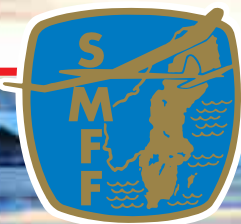


1
2012

modellflyg ^{nytt}

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD



F4 Phantom *FIAT i försvaret*

Vita vidder, gnistrande
skare och modellflyg
- då är livet som bäst!

INTERPRESS 0257-01

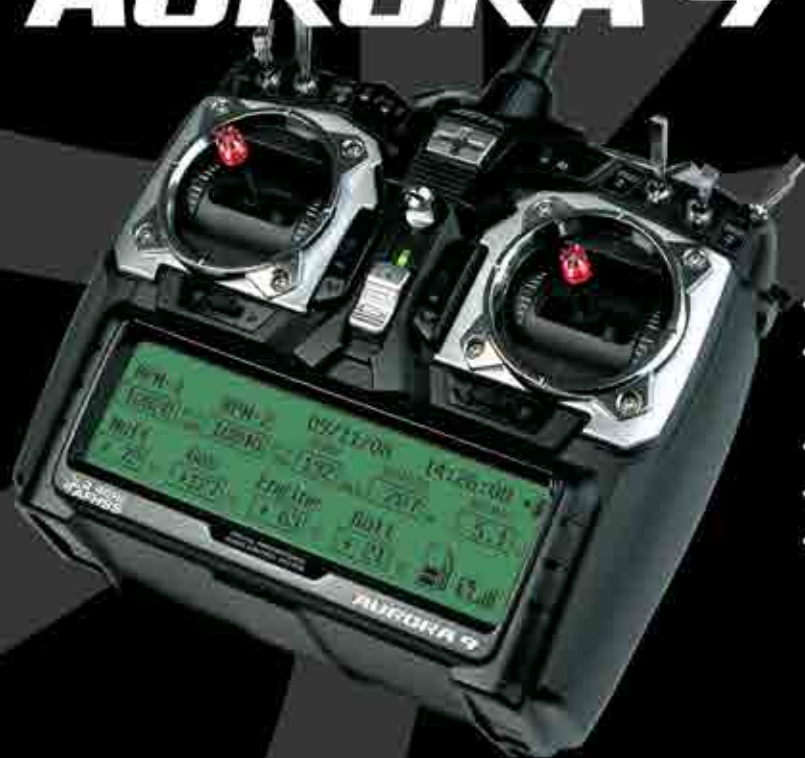


7 388025 706002

RETURVECKA v 18

- Nürnbergmässan 2012
- Finalen i IMAC och SM
- VM i F3C i Italien 2011
- Succéevent i Tipshallen

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-varvtalsmagnetisk
Sensor för mätning av varvtal hos de roterande delar som ej en optisk varvtalsräknare kan användas för.
11 0842



HTS-varvtalssensor (optisk)
Optisk varvtalssensor för att mäta varvtal hos roterande delar som propellrar, 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

Utförliga produktbeskrivningar finns på www.hitecrc.de



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

Distribueras av:

AutoPartner AB, Torshälla Sweden, 016-400 11 33

info@autopartner.se

www.autopartner.se

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

MODELLFLYGNytt är organ för Sveriges Modellflygförbund

SMFF ordförande
samt ansvarig utgivare:

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

Ansvarig distribution, prenumeration eller vid utebliven tidning kontakta

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

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

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

Grafisk formgivning:

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

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

Redaktionsrådet
VO Bredd
red@modellflygnytt.se

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

Preliminär utgivning

Modellflygnytt nr 2/12 20 april
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, 2012
ISSN-0345-813X

OMSLAGET:
Vinterflyg i vintertid



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

- **Nürnbergmässan 2012** 6
- **Vinterflyg i Österrike** 13
- **Inomhusflyg i kyrkan** 15
- **Intervju med Poju Stephansson** 16
- **F-4 Phantom** 22
- **Finalen i IMAC och SM** 28
- **SM i Aircombat** 32
- **VM i F3C i Italien** 36
- **Wright J-5 Whirlwind** 39
- **Några intressanta servon** 42
- **Ett modellflygarminne Göran Kalderén** 44
- **Svaren på Julnötterna** 50
- **Lilla Friflygcupen 2012** 52
- **Meeting 2012** 52





Välkomna till ett nytt år!! Kallt och fruset har det varit, till och med här nere i Skåne. Så det har inte varit några långa stunder ute på fältet, men inomhus har det blivit betydligt fler tillfällen. Här i Helsingborg har vi turen att ha till gång till hall varje lördags eftermiddag.

Den 14 Januari så åkte vi till Tipshallen i Växjö där Växjö RFK arrangerade inomhusflygning. Det var många som flög och mycket barn som fick delta i en sköjtävling med Lucy som klubben anordnade. Förbundet stöttade även med Lucy som delades ut till alla besökande barn. Det var ett väldigt populärt inslag.

Undertecknad fick hjälp av Amirs "pågar" och vi fick jobba hårt med att montera till alla som ville ha en Lucy. Stort tack till "pågarerna" och Växjö RFK för en trevlig dag. Förbundet fanns även på plats för att svara på frågor och ta emot förslag vilket en hel del utnyttjade.

Vi har under hösten/vintern jobbat med att förbättra rutiner mm allt för att det ska funka bättre för er medlemmar. Bredd har jobbat med den så kallade klubbparmen som ska

innehålla information om allt från registrering, bidragssökning, försäkringar, miljöarbete mm. Den kommer strax att presenteras för klubbarna.

Eftersom ämnet berörts på nätet så kan jag också tala om att VO Elit har lagt ner en del jobb på att rätta felkonteringar som gjorts av RF så att detta inte ska drabba olika grenars inestående medel. Inga oegentligheter har funnits bara felaktigt konterade verifikat.

Vi hade kunnat åstadkomma mycket mer men har fått ägna mycket tid och energi på att hantera vissa personers smutskastning och trakasserier. Jag har personligen valt att inte besvara det som skrivits om mig då jag inte anser att det gagnar modellflyget.

De som har träffat mig får själv bilda sig en uppfattning.

Jag har under året som gått haft fördelen att besöka många klubbar och olika grenars tävlingar. Jag har fått jobba som funktionär på både VM, SM och klubb tävlingar och jag har mött många piloter som villigt delat med sig av sina kunskaper och det har gett mig så mycket. Tack alla, ingen nämnd och ingen glömd.

Ingela Persson
Ordförande

Nu lägger vi mycket tid på att förbereda för förbundsmötet som skall vara den 25/3 i Stockholm. Då hoppas jag att många vill delta. När det är över så är vi på väg in i en ny säsong och nya "flygtyg" ligger förhoppningsvis färdiga på byggborderna, redo att luftas.

För er som planerar att tävla i grenar som kräver tävlingslicens så tipsar jag om att fixa det omgående. Vi kommer att gå ut med tydligare information till klubbar/tävlingsledare om att man ska kolla att de som anmält sig har löst licens.

Oavsett om jag får fortsätta på min post eller om ni väljer någon annan så kommer jag att ha ett fortsatt engagemang för modellflyget.

Ha ett bra 2012!

Flyg högt, flyg väl, flyg länge

Ingela Persson
Förbundsordförande
ordforande@modellflygforbund.se



Styrelsen SMFF 2012



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

Hej alla modellflygare

Nu närmar sig årsmötet. Det ska bli spännande som vanligt. Jag tycker det är synd att inte fler medlemmar är intresserad att komma på förbundets årsmöte. För det är ändå klubbens chans att föra fram sin talan och sina önskemål.

Arbetet med att ta fram en klubbledarpärm börjar ta form. Klubbledarpärmen är tänkt att hjälpa och stötta klubbfunktionärer, i sitt arbete i klubbarna. Jag som breddordförande är nämligen övertygad om att lokala problem i första hand skall lösas på lokal nivå. Funkar inte det eller att kunskapen inte finns i klubben så ska man naturligtvis vända sig till SMFF för att få hjälp.

Bredd kommer att ha ett möte i Jönköping där vi ska gå igenom vad som är gjort och hur vi ska presentera vårt arbete med klubbledarpärmen på årsmötet.

Dessa dokument, som i första hand förs in i pärmen, är inte nya. Dokumenten som i första hand förs in i pärmen är inte nya. De är dokument och riktlinjer som många gamla medlemmar känner till, men de gör inte de nya medlemmarna. Med andra ord, ska vi i förbundsstyrelsen tillsammans med er medlemmar försöka sätta "sunt förnuft", "själklarheter" och "det vet väl alla" på pappret. Som några exempel på detta är:

- Hur söker man stöd till sin ungdomssatsning från idrottslyftet
- Medlemsregistrering
- Hur bör klubbens stadgar vara uppbyggd
- Kommunen vill säga upp vårt arrende på fältet, vad gör vi nu?
- Hur söker man lokstöd. Osv.

Roll-up har nu funnits till utlåning hos värdklubbar i snart ett år. Hur har detta fungerat?

Den önskade broschyren har nu funnits för beställning från kansliet en längre tid. Dock har efterfrågan inte blivit så stor, har ni kanske missat det?

I förra numret frågade jag vilket stöd från förbundet er klubb önskar. Det blev inte mycket respons från de raderna i min spalt här i tidningen. Men när jag går ut på facebook och frågar vad era klubbar behöver för stöd från förbundet så får jag otroligt mycket negativ kritik för att jag går ut och frågar på nätet. Hur vill ni ute i vårt avlånga land att vi i Bredd ska informera, när vi inte kan få kreativ respons när vi försöker informera på nätet?

Christer Malmesäter
ordförande SMFF Bredd

VO-bredd består av följande personer:

Verksamhetsområde Bredd

vobredd@modellflygforbund.se

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

Er nya redaktör för Modellflygnytt

Hej alla modellflygare och läsare.

Mitt namn är Åke Karlsson är en inbiten modellflygare sedan "hedenhös" Jag vill skriva en kort presentation berätta lite om min bakgrund i denna så fascinerande hobby som ju modellflyget är med alla dess olika grenar och möjligheter att ha trevligt och för vissa även tävla.

För min del så började det i slutet på 60 talet med Graupner TAXI och en OS 30 i nosen och lite linstyrt tillsammans med bla Sven Pontan då i Handens MFK. Jag har även jobbat extra hos ORBO i Sthlm viket gav mig mycket lärdom och kloka ord

på vägen genom Bo Dryselius. Jag flög en hel del pylon och provade även på 1/4 pylon, inte för jag ville bli bäst utan för den trevliga gemenskapen och att glädja den som tänkt sig komma sist. Självklart så skulle det även testas helikoptrar då Kyosho kom med sin Concept 30. Det är alltid en utmaning att prova något nytt.

Tänk vilka möjligheter vi modellflygare har numera, att kunna flyga inomhus under vinterhalvåret med flygplan som flygklara väger mindre än ett servo gjorde då jag började radioflyga. Numera är jag en aktiv söndagsflygare och skolläro och certifikatutställare i min klubb.

Modellflygnytt är ju ett fantastiskt media för oss flygare den handlar om modellflyg och flyg inget annat. Det är en tidning för oss modellflygare av oss modellflygare. Det är ni alla läsare och skribenter som gör den till vad den är. Jag hoppas att alla som skrivit kommer fortsätta göra Modellflygnytt till en tidning för oss alla oavsett gren. Skicka material till oss om alla era arrangemang, tävlingar, meeting för just er klubb. Även resultat och bilder från tävlingar.

Vill just Du som inte skrivit tidigare vara med och göra modellflygnytt så skicka in ditt material till oss. Berätta om just ditt bygge, det är alltid trevligt att lära känna er läsare.

Dessa rader skrivs just nu på ett plan på väg till Nürnberg för att stilla allas vår nyfikenhet på alla nyheter som presenteras. Du kan läsa om det på en annan plats i tidningen.

Med förhoppning att vi ses på något flygfält ni hoppar på mig ger era åsikter och önskemål om vad vi alla ska skriva om.



Inbjudan till Förbundsmöte 2012

Söndagen den 25/3
Clarion Hotell,
södermalm Stockholm

Nürnbergmässan 2012

Text och bild: Åke Karlsson

Nürnberg är ju där de flesta nyheterna presenteras för 2012, i år så har modellflygnytt varit på mässan och letat godbitar för oss modellflygare.

Det finns 12 st. stora hallar en del med ytterligare en hall ovanför så det är mycket att se och väldigt mycket promenerande mellan alla ställen. Normalt är en av hallarna enbart för oss radiostyrare av flyg, bil och båt. Men en vandring runt bland de andra hallarna kan ge mer då inte alla som vill får plats i "rc hallen". Vi på modellflygnytt har koncentrerat oss på de stora "drakarna" och en liten del övrigt som kommer ut under året på marknaden. Ett stort tack till Mincars och Per Gustavsson som gjort det möjligt för mig att kunna göra detta reportage då det sedan nog i sommars inte går att uppbringa ett hotellrum under mässveckan.

För att ta allt i bokstavsordning så kommer

GRAUPNER med en ny 5 kanalsradio som heter MX 10 HoTT (varför envisas Graupner med att kalla sina radiostyrningar för ex vis. 10 då det är en 5 kanalers radio) det är en enkel radio som med deras "smartbox" blir det en fullt telemetrikar radio, med ett micro sd kort i sändaren loggas flygningen beroende på vilken sensor som används, ex vis höjd, fart, hur mycket ström som motorn drar eller kvarvarande soppa. Till vad jag förstod ett



mycket förmånligt pris. Dom visade även deras flaggskepp mc-32 en 16 kanalers radio kan det mesta som vi modellflygare behöver. Graupner har ju alltid gjort fina segelflygplan och nu presenterats allt från rena nybörjar modeller till en riktig bjässe på 6 meters spännvidd med uppfällbar elmotor. Dessutom hel serie med flygplan som är redy to fly via deras HoTT system som påminner starkt av "parkzones" bind and flys. Starlet en parasolvingad semiska modell, i två olika storlekar spännvidd 900 mm för el och på 2400 mm som kan drivas



av både en elmotor eller en 33 kubiks bensenmotor.

Och en ytterligare semiskala modell. SEA FURU lika så i två storlekar en med 900 mm spännvidd och eldriven och en med spännvidd på 1800mm för el eller en 90-120 kubiks 4 taktare. Det får tyvärr bli ett axplock allt får inte plats



HIROBO är kända för sina fina helikoptrar för de som gillar lite mindre och skalahelikoptrar så var denna lilla fyrbladiga en riktig liten goding.



HORIZON. med en ny distributör i Sverige visade ett flertal av små "bind and fly" bland annat denna BEE GEE försedd med ett treaxligt gyro, en Mig 15 med elfläkt. Och en lite udda skapelse





startar och landar vertikalt allt med hjälp av det inbyggda tre axliga gyrot. Det kommer också en liten kärra med bl.a. flaps fungerande positionslysen som dessutom klarar av att bogsera en segelkärra. Kommer att vara riktigt kul att få se, Det är otroligt vad allt går att göra numera.



Spännvidd på microcuben 610 mm och på segelkärnan ASK 21 860mm. Den nya distributören för Horizon visar den nya 8 kanals sändaren, och så här kommer deras nya flaggskepp se ut.



JR kommer med en helt nydesignad sändare XG11 i en tuff design bild.



Den nya "NEX FBL E6 med en rotordiameter på 1 meter har en helt ny lösning för att sätta fast servodiskarna på servot med och mallar i form av hål i chassit för att få swashplattan helt i noll fiffigt på



bilden syns även deras flybarles gyro som dessutom kommer i en komplett sats med matchande servon i två storlekar dels "standard för 60_90 helis och med mindre servon för upp till "50 helikoptrar.



MINICARS som norra Europas största hobbyleverantör visade bl.a två nya "flybareless" Gauji helis en i 500 storlek och en i 700 klass Esky kom med två små helis dels denna trebladiga Winstar 3G



och en liten fullt akrobatik med ett linjärt stjärtservo D3003G. Sen ny prisvärd Futaba 8 kanals sändare. FMS modellerna här en skyraider finns ju i flera storlekar och typer är riktigt snygga foammodeller som även distribueras av Minicars.



MULTIPLEX presenterar en alldeles ny radio i absolut toppklass PROFI TX det första man slås av är den extremt stora displayen och det stora "inställnings-hjulet". Sändaren har en inbyggd "vibrator som gör att den även vibrerar för varningar vid ex vis dålig batterispänning. Inbyggd antenn i handtaget helt nya spakar med kullager, upp mer än 30 timmars drifttid på en laddning. Och allt är helt öppet att ställa vilken funktion till vilken spak eller switch som man önskar. Dessutom så satsar även Multiplex på att få in nya modellflygare med en X-box liknade sändare SMART SX med 6 kanaler vid användande av flera flygklara modeller känner sändaren igen respektive M-link



mottagare och minns alla inställningar oavsett om det är en Mpx funcopter eller ngt flygplan. En liten snabb modell som heter RAZZOR i Multiplex elapor spännvidd 620 mm. Deras trotjänare EASY GLIDER



Nürnberg



får en ny dekor i blått. EasyStar döps om till EasyStar 2 med borstlös motor fällbar propeller, vinge förberedd för skevroder, borttagbar stabbe för enklare transport.

ROBBE. Visar dels nya Futabasändare allt från 6 kanalers upp till 18 kanalers sändare. Alla klara för Futabas telemetrisystem En komplett samling sensorer inklusive en extra skärm att fästa på sändaren. På modellsidan en riktig pampig Fokker Dr.3 med en spännvidd på 1320 mm. Dessutom ett speciellt vädrings sätt för att piffa upp modellen.

Ett tvåmotorig affärsflygplan med infällbara ställ bild. Den kanadensiska Beavern känner väl de flesta igen Robbe visar en som går att både sjö- och landflyga med. Flera nya segelmodeller med en spännvidd från 500 mm upp till 3600mm.

med eller utan paddlar, el eller förbränningsmotordrivna. Ett fiffigt 3-axligt gyro som ställs in med hjälp av en fingertryckskänslig sensor för att slippa soppaklad i elektroniken och som kronan på verket "Raptor G4 för el eller glödstick.



En lika pampig modell av Albatross D.V. Spännvidd 1325 även den har ett speciellt vädrings sätt.



Thunder Tigre har alltid varit långt framme med sina helikoptrar och man bli inte besviken Titan X50 finns i olika versioner

Sullivan ett mecka för små praktiska verktyg och hjälpmedel exempelvis riktigt långa borrar, ett rörböjarverktyg för slippa





Allt modellflyg behöver ju inte vara stort



knixar på bränslerören, ett fiffigt gångjärns verktyg.

RipMax visade en dröm för alla turbin-flygare denna vackra Hawker Hunter.

Cbiz som distribuerar bl a. Silverlit och "Art-Tech" kommer med nya små billiga helis och flygplan. Nu med 2, 4GHz radiostyrning som kan fota och filma, dessutom visa det direkt i sändaren, eller spara i det inbyggda minnet eller för längre sekvenser på ett Micro sd minneskort.

Art-Tech visar bl a. denna flybarless "GENIUS 250, några riktigt fina små inomhus / parkflyers ex vis en "SUPER SABRE F86" och en "FOKKER DR 1"

Hur gärna vi än vill så går det inte att få med allt men slutligen så måste jag bara få visa en av mina absoluta favoritmodeller denna Boeing P26 från Alfa model.

Allt finns ju numera att finna på internet om Du vill fördjupa dig mer om det vi visat.



Hanno Prettner del VII

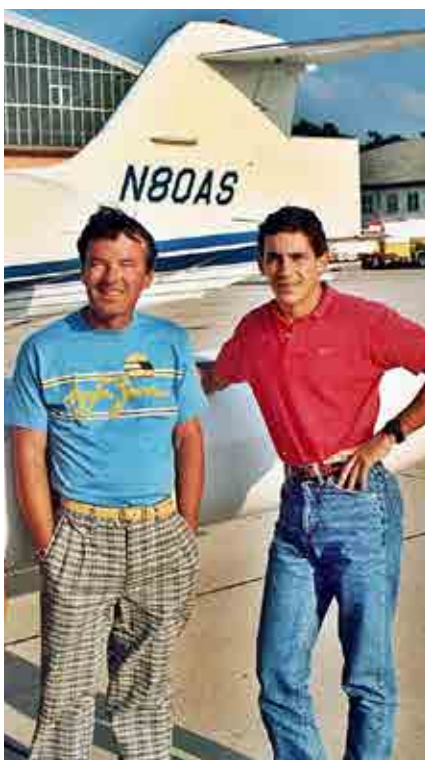
Prettner och Sennas mästartmöte

Här följer lite mer information om Hanno Prettners och Ayrton Sennas mästartmöte i Klagenfurt.

Egentligen började allt i London där Hanno uppvisningsflög inför 22 000 människor i samband med Sandown Park Air-Festival 1987. Bland de begeistrade åskådarna fanns Ayrton Senna. Han imponerades av kniveggs-loopingar och inverterad flatspinn samt alla andra speciella konster som Hanno förevisade med sin EZ Mustang. Racerföraren ville då veta hur han själv skulle spaka för att åstadkomma något liknande. På så sätt uppstod ett vänskapsförhållande mellan dessa båda mestare och de beslöt sig för att träffas privat för att flyga modellflyg. Vid den här tiden var Hanno femfaldig världsmästare i F3A och hade just kommit hem med sin senaste guldpokal från Avignon. Senna å sin sida tog en snabbsemester mellan F1-loppen i Ungern och Österrikes Grand Prix som gick i Pörtschach, endast 13 kilometer från Hannos hemstad Klagenfurt.

Stort massmedialt intresse

Intresset för mästartmötet var naturligtvis stort. Såväl press som tv var på plats



Fastän Ayrton Sennas tävlingskarriär krävde hela hans uppmärksamhet tog han ändå de få chanser han hade att flyga såväl modellflygplan som modellhelikopter. Veckan efter att han utfört körtester med Hondas dyraste bil, NSX, kom han till Klagenfurt för att träffa familjen Prettner.

och gav modellflyget en enorm goodwill-publicitet och facktidingarna Flug- und Modeltechnik från Tyskland samt franska RCM, Radio Commande Magazine, skrev artiklar i ämnet.

Fast Hanno och Ayrton hade bestämt att de åtminstone skulle ha första dagen ostörd för sig själva. Hanno och Hans Prettner hade därför tagit med sig EZ Bud Light Laser och dubbelkommando men redan efter en minut kunde han koppla ifrån sin sändare och överlåta flygandet på Ayrton som gav modellen allt den tålde.

– Vi fick ut väldigt korta flygtider, inte mer än nio minuter innan bränslet var slut, minns Hanno. Först trodde vi att tankproblem hade uppstått eftersom jag i vanliga fall alltid fick ut fyra fem minuter längre ur en tank innan vi kom på att det inte bara var på marken som Ayrton alltid gav järnet, utan även i luften. Han körde med fullgas nästan hela tiden och mer sällan med halvgas eller tomgång. Motorn stannade helt enkelt på grund av bränslebrist.

Sjöflyg i Medelhavet

Efter Lasern plockades Prettners världsmästarmodell EZ Supra Fly i den mindre 45 storleken fram, utrustad med en Super Tigre 75 och pipa. Planet hade en topphastighet av cirka 220 km/h och var kapabelt att startas lodrätt och därefter

fortsätta rakt upp i det oändliga. Med den här modellen klarade Ayrton till och med att göra kniveggsloopingar. Ayrton fann stort nöje i att prova ett antal konstflygmanövrer och när sessionen var över drog autografskrivandet igång. Tre tv-team fanns närvarande samt en massa reportrar och åskådare, alla dessa ville ju ställa frågor samt ha ett minne från tilldragelsen. De fick då reda på att Ayrton Senna inte hade så mycket tid att bygga och därför föredrog ARF-modeller typ EZ Diabolo, Christian Eagle, Laser 200 och liknande. Ja, han hade till och med en Supra Fly på pontoner som han tagit med sig i flytten från London till Monaco, där det ju fanns gott om chanser att flyga i Medelhavet. Sin JR radioanläggning hade han köpt i Australien men skulle skaffa en Graupner MC-18 för att för framtida behov vara kompatibel med Hannos utrustning.

På motorsidan använde Ayrton såväl två- som fyrtaktare, fast han föredrog högvarviga tvåtaktare eftersom buller inte var något problem där han flög från sitt privata flygfält i Brasilien. Men å andra sidan är han ju van med buller och höga varvtal. Den hondamotor som satt i hans tävlingsbil började andas riktigt bra först över 10 000 varv per minut, utan ljuddämpare!!! Men så låg toppfarten på 345 km/h också.

Conny Åquist

AutoPartner AB i Eskilstuna



Butiken som ligger i Torshälla är stor och har ett omfattande lager.

AutoPartner AB är ett familjeföretag från Eskilstuna med totalt fem personer. Ägare och VD är Per. Företaget har pysslat med RC i sex år och är specialiserade på flygplan, bilar och helikopter. Även RC-komponenter till modeller är en viktig del i AutoPartners verksamhet t.ex. servon, motorer och batterier. Firman är distributörer för en rad fabrikat. De har även internetförsäljning förutom att de har en stor butik i Torshälla.

– Vi är kända för våra inomhusmodeller, säger Per. Sbach inomhusmodellerna är ett exempel. Men modellflygplan upp emot 1/2-skala finns också.

De har elmotorer från 12 gram upp till 2,5 kilo med effekter från 50 watt till 15 kwh och propellrar från 4 tum upp till 40 tum. AutoPartner har en rad populära produkter. Vi kan bland annat nämna Extreme Flight, Sebart och Pilot RC's flygplan.

– Vi kan områdena flygplan och bilar, något som underlättar vid kundkontaktarna, säger Per och så har vi teampiloter och teamförare.

Det visar sig att fler och fler fullskala-

flygare även börjar modellflyga i Sverige.

Företagets främsta marknad är hela Sverige och Norden. Genom webshopen är det lätt att nå kunder, även långt från Eskilstuna/Torshälla.

AutoPartner är distributörer för en rad kända fabrikat. Förutom de redan nämna finns även Multiplex, Hitec, GB Models, AP Models, Scorpion, Power HD, Castle Creations, GT Power, Mikado, 3W samt HET EDF modeller och Xoar propellrar. När det gäller Lipo-accar så är det DesirePower. På bilsidan finns Schumacher, RB och Speedpassion.

Vid Norbergs flygklubbs senaste Kristi-flygareträff kom Mats Karlsson från Malungs Modellflygklubb. Han har en Bellanca Decathlon i skala 47 %. Vikt 43 kilo och spännvidden är 460 cm. Den drivs av en bensinmotor på 275 cc som ger 26 hk. Propellern är på 29 x 12 tum. Maskinen har två tankar på vardera 3 liter. En för bensin och en för rökvätska. Planet kommer från AutoPartner.

– Det är mycket roligt att flyga den här maskinen. Det är så nära fullskalaflyg man

kan komma, säger Mats Karlsson.

Bellanca är en ARF från Pilot RC. En tillverkare som har många intressanta stora färdigbyggda modellflygplan på programmet.

En maskin i den här storleken och klassen hamnar prismässigt lätt i närheten av vad en begagnad fullskalmaskin gör...

Text och foto: Bo Holmblad

AutoPartner RC
Allt inom radiostyrt

www.autopartner.se
016-400 11 33
info@autopartner.se

Besöksadress:
Butik/Lager/Kontor Torshälla
Eskilstunavägen 30
644 30 TORSHÄLLA

Öppettider:
Vardagar: 09-18
Lördagar: 10-14
Söndagar: Stängt



Personalen vid AutoPartner, från vänster Alexander, Magnus och Per. Maja och Erik saknas på bilden.



Per med en Extreme Flight MXS 48".

Vinterflyg

Vinterflyg – nu är det dags igen

Vintern öppnar nya möjligheter att flyga där det annars inte går.

Finns det något härligare än vita vidder och gnistrande skare? – det skulle i så fall vara att ta med sig modellplan till den miljön. Är man dessutom intresserad av fiske kan man ju kombinera intressena på första bästa insjö. Fast det kräver ju att man är lite friluftsintrasserad och att man både är ordentligt klädd samt väl förberedd. Här kommer några praktiska råd att tänka på, så blir njutningen än mer behaglig.

Kläderna gör mannen

Bra kläder är ju en förutsättning. En overall, typ skoter, är bra för den håller värmen bättre är det mesta.

Börjar du frysa i fötterna är det kört. Bra kängor eller stövlar samt att man förvärt fötterna (lägg dem på elementet, medan du gör något annat) redan innan man sätter på sig (elementvarma) strumpor och sockor. Om man dessutom stampar hämlarna hårt i marken frigörs blod från de stora lårmuskerna och det värmer upp fötterna.

Händerna är största problemet men det finns olika sätt att försöka tackla det. Varma vantar som också är smidiga

är inte en helt enkel ekvation att lösa. Muddar är dock bra och tunna handskar av typ japanska mekarvantar är ett annat alternativ (de värmer inte mycket men är bättre än inget), bland många andra. Ett skydd över sändaren som ger lä från vind och drag är ytterligare ett sätt att hålla fingrarna lite rörliga.

Ett annat, men tyvärr smärtsamt, sätt är att låta händerna frysa så att de börja sticka. Sedan värmer man upp dem så att de känns bra, därefter brukar de hålla värmen länge.

Varma stift och eter

När det gäller modellen är det viktigt att tänka på att modellen är injusterad i förväg, att stå och meka i kyla gläder ingen. Och ha allt välladdat – en stor mottagaracke är att rekommendera. Varma glödstift hjälper och/eller att slå lite, några procent, bensin i soppan. Är det djäkligt kallt kan man av tun aluminiumplåt förfärdiga ett rör som man trär över motorns cylinder och najar fast med ståltråd så att kylflänsarna inte blir så effektiva – topplocket kylar tillräckligt. Själv har jag flugit i –15 grader utan att ha några problem. Det enda jag

brukar göra är att ha 2-3 % eter i soppan. När det är kallt är det dessutom en klar fördel att använda syntetsoppa – ricinolja, om någon använder det nuförtiden, blir "seg som katt-tarmar" (gammalt fint bohuslänskt ordspråk).

Isdubbs för gubbs

Att flyga modellplan på sjöis tillhör vinterns absoluta tjusning. Men det är en farlig sysselsättning som kan sluta i tragedi. Till den absolut nödvändiga utrustningen vid sjöflyg hör därför gott omdöme och isdubbar.

Jag hade en kompis som var läkare. Vi brukade flyga på isarna tillsammans men han var alltid rädd. Orsak – tre vinterfiskare hade dött i hans armar på sjukstugan efter att de gått igenom isen.

Låt inte detta avskräcka utan njut vinterflyg, så ofta du bara kan, men var rätt utrustad.

*Text och foto:
Conny Åquist
(passionerad vinterflygare)*



Vita vidder, gnistrande skare och modellflyg – då är livet som bäst!

Vinterflyg i Österrike

Ein, zwei, drei... Eisfliegerei! (eller något liknande på min hemkokta tysknesiska)

Bor man i ett vintersportland och sysslar med modellflyg måste man gilla läget under vinterhalvåret. Hanno Prettners familj är vana vid att flyga på den stora sjön Wörthersee som ligger väster om deras hemstad Klagenfurt. Sjön är ungefär 2 kilometer bred och gott och väl 1,5 mil lång så här finns ordentligt med plats för att utöva den sport som familjen gillar allra bäst.

Conny Åquist



Hannos pappa Hans, frugan Christa och vännen Reinhard på Hannos privata flygfält.



Två storlekar av Hannos Sensation. Den stora försedd med tvåtaktsmotor och den lilla med en fyrtakare.



Hanno Jr med pappa Hannos konstruktion ute på Wörthersee.



Blankis, då duger hjul gott och väl.



Tre generationer Prettner – Hans, Hanno och Hanno Jr. njuter av vinterflyg.

Megaeventet i Tipshallen, en succé!

Växjö RC-klubb arrangerade för andra året ett större event för inomhusflyg i Växjö Tipshall. Redan första året kände vi att intresset fanns med många besökare från hela södra Sverige. Då bjöd vi enbart in flygande piloter för att känna av läget, i år välkomnade vi även publik utifrån genom reklam i den lokala tidningen. Uppslutningen blev mycket god och vi noterade kring 120piloter och ca 500 besökare. Det är häftigt som arrangör att stöta på bekanta ansikten som man vet bor både 20 och 30mil från Växjö och att det pratas både Danska och Norska på sina håll(!)

Vi fick stor hjälp av Claes Meijer som jobbade hård både som tävlingsledare och speaker under dagen. Även i år körde vi en skojtävling ala Rebull air race, en tävlingsform som är riktigt spännande och rolig. Det är väldigt underhållande att se riktigt duktiga 3D piloter försöka sig på något så enkelt som att flyga rakt fram. Imponerade gjorde även Danny som tävlade med helikopter mellan konerna. Vann gjorde Jan Hagelin, tvåa kom Paul Madej, trea kom Thomas Kling. Vi tackar er och hoppas ni blev nöjda över de fina priserna.

Nytt för i år var som nämnt tidigare att vi annonserade i tidningen för att visa upp vår hobby även för oinvigda. Genom ett samarbete med SMFF Bredd genomförde vi dels simulatorflygning för besökare där ett 50tal personer provade på modellflyg



och dels delade vi ut 150st gummimotormodeller till barn/ungdomar som besökte träffen. Ingela, Christer och Sture från SMFF Bredd hjälpte till att bygga flygplan och ge instruktioner för hur det hela fungerade. Som avslutning blev det en tävling där hela 18st deltagare med uppvevade gummimotorer fightades om förstaplatsen. Vann gjorde en lycklig liten

tjej som hette Viola. Vi får hoppas att hon blir medlen i klubben fram över.

Växjö RC-Klubb tackar för visat intresse och hoppas att ännu fler besöker oss nästa år. //Växjö RC-klubb genom Henrik Torphammar www.vaxjorc.se

Foto : Mikael Wingård, <http://mickeshobby.blogspot.com/>



Inomhusflyg i kyrkan

Vi är nu i den säsong då alltfler vill flyga inomhus. Ofta i gymnastikhallar, idrottshallar och så vidare. I Skinnskatteberg har man provat att använda kyrkan med sina mäktiga utrymmen...

Lördagen den 26 november ordnade församlingen i Skinnskatteberg en eftermiddags gudstjänst där barn och ungdomar var speciellt inbjudna. Temat var "Vingslag i kyrkan". Norbergs Flygklubbs Tage Berggren var initiativtagare. Han kontaktade prästen Marie Blommé som hängde med.

Kyrkan var dekorerad med allehanda flygbilder som Tage producerat från sina modellflygplan genom åren. Här fanns också några vanliga modellflygplan som besökarna kunde titta på.

Efter en kort gudstjänst fick barnen, föräldrar och övriga vuxna gå upp på orgelläktaren och kasta färdigvikna papperssvalor. Barnen fick också bygga enkla gummimotormodeller, skänkta av Erik Huss firma Line-center. Han har ju



Erik Huss, till vänster och Tage Berggren, till höger, stod för det praktiska arrangemanget i Skinnskattebergs kyrka.

en liten fabrik i Riddarhyttan, strax intill Skinnskatteberg, där han producerar dessa modellflygplan.

Barnen flög sedan modellerna under stort jubel. Innan man gick hem vankades det kaffe, saft och kyrkkorv.

Hela arrangemanget var förstås ett försök att locka de unga till svenska kyrkan. Norbergs Flygklubbs modellflygsektion var med och stöttade.

*Lars Wendel
Modellflygchef vid Norbergs Flygklubb.*



Barn och vuxna kastade papperssvalor från orgelläktaren.

Poju Stephansen – En gång Nordens bästa i F3A



En gång i tiden var norrmannen Poju Stephansen från Oslo Nordens främste multiflygare, den klass som nuförtiden kallas F3A. Han har även startat en firma som bygger droner åt försvaret. Intressant nog har Poju dessutom byggt upp ett privat modellflygmuseum som spänner över alltifrån de första radiostyrningarna till dagens moderna anläggningar. Eftersom han är född 1932 fyller han alltså 80 i år och har därmed varit med om radiostyrningens pionjärtid.

– När jag började med modellplan gjorde vi vårt eget lim, skar egna lister, täljde egna propellrar – alla gjorde så då. Och av kartongen i skolådor gjorde jag vingar, minns han.

– Under kriget gick vi uppför ett högt berg utanför Oslo med modellerna i en ryggsäck och slängde ut planen, berättar han vidare och pekar med handen ut mot toppen av en trädklädd bergstopp i närheten av den nuvarande bostaden sydväst om Oslo centrum.

Utbildade sig till pilot

Trots att Poju nu är folkpensionär driver han fortfarande sitt företag som sysslar med att bygga kemikalieanläggningar. Fast karriären började med flyg. Sin utbildning till pilot fick han inom försvaret under de första åren på 50-talet.

– 3000 sökte men 32 togs ut. Jobbet var eftertraktat, påpekar han.

Vid den tiden hade norska flygvapnet precis öppnat flygskola på Värnäs, norr om Trondheim, och Pojus årskull blev den

första att få sin utbildning där. Fairchild Cornell hette typen de skolade in sig på. I utbildningen ingick dessutom en ordentlig kurs i engelska för att de norska aspiranterna skulle kunna ta till sig Nato-utbildningen när de kom till Amerika. Utbildningen där var nämligen stenhård.

– Först var vi i San Antonio och sedan på Luke Airforce basen i Arizona. Där blev vi upplärda av Koreaveteraner och flög T-33 och F-84, de tuffaste planen som fanns då.



Efter utbildningen till stridsflygare skickades grabbarna hem med löjtnants grad. En del ansökte om att få stanna kvar men det skulle ha inneburit tjänstgöring i Korea, något norska myndigheter inte tillät. Istället stationerades grabbarna i 330:e skvadronen på Gardemoen och där tränades flyg i norska förhållanden, det vill säga vinterflyg och så vidare. Poju blev kvar i norska flygvapnet i åtta år och slutade där 1960. Tanken var att därefter börja jobba för SAS som trafikpilot men i den vejan sade företaget upp en rad piloter och många av hans kurskamrater flyttade till Kanada eller Australien. Själv valde han att börja som ingenjör på en Oslobaserad firma. Där fick han nytta av sin pilotutbildning eftersom han med hjälp av ett litet privatplan kunde besöka kunderna runt om i Norden. Konceptet blev en framgång.

– Jag blev känd med pappersindustrin runt om och eftersom jobbet var så intressant började jag konstruera mina egna grejer.

År 1984 startade han en egen firma, som han driver än idag, och har fem patent inom kemiberedningsindustrin. På senare år jobbar han mest med kommunala anläggningar, många i Sverige och därför är han en regelbunden besökare i vårt land. Resandet mellan länderna har ofta företagits på egna vingar. Bland annat

har han ägt en Cessna 210 och Poju var dessutom den förste privatperson som fick köpa en Saab Safari av fabriken. Certifikatet hängde med till 2000.

Tiden i Amerika

Under utbildningen på Luke Airforcebasen brukade grabbarna spela kort på fritiden men så började de bygga modeller istället. Poju och en kompis gick in till centrum och köpte modellgrejer.

– På den tiden fanns ju allt intressant

i Amerika. Vi tog lådorna som träningsraketerna låg i och fyllde med modellgrejer och skickade hem till Norge.

På den tiden var radioapparaterna dyra så han byggde sina egna grejer, oftast efter ritningar i engelska modelltidningar.

Poju hade köpt en Sterlingbyggsats av en Piper Tri Pacer och försett den med en hemmabygd radio samt en David Andersen diesel. Det kom att bli ett av Norges första framgångsrika radiostyrda modellplansprojekt. Året då detta skedde, 1957.



Konstflyg, så kallad multiflygning, blev en naturlig utveckling av modellflygintresset och Poju deltog vid VM 1961, när det arrangerades i Kenley, England.

– Där träffade jag många intressanta personer, bland annat amerikanen Maynard Hill, han som satte så många rekord med modellflygplan. Maynard var chefsdomare där och vi har varit kompisar ända sedan dess och fram tills han dog för några år sedan.

VM-debuten gick däremot inte så bra. Poju tror att han kom på sista plats med sin egenkonstruerade anläggning.

– Germaniumtransistorerna som jag använde var väldigt temperaturkänsliga så hela starttiden gick åt att trimma radioanläggningen. Men VM var roligt.

Vid nästa VM, som gick i Genk i Belgien, hade Poju sitt Maximum 1 plan samt en ny och smått revolutionerande radio.

– I Kenley hade jag blivit känd med Don Brown. Han hade en radiosändare som sände ut tre frekvenser och dessa kunde separeras i mottagaren. Jag hade ett liknande system men kunde inte få till det riktigt. Jag var därför en av de första som fick köpa Don Browns Quadruplex-system. Det här var en första form av proportio-





nalanläggning, där rodren fladdrade, när alla andra flög bang-bang, alltså radiostyrningar som gav fulla roderutslag och som man fick pulsa för att få mindre utslag.

–Tack vare min Quadruplex kunde jag flyga riktigt mjukt och med full motorkontroll, precis som nuförtiden. De andra flög ju med fullt motorpådrag hela tiden. Domarna viste inte riktigt hur de skulle döma min flygstil, som var ny för dem så jag hamnade någonstans mitt i startfältet.

Inför VM på Ljungbyhed i Sverige, 1965, hade Poju tränat flitigt, något som gav



resultat. En fjärdeplats i resultatlistan, trots att han var helt okänd!

– Då började min flygstil bli accepterad. Jag slog engelsmannen Chris Olsen vilket var en framgång för han var välkänd. Jag minns att hans fingrar gick som trumpinnar på bang-bang sändarspakarna.

VM i Ljungbyhed blev verkligen en vattendelare för tävlingen vanns av amerikanen Ralph Brooke som spakade en Orbit proportionalanläggning och därmed var de gamla bang-banganläggningarnas saga all. Därmed grydde en ny era inom radioflyget.

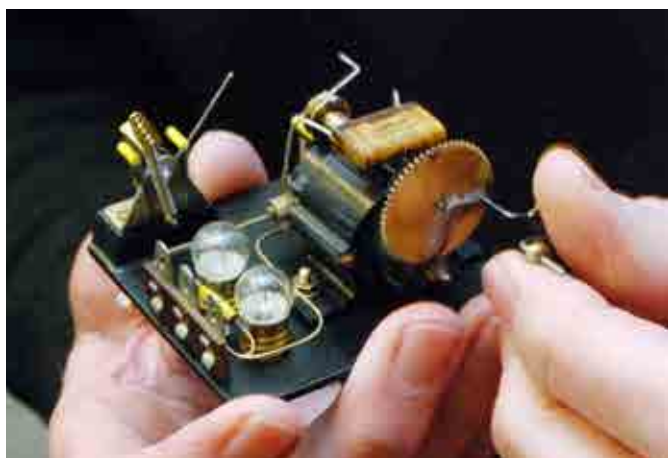
Åtta VM

Totalt kom Poju att delta i åtta VM, sista gången i Schweiz 1975. Därutöver plockade han hem tio norska mästerskapstitlar och sex nordiska mästerskapsguld. Därtill kommer ett oräkneligt antal uppvisningsflygningar.

Till slut tröttnade han på tävlandet och hade dessutom fått så mycket ansvar på jobbet så tiden ville inte räcka till. Mellan 1984-2000 var därför modellflyggrejerna lagda på hyllan, fast senare har han fortsatt att flyga men då mest för att det var kul.

*Fortsättning i
nästa nummer*

Conny Åquist





F-4 Phantom

F-4 Phantom – framgångsrikt överljudsjaktplan som började som en flopp



När McDonnell Aircraft Corporations förslag till ett nytt hangarfartygsbaserat jetjaktplan förlorade mot Chance Vought Crusader 1953 såg framtiden inte ljus ut så paradoxalt nog stammar originalet till F-4 Phantom ur ett misslyckande.

McDonnell Aircraft Corporation (MAC) var en relativ nykomling inom flyget när man i slutet av andra världskriget och tiden därefter etablerade sig som tillverkare av hangarflygplan.

Det hela började när företaget hösten 1943 fick en förfrågan om att bygga ett jethangarplan. 17 månader senare flög prototypen XFD1, och längre fram i tiden blev planetet det första amerikanska turbinjetplanet som landat på ett hangardäck. Endast 60 exemplar byggdes innan det ersattes men typen lade grunden för mer avancerade jaktplan.

Crusader vann

Med en rad lyckade hangarflygplans konstruktioner i bagaget hade McDonnell Aircraft Corporation förhoppningen att ta hem en order på överljudsjaktplan till US Navy 1952. Åtta förslag kom in från olika företag och våren 1953 bestämde amerikanska flottan sig för att satsa på F-8 Crusader. Det här lämnade McDonnell i ett vakuum som man fyllde genom att blicka framåt. Nästa steg var därför att undersöka vilka krav som kunde komma att ställas på framtida plan och genom att samla in information från en rad källor lades grunden till en ny design. Flera olika undersökningar, oftast motstridiga, slogs ihop. Ett av de plan som kom ut av studien var F3H-C som var ett enmotorigt jetjaktplan. Men viktigast var kanske dess förvandling till F3H-G, ett tvåmotorigt jaktplan avsett att täcka en rad olika behov. För att klara av den uppgiften ritades flera förslag upp för nos- och cockpitområdet. Samtliga kunde naturligtvis passas in i den ursprungliga designen för att optimera planet för en viss roll. Men ett visst "grundutförande" såg ut som följer:

nio förstärkta punkter, under vingar och kropp, kunde användas för olika typer av raketvapen. Och en speciell radartyp installerades för att ge "allvädersegenskaper". De olika varianterna av planet kunde dessutom förses med bland annat varierande kanontyper, munstycken som medgav tankning i luften och LABS (Low Altitude Bombing System).

Dubbel cockpit ???

Vid den här tiden var ingen helt säker om ett jaktplan försett med två besättningsmän var bättre än med endast en man, trots att moderna luftstrider hade blivit mer tekniskt krävande. Tandemsäten hade uppenbara fördelar vid exempelvis skolning så MAC satsade på det och byggde kärnan i enlighet härmed.

Planets längd var maximerat till lite drygt 17 meter, för att passa in i huvudhissen på hangarfartyg av Midway-klass, så pilotsätet fick flyttas framåt samt nedåt för att man skulle kunna pressa in andreman därbakom.

Även en fotospaningsvariant fanns på programmet. Den typen var helt oövertygad

men försedd med en framåtriktad K-25 kamera i nosen samt tre roterbara CAX-12 kameror monterade precis bakom och under pilotens säte. Det fanns även möjlighet att använda sig av nattkameror samt blyxtpatroner. Kamerorna styrdes från cockpit med hjälp av ett sikte som visade ett 60 graders framåtriktat synfält.

I september 1953 framförde MAC sitt förslag, med F3H-G, till flottan och flygvapnet men blev avvisade eftersom det inte fanns några påtagliga militära behov. Detta till trots gick MAC vidare och konstruerade en fullskala mock-up. Många marinbefäl bjöds in till fabriken i St Louis, Missouri, för att få en titt samt ge lite råd. Ett av problemen var att planet inte hade konstruerats för en viss uppgift; det var helt enkelt en rad lösningar som sökte rätt problem.

Under tiden hade militären försökt skåda in i framtiden och sommaren 1954 gått igenom fyra förslag till ett nytt allväders-jaktplan. McDonnell hade två plan, enmotoriga F3H-E och tvåmotoriga F3H-G, Grumman samt North American ett vardera. F3H-G valdes och två prototyper, betecknade AH-1, byggdes. AH-1 hade en uppskattad kapacitet av Mach 1,5 med två Wright J65 motorer. Med de kraftfullare General Electric J79-Ge-E motorerna (på vardera 7 212 kilos dragkraft med efterbrännkammare) monterade skulle maxhastigheten överskrida Mach 2. Det här var de kraftfullaste motorerna, vad beträffar drag/vikt förhållande, dittills utvecklade.



Knäckt stabbe

Kärnan, som fått en ny beteckning (F4H), hade dragit väldigt lite publicitet till sig. För fram till dess hade jaktplan varit detsamma som enmotorigt enkelsitsigt plan med kapacitet att flyga häcken av motståndaren. Vilket gjorde att få kände någon entusiasm över ett tvåmotorigt dubbelsitsigt attackbombare (AH-beteckningen) som skulle konverteras till jaktplan, som dessutom hade förlorat mot Crusader. Därtill kom att F4H såg ganska så ordinär ut.

Tre år skulle gå innan F4H gjorde sin jungfrutur och under tiden gjordes många förändringar. Till exempel knäcktes stabilisatorn ned till hela 23 graders vinkel för att få den så långt bort som möjligt från vingens turbulenta nedåtsvep vid höga

anfallsvinklar. Yttervingarna fick 12 graders V-form, samtidigt som de fick större korda. Det här gav vingen det bekanta utseendet med "dogtooth" i vingens framkant; vilket bildar vortexvirvlar över vingprofilen, som förhindrar tipstall. Vidare hade vingen flaps/slots i både fram och bakkant, vilket minskade stall- och landningshastighet högst påtagligt samtidigt som det minskade anfallsvinkeln till 10° vid landning på hangardäck.

Kombinationen av knäckta vingar och nedåttillad stabbe gav F4H-1 en distinkt look. Planet såg inte "rätt" ut och fick därför utstå mycket kritik, som emellertid minskade efter hand.

Motorinstallationen var mycket avancerad för den tidens förhållanden. Och i strävan att kunna nå mycket höga Mach tal gjordes



F-4 Phantom



luftintagen variabla i storlek. För att hålla undan de långsamma vindströmmarna (nära kroppen) från intagen monterades en vasskantad ramp 5 centimeter ut från kroppen. Precis bakom den kom en hydrauliskt justerbar ramp som gav en variabel inloppsarea. Det hela sköts automatiskt så att det alltid finns tillräckligt med luft till motorerna i förhållande till hastigheten.

Bland alla modifieringar och utvecklingsstadier kan nämnas att senare modeller fick en större radarparabol vilket gav planet dess karaktäristiskt "hängande nos-utseende".

Många underleverantörer

Till slut var den första prototypen till F4H-1 klar för testflygning och den 27 maj 1958 lyfte kärnan för en 20 minuter lång provtur. Vid spakarna satt företagets förste testpilot, Robert C. Little. Ungefär 1 500 underleverantörer, fördelade på 28 olika stater var involverade i projektet, så det är en omfattande verksamhet att bygga ett stridsplan.

Den 17 december valdes F4H-1 till US Navy s förstarangs allvädersplan. Valet av McDonnells plan framför F8-D bestämdes i huvudsak av två saker. Först och främst ansågs att en tvåmansbesättning var överlägsen med tanke på det komplexa vapensystemet samt att dubbla motorer

gav ökad överlevnadschans i krig och extra säkerhet i fredstid. Två kontrakt följde. Det ena på 24 plan och ett par månader senare ett andra på ytterligare 15 stycken.

Den 3 juli 1959 firade MAC sitt 20 års jubileum och det var i samband med det som F4H officiellt döptes till Phantom II av frun till Cecil Paton Milne, en sekreterare vid US Navy. Beteckningen F-4 blev inte officiell förrän 1962 då alla plan retroaktivt märktes om.

Överträffade alla förväntningar

Av den första 47 levererade planen användes 26 för undersökning och utvecklingsarbete och resten till träning. Det visade sig snart att planetets kapacitet vida överträffade alla förväntningar och fabriken utlovade prestanda. Det gällde framförallt acceleration och stigförmåga, som var långt bättre än förmodade. Så satte tillexempel den andra prototypen ett nytt höjdreord med 30 040 meter den 6 december 1959 och fortsatte med att sätta det absoluta hastighetsrekordet med 2 585 km/h den 22 november 1961.

Med flygutprovnigen följde även landningstester på hangarfartyg och den första starten skedde i oktober 1959. Planet flögs av löjtnant Paul Spencer och hans första kommentar var:

"F4 H är ett stort plan. Det är dubbelt så tungt som ett F-1 Tiger och nästan tre gånger så tungt som A-4D Skyhawk men trots all sin vikt är det ändå bättre än någon annat jaktplan i flottan. Den som tidigare flugit plan med en enda motor svarar att tycka att F4H's J79 motorer svarar på ett nästintill sensationellt sätt."

F-4A versionen av Phantom II var den första av många varianter. Kanske är det mest anmärkningsvärda i planetes överlägsna design, det faktum att så lite har ändrats till det yttre. Förändringar som skett är huvudsakligen gjorda "under ytan". Utvecklingen av F-4 tog tre huvudriktningar – dels för marint bruk, för luftvapnet och dessutom för spaningsverksamhet. Det är omöjligt att gå igenom alla varianter och tilltänkta utvecklingsvägar men det kan nämnas att man både hade förslag på (och i vissa fall testade) canardvingar, fjärrstyrda plan samt vingar med variabel pilform och därmed spännvidd.

F-4 Phantom II är kanske inget vackert plan men mycket stabilt konstruerat för att motstå de påfrestningar som ett stridsplan kan förväntas utsättas för. Designen var därför extra kraftig på många ställen, vilket i sin tur ledde till hög vikt. För att få konstruktionen lättare använde man sig av mycket titan och Phantom var därför det första plan som använde denna metall i någon större utsträckning; 8-10 % av

planet består nämligen av titan. Så var till exempel kroppens mittstruktur, luckor under motorerna samt delar av kroppens bakparti tillverkade av den lätta och starka metallen.

En viktig del i F-4:s framgång var J79-motorn från General Electric. Den var större och mer komplicerad än dåtida konstruktioner men visade sig vara både kraftfull och tillförlitlig. Det låg förvisso inget nytänkande bakom beslutet, eftersom J79 användes i en rad plan som till exempel Starfighter och Hustler. Men när McDonnells ingenjörer först började skissa på planet var GE-motorn på planeringsstadiet och vid den här tiden var den amerikanska flygmotorindustrin bara i inledande skedet av omställningen från kolv- till jetmotorer. En J79 är 5,2 meter lång, 90 centimeter i diameter och väger ungefär 1 700 kilo. Kompressorn har 17 steg och drivs av en trestegs turbin. Motorerna är monterade i kroppen på ett sådant sätt att en del av insugsluften strömmar på utsidan av motorerna så att ytan kyls innan luften går ut genom efterbrännkammaren. Ett envist problem med J79-motorerna var de höga rökemissionsvärdena som medgav att man visuellt kunde upptäcka den svarta röken från planet på upp till drygt tre mils avstånd. De senaste modellerna av J79 var emellertid försedda med kompressorer som gav ringa rökutsläpp.

Avioniken

Trots att den elektroniska utrustning med dagens mått mätt är föråldrad var den på många områden banbrytande när den kom och med uppgraderad utrustning var Phantom stridsdugligt långt in på 80-talet. När avioniken till Phantom först planerades var transistorer relativt nyuppfunnen och konstruktionerna var därför tvingade att använda energislösande och ömtåliga radorör. Naturligtvis fick planen med tiden byggas om för modernare utrustning som bland annat kom att omfatta puls-Doppler radar.

I början bestod radarinstallationerna av en rad olika "svarta lådor" som var utspridda runt om i planets inandöme. När Westinghouse ingenjörerna emellertid skapade en radar förpackad i cylindrisk form och lämpad att sätta i planets nos, blev det med tiden standard för jaktplan världen över. US Navys krav på hög prestanda betydde att nosen på F-4A fick förstöras för att rymma Westinghouse APQ-72 radarn, som kom att bli standardutrustning i F-4B. Höghastighetstester visade dessutom att denna plan/radarkombination var överlägsen andra kombinationer och detta var den viktigaste faktorn som övertygade USAF att använda typen.

Ett krigsplan är en vapenplattform och Phantom II kunde förses med det mesta



i vapenväg vare sig det gällde mot mål i luften, på marken eller vattenytan. Däremot ansågs det omodernt med kanoner då typen ritades och Phantom II kom därför att tas i bruk utan sådana inbyggda. I stället använde man sig av raketer för luftstrider.

Vietnamkriget visade emellertid att luftstrid på nära håll krävde kanoner men kulvapen inbyggda i kapslar gav dålig precision samtidigt som det gav ökat luftmotstånd. Man lärde av misstaget och senare flygplan som F-16 och F/A-18 specificerades redan från början med inbyggda kanoner. Phantom II försågs med kanon från och med F-4E varianten, det rörde sig om en General Electric M61A1 roterande kanon som kunde skjuta upp till 100 skott per minut.

Erfarenheten från Vietnam visade att Sidewinder- och speciellt Sparrow-robotarnas träffsäkerhet var mycket låg (under 10 %). Vapnen hade en för smal vinkel att "låsa fast" sig till målet med, stördes lätt av solljus och reflexer och värmestrålning från bakgrunden. Det här ledde till en vapenutveckling inom landet men även till att ett par länder som

använde F-4 satsade på egna robotar.

Phantom har naturligtvis även använts för "luft till markmål" men det skulle bli alldeles för omfattande att nämna mer än några få typer av bomber här. Rent generellt kan dock sägas att bomber i viktsklasser från drygt 100, upp till cirka 450 kilo har använts. F-4 är ju även för alltid förknippade med de oerhört inhumana brandbombarna som användes i Vietnam, fyllda med upp till 380 liter napalm (bensin i gelform). Men även nukleära bomber, kemiska vapen samt till och med flygbladsbomber fanns framtagna för flygplanstypen.

En del jaktplan kapabla till Mach 2 farter nådde de hastigheterna endast med svårigheter men Phantom hade den potentialen utan problem. Senare tiders undersökningar visar dessutom att F-4 var bland de säkraste och mest tillförlitliga jetjaktplan som konstruerats.

Över 5 000 F-4 Phantom II har byggts och när produktionstakten under Vietnamkrigets dagar var som högst byggdes mellan 50-70 plan per månad.

Text och foto: Conny Åquist

Fiat i försvaret

Vid krigsutbrottet 1939 var vårt flygförsvår föråldrat men att få tag på nya moderna flygplan var inte det lättaste eftersom de krigförande länderna själva behövde sina plan. I Italien fick dock Flygvapnet napp. Något som skulle bli fatalt för ett antal unga svenska flygförare.



Många störtade

Vårt lands försök att inskaffa moderna plan var i princip fruktlösa, fast ett smärre antal amerikanska jaktplan hann man visserligen leverera innan landet införde exportförbud. Svenska SAAB hade dessutom ingen större produktionskapacitet vid tiden för krigsutbrottet och även om japanerna var villiga att leverera fanns inga transportmöjligheter. Från Italien fick vi däremot köpa drygt 70 dubbeldäckade Fiat CR 42, dussinet fler Caproni 313 som bombspanings- och torpedplan samt 60 stycken Reggiane Re 2000 jaktplan.

Redan från start stod det klart att Fiat CR 42, betecknat J11 hos oss, var ett föråldrat plan och konstruktionslösningar samt kvaliteten på samtliga italienska plan var undermålig. Caproniplanen fick exempelvis vid flera tillfällen flygförbud och kom att kallas för flygande likkistor. Sammanlagt störtade en tredjedel av alla de italienska 216 plan som vårt land köpte in.

Lars byggde J11

Det italienska inköpsfiaskot gjorde få glada så nästan alla karror skrotades. Som tur var finns några enstaka kvar och

Lars Helmbro har byggt sin modell som vi visar här på bilderna efter en förebild på Malmen.

Conny Åquist

FAKTA

FIAT CR 42

kallat J11 i Svenska Flygvapnet

Spännvidd:	9,7 m
Längd:	8,3 m
Tomvikt:	1830 kg
Max startvikt:	2500 kg
Maxhastighet:	strax över 400 km/h
Motor:	14-cylindrig luftkyld radialmotor från Fiat på 870 hk
Beväpning:	2x12,7 mm akan



Finalen i Imac och SM arrangerades i Värmland

Finalen i Imac och SM arrangerades i Värmland 9-11 september. Sunne flygklubb upplät sin anläggning och Kil modellklubb stod som arrangör. Samarbetsavtalet mellan klubbarna kom till efter ett lyckat samarrangemang. Kils division av "depron-piloter" visade upp sina konster för Sunnepubliken i syfte att väcka intresse för inomhusflyget.

Med eldsjälarna i Sunneklubben, Hardy & Co, som partners var förutsättningarna för ett lyckat arrangemang goda. Ett 900 meters fält, stor hangar och cafeteria med sanitära faciliteter. Husvagnsparkering med el. Allt bara någon kilometer utanför Sunne centrum.

I Kils modellklubb var man mogna att arrangera tävlingen. Erfarenheter och kunskap hade förvärvats genom arrangörskap för SM och uttagningstävlingar till

VM i helikopter. En given drivande kraft i form av tävlingsledaren Tony Fantini fanns tillgänglig. Dessutom förtjänade klubbens lysande stjärnpilot sonen Emanuel en hemmatävling.

Alla klubbens aktiva medlemmar slöt upp. Före, på tävlingen och i efterarbetet. Först att anmäla sig som frivillig funktionär var 14-åriga Gustav. Med sin farsa jobbade han hela helgen med stor entusiasm.

Redan på onsdagen inför tävlingsweekenden var Tony och Emanuel ute

på Holmbyfältet i Sunne för att välkomna de första deltagarna. Resterande startfält anlände under torsdagen för fri träning.

Första tävlingsdagen

Fredag, den första tävlingsdagens morgon låg en seg dimbank som ett jättelock över fältet. Koncentrerade piloter med blicken i intet vankade tålmodigt av och an. Med tjocka jackor tillskydd för den kalla råa höstluften lyssnades det på rapporter väderläget. Så äntligen lyste solens strålar



igenom. Frusna kroppar, själar och motorer värmdes och aerobaticen kunde börja. Dagens program fullföljdes som planerat innan solens dök i nedan.

Samtliga 27 tävlande och 20-talet funktionärer kunde gemensamt inta kvällsmiddagen. En Italienskinspirerad buffe "ala Fantini". Vad annars hade varit mer taktiskt än att se till att Kils-klubbens hemmahopp bjöds på favoritmaten.

Det var gemytligt och avslappat i hangaren. Då, precis som piloterna lutat sig bakåt i sina stolar mätta och belåtna, slog tävlingsledaren till. För att skapa dramatik och nerv valde tävlingsledningen att dela ut det "okända programmet". Det som skulle flygas nästa dag utan föregående träning.

Middagsgästerna försvann som i ett trollslag. Varhelst kunde det stå piloter och memorera in sina rollar och loopar. En del i dunkel och lönndom andra mer tillgängligt. För hårt arbetande funktionärerna blev timmen sen men glädjen över att allt hade fungerat på bästa sätt gjorde att tröttheten hölls borta.

Lördagsmorgonen

Lördagsmorgonen låg ännu en dimbank stadigt parkerat över fältet. Först runt lunchtid behagade solen titta fram och



då med besked. Piloterna jobbade i en faslig fart. Ljudet från blippande sändare, knarrande servon och ettriga tvåtaktsmotorer aviserade att vi var igång igen. Torbjörn och Anders i sekretariatet aktiverade datorerna och rättade

till läsglasen. I depån på fältet radade markpersonalen upp piloter och plan för start. Från den första till den sista starten flöt eller rättare flög att på utan bekymmer.

En stor tillströmning av publik kunde ses





under dagen och solen strålade intensivt liksom för att kompensera oss. Många av åskådarna förvånades av storleken på flygplanen och insikten av att det var en tävlingsport. Piloterna gjorde sitt bästa för att svara på frågor från intresserade trots allvarets stund. En nog så viktig faktor för att sprida kunskap om sporten och öka intresset. Fin service fick publiken av Sunneklubben som stod för förtäring till publiken.

Lyckad information till media

Klubbarna hade lyckats bra med att föra ut information till media. Redan på onsdagen var lokalpressen på plats och fokuserade hårt på hemmahoppet Emanuel Fantini. Supertalangen, blott 15 år gammal är medlem i landslaget och Nordisk Mästare. Emanuel hanterade uppmärksamheten mycket moget och proffsigt. Många hade nog låtit sig påverkas negativt men av det syntes intet. Sveriges Radio / Värmland sände under dagen direkt från tävlingen med intervjuer av piloter och arrangören. Till och med riksenheternas båda kvälls-sändningarna inklusive vädergubbarna promotade tävlingen. Under weekenden fanns flera representanter på plats från lokala dagstidningar och fackmagasin. Uppmärksamheten var resultatet av en medveten strategi att informera om klubbens verksamhet i stort och smått så brett som möjligt så ofta som möjligt till media och beslutsfattare.

När lördagens program avslutats var fortfarande dagens tävlingsresultat, i enlighet med IMAC-reglementet, höljt i dunkel.



När så tävlingsledningen valde att ställa in söndagens program, på grund av antågande oväder, ansågs tävlingen avslutad. Slutresultat för både deltävling och totalresultat kunde räknas fram.

Till prisbanketten samlades 60 piloter och funktionärer samt sponsorer. Efter buffén, som hade Värmländskt tema, underhöll vår trubadur med såväl Bellman som Dylan på repertoaren. Därefter föräntades prisutdelningen av Michael Scander och Patrik Roos, för IMAC 's räkning. En spännande och kul sådan med bucklor, kramar och applåder.

Segrarna

I Basic segrade Mattias Lindgren som även tog hand om totalvinsten i Cupen. I Sportsman tog Robert Ekman så samma sätt delseger och Cup. I Intermediate vann likaså Joakim Segerdahl deltävling och Cup. Peter Schmid vann även han dubbelt i högsta klassen, Advanced och kan dessutom titulera sig Svensk Mästare 2011. Freestyletävlingen vanns av Emanuel Fantini men totalsegern gick till Carl Olsson.

Snart fortsatte musiken och firandet fortsatte, för vissa till sena timmen.

På söndag morgon var det trötta funktionärer och piloter som samlades runt frukostbordet i hangaren, men lyckliga.

För piloterna var en lång helg och säsong var till ända. För funktionärerna ett halvårs förberedelser i stort och smått. Trots detta kommer de alla att finnas där även till nästa år. Entusiaster som lägger ner liv och hjärta för sin brinnande passion.

/L.E/Kils modellklubb



SM i Aircombat 3-4 Sep



I början av hösten flögs SM i Aircombat i Örebrotrakten. Vår utsände Martin Elmberg samt Henrik Svärdskog rapporterar från de rafflande luftstriderna.

Två dagar – två flygfält

Ungefär två veckor innan det var dags för SM står jag (Henrik) i byggboden och lagar en Battle inför stundande SM, allt är fridfullt och inget stör min koncentration...till dess att telefonen ringer. I andra änden hör jag en välbekant röst, det är vår NC Fredrik Lanz som hälsar... Jag blir aningens "irriterad" över att han ringer och stör mig mitt i ett kritiskt moment där jag sammanfogar två delar av en vinge, snabbt avbryter han mig med att jag inom 10 sekunder kommer ha betydligt värre problem än så.... Det är då jag inser att vi just förlorat möjligheten att flyga på Pilängen under lördagen och SM:s inledande heat, det slumpade sig så olyckligt att en närbelägen fullskala-flygdag satte stopp för flygverksamheten på det inplanerade flygfältet i Pilängen i Örebro. Det hade blivit någon miss i kommunikationen mellan modellflygfältet och fullskala dito, och det var inget snack om vem som skulle få ändra i sitt arrangemang om ni förstår. Lite respektingivande var det dock att huvudorsaken till vårt flygförbud stavades "JAS 39 gripen", en kärna som

ska kunna mäta sig med andra bestar såsom Eurofighter, F 16 osv...men dock var man tydligen lite skraj för warbirds i skala 1/12. ACES vs Flygvapnet 1 – 0 skulle jag vilja säga....

En febril verksamhet vidtog för att försöka hitta ett ersättningsfält, och detta med extremt kort varsel dessutom, en mardröm för mig som tävlingsarrangör. Dock var jag inte ensam i mitt arbete och ganska snart hade vi faktiskt hittat ett alternativ inte alltför långt bort från det ursprungliga fältet, allt var på banan igen...trodde vi. Dags för nästa kalldusch, det visade sig att den arrangerande klubben plötsligt ville ha en ganska anseelig summa pengar för div utlägg och övriga driftskostnader i samband med själva arrangemanget (till saken hör att vi inom ACES helt sköter vår egen tävlingsverksamhet), kanske inget konstigt egentligen, men det kom en aningens sent tyckte vi och ånyo befann vi oss alltså på ruta ett. Det var NU som vi fick kontakt med modellflygklubben i Pålshoda genom Gunnar Broberg, och allt detta med bara några dagars varsel. Gänget från Pålshoda är ju vida känt för sin verksamhet inom Pylon, men här hörsammade man alltså en vädjan från ACES och tog ett steg framåt i ledet, det är tur att det finns sådana entusiaster i modellflygleden! Hatten av för dessa

entusiaster som upplät sitt fält åt oss för lördagens flygningar, samt ordnade med förplägnad och allmän trivsel. Heders åt Mikael Eklöf, Mats Corneliusson samt Johan Sund som räddade vår dag, och egentligen hela vårt SM, på återseende hoppas vi!

Första tävlingsdagen

De flesta valde att åka till Pilängen i Örebro redan på fredagen, det är alltid trevligt med lite samkväm dagen innan tävling. På lördagsmorgonen lämnade vi så Pilängen i hyfsat samlad karavan för att anträda resan mot Pålshoda, det torde varit en mäktig syn att se så många bilar formligen invadera fältet på en och samma gång, men nu var det ju ändå dags för SM, och det ska synas!

Regntunga skyar hotade innan tävlingen, men det blev bara några stänk innan tävlingsstart, därefter välsignades tävlingen av i det närmaste perfekt flygväder med knappt någon vind och bitvis sol. Tävlingen inleddes som vanligt med pilotbriefing och därefter blåstes förberedsetiden för första heat igång. Med 24 tävlande den första tävlingsdagen blev heaten välfyllda med 6 piloter/modeller i varje heat. På tävlingen hade vi en pilot som gjorde sin debut inom Aircombat, han fick, som reglerna bjuder, göra en

"uppflygning" för tävlingsledningen så att vi kunde säkerställa hantering av modellen under start/flygning/landning. Det är kanske lite unikt för just Aircombat, men det är inte första gången som en pilot begår sin debut under just SM, och det är absolut inga konstigheter med detta utan bara trevligt! Fältet i Pålshoda är nära nog perfekt för Aircombat med stora öppna ytor, ingen högre växtlighet i närheten (läs träd och buskage) samt en större yta på vilken man kan starta och landa beroende på vindriktning osv. Reglerna inom Aircombat säger att det måste vara minst 60 meter från vår startlinje till depån, och på vissa fält kan detta skapa ett problem.

Rafflande strider och en överraskning!

Styrda av huvuddomare Peter "Flex" Wickström och den automatiska heatklockan som med hjälp av tutsignaler håller ordning på heaten, drog tävlingen igång. Det blev tät flygning med solen i ögonen men kanske inte så många klipp i heaten trots allt. Som vanligt trillade en del modeller ner i kollisioner men trots allt var det färre kollisioner än vanligt. Kollisioner lönar sig absolut inte så det är något som piloterna försöker att undvika.

Efter heatslut i sista heatet i andra rundan hade trottelservot gått sönder i en av modellerna. Det var Daniel Nyréns Aichi M6A1 Seiran som fortsatte att köra runt på full gas trots att alla övriga modeller ifrån heatet hade landat. Varv på varv flög Daniel sin modell och alla stod och väntade på att soppan skulle ta slut så att nästa heat kunde blåsas igång. Daniel gjorda några tvära upptagningar för att försöka döda motorn med hjälp av G-kraften. "Men dö då!" skrek Daniel och POFF lät det när modellen imploderade och gick upp i "rök"! Bokstavligt talat. Troligen gick kroppen



Daniel mekar sin G1. Foto: Henrik Svärskog

av på mitten och vingens gummibandsfastsättning drog ihop kroppen så att framkroppen veks bakåt och propellern tuggade sönder vinge och bakkropp. Det enda som återstod var några mindre delar som singlar till marken. Verkligen oväntat, men ack så spektakulärt!

Middag med festligheter

Inget SM utan en rejäl middag på kvällen, denna gång hade vi fått ett lokalt tips om catering vilket visade sig vara en fullträff. God mat i rejält tilltagna portioner levererades av Ethels catering (smygreklam) och stämningen steg snabbt i det ombonade klubbhuset. Den sociala delen av ett dylikt arrangemang är minst lika viktig som själva tävlingen, om inte annat för att fruar och flickvänner också ska få vara med i gemenskapen!

Under kvällen bjöd också Staffan Lenard på "nattflygning" med sin rejält blingade elkärra, mycket häftigt och def något som fler kommer prova på är jag övertygad om. Efter middagen delades det ut div olika utmärkelser och stämningen steg om möjligt ännu några snäpp, men för dom som fortfarande hade en chans att tampas om medaljerna lockade nog bingen allt mer, medan andra fortsatte att umgås under otvungna förhållanden...

Andra dagens luftstrider

Söndagens fajt hölls på fältet i Örebro och innehöll två kvalrundor om sammanlagt 8 heat. Även denna dag bjöd på bra flygväder och modellflygfältet på Pilängen var perfekt preparerat för Aircombat, med

Starten har gått. Foto: Henrik Svärskog



särskilt uppklippta pilot/startområden bakom pilotlinjen och med en lagom stor uppklippt landningsbana.

Jag hade förmånen att vara pilotdomare åt Denny Fritsche i hans första heat denna dag. Denny flög enbart med "jetmodeller" under SM, d.v.s. modeller som drivs av eldriven fläktmotor (EDF). I heatet jag dömde flög Denny sin P-80 Shooting Star och gjorde med denna två klipp, trots att EDF-modeller inte har en propeller att klippa med. Imponerande!

Denny flög med både Vampire, P80 Shooting star och tvåmotorig ME 262, alla drivna av EDF. Det är riktigt intressant att se att det går att få ut så pass bra prestanda och flygtid ur en EDF-setup. Även Samuel Olofsson flög med EDF-driven ME 262 i det s.k. kallade Twin-heat Trophy, en tävling i tävlingen där enbart tvåmotoriga kärror möts i ett heat och en Twin-heat Trophy Champion koras.

Premiär för WW1 combat

Medan Therez, vår trogne följeslagare och "First Lady" inom ACES, tog sig an uppgiften att sammanställa resultaten inför finalen var det dags för en premiär inom ACES Sverige. Vi skulle flyga det första heatet med WW1 combat, och vi skulle göra det helt efter reglerna som innebär en del bedömningar som inte bara har med flygningen att göra. I korthet går det ut på att modellen skall ha sprygelvinge enligt originalet, man får också extra poäng för fyrtaktsmotor (men man kan använda såväl tvåtakt som el), pilot, kulspruta mm. Armering på vingens framkant (typ



Vinnarna! Foto: Henrik Svärskog

sandpapper) är inte tillåtet. När det sedan gäller själva flygningen så får man inte bara poäng för ev klipp, som av lätt insedda skäl inte är lika lätt som under WW2 combat då modellen går mycket långsamt, samt saknar "armering" på vingen, man har även markmål. Dessa markmål består av en meter höga cellplaststavar som man får 100 poäng för varje gång man klipper av en bit av dessa. Det är m.a.o upplagt för lite taktik, skall man försöka jaga klipp på

sina konkurrenter, eller riskera sin modell genom att anfalla markmålen som innebär rejäla lågsniffar, ett inte helt självklart val alla gånger. Då modellerna dessutom är långsamma lönar det sig inte att försöka sig på bägge alternativen, fullt fokus är det som gäller. Samuel Olofsson är den pilot i Sverige som har mest erfarenhet av detta då han även deltog förtjänstfullt under WASG i Tyskland 2010, och det märktes även under detta heat. Det var anfall

Nakajima Tenrai. Foto: Peter Wickström



mot markmålen som gällde och det gav utdelning, ingen annan kunde hota honom och han spakade sin Aviatik Berg till en säker seger. Medan Samuel triumferade fanns det andra som nog helst av allt vill glömma det där heatet, det är inte lätt att flyga med skev som går åt fel håll....men det är en annan historia.

Final-dags

Redan under kvalrundorna hade några piloter stuckit ut med bra resultat. Samuel Olofsson och Jonas Brewitz hade slagit till med fyra klipp i varsitt heat och flera piloter hade gjort tre klipp i något heat. Utöver Samuel och Jonas kvalade Per Danielsson, Stefan Lundell, Mikael Kilbro, Daniel Nyren och Fredrik Lanz till final.

Som väntat blev det högt tempo i finalen med vassa piloter som jagade klipp och poäng. Efter någon minut small det till och Stefan Lundell deklarerade klart och tydligt "Bara så ni vet, nu flyger jag med halv stabbe". Det gick tydligen rätt bra att flyga utan stabbe men efter ytterligare någon minut small det till igen och Stefans modell flög inte längre utan singlar till marken tillsammans med Mikael Kilbros modell.

Efter några minuter var Pers modell den enda som hade streamern kvar och blev jagad på låg höjd av först en, sen två och slutligen tre modeller. Sammanlagt alltså fyra modeller som jagade runt på bitvis under två meters höjd i en bra bit över 100km/h! En mäktig uppvisning men som inte ändrade slutresultatet. Samuel Olofsson tog hem segern och blev svensk mästare med hela 600 poängs marginal till tvåan Jonas Brewitz som slutade på strax över 1800 poäng. Per Danielsson knep tredjeplatsen framför Stefan Lundell som slutade på en retfull fjärdeplats.

Äras de som äras bör, för oss innebär det att vi alltid står i tacksamhetsskuld till Therez Lundell som gör allt jobb med själva tävlingsprotokollen och resultaten, TACK, vad skulle vi göra utan dig? Denna gång lyfter vi även på hatten för gänget från Pålshoda, utan er hade vi nog fått ställa in vårt SM är jag rädd, men nu behövdes inte det, TACK från hela ACES Sverige! PS; givetvis även tack till alla inblandade på Pilängens modellflygfält!

Martin Elmberg/Henrik Svärdskog

Placering

Pilot	Poäng
1. Samuel Olofsson	2462
2. Jonas Brewitz	1838
3. Per Danielsson	1757



Tomas feltd mekar. Foto: Lars Lundell



Mattias med sin ME-110. Foto: Lars Lundell



Fokker D7. Foto: Lars Lundell

VM i F3C, Italien 2011



Då var alla svenskar samlade i Italien. Alla är nu registrerade, och har även fått träna på ett av träningsfälten. Arrangörerna har ställt 4 träningsfält till piloternas förfogande. När vi kom fram till vårt, så var redan Finland och USA på plats. En från Belgien fanns även på plats.

Mitt ute bland majsfälten håller vi till. Fältet är bra, solen i ryggen hela dagen, vad mer kan man begära. Jo, kanske något svalare, för det är otroligt hett här nere. Mycket vatten kommer det att gå åt.

Det fanns partytält uppställda på träningsfältet, så man kunde få lite skugga. När vi åkte hem idag så var det 41 grader varmt, enligt bilens mätare.

Hotellet är mycket bra, med AC på rummet, givetvis. Och bra mat. Här finns gym och även bastu för den som inte tycker att det är tillräckligt varmt ute....

Träningsdag nr: 2

Lika varmt idag också. Men det blev en hel del flugget idag ändå. Idag kom vi ut till fältet rätt så tidigt. Det flögs fram till

ca: 13.00, sen åkte vi till Casa Bianca och åt lunch, där det serveras flera rätter varje dag. Casa Bianca är platsen som tävlingsplatsen ligger vid. Ett jättefint ställe som ligger lite lummigt inbäddat bland en massa träd runt omkring. Finns även en liten djurpark, med en massa djur. Flightline 1 ligger precis vid Casa Bianca, och Flightline 2 ligger ca 500 m längre bort.

Efter lunchen så åkte vi till ett annat fält, men det blev inge tränat där. Ytan bestod av småsten och grus, plus att det redan var en hel del piloter där. Vart inge vidare alls. Vi träffade även 2 av danskarna, Kim Jensen och Sören Jörgensen som vi snackade lite med. Efter det så åkte vi tillbaka till Casa Bianca. Det blir en hel del mil i bilen till de olika träningsfälten.

Idag var det även invägning av alla maskinerna. Och det var inga som helst problem med det.

Dom skall ju både vägas och rotordiametern skall kollas. Till och med stabben skulle mätas upp, finns tydligen en begränsning på hur stor den skall vara.

Träningsdag nr 3

Idag åkte vi till ett nytt träningsfält 2,5 mil från hotellet. När vi kom dit så fanns redan Sydafrika och England på plats. Lika varmt idag oxo, men här stod det helt stilla. Man behövde inte röra sig mycket för att man skulle börja svettas, det rann av en.



En spännande grej med detta fält var att, när man hovrade så var helikoptern mellan pilot och depå. Hur gick då flygningen till tänker man då. Jo man flög helt enkelt över depån, lite bakom faktiskt. Skrämmande!? Ja faktiskt... Men det var någon pilot som var över depån. Som säkerhet så hade man satt upp ett stort nät som täckte in hela depån, ett tak som liknade flera cirkustält på rad.

Idag var det oxo ljudmätning på maskinerna, inga problem med det. Krister kör ju med både Pod and Bom och helkropp, och det skilde bara 1 dB mellan de bägge maskinerna.

Träning på Flightline 2 var det oxo. Och det gick mycket bra för svenskarna. Verkar som den träning som dom har gjort, gjort nytta. Det kommer att visa sig dom närmaste dagarna.

Invigning var det ikväll med pompa å ståt. Å en massa tal, och på Italienska!! Kan väl inte vänta sig annat egentligen när man är i Italien. Och det höll på länge länge....

Vi stod visserligen i skuggan, men talarna och dom som utgjorde paraden med dansare och trumpetare stod i solen. En tjej bland dansarna fick dom leda ut så hon fick dricka lite vatten. Men hon kom tillbaka.

Flyguppvisning fick vi beskåda oxo. Med både rök, i Italienska färgerna, och riktiga lågsniffare! Säkerhet, nja, lite spännande var det allt. En radiostyrd turbinhelikopter flög runt med en hängande last som bestod av ett rep med flaggor i. Längst ner hängde det något som såg ut som rökelse.

Invigningsmiddagen bjöds det på en massa, vet inte vad allt var för något. Men en del var pizza, friterade lökringar, någon typ av friterad potatis och mycket annat småkraf. Såg ut som det var en massa olika kakor. Imorgon börjar tävlingen, det är då vi får se om nerverna håller på våra killar, och callers.

Första tävlingsdagen

Å värmen bara fortsätter, och svetten den rinner, som sagt det är varmt här nere! Knappt någon vind idag heller.

Krister var först ut bland svenskarna, sen Petter och därefter John. Det var rätt stabila flygningar av svenskarna, allra bäst gick det för John, medans Krister och Petter hade några småmissar. Det kan bli bättre, pojkar. Kan berättas också att det finns några nitromaskiner, trots allt. Scott Gray från Canada, är en av dem som flyger med nitro. Och det fanns pulver i hans maskin!

Andra tävlingsdagen

35 grader varmt kl. 09:00! Vilken härlig dag det kommer och bli. Idag hann Krister med och träna lite innan han skulle flyga på Flightline 2. Och det hjälpte tydligen,



för dagens flygning blev en poängförbättring gentemot gårdagen.

John var lika stabil i sin flygning idag som han var igår. Kan tilläggas också att John har inte rakat sig på några dagar, kan det möjligtvis vara ett slutspelsskäg han anlägger!? Petter skötte sig också bra. Våra finska vänner sköter sig också bra. Ari Holmström och Ansi Aunola är med och fajtas i toppen. Finland har även med en mycket duktig junior, Juho Heikkila, som även har med sin pappa, Jukka som även han tävlar.

Norrbaggarna hänger efter lite grann, tyvärr. Men dom kommer säkert igen, det är ju 2 grundomgångar kvar. Det laget består av Einar Bergseth, Lars-Aage Olsen och Jon-Roger Thomassen. Nu inväntar vi bara att det skall bli middag. Och få sig ett glas vin till maten.

Tredje tävlingsdagen

Vi åkte till träningsfältet innan tävlingen startade idag också. 26 grader var det i morse, det börjar å bli höst tänkte vi... Både John och Krister tränade på. Krister tränade lite på rollarna idag, och det gav nog resultat. För dom blev riktigt bra idag.

När vi åkte från träningsfältet vid 11-tiden så hade temperaturen stigit till 34 grader, och helt stilla stod det. Så var det med den hösten...

Hem till hotellet för lite vila, en kall dusch och ladda lite batterier. Sen till tävlingssiten för lunch.

John flög redan på förmiddagen, tappade lite poäng gentemot igår. Krister gjorde sin bästa flygning idag. Men hade lite småmissar i hovringen. Även Petter gjorde en stabil flygning han också. Det bådär gott för en bra lagplacering. Imorgon onsdag

körs sista grundomgången, torsdag är det fridag, inget flyg alltså.

Finalomgången börjar på fredag med dom 15 bästa från grundomgången. Och det är 3 omgångar som skall köras i finalen, 2 på fredagen och 1 på lördagen. På lördagskvällen är det bankett, med prisutdelning.

Fjärde tävlingsdagen

Då var det slut på grundomgångarna då. Imorgon är det fridag, och på fredag börjar finalomgångarna för de 15 bästa piloterna. Behöver jag säga att det var varmt idag också!? Jojomensan, lika säkert som amen i kyrkan.

Krister gick ut först bland svenskarna idag, på flightline 2. På det fältet så finns det inte så mycket skugga, bara tält som skydd för solen. På flightline 1 finns det träd som skuggar en hel del, vilket är bättre.

Krister gjorde en bra flygning idag också. Efter sista manövern, som är auto'n, höll hans caller på att glömma säga "Slut". När Krister hade landat så slappnade caller'n av, tävlingen var över, skönt tänkte caller'n. Men i sista stund sa han slut... Petter och John skötte sig också bra. John blev bäste svensk på 31:e plats, Petter blev 37:a och således Krister på 41:a plats. I lagtävlingen så hamnade Sverige på 11:e plats av 25.

Idag fick jag reda på att i det österrikiska laget så finns det en pilot som bara har ett öga. På en av hans helikoptrar så fanns det en liten figur av en hund på båda sidor om huven, som jag tyckte såg lite käck ut. Jag frågade om jag fick fotografera den, och det gick bra så hans fru. När jag hade gjort det så sa hon att piloten, hennes man

då alltså, bara hade ett öga. Och det ser man även på dom små hundarna. Vänster öga är piloten blind på, lika så hunden... Med tanke på förutsättningarna han hade, så flög han bra.

I grundomgången så var Ito Hiroki, regerande världsmästaren, överlägsen, hann vann alla fyra omgångarna.

1 junior finns med bland de 15 bästa. Hamnade på 11:e plats i grundomgången.

Vi har faktiskt en nordbo med i finalen, Ari Holmström, Finland. Han hamnade på en hedrande 5:e plats i grundomgången! Det skall bli riktigt kul och följa han. Tyvärr missade Anssi Aunola, också han Finland, finalen. Hamnade på 18:e plats. Surt sa räven...

Hur gick det för våra norrbaggar då? Jon Roger Thomassen på 45:e plats. Lars Aage Olsen på 46:e plats. Einar Bergseth på 50:e plats.

Sen har vi ju våra danska vänner också. Sören Juhl Östergaard på 32:a plats. Kim Jensen 43:e plats. Sören Jörgensen på 53:e plats.

Nu väntar finalerna, det blir spännande och titta på.

Fridag

Idag körde Krister, Thomas och Uffe ner till Gardasjön för och kolla läget. Och det var en mycket trevlig tur. Vi började med en liten båttur som gick runt spetsen på en halvö, som varade i en halvtimme. Och det var värt varenda peng, 40 euro kostade det för oss tre. En mycket fin tur, där även båtföraren berättade lite om husen på ön.

Många små gränder fanns överallt som man kunde spatsera igenom, en massa pizzerior, shoppingaffärer, glassbutiker och mycket annat och titta på. Det var en massa folk i rörelse här.

Tro det eller ej, men Thomas och Uffe badade, och det finns bildbevis på det. Krister ballade ur... Efter badet så gick vi en sväng till, för att senare ta en pizza till middag, som smakade väldigt bra. Efter där så gick Krister och Uffe upp i en gammal borg, med väldigt fin utsikt över Gardasjön. Och värmen håller i sig, när vi lämnade Gardasjön så var det 35 grader varmt. En välbehövlig dusch var skönt och få när vi kom tillbaka till hotellet, och lite kyla... Imorgon börjar finalen, närmare bestämt kl. 10.00. En liten sovmorgon blir det då...

Finaldags

Första finaldagen, och Ito Hiroki är i en klass för sig själv. Han vann dagens 2 omgångar, med det så är han världsmästare för 4 gången, i rad! Bara att gratulera.

Då är VM i F3C, 2011 i Italien, avklarad. Det var ju klart redan efter 2 omgångar i finalen vem som skulle bli världsmästare,



Ito Hiroki för 4:e gången i rad! Han är i en klass för sig själv. 3:e omgången flögs på lördagen i strålande väder som vanligt, sol och inte mycket vind. Men ju längre fram på dagen det gick, desto mer började det och blåsa. Piloter som Bernard Egger, Österrike, och Curtis Youngblood, USA, fick avbryta sina autorotationer. Så de som flög tidigt på lördagen vart gynnade av vädret, helt klart. Så även toppiloter kan ha problem... Bland dessa 15 piloter fanns det även en junior, koreanen Won Ho Choi, som lyckades att ta sig in bland dem stora grabbarna. Han slutade på en hedrande 10:e plats.

Finlands Ari Holmström hamnade till slut på 8:e plats. Finlands Juho Heikkilä, slutade som 3:a bland juniorerna! En pilot som vi säkert kommer att få se mycket av i framtiden.

Lagtävlingen vanns ju självklart av Japan, som la beslag på de 4 översta platserna.

Italien 2:a och USA 3:a. Finland kom på 5:e plats, Danmark på 13:e plats och Norge på 16:e plats.

Efter prisutdelningen så bjöd Ito på en uppvisning hur man hanterar en helikopter även på låg höjd. Han flög vissa manövrar av finalprogrammet på mycket låg höjd, lugnt och sansat. Han fick även låna en annan helikopter, Goblin 700, av SAB, de som gör rotorblad. Han varvade upp maskinen, lyfte den, pitchpumpade den litegrand, och sen bar det iväg! Värsta 3D-flygningen med en lånad maskin!

På banketten så bjöds det på en massa smårätter, på Italienskt vis. Underhållning fick vi också, 2 dansande jäntor med vickande höfter.

Nu är VM slut för denna gång, nästa gång går det i Polen, 2013. Innan dess går EM i Tyskland, 2012.

Ulf Nilsson



Nils byggde en Wright J-5 Whirlwind

Mekaniker av den gamla stammen börjar det att bli ont om, yrkesutbildningen är väl kanske inte vad den en gång var. Vi har emellertid hittat en som både behärskar svarv, fräs, gnistmaskin och allt vad det heter - till perfektion. Samtidigt som han kan locka ur metallerna många av deras inneboende egenskaper. Det går nämligen inte att använda bly där man skall ha en stålkonstruktion och det gäller att veta när aluminium kan ersätta till exempel brons och så vidare. En sådan maskinernas och materialens mästare är emellertid Nils Högman.

Radioflygpionjärer

Nils kom tidigt att intressera sig för radiokontrollerat modellflyg.

– Jag hade en kompis i Ödeborg som var aktiv radioflygare och som lockade in

mej på modellbanan, säger Högman.

Det här var i mitten av 50-talet och eftersom vännerna var mycket "tidigt ute" så får de betraktas som pionjärer på området. Nils säger själv att han var en bland de hundra första i hela Sverige med att flyga radiostyrda plan. Han har sedan dess hållit på med radioflyg hela live, även om åldern nu har tagit ut sin rätt och många modeller är sålda.

– Det är framförallt konstflygplan som intresserat och därför så har jag i alla år hållit mig à jour med utvecklingen inom

” – Det är sannerligen en fantastisk utveckling som skett på området de senaste 50 åren. ”

konstflyget. Alltid byggt det senaste som kommit ut och rest runt, många gånger med min motorcykel, och kollat när stortävlingar arrangerats i landet.

Bland de kända konstflygmaskinerna som han byggt hör de amerikanska multivärldsmästarna (nuvarande F3A) Ed Kashmirskis Taurus och Dr Ralph Brookes Crusader.

– Det är sannerligen en fantastisk utveckling som skett på området de senaste 50 åren. Från de enklaste elektronrörsbestyckade anläggningarna till dagens datoriserade radiostyrningar och allt detta har jag stått mitt uppe i.

Maskiner är hans liv

I slutet av 60-talet läste Nisse vidare till lärare på högskolan i Göteborg. Därefter arbetade han i många år som yrkeslärare

Nils har alltid varit intresserad av konstflygplan, från de så kallade multikärrorna till moderna F3A-maskiner. Här syns han tillsammans med en Saphir.





Nils Högmans modell av Wright Whirlwind, motorn som tog Lindbergh över Atlanten 1927.

på Östraboskolan i Uddevalla och har lärt upp generationer av mekaniker och verktygsmakare. För 20 år sedan gick han i pension och nuförtiden huserar han mest i källaren där han bygger maskiner av olika slag.

Trots lärarjobbet har han hunnit med att både bygga modellplan, ångmaskiner och modeller av fungerande förbränningsmotorer.

Stjärnmotorerna är mästerverk i miniatyr

I den pedantiska källarverkstaden finns gräddan av verktyg samlade. Det är Deckel och Schaublin fräsar, pelarborrmaskiner och svarvar i olika storlekar.

På väggen ovanför en kopierfräs hänger ritningsark till en modellmotor som tog många timmar att färdigställa. Det är nämligen så att Nils på tidigt 90-tal började, att bygga en modell av den motor som satt i det plan som Charles Lindbergh flög över Atlanten med 1927. Motorn är i skala 1:4 och på 124 cm³.



Fläktkompressorn i närbild.

*Text och foto:
Conny Åquist*

Den motor som satt i Lindberghs plan var en Wright J-5 Whirlwind. Nisses modell är i skala 1:4 och utrustad med tändstiftständning.

FAKTA

Wright J-5 Whirlwind

Slagvolym:	124 cm ³
Slaglängd:	28 mm
Borring:	25 mm
Tändstiftsstorlek:	1/4-32"
Tändstiftsfabrikat och typ:	NGK CM-6
Varvtal:	1.500-4.000 varv per minut
Vikt:	5,5 kg
Propeller:	24x14-20 tum

Motorn har två ventiler per cylinder, kolvar i aluminium med två kolringar gjorda i gjutjärn. Förgasaren är av nåltyp som matas av en fläktkompressor. Droppsmörjning sker från en separat oljetank.

Nils Högmans modell av Wright Whirlwind



Två cylindrar med huvudvevstaken samt slavstake i en vevhusmuockup.



Några intressanta servon



JR DS8425 är ett digitalt servo i standardstorlek som vid 4.8 V orkar 11.02 kg på 0.19 sekunder/60°. Vid 6.0V drar det 13.03 kg på 0.15 sek/60°.

Längd: 39.1 mm

Bredd: 19.1 mm

Höjd: 39.9 mm

Vikt: 60 gram

Kommentar: Bra sidorodderservo som orkar mycket.

En gammal god regel säger att man bör välja så bra servon man någonsin har råd med eftersom servot är den sista länken vid överföringen till rodren.

I samband med nybyggnation ställs man ibland inför frågan om vilka servon som kan vara lämpliga. Jag drog mig till minnes den kände F3A-flygaren Don Lowe, han som bland annat konstruerade Phoenix-serien av F3A-tävlingsplan. Under många års tid hade han en egen spalt i en amerikansk modelltidning. Vid ett tillfälle skrev han:

"Köp alltid de bästa servon du har råd till."

Tanken som han förfäktade i sin artikel är att ett kvalitetsservo

förbättrar flygningen eftersom det har bättre upplösning, är noggrannare och centrerar med precision. Och det säger sig självt att om servot exempelvis inte neutraliserar korrekt blir flygningen oprecis.

Kolla databasen

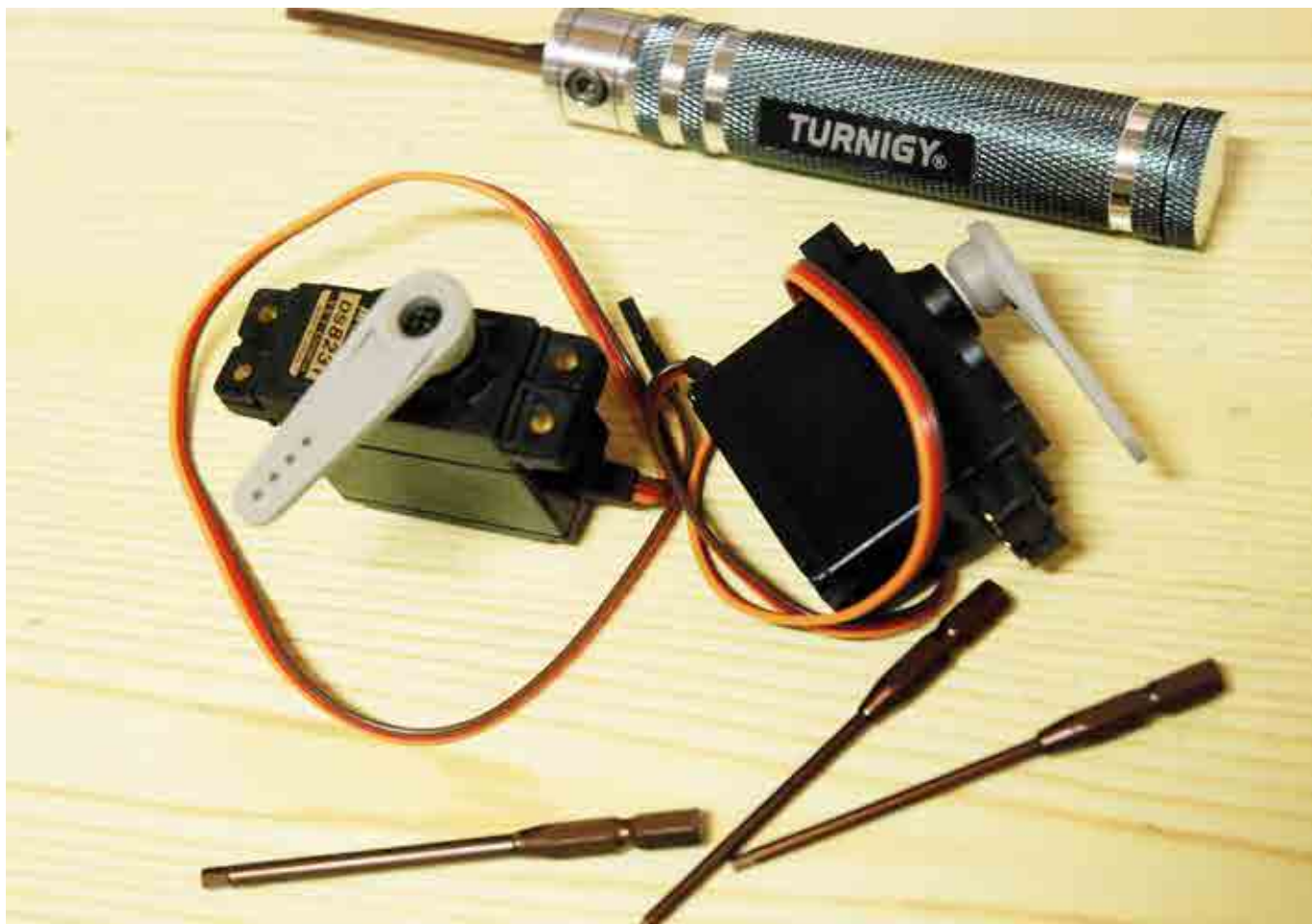
Skall helt nya servon väljas kan en titt i www.servodatabase.com vara en lämplig konsultationskälla. Självt byggde jag ett nytt F3A-plan i vinter och hamnade då i valet och kvalet. Men, eftersom denna tävlingsgren har en rad experter att kontakta ringde jag en kompis som professionellt jobbar med servon och han brukar ha koll på läget.

– Rent generellt brukar JR ha väldigt bra servon vad gäller noggrannhet och upplösning, sa han.

Sagt och gjort. En koll på deras utbud och jag fann dessa intressanta servon.

(Samtliga orkar lite extra med en Power Box-regulatorströmbrytare, som konstant ger 5,5 V, i jämförelse med 4,8 Voltsuppgiften)

Conny Åquist



JR DS8231 kallas på engelska för Digital Ultra Precision Servo. Storleken är standard. Motorn är av coreless, växellådan innehåller plastdrev och utgående axel är lagrad i dubbla kullager. 4.8V ger 6.34 kg (0.22 sek/60°) och 6.0V: 8.14 kg (0.19 sek/60°).
Längd: 39.1 mm Bredd: 19.1 mm Höjd: 34.5 mm Vikt: 49 gram
Kommentar: Intressant skev- och höjdroderservo.



JR DS 9411 är ett digitalt premiumservo med corelessmotor och metalldrev i "mittemellanstorlek" Utgående axel är lagrad i dubbla kullager. Med 4.8V drar det: 5.90 kg (0.15 sek/60°) och med 6.0V 6.84 kg/0.12 sek/60°.

Längd: 35.8 mm
Bredd: 18.0 mm
Höjd: 26.2 mm
Vikt: 38,6 gram

Kommentar: perfekt att antingen montera ett i vardera stabbhalva eller två längst bak i kroppen.



Fabrikör

Ett modellflygarminne Göran Kalderén 1930-2003

i liten och stor skala

Jag vet inte riktigt hur jag ska börja den här artikeln om en modellflygare, som hade stora planer och som också förverkligade dem.

En så kallad infallsvinkel (då det som här handlar om modellplan bör det kanske kallas anfallsvinkel?) kan vara, att Thomas Nathansson (f d Nathans Hobby i Väröbacka) och hans fru Rachel var på besök hemma i Sverige. Han hjälpte mig att löda Lipogrejer till min A.B.C. Robin och såg till att allt gick åt rätt håll.

Thomas bor numer mer än halva året i Filippinerna och det dröjde inte länge förrän vi kom in på Filippinerna och Görans K & W Model Airplanes, som tillverkade byggsatser eller färdiga musei-modeller av välkända oldtimer-flygplan.

En K-jagare i julklapp

En annan infallsvinkel – eller var det nu anfallsvinkel? – kan kanske anses vara lite väl ansträngt komplicerad.

Medan Göran fortfarande var verksam i Sverige och innan han hade dragit igång verksamheten i Filippinerna, så köpte jag av honom en byggsats av Thulins K-jagare. Byggsatsen var ämnad som julgåva till min japanske vän Minoru Takenaka. Så gick några år, och plötsligt hade jag fått några fotografier från Minoru.

Bilderna visade Minorus fint byggda K-jagare, men det som i det här sammanhanget var noterbart var, att på en av bilderna återfanns just Göran Kalderén. Göran var där för att kontakta sin japanske

distributör och råkade hamna på Osakaklubbens modellflygfält, där hans K-jagare med svenska kronmärken och allt utgjorde en udda fågel.

Skala-VM 1976

Första gången jag upptäckte att det fanns en modellflygares eldsjäl med namn Göran Kalderén var i rapporteringen från Skala-VM 1976 i Borlänge. Göran var lagledare för det svenska laget.

Var Technotrade början?

Jag har inte fått fram om han redan då hade dragit igång sin firma Technotrade. Första gången han ställde ut var 1981 i Webras monter på Nürnbergmässan,



De två stora bilderna visar K&W-fabriken rätt plundrade show-room vid fabriken med det som idag finns kvar från storhetstiden. Ovan infälld en tidig bild av skalaflygaren Göran Kalderén med en Tummelisa – en av hans favoriter genom tiderna.

där han avslöjade sitt intresse för anrika svenska flygplan. Där visades fina modeller av svenska Tummelisa och Thulins K-jagare. Man kan utan överdrift påstå, att de två utgjorde inledningen av hans produktion av modeller av välkända flygplan från perioden 1903-1933.

Parallellt med sin modellflygverksamhet dyker (!) också upp Görans engagemang i Marinarkeologiska Sällskapet, där han var huvudredaktör för sällskapets Marinarkeologiska Tidskrift 1992-1995. Med bland annat dykning som specialitet.

Han sysslade med veteranjärnvägar – var lokförare på Sollentuna Enskilda Järnväg, sysslade med modellbåtar. Tala om många intressen! Därtill kan läggas modelljärnvägar (han hade faktiskt också en LGB-anläggning i Cebu efter etableringen där!)

Sedan Göran klivit av dykeritidningen

kom han till Filippinernas andra stad Cebu. Där tog han kontakt med den lokala modellflygklubben och idéer om modellplanstillverkning började gro.

K&W Model Airplanes Inc

Så kom K&W Model Airplanes Inc. till. Det blev ett samarbete mellan Göran Kalderén och Tom Welch. Man slog sig ner på en plats i Filippinerna, Lapu-Lapu, där man hade lång renommé av bland annat tillverkning av möbler och gitarrer av skickliga hantverkare.

Kombinationen av Kalderéns och Welchs erfarenhet av skalamodeller och relativt låg arbetskostnad i Filippinerna blev en lönsam grund för tillverkning av byggsatser eller helt färdiga modeller av flygplan från tiden 1903-1933.

Man hade som mest 35 anställda modellbyggare, som tog fram byggmaterial och byggsatser eller helt färdiga modeller främst för utställningsändamål.

Och som man kunde läsa i K&W-broschyren: "All airplanes are large 1/5th scale models of the full size counterpart. Some original aircraft are still flying today, some original aircraft are residing in museums and some have vanished from

the surface of this earth, only to be revived as models in our manufacturing program". Vi skapar vår framtid baserad på det förgångna.

Hela 34 olika modeller i skala 1:5 från nio länder byggdes. Och de flesta välflygande och i museiklass!

Lite kuriosita om Lapu-Lapu

I början av november 1520 seglade Ferdinand Magellan, egentligen hette han Fernão de Magalhães, född 1480 i Sabrosa, Portugal, igenom det som senare kom att kallas Magellans sund på den sydamerikanska kontinentens sydspets. Han tog sig därifrån över Stilla havet och kom fram till Filippinerna den 16 mars 1521. Han deltog där i ett krig mellan öarna Cebu och Mactan på Cebus sida.

Magellan dog i strid i Lapu-Lapu på Mactan den 27 april av ett spjut i bröstet i en strid ledd av hövdingen Lapu-Lapu. Endast 18 av hans omkring 250 besättningsmän och ett av de fem fartygen i hans flotta återvände till Spanien 1522.

Balsaodling nästgårds

Ännu en bidragande positiv faktor för etableringen av en modellplanstillverkning

Kalderén

i Filippinerna var att man odlade balsa inte långt från K&W Models fabrik, så den viktiga råvaran fanns nära tillverkningen. Thomas Nathansson berättade, att den person, som odlade balsan på den tiden heter Bert och denne Bert flyger fortfarande modellplan med gänget i Davao. Han börjar dock få problem med synen.

Balsaträd och termiter!

"Basmaterial för våra modellplan är balsa", kunde man läsa på K&W:s dåvarande hemsida. "Detta snabbväxande träslag får vi från plantager i Iligan nära Mindanao. Balsaträden är ofta föremål för termitangrepp och ungefär 30 procent av material är därför oanvändbart."

Göran hade ett gäng, som arbetade på heltid i "balsaskogsbruket" och det måste ha varit imponerande att se hans egenodlade balsatimmer dras ner till fabriken för vidare bearbetning.

Hans lokalt odlade balsa hade speciella kvaliteer som är överlägsna andra,

Bilden ovan från Görans oväntade besök på Osakafältet. Kalderéns Thulin K-jagare, som jag gav Minoru en jul, lockade honom in i skalaköret. Han byggde sedan en K&W Bleriot XI, som följdes av fem allt större Blerioter. Han kallade sig Mr. BRERIOT, vilket framgår av hans visitkort, där japanernas svårighet att skilja på L och R framgår tydligt. Bilden till höger: Minoru på Osaka-fältet med en av sina Blerioter tillsammans med Mr Okamoto, som naturligtvis flyger en K&W Blackburn Monoplane.



exempelvis de som odlas på Papua Nya Guinea. Den växer sig stark beroende på tyfoner och hård vind som ser till att träden så gott som alltid påverkas av svår

böjning, som i sin tur gör balsan starkare och ger ett hårdare trämaterial.

Göran föredrog hårt trä som är bäst lämpat för de oldtimemodeller med öppna



Görans favorit: Tummelisa 3656.



ramkonstruktioner – precis som också gäller fullskalaplånen – hårt trä lämpar sig bättre för träkroppar och trävingar.

En bild från balsaplantagen visar ett tätt lövverk på träden, som är redo för att sköras. Balsastockarna levererades till fabriken för att där barkas och delas längs med. Efter det att de torkats i 3-4 månader kan stockarna bearbetas vidare.

Fem år + 6 månader

Efter ytterligare en torktid på 2 månader kunde det grova materialet hyvlas och slipas ner till rätta dimensioner för balsaflik och lister. Merparten av råmaterialet till byggsatserna producerades alltså lokalt liksom kompletterande material som metall och wire.

En del av de mest krävande materialen importerades från USA och Europa, exempelvis Solartex från England, klevisar från Tyskland etc.

Modellplanen från K&W förekom i tre i och för sig lite märkliga versioner:

- ARC -Almost Ready to Cover (nästan klar att kläs!)
- ARF - Almost Ready to Fly (nästan klar att flygas)
- RNF - Ready for NOT Flying (Klar att INTE flygas!) Alltså enbart för statisk bedömning, en modellbeteckning, som nog Kalderén & Co var rätt ensamma om!

RNF-modellerna var av så kallad museiklass och tog K&W-folket ytterligare 500 mantimmar att slutföra! Den huvudsakliga produktionen omfattade "stand-off"-modeller, det vill säga modeller vars smådetaljer inte skulle ses/bedömas från ett avstånd på 3 meter. Alla modeller var dock exakt i form och format med rätt finish och märkningar.

Ormar, spindlar, geckoödlor

K&W-fabriken låg bland yppiga, palm-omgärdade trädgårdar, där Görän med familj också hade sin bostad.

Det är ett lugnt område, som delades mellan personal, lokala ormar, spindlar och högljudda geckoödlor.

Hur ser det ut där idag?

Görän Kalderén drabbades av cancer år 2002. Han återvände till Sverige, där han avled den 8 januari 2003. Vad som sedan hände med K&W-produktionen är tills vidare inte känt i detalj.

Om Görans och K&W:s fabrik kunde "halvårsfilippinen" Thomas Nathansson i början av december 2011 rapportera med bild och kommentarer, att huvudbyggnaden är av cementsten och plywood.

Huset är idag svårt angripet av regn, storm, sol och termiter. Det snabbt. Den långa gröna byggnaden – bilden till höger – är ett showroom, tidigare ett lager för



Kalderén

Görans LGB-tåg och ett stort rum för ritningsframställning och lager.

Byggnaderna är byggda i marinply och står på låga pelare för att inte husen skall översvämmas vid häftiga regn. Plywooden är svårt angripen av termiter och det är nästan förenat med livsfara att gå in där. Golvet gungade betänkligt.

Text: Samproduktion mellan Thomas Nathansson, Sture Tingwall

Bild: Peter Wallin (Vimy), Thomas Nathansson, Sture Tingwall

Thomas berättar slutligen

Som kuriositet kan jag nämna, att jag nyligen träffade en modellflygare från Cebu som var med och provflög flera av Görans modeller. Han trodde inte att några K&W-modeller tillverkades längre.

Så kom ett kort info från Bong, kusin till min fru Rachel. Han är brandkapten i den del av Cebu där vi trodde att Tomas Welch gömde sig med Görans maskiner, personal och ritningsarkiv. Hans man och polisen har sökt efter Tomas och en eventuell modelltillverkning. Tyvärr har man inte funnit något, vilket måste betyda att han inte finns kvar i området med någon tillverkning av Görans modeller.

Vad gäller Görans forna kompanjon, "skurken", som jag kallar honom – så fortsatte han en tid i en av Cebus stadsdelar för att sedan flytta därifrån. Vi har letat efter honom och företaget med hjälp av polis och brandkår men utan resultat. Cebu är en stad på cirka 2 miljoner med många kåkstäder.

Jag har tittat på Görans importörers hemsidor för att försöka få en inblick i om det tillverkas något nu.

"3 See-bee" i USA har få modeller i lager och "Kavan" i Tyskland ger samma info. Jag har inte kunnat finna någon som på allvar saluför K&W's modeller nu.

Det är många som frågar om K&W finns kvar och tyvärr kan jag inte säga klart nej men den efterforskning som jag kunnat göra hittills visar att företaget antagligen är nerlagt.

*Hälsningar från ett förbannat soligt och varmt Filippinerna.
Rachel och Thomas*

Bilderna uppifrån:

K&W:s showroom, där modeller visas. En montör riggar Bleriot XI.

Två små bilder, där en Wrights Flyer kontrolleras före leverans, ett provbygge av Levavasseur Antoinette VII och slutligen en vacker Royal Aircraft factory Be12c.



Vickers Vimy



Thomas Nathansson berättar, att år 2002 ringde Göran Kalderén vid K&W i Filippinerna upp mig och bad om hjälp. Han ville få fram två Laser 150 för ett nytt modellplansprojekt. Eftersom jag på den tiden

var importör av Laser i Sverige, lade jag två motorer i väskan och drog till Filippinerna. Dessa motorer var för en ny Kalderénsk skapelse, en Vickers Vimy i skala 1:5, den skala, som ju alltid gällde för Göran.

Tillsammans gick vi igång med att tillverka två Vimysar, en till honom och en till mig. Hans modell blev färdig först, så min skulle de skicka till mig senare då den var klar. Min Vimy kom så småningom till Sverige och jag försökte montera in Lasermotorerna, men det dök upp mängder av problem.

En av mina vänner, Tomas Leijon, tog över modellen, då jag pensionerade mig och flyttade till Filippinerna. Han plockade in två elmotorer i Vimyn och ett gäng batterier. Sedan dess har han flugit den vid ett flertal uppvisningar.

Så behövde Tomas plats för sina kommande projekt och Vimyn, tronar nu hängade i taket på Sparreholms Slotts tekniska museum i Södermanland. Så även där finns bevis för Görans omsatser för modellflyget.

Göran Kalderéns Vickers Vimy

Spännvidd	4,2 meter
Startvikt	24,5 kg
Drivlinor:	Två Hacker C50-12XL motorer och dubbla Hacker 90 Amp ESC. med backup av fyrtio Above All 8x3750 mAh, kopplade två och två till varje motor eller sextio (jo, verkligen sextio!) 4 x E-Flight 5400 mAh 5s, kopplade två i serie till varje motor.

FAKTA

God fortsättning på det nya modellflygåret!

Tack alla ni som lade pannen i djupa veck och därefter plitade ner svar på frågorna. Tanken med dessa Julnötter var att man skulle våga gissa men mest var det gamla traditionella kalenderbitare som levererade svar denna gång också. Ingen hade alla rätt, se sista frågan, men en del kom ganska nära. Frågan som väckte störst bekymmer och där många gissade fel var nr 7.

Här följer nu svaren:

1 Den elaka lilla bakterien *Streptococcus mutans* gav den här mannen hans försörjning så han kunde hålla på med modellflyg. Ralph Brooke från Seattle (här bosatte sig förövrigt många svenska utvandrare, inte minst fiskare) började nämligen 1959 att jobba som dentist. Rätt svar är därför 1

2 Kan man spela piano gillar man säkert också att ta sig en svängom. Tomas Leijon har många strängar på sin lyra, bland annat är han en dansant modellflygare. Rätt svar X.

3 Det finns för lite kvinns i modellflygsvängen. Dessa tre rara ärtor träffade jag vid invigning av modellflygmuseet i Simrishamn. Svar 2.



4 Ön Lindisfarne utanför Northumberlands kust är känd för två saker. Dels för att vikingatiden startade här i och med att ett gäng nordiska barbarer plundrade ett av norra Europas rikaste kloster på ön sommaren 793 och dels för att Roman Polanski spelade in filmen *Djävulsk gisslan* i slottet på bilden. Önskvärt svar X

5 Strosar man runt på Oslos paradgata, Karl-Johan, stöter man på David Andersens guldsmedsaffär. Rätt svar alltså 2

6 Bob Palmer ritade två klassiska Stuntplan, nämligen Smoothie och Thunderbird (på bilden). Som ni ser kan han böja på benen och ryggen är rak men ena handen döljs bakom ena vingen eftersom den är skadad. Svarade du 2 får du rätt här.



7 Värmefördelningen i motorn avspeglas på denna F-4 Phantom. Riktigt bra är ett X

8 Även detta är en P-4, alltså ett "Phantom of the Opera-plan". En 1:a krävs här.

9 Många tror nog att finländare är tystlåtna av sig men med Kauko kan du diskutera alltifrån modellflygaerodynamik till filosofi, religion, musikteori... You name it, mannen kan allt! Han hade dessutom en Stuntmodell med ett roderok som var flexibelt upphängt för att kunna ta upp lite slack i linorna. Putte Kocks grundtips: 1

10 Här hade man inte mycket att gå på om man inte hade läst artikelserien om Hanno Prettners Hondas dyraste bil, sportkärnan NSX kom till genom körtester utförda av Ayrton Senna från Brasilien. En 2:a i protokollet

11 Redex kallades också för "toppolja" för den höll sotet borta från kolvtoppen. Oljan användes av alltifrån fiskare med tändkulemotorer till Team Racerflygare. Självt flög jag Stunt med en blandning av 20 % ricin, 2,5 % eter (för att få motorn lättstartad), 2,5 % Redex och resten metanol. Även här en 2:a

12 Snyggt märke till förbundets 50-årsdag. En liten 1:a vill vi ha här



13 och **14** De här två frågorna "gavs ju bort". Tanken var nämligen aldrig att artiklarna om dessa plan skulle publiceras i samma tidning. Men Siemens var rätt och Sopwith Pups storlek var rätt svar. Alltså först ett X och sedan ytterligare ett X

15 Spiteful var väl en fräck beteckning på den sena Spitfiremodellen. Alltså: 2

16 Han flög konstflyg men en fullskalakärra som såg ut som en modell... eller var det tvärt om. Nåväl, här skall du svara med en 1:a.

17 Mannen med korvafingrarna, Dave Brown, blev aldrig bra på snapmanövrer eftersom, som han sa:

"Dom kräver timing och timing kräver mycket träning och jag tränade aldrig tillräckligt mycket."

Däremot var han en dj-vel på långsam roll. Som bäst knep han några silver och brons på VM. Därför vill vi ha en 1:a här.



18 Regnet det bara öste ner alla tävlingsdagarna men när all skulle ha ledigt då djäklar sken solen. Detta hände vid EM 2006 i Schweiz. Alltså 2

19 Man måst kunna sin James Bond för att räkna ut att en av filmerna var inspelad på ett högt berg i Schweiz. Rätt svar är I hennes majestäts hemliga tjänst. Hoppas du skrev 2

20 Vi har inte så många lastbilstillverkare men Scania är en sådan och namnet är latin för Skåne. Bilden är tagen inne hos Skåne Hobby. Därför 1

21 Om Texasbon Jim Hall har jag skrivit i Modellflygnytt för några år sedan och han var modellflygare innan han började bygga racerbilar med upp och nedåtvända vingar. Bilden visar en Chaparall 2F, vars

vinge reglerades av föraren med en pedal. Detta hanns med tack vare att bilen hade automatlåda så han slapp tänka på växlar. Här vill vi ha X

22 "Fjuttaba" – enkanalare – började säljas i denna pyttestorlek. Skrev du 2 får du rätt



23 Piloten som flög Turbo Raven var bra på alla de här disciplinerna men satte rekord i spinn. Bra om du plitade dit en 1:a

24 När han inte dansade eller hittade på annat fuffens jobbade Tomas Leijon bland annat med denna "grej". X är svaret och inget annat

25 Så här lätta skulle alla frågor vara för vad du än skrev fick du rätt – Mikael spelar nämligen samtliga dessa instrument med alla största intresse.

Eftersom detta var en kuggfråga hade jag tänkt att om flera fick 25 poäng skulle den



som markerade alla svaren här vinna men så blev det alltså inte, trots att en Julnötsknäckartävlingsdeltagare ringde Mikael och frågade vilka instrument han lirar!

Insändarna av de fem första öppnade svaren får en SMFF-keps och dessa tre vinnaren får keps samt var sitt exemplar av boken Spännvidd för deras insatser vid Julnötsknäckarbordet:

1: Bertil Henriksson
Vegagatan 10
733 33 Sala

2: Inge Ahlin
Norrbygatan 22
733 31 Sala
070-5606507
0224-13520
SMFF SWE-30

3: Arne Frinndal
Källängsvägen 26
181 44 Lidingö



F3A P13 – nytt flygprogram 2012 och 2013

I F3A byts flygprogrammen ut var annat år. Inför 2012 kommer ett nytt flygprogram att flygas i F3A – P13. Till det kommer ett nytt semifinalprogram och finalprogram, kallat F13. En nyhet inför 2012 är att FAI "Fédération Aéronautique Internationale" även tagit fram ett "avancerat program" kallat A-13 som är en förenklad version av P13. A13, som jag uppfattar det, är ett försök att ta fram en kompletterande tävlingsform på nationell eller granlandsnivå ungefär som "nordic" som flygs i Norden. Vart annat år är det nordiskt mästerskap och utöver F3A så tävlas det även i "Nordic". Syftet med "Nordic" är att det ska vara en instegsklass för F3A. Min uppfattning är att A13 har samma syfte och att A13 kommer att ersätta "Nordic" på nationell och nordisk nivå. En sammanställning av alla aktuella program hittar du på <http://www.fai.org/fai-documents>

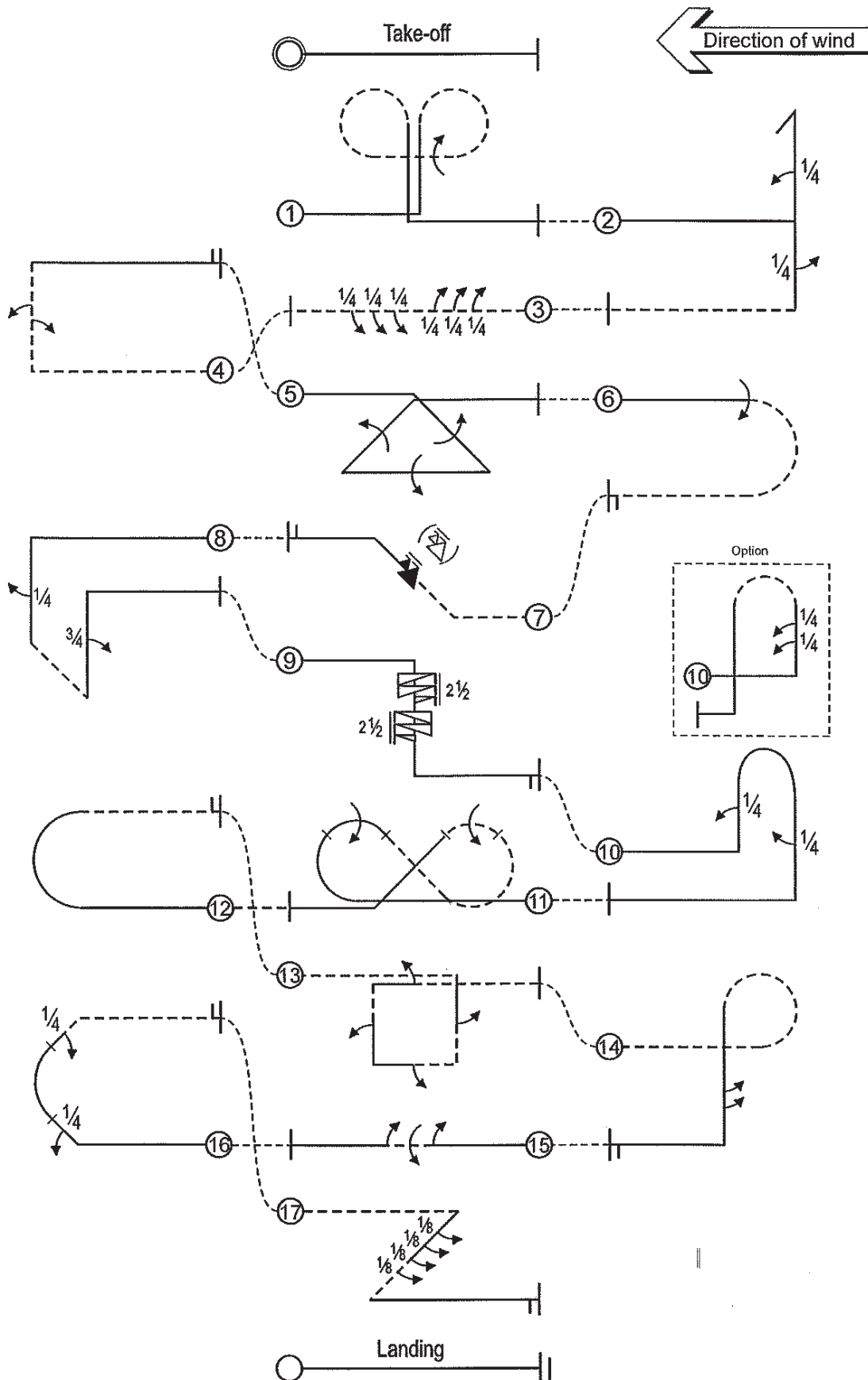
P13 är, enligt min uppfattning, ett något enklare program än det tidigare P11. I första manövern i P11 ska man göra en halv looping med integrerad halv roll, d.v.s. knivegg i botten. Jag tyckte det var en svår manöver att få till även med min Wind S Pro.

Nedan följer en fri översättning av manövrarna i P13.

P13		
Nr	Manöver	Koefficient
1	Halvklöver med horisontell hel roll	3
2	Stallturn med 1/4 roll upp och 1/4 roll ned, inverterad utgång	3
3	Rollkombination tre 1/4 momentroll i en riktning, därefter tre 1/4 rollar i andra riktningen	7
4	Halv fyrkantslooping med 1/2 rollar i vardera riktning i vertikalbenet	3
5	Triangellooping med hela rollar på varje linje	7
6	Splitless med hel roll, inverterad utgång	2
7	45 grader upp med 1 och 1/2 varv kvickroll	9
8	Omvänd topphat med 1/4 roll upp och ner	7
9	Spinn 2 1/2 varv, därefter 2 1/2 varv i motsatt riktning.	7
10	Pull-Push humpty bump med 1/4 roll upp och ner. Eller två 1/4 roll upp	3
11	Cubansk åtta med integrerade rollar på 90° av toppen på båda loopingarna	9
12	Halv looping	1
13	Fyrkantslooping med 1/2 rollar på varje ben	9
14	Figur nio med två 1/2 rollar på vägen ner	3
15	Rollkombination 1/2 roll (inverterat) 1 roll (motsatt håll) 1/2 roll (motsatt håll)	7
16	Halv looping på hörnet med 1/4 roll, 1/4 kniveggslooping, 1/4 roll till inverterat läge	3
17	Figur Z med fyra 1/8 momentrollar	7
	Landning	

Nu är det bara att börja träna inför tävlings säsongen 2012! Vill ni ha mer information om F3A så surfa in på WWW.F3A.SE. Där finns massor av information och även forum där du kan ställa frågor kring F3A och konstflyg.

PRELIMINARY SCHEDULE P-13 (2012-2013)



Lilla Friflygcupen 2012

Nytt för detta år är att vi provar med ett nytt poängberäkningssystem som baserar sig på antalet tävlande i klassen. Dessutom slopar vi kravet på att det skall vara minst tre startande från två klubbar för seniorer. Det räcker alltså med en startande i klassen. Detsamma gäller för juniorerna liksom tidigare år. Allt detta för att få med fler på tävlingarna. Handikapp i F1H seniorer kör vi med även detta år, det vill säga 60m startlina för "rakkroksmodeller", övriga 50m startlina. Handikapp gäller inte på SM och internationella tävlingar som Small Swedish Cup. I detta sammanhang kan nämnas att Finalen och Small Swedish Cup kommer att ingå i en internationell F1H-tävling med namnet "Euro Challenge F1H". Den som vill delta i den internationella tävlingen får alltså inte använda handikappet med 60m startlina men väl i Lilla Fc.

Det har tillkommit en tävling i Cupen nämligen "Rinkaby Small" vilket gläder oss.

Som tidigare år kör vi klassen A2-Classic parallellt med cupen. I denna klass kan man

delta med segelmodeller från oldtimerstuck till modernare snurrekroksmodeller. Här får snurrekroksmodellerna nöja sig med 50m startlina medan de övriga får använda 60m startlina. Dessutom är endast en funktion på timern tillåten, nämligen för termikbroms s.k. fuse. Det finns ett mycket fint vandringspris i A2-Classic uppsatt av Lasse Larsson.

Framförallt, ta med och invig juniorer i vår fina sport/hobby.

Tävlingsklasser:

F1G, F1H, F1J/P, P30, HKG och KPG. Dessutom A2-Classic som inte ingår i Cupen.

Poäng:

Poäng utdelas vid varje tävling för att vid finalen sammanräknas till slutpoäng. Vid finalen utdelas dubbla poäng. De tre bästa resultaten räknas ihop för slutställningen. För seniorerna krävs deltagande i minst två tävlingar där finalen räknas som två tävlingar.

Antal starter:

Minst tre och max fem starter i varje klass och tävlingstillfälle. För HKG och KPG gäller åtta starter varav de fem bästa räknas. Beslut om antal starter och ev. periodindelning görs av resp. tävlingsarrangör.

Landskampen mellan Norge och Sverige:

I lagen deltar alla från resp. land som flyger klasserna P30 och F1H vid finalen. De tre bästa resultaten från resp. land oavsett P30 eller F1H sammanräknas, dock skall det vara tre olika deltagare.

Resultat från respektive deltävling skickas till Inge Sundstedt.

Mail: familjen.sundstedt@spray.se

Tfn: 0241-10831

Adress: Björkvägen 8 78562 Djurmo

Gagnefs Friflygare genom Inge

Tävlingskalender för Lilla Friflygcupen 2012

Datum	Plats	Tävling	Kontaktperson
2012-02-04	Norberg	Norbergsträffen	Per Findahl tel. 0223-22957 per.findahl@telia.com
2012-05-05	Skogstibble	Lilla Majt,/Lilla SM Kan ändras till Stora Majt.	Gurra Ågren tel.018-206710 gurra.agren@telia .com
2012-05-18	Rinkaby	Rinkaby Small	Per Findahl tel. 0223-22957 per.findahl@telia.com
2012-06-16/17 kväll/morgon	Brattforsheden	Solsträffen	Tommy Eriksson tel.070-6089348 tommy.eriksson48@telia.com
2012-07-07	Rinkaby	Small Swedish Cup	Robert Hellgren/Per Findahl tel.0733-394630/ 0223-22957 hellgren.robert@telia.com
2012-09-15	Gagnef	Gagnefträffen	Inge Sundstedt tel.0241-10831 familjen.sundstedt@spray.se
2012-09-22	nära Kumla	Finalen	Inge Sundstedt tel.0241-10831 familjen.sundstedt@spray.se

Friflyghelg för Modernt och Oldtimer

Plats: Rinkabyfältet Tid: 17 – 20 maj 2012

17/5 klockan 15.00

Alla friflygare får här träna med landslaget. Träningsledare för F1A; Robert Hellgren.
Träningsledare för F1B; Gunnar Wivardsson Anmälan: Ingen Startavgift: 0 kr.

18/5 klockan 10.00 Två parallella tävlingar. Antal Starter: 3, förutom KPG och HKG 8 starter.
Periodlängd: 2 timmar plus paus för att man skall ha möjlighet att flyga båda tävlingarna.

"Total Wakefield" där markstartande OT-modeller fr.o.m. 19.30 ställs mot handstartande 50g OT-modeller (1958-65) och moderna 30g modeller. Separat prislista för Classic Wakefield.
Beställ kompletta regler från enar.hakansson@telia.com telefon 0413 540790.
Startavgift: 80 kr, betalas på plats.

Moderna Småklasser: F1H, F1G, F1P, KPG, HKG och P-30. Anmälan senast den 13/5 till per.findahl@telia.com Startavgift: 80 kr oavsett antal klasser, betalas på plats.

19/5 klockan 08.00

SM och UT3 för F1A, F1B och F1C. Anmälan senast den 13/5 till tc@tcab.nu
Startavgift: 200 kr, betalas på plats. Juniorer 0 kr.

20/5 Reservdag.

Friflygseminarier.

På kvällarna kommer vi att hålla friflygseminarier, där våra bästa friflygare föreläser.
Övernattning finns i Mäss B och C. Pris 160 kr per natt.
Bokning endast genom betalning på postgirokonto 43 40 42-8.
Glöm ej att ange namn och vilka dagar inbetalningen avser.

Kristiflygareträffen åter igen

Denna gång torsdagen 17 maj 2012, som vanligt vid Bålsjöfältet i Norberg.

Nu är det dags för 28:e upplagan av denna traditionella modellflygträff.
Vi kommer att bjuda in modellflygare inom alla grenar. Främst naturligtvis jetflygarna och storskala.
Bålsjöfältet har ju asfaltbana.

Firmor erbjuds att hyra plats för några tior.

Alltfler handlare kommer med sina produkter. Kontakta oss först!

"Modellflygloppis" - swapmeeting blir det som vanligt.

Just den här verksamheten blir bara större och större.

Avgift 20: - per bord/plats i hangaren eller annan byggnad. Bord erbjuds i mån av tillgång.
Plats för husvagnar finns. Elektricitet till självkostnadspris.

Norberg ligger utefter riksväg 68 mellan Fagersta och Avesta.
Bålsjöfältet ligger vid Kärrgruvan, strax norr om Norberg invid väg 270.
Vi tar ut en parkeringsavgift på 20: - för alla som kommer.



En vy över de samlade stora modellflygplanen.

Norbergs Flygklubb, modellflygsektionen

Förfrågan och anmälan:
Lars Wendel tel 0223-22721 eller
mobil 070-5204661 Mail: lasse.wendel@telia.com

Klubbens hemsida: www.norbergsfk.se



Mona Ståhl från Hallstahammars Modellflygklubb brukar komma varje år.

SM i F3A och Gränscupen i F3A-nostalgi 2012

Just nu planeras årets stora händelse i F3A.
I dagsläget lutar det åt följande upplägg:

Andra eller tredje veckan i juli arrangeras
SM i F3A och Gränscupen i F3A-nostalgi
på Grebbestad/Fjällbacka flygplats, Anrås.



Fredag – F3A-nostalgitävling
Lördag – söndag F3A-SM.

Ingemar Svensson
Tel: 0499-44709

Conny Åquist
031-924589



Skövde Modellhobbymarknad 3 mars 2012

Skövde Modellflygklubb inbjuder till 2012 års modellhobbymarknad på Arenan i Skövde.

Det är tolfte året i rad som Skövde Modellflygklubb arrangerar Skövde Modellhobbymarknad, ett arrangemang som för många modellhobby-intresserade personer blivit årets höjdpunkt.

Arrangemanget är i Arena Skövde, med totalt över 4000 kvm yta.

I flyghallen på 2000 kvm, med riktigt högt till tak, är besökare välkomna att flyga med sina modeller under ordnade former. På plats finns även landets ledande företag i Modellhobbybranschen med Modellflyg, Modellbil, Modellhelikopter och Modelltåg.

Nytt för i år är 2 st FPV seminarier för nybörjare samt avancerade.

Program för dagen:

10:00 Skövde Modellhobbymarknad öppnar!

10:00 - 11:00 Fri flygning! 11:00 - 14:00 Uppvisningsflyg, Combatävling.
Aeromusicaltävling AirRacing med klasserna "RotorCraft" samt "Fixed Wing"

14:00 - 16:00 Fri flygning och uppvisningsflyg

16:00 Modellhobbymarknad avslutas

Seminarier

11:00 FPV och multicopter för nybörjare, med David Vindestål

12:00 Information för dig som vill börja modellflyga

13:00 FPV och multicopter avancerat, med David Vindestål
(Seminarierna ingår i entrépriset i mån av plats!)

Flygsimulator

En flygsimulator kommer att finnas på plats för den som vill prova på denna form av modellflyg!

Vi välkomnar handlare och privatpersoner att boka bord för försäljning via vårans hemsida:

www.skovdemfk.se Ta med din flygmodell och kom till

Skövde Modellhobbymarknad i Arena Skövde 3/3 2012, kl 10:00

Lions-diplom till Bosse Gårdstad



Lions i Vallentuna utser varje år tre stipendiater. Ämnena är Årets Fritidsledare, Årets Miljöknutte och Årets Musikbegåvning. Fritidsledarna har varit ett kompakt gäng av sportledare men i år har de i Lions en vettig president och framför allt en stipendieutväljare (Rolf Pousard) som sa till varandara att livet är inte bara fotboll, svettiga idrottströjor och hockey. Det finns annat. Ute vid modellflygklubben är det ju jämt en massa ungdomar. Är det inte Gårdstad han heter?

Bosse Gårdstad har hållit på med ungdomar vartenda år utom ett sedan 1975 när han flyttade till Vallentuna.

De har nästan alltid ett tjugotal ungdomar i klubben, även om det ju varit skifte i besättningen med åren. Men en del har faktiskt fortsatt att flyga efter 18 år och körkort! Mellan 300 och 400 ungdomar har passerat ungdomsverksamheten i VMFK under dessa år.

Man bygger alla plan själv, ARF är förbjudet. Detta är inget problem, vilket alla modellflygare anser att det borde vara. Det finns 12 platser i bygglokalen som genom åren alltid varit fullsatta. Dit har det ofta varit kö.

Bosse har erfarenhet som lärare och skapar personlig kontakt med alla ungdomarna och deras föräldrar. Han har dock alltid haft två/tre biträdande vuxna

ledare – i år heter de Kalle Viberg, Mikael Eriksson och Patrik Hafström.

Tre av de före detta modellflygande ungdomarna har valt flyget som yrke och är numera flygkaptener. En av dem flyger helikoptrar från Stavanger till borrplattformarna – ett synnerligen avancerat jobb. Bosse hade varit hans idol, så han när han träffat Bosse för ett par år sedan...

Varje år har de grupper från skolan några heldagar – även jättestökiga ungar från specialklasser. De får bygga Myggan, få reda på varför flygplan flyger och prova på RC-flyg i dubbelkommando.

I ungdomsgruppen finns två tysktalande ungdomar som byggt och flugit i flera år. Föräldrarna säger att de lärt sig nästan all sin svenska i modellgruppen. Bosses tysklärarinna i gymnasiet hade svimmat av lycka om hon fått veta det. Und Bosse

kann jetzt das Modellfliegen auf deutsch gut erklären.

Bosses främsta egenskaper är att han har tålamod med alla moderna stressade ungdomar och kan prata konstruktivt med föräldrar och med folk i Fritidsverksamheten och kommunen. Han är också ett föredöme för ungdomarna eftersom han flyger själv väldigt mycket och är skicklig som flygskollärare.

Ja, ungefär så där läste de upp om Bosse i kyrkan, där han fick diplom som Årets Fritidsledare, en magnifik blombukett och ett stipendium på 10 000 kr att förkovra sig inom hobbyn med. Vid det laget trodde nog inte Bosse på allt vackert de sa – han var övertygad om att de förväxlat diplom-pappren...

Sture Tingwall

<h1>HAB Electronic AB</h1>		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 drivkälla. Kan sättas i det mesta som är byggt för 70 upp till 90mm effläkt. 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
 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! 		Special riggar för flygfoto och övervakning. Lämpliga för utrustning på 1-3,5kg. Utrustade med det senaste i elektronik som flyger åt dig och ger dig frihet att ta rätt bilder eller filma.
 RealFlight G6 med Flygplan Mega-pack! så länge lagret räcker (OBS! på lädan står det G5.5) Pris bara: 1659kr	På HAB ingår alltid fri telefon support och hjälp med dina projekt. Fri inställning och intrinring av helikopter/radio. Finansiering ordnar vi också!!	Vi har det du behöver !! Sadelvägen 5 34140 Ljungby www.hab.se 0372-80444	

RCFlight.se

FPV - Multicopter! 250 mAh 2-cell till kampris!


Quadrino
 Zoom/Basic
 Från 1195:-


 Sändare/Mottagare
 12-24-5.8 GHz
 Kameror/Goggles


159:-
 3-pack!

IdrottOnline®

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

Välkommen till vår nya webbshop 3F-Hobbyservice sedan 1984

3F Hobby Service



SNIPP
Hotliner/ Pylon i komposit





FMS Modeller



mokki

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

modellflyg^{nytt}

Nästa nummer

Ute 20-4

- *Poju del II*
- *Rolls Royce*
- *Plettenberg motorer*



Skalamodellbygge – DVD

En Svenskproducerad film om hur man bygger skalamodeller!

Mats Johansson från MJD Models och Peter Evers från PE-film har tillsammans tagit fram denna nya svenska skalamodellbyggerfilm. Med tydliga filmsekvenser visas hur du skall göra för att lyckas med ditt skalamodellbygge. Lär dig hemligheterna om hur du limmar kabinhuvar, målar piloter, bygger lätt och får till en perfekt ytfinish på ditt nästa skalamodellprojekt.

Skalamodeller fascinerar många människor. Men för att lyckas få till en trovärdig kopia av förebilden måste man som byggare behärska en mängd olika tekniker. Här avslöjar vi byggknepen som tar flera år att lära sig så att du snabbt kan förbättra din egen byggteknik. Oavsett om du är ny i hobbyn eller om du är van modellbyggare kommer du att lära dig massor av värdefulla byggtips.



Kort sagt, denna DVD är till för dig som snabbt vill lära dig det mesta om skalamodellbygge!

1 tim och 24 min fullpackade med fakta!

Filmen finns klar för leverans fr o m februari 2012.

Hobbyträ, MFT och SMFF har bidragit till produktionen.

Filmen distribueras av:

MJD Models www.mjd.se och PE-film www.pefilm.se

Kontakt:

Mats Johansson
info@mjd.se

Peter Evers
info@pefilm.se



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.

