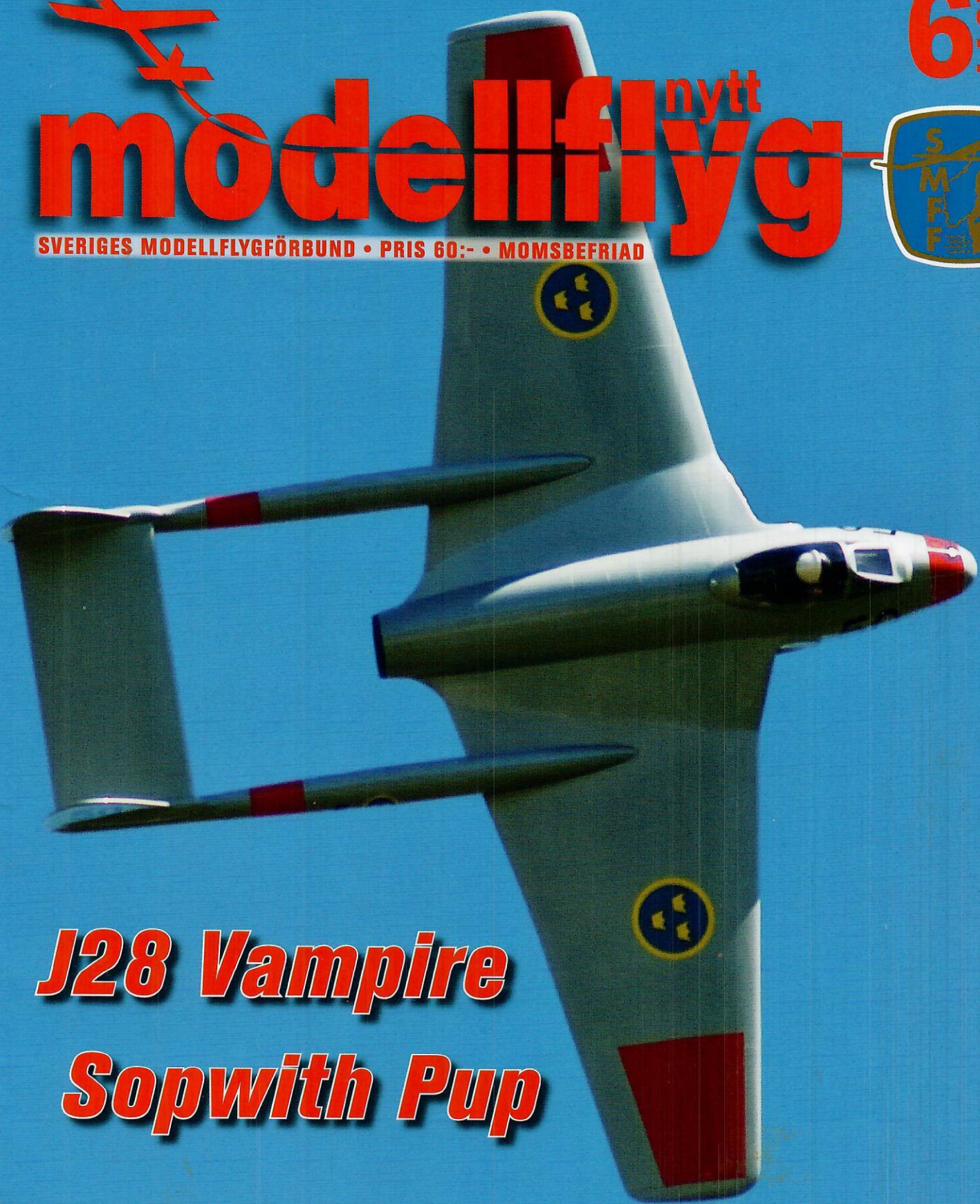




modellflyg^{nytt}

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD

6 2011



J28 Vampire ***Sopwith Pup***

*J28 B Vampire
i en långsam roll*



VM i Friflyg för 40 sedan

Bentley BR2 motorbygge

Imponerande modell YAK 54

VM i Friflyg i Argentina

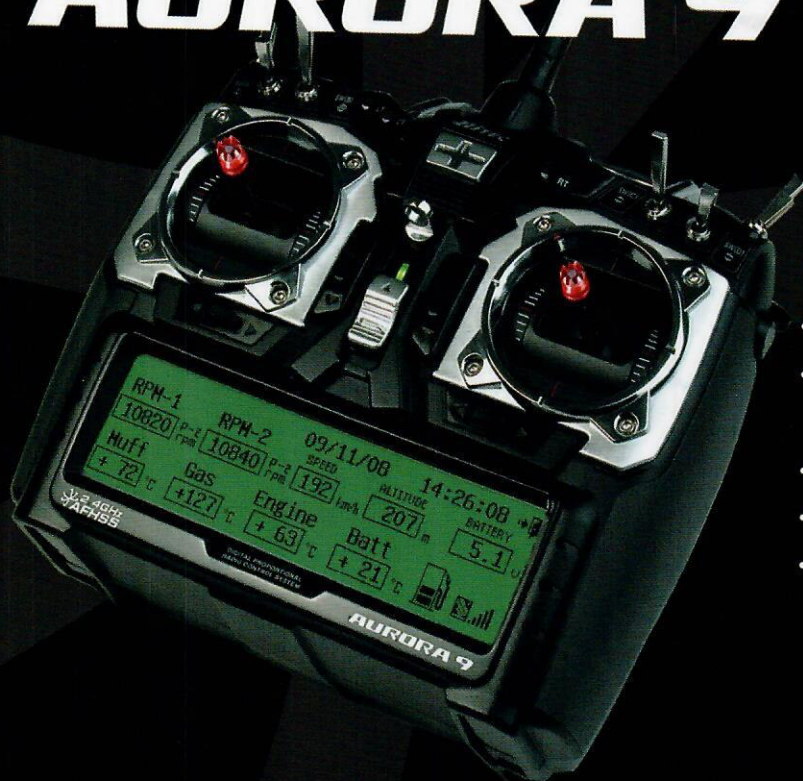
INTERPRESS 0257-06



7 388025 706002

RETURVECKA v 10

HITEC AURORA 9



Höjdpunkterna:

- bakgrundsbelyst pekskärm visar telemetrivärden
- fri tilldelning av omkopplare, dragreglage och digitala trimrar
- högprecisa spakagreggat med 8 kullager
- enkla styrmodusval (4 standard + 2 tillval)
- sagolikt prisvärd

Sats med sändare, 2.4 Ghz HF-modul, OPTIMA 9 mottagare, sändarack och laddare

2.4 GHz telemetrisystem

HTS-temperatursensor
Sensor för mätning av temperaturer från - 40° till +240° Celsius
11 0834

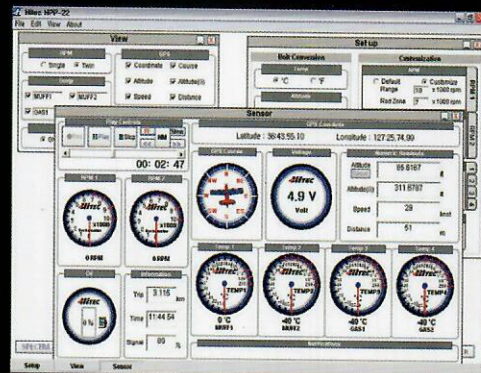
HTS-nivåsensor
Sensor för mätning av nivåer i t.ex. tankar för bränsle eller andra vätskor.
11 0835

HTS-varvtalsensor (magnetisk)
Sensor för mätning av varvtal hos de roterande delar som ej en optisk varvtalsräknare kan användas för.
11 0842

HTS-varvtalsensor (optisk)
Optisk varvtalsensor för att mäta varvtal hos roterande delar som propellerar, hjul, axlar etc.
11 0833

HTS-GPS (GPS-sensor)
GPS-sensorn möjliggör mottagning av all GPS-information som riktning, hastighet, höjd, bredd- och längdgrad, avstånd och flygkurs.
11 0836

HTS-SS (Sensorstation)
HTS-SS är gränssnittet mellan sensorerna och mottagarna OPTIMA 7 och OPTIMA 9.
11 0832



HPP-22
PC-program för inställning av HITEC-sändare, HF-moduler och mottagare. Visning av telemetridata på PC:n.
114006

Utförliga produktbeskrivningar finns på www.hitecrc.de

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

MODELLFLYGNITT är organ för Sveriges Modellflygförbund

SMFF ordförande
samt ansvarig utgivare:

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

Ansvarig distribution, prenumeration eller vid utebliven tidning kontakta

SMFF, Box 750, 521 22 Falköping
Telefon 0515-371 55
Telefax 0515-371 58
Pg-konto 51 81 65-6
Hemsida: www.modellflygforbund.se
e-mail: info@flygsport.se

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

Redaktion och annonser:

E-post: red@modellflygnytt.se

Grafisk formgivning:

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

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

Redaktionsrådet

VO Bredd
red@modellflygnytt.se

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

Preliminär utgivning

Modellflygnytt nr 1/12 16 Feb
Tidningen beräknas postas angivna veckor
Ordinarie manusstopp är 4 veckor före angivna utgivningsdagar, efter avtal kan senare lämning ske.

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

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

OMSLAGET:

Uno Anderssons J28 Vampire i en långsam roll



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

INNEHÅLL NR6/2011

● Hanno Prettner del V	6
● VM i Friflyg på Säve för 40 år sedan	7
● J28 Vampire EDF	10
● Bentley BR2 modellmotorbygge	18
● Mats Karlssons YAK 54	21
● Mini Popwing	26
● Siemens-Schuckert D.III	29
● VM i Friflyg i Argentina	30
● Warbirdweekend 2011	38
● Östersundsträffen 2011	40
● Sopwith Pup	48
● Årets Julnötter	54
● Reportage från handlare	56



18



21



30



40



Då var vintern här med allt vad det innebär. Här nere i Skåne så är det blåst och piskande regn som gäller.

Det är med andra ord inget flygväder.

Ja, jo... vissa entusiaster i hemmaklubben flyger även vintertid, en av grabbarna monterade en kupévärmare på ett spett för att kunna hålla fingrarna tillräckligt varma för att kunna flyga...

Men nu tar andra aktiviteter vid, såsom inomhusflyg och byggen inför nästa säsong.

Några nya funktioner ifråga om kontakten mellan förbundet och klubbarna har tillkommit. Dels så kommer det numera ett förhandsbesked om vilka medlemmar klubben ska faktureras för, och även ett förhandsbesked om vilka som kommer att få tidningen vid det kommande utskicket.

Det gör att klubbarna har möjlighet att justera uppgifterna innan faktura eller tidning går ut och det kommer att minska felaktigheter.

Vi börjar närma oss ett nytt registreringsår, vissa klubbar har redan börjat registrera för 2012.

Från nr2 2012 av MFN så kommer vi att införa en ny ordning på grund av att förbundet fått lägga mycket pengar på tidningsutskick i efterhand.

Vi har därför tvingats besluta att inte gratis skicka ut tidningar i efterskott.

Om medlemmen är registrerad efter det att adressfilen för tidningsutskick är uttagen så kommer man att få tidning när nästa nummer kommer ut.

Vill man sen ha de tidningar som kommit ut det året innan man blev medlem så kan man fortsättningsvis beställa dem genom en insättning på 25:-/tidning som är kostnaden för att skicka ut dem styckevis. Givetvis måste kontakt med kansliet tas innan insättning för att kolla att det finns tidningar kvar.

Vi hoppas på förståelse för detta beslutet.

Ingela Persson
Ordförande

På tal om tidningen så har jag blivit kontaktad av en medlem som tycker att det finns alldeles för få artiklar om bygge, tips och teknik.

Han tycker att det rapporteras alldeles för mycket om event av olika slag.

Jag har därför lovat vädja om nya artiklar till vår tidning som kan fylla det behovet. Kanske någon kan tänka sig att dela med sig och skriva om sin kunskap och erfarenheter nu under de kalla mörka vintermånaderna.

Jag avslutar med att önska er alla en God Jul och ett gott slut på 2011.

Flyg högt, flyg väl, flyg länge

Ingela Persson
Förbundsordförande
ordforande@modellflygforbund.se



Styrelsen SMFF 2011



Funktion

Ordförande
Vice Ordförande
Kassör
VO-Elit
VO-Bredd
Suppleant

Verksamhetsområde Bredd

Funktion

Chef
Vice chef
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

E-post

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

E-post

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

E-post

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

Tel

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

070-695 49 64
070-572 71 64

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

Till klubbar !

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

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



SMFF:s expedition

Box 750
521 22 Falköping
Tel 0515-371 55
Telefax 0515-371 58
Pg-konto 51 81 65-6



Förbundsmärke, blazermärke 10:-



Slipsklämma med förbundsmärke 40:-



Pins 10:-



SMFF-dekal 5:-



SMFF-dekal, 8 st på karta 30x30 mm 10:-



Lucy, byggsats 35:-

Registreringssiffror, ark 60:-



Myggan, introduktionsmodell, byggsats 15:-



Thermal Dart, lite större AMA Cub 60:-



Flygmaskinen, byggsats 30:-



Linus, linmodell enbart ritning 30:-



Handbok, Modellflygets grunder 20:-

Handbok, Vi modellflyger, 2 delar 20:-

Handbok, Att vara modellflygledare 20:-



Sveriges Modellflygförbund

VO Bredd i SMFF

God Jul alla modellflygare

Nu är det jul och de flesta ser fram emot en ledighet med familjen. Vi i Bredd ska lägga vår budget för 2012 före årsskiftet. Har ni klubbat något på gång?

Kan förbundet stödja er klubb med något under 2012? Skicka in era önskemål till oss i Bredd senast den 27 dec.

Under året har vi i Bredd hjälp nya klubbar att komma in i Förbundets paraply. Bredd har även informerat de klubbar som har frågat oss hur de godkänner fler klubbäkt inom klubben.

Vi i Bredd har varit ute på meeting's och bytesmarknader ute i landet. Det är alltid kul att träffa engagerade medlemmar och snappa upp era åsikter. Vi alla vet att vi alla jobbar ideellt och därför kan ett bra förslag från er medlemmar ta lite tid att ta fram. Då tänker jag främst på att era förslag ska kunna användas av fler klubbar och komma fler till godo.

Vi har även tagit fram en avtalsmall som ska hjälpa klubbarna när de lånar ut Roll-up. Vi hoppas det har blivit en positiv PR-grej för klubbarna och att Roll-up används ute i landet.

Det är mycket jobb att hålla vår tidning igång därför har vi fått hjälp av en till medlem som ska ta tag i redaktörsrollen. Åke Karlsson som blir den nya redaktör för 2012 kommer att komma igång till fullo med tidningsjobbet efter nyår.

Bredd har tagit fram affischer och broschyrer för er ute i klubbarna efter att ett antal klubbar har frågat efter det. Jag hoppas att ni beställer från kansliet och använder er av materialet.

Vi har ett spännande år framför oss, vi kommer att i nr 1. 2012 ha ett fyrsidigt reportage från Nürnbergsmässan som hålls månadsskiftet januari till februari. Självklart kommer vi fortsätta med våra besök hos hobbyhandlare i landet.

Modellflygnytt är ju vår tidning för oss modellflygare och skriven av modellflygare. Vi ser mer än gärna att ni alla skickar in material till tidningen så kan vi göra den ännu bättre och mer aktuell för Oss alla.

Från oss alla till er alla en riktigt god jul o gott nytt år och hoppas tomten kommer med många hårda spännande klappar.

Christer Malmesäter
ordförande SMFF Bredd

VO-bredd består av följande personer:

Verksamhetsområde Bredd

vobredd@modellflygförbund.se

Funktion	Namn	E-post
Ordförande	Christer Malmesäter	ordf_vobredd@modellflygförbund.se
Vice ordf	Sture Kinell	vordf_vobredd@modellflygförbund.se
Ledamot	Lena Hellström	whiskilena@hotmail.com
Ledamot	Inge Sundstedt	familjen.sundstedt@spray.se
Redaktör	Åke Karlsson	rc-pilot@bktv.nu

Inbjudan till Förbundsmöte 2012

Söndagen den 25/3

Clarion Hotell,
södermalm Stockholm

Mer info kommer i nummer 1 av MFN

SMFF-bredd finns nu på Facebook!



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

Hanno Prettner del VI

Hanno Prettner ställer till panik

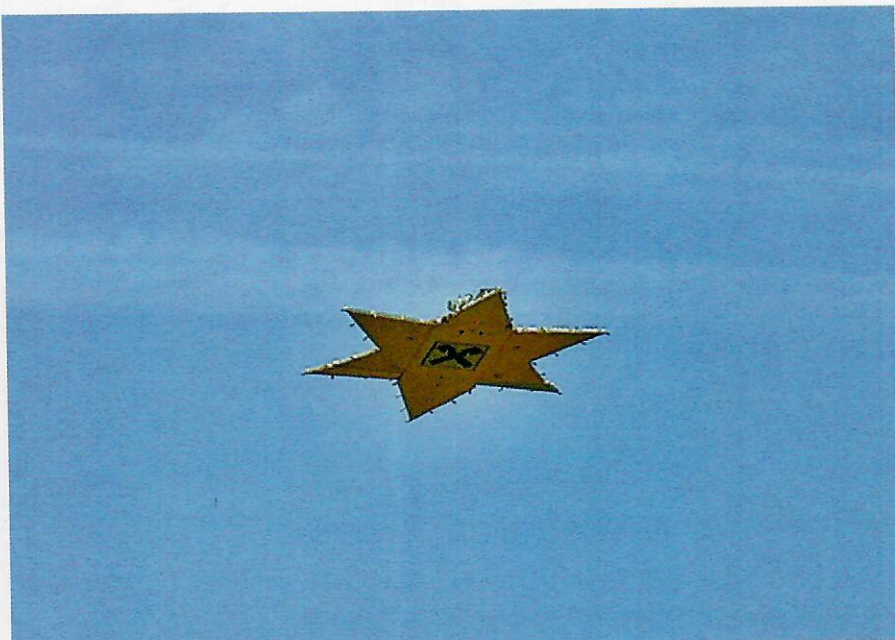
En smålustig historia var när Hanno en kväll provflög sitt modell-UFO, försedd med lampor undertill. I en intilliggande skog hölls vid samma tillfälle en stor folkfest. Människorna där såg det flygande tefatet, men folkgruppen märkte inte Hanno. De trodde naturligtvis att utomjordingar var i faggorna.

– Historien blev till en flera artiklar i Österrikes största dagstidning, förklarar Hanno och ler åt händelsen. I början var jag inte medveten om att det var jag som utlöste detta UFO-alarm utan det förstod jag först efter några dagar och då kom upplösningen.

Pressen hakade på

I tidningen ägnades flera artiklar åt fenomenet. Vakthavande polismyndighet bekräftar:

"Ja, vi fick många telefonsamtal. Och alla angav samma sak, nämligen att det var något som blinkade i rött och grönt.



Hanno flög inte enbart UFO:n utan även denna stjärnformade modell.

Sedan räknar tidningen upp ett antal möjliga orsaker, exempelvis stjärnan Antares som är en ljusstark fixstjärna

i Skorpionens stjärnbild eftersom den låg nära Jupiter.

Conny Åquist



En kväll provflög Hanno sitt modell-UFO, det skapade nästan panik i närheten.

För 40 År sedan

VM i friflyg på Säve i Göteborg 1971



VM innebär exotiska deltagare. Här förbereder kubanska landslaget en start i F1C.

Av en tillfällighet öppnade jag häromdagen ett gammalt fotoalbum och upptäckte då att i år är det 40 år sedan friflyg-VM arrangerades här i landet.

En rad minnen bubblade då upp från min ljuva ungdom. Jag var 17 år gammal och liftade med två av min pappas mostrar till Göteborg för att komma till tävlingen

som åskådare. För även om jag aldrig någonsin sysslat med friflyg så insåg jag att ett VM alltid är ett VM och modellflyg har dessutom alltid intresserat mig i alla dess former.



Ett plan som väckte stort uppseende var Leif Thelins Viggeliknande modell Spiggen.

Invigning med spännvidd

Jag var med om invigningsceremonin där delar av vårt lands modellflygelit visade upp sig. Ove Andersson och Alf Eskilsson skulle flyga Stunt simultant i var sin ring, fast Alf fick slå mycket på sin motor innan den startade så han hamnade på efterkälken. Kennet Holm konstflög med sin F3A-kärra försedd med en Webra Blackhead i nosen. Bröderna Jack och Esbjörn Strömquist uppvisningsflög sin konstruktion Röda Kvarn och hade även med sig ett imponerande skalaplan i form av en aluminiumklädd Mustang.

En vid den tiden känd dalmas med namnet Bo Bergstedt demonstrerade en Klemm 35 i luften, styrd av en enspaksradio. Och Rune Svenningsson visade en hiskeligt snabb pylonmodell som jag inte lyckades fånga på bild eftersom den flög så gesvint förbi.

För 40 År sedan

Ett plan som väckte stort uppseende på den tiden var Leif Thelins Spiggen, en flygande modell av Viggen innan fullskalaförebilden hade lyft från marken.

Av själva tävlingen minns jag bland annat amerikanernas vackra Monocote-klädda F1C-modeller i rött, vitt och blått. Och naturligtvis var det en häftig upplevelse att i verkligheten få se några av de personer som jag läst om i Model Airplane News. Bland annat minns jag hur uursnygg Annie Giesekin var. Jag vill minnas att hon tävlade här på Säve men Annie har även varit lagledare för det amerikanska friflyglanslaget vid andra tillfällen.

Svensk favorit

I F1C var svensken Rolf Hagel en definitiv favorit. Rolf hade många internationella framgångar bakom sig och han var även en suverän motortrimmare men tävling är alltid tävling så en börda vilade definitivt på hans axlar. Sveriges hopp var känd för sina vassa Super Tigre-motorer som till och med var bättre än fabriken egna. Men Rolf bar favoritskapet med den äran och efter en rad nagelbitaromgångar med allt kortare motortider stod han som segrare.

Nåväl, här är några bilder från året då det begav sig.

Text och foto:
Conny Åquist



En av bröderna Strömqvist hade även med sig ett imponerande skalaplan i form av en aluminiumklädd Mustang.



För 40 År sedan



En vid den tiden känd dalmas vid namn Bosse Bergstedt demonstrerade en Klemm 35 i luften, styrd av en enspaksradio.



Hallänningen Alf Eskilssons stuntmodell.



Detalj av den imponerande Mustangen.



Kennet Holm konstflög med sin F3A-kärra försedd med en Webra Blackhead 61 i nosen.

J28B Vampire EDF

I hangaren finns det nu sex EDF-kärror. Allt började med att jag såg MBS J35 Draken på nätet. Första lärospåren och misstagen gjorde jag med en Multiplex Twister. Den har nu fått en ny motor

Rc-Lander för 4S och den går tillräckligt fort för mej. Jag har nog flugit upp mot 100 flygningar med den och kan verkligen rekommendera den som första EDF. Den är tålig. Sedan blev det två J34 Hawker Hunter från Rc-Lander, en med och en utan landställ och eftersom jag gjorde min jaktflygutbildning på den är det en speciell känsla att flyga och se den i luften.

Drakarna har blivit 2 stycken en belylander och en med infällbart landställ. Den senare håller jag på att modifiera med cheaterhole för att ge fläkten mer luft och ett litet fast sporrhjul. Har också köpt en vassare motor, ARC från Australien. Får se vad det blir med det.

Nästa projekt som jag också flugit i fullskala blev J28 Vampire. Jag valde

mellan två stycken. En från Vasafan med 65 mm fläkt och utan landställ och en från Jet Arrows avsedd för 90 mm fläkt. Båda i glasfiber och byggda i Tjeckien. Det finns ganska mycket på rforum om 90-mm-kärran och filmer där man flyger den från ganska ojämna gräsfält, så jag valde den. Först lite data och rövarhistorier om Vampiren.

Den heter egentligen DH 100 (De Havilland) och hundra för att det var deras hundra konstruktion.

Flög första gången 1943

Prototypen flög första gången 1943 men den kom aldrig att delta i 2:a världskriget, för att fabriken inte hade kapacitet, utan byggde Mosquito för fullt. Den var avsedd som jaktkärra men blev mera använd för lätt attack i England eftersom deras tvåmotoriga Meteor hade bättre stigprestanda. Kroppen var byggd i 2 lager björkfaner med balsafyllning mellan. Detta

isolerade bra. För att skydda björkfaneret var detta klätt med duk som sedan målades. Vingarna, bommarna och stabilisatorn var av aluminium. Motorn hade en radialkompressor, som alltså bara hade ett steg. Tur var det för den var mycket okänslig för fåglar mm vilket inte senare axialkompressorer är. Vi hade dessutom inga katapultstolar i våra i Flygvapnet. Denna kompressor ger upphov till samma tjutande ljud som motorn i J29 Tunnan som också hade samma typ av kompressor. Beväpningen var 4 st 20mm automatkanoner, och senare raketer eller bomber. Styrningen skedde helt manuellt utan någon servohjälp. På rodrens bakkant satt ett litet roder som manövrerades i motsatt riktning mot önskat utslag med linor från spaken. Det fanns ingen noshjulsstyrning utan man styrde på marken genom att omväxla bromsa vänster resp höger huvudhjul. Bromsarna var pneumatiska och det satt ett handtag på spaken typ motorcykelhandbroms.



1946 fick F13 i Norrköping dom första Vampireerna som fick benämningen J 28 A. 10 stycken och när dom hämtades i England var dom försedda med fälltankar av papper. 1949 började man leverera J28B som hade fenor som inte var fyrkantiga, bränsletankarna hade ökat från 3 till 5 och motorn var starkare, nu 1500 kp dragkraft. F8 Barkaby och F9 Säge var de första flottiljerna att utrustas med J28B. Efter hand kom 28:an att användas vid de flesta flottiljerna. 1953 ersatte man B18 vid F14 i Halmstad med Vampire som attackflygplan och fick nu namnet A28. Det hände nästan 100 haverier med 28:or och det värsta var en start från F14 en söndagmorgon som jag hörde från mitt pojkrum. Det var dåligt väder och dom skulle anfalla arneförband på Ravlunda i Skåne. När dom gjorde fri molnengenång flög dom rakt in Kulla Berg i Skälderviken och alla 4 piloterna omkom.

I Flygvapnet 1953

1953 köpte Flygvapnet tvåsitsiga Vampires och dom placerades först i Halmstad tills Ljungbyhed hade fått betongbanor. Den första kursen med nya jetpiloter gick 1954 och 28:an användes till 1967 på F5. Flera 28B byggdes om till tvåsitsiga och vi hade olika varianter. SK28C1 hade en liten lucka till huv och den fick man inte spinna med. SK28C2 hade en blåst huv vilket gjorde det lättare att komma i och ur. Fallskrämsuthopp skulle gå till så att man fällde huven, trimmade framtungt, rollade runt på rygg, löste remmarna och sköt fram spaken. Kom man ut var det bara att dra i handtaget till skärmen. Under jetskedet flög man övningarna med lärare i den tvåsitsiga och sedan flög man samma i den ensitsiga. Vi flög först EK i den tvåsitsiga men det var dåligt väder före jul 1966 och vi kom inte i luften med den ensitsiga. Vi hade sitskännedom, motorstart mm på 28B men när vi kom tillbaks efter juluppehållet fick vi beskedet att dom ensitsiga skulle skrotas eftersom flygtiden på dom tvåsitsiga räckte till vår och nästa kurs. Därefter var det SK60. Det var lite tråkigt för den ensitsiga var tydligen betydligt livligare vilket kunde ge en och annan kvickroll eller spinn i en oförsiktig looping.

Helst hade jag alltså velat bygga en modell av en tvåsitsig men någon lämplig storlek på en sådan har jag inte funnit. Totalt köpte flygvapnet 415 Vampire i olika versioner. Inga av dessa flyger idag i Sverige. Ett antal såldes till Dominikanska Republiken. De Vampire som flyger i Sverige på flygdagar kommer från Schweiziska flygvapnet och har katapultstolar. I Västerås finns tre stycken 2-sitsare som är flygande. Ljungbyheds Aeronautiska Sällskap har en C2:a som är



Mitt i en lååångsam roll...

målad som dom var på flygskolan. SWHF på F7 Sätens har också en tvåsitsare. Nr 50 som jag utbildat finns på Kungsängen vid Norrköping och det finns lite filmer på YouTube av den.

Ljungbyhed var Europas största flygskola och när jag gick där 1966-67 hade vi 3 kurser med flygvapenelever samtidigt som det fanns blivande helikopterpiloter som flög MFI och lärare som flög in sej på SK60. Det var ingen radarövervakning utan allt byggde på flygsektorer och inpasseringstider. Med 28:an låg vi ofta i norra Skåne/Småland. I Bjärnum stod en talfyr. Denna sände ut bäringar så att vid orden "TVÅAFYRA-TVÅASEXA" så låg man i bäring 250 grader.

När alla kurser rabblades på en gång var man rakt över fyren och då sjönk man på kurs 220 grader och så skulle man komma ur moln vid Sorrödssjöarna och sedan leta upp fältet visuellt. Vid ett tillfälle när jag skulle landa mötte jag en fyrgrupp SK60 som just kom ur en looping över Bjärnum.

Det var föregångarna till TEAM 60 som övade. Vid ett annat tillfälle när vi övade rotesamling elev med elev i en "tårtbit" från Bjärnumsfyren svängde jag ut och tillbaks för att samla. När jag samlat färdigt sag jag att det inte var samma nummer på fenan

som den kärra jag svängt i från. Vi hittade varann, men sa naturligtvis inget efteråt. Man visste ju inte avståndet till fyren förrän man var overhead så jag hade en kille i min kull som hamnade i Danmark.

Ett annat minne jag har är en dimmig morgon när vi inte fick flyga EK. Dimman skulle lätta så man satte satte en lärare i högersits för säkerhets skull. Dom flesta lärarna satte sej att halvsova men jag fick försteläraren i flygtjänst, en fruktad man, med mej. Vi startade som rotetvåa och han började genast att gnälla på mej. Vi delade upp och jag flög avancerad flygning i en "tårtbit". På toppen av en looping drog han ner visiret, som hade instrument-flygskärm, på mej och sa GÅ UR, GÖR EN PEJLLANDNING! 28:ans horisont fungerade inte under avancerad flygning och när jag försökte resa den satte han en papperslapp över. Pejllandning på grundinstrument, jo jag tackar! Sedan skrek han: KURSEN, FARTEN mm. Snacka om att aspirant Andersson var röd om öronen men jag kom ned. Efter landning när han stod vid sin cykel med fällskärmen på pakethållaren sa han att aspirantens avancerade flygning var inget att säga om men att jag skulle få ett pass extra instrumentflygning. Nu får jag sparken tänkte



På finalen på Hökafältet.

jag. Jag fick ett pass med en annan lärare än min ordinarie och han sa: varför skulle Du ha ett extra pass det här går ju bra. PUH!!! Vi var 65 som började och 18 fick vingarna så det var stor press. Alla kan inte lära sej spela fiol var uttrycket från skolchefen som höll i yxan.

När jag sedan kom till F9 för att flyga J34 var det dubbla kadetkullar där. Vi fick

några Sk28C med oss från F5 så jag fick flyga Vampire nästan en månad till. Kursen efter mej på F5 flög också Vampire men sedan var det slut och upphuggning.

Så till modellen. Jag hittade en byggtråd på rcgroups om HT-modellbau:s Vampire för 90mm fläkt.

Firman finns i södra Tyskland men ägaren pratar bara tyska och svarar sällan i telefon

eller på mejl. En kompis till honom pratar lite engelska men vet inget om modellerna. För att göra historien kort tog det lång tid innan 28:an var i Halmstad.

Byggs av Jet Arrow

Det visade sej att den byggs av Jet Arrows i Tjeckien och skall någon handla Vampire så kontakta dom. Paketet fanns inte på ICA-posten och efter lite telefonsamtal sa killen på företagsposten: ÄR DET EN DÖRR? Stort paket alltså. Allt var helt och finnishen fantastiskt fin. Tunn glasfiber med silverfärg ingjutet och mycket lätt. Skev och höjdroder var snyggt fastsatta under glasningen. Tyvärr inga sidoroder. Några träbitar och en huv. Kärran går att demontera genom att stjärtbommarna sitter skruvade med var sin plastbult underifrån. Stabilisatorn skruvas fast mellan bommarna med två plastskravar.

Jag har aldrig tagit isär min Vampire efter första flygningen. Den går in i bilen monterad. Jag beställde min med uttag för flaps och hål upptagna för landställ i vingen. Den kan också beställas som bellylander och då medföljer en extra träbit till startkroken.

Bygginstruktionen är på tyska men det finns många bilder och sedan är rcgroups fullt med tips och bilder. Där hittade infällbara landställ gjorda just till Vampiren. www.ductedfans.com tillverkar dom och efter mycket väntan och ovisshet kom ställen hit.



Klar för provflygning.

Kanske var det efter jag skrivit en tråd på rcgroups och undrat över firmans tillförlitlighet och fick ett antal kommentarer att dom inte var att lita på. På grund av att det är flera speditörer mellan USA och Sverige får man ingen försäkring. Jag gav upp och köpte Beotec C21 luftställ från österikiska Schweighofer och tänkte använda pianotråd. Ställen kom på tre dagar och naturligtvis kom ställen från USA dagen efter. Jag använde C21-mekanismerna och de fjädrande specialgjorda benen från USA. Jag skrev till Jet Arrows om vilket lim jag skulle använda och dom sa att det går bra med epoxy. Det rekommenderas Hysol till glasfiber och träfogar, men är dyrare och jag visste inte var jag skulle få tag i det så det blev 30 minuters epoxy. Rugga upp alla ytor och tvätta noggrant med aceton innan limning. Jag använde också kolfiberklipp och byggde upp hålkälar i spantkanterna.

Träbitar limmas in i ändarna på stabilisatorn och gängas för 4 mm skruv. Underifrån i vänster stjärtbom limmas en bit plywood och i denna skruvas höjdservot. En blå Sulivanstång går till höjdrodret. Jag stöttade upp stangen med ett par små spant som jag sköt in i bommen. Tejpad plastlucka täcker servohålet.

Skevservona skruvades fast på en platta av plywood/furu och limmades i

vingen. Klaffarna gjorde jag av 2mm balsa lamminerade med 0,4 plywood på båda sidor. Klädde med Oracover i silver. Här var det väldigt trångt i vingen och jag fick göra kilar av trä och limma fast servona direkt i kläm i vingen. Hoppas jag slipper byta servo någon gång.

Huvudställen var lätta att installera efter lite skärande runt infästningen. Nosstället skapade mera problem och jag fick göra ett nytt plywoodfäste. Jag var tvungen att fästa med några droppar ca-lim och se hur det fungerade, ta bort, justera, limma igen ett par gånger för att sedan slutligen limma med epoxy. Ovanpå nosställspantet ligger mottagaren och ventilen till det pneumatiska landstället. Väldigt trångt att få in allt. Tryckluftstanken limmade jag fast med smältlim på vänster sida högst upp och längst bakom cockpit. Jag skulle egentligen vilja ha landställsluckor till noshjulet. Luckor på huvudställen slits bara av om man landar på gräs. Nosställsluckan följer liksom med stället och hänger väl ovanför öppningen. Denna tekniska lösning har jag inte fått till än.

Mega 22/35/1,5ER

Fläkten Wemotech Midifan 90mm passade med ett varv eltape runt i luftintaget av glasfiber. Wemotechs fläktar är väldigt

prisivärda och kommer med balanserad rotor. Jag byggde två stöd av liteply som limmades mot kroppens glasfiber och förstärkt med kolfiberklipp. Motorn skruvades fast i dessa. Wemotech har ett fint utloppsrör i kolfiber som hade passat bra men det var leveranstid så jag fick rulla en plastfilm i stället.

Motorn var en alldeles nysläppt Mega 22/35/1,5ER för 90 mm EDF och 6 lipo (tack för hjälpen Magnus på MBS). På fulladdat batteri drog den 80A, 1700W och jag tippar att dragkraften är en bit över 2kg. Fartreglaget är ett Turnigy K-force 100A från Hobby King. Först satte jag det på golvet i cockpit och trodde att luften från nosställets öppning i kombination med ett litet hål in till fläkten skulle kyla tillräckligt. Jag märkte att ESC:n var het efter flygning så jag tog upp ett hål i höger luftintag och stack ut kylflänsarna där. Efter det var ESC:n bara ljummen efter landning. ESC:ns BEC kopplade jag bort och använde en UBEC lödd på ledningarna till batteriet.

Jag hade köpt två 3S 4000mah lipo från Hobby King och som kopplades i serie och nu var det spännande var tyngdpunkten skulle hamna. Med batterierna på högkant och och så långt fram som möjligt på var sida om noshjulet blev tp perfekt. Jag limmade två plywoodskivor på höjden för



FAKTA

Vampire J28B

Spännvidd:	145 cm
Längd:	121 cm
Vikt:	3 kg med ackar
Pris byggsats med frakt:	640 euro

Vampire

att skapa ett nosställschakt. I dessa fäste jag batterierna med Velcro. Alla servon är Hitec HS-82 MG. Sändaren är Futabas FF8 och mottagaren Futabas behändig 7-kanalare 2,4 Ghz. Med detta setup flyger jag 5min utan att överbelasta batterierna.

Det fanns en cockpit i ABS-plast med en stol som jag inte begrep hur den skulle sitta. Jag limmade och skruvade fast piloten från Als Hobbies i England i bottenplattan och limmade sedan fast huven i denna. En 4mm plastskruv baktill håller paketet säkert på plats. Kronmärkena och siffrorna fick jag gjort på en reklamfirma.

Lättade fint

Provflygningsdagen var avsedd att bara taxa på marken men jag kunde inte låta bli. 28:an Lättade fint efter 30 m på asfalten och det behövdes lite upptrim och något klick på skeven. Massor med drag i motorn och mjuk och fin att flyga. Vid landningen fick jag inte ut höger huvudställ och landade på gräset. Kärran skar ut mot bankanten och skrapade vingspetsen lite. Efter lite justering av spelet i hjulbrunnen har jag inte haft några problem med landställsfunktionen.

Vid ett tillfälle hade jag glömt pumpen till pneumatiken hemma och tänkte jag flyger med stället ute. Efter start provade jag att ta in stället och det fungerade. Det var en vecka sedan jag flög sist och det visar att det inte läcker. Systemet fungerar så att om luften tar slut går ställen ut med fjäder.

20 flygningar

Efter ca 20 flygningar är jag mycket nöjd. Det går att flyga mycket skalariktigt ungefär som vid en flyguppvisning. Rollarna blir otroligt raka för att vara en rakvingad kärra med kort bakkropp.

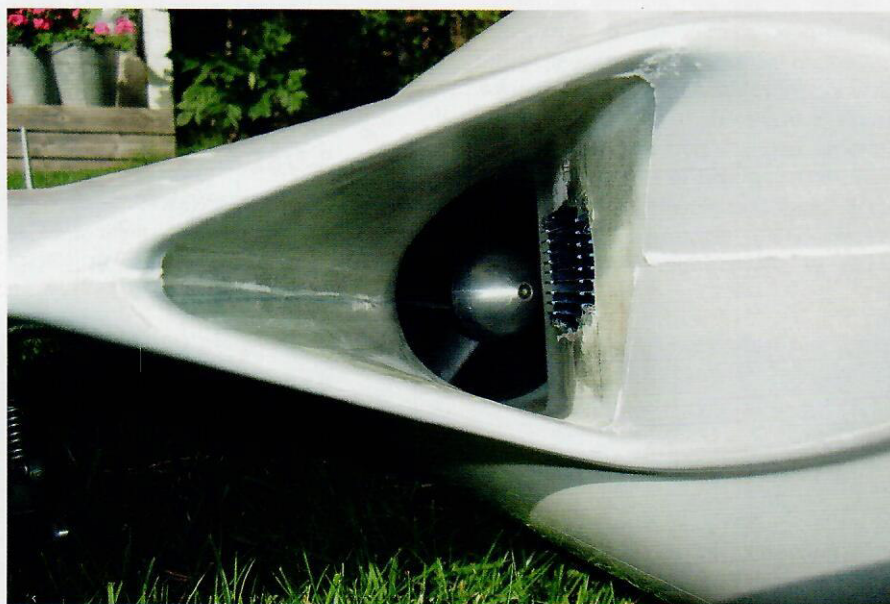
Det går att flyga väldigt långsamt och kärran känns väldigt snäll. Vid landning använder jag fulla flaps och skevrodröret lite fällda uppåt för att få ned farten och lite högre nosläge. Vid landning är den lite känslig på höjrodröret och det är svårt att göra riktiga smygare speciellt på asfalt. Stålfjädrarna i ställen är av dålig kvalitet och jag avser byta ut dom mot gummi (o-ringar).

Bäst landar man på gräs. Starten går också alldeles utmärkt på gräs. Jag har deltagit i två meetings med min 28:a och det har varit många som kommit och frågat och givit positiva kommentarer om både utseendet och presentationen i luften. En ovanlig kärra bland alla moderna jetkärror. Med andra ord ett mycket lyckat projekt.

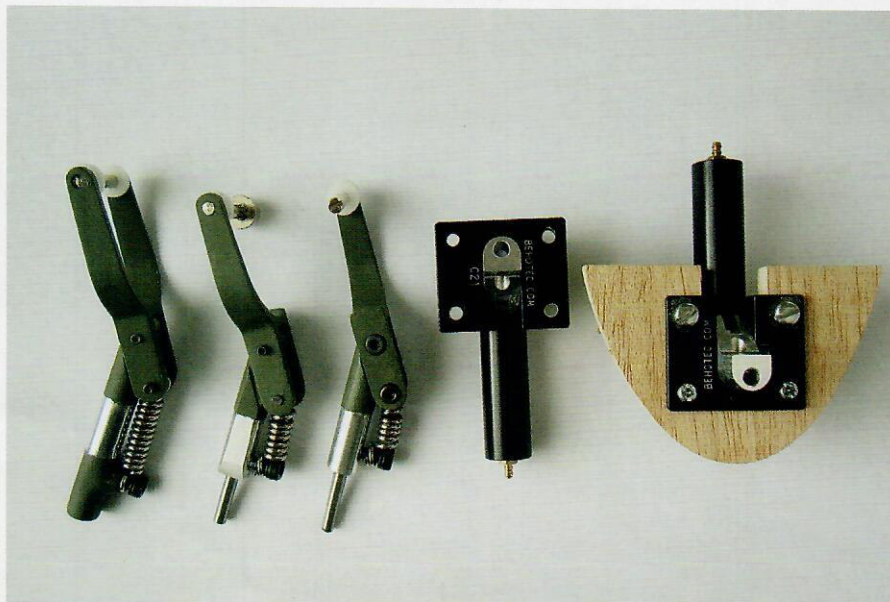
Uno Andersson
a.uno@telia.com



Delarna från fabrik.

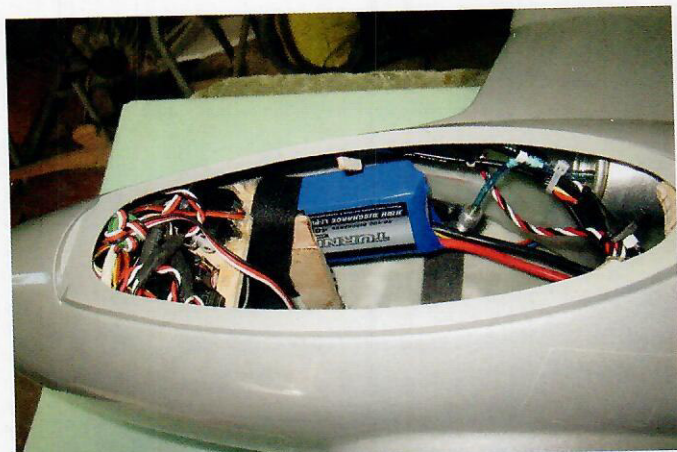


Fartreglagets kylflänsar i luftintaget.



Landställ och luftmekanism Beotec C21.

Vampire



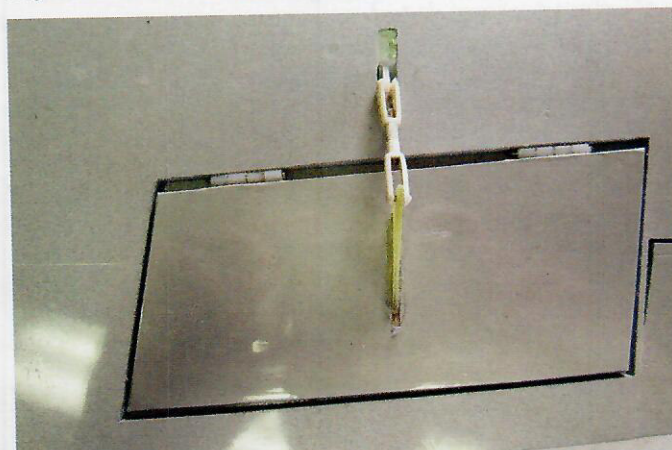
Trångt med batterie och lufttub til höger.



Höjdroderservo i vänster stjärtbom.



Fläktens koppling till utblåset.



Flaps av balsa/plywood.



Bentley BR2 - Roterande flygmotor från första världskriget

Den numera pensionerade gymnasieläraren Nils Högman är bosatt strax nordost om Uddevalla. Han tillhör gräddan av den svenska motorbyggarelitens och har gjort en rad fantastiska modellmotorbyggen. En av de mer spektakulära är den roterande stjärnmotorn Bentley BR2 från tiden kring första världskriget.

– Om tiden bara ville räcka till alla projekt, säger Nisse och suckar.

Det är säkert inte många som känner till att Walter Owen Bentley, som mest är känd för sina berömda kompressormatade racerbilar (s.k. "Blower Bentleys") från -20 och -30 talet, även konstruerade flygmotorer. Bentleys namn lever ju fortfarande kvar i de bilar som nu för tiden tillverkas av Rolls-Royce.

Historien startar med att W. O. Bentley och hans bror började importera den franskbilen D.F. Panhard till England 1913. De insåg snart att bilracing förbättrade

försäljningen avsevärt samtidigt som de hade roligt. Tävlingsverksamheten lärde även bröderna att trimma motorer och 1920 startade man tillverkning av egna bilar, under namnet Bentley.

Tidigt kom W. O. Bentley till insikt att aluminiumkolvar dramatiskt förbättrade motorernas prestanda. Aluminium väger bara en tredjedel av vad gjutjärn gör så de fram och återgående delarna blir lättare. Som en följd därav kan man även lätta vevaxeln och balansvikterna. Detta i sin tur

ger snabbare gaspådrag. Dessutom är det så att aluminium har en bättre värmeavledningsförmåga, jämfört med järnet, i storleksförhållande tre till ett.

Sedan är värmespridningen i materialet mer jämt. Vilket gör att inga "heta punkter" byggs upp och naturligtvis leds även förbränningsvärmerna bättre bort från kolvtoppen, så att motorn inte glödtänder. Därmed kan man höja kompressionen, vilket ytterligare höjer effekten.



Nisse och den färdiga modellen av Bentley BR2 framför en Bentley Turbo R.

Motorerna överhettade

I Frankrike fick W. O. Bentley de rätta kontakterna och man började gjuta kolvar med en legering bestående av 12% koppar och 88% aluminium. Det var en perfekt blandning för det tilltänkta jobbet. Så när framgångarna kom på racerbanan fick W. O. rykte om sig att vara en skicklig motorkonstruktör.

När världskriget bröt ut, fick han arbete som teknisk konsult för de franska Clerget flygmotorerna, som användes i stor skala på västfronten. Dessa motorer hade stora problem med överhettning vilket ledde till att många piloter miste livet i onödan. W. O. löste problemet genom att installera... rätt gissat, aluminiumkolvar i motorerna.

Emellertid var det så att man rätt snart upplevde att Clerget-motorns design hade nått sin fulla potential och därför krävdes en nyare och effektivare motor. W. O. Bentley var mannen att göra jobbet. Han gavs därför fria händer vid konstruerandet av den roterande stjärnmotor som fick namnet BR1, vilket betydde Bentley Rotary Nr1. W.O blev snabbt klar med utmaningen och en tid därefter sattes han att rita ännu en ny motor, BR2.

Bentley BR2

BR2:an är på 24,9 liter medan motorn som den skulle ersätta, Clerget, var på 16,3 liters slagvolym. Roterande stjärnmotorerna har cylindrarna monterade radiellt på vevhuset och vevaxeln fastsatt i den främre delen av planets kropp. Propellern sitter däremot direkt på vevhuset och snurrar med samma hastighet som motorn roterar.

Orsaken till denna märkliga konstruktion var för att ge cylindrarna bra kylning samtidigt som den fram och återgående vikten i motorn var minimal. Detta gjorde att man inte behövde en stor och tung motvikt för balansen skull – vilket bidrog till att hålla vikten nere.

En sak alla roterande stjärnor hade gemensamt var sättet som de smörjdes på. Eftersom hela motorn roterade kunde man inte arrangera med ett cirkulerande smörjfluidum utan det var förlustsmörjning som gällde. Bränsle/luftblandningen gick genom den ihåliga vevaxeln in i vevhuset, med alla sina rörliga delar, krävdes en olja som inte tvättades bort av bensinen. Ricinolja hette lösningen på problemet, eftersom den inte blandar sig med bensin. Men tänk vad plan och pilot skulle se ut och lukta efter en flygning - Bläää!?!

Revs efter 15 timmar

Det grundläggande problemet med alla roterande motorer är att framsidan av cylindrarna kyls av mycket snabbare än baksidan. Clergetmotorn hade cylindrar av tunt stål med integrerade kylflänsar för att hålla vikten nere. Detta resulterade i

värmespänningar och skevhet så att det var svårt att hålla kompressionen uppe.

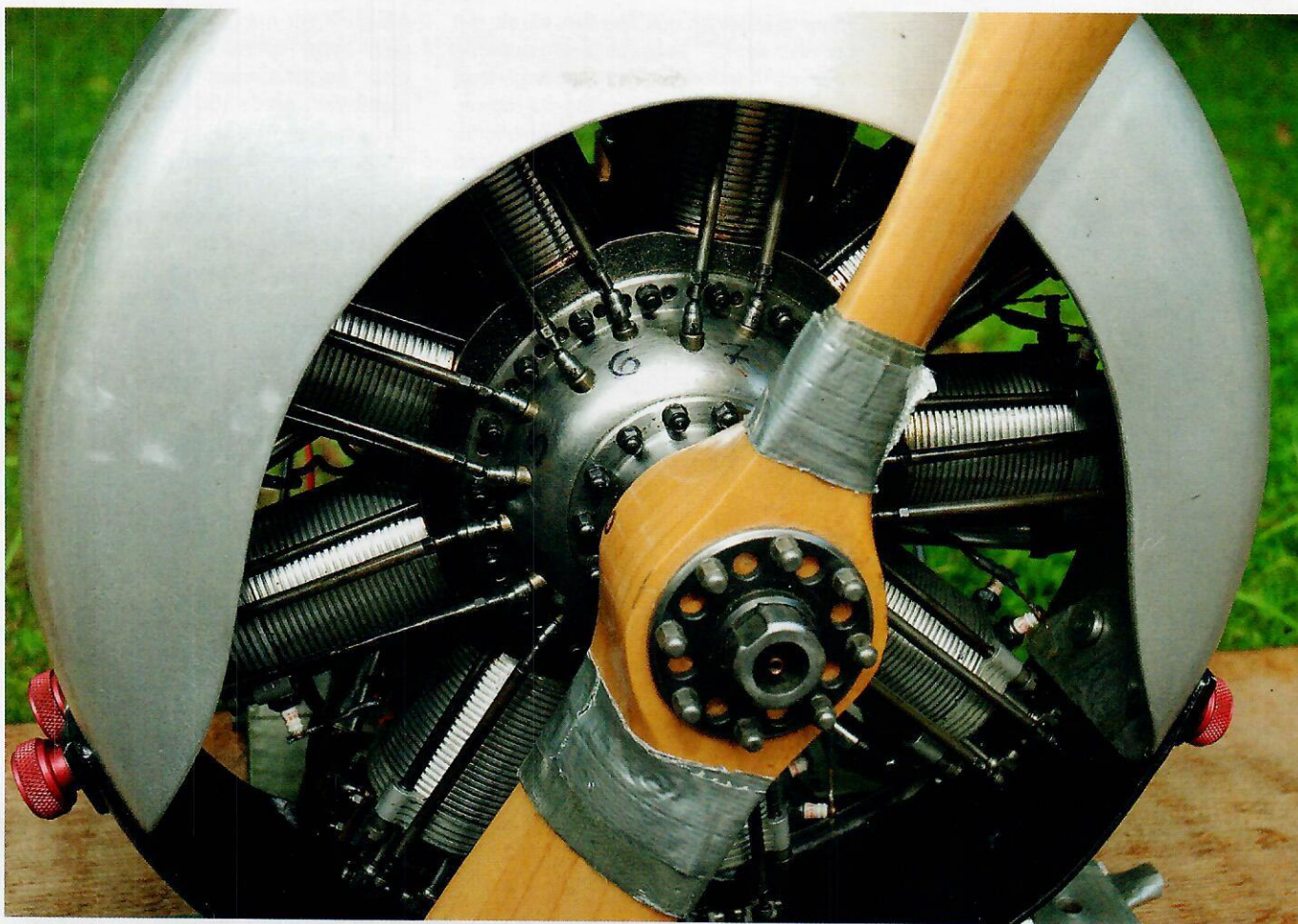
För att råda bot på detta använde man sig av en L-formad bronsring på toppen av kolven. Denna kannring fick emellertid bytas efter endast 15 timmars drifttid varför hela motorn måste rivas. En stor och tidskrävande process eftersom cylindrarna satt fast med en flänsad cylinderfot som klämdes mellan vevhushalvorna, alltså måste hela vevhuset klyvas. Dessutom gick bronsringen ofta sönder och då skar hela motorn. Varpå såväl plan som pilot, nästan säkert, gick förlorad.

Clerget motorerna användes i stor omfattning på Sopwith Camel planen vid västfronten och "Kamelen" var fram-

gångsrik när man väl lärt sig att hantera den. Varm kylluft, från motorn, leddes över kulsprutornas slutstycken. Vilket förhindrade att de frös fast. Alla planen var dessutom utrustade med motorsynkroniserade kulsprutor för att inte träffa propellerbladen.

Sopwith Camel var svårflugad och många piloter dödades redan på lärostadiet. Men när väl initialsvårigheterna hade behärskats var det emellertid, på grund av planets manöverbarhet, en effektiv kombination. Största problemet kom av den gyroeffekt som skapades av motorns roterande massa, vilket ledde till en kraftresultant som stod i rät vinkel till de givna roderutslagen.





Motorn med kåpan påsatt.

Alukolvar och cylindrar

Eftersom W.O var väl bevandrad i Clerget motors konstruktion tog han de bästa bitarna från den och ersatte de dåliga. Detta visar på ett sunt ingenjörstänkande samtidigt som det sparade konstruktionstid vid en pressad tidpunkt.

Det var framförallt kamdrivningen som överfördes till den nya motorn. Däremot gick han över till alukolvar, och alucylindrar med ikrympta stålfoder, för nyskapelsen. Vilket ledde till bättre värmespridning så att man kunde använda vanliga gjutjärnsringar i motorn. Enbart dessa förbättringar ledde till drastiskt förlängda serviceintervaller.

Clergetcylindrarna hade toppar och cylindrar i ett stycke, vilket gjorde att man var tvingad att installera ventilerna innan cylindrarna kom på plats. Dessutom satt avgasventilen baktill. Detta ändrade Bentley så att BR motorn fick separata topplock med avgasventilen framtill vilket gav optimal kylning.

Topparna var tillverkade av stål och satt fast med långa dragstänger som gick genom spår i kylflänsarna ner till vevhuset, som förövrigt var gjort i en del. Detta innebar att man kunde avlägsna individuella cylindrar utan att riva ner hela motorn.

Ventilvipporna gavs en mycket ovanlig form eftersom de hänger nedåt ganska

kraftigt, allt för att göra motorn så kompakt som möjlig. Detta gjordes för att motorn skulle passa in under motorkåpan. Det är även intressant att notera att B.R.2 endast är 7,5 cm större i diameter än Clerget motorn trots att Bentley är hundra hästar starkare (135 mot 235).

En jämförelse:

	B.R.2	Clerget
Slagvolym:	24,9	16,28
Vikt (Lbs):	475	400
Kompression:	5,3	4,36

Trots att B.R.2:an har större slagvolym och fler hästar samt är tyngre så är förhållandet kraft/vikt ökad, motordiameter endast marginellt större och tillförlitligheten enormt förbättrad. Det sista kommer sig i huvudsak av att motorn använder sig av lättmetallegering i många vitala delar.

Detta till trots, kom B.R. 2 att bli världens sista roterande stjärnmotorn och skälet till det är flera. Den ökade hastigheten på planen gav motorerna adekvat kylning utan att de behövde snurra runt. Men huvudorsaken var kanske att den ökade vikten på motorerna förvärrade gyrokrafterna på planen. Så gav till exempel höjdroderutslag vid start, planet en kraftig vänstergir!!! Detta kallades av piloterna för den gyrokopiska kicken och

kunde resultera i katastrof om den inte direkt parerades med sidorodret. Viktigt var därför att fena och sidoroder var tillräckligt stora för att klara av jobbet.

Sedan när nosen höjdes och planet hade uppnått flygfart kom kicken åt andra hållet vilket ledde till många lustiga högersvingar vid starterna. Det var naturligtvis livsfarligt vid denna kritiska punkt att göra något annat än de minimalaste roderrörelser - annars så stallade kärran ner i backen.

Svingar i luften genererade kraftiga noshöjningar, eller sänkningar. Detta fick man ta i beaktande när man flög och/eller lade upp stridstaktik. Plan med roterande motorer kunde svänga mycket tajtare till höger är vänster. Eftersom tyskarna använde sig av raka motorer hade de i en del fall övertaget i strid, på grund av det ovan sagda.

Nytt plan

Sopwith Camel hade stora manöverproblem med motorer upp till de 135 hästar som då användes. Därför fick man rita ett nytt plan när en tyngre och starkare motor skulle användas. Sopwith Snipe blev resultatet. Det var en vidareutveckling av Camelen, som visserligen hade varit framgångsrikt men saknade kraften att behålla herraväldet över luften i Frankrike.

Snipe var en förbättring på många

sätt, inte minst vad gällde de ordentligt förstörade roderytorna samt den mer kroppsintegrerade kulspruteinkapslingen. Båda planen hade emellertid extremt korta kroppar vilket gjorde dem mycket vändbara och snabba på rodren.

Första Snipen, utrustad med en B.R.2, flög i oktober 1917, även om ett plan hade testflugits en månad tidigare men utrustad med en 150 hästkrafters B.R.1:a. Redan från början stod det klart att Sopwith Snipe skulle bli en effektiv ersättare för Sopwith Camel. Ett intressant faktum var att från det första stridsuppdraget i september 1917 tills dess att stridigheterna upphörde i november 1918 hade man beställt 5 333 plan men endast 2 103 hann levereras, de övriga avbeställdes.

Luftduell

Det finns naturligtvis många tillfällen då Snipen fick utmärka sig i strid. En speciell händelse var när Major Baker i en luftduell sköt ned tre fiendeplan, samtidigt som han skadades lika många gånger. Han fick krigets sista Victoriakors för den bedriften.

Snipen var kanske det bästa stridsplanet under kriget men det kom även senare att sättas in i andra länder som till exempel Ryssland och Mellan Östern. Det användes flitigt av RAF som träningsplan fram till 1926, då det ansågs föråldrat, eftersom modernare plan hade kommit fram.

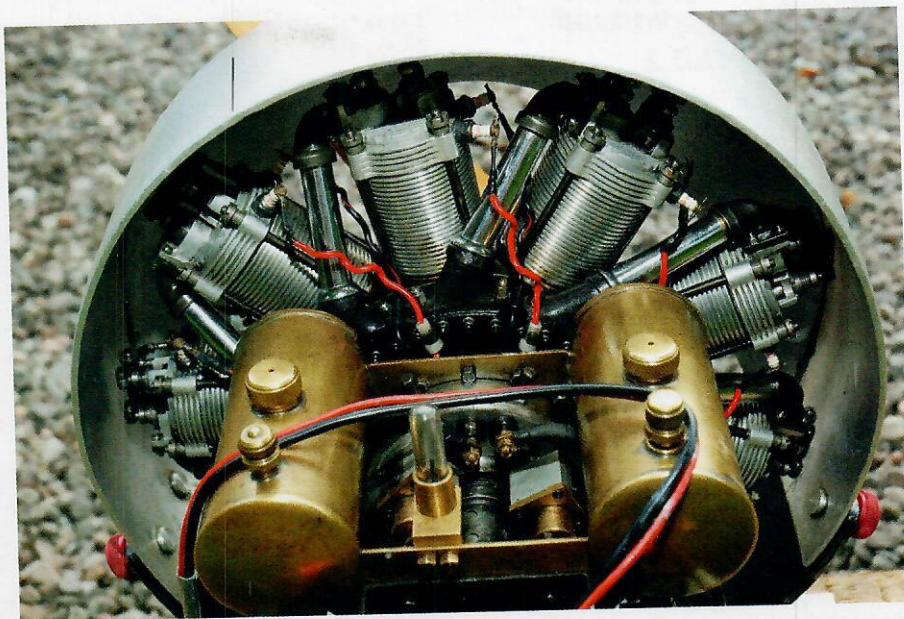
En egenskap som Sopwith Snipe hade var att planet var försett med en luftpump som tryckmatade bränslet in i förgasaren, som saknade flottör, detta gjorde att man kunde flyga inverterat med kärran.

Modellen av B.R.2

Nils Högmans modellen av Bentley B.R. 2 är i kvartsskala. Orsaken till att modellritningskonstruktören L.K. Blackmore valde den storleken är att motorn då blir tillräckligt stor för att vara praktiskt hanterbar, samtidigt som den kan tillverkas med en vanlig verkstadsutrustning. Blackmore publicerade först sina ritningar och bygginstruktioner i den engelska tidningen Model Engineer men sedan skrev han en hel bok om projektet.

I bokens inledning skriver han om det enorma uppseende som motorn rönt. Det tror han sig komma av att den "väcker nostalgiska minnen till liv om hur flyget var på -20 talet". Då kunde man fortfarande identifiera sig med den mänskliga aspekten av flygning - skickligheten som krävdes, piloternas mod, äventyret. Ja, kort sagt allt som var flygning innan det dränktes av "svarta lådor" och annan abstrakt teknisk utveckling.

Även om motorn är i kvartsskala och alla delarna är förminskade till denna proportion är volymen och kraften reducerad till endast en 1/64 del.



Närbild av några cylindrar.

Bentley B.R.2 Modell

Typ:	Niocyldrig roterande stjärnmotor
Slagvolym/cylinder:	38,48 cm ³
Total slagvolym:	347 cm ³
Borr:	33 mm
Slag:	45 mm
Kompressionsförhållande:	5,6:1
Rotationshåll (sett bakifrån):	Medsols
Smörjsystem:	Förlustsmörjning med ricinolja som matas med pump
Förgasare:	"Blocktube" portionerande slidförgasare
Tändning:	Originalen hade dubbla system av konventionell brytartyg. Nils Högman använder Runtronic.
Förtändning:	20 grader före ÖDL
Varvtal:	1.200- 400 v/min
Dragkraft:	9 kg

FAKTA

Motorbyggen

Nils Högmans version av Bentley B.R 2

När man ser alla delarna i en modellmotor av denna typ så förstår man, mer än väl, att detta är ett jobb för ett proffs. Det är emellertid inget som avskräcker Nils - specialkunskap samt proffsverktyg är något som Högman har i riklig mängd.

I den pedantiska källarverkstaden finns gräddan bland verktyg i form av Deckel och Schaublin fräsar och ett par svarvar i olika storlekar. På väggen ovanför en kopierfräs hänger ett av de sex ritningsark som krävs för att få ihop B.R.2:an och på ett bord i mitten av verkstaden ligger motorerdelar utplacerade.

Ursprungligen hade Karl-Erik Olseryd i Göteborg gjort en B.R.2:a och Nisse fastnade för motorns fantastiska ljud.

- Det fanns inget mekaniskt skrammel utan det var rent motorljud, säger Nils helt lyrisk om Bentley.

Nu har han själv förverkligat den dröm som föddes då.

- Dessutom är roterande motorer mer levande, säger han vidare, när vi frågar varför och hur det hela startade.

Man kan köpa gjutgodset

- Den här motorn är byggd efter ritningar och en bok som Carl-Erik Carlsson (Ceca) i Östersund säljer, berättar Nils för oss.

Gjutgodset kommer från Mats Ragnarsson i Billsta, Hackås, som även gör delar till den klassiska flygmotorn från andra världskriget, Rolls-Royce Merlin.

- Den fantastiskt fina propellern har K. Stenström i Karlskrona gjort till mig, säger Nils.

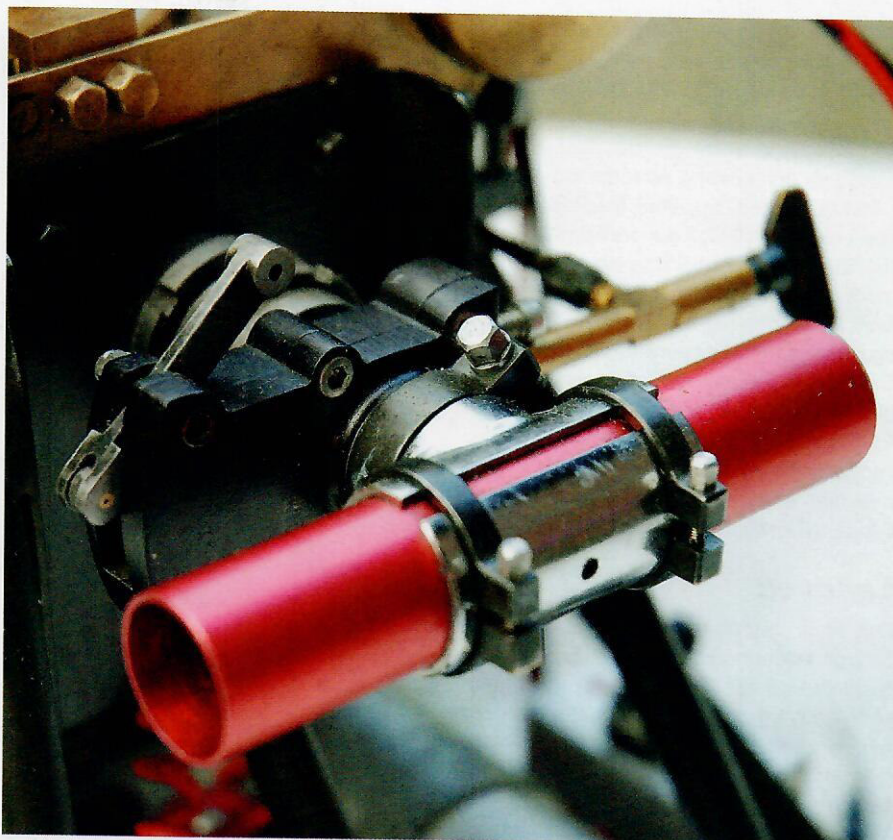
Den är tillverkad av sexskiktets rödbok, efter originalritning, och mäter 850 millimeter mellan spetsarna.

Det finns även några andra här i Sverige som bygger på likadana motorer. De flesta ändrar något på byggsättet, jämfört med originalritningarna, som visar hemmatillverkade kullager, för att bli exakt skalariktiga. Den rätta storleken finns nämligen inte att köpa. Nils Högman använder sig emellertid av SKF-lager.

Lika fin på insidan som på utsidan

Det är lätt att förstå att även med den finaste utrustning och de bästa förutsättningar så tar det en enorm tid att göra en motor av detta slag, för Nisses Bentley B.R.2:a är lika välgjord på insidan som på utsidan. Men när man får höra att halva arbetet består av att göra fixturer för att överhuvudtaget kunna tillverka delarna till motorn baxnar man. För vilket tålamod, vilken imponerande kunskap kräver inte tillverkningen av en roterande stjärnmotor? Nils Högman i Uddevalla har emellertid allt som krävs.

Text och foto: Conny Åquist



Närbild av mässingtankarna. Den ena är för olja och den andra för bensin.



Närbild av cylindrar.

Stora RC-modeller i Malung

Mats Karlsson med sin Bellanca vid Siljansnäs flygplats i somras.



Mats Karlsson är en av ett halvdussin personer i landet som går in för riktigt stora modellflygplan. Sedan tidigare har han en Christen Eagle i 50 % och en Bellanca Decathlon i skala 47 %. Båda har han visat och flugit på flygdagar runt om i landet. Bellancan fanns också för statisk visning på Hobbymässan i höstas. Nu håller han på att färdigställa en YAK 54 i skala 55 %. Den kommer att få en 5-cylindrig Valach stjärnmotor på 420 cc. Effekten blir strax över 30 hk. Alla, utom Christen Eagle, är ARF maskiner.



Bellancans rökaggregat ger en extra effekt åt flygningen.



Lägg märke till vingkordan vid roten.

Mats föddes 1955 och började med modellflyg när han var 21 år. Första maskinen var en Sundancer, en lågvingad trainer styrd av en Eklogitrol radio. Intresset tog rejäl fart och han byggde tidvis en modell i veckan. Och då var det förstås träbyggsatser till maskiner med spännvidder på 1,6 – 1,8 meter.

– Jag hade många maskiner. Men när jag hade byggt en 2,4 meters Extra så gick jag över till enbart stora modeller, berättar Mats.

– Med en stor maskin kan man slappna av under flygningen, säger Mats.

Han har stort stöd av frun Ewa i sin hobby. Bland annat syr hon fodral som skyddar flygplansdelarna under marktransport. Det rör sig om stora jobb, till YAK 54 har man köpt in 25 meter tyg...

De har två vuxna barn, en pojke och en flicka, men dessa är inte speciellt intresserade av föräldrarnas modellflygplan.

Mfn besökte familjen Karlsson en dag i oktober. Vid besöket i bygglokalen slogs man av hur annorlunda det här med storskalaflyg egentligen är. Lokalen är en före detta skinnvarufabrik som är nedlagd. Detta har hänt med i stort sett alla skinnvaruföretag i Malung.

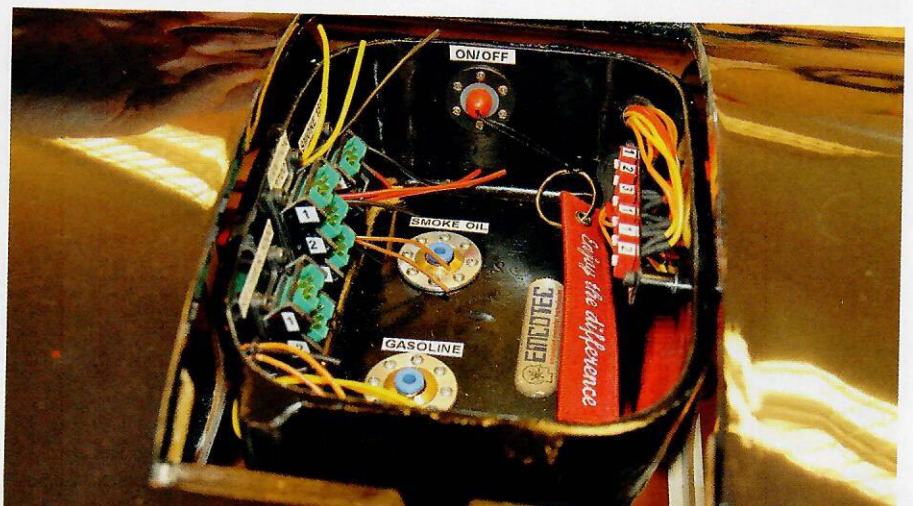
YAK 54:an är 410 cm lång, spännvidden är 460 cm och den kommer att väga runt 50-55 kilo. För att hantera bygget har Mats skaffat en motorcykelhiss.

Lokalen är ren, snygg och välordnad. Ungefär som en flygplansfabrik/verkstad till fullskalaflygplan. Normalt brukar bygglokaler vara en rörig historia...

Mats sinne för perfektion...



Instrumentbrädan i cockpit...



Elektroniken i modellen är dubblerad. Två stycken 2,4 GHz mottagare, Futaba, är kopplade till en fördelare, egentligen en så kallad powerbox. Från den går ledningar till en stor powerbox med många uttag där alla servon kopplas. Och det behövs. Bara sidorodret har fem servon. Maskinen är försedd med 20 servon som alla ligger på 35 – 45 kilos dragkraft var. Servona matas med ström från två stycken 5200 mAh, 2 cells Lipo accar. Radiomottagarna får hela tiden precis 4,8 volts spänning utan "peakar".

Den 5-cylindriga Valach stjärnmotorn, som går på bensin kommer att få tändström från tre olika system. Fabriken, i Tjeckien, jobbar just nu med att förfina konstruktionen på den 420 cc stora motorn. Den väntas vara klar under våren.

Maskinen har även en tank för rökoljan, en miljövänlig blandning från växtriket.

Mats köper flygplan med tillbehör från AutoPartner RC i Torshälla/Eskilstuna.

Sådana här maskiner betingar ett pris som kan jämföras med ett äldre begagnat fullskalaflygplan av typ Piper eller Cessna.

Mats öser beröm över denna modell från kinesiska Pilot RC. Den är byggd i jigg och därmed mycket exakt.

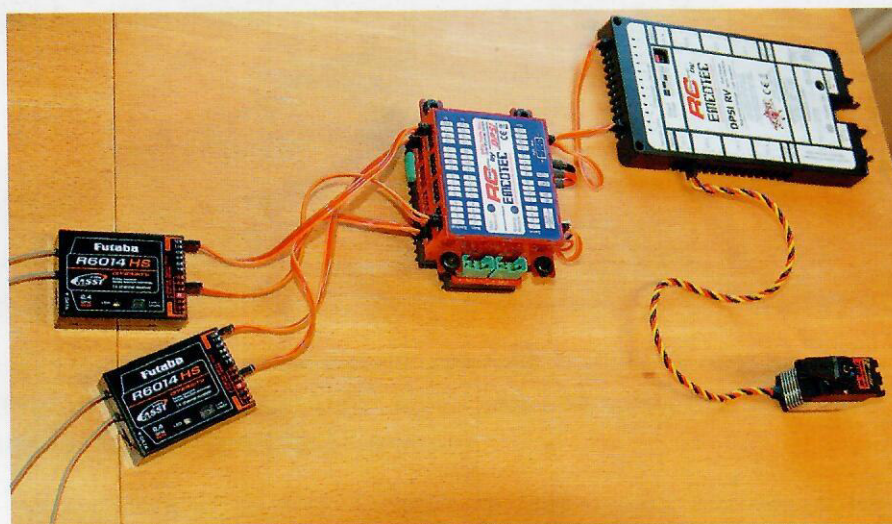
Däremot hade han stora problem att få ihop Christen Eagle. Trots att den kommer från Tyskland fanns mycket att önska. Det gick åt nio månader att få den klar. Trots att det utlovades tysk perfektionismen med bl.a cnc fräsning av byggsatsen. Eaglen är nu till salu för att finansiera den nya motorn till YAK 54:an.

Mfn återkommer med ett reportage när Mats fått motorn och hunnit provflyga maskinen. Det bör bli under våren eller sommaren.

Text och foto: Bo Holmblad
Privata bilder från Mats Karlsson



Landstället är stort som allt annat på den här modellen.



Dubbla mottagare, en powerbox som fördelare och en powerbox som matar de 20 servona med ström.



Mats i monteringsstegen...

RC Factory YAK 55

En trevlig maskin för konstflyg



YAK 55 från RC Flight, Skövde, tillverkas av RC Factory i Tjeckien. Den ingår i en hel serie modeller tillverkande i det tåliga materialet EPP. För ungefär 2000:- får du en komplett maskin, förutom radio och laddare.

Det tog oss utan stress ungefär 10 timmar att bygga klart YAK 55:an. Vi använde oss av den utomordentliga byggbeskrivning som RC Flight har lagt ut på sin hemsida. Den är skriven av Daniel Söder som jobbar på firman.

I kartongen finns en mindre beskrivning på engelska med små bilder som kanske räcker för den vane EPP-byggaren...?

EPP är ett starkt och bra material som har vissa likheter med cellplast, men med stora skillnader. Bland annat kan man använda vanligt CA-lim, behöver ej vara foamsafe, gärna med aktivator. Men spraya inte för mycket, då blir byggmaterialet missfärgat. EPP har en fet yta.

YAK 55 har en spännvidd av 1020 mm, längd 980 mm och väger runt 400

- 500 gram. Den motor vi använde är en EMax GT2215/10. Den väger 70 gram och ger en max dragkraft av 1200 gram. Fartreglaget är på 30 A och batteriet är ett Gravity 1300 mAh, 3 celler. Propellern är en APC 10 x 4,7 SF. Batteriet kan sättas fast med buntband i vardera ändan av accen, löst åtdragna, och kardborreband i mitten som stabiliserar det hela.

Vi använde fyra EMax ES08D servon som väger 8,5 gram och drar 2,0 kilo.

När man bygger är det bäst att använda tunt och medeltjockt CA-lim, enligt beskrivningen. Ett litet problem var hjulkåporna. Det var pillrigt att få dit dem så att hjulen rullade fritt. Bäst är kanske att strunta i dem, speciellt om man ska flyga på gräsfält...

Framför motorn sitter en stjärnmotor-attrapp av plywood. Där behövde vi fila upp hålet för propelleraxeln då låsbrickan på axeln tog i. Likaså är det en fördel att förstärka med en bit glasfiber, se bild på sidan.

Enligt beskrivningen ska man använda pull-pull trådar för höjd och sidoroder vilket vi gjorde men man kan naturligtvis



Maskinen är konstruerad av samma killar som gjorde Super-Zoom.

ha kolfiberstänger istället, som då måste ha lämpliga stöd t.ex. i form av små bitar av kolfiberrör? Roderhornet till sidorodret måste monteras högt upp annars tar det i höjdrodret vid stora utslag.

Bland servoarmarna som följer med Emax ES08D servona valde vi de långa, något som gör kärran till ett fullfjädrat konstflygmonster. Den försiktige bör nog ha dual-rate med 50 % utslag som ett alternativ.

Provflygningen gick utmärkt. Motorn drar maskinen rakt upp om man så vill. YAK 55 flyger väldigt neutralt och går också att flyga långsamt. Modellen går knappt att få att klippa, man får nästan provocera fram det. Med fulla roderutslag kan man rolla cirka 3-4 varv per sekund.

Avslutningsvis kan vi konstatera att YAK 55 är ett trevligt el-flygplan.

Kostnaden:

YAK 55 byggsats	799: -
Motor	159: -
30 A fartreglage	289: -
Gravity 1300/3	199: -
4 servon ES08D	436: -
10 x 4,7 prop.	43: -
Summa:	1925: -

Om du inte har CA lim så kostar det 72: - per flaska och 79: - för aktivator. Obs, det ska vara vanligt CA-lim, inte för foam till EPP-materialet.

Text och foto: Bo Holmblad

RC Flight

Kåsatörsvägen 5, Skövde
Öppet Måndag - Fredag: 14:00 - 18:00
Telefon 0500-60 00 88
Hemsida: www.rcflight.se



Lägg märke till den rektangulära glasfiberförstärkningen. (extra tillbehör)



Det kan vara knepigt att knyta roderlinorna.



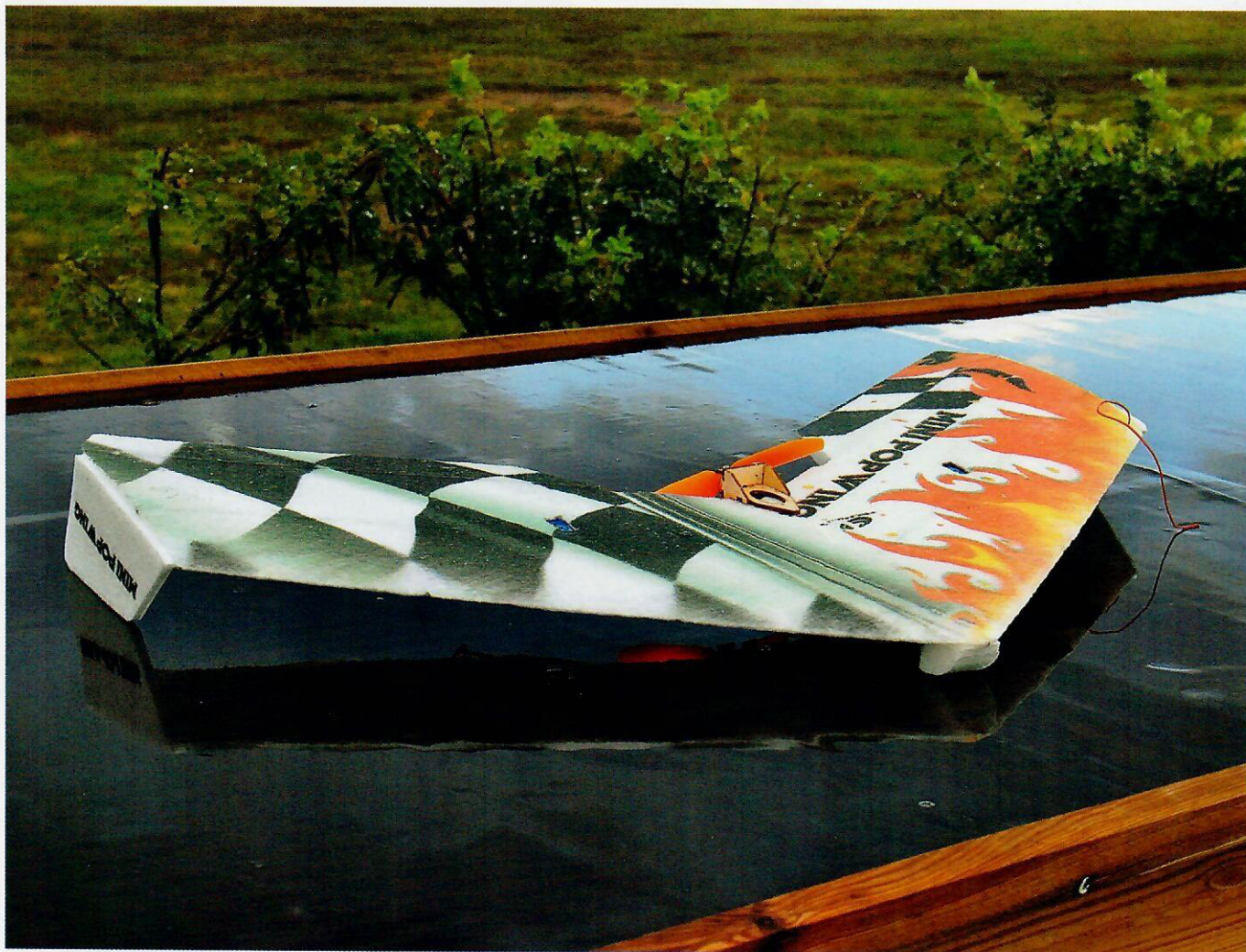
Efter tio timmar var det här ett komplett modellflygplan klart att flygas.



Se till att höjd- och sidorodrens horn inte kolliderar vid stora utslag...

Mini Popwing

En maskin som är snabb



Mini Popwing en flygande vinge som flyger fort och dessutom sätts ihop snabbt: cirka 2,5 timmar enligt vår test.

Mini Popwing är avsedd att flygas både inom- och utomhus. Materialet är EPP, ett starkt frigolitliknande plastmaterial. Det limmas med vanligt cyanolim, inte det cyanoacrylatlim som är gjort för foam.

Fabriken, TechOne, bifogar en fin och omfattande byggbeskrivning. Mycket lätt att följa. Man börjar med att installera de två skevroderservona. Här kan man tvingas fila upp de förberedda hålen något i vingen. Mellan roderhornen och servoarmarnas sätts kolfiberstänger som ansluts med z-bockade trådar. Använd medskickad krypslang. Efter injustering av roderläge limmar man lämpligen med cyanolim också för att vara helt säker.

Medföljande motor skruvas fast efter det

att fartreglaget anslutits. Mitt i vingen finns ett uttag för fartreglage och mottagare. Ännu längre fram ett uttag för lipoaccen som i vårt fall blev en Gravity 450 mAh 2-cell. Vi lödde på en JST-hona på fartreglaget.

I vingspetsarna limmar man på winglets som om man som vi gjorde limmar dessa neråt skyddar de elektroniken vid landning. Något ställ finns ju inte på den här maskinen. I nosen limmar man även på ett liten EPP-skydd för batteri och elektronik.

Propellern sätts fast med en o-ring – propsaver. De bakåtriktade vingarna måste skäras ut något så att propellern går fritt. Fabriken har även bipackat en liten tejprulle för förstärkning och reparation.

För att kunna flyga maskinen måste du kunna programmera deltamix då de två skevrodröden fungerar som skev och höjdroder.

Testmaskinen väger totalt, fullt flygklar 126 gram vilket ligger väl inom anvisad vikt 100-140 gram.

Motorn T13906 väger 8,8 gram och drar en GWS 5x3 – 6x3 propeller.

Vid första starten fick vi trimma upp höjdrodret något, sedan flög den perfekt.

Mini Popwing flyger snabbt, om man så vill men det går även att flyga väldigt långsamt. Den glider förvånansvärt bra vid avstängd motor och går nästan att landa som en helikopter. Med små roderutslag är den nog en bra nybörjarmodell om man får hjälp med att kasta iväg den. Materialet visade sig tåligt då vi testade en hård sättning på nosen. Utomhus bör det nog inte blåsa för mycket för den här relativt lilla maskinen.

Vi rekommenderar gärna den här trevliga maskinen, som inte kostar så mycket...

Mini Popwing

Vi använde egen radio, mottagare och laddare. Modellen kommer från RC Flight som kan erbjuda olika alternativ när det gäller servon och drivlina.

Kostnad testexemplaret:

Mini Popwing:	469:-
6A fartreglage:	129:-
450-2 Li-po:	99:-
2 x servo 49x20	98:-
JST-hona	18:-
Totalt:	813:-

RC Flight

Kåsatorpsvägen 5, Skövde

Öppet måndag - Fredag: 14:00 - 18:00

Telefon 0500-60 00 88

Hemsida: www.rcflight.se

Bygge och flygning: Lars Wendel
Foto och text: Bo Holmblad



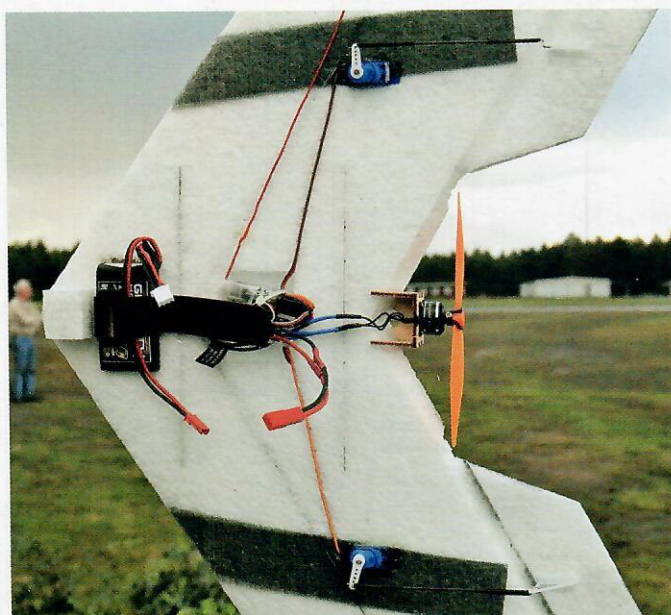
Lars Wendel strax före provflygning.

Mini Popwing

FAKTA

Data:

Längd:	383 mm.
Spännvidd:	600 mm.
Vikt:	100-140 g.
Motor:	T 1306 KV 3200.
ESC:	6-8 Amp.
Propeller:	gws 5030.
Servo:	3-4 gram x 2.
Radio:	4 eller fler kanaler, deltamix nödvändigt.
Batteri:	7.4 V 300-600 mAh Li-po 20 C.



Servokablarna går i små "kanaler".



Ovansidan är färggrann.

ÅTERIGEN INBJUDES ALLA INOMHUSFLYGARE TILL 30 TIMMAR NON-STOP FLYGNING I DEGERFORS TRETTONHELGEN 2012

**Karlskoga Modellflygklubb
startar verksamhetsåret 2012 med 30 timmar
Non-stop flygning i Degerfors.**

RC- Flygning i den stora nyuppbyggda fotbollshallen
" Stora Halla" och som vanligt kommer vi att
under kvällen - natten arrangera spektakulära tävlingar.
Friflygning sker i den angränsande stora " A-hallen".

**Vi börjar torsdag den 5 januari kl 12.00
och avslutar fredag den 6 januari kl 18.00**

Övernattning kan ordnas i angränsande lokal,
OBS ta med egen sovutrustning.
Andra övernattningsmöjligheter kan ordnas, kontakta nedanstående.

Flygavgift 150 kronor/ pilot, betalas på plats vid incheckning

Försäljning av korv , smörgåsar , dricka, kaffe/te
och lite annat smått o gott sker hela tiden.

Hobbyfirmor som önskar medverka, ring för information.
För övrig information och bokning kontakta:

Börje Luthman, 0586-44756, mobil 070-6352416, email: lutman.b@telia.com
Sture Kinell, 0586-726075, mobil 070-5727164, email: sture.kinell@telia.com

Karlskoga Modellflygklubb hälsar alla välkomna till en av
Sveriges största flygfester inomhus 2012.

Ovanligt plan – Siemens-Schuckert D.III



Totalt byggdes 130 Siemens-Schuckert D.III. Ett ovanligt plan med andra ord.

Då och då stöter man på saker eller företeelser som man aldrig hört talas om tidigare. Detta Siemens-Schuckert D.III var ett fullständigt okänt plan för mig innan jag besökte Verdun i Frankrike förra sommaren. På ett krigsmuseum där fotograferade jag denna bild, tyvärr med blick.

Siemens-Schuckerts D serie av jaktplan utvecklades ursprungligen från ett "erövrat" franskt Nieuport 11. Ja, i princip rörde det sig om en kopia. 95 plan av denna typ producerades.

D.III, som synes på bilden, var en förbättrad D-I:a, som kom för sent för att komma till någon större användning men användes istället som trainer. D.III utvecklades ur prototypen D.IIc, som gjordes i två varianter. Dels en med kortare spännvidd och dels en med större spännvidd. D.III försågs dessutom med en mindre propeller och kortat landställ. Produktionen av D.III började som en första serie om femti plan som samtliga färdigställdes före slutet av februari 1918. Typen togs väl emot av piloterna på grund av en överlägsen stigförmåga, något som är av största betydelse vid varje luftstrid.

Motorn överhettade

Men säg den lycka som varar. Siemens-Schuckert D.III plågades av motorproblem redan från början vilket gjorde att fronttjänstgöring fördröjdes. Den 160 hästar starka roterande Siemens-Halske stjärnmotorn brukade ständigt överhettas och detta redan efter tio timmars drifttid. Under tiden som motorproblemen löstes ersattes Siemens-Schuckert D.III av Fokker D.VII. Emellertid kom D.III tillbaka

i aktiv tjänst i juli 1918, då med bättre motorkylning samt omritat sidoroder. 30 av dessa nya D.III plan levererades och sattes direkt in i tjänst. D.III:an följdes av D.IV – en serie plan som utvecklats från D.II, fast den med kort spännvidd.

Totalt byggdes 130 Siemens-Schuckert D.III, ett ovanligt plan med andra ord och som därför säkert är en okänd del av flyghistorien för många andra än bara mig.

Conny Åquist

FAKTA

Siemens-Schuckert D.III

Längd:	5,7 m
Spännvidd:	8,43 m
Vikt:	534 kg
Max startvikt:	725 kg
Topphastighet:	180 km/h
Motor:	Siemens-Halske Sh III elvacylindrig roterande luftkyld radialmotor på 160 hk.
Beväpning:	2x7,95 mm kulsprutor

VM-brons och världs- cupseger i Argentina



Gubbgänget! Thorvald, Bror och Gunnar. (Foto: Signe Wivardsson från EM 2010)

2011 års världsmästerskap i friflyg hölls i Argentina 2-7 maj och föregicks som brukligt av en världscuptävling på samma plats. Tävlingarna gick på samma ställe som 2005 på betes- och odlingsmark på pampasområde ca 13 mil söder om

Cordoba i nordvästra Argentina. Området är naturskönt med Anderna/Sierra Grandes som en vacker kuliss i väster och stora slättområden i övriga riktningar. Centralorten för tävlingarna var Embalse där ett jättestort rekreationskomplex

veckert beläget vid sjön var navet. Detta rekreationskomplex har använts som förläggning och administration vid de två tidigare VM som avhållits på denna plats. Intressant är att detta stora komplex är ett initiativ av Evita Peron som lät bygga detta för att kunna erbjuda rekreation åt medellösa barn. Totalt har området 7 stora hotellbyggnader och ett 50-tal bungalows. Sammanlagt ca 4000 sängplatser! Tyvärr står de flesta hotellbyggnaderna helt tomma och förfaller och de tre som fortfarande används sporadiskt är svårt nedgångna och i stort behov av upprustning för att inte även de ska förfalla. Upprustning var utlovad inför detta mästerskap och vi som varit där tidigare såg därför fram emot en hygglig vistelse.

Laget i år såg starkt ut med "Dream Team" i F1A bestående av de oerhört meriterade Per Findahl, Robert Hellgren och Mikael Holmbom. I F1B hade vi samma konstellation som i fjolårets EM: Bror Eimar, Thorvald Christensson och Gunnar Wivardsson, Sveriges i särklass äldsta landslag i en officiell idrott; den yngste är 65 år!

Resan till Argentina gjordes med flygbolaget Iberia, där den holländske F1B-Flygaren Pim Reuter hade utverkat en specialöverenskommelse om separat hantering av vårt bagage, vilket kändes betryggande. Fyra av oss reste från Arlanda och två från Köpenhamn. Vi sammanstrålade på flygplatsen i Madrid för att invänta direktfligheten till Cordoba. Madrids flygplats var ny och modern, men fullständigt hopplös vad beträffar information! Trots att vi var en samling flygvana resenärer (i en del fall mycket flygvana) så gick det inte att utläsa några säkra besked om vart man skulle ta



vägen, vilket utbud av restauranger etc som fanns eller ens om vilken terminal man befann sig i och hur man tog sig från den ena terminalen till den andra. Vi gav upp och lämnade in vårt bagage på förvaringen och stack ut på stan och kollade på fotboll. Det var ju "el Classico": Real Madrid mot Barcelona. Bra fotboll och fantastisk stämning! På väg tillbaka till flygplatsen började vi fundera på om vi skulle kunna ta oss in till incheckat område igen för vi hade ju inga bevis på att vi hade lämnat det. Alltnog, det gick efter viss övertalning, skälet (fotbollsmatchen!) var ju så övertygande för en äkta spanjor.

Framme i Cordoba gick allt som smort med bagage och vi möttes av våra argentinska vänner från förra VM i Kroatien som kunde hjälpa oss med leveransen av våra hyrbilar. Bilfärden ner till Embalse gick utan missöden även om Gunnar och Mikael blev fördröjda av en övernitiskt välvillig argentinare som skulle visa oss rätt som billots större delen av sträckan. Han stannade med jämna mellanrum och förklarade på turbospanska vad vi skulle göra och att han skulle visa oss vidare. Han var i alla fall snäll och välförstående.

Ingen uppfräschning

Framme i Embalse kunde vi snabbt konstatera att någon uppfräschning av förläggningen inte hade skett! Läckande kranar, toaletter som inte fungerade men läckte, inget varmvatten, fukt på väggarna mm. Vi installerade oss och

gick för att äta lunch och blev även där besviken; fullständigt smaklöst! Soppa och lite grönsaker och bröd. Efter lunchen samlade vi oss och talade med arrangörerna och de höll med om att lunchen inte var bra och felen i rummen skulle åtgärdas. Vid middagen serverades vi något obestämt som dock hade en tydlig smak – av sågspån! Det gick inte att äta upp! Vi beslutade att försöka finna ett annat boende och meddelade arrangören detta. Nästa morgon drog vi in till Embalse centrum och sökte efter hotell. Ryssar och finnar hade bokat in sig på två olika hotell, och på en liten gatstump alldeles i centrum såg vi en hotellskylt och vi ringde på och frågade om det fanns möjlighet för att bo tio nätter i tre dubbelrum. Det fanns. Vi fick tre hyggliga rum inklusive frukost till ett pris som var väsentligt lägre än det officiella boendet. Tillbaka till förläggningen där vi meddelade att vi lämnar och flyttar till annat boende och att vi givetvis betalar för det första dygnet som vi redan utnyttjat. Här skötte arrangören det hela snyggt och krävde ingen extra ersättning. Vår aktion väckte viss uppmärksamhet i synnerhet som alla förstod att vi bodde bättre och hade pengar över till att kunna äta på bra restauranger varje dag. Och det gjorde vi! Vi blev mycket väl omhändertagna av vår värd, Carlos, som på sin födelsedag inviterade oss till den restaurang där han firade med familj och vänner och vi sjöng "ja må han leva" i stämmor så att han blev röd och bjöd på skumpa!

Det blev träning på fältet som låg ca 1 mil bort. Alla hade i stort sett klart för sig vad de skulle flyga med, men Per och Mikael ville kolla vissa kärror lite extra. Mikael hade en modell som inte ville sig i starterna riktigt och Pelle hade en ny laminärmodell som han ännu inte hade bestämt om den skulle vara med. Allt klarnade under träningen och när vi åkte till registreringen var alla frågetecken uträtade och allt gick mycket smidigt.

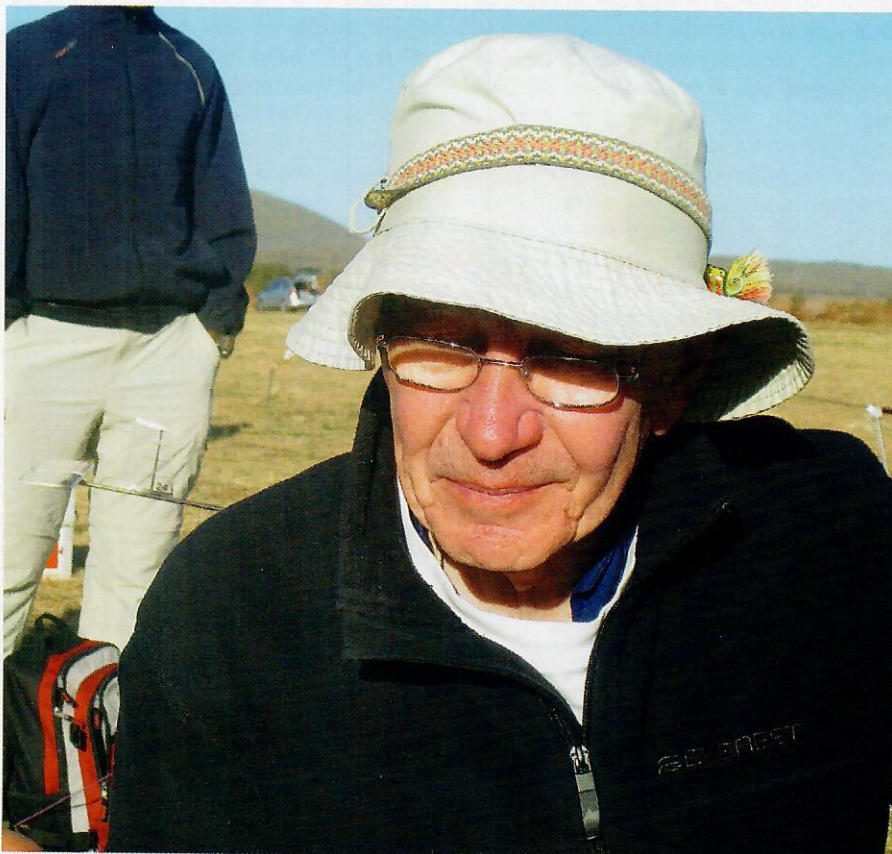
Världscuptävlingen före VM tog vi som träning och för att känna hur termik och vindar bygger upp under de olika perioderna. Under F1A-tävlingen kunde vi konstatera att vinden tog i ganska rejält under tredje perioden. Pelle flög mycket säkert i den starka vinden och tog sig som ende svensk till fly-off. Där flög han 5 minuter utan problem, men i den efterföljande 7-minutersomgången missade han starten totalt och buntade ner sig på 42 sekunder. Det blev dock en fin tiondeplats för Per.

Vind åt fel håll

F1B-dagen började med vind och den låg åt fel håll. Gunnar och Thorvald avbröt tävlingen för att inte riskera att modellerna skulle hamna i vatten när vinden ökade ytterligare. Bror var tveksam, men övertalades att fortsätta när han fick hämthjälp av Thorvald och Gunnar. Tävlingen bröts och fortsatte nästa dag när vinden hade vänt. Brors beslut att fortsätta visade sig vara lyckosamt eftersom han flög fullt och gick till fly-off där han klarade 5 minuter. Det blev en mycket lång hämtning (3,6 km bort enligt GPSen) av Gunnar som skyndade sig bara för att mötas av beskedet att 7-minutersomgången hade skjutits till nästa dag. Nästa morgon var fin med mycket lite vind och tävlingen avgjordes genom att Bror fullständigt utklassade de övriga finalisterna: Han flög 5,25 och var en och en halv minut bättre än tvåan. Stående insats av Bror!

Invigningen av VM tog lång tid att komma igång, men var sedan föredömligt kort och hade två spektakulära inslag. Först den argentinska flaggan som av de helt nya tvinnade linorna snurrades ihop och fixerades tätt intill stängen utan möjlighet att vaka vackert för vinden och sedan en mycket bra uppvisning i 3D-flygning i tandem av två skickliga RC-piloter där den ene var endast 12 år!

VM inleddes som vanligt med F1A. Värdet utvecklade sig som vi hade lärt oss med ökande vind. Det började dock bra för våra flygare som flög fullt i de två första perioderna. Inför den tredje perioden flyttades startlinjen på grund av den ökande vinden. I denna period missade både Robert och Mikael rejält. Mikael gjorde misstaget att byta till en grövre lina på grund av den starka vinden, en lina



En nöjd Bror efter vinsten. (Foto:Gunnar Wivardsson).



F1A-laget i väntans tider! (Foto: Gunnar Wivardsson)

som han normalt aldrig använder på den modellen i den vindstyrkan och givetvis fick han inte den fart modellen var trimmad för i bunt-starten. Både Mikael och Robert flög sedan fullt i de tre följande omgångarna för att åter missa en del i sista starten. Mikael slutade på 46:e plats och Robert på plats 48 av totalt 75 tävlande.

Fin tredjeplats

Pelle flög som vanligt säkert genom de sju grundomgångarna och tog sig till final, där han klarade 5 minuter och bland de 12 som gick vidare tog han en fin tredjeplats med en flygning på 278 sekunder. Bra gjort i den tuffa konkurrensen och ännu en mästerskapsmedalj till Pelle. Grattis!

Dagen efter flögs F1B och nu var

det nästan vindstilla under de första omgångarna. Modellerna landade alldeles invid startlinjen. Alla våra deltagare klarade den första flygningen om 4 minuter och även i omgång två blev det maxar. I tredje perioden inträffade en incident genom att tidtagarna vägrade att ta tid på Bror eftersom de inte hade sett när han vevade upp gummimotorn. De var inte alls medgörliga och vi fick leta reda på FAIs representant Ian Kaynes som pratade med dem och sedan konstaterade att de stöder sig på den regel som säger att den tävlande själv ska dra upp modellen och att de i sin utbildning fått lärt sig detta! Våra garantier dög inte! Bror gick tillbaka, släppte ut varv ur motorn och vevade in dem igen bara för att få beskedet att

de inte hade tittat på! Återigen fick Bror släppa ut varven, byta motor och veva efter att han verkligen förvässat sig om klartecken från tidtagarna! Han fixade en bra max som tur var, men vi hade förlorat mycket tid. Gunnar som flög sist fick inte många minuter på sig i denna start och det fanns ingen riktigt bra luft. Gunnars modell gled tyvärr på slutet bakom en trädräda och kunde inte ses av tidtagarna utan han missade därigenom 9 sekunder. Trist! Det ska dock sägas att Gunnar inte hade den höjd i starterna och säkerhet i bedömningen av starttillfällen som vi har varit vana vid att se. Detta kan emellertid förklaras av att han hade mycket svåra astmabesvär under vistelsen och medicinerade maximalt och genomförde en intensiv cortisonkur för att överhuvudtaget kunna flyga.

Thorvald flög bra hela dagen ända fram till sista perioden då nog tanken på en eventuell mästerskapsfly-off smög sig på och han missade kraftigt i sista starten. Det kommer fler chanser, Thorvald!

Sprängda motorer

Bror flög mycket bra genom hela tävlingen, och med tanke på hans uppvisning på världscuptävlingen hade vi stora förhoppningar. 21 tävlande hade flugit fullt och tagit sig till finalen. Bror förberedde sig grundligt med stativ för två modeller och tog fram dessa. Han sorterade bland motorerna och valde ut tre bra motorer. När startskottet gick var han inte helt klar att börja veva med en gång utan det var några detaljer till som skulle fixas. Första motorn gick av så han tog nästa och drog upp den men den sprängdes precis på slutet så det fick bli den tredje motorn och kanske inte absolut maxmoment för att inte spränga igen. Pelle, som var lagledare frågade innan Bror vevade om han bestämt sig för vilken modell han skulle ta, och Bror var helt på det klara med det. När motorn var uppdragen frågade Pelle igen och fick jakande besked varpå Bror



Pelle och Robban förbereder flappermodell. (Foto: Gunnar Wivardsson)



Prispallen i F1a med Ivan Bezak, Slovakien, Yury Titov, Ryssland och Per Findahl, Sverige. (Foto FAI)

sätter i motorn och startar men just som modellen lämnat handen säger han "Men, det blev ju fel modell!

Den kommer att stalla!". Tyvärr visade det sig att han tagit fel modell och att den var övertrimmad för den luft som fanns och den stallade mycket riktigt under hela glidflykten! Mycket tråkigt misstag!

Bror slutade på 20:e plats med en finalflygning på 261 sekunder. Det borde ha fått gå mycket bättre!

Våra F1A-flygare slutade på 8:e plats i lagtävlingen, något som de inte var nöjda med då de var favorittippade före tävlingen efter sina tidigare stronga insatser. Totalt deltog 31 lag i F1A. F1B-laget slutade på plats 9 av 28 deltagande lag.

Bankett med trist mat men många glada kontakter med friflygvänner från hela världen avslutade vårt VM-äventyr.

Pelle, Robban, Thorvald och Bror åkte direkt tillbaka till Sverige medan Mikael och Gunnar stannade några dagar till och tog sig högt upp i Sierra Grande för att söka kondorer och de blev rikt belönade med riktig närkontakt under sin andra dag. Upplevelsen av att se dessa fenomenala glidflygare komma svepande över huvudet på blott några meters höjd var oförglömlig!

Våra vänner i Cordoba tog därefter hand om oss med restaurangbesök (krokodil!) sightseeing och en fantastisk grillkväll hemma hos Gorge. Den argentinska gästvänligheten är svår att överträffa. Vi får göra vårt bästa om de kommer för att flyga hos oss i vinterklimat!

Laminärmodeller

Sammanfattningsvis var detta ett VM där nivån på modellerna var riktigt hög. I F1A såg vi att Laminärmodellerna blir alltfler. Koglot från Slovenien som jobbat i flera år med att förfinas konceptet såg oslagbar ut, men i finalen visade det sig att Titov från Ryssland (som ser ut som en tyngdlyftare!) med sin enorma styrka lyckades komma 6 meter högre än alla andra. Den farten i starten betalar sig! Flappernas komplexitet gör nog att alltfler kommer att svänga över till laminärmodeller i framtiden.

Även i F1B har man börjat med laminärprofiler och den utvecklingen kommer att fortsätta. Om detta kommer att förändra propellerkoncepten är det för tidigt att uttala sig om. Vi får nog vänta ytterligare några år innan vi kan se en klar bild av utvecklingen.

F1C vanns av evighetsmaskinen Verbitsky med en växlad modell. Annars såg vi flera intressanta modeller med både flapper och folder och även modeller som var både folder och flapper! Fantastiska när allt funkar, men det är mycket som kan krångla! Dock mycket intressant och spektakulärt att se!

Gunnar Wivardsson



Robban med Pelles flappermodell. Notera den komplexa uppbyggnaden av vingen. Det behövs för att få tillräcklig styvhet. (Foto: Gunnar Wivardsson)



Verbitsky med den vinnande modellen avvaktar starten i fly-off. (Foto: Gunnar Wivardsson)



Gorge, Ramiro och Mikael diskuterar den perfekta grillningen. (Foto: Gunnar Wivardsson)

Världscupen i Friflyg 2011

Världscupen i Friflyg 2011 har avslutats med stor dramatik i samtliga tre VM klasserna. I klass F1A stod striden om förstaplatsen mellan årets suveräner, Roland Koglot, Slovenien och Mikhail Kosonozhkin, Ryssland. Alla trodde nog att Världscupen var över redan i februari när Roland började rada upp segrar i USA och följde sedan upp med segrar i Europa. Men Mikhail flög bra under vintertävlingarna och tog bland annat hem titeln Ice man efter Nordens tre istävlingar.

Efter segern i tävlingen Vörös Jenő memorial i Ungern i somras så gick Mikhail upp i ledningen på samma poäng som Roland men med ett bättre fjärderesultat. Inför avslutningen i Bern så hade Roland chansen att gå förbi Mikhail med en seger, men istället förstärkte Mikhail sin förstplats med ytterligare en seger i sista tävlingen för säsongen.

Trots andraplatsen så har Roland ändå slagit någon form av rekord med sina sju delsegrar under året. I klass F1B såg vi länge Anatoli Ribchenkov från Georgien på första plats. Men inför Bern så hade flera chansen att ta segern i cupen med en seger i sista tävlingen, däribland vår egen Bror Eimar. Bror avstod från att tävla, men en som istället tog chansen var Alexander Andriukov, USA som tog hem segern i tävlingen i Bern och gick förbi ledaren i totalcupen.



Roland Koglot tog hem sju delsegrar under året i klass F1A.

En liknande bedrift stod årets världsmästare i F1C för. Evgeny Verbitsky, Ukraina låg ganska långt ner i Världscupresultatet inför hösten, men flög hem en vinst i USA och åkte sedan till Bern och tog hem segern även där. Evgeny fick ihop nog med poäng för att gå om Reinhard Truppe, som ledde inför Bern och Evgeny placerade sig åter igen på första plats i

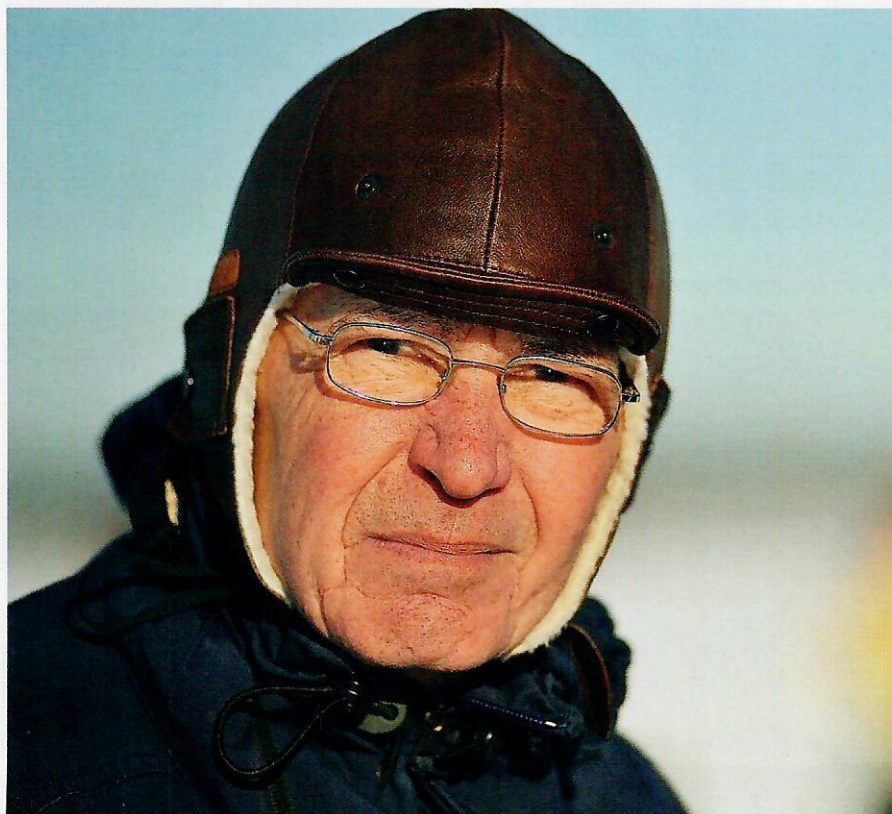
Världscupen. Enligt mina efterforskningar så är det andra gången Evgeny blev både Världsmästare och Världscupvinnare under samma säsong, han är störst!

Hur gick det då för de svenska flygarna?

Ingen pallplacering blev det i totala Världscupen, men väl en hel del starka resultat. Vi kan exempelvis skylta med 5 delsegrar i senior cupen och lika många delsegrar i junior cupen.

Två av senior segrarna har Per Findahl tagit i klass F1A, den första kom i Matfors i vintras och den andra i Sentjernej, Slovenien, när Per vann Krka Cup i höstas. Bror Eimar har också tagit hem två delsegrar i klass F1B. Den första för Bror kom under uppvärmningstävlingen inför VM då Bror segrade i Embalse Cup i Argentina. Andra segern för Bror kom i Nordic Cup när Danmark flög sin tävling på Rinkabyfältet i början av september. Den tredje seniorsegern togs av junioren Oskar Findahl när han så suveränt utmanövrerade F1B konkurrenterna i finalen till Swedish Cup i höstas.

De flesta juniorsegrar har Oskar flugit hem, hela fyra stycken. Det blev två F1A segrar i vintras, den första i Holiday on ice i Norge och den andra i Matfors. Oskars två andra segrar kom i klass F1B under tävlingarna på Rinkabyfältet i höstas. Först blev det seger i Swedish cup sedan seger i Nordic Cup. Den femte juniorsegern tog Henrik Westén hem när han segrade i Bear Cup, klass F1A, i vintras.



Fighting face of Bror Eimar.

Kort om Världscupen 2011:

Totalt har det arrangerats 55 tävlingar under året, tävlingarna har varit spridda över hela världen, Sverige har haft tävlande med i totalt 20 deltävlingar. Längsta resorna för Svenskarna har varit till Argentina och USA, men flest tävlingar är naturligtvis flugna i Europa. De tre främsta resultaten för varje tävlande räknas in i slutresultatet. Vinst i en deltävling ger 50 poäng, tävlingar med många deltagare ger dessutom bonuspoäng. Sverige har arrangerat två deltävlingar under 2011. Den första tävlingen, Matfors VT International, arrangerade Matfors mfk på Stödesjön i vintras och den andra tävlingen, Swedish Cup, arrangerade Norbergs Flygklubb på Rinkabyfältet i Skåne i början av september.

Toppresultaten samt resultat för Sveriges friflygare i den totala Världscupen i klass F1A:

1 Mikhail Kosonozhkin,	Ryssland,	160 poäng
2 Roland Koglot,	Slovenien,	158 poäng
3 Yuri Titov,	Ryssland,	147 poäng
5 Per Findahl		144 poäng
27 Kosma Huber		87 poäng
50 Oskar Findahl		67 poäng
63 Deniz Varhos		61 poäng,
65 Henrik Westén		60 poäng
148 Robert Hellgren		32 poäng
216 Per Johansson		19 poäng
262 Mikael Holmbom		15 poäng
298 Nikol Huber		12 poäng
298 Anders Persson		12 poäng

I juniorernas Världscup i klass F1A blev toppresultaten samt Sveriges och Norbergs resultat följande:

1 Daniel Rössler,	Tjeckien,	156 poäng
2 Nikolay Lomov,	Ryssland,	154 poäng
3 Willi Herwig,	Tyskland,	154 poäng
8 Oskar Findahl		140 poäng
12 Henrik Westén		130 poäng
45 Nikol Huber		31 poäng
52 Daniel Åsberg		30 poäng

I den totala Världscupen i gummimotorklassen F1B blev toppresultaten samt Sveriges resultat följande:

1 Alexander Andriukov,	USA,	163 poäng
2 Anatoli Ribchenkov,	Georgien,	158 poäng
3 Bernd Silz,	Tyskland,	156 poäng
10 Bror Eimar		138 poäng
40 Thorvald Christensen		78 poäng.
41 Oskar Findahl		77 poäng
83 Gunnar Wivardsson		50 poäng.
113 Nils-Erik Hollander		37 poäng
129 Göran Trogen		31 poäng
193 Håkan Broberg		18 poäng

Toppresultaten i juniorernas Världscup i klass F1B samt det svenska resultatet:

1 Bartolomiej Skibickie,	Polen,	152 poäng
2 Slavco Savic,	Serbien,	151 poäng
3 Andriy Stefanchuk,	Ukraina,	151 poäng
11 Oskar Findahl		100 poäng

Toppresultaten samt det svenska resultatet i F1C:

1 Evgeny Verbitsky,	Ukraina,	159 poäng
2 Renhard Truppe,	Österrike,	156 poäng
3 Laszlo Patocs,	Ungern,	156 poäng
78 Tommy Eriksson		31 poäng



F1C modell går till väders.



Nikol Huber från Sverige och Norberg.



Mikhail Kosonozhkin, Ryssland, segrare i årets Världscup i klass F1A, här får han hjälp av Atle Klungrehaug, Norge.

Lilla Friflygscupen 2011



Så har vi åter gjort ett varv runt solen och därmed avverkat årets Cup. Den inleddes redan i oktober 2010 med Höstmaxen. Väl inne på 2011 och i slutet på februari blev det dags för Norbergsträffen. För tredje året i rad hade man otur med vädret, men KPG kunde flygas.

I maj anordnade Uppsalaklubben Lilla Majtävlingen tillika Lilla SM med mycket fint flygväder och fina flygningar. Sommaren kom och det blev dags för Small Swedish Cup i Skåne med internationellt deltagande. Därefter var det dags för Solstaträffen på Brattforsheden i Värmland. Nytt för i år var att tävlingen flögs på lördag kväll och söndag förmiddag, detta på grund av fältets storlek, fältet räcker dock bra till för tvåminutersflygningar om vindstyrkan inte går över ca 4m/s. Synd att inte fler kom till denna tävling då det blev ett lyckat arrangemang med samvaro och grillning i månskenet på kvällen.

Finalen

Så kom hösten vilket möjliggjorde friflyg på skördade åkrar och därmed de två sista tävlingarna i Cupen, nämligen Gagnefsträffen och därefter Finalen i Kumlatrakten. Även dessa två tävlingar bjöd på fint flygväder, enda "smolket i bägaren" var problemet med att ta sig runt och över åarna på Kumlafälten. Till nästa säsong skall vi försöka att ordna med ett par mobila spänger att placera på lämpliga ställen så vi slipper att gå runt alt. bada i någon å.

Liksom tidigare år så flögs det en landskamp mellan Norge och Sverige i samband med finalen. Tyvärr var det bara två Norrmän med i finalen så Inge

Sundstedt fick äran att delta i det Norska laget, men det hjälpte föga mot de överlägsna Svensarna.

*Gagnefs Friflygare
gnm Inge*

Medaljörer

KPG juniorer.

- 1.Oskar Findahl Norberg,
 - 2.Martin Jonsson Gagnef,
 - 3.Henrik Westen Norberg.
- Totalt 7 deltagare.

HKG seniorer.

- 1.Martin Larsson Sländan,
 - 2.Per Findahl Norberg,
 - 3.Björn Lindgren Sländan.
- Totalt 10 deltagare.

KPG seniorer.

- 1.Björn Lindgren Sländan,
 - 2.Martin Larsson Sländan,
 - 3 Tommy Eriksson Gagnef.
- Totalt 14 deltagare.

P30 juniorer.

- 1.David Edström Uppsala,
 - 2.Clara Edström Uppsala,
 - 3 Arvid Edström Uppsala.
- Totalt 5 deltagare.

P30 seniorer.

- 1.Holger Sundberg Gagnef,
 - 2.Tommy Eriksson Gagnef,
 - 3.Göran Larsson Norberg.
- Totalt 16 deltagare.

F1H juniorer.

- 1 Oskar Findahl Norberg,
 2. Martin Jonsson Gagnef.
- Totalt 2 deltagare!!

F1H seniorer.

- 1.Inge Sundstedt Gagnef,
 - 2.Per Findahl Norberg,
 - 3.Göran Larsson Norberg.
- Totalt 16 deltagare.

Landskampen Norge/Sverige.

1. Sverige: Holger Sundberg,
Per Findahl, Robert Hellgren.
2. Norge: Ole Torgersen,
Vegar Nereng, Inge Sundstedt.

A2-Classiccupen,

ingår inte i Lilla Friflygscupen men flygs samtidigt med en del tävlingar i Cupen.

1. Lasse Larsson Sländan,
 2. Inge Sundstedt Gagnef,
 - 3.Göran Larsson Norberg.
- Totalt 9 deltagare.

F3C SM/RM i Nyköping 2011



I år så gick SM/RM i Nyköping. Ett gammalt flygfält som klubben håller till på tillsammans med ett gäng bilåkare.

11 piloter var anmälda till start.

Tyvärr så fortsätter det låga deltagarantalet... Några av piloterna anlände på fredagskvällen som vanligt, för att flyga in sig på fältet. Det blåste en hel del, men det ger ju bra träning.

Tidigt på lördagsmorgonen så kom det en del regn, men det blev uppehåll precis lagom till när vi skulle börja flyga. Och vädret blev bara bättre å bättre. Strålände solsken...

Flygningen flöt på bra. När alla hade flugit sin första omgång så blev det break

för lunch. Hamburgare med bröd stod på menyn. Under hela dagen så fanns det även kaffe/läsk och kakor att tillgå.

Efter breaket så flög vi 2 omgångar till och var klara till ca 16:30. På kvällen så var det bord beställt på Skeppsbron 11, ett gammalt hamnkonto som nu fungerade som restaurang, med uteservering. Ett toppenställe med mkt god mat! En trevlig avslutning på denna tävlingssäsong.

På söndagen skulle den 4:e omgången flygas, men det kom en hel del regn. Vi väntade, det blev uppehåll, första piloten gick ut, hovrade första manövern, då kom regnet igen. Och det rejält.

Väntade igen, uppehåll, första piloten gick ut, och kunde köra sin 4:e omgång klar. Då kom regnet igen. Klockan var då nästan 12:00, och tävlingen avbröts.

Med andra ord, 3 omgångar fick räcka för att kora årets mästare i dom 3 klasserna.

Maskiner utan flybar

Nytt för denna tävlingssäsong var att man fick använda maskiner utan flybar, i Sport och Pop. Men vi har inte sett röken av en enda sådan förrän i denna tävling. Det såg lite ostabilt ut i hovring, kan ha berott på något annat, men flyga fort det kunde den.

Kanske dyker upp några fler flybarless maskiner nästa år.

När det gäller el kontra metanol maskiner så har elmaskinerna ökat markant, det har vi sett under året.

Resultat: F3C SM/RM 2011

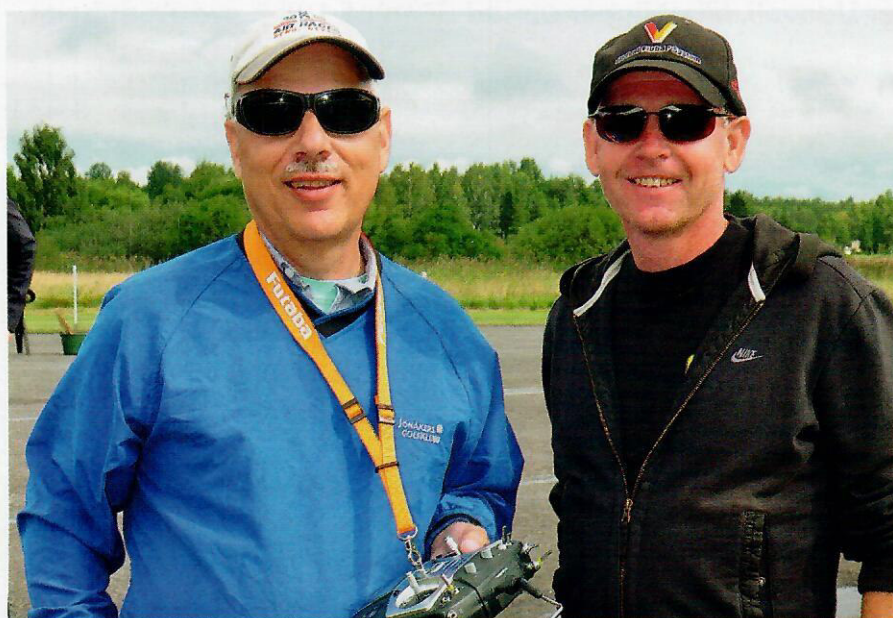
F3c: 1:a Petter Strandh, AKMG.
2:a John Ericson, WMHK.
3:a Björn Bexander, AKMG.

Sport: 1:a Ulf Nilsson,
Karlskrona-Ronneby MFK.
2:a Per "Pera" Nordström,
Nyköping MK.
3:a Mikael Brorsson, AKMG.

Pop: 1:a Alf Ek, Höglandets MFK.
2:a Anders Stålblom, WMHK.
3:a Björn Friberg, AKMG.
4:a Jörgen Lindberg, AKMG.

Tävlingsledare var Carl-Otto Strandh.
Arrangemanget av Nyköpings MK var mkt bra, där det ingick kaffe och kaka i startavgiften!! Slå det, den som kan!

/Ulf Nilsson



Warbirdweekend 2011

Monsunregn, Luftwaffles och Warbirds!



Depn fredag förmiddag, strålendesol och massor av Warbirds.

Warbirdweekend är en återkommande träff som arrangeras av skalasektionen i Trondheims modellflygklubb. Träffen pågår under den sista helgen i augusti och 2011 var det den 26-28 augusti. Trondheims modellflygklubba har ca 140 medlemmar och har sitt fält strax söder om Trondheim på en plats som heter Uddvoll, fältet ligger utmed E6an ca 10km syd Trondheim.

Fältet mäter 170x25m och har ett stängsel mot publik och inför träffen byggs det läktare och pilots lounge, servering, mm. Vad som jag tycker är så speciellt med denna träff är den stämning som råder på fältet, deltagare är till huvuddel från närliggande klubbar i tröndelag och kärrorna ska ha ett militärt förflutet i någon form vilket tolkas ganska fritt. WW2 är det övergripande temat med tidstypisk musik, uniformspersedlar mm. Dominerande är WW2 kärror men även modernare maskiner finns i depån inklusive helikoptrar, vissa år har det varit uppvisningsteam från England på plats som haft uppvisningar med warbirds.

Säkerhetstänkandet är högt hos arrangörerna som har nät mellan åskådare/depå och själva banan, failsafeinställning

kontrollerades på alla deltagande maskiner vilket krävde en del radioprogramerande innan det var klart. Warbird serveringen stod för förtäringen och där kunde man köpa våfflor som mer populärt kallades för Luftwaffles. På kvällarna ordnades det med gemensamma grillmiddagar i Pilots Lounge som var ett ganska stort tält med flaggor från segrarmakterna under WW2 samt skinnsoffer belysning mm, och allt detta på en potatisåker.

Stämningen på topp!

Stämningen i pilots lounge var alltid på topp och det blev snabbt fullsatt på kvällarna, tält, husvagnar och husbilar svarade för login bland deltagarna. Hobbyhandlare fanns på plats under

träffen och det fanns möjlighet att köpa och sälja begagnade prylar. Speaker varvades med den tidstypiska musiken och speakern presenterade piloter och maskiner i en rasande fart för luften var hela tiden fylld av maskiner av olika storlekar med olika historik som presenterades. Våra Norska vänner har en förkärlek till att göra massstartar (scramble) där 10-15 warbirds i framförallt 60 storlek for fram som bålgetingar på himlen givetvis till tonerna av något populärt stycke från kriget, och de populäraste maskinerna vid dessa starter var P51 mustang av olika fabrikat. Det fanns många läckra maskiner att beskåda bland det 100 tal maskiner som fanns i depån vilket gjorde att det stundtals blev trång om utrymmet men finns det hjärterum så finns det.....

Warbirdweekend 2011

Eftersom fältet ligger nära havet kan vädret vara ganska ombytligt så även detta år solsken och monsunregn avlöste varandra framförallt under lördag kväll och söndag förmiddag, under fredagen och i stort sett hela lördagen var det riktig bra väder med svaga vindar. Vi var 4 deltagare från Jämtland på träffen och vi hade med oss lite olika flygetyg till träffen eller stevnet som de säger i Norge. Undertecknad och Dan Bexar från Duved packade vår släpvagn under fredagen med, Junkers 87 Stuka, P51 Mustang och Spitfire från ESM, alla eldrivna med ljudsystem från Benidini i Tyskland och Modelsolutions i Canada. Min Stuka var även utrustad med fungerande bombfällning vilket skapade jubel på fältet, mindre spännande var det att leta reda på bomberna i det höga gräset då min precision gällande bombfällning behöver övas lite mer. Norska luftsportförbundet fanns som vid tidigare träffar på plats för att rapportera och fota/filma för att skapa underlag för kommande reportage.

Sammanfattning:

Warbirdweekend är definitivt en träff som kan rekommenderas om man är intresserad av warbirds i alla dess former och vill flyga dessa på en träff med riktig WW2 anda, norska Luftwaffles kan varmt rekommenderas då de är något alldeles extra.

Foto: Dan Bexar, Molanda flygförening
Text: Kjell-Åke Skoog, Ordförande ÖMFK

Mer information och bilder:

www.trmfk.no

http://wbw.scalewarbird.org/Warbird_Weekend/Information.html

<http://www.scalewarbird.org/>



Hemliga vapnet Ragnar V Johanssen precis innan nedslag på dunken.



Fältet och del av nätet som skiljer depån från flygområdet.



De svenska bidragen på träffen Spitfire, stuka och mustangen.



Refueling av stor Tiger Moth, Oistein och Ola från Trondheimsklubben.

Östersundsträffen 2011



Samis Extra 260 ritar på himlen.

Tänkte passa på att skriva några rader om årets modellflygbegivenheter i Jämtland och Trøndelag 2011. I kommande reportage tänkte jag även skriva lite om Naboträffen i Järpen och Warbirdweekend i Trondheim som var välbesökta modellflygträffar i Jämtland och Trøndelag 2011.

Östersunds modellflygklubb Z052, en kort presentation

Planeringen av träffen startade hösten 2010 med att samordna träffen med övriga klubbar runt Optands flygfält så att vi fick

nyttja asfaltbanan och övriga faciliteter runt fältet samt uppdatera träffens hemsida. Östersunds motorflygklubb är positivt inställd till att vi i Östersunds modellflygklubb använder fältet till Östersundssträffen. Under träffen lade vi ett Notam som medförde att sportflyget anropar fältet i god tid innan eventuell start eller landning sker så att vi kan tömma luftrummet, nu är det väldigt få flygrörelser från sportflyget på fältet så detta är inget problem. Eftersom ÖMFK organiserar träffen så står även vi för radiopassningen och detta är lösbart då vi har ett antal

modellflygare som också har radiocertifikat i klubben. Planeringen utgick till del ifrån Meetingguiden som arbetats fram av SMFF, denna guide ger en del svar och är ett bra planeringshjälpmedel för att organisera modellflygträffar. Under året har klubben anskaffat en flygradio så att vi kan ligga på medhörning på radiotrafiken runt fältet och på så sätt anpassa vår flygverksamhet till sportflygets rörelser på fältet. På fältet finns idag Östersunds fallskärmsklubb, segelflygklubb, motorflygklubb, modellflygklubb samt Optands teknikland som är en del av Jämtlands länsmuseum Jamtli.

VO bredd har väl villigt ställt upp med en del av radiokostnaden mot att vi gjorde ett reportage om Östersundsträffen. Östersunds modellflygklubb har idag ett 50 tal medlemmar och av dessa är vi ca 25 aktiva utövare som flyger på fältet. Fältet har 2 korsande gräsbanor ca 120 meter långa och i klubben har vi utövare inom alla segment av RC flyg. Antalet jetpiloter har under året ökat och vi är nu 4 jetpiloter i Jämtland. Under året har vi gett vår klubb ett rejält ansiktslyft med ny klubbstuga, containers för materialförvaring, indragning av el och vatten i klubbstugan samt planerat för anläggning av en asfaltbana sommaren 2012. Detta för att bättre möta upp nybörjarskinner och EDF maskiner som blir en allt vanligare syn på fältet. Under året har även klubben skaffat en eldriven skolkärva



Torsdag och de första har anlänt, i bakgrunden Cubgubbarna från skåne förberedersig.



Svenska lagets tilltag med depronkärta fastsatt på raketen som tog hem segern.

med stöd ifrån Östersunds modellhobby AB. Anskaffandet av en ny skolkärta har gett oss några nya piloter under året och vi är idag ca 6 flyglärare som skolar med maskinen. Maskinen ska också kunna användas till att avrosta piloter som inte flugit på ett tag och som behöver träna lite för att väcka gamla förmågor till liv.

Östersundsträffen genomfördes torsdagen den 30/6 till och med söndagen den 3/7 2011.

Det som är så roligt med Östersundssträffen är att det börjar bli många stammissar som återkommer år efter år och flyger och trivs i Jämtland tillsammans med oss "surjämtar". Östersundsträffen har fått epitetet Sveriges trevligaste meeting och det stämmer om man ser till antalet glada miner under träffen och som meetinggeneral blir man väldigt glad när man ser alla dessa glada miner och upplever den familjära stämning som präglar träffen.

Våra vänner från Trøndelag kommer år efter år och har med sig en massa olika flygetyg som sedan kan beskådas i luften och på marken i depån. En av de norska piloterna Oistein Aanesen som återkommer varje år är Trøndelags provflygare nr 1. Han har premiärat det mesta i flygväg och i år så premiärade han en Tucano med Wrens turboprop och en F-15, han flyger gärna dubbelkommando för att träna sina kamrater i Trondeheims modellflygklubb vilket han även gjorde under träffen. När han inte premiärar maskiner så flyger han gärna sin 4 meters Tigermoth iförd en tidstypisk flygarhuva. Optands flygfält där östersunds modellflygklubb har sin hemmabas är beläget ca 10km utanför Östersund och för att genomföra Östersundsträffen så får klubben låna stora asfaltbanan 20x1000m

samt tillhörande klubbstuga, hangarer mm av Östersunds motorflygklubb för att genomföra träffen. Under träffen är flygplatsen öppen och vi har ett upprättat Notam för Optands flygfält under träffen. Sommaren 2010 slog Optand teknikland upp sina portar och där kan man beskåda flyg och teknikhistoria i form av olika utställningar från den nu nedlagda garnisonen samt andra aktörer i Jämtland. Eftersom det tidigare flyg och lott museet numera är en del av Teknikland så finns en stor samling flyghistoria att beskåda under träffen om man så önskar, där finns även en viggensimulator om man vill spaka vigg samt olika aktiviteter för de yngre besökarna. Optands flygfält har mycket goda förutsättningar för att stå värd för en modellflygträff av denna omfattning utifrån att teknikland med sina faciliteter ligger mindre än 100m från depån. Flygområdet vi disponerar under Östersundsträffen är rejält tilltaget och vi har möjlighet till flygning från både asfalt och gräs.

Träffen är organiserad så att vi träffas, flyger i massor, snackar och gör det i goda vänners lag, något särskilt uppvisningsprogram har vi inte utan här blir träffen helt och hållet vad vi gör den till. Syftet med träffen är att vi ska flyga så mycket vi orkar och med tanke på ljuset nattetid så kan man flyga dygnet runt om man så vill. Antalet piloter har de senaste åren hållit sig runt 50-70 deltagare och ett hundratal maskiner i depån, taxikö finns men den är väldigt kort. Torsdagen bjöd på strålende sol och svaga vindar vilket gjorde att det flögs långt in på småtimmarna.

Fredagen bjöd på lite gråväder men uppehåll och vinden hade tilltagit något men vinden lade sig tvärs banan vilket begränsade flygningarna något. Vinden höll envist i sig fram till söndagen men vid

några tillfällen vred den upp rakt i banan och då tömdes depån blixtnsnabbt av konstflygmaskiner, warbirds, helikopter, jet och turboprop maskiner från Sverige och Norge. Några som speciellt var snabba framme vid flightline vid dessa tillfällen var våra Cubar med gubbar eller var det gubbar med Cubar?

Dessa gentlemän från Skåne som har besökt oss de senaste åren med Kay (Krut) Olson från Svedala i spetsen förgyller lufthavet för oss övriga oinvigda Cubgubbar. Kay har redan varit i kontakt med undertecknad inför nästa års träff och vill gärna se massstart med CUB under nästa års träff vilket kan ordnas. Kan nog redan nu säga att nästa års landskamp kommer att ha CUB tema som en liten uppskattning till våra CUB gubbar från Skåne.

Landskamp

Under lördagen så hade vi en landskamp mellan brödrafolken och tävlingsgrenarna varierar från år till år, 2010 hade vi en





Dan Bexar från Duved fick sin F15 premiär av Oistein Aanesen under träffen.

flygtävling med Cessna Minium från Kyosho Sweden AB som Sverige vann då våra vänner från Norge uppenbart hade lite bekymmer med spakandet av sådana små maskiner vilket medförde att tävlingsredskapen ödelades i en rasande takt och tävlingen fick avbrytas i brist på maskiner. Svenskarna utsågs snabbt som segrare 2010 av den mutbare tävlingsledaren.

Årets tävling var baserad runt tillverkning och avskjutande av raketer drivna med tryckluft. Trycket skapades av att en 5 liters dunk med en cykelslang anslöts till ett stålrör där raketen placerades. Sedan skulle en lagmedlem hoppa på dunken och skapa ett rejält förhöjt tryck som sköt i väg raketen så långt som möjligt. Två lag togs ut med en varsin lagledare, Krister Pekkala (stammis från Ö-vik) och John Arne Sagøy (stammis från Trondheimsklubben) utsågs av tävlingsledaren och de fick sina uppgifter och nödvändiga instruktioner. Varje lag skulle tillverka 5st raketer med till buds stående medel som tävlingsledningen tillhandahöll, regler ordnades som vanligt efterhand och tävlingsledaren (undertecknad) var som vanligt i detta sammanhang lättmutad. Tillverkningen av raketer var omgärdad av stort hemlighetsmakeri och vissa försök till industri-spionage gjordes av de båda lagen och tävlingsledaren mutades fortlöpande under detta skede i tävlingen. Norges hemliga vapen var Ragnar V Johansen som redan innan är en välväxt gutt men här satte vara vänner från Norge det hemliga vapnet i hårdträning genom att mer eller mindre tvångsmata Ragnar för ytterligare öka på hans massa och därigenom få till ett högre tryck då han skulle hoppa på dunken.

Vann gjorde lag Sverige efter en rafflande kamp som avgjordes genom

att det Svenska laget utrustade den sista raketen med en depronkärna som flög raketen genom lufthavet, helt enligt reglerna. Någon regel fanns inte som hindrade detta tilltag så länge starten skedde med tryckluft. Hade det inte varit för detta smarta grepp hade det norska laget tagit hem segern med det hemliga vapnet "Ragnar" då deras raketer helt enkelt var bättre konstruerade för att flyga långt och rakt.

Efter landskampen var det dags för den gemensamma middagen på Optand Teknikland där restaurangen hade dukat upp en dignande buffé, vi var ca 70 deltagare på middagen som avslutades med prisutdelning med priser från Östersunds modellhobby AB, Minicars Hobby AB och Modellbau Lindinger i Österrike som är träffens huvudsponsor.

Besök från USA

Under söndagen fick vi besök från Horizon Hobby USA och UK som ville se lite mer av vad som piloterna på dessa breddgrader använde sig av samt ta in synpunkter på deras produkter, vi passade på att guida dem runt på Optand Teknikland gjorde ett besök på Östersunds modellhobby som avslutning på besöket. Flygningarna pågick fram till kl 12:00 och därefter började vi att plocka ihop efter träffen samt summera och utvärdera träffen inför nästa års träff månadskvällen juni/juli sommaren 2012.

Besök gärna träffens hemsida: www.oestersundstraffen.nu, där finns fler bilder och det kommer info om nästa års träff.

Sammanfattning:

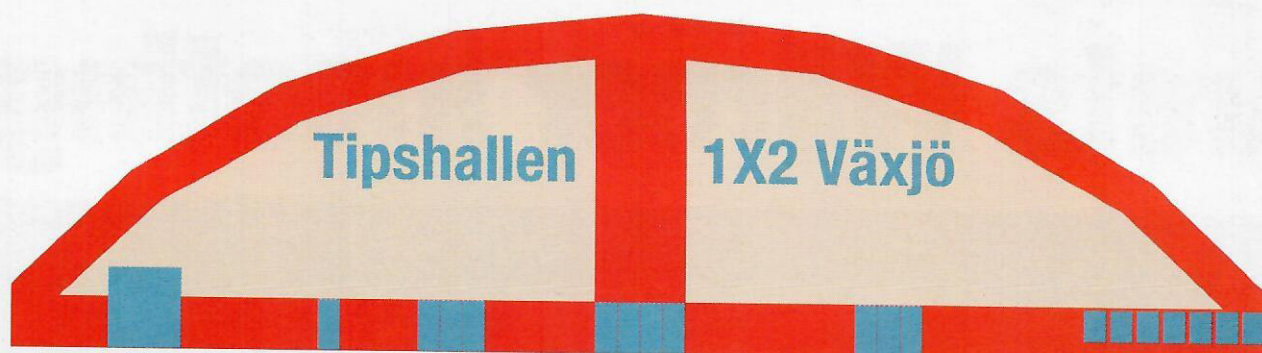
Årets träff blev mycket lyckad och träffen samlade framförallt deltagare från, Sundsvall, Örnsköldsvik, Jämtland, Skåne och Trøndelag. Piloter från Norge och Sverige med olika förbundstillhörighet fanns representerade på träffen vilket är syftet med träffen då vi har samma intresse och bara vill flyga och utöva vår hobby. Försäkringsfrågan löstes genom att klubben tog en extra ansvarsförsäkring för träffen och premien kunde hållas på en rimlig nivå i och med att vi inte har träffen som ett publikt event. Det flögs i massor trots en irriterande sidvind och det var få incidenter trots det stora antalet flygningar och maskiner som for runt i lufthavet. Det är väldigt roligt att få höra från deltagarna när de lämnar Östersundsträffen att vi ses igen nästa år.

Foto: Ove Nilsson, ÖMFK
Text, Kjell-Åke Skoog,
Ordförande ÖMFK

Mer information och bilder:
www.oestersundstraffen.nu



Cub Gubbe på väg till start, Kay Krut (Olson).



INOMHUSFLYG TIPSHALLEN, VÄXJÖ 14 JANUARI 2012

**Nu upprepar vi succén från förra gången och
välkomnar piloter och besökare till Tipshallen
som erbjuder flygning på 7000m2!**

- När?** Lördagen den 14/1 2012, mellan 11.00 och 17.00.
- Var?** Växjö Tipshall, Värendsvallen, Hejaregatan, Växjö.
- På programmet:** Fri flygning
Skojtvävlingar
Simulatorflygning för ungdomar
Kiosk och korvförsäljning
Företagsförsäljning av RC-prylar
- Inträde:** Pilot inkl familjemedlemmar 150 kr. Junior 100 kr.
Åskådare 20 kr (barn under 1m gratis).
- Övrigt:** Tag med egen förlängningssladd till din laddare.
Av säkerhetsskäl begränsas modellernas storlek;
helikopter max 450, flygplan avsedda för inomhusflyg.
- Arrangör:** Växjö RC-klubb.
För mer information: www.vaxjorc.se
eller kontakta Urban Nyblom,
urban.nyblom@vaxjorc.se,
tel: 0470-69164, 070-6621623.



Årets Wärner meeting



Hans Hellberg, tv och Lennart Sköld, th med Robbe:s Seabee.

VÅREN...

Vårens träff genomfördes en väldigt fin vårdag i slutet av april. Lagom vind som kom från rätt håll men deltagarna var väldigt få i antalet. Kanske Valborg och första maj var en bidragande orsak till fåtalet piloter.

Vi som ändå kom med modeller för att flyga fick en dag som var till mångas glädje för de många besökare som hade tagits ut för en vårpromenad så här i den fina vårsolen. Både unga som gamla hade frågor rörande sjöflyget och svar fick de.

Det blev rätt många starter med modellvxlarna. Den lugna vattenytan inbjöd till att öva start och landning rätt ofta. Till och med undertecknad fick flyga den dagen vilket annars inte brukar vara fallet.

Både Lidköpings MFK och Brännebrona FK fick i uppdrag att utvärdera en sjöflygmodell åt en hobbybutik. Kan detta vara en lämplig modell för nybörjaren?

Modellen: Robbe:s Sea Bee är inte för en ensam nybörjare att börja bygga som sin första modell men som första sjöflyg-

maskin och kanske med lite hjälp från en erfaren byggare borde den funka. Däremot flyger den lugnt och bra.

Kanske ett jubileum....

Senare under dagen konstaterade Bo Nylund att vi borde ha 15 års jubileum snart och då kan man undra hur det då började en gång.

Jo...

Allt startade 1994 då jag och Bo Nylund funderade på att starta en sjöflygträff här i Skaraborg, vi har ju Vänerna runt hörnet.

Vi hade nämligen besökt Finn Jonassen i Överlida ett par gånger och blev riktigt tända på sjöflyg. Varför skulle det inte gå att flyga här i eller runt Lidköping? Det finns många stränder runt just denna sjö.

Efter lite test här och var så blev valet Krono kamping i Lidköping. Goda möjligheter till kamping, nära till centrum och en badstrand som är nära. I och med att det är en badstrand kommer vi till den endast på våren och hösten d.v.s. före och efter badsäsong.

Namnet på sjöflygmeetinget är i sig en liten rolig historia. Det slumpade sig inte bättre än att vid ett av våra besök på fiket kampingen har så kom en man fram och presenterade sig som Werner "något". Han ville veta vad vi gjorde här med modellerna, vilket jag informerade honom om. Samtidigt så skulle jag presentera namnet på meetinget. Fick ett infall och



En av de nya deltagarna med sin modell "Lidköping" i Skaraborg.

han heter Werner och sjöns namn är ju Vänern. Jag tyckte det var rätt fyndigt men hans svar var bättre,

- Har ni döpt meetinget efter mig?

Undrar om han visste namnet på vår största insjö?

HÖSTEN....

Ja, hösten brukar i september-oktober vara rätt regnig, blåsigt och kall men denna dag, 1 oktober, kom med ett underligt väder fast otroligt fin för våra syften, nämligen att flyga modellplan från vatten.

Verkligen spegelblankt, knappt någon vind men i och för sig rätt mycket dis. Började dagen redan runt kl 0830 då två av Lidköpings klubbens killar testade höjden till moln eller dis om man så vill och start riktning. Med mycket tysta elmotorer flögs det vilt en stund.

Tillsammans med solen dök fler modellflygare upp med sina modeller. Det blev så småningom en brokig skara. Runt ett tjugotal piloter flög vilket var väldigt kul för så många har vi inte varit tidigare, ett litet rekord med andra ord.

Med alla besökare som strosade runt och de piloter som deltog vara stranden fylld av folk. Även undertecknad fick flyga mellan korvgrillningen och alla frågor som ställdes.

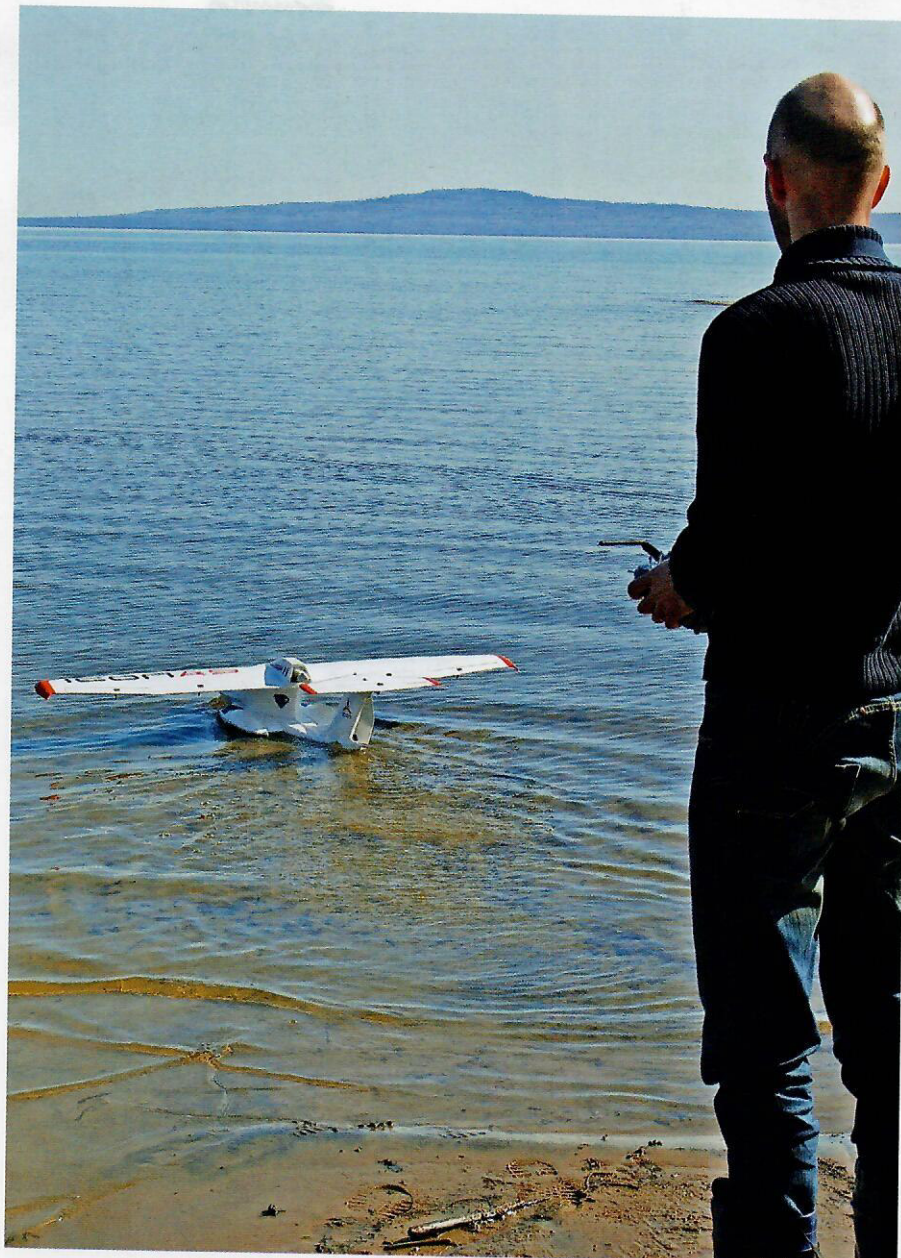
Dettastrålande väderlockade förmodligen ut många på en höstpromenad vid stranden och utan några större tillbud avslutades dagen vid sena eftermiddagen.

Den stora frågan är om vi kommer att få ett liknade Wårnemeeting kommande år?!

Vi får se...

Väl mött och
HAPPY FLYING 2012.

Lennart Sköld
Brännebrona FK



En av många starter denna dag. Du ser Kinnekulle i bakgrunden.

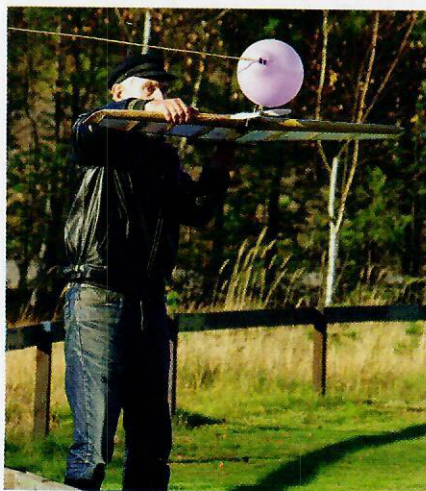


Två av LMFK:s flygglada herrar, 0830 gick starten.

Red Barons Ballongprickningstävling



Hmmm..... det är nånting lurt med Red Barons Ballongprickningstävling. Det finns 3 ballonger som är värda 5, 10 och 15 poäng. Bara exploderade ballonger räknas. Knuffar man bort en ballong från pinnen får man inte tillgodoräkna sig den såvida man inte



Inmätning av avståndet.

kan ta den i flykten. Alltså. Undertecknad kom på åttonde plats med 11 poäng. Vilket betyder $5+10+15 \cdot 11 = 19$ flugna varv.

Stefans kamera noterade 11:54:12 när Stellan släpper myggan.

Sista ballongen tagen 11:54:53 = 41 sekunder tills dess samtliga ballonger är nedkämpade.

Omlinorna ärrunt 14 meter plus armlängd, så ger 19 varv på 41 sekunder en fart av ungefär 145 km/tim. Hmmmmmm..... Inte dåligt för den modellen.

Noteringen för segraren blev 10:39:22 -> 10:39:37 = 15 sekunder vilket han grejade på 4 varv. Vilket i sin tur motsvarar ung. 80 km/tim vilket är mer rimligt.

Ännu märkligare blir det när den enda synliga skillnaden på modellerna är att den ena är gul och den andra är grön. Mycket skumt. Vi från gästande klubbar hänger inte läpp för att vi blir bortdribblade på grund av skumraskaffärer i poängräkandet, men till nästa tävling kommer vi ha kontrollanter som garanterar att allt går rätt till.

Det där var alltså en summering av Ballongjakten 2009.

2010 blev vi återigen bortdribblade. Då av att Red Baron beställt en decimeter blötsnö för oss att slabba runt i med våra lågskor. Inte snällt.

Så till 2011 var vi lite luttrade över vad de nu skulle hitta på för tricks?

Hur som helst hade vårt kvinnliga sällskap bestämt att vi skulle hinna med ett besök i ett buddistiskt tempel innan ballongtävlingen.

Hängde dock inte riktigt med vad som utspelades där? Böneramsorna var obegripliga och oändligt långa. Plus en massa ritualer som måste utföras, så vi hann inte till starten i tid. Men det spelade inte så stor roll för vi var förhandsanmälda vilket som.

Bönerna spelade förresten ingen större roll de heller. Antagligen funkar de enbart lokalt, för några dar efteråt blev familjens hus i Bangkok översvämmat i alla fall. Allt som de orkat med att bära hade de flyttat upp på övervåningen. Kanske bönerna i alla fall räddat det stora kylskåpet från haveri? Det blev kvar i köket. Den som lever får se.

I år var tävlingen uppdelad i tre avdelningar:

- **Damklass**

- **Juniorklass**

- **Seniorklass i ordets rätta bemärkelse**

Damklassen lystrade två mycket unga flickor som verkligen visade hur mycket stryk en linkontrollmodell tål. Vi som till vardags flyger ömtåligare saker helst tittar bort när man med full skaft gör en 90-gradare rätt ner i Moder Jord så sorkarna skvätter runt som yra höns i sina gångar. För att inte tala om hur dödens tystnad sen utbreder sig efteråt. Men icke, ta ordenligt spjörn och dra upp modellen ur backen. Borsta av den värsta leran och blås ur förgasaren. Sen är det bara på'n igen. Inte ens propellern är av. Vacker blir den förstås inte av sån behandling, men vem bryr sig? Det funkar ju! Och inte behöver man någon glödstiftsström. Bara kolla att rodet forfarande är intakt och att piloten inte lagt ifrån sig handtaget under tiden och sen vänt det upp-och-ner. Så några kickar på propellern och den lilla dieseln

Ballongjakten

hoppa snällt igång igen. Bara att släppa modellen och flyga vidare.

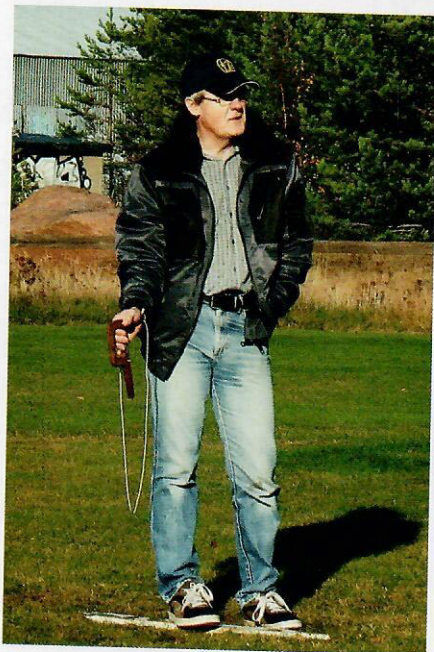
Juniorklassen lystrade tre unga herrar varav en var den fenomenale 4-varvsflygaren från 2009. Men denna gång fick han se sig besegrad av gästande BusyBee-piloten David som upprepade bravaden från året innan.

Seniorklassen vanns som vanligt av arrangören själv Calle Carlén. Förstås med samma kärra också. Den flygs bara en gång och det är på Ballongtävlingen. Undertecknad hade inget att skylla på detta år och kom på en delad en niondeplats. Dvs. sist. Totalt noterade Årets tävling 17 deltagare. Bara att spotta upp sig till nästa År.

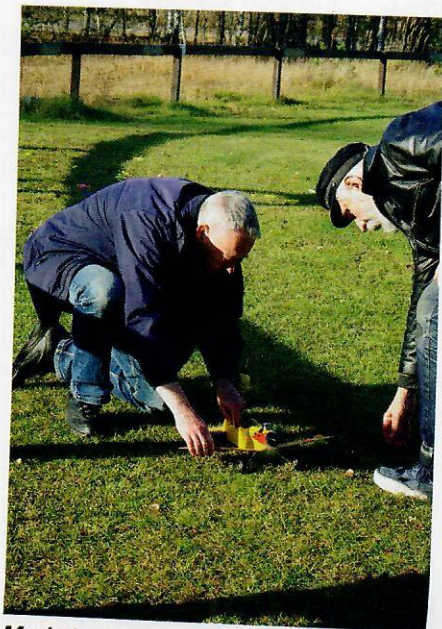
Flög och skrev gjorde Danne Johansson från gästande klubben BusyBee i Bålsta



En av juniörerna får starthjälp.



Den coole skribenten förbereder Baronernas nederlag.



Markstart.



Oj vad långt ifrån ballongen den coole flyger.

Sopwith Pup



Sopwith Pup – undermotoriserat, underbeväpnat men ändå farligt!

Med sin litenhet gav Sopwith Pup ett sött och näpet intryck. Men skenet bedrog ... och det har dessutom gått till historien som det första flygplan som landade på ett hangardäck.

"Av alla plan var Sopwith Pup det vackraste att se på och det mest lättflugna. För oss flygkadetter, som drev runt racerbanan vid Longhorns, var det, för våra unga ögon, det underbaraste och vackraste planet i världen. Harry Hawker, Sopwiths testpilot, tog upp det och flög det för oss på ett elegant sätt runt Brooklands och vi stod alla som förtrollade. När han sedan flög den lilla saken under Byfleet bron, som överbyggade den doserade racerbanan, blev vi alla Hawkerfans för livet", skriver Cecil Lewis 1916.*

Valpat av sig

"God heavens, your aircraft has had a Pup!!!" (Herre Gud, ert plan har fått en valp) med dessa ord föddes en legend. Sopwith Pup förefaller nämligen som en valp (20 % mindre) från en Sopwith 1 1/2 Strutter.

I februari 1916 godkände Sopwiths experimentavdelning en "Sopwith Single-Seater 80-hp Aeroplane" och Sopwith Admiralty 9901 Scout föddes. Det var utvecklat som ett direkt svar på tyskarnas Focker Eindecker och hade en exceptionell manöverförmåga samt att det inte förlorade höjd i svängar. De behagliga flygegenskaperna kom av planets litenhet i kombination med stora vingyta. Emellertid upptäckte man snart att motorstyrkan var i underkant för strid över västfronten men eftersom det var mycket tillförlitligt och vändbart var det ändå farligt.

"När det gällde tvåra manövrer kunde Sopwith (Pup) vända dubbelt så snävt som en Albatros DIII", berättade James McCudden, en av den tidens engelska flygare.

Och även fiendesidan blev snart varse planets kapacitet.

"Vi såg direkt att fiendeplanen var överlägsna våra", sa Manfred von Richthofen, efter att ha kommit i kontakt med Sopwith Pup i strid.

Den enda nackdelen var planets enkla beväpning, en Vickers kulspruta, för vid samma tid var tyska Albatross försedda

med dubbla Spandau. Försök gjordes med två Vickers eller en vingmonterad Lewis men det var endast den senare kombinationen som var någotsånär framgångsrik eftersom kroppen var för liten för dubbla Vickers. Så efter att flygplanet ersatts vid fronten användes typen av Home Defence, beväpnat med raketer, för att bekämpa Zeppelinare.

Harry Hawkers eget plan

Sopwith Pup ritades av Herbert Smith och baserades på testpiloten Harry Hawkers eget personliga plan. Som alla samtida flygplan byggdes dess balkar och spryglar av barrträ och björk. Det flög för första gången i februari 1916 och kom ut i tjänst hösten samma år. Fram till slutet av 1917, när det ersattes av Camel och SE5a, tjänstgjorde det på en rad ställen och ansågs vara den tidens bästa brittiska jaktplan. Kärran användes av såväl nybörjare som erfarna jaktpiloter från Australien, Belgien, England, Frankrike och Grekland.

"Det var ett exceptionellt bra plan för allroundflygning. Det var så extremt lätt och hade så stor bäryta att man med lite

Sopwith Pup

träning nästan kunde landa det på en tennisbana", sa James McCudden.

Kapten JTB McCudden gick in i Royal Engineers 1910 som trumpetblåsare. Han övergick till flyget i april 1913, där han blev mekaniker. Efter att ha stigit i graderna, till sergeant, i augusti 1915, flög han flera gånger som observatör innan han sändes tillbaka till England i januari 1916 för att utbildas till pilot. Han återvände till Frankrike efter utbildningen och den första segern noterades i augusti 1916. Efter flera nya segrar, anställning som officer och efter att ha fått medalj posterades han i England som instruktör sommaren 1917.

Det var under denna tid han flög Pup och då som han angrep tyska Gotha-bombare som plågade södra England. Vid ett tillfälle hade till exempel en Gotha angräp Folkestone och dödat 95 människor.

Efter återkomsten till Frankrike började han flyga SE5a och antalet segrar ökade snabbt. Han var en excellent stridspilot men i mars 1918, med 57 segrar, fick han på nytt återvända hem för att tjänstgöra som flyginstruktör. Efter fyra månader befordrades han till majors grad och fick befälet över 60:e skvadronen i Boffles, Frankrike. Vid en start från Auxile-Chateau, den 9 juli 1918, stannade motorn och han kraschade. McCudden dog senare samma dag, 23 år gammal. Han var då den mest dekorerade piloten i Royal Flying Corps med en rad medaljer, som till exempel Victoriakorset och Croix de Guerre.

Hangarpionjär

Pup användes även för marinens experiment eftersom det var så mångsidigt. Den 28 juni 1917 lyfte ett sådant plan från HMS Yarmouth efter en 4,5 meter lång startsträcka!!! Och löjtnant Edwin H. Dunning var den första människa som landade på däck av ett fartyg i rörelse. Det skedde när han den 2 augusti 1917 gjorde två landningar på Royal Navy s HMS Furious och planet var (rätt gissat) en Sopwith Pup. Landningarna underlättades av att repöglor hängde ned från undervingarna och som grep tag i krokar på däck. Flera dagar senare, under ett tredje och nytt försök att förbättra sina landningar, kraschade han mot vattenytan efter det att hans plan fått punktering på ett hjul och åkt av fartyget. Trots denna missräkning fortsatte Sopwith Pup att användas på hangarfartyg och till och med som katapultplan från till exempel slagskepp.

Tekniska detaljer

Pup var utrustad med en 80 hästars roterande Le Rhône niocylindrig roterande motor som gav planet en maxhastighet av knappt 180 km/h. Andra motoralternativ fanns på vissa kärror; 80 hästars Gnome



eller 100 hästars Gnome Monosoupape. Monosoupape betyder "en ventil", det vill säga att motorn hade en enda ventil (avgasventilen), insuget skedde, via förgasare, direkt in i vevhuset.

Beväpningen bestod av en enda Vickers kulspruta monterad på kroppen ovanför motorn. Längden på vapnet var 1,2 meter och det kunde skjuta 450 till 600 skott per minut. Kärran var lätt och extremt vändbart men långsammare än motståndarplanet Albatros D.III. Flygplanstypen var så respektingivande att tyska jaktpiloter ofta försökte undvika att komma i strid med det. Sammanlagt byggdes 1 770 Sopwith Pup, ett imponerande stort antal för den

tiden, varav hälften var flygdugliga efter kriget. Detta till trots finns inget helt och hållet orört original kvar. Det sista originalplanet, serie # C.476, flögs fram tills det skrotades i september 1945.

Många typer av Sopwithplan fanns men de två mest populära var Pup och Camel. En Pup var mindre och lättare än en Sopwith Camel och kunde därför klättra högre än något annat enkelsitsigt plan under kriget.

* Engelsk racerbilsbana, berömd för sina bankade högfartskurvor.

Text och foto: Conny Åquist

Sopwith Pup

Tillverkare:	Sopwith Aviation Company
Typ:	Ensitsigt dubbeldäckt jaktplan
Längd:	5,9 m
Höjd:	2,9 m
Spännvidd:	8,1 m
Tomvikt:	389 kg
Bruttovikt:	556 kg
Motor:	Le Rhône 9C (niocylindrig luftkyld roterande stjärnmotor) på 80 hästar eller Gnome Monosoupape (luftkyld roterande stjärnmotor med en ventil per cylinder = Monosoupape) på 100 hästar.
Räckvidd:	500 km
Aktionstid:	3h
Max hastighet:	179 km/h
Max höjd:	5 600 m
Beväpning:	En 7,7 mm Vickers MG eller en 7,7 mm Lewis MG. För bekämpning av ballonger användes dessutom Le Prierur raketer, som satt monterade på vingstöttorna.
Antal byggda:	1 770

FAKTA

Stefan från Uddevalla – en allround modellflygare



Stefan Olson har byggt en modell av Sopwith Pup, det har givit honom en rad SM medaljer.

Stefan har dominerat svenskt skalaflyg under lång tid. Han har bland annat blivit svensk mästare med sin Sopwith Pup fler gånger än han förmodligen själv minns.

Annars har han tillhört eliten av svenska modellflygare i många år. Redan 1981 tog han silver i SM för linstyrda plan.

Fick välja bort fotbollen

Stefan var i ungdomsåren en duktig fotbollsspelare men eftersom fotbollsträningen var på vardagarna och matcherna på helgerna, då modelltävlingarna hölls, fick han till slut välja. Det blev ett svårt val men till slut drog flygplanen det längsta strået men helt har han inte lagt idrotten på hyllan. Förr var det badminton men numera är det innebandy som konkurrerar med modellflyget om fritiden.

Stefan har många modeller i sitt hobbyrum men den kärra som verkar vinna mest är en Sopwith Pup dubbeldäckare från första världskriget. Originalen finns på Hendons flygmuseum i norra London.

– Det är viktigt att man har fotografier när man bygger ett plan av det här slaget. Jag fick bra kort av en kompis i Göteborg

så därför blev det en Sopwith Pup. Det är även nödvändigt att ha bra faktaunderlag och dokumentation vid den här typen av projekt, utan en juste sådan blir det inga tävlingsframgångar.

Hans Sopwith Pup blev klar efter drygt tre års byggnation och stod färdig sommaren '96. Redan året därefter tog han en silvermedalj med den på SM och så har det rullat på. Ursprungligen är det en träbyggsats, men som han byggt om det mesta på. Skalan är 1:4, vilket ger en spännvidd på 2 meter och motorn är en engelsk fyrtakts Laser V2 på 30 kubik. Originalen hade en stjärnmotor och Stefan har därför tillverkat en attrapp som modellmotorn sitter bakom.

– Jag flyger sällan Pup:en till vardags men inför tävlingar tränar jag en del med den.

Hur hinner han allt?

Stefan Olsson tävlar även i andra modellflygklasser och genom åren har han hunnit med både fri-, lin- såväl som radioflyg. Därtill kommer att han även varit med i styrelsen för Uddevalla radioflygklubb under många års tid. Man kan därför undra hur han kan hålla inspirationen uppe och hur han hinner med allt?

Text och foto:
Conny Åquist

FAKTA

Sopwith Pup modell

Specifikationer:

Skala: 1:4

Spännvidd: 2 m

Längd:

Vikt:

Motor: Laser V2 – engelsk tvåcylindrig fyrtakts-motor på 30 kubik.



Flygpionjär startade berömt företag

Den engelske flygpionjären Thomas Sopwith startade företaget som kom att bygga en rad berömda plan vid tiden omkring det första världskriget.

Thomas Sopwith föddes 1888. Som en av Englands flygpionjärer vann han Baron de Forest pris för att ha flugit över engelska kanalen 1910. Två år senare, i juni 1912, grundade han Sopwith Aviation Company i Kingston on Thames. Fabrikens första lokaler var en övergiven rullskridskorink och öppnade i december, samma år. Där ritade han och byggde en rad plan under första världskriget, bland annat Pup, Camel och Snipe. Under första världskriget hade man 5 000 anställda och tillverkade mer än 16 000 plan. Efter kriget lades verksamheten ned. Dels för vikande orderingång och dels på grund av ökade skatter.

Mr Sopwith blev styrelseordförande i Hawker Siddley Group 1935 och var ordförande i Society of British Aircraft Constructors. Tomas Sopwith dog 1989.

Företagets tidiga framgångar kom med bland annat Sopwith Tabloid, som vann Schneider Trophy 1914. Typen användes av Royal Naval Air Service före kriget tillsammans med Sopwith Baby. Planen som byggdes av Sopwith under första världskriget inkluderar 1 1/2 Strutter, Pup, Triplane, Camel, Dolphin, Snipe och Salamander. Mot slutet gjorde man en modell som kallades Cuckoo men den kom för sent för att komma i strid.

Nytt företag efter kriget

Företagets cheftestpilot, australiensaren Harry Hawker (1889-1921), bildade 1920, tillsammans med Sopwith, Fred Sigrist och Bill Eyre H.G. Hawker Engineering; föregångaren till Hawker-Siddley Aviation company. Det företaget som kom att tillverka många berömda jaktplan – som till exempel Hurricane, Hunter och Harrier.

De fyra männen bakom det nya företaget satsade samtliga 5 000 £. Orsaken

till bolagsombildningen och namnbytet var att man var rädda för anspråk som kunde ställas mot det gamla företaget för kontrakt som tecknats under kriget. Thomas Sopwith berättade:

"För att förhindra några oegentligheter, om vi hade fortsatt att bygga plan och kallat dem Sopwith, det fanns helt säkert något lik i garderoben någonstans, beslöt vi oss för att kalla företaget Hawker Company. Jag brydd mig inte. Han (Harry Hawker) var till stor del ansvarig för vår tillväxt under kriget."

Tom Sopwith (1888-1989) blev urgammal men testpiloter lever ett farligt liv så Mr Hawker dog tidigt, 1921, när hans plan kraschade under flygträning inför en uppvisning. Han led av tuberkulos i ryggraden och detta i kombination med att planet fattade eld i luften ansågs ha varit bidragande orsaker.

Text och foto:
Conny Åquist

TP Giant Scale Kit F4U-1A CORSAIR

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



Byget pågår men det händer inte så mycket att skriva om, det är bättre att läsa på bilderna.

Jag kanske skriver lite annorlunda men det är mitt sätt att skriva, gillar mer att bilderna visar hur bygget går framåt..

Jag har hört att det finns några på nätet som tycker att jag skall skriva mer text, kul om ni kan skriva till min hemsida (Gästbok) så kanske jag kan ändra mig.

Jag går på en kurs på PS5, den tar mycket tid men det finns luckor för Corsair oxå....

Snart blir Jul och Nytt År

Ha det!

Jan Andersson
SE-36 228

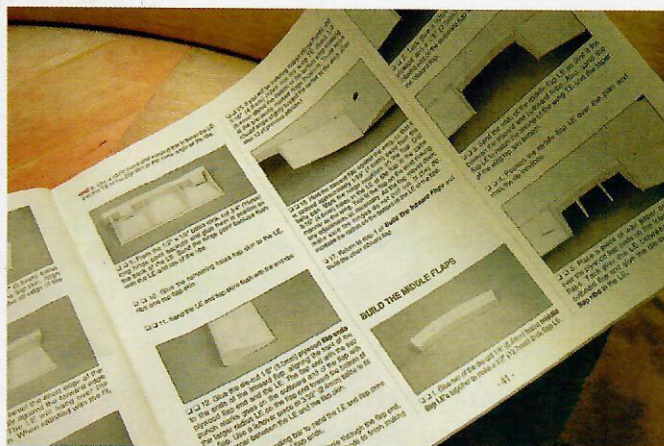
Info om byggsatsen Corsair

Vingspann:	2197 mm
Kropp:	1702 mm
Vikt:	10-12 kg
Vingbelastning:	125-136 g/dm ²
Motor:	41-70 cc
Radioutrustning:	6 kanaler, 10 servon. Futaba T12Z
Skala:	1/5,75
Motor:	Saito 300T 4t (50cc) med elektroniskt tändsystem
Pilot:	www.Warbirdcolors.com
Distributör:	Minicars Enköping

FAKTA



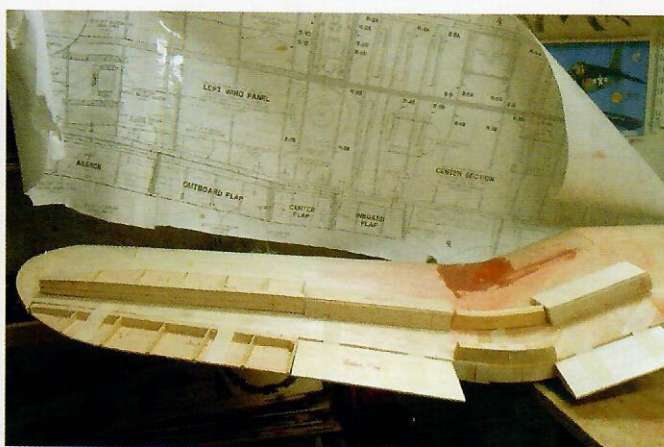
Lite trångt just nu.



Klaffar och den svängda mitt klaffen.



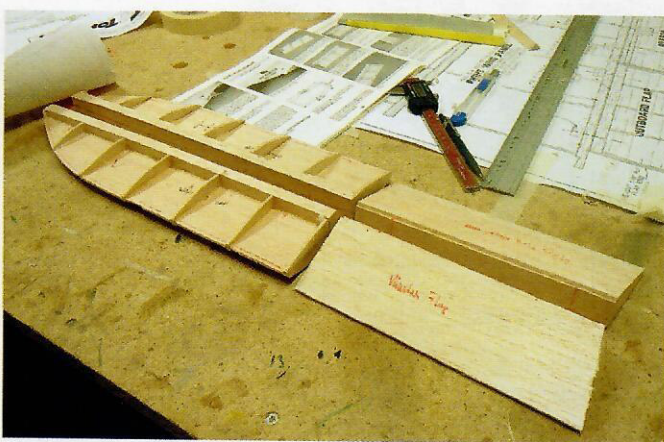
Klaffen i mitten är svårast men det blir nog bra.



Mera klaffar.



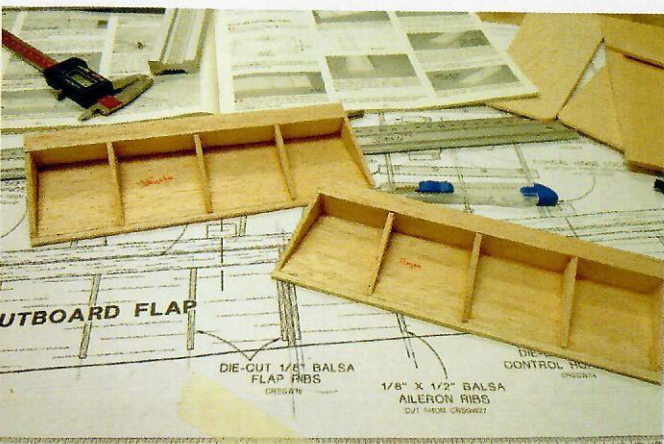
Provar yttre klaffar.



Skevroder skall dukas med Solartex men först skall jag hyvla bort en del balsa.



Ytterklaffar i press.



Yttre klaffar skall plankas.

Äntligen jul! Då vänder året och vi går utomhussången till mötes. Så håll ut bara. Under tiden kan du alltid roa dig med att knäcka lite hasselnötter och dessa tankenötter. En del av dessa kan man veta, andra kan man fram leta, men svaret på vissa måste du nog gissa. När du ett svar fått fram, skicka då alltsam, till:

Conny Åquist,
Krongatan 10,
456 32 Kungshamn
eller per mejl: conny@tidningen.se.



Senast 15 januari 2012 måste jag ha ett svar för att du skall kunna vara med och delta i prisutdelningen. Glöm inte bifoga namn, adress och medlemsnummer i SMFF



Amerikanen Ralph Brooke, till höger i bild, vann VM i Multi när det arrangerades på Ljungbyhed 1965. Till hans praktik gick man som patient om man hade:

- 1 Ont i tändarna
- X Ont i själen
- 2 Ont i musklerna



Mannen på bilden är inte bara en av landets mest välkända modellflygare utan även svensk mästare i:

- 1 Orientering
- X Dans
- 2 Lerduveskytte



De här tre rara ärtorna är kända i friflygkretsar. Denna kvinnliga fågning förhöjer stämningen vid en...

- 1 Invigning av SM i inomhusflyg
- X Invigning av en internationell modellflygtävling
- 2 Invigning av ett modellflygmuseum



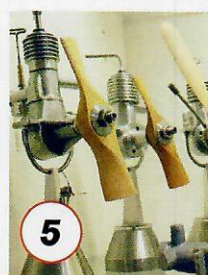
Strax söder om detta ö-belägna slott ligger Bamburgh Castle i England. Där spelades delar av den Ivanhoe-film in som under många år visades vid jul och nyår i svensk tv. Vilken film utspelade sig på slottet i bakgrunden?

- 1 Kanonerna på Navarone
- X Djävulsk gisslan
- 2 Örnästet



De här modellmotorerna tillverkades av sonen till en guldsmid. De höll hög klass men från vilket land kommer de?

- 1 Danmark
- X Finland
- 2 Norge



Mannen på bilden var väldigt framgångsrik men hade ett handikapp som borde ställa till det vid stuntflygning. Var hade Bob Palmer problem?

- 1 I ryggen
- X I benet
- 2 I handen



Varför har detta F-4 Phantom en sådan målning? Jo, för att visa...

- 1 Värmefördelningen i flygkroppen
- X Värmefördelningen i motor
- 2 Värmefördelningen vid en ljudbang



Vad skulle den klurige kunna tänka på när han ser detta plan?

- 1 Musikalen Phantom of the opera
- X Herrtidningen Hustler
- 2 Tv-figuren Kenny Starfighter



Gitarrvirtuosen till höger heter Kauko Kainulainen. Kommen från Finland men boendes i Sverige introducerade han motorer med pipa i F2B här i landet. Men han hade även...

- 1 Fjäderupphängt roderok
- X Gummiupphängd tank
- 2 Stötdämpat linhandtag



Bilen på bilden är på väg till Elefantastiskt. Från vilket land kom den världskände modellflygare som utförde körtesterna för Honda innan bilen lanserades?

- 1 Schweiz
- X Frankrike
- 2 Brasilien



Hällde man denna olja i bränsleblandningen på den gamla goda tiden så...

- 1 Slutade ricinoljan lukta
- X Fick man ut mycket mer kraft
- 2 Sotade motorn mindre



Carl Gustaf Ahre-
mark ritade vår logga.
Om ni ser noga
efter har han gjort
en lagerkrans runt
märket i förgrunden.
Varför detta jubi-
leumsmärke?



12

1 SMFF fyllde 50år
X Minner om att en
svensk tog hem
EM i friflyg

2 För att SMFF arrangerade sitt först VM
i friflyg



13

Detta plan från 1:a världskriget byggdes av
ett världsberömt tyskt företag, nämligen...

1 Krupp
X Siemens
2 BASF



14

Sopwith Pup kallades så för att...

1 Det var underbeväpnat
X Det var litet
2 Det var hoppigt i starten

Supermarine Spit-
fire fanns i många
versioner. Den sista
kallades...

1 Spitfire
X Sprite
2 Spitful



16

Kwik Fly konstruerades av amerikanen
Phil Kraft som även gärna...

1 Flög konstflyg i fullskala
X Flög trafikflygplan
2 Flög drake med fyra linor

Dave Brown spakade
sina F3A-plan bättre
än de allra flesta men
han blev, enligt eget
utsago, aldrig bra på,
vadå?

1 Snapmanövrer
X Spinnmanövrer
2 Sidvindsmanövrer



17

Vattnet bara öste ner
från gråa moln och
svenska och norska
landslaget i F3A såg
ut så här hela veckan.
Men var stod regnet
som spön i backen
alla tävlingsdagarna,
förrän som den le-
diga?

1 Italien
X Polen
2 Schweiz



18



19

På en av bergstopparna här spelades en
James Bond-film in. Vilken?

1 Mannen med den gyllene pistolen
X Ur dödlig synvinkel
2 I hennes majestäts hemliga tjänst

Den här modellflygaffären ligger i vilken
del av landet? Ledtråd: En svensk lastbils-
tillverkare heter som ett av landskapen i
denna del, fast då måste man kunna latin.

1 Götaland
X Svealand
2 Norrland



20

Bilen med
den märkliga
vingen ser
så ut för att
konstruktö-
ren Jim Hall
i ungdoms-
åren hade
flugit vad då och var då?



21

1 Motorseglare i Colorado
X Modellflyg i Texas
2 Modellraket i New Mexico



22

På bilden ser du en mottagare och ett
servo till den första... Ja, vad då?

1 Sanwaanläggningen som kunde
köpas här
X Graupneranläggningen som
importerades till landet
2 Futabaanläggningen som
sålades i Sverige

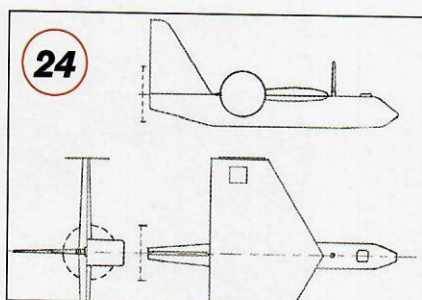


Wayne Handley satte rekord i något
med en upphottad version av detta plan,
nämligen...



23

1 Spinn
X Rygg-
flygning
2 Looping



24

Denna konstruktion har en känd svensk
modellflygare jobbat med. Han heter...

1 Bo Gårdstad
X Tomas Leijon
2 Per Lundqvist



25

Detta är julens utslagsfråga, kuggfråga
och avslutningsfråga:

Mannen på fotografiet arrangerade
Nordens största modellflygtävlingar på
1970-talet. Denne Mikael Nabrink satte
sig även gärna ner och...

1 Spelade kyrkorgel
X Spelade cembalo
2 Spelade piano



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.

KB:s RC Hobby Störst i Dalarna med omnejd

Nästa år blir KB:s RC Hobby 30 år. Företaget är något av en institution i hela Dalarna och även i angränsande trakter. Här kan man tala om personlig service.

Företaget heter egentligen KB:s RC Hobby och Maskin AB. Mr KB himself, Kjell Björklund, delar sina dagar inom två verksamhetsområden: RC och trädgårdsmaskiner.

Kjell bor i en villa med sin familj precis i utkanten av Falun. I källaren har han sin hobbyfirma. Och på gården en verkstad där han bland annat jobbar med alla slags trädgårdsmaskiner, främst till större privata och kommunala fastighetsbolag.

Inom RC-hobbyn har han själv mest pysslat med bilar och pulkor. Det senare går på medar och drivs med propellerförsedda glödstiftsmotorer. Han är utbildad bilmekaniker.

– Jag kan tekniken från början och det gör det lättare att hänga med i utvecklingen, säger Kjell.

Anledningen till att han började för snart 30 år sedan var att hobbyaffären i staden hade alltför dåligt sortiment.

I Kjells affär finns "allt" inom RC: flyg, bil, båt och helikopter.

Gäller att hänga med

– Därför har jag överlevt så länge. Och det gäller att hänga med i utvecklingen, påpekar KB.

Han har stora mängder av tillbehör och små detaljer. Mycket populärt hos kunderna.



KB med sina verksamheter. Till höger i bild RC-butiken och till vänster maskinavdelningen.

Hos KB:s RC Hobby finns material från de flesta grossisterna. Dessutom importerar han en del saker själv.

– Min styrka är att jag ger personlig service, säger Kjell som anses vara en kunnig affärsman.

Medlemmar i flygklubbar kan få rabatt hos KB.

Tre gånger per år åker han ut med sin skåpbil, fylld med främst RC-flygmaterial. Det är Dragsängarna, utanför Insjön vid Midsommar och på hösten samt till Norberg på Kristihimmelsfärdsdagen. Som enda RC-handlare i området är det populära besök. Modellflygarna samlas som flugor runt en sockerbit...

Text och foto: Bo Holmblad

KB:s RC Hobby & Maskin AB
Kårarvsvägen 4,
791 94 FALUN

Tel & Fax: 023-258 66

E-post: info@kb-hobby-maskin.se
Hemsidan:
<http://www.kb-hobby-maskin.se>
Dalarnas största Hobbyaffär
för radiostyrare.

Öppettider

Vardagar
16:30 - 19:30

Lördagar
10:00 - 13:00

Även Postorder!



Som vanligt kom KB till Siljansbygdens Radioflygklubbs modellflygdag på Dragsängarna. Denna gång den 3 september.



Kjell började med radiostyrda bilar...

HAB

Electronic AB



FlyCamOne HD 1080p sätter nya rekord för inspelning i HD-kvalitet. Med den inbyggda LiveView-displayen kan användaren se bilderna direkt. Vikt endast 90g.

Pris :3339kr



JR DSX11X ZERO 2.4GHz DSM 2 med inbyggd modul tillför något helt nytt i 10+ kanals klassen. Helt nydesignad radio för de som vi ha kvalitet. med 9 kanals mottagare.

**Kampanj pris!!!
4999kr**

På HAB hittar du hela Proxxon sortimentet till lägsta pris!



Lambert Kolibri T15-25 3 olika modeller



Sommarens överraskning var försäljningen av mikroturbinen T15-25 som väger endast 250g och ger från 1,5 till 2,7kg drag. Helt underbar drivkraft. Kan sättas i det mesta som är byggt för 70 upp till 90mm elfläkt. Ger rätt ljud och lukt, farten är det ingen fel på heller. HAB ger så klar full support på denna turbin för att du ska lyckas.

Pris från: 17499kr



Ny färdygsmonterad Quad Lotus 380 Helt färdig maskin bara att koppla in mottagare ansluta 3s 2100 ack och flyga.

Pris bara: 2285kr



Solo pro 180 3D är en fullfjädrad 3D helikopter i det lilla formatet, med flybarless system, helstabilisering med gyro är den en direkt konkurrent till Blade MCPX Solo-n är lite större och har borstlös motor.

Pris: 1899kr

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

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

RCFlight.se



Bra laddare!

Nya RC modeller!



649:-

349:-

35W, inkl. nätagg.

IdrottOnline®

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

Välkommen till vår nya webbshop
3F-Hobbyservice sedan 1984

3F Hobby Service















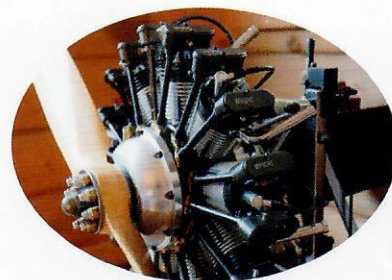
www.3fhobbyservice.se
3fhobbyservice@allt2.se
+46 (0) 70-626 13 70

modellflyg^{nytt}

Nästa nummer

Ute 24 Feb

- *Hemma hos Högman*
- *FIAT i Försvaret*
- *Poju Stephansen*





**Sveriges
modellflygförbund
för säkerhets skull
sedan 1957.**



Sveriges Modellflyg- förbund

Gör PR för modellflyg

Modellflyg är en kul och meningsfull hobby. Vi vill naturligtvis att många skall upptäcka denna härliga fritidssysselsättning. Därför har förbundet tagit fram en del material som kan hjälpa klubbar att jobba med medlemsrekrytering samt att sprida information om vår verksamhet. Du kan exempelvis beställa affisch och broschyr från förbundsexpeditionen (kommer även att finnas på hemsidan för att printa ut) samt att fem roll-ups finns att låna från våra värdklubbar, som är utspridda runt om i landet.

