



# modellflyg<sup>nytt</sup>

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD

4 2011



## Sommarens meeting



## *Vi elektrifierar ett F3A-plan*

3 D flygning på nära håll !

- Jet-meeting i Karlskoga
- SM i Scalaflyg i Helsingborg
- Sjöflyg Howard DGA-15
- Besök hos hobbyhandlare

INTERPRESS 0257-04



7 388025 706002

RETURVECKA v 45



# Boken Spännvidd



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

## Pris

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

Sätt in pengar på 518165-6. Märk inbetalningskortet med Jubileumsboken, namn, adress och SMFF-nummer så kommer boken inom kort.



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](http://www.modellflygforbund.se)  
e-mail: [info@flygsport.se](mailto:info@flygsport.se)

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

**Redaktion och annonser:**

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

**Grafisk formgivning:**

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

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

**Redaktionsrådet**

VO Bredd  
[red@modellflygnytt.se](mailto:red@modellflygnytt.se)

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

**Preliminär utgivning**

Modellflygnytt nr 5/11 28 Okt  
Tidningen beräknas postas angivna veckor  
Ordinarie manusstopp är 4 veckor före angivna ut-  
givningsdagar, efter avtal kan senare lämning ske.

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

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

**OMSLAGET:**

**3 D flygning på nära håll.**



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

## INNEHÅLL NR 4/2011

- **Vi elektrifierar ett F3A-plan** 7
- **Scala Väst** 12
- **VM i Arboga** 13
- **Jet-meeting i Karlskoga** 16
- **Midnight Sun i Luleå** 20
- **Pylon i Pålsboda** 23
- **Sisub-Cup i Enköping** 26
- **Modellflygdag i Norberg** 30
- **Ut 2 F3C i Trollhättan** 31
- **SM i Scalaflyg i Helsingborg** 34
- **Sjöflyg Howard DGA15** 36
- **Hobbyhandlare i Österrike** 41
- **Svedinos Flygmuseum** 44







**D**å var vi inne i slutet på sommaren, men det är mycket kvar innan Kung Bore tar oss i sin famn.

Denna sommaren har varit full med aktiviteter i hela landet med både meeting av olika slag och tävlingar.

I Helsingborg har det varit SM i skala-flyg med fler deltagare än tidigare år vilket känns väldigt positivt. Där visades det upp ett flertal välbyggda fina flygplan med hemvisst från norr till söder. Se artikel längre bak för mer om denna tävling.

Det som tagit upp en hel del av min tid i sommar var att jobba som funktionär på det första VM i F3K i Arboga. Det blev nästan 2 veckor där med massor av jobb men samtidigt väldigt trevligt att få träffa alla människor från de 28 nationer som deltog.

Där fanns det många som utmärkte sig... Joe Wurts världsmästaren med en magisk blick för termik, bröderna Morris från USA

som gick runt i färgglada pyjamasbyxor men flyga kunde dem. Reto Fiolka en schweizare som bor i USA som bar viking-hjälm med röda flätor :-)

Men i allt otroligt duktiga piloter.

Hela Team Sweden gjorde en berömvärd insats men speciellt vill jag framhäva juniorerna. Jag vill också framföra ett enormt stort tack till de modellflygare som ställde upp som funktionärer och slet dagarna i ända, utan er hade det inte kunnat genomföras.

Bonusen blir att era grenar såsom Pylon, Aircombat, Friflyg, Segel och IMAC m.fl. får ett extra bidrag till grenkassan.

Tack för allt ert slit!!

Vi är pinsamt medvetna om att vi haft problem med de administrativa uppgifterna på kansliet. Det som inte borde hända har hänt, det saknas medlemskort och tävlingslicenser samt tidningar. Vi tar detta på största allvar och kommer att ta

**Ingela Persson**  
**Ordförande**

tag i problemen nu när personalen kommer tillbaka efter sin semester i mitten på augusti.

Det vore tacksamt om vi kan begränsa ringandet till kansliet för då får de mer tid över till att komma ikapp med allt och svara på mail.

Skicka mail, dessa kommer att besvaras. Ha tålamod, jag lovar att det är hög prioritet att fixa allt.

Flygsäsongen är som sagt inte över än, jag hoppas ni får möjlighet till många timmar i luften. Själv kommer jag att åka på några meeting och tävlingar här under sensommaren. Hoppas vi ses där ute! Kom gärna fram och hälsa och ta ett snack.

Flyg högt, flyg väl.

*Ingela Persson*

*Föbundsordförande*

*ordforande@modellflygforbund.se*



## Styrelsen SMFF 2011



### Funktion

Ordförande  
Vice Ordförande  
Kassör  
VO-Elit  
VO-Bredd  
Suppleant

### Verksamhetsområde Bredd

#### Funktion

Chef  
Vice chef  
Ledamot  
Ledamot

### Verksamhetsområde Elit

#### Funktion

Chef  
Vice chef  
Ledamot Radioflyg  
Ledamot Linflyg  
Ledamot Friflyg

### Revisorer

Revisor  
Revisor

### Namn

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

### Namn

Christer Malmesäter  
Sture Kinell  
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  
whiskilena@hotmail.com  
familjen.sundstedt@spray.se

070-695 49 64  
070-572 71 64

### 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 erfordras

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



Föbundsmerke, blazermärke

10:-



Myggen, introduktionsmodell, byggsats 15:-



Slipsklämma med föbundsmerke

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:-

Registreringslappar, ark

60:-

Handbok, Att vara modellflygledare 20:-





## Sveriges Modellflygförbund

VO Bredd i SMFF

### Hej alla modellflygare

Det är kul när medlemmar själv kommer och frågar om de kan göra en liten insats. Som ett exempel skickades vår nya resurs Åke Karlsson till Skillingaryds meeting under helgen den 13 till 14:e aug för att representera förbundet.

Andra Breddare har varit på Gotland. Rapport från Gotland kommer senare. Helsingborgsmeetinget fick besök av Bredd under 3 dagar. Trots varierande väderlek blev det både flygning och stunder med diskussioner om modellflyg. En del av Breddgänget samlades på fredagskväll för en mötesstund där vi bland annat tog upp vårt arbete med framtagningen av klubbledarpärmen. Detta jobb är omfattande och kommer att ta tid. Vi hoppas kunna presentera vårt arbete under årsmötet, nästa år.

Lördag är den stora dagen för Helsingborgs meeting. Då delade Bredd ut modellen Lucy till juniorerna, sålde boken Spännvidd till ett reducerat pris just under meetinget samt svarade på alla möjliga frågor från både medlemmar och publik.

Lördag eftermiddag styrde jag min färd mot Ljungby för att besöka Elefantastiskt. I hållande regn satt vi ett gäng på kvällen och hade det gott. Dagen efter blev det ett strålende väder med mycket flyg och prat.

Efter allt jobb med F3K VM så blev resultatet bra. Nu kan vi lämna arrangemanget bakom oss och fortsätta med klubbledarpärmen och anvisningar för att klubben ska kunna hitta uppgifter på hur klubben kan söka stöd för sin verksamhet.

För de klubbar som vill låna en Roll up till sina träffar och sammankomster, har även Sundsvallsklubben Skvadern och Luleåklubben Jupiter fått Roll up till utlåning för deras grannklubbar.

Ha det bra uti landet och flyg så mycket som möjligt nu innan mörkret börjar falla på.

**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        |



### Arcus Sport

Åter i lager.

**NU 3.200 kr**



### T-REX 100S Combo

**NU 1.200 kr**



### Acme Fly-CamOne HD

Mars. Liten och smidig kamera till RC - 720 pixlar

**NU 1.500 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



## Grattis på födelsedagen Dan

**J**ag har varit kompis med Dan sedan barnsben och jag får säga att livet hade allt varit bra trist utan honom. För otaliga är alla "goooo" skratt man fått av och med Dan K. Fasth. Så från oss alla i klubben – Grattis på 60-årsdagen!

### Legend i sin livstid

Det är få förunnade att bli legend i sin livstid men Dan K. Fasth från Kungshamn är en sådan. Vad K:et står för är lite osäkert men vi modellflygare vill tolka det som Krasch medan folkbokföringen helt säkert ser det som Karlsson.

Det som gjort Dan så vida känd kring nejden är hans sanslösa förmåga att hitta på oförargligt fuffens samt "råka ut för roliga saker" på de mest märkliga sätt och ändå landa på fötterna, så att säga. Dessutom är han den förste att medge, helt utan prestige, hur stolliga eller tok-roliga saker blir för honom.

En del av denna mytbildning kring personen Dan är alla de berättelser som florerar kring hans person och som går under beteckningen "Dan-historier". Jag har i skrivande stund nedtecknat drygt 60 olika sådana men nya tillkommer eftersom personen i fråga är i sin "krafts dagar" och därmed dyker ständigt nytt material upp, om man säger så.

För att belysa hur omtyckt Dan är på sin arbetsplats, oljeraffinaderiet Scanraff utanför Lysekil, kan nämnas att man anser att den bästa dagen i "raffets" historia var den dag man anställde Dan. Dessutom tycker alla att årets tristaste händelse är när Dan går på semester, för då händer inget roligt under en hel månads tid.

### Började tidigt

Dan har förmågan att förena modellflyg med ett enormt gott humör – trots alla vedermödor som hobbyen kan bjuda på. Detta smittsamma goda humör har glatt modellflygare över stora delar av Väst-sverige. Därtill var han lite äldre än många andra i vår klubb och hade därför körkort samt bil vilket gjorde att han alltid ställde upp med transport upp till fältet.

Dessutom var han under många år, utan konkurrens, klubbens bästa modellbyggare, med massor av fina modeller bakom sig. Bland annat linkärrarna Demon, Corsair och Flying Fool (som ju är en perfekt benämning på Herr Fasth själv) samt radioplanen Sterlings Piper Cub, en Tiger Moth från lösvirke och Top Flites SE 5a.

Sin första radio köpte han vid 16 års ålder – en Telepilot enkanalare som satt i en Vagabond – och den första modell-



Dan med en av de senare modellerna, en Pitts från en Pilotbyggsats.

motorn var en norsk Tellus från David Andersen, som vi tillbringade många timmar med att slå på, fastsatt som den var i

en gammal huggkubbe.

Så håll nu till godo med några av Dans bästisar – The very best of Dan K. Fasth.

Conny Åquist

### Och så en Dan-historia:

#### Dan inför grodlandningen.

Dan hade köpt en Blue Angel i 60-storlek av ett dödsbo i Trollhättan. Blue-Angel var en av dåtidens vassaste och absolut vackraste F3A-modeller, med en VM-seger från Italien i bagaget, och MK tillverkade byggsatser till den. Emellertid hade Dan monterat ett för långt nosställ i karran vilket obönhörligen ledde till studs vid varje landning. Den här landningsstilen kom att bli kallad "grodlandning" av killarna i klubben. Som vanligt tog de chansen att skoja med Dan eftersom han var snäll och aldrig blev förbannad. Detta gjorde att varje gång han skulle landa sin Blue Angel stod grabbarna bakom ryggen på honom och sa i kör:

"Kack, kvack. Kvack, kvack!"

Detta lede till att herr Fasth blev nervös och så landade han naturligtvis ännu sämre. – Det var då själve k\*ken också, var hans stående kommentar när något gick galet.



# Vi elektrifierar ett F3A-plan



Den elkonverterade Tojeiro 140 i sitt rätta element.

**M**ed detta projekt fanns två målsättningen – dels att konvertera ett F3A-modellplan avsett för förbränningsmotor till eldrift samt att köpa allt här i Sverige. Många handlar nämligen sina saker på nätet nuförtiden men jag vill visa att man kan införskaffa saker här i landet och därmed får inhemsk service, backup och så vidare utan att det kostar mycket extra. Detta är speciellt viktigt för att få svensk standard på grejerna, när man köper dyra saker samt för att hålla liv i våra handlare.

Uppdraget att leverera nödvändig utrustning gick till 3F i Oxelösund, som i många år drivit handel med linflyg- och radiostyrningsgrejer. Eftersom jag gärna ville ha en "totalentreprenad" på sakerna fick 3F leverera hela "kitet" av "eljox". Jag valde vilka produkter jag ville ha och så fixade Hasse Fällgren (en av tre bröder Fällgren, därav firmanamnet) på 3F resten. Innan jag gick till verket tog jag dock en ordentlig pratstund med några experter på området.

Många goda råd fick jag av Johan Brorsson som tävlat med elkärror i två säsonger och som därför har bra koll på läget.

## ***Inte bara pang på rödbetan***

För några år sedan byggde jag mitt första el-plan. Med största skepsis knåpade jag då ihop en Oxalys i 45-storlek men blev direkt såld på el-konceptet. Jag hade dessutom en helt färdig och oanvänd Tojeiro 140 från Protech i mitt hobbyrum som bara väntade på en drivkälla. Perfekt som testbänk för att komma in i el-F3A tänkte jag och monterade ett extra brandskott att fästa elmotorn i. Tänk dock på att om man sätter in en extra brandvägg eller inte tar hål i befintlig kan man få problem med varma ackar. Ventilation är således A och O i dessa sammanhang.

En förbränningsmotor är tung men en elmotor är lätt vilket gjorde all utrustning fick placeras så långt fram som möjligt för att slippa "blya" modellen i nosen.

Ett annat problem var landstället. Mitt

plan var avsett för förbränningsmotor och en propeller i storleksordningen runt 17-18 tum men denna elmotor vill ha runt 21 tum. Lösningen i mitt fall var av typ "snålslags" ställ – jag förlängde helt enkelt ett befintligt landställ, vilket i ärlighetens namn faktiskt ser ut som satan.

Största problemet var emellertid att fästa de dubbla ackpaketen (2x5celler om vardera 5A) till motorn. Kablarna var korta (men adekvat långa) och tankutrymmet svåråtkomligt. Allt var således inte bara pang på rödbetan, utan en del bök att lösa innan grejerna kom på plats var det allt. Genom att fästa de dubbla drivackarna på en "släde" som stacks in i ett spår löste jag placeringen.

## ***Motor av "enklaste" modell***

Jag hade bestämt mig för att använda en outrunner och ingen växlad historia. Orsaken till detta var att jag ville ha enklaste möjliga lösning. De som väljer växlade F3A-motorer skjuter emellertid in sig på



lägre vikt och framförallt lägre strömförbrukning men jag ville slippa växelådan och därtill hörande extra service samt, inte minst, växellåds ljud.

Hacker hade två nya intressanta motorer på deras program. Dels Q-80 med ett fett vridmoment för stora snurror och dels Q-60 – motorerna har fått sina beteckningar efter rotordiametrarna, om någon undrar. Den förra hade jag sett på EM i F3A 2010 men eftersom den är lite knepig att fästa verkade detta faktum avskräckande så därför föll valet på den mer konventionella Q-60:n. Det rör sig om en LRK-lindad motor, som alltså har varannan tand i statorn lindad. Detta ger en mjukare gång och högre elektrisk utväxling så att motorn kan snurra en större propeller vid lägre varv.

Motorn i mitt fall kostar cirka 3450 kronor och visst finns det alternativ för mindre pengar men Johan Brorsson avrådde från billiga drivkällor eftersom han menar på att de drar mer ström och inte är lika effektiva.

– Jag tror att det enda man kan spara in pengar på i dessa sammanhang är batterierna, påpekar Johan.

I jämförelse med en motsvarande två- eller fyrtaktare är därför en elmotor relativt billig, alltså även en dyr sådan.

## Frartreglage

Fartreglaget jag valde kallas YGE 90HV, som är vanligt i dessa F3A-sammanhang. Till detta köps ett programmeringskort där en rad parametrar kan ställas in. Jag valde emellertid att använda standardinställningarna i början och dessa fungerar i princip utmärkt men med tiden kommer jag helt säkert att finjustera en del saker. Standardvärdet gällande timingen är exempelvis satt till 18 grader i reglaget men Hacker rekommenderade 22 grader till min motor.

Timing beror på hur högvarvig motorn är. Växlad körs ofta med 0 till 5 grader men en outrunner har helt andra värden. OBS! Använd motortillverkarens rekommendationer eftersom en alltför hög timing kan överhettas motorn, vilken kan ta skada av värmen. En skarpare timing ger rent generellt sett bättre effekt upp till en viss grad, inom motortillverkarens rekommendation, men till priset av högre strömförbrukning. Inställningen kan finjusteras beroende av vilken modell, propeller och flygstil man använder.

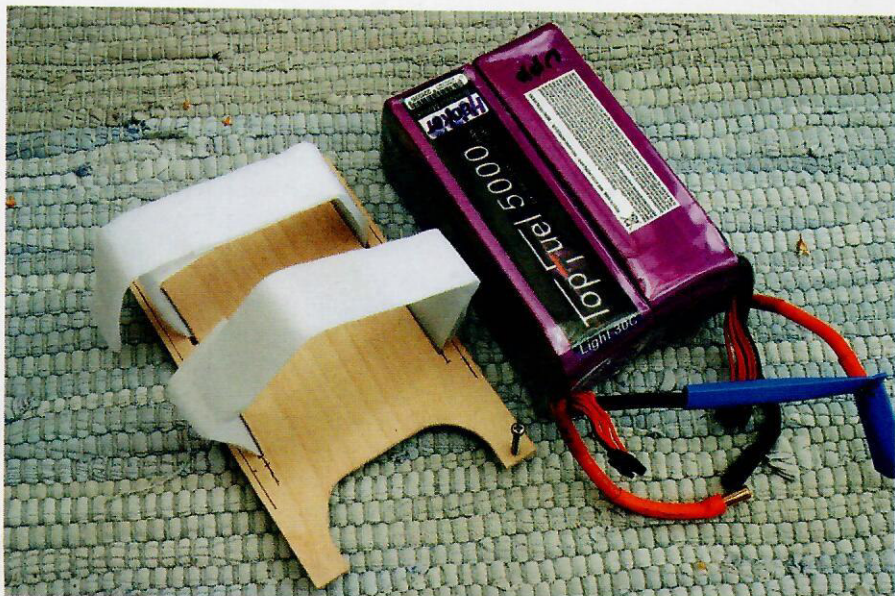
Även motorbromsen finjusterar man med programmeringskortet. En elmotor kan alltså fås att bromsa i vertikala dykningar genom att den stora propellern endast roterar långsamt men med motstånd, detta bromsar alltså mer än om propellern bara stod stilla. En förbränningsmotor ökar ju varvet istället, speciellt märkbart är detta med en tvåtaktare i nosen. Den bromsande effekten med en elmotor är väldigt



Nätaggregatet H W 1200R på 40A ger 13,8 Volt konstant ström.



Laddaren, en Hyperion EOS 720i Super Duo 3 kan ladda två batterier samtidigt.



Plattan som batterierna monteras på är av 2,5 mm ply och skjuts in i spår i tankutrymmet.





Hacker kom ut med denna nya Q-60 förra året.

påtaglig och den gigantiska 21-tummaren låter swosch-swosch, ungefär som en väderkvarnsvinge (vindmöllevinge, för våra skånska läsare), när planet dyker och sändarspaken är i tomgångsläget.

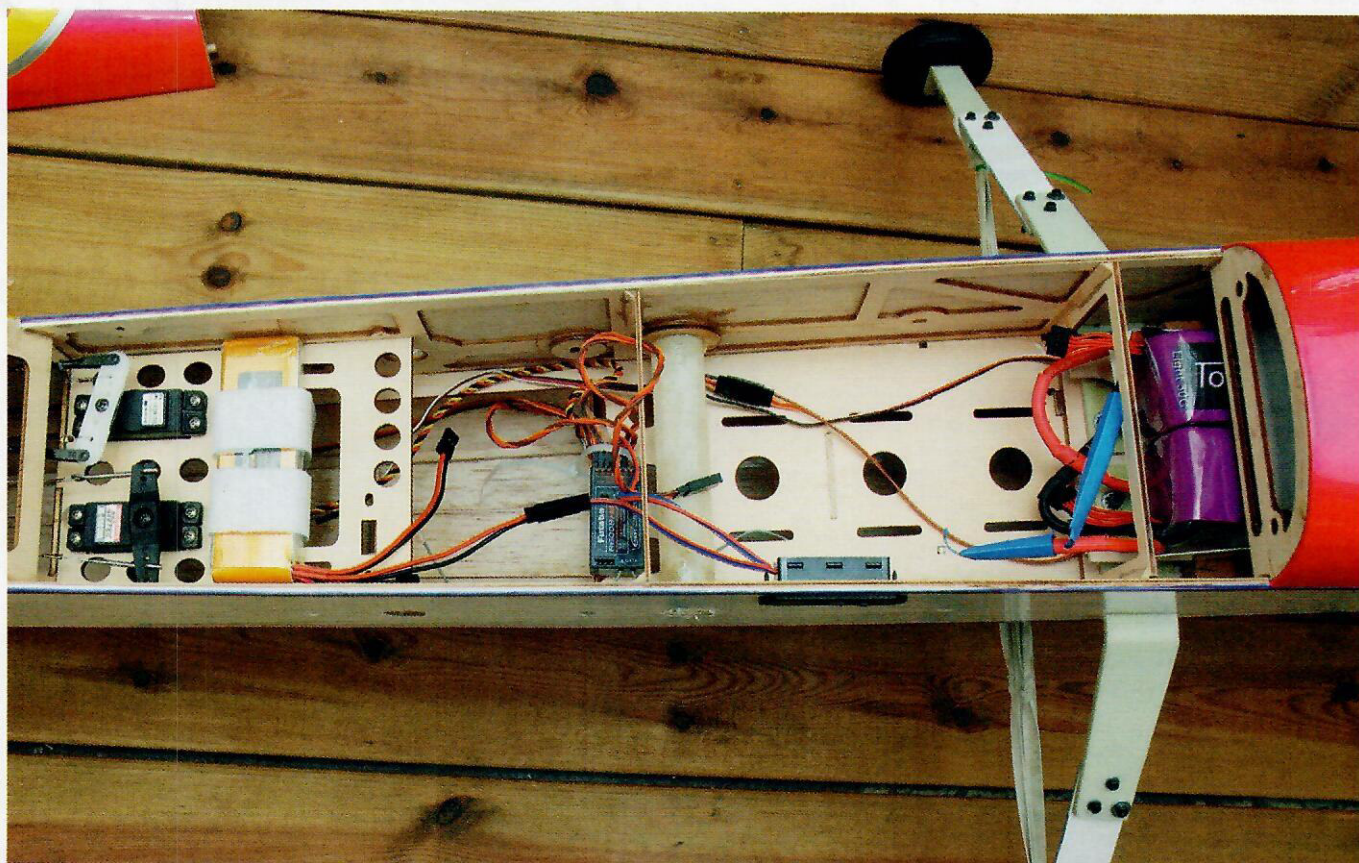
### Billiga vs dyra batterier

Lipobatterierna som valdes hette Hacker Topfuel 5000 5S. Hacker uppger att man kan ladda dem med 2C ( $2C = 2 \times$  batterikapaciteten) men påpekar samtidigt att detta förkortar livslängden och rekommenderar 1C. Dessa märkesgrejer är naturligtvis saftigt prissatta, 1440 kronor per styck och man behöver två sådana per flygtur! Det vill säga i mitt fall kostar de två flyguppsättningarna jag skaffade bortemot 5800 kronor.

Johan Brorssons approach är dock lite annorlunda.

– År 2010 flög jag med billiga Flightmax från Hobbyking som höll den säsongen och FlightTech EONX från 3F vilka går lika bra även i år. I år kör jag även några uppsättningar Desire Power V8 från Autopartner, vilka också bör gå 2 år. Det är trevligt att inte behöva byta alla batterier varje år och under förutsättning att man sköter dem ordentligt bör dyrare ackar hålla ett par säsonger.

Som flera andra märkesbatterier använder sig Hacker av en egen balanseringskontakt, som är löjligt liten och därför onödigt pillrig att använda. Dessutom fick jag beställa en extra anslutning till laddaren



Installationen i min Tojeiro.



för just denna kontakttyp. Klart dumt!

På ackarna måste man löda kontakter. I mitt fall valdes 5,5 millimeters guldpläterade DynoMax, med stor anläggningsyta mellan hane och hona. För att löda fast dessa krävs en ordentlig lödkolv, en klen lödpenna duger inte, med en effekt på 75-100 Watt. Här kan inte nog påpekas farorna med dessa kraftiga batterier och fällorna är många, som att exempelvis råka få kontakt med en ring på ett finger exempelvis! Dessa kontakter är separata, alltså en per kabel, vilket är dumt eftersom lösa sladdar kan komma i kontakt med varandra. Jag rekommenderar därför istället användandet av kontakter som sitter ihop för en mer idiotsäker set up.

Ju mer du flyger desto billigare blir "soppan" per flygning, till skillnad mot förbränningsmotorflyg. Bra för den som flyger mycket men dåligt för den som flyger lite. Ett exempel: en kompis till mig som tränade F3A flitigt gjorde av med soppa för 15 000 kronor en säsong och i det perspektivet är i så fall 5800 kronor väldigt billigt.

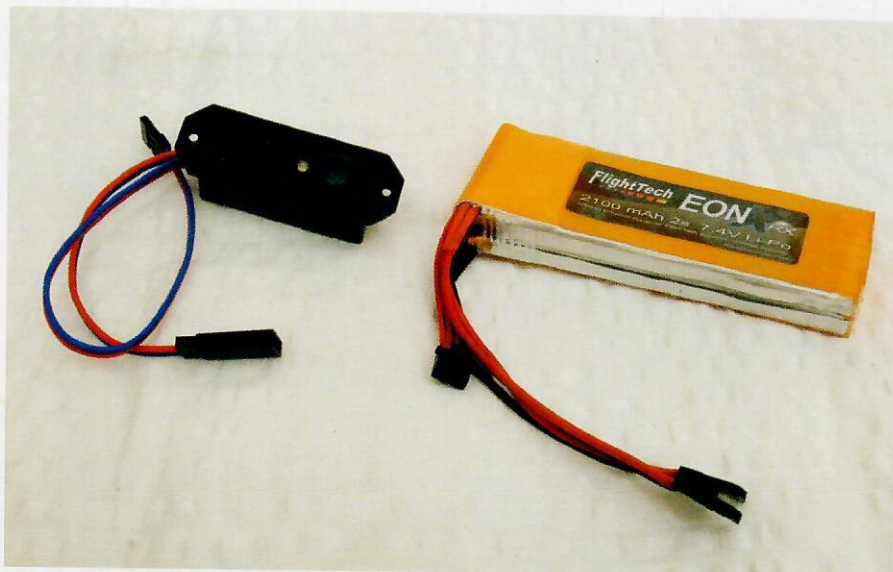
En klar nackdel är dock att strömmen bara räcker till cirka 8 minuters flygning. Alltså bara ett F3A-program och inget mer eftersom man bör ha minst 20 procent kvar i ackarna när man landar om de skall hålla maximalt länge. Större ackar har dock kommit.

## Laddaren inger respekt

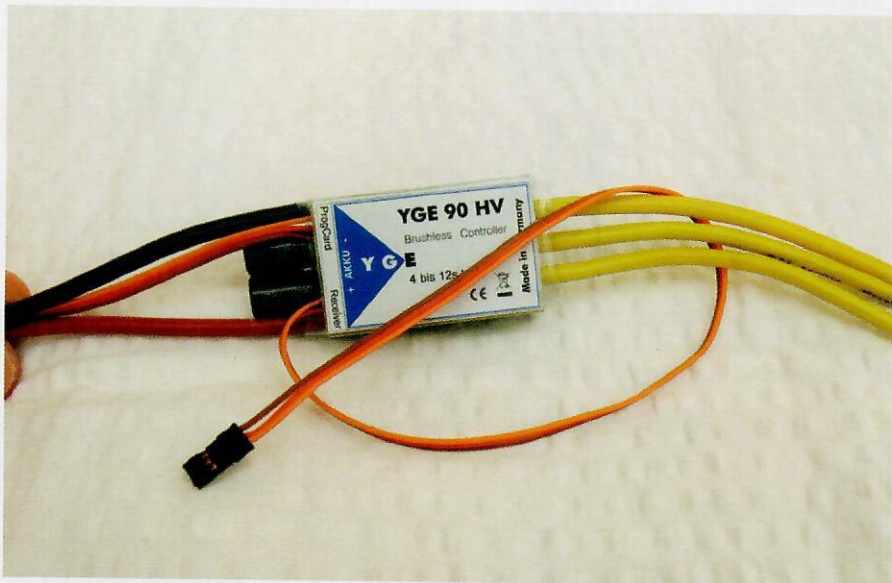
Med fasa närmade jag mig laddaren, en Hyperion EOS 720i Super Duo3 för 2499 kronor. Med dubbla displayer och ett flödeschema som såg ut att kräva en professor i elektronik, logik och gott tålamod, kunde den avskräcka den tuffaste. Jag började vilt knappa runt i olika menyer och underavdelningar. Efter nästan en halvtimmas runtknappande fattade jag absolut noll! Då tillgreps nästa strategi, att ta fram instruktionspappret. Och se, lite klarnade min arma hjärna. Med hjälp av detta upplysande häfte kan man både lära sig ladda, ladda ur, sätta ackarna på förvaringsläge samt en d-jädrans massa andra grejer – dock kokar aggregatet inte kaffe. Med sina dubbla utgångar klarar Hyperion EOS 720i Super Duo3 två ackar, upp till sju celler, och har en maximal effekt på 500 W per utgång.

Laddaren levereras med dubbla uppsättningar anslutningssladdar samt HP och XH balanseringskontakter för två till sju (S) celler. Däremot fick jag alltså köpa till extra TP/FP kontakter för Hackerackarna. Snälla fabrikanter – standardisera mera, och välj de större typerna av balanseringskontakter!

Efter ett tags användning kommer man in i laddarens upplägg men till dess är instruktionerna guld värda, även om jag har en del kvarstående frågor. När denna artikel skrivs har jag dock lyckats att såväl ladda som underhållsladda mina ackar ett



En såkallad DigiSwitch strömställare från tyska PowerBox Systems är en populär lösning i F3A-kretsar, men passar även i de flesta andra sammanhang, för att leverera konstant ström till mottagare och servon.



YGE 90HV är lite av standard i F3A-sammanhang.



Hackers batterier Topfuel 5000 är inte billiga men å andra sidan har förmodligen dyra batterier längre livslängd än billiga.



flertal gånger utan att vare sig laddaren eller huset har brunnit upp (peppar, peppar, ta i träskallen). Eftersom lilla jag (petit moi, för våra franska läsare) klarat av detta måste den därför vara lättanvänd!

### Nätaggregat av "hästtyp"

Nätaggregatet behöver vara av modell "hästkraftigt" för att klara av att leverera nog med kräm till en krävande laddare. I mitt fall inköptes ett HOP WO 1200R på 40A som ger 13,8 Volt konstant ström. Aggregatet kostar strax under tusenlappen, vilket är hyfsat bra pris för ett sådant aggregat, även om man faktiskt kan komma undan några hundralappar billigare genom att välja andra varianter men det är ändå småsummor i dessa sammanhang.

Även fysiskt är detta ett saftigt aggregat – måtten är 26x19x10 centimeter och vikt 2 kilo.

### Fördelar och nackdelar med el

Fördelarna med el är uppenbara – inget oljesöl, modeller som inte ruttnar upp av inträngande olja eller som vibrerar sönder av förbränningsmotorernas skakande. Lite mindre service och så vidare är andra av el-flygets plusposter.

Nackdelar är att man måste köpa all "soppa" på en gång och ackpaket som kostar fläsk. Dessutom håller "soppan" nog högst ett par säsonger.

Skall man ladda med 1C tar det i runda slängar 1 timma. Vilket innebär att man måste ha tre uppsättningar ackar för kontinuerlig flygning (under förutsättning att

du kan ladda på fältet, annars måste du ha fler, eller alternativt göra färre starter). Laddar du 2C halveras tiden och du klarar dig med två uppsättningar, om du accepterar lite spiltid eller bara är lite social med klubbkompisarna.

– På fältet kan man ladda med 2C och utan balansering för att spara tid men hemma kör jag bara 1C samt med balansering. En del laddar ju uppemot 4C men detta fungerar enbart om man har laddare och nätaggregat som klarar av så mycket. Fast bäst mår nog ackarna av 1C, påpekar Johan.

Ett annat sätt att ladda på fält utan ström är exempelvis att köpa ett 12 Volts fritidsbatteri (viktigt eftersom dessa klarar djupurladdning bättre än bildito) på så många Ampere man orkar bära och släpa med sig varje gång.

### Strömbrytare

En 2,4 radio vill ha jämn strömmatning eftersom en strömdipp i samband med hög belastning kan få mottagaren att stänga av sig en kort stund, en stund som kan leda till katastrof. En så kallad DigiSwitch strömställare från tyska PowerBox Systems är en populär lösning, inte minst i F3A-kretsar men passar även i de flesta andra sammanhang. Den matas av ett tvåcells lipobatteri alternativt en femcells nickelkadmium eller NiMH-acke och ger en konstant spänning på 5,5 V. En ytterligare fördel är att den även indikerar batteriets laddningsstatus.

Jag mätte upp runt 70 mA förbrukning per flygning, vilket nästan är hälften mot om man flyger tvåtakt och gott och väl

under en tredjedel mot 4-takt. Förbränningsmotorernas vibrationer gör nämligen att moderna digitala servon drar mycket ström.

### Flygupplevelsen

I skrivande stund har 16 flygningar företagits och min spontana reaktion är enbart positiva. Draget är bättre än den OS 140, matad med 15 procent nit, jag kört ett par säsonger. Flygbullret klart lågt, även om jag valde att montera motorn stumt mot brandskottet.

Med den standardinställning som jag använde ger motorn väldigt lite drag under 50-60 procent utslag på gasspaken och i början höll jag på att ställa i backen vid en landning på grund av detta. Trottelkurvan fick därför ställas om i sändaren för att ge en mer förbränningsmotorliknande känsla. I min Futaba T14 valde jag Exp 2 kurvan och matade in 40 procent, vilket känns ganska bra.

### Sammanfattning av att vara på topp

Att elektrifiera ett F3A-plan med senaste (och i viss mån dyraste) teknik är inte helt billigt, grovt sett ryker en hel månadslön. Men som mina kompisar i AKMG alltid brukar säga:

"Det kostar att ligga på topp".

(Obs – Alla angivna priser gällde i skrivande stund och kan därför ha ändrat sig lite.)

Conny Åquist





# Framgångar för hemma-klubben i Scala Väst

**F**ör 24 året kallade modellflygklubben AKMG till tävling med skalaplan och i sitt hälsningsanförande påpekade tävlingsledaren Anders "Albatros" Näslund att så många deltagare har Scala Väst inte haft på länge. I sin presentation av samtliga modellplanspiloter påpekade han att den mest långväga tävlingsdeltagaren var Hilding Hermansson, som kom ända från Umeå.

– Men det är väl ingen lång resa för en norrlänning? frågade Anders retoriskt och alla skrattade.

### Torslanda och Hönö i topp

Tävlingen hölls som vanligt i tre olika klasser, förenklat uttryckt: Museiskala, kallad F4C, mitemellanklassen, F4H, och nybörjarklassen som benämns Klubbkala. Favoriten i den första klassen, Stefan Olsson från Uddevalla, hade redan på kvällen innan problem med den tvåcylindriga fyrtaktsmotorn vilket tvingade honom att nödlanda så Stefan kunde därför inte delta i tävlingen.

– Motorn går på bara en av de två cylindrarna, trots att jag har bytt glödstift och

rengjort förgasarna, förklarar Stefan.

I stället fick AKMG-klubbens egna modellpiloter nu chansen att visa vad de kan. Anders Andersson från Torslanda flög sitt stridsplan P47 till en hedersam andraplats i F4C och den tidigare silvermedaljören från EM, Michael Strand från Hönö, vann sin klass, F4H, med en modell av ett amerikanskt konstflygplan.

– Jag fick till tre bra flygningar och det räckte till att vinna, avslutar en nöjd Michael Strand.

Conny Åquist



Michael Strand från Hönö vann sin klass, F4H, med en modell av det amerikanska konstflygplanet Raven.



Tävlingsledaren Anders Näslund hälsar alla välkomna och påpekar att så många deltagare har vi inte haft på länge.



Några av deltagarnas plan stod uppställda innan start.





## I huvudet på en tidtagare

När jag så på Söndagen några dagar innan självaste VM-et skulle börja visste jag inte riktigt hur jag skulle ställa mig till saker och ting. Den öppna tävlingen Nordic Trophy var i full gång. Gick omkring och tittade lite på fältet, lyssnade på piloter insöp atmosfären. Jag visste inte riktigt vad jag gett mig in på efter att ha läst uppropet om funktionärer till VM. I princip stod det att man redan skulle vara världsmästare i tidtagning. Men jag läste igenom lite regler och gick igenom de olika tävlingsmomenten. För så svårt kunde det väl inte vara.

Det dök några dagar senare upp bekanta ansikten ifrån Pylon och Aircombat de övriga var för mig (innan tävlingen) obekanta. Det stog klart att vi skulle vara 9 officiella tidtagare (OT) och att det vi gett oss in på skulle bli jobbigt men inte alls svårt, handlade om att hålla tungan rätt i mun och tidtagaruren i högsta hugg. Vi samlade oss en sen eftermiddag och fick av Anders en rejäl genomgång av samtliga moment som skulle flygas (Task), nu började i alla fall jag känna mig sugen på att komma igång. Flera av de samlade tidtagarna kände nog precis tvärtom då ingen av oss hade någon egentlig erfarenhet av F3K. Nåväl, hur svårt kan det vara...

### Mycket fixande

Innan tävlingen skulle börja varje morgon var det ett fixande med att få ut högtalare kablar och inte minst tidsutrustningen. Allt skulle sättas upp före och ner efter tävlingen, varje dag. Så blev det så tävlingsdag och solen gassade och värmen var på topp redan då vi började vid halv 8. Då jag själv är ganska känslig för sol hade jag bunkrat med färsk solskyddsfaktor 30, vilket jag trodde skulle räcka.

Innan första Tasket gick igång samlades vi och gick igenom vad piloterna skulle göra och vad som krävdes av oss. "Sista flygningen"

var det första Tasket, enkelt. Piloten meddelar när han (eller hon) är nöjd med sin senast flygna tid inom tidfönstret. Någon klocka tvekade här och där men annars gick det utan missöden.

Vi tog alla tillfällen i akt att inmundiga kaffe, vatten, frukt och godis som ordförande Ingela fixat åt oss. En sann combatflygare, segelflygare, friflygare eller pylonsvängare behövde alla samma sak vid 11 på förmiddagen, Kaffe! Jag själv hade problem att få solbrännan till ett minimum trots att jag försökte få på ett lager solkräm extra i timmen. I 26-27-28 grader och strålende sol och lätt bris, då känns det som solen bränner bäst. Min egen brännas utbredning motverkades när Kevin från Nya Zeeland erbjöd solskyddsfaktor 100, för att "...you got to take care of that sun burn" på bred Kiwi-Engelska.

### Klockade tider

I timme efter timme promenerade vi fram och tillbaka över flygfältet klockade tider och pratade med piloter och medhjälpare om våra tider och om att skriva på Scorekortet på ett korrekt sätt. Tyskarna hade tagit med sig ett tidtagarsystem som gick i ett under dagarna och var i princip det enda som med sina tidsangivelser, kvitter och bröl det enda som lät under dagarna. Riktigt skönt kan jag tycka som combatflygare, där allt låter.

Eftersom allt var nytt för oss och även grenen som sig i VM-sammanhang hade vi några tomtar från FAI som hängde över oss och tyckte och tänkte om allt och inget detta och teamleader-mötena på kvällarna gjorde att vi fick göra om en del på tävlingsområdet och även hur scorekortet skulle fyllas i. Sällan kom vi i säng före midnatt. Men detta gjorde att vi fick en god sammanhållning bland tidtagarna och resterande tävlingsorganisation.

Task flöt på, timmar rasade iväg

och dagar flöt förbi i en strid ström av tider, vatten och gratismat från golfrestaurangen som hade catering i en hangar under flygdagarna. Hyfsad mat faktiskt och bara en gång var det på tok för lite mat att tävlingen blev lidande. Men man uppskattar en längre paus här och där. Det gjorde dock inte alla Teamleaders som ifrågasatte om vi tidtagare var där för deras skull eller om de tävlande var där för våran. Lustig tanke, men då vi endast var 9 så fanns det tyvärr inget val.

Så småningom så tog grundomgångarna slut, 140 heat hade genomförts på tre dagar motsvarar ungefär 10 timmar i solen per dag. Galet! Men vi fortsatte hålla humöret uppe så det kändes verkligen bra. När man sedan får uppriktigt tacksamma ord från de tävlande så värmdes det faktiskt lite i hjärtat.

### Dags för finaler

Efter att ha haft en ledig fredag så var det dags för finalerna. Nu när det blivit rutin att klocka de olika tasken började det lida mot sitt slut, vi lånade in piloter från Tjeckien och Danmark för att svenskarna i Fly-Off inte skulle få svenska domare. Juniorer och Seniorer flög sina Fly-Offs och sedan packade vi ner utrustningen för sista gången. Det var förutom prisutdelningen helt enkelt över. Under prisutdelningen fick vi en helt egen applåd mitt i ett tal. Det kändes i hjärtat även det.

Summa summarum kan man säga att vi tidtagare, sekretariat, dataansvarig, line chef, sorterare av nummerlappar och startkort, ordföranden och vice ordföranden. Tillsammans är vi starka!

Vid tangentbordet:

Tomas Feldt

Aces Sweden

...och numera också Official Timekeeper i F3K



# Arboga



*Guldmedaljören Joe Wurts från Nya Zeeland.*

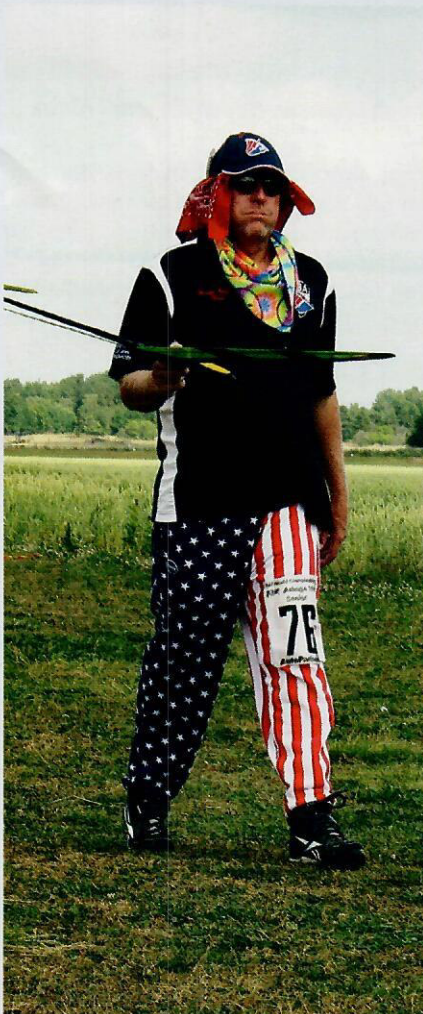


*Sören och Jonas är 2/3 av seniorteamet.*





Team Sweden jun.



George Morris, silvermedaljör från USA.



Stefan Bredbäck en av juniorerna tillsammans med sin helper Andreas Karlsson.



# 4:e internationella jet-meetinget i Karlskoga



Många flygplan väntar på start. Närmast Su 27 med 2 st kompressor för luft till landställ och bromsar. Speakern mitt i röran.

Lansen, Draken, Viggen och Gripen. Flygplan byggda av SAAB men också namnen på de fina övernattningsstugorna med fyra bäddar i varje vid Karlskoga Modellflygklubb. Jag bodde förstås i Draken under Jet-meetinget 7-10 juli. Det är en fantastisk anläggning som Karlskoga-grabbarna har skapat i Åbytorp någon km norr om fullskalaflygfältet. Gäststugor, stuga med kök, toaletter

och dusch, samlingsrum med faciliteter och hangar med flygledartorn. 150 m asfaltsbana och lincirkel med nät runt om. Husvagns-parkering med el och jag har säkert missat något. Ca 150 medlemmar och omfattande ungdomsverksamhet. Inte konstigt att det utsetts till Sveriges Nationalarena för modellflyg.

För 4:e året i rad ordnade klubben ett jet-meeting i 4 dagar genom att hyra Karls-

koga flygplats. I klubben finns det bara en kille som flyger turbin men under hans ledning ställde andra medlemmar upp och bidrog till en mycket lyckad tillställning. Jag fick känslan av en härlig klubbstämning och goa välkomnande värmlänningar. Genomtänkt säkerhet med bla. brandbil i form av en fyrhjuling motorcykel med släp och släckare med både pulver och vatten. Alla deltagare fick skriftlig information om säkerhetsregler och fick skriva på att man tagit del och förstått. Servering med korv, glass och mackor m.m. i gamla avgångshallen. Samordning skedde elegant med den begränsade fullskalatrafik som fanns vid fältet.

## 26 piloter

Det var 26 piloter som fyllde en hel hangar med sina modeller. Många hade flera modeller med sig och oljeshejkerna från Norge kom med stora släpvagnar med fantastiska modeller. Jag hade sett att även EDF (elektriska jetkärnor) var välkomna så jag bestämde mej för att köra dom 36 milen från Halmstad till Karlskoga och stannade från torsdag eftermiddag till söndag lunch. Jag var den enda katten bland hermelinerna. (Det fanns en EDF-kärna till en foamie F15 men den flög bara



Lasse Palms BVM Ultrabandit



en gång). Till min stora glädje blev jag väl mottagen och accepterad av fotogenkilarna och fick fina komplimanger för mina flygningar med Twister, J34 och J28. Tyvärr hade jag tidigare i veckan brutit nosstället på min MBS J35 Draken. Det hade varit kul att flyga den på den långa och breda banan, men det var roligt att kunna visa upp att man kan ha kul med Twistern från Multiplex. Den kostade under 1000 kr hos Autopartner som hade försäljning på mötet, samtidigt som det fanns fantastiska skala-modeller för över 100000 kr (norska!!!). Hobbyborgen var där också med ett stort tält med massor med prylar.

## Perfekt väder på lördagen

Det var några regnskurar men vi kunde flyga 90 % av tiden. Lördagen var helt perfekt med sol och vind i banan. Det kom mycket folk och tittade eftersom tv hade sänt ett reportage i Tvärsnytt kvällen innan. Jag hade blivit tillfrågad om jag kunde vara speaker. Med mikrofon utan sladd kunde jag gå omkring och intervjua piloter och svara på frågor från publiken. Jag hade glömt kameran hemma men det finns en del bilder under forum och jag hoppas att det kommer film också. Bilderna i artikeln här har jag välvilligt fått av två av klubbens medlemmar.

Säkerheten var hög och haverierna begränsade sej till två, varav en avakning vid landning med hög fart varvid en vinge olyckligtvis slets av. Sista dagen var det en



*F100:an behöver lite service.*

kinabygd L39 som bröt vingen och gick i med hög fart. Vingröret och vingbalken överlappade inte varandra utan det var en elegant brottanvisning. Kinaskit uttryckte sej piloten och jag hoppas att motorn var reparabel.

## King of the meet

Det var enormt hög finish och standard på kärrorna och jag skall bara nämna dom som jag satte på prispallen och tyvärr blir det mycket norskt. The King of the meet var Trond Hammerstads F100 Super Sabre i skala 1:5. Byggsats från Airword som tagit 400 timmars arbete. 23 kg vikt och 30 kg drag i turbinen, en BF 300. En

juvel som han flög fantastiskt fint och skala-riktigt. Hade lysdioder baktill för att simulera EBK. Han hade 24 små pyrotekniska laddningar ombord som han kunde avfira en och en eller 3 i serie. Såg ut precis som när man fäller ir-facklor som motmedel.

Min andraplats går också till Trond med en BAE Hawk i skala 1:4 också från Airworld och som tagit 500 timmar att bygga. 23 kg utan bränsle, 19 kg thrust (Behotec 180GE) och ett helt fantastiskt röksystem. Även Hawken hade ir-facklor.

På tredje plats kommer en svensk, Max Ahlman från Sigtuna och som flög en Sky-master F4 Phantom med en Jetcat turbin med 20kg dragkraft. Han hade pneumatiska skivbromsar. Målad i US Navy:s fär-







**Me 262 Schwalbe spännvidd 2.6 m**

**Min J28 från Jet Arrows med Midifan 90 mm, Megamotor och 6S**

ger och tillhörande hangarfartyget USS Roosefeltd. Maffigt stor och Max hade använt skokräm för att få den att se ut som jetkärnor gör när dom varit i tjänst ett tag. Det finns piloter, men dom närmast gud heter navy-aviators. Dom minns alla sina hangarfartygslandningar!!! Många med skräck. Max presenterade sin F4 mästertigt i luften.

Jag måste nämna Stein Glomnes från Norge också. Han flög den franska Rafale Från Extreme Jets på 12 kg vikt och 13,5 kg thrust från en Simjet 3000. Det var tur att det inte var någon med från Brasiliens regering och såg flygningarna, för då hade dom valt att köpa Rafale i stället för JAS 39. Han flög otrolig gränsvärdesflygning. Det kan man lätt göra med ett datorstyrt flygplan som fullskala-förebilden, men Steins kårar har ingen stallprotection. Jag var mycket imponerad och tänkte tillbaka på min utbildning till jaktpilot med J34.

Under jaktstridsskedet flög man i buftering mest hela tiden. Jag hade en ruva på näsan av syrgasmasken som ville mot jorden mest hela tiden.

## Fantastisk Me 262

Ni andra som inte nämns flög fint och hade fina modeller men jag har förkärlek till kärnor som har en militär förebild. Christen Gjelseth från Norge flög sin fantastiska Me 262. Det är en byggsats från Grumania med 2 st Jet Cat P80. En fantastisk Su 27 Flanker som också hade norsk pilot. Amirs omålade enorma Futura såg nästan ut som en kanot. Den flögs för första gången efter sista installationsarbetet i hangaren. Såg inte ut att vara några premiärnerver hos Amir. Motorn är en svensk Hawk och röksystemet var fyllt till första flygningen. Motorn är mycket bränslesnål genom fin svensk teknik som bl. innebär något högre varvtal än konkurrenterna i motsvarande storlek. Thomas från HAB sade att Futuran är den bäst flygande kär-

ran eftersom den inte är en skalamodell utan bara är konstruerad för att flyga bra. Fanns i två STORA storlekar. Lasse Palm flög sin BVM Ultrabandit i spikraka rollar och kniveggas och toppade upp mot 400 km/h. En egenkonstruerad J32B Lanser flög en flygning med metanol-OS91 och fläkt. Vacker modell men man märker skillnaden mot de turbindrivna kärnorna. Karlskogas egen Börje Luthman hade en fin JAS 39 Gripen men hade lite problem med canardens inställning. Per Adamsson från Motala flög sin JAS flera gånger och den ser lækker ut i luften. Den var av samma märke som Börjes, dvs Jet Legend skala 1:7 med Jet Cat 80. Det fanns flera F16 som aldrig flög. Jag har känslan att både JAS och F16 är lite svåra som rc-modeller med sina smala landställ vid landning, speciellt i sidvind. En enkel turbinmodell, Fox Cub, hade fasta ställ och flög

alldeles utmärkt. Det övriga internationella deltagandet bestod av två tyskar som var här för fjärde gången. En av deras modeller hade en hembyggd jetmotor.

## Kerostart

Det fanns två turbindrivna helikoptrar. Lasse Palm hade en variant utan stjärtrotor men istället ett vridbart jetmunstycke för att hålla reda på svansen. En schweizisk specialvariant av Aloutte II var som ett konstverk. Dessa två helikoptrar hoverade lite försiktigt. Det slog mej också att många av dom här killarna gjorde flygning efter flygning med sina dyrgripas ungefär som normalflygaren gör med en trainer. Med andra ord har dom bra koll på sina prylar och är duktiga vid spakarna. Dom flesta hade en gasolflaska för att få upp temperaturen vid motorstart men jag





fick lära mej att det finns motorer med Kerostart. Det är ett glödstift som blir besprutat med flygfotogen och en micro-computer sköter att det inte blir för mycket eller för lite och att temperaturen byggs upp så att motorn kan starta. Man trycker alltså bara på en knapp eller spak på sändaren så startar motorn automatiskt. Enklare kan det inte bli. Jag går själv i lite fotogentankar och drömmer om en J34:a eller J35:a med röksystem.

Jag träffade många trevliga besökare att prata med, både piloter och publik. Einar Jonsson som har konstruerat och flugit Draken och Viggen i glasfiber pratade jag en del med. Hans fläktdrivna Draken betedde sej märkligt nog inte likadant som den turbindrivna. Den senare vill pitcha upp vid belastning/landning. Det finns ett antal filmer på Youtube som visar detta beteende med mindre Drakar av olika fabrikat. Vi pratade om tyngdpunkten och Einar hade den 4 cm framför vingknäcken. Mina MBS-drakar skall ha tp i knäcken. Jag träffade en annan J35-flygare (vad hette Du?) som flugit mycket med samma typ av Drake som Einar och aldrig haft några problem. Jag får prova att flytta fram tp på mina Drakar trots Magnus varningar. Ett par Karlskogagrabbar köpte Habo-Draken av HAB, den gula i fregolit och dom terrade mej så att jag kunde inte låta bli att köpa den sista. Enl. den manualen skall tp ligga bakom vingknäcken!!! Har nu målat den i camo och den flyger fantastiskt med den tyngdpunkten. Undrar vem som har rätt. Draken hade ju inga computers så det borde stämma med modellerna. Jag skall försöka få reda på vad den riktiga hade tyngdpunkten och sedan blir det test av balsadrakarna.

## Behöver inte kosta skjortan

För oss som inte redan är frälsta fotogen-flygare kan jag trösta med att en kärra med turbin inte behöver kosta som dom dyraste värstingarna här. Tomas Leijon hade med sej sin Super Reaper byggd i trä och foamvinge med fasta ställ efter Mick Reeves byggsats. Tomas lät en kille provflyga med dubbelkommando. En byggsats kostar 2500 kr och vill man ha infällbara landställ kostar det 1500 kr till. Med turbin, servon mm borde man kunna hålla sej under 20000 kr. Läger man några lappar till så kan man få en turbindriven Boomerang Nano som är lite lik Vampire. Sedan finns det ju begagnat också men där får man kanske få råd av någon expert angående turbinens hälsa.

Om kvällarna var det grillning och ljugarbänk. Kan det bli bättre än så här?

Jo nästa år kommer Trond med en stor Hawker Hunter. Den vill jag se.

Tack Börje Luthman, Sture Kinell och hela Er stab för ett supermeeting.

Med vänlig hälsning Uno Andersson



*Fox Cub enkel trainer med fasta ställ. Flyger bra från gräs.*



*Tomas (HAB) L39 som bröt vingen.*



*Tronds fina BAE Hawk.*



*Steins Rafale med Simjet 3000 flög tufft.*



## Midnight Sun Fly-In i Luleå



Deltagarna i uthållighetstävlingen 6-timmars.

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

Evenemanget började fredag 1 juli men många hade kommit i förväg. Parkeringen rymmer ett 40-tal husvagnar med tält och det gäller att vara ute i god tid för att få välja den bästa uppställningsplatsen, 10 meter till kiosk, WC, varmvatten dusch och till depå! Några överbeläggnings-platser fick

också tas i bruk för att alla skulle få plats.

Cirka 60-70 piloter har besökt årets Fly-In. Piloterna har kommit förutom från Sverige (t.ex Sundbyberg, Hässelby, Härnösand, Umeå, Lycksele, Gällivare, Skellefteå, Oskarshamn, Borås, Trelleborg och Vänersborg) även från exempelvis Norge (Mo i Rana, Fauske, Stenland, Tverlandet, Narvik, Silsand och Harstad). Långväga modellflygsintresserade besökare har exempelvis kommit från "nästan" hela världen, i alla fall från Jakobstad i Finland, Kalifornien i USA och Pretoria i Sydafrika.

### Briefing

Alla gäster hälsades välkomna vid en briefing i början av Fly-In där bland annat togs upp praktiska saker som hade med camping att göra men huvuddelen bestod av genomgång av säkerhetsbestämmelser. MFK Jupiter har sedan tidigare tagit fram lokala flygsäkerhetsregler och där regleras t.ex. No-Fly Zone, depå, pilotplatser, frekvensklämmor, brandsläckare och motorkörningsplatser. MFK Jupiter har en mycket stor och avancerad bygglokal inne i stan och erbjöd deltagarna att om de hade behov av den för underhåll eller



Avkoppling och vila mellan flygpassen i det vackra vädret.



reparationer så fick de gärna utnyttja den. Flygsäkerheten var dock mycket hög och inga större reparationer behövdes göras.

## Flygning dygnet runt

Flygning är tillåten dygnet runt vilket även framgår av namnet på meetinget, Midnight Sun Fly-In. Visserligen är det inte formellt midnattssol i Luleå eftersom polcirkeln går ett antal mil norr om Luleå men det är fortfarande så ljusst att det går att flyga dygnet runt. Många piloter är lyriska när de flyger mitt i natten i den uppåtgående solen. Alla som flyger över midnatt (kl. 23.45–00.45) får ett särskilt diplom från klubben för genomförd midnattsflygning.

Trenden från tidigare år verkar fortsätta att små och medelstora flygplan görs eldrivna medan förbränningsmotordrivna flygplan blir allt större och större och drivs av bensinmotorer. Dessa stora flygplan har dubbla mottagare och många digitala servon med hög dragkraft. Frekvensbandet 2,4 GHz fortsätter att bli vanligare och vanligare och i år använde knappt någon 35 MHz utan i stort sett alla använde 2,4 GHz.

Under söndagen genomfördes en tre timmar lång flyguppvisning. På grund av kraftig vind så flög endast erfarna piloter

välbeprövade kärror som inte var så vindkänsliga. Inga incidenter inträffade.

Sjöflyg är alltid spännande här sin egen speciella charm. Här behövs ingen brandsläckare som vid turbinmotorer och bensinmotorer, snarare tvärt om, en båt underlättar. MFK Jupiter har en egen modellflygsjö. Förr eller senare så stannar en motor vid landning och då är det inte bara att gå ut och hämta kärran, en båt känns bra att ha. Det finns ett modellflygsjödjur i form av en stor gädda och den brukar skrämma sjöflygarna. I år syntes den inte till men det kändes i alla fall tryggt att sitta mitt i båten.

Årets väder var i stort mycket lämpligt för modellflyg. Bortsett från inledningen med lätt regn och kyla så kom en lång och torr värmeperiod som gjorde att det flögs mest på kvällar och nätter. Vinden kunde förstås alltid vara lite svagare. Norrbottens flygflottill F 21 har ett bra förbandsmuseum och många modellflygare passade på att besöka museet.

## Uthållighetstävling

En nyhet i år var en 6-timmars "uthållighetstävling". Den gick ut på att ett lag om 2-3 piloter skulle hålla sitt lags kärra i luften så lång tid som möjligt under 6 timmar.

Reglerna var enkla och i stort:

- Max 4 meter spännvidd
- El eller metanoldrift
- Max 3 piloter per lag
- Max ett plan per lag
- En motor monterad på flygplanet
- Motorn skall gå hela tiden då kärran är i luften

Åtta lag deltog och flygplanen varierade från små elmodeller till stora segelflygplan med inbyggd elmotor. Det visade sig svårt att hålla de stora modellerna i luften lika effektivt som de små. Det vinnande laget kallade sig för 3 D, dock inte på grund av flygstilen utan att alla i laget hette Daniels-son. Laget bestod av team leader Robin, team supplier Hans och team coach Håkan. Modellen som användes var en eldriven Lajban som hade en flygtid på cirka 40-45 minuter. Teamet lyckades hålla den Lajban i luften i 6 timmar så när som på 10 minuter och 3 sekunder. Tävlings-tiden 6 timmar var lämplig och tillräcklig lång. "Tävlingsmomentet" är paradoxalt nog lämpligt under ett meeting eftersom det skapar samarbete och vi-känsla. Deltagarna lär känna varandra bättre och på ett bra sätt.

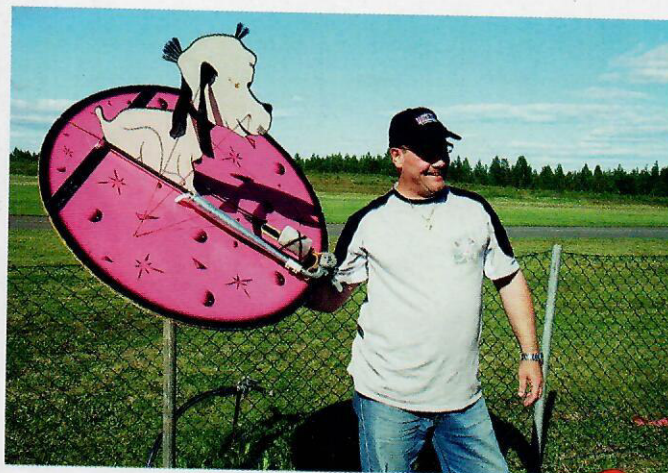
Många besökare var förvånade över att deltagandet i meetinget fortfarande är helt



3 D flygning på nära håll.



Njuter och kopplar av i värmen.



En otrolig uppvisning av hur "snobben" kan flyga.



# Midnight Sun

kostnadsfritt. Parkering av husvagnar och uppsättning av tält får ske så länge det finns plats. Klubben tillhandahåller utan kostnad varmvattendusch, WC samt el för laddning. Klubben arrangerar också ett gemensamt party sista kvällen och grillar till alla. I år var det cirka 70 deltagare som serverades grillat. Varm mat till så många samtidigt är en utmaning. Den som så önskar får lämna ett frivilligt bidrag till grillaftonen och ett frivilligt fältbidrag men det finns inget kommersiellt intresse i anordnandet av Midnight Sun Fly-In. Det som prioriteras är att modellflygare ska få möjlighet att mötas, utbyta erfarenheter och inspireras av varandra under gynnsamma modellflygförhållanden. Många gäster återkommer för det goda kamratskapet och de goda flygförhållandena. Det var en mycket gemytlig stämning bland alla deltagare. MFK Jupiter tackar alla årets besökare och önskar gamla och nya besökare åter nästa sommar. En del besökare har redan hört av sig och sagt att de återkommer igen nästa år. Vi inom MFK Jupiter kommer att fortsätta att göra allt för att du och din familj ska trivas hos oss på Midnight Sun Fly-In i Luleå i norra Sverige.

Det finns cirka 300 bilder från Midnight Sun Fly-In 2011 i MFK Jupiters fotoalbum. Följ gärna länken nedan och se fler bilder.

<http://mfkjupiter.se/gallery3/index.php/Midnight-Sun-FlyIn-2011>

Det finns även filmklipp. Använd länken nedan: [http://mfkjupiter.se/msfi/msfi2011/midnight\\_sun\\_flyin\\_2011\\_filmer.htm](http://mfkjupiter.se/msfi/msfi2011/midnight_sun_flyin_2011_filmer.htm)

Håkan Holmvall  
Sekreterare MFK Jupiter



**Segrande laget i uthållighetstävlingen 6-timmars.**



**Med hänsyn till värmen så var pilotrutan kanske mer besökt på kvällar och nätter.**



## Pylon-tävling i perfekt väder!



Dags för SQ-final. Från vänster vinnare Roger Eriksson från Säter med Linus som meck, dagens trea Emil Broberg med farsan Gunnar som hjälpredda och till höger Jocke Arnesson som slutade tvåa med hjälp av Simon Nyholm.

Lördagen före midsommar, den 18:e/6, arrangerade Pålshoda MFK en pylontävling och lyckades på något vis välja en dag med absolut perfekt väder trots den i övrigt osäkra period av regn och blåst som präglat en stor del av våren och försommaren. Jag vet inte om det bara är ren tur eller om dom har kontakter med högre makter som kan påverka vädret åt dom?

Pålshodaklubben utanför Örebro har ett väldigt fint fält för ändamålet och har gått från klarhet till klarhet som arrangör av bl.a. pylontävlingar. Pylonintresset har medfört att flera av deras egna medlemmar har börjat att tävla, och det skulle under dagen visa sej att dom har blivit riktigt duktiga på det. Att dom, trots eget tävlande, lyckas med bedriften att skaka fram funktionärer till alla poster tyder

också på en bra stämning och fin lojalitet i klubben.

Under lunchuppehållet visade några F3K-killar från Örebro upp sej inför deras hemma-VM. När Ni läser det här så har den stora tävlingen i Arboga genomförts. Hoppas att allt gick bra!

Klasserna som skulle flygas den här dagen var standardklassen Q500 och den vassare SQ500. Bägge klasserna är fruk-



Jocke Arnesson bevakar klockan. Simon håller i.



Roger Eriksson, dagens SQ-segrare med Linus som caller.





**Finalen i Q500. Segrare Johan Sund med sonen Viktor som caller (i mitten). Till höger tvåan Janne Karlsson med Jonas Hagberg som caller och till vänster dagens Q500-trea Johan Egelstig med sin caller Jocke Arnesson.**

tansvärt roliga att flyga och heaten i bägge klasserna är ofta väldigt jämna. Vad som skiljer mellan Q-klasserna har förklarats i ett tidigare MFN-nummer i år men kortfattat så är det motorerna som är den stora skillnaden. Motorerna i Q500 ska vara i standardutförande och finnas med på den lista med godkända motorer som motorgruppen uppdaterar. Dom vanligaste motorerna för närvarande är TT, PH,

Webra o.s.v. Alltså inga konstigheter alls.

SQ-motorerna är vassare. Precis som i den andra klassen ska det vara sidblås och frontdrag och här gäller just nu Profi, Jet och Nelson. Dom här motorerna varvar runt 20 000 på backen men är väldigt problem och underhållsfria, det är oftast bara att tanka om och flyga igen efter en repa. Därför håller SQ-klassen på att bli väldigt populär för dom som vill flyga fort och klas-

sen är ett bra alternativ till F3D som kräver betydligt mer meckande. Att SQ500 (som heter Q500 i övriga Europa) i år har FAI-klassats kommer förmodligen också att ge pylon en knuff i rätt riktning.

Q500 finalen flögs av Johan Egelstig, Janne Karlsson och arrangörsklubbens egen Johan Sundh. Efter en tigt inledning såg Egelstig ut att ta hem segern men ett missöde i stridens hetta gjorde att



**Domare Urban styr upp och hade järnkoll hela dagen.**

**Kennth, Jonas och Börje klara för race.**



han besökte moder jord lite för tidigt och slutade trea. Vann gjorde istället en överlycklig Johan Sundh efter en absolut felfri tävling på hemmabanen. Janne kom i mål strax efter på en andra plats.

SuperQ-finalen blev inte mindre spännande. Till den hade tävlingsledare Gunnar "Shejken" Brobergs son Emil, (nyligen fyllda 13), tagit sej med full poängpott efter grundomgången och var därmed direktkvalificerad till finalen. Det här var Emils

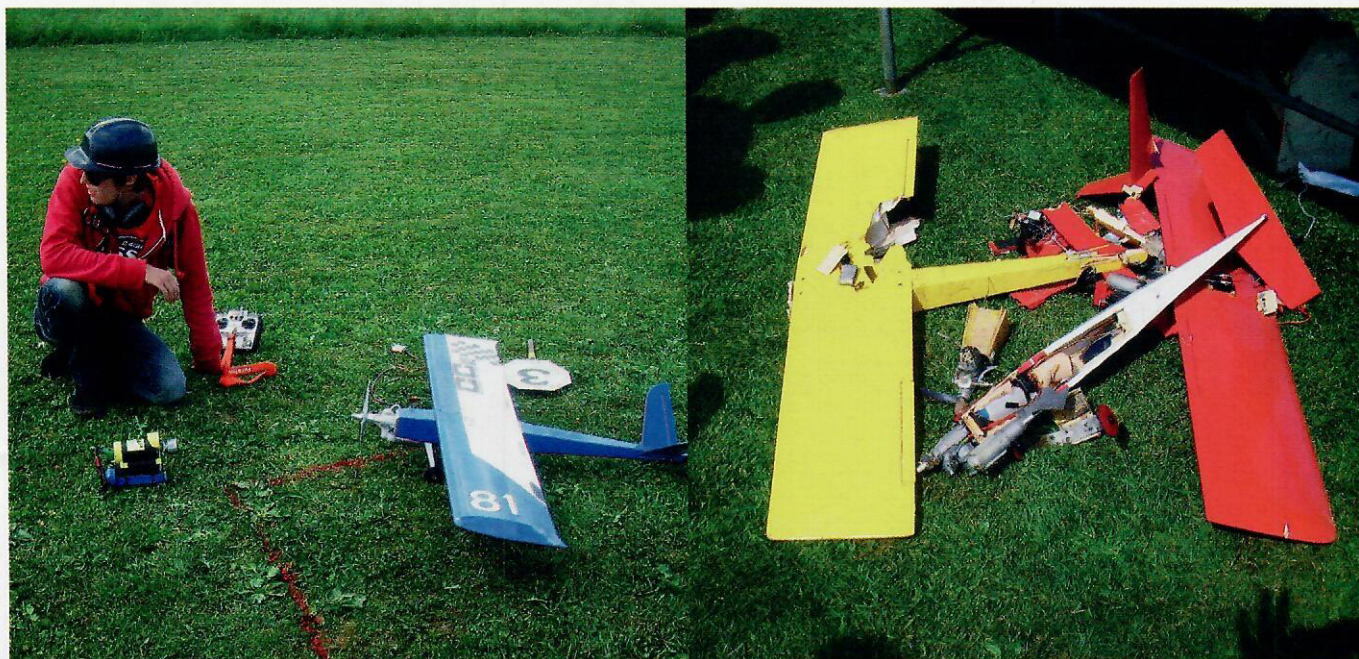
andra tävling över huvud taget, och den första i SQ. Han skulle möta två betydligt mer erfarna pylonrövar i Jocke "Räkan" Arnesson från Ludvika och Roger Eriksson från Säter. Det slutade till sist med seger för Roger som hade flugit bra hela dagen och trots ihärdiga försök från Jocke lyckades hålla undan ända in över målsnöret. Men Emils finalplats var i sig stort och från honom får vi säkert se mera av framöver.

Det tycks vara lite av ett generations-

skifte på gång i Q-klasserna. Sammanlagt var det 25 startande den här dagen och många av dom är nya, från i år eller förra året. Väldigt skojigt, och viktigt för svensk pylon's framtid.

Nu tänkte jag låta bilderna tala för sig själva, dom säger oftast mer än tusen ord. Go Fast - Turn Left!!

*Text och bilder,  
Thomas Nyholm, Ludvika RFK.*



*Simon undrar var hans meck har tagit vägen.*

*Det gick dessvärre åt några maskiner ju hetare och tightare heaten blev.*



*Vi möts i nästa heat...*



## Sisub Cup

# SISUB CUP i Enköpings UT-tävling 2 2011 i F3A



*Pristagarna i respektive klass, i mitten F3A, till höger Nordic och till vänster Sport.*

**D**en 18 juni arrangerade Enköpings MFK SISUB CUP på sitt fält 7 km norr om Enköping. Totalt 13 tävlande kom till start. 6 i F3A, 6 i Nordic och 2 i Sportklassen. Det var särskilt roligt att två tävlande från hemmaklubben ställde upp i sportklassen.

### F3A

Tävlingen i F3A var en mycket tät uppgörelse i toppen. I dagsläget har vi i Sverige fyra mycket duktiga F3A-piloter, Anders Johansson, David Lundström, Bernt Olsson och Tommy Stenlund. Dagsformen mellan dessa fyra avgör vem som kammar hem tävlingarna under säsongen. Nästa tävling är i Luleå den 13-14 augusti och jag misstänker att Tommy kommer att träna hårt för att ta hem segern på hemmaplan. Vid Enköpingsstävlingen var det Bernt (2980) som tog hem segern med ynka 3 poängs marginal före Anders (2977) och ytterligare bara 22 poäng före David (2958). Samtliga dessa tre piloter

hade tagit hem var sin omgång efter tre omgångar och tävlingen avgjordes inte förrän i omgång 4 där Bernt knep den sista 1000 poängaren. Att det är tätt i toppen är bra för utvecklingen och sporrar förhoppningsvis Piloterna att bli ännu bättre. Den 5-9 juli är det Nordiskt mästerskap i Finland. Sverige ställer upp med Bernt, David och Tommy i laget och Anders samt Roger Larson tävlar som öppna tävlande.

### Nordic

I Nordic vann Tomas Johansson. Skillnaden mellan Tomas och tvåan Ingmar Svensson var bara 7 poäng. Marginalen som Ingmar hade till Fredrik, som kom på en tredje plats, var hela en poäng. Roland Lind hade lite otur med sin YS-fyrtaktare som stannade i omgång 2 och vägrade starta i omgång 3. Efter ett snabbt... motorbyte var han i luften igen till omgång fyra. Trots två tusen poängare hamnade han på fjärde plats. Så tigt är det i top-

pen även i Nordic. Roland tävlade även i F3A vilket av flygning och poängen att döma är var han hör hemma. Både Ingmar och Tomas har för övrigt all anledning att fundera på att börja tävla med mig i F3A, tycker jag.

### Sport

I sport tävlade två, båda från arrangörsklubben Enköpings MFK. Både är duktiga spakryckare och jag ser fram emot att få se dem i Nordic till nästa år, eller varför inte redan till hästtävlingen i Linköping.

Enköpings MFK hade förberett tävlingen noga. De hade satt upp tält, att ha modeller i vid regn, satt upp avspärrningar och ordnat med lunch. Den goda organisationen gjorde det möjligt att fullfölja samtliga fyra omgångar på lördagen i alla klasser. Det var 13 personer anmälda varav en, Roland Lind, i två klasser. Det innebär 56 tävlingsstarter á ca 10 minuter på en dag. I praktiken innebär det en ackumulerad flyg-



# Sisub Cup

| Start Nr: | Startande F3A    | Norm1 | Norm2 | Norm3 | Norm4 | Resultat F3A | Placering |
|-----------|------------------|-------|-------|-------|-------|--------------|-----------|
| 3         | Bernt Olsson     | 980   | 975   | 1000  | 1000  | 2980         | 1         |
| 4         | Anders Johansson | 991   | 1000  | 926   | 986   | 2977         | 2         |
| 2         | David Lundström  | 1000  | 950   | 977   | 981   | 2958         | 3         |
| 1         | Tommy Stenlund   | 954   | 996   | 907   | 922   | 2871         | 4         |
| 6         | Roland Lind      | 882   | 840   | 0     | 855   | 2577         | 5         |
| 5         | Edvard Käll      | 747   | 726   | 737   | 667   | 2209         | 6         |

| Start Nr: | Startande Nordic | Norm1 | Norm2 | Norm3 | Norm4 | Resultat | Placering |
|-----------|------------------|-------|-------|-------|-------|----------|-----------|
| 6         | Tomas Johansson  | 920   | 1000  | 932   | 867   | 2851     | 1         |
| 3         | Ingmar Svensson  | 910   | 933   | 1000  | 856   | 2844     | 2         |
| 4         | Fredrik Lundberg | 800   | 957   | 980   | 906   | 2843     | 3         |
| 2         | Roland Lind      | 1000  | 716   | 0     | 1000  | 2716     | 4         |
| 1         | Joakim Sandström | 746   | 845   | 877   | 730   | 2468     | 5         |
| 5         | Anders Hellmer   | 546   | 580   | 0     | 0     | 1126     | 6         |

| Start Nr: | Startande Sport | Norm1 | Norm2 | Norm3 | Norm4 | Resultat | Placering |
|-----------|-----------------|-------|-------|-------|-------|----------|-----------|
| 1         | Mats Johansson  | 1000  | 1000  | 1000  | 1000  | 3000     | 1         |
| 2         | Stefan Ivarsson | 909   | 908   | 938   | 845   | 2755     | 2         |



Anders Johansson med sin vackert målade Wind S Pro



# Sisub Cup

tid / arbetstid på ca 9 timmar. Tävligen inleddes klockan 0900 och var inte avslutad förrän prisutdelningen kl. 2000 på kvällen. Orsaken till att tävlingen kördes igenom, ja nästan försrerades igenom, berodde på väderutsikterna för söndagen. Prognosen sa i princip ihållande regn och låg molnbas, d.v.s. inget bra modellflygväder. Prognosen visade sig stämma mer än väl och tävlingsledningens val att genomföra fyra omgångar på lördagen var enligt mitt tycke rimligt. Ur taktisk synvinkel förlorade en tävlande på detta. Anders Johansson låg efter tre omgångar först och hade vunnit tävlingen om det inte blivit någon fjärde omgång på lördagen. Men Anders är en sportsman och uttryckt sig så här "... vi ska flyga om det...". Den som läser resultatet nog ser att tre tävlande hade kunnat vinna tävlingen i fjärde omgången. Den här gången var det Bernt som drog det längsta strået, i Trollhättan vann Anders

med totalt 7 poäng före Bernt.

En slutsats som jag kan dra är att en F3A-tävling, med rätt väderförutsättningar och rätt organisation, kan genomföras avsevärt mycket snabbare eller med fler tävlingsstarter än vad som är brukligt. Det blir visserligen tufft med bara en domaruppsättning som ska döma alla klasser, men det går.

För egen del har jag rätt mycket att jobba med för ens komma i närheten av toppskiktet. Jag har samma modell som Anders och David, samma motor, samma fartreglage, samma radio som David (MC24). Kan någon hitta på vad jag ska skylla på nu då? Bernts motorval kan jag ha synpunkter på men han vann ju tävlingen trots att han körde YS... Tja, det är bara att bita i det sura äpplet. Jag har skrivit det tidigare och jag kan bara skriva det igen. Man måste träna avsevärt mer än vad jag gör och dessutom mer strukturerat. Sen

kanske inte ens det räcker, piloten måste ha lite "känsla för det också". Dessutom räcker det inte med bästa grejerna, det är piloten som avgör.

## Motorer

Det fanns i princip två typer av motorer under tävlingen, antingen EI-motorer eller YS-fyrtaktare. Jag har länge förutspått att två-taktarna kommer att försvinna. I F3A körde 3 tävlande el med i princip samma setup, växlade Hackermotor, YGE 80 fartreglage och Desire Power Lipo-ackar från Autopartner. När det gäller YS-motorer så är det YS 170 med tändsystem och bränsleinsprutning som gäller. Det är en imponerade F3A-motor som går underbart väl. Vad som är bäst är en fråga för tycke och smak. Efter att ha kört ca 100 starter el så är min uppfattning klar. El är enklare, bättre och billigare än alternativet

Tommy Stenlund



Bernt Olsson med sin mycket välbyggda och v





YS 170, men inte lika "roligt" eller utmanande. Varför det är enklare behöver man knappast övertyga någon om, däremot varför det är bättre. Fördelarna är många, inga vibrationer, färre rörliga delar som kan falla, ingen olja att torka upp, driftsäkert, hög tillgänglighet, i princip inget, eller minimalt med underhåll och med rätt ackar ett mycket bra "drag". Men det är min uppfattning, du ska ha en egen. Jag har aldrig skruvat så lite och flugit i förhållande till skruvandet så mycket som med min el-setup.

## Modeller

Hela Linköpingsgänget och även under-teknad körde med Wind S pro från Sebart i Italien. Modellen är snyggt designad. De flesta köper helt färdiga kärror som är målade och klara. Både David, Anders och Ingmar Svensson kör med egen design

på målningen och klädsel medan under-teknad och Tommas Johansson körde med "standard" färdigmålade kärror från fabrik. Bernt kör vidare med sin, mycket vackra, Franska Axiom. Axiomen har "takvinge" vilket jag inte tilltalas av. Tävlingsens uppstickare vad gällde modell stod Fredrik Lundberg för. Han körde med en dubeldäckare, kallade Favorit som säljs av Schweighofer i Tyskland. Jag är lite osäker om modellen säljs längre, men jag tycker den är snygg och det är häftigt att köra biplan! Att Fredrik presterar bra flygningar med modellen gör inte saken sämre.

## Radioanläggningar

Efter övergången till 2,4 GHz hade jag räknat med att tillverkarna skulle komma ut med flera nya radioanläggningar. I princip samtliga deltagare kör med olika varianter av konverterade radio-

anläggningar som original är gjorda för 35 bandet. Jag ser fram emot att tillverkarna kommer med nya anläggningar som är gjorda bara för 2,4 GHz och som fullt ut utnyttjar fördelarna med den nya tekniken. Själv är jag väldigt imponerad av Weatronics 2,4 GHz system. Weatronic håller på att ta fram en sändare. När jag frågade Weatronic om tidplan fick jag till svar, att prognosen är våren 2012 utan några löften.

Slutligen vill jag tacka domarna, Sven Löqvist och Bengt-Erik Söderström för deras domarinsats. Bengt-Erik är en mycket meriterad domare som är uttagen att döma F3A VM i USA i sommar. Att ha honom som domare i F3A ger pondus åt tävlingsresultaten. Jag vill även passa på att tacka arrangören för en väl genomförd tävling som jag mer än gärna besöker igen.

ckert målade Axiom.



David Lundström med ytterligare en vackert målade Wind S Pro.





## Lyckad modellflygdag i Norberg

**A**ntligen stod vädrets makter på modellflygarnas sida när den 27:e "Kristiflygareträffen" i Norberg arrangerades den 2 juni.

Solen sken över de omkring 500-600 personer som kom till Bålsjöfältet. Även om vinden tidvis var kraftig.

Bland alla modeller som fanns på plats märktes bland annat några stora skalamodeller. Mats Karlsson från Malungs Modellflygklubb kom med sin Bellanca Decathlon i skala 47 %. Vikt 43 kilo och spännvidden är 460 cm. Den drivs av en bensinmotor på 275 cc som ger 26 hk. Propellern är på 29 x 12 tum. Maskinen har två tankar på vardera 3 liter. En för bensin och en för rökvätska.

Mats gjorde en imponerande uppvisning som tog andan ur publiken.

– Det är mycket roligt att flyga den här maskinen. Det är så nära fullskalaflugg man kan komma, säger han.

Bellancan har allt elektriskt dubblerat. Maskinen är en ARF.

Mats har även en Christen Eagle i 50 %. Den visades bland annat på flygdagarna

i Dala-Järna för två år sedan. Han håller även på att färdigställa en Yak 54 i skala 55 %. Den ska få en femcylindrig stjärnmotor på 420 cc. Propellern blir på 42 tum, alltså mer än 106 cm!

Anders Wikman, jetmotortillverkare från Västerås, kom som vanligt med ett jetflygplan. Den här gången med en modell av Lockheed T-33 Shooting Star. Den har en Hawk Turbine 109R jetmotor som ger upp emot 19 kilo dragkraft. I det här fallet har han skruvat ner effekten något. Ändå har maskinen en maxfart på 280 km/tim. Max vikt 24 kilo och spännvidd 280 cm. Just de små jetmotorerna ger ett intryck av realism pga. fotogenlukten och det fantastiska jetmotorljudet. För att klara de mycket höga varvtal, uppemot 175 000 rpm, har man keramiska kulor med stålbanor i lagren. Den kan ge upp emot 19 kg dragkraft. 3-3,5 liter bränsle räcker till tio minuters flygning. Hemligheten med den låga bränsleförbrukningen ligger i hela motorns konstruktion. Kompressor, brännkammare och turbin är anpassade till varandra på ett smart sätt.

Norbergs Flygklubb fick mycket beröm för det fina arrangemanget. Här fanns bl. a. swapmeet och dessutom ett antal hobbyhandlare.

KB R/C Hobby, Falun, fanns på plats som vanligt. Detsamma gäller även R/C Flight från Skövde som kom till Norberg för tredje året i rad. Firman är bara fyra år gammal...

R/C Flight ägs av Fredrik Gunnarsson och Micael Wäxby. De har internetförsäljning och även en butik i Skövde som är öppen vardagseftermiddagar. R/C Flight satsar mest på el-flyg.

– Det var bra att vädret var så fint denna gång, säger Gunnar.

Modellflygarna, från hela Mellansverige, hade fått sitt Mecka denna dag.

Blåsten gjorde att flygningarna var något sparsamma denna dag. Men de som bodde kvar på Bålsjöfältet hade fina dagar efter Kristi himmelsfärdsdag.

Norbergs Flygklubb  
Bo Holmblad



Mats Karlsson och en kompis med den stora Bellanca Decathlon.





*Många både stora och små modellflygplan fanns på Bålsjöfältet under den traditionella träffen.*



*En vy över de samlade stora modellflygplanen.*



*En av hobbyhandlarna, här KB från Falun.*



*Anders Wikman från Västerås med sin modell av Lockheed T-33 Shooting Star. Den kan nå en toppfart av 280 km/timme.*



*Modellflygarna samlades gärna hos hobbyhandlarna. Här ser vi R/C Flight.*



# UT 2 F3C, Trollhättan



Dag Eckhoff, Norge, som har blivit vald till ny ordförande i FAI's internationella F3C/F3N sub-kommitte! Einar Bergseth, en av landslagsflygarna från Norge.

**H**elgen den 18-19 juni så arrangerades UT2 i Trollhättan, av svenska landslaget.

## 11 piloter kom det till denna tävling.

På fredagen så dök de flesta piloter upp, men tyvärr så vart vädret inte det allra bäs-

ta. Blåsigt och en del regn, men det blev en del fluget ändå.

Till lördagen så vart det inget regn, men det kom en del vindpustar. Och ju längre fram på dagen det gick, desto bättre blev vädret. Soligt och vindstilla bitvis.

Vi visste redan på lördagen att det skulle bli ett riktigt oväder på söndagen, och med det låga deltagarantalet så kunde vi köra

tävlingen färdig på lördagen. 4 omgångar blev det för alla klasserna.

Och mycket riktigt, oväder blev det på söndagen.

Bra arrangerat av svenska landslaget, med lite hjälp från övriga piloter.

Ulf Nilsson



Karl-Johan Djervbrant, från Kungsbacka MFK

## Resultat.

- F3c:** 1:a Petter Strandh, AKMG  
2:a Krister Torstensson, Trollhättan MFK  
3:a John Ericson, WMHK  
4:a Einar Bergseth, Oslo MHK, Norge  
5:a Björn Bexander, AKMG
- Sport:** 1:a Ulf Nilsson, KRMFK  
2:a Jens Magnusson, Kungsbacka MFK
- Pop:** 1:a Alf Ek, Högländets MFK  
2:a Thomas Raidma, Södertälje MFK  
3:a Jörgen Lindberg, AKMG  
4:a Karl-Johan Djervbrant, Kungsbacka MFK



# SM i Scalaflyg i Helsingborg

**L**ördag och söndag den 18-19/6 gick SM i Scalaflyg av stapeln i Helsingborg. Vädret blev något bättre än vad meteorologerna hade sagt. Regnet fanns där medan vinden var lite svagare än de hade spått.

Det kom förvånansvärt många deltagare i F4c hela sju stycken. Däremot inte så många i F4h endast fem stycken.

Efter briefing ställdes modellerna upp för en så kallad lineup. Modellerna ställs i en rad så att domarna kan göra en första bedömning av dessa.

Flygningarna började med F4c och bedömningen F4h.

Efter lottning blev det: Hilding Hermanson som fick börja flyga. Det är aldrig kul

att vara först till start på en tävling. Hilding klarade det fint med sin vackra Ryan PT 22. Han tycker att modellen är lite tung. Till vintern funderar Hilding på att bygga en ny vinge något kilo lättare. Hilding är för övrigt en fantastisk tävlingsmänniska, han och hans fru kör ofta från Umeå till tävlingar i södra delen av Sverige.

## ***Två nya modeller***

Vi fick se två nya modeller på arenan Christer Perssons Bellanca Decatlon och Lars Strågens J3C Piper Cub.

Christer figurerar mest som domare men denna tävling körde han sin gul och vita Bellanca för första gången på tävling. Lite

mer tryck i motorn hade varit önskvärt var hans kommentar.

Lars Strågen, känd som Lasse cub, körde sin J3 stundom som en pudermaskin såsom originalet gjorde en gång. Originalmaskinen Från 1944 har en lång historia men nu har den fått skepnad av Engströms pudermaskin från Eslöv. Lars flyger också denna maskin i verkligheten.

Stefan Olsson har nästa blivit ett med sin Sopwith Pup på skalatävlingar. Den har varit med i många år och vunnit otaliga tävlingar genom åren. Dock ändrade det sig på denna tävling då han hamnade på tredje plats i F4c.

Anders Andersson flög sin P-47 Thunderbolt på ett mycket övertygande sätt.





# Scala

Man kan tänka på den tiden när P-47an startade från Korsika och gjorde sina räder in i Italien mot trupper och militära mål.

Sören Fredriksson har byggt ett flertal PT 17 Boeing Stearman. Förebilden till denna modell finns i Sebbarp hos Mikael Carlsson. Hur Sören lyckats få in en Laser Twin bakom den sjucylindriga stjärnmotorn på modellen är mig en gåta. Sören knep andraplatsen i F4c.

## Torped

Sivert Björk flög sin Fairey Swordfish mk 1. En imponerande syn när han kom in över fältet och släppte torpeden och placerade den mitt framför domarna. Hade fältet varit ett hav och slagskeppet Bismarck legat där hade det varit en fulträff. Sivert vann en välförtjänt seger i F4c.

Magnus Dehlin skulle ha flugit sin nya Spacwalker. Tyvärr hade han problem med motorn. Det blev istället den gamla trotjänaren DH 82 Tiger Moth som fick göra tjänst igen. Förebilden till denna maskin flygs av Per Cederqvist.

Alexander Olsson Flög sin blå och vita Clipper Wing Cub. Alexander började tävla i skala för ett par år sedan. Med den entusiasm han visar kommer han att gå långt i skalasammanhang.

Tommy Christiansson skulle flugit sin nya SK 16. Tyvärr infann sig några aerodynamiska problem under träning så det blev den välkända Klemm 35 som fick göra tjänst istället. Det blev en tredje plats trots att modellen är lite svårlandad precis som originalet, säger Tommy. Den vill flyta ut länge innan den sätter sig.

Mats Nilsson har vi sett många gånger på tävlingarna. Med den relativt nya Spitfire MK 9 som blev klar 2009 flyger Mats



## Resultat F4C

| Plac. | Namn               | Modell                | Statiskt<br>(total / domare) | Flyg 1<br>(total / domare) | Flyg 2<br>(total / domare) | Flyg 3<br>(total / domare) | Flyg poäng<br>(snitt 2 bästa) | Korr. Ställ<br>-10% på<br>flygpoäng om<br>inte ställ falls in | Korr. Pilot<br>-10% på<br>flygpoäng om<br>pilot saknas | TOTALT  | UT-poäng |
|-------|--------------------|-----------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------|----------|
| 1     | Sivert Björk       | Fairey Swordfish mk 1 | 2 586,0                      | 2 235,5                    | 2 193,5                    | 0,0                        | 2214,5                        | 0,0                                                           | 0,0                                                    | 4 800,5 | 1 000    |
| 2     | Stefan Olsson      | Sopwith Pup           | 1 980,0                      | 2 014,5                    | 2 304,0                    | 2 454,5                    | 2379,3                        | 0,0                                                           | 0,0                                                    | 4 359,3 | 908      |
| 3     | Sören Fredriksson  | Boeing Stearman PT-17 | 2 378,5                      | 1 908,0                    | 2 052,5                    | 2 065,0                    | 2058,8                        | 0,0                                                           | 0,0                                                    | 4 437,3 | 924      |
| 4     | Anders Andersson   | P-47 Thunderbolt      | 2 169,0                      | 2 091,5                    | 1 997,5                    | 2 130,5                    | 2111,0                        | 0,0                                                           | 0,0                                                    | 4 280,0 | 892      |
| 5     | Hilding Hermansson | Ryan Pt 22            | 2 356,5                      | 1 366,5                    | 1 803,5                    | 1 907,5                    | 1855,5                        | 0,0                                                           | 0,0                                                    | 4 212,0 | 877      |
| 6     | Christer Persson   | Belanka Decation      | 1 737,0                      | 1 619,0                    | 1 616,0                    | 1 703,0                    | 1661,0                        | 0,0                                                           | 0,0                                                    | 3 398,0 | 708      |
| 7     | Lars Strågen       | J3C Cub               | 1 727,0                      | 1 530,5                    | 1 308,5                    | 501,0                      | 1419,5                        | 0,0                                                           | 0,0                                                    | 3 146,5 | 655      |

## Resultat F4H

| Plac. | Namn                | Modell           | Statiskt<br>(total / domare) | Flyg 1<br>(total / domare) | Flyg 2<br>(total / domare) | Flyg 3<br>(total / domare) | Flyg poäng<br>(snitt 2 bästa * 3) | Korr. Pilot<br>-10% på flygpoäng<br>om pilot saknas | TOTALT  |
|-------|---------------------|------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------------------------|---------|
| 1     | Michael Strand      | Ravan            | 1 185,0                      | 2 331,0                    | 2 244,0                    | 2 271,8                    | 2301,4                            | 0,0                                                 | 3 486,4 |
| 2     | Mats Nilsson        | Spitfire Mk 9    | 1 320,0                      | 2 115,8                    | 2 150,3                    | 1 023,0                    | 2133,0                            | 0,0                                                 | 3 453,0 |
| 3     | Tommy Christiansson | Klemm 35         | 1 215,0                      | 1 904,3                    | 2 044,5                    | 2 073,8                    | 2059,1                            | 0,0                                                 | 3 274,1 |
| 4     | Alexander Olsson    | Clipper Wing Cub | 1 005,0                      | 1 872,8                    | 1 878,8                    | 1 963,5                    | 1921,1                            | 0,0                                                 | 2 926,1 |
| 5     | Magnus Dehlin       | Spacewalker      | 855,0                        | 1 348,5                    | 1 542,8                    | 1 970,3                    | 1756,5                            | 0,0                                                 | 2 611,5 |



som förebilden flyger på Duxford i England. Landningarna som Mats presterar är en fröjd för ögat. Det blev en andra plats för honom i F4h.

Michael Strand är en känd profil från AKMG Göteborg. Han flyger en Raven en mycket potent konstflygmaskin. Michael hanterar modellen på ett föredömligt sätt. När man tävlar i skala är det meningen att flygningen skall visa vad förebilden kunde presterar. Det klarar Michael med glans. Han knep segern i F4h.

## Domare för tävlingen:

F4c: Lars Helmbro, Börje Sebring och Lennart Henriksson.

F4h: Christer Persson och Rolf Forsell. Ordförande Ingela Persson delade ut plaketter och priser och tackade deltagarna för en väl genomförd tävling trots regnet.

Helsingborgs modellflygklubb.  
Börje Sebring.





# Howard DGA-15



**B**en Howard gjorde sig ett namn under 1930-talet genom att producera några av den tidens, the Golden Age of Aviation, mest kända racerplan: Pete, Mike, Ike... och vad de nu hette. Det här lite ovanliga planet, DGA-15, fångar folks uppmärksamhet eftersom det mest liknar en Mister Mulligan – men skenet bedrar, lite.

Benjamin Odell Howard, kallad Ben eller Benny, föddes den 9 februari 1904 i Palestine, Texas. Palestine var en liten bonnhåla 16 mil sydöst om Fort Worth. Han hoppade av High school på det andra året, för att hjälpa till med familjeförsörjningen, och arbetade som allt i allo på oljefälten. Arbetet var hårt och trist men välbetalt. Det var i samband med att en grupp flygplan flög över området som den 17-åriga Benny fick upp ögonen för aviatiken. Han lämnade därför oljefälten och började arbeta som mekaniker i Huston. Snart hade han sparat tillräckligt för att köpa en begagnad dubbeldäckad Standard, i vilken han satte

i gång att lära sig själv att flyga! Följderna blev förödande – han totalkraschade planet och passageraren, som hade betalat för trippen, avled. Självt skadade Benny sitt ena ben så svårt att han kom att halta resten av livet.

Vem som helst hade nog avstått från fler äventyr i flygets värld men inte unge Mr Howard. Efter att ha återhämtat sig från smällen, ritade och byggde han sitt första egna plan. Det var ett tvåsitsigt dubbeldäckad kärra (i ett retrospektiv kallat DGA-1), med en Curtiss OX-5 motor (motortyp som även satt i JN-4 Jenny)

## Arbetade för smugglare

För att finansiera sina luftburna drömmar, tog han arbete hos några spritsmugglare i Texas. Det här var under förbudstiden och Benny flög den eftertraktade vätskan från New Orleans till olika destinationer i Texas. Han använde sig av smugglarnas Lincoln Standard, försedd med en Hispano-Suiza motor. Benny modifierade flygplanet

bortom all igenkänning genom att förstora vingarna och göra kroppen djupare. Detta gjorde att kärran, kallad "15 lådors specialen" – efter antal spritlådor den tog, fick större lastkapacitet. Vid en återblick kan man kalla den här kärran för DGA-2. Under tiden som han flög och tog hand om detta plan sålde han sitt DGA-1.

Benny Howard kände med tiden ett behov av en säkrare och stabilare tillvaro, och började jobba för Robertson Airlines i St. Louis som linjepilot 1928. Efter en del sammanslagningar och förvärv, upplöstes Robertson Airlines och kom att uppgå i United Airlines, men Benny stannade kvar. För att bryta tristessen som linjeflygare beslöt han 1929 att bygga ett litet billigt racerplan. Eftersom han visste att han inte hade tillräckliga teoretiska kunskaper, kontaktade han Gordon Israel, som studerade vid Parks Air College, för att få hjälp. De kom bra överens, och kom att bli vänner för livet. Den första produkten av samarbetet blev Howard DGA-3, mer känd



under namnet "Pete". Det var en söt liten vit racer, försedd med en 95 hästars upp-rättstående, luftkyld, fyrcylindrig Wright Gypsy (licensbyggd av DeHavilland).

## "Ett förbaskat bra flyg-plan"

Det var Bennys sinne för humor som fick honom att anta prefixet DGA för sin kärra. Det var nämligen en av hans sprit-smugglarkompisar som hade kallat "15 lādors specialen" för ett "Damned Good Airplane".

Howard Pete blev en fantastisk succé och ledde 1932 till konstruerandet av DGA-4 "Mike". Det var en kärra som var ganska lik "Pete" men hade en inverterad 200 hästars luftkyld Menasco Buccaneer motor. Mike följdes snabbt av den i huvudsak identiska DGA-5 "Ike".

I augusti 1932 tog Benny sina tre små racerplan till Cleveland för National Air Races och tillsammans med Bill Ong och Gladys O Donnell vid spakarna tog man 3 guldmedaljer, 3 silver, en 4:e, två 5:e placeringar samt en 7:e och en 8:e plats! Framgången var total och Howards plan hade tömt prisbordet. Efter det året förbjöd pilotfacket deras medlemmar att delta i racing på slutan bana och Benny fick därför rekrytera andra att flyga pylon-race för honom.

Ike hade ursprungligen märkliga tandem-hjul i boggi, inuti långa smala hjulkåpor, för

att minska luftmotståndet. De gav mer problem än beräknat så planet fick konventionella, ofjädrade, ställ. Alla tre planen gick igenom en lång rad små modifieringar och förändringar i målningsschemat; så om du skall bygga en modell av en av kärorna måste du vara noggrann med att välja ut ett speciellt kort och bygga efter det.

## Mr. Mulligan

1934 designade Benny Howard sitt kanske mest välkända racerplan, DGA-6 även kallad Mr. Mulligan. Tyvärr skadades planet allvarligt i en nödlandning, i samband med resan till start i Bendix cross-country race och kunde inte delta i 1934 års racingserie. Men året därpå, med Benny själv vid spakarna och Gordon Israel som co-pilot, vann Mr. Mulligan Van Nuys till Cleveland racet med mindre än en minut över Roscoe Turners stora Wasp-Major försedda Wedell-Williams "Mac Millan Special".

Efter det deltog Mr. Mulligan i Thompson Trophy, den största av landets tävlingar, med Harald Neuman som pilot. En försenad start gjorde att de flesta motorer överhettades, vilket ledde till att Roscoe Turners Wasp havererade – därmed var han ute ur leken. Och fastän Neumans motor bara gav ungefär 80 procent av full kapacitet lyckades han ändå att hålla undan för Steve Wittmans Curtiss D-12 motoriserade "Bonzo". Mr. Mulligan blev därmed det enda plan som både vunnit

Bendix och Thompson tävlingarna.

Originalplanet förstördes under 1936 års Bendix race, när Benny och hans fru Maxine som co-pilot, störtade till följd av att den ställbara propellern tappade ett blad i luften. Vid nödlandningen, som blev följden, totalhavererade kärnan och Benny och hans fru satt instängda i vraket under många timmar innan de räddades. Ben förlorade en fot, vilket förstärkte hans hälta, och Maxines ben skadades så svårt att även hon blev halt. Det här blev slutet för Ben Howards racerpilotskarriär, men Benny fortsatte att flyga för United Airlines som testpilot fram till pensioneringen.

## Framgångsrik fabrik

Ben Howard gick vidare och grundade Howard Aircraft Company i början av 1937. Målsättningen var att rita och bygga snabba, komfortabla, fyrsitsiga touringplan, vilka kom att få beteckningarna DGA-8 till DGA-15. Omedelbara framgångar med DGA-8 och 9 ledde vidare till producerandet av modellerna 11 och 12.

Planen, specialritade av Howard och Israel, bar spår av sina föregångare. DGA-11 var det snabbaste fyrsitsiga privatplanet i slutet av 30-talet. Den niocylindriga Pratt & Whitney Wasp Junior levererade 450 hästar och gav kärnan en topphastighet på 322 km/h. Naturligtvis fick man betala saftigt för denna hastighet och kraft – 1938 kostade flygplanet 16 500 \$. Det



Rune har även testat att flyga Howard DGA-15 på sjön, här syns modellen på pontoner.



gjorde kärran till en av de dyraste kärrorna vid den tiden. DGA-11 var något av sin tids Learjet och ägdes därför av rika berömdheter och filmstjärnor. DGA-12 var en slöare variant och hade endast en 300 hästars Jacobs motor.

En av orsakerna till att planen var dyra var naturligtvis fabriken själv. Den totala produktionen var låg och mellan 1936-39 tillverkades endast 30 kärror. Kärrorna från

Howard Aircraft Company är nuförtiden mycket eftersökta klassiker som inte är lätta att få tag på.

## DGA-15 dög till mycket

Howard introducerade DGA-15 1940. Det var ett fyr/femsitsigt monoplan och försågs med tre olika kraftkällor. Det var antingen en 350 hästars Wright R-760-E2, en 450 hästars Pratt & Whitney Wasp

Junior eller en 300 kusar stark Jacobs L-6. De olika versionerna kan identifieras genom första bokstaven i motortillverkarens namn: DGA-15W, 15P respektive 15J.

Bolaget stoppade tillverkningen av privatplan 1943, för att bygga DGA-15 som ambulansplan för flottan. Dessa kärror blev kända under namnet Nightingale men de officiella beteckningarna var GH-2 och GH-3. Även en fyrsitsig universalmodell GH-1 och en instrumentträningsmodell NH-1 tillverkades. Totalt byggdes 525 exemplar av DGA-15.

Även U.S. Army förvärvade Howard-plan och använde dem som lätta universalttransportplan.

## En närmare titt på förebygganden

Den högvingade sporrhjulskärran Howard DGA-15P förefaller för kort för sitt bastan-

ta omfång vilket bidrar till ett aggressivt utseende med den höga nosen. Sidorodret omfattar nästan halva fenan och är kortare än förväntat. Höjdrodertrimmen består i en variabel stabilisator, och höjdrodrets deflektion är hela 50°. Det bastanta landstället, vingstöttorna och den utstickande stegen ger naturligtvis ett högt luftmotstånd, vilket gör att de 450 hästar som finns under motorhuven kommer väl till pass.

Om vi tar en titt på insidan så lägger man märke till att utrymmet är stort. Det är drygt 1,2 meter golvyta mellan fram- och baksäten. Instrumentpanelen väcker omedelbar uppmärksamhet eftersom instrumenten är samlade i en grupp mellan framsätena och därmed är längre från piloten än vad som brukar vara vanligt. På en vinklad "sub-panel" nedtill sitter kontakter och sekundära mätare - typ: bränsle, flaps, trimlägesindikatorer med mera. Under denna panel finns motorreglagen. Gashandtaget nås genom att man sträcker ut armen rakt från vänster säte men reglaget går ganska trögt. Både gas och blandningsreglage är oskyddade och kan oavsiktligt påverkas av co-pilotens knä. Tankväljaren, för var och en av de tre kroppstankarna, sitter under ratten.

## Upp i det blå

Att taxa med en Howard kräver sin man. Den stora radialmotorn och dess huv skymmer sikten framåt och nödvändiggör S-svängar. Dessutom skymmer vingstöttornas kåpor, i vingen, sikten åt sidorna så det gäller att ha känsla för var vingtipparna befinner sig. Sporrhjulet kan antingen styras eller frikopplas. För att få en riktigt tajt svängradie får man använda hjulbromsarna.

Eftersom motorn är stark och har ett brutalt vridmoment, måste man ge gas lugnt och försiktigt för att hålla kursen i starten, utan alltför hårt tryckande på höger sidoroderpedal. En Howard lyfter inte från banan av sig själv utan kräver både ordentlig fart och höjdroder. Sikten framåt under stigning är begränsad, av den stora motorkåpan, så även här blir det nödvändigt att flyga i S-svängar för att ha full pejling på vad som försiggår i flygriktningen. Små roderutslag är tillräckligt för normal flygning. Stora utslag kräver ett kraftfullt handlag, men planet har förvånansvärd hög manöverförmåga för sin storlek. Sidoroderkoordination med skevroderen är ett måste, även vid små skevutslag, men kärran rätar upp sig själv om man släpper styrspaken. Rollhastigheten, utan sidoroderhjälp, och halvt skevroderutslag är mindre än 20° per sekund och som mest 50-55° vid max skevroderdeflektion och hjälp av sidoroder. Eftersom roderkrafterna är stora krävs båda händerna för att orka med fulla skevroderutslag. Höjdrodet är mindre krävande men planets rörelser i höjdplanet är lite tröga.

## Rune Eurenus modell

Fakta om Rune Eurenus modell av Howard DGA-15:

|               |                                                                                   |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Skala:        | 1:4,8                                                                             |
| Spännvidd:    | 238 cm                                                                            |
| Längd:        | 157 cm                                                                            |
| Motor:        | Laser 200 V-twin på 32 kubik                                                      |
| Vikt:         | 8,5 kg                                                                            |
| Ritning från: | Don Smith, R/C Aircraft plans,<br>620 Hastings St, Boca Ration,<br>Fl. 33487, USA |

## Howard DGA-15 / UC-70

|                    |                                                                         |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Besättning:        | 4-5 man                                                                 |
| Beväpning:         | Ingen                                                                   |
| Specifikation:     |                                                                         |
| Längd:             | 7,82 m                                                                  |
| Höjd:              | 2,57 m                                                                  |
| Spännvidd:         | 11,58 m                                                                 |
| Vingyta:           | 19,51 kvm                                                               |
| Tomvikt:           | 1.225 kg                                                                |
| Maxvikt vid start: | 1,973 kg                                                                |
| Antal motorer:     | 1 (styck) Pratt & Whitney R-985 Wasp<br>Junior Niocylindrig radialmotor |
| Effekt:            | 450 HK                                                                  |
| Prestanda:         |                                                                         |
| Räckvidd:          | 2028 km                                                                 |
| Max hastighet:     | 397 km/h                                                                |
| Marsch hast:       | 323 km/h                                                                |
| Högsta flyghöjd:   | 21.500 fot (6.555m)                                                     |





*Modellen har stått på nosen i "drickat" men flyter på vingarna. Det är kul med modellflyg på vattnet men man får vara beredd på det värsta, sötvatten skadar dock normalt inte motor och radioutrustning.*

## Dags att landa

Att landa en Howard är inte helt lätt, speciellt om det är ont om utrymme och man har sidovind att ta hänsyn till. När man ger klaff får man trycka fram styrspaken, eller dyktrimma. Planet är känsligt för fartförändringar så drar man på, stiger nosen, och vice versa. Vid utflytningen, innan sättning, försvinner landningsbanan ur synfältet på grund av att motorkåpan begränsar sikten framåt/nedåt.

Skulle man av någon anledning bli tvingad att gå runt och göra om landningen är en Howard snabbt med på noterna. Den stora motorn får raskt planet upp i fart och

när hastigheten ökar blir styrutslagen betydligt mer kraftfulla.

Väl nere på backen kan man räkna med att rodret snabbt mister sin effekt och för att taxa rakt kan både fulla roderutslag såväl som differentialbromsning av hjulen komma att behövas.

## Inspirerad av en jazz-pianist

Rune Eurenus är ursprungligen norrlänning och barnfödd i Ö-vik. Det var där hans modellflygintresse föddes och han började flyga lina på 60-talet. Sedan låg intresset nere tills han flyttade till Göte-

borg 1977. Rune är ursprungligen utbildad telereparatör men eftersom musiken är ett av hans stora intressen på sidan om modellflyget har han arbetat mycket i musikbranschen.

När Rune kom i kontakt med den duktige jazzpianisten och modellflygaren Gerry Svensson väcktes intresset för modellflyg på nytt och han köpte sig en Futaba-radio och en trainer.

– Gerry hjälpte mig att få kontakt med medlemmar i Kungsbacka modellflygklubb. De var väldigt trevliga och hjälpsamma, och efter en säsong, kunde jag spaka själv. Sedan har det bara rullat på.

– Jag har alltid varit svag för skalamodeller. Redan mitt andra modellplansbygge var en skalamodell. En Klemm 25 av fabrikat Krick, med en OS 40 fyrtaktare, berättar Rune.

Sedan följde en rad olika flygplan med verkliga förebilder, bland annat en Fairchild PT-19 och en Waco YMF, båda i 1/5 skala, men han har även byggt andra typer av modeller, som till exempel en Saphir, avsedd för F3A konstflyg.

## Runes Eurenus fina modell av DGA-15

När Rune såg en annons i en amerikansk tidning för ritningar till Howard DGA-15 som han föll pladask.

– Den var så snygg. Den ville jag bygga. Förebildens historia var inte så viktig för mig då, det var utseendet jag föll för. Jag beställde ett ritningsset från Don Smith Plans i Florida. Beställde också motorkåpa och hjulkåpor i glasfiber, samt



*Som synes är det en stor best denna Howard DGA-15 för med sina 238 centimeters spännvidd och dryga en och en halv meters längd är Runes Howard DGA-15 något alldeles speciellt.*



en svindyr skalaspinner för 50 dollar, som aldrig kom till användning, säger Rune med ett skratt.

Bygget påbörjades hösten 1998 och modellen var klar på våren -99. Planet är en konventionell konstruktion i balsa och plywood. Vingarna, som i original är klädda med plywood, har jag klätt med balsa som sedan ytbehandlats med tunn glasfiberväv (50g/m<sup>2</sup>) och epoxy. Detsamma gäller den främre delen av kroppen. Bakkropp och stjärtparti är klädd med Solartex.

– Gjorde mig även lite extra besvär och installerade navigationsljus och infällbara landningsljus i vingarna,

Modellen är sprutlackad i många färgskikt. Gult täcker ju så dåligt, får vi reda på.

Rune har även tävlat med kärran. Bland annat har han deltagit på Skala-Väst i Göteborg.

– Kärran brukar få riktigt bra statiska poäng, av domarna, eftersom den är väldigt exakt i förhållande till förebilden, säger Rune och ser nöjd ut med sin mästerligt byggda modell.

## Lätt att montera – lätt att flyga

En skalamodell erbjuder ju ofta ett intrikat jobb när den skall monteras ihop på fältet. I det här fallet går det förvånansvärt fort.

– Vingarna är av plug-in typ och hålls på plats av ett aluminiumrör. Med fast monterade kontaktdon i vingarna och vingstöttor ledade i kullinkar, sitter vingarna snart på plats. Kontakterna, som jag hittat på Elfa, har långa kontaktbleck med extra lång fjädringsväg, för maximal kontaktsäkerhet. Kärran sätts ihop på fem minuter, berättar han.

I nosen sitter en tvåcylindrig fyrtaktare som driver kärran. Det är en engelsk Laser 200 V-motor på drygt 30 kubik.

– Jag har monterat in en glödstiftacke i kroppen som används för att starta motorn. Dessutom kan jag via sändaren koppla på extra glödström, som en extra säkerhet vid långvarig tomgångskörning. Men det är inte nödvändigt. Motorn går som en klocka ändå. Jag är väldigt nöjd med den, påpekar Rune Eurenus.

Man kan ju undra hur en sådan stor och pampig kärra är att flyga i luften och han förklarar:

– Den är väldigt stabil i luften, rent av lite såvlig i rollplanet. Det svåraste är nog att landa snyggt.

Herr Eurenus är emellertid inte rädd för att testa nya saker och därför har han även provat på att sätta pontoner på sin fina DGA. Det är ett par rediga balsatofflor från SIG.

Text och foto:  
Conny Åquist



## FAKTARUTA

Ben Howard hade konstruerat plan ända sedan 1923. Detta till trots grundades Howard Aircraft Corporation så sent som i januari 1937. Hans första plan kallades DGA-1, vilket skall uttydas Damned Good Airplane #1. Senare kom kända plan som till exempel DGA-6, mer känt under namnet "Mister Mulligan", som vann alla de tre stora lufracen i Amerika 1935. En direkt utvecklingsföljd från DGA-6 ledde till DGA-15, vilket beställdes till U.S. Navy som lätt transportplan. I det militära fick typen beteckningen GH-1 och användes som ett mångsidigt transportredskap. Vid mottagandet av 131 stycken GH-2 och 115 DGA-3 kom en del att användas som flygambulanser och kallades då Nightingale. Ytterligare 205 plan användes flottan som NH-1 för att träna instrumentflygning.

I och med krigsutbrottet beordrade USAAF 20 civila DGA-15 att ta på sig rollen som lätta transport och kommunikationsplan, de fick beteckningen UC-70. De här stabila och tillförlitliga planen användes av både armén och flottan under många år.

### Fakta om Runes förebild:

|                      |                                                |
|----------------------|------------------------------------------------|
| Flygplansmodell:     | DGA-15P                                        |
| Serienummer:         | 988                                            |
| Registreringsnummer: | 52986                                          |
| Tillverkningsår:     | 1944                                           |
| Motortillverkare:    | P&W                                            |
| Ägare:               | William E Holcombe                             |
| Adress:              | 977 E. Holmes rd, Collierville, TN -38017, USA |

### Fakta om motorn Pratt & Whitney R-985:

Allmänt: En niocylindrig stjärnmotor konstruerad för lätta transportplan och helikoptrar. Ursprungligen lämnade den 300 hästar men modifieringar ledde till högre effektuttag.

|                            |               |
|----------------------------|---------------|
| Slagvolym:                 | 985 kubiktum. |
| Varvtal:                   | 2.000-2.300   |
| Vikt:                      | 255-310 kg    |
| Första start:              | 1929          |
| Första flygning:           | 1930          |
| Produktionsår:             | 1929-53       |
| Antal producerade motorer: | 39 037        |



## Hobbyaffärer i Österrike

**Näthandel i all ära men vad går väl upp mot en ordentlig hobbyaffär och en riktig hobbykatalog?**

I samband med EM i F3A, som hölls i Österrike förra hösten, fick det svenska landslaget en dag ledig och då passade även jag samt huskors på att hänga med. Kosan sattes till två av Europas största hobbyhandelshus – Lindinger och Schweighofer.

Båda affärerna har helt nya lokaler, som i båda fallen är runt 1000 kvadratmeter stora! Affärsytorna var luftiga med gott om plats samtidigt som varuutbudet upplevdes som väldigt komplett, allt upplagt i prydliga hyllor med vissa teman.

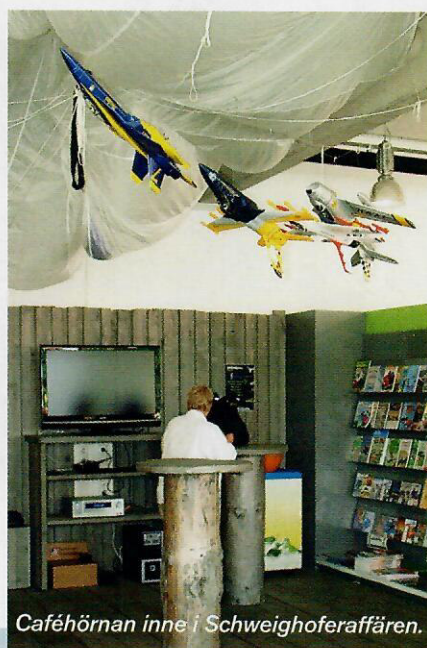
### Varor på band

Hos Lindinger beställde man i kassan och så kom varan farande på ett transportband, vad ger ni mig för det? Seriöst var bara förnamnet. Båda affärerna hade sina fördelar. Schweighofer hade en fikahörna med kaffeautomat, bra, och Lindinger hade en hörna med välbyggda jättemodeller, typ Gigantosaurus Rex-modellflygplan som inspirerade. Lindingers papperskatalog om 520 sidor, jo du läste rätt – 520 sidor, listar ner till den minsta skruv – vilken fröjd, och allt i färg. Motsvarande katalog hos Schweighofer är på 600 sidor! Katalogerna finns naturligtvis även som nerladdningsbara på nätet.

### Lite mer om Lindinger

Familjen Lindinger har drivit handelshus med styckegods sedan år 1885. Efter andra världskriget övertog pappan till nuvarande ägare driften och han byggde ut till en 1000 kvadratmeters stormarknad.

Från början utvecklade Fritz Lindinger, sonen till dagens ägare, en löpmeter på en hylla med sitt hobbyintresse på pappersvaruavdelning i företaget till att bli dagens stora hobbyfirma. Katalogerna gjordes i början genom att för hand klippa och klistra sidor samt därefter kopiera.



Caféhörnan inne i Schweighoferaffären.

1995 sysselsatte Fritz sju medarbetare. I firman förenade han sina kunskaper som modellbyggare och handelsman inom detaljhandeln. Redan 1998 hade omsättningen fördubblats och hobbyfirman hade 14 anställda. Kraven på bästa möjliga kundrådgivning och stort varulager med hobbyprodukter ledde till att en gammal fabriksbyggnad inköptes och renoverades 1994. Året efter öppnades verksamhet med en 1000 kvadratmeter stor affärsyta och med ett väl tilltaget lager. Inköp gjordes runt om i hela världen samt att även egenproducerade varor togs fram. Den tjocka varukatalogen tas förövrigt nu fram i egen grafisk studio.

Naturligtvis var det en stor utmaning att organisera alla de 56 anställda, ett omfattande lager samt att leva upp till målsättningen om leverans samma dag som order inkommer. Att även hålla koll på utgående post är en viktig bit i leveranskedjan.

På grund av den framgångsrika distanshandeln var det nödvändigt att anpassa verksamheten till den moderna tidens standard. En sådan funktion som att vid införandet av internethandel kunna se lagerstatus var en självklar service åt kunderna. Och redan vid provstarten av näthandeln visade sig företagets dataavdelning ha de rätta förutsättningarna. Nu hade alla områden som telefonförsäljning, kundtjänst och så vidare direkt tillgång till aktuell information.

*Lindingers imponerande ytterfasad.*





# Hobbyhandlare

Utvecklingen ledde till att en ny byggnad i Inzersdorf invigdes 2009, med en 1000 kvadratmeter stor affär och ett 2000 kvadratmeter stort lager och logistikcentrum. Lagerplatserna är 12 meter höga och cirka 1000 till antalet. Ett helautomatiskt system gör att försäljaren i affären via datorn direkt får fram varan till disk via ett löpbandssystem.

## Resa i vackert landskap

Naturligtvis var resan runt bland Österrikes underbara dalar fantastisk men kanske inte så lönsam som man skulle kunna ha trott! Några större inköp blev det faktiskt inte och Bernt Olssons roliga kommentar sa allt:

– Här har vi åkt runt 40 mil bara för att köpa några linkar billigt!

Men som bekant, det är inte målet som gör mödan värd, det är resan.

Conny Åquist



Knut Franzen på radioavdelningen hos Schweighofer.



Kolla hur stora modellerna är i förhållande till personerna på marken.



Schweighofers pampiga affärslokal från utsidan.



# Hobbyhandlare



*Inne i Schweighofers affär fanns öppna ljusa lokaler.*



*Bernt Olsson och Tommy Stenlund kollar grejer hos Lindinger.*



*Svenska landslaget i F3A framför Schweighofer.*



*Norske-Knut Franzen kollar byggsatser i Lindingers affärslokaler.*



*Roger mättar en utställningsmodell hos Schweighofer.*



# Svedino trollade fram ett helt flygmuseum

Vanliga trollkarlar brukar plocka fram kaniner och vita duvor ur sina hattar men Lennart "Svedino" Svedfelt trollade fram ett helt museum fyllt med bilar, flygplan och nostalgiska prylar – så varför inte låta samlingarna bli en inspirationskälla för kommande projekt.

## "Stal ihop ett helt museum"

**J**a, Svedino kanske inte direkt plockade fram planen och bilarna ur rockärmarna; snarare var det väl så att hans berömmelse som trollkarl gav de ekonomiska förutsättningarna för att kunna bygga upp den unika samling som finns i Ugglarp, längs kustvägen mellan Falkenberg och Halmstad. Eller som han så underfundigt formulerade det hela:

"... jag åkte runt i folkparkerna och uppträdde som trollkarl och ficktjuv. Hade nu börjat stjäla ihop till museet."

– Varenda öre som pappa kunde tjäna ihop gick till de här samlingarna, berättar sonen Björn, som övertog pappas museum och som nu satsar heltid på verksamheten.

Björn driver utställningen, som är en av Europas största, vidare i Svedinos anda.

Sonen ärvt tydligen även pappans intresse för flygplan för han har privatcert och var flygförare i flygvapnet på 80-talet och flög Draken och Viggen. Björns personliga favoritkärra är Vampire, som han även flugit in sig på, och han har dessutom fått ihop en hel del flygtimmar på både museets flygande Tiger Moth och Focke Wulf Stieglitz – så det är spännvidd på såväl intresse som erfarenhet.

### Bytte till sig en Tante Ju

Bland alla museets plan finns bland annat en English Electric Canberra T.11 och ett Tante Ju. Det senare är landets enda Junkers Ju-52 och båda stod under många år utomhus men finns nu i den nya hall som uppfördes för några år sedan. Det rör sig

om en spanstillverkad Junkers. Detta plan var i tjänst i spanska flygvapnet fram till 1977 och flög för sista gången -83. Det blev skadat i en storm på Irland och kom till Sverige i början av 1987 som en del av en bytesaffär. Planet var i dåligt skick när det kom hit men har upprustats av några entusiaster vid F 14.

– Drömmen är att någon skulle sponsra med några miljoner så att det skulle bli i flygvärdigt skick, hoppas Björn.

Canberran är dock en helt annan typ av kärra.

– Sverige köpte in två stycken signalspanningsplan av den här modellen 1960. Nospartiet är byggt i Sverige och innehåller antenner till den avancerade signalspanningsutrustningen. Rysk jakt kunde inte nå upp till dess höga flyghöjd så det här var





Sveriges öra mot öst under 60- och början av 70-talet, säger Björn och pekar på Canberraplanet.

När Svedino lyckades få köpa detta exemplar, skulle det ha flugits till Halmstad men en av motorerna skar så det blev lastbilstransport hela vägen från Malmslätt istället.

## Det var bättre förr

Det är sannerligen en fröjd för ett nostalgifreak att vandra runt inne bland alla de märkliga sakerna hos Svedinos. Visst var det mycket bättre förr – bilarna var vackrare och planen såg roligare ut. Att funktionen många gånger var tveklaktig behöver man ju inte besvära tankarna med nuförtiden.

Svedinos var Nordens första bilmuseum och i dag är man ett av Nordens största flygmuseum. Här kan sannerligen alla smak- och intresseriktningar få något till livs. Det finns dessutom cirka 130 bilar utställda och 35 plan; tillsammans med motorcyklar, hästkärror, modellplan och mycket annat från anno dazumal.

– Flyg och bil skiljer sig mycket från andra transportmedel. Här är design viktigt vilket gör att framförallt bilar blir en tidsbild – det som var inne ena året är ute nästa, säger Björn.

Det finns klara länkar mellan flyg och bil. 1934 kom Chrysler och De Soto ut med varsin strömlinjeformad bil, kallad Airflow, klart inspirerad av flyget, men det var bara det att man var 20 år före sin tid. Det gjorde att modellerna floppade, för de såg så annorlunda ut.

– Det är inte mekaniken, utan mest stil och design, som är mitt huvudintresse. Vi vill visa det och den nya hallen som vi byggt ger utrymme för att spegla de olika tidsåldrarnas stilideal, förklarar han.

## Märkligt plan

Bland de nyrenoverade planen märks en Thulin typ A, licensbyggt efter Bleriot XI.

– Den införskaffades för 10-15 år sedan. Jag hade många svåra grejer men bland annat motor och propeller fattades men allt löste sig. Vinge och stabbe saknades visserligen också men det är ju bara trä och duk och ritningar fanns så även det har vi fixat till.

Den här gamla pjäsen hade stått i ett föråd i Viskafors och var nästan bara en hög med grejer men nu är planet i ordning.

– Jag letade delar länge.

Det finns ett exemplar på Tekniska museet i Stockholm men Thulin typ A är ett unikt plan, väl värt jobbet museet har lagt ner på renoveringen.

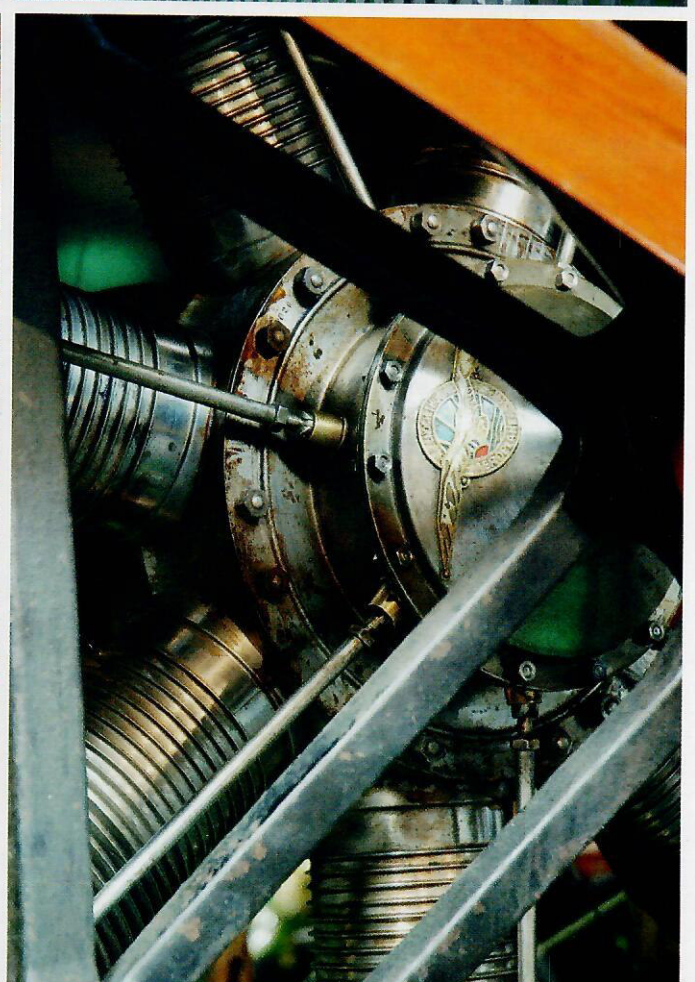
Det är för övrigt ett ständigt jagande efter delar.

– Vi söker smådelar för att komplettera utställningsföremålen, även om de inte renoveras.





# Museum





Man har även andra rara luftfarkoster i samlingen. Vad sägs till exempel om en GV-38 från 1938. Det är ett licensbygge av en Rearwin Sportster som tillverkades i Göteborg, på Götaverken, därav namnet. Totalt tillverkades 14 plan här i Sverige.

– Den här kärran köpte pappa på 60-talet och flög hit men den ground-loopade utanför museet och reparerades därefter inte till luftvärdigt skick.

De flesta bilarna har körts till museet för egen maskin men planen flögs för det mesta till Halmstad och demonterades där för vidare lastbilstransport till Ugglarp. Många av fordonen och kärrorna är unika. Här finns bland annat Sveriges första inhemska bil (1898), en fantastisk Cord från -36 och lyxbilen Gräf & Stift; det var i en sådan som ärkehertigen Frans Ferdinand sköts i 1914, när han besökte Sarajevo.

Bland de märkliga planen kan nämnas en tidig "oskruvad" J 29A Tunnan, SAAB 35-1 (prototyp nr 1 av Draken) ... Ja, man skulle nästan kunna fortsätta i det oändliga för hos Svedinos finns det de allra märkligaste prylar.

Text och foto: Conny Åquist

\* Har du delar eller information om var man kan hitta saker kan du kontakta Björn på tel: 0346-43187 eller 070-5853408

## Lennart "Svedino" Svedfelt – bilar och flygplan var hans liv

Det är få förunnat att göra bestående insatser för framtida generationer men Lennart Svedfels gärning räddade delar av historien åt framtiden

Lennart Svedfelt har blivit berömd både för sitt yrke som trollkarl och för sitt museum. Trollandet började mest av en slump. Lennart gick på en teaterutbildning och i samband med en fest bland kurskamraterna skulle man uppträda och han kom på att han skulle köpa en trollerilåda och visa några tricks. Det visade sig att han hade en oanad talang för trolleri. Svedino hade dessutom sinne för practical jokes så han blev känd både som trollkarl och som fiktiv.

Under många år åkte han runt i folkparker, uppträdde i TV och så vidare. Alla pengarna gick till bil och flygsamlingen.

– Pappa fick utstå mycket spott och spe. Allt gammalt skulle ju bort då men när museet öppnade 1961 fick folk upp ögonen för hans kulturella gärning, berättar Svedinos son Björn.

### Turnerade med gamla bilar

Lennart Svedfelt var född i Stockholm 1924 och redan som ung byggde han modellplan. 17 år gammal startade han en modellplansfirma som tillverkade och sålde byggsatser. 1949 köpte han den första gammal bilen, en T-Ford av 1919 års modell. Föräldrarna blev emellertid rasande och tvingade honom att sälja den. Men Lennarts intresse gick inte att stoppa så han började bygga upp en samling av antika bilar, vilket i sin tur ledde till utställningar. Han köpte sig ett cirkustält och visade upp bilarna på olika ställen runt om i landet.

Lennarts föräldrar bodde i Steninge på somrarna och så kom det sig att han träffade en tjej från trakten.

– Mamma kom från dessa trakter och morfar var byggmästare så han skaffade fram den här tomten, säger Björn.

Museet öppnades mitt i sommaren -61 och fick mycket uppmärksamhet såsom varande nordens första bilmuseum. Golv-



Modellerna som han tillverkade hade oftast skitlimmade kroppar.

ytan var 540 kvadratmeter och antalet utställda bilar 35. Tre år senare byggdes det till. Golvytan hamnade på 800 kvadrat och nu fanns det 50 bilar till beskådan.

– Den nya var klar och invigdes säsongen 2003, nu har vi 5 000 kvadratmeter utställningsyta. Hallen är 30x60 meter och här inhyses jet och moderna propellerplan.

Så nu finns Lansen, Bulldog, Pembroke, Gloster Meteor, Hawker Hunter och en Skyraider på plats.

Det första flygplanet hade köpts redan

1960. Det var en De Havilland D.H. 60 från 1926 men planet var i så dåligt skick att det fick ligga nedpackat till 1970. Det första aeroplan som ställdes ut var ett Heinkel HD 35 från 1925, för övrigt världens äldsta Heinkel (byttes senare ut mot en Ju - 52:a). Det köptes 1964 och ställdes ut direkt.

1970 hade verksamheten utökats ytterligare och man förfogade nu över 2 000 kvadrat. Det fanns cirka 90 bilar och 14 utställda plan i samlingarna. Tillbyggnaden 1980 gjorde att man hade 3 000 kvadrat med än fler bilar och plan samt hästvagnar, motorcyklar, traktorer, trampcyklar och hundratals gamla bruksföremål.

Svedino själv höll privatcert och flög flitigt så några av hans egna plan finns i dag utställda i Ugglarp, det gäller bland annat en Auster och en Tiger Moth.

Lennart Svedfelt avled 1993 efter en tids sjukdom men hans verk lever kvar.

Conny Åquist



Lennart Svedfelt blev tidigt intresserad av såväl bilar som flygplan. År 1941, 17 år gammal, arrangerade han en modellflygplansutställning på Stockholms Stadsbibliotek och året efter startade han ett företag som sålde byggsatser till modellflygplan i balsaträ. Ritningar gjorde han själv, ofta bara efter fotografier på dåtidens flygmaskiner.



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



**H**ej 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 semestertr.....

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)<br>med elektroniskt tändsystem              |
| Pilot:           | <a href="http://www.Warbirdcolors.com">www.Warbirdcolors.com</a> |
| Distributör:     | Minicars Enköping                                                |

FAKTA



# Ny Curare på gång

**F**örra hösten fick jag förmånen att träffa F3A-legenden Hanno Prettner. Av den långa intervju som jag fick har jag skrivit en serie texter som kommer att omfatta cirka åtta artiklar i Modellflygnytt.

Hanno berättade att en ny modell var på gång men att projektet var hemligt och att inget fick komma ut. Han visade emellertid bilder när prototypen på en ARF-Curare provflögs från hans privata modellflygfält utanför Klagenfurt.

– Enda större skillnaden mellan testmodellen och originalet är fel färgkombination men detta skall rättas till, berättade han då.

Dessutom tillade han.

– Det var ganska nervöst att testflyga en dyr prototypmodell som enbart fanns i ett enda specialbyggt exemplar och som skulle ligga till grund för byggsatsen.

Efter cirka två års förberedelser släpps den nu i ARF-utförande. Det rör sig alltså om en nyutgåva av hans Curare som kan drivas med antingen förbränningsmotor i 60-storlek eller med el. Den Österrikiska modellfirman Schweighofer ligger bakom och Modellflygnytt får tack vare kontakterna med Hanno produktionsexemplar nr II för test. Den första tillfaller, naturligtvis, Herr Prettner själv.

## Nostalgitävling

I slutet av oktober, 22-23/10 - 2011, inom ramen för VM i helikopter som arrangeras



*Hanno Prettner vann VM i Springfield med denna Curaren. I augusti i år släpper Schweighofer modellen i ARF-utförande.*

i Italien, kommer den första internationella nostalgi F3A-tävlingen att hållas. Tillåtna modeller är F3A-plan från tiden mellan 1962 och 87. Tävlingsprogrammet är ganska så komplicerat och för att kompensera

för de äldre kärornas brister har ett bonussystem skapats så att de allra äldsta får olika procentsatser i handikapp.

Conny Åquist

modellflygnytt

SKICKA MATERIAL

ANNONSERA I MFN

REDAKTIONSRADET

GAMLA NUMMER

OPUBLICERAT

FÖRSTASIDAN

FRIVILLIGT I GEMENSKAP



## Modellflygnytt har blivit med hemsida!

Jaha... och vad ska det vara bra för då frågar sig någon? För oss som försöker få fritiden att räcka till för att ge ER medlemmar en så bra tidning som vi bara kan så finns det bland annat några råd och önskemål för HUR material till tidningen skall levereras för att det skall gå smidigt!

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

# www.modellflygnytt.se



Centre Européen de Modélisme Aérien

**CEMA**

www.domaine-du-planet.fr

Res till Provance och flyg! Komplet flygcenter med allt en modellflygare behöver! Franskt lanthotell, 200 meter asfaltbana och flygning utan inskränkningar nästan året om. Svensk reseledare på plats (vecka 40-43) och fina möjligheter till sightseeing och andra aktiviteter. Unna dig en modellflygupplevelse utöver det vanliga! Från 3 950:- för tre hela flygdagar, halvpension i dubbelrum. (modeller ingår) Flygresor tillkommer. Ring Kim Mortensen +46 (0)573 38068 +46 (0)703 485208

## HAB Electronic AB



**JR XG7 2,4DMSS med telemetry**  
Den nya 7 kanalaren med JR -s nya 2,4G DMSS system.  
Detta är den bästa radion på marknaden i 7 kanals klassen, speciellt för helikopter piloter., som kommer uppskatta att alla servovägar i CCPM mixen går samtidigt, 5 punkt kurvor till gas och broms. 18 modellminnen, telemetry direkt i displayen. mm.

**Pris : 2599kr**

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



Nya kärror från EG Aircraft / ESM / Phoenix Models



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

Vi har det du behöver !!

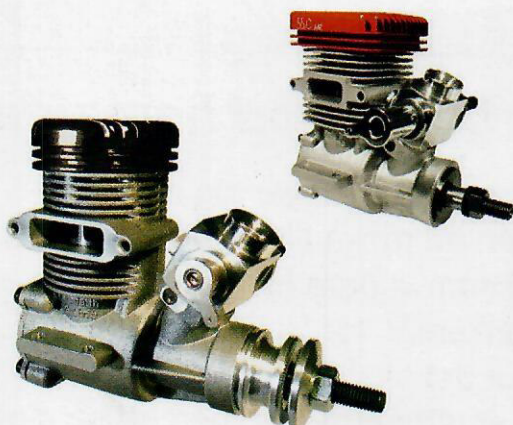
Sadelvägen 5

34140 Ljunghy

www.hab.se

0372-80444

PURE POWER  
**webra**  
motor



**Elltech**

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

- Bäst kundservice

**RC Flight**.se



- Allt till inomhusflyg!



Modeller

**EMAX**

Motor/servo

Hobbywing Technology

Fartreglage

**GRAVITY**

LiPo Accar

**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.



# Värnermeeting - HÖST

## LIDKÖPINGS MODELLFLYGKLUBB & BRÄNNEBRONA FLYGKLUBB

inbjuder till den återkommande sjöflygträffen vid stranden av Vänern.

Vi flyger lördagen den **1 oktober** och platsen är belägen 500m Norr om Krono Camping i Lidköping.

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

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

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

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

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

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

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

Det är ju en badstrand som vi flyger ifrån.

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

**VÄLKOMNA!**



Kontaktpersoner:

|               |             |     |
|---------------|-------------|-----|
| Bo Nylund     | 0510-25024  | hem |
| Lennart Sköld | 0510-29288  | hem |
|               | 0703-476643 | mob |



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



# Kallelse till Skalariksdagen

Ålleberg 8-9 Oktober 2011.

Genomgång av det gångna året

Samt hur skala skall gestalta sig de kommande åren.

BLA: skall Nya GS utses.

Frukost finns lördag, söndag samt gemensam middag på Lördagskvällen.

Anmälan senast den 25 sept och då önskar jag veta vilka som äter  
frukost båda dagarna samt vill vara med på middagen.

Samt veta vilka som önskar logi på vandrarhemmet

Svar till [lassecub@mikab.net](mailto:lassecub@mikab.net)

Alt ring 0708658800

*Under hösten tidig vår kommer en ny domarutbildning att hållas  
Datum är ännu inte bestämd då vi väntar svar från Narve och Rolf Meum*

