: 20.0mm (0.79in.)
Practical RPM: 2100-11,000
Output: 1.3hp/1000rpm (1.7hp/1000rpm)
Weight: Engine 40g (1.41oz)
Silencer 44g (1.55oz)

TWO-STROKE

GT33

Displacement: 32.98cc (2.013cu.in.)
Bore: 36.0mm (1.417in.)
Stroke: 32.4mm (1.276in.)
Practical RPM: 1,800-8,000
Output: 3.9hp/9,000rpm (3.95hp/9,000rpm)
Weight: Engine 980g (34.57oz)
Silencer 140g (4.94oz)



TWO-STROKE

GT55

Displacement: 54.93cc (3.352cu.in.)
Bore: 41.2mm (1.622in.)
Stroke: 41.2mm (1.622in.)
Practical RPM: 1,500-8,000
Output: 5.5hp/7,000rpm (5.58hp/7,000rpm)
Weight: Engine 1,580g (55.73oz)



NYHETER FRÅN



Rafale RTF
Bredd: 660mm
Längd: 1000mm
Vikt: 610g
64mm Ducted Fan
11.1 v Li-po
4 kanaler

Fox Glider RTF
Bredd: 2320mm
Längd: 1290mm
Vikt 1150g
11.1 Li-po
4 kanaler



Cessna 182 RTF
Bredd: 1410mm
Längd: 1030mm
Vikt: 1300g
11,1 Li-po
4 kanaler



Corsair RTF
Bredd: 1430mm
Längd: 1140mm
Vikt 2000g
14,8 v Li-po
6 kanaler



Mini P-47 RTF
Bredd: 750mm
Längd: 665mm
Vikt 495g
7,4 v Li-po
4 kanaler



F6F Hellcat RTF
Bredd: 1100mm
Längd: 880mm
Vikt: 740g
11,1v Li-po
4kanaler



MODEL-CRAFT
Östra Förstadsg. 20
211 31 Malmö
Tel 040-71435

www.model-craft.se

CIAM:s plenarmöte 2011

Plenarmötet genomfördes 15 -16 april i Olympiamuseet i Lausanne, Schweiz. Som ende svensk deltog Bengt-Olof Samuelsson som SMFF:s delegat. Totalt var 33 länder närvarande och det fanns en proxyröst för ytterligare 1 land.

De två dagarna följde det sedvanliga formatet med tekniska möten i hälften av modellflygets verksamhetsklasser. I år

var turen att F1, F3A, F3 Soaring, F3C, F3D och F5 fick genomföra sina möten. Detta genomfördes på fredagen. Under fredag eftermiddag genomfördes utdelningar av diplom och medaljer för CIAM:s olika utmärkelser. Ett bejublat inslag var att Gagarin-medaljen, som delades ut för första gången, tilldelades FAI:s president John Grubbström. För svensk del var det glädjande att

Oskar Findahl fick diplom för sin andraplats i den totala Världscupen för F1A-juniorer!

Lördagen användes för val av CIAM:s styrelse samt omröstning om alla de förslag som fanns på dagordningen. En del av dessa hade dessutom omarbetats vid de tekniska mötena så det gällde att försöka hänga med i underlaget för att rösta rätt!

Kommande Världs- och Europamästerskap

År	Världsmästerskap	Bud från	Tilldelat
2012	F1A, F1B, F1P junior		Slovenien
	F1D senior + junior		Serbien
	F2A, F2B, F2C, F2D senior + junior		Bulgarien
	F3F senior + junior		Tyskland
	F3J senior + junior		Sydafrika
	F4C		Spanien
	F5B, F5D senior + junior		Rumänien
	Raket senior + junior		Slovakien

År	Världsmästerskap	Bud från	Tilldelat
2013	F1A, F1B, F1C		Frankrike
	F1E senior + junior		Slovakien
	F3A senior + junior		Sydafrika
	F3B senior + junior		Tyskland
	F3C, F3N senior + junior		Polen
	F3D senior + junior		Holland
	F3K senior + junior		Vakant

Plenarmötet

År	Världsmästerskap	Bud från	Tilldelat
	F1A, F1B, F1P junior		
2014	F1D senior + junior		
	F2A, F2B, F2C, F2D senior + junior	Brasilien prel Australien fast	
	F3F senior + junior		
	F3J senior + junior	Polen fast Slovakien fast	
	F4C senior + junior	Italien prel	
	F5B, F5D	Österrike prel	
	Raket senior + junior		

År	Världsmästerskap	Bud från	Tilldelat
2015	F1A, F1B, F1C		
	F1E senior + junior	Slovakien prel	
	F3A senior + junior		
	F3B senior + junior		
	F3C senior + junior		
	F3D senior + junior		
	F3K senior + junior		

År	Kontinentmästerskap	Bud från	Tilldelat
2012	F1A, F1B, F1C		Italien
	F1E senior + junior		Rumänien
	F3A senior + junior		Frankrike
	F3B senior + junior		
	F3C, F3N senior + junior		Tyskland
	F3D senior + junior		
	F3K senior + junior		Frankrike
	F3A Asien-Oceanien		Filippinerna
	F3C Asien-Oceanien		

Plenarmötet

År	Kontinentmästerskap	Bud från	Tilldelat
2013	F1A, F1B, F1P junior		Bulgarien
	F1D senior + junior		Serbien
	F2A, F2B, F2C, F2D senior + junior		Ungern
	F3J senior + junior		Turkiet
	F4C senior + junior		
	F5B, F5D senior + junior		
	Raket senior + junior		Bulgarien

År	Kontinentmästerskap	Bud från	Tilldelat
2014	F1A, F1B, F1C	Rumänien fast	
	F1E senior + junior	Rumänien fast Slovakien fast	
	F3A senior + junior		
	F3B senior + junior		
	F3C		
	F3D		
	F3A Asien-Oceanien	Thailand prel	
	F3C Asien-Oceanien		
	F3K		

År	Kontinentmästerskap	Bud från	Tilldelat
2015	F1A, F1B, F1P junior		
	F1D senior + junior		
	F2A, F2B, F2C, F2D senior + junior		
	F3J senior + junior		
	F4C senior + junior		
	F5B, F5D senior + junior		
	Raket senior + junior		

Den fullständiga rapporten kan läsas på SMFF:s hemsida.

Bengt-Olof Samuelsson

Gränscupen 2011

Helgen den 7-8 maj så arrangerades Gränscupen för 26:e gången, denna gång i Göteborg.

Tävlingen samlade piloter från 4 nationer, Sverige, Norge, Danmark och Finland. 26 piloter kom till start, 15 i F3c, 7 i Sport och 4 i Pop. Veldig bra uppslutning.

Veckan innan tävlingen så var det lite blåsig, men till helgen så lugnade det ner sig. Strålande väder med mkt sol, och en del solbrända ansikten å öron!

På lördagen så flögs det 2 omgångar som vanligt för alla klasser, och 19.30 var vi klara. Och då var man rätt så sliten. På söndagen avslutade vi med den 3:e omgången, i lika bra väder.

Nytt för i år är att FlyOff-programmet skall flygas i F3c. Alltså efter 3 grundomgångar så har man då fått fram dom 3 bästa, och dom flyger då F-programmet, som det heter. Ett rätt så spektakulärt program.

Till FlyOff:en så kvalificerade sig Ari Holmström, Anssi Aunola, båda från Finland, och Krister Torstensson från Trollhättan. 2 omgångar skall flygas.

Efter dom 2 omgångarna så stod Ari



Thomas Raidma, från Funäsdalen.

Holmström som segrare, som för övrigt kom 2:a på Europamästerskapet i Rumänien, 2010.

Anssi Aunola kom 2:a, och Krister Torstensson kom då 3:a.

För övrigt kan så man tillägga att det fanns många som flög med el i sina

maskiner. 7 piloter flög med metanolmotorer, och 19 piloter då med elmotorer i sina maskiner.

Som vanligt ett bra arrangemang från AKMG.

/Ulf Nilsson



Klass Pop. Fr. vänster. 1:a Thomas Raidma, Södertälje MFK, 2:a Alf Ek, Höglandets MFK. 3:a Jörgen Lindberg, AKMG.



Klass F3c. Fr. vänster. 1:a Ari Holmström, Finland. 3:a Krister Torstensson, Trollhättan MFK. 2:a Anssi Aunola, Finland.



Klass Sport. Fr. vänster. 1:a Ulf Nilsson, KRMFK. 2:a Alf Engqvist, Trollhättan MFK. 3:a Nikolaj Karlsson, Danmark.



Tävlingsledaren Björn Friberg, AKMG, som lägger ner mycket energi på denna tävling.

Hanno Prettner del IV

Hanno och motorerna

Hanno hade under sin aktiva tid tre motorsponsorer som han jobbade med – Webra, Super Tigre och OS. I samarbete med Webra utvecklade han pipor för F3A-bruk. Något som ledde till att alla snabbt slängde sina gamla konventionella dämpare och konverterade.

– Principen med avstämt avgasrör var ju känd från motorcyklar så detta var inget nytt men jag tänkte att som ett sätt att öka effekten samt sänka oljudet och bränsleförbrukningen kunde detta vara ett sätt att komma vidare inom modellflyget, säger Hanno.

De första experimentpiporna tillverkades i stålplåt, och blev därmed tunga, men senare övergick man till aluminium och tillsist kolfiber.

OS Hanno Special

Längre fram i tiden tog OS-fabriken kontakt med Hanno för att utveckla en stark och tyst motor försedd med membranpump i baklocket.

– Jag låg bakom idén med att sälja motorn som ett helt komplett kit, alltså med motor, avgasbøj, pipa och i en del fall även med propeller. Allt detta bara för att de som köpte det här skulle vara säkra på att få ett setup som skulle klara bullergränsen, förklarar han.

Varje motor var dessutom "blue printad", det vill säga handbyggd efter ritningsspecifikation. Detta koncept blev en stor framgång men när FAI ändrade regelverket för F3A och släppte slagvolymen fri tog allt slut.

Elflyg

Konstflygarna har i många års tid varit föregångsmän när det gäller att minska bullret från sina modellflygplan. I Stunt, F2B, började man tidigt att använda ljuddämpare. Ja, faktiskt var Stunt första linflygklassen där piloterna självmant började använda dämpare. I F3A har bullerbekämpningen ständigt drivits framåt med

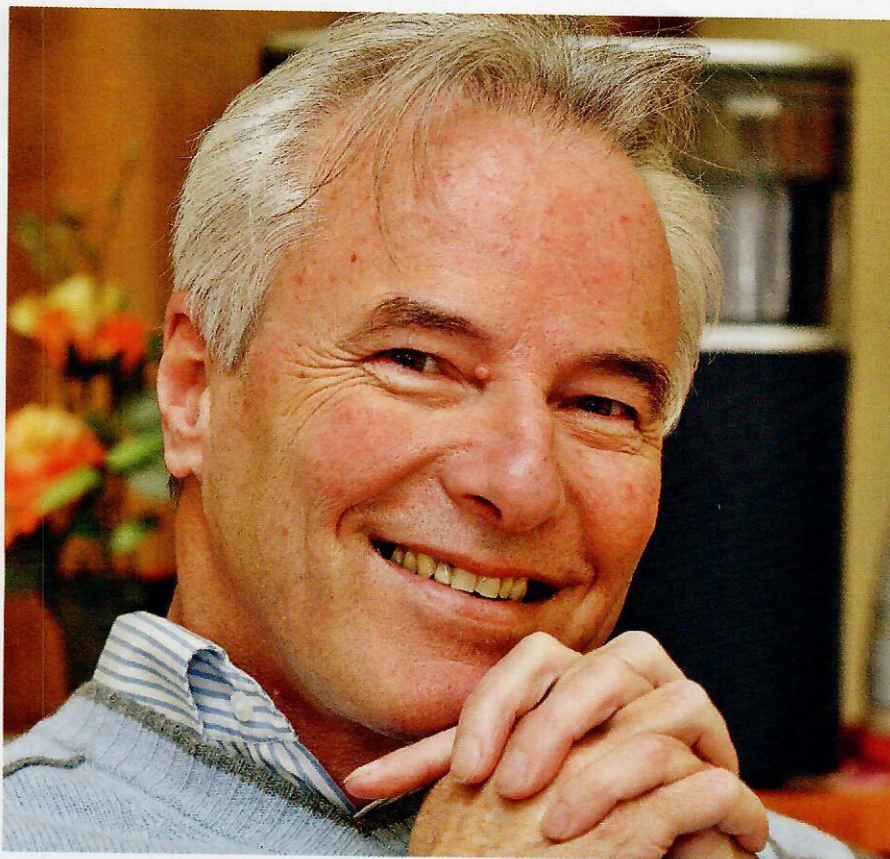


Vid Tournament of Champions 1980 använde Hanno två växlade Super Tigre 60X i nosen på tävlingsmodellen.

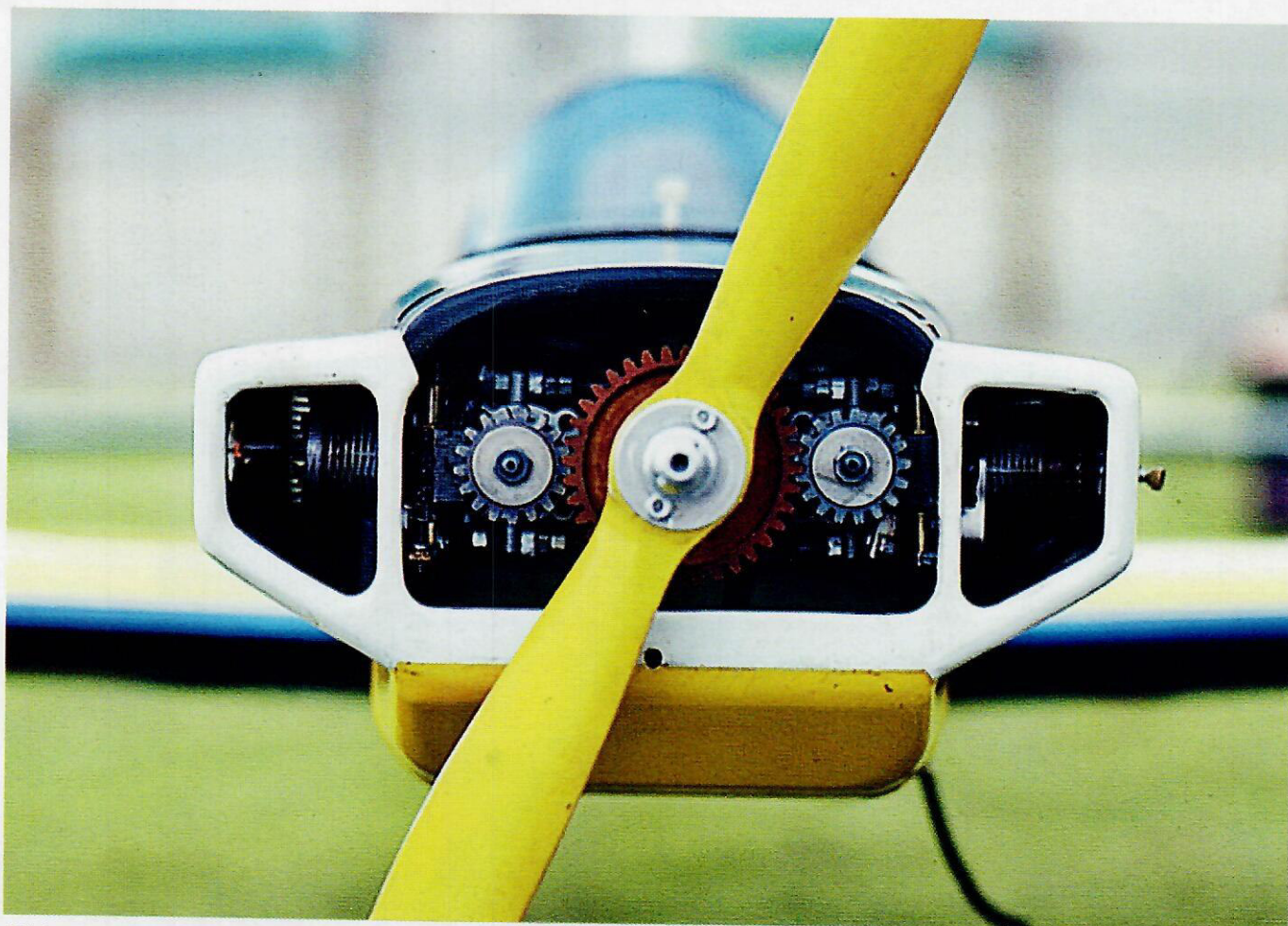
pipor, inbyggda motorer och avgasenheter, gummiupphängda motorfästen, "tysta" propellrar och så vidare. Nu har utvecklingen gått vidare med eldrift.

– El är spännande även om jag tycker att det är kul med förbränningsmotorer, säger mannen som gick i bräsch för bullerbekämpningen i F3A en gång i tiden.

Conny Åquist



Hanno Prettner som han ser ut nuförtiden.



Bilden är tagen vid Tournament of Champions 1978. Modellen är en Dalotel med två via växel sammankopplade Webra tiokubikare. Observera slidföregasarna som är utvecklade av den norske flygkaptenen Björn Andresen. En konstruktion som köptes in av Webra.

Laddad Eurofighter

Visa modeller drar ögonen till sig oavsett storlek. Snygga jet plan gör det ofta!

Allt om hobbys Claes Meijer tittar i dag på det som kallas EDF, Electric Ducted Fan.

Jet plan med en elektrisk fläkt som drivkälla. Tack vare utvecklingen av hög-effektiva LiPo batterier och de borstlösa motorerna, levererar dessa plan häpnadsveckande mycket flygning till ett mycket bra pris.

I dag tittar vi på ett av de större planen i detta segment, Hobby-Lobbys nya Eurofighter.

Under våren gick Electric Turnament of Champions av stapel i Toledo, USA. Då jag tidigare haft nöjet att vara med där borta par gånger, så läste jag i februari i om det då kommande evenemanget, på

webforumet RCgroups. En annons från Hobby-Lobby postorderbutik i USA blinkade i vänsterkanten på min laptop. "New Eurofighter EDF with Vector Trust".

Efter att klickat in på annonsen kände jag att det var dags att pröva ett läckert EDF plan!

Jag kontrollerade besparingarna på mitt bankkonto märkt "hobby" och tryckte på "köp".

Efter en vecka, kom leverans hem till min dörr. Mot en extra 1000 lapp i avgifter mm så stog jag där med en stor men lätt kartong i famnen. Efter att tittat igenom lådan var jag klart nöjd, allt var helt och oskadat. Ett stort leende spred sig från öra till öra.

Min veckolånga väntan, hade jag bland annat använt till att läsa på om EDF flyg och speciellt då Eurofightern, på RCgroups. De första planen från samma

sändning hade anlänt till kunderna i USA samma vecka. Nästan direkt upptäckte flera köpare ett par tydliga problem! Detta dämpade inte alls min optimism, utan jag imponerades i stället en mer över hur en grupp "självutnämnda testpiloter" via internet jobbade för att få detta plan så bra som vi alla vill det skall vara!

Nästan helt färdigbyggd

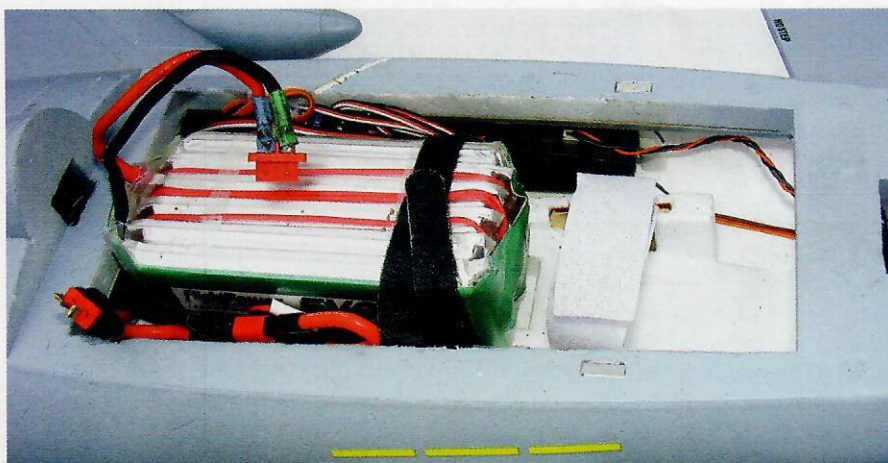
Men jag skall inte gå händelserna i förväg utan låt oss först titta på hur Eurofightern är byggd. Ja den är nästan helt färdigbyggd när det kommer i kartongen. Detta plan finns nämligen som så många modeller i dag, i så kallat RTF utförande. I detta fall menar man att modellen är Reedy To fly efter par timmar vid byggbordet. Planets delar är gjutna i frigolit som sedan är



målad och dekorerad med märkning och texter, för att ge en skala lik stil. I planet finns redan 11 stycken 9 grams servon monterade, en EDF med 90mm diameter och med ett tillhörande 85 Ampere fartreglage med 5Amp BEC. Avsett för en drivack på 6 LiPo celler, med ca 3500 mah i kapacitet. Spännvidden är en knapp meter och längden är ca 1,4 meter. Och flygvikten ligger färdig för start på knappt 2,5kg. Dessutom är den då utrustad med dubbla styrbara utblås och naturligtvis infällbara landningsställ. Och för att toppa upp det hela ytterligare så är den utrustad med positionsljus av ljusdiodtyp (LED) på totalt 7 ställen, så man måste nog lugnt säga att denna Eurofighter har allt man kan önska!

Bygget är extremt lätt

Bygget är extremt lätt och snabbt. Limma vingarna på plats, efter att man med hjälp av tape dragit bort det mesta av färgen på limytorna. Därefter limmar man dit kolfiberförstärkningen, jag använde polyuretanlim till dessa moment, men 10 minuters epoxi är helt rätt också. Sedan är det dags för fenan, ryggåsen och noskonen, här använde jag UHU-por lim, för att ev. kunna pilla bort delarna vid behov senare. Samma sak när jag fäster de stora fälltankarna på vingen. Så plötsligt står Eurofighten där färdig på byggbordet. Jag kan knappt förstå att jag började bygga! Så jag försöker sluta hyperventiler och i stället hitta en bra plats för min Spektrum mottagare med sin extra slav mottagare. Hobby-lobby har verkligen förstått hur man gör sina kunder

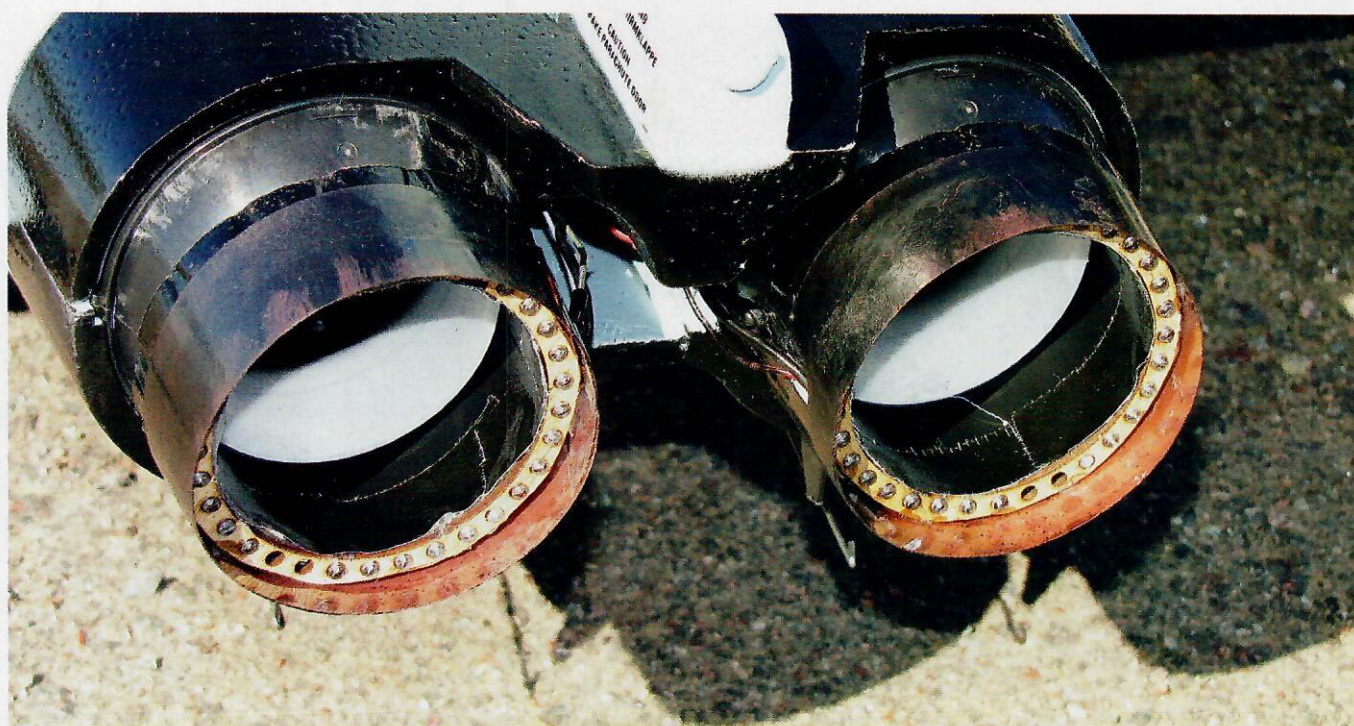


Stora ack packen på 5350 mah och 6S.

Den på vingens undersida, markerade tygtpunkten är helt rätt. Ett enkelt sätt att alltid veta att acken ligger rätt om man har några olika storlekar att växla i mellan.



Två högeffektiva 3S paket i serie på 3500 mah.
Perfekt för gräsfältet då man vill ha låg vikt.



Styrbara utblås är fantastiskt bra för landning med hög nos. öka gasen för att sänka sjunk hastigheten. Lysdiod-ringar skapar en lysand EBK effekt, klart snyggt!

glada, i bygg manualen följer en lista på sändarinställningarna som jag skall knappa in i min Spektrum sändare, sådan tycker jag verkligen om!

Vad hände då under tiden på RCgroups? Jo medan jag väntar på att limmet skall torka, så läser jag att man haft i huvudsak tre olika problem med denna första leverans av Eurofightern. Servo kvalitén på vissa funktioner är nog för låg. Nosstället glappar i sidled, vilket leder till dålig kurs stabilitet på marken. Dessutom har man drabbats av växellåds ras i det servo som drar in och ut nos stället.

Byte av två servon

Jag följde rekommendationen att byta de två servona i vingen till någonting jag litar på.

Nosstället skruvade jag sedan ur planet. En av "testpiloterna" hade kommit på att om man skruvar i sär nosställets bottenplattor och där lägger in par stora

tunna mellanlägg, mot den rörliga delen som landställsbenet sitter fast i, så blev vi av med problemet att stället vinglar. Jag klippte till shims av overhed-film, och vips så blev nosstället riktigt bra. Kvar var problemet med servo-växellådan, jag passade på att försöka analysera detta nu när nosstället ändå var i fokus för min uppmärksamhet. Då vardera landstället har sitt eget servo som drar det in och ut, var linkaget tämligen enkelt, och allt såg egentligen bra ut. Jag trimmade ändlägena för att få en säker låsning såväl i infällt som utfällt läge. När jag prövar landstället via radion så inser jag vad problemet ligger! Jag drar mig till minnes en video jag köpte från USA om Pylonracing med storskala plan. Om jag säger att denna video var på VHS band så förstår ni att detta var för minst 20 år sedan. Då storskala var extremt nytt och spännande, med ombyggda motorsågs motorer som drivkälla på bestarna! Där hade dom problem med

landställs mekanismen. Då ställen var kraftiga så höjde man lufttrycket i ställen tryckluft system, vilket innebar att rörelsen blev snabb i stället för stark, styrka var det man egentligen ville ha. Resultatet blev att man helt enkelt slog loss stället ur fästena med den snabba rörelsen och ställets egen vikt. Problemet var egentligen det samma här. Den snabba servorörelsen utsatte servots växellåda för alldeles för stor belastning. Samtidigt som rörelsen var allt annat en skalalik. www.rcflight.se och Turnity hade lösningen jag sökte, en "servo-långsamare"! För en dryg 100 lapp kunde jag nu få alla landställsbenen att gå in och ut så långsamt som jag ville, samtidigt går det går ända ut i ändlägena, för att låsa ställen säkert. Så detta blev min insats som "testpilot" för Eurofightern på RCgroups, klart kul och uppskattat!

Jag passade på att ändra två detaljer till. Skev funktionen på canarden tog jag bort. I stället kopplade jag samman detta linka-



ge så båda canardvingarna jobbar parallellt hela tiden. Den andra modifieringen var för syns skull! Hos www.miniplanes.fr hittade jag ett lysdiod sett som bl.a. innehöll två lysdiodringar som jag kunde montera på utblåsen, med en lätt modifiering. När jag drar på motorn över halvgas så börjar efterbrännkammarna tändas med ett flimrande ljus, klart kul! Tack vare att jag använt UHU-por limmet sparsamt, så kunde jag få loss fenan samt ryggkåpan och få in kablaget till denna utrustning. Så nu var det äntligen dags att ta ut Eurofightern till fältet!

Små hjul

De små hjulen inbjuder inte till flygning på gräsfält, det känns som om kraften på landställs infästningen lätt skulle kunna bli för hög vid en hård sättning. Så i stället blev det en avsides asfalts väg som fick fungera som "hemlig flygbas" för mina första flygningar.

Jag tog tid på mig att justera in nos stället så att planet gick riktigt rakt och fint, sedan var det bara att andas djupt och öka gasen till fullt läge. Planet ylar i väg med imponerande fart, men det vill inte lätta! Jag slår av och taxar tillbaka. Jag förstår att nosstället är för lågt. Det ser skalenligt ut men är inte alls optimalt för snygga och säkra starter, jag ljusterar upp det så mycket jag vågar i det befintliga fästet, men det blir nog bara 6-7mm. Ett nytt längre landställsben skall det bli i framtiden tänker jag, medan jag taxar ut för ett nytt försök. Jag slår om flightmode brytaren, så canardvingen har fulla utslag, sedan drar jag på igen. Nu hoppar den till sist upp i luften! Jag petar in stället och känner tämligen direkt att den är riktigt harmonisk att flyga, även om gasresponsen är långsammare, jämfört med den propeller plan jag annars flyger. Jag prövar att köra par tryckare i hög fart på låg höjd, innan jag prövar att lägga den inverterat. Jag

får stötta med lite dykroder, precis som beräknad, detta är ju inte en inomhus depronare, så tyngdpunkten ligger lite längre fram en vad jag är van vid!

Långsamma förbiflygningar

Det riktigt roliga är när jag vant sig vid att gasresponsen och jag kan göra långsamma förbiflygningar med hög nos. Detta känns betryggande stadigt inför den kommande första landningen.

Så när timern piper efter 5 minuter i luften, så är det dags att ta ut en lång final, ta åt sig spaken och mjukt hitta rätt gaspådrag. Jag kommer in med nosen så högt så jag skrapar tailen i asfalten när jag landar, men jag kan inte annat än att känna mig himla nöjd.

Jag flög hela tiden med vector trusten inkopplad liksom canardvingen. Tyngdpunkten låg på angivet läge och utslagen var tämligen stora men med 30-40% expo. Nu när jag är mer van vid planet



går det att busa runt med tajta loopar och långsamma rollar. Jag har även trimmat ner neutral vinkeln på vector trust utblåsen några grader, för att planet skall svara så som jag tycker känns bäst. Även canard vingarnas vinkel har jag prövat att trimma en del, då ingen trimvinkel på dessa är omnämnd i manualen. Meningen med en canard vinge är att den skall ställa först, så par grader "upp" vinkel är normalt. Men planet är väldigt lätttrimmat och flyger som tidigare sagt mycket harmoniskt. Mitt mål är att flyga skala likt, men med en extra knorr ibland, och då levererar denna Euro-fighter som bäst!

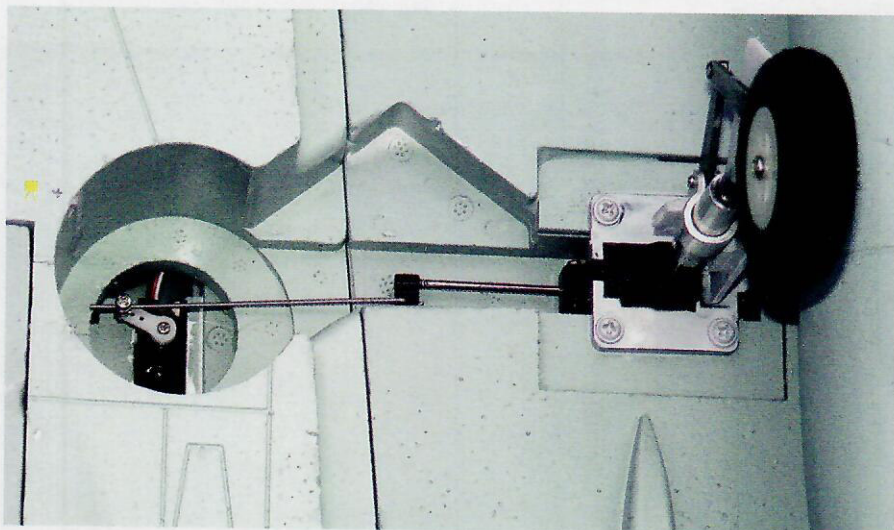
Jag har senare även skuret upp frigoliten en del i innandömet och på så sätt fått in en stor Flightpower-light LiPo på hela 5350mah. Vikten blir lite högre men flygtiden blir också riktigt lång. Men till att börja med så tycker jag att man skall hålla vikten låg och lära sig att hantera den annorlunda landningstekniken som denna typ av jet förebilder är tänkta för. Dagens vikeffektiva LiPo ackar ger oss verkligen förutsättningen att flyga med även dessa större EDF system. Det finns nu riktigt fina EDF system i kolfiber/metal som går att köra ända med upp till 10-12 celler, men en otrolig fart och kraft. Men här tycker jag att priset i förhållande till vad jag fått känns klart bra. Med lite större hjul så kan jag snart börja flyga på det fina gräsfältet min hemmaklubb har, men helt klart är asfalt rätt element för ett jetplan såväl i fullskala som modell. Om allt stämmer så kommer denna modell dyka upp i de lokala hobbyshopparna under sommaren. Så träna upp ditt Tom Cruise-leende och njut av en sommar i bästa Top-Gun stil.

Text: Claes Meijer

Foto: Claes och Felix Meijer



Nosstället förlängde jag för att få upp nosen i starten. Det blev väldigt lyckat.



Huvudstället fungerade mycket bra, men kontrollera att fästplattan sitter bra limmad i skummet.





Turbo Funjet Ultra



Time to punch some holes in the sky

Jag tänkte dela med mig av min Turbo-Funjet som jag byggt ihop under våren. Min Funjet är lite speciell och förmodligen en av de mest seriöst byggda Funjets som finns. Funjet Ultra är en uppdaterad version av Funjet där man bland annat höjt densiteten på elaporen och gjort vissa förändringar av vingarna för att den skall klara av de högre farter som en modern elsetup erbjuder...och fort vill man ju åka, det är de flesta överens om. Problemet med en elmotor som ger Funjeten snabba prestanda är vridmomentet, som gör att flygplanet nästan vill slå knut på sig själv, i synnerhet i starten innan flygfarten är hög nog för en bra rodderverkan.

Att montera en kraftig elmotor var därför inget alternativ, att nå höga farter samtidigt som vikten hålls nere så att man fortfarande kan handstarta modellen fungerar inte, eller fungerar och fungerar... man vill

ju att flygplanet skall komma i luften samtliga försök och inte bara då och då ;-)

Lätt flygplan

Jetmotorer små nog finns tyvärr inte, eller?! Gör dem det? Japp, det är just det dem gör! Då hamnar vi i en ny sits där vi helt plötsligt har rejält med kraft, utan att vridmomentet påverkar starten. Flygplanet blir dessutom väldigt lätt när bränslet är slut vilket givetvis underlättar landningarna. Jet är förenat med mycket pengar så självklart gjordes det en noggrann undersökning kring vilka motorer som finns på marknaden och hur prestandan hos dem ser ut. Det finns i princip två olika alternativ, Jetcat P-20 eller Lambert Kolibri. Vilken man väljer rent funktionsmässigt är väl en smaksak i grund och botten, bägge ger 2.5kg på dragkraft på pappret och bägge kostar i regionen 20,000 kr.

Mitt val föll på Lambert kolibri då den är betydligt nättare i formatet, väger en hel del mindre och verkligen ger sina 2.5kg i dragkraft. Kolibri väger 265gram inklusive startmotor och kablar, en P-20 väger 40% mer(370gram). Kolibrins ytterdiameter är 55mm och längden är 150mm inklusive startmotorn. Perfekt kandidat för att få fart på en Funjet! I Sverige är det HAB Electronic man vänder sig till för att få tag i en Kolibri-turbin, perfekt eftersom man dessutom får bra support då grabbarna på HAB själva är väl insatta i turbinflyget. Med en så pass stor investering vill man ju ha trygghet också! Slå ett öga på deras hemsida, där finns alla de olika varianterna av Kolibri. (www.hab.se)

Jetmodifieringen är väldigt enkel, man skär helt enkelt bort material för att sänka ner motorn och tanken, limmar dit motorfästen och drar elkablar och bränsleled-

ningar. Vill man ha hjälp med motorfäste bestående av CNC-frästa delar och en skräddarsydd glasfibertank för perfekt passform så finns det ett färdigt kit hos HAB till just Funjet. Torrvikten är 930 gram, med full tank (380cc Jet-A1) väger den 1237 gram, då har man bränsle för upp till 7min flygning inkl uppstart av motorn och mer än 2:1 i drag/viktförhållande.

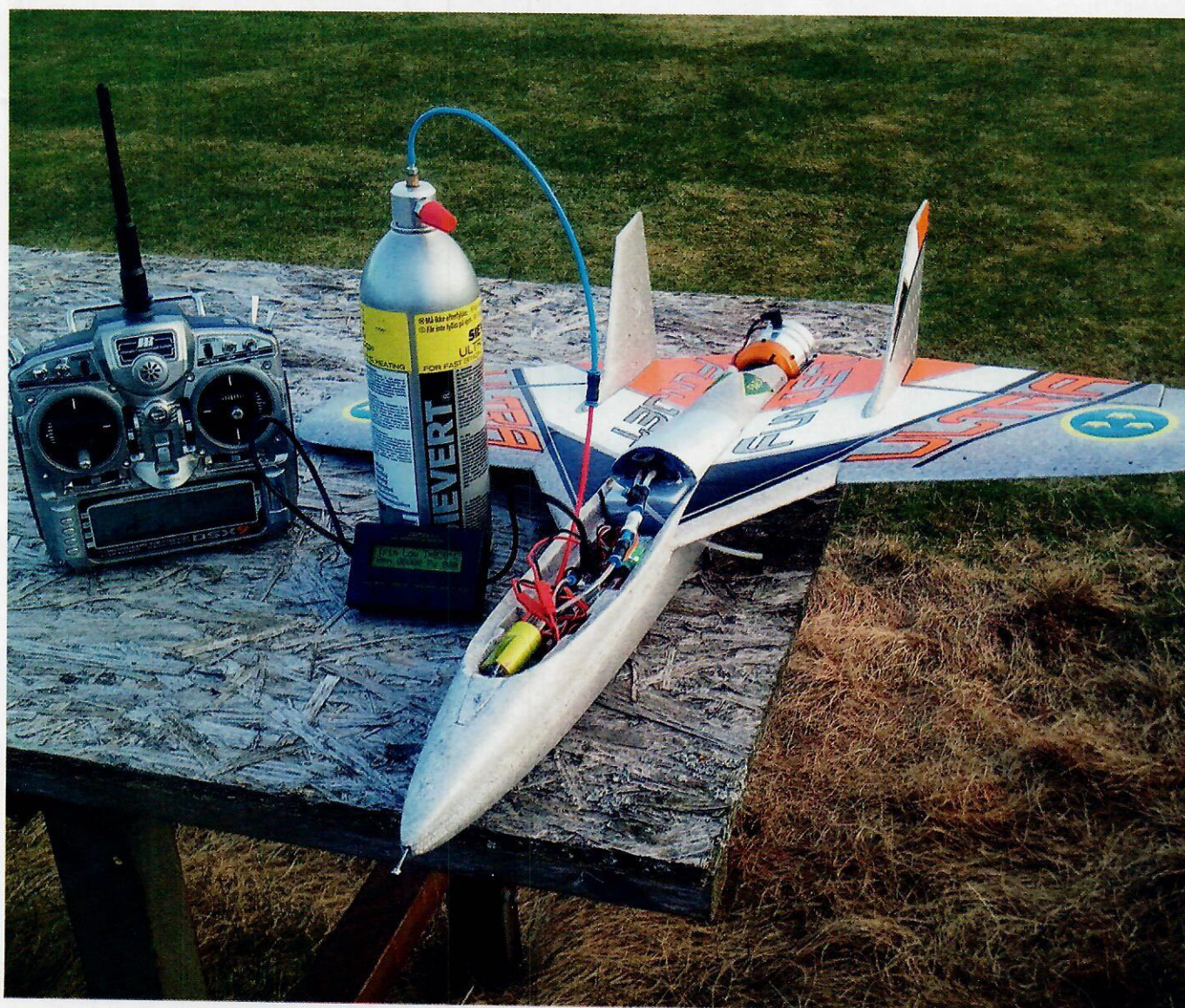
Full autostart

Motorn har full autostart och sköter sig själv, man slår bara på strömbrytaren i modellen och ger startkommando från sin sändare så snurrar motorn igång. När man nått tomgångsvarvet på 95,000 rpm så ger styrdatorn piloten full kontroll och det är bara att ge sig upp i luften. Fungerar riktigt smidigt, motorn hoppade igång på första försöket direkt ur kartongen. I motorbänken visade det sig att den levererar drygt de 2.5kg som utlovas vid 241,000rpm.

Flygningen är snabb men helt okritisk, starten sker ju med bra mycket mer dragkraft än vikt, helt utan något vridmoment och utan en sylvass propeller som snur-



Hur många jetflygplan får du plats med i din bil?



Funjet redo för start, gasolen används för att antända jetbränslet (Jet A-1/diesel)

rar bak på flygplanet. Man koncentrerar sig helt enkelt på att göra ett rakt kast och slipper tänka på att ta i för kung och fosterland samtidigt som man rycker undan handen för att inte fastna i propellern. Man kommer alltså i luften mycket enklare än med en propellersetup. Eftersom hela hemligheten är att använda vänsterspaken och inte ge mer gas än man känner sig bekväm med så blir flygningen inte speciellt märkvärdig. Däremot känns flygplanet mycket större än det är, nu finns inga tendenser att vrida eller skruva sig utan den bara "sitter" i luften och bär iväg. Kraften finns där och när man ger fullt så accelererar det hejdlöst! Landningen är också okritisk, man gör en vanlig inflygning och stänger av motorn i medvinden och glider ner på fältet. Med en landningsvikt som är lättare än en normal elsetup så landar Funjeten riktigt fint. Att stänga av motorn i luften ger fördelen att turbinen kyls av fartvinden och man slipper suga in gräs, spindlar etc vid landningen.

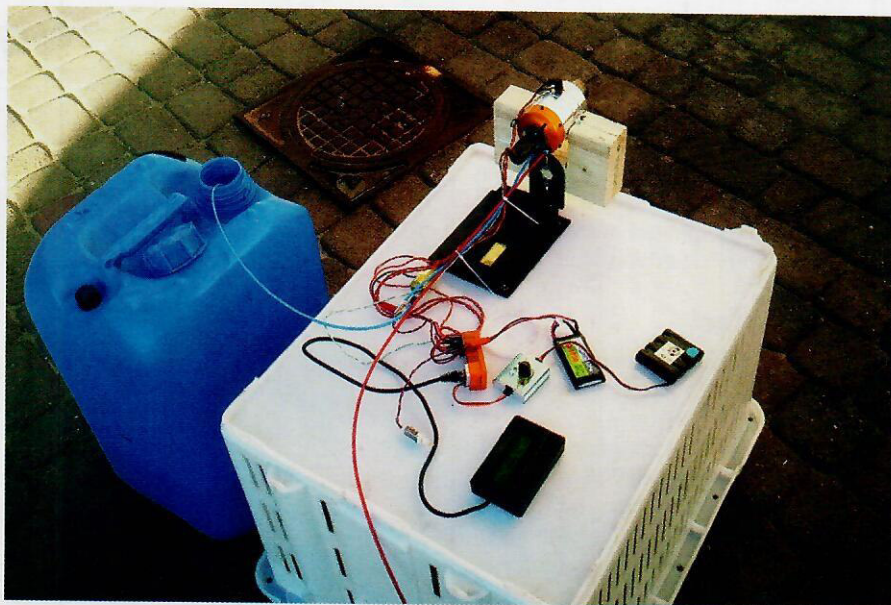
2.6kg dragkraft

Med facit i handen så gjorde jag rätt motorval, Martin Lambert har lång erfarenhet av nanoturbiner och inga barnsjukdomar finns kvar till skillnad mot Jetcat P-20 som förvånansvärt nog visat sig ha problem med kvaliteten och prestandan. Min motor har gått 150 cykler och ca 10 timmar helt utan problem, iaf ingenting man kan beskyllda motorn för. Martin Lambert fortsätter sin utveckling och nu nosar hans motorer på 3kg dragkraft vilket är extremt bra i denna storleken. Min motor ger snudd på 2.6kg dragkraft med låga 560graders EGT så där finns utrymme att krana på mera kraft om man vill.

Mycket pengar för en flygande frigitbit, men samtidigt så bjuder en Turbo-Funjet på riktigt mycket flygning. Det blir inte en 100,000kr hyllvärmare som plockas fram ett par gånger om året när man orkar åka till en fullstor asfalterad bana, orkar släpa runt på 25liters soppadunkar mm. Turbo-Funjeten är ett jetplan som inte kräver mer utrymme än en 40-trainer, som går att flyga på i princip alla modellflygfält och som inte minst verkligen är ett riktigt jetflygplan. Den både låter, luktar, flyger och väcker uppmärksamhet som ett riktigt jetflygplan.

Givetvis kommer inte alla springa iväg och köpa en turbin efter denna artikeln och givetvis finns det dem som inte gillar frigitplan. Men nu har jag i alla fall öppnat era ögon för att turbinflyg inte behöver vara speciellt krångligt, inte speciellt dyrt och har hög tillgänglighet. Något lite större långsammare eller en liten glasfiberraket, utbudet är gigantiskt! Det finns många fina 70-90mm elfläktmodeller som passar perfekt för att konverteras med en Kolibri.

//Henrik Torphammar Växjö RC-Klubb
www.vaxjorc.se



Dragkraften verifieras hos HAB.



Kolibri T25 med autostart.



Tomgång på 95000rpm uppnådd efter startsekvensen.



Med en toppfart i planflygt på 297km/h så är det inte lättfotograferat.

NARF– Not Almost Ready to Fly

Det finns en hel del du kan göra för att förlänga livet på din ARF kärra – kolla bara här!

ARF i all ära men jag tycker att det finns en hel del att göra på dem trots allt. De flesta kärror är därför mer NARF än ARF. Det är visserligen så att den här typen av "byggsatser" har blivit oerhört mycket bättre på senare år men om man inte ser till att allt blir åtgärdat som inte har fixats på fabriken blir din kärra snart en NAF – Not Able to Fly.

En av de viktigaste sakerna är att lacka de ställen som inte är fabrikslackade – som till exempel skarvar, motor- samt tankutrymmen. Där tränger annars bränsle-rester in och äter upp träet från insidan. Dessutom är det av yttersta vikt att borra dräneringshål från motor- och tankutrymmen, det görs nämligen aldrig på fabriken.

Gör så här:

Gör så här så blir din kärra en RFLT– Ready to Fly for a Long Time.

1. Titta efter på alla limningar som du kommer åt att kolla. Limma lite extra om man har slarvat på fabriken. Använd vanligt vitlim som du kan spä ut lite med vatten – det är billigast och bäst. Casco med röd topp är bränslefast. OBS Viktigt – Kolla om du bedömer att landställsinfästningarna behöver förstärkas med extra material. Om så är fallet, gör det!

2. Borra ett dräneringshål i kroppsbott-

nen på den lägst belägna punkten i tankutrymmet. För att dränera ut stora mängder soppa snabbt behövs minst ett hål med 5-6 mm diameter. För att göra det riktigt elegant skor du hålet med en Mässings-öljett eller plaströr och så slipper du tvärträ i hålet på köpet. Gör samma sak med motorutrymmet om det är nödvändigt.

3. Lacka motorutrymmet. Även om det här är gjort på fabriken så gör det en eller ett par gånger till. Man lackar nämligen bara en gång på fabriken och har man tvärträ någonstans så suger det mycket lack där.

Om du satsar på att få kärran riktigt elegant så måla motorutrymmet. Dels så ser det snyggt ut men det blir även lättare att hålla rent där.

4. Lacka tankutrymmet. Det kommer lätt in bränsle här och förstör balsa och plywood. Om du inte kommer åt med en pensel så slå i lite lack och skvalpa runt. Man kan späda ut Cascos vitlim (med röd kork) med vatten – det är ett billigt och bra lack, som dessutom är luktlöst.

Om det redan sitter islagsmuttrar för motorfästet i brandskottet sätter du på en liten bit tejp över hålen så fastnar lacken inte i gängorna.

5. Efter det att stabbe och fena är på plats skall du täta skarvarna som blir mellan kroppen och de delarna. Antingen fyller du på med en tunn sträng epoxy som du låter flyta ut. Du kan dessutom forma den med ett blött finger. Eller så målar du eller lackar skarven. Om du väljer

den sistnämnda metoden måste du göra det flera gånger för att tvärträet skall mättas.

6. Lacka skarven som blir mitt på vingen så att den bli tät.

7. Finlirarna lackar eller målar delar som sticker ut, typ rundstavarna för gummibanden.

8. Lite silikon gummi på landstället gör att klädselplasten inte nöts sönder av vibrationer och hårda landningar.

9. Stryk över alla skarvar med ett lagom varmt stryk- eller klädesjärn så säkras alla förbindelser mellan plastklädseln. En dutt klarlack på strategiska ställen ser till att klädseln sitter fast på speciellt utsatta ställen. Du kan även stryka över klädselplasten med Monocote Trim solvent från Top Flite. Då förseglas skarvarna optimalt.

Mer NARF än ARF?

Som synes är kärorna kanske inte fullt så mycket ARF som man skulle önska men de här punkterna tar inte lång tid att utföra och det är absolut inte "overkill" att förbättra kärran.

Följer du de här råden samt ser till att alltid ha fulladdad acke, flyga försiktigt och ha lite tur så har du en kärra som funkar i många år.

Det gäller att tänka efter före – så slipper man att tänka efter, efteråt.

Text och foto: Conny Åquist



Du kan stryka över klädselplasten med Monocote Trim solvent från Top Flite så förseglas skarvarna. Det här tricket passar såväl för el-kärror som för modeller med förbränningsmotorer.



Arboga
4—10
Juli 2011



WORLD CHAMPS
SWEDEN 2011



Svenska Flygsportförbundet/Airsport Sweden



Det är en stor glädje och ära för Sverige att få arrangera det första Världsmästerskapen i F3K som är en av de nya VM klasserna internationellt. För utvecklingen av Svensk flygsport som består av disciplinerna Ballong, Fallskärm, Hängflyg, Konstflyg, Modellflyg, Motorflyg, Segelflyg och Skärmflyg (för närmare information se www.flygsport.se) betyder det internationella utbytet en hel del för utvecklingen. Svenska Flygsportförbundet hälsar alla deltagare välkomna och önskar alla deltagare lycka till i sitt tävlande.

Bengt Lindgren

Ordförande

Svenska Flygsportförbundet

It's a great joy and honor for Sweden to be host of the first World Championship in F3K which is one of the new Championship classes international. For developing the Swedish airports consisting of the following disciplines Ballooning, Parachuting Hang gliders, Aerobatic Modell flying, Civil aviation, Gliders and Paragliding (for more information see www.flygsport.se) considerable impact on developing air sports.

Airsport Sweden bid all competitors Wellcome and which all competitors a fair fight

Bengt Lindgren

President

Airsport Sweden

Sveriges Modellflygförbund/Swedish Model Flying Federation



Det är med stor glädje och förväntan jag ser fram emot att välkomna alla deltagare till detta första VM i F3K för juniorer och seniorer.

Jag hoppas att ni alla ska ha en bra tid här i Arboga.

Jag önskar er alla lycka till!

Ingela Persson

Ordförande

Sveriges Modellflygförbund

It is with great expectation and joy I'm looking forward to the first F3K World Championships for juniors and seniors. With pleasure I hereby welcome all participants to Sweden and Arboga.

I hope your stay shall be to your satisfaction.

I wish all of you the best of luck!

Ingela Persson

President

Swedish Model Flying Federation

Hur går en tävling till?

Det finns åtta olika moment som har den gemensamma nämnaren uthållighetsflygning. Beroende på väder- och termikförhållanden kan olika moment väljas av tävlingsledaren. Minst 5 omgångar måste genomföras för att en segrare skall utses.

I varje moment, beroende på hur många som är anmälda, tävlar man i grupper. Är det till exempel tio anmälda till en tävling så tävlar man i två grupper, fem i varje grupp. Varje pilot har en egen tidtagare. Tiden börjar räknas när modellen släpps av piloten och tiden stannas när modellen vidrör marken. ⇒ Tävlingsområdet är markerat, oftast med band på marken. Inom det markerade området skall alla starter och landningar ske. Landar man utanför det markerade området får man inte räkna den tiden man just flugit. Start och landningssektorn brukar vara ca 100x90 m för tio deltagare, men kan efter behov ökas om deltagarantalet per omgång ökar.



En kort genomgång vad de olika momenten går ut på:

Alla upp: ⇒ Ett moment som handlar om att hålla sig upp i luften längst. En sorts "herre på täppan". Alla kastar samtidigt på en given signal, så skall man försöka hålla sig uppe i 3 minuter som är max flygtid. Detta moment körs tre gånger. Den pilot som har flest sekunder i luften efter dessa 3 omgångar vinner.

5x2: ⇒ Detta moment går ut på att flyga så nära 2 minuter som möjligt. Och man får räkna fem kast – det vill säga 5x2min. Det går ut på att man inte skall vara kvar på backen någon längre stund mellan kasten. En riktigt duktig pilot kan flyga fem kast på 9 minuter och 53 sekunder!

3 av 6: ⇒ Man har sex kast på sig att göra tre tider på 3 minuter. (3x3min)

Sista flygningen: ⇒ Max flygtid som räknas är 5 min. Man får kasta hur många gånger man vill, men det är all-

tid det sista kastet som räknas. Lägg märke till att det är den sista flygningen och inte den bästa som räknas. Här är det lätt att göra bort sig om man flugit en hygglig tid, men tror sig kunna få en ännu bättre tid och kastar igen, då stryks den hyggliga tiden och den nya tiden är den som gäller.



Näst sista, sista flygningen: ⇒ Max flygtid som räknas är 4 min. Man får kasta hur många gånger man vill men det är alltid de två sista kasten som räknas. Samma som i förra momentet men här är det de 2 sista flygningarna som räknas.

1,2,3 och 4 minuter: Man skall inom 10 minuter göra ett kast på 1 minut, ett på 2 minuter, ett på 3 minuter och ett på 4 minuter. ⇒ Alltså: $1+2+3+4 = 10$ minuter.

Ökande tid med 15 sekunder: Första tid man skall flyga är 30 sekunder. Sedan 45 sekunder, 1 minut, 1,15 minuter och så vidare. Om man inte klarar tiden utan säg 1, 14 minuter måste man försöka igen på samma tid. Så håller man på tills arbetstiden tar slut. Flyger man samtliga tider hinner man flyga max 2 minuter – 30, 45, 60, 75, 90, 105, 120 sekunder, det vill säga 7 kast.

Poker: ⇒ F3K flygarnas spelbord. Piloten har fem kast på sig. Han skall på förhand säga en tid till sin tidtagare och därefter måste man uppnå denna tid. Flygs kortare tid än den angivna räknas inte flygningen, och man måste försöka tills man klarar den. Först då får man ange en ny tid. Svårigheten i detta moment är att man skall försöka sätta så hög tid som möjligt, men ändå klara av den.

Deltagare/competitors



Australia

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
1	Senior	Brett	Anthony	2.4						
2	Senior	Jon	Day	2.4						
3	Senior	Hugh	Blackburn	2.4						
TM	TM Senior	Marcus	Stemt							



Austria

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
4	Senior	Raoul	Gorka	2.4						
5	Senior	Harald	Helm	2.4						
6	Senior	Hermann	Haas	2.4						
TM	TM Senior	Peter	Hoffmann							



Belgium

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
7	Senior	Peter	Cuypers	2.4						
8	Senior	Olivier	Leroy	35.200						
9	Senior	Yves	De Vriendt	2.4						
TM	TM Senior	Sacha	Monnom							



Brazil

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
10	Senior+TM	Mario	de Lucca	2,4						
11	Senior	Bruno	Pavani	2,4						
12	Senior	Marco Aurelio	Silveira Fracao	2,4						



Canada

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
13	Senior + TM	Ivan	Mackenzie	2.4						
14	Senior	Patrick	Mackenzie	2.4						



Croatia

Start Nr	Klass	Namn		Frekvens	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
15										
16										
17										
TM										

Deltagare/competitors



Czech Republic

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
18	Senior + TM	Petr	Hulik	2.4						
19	Senior	Ondrej	Rezler	2.4						
20	Senior	Ivo	Bratrsovsky	2.4						



Denmark

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
21	Senior + TM	Erik Dahl	Christensen	62/ 67/ 68						
22	Senior	Palle Wædele	Rasmussen	66/ 71/ 77						
23	Senior	Jens	Hoffmann							



Finland

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
24	Senior + TM	Janne	Laurén	2.4						
25	Senior	Jukka	Lahtinen	35.170/35.160						
26	Senior	Tauno	Knuuttila	2.4						



France

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
27	Senior	Anthony	Rotteleur	2.4						
28	Senior	Yvan	Hoquereau	2.4						
29	Senior	Rudy	Peters	2.4						
TM	TM Senior	Philippe	Duru							



Germany

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
30	Junior	Matthias	Freitag	2.4						
31	Junior	Franziskus	Muschler	2.4						
32	Junior	Manuel	Reinecke	2.4						
33	Senior	Martin	Herrig	2.4						
34	Senior	Gunar	Reinicke	2.4						
35	Senior	Henrik	Vogler	2.4						
TM	TM Senior	Alexander	Wunschheim							
TM	TM Junior	Benjamin	Rodax							

Deltagare/competitors



Great Britain

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
32	Junior	Liam	Hawes	2.4						
33	Senior	Nick	Chitty	2.4						
34	Senior	Mike	Stern	2.4						
35	Senior	Richard	Swindells	2.4						
TM	TM Senior	Mike	Fantham							



Italia

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
36	Junior	Matteo	Corpi	66/79						
37	Senior	Simone	Cavallo	2.4						
38	Senior	Paolo	Rota	2.4						
39	Senior	Gianmarco	Occhibove	2.4						
TM	TM Senior	Vittorio	Givone							



Japan

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
40	Senior	Naoto	Sakurai	2.4						
41	Senior	Hirokatsu	Komatasu	2.4						
42	Senior	Hitoshi	Ogawa	2.4						
TM	TM Senior	Yoich	Kajiro							



Lithuania

Start Nr	Klass	Namn		Frekvens	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
43										
44										
45										
TM										



New Zealand

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
46	Senior + TM	Joseph	Wurts	2.4						
47	Senior	Kevin	Botherway	2.4						
48	Senior	Peter	Williams	2.4						

Deltagare/competitors



Norway

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
49	Senior	Leif	Bjørge	2.4						
50	Senior	Christian	Austenå	2.4						
51	Senior	Lars Petter	Eriksen	2.4						
TM	TM Senior	Jo	Skavhaug							



Poland

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
52	Senior	Krzysztof	Hilbrycht	2.4						
53	Senior	Adam	Siana	2.4						
54	Senior	Jaroslav	Grzesica	2.4						



Russia

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
55	Junior + TM	Igor	Vereninov	2.4						
56	Senior	Evgeny	Burmistrov	2.4						
57	Senior + TM	Andrey	Yakovlev	2.4						
58	Senior	Yury	Solyanik	2.4						



Slovenia

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
59	Senior+TM	Rok	Bordon	2,4						
60	Senior	Samo	Leskosek	2,4						
61	Senior	Ales	Suster	2,4						



South Africa

Start Nr	Klass	Namn		Frekvens	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
62	Junior	Jason	Weber	2.4						
63	Senior	Craig	Goodrum	2.4						
64	Senior	Alan	Smith	2.4						
65	Senior	Jason	Weber	2.4						
TM	TM Senior	Herman	Weber	2.4						

Deltagare/competitors



Sweden

Start Nr	Klass	Namn		Frekvens	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
66	Junior	Stefan	Breback	2.4						
67	Junior	Oscar	Findahl	2.4						
68	Junior	Axel	Wallin	2.4						
69	Senior	Jonas	Blomdahl	2.4						
70	Senior	Jonas	Ekman	2.4						
71	Senior	Sören	Svantesson	2.4						
TM	TM Senior	Mattias	Hammar skiöld							
TM	TM Junior	Per	Findahl							



Switzerland

Start Nr	Klass	Namn		Frekvens	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
72	Senior	Reto	Fjolka	2.4						
73	Senior	Gregor	Kristler	2.4						
74	Senior	Reto	Schmid	2.4						
TM	TM Senior	Jan	Brunner	2.4						



Taiwan

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
75	Senior+TM	Kay	Yang	2,4						
76	Senior	Roland	Sommer	2,4						
77	Senior	Pu-Hsiung	Lin	2,4						



Ukraine

Start No	Class	Name		Frequence	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
78	Senior	Vitaliy	Vastchenko	2.4						
79	Senior	Oleksandr	Synielytsyi	2.4						
80	Senior	Oleg	Omeljchenko	2.4						
TM	TM Senior	Serhii	Pomogaiev	2.4						
81										
82										
83										
TM	TM Junior									



USA

Start Nr	Klass	Namn		Frekvens	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6
84	Junior	Nick	Tasto							
85	Junior	David	Ashinsky							
86	Junior	Lee	Atchison							
87	Senior	Paul	Anderson							
88	Senior	Jun	Catacutan							
89	Senior	George	Morris							
TM	TM	Michael	Seid							



Arboga

The History of Arboga

Arboga and the surrounding area boast a number of important historical sites from events which have influenced the entire country at various times during the last 1000 years. Settlements in Arboga date from as far back as the Stone Age and there are several historical sites revealing remains from various periods in Arboga's history in the surrounding area. Götlunda (10km from Arboga) has remains from the 11th Century which features a rune stone called Kung Sigges sten (King Sigge's stone). Between Arboga and Götlunda is the ancient castle Halvardsborg, which is one of three in the parish of Götlunda. Arboga's town centre was already developing into a busy community in the 11th Century, with the first of five churches, St Nikolai's, being completed 100 years later.



An exciting period in Arboga's history was when the Franciscan monks settled here during the 13th Century; Gråbröderna (the grey brotherhood), as there were called, were known for participating in communities which they thought had the potential to expand and develop. This was true of Arboga and the town owes a lot to the work of the monks, e.g. the monastery they built which later became the church of the Holy Trinity in Arboga. The monks also tended to the poor and the sick as well as teaching reading skills to children. There are many stories of an old network of underground passages in which the monks could move around the town in secret. The monks stayed in Arboga until the 16th Century, when King Gustav Vasa broke with the Roman Catholic Church, took over all the monasteries and drove the monks out of Sweden.



Arboga was an influential town during the middle ages; the Arboga River gave the town a trade route to Stockholm and the rest of the world. The iron ore trade was also an important commodity during Arboga's history, where it was weighed and stored at Ladbron. Unfortunately the trade route was discontinued after construction was completed on the Hjälmarkanal (Hjälmar Canal), but then the new canal did have some positive effects on Arboga.



Arboga was also host to a number of important historical events including Engelbrekt's first assembly of the Swedish parliament in 1435. The town was also a residence for monarchs – during the 16th Century Gustav Vasa and his daughter, Cecilia, lived here. Cecilia later became Countess Cecilia of Arboga and lived in the church building Helge And, which later became the town hall and remains so today.

Arboga, with its well preserved medieval character, is a beautiful and charming town. The ancient cobble stones of Västerlånggatan (the riverside street, lined with period wooden houses) have been trodden by the feet of many locals and travellers throughout the ages. Close by is the old village chamber, famous for its special stories. It was here that Lasse-Maja, a master thief known throughout Sweden, was almost captured - affording Arboga another interesting episode in its long history. Further information on Arboga's interesting history, people and places can be obtained by booking dramatized guided tours and organized walks, as well as visiting Arboga Tourist Information.



Tidsschema/Schedule

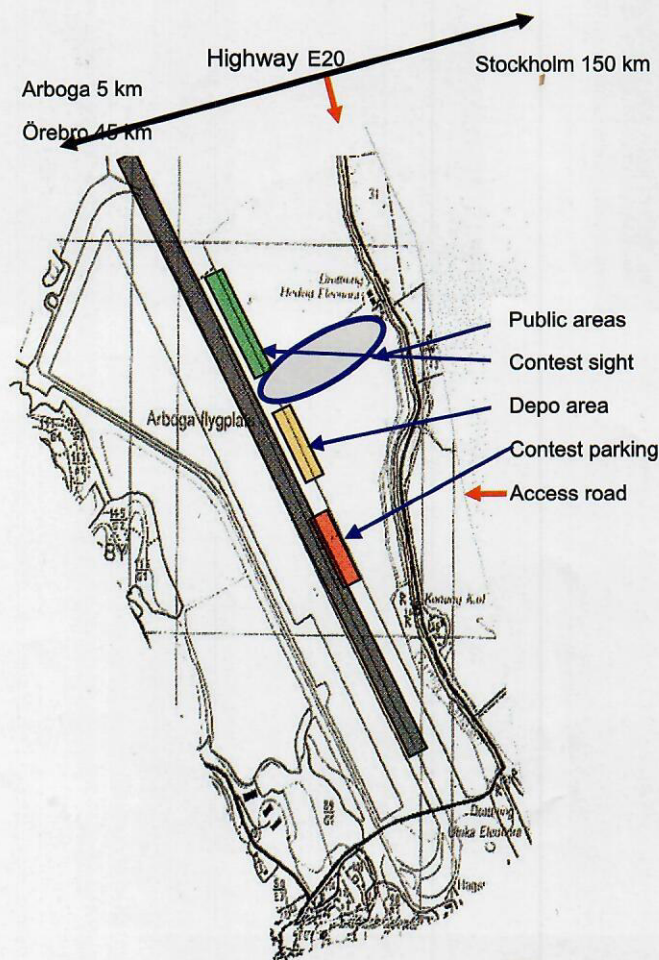
July 1	Arrival open international. Registration WC
July 2	Open International F3K competition. Registration WC
July 3	Open International F3K competition. Registration WC. TM meeting
July 4	Processing. Official training. Opening ceremony start 16:00
July 5—7	Competition days.
July 8	Reserve day. Tourist day.
July 9	Fly-off day. Prize giving. Banquet.
July 10	Departure.

Flying starts at all days	08:00 to 12:00
Lunch	12:00 to 13:00
Afternoon flying	13:00 to 19:00





Arboga Flygplats/Arboga Air Field





SMFF:s Ansvarsförsäkring.

Under en längre tid har diskussioner angående SMFF:s olika försäkringar pågått, och då främst ansvarsförsäkringen. Frågor om ansvarsförsäkringen har ställts både på forum, via mail till styrelsen och kansliet i Falköping. Under hösten 2010 presenterades delar av SMFF:s försäkringsbrev, rörande ansvarsförsäkringen på Modellflygförbundets hemsida. Efter att försäkringsbrevet presenterats på hemsidan finns det fortfarande frågor och oklarheter kvar. Styrelsen ska i detta nummer av Modellflygnytt förklara hur det ligger till med ansvarsförsäkringen.

Ansvarsförsäkringen.

SMFF:s Ansvarsförsäkring som är tecknad hos försäkringsbolaget IF, ger oss modellflygare en väldigt stor frihet att utöva vår hobby. Friheten i försäkringen beror på förbundets struktur och att vi varit kund hos IF under många år. Ansvarsförsäkringen gäller för den skada som du råkar vålla på person och egendom som inte deltar i verksamheten. SMFF har ett stort förtroendekapital hos IF, just därför att SMFF-anslutna klubbar och dess klubbfunktionärer gör ett bra jobb, skapar tydliga regler och utövar modellflyg på platser där vi efter god planering lyckats reducera riskerna för skada på omgivningen till minsta möjliga. Detta sammantaget gör att SMFF och dess anslutna klubbar har ett stort förtroende hos IF.

Den del av försäkringsbrevet som ligger på SMFF:s hemsida är det som beskriver avstegen ifrån vad grundförsäkringsbrevet anger. Grundförsäkringsbrevet hittar du på hemsidan under fliken "försäkringar". Längre fram kommer vi att beskriva de tillägg och ändringar från grundförsäkringsbrevet vi har och innebörden av dessa.

Genom vårt förbunds struktur är det enkelt att bedriva modellflyg med ett fullgott försäkringsskydd. Vad som krävs är att styrelsen eller klubbens säkerhetsansvarige godkänner de platser som medlemmarna önskar flyga på. Godkännandet skall ske på ett protokollfört styrelsemöte eller dokumenteras av säkerhetsansvarig som rapporterats till förbundet. Hur man löser detta mellan klubbens ordinarie styrelsemöten är upp till klubben att besluta om. Vad som krävs i form av underlag för beslut om flygplats hittar du i "checklista för modellflygplats". Här följer några exempel på vad du ska ta hänsyn till.

Riskinventering

Vad finns det för kända risker i omgivningen?

- ☒ Gång och cykelbanor, vägar, motorvägar, järnvägar, kraftledningar, industrier, bebyggelser etc.

Modelltyp

Vilka typer av modeller är den tänkta modellflygplatsen lämpliga för?

- ☒ Beskriv kortfattat vilka typer av modeller som platsen lämpar sig för. Ex. Bara parkflyers upp till ett kg, flyg och helikopter med el-motor etc.

Regler

Instruktioner och fältregler

- ☒ Ta fram "fältregler" utifrån vad som nämnts i ovanstående punkter och beskriv de andra lokala krav som måste vara uppfyllda för att det ska gå att utöva modellflyg på ett säkert och hänsynsfullt sätt.

SMFF - broschyr

SMFF har tagit fram en liten PR-broschyr för modellflyget som klubbarna kan använda i olika sammanhang, exempelvis i vid värvning av medlemmar. Den är skriven av experter inom sina respektive grenar och behandlar kortfattat saker som linflyg, helikopter, SMOS (veteranmodellflyg) och olika radioflyggrenar.

Broschyren kan köpas till starkt reducerat pris från expeditionen eller laddas ner från nätet och kopieras – den hittas då på SMFF:s hemsida.

Dessutom har förbundet tagit fram roll ups som klubbar kan låna vid olika typer av arrangemang.

Som ytterligare hjälp vid PR och rekrytering kan SMFF även erbjuda klubbarna en låda om cirka 100 st osorterade modellflygnytt, årgång 2009 – 2010.

Dessa tidningar får ni gratis av förbundet och det enda ni betalar är portokostnaden om 320 kronor per låda.



Presentation

Hej!

Jag heter Lena Hellström och är sekreterare i Södra Dalarnas Radioflygklubb.

Jag är 48 år och bor i Säter. Jag är sedan åtta år tillbaka tillsammans med Ulf "Heliuffe" Höglin.

Jag har två söner, Joakim Hellström och Jesper Hellström Östling som båda flyger bl.a. pylon. Självt flyger jag inget annat än flugan, som vi tävlar i på vintrarna i Skönvikshallen.



Med ett underlag innehållande bl.a. ovanstående uppgifter kan den lokala klubbstyrelsen eller säkerhetsansvarige i klubben fatta beslut om att platsen skall vara klubbens godkända fält och då omfattas klubbmedlemmarna av SMFF:s ansvarsförsäkring. I princip räcker det med att en SMFF-ansluten klubb godkänner exempelvis Hammarsbackar som godkänt modellflygfält för hangflyg. Då gäller det godkännandet samtliga SMFF-anslutna klubbar och dess medlemmar, under förutsättning att gällande regler efterföljs. Varje enskild klubb behöver inte besluta om att Hammarsbackar är ett godkänt modellflygfält. Vad som däremot inte går att göra, är att i ett beslut fastslå alla Stockholms kullar och hang som "Hangflygplatser". Lika lite som det i ett beslut går att fastställa Sverige som lämpligt modellflygfält bara man följer generella regler. Med andra ord så beslutar säkerhetsansvarig eller lokal klubbstyrelse om en begränsad yta lämplig för modellflyg.

Jobbigt?

Inte särskilt, det tar en liten stund att göra en riskanalys, och det är på de premisserna vi har möjlighet att på ett ganska fritt sätt besluta om var vi vill kunna bedriva vår hobby.

På SMFF:s hemsida finns det en checklista för ändamålet att skriva ut. "Checklista för modellflygplats" hittar du i dokumentarkivet.

Vad betyder det som står i försäkringsbrevet?

Avtalstexter och försäkringsbrev är kanske inte det vi modellflygare läser varje dag och därför tänkte vi nu gå igenom och förklara vad som står i SMFF:s försäkringsbrev. I detta sammanhang måste man komma ihåg att det är skillnad på tolkning och förklaring.

Att förklara en text betyder att man beskriver vad innehållet i texten betyder, men endast baserat på fakta. Vid tolkning av en text så beskriver man vad som står i texten, men man lägger även in egna värderingar och subjektivt tyckande.

Första stycket i försäkringsbrevet

"Försäkringen gäller för alla medlemmar som genom klubbar anslutits till Sveriges Modellflygförbund vid all flygning med modelluftfarkost under förutsättning att denna sker enligt de regler och bestämmelser som gäller inom Sveriges Modellflygförbund (SMFF)."

Den här texten kan vid första anblicken verka väldigt lättförstådd men den innehåller en mycket viktigt fras i försäkringssammanhang.

"vid all flygning med modelluftfarkost"

I Grundförsäkringsbrevet, som du hittar en länk till på hemsidan, står det under punkt 5:2 att "försäkringen gäller ej för skada som uppkommer vid användande av luftfartyg". Med den tillagda frasen "vid all flygning med modelluftfarkost" betyder det att IF har gjort ett avsteg från sin grundförsäkring. De har efter en egen riskanalys bedömt att den verksamhet som SMFF-anslutna klubbar bedriver, görs på ett sätt som de bedömer vara rimlig att försäkra. Definitionen på luftfarkost/luftfartyg är lite förenklat: allt som är tyngre än luft.

Mot bakgrund av detta så får tillägget i försäkringsbrevet stor betydelse för oss och försäkringens funktion.

Många medlemmar har önskat att SMFF ska ordna en försäkring som gäller för allt modellflyg överallt.

Det går inte.

IF och även andra försäkringsbolag vi varit i kontakt med säger blankt nej.

De bedömer att riskerna är för stora, och premien för en sådan försäkring skulle bli så hög att varken SMFF eller dess medlemmar vore intresserade av en sådan försäkring. Vad man gått med på är att låta respektive klubb besluta vilka platser som är godkända modellflygplatser. En förmån som vi ska vara rädda om.

Skillnaden på den försäkring SMFF har tecknat med IF jämfört med den försäkring som enskilda klubbar normalt sett har möjlighet att teckna med IF, är att SMFF:s försäkringar gäller godkända platser medan försäkringen som klubben tecknar, gäller där klubben bedriver sin verksamhet.

Andra stycket i försäkringsbrevet

"Försäkringen gäller vidare för all övrig verksamhet som arrangeras av klubbar och SMFF.

Innebörden av meningen är att all den verksamhet som klubbarna bedriver på klubbens eller av andra SMFF-anslutna klubbars fält omfattas av ansvarsförsäkringen.

Skrivningen "för all övrig verksamhet..." innebär att det som står under punkt 5:7 i försäkringsbrevets ansvarsdel inte gäller. Punkt 5:7 "Speciella omfattningsbestämmelser för stora arrangemang", reglerar vad försäkringen inte gäller för.

För att en tävling eller ett meeting som arrangeras av en klubb ska omfattas av SMFF:s ansvarsförsäkring, måste även SMFF:s krav vara uppfyllda. För tävlingar och meetings är kravet att de är sanktionerade hos SMFF. Det är en mycket enkel procedur. Fyll i blanketten "Sanktionering av tävling och meeting" med uppgifter om var och när tävlingen eller meetinget skall äga rum, vilken klubb som är arrangör samt vem som är kontaktperson.

Skicka in blanketten till styrelsen eller kansliet i Falköping med post eller via mail. Adresserna hittar du på hemsidan.

Tredje stycket i försäkringsbrevet

"Försäkringen gäller även för elever/nybörjare under handledning av klubbfunktionär samt icke medlemmar som, efter föranmälan till SMFF, vid enstaka tillfälle deltagar i verksamheten."

Det här stycket innebär att om klubben har prova-på-dagar, bedriver flygskola för nybörjare eller spontanbesökare så omfattas även dessa personer av SMFF:s ansvarsförsäkring. Detta förutsatt att det är under handledning. Avsikten med denna skrivning är att tydliggöra för våra klubbfunktionärer att elever och spontanbesökare som vill "prova på" ska omfattas av ett bra försäkringsskydd.

Om klubben skall anordna ett meeting eller en flygdag på sitt fält och en modellflygare som ännu inte är med i SMFF skall gästa evenemanget, så kan även denne omfattas av SMFF:s ansvarsförsäkring. Detta gör man genom att skicka ett mail med den gästade pilotens namn och personuppgifter till kansliet i Falköping. Denna förmån gäller som sagt endast vid enstaka tillfällen. Anmälan om att en person som inte är medlem i SMFF önskar delta i arrangemanget skall göras i god tid innan arrangemanget startar.

Varför ska det vara så komplicerat att få flyga och ha kul kan man ju undra?

Vänd på frågan.

Varför ska de som vill omfattas av en försäkring inte var med och betala premien. SMFF:s försäkring gäller för medlemmar i klubbar som valt att ansluta sig till SMFF.

Fjärde stycket i försäkringsbrevet

"Försäkringen gäller även under internationella tävlingar och meetings i hela Världen (inklusive USA och Kanada) för de som representerar SMFF eller ansluten klubb."

Den här meningen är ju ganska enkel att förstå. Den gäller för SMFF:s medlemmar som representerar Sverige utomlands i olika sammanhang. Normalt sätt så gäller den här typen av försäkringar endast nationellt eller möjligtvis i Norden. Här är det alltså ett avsteg från grundförsäkringen. Försäkringen gäller i hela världen. Här finns det även ett krav från SMFF och det är att alla som ska representera Sverige på internationella tävlingar och meetings även löser en FAI-licens. Anledningen till detta är att alla länder anslutna till FAI vet hur FAI-licensen ser ut. SMFF-medlem med FAI-licens intygar på det sättet att man är återförsäkrad via sitt lands riksorganisation. Från kansliet ska medlemmen även beställa ett försäkringsdokument som beskriver omfattningen av SMFF:s ansvarsförsäkring.

"Försäkringen gäller inte för:

- Skada som inträffar när modelluftfarkosten dirigeras från plats utanför område som godkänts för start och landning av SMFF eller ansluten klubbstyrelse."

Innebörden av texten betyder att spontanflygning inte omfattas av ansvarsförsäkringen. Står modellflygpiloten på en annan plats än godkänd modellflygplats gäller inte försäkringen.

Övriga förtydliganden angående Ansvarsförsäkringar.

Det blir mer och mer populärt att semestra utomlands och då med syfte att modellflyga. I det avseendet representerar modellflygaren Sverige, även om avsikten inte är att tävla eller delta i meetings under hela eller delar av semesterperioden. Medlemmar som vill modellflyga på sin semester omfattas av SMFF:s ansvarsförsäkring förutsatt att ett antal krav är uppfyllda. Kraven är följande:

- ☒ Skall ha en FAI-licens, kostnad 50 kr.
- ☒ Skall ha ett försäkringsintyg som fås av förbundskansliet utan kostnad.
- ☒ Allt utövande av modellflyg sker enligt de regler och förordningar som gäller i det land man befinner sig i.
- ☒ Allt modellflygande sker på godkända platser och områden för modellflyg
- ☒ Om man avser att vistas en längre tid på en viss plats eller återkomma flera gånger under året rekommenderar styrelsen att man går med i det landets modellflygorganisation/förbund.
- ☒ Styrelsen förordar att medlemmar anmäler till kansliet under vilken period och vilket eller vilka länder som medlemmen kommer att vistas i.

Skall du som modellflygare semestra inom EU rekommenderar styrelsen att du även har med dig ett internationellt sjukförsäkringskort. Det kan beställas hos försäkringskassan. Kontrollera även din egen sjuk och olycksfallsförsäkring vad som gäller och om du måste ha med dig någon dokumentation.

Som medlem i en SMFF-ansluten klubb omfattas du som modellflygare av en Olycksfallsförsäkring. Hur den är utformad och vad den gäller för redovisar vi i nästa nummer av Modellflygnytt. Styrelsen jobbar fortlöpande med SMFF:s försäkringar och hoppas att detta tydliggörande skall ge svar på många av de frågor rörande ansvarsförsäkringen som vi vet finns ute i verksamheten.

Styrelsen SMFF.

Hur man enkelt blir en skalaflygare

Att flyga skala har under lång tid förknippats med att det är enbart för den yttersta eliten som inte bara är duktiga utan enastående på att både flyga och framförallt bygga samt otroligt kostnadskrävande. Detta är till viss del sant men långt ifrån hela sanningen.

För att par år sedan introducerades klubbaskalan som en mycket enkel instegsklass med målsättningen ha kul flyg och tävla med enkla regler med skalaliknade maskiner. Detta har utnyttjat i ytterligare en klass nämligen Rookie Scale som vi flyger i samband med F4C och F4H klasserna. Att de är tillsammans med dessa har ett syfte och det är att Rookie flygarna skall ha möjlighet att få hjälp och fråga de som är mer etablerade,

Klubbaskala flyger vi på klubbnivå och

tävlar och dömer varandra, reglerna hittar ni på Swesa Modellflygklubb. En lång länk men du kan gå in på svenska modellflygförbundet och sök föreningen Swesa Modellflygklubb, Detta är en sammanslutning av skalaintresserade i Sverige.

Jag ville själv undersöka vilka möjligheter det fanns att på ett enkelt vis komma igång med tävlandet på Rookie nivå utan att behöva gräva för djupt i plånboken.

Sökte runt lite på nätet och fann bland annat ARF flygmaskiner från FMS som distribueras av ModellCraft i Malmö. Vid ett tillfälle då jag var i Malmö besökte jag ModellCraft och tittade närmare på vad som fanns. Jag blev mycket imponerad av dessa nya enkla och som det såg ut lättbyggda maskiner. Valet föll på en P40 Warhawk, enligt beskrivningen skall

maskinen var så nära klar man kan komma, monterade servon, vridbara infällbara ställ, elmotor på plats med monterat fartreglage, sladdar framdragna. Det enda som fattas är radio och mottagare, allt detta till det modest priset av 3200kr. Stor fråga KAN DETTA VARA möjligt.

Sagt och gjort in med maskinen i bilen och hem. Då jobbet väl var slut så bar det hem för kontroll. Lådan öppnades med andakt.

Byggglusten började

Allt vad som lovades i affären visade sig stämma allt verkade vara med, byggglusten började omedelbart att göra sig påmind men samvetet var ju att bygga klar min Cub som står nästan färdig på byggbordet. Men nyfikenheten tog överhand



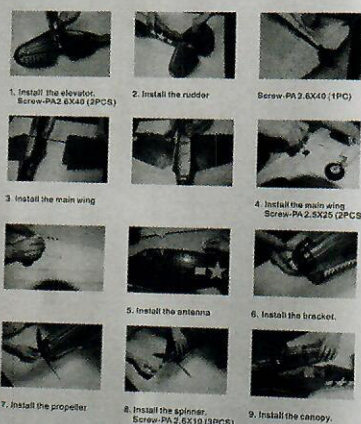


Byggsatsens låda.



Delarna i lådan.

ASSEMBLY



Notice!
Don't fly the airplane until one hour later after finishing assembly, as the glue may not function well.

Preparation before flight



1. Charge the battery, Green light means full charged.



3. Turn on the transmitter.



2. Throttle in lowest level, and put trim in middle level.



4. Connect power battery, adjust the elevator and rudder.

och med en förstående sambo så invaderas köket och köksbordet fick bli byggbord om jag bara lovade att städa undan innan helgen var över. Sagt och gjort undan med grejerna på köksbordet.

Efter att jag plockat upp modellen på köksgolvet och kontrollerat att allt fanns med. Stötdänger skruvar med roderhorn inkl skruvar instoppade i väl märkta plastpåsar Inget syntes fattas allt var med inklusive lim till och med skruvmejsel (kvalitén var dock inget att skryta med) den varade bygget ut. Med det räcker i och för sig. Där efter började monteringen och monteringen är rätta ordet.

Klaffservo felade

Byggsbeskrivningen är dock inte så bra som man kunnat önska men som man säger, en bild säger mer än tusen ord och det räckte.

Efter 1,5 timma var stabbe, fena höger vinge monterad och fastlimmade, då upptäckte jag att klaffservo felade och vid kontroll var klaffarna fasta men uttag för servo var gjorda,

Två lämpliga servon

Då byggsatsen var så komplett och billig var det synd att de sparat på klaffservona, då roderstänger och roderhorn fanns med till klaffarna, de hundralapparna det skulle kosta med klaffservo kunde man gott betalt.

Men sagt och gjort, ut i servolådan med undvikande av anklagande blickar från Cubben fann jag två lämpliga servon.

In till köksbordet på nytt, montera klaffservot med lite dubbelhäftade tejp.

Lim på vingtapparna och kanterna vips så var vingen med vingrör på plats. Här konstaterade jag den första missen och det var att man limmar fast servokablarna mellan tappen och kroppen för sent att göra något åt saken.

Radion monterades

Jag beslutade att det var det bäst att kolla samtliga servon då ett byte skulle bli ett omfattande arbete. Vid denna koll upptäcktes att ena höger ställ inte fungerade alls.

Detta kan man säga var tur i oturen. Nu kunde inte maskinen bli klar i kväll.

Fredag morgon ringer jag till Modell-Craft och förklarar vad som hänt. Får till svar "inga problem, jag har flera P 40 så kom hit och hämta en ny vinge. Tyvärr har jag inte tid att på en fredag köra Malmö tur/retur".

Men då fick jag till svar " men kan jag inte skicka upp en ny vinge, visserligen har du den inte förrän måndag och sedan tar du ner den trasiga vid ett tillfälle". Vilken



klart förutom höger vinge, byggtid 3 tim 20 min inkl. installation och justering.

Fredag kväll blev det att gå ut och söka lite dokumentation om P 40:

<http://www.p40warhawk.com/index.htm>

Under denna länk finner man allt man behöver i dokumentation och bilder för att kunna tävla med denna utomordentliga ARF maskin.

Måndag morgon fanns stället på plats och monterades utan problem.

Tidig tisdag morgon kl 05.00 var det hyfsat lugnt och jag for ut på fältet för en flygtest. En extra koll på tyngdpunkten och roderkoll att allt gick på rätt håll.

Starten var helt odramatisk, in med stället och så en bit upp tar vinden trots allt i. Inga stora problem provade alla flyglägen någon roll, loping stallturn utan andra problem än vinden.

Ny start med målsättning att flyga ett skala program.

Start, vänster ut och sedan en högersväng tillbaka på medvinden och en roll, ny procedursväng och tillbaka med en looping framför mig ny procedursväng tillbaka och en topproll procedursväng tillbaka på hög höjd och in i en sjunkande 360gr cirkel upp och avslutar med en ligande åtta sväng runt in på medvinden ut med ställ och sedan landning som gick utan några problem trots kytig vind.

Där var en del ström kvar och den fick gå ett par minuter. Total motortid ca 20 min.

Detta räcker mer än väl.

Omdöme

En mycket bra flygmaskin, snabbyggd, bra linjer, lätt att finna bilder och dokumentation som mer än väl räcker för Rookie Scale..

Så köp och börja tävla lättare än så här blir det inte.

Jag talade med Model-Craft och de stöttar alla som köper en FMS modell och börja tävla i Rookie Scale med 100 sv kr till tävlingslicensen. Kontakta mig så hjälper jag till.

Ni når mig på Lasseclub@mikab.net.
0708-658800





TP Giant Scale Kit F4U-1A CORSAIR skala: 1/5,75. Bygget tar semester



Hej på er alla som följer mitt bygge av en F4U-1A Corsair, sista tiden har varit ganska tung, kroppen är inte som den skall vara men nu byter vi ämne.

Nu har sommaren kommit och allt med det, studenter, längre kvällar och semesterar.....

Nu har jag lagt bygget på hyllan, kommer fram i höst !!

Nu så skall det bli flygande, hoppas vi träffas någon gång på någon meeting

Jag önskar Er en fin sommar så ses vi i hobbyrummet med nya projekt och jag fortsätter men Corsairen....

*Ha det så bra!
Janne
SWE-36 228*

Info om byggsatsen Corsair

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

FAKTA

Ta Rollsen till fältet

Elflyg är rent och kladdfritt och därmed behöver du inte längre åka survolvo till fältet. Nu kan du resa dit med stil och klass.

Elflyget kommer mer och mer. Inget att undra över eftersom el har många fördelar. Relativt enkelt, få prylar att hålla reda på och att allt är rent efter flygningen. Plan, sändare och en låda batterier är allt man behöver ha med sig. Därmed öppnas nya möjligheter, som att ta Rolls-Roycen till fältet exempelvis. Alltså slår man flera intresseflugor i samma smäll. Du får ditt lystmäte av bilar och modellflyg på en och samma gång.

Skicka James på kurs

Ett plan i 40-50 storlek passar rätt in i bagaget på en Rolls. Och är du därtill så lyckligt lottad att du har privatchaufför är det bara att skicka honom på kurs* i att montera ihop plan och ansluta batterier.

– James, skrrruva ihop kärrran, jag behagarr att flyga mitt modellplan idag! Och champagnen skall varrra välkyld, dirrrekt ur bilens barrrskåp, närrr jag landarrr!

*Rolls-Royce har ju sin exklusiva driving-school, där väl James har utbildat sig, och en enkel mekarkurs för privatchaufförer kan nog vilken modellflygklubb som helst bistå med för några futtiga tiotusenlappar.

Text och foto: Conny Åquist



Unge Herr von Knorrstjerna, här i sportig tweedkavaj, flyger gärna modellplan ute i slottsträdgårdens spatiösa luftrum.



Ett plan i 40-50 storlek passar rätt in i bagaget på Rolls-Royceen eller som här i storgodsägare Archibald von Knorrstjernas Bentley Turbo R.

SMFF på Växjösjöns dag

Den 14 maj anordnades mitt i Växjö Växjösjöns dag. Växjö RC-klubb var med för andra året i följd och även om Växjö RC-klubb domineras av modellflygare så finns det en liten men mycket aktiv båtsektion inom klubben.

Denna lördag ville Växjö RC-klubb förutom att visa upp den fantastiska RC-segelbåten Micro Magic även göra reklam för klubbens stora modellflygsektion.

En SMFF banderoll och två modellplan kanske inte låter så mycket att visa upp, men det är en början.

Nästa år skall klubben satsa på en mycket mer omfattande information om modellflyget. Klubben planerar då att visa upp bl. a. avancerat sjöflyg med modellplan.

Trots det ringa utbudet av modellplan så var den mycket folk som beskådade en Fokker D VII modell från första världskriget och en strömlinjeformad Hotliner.

En grabb anmälde sig direkt till utbildning i konsten att flyga radiostyrda modellplan och kommer att utbildas under sommarlovet.

Urban Nyblom
Växjö RC-klubb



Den lilla utställningen av modellplanen Fokker D VII och elseglaren Bandito



Den lilla utställningen av modellplanen Fokker D VII och elseglaren Bandito

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 meetingäster 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 spinn 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 RIPAI

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



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.

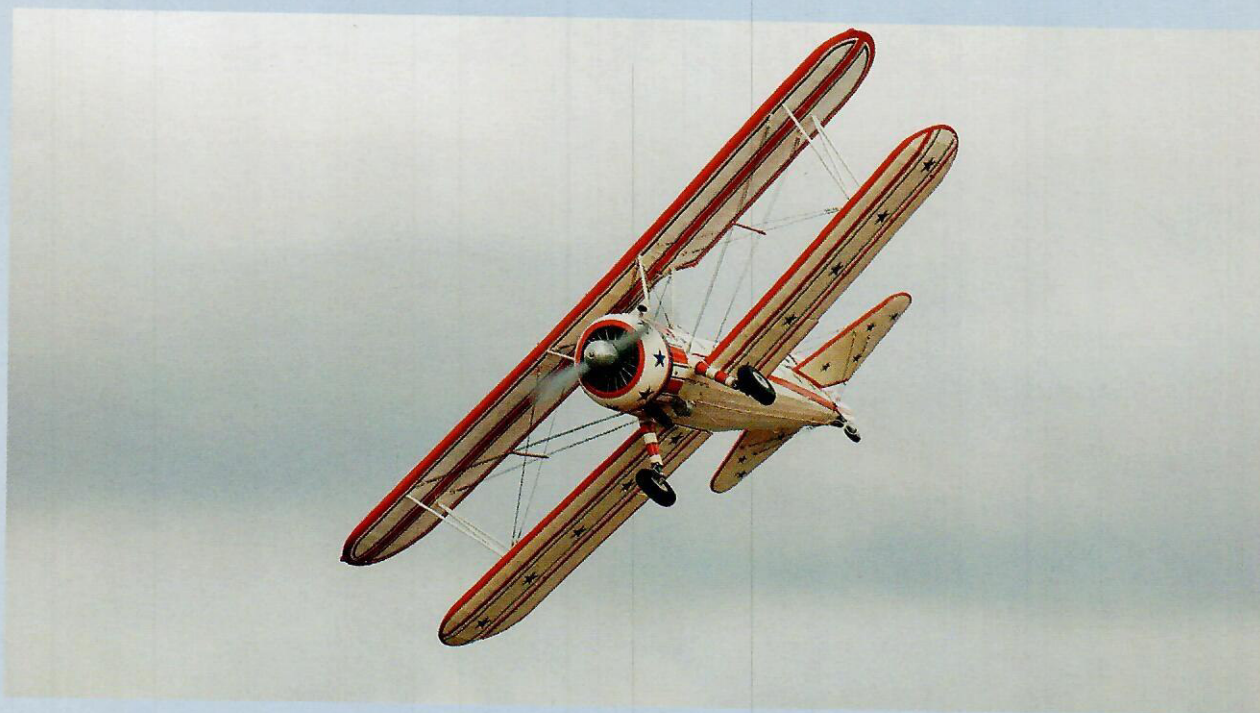
I mån av plats ingår husvagnsparkering, varmvattendus och WC kostnadsfritt för deltagarna. För den som föredrar att bo på hotell så hoppas klubben att även i år kunna teckna ett avtal med Elite Stadshotell i Luleå och erbjuda förmånliga logipriser.

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

SKALA VÄST



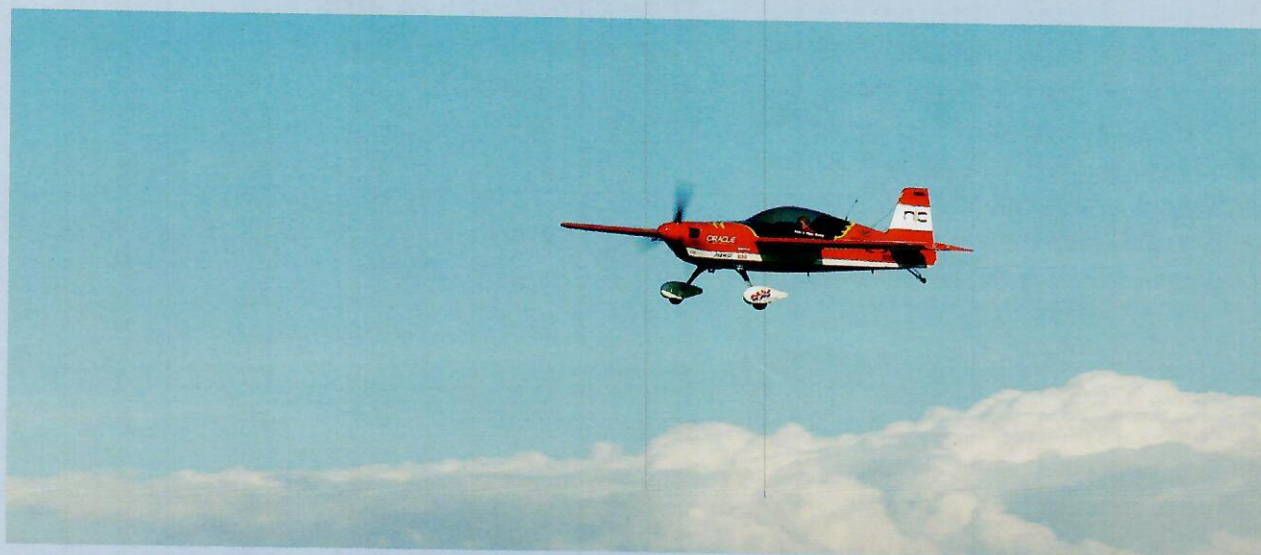
**Årets Skala Väst arrangeras av
AKMG den 13-14 augusti.**

Plats: Bana 27 Torslanda

Klasser: F4C, F4H, och Klubbskala

Kontaktperson: Anders "Albatross" Näslund

Tel: 031-146082



Snart är det dags för Karlskoga Jet Meeting



Peter Wallin

Förra årets upplaga av Karlskoga International Jet Meeting, blev en succé utan motstycke i träffens korta historia.

Vi hade en enorm tur med vädret, och många modelljetflygare kom för att delta.
Vi räknade till 31 deltagare med i snitt två modeller vardera.

Vädret gjorde naturligtvis sitt till, men även vår rutinerade och serviceinriktade fikagrupp bidrog till att både deltagare och publik hade en positiv känsla när de åkte hemåt igen. Publiken fick se uppvisningar på hög nivå i en naturskön miljö, och måhända sådde vi ett och annat modellflygfrö hos de av de besökande som inte redan var modellflygare. Den som vill få en känsla för hur det var, kan gå in på jetforumet på Svenskt Modellflyg och leta upp tråden om förra årets träff (trådskapare Lasse Palm). Man kan även plocka fram nummer 4-2010 av MFN och läsa referatet från träffen 2010.

Nu är det dags igen, klockan 09.00 den 7 juli till klockan 15.00 den 10 juli, platsen är Karlskoga Flygplats (fullskalaflygplatsen), som ligger naturskönt i västra änden av Karlskoga. Det är skyltat till flygfältet ifrån E18, så det ska inte vara några större problem att hitta. Det finns dock en bättre väg in till flygfältet än den av Vägverket skyltade. Man svänger av E18 vid infarten till Kilsta industriområde, det är den västligaste avfarten från E18 i Karlskoga. Där följer man skyltarna mot Kilsta tills man ser skyltning mot flygfältet. Då kommer man fram till fältet från ett håll där man ser hangarerna innan man kommer fram till infarten. Följer man Vägverkets skyltning mot flygfältet från stora rondellen nära Karlskoga centrum är vägskylten till infarten mot flygfältet det första tecknet på att man är framme.

Inbjudna flygslag är allt gasturbindrivet (jet, turboprop, turbinhelikopter) samt Ducted Fan-modeller (både EDF och förbränningsmotorer). Vi hoppas på minst lika många deltagare som förra året, och har gott hopp om deltagande av både tyskar och briter. Alla är redo att ta emot både deltagare och publik.

Träffgeneralen Börje, fikagruppen, hangarvärdarna och naturligtvis jag, er vägvisare i depån.

Johan "The Pit Chief" Runfeldt

HELSINGBORG

Vårskalan Helsingborg 2011

(18-19/6) SM/RM

SM F4C

RM F4H & Rookie scale

Härmed inbjuder vi er till deltagande i årets skalatävling i Helsingborg.
Datumet är 18-19/6 och vi börjar med Briefing 08:00 på lördagen.

Fältets alla resurser står tillgängliga för deltagarna med bemannad kiosk
och campingmöjligheter.

Nytt för i år är vårt laddbord i depån som ger fler möjlighet att ansluta
laddare till 230V, 12V uttag finns dock i begränsad mängd och kapacitet
för de som inte har egen nätdel.

Campingavgiften är oförändrad (125kr/natt och ekipage inkl. el)

Tävlingsledare: Börje Sebring, 070-3736208.

ÖSTERSUNDSTRÄFFEN

Varmt välkomna till Östersundsträffen 2011
på anrika Optands flygfält, 30/6-3/7 2011.

Träffen pågår torsdag till söndag och vi flyger
från stora asfaltsbanan (1800 20m) vi flyger dygnet runt
även nattetid om man vill.

Passa också på att besöka Optands teknikland
med sina fina flyg och fordonsutställningar som ligger på området.

Östersundsträffen 2010 var mycket välbesökt
med över 70 piloter från Norge och Sverige
och vi räknar med minst lika många
glada modellflygare även detta år!

Länkar www.teknikland.se, anmälan och mer info om
Östersundsträffen 2011: www.ostersundstraffen.nu

HELSINGBORGS MEETING v30

Helsingborgs Modellflygklubb inbjuder återigen till
vår årligen återkommande modellflygträff under V. 30

Denna inbjudan går ut till hela modellflygsverige.
Kostnaden är endast 800:-/Husvagn eller tält för hela meetingveckan.
(23 Juli- 31 Juli)

Eller 125:-/ dygn vid enstaka nätter, och då ingår el till dem som så önskar.

Ingen förhandsbokning behövs, och kan tyvärr ej tas emot.
"Först till kvarn" gäller.

Tips på annan form av boende kan fås, fråga ordförande.

Välkomna till massor av flygning i trevlig gemenskap.
Se fältregler och karta över flygområde före flygning.

Torsdag till lördag är det festival i Helsingborg
med massor av aktiviteter för hela familjen.
Musik från öppna scener och mat
från alla världens hörn, marknadsknallar mm.

Närhet finns till flera olika fina badstränder samt kulturella platser.
Tropikariet har ett fint hajakvarium att visa upp.
Och naturligtvis har vi närheten till Danmark,
ta en "tura" och gör några inköp....

Lördagen den 30 juli kommer det att utlysas "Modellflygets dag"

Kontaktperson: Ingela Persson
042-15 64 73 070-627 43 03
ordforande@hmfk.se



Stunt i flygande fläng

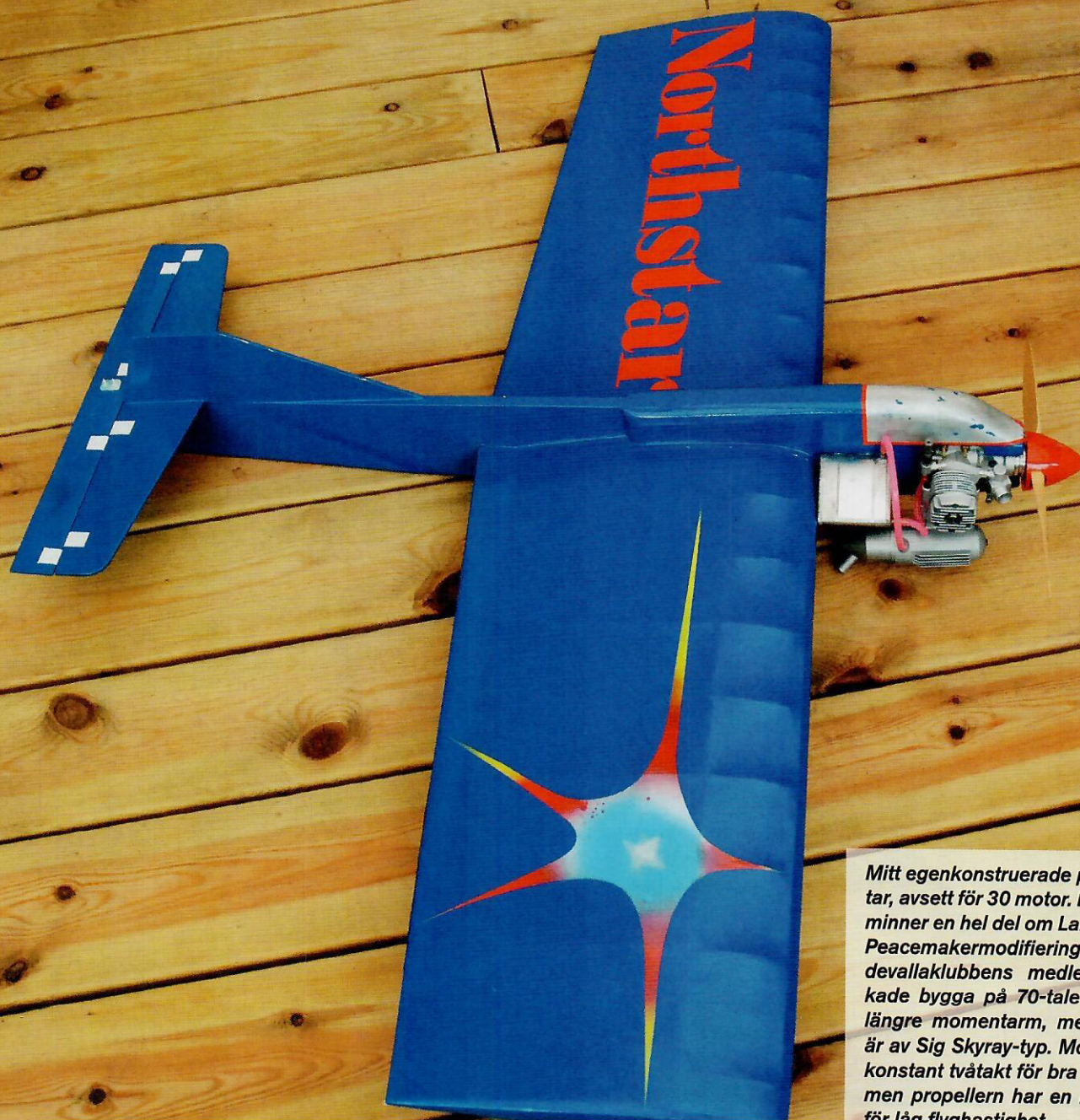
Vi av den lite äldre stammen tycker att en Harley-Davidson skall låta som en Harley och att en stuntplansmotor helst skall gå som en gammal trött motor från H-D:s gjutjärnsmedja i Milwaukee. Men vad händer när gamla åsikter möter nya tidens påfund om stuntflyning med pipa och fullskafsgång? Jag beslöt mig för att testa.

För en tid sedan tog jag ett genomtrist men absolut nödvändigt beslut. Mitt lilla hobbyrum, kallat "Lekstugan", var till brädden fyllt. Jag kom knappt in och i det läget bestämde jag mig – inga fler inköp innan allt gammalt är undankraschat, bortskänkt eller sålt. Alltså satte jag igång att inventera vilka modeller jag snabbast skulle få i luften. Första valet föll på ett

egenkonstruerat linplan som jag hade byggt för 12-13 år sedan. Planet var helt men saknade motor eftersom den Super Tigre 34 som hade suttit i kärran kastat in handduken för gott. En annan motor införskaffades, en modern OS 25, och monterades. Bland alla gamla prylar hittades en 11x4 träproppe som skruvades fast. Med så lite stigning fick motorn köras på full skaf,

något som jag absolut inte var van vid från de stunkärror jag flugit förr i tiden. Men varför inte prova något nytt?

Har man en gång kört en H-D, bil med V8:a, eller en A-Ford vet man att dessa ljudupplevelserna definitivt gör livet värt att leva! Inget slår en trött gammal H-D motor (lyssna till Wild Angels Opening Sequence när Peter Fonda startar sin



Mitt egenkonstruerade plan Northstar, avsett för 30 motor. Kroppen påminner en hel del om Lars Helmbros Peacemakermodifisering som Udevallaklubbens medlemmar brukade bygga på 70-talet, men med längre momentarm, medan vingen är av Sig Skyray-typ. Motorn går på konstant tvåtakt för bra linspänning men propellern har en låg stigning för låg flughastighet

Mitt lilla hobbyrum, kallat "Lekstugan",
var till brädden fyllt. Jag kom knappt in
och i det läget bestämde jag mig – inga
fler inköp innan allt gammalt är undan-
kraschat, bortskänkt eller sålt.



trötta Panhead på Youtube så förstår du), eller basrytmen från en V8:a, eller det spattiga puttrandet från en A-Ford med originaljuddämpare. Den som en gång har flugit Stunt enligt principen 4-2-4 (motorn fyrtakar i planflykt men går över tvåtakt i stigande manövrer för att därefter återgå till fyrtakt när planet vänder nedåt) vet också var jag pratar om – nämligen, att meningen med livet är ljud.

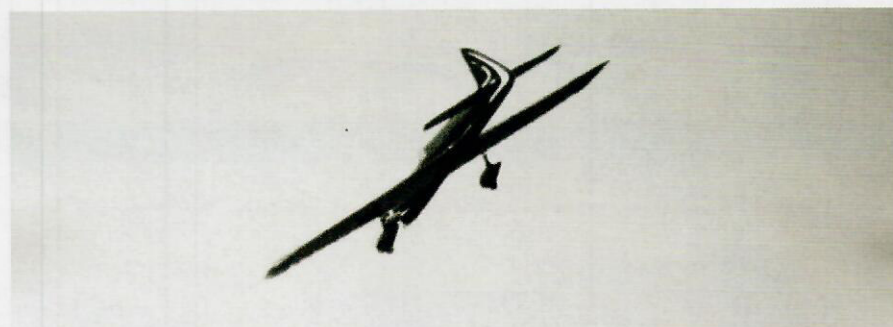
Sagt och gjort! Iväg till fältet med min fullgasstuntare. Jag hade visserligen aldrig riktigt förstått meningen med att köra Stunt på fullskift men tänkte att skam den som inte provar. Jänkarna har länge kört F2B med racingmotorer som försetts med pipa och här i landet var Kauko Kainulainen pippionjär. Dessa vassa motorer lämnar nämligen sitt maximala vridmoment vid höga varv och genom att motorn går på full sula fås gott om kraft att flyga igenom programmet med. Men funkar det och hur kul är det?

Svaret fick jag nästan direkt! Först skickades modellen iväg med bluddrande motor men sedan när den blivit lite varm i kläderna gick den på ren tvåtakt. Och i samma stund märkte jag grejen med den här typen av flygning – planet drog nämligen som hade jag kopplat Skansens elefant till linorna. De gamla korta 16 meters vajrarna kunde till nästa flygning bytas ut mot 18,5 meter långa "snören" – det vill säga samma linlängd som jag använder till mina 35-kärror.

Text och foto: Conny Åquist



Lars Helmbro med sin Ares, en representant för den äldre 4-2-4 skolan. Originalmodellen, konstruerades av Bill Werwage i slutet av 50-talet och Bill flyger fortfarande sentida versioner av den i Classictävlingar. Bills första Ares drevs naturligtvis av en Fox 35 medan Lars har en OS 35S i sin.



Lars Helmbros Ares i sitt rätta element. Motorn, en OS 35S, har den klassiska 4-2-4 gången.



Artikelförfattaren tankar sin modifierade Nobler på ett kort från början av 80-talet. Drivpaketet består av en OS 35S, Veco-spinner och 10x6 träpropeller.

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 trollet. 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

2,6m



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 !!

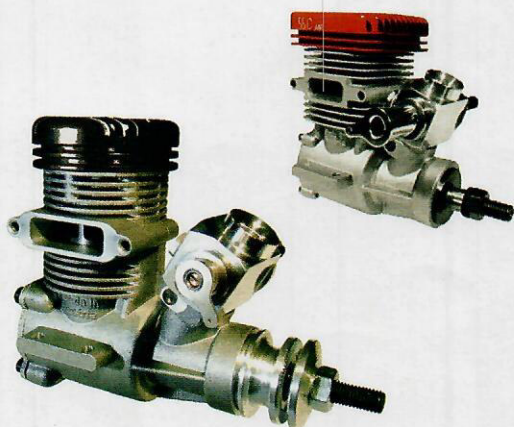
Sadelvägen 5

34140 Ljungby

www.hab.se

0372-80444

PURE POWER
Webra
motor



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

LiPo accar i toppklass!

GRAVITY

30C



Från: 109:-



RC
factory

Hetast!

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.



RFK Skilling Meeting 2011



RFK Skilling inbjuder till modellflygsmeeting den 12:e till 14:e augusti.

Platsen är på klubbfältet Slätten, södra infarten till Skillingaryd.

Fältet är ett 300 m långt gräsfält lämpligt för det mesta inom modellflyg och allt från el-flyg till jetdrivna flygplan är välkommet på vårt flygfält.

Flygningen sker mellan kl. 09:00 till kl. 21:00 alla dagar gäller motorflyg, (el-flyg får flyga dygnet runt)

På lördagen gör vi avbrott för en tävling.

På söndagen är det fri flygning hela dagen, med möjlighet till skolflyg.

Under lördagen kommer Hobbyborgen att finnas här och sälja Graupners sortiment gå in på: www.graupner.de för mer info.

Hobbymarknad, ta med dej och sälj vad du inte längre behöver, det kommer att finnas bord till förfogande.

Camping med el-platser 25 kr/dygn, toalett (Baja Maja) finns i anslutning till campingen. Vattentoalett och dusch finns på militärförläggningen som vi har tillgång till. Givetvis finns fika och korvförsäljning.

Arrangör: RFK Skilling. För mer info maila: info@rfkskilling.se eller ring :

Stig Andersson: mobil 0733-81 62 22 eller Mattias Andersson: mobil 070-55 282 23

Bilder från Meeting 2010



POSTTIDNING B
Modellflygnytt - SMFF
Box 750
521 22 Falköping

FAMILJEN GERTSSON
GRYTAKERSVÄGEN 19
29034 FJÄLKINGE
SVERIGE

29100
LOKAL

