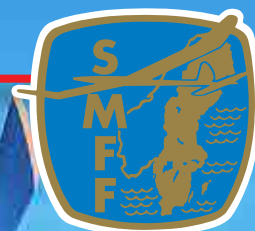


2012

modellflyg ^{nytt}

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD



Merlin - myternas motor

Flygmotorer från
Rolls-Royce

- WFly WFT07 2.4 GHz
- FMS Big EPO Spitfire Mk IX
- Plettenberg Advance 30-10
- Den ultimata S-int:an?

INTERPRESS 0257-02



7 388025 706002

RETURVECKA v 26

MULTIPLEX®



Cockpit SX 7-kanal Sändare med Telemetrimottagare
Rek pris 2.695:-



Distribueras av:

AutoPartner AB, Torshälla Sweden, 016-400 11 33, www.autopartner.se

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

MODELLFLYGNytt är organ för Svergies Modellflygförbund

SMFF ordförande samt ansvarig utgivare:

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

Ansvarig distribution, prenumeration eller vid utebliven tidning kontakta

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

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

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

Grafisk formgivning:

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

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

Redaktionsrådet
VO Bredd
red@modellflygnytt.se

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

Preliminär utgivning

Modellflygnytt nr 3/12 15 juni
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



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

- **WFly WFT07 2.4 GHz 7-kanaler** 8
- **FMS Big EPO Spitfire Mk IX** 10
- **Poju Stephansson del II** 15
- **Plettenberg Advance 30-10** 18
- **Flygmotorer från Rolls-Royce del I** 20
- **Mer om Phantom(en)** 23
- **Cuben blev en Arado** 24
- **Den ultimata S-int:an?** 26
- **Galenskaparen Anders Eriksson** 28
- **Juhani Kari - stuntgeniet del** 30
- **Börja med Aircombat!** 32
- **IMAC 2012** 36
- **Hobbyhandlare - Skåne Hobby** 38
- **Vårens och sommarens meeting** 40





Ingela Persson
Ordförande

Nu är våren här, ja i alla fall i Skåne. Det är stora "premiärhelgen" nu i påsk. Många har suttit och putsat på gamla modeller eller byggt nytt under vintern men nu är det dags och se om planen håller vad de lovar. Det får vi hoppas.

Vi passerade ju förbundsmötet för några veckor sedan och jag är tacksam och glad att återigen ha fått förtroendet att vara ordförande för SMFF. Jag tackar alla, ingen nämnd och ingen glömd för ert stöd och positiv feedback. Jag hoppas att jag tillsammans med de övriga i "teamet" ska kunna föra förbundet framåt.

Det gjordes några förändringar i både huvudstyrelsen och Elit. I styrelsen så lämnade Rolle Brebäck posten som vice ordförande, dock lämnade han till förmån för posten som chef för VO-Elit. Det önskar jag honom lycka till med.

Där steg istället Patric Holmström in, han har suttit som suppleant de senaste året och hör hemma i Stockholm. Han är IMAC-pilot och en av de som tagit fram Flygskolan till förbundet. Robert Sundström fick förtroendet att sitta kvar som kassör. Han har varit med förr och behöver nog ingen ytterligare presentation.

Till posten som suppleant valdes då ett nytt ansikte in, Ulf Höglin från Södra Dalarna. Ingalunda okänd, han tillhör de som gillar att köra i vänstervarv ;-) Pylon. Ulf är även en hängiven Helikopterpilot. Jag tror vi blir ett bra team och att vi har möjlighet att åstadkomma något.

IVO-Elit valdes då Rolle Brebäck till posten som chef. Han får då som vapendragare och vicechef Magnus Östling även han från Södra Dalarna.

Kvar i det teamet finns både Bengt-Olof Samuelsson (Lina) och L-G Olofsson (Friflyg). Dessa två behöver nog ingen presentation ;-)

Tyvärr fann valberedningen och förbundsmötet ingen som ville ta på sig ansvaret för Radioflyget. Den posten kommer därför att vara vakant till nästa år och Elit adjungerar vid tillfälle de som kan hjälpa till inom området.

I VO-Bredd fick Christer Malmesäter fortsatt förtroende att vara chef och han fick behålla sin vice Sture Kinell ännu ett år. Där sitter även Inge Sundstedt och Lena Hellström kvar.

Som ny i Bredd valdes Åke Karlsson från Bålsta in. Han kommer att jobba som

redaktör för MFN. Det hade han redan hunnit påbörja och jag önskar honom lycka till med det.

Ni som väljer att tävla inom någon av våra radiogrenar måste innan tävlingen ha skaffat en tävlingslicens. I år kommer det att bli en bättre koll på att samtliga har den innan tävlingsstart och för att inte riskera att få sitta på "bänken" så råder jag er att skaffa den så snart ni beslutat er för att delta i en tävling. Be er klubbadministratör att gå in i Idrott-online och kryssa i önskemålet så löser det sig ganska omgående.

Jag hoppas att jag får möjlighet att träffa en del av er ute i vårt avlångs land under säsongen som kommer, kom gärna fram och prata.

Ha en fortsatt bra vår.

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

Namn

Ingela Persson
Patric Holmström
Robert Sundström
Roland Brebäck
Christer Malmesäter
Ulf Höglin

E-post

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

Tel

070-627 43 03
076-115 21 46
070-731 62 80
076-115 21 46
070-695 49 64
070-478 45 74

Funktion

Chef
Vice chef
Ledamot
Ledamot
Ledamot
Verksamhetsområde Elit

Namn

Christer Malmesäter
Sture Kinell
Lena Hellström
Inge Sundstedt
Åke Karlsson

E-post

ordf_vobredd@modellflygforbund.se
vordf_vobredd@modellflygforbund.se
whiskilena@hotmail.com
familjen.sundstedt@spray.se
rc-pilot@bktv.se

070-695 49 64
070-572 71 64
073-5350508

Funktion

Chef
Vice chef
Ledamot Radioflyg
Ledamot Linflyg
Ledamot Friflyg

Namn

Rolle Brebäck
Magnus Östling
Vakant
Bengt-Olof Samuelsson
L-G Olofsson

E-post

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

076-115 21 46
070-585 24 74
070-267 59 14
070-565 65 13

Revisorer

Revisor
Revisor

Namn

Anders Eriksson
Sten-Åke Aspenby

E-post

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

Till klubbar !

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

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



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



Förbundsmärke, blazermärke 10:-



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

Jag tackar för ert fortsatta förtroende i mitt förbundsarbete inom Bredd.

Nu är det vår med flygväder på dagen och fallande drivishagel på kvällar och helger. Vädret kan bara bli bättre får vi hoppas.

Vi i Bredd kommer att lansera klubbledarpärmen inom kort. Där vi hoppas att ni ute i klubbarna kan finna svar på de flesta frågor i ert klubarbete.

Vo-Bredd erbjuder även rekryteringshjälp för juniorer. Som en morot för modellflygklubbarna ute i landet erbjuder VO-bredd SMFF-anslutna klubbar rekryteringshjälp av juniorer.

Under året 2011 har bredd ställt upp med Lucy-modeller vid olika inomhusflygningar. Resultatet av denna rekryteringsaktivitet i nyregistrerade juniorer har inte levt upp till förväntningarna.

VO-bredd ger inte upp utan prövar därför ett annat koncept under 2012.

Under 2012 kommer VO-Bredd att bedriva en försöksverksamhet där VO-bredd står för hela juniormedlemsavgiften retroaktivt. Detta förutsätter dock att vissa krav uppfylls. Ersättning utgår bara för juniorer som nyregistreras i idrott-online under 2012.

Klubben bedriver byggkurser, flygskola eller annan juniorverksamhet som registreras för LOK/SISU-stöd. Ett bra kursmaterial är SMFFs flygskola som är SISU-godkänd

Ersättningen utbetalas från VO-bredd under november månad 2012 efter att lokstödsredovisningen från klubbarna redovisats för VO-Bredd. (Detta för att klubbarna inte ska ha en massa "spökjuniorer")

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

Klubbledarpärm



Det har under åren visat sig att många olika frågor dykt upp från klubbarna, varför SMFF-Bredd tagit initiativet att skapa en klubbledarpärm

Denna klubbledarpärm riktar sig till klubbar som är anslutna till Sveriges Modellflygförbund.

Innehållet skall ge information, riktlinjer och förslag till ett framgångsrikt klubarbete.

SMFF-Bredd hoppas att innehållet i denna pärm kommer att vara till stor nytta och hjälp i ert klubarbete.

Meningen är också att klubben kan använda denna pärm för att föra in sina egna dokument under respektive flik.

Lösnummerförsäljningen upphör.

Då styrelsen har kunnat konstatera att försäljningen av lösnummer kostar mer än det ger har beslut tagits att upphöra med denna.

Kostnader hos Interpress, distribuering, och returer överskrider vida de inkomster vi får in så det är inte längre försvarbart att fortsätta. Vi kommer istället att erbjuda en löpande prenumeration på 6 nummer av MFN. Detta för att de som inte är medlemmar även i fortsättningen ska kunna läsa MFN. Man kontaktar kansliet och anmäler sitt intresse och då skickas en faktura ut. När denna faktura är betald så påbörjas prenumerationen.

Retroaktiva tidningar upphör att skickas ut.

Då det också går att konstatera att kostnaderna för att skicka ut "tidigare" nummer till de som blir medlemmar senare på året har inneburit stora kostnader för förbundet, så har beslut tagits inför 2012 att så inte ska ske i fortsättningen.

Som medlem får man tidningen från och med registreringsdatumet. Vill man sen ha de nummer som publicerats tidigare under året så kan dessa beställas från kansliet mot en kostnad på 30:-/tidning plus porto. När denna kostnad är insatt på förbunds-kontot så skickar kansliet ut önskade tidningar.

DRÖMMEN OCH MARDRÖMMEN

Vad hade hänt med taklampan? När jag kisade upp mot den var den borta och istället hängde där ett modellflygplan. Det var min lilla depronmodell Krax. Motorn var igång på lågt varv och rodren rörde sig precis som när man kollar dom före start. Detta var ju inte klokt. Vi hade haft samma taklampa i 17 år så det var bara inte möjligt. Plötsligt knastrade det till som när man slår på radion och en röst sa: "SE-XXX klar för start. Bana 120. Lufttryck 760". -Då vaknade jag upp ur middagsluren! Och när jag tittade upp mot taklampan såg jag att den fortfarande hängde kvar, precis som den gjort dom senaste 17 åren.

Men när jag tittade ut genom fönstret såg jag att det var kanonfint flygväder. Jag hade drömt alltihop och drömmen hade nog skapats av den senaste månadens starka längtan efter att få flyga. Men vädret hade varit så dåligt att det varit otänkbart, - blåst och regn, blåst och regn varje dag.

Nu fort iväg ner till mitt aneckterade flygfält, fotbollsplanen bakom värmeverket, och upp i luften. Vinden låg på mot värmeverket. Jag flög ett varv mot det höga staketet runt värmeverket.

Plötsligt lydde interodrenlängre och min älskade Krax drev med vinden in över värmeverket och tappade höjd. Precis innan det

skulle krascha in i väggen lydde den åter roder och jag lyckades landa någorlunda snyggt och kontrollerat på asfalten mellan två höga timmertravar. Där stod jag, lite snopen, utanför staketet medan Krax stod 50 meter längre bort innanför staketet. Då som först upptäckte jag att jag glömt dra ut antennen på sändare! Varje modellflygare vet vad detta innebär. Om jag varit tuff nu och lite mera erfaren som pilot hade jag naturligtvis dragit ut antennen och flugit ut planet från värmeverket, men just då fanns inte den tanken i mitt huvud.

Nu är det inte bara att traska in på ett värmeverk för att hämta ett modellflygplan ska ni veta. Den kamerabevakade stängda grinden låg minst 500 m bort på andra sidan det inhägnade området räknat från flygfältet och vägen dit gick förbi badhuset och industriskolan och är ca 1,5 km lång. Ett gammalt industrispår gömde sig dessbättre bland gräs och busksly utefter staketet och gjorde promenaden aningen kortare.

Väl framme vid grinden upptäckte jag att man måste ha portkod eller nyckel för att öppna grinden och komma in på området. - Dom vill förstås inte ha besök av främmande människor därinne! Ringde dock 118118 (välsignade mobiltelefon) och fick hjälp med ett telefon-

nummer så att jag kunde ringa maskinisten därinne.

När han svarade sa jag: Hej det är Olle. Jag har nödlandat med ett flygplan inne på erat område och skulle vilja ...

Han avbryter mej och skriker upprört i luren: "Va f-n säger du, har du landat med ett flygplan ... ? Det har vi inte hört. Har du störtat ...? Brinner det ...? Är du skadad ...? Ska jag ringa ambulans ...?"

Jag: "Lugn det är bara ett litet modellflygplan ... Kan du släppa in mej ..."

Han: "Jag kommer ut, det här måste jag kontrollera."

Ja, så blev jag insläppt och kunde hämta Krax. Maskinisten var inte det minsta imponerad av lilla Krax, men han stod i alla fall i fönstret och tittade när jag kom tillbaka till flygfältet och började flyga igen med utdragen antenn. Och efter denna händelse ser jag ganska ofta att dom står därinne och kollar mina flygövningar. T.o.m virkesbilarna, som kommer och lastar av inne på området, tar gärna en extra paus och stannar till och beundrar Krax i några minuter.

*Olle Wirén
Kristinehamn
SWE-72152*

Till minne av Bengt Blomgren



Bengt var mästaren som 1970 startade MFK Snobben i det lilla samhället Nymölla för att få en samlingsplats för brukets och samhällets ungdomar. I mer än 40 år var han ordförande och i både medgång och motgång kämpade han för ungdomarna på alla sätt. Det är flera generationer ungdomar som fostrats i modellflyg och kamratskap i MFK Snobben och alla har fått goda råd och tips av Bengt Blomgren som ända tills det snabba slutet i början av mars 2012, då han 75 år gammal avled till sorg och saknad, regelbundet kom till klubben när hälsan medgav och bilen startade.

Bengt var tidigt elit bland friflygare i dagens klasser F1A och F1B (Wakefield) med SM-meriter. När

radioflyget blev mera tillgängligt så var det mindre plan som lockade. I början med COX som drivkälla men tidigt var det elmotorer som gav kicken till Bengt som var industrielektriker till yrket. Rc-flyget höll inte tillbaka friflyget som var en bra inkörsport till ungdomar som kom till klubben. Flugan med gummimotor var en modell som alla nyblivna medlemmar fick börja med för att sedan kunna tävla med inomhus. Gamla tidningsklipp visar att redan den 29 mars 1974 var det 30 personer anmälda till flugantävling i Bromölla.

På sommaren var det handkastglidare som var tävlingsmodellerna i klubben och det lockade både juniorer och seniorer som tävlade i olika klasser.

Bengt konstruerade många enkla modeller till juniorerna efter de förutsättningar som fanns den aktuella tiden. Exempel är "Rosa Pantern" som var ett lättbyggt RC-plan av balsa med jedelskyvinge för små förbränningsmotorer. Senare byggdes det mycket i depron.

Bengt läste alltid de senaste internationella tidningarna och fick inspiration till många underliga flygande skapelser som han med sin långa erfarenhet alltid fick att flyga fint.

Vi är många som minns Bengt och saknar honom.

Patrik Gertsson

WFly WFT07 2.4 GHz, 7-kanaler En bra radio till lågt pris



WFT07 installerades först i en EPP-maskin, Sbach 342, från R/C Flight.

WFly WFT07 från RC Flight, Skövde, tillverkas av en fabrik i Kina. Denna 2,4 GHz radio med sju kanaler kostar enbart 995 kronor inklusive mottagare.

I kartongen finns: en 7-kanals radio-sändare, en 7-kanals mottagare, en simulatorkabel, en batterihållare, en nackrem och en manual på CD-ROM.

När det gäller CD-skivan måste man vara försiktig. Den är nämligen av minimodell. Då måste du ha en CD-spelare med släde. Matar du in den i en modern CD med enbart "slot" så kan skivan fastna. Men R/C Flight har lagt ut en länk på hemsidan så du kan lätt ladda ner en engelskspråkig manual.

Några fakta om radion:

Band: 2.4 GHz DSSS Spread spectrum, frekvens hoppande.

Kanaler: 7 stycken.

Modellminnen: 10. Volt: 3.7 - 6 Volt.

Output power: 100 mW, förbrukning: <190 mA.

Låg volt design, låg strömförbrukning, man kan använda ex. 4 alkaliska batterier, NiMh/NiCd i 4S-pack eller Lipo i 1S (3.7V). Accar köpes separat.

Du måste ange vilken typ av batterier du använder i radions inställningar.

WFT07 har hög tålighet mot störningar, (anti-interference) och klarar upp till 60 sändare påslagna samtidigt.

Justerbara spakar. Flygmoder: 4 st. CCPM mixningar. 11 stycken kurvor med 9 stycken punkter kan skapas. Grafisk

presentation av alla 7 kanalerna. Ett antal funktioner för flygplan och helikopter finns förberedda. Vippströmbrytare, digitala trimmar. Den är enkel att använda med ett fåtal knappar. En del siffror kan vara något små men då har man ju ändå den grafiska presentationen att tillgå.

Vid inställningen av första modellen stötte jag på ett problem. Hur komma till "System settings"? Det stod inte i klartext. Men man ska trycka ner MODE-knappen överst till vänster om displayen samtidigt som du slår på den avstängda radion. Då hamnar du där och kan bland annat lägga in en ny modell i minnet.

Under MODE har du EXIT samt plus och minusknappar.

Den utskrivna manualen är på 37 sidor. Vad jag kan förstå så finns de flesta vanliga möjligheterna till olika inställningar.



7-kanalsmottagaren har full räckvidd.



4-kanalsmottagaren har en räckvidd på mer än 600 meter.



Här framgår att batterierna är på 5,6 volt, modell ett är vald (i mitten nere i fönstret) och att sidorodret är något trimmat. Lägg märke till knapparna till vänster: MENU, EXIT samt + och -.



Här är skevrodden i ett ursprungsläge. Siffrorna är noll och grafiken lutar i 45 grader.



CD-spelare med släde är nödvändigt om du skall använda den medskickade CD-skivan.



Här har både Dual Rate- och Expoinställningarna ändrats.

Nackdel

En nackdel är att modellerna enbart kan namnges med en siffra, 1-10, och utan egennamn. Så för säkerhets skull bör man märka sin modell med motsvarande siffra. Så att ingen sammanblandning sker.

Trots att jag är en äldre man, 65+, så lyckades jag programmera den här radion.

Tillverkaren heter Shenzhen Wfly Technology Development Co., LTD.

Fabriken levererar en del radioutrustning till bland annat helikoptrar som säljs färdiga i ett paket.

Det är en fördel att även avancerade radioutrustningar har hamnat på vettiga prisnivåer.

Kostnader:

Radio och mottagare	995: -
Extra 7 kanal mottagare	399: -
Extra 4 kanal mottagare	279: -
NiMh sändaracc	199: -

Text och foto:
Bo Holmblad

RC Flight

Kåsatörsvägen 5,
Skövde

Öppet
Måndag - Fredag:
14:00 - 18:00

Telefon 0500-60 00 88
Hemsida: www.rcflight.se

FMS Big EPO Spitfire Mk IX



Redan som liten glytt under andra världskriget blev jag flygintresserad, och som så många andra blev jag särskilt förtjust i den senare så legendariska Spitfiren med sin slanka profil och halvelliptiska vinge. Inte så konstigt kanske, när min pappa kom hem på permission från beredskapstjänst vid norska gränsen med en liten Spitfiremodell som han gjort. I mina tonår blev det en del linkontrollflyg, men senare tog andra intressen över.

När jag som pensionär tog upp mitt modellflygintresse igen var det först radiostyrda helikoptrar och senare dito skalamodeller som fascinerade, och vad var då naturligare än att börja leta efter en lämplig Spit. Varje modelltillverkare med självaktning har förstås minst en sådan i sitt sortiment, så det finns en hel del att välja på. Efter litet letande på nätet fastnade jag för en modellserie från FMS som kallas Big EPO. Det rör sig bl a om fyra berömda jaktplan, Messerschmitt ME109, Curtiss P40 Warhawk som beskrevs i Modellflygnytt nr 1103, North American P51 Mustang och så förstås Supermarine Spitfire Mk IX.

Modellerna är rejält stora för att vara elektriskt drivna och byggda i EPO-foam, ca 140 cm spännvidd och med en vikt på runt 1.6 kg. Någorlunda vindstabila alltså, men ändå så att de kan fraktas bak i bilen. För att gynna svensk modellhandel köpte jag satsen från Sydkustens Modellcenter (www.rchobbysyd.nu), med någon hundralapp rabatt och låg fraktkostnad

gick det hela på under 3.000 kronor för ARF-utförandet, en ack ingick då också. Modellen finns också hos flera andra leverantörer.

Spitfire Mk IX

Under andra världskriget dök i början av 1942 ett nytt jaktflygplan upp i större mängd i de tyska förbanden, Focke Wulf FW190. Britterna fann sig plötsligt underlägsna i både fart och beväpning med sina Spitfire Mk V. Läget blev snabbt katastrofalt med så stora förluster att flygningar över kanalen och Frankrike måste begränsas. Air Ministry pressade då Supermarine och Rolls Royce för att snabbt få fram en interimslösning, det blev Mk IX.

Med bl a dubbla kompressorsteg blev den tolvcyndriga Merlinmotorn hundratals hästkrafter starkare och farten ökade med bortåt 70 km/tim. Maskinen utrustades också med 20 mm automatkanoner och kraftigare halvtums kul-sprutor. När den kom ut på förbanden från juli blev styrke-

förhållandena åter jämbördiga. Nian blev så lyckad att lösningen permanentades och över 5000 exemplar byggdes.

En mängd bra detaljbilder av den här varianten av Spitfire finns på modellbyggarsiten http://ipmsstockholm.org/magazine/2001/12/stuff_eng_detail_spitfire_ix.htm.

Väljorda modeller

FMS, eller Shenzhen Famous Electronic Tech Co som firman heter, har som nämnts bl a tagit fram fyra mycket gedigna jaktplansmodeller. Spitfiren kommer i en oväntat stor kartong, 110x40x20 cm, eftersom vingen är delad hade jag väntat mig en litet kortare förpackning. Paketet väger dock inte mer än tre kg och är trots storleken lätt att bära hem.

På kartongen finns alla fyra flygplanen i serien avbildade med data och varianter, ett smart drag, man blir omedelbart sugen på att skaffa även de övriga modellerna i serien! Delarna ligger väl förpackade



Kartongen visar jaktplanen i Big Epo-serien med varianter.

i plastpåsar i olika fack i frigolitboxen. När man packat upp slås man av den fina skalalika teckningen av plåtskarvar och andra detaljer, samt den mycket snygga målningen, ljusgrå undersida och på översidan den kamuflagemålning i mörkgrönt/grått som var vanligast på Mk IX. Spifiren har förklustrade dekaler och är modellerad efter "Kiwi"-eset, nyzealändaren Alan Deeres plan som han hade som Wing Leader i Biggin Hill 1943.

Modellen saknar klaffar men har infällbara ställ. Motorn är kraftig, 540 kV, och drivs av en 4 S (14,8 V) LiPo ack via en 50 A ESC (Electronic Speed Control). Den har en inbyggd BEC (Battery Eliminator Circuit) som alstrar 5,5 V till mottagare och servon. Propellern är trebladig och den har en skalalik vit spinner. Ställmekanismen är elektromekanisk och sådan att ställen fälls in skalentligt långsamt.

Lättmonterad modell men usel beskrivning

Modellen är mycket lätt att montera, motor, ESC och servon är förmonterade, men det är en fördel om man byggt radiostyrt förut eftersom beskrivningen är den sämsta jag någonsin sett. Efter flera sidor med varningar och allmänna utsagor består själva byggbeskrivningen av en enda sida med små svartvita foton av dålig kvalitet helt utan beskrivande text. Man kunde åtminstone ha kostat på sig större bilder så att man ser vad som pågår, gärna också några beskrivande ord i all enkelhet.

Några skrubeteckningar finns i alla fall under ett par bilder, det är bara det att längden inte stämmer med de skruvar som levererats. I min beskrivning har man av misstag sorterat in en inlaga om fyra sidor som handlar om BF109 i st f Spitfire, det gör nu inte så mycket eftersom de sidorna handlar om flygning av modellen, och



Delarna ligger inplastade i formgjutna fack i frigolitboxen.

de rudimentära instruktionerna stämmer säkert in på alla fyra typerna. Slarvigt dock!

Jag byggde en ARF (Almost Ready to Fly), dvs en modell utan mottagare. Man förväntar sig då att där finns en beskrivning hur man kopplar in radion till fartkontrollen och de förmonterade servona. Icke så, ingenting om det elektriska, verkar som om beskrivningen är gjord för en RTF-modell med radion monterad. Visserligen är några av servotåtarna märkta med CH1 resp. CH5 (skev och ställ), de övriga saknar märkning. CH1 skall i mitt fall förstås gå till CH2 eftersom jag kör med Spektrum-mottagare. Skevservona, ett i varje vinge, skall kopplas in med Y-kabel liksom sidroder och sporrhjul som har separata servon. Det finns inte beskrivet, men två Y-kablar finns med i leveransen.

Nåja, för den som sysslat med radiostyrt förut är det inte så svårt att lista ut det här. Alla delar finns med i byggsatsen, t o m lim och en mejsel, passformen är MYCKET god och det är ju det viktigaste. Man kan dock tycka att med en så gedigen och inte

helt billig modell kunde man väl ha kostat på en bättre beskrivning, det är ju ett engångsjobb, sedan bara att trycka.

Monteringen

Enligt beskrivningen skall man börja med vingarna, men jag tog stabbe och fena först eftersom kroppen då är mer lätthanterlig. Stabben trycks på plats och fästs enkelt med två skruvar. Fenan har kraftiga tappar som trycks ner i bakkroppen och den fästs med en enda skruv underifrån. Roderhornen kommer lösa och skruvas fast med en mothållsbricka på andra sidan av rodret, länkarna för både höjd- och sidoroder är förmonterade och snäpps fast i roderhornen. Sporrhjulet är redan monterat i en bussning som styrs av ett servo förmonterat i bakkroppen. Roderlänkarna verkar litet osäkra i snäppningen, jag har låst dem med krympslang.

Så är det då dags för vingarna. Vinghalvorna har kraftiga tappar som passar trögt i kroppen. Innan man trycker in dem



Fenan fästs med tre kraftiga tappar som trycks ner i kroppen.

skall man genom kroppen skjuta in ett kraftigt kolfiberrör som stagar vingarna. Man måste tänka på att pilla in servokablarna för skevroder och ställ genom kroppsöppningen och upp i kabinutrymmet så att de inte kommer i kläm när vingarna skjuts in på plats. Det finns en liten skruv halvvägs längs vardera vingen, den låser kolfiberröret! Jag tycker detta tillsammans med den tröga passformen hos vingtapparna bör vara tillräckligt för att hålla vingarna på plats, jag har därför inte limmat vingarna. Detta underlättar ju väsentligt om man (i mitt fall NÄR man) behöver reparera kraschade delar. Det

står förstås inte i beskrivningen att man skall limma eller var, men det följer med en limtub och står att man skall vänta med att flyga tills limmet torkat! Sist monterar man roderhornen och länkarna för skevroderen.

Spinnerns bakplatta och propellern skruvas fast med en kraftig mutter, därefter skruvas spinnern dit med tre små skruvar. Motoraxeln är litet för lång så att det blir en för stor springa mellan spinner och kropp, kan lösas genom modifiering av bakplattan. Kanon / kulspruteattrapperna trycks fast i vingens framkant, antennen trycks ner i uttaget i bakkroppen bakom huven.



I uttaget framför stabilisatorn ser man servot för sporrhjulet.

Radioutrustning

Jag har en Spektrum DX8 sändare för mina helikoptrar och har därför monterat en AR8000 8-kanalsmottagare i modellen. I grundutförandet klarar man sig med 5 kanaler, gas, höjd, sida, skev och ställ. Dock har jag byggt in en ljudmodul i modellen och till den går det åt två kanaler, så jag har bara en i reserv. För att hålla reda på att signalöverföringen är störningsfri och även ackens spänning har jag en telemetrisändare typ TM1000.

Radiomottagaren med telemetrisändare har jag monterat med kardborreband på ena kabinväggen med antennerna riktade bakåt, den satellitmottagare som hör till AR8000 på botten en bit bak i kroppen med antennerna ut åt sidorna för säkraste signalöverföring. Allt sitter så att man lätt kan se lysdioderna som indikerar att radion bundit.

Sista arbetet blev att vecka ihop och naja alla långa servokablar och lägga buntarna i botten på kabinen samt täcka dem med en pertinaxplatta. Prydligt och framför allt säkert, inte så kul om kablarna trasslar in sig i höjd- och sidroderservona vid första loopingen.

Ljudmodul

När jag surfade runt på nätet och sökte på FMS Spitfire råkade jag få se en liten film där Kjell-Åke Skoog i Östersunds Modellflygklubb flög sin Spit med en ljudmodul från Model Solutions i Kanada



En 10 cm högtalare passar bra, skall förses med skyddsnet.

(www.rcflyg.se/forum/showthread.php/28739-FMS-spitfire-med-Model-solutions-ljudmodul). Firman har sedan bytt namn till Model Sounds Inc. med hemsidan <http://www.modelsoundsinc.com>. Eftersom jag är en typisk teknikfreak kunde jag inte låta bli att skaffa en sådan och leka med olika motorljud, detta faktiskt innan jag ens köpt min modell. Det finns ljudfiler att ladda ner för en mängd flygmotorer från första och andra världskriget t ex, det finns också ljud för bogserbåtar och tanks för att ta några andra exempel.

Ljudmodulen är bara ca 4x6 cm och är lätt att montera på kabinväggen. Dock krävs ju en ganska bamsig högtalare för att det skall bli litet volym på ljudet ute i friska luften. En 10 cm högtalare kan köpas tillsammans med modulen, den storleken passar precis till Spitfiren. Jag skar med en vass hobbykniv ut ett 10 cm stort hål under kroppen, det krävs också att man skär bort litet av innanmätet i kroppen och av vingtapparna för högtalarmagneterna, här gäller det att tänka tredimensionellt och bara skära litet i taget och prova, prova, prova. Man får ta det försiktigt, det är som att skära i varmt smör, gäller att inte slinta med kniven! Högtalaren bör förstås placeras i tyngdpunkten!

Man kan fundera på hållfastheten när man skär bort delar, jag bedömer dock kroppen som en kraftig lådform som bör vara tillräckligt stark även sedan man skurit bort en del. Högtalaren har jag fäst med fyra långa självhängande limmade

skrudar, den strukturen ersätter då det som skurits bort, skruvarna går dessutom upp i vingtapparna och håller då fast vingarna. Om man limmar vingtapparna löser man ju ev hållfasthetsproblem, men som sagt, vid en krasch Ljudmodulen väger tillsammans med högtalaren ca 200 gram, en ökning av modellens vikt från 1,6 kg till 1,8 kg känns inte så allvarlig.

Ljudmodulen kopplas in till mottagarens trotteltutgång tillsammans med fartkontrollen, ljudet följer då gaspådraget. Vid mycket litet pådrag kommer en startsekvens där motorljudet hostar igång mycket realistiskt till tomgång, samtidigt som propellern börjar snurra så smått,

sedan ökar ljudets varvtal och propeller-varvet med gasen. Modellens motor har en viss tröghet i starten och det är litet marigt att synka propellern med motorljudet. Vid avdrag till noll spottar motorljudet realistiskt och tystnar. Ljudfilen är i sexton segment, inspelade från en Merlinmotor.

Ljudmodulen kan alstra två kanaler motorljud, levereras med valfria motorljud. Det går sedan att ladda den med andra ljud genom nerladdning från hemsidan till en dator och inladdning till ljudmodulen via en USB-ingång. I ljudfilen finns också ljudet från en automatkanon som kan styras från valfri switch på sändaren. Ljudmodulen har jag monterat på en pertinaxplatta



Radio och telemetri på kabinväggen.

Spitfire

tillsammans med fördelningspunkter för ackumulatorspänningen, säkring och en switch för att stänga av ljudet, och den är placerad på kabinväggen mitt emot radion.

Den färdiga modellen

Med byggsatsen följde en LiPo-ack på 14,8 V 2200 mAh 20C med vikten 210 gram. Enligt flera inlägg på olika nätforum bör modellens tyngdpunkt flyttas fram från de 10 cm från vingens framkant som rekommenderas i beskrivningen till ca 8 cm. Eftersom det får plats en mycket större ack än den levererade har jag köpt Turnigy Nanotech 3300 mAh 25-50 C från Hobby King, vikt 337 gram. Passar precis i ackutrymmet och ger rätt tyngdpunkt. Nu börjar ju totalvikten närma sig två kilo, kanske i mesta laget, men jag är ju grön som flygare och har inget emot att modellen blir stadig i luften.

Efter litet skruvande på länkarna och några reverseringar i sändaren var alla roder neutrala och gick åt rätt håll. Motorn morrade tufft vid pådrag för att inte tala om ljudet av Merlinmotorn från ljudmodulen, öronbedövande verkligt i min hobbylokal!

Jag måste säga att jag är mycket nöjd med den färdiga modellen, gedigen, snygg och med många skaladetaljer, kan verkligen rekommendera den här modellserien. Titta på bilderna och njut! När jag skriver det här är det vintersäsong så det dröjer väl med provflygningen. Jag är också för färsk flygare för att våga ta ut den här modellen än, jag får först träna på simulatoren och sedan på min Piper Cub J3 som är litet långsammare och snällare.

*Bo Samuelsson
Malmens Modellflygklubb MMFK och
Linköpingseskadern LEN*



Undersidan i ljus blågrått, här ser man den vackra vingformen.



Kamouflagemålningen är den vanligaste på Mk IX.



Den färdiga modellen. Vacker, eller hur.

Poju Stephansen – En gång Nordens bästa i F3A



Maximum var maximalt bra

Poju har alltid byggt egna plan. Namnet Maximum kommer från ett slanguttryck inom det militära som betyder att något är maximalt bra. Stilen kan väl sägas vara speciell och faktum är att han fick 1:a pris för sin design vid i Doylestown i Pennsylvania när VM i F3A gick där 1971. En genomgående sak med planen är att de i princip alltid har varit orangea för optimal visibilitet på himmelen.

Kontakten med norska försvaret släpptes aldrig och detta lede in på ett nytt fält – modellplan som skjutövningsobjekt baserade på modellen Maximum 10, dock i betydligt större version.

– Efter demonstration av detta plan, Dolphin kallat, valde militären det. Under 25 års tid har 600 sådana modeller levererats till Norges och Danmarks försvar.

Modellen består av en glasfiberkropp med vingar av cellplast. Drivkällan är OS 140 med pipa. Försvarsuppdraget ledde





till att Pojus son, Karl-Erik, startade firman Odin Aero som sysslar med obemannade farkoster, så kallade UAV:er, som bland annat används av gruvindustrin vid letandet efter mineraler.

– Han har gått i en bra skola, ha, ha. Ja, vi har experimenterat mycket, bland annat med deltaformade plan.

Skall man bygga ett nytt hus kan man ju göra det precis som man vill. Kan man dessutom rita själv blir det dessutom extra bra. Pojus hus i Oslos utkanter är hans eget tankebarn. I en entréhallen hänger den egna ritningen över det enorma villakomplex han låtit uppföra på en bergstopp sydväst om Oslo centrum.

Ena delen består av hans kontor och den andra delen av själva bostadsdelen. Mellan dessa finns en rektangulär del som är en kombination av hobbyrum och verkstad.

I ett källarum under själva bostadsdelen har Poju byggt upp en fantastisk samling av modellsaker.

– Jag hade ett rum över i huset och för 15 år sedan började jag seriöst samla. Jag var ju framförallt intresserad av radiostyrningar så därför har det blivit mest den typen av saker. Fast hade jag vetat att jag skulle bygga upp en samling här hade jag sänkt golvet från början för nu får inte modellerna plats i taket utan får hänga på väggarna och inne i verkstaden.

Mycket av grejerna är hans egna gamla modellprylar men här finns en imponerande samling av David Andersen dieslar och en hel kortvägg full av radiostyrningar i glasskåp. I en monter i mitten av rummet finns olika typer av leksaker men detta har en egen förklaring.

– Mina barnbarn ville att jag skulle ha en avdelning med "leketöy" (leksaker).

David Andersen-dieslar

Än idag ligger David Andersens flotta guldsmedsaffär på gågatan Karl Johan mitt i centrala Oslo och minner om en epok i nordisk modellflyghistoria. Efter





kriget började nämligen sonen i familjen, Jan David Andersen, tillverka högklassiga modellmotorer av dieseltyp i föräldrahemmets källare. Dessa motorer kom att få ett gott renommé och exporterades bland annat ända till Amerika. Modelldieslarna såldes genom olika kanaler men en del kom helt sonika hem till familjen Andersen och köpte motorerna på plats.

– Min pappa byggde två modellmotorer under kriget på en gammal svarv. Han fick dem inte att gå så han tillkallade Jan David som kom och startade igång dem, berättar Poju Stephansen.

Längre fram fick Poju jobb hos Jan David när denne behövde ha hjälp över helger med att göra vevstakar.

– Senare kom Jan David även att göra delar till mig, alltså åt min verksamhet.

Pionjärpojarna

Poju Stephansen var alltså radiostyrningsspionjär och tävlade i konstflyg under eran när modellflygvärlden gick över från bang-bang till proportionalradiostyrningar. Nu för hans son Karl-Erik pionjärvet vidare genom att ta modellflyget vidare – alltså från att ha varit en hobby, till en samhällsnyttig kommersiell verksamhet inom olika områden. Far och son, två generationer som upplevde två olika paradigmskiften.

Conny Åquist



Plettenberg Advance 30-10

En relativt ny och intressant F3A-motor som blivit lite av en snackis i tävlingskretsar är denna Plettenberg Advance 30-10. Nu har ett gäng svenskar köpt in denna motor för att använda säsongen 2012 och vi vill därför visa lite bilder på denna ovanliga konstruktion.

Motorn kan sägas vara ett mellanting mellan en in- och outrunner och kombinerar därmed båda typernas fördelar.

91 procent!

Enligt tillverkaren ligger effektivitetsgraden på hela 91 procent! Plettenberg uppger att den speciella, laminerade, rotorn ger bättre verkningsgrad på "mellangas" och att det typiska SPS-lindningssystemet för outrunners är omvänt vilket enligt dem skall ge stora fördelar. Därtill sitter en kylfläkt i bakre änden som kyler rotor och lindning.

*Text och foto:
Conny Åquist*

Motorn framifrån.

FAKTA

Plettenberg

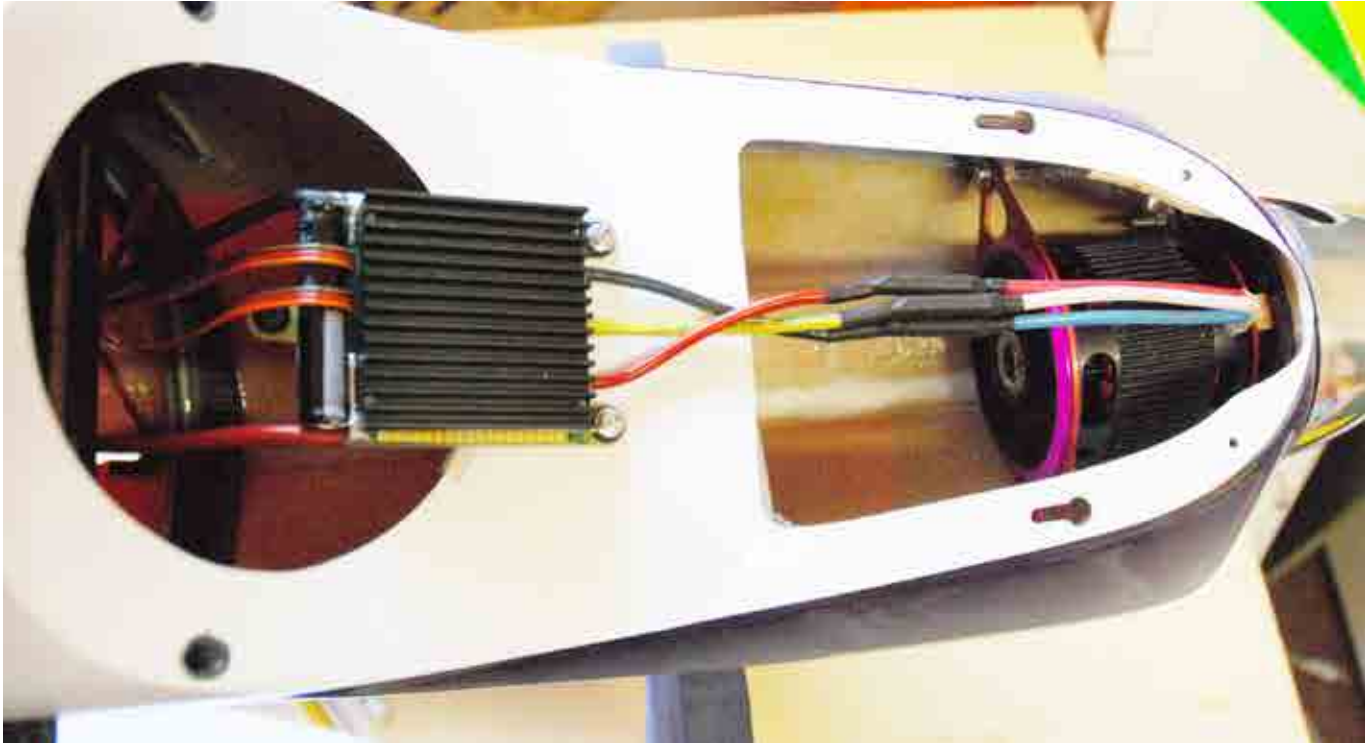
Längd (kasse):	65 mm
Diameter:	68 mm
Vikt:	565 g
Axel:	12 mm (ihålig) nedtagen till 8 mm fram
Kullager:	22x12x5 mm



Plettenberg Advance 30-10 i hela sin glans.



F3A-motor



"Plettyn" på plats i planet.

Baksidan.



Ett speciellt motorfäste finns att köpa.



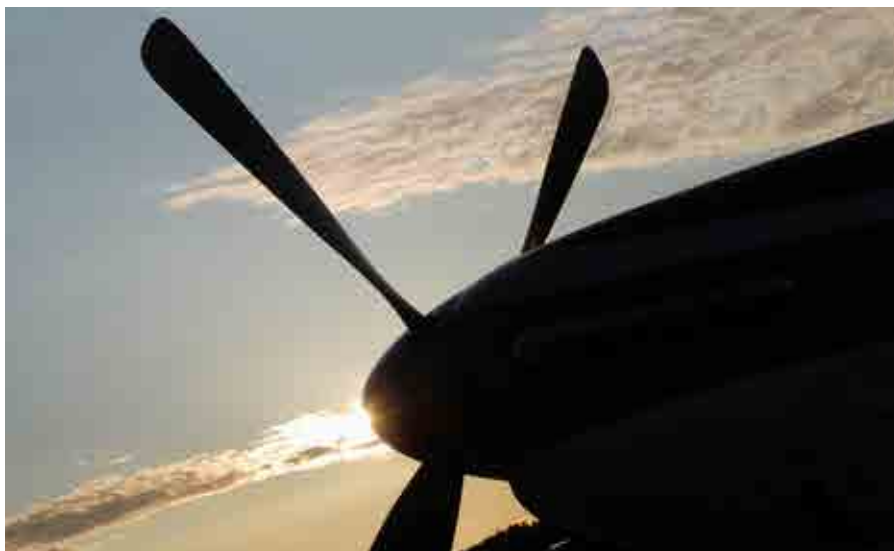
Rolls-Royce

Flygmotorer från Rolls-Royce, del I Merlin – myternas motor i modell

Få, om ens någon, flygmotor är så klassisk som Rolls-Royce Merlin. Här kommer en berättelse om dess historia.

När den flyg- och biltokige aristokraten Charles Stuart Rolls (1877-1910) och mekanikern och konstruktören Frederick Henry Royce (1863-1933) träffades i början av 1900-talet, bestämde de sig för att bygga den bästa tänkbara bilen som var möjlig att framställa. Mr Rolls stod för pengarna och herr Royce för konstruktionen.

Tillverkningen startade i Manchester men flyttade senare till London. Rolls-Royce har alltsedan den tiden tillverkat bilar hantverksmässigt i små men långlivade serier. Bilarna fick snart ryckte om sig att vara robusta och tillförlitliga, men dyra.



I början av första världskriget startade man tillverkning av flygmotorer åt engelska flygvapnet och företaget blev med tiden världsledande på området. Under andra världskriget satt deras motor i klassisk plan som Hurricane, Mosquito och Spitfire.

Att vandra på genuin Merlin mark

När en besökare kommer i närheten av fabriken i Crewe slås han av hur otroligt stort fabriksområdet är, speciellt med tanke på att man faktiskt inte tillverkar mer än knappt två tusen bilar per år. Arbetsstyrkan bestod 1997, när jag besökte fabriken, av 2 000 heltidsanställda och ytterligare femhundra arbetar deltid.

Rundvandringen på fabriken börjar med att man får gå in på motoravdelningen. Om du berättar att du är flygentusiast och frågar snällt, kan du få komma in i ett litet rum där en renoverad Merlin står på en

sockel. Det speciella "Merlinrummet" är iordningställt för att ge en hyllning till den motor som betydde så oerhört mycket för att vinna kampen mot den tyska fascismen



under andra världskriget. Runtom på väggarna hänger bilder, faktablad och historiska dokument om den mest

klassiska av alla flygmotorer, Rolls-Royce Merlin. Det var alltså här som motorn tillverkades och nu gör man bilmotorerna i dessa gamla fabriksbyggnader som anlades 1938.

Det hela började med att man på Supermarine företaget behövde en ny motor till nya plan. Kontakt togs på högsta nivå och man förmådde Rolls-Royce att starta projektet.

Henry Royce beslutar sig för att rita en ny motor

Sir Henry beslöt sig för att designa en ny motor för jaktplan som skulle ge en effekt på 1000 hästkrafter.

Han behöll sin traditionella V-12 layout. Motorn provkördes för första gången i oktober 1933. Den hade vevhus och cylinderblock i ett stycke, på liknade sätt som den V12:a som satt i fabriken Phantom III bil, samt snedskurna drev i reduktionsväxeln. Problem som uppstod i samband med testkörning



Rolls-Royce

tingade Rolls-Royce att överge dessa finesser och övergå till vanliga rakskurna drev samt delat vevhus och cylinderblock.

Merlin I hade i början av produktionen ett topplock med rampformat förbränningsrum. Men designförändringar ledde till att den konventionella badkarsformen infördes. Det användes på Merlin II och III – motorerna som bar huvudansvaret vid "slaget om Storbritannien".

England kom att dominera kriget i luften och till slut gå segrande ur striden – Rolls-Royce Merlin spelade en avgörande roll i kampen mot nazismen.

Text: Conny Åquist



Mer om Phantom(en)

Att Sverige och till och med Modellflygnytt skulle ha någon form av connection med F-4 Phantom hade man ju inte trott men så är faktiskt fallet. Läs här det mailet jag fick efter att vi publicerade artikeln om planet i MFN nr 1 2012.

I det brev som jag fick från linflyg-entusiasten Göran Olsson kan man läsa (texten något redigerad av mig):

"Jag kan bidra med information om att en gammal linflygare och Team Racer-pilot, Pete Soule, var inblandad i konstruktionen av de variabla luftintagen till F-4. Han har även bidragit till Modellflygnytt, då under

pseudonymen Marlon Gofast, plus lite skrivelser via Speed och T-R flygaren Måns Hagberg på sextitalet.

Pete tillhörde den första generationen ingenjörer som var universitetsutbildad på överljud, och kunde genast göra nytta när han började på McDonnell som nykläckt. Han jobbade senare på Aerospace Corporation, som är USAF:s "think tank" och gjorde insatser på "Projekt 621B" som sedan kom att bli GPS. Hans specialitet är matematik.

Googla på Peter W. Soule och GPS för att hitta mer info."

Conny Åquist



Phantomen i egen hög person.

Närbild på det variabla luftintaget.



Cuben blev en Arado



*Hokus pokus. En FunCub förvandlas till en FunArado.
(Multiplex Cub är egentligen vit, men jag tycker att även en FunCub ska vara gul.)*

Det här är den sanna berättelsen om hur en FunCub förvandlades till en FunArado. Det var Erik Hagmans intressanta artikel i Allt om Hobby nr 2 om en ny Revellbyggsats av Tintin-

planet Arado 196 som inspirerade mig att bygga en radiostyrd Arado.

Jag hittade dock inte någon ARF-modell och inte heller någon byggsats på det aktuella planet. Att bygga från

noll kändes för jobbigt. Målsättningen var att skapa en modell så lik Aradon som möjligt med minsta möjliga arbetsinsats. Det var då jag kom på den djärva idén att förvandla en FunCub till en FunArado.

Jag hade flugit Multiplex FunCub under ett halvår och funnit modellen mycket - just det - "fun" att flyga. Men Cuben är väl inte det minsta lik Aradon, påpekar kanske någon.

Helt rätt. Därför tvingades jag till några drastiska ändringar. Den största var förstås att förvandla ett högvingat plan till ett lågvingat. Det mötte inte några större problem. Därefter sänkte jag Cubens bakre del något och höjde nosen. Jag skar bort Cubens kabin och tillverkade en Arado-kabin av plast och balsa. Kabinen är löstagbar för att jag lätt ska komma åt LiPo-acken. Till slut gjorde jag en motorkåpa av 0,4 mm ply och balsa.

Jag sprayade hela planet gult. Som tur var följde de tre bokstäverna ENF (Europas Naturvetenskapliga Förening)



med Cubens dekalark. De jättelika hjulen behöll jag. Kanske inte så vackert, men praktiskt när man ska starta och landa på högt gräs.

Aradon är förstås ett sjöflygplan. Då sätter jag flottörer på planet. Inte för sjöflyg men väl snöflyg. Vintrarna här uppe i Norrbotten är långa och snörika.

Sedan jag provflugit den nya skapelsen och funnit allt till belåtenhet (den flög faktiskt stabilare än Cuben) beslutade jag att placera Tintin och Milou i kabinen.

Det kostade mig 270 kronor, men det var det värt. Samtidigt köpte jag DVD:n Den mystiska stjärnan, där Tintin-äventyret med Aradon finns med.

Det är naturligtvis ingen skalakärra. Men när min Arado lättar från Bodens modellflygfält kan man med lite god vilja förnimma hur Tintin ger sig ut på nya äventyr. Dessutom är det skoj att ha en modell som ingen annan äger.



*Text: Åke Åkerlund
Foto. Anders Hjortenklev*

Tintin på nya uppdrag över Bodens modellflygfält i Flarken utanför stan.



Den ultimata S-int:an?



I det sena 50-talet skymtade en (modell)flygtokig yngling i de mörka smålandsskogarna. Ynglingen läste Sigurd Isacsons "Hur man konstruerar modellflygplan" och allt annat han kom över, inklusive "Aerodynamik des Flugmodells" av F.W. Schmitz, ursprungligen publicerad 1942, för övrigt ett märkesår för ynglingen. Den senare boken var dock mer än vad bristande tyskakunskaper och begränsat förstånd klarade av. Nästan alla modellflygområden hemsöktes med egenkonstruerade modeller, utom radioflyg, som var för dyrt.

En vacker dag skulle en banbrytande S-int:a (nuvarande F1A) konstrueras och byggas. Ynglingen visste att stort sidoförhållande minskade det inducerade motståndet, men också att liten vingkorda innebar lägre Reynolds tal med ökat motstånd och minskat lyftkraftsmaximum, som följd. Exakt hur detta hängde ihop var höljt i dunkel, inte endast hos ynglingen utan nog hos de flesta i skrået. Men eftersom tro försätter berg så minskade ynglingen kordan

från det då tämligen vanliga ca 16 cm till 13,5 cm, därmed ökande spännvidden. Och inte nog med det. Med uppbådande av alla realskolekunskaperna i matte och ett idogt plitande sida upp och sida ner åstadkom ynglingen, som det skulle visa sig korrekta, formler för trim och stabilitet runt tippaxeln (härleningen tar egentligen bara ett fåtal rader!). Nu låg fältet öppet för att ta yta från stabilisatorn och flytta den till vingen. Stabilisatorytan halverades

och formlerna sade att det skulle gå bra om tyngdpunkten flyttades från det brukliga ca 55 procent aerodynamisk medelkorda (amk) till 35 procent. Detta tyngdpunktsläge ligger nära vingens tryckcentrum så stjärtlasten för trim är liten.

Ultimata S-inta:an

Den sålunda konstruerade ultimata S-int:an, "Totem", karakteriserades av en vingyta på 31,5 dm² med en

spännvidd på 2,42 m, sidoförhållande 18,5 och stabbytan, en plan platta, var 2,4 dm². Vingprofilen var en egenutveckling, också den efter principen tro, om vetande inte finns. Nu skulle omgivningen sättas på plats!

Inledande flygövningar visade att, jodå, stabiliteten var alldeles utomordentlig! Och nog tyckte den objektivt lagde ynglingen att kärran höll sig uppe länge i lufthavet. Så blev det emellertid dags att prova den nyinköpta "fusnings"-timern. Sådana var inte vanliga vid denna tid, som mera gick i pyroteknikens anda. Men då hände saker!

När timern gått till tidens ände släppte den lös stabben, som for uppåt varpå aerodynen, som befann sig på något avstånd från ynglingen, i en vådlig krumbukt raskt skakade av sig densamma. Färden fortsatte nu stabblös, men med anständig fart och sjunkhastighet och, som ynglingen tyckte sig se, på rygg! Landningen gick bra och stabben hittades, men vad hade hänt? Detta kom att bli ett mysterium under många år, för det bar sig inte bättre än att ynglingen strax lämnade de mörka skogarna, för att så småningom skåda ljuset på östgöta-slätten.

Onödigt tippstabil

Ja vad hade hänt? Först skall sägas att tanken att flytta yta från stabbe till vinge var helt riktig, vilket redan den gode Schmitz framhåller på sidan 207. Stabbens bidrag till lyftkraften är högst marginell och inte värd priset. Däremot blev nog

vingkordan i minsta laget för att få hyggligt Reynolds tal. Hållfastheten var inte ens då ett problem, med knappt halv plankning klarades hårt väder. I efterhand kan tilläggas att "Totem" nog var onödigt tippstabil, "statiska marginalen" var 20-25 procent mot konventionellt 15-20.

Bräckligt aerodynamiskt underlag

Under åren har den nu något äldre och visare ynglingen av och till funderat på vad som hände, samt sedermera analyserat detta. Det visar sig då att förlusten av stabben flyttar fram tyngdpunkten till ca 30 procent amk. Farkostens tryckcentrum ligger omkring 35 procent amk utan stabbe och framflyttningen av tyngdpunkten ger ett nosnermoment, som inte kan balanseras för någon positiv lyftkraft. Baserat på ett bräckligt aerodynamiskt underlag går det emellertid att visa att det finns en stabil trimpunkt för en negativ anfallsvinkel med en lyftkraftskoefficient, som resulterar i betydligt ökad fart (beräkningar pekar på ca 70 procent högre än normal, vilket stämmer med dimmig minnesbild) och sjunkhastighet. Så jo, ynglingen såg rätt, kärran flög på rygg! Och tack och lov var spiralstabiliteten, trots högplacerad vinge med i ryggläge negativ V-form, tillräckligt god för att det inte skulle gå illa.

Prestandavinsten

Så åter till huvudspåret; prestandavinsten med minskad stabbe. En jämförelse mellan dagens F1A med vingytan 30 dm² (typiskt 15 cm

vingkorda) och stabbytan 4 dm² med en med 32 dm² vingyta (och motsvarande spännviddsökning) samt 2 dm² stabbyta, visar att om dagens konstruktion flyger 200 s från 50 m så flyger den med liten stabbe 215 s. En klar förbättring!

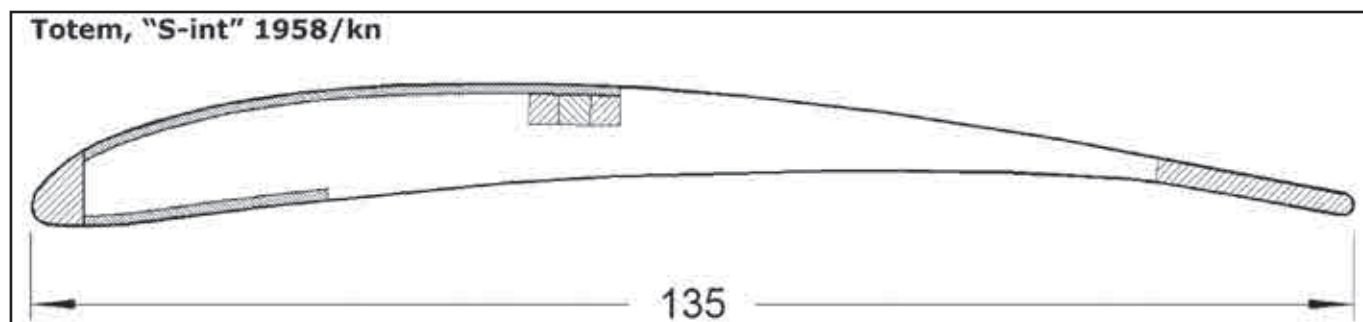
Men går den att "fusa"? För att "fusningen" skall fungera krävs, som alltid, momentjämvikt och att tillståndet är stabilt. Vingen är helt överstegrad, men den uppfällda stabben jobbar inom ej avlöst anfallsvinkelområde och ger såväl trimmoment, som stabilitet åt det med hög anfallsvinkel sjunkande ekipaget. Förutsättningarna för detta är lätta att härleda, men var inte kända/publicerade då det begav sig. Då förekom allehanda obegripliga/felaktiga "förklaringar" – ett fenomen som dessvärre fortfarande inte försvunnit från modellflygarkretsar.

Tyngdpunktslägen

Normala F1A har tyngdpunktslägen bakom 50 procent amk, vilket innebär att stjärtlaster för trim vid "fusnings"-tillstånd är positiv. Tyngdpunkter framför ca 45 procent ger negativa stjärtlaster, men den grånande ynglingens beräkningar visar på att det kan nog gå bra det också – om stabben sitter fast!

Således ligger vägen öppen för prestandavinster, men detaljerna presenteras inte här. Den som är genuint intresserad kan kontakta skribenten via kenni@telia.com.

Kenneth Nilsson



Anders Eriksson flyger som en Galen(skapare)



En som gärna kommer till AKMG:s klubb och Torslanda för att flyga modellflyg, och i viss mån även för att spela golf, är Anders Erikson, känd från Galenskaparna.

– När man som jag ibland är ledig dagtid är det gott att bara komma hit bort och ta det lugnt och prata modellflyg med grabbarna, tycker han.

Till hösten blir det en klang och jubelföreställning då Galenskaparna och After Shave firar 30-års jublieum. Det hela började nämligen med uppsättningen Skruven är lös 1982, en föreställning som sattes upp i Konserthuset i Göteborg.

– Då gör vi en återblick med ett nummer från varje år. Det skall bli en orgie i nostalgi, säger han.

Totalt har Anders och kompisarna dragit två miljoner besökare till sina föreställningar genom åren och populariteten tycks inte avta.

Morbrodern var pilot

Anders Georg Eriksson har sitt mellannamn efter sin morbror Georg som var pilot i Flygvapnet under kriget. Georg var musikalisk, skrev revyer, och tecknade.

– Jag har väl ärvt Georgs flygintresse och min äldre bror Claes fick morbrors talang för att skriva. Min bror och jag har dessutom gett ut en bok med en del av morbror Georgs material.

Tyvärr störtade brödernas morbror i en olycka över Göta älv i Trollhättan 1941

när hans dubbeldäckarplan, en Gloster Gladiator, hakade ihop i luften med en rotekompis och båda omkom. En olycka som bröderna Eriksson sent blev medvetna om.

– I ungdomsåren intresserade jag mig för modellflyg och längre fram ville jag börja segelflyga men min mor förbjöd mig, utan att jag då förstod varför eftersom man förr i tiden inte pratade om död och likande, sådant skulle bara glömmas.

Byggede egen radiostyrning

Anders flygvurm sitter nog inbäddat i generna för han kan inte riktigt precisera när eller varifrån de första modellflygminnena stammar.

– Förmodligen var det väl när jag fick tag i en modellkatalog från Wentzels hobby i Stockholm. Jag köpte ett linplan som hette Biet och en Webra-dieselmotor för mina sparpengar men tyckte inte riktigt att det var min grej.

Ett tag nosade Anders även på friflyg men... Vid tiden runt 1966-67 startade Trollhättans modellflygklubb och där kom han i kontakt med en man som hette Per Dalek, som hade ett radiostyrt plan, en Vagabond utrustat med enkanals radiostyrning. Då föll allt på plats för Anders, för så skall modellflyg fungera ansåg han. Ungefär samtidigt kom den unge Trollhättebon över en bok om radiostyrningar och med hjälp av den byggdes en egen enkanals radiostyrning. Komponenterna köptes hos Clas Ohlson. En viss erfarenhet av elektronik hade Anders redan förvärvat genom den tidens pojkdrom, elektronikbyggglådan Den lille elektrikern, så helt novis var han inte

– Till och med servot byggde jag, det låter ju inte klokt. Men hela anläggningen blev för tung för att sätta i ett flygplan. Jag skruvade in grejerna i en eldriven bil istället. Bilen gick med konstant hastighet för det var bara hjulen som jag kunde styra med min anläggning.

Latent intresse

I gymnasieåren tog modellflygintresset ett uppehåll men låg latent i bakhuvudet. I samband med ett teaterjobb i Stockholm råkade Anders gå förbi hobbyfirman Wentzels och gamla minnen väcktes till liv. Genom firman fick han kontakt med en modellflygklubb. En man där ställde upp med dubbelkommandoradio och en datorsimulator. Efter en månads flygträning i simulator kände han sig redo för att själv flyga radiostyrt modellplan.

Ett inköp av en begagnad modell och massor av hjälp av Gunnar Lundell från modellklubben AKMG i Göteborg var Anders Eriksson klar för elldopet – att ta sitt modellflygcertifikat på Torslandafältet.

– Bland annat fick jag göra en fingerad nödlandning och när allt var klart stod



Anders flyger en P-47 Thunderbolt, som han köpt av bäste kompisen Tomas Kaiser, från Torslandafältet utanför Göteborg.

gubbarna i bakgrunden och applåderade.

Anders har även spelat golf sedan tonåren. Någon gång till och med på Torslanda Golfklubb.

– Sammanlagt har jag väl gått en tre fyra rundor där men när jag kommer till Torslanda är det mest för modellflyget, som är en fantastiskt rolig hobby.

Modellflyg på jobbet blev inte av

Vid något tillfälle hade Anders även tankar på att inkludera sitt modellflygintresse i jobbet som komiker.

– I samband med uppsättningen Kasino-feber för tio år sedan fanns planer att ha en flyguppvisning men vi strök det av säkerhetsskal. På den tiden fanns inte de små lätta plan som finns nu. Jag provflög

en Piper Cub från scenen, gjorde en sväng ut i salongen och landade även på scenen men jag insåg att företaget var för vanskligt för att våga genomföra ovanför huvudena på en publik.

Anders har även "spakat" en fullskalakärra vid en flygning från Mora till Bromma. Något han tycker var spännande även om upplevelsen inte gav mersmak.

– Jag kan inte riktigt sätta fingret på vad som gör modellflyg så speciellt. Men... det är svårt och det ger en bra koordinationssträning mellan öga, hjärna och hand. Framförallt har jag en fascination för civilflyget och gillar privatplan som Cessna och Piper Cub. Exempelvis har jag en Cessna på flottörer och har flugit sjöflyg för första gången nu i höst.

Conny Åquist



Juhani Kari – Stuntgeniet som brändes ut alldeles för tidigt

En gång i tiden hade Finland en världsstjärna i Stunt.

Juhani "Jani" Kari (1946-1979) hette han och var många linflygares idol.

Jag minns så väl när jag själv var 13-14 år och just hade börjat flyga Stunt. Känslan "att det här lär jag mig aldrig"* var mycket påtaglig under lång tid. Jag hade emellertid tur och fick kontakt med en mycket sympatisk kille i Lysekil som hette Nils "Nisse" Kilgren, som lånade mig mallar till Georg Aldrich Peacemaker. Detta blev inkörsporren för mig och gav förutsättningarna att på ett lättare

sätt lära sig F2B-programmet. Nisse var en duktig Stuntflygare och som redan i unga år visade stor talang. Han fick tyvärr också på sätt och vis dela Juhani Karis trista öde, att dö i förtid. Nils var cirka 30 år när han fick cancer och dog men innan dess hade han hunnit med nästan allt. Så även om Nils Kilgrens liv blev alltför kort så hann han med att göra det många inte hinner med på en livstid – flyga Stunt,

åka skidor, vara en duktig kanotist, köra bil som en besatt och så vidare.

Sensationell begåvning

Men även om jag upplevde det som ett oöverstigligt hinder att ensam lära sig Stuntprogrammet, fanns det en kille som var åtta år äldre än jag och som man kunde se upp till. Juhani Kari var alltså endast 16 när han gjorde sensation och blev tvåa på VM-62 och

Juhani Kari – Stuntgeniet som brändes ut alldeles för tidigt. Han föddes den 27 februari 1946 i Helsingfors och dog i Stockholm 1979



trea på EM -63. "A major impact": som man skrev i engelsk modellpress från den tiden. Jag kommer än i dag ihåg (i detalj) artiklar och bilder på honom från svenska hobbytidningar och Model Airplane News. Och jag minns hur man själv drömde om att få flyga en Thunderbird med en fabrikspreparerad Veco 35:a i nosen.

Jag en Stalker?

Juhani Kari hade några intensiva Stuntflygarår, då man kunde följa hans framgångar i flygcikeln. Bland annat var han med på foto i Model Airplane News i samband med att han gjorde någon uppvisningsflygning i Amerika tillsammans med den tidens stjärnor som Steve Wooley och Bob Gialdini. Naturligtvis undrade man vart finländaren därefter tog vägen eftersom det helt plötsligt blev tyst om honom.

Jag kommer ihåg att när jag för första gången kom till Helsingfors i ungdomsåren (jag hade en flickvän i Finland) gick jag in i en telefonkiosk och tittade efter om Juhani Kari fanns i telefonkatalogen (en form av stalking?). Vad jag vill minnas hittade jag nog några få med efternamnet Kari men kanske ingen med rätt för- och efternamnskombination. Naturligtvis undrade jag vart han tagit vägen. Vi skall därför i denna artikelserien försöka reda ut den frågan.

*Samma känsla har jag levt med i flera år nu eftersom jag förtvivlat har försökt lära mig flyga F3A-programmet med en radiokärra.

En artikelserie av:
Kauko Kainulainen
och Conny Åquist
Foto: Alf Eskilsson



Juhani Kari – Stuntgeniet som brändes ut alldeles för tidigt.

En grabb slår igång sin Veco 35:a för ännu en mästerlig flygning. Lägg märke till hur ung Juhani Kari är, för som sagt, han vann VM silver vid 16 års ålder.



Börja med Aircombat!

Avslappnad stämning på Aircombat Eurocuptävling i Trosa. För dagen hade vi besök av några ryska piloter.



Har du drömt om att flyga det där coola jaktplanet från andra världskriget, men aldrig riktigt vågat ta steget? Vill du lära dig att bygga modellflygplan eller prova på nya byggtekniker? Vill du ha lite mer utmaning utöver ditt söndagsflygande? Då är Aircombat grejen för dig!

Klassiska jaktplan

Idag kan man för en rätt billig peng köpa ett jaktplan från andra världskriget som kommer i princip helt färdigt i kartongen. En sådan modell kan flyga hyfsat, beroende på tillverkarens ambitioner. Men vill man ha en riktigt välflygande modell av ett jaktplan från andra världskriget är de modeller som är byggda för Aircombat att föredra. Dessa är nämligen gjorda för att klara hela registret av hastighet och för att kunna göra snygga precisa manövrer.

En Aircombat-modell byggs i de allra flesta fall upp av en kombination av cellplast som kläs med s.k. brunpapper. Vissa detaljer görs av balsa och depron, som t.ex. vingframkant, stabbe och fena. Modellen är i skala 1/12 av en warbird från andra världskriget. Det kan vara allt

från de klassiska jaktplanen som Spitfire, Mustang och Messerschmitt till lite mer udda förebilder som den dubbeldäckade torpedbombaren Fairey Swordfish eller tyska prototypplan.

Det finns kanske dom som tror att en Aircombat-modell är svår att flyga. Sanningen är att en Aircombat-modell vare sig är lätt eller svår att flyga. Den är nämligen inte lättflugan som en nybörjarkärra, men heller inte speciellt svår att flyga. En väl byggd och rätt trimmad Aircombat-modell flyger dit du styr den. Styr du den inte, ja då kraschar den förr eller senare. Fördelen med en Aircombat-kärra är att den är riktigt rolig att flyga. Den går (nästan) så fort du vill, den svänger och loopar som du vill och du kan ha den både som en busflygmodell och som en enkel träningsmodell.

Bygg ett jaktplan

Hur gör du då för att bygga dig en Aircombat-kärra? Det absolut enklaste är att du köper en byggsats. Det finns dels färdiga ARF:er, t.ex. från Great Planes, men det finns också särskilt anpassade byggsatser för svensk Aircombat. En byggsats jag gärna rekommenderar är Thun, som finns att köpa från RC-flight (www.rcflight.se). Thun var Schweiz egenutvecklade jaktplan som användes av det schweiziska flygvapnet under andra världskriget. I modell är det en lättbyggd och relativt lättflugan Aircombat-modell. Med byggsatsen på Thun följer en byggskrivning som tar dig igenom bygget på ett lättfattligt sätt.

Är det då jobbigt och tar tid att bygga en Aircombat-modell? Nej absolut inte.



Här startar Pär Danielsson sin Ki-61 Tony. Notera den matchande hjälmen.

Konstruktören av Thun, Denny Fritsche, har från byggsatsen byggt ihop en Thun på ca sex och en halv timme. Det är faktiskt kortare tid än vad det tog mig att montera ihop en Aircombat P-47 ARF från Great Planes. Med andra ord är det fullt möjligt för dig som läser detta att köpa dig två Thun-byggsatser och bygga ihop dessa till färdiga modeller på en helg och några kvällar!

Glöd eller el

En Aircombat-modell driver man med glödstiftsmotor eller med en el-setup. Dagens svenska regler för el är generösa och har du en hyfsad drivlina om 300-500W liggande passar den säkert att driva din Thun eller vilken Aircombat-modell du nu väljer. Reglerna för el-motorer i Aircombat är kanske inte helt lätta att sätta sig in i, men i grunden går reglerna ut på att förhindra att någon har alltför vassa pryglar i sin modell. Har du funderingar på om din el-setup funkar för Aircombat, skriv då en fråga på www.aircombat.se:s forum. Men som sagt, de flesta setup:ar om ca 300-500W funkar.

Föredrar du glödstiftsmotor använder man .15 - .25, beroende på förebildens och modellens storlek. Thun använder t.ex. .25-storlek och det är den vanligaste motorstorleken inom Aircombat idag.

Fr.o.m. 2012 kan vi i Sverige också använda oss av .21-motorer i förebilder som hade minst 12m spännvidd och då modellen har minst 1m i spännvidd. Spännande modeller som får en bättre chans i tävling med dessa regler är t.ex. Ta152H och Hawker Hurricane.

Vad ska man då välja, glöd eller el? Ja valet avgörs kanske mycket av vad man är van vid. Min bedömning är att det ena inte är bättre än det andra, så som tekniken ser ut idag. El har den stora fördelen av att vara driftsäkert. En elmotor startar när du dra på gasen, helt enkelt. Och får du



En silvermålad Thun startar med streamern knuten runt stjärtpartiet.



Det går även att tävla med EDF-modeller i Aircombat. På bilden ser vi Denny Fritsches ME262 med två EFD som drivkälla.



En P-47 Thunderbolt Great Planes ARF, här med elmotor Turnigy 35-36.



En Thun startar för klubb tävling i vinterlandskap.

en streamer som trasslar in sig i propeller, eller om du flyger så lågt att du tuggar gräs (!) då dör en elmotor inte av den extra belastningen (så länge ESC:en inte brinner upp, så klart). Glödstriftsmotorn har däremot den i Aircombat stora fördelen att den är enkel att tanka om till nästa heat. För en eldriven modell måste du byta hela ack-paketet, vilket i princip alltid tar längre tid än att tanka tanken full med metanol.

Rolig tävling

Det ultimata är naturligtvis att ta sig till en tävling och prova Aircombat mot andra piloter. Att tävla låter för många som något stort och allvarligt, men i Aircombat ser vi det lite annorlunda. Vi träffas och flyger luftstrid med varandra och har kul. That's it. Eller som en av de nya piloterna under 2011 uttryckte det: "Jag ville börja tävla och jag tyckte att Aircombat var den grensom var mest avslappnad".

På en Aircombat-tävling deltar du normalt i tre kval-heat innan finalen som flygs av tävlingens 7 bäst placerade piloter. Streamers tillhandahålls av tävlingsarrangören, men ta med några tomma toarullar att rulla upp den på. Du behöver ha en hjälm på huvudet, av säkerhetsskäl. Det är också bra om du föranmäler dig till tävlingsarrangören (dock inget krav) men bortsett från det är det bara att ta med dina modeller (bra om du har minst två) och beger dig till tävlingsfältet, anmäler dig och betalar tävlingsavgiften. Du måste vara medlem i SMFF också, men eftersom du läser den här tidningen är du så klart redan medlem.

Men, säger du nu, kraschar man inte alltid sina modeller i Aircombat? Nja, det blir ju en del av luftstridsmomentet att ju tätare man manövrerar för att klippa varandras streamers, desto större är risken att man kolliderar. Min erfarenhet är dock att när du deltar i Aircombat-tävling dom första gångerna kommer du troligen inte att flyga så tajt som alla andra och risken för kollision minskar då också rejält.

Att bygga, flyga, laga...

Men visst är det en del av Aircombat-livet, att bygga, flyga, krascha och laga. Men så är det väl med det mesta av modellflyget, eller hur?! Det finns många fördelar med Aircombat-modellerna ur den här aspekten. Dels är modellerna billiga och snabbyggda, du bygger en modell på 10-20 timmar. Dels är modellerna konstruerade och gjorda i material som gör att dom kan repareras om och om igen.

När en Aircombat-modell av cellplast kraschar, då tar man reda på alla delar. Sen limmar man ihop dom med PU-lim och man använder då t.ex. maskeringstejp och når för att få ihop allt rakt igen. Har



Så här fint kan man bygga sin modell, här ser vi Mattias Widén med en av sina tvåmotoriga ME110 beredd inför start i twin-heat trophy - en tradition på Örebro-tävlingen där enbart tvåmotoriga modeller möts.

vingen gått av? Leta upp delarna, limma, tejpa. Samma sak för kropp, stabbe, fena... Ett exempel: I en klubbävling förra vintern smällde jag en Typhoon ner i isen i ca 70km/h och 30 graders dykvinkel. Delarna flög inom en radie av fem meter... Väl hemma i bygghörnan tog det mig ungefär 30 minuter att laga ihop planet, som flög på tävling två helger efteråt igen.

Mer information om regler, tävlingsdatum och modeller hittar du på www.aircombat.se. Har du frågor om Aircombat är du välkommen att ställa dessa på något av forumen på aircombat.se - jag kan nästan garantera att du får svar inom ett dygn, ja kanske t.o.m. inom någon timme!

Ja, nu när du har läst allt detta om hur fantastiskt roligt vi som flyger Aircombat har det, varför inte prova du också?! Det är inte svårt. Det kostar inte speciellt mycket pengar. Men det är garanterat riktigt, riktigt roligt! Och du, det är väl för att ha roligt som vi är modellflygare?

Martin Elmberg

Tävlingskalender Aircombat 2012

Datum	Plats	Grupp	Övrigt
2012-04-14	Älmhult	Syd	Briefing: 12:00
2012-04-28	Vara	Väst	Briefing: 12:00
2012-05-05	Enköping	Öst	Briefing: 11:00
2012-05-12-13	Jönköping	Syd/Väst	Briefing: 12:00
2012-05-20	Strängnäs	Öst	Briefing: 11:00 Obs, söndag.
2012-06-09	Trosa	Öst	Briefing: 11:00 Eurocup
2012-06-30	Mölndal	Väst	Briefing: 12:00
2012-08-04	Halmstad	Syd	Briefing 12.00
2012-08-25-26	Herrljunga	Väst	Briefing: 12:00 SM + WW1
2012-09-01	Sala	Öst	Briefing: 11:00
2012-09-15-16	Örebro	Öst, Väst	Briefing: 11:00
2012-10-06	Ripa	Syd	Briefing 12.00

För att delta på tävling krävs medlemskap i SMFF och SMFF tävlingslicens. Det tar ca en vecka att få tävlingslicens, så ansök i god tid.

Under SM i Herrljunga körs även en tävling i Aircombat WWI, d.v.s. med modeller från första världskriget och enligt regler publicerade på www.aircombat.eu.

IMAC 2012

Det går mot ljusare tider och tävlings-säsongen närmar sig. Efter en lång mörk vinter som kanske har fyllts med en del inomhusflyg är det ändå skönt att få komma ut med de lite större modellerna och öva in årets nya program. Årets kända program publicerades redan i oktober förra året men det är nog inte så många som har haft chansen att prova på dom än. Nu när kvällarna så sakta blir lite längre så är det i alla fall dags. Den 7:e IMAC-säsongen står för dörren! Förra året slog alla rekord med 7 deltagningar i cupen och över 1000 tävlingsstarter. Dels beroende på fler tävlande piloter naturligtvis men också på duktiga arrangörer som gör att det blir bra flyt på tävlingarna och ingen dötid.

Årets säsong inleds med en prova-på-tävling i Basic i Kalmar den 6 maj. Det är ett bra tillfälle för er som är lite intresserade av att börja tävla men kanske inte är riktigt säkra på allt vad en 2-dagars tävling innebär. Där kan man få all hjälp man behöver av erfarna domare och man behöver inte känna några som helst prestationskrav.

Den officiella säsongen klickar sedan igång två veckor senare i Helsingborg den 19-20 maj. Det är Kristi Himmel-färdshelgen och ett bra tillfälle att komma tidigare i veckan och träningsflyga och även där få hjälp om man vill. Det kommer att finnas folk på plats redan på onsdagen. Sedan rullar de på med tävlingarna under sommaren och en final i Göteborg i september. Se komplett tävlingskalender nedan. Viktigt att tänka på inför de officiella tävlingarna är att man måste skaffa sig en tävlingslicens för IMAC, det brukar man fixa genom klubbens sekreterare.

Årets officiella tävlingar kommer liksom tidigare att ingå i en cup där placering 1-3 i varje klass belönas på finaltävlingen och med uttagning till landslaget inför 2013. I IMAC-Cupen 2012 kommer det att tävlas i Basic, Sportsman, Intermediate, Advanced och 4min Freestyle. I våra nordiska grannländer, Danmark och Norge, kommer det också arrangeras tävlingar så det kan bli en hektiskt IMAC-sommar för de som vill!

De kända program (Basic och Sportsman) som gäller för i år finns här

bredvid, Intermediate och Advanced hittar ni på hemsidan. Behöver ni ytterligare förklaring till hur programmen ska flygas så kika på hemsidan. Där finns mer information och även videos på hur det kan se ut. På hemsidan finns även inbjudan och anmälningsformulär till alla tävlingarna.

Kompleta regler, domarguide, cupregler, landslagsuttagning mm. finns också att ladda ner från hemsidan.

Vi ses i sommar!

www.mini-iac.se

Tävlingskalender IMAC 2012

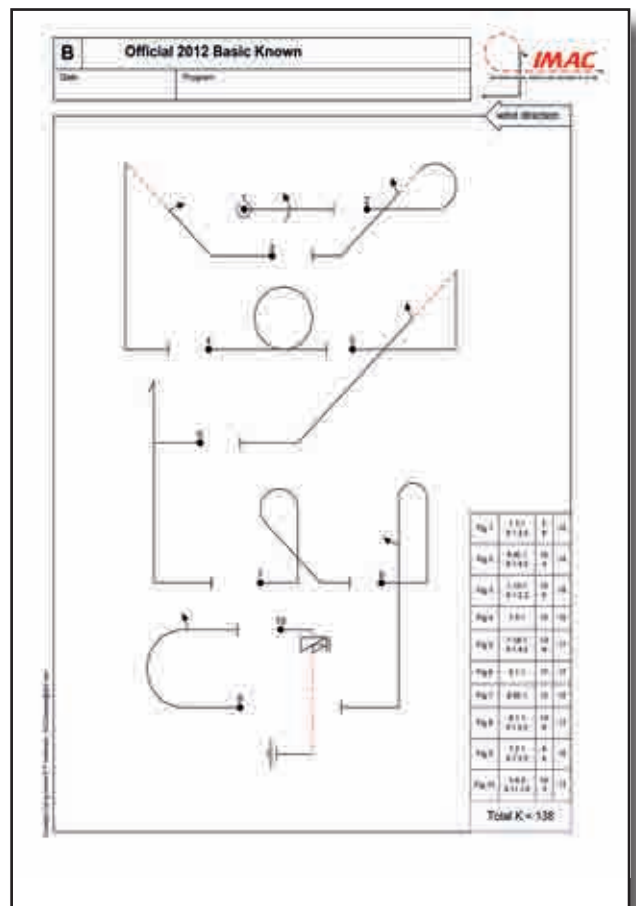
- 6 maj, Kalmar, 1 dags Basic
- 19-20 maj, Helsingborg
- 2-3 juni, Tullinge / Stockholm
- 16-17 juni, Brännebrona
- 7-8 juli, Tidaholm
- 20-22 juli, Kil, 3-dagars
- 11-12 aug, Gripen Simmelsberga
- 7-9 sep, Göteborg, 3-dagars Cup-final

Basic

Known SCORESHEET						
A Official 2012 Basic Known						
No.	Station	Diagram No.	Time	Score	Remarks	
1	→ ←	1.1.1.4	10	30		Score
2	↘ ↗	8.1.1.2	10	14		Score
3	↘ ↗	1.1.1.2	10	18		Score
4	↻	7.1.1	10	10		Score
5	↘ ↗	1.1.1.2	10	17		Score
6	↻	8.1.1	10	17		Score
7	↻	8.1.1	10	12		Score
8	↘ ↗	8.1.1.2	10	17		Score
9	↻	7.1.1	10	10		Score
10	↘ ↗	1.1.1.2	10	13		Score
11						
12						

TOTALS = 138

Basic



Skåne Hobby – affär med unikt koncept



Busshållplatsen precis utanför Skåne Hobby heter Flädie Affären!!!

Byn Flädie är inte stor. Förmodligen bor här inte mer än 500 människor. I princip går bara en huvudgata rakt igenom det lilla samhället i västra Skåne (Scania, på latin). Resande som kommer hit per buss har lätt att hitta rätt för hållplatsen precis utanför Skåne Hobby heter Flädie Affären!!!

Den här hobbybutiken skiljer sig från andra eftersom här säljs en hel del begagnade saker. En profil Skåne Hobby länge satsat på. Det här är alltså stället du kan avyttra saker som du inte vill ha och skaffa saker som du vill ha i ett och samma affärsbesök, vilket ju är ganska praktiskt. Dessutom är Skåne Hobby en allroundaffär som spänner över modellbåtar, bilar, byggsatser av olika slag samt tillbehör i massor.

Modeller på loftet

Verksamheten tog sin början när Jan Hoverby, som själv var modellflygare, höll till i sin källare och byggde modeller. Andra intresserade dök upp och en importverksamhet drogs igång. Frun i huset var väl måttligt road så en lokal införskaffades på 80-talet. Jan har även byggt upp Flädie Lantmannaaffär, därav namnet på busshållplatsen, där alltifrån gödsel till gräsklippare säljs och på loftet av denna affär fick hobbysakerna ett ordentligt utrymme.

En ny hobbyaffärslokal byggdes på andra sidan gatan för tio år sedan och även här har man fortsatt det lite unika konceptet med inbytesverksamhet.

– Vi köper in, fast bäst för kunden är om vi säljer för hans räkning. De flesta brukar dock ta ut saker för inbytespengen, förklarar Filip Hoverby som nuförtiden driver Skåne Hobby.

Omfattande utbud

Skåne Hobby vänder sig framförallt mot nybörjare, även om utbudet är omfattande.

– Små och enkla grejer är viktiga att alltid ha på lager och så även tillbehör, säger Filip Hoverby, Jans son, som tog över rulljangsen 2008. Jag försöker hitta godbitarna lite här och där men att även ta hem saker från de svenska grossisterna.

Därefter visar han upp en EZ Hawk. Ett helt komplett modellflygplanspaket för



Filip Hoverby expedierar en kund.



Filip Hoverby och Erik Gustafsson jobbar i affären.



EZ Hawk är ett komplett modellflygplanspaket för under 1400 kronor och som ger upp till 20 minuters flygtid per laddning.



Interiörbild som ger en uppfattning om upplägget hos Skåne Hobby i Flädie.



Sergio Neuppma och flickvännen Elina Svensson kom till Skåne Hobby för att köpa tillbehör.



Drakar i alla de fasoner.

under 1400 kronor och som ger upp till 20 minuters flygtid per laddning.

– Att bygga i balsa är något som försvunnit. Därför har vi satsat mycket på färdigjutna cellplastplan, förklarar Filip.

Flyget står för 70 procent av omsättningen, fast helikopter är på uppåtgående. Postorder har sin del och redan tidigt hade Skåne Hobby en webb-butik.

– Fast många gillar att ha tillgång till service, att vi kan hjälpa till. Sedan vill folk komma in och prata lite. Den sociala biten är viktig. Och köper någon en helikopter av oss så ställer vi in den efter att kunden har byggt färdig och vi visar dessutom hur man flyger den.

Trots att Filip har sin hobby som jobb hinner han även med att flyga en del. Målsättningen är att flyga en gång i

veckan. Då håller han till på Löddeköpings nyanlagda fält.

– Klubben där har väl 80-90 medlemmar, tror Filip.

Drakar i dörren

Eftersom Skåne Hobby även säljer drakar så möttes vi av färggranna sådana och olika typer av vindleksaker redan vid entrédörren.

– Pappa började sälja drakar för många år sedan. Fast drakflygare och modellflygare är inte samma kundkategorier utan är helt olika människor.

Långväga kunder

På väg in till Skåne Hobby träffar vi Sergio Neuppma från Brasilien i dörren.

Flickvännen Elina Svensson är med. Paret bor i Dalby som ligger 20 kilometer från Flädie. När vi träffar dem är det första gången som de är på besök. Sergio har nämligen börjat med modellflyg på nytt efter att ha haft ett långt uppehåll.

– Men jag flyger bara för nöjes skull, deklarerar han.

Elins bror har ett plan som Sergio bygger klart och därför behövde de ha lite delar, dessa har införskaffats hos Skåne Hobby.

– Vi bor på en gård så jag kan flyga där på utsidan, säger Sergio och ser förvåntansfull ut.

Text och foto:
Conny Åquist

Värnermeeting - VÅREN 2012

LIDKÖPINGS MODELLFLYGKLUBB & BRÄNNEBRONA FLYGKLUBB

inbjuder till den återkommande sjöflygträffen vid stranden av Vänern.

Vi flyger lördagen den 28 april och platsen är belägen 500m Norr om Krono Camping i Lidköping.

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

Vi startar motorerna ca kl1000 och håller på till ca 1800.

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

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

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

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

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

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

Det är ju en badstrand som vi flyger ifrån.

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

VÄLKOMNA!

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



RIPALÄGRET 2012



RIPA MODELLFLYGKLUBB INBJUDER ALLA MODELLFLYGARE TILL RIPALÄGER VECKA 29 2012

Barn och barnbarn till flera av de modellflygare som besökte Ripalägret på 70 talet återkommer numera till Ripalägret tillsammans med far och farfar, snacka om modellflyghobbyn som generationsgenerator, de flesta barnen flyger numera bättre än farsgubben, som i sin tur är fullt upptagen med att lära barnbarnen flyga.

Vi gillar Far o son förhållandet och blir allt mer övertygade om att modellflygets utveckling skall riktas, och ske genom att locka "svartflygande" farsgubbar till landets modellflygfält.

Säkerheten i vår hobby har diskuterats flitigt de senaste åren, vad kan då vara bättre än att utöva hobbyn i ett säkert Farozons förhållande.

Givetvis är alla flickor, mammor, mormödrar och farmödrar lika välkomna tillsammans med sina telningar i hobbyn.

Många uppskattar att vi skapar olika temadagar under Ripaveckan, allt fler modellflygare åker långa vägar för att träffa modellflygkompisar med samma intresse dessa dagar, vi ändrar inte ett vinnande koncept utan fortsätter på samma sätt i år, veckodagarna för de olika grenarna är inte "spikade" men vi räknar minst med följande grenar.

Segelflyg- Elflyg - Helikopter - IMAC – Skala – Linflyg m.fl.

Är just du en "eldsjäl" som "brinner" för din gren inom hobbyn, hör gärna av dig om du aktivt vill medverka för att få fler att "brinna".

Vi hälsar naturligtvis alla hobbyhandlare välkomna att sälja, och visa upp sina produkter och företag under veckan.

Efter dagens flygning samlas vi vid pergolan och lägerelden för att grilla korv och ljuga lite lagom!

Vi planerar även i år att fira
"JUL(i)AFTON"

med långbord i klubbens pergola under torsdagskvällen, eftersom temat för kvällen är dubbelbottnat är det upp till var och en att duka upp den mat man gillar, trivsel och gemenskap är dock obligatoriskt.

Målsättningen är att hela modellflygfamiljen skall trivas på flygfältet, allt handlar inte om flyg.

Passa på och besök Degeberga marknad den 14-15 juli och Kiviks marknad som pågår måndag 16 till onsdag 18 juli.

Beachhandboll festival i Åhus hela veckan, kusten erbjuder kilometervis med vita sandstränder för sol och bad.

Närheten till Österlen ger snudd på obegränsade utflyktsmål.

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



VÄLKOMNA TILL RIPA!

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



Kristiflygareträffen

torsdagen 17 maj 2012 vid Bålsjöfjället i Norberg

Nu är det dags för 28:e upplagan av denna traditionella modellflygträff.

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

Firmor erbjuds att hyra plats för några tior. Kontakta oss först!

"Modellflygloppis" - swapmeeting blir det som vanligt. Avgift 20:- per bord/plats.
Plats för husvagnar finns. Norberg ligger utefter riksväg 68 mellan Fagersta och Avesta.

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

Norbergs Flygklubb, modellflygsektionen

Förfrågan och anmälan:

Lars Wendel tel 0223-22721

eller mobil 070-5204661

lasse.wendel@telia.com

Klubbens hemsida: www.norbergsfk.se



Modellflygloppis – swapmeet - vid Kristiflygareträffen i år

Modellflygarna inom Norbergs Flygklubb tänker satsa på ett stort swapmeet vid årets Kristiflygareträff. Avgift 20: - per bord/plats. Bord i mån av tillgång.

Nu är det dags för 28:e upplagan av denna traditionella modellflygträff den 17 maj 2012.

Trots att det är cirka två månader kvar till träffen har vi sammanställt en del av det som ska säljas. Vad vi vet nu så rör det sig om sex stora modeller, runt 1/4-skala eller större. Tre el-flygplan med motorer och servon. Tre maskiner med 6,5 – 10 cc glödstiftsmotorer. En Laser 4-taktsmotor och även en låda med 2-taktsmotorer. Cirka 15 stora träpropellrar.

Som vanligt plockar vi ihop ett stort antal tillbehör såsom servon, hjul, landställ, tankar, linkar, osv, osv.

Vid sidan om modellflyget finns även en elbåt och en Kyosho-bil DBX, komplett med motor och radio.



Kompletterande uppgifter,
på nätet, närmare dagen "D".

Bo Holmblad
Norbergs Flygklubb
Modellflygsektionen



Midnight Sun i Luleå

MFK Jupiter hälsar alla varmt välkomna till årets Midnight Sun Fly-In i Luleå. Evenemanget pågår traditionsenligt första veckan i juli (i år fredag 29 juni - söndag 8 juli). Anläggningen som MFK Jupiter förfogar över är väl utbyggd med ett flygfält på cirka 50 hektar (!) inklusive en asfalterad rullbana som mäter 140 meter. Dessutom finns det en mindre tjärn för sjöflyg och trots att fältet ligger nära Luleå centrum finns det inga restriktioner på varken buller eller flygtid.

Många av besökarna är långväga gäster från hela Sveriges avlånga land men även de andra nordiska länderna brukar vara väl representerade där Norge normalt stoltserar med de flesta anmälningarna. I mån av plats ingår husvagnsparkering, varmvattendus och WC kostnadsfritt för deltagarna.

Klubben kommer även i år att arrangera ett 6 timmars endurance lopp. Här gäller det att i lag om två-tre piloter, med en flygmaskin hålla sig i luften så länge som möjligt under 6 timmar. Reglerna är "grass-roots", dvs. väldigt enkla: Max 4 meter spännvidd, el eller metanoldrift, en motor monterad på flygplanet. Detta kommer bli en sevärdhet för såväl entusiasterna som förstagångs-besökarna.

Det här är ett gyllene tillfälle att få utlopp för sitt modellFLYG-intresse. Varför inte ta med hela familjen på besöket? Förutom de gemensamma grillkvällarna och flygningen så erbjuder Luleå/Norrbottnen även på andra trevliga sommarnöjen under midnattssolen.

Besök gärna Luleå Turistportal <http://www.visitlulea.se/> för evenemang, aktiviteter och boende.

För mer information om flygveckan så rekommenderas ett besök på MFK Jupiters webbplats: <http://mfkjupiter.se/> eller kontakta



Hans Danielsson 070-286 18 14 eller
Gunnar Eriksson 070-533 61 76.

E-post: MFKJupiter@gmail.com



Inbjudan till Riksmästerskap Friflyg Skala

Aeroklubben i Malmö och SMOS inbjuder till år 2012:s
Riksmästerskap för friflygande skalamodeller.

Plats: Fedinghults Flygfält, Skånes Fagerhult.

Tidpunkt: lördag den 7:e juli, samling för anmälan och skalabedömning kl 10-11.

Efter bedömningen bjuder AKM på lunch.

Flygning på eftermiddag och kväll. Reservflygdag söndag den 8:e juli.

Klassindelning: Gummimotormodeller och modeller med annan framdrivningskälla.

Regler: se www.smos.info under Regler.

Avgifter: För första modell 50kr, efterföljande 20 kr.

Avgiften erläggs på tävlingsplatsen.

Upplysningar: Anders Sellman, tele 042-995 65 (070-54 995 65),
Bengt Stibner, tele 040-163 575 (070-721 7225)
Lars Tolkstam, tele 019-320 952 (070-549 4380).

Anmälan: Före 3/7 till Anders Sellman.

Med tanke på lunchen är efteranmälningar mindre önskvärda.

Hökaklubben i Halmstad inbjuder till Pingstmeeting

depån Pingstafton under en paus



Hökaklubben inbjuder till vårt traditionella pingstmeeting under pingsthelgen. Vi hälsar alla flygare välkomna till vårt flygfält, kom flyg och träffa likasinnade. Camping vid fältet med 230 volt, klubbstuga med 230 volt, vatten och toalett.

Alla är hjärtligt välkomna

Christer Persson Halmstad 1872@swipnet.se

Tel. 035 - 18 72 46 Mobil. 070 - 72 90 590

Vägbeskrivning: <http://www.hokaklubben.net/>

Acroflyers meeting 2012 Sjöbo/Sövde flygfält 17-20 maj



Vi hälsar modellflygare och era familjer välkomna att besöka och flyga på vårt meeting (Vi tillåter ej jetkärnor pga. att vårt fält är ej lämpligt för det) Vi flyger alla dagar mellan 0800-2100. På lördagen har vi en allmän flygdag mellan 1100-1500. Det blir en gemensam middag på lördags kvällen med grillad gris och tillbehör (110 kr/person) dryck medtages själv. Anmälan till Göran Ekelin senast den 13/5. Ring 070-5702761 eller goran.ekelin@sjobo.nu Plats för husvagnar finns för 80kr/dygn med el. Ev. frågor kontakta Jörgen Sjögren på 070-5411758

Aeroklubben Modell i Göteborg inbjuder alla som vill flyga och umgås inom ämnet EDF till meeting mellan den 15:e och 17:e juni 2012.

Även andra typer av elflyg är välkomna men EDF är huvudinriktningen.

Platsen är klubbens flygfält i Torslanda, Göteborg och vi erbjuder såväl asfalt och gräs att flyga ifrån. Uppställningsplats för 30-35 st husvagnar och tält finns. El dras fram till både husvagnar och depå. Möjlighet till dusch finns i klubbstugan. <http://g.co/maps/tjn28>



Lunch och fika serveras.

Hobbyhandlare är varmt välkomna.

Mer information kommer längre fram.

Kontaktpersoner

Bengt Pousard 0738- 12 67 89

Bo Olofsson 0736- 22 02 10



Vårskalan i Helsingborg

Helsingborgs modellflygklubb inbjuder till
UT i skalaflyg 2-3 juni 2012.



Klasserna F4C, F4H och klubb skala.
Vidare info kommer att finnas på hemsidan.

Möjlighet till camping finns.

Kiosken med diverse förnödenheter kommer
att vara öppen under tävlingsdagarna.

För organisationen står Christer Persson 0707-290590 Börje Sebring 0703-736208

Segelflygskolan Ålleberg
Sveriges enda kompletta segelflygskola

Ungdomskurs på Ålleberg

Flygsportförbundet arrangerar en ungdomsvecka på
Ålleberg den 25/6-29/6 - 2012

Under kursen kommer deltagarna att få veta mer om alla de flygsporter som utövas i Sverige. Ungdomarna kommer också att erbjudas möjlighet att få prova på att flyga ett antal "prova-på" lektioner med segelflyg samt motorsegelflyg och Ultralätta flygplan.

Lägre startar måndag förmiddag och pågår till fredag eftermiddag, det kommer även att erbjudas sport- och fritidsaktiviteter, massor med frisk luft mm.

Ambitionen med kursen är att väcka intresse hos ungdomar för flygsport och självklart räknar man med att de i sin tur sprider god information om våra fina sporter. Målgruppen är i första hand ungdomar som idag inte utövar flygsport, men som har intresse för flyg och flygsport, åldergräns är 14-16 år och kursen kostar endast 1000 kr för hela veckan med all flygning och mat/logi.



För mer information och kursanmälan

www.segelflyget.se anders.blom@segelflyget.se

Anders Blom 0515-371 52

Karlskoga Jet Power

5-8 JULI 2012

**Välkommen till
Karlskoga flygplats!**

**Internationella R/C jetflygare
i full aktion alla dagar.**

**Flygningarna pågår från
kl 9.00 – 20.00 varje dag.**

**Lördag flyguppsvisning
från 10.00 – 15.00.**

Servering öppen alla dagar.



m...nytt...



Inbjudan till IMAC Tullinge

Den 2- 3 juni kommer det att genomföras en deltävling i IMAC på Tullinge F 18 flygplatsen.

Vi kommer att börja kl. 09.00 båda dagarna.

Det kommer att finnas försäljning av lättare mat till deltagare samt publik.

Fritt inträde för publik.

Följ skyltningen från E 4:an mot fältet eller så är:
Koordinater

WGS 84 (lat, lon): N 59° 10.511', E 17° 53.479'
WGS 84 decimal (lat, lon): 59.17518, 17.89131
RT90: 6563416, 1619281
SWEREF99 TM:6563140, 665235 hämtat från Eniro.

För mer information gå in på IMAC:s hemsida:
www.mini-iac.se och tävlingen för Tullinge.

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 skalamodellbyggfilm. 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 från 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

modellflyg^{nytt}

Nästa nummer

Ute 14 juni

- *Rolls-Royce del II*
- *Kawaski Ki-100*
- *Harakka Pik 7*



<h1>HAB Electronic AB</h1>		<p>Kingtech turbiner 3 olika modeller</p>  <p>Kingtech turbiner görs på Taiwan har livstids garranti, fins i dragkrafts tre storlekar 8/14/17kg. Både med gas och Kerostart.</p> <p>Pris från: 13940kr</p>
<p>Nya kärror för säsongen 2012 !!</p> 	<p>På HAB hittar du hela Proxxon sortimentet till lägsta pris!</p> 	<p>Nyaste JR DMSS radio på lager</p> 
 <p>RealFlight G6 med Flygplan Mega-pack! så länge lagret räcker (OBS! på lädan står det G5.5)</p> <p>Pris bara: 1659kr</p>	<p>På HAB ingår alltid fri telefon support och hjälp med dina projekt. Fri inställning och intrinring av helikopter/radio. Finansiering ordnar vi också!!</p>	
<p>Vi har det du behöver !! Sadelvägen 5 34140 Ljungby</p>		<p>www.hab.se 0372-80444</p>

RCFlight.se

 <p>995:- Inkl. 7-kanals mottagare!</p> <p>WFLy WFT07 2.4 GHz 7-kanaler, 10 minnen.</p>	 <p>Bucker J 1400 mm</p> <p>1395:-</p>	 <p>Juka 1195 mm</p> <p>995:-</p>
---	--	--

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

<h2>3F Hobby Service</h2>		
 <p>SNIPP Hotliner/ Pylon i komposit</p>	 <p>FMS Modeller</p>	
		
 <p>moki</p>		
<p>www.3fhobbyservice.se</p>	<p>3fhobbyservice@allt2.se</p>	<p>+46 (0) 70-626 13 70</p>

Graupner



MX-10

Art. nr. 33110
Cirkapris 990:-
Ingen ljudutgång, 5 kanaler,
telemetri tillval med SmartBox.



MX-12

Art. nr. 33112.EN
Cirkapris 1840:-
Komplett telemetri och
ljudutgång, 6 kanaler,
10 modellminnen.



MX-16

Art. nr. 33116.EN
Cirkapris 3610:-
Komplett telemetri och
ljudutgång, 8 kanaler,
12 modellminnen.



MX-20

Art. nr. 33124.EN
Cirkapris 4490:-
Komplett telemetri och
ljudutgång, 12 kanaler,
24 modellminnen.

**Graupners nya 2,4 Ghz HoTT-teknologi
(HoTT står för Hopping Telemetry Transmission)
Säkerhet, precision och äkta pilotkänsla!**

MC-32

Art. nr. 33032.EN
Cirkapris 11660:-
Komplett telemetri och ljudutgång,
max 32 kanaler, 80 modellminnen



WP Rookie QR RFH

Vingbredd ca 1400 mm. Art. nr. 4239.HoTT
Cirkapris 2150:- ARTF – Almost Ready To Fly.
Inkl. HoTT Receiver, E-brushless, Lipo, servon.



WP Elektro-Trainer S RFH

Vingbredd ca 1200 mm. Art. nr. 9544.HoTT
Cirkapris 2250:- ARTF – Almost Ready To Fly.
Inkl. HoTT Receiver, E-brushless, Lipo, servon.

www.graupner.com

Graupner HoTT System hittar du hos din närmaste Graupner HoTT-återförsäljare i Sverige (Skandinavien).
Du får komplett service och support på alla Graupners produkter på det nya Graupner-Service-Center Scandinavia i Sverige.



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.

