

5  
2012

# modellflyg<sup>nytt</sup>

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD



***Per Findahl EM-mästare!***

***Mats Karlssons YAK-54***

Mats Karlssons  
YAK-54 skala 1:2



- Jet Power Messe 10 år
- Spitfire Eldspottaren
- F3K - EM i Frankrike
- 10 år med Autogyro

# 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](http://www.autopartner.se)**

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

MODELLFLYGNytt är organ för Sveriges Modellflygförbund

SMFF ordförande  
samt ansvarig utgivare:

Ingela Persson  
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/400:-  
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 6/12 14 dec  
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!

- **Mats Karlssons YAK 54** 7
- **Firebird Stratos** 10
- **Spitfire Eldspottaren** 12
- **Hawker Typhon** 14
- **Jet Power Messe 10 år** 16
- **Buntenduellen** 21
- **EM i Friflyg** 22
- **Junior-VM i Friflyg** 28
- **SM i skalaflyg** 32
- **Västerdalarnas Flygfest** 36
- **RM i friflygande skala** 38
- **Skokloster** 40
- **A3 Autogyro** 42
- **Friflyg i Mongoliet** 46







**Ingela Persson**  
Ordförande

**N**u har hösten gjort sitt intågande och regn o kyla har drabbat oss. Det begränsar tyvärr flygaktiviteterna betydligt. Utom möjligtvis för några enstaka vikingar. I Augusti bjöds vi på mycket bättre väder och massor av flygning.

Det rapporterades om Europamästare både enskilt o i lag i flera grenar. Stort grattis till alla som deltog.

IMAC-landslaget åkte till Nordiska mästerskapen i Norge i september och gjorde en kanoninsats med både lagguld och enskilda medaljer i alla valörer med sig tillbaka.

Hobbymässan i Stockholm gick också av stapeln i september och där fanns förbundet representerat. Själv har jag inte varit iväg så mycket under denna

tiden då jag flyttat från mitt trygga Skåne till de småländska skogarna.

Jag fick dock förmånen att få vara med på säsongens sista pylontävling i Pålsboda. Där hade vadarstövorna varit ett alternativ då mina "gympadojor" aldrig mer blir det samma.

Där började vi från förbundet att dela ut det första av de utvecklingsstipendier som instiftats för talangfulla juniorer. Det är ett stipendie på 4000:- som delas ut till 10 juniorer inom ett stort antal grenar för deras fortsatta utveckling. Den förste mottagaren blev Emil Broberg som också kvalificerade sig till landslaget i Pylon. (F3D) Vi kommer att fortsätta dela ut till de andra mottagarna.

Många klubbar har under vintern tillgång till idrottshallar och har säkert

redan påbörjat säsongens inomhusflygning. Var med där för det är ett kul sätt att umgås med andra modellflygare även under vintern när det är mörkt o kallt ute.

Nu väntar en bytesmarknad i Falköping där jag hoppas få träffa många av er.

Flyg högt, flyg väl, flyg länge.

*Ingela Persson*  
Förbundsordförande  
[ordforande@modellflygforbund.se](mailto:ordforande@modellflygforbund.se)



## Styrelsen SMFF 2012



### Funktion

Ordförande  
Vice Ordförande  
Kassör  
VO-Elit  
VO-Bredd  
Suppleant

### Verksamhetsområde Bredd

#### Funktion

Chef  
Vice chef  
Ledamot  
Ledamot  
Ledamot

### Verksamhetsområde Elit

#### Funktion

Chef  
Vice chef  
Ledamot Radioflyg  
Ledamot Linflyg  
Ledamot Friflyg

### Revisorer

Revisor  
Revisor

### Namn

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

### Namn

Christer Malmesäter  
Sture Kinell  
Lena Hellström  
Inge Sundstedt  
Åke Karlsson

### Namn

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

### Namn

Anders Eriksson  
Sten-Åke Aspenby

### E-post

ordforande@modellflygforbund.se  
viceordforande@modellflygforbund.se  
kassor@modellflygforbund.se  
viceordforande@modellflygforbund.se  
ordf\_vobredd@modellflygforbund.se  
suppleant@modellflygforbund.se

### E-post

ordf\_vobredd@modellflygforbund.se  
vordf\_vobredd@modellflygforbund.se  
whiskilena@hotmail.com  
familjen.sundstedt@spray.se  
rc-pilot@bktv.se

### E-post

ordf\_voelit@modellflygforbund.se  
vordf\_voelit@modellflygforbund.se  
ga\_linflyg@modellflygforbund.se  
ga\_friflyg@modellflygforbund.se

### E-post

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

### Tel

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

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

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

### Till klubbar !

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

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



### SMFF:s expedition

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

	Förbundsmärke, blazermärke	10:-		Mygga, introduktionsmodell, byggsats	15:-
	Slipsklämma med förbundsmärke	40:-		Thermal Dart, lite större AMA Cub	60:-
	Pins	10:-		Flygmaskinen, byggsats	30:-
	SMFF-dekal	5:-		Linus, linmodell enbart ritning	30:-
	SMFF-dekal, 8 st på karta 30x30 mm	10:-		Handbok, Modellflygets grunder	20:-
	Lucy, byggsats	35:-		Handbok, Vi modellflyger, 2 delar	20:-
	Registreringsiffror, ark	60:-		Handbok, Att vara modellflygledare	20:-



## Sveriges Modellflygförbund

### VO Bredd i SMFF

#### *Hej alla modellflygare*

Nu börjar den varma utesäsongen lida mot sitt slut och inomhus flygningarna börjar planeras. Hösten ta sitt intåg och vi får minnas en underbar flygsäsong som går mot sitt slut. Eller var denna sommar blöt? För min del blev det inte för många flygtimmar denna säsong. När jag väl var ute på fälten fick man passa på att flyga när regnet gjorde ett uppehåll. Jag hoppas att ni ute i landet har haft en bra säsong trots allt. Nu kan det blåsa och snöa hur mycket som helst, för nu är vi mestadels inomhus.

Som vanligt har jag själv varit ute på meetingar och klubbträffar. Jag ska erkänna att det inte har blivit lika många träffar för mig i år för att vädret satt käppar i hjulen.

Jag var med till Frankrike där EM i F3K gick av stapeln. Denna gemenskap och goa stämning i olika länders landslag och även i Sveriges landskap var fascinerande att uppleva. Vilken sammanhållning! När det däremot skulle flygas var det annorlunda. Då var koncentrationen på topp och alla andra på fältet blev konkurrenter som skulle besegras. Jag har Arboga i minnet när jag minns Franska mästerskapets arrangemang. Tävlingsledningen i Arboga hade en utmaning att allt skulle fungera för deltagarna inför och under tävlingen. Jag tycker att resultatet blev bra i Arboga trots några uppförbackar. Fransmännen har däremot lite att lära sig.

Vi i Bredd har fått in fler inbjudningar från er arrangörer till meetingar än vad vi har fått tidigare. Därför har vi inte haft möjlighet att besöka alla er som vill att vi ska komma ut till ert arrangemang. Till nästa sommarsäsong ska vi i Bredd försöka planera in vart vi kan åka lite tidigare på året för att verkligen säkerställa att vi inte lovar bort oss för mycket.

Jag hoppas att även ni arrangörer till meetingar och träffar talar om för oss lite tidigare att ni vill att någon ur styrelsen borde besöka er.

**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 klubbarbete.**

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

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

## Stipendie till Emil Broberg

Det här är Emil Broberg som är 14 år, tillhör Pålshöjden Modellflygklubb och han vann både cupen för superquickly och F3D i år. Han har mottagit förbundets Utvecklingsstipendie för talangfulla juniorer och kvalificerat sig till Landslaget i Pylon inför VM 2013!



## Tage Berggren in memoriam

Jaha du Tage. Nu flyger du väl på ett ställe där inga flygplan störtar, vädret alltid är perfekt och du har fått det senaste i RC-sändarväg?

Nej så är det nog inte. Den tillvaron vore mera likt ett annat ställe. För Tage Berggren älskade att pyssla med sina plan, göra småreparationer och framför allt flyga dem. Och lite småkrascher var inget att ta någon notis om. Jag minns alltid Tage som en positiv och glad person som ändå kunde vara riktigt arg ibland. Men då gällde det viktiga saker som hände i världen, inte småtrams om man skulle flyga med skevroder eller sidoroder på en nybörjarmodell.

### Mängder av livsvisdom

Tage med hustru Birgitta, sonen Kristian och dottern Annika betydde mycket för mig och min egen son Mats under en orolig tid för oss två. Under några år kunde vi åka till Skinnskatteberg och koppla av och uppleva spännande ting som att paddla kanot, fiska, se på bävrar, träffa märkliga original i bygden, besöka konstnärer. Tage kände alla i Skinnsbergsbygden och naturligtvis alla modellflygare. Vi träffade många intressanta personer de åren.

Tage lärde oss hur man bygger flottörer och flyger på sjön. Och oj sådana mängder av livsvisdom vi kunde kläcka fram sena timmar i huset vid Baggbro!

### Han gjorde "Bävren"

Tage var inte oäven som modellflygkonstruktör. Han gjorde "Bävren" som han fotograferade från luften med. Han var bland de första i landet som plåtade från



modellplan. Och det behövdes inga FPV-grejer och annat mystiskt – det räckte med ett servo som tryckte på kamerans utlösarknapp.

Nej, Tage skulle nog inte önska att vi grävde ner oss i sorg över hans tyvärr allt för plötsliga bortgång. Tage skulle nog

vilja att vi skulle fortsätta med vår hobby och tänka på honom när flygningarna har varit ovanligt lyckade.

Jodå, jag kan lova det, Tage.

Vännen Bosse Gårdstad.



### Modellflygnytt har blivit med hemsida!

Jaha... och vad ska det vara bra för då frågar sig någon? För oss som försöker få fritiden att räcka till för att ge ER medlemmar en så bra tidning som vi bara kan så finns det bland annat några råd och önskemål för HUR material till tidningen skall levereras för att det skall gå smidigt! Ett omfattande arbete har så smått påbörjats med att scanna in ALLA modellflygnytt från starten och publicera dessa på webben - så besök gärna tidningens hemsida på:

# www.modellflygnytt.se



# Mats Karlssons YAK 54

## Större än halvskala (55 %)



**E**n del modellflygare trivs med små modeller på kanske 30-100 gram. Andra gillar storskala. Mats Karlsson i Malung har tre stora modeller: en Christen Eagle i skala 50% och en Bellanca Decathlon i skala 47% och nu även en YAK 54 i 55% skala. Den väger runt 60 kilo fulltankad med både rökvätska och bensin.

Under 2011 skrev vi om Mats senaste bygge, en YAK 54. Maskinen blev klar i

somras och har bland annat visats upp vid en modellflygträff i Arvika.

Spännvidden är 4,6 meter, längden är 4,2 meter och den drivs av en femcylindrig stjärnmotor, Valach från Tjeckien, på 420 cc. Den ger 26 hästkrafter och drar en propeller på 40 x 20 tum!

Det är en mäktig upplevelse att se den här maskinen i luften. Mats hanterar maskinen på ett proffsigt sätt...

Säkerheten är en viktig punkt när man

hanterar så här stora modellflygplan. 17 stycken 45 kiloservon fördelade på 4 till varje skevroder, fyra till höjdrodret och fem till sidorodret. Trottlet och choke har var sitt 35 kiloservo. Inte för att dessa funktioner kräver så starka servon utan för att Mats hade dessa servon "över"...

Två mottagare ger signaler till digitalservona via en Powerbox som matas med ström från två stycken 5200 mAh, 2 cells Lipo accar. Servokablarna är långa och grova. Och de är försedda med signalförstärkare för att allt skall fungera utan problem.

Mats köper flygplan med tillbehör från AutoPartner RC i Torshälla.

När det här skrevs i mitten av augusti hade YAK'en flugit runt två timmar.

En del förbättringar har varit nödvändiga, bland annat har bränslesystemet byggts om för att fungera perfekt.

Mats och Tomas Leijon samt Lasse Palm sitter i en grupp inom SMFF som har till uppgift att stödja andra modellflygare som vurmar för storskalamodeller. Ibland behövs både tips och råd...



Text och foto:  
Bo Holmblad

# YAK 54



*YAK 54 i luften.*







*En pilotdocks som föreställer Mats Karlsson.*



*Nästan som en fullskalamaskin!*



*Cirka 60 kilo modellflygplan kommer in för landning.*



*Mats och Ewa med YAK'en i Arvika.*



# Firebird Stratos från Horizon Hobby

**F**irebird Stratos är en nybörjarmodell med unika egenskaper. Enligt reklamen påstås planet ha en virtuell instruktör ombord som förhindrar att det kraschar genom att den hjälper till i svängarna. Dessutom har planet gumminos, och vingar som lossnar lätt vid en krasch så allt är upplagt för att lära upp en yngre generation att bli modellplanspiloter. Och med tanke på att priset är överkomligt känns konceptet som en hit.

Naturligtvis har Stratos ingen instruktör ombord, inte heller en autopilot. Däremot finns en färdigprogrammerad mixer ombord som ger lite höjdroder vid svängar och ett

gyro som justerar motorpådraget på de två borstlösa motorerna när du svänger så att vingarna ligger horisontella. Dessutom är höjdrodet mixat med motorkanalen vilket gör att nosen inte går uppåt vid fullt motorpådrag och motsvarande ger lite höjdroder när du går ner på tomgång. Dessa hjälpfunktioner kan naturligtvis bortkopplas om så önskas.

### Kort monteringsstid

Vingen är delad på mitten och sitter fast med några skruvar (skruvmejsel medföljer). Motorkablarna kan inte kopplas fel och den

totala monteringsstiden är runt halvtimmen eftersom till och med dekalerna är applicerade på fabriken. Instruktionshäftet är föredömligt utformad så snart är det bara att koncentrera sig på flygningen.

Sammanfattning: Laddaren passar i bilens cigarettuttag. Alla roder är färdigmonterade och justerade. Vingen fäster med magneter.

### Bra flygegenskaper

Flygegenskaperna är överraskande bra men så har F3A-världsmästaren Quique Somenzini hållit i ritstiftet. Om du kopplar

*Firebird Stratos är en nybörjarmodell med unika egenskaper*



**FAKTA**

## Firebird Stratos

2,4 Ghz sändare	medföljer
Batteri	2S 1000 mAh LiPo medföljer
Producent:	Horizon Hobby, USA
Importör/återförsäljare:	Smallsize.no



ur hjälpmedlen och ökar roderutslagen fås en modell som uppför sig som en högvingad trainer. Stigförmågan är god och modellen klarar av att loopa. Tio minuters flygtid är inga problem.

Stratos flyger visserligen inte av sig själv men det skall mycket till för att den skall krascha – gyro och hjälpmixrar sköter jobbet perfekt. Speciellt landar modellen fenomenalt bra. Du drar bara av gasen så landar modellen sig själv. Gyron håller alltid vingarna horisontella och höjdrodermixen ser till att nosen inte går brant i backen. Det enda du behöver göra är att peka modellen i rätt riktning så sköter automatiken resten.

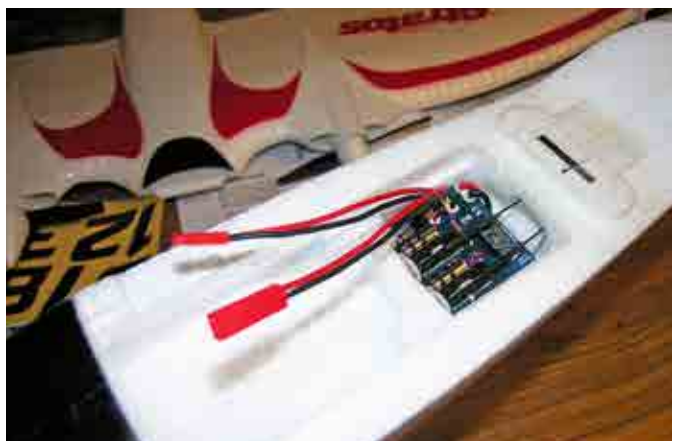
## Hur automagiskt kan det bli?

Stratos är extremt lättfluget men flyger naturligtvis inte sig själv. Men, det har en nybörjarmodells allra bästa egenskaper, nämligen den att om du släpper spakarna så räddar planet de flesta situationer. Stratos kan därför varmt rekommenderas som nybörjarens första radioplan.

*Text: Jon Gunnar Wold  
och Conny Åquist  
Foto: Jon Gunnar Wold*



*Femåriga Erle Wold håller stolt pappa Jon Gunnars plan.*





# Spitfire - eldspottaren



Mats Nilsson har byggt denna prisvinnande Spitfire Mk IX.

Det var föreningen av Rolls-Royce Merlin med Spitfire som gjorde kombinationen överlägsen. Mats Nilsson från Kristianstads Modellklubb har byggt denna prisvinnande Spitfire Mk IX.

Spitfire är ett av världens mest välkända plan. Ändå har det inte blivit så populärt i modellkretsar eftersom typen har många nackdelar i miniatyrförmat. Stabilisatorn är liten, landställan sitter tätt ihop och de avsmalnande vingarna kräver fart för att inte ställa. Ett berömt "hästhandlarknep"

för att avhjälpa det sista problemet har därför varit att höja båda skevroderhalvorna lite för att ge vingen "wash out".

Mats Nilsson modell lider dock inte av alla dessa problem, men några.

- I luften är kärnan snäll men svår att landa och starta. Det krävs därför en hel



Avsmalnande vingspetsar är estetiskt tilltalande men ge besvärliga lågfartsegenskaper.



Närbild av huvan avslöjar Mats Nilssons hantverksskicklighet.

del träning för att få till dessa moment. Man måste komma rakt på finalen. Stabben har dessutom dålig respons i låg hastighet, påpekar han.

## **Fick färgprover från England**

Mats modell är byggd helt och hållet från lösvirke efter en Brian Taylor-ritning. Vingarna är balsakklädda och hela modellen är täckt med glasfiberduk innan målning.

Förebilden flög från Duxford och Mats har varit på plats och även fått färgprover till sin Spitfire därifrån.

– Fler och fler flygande "spittar" i fullformat börjar komma ut, fast ett par går åt per år vid olika uppvisningar, säger han lakoniskt.

## **Tog fyra år att färdigställa**

Mats modell är i skala 1:5,4 och därmed 2,10 meter mellan vingspetsarna. Den 8 kilo tunga modellen drivs av en engelsk encylindrig Laser-motor på 30 kubik. Landställen är luftdrivna.

– Bygget tog fyra år, även om jag bara bygg då och då på den.

Mats Spitfire har varit framgångsrik i tävlingssammanhang. Förstaplatsen vid Skala Väst 2009 och i NM 2010 blev den tvåa i klassen F4H – för att nämna några medaljplatser. Han var även sexa på VM i Polen 2010.

– Den har korrekta linjer och får därför hyfsat statiska poäng så allt hänger på min flygning om tävlingen skall gå bra eller inte, avslutar Mats Nilsson.

*Text och foto:  
Conny Åquist*



*Noggrant detaljerad modell ger höga poäng på skalaplanstävlingar.*



## Hawker Typhoon M1B



Öyvind är gott förnöjd med sitt modellflygplan.

Vad är det för likhet med en Piper Cub och en P-51 Mustang, eller låt oss säga en Extra 300 med för den delen? Jo alla modellflygare har en eller har haft en! Öyvind Olsen från Fredrikstad går dock inte i gamla hjulspår.

– Visst är valet av modell ovanligt, säger byggaren med stolthet i rösten.

Vi haffar Öyvind Olsen just som han landat efter en tävlingsomgång i nordiska mästerskapen i samband med att arrangemanget gick på Torslandafältet i Göteborg.

– Jeg är gott förnöjd trots den hårde vinden. Till og med landningen gick greit og det är jag selv förvånad över, säger han samtidigt som han lyfter bort modellen från landningsbanan.

– Fast, det är klart, Typhoonen har kraftiga och tjocka vingar så den flyger fint.

Modellen är byggd efter flerfaldige engelske landslagsmannen Brian Taylors ritningsunderlag och Öyvind har själv gjort alla delar förnär som kabinhuv och spinner.

### Gillar engelska plan

Öyvind har ett gott öga till ovanliga plan. Vid förra NM:et i Göteborg deltog han med en tysk Stuka.

– Fast jag gillar engelska plan bättre och har en likadan Hawker Typhoon på gång, en mycket större, hela 2 meter och 45 centimeter mellan vingpetsarna. Den här är 1,83.

En stor nackdel har emellertid Hawker Typhoon i modellformat, en kort nos. Vilket har lett till att Öyvind tvingats till att lägga hela 7,5 hekto längst fram för att få tyngdpunkten rätt. Och detta trots att modellmotorn som driver kärran i sig är en klump, nämligen en encylindrig engelsk Lazer på 22 kubik.

### Lite fakta om originalet

Hawker Typhoon var en föregångare till Seafury och avsedd för markmål. Planet flög för första gången 1940 och var försedd med en Napier Sabre som drivkälla – en vätskekyld 24-cylindrig slidventilsmotor, alltså med roterande

cylinderfoder – en svår konstruktion som kräver extremt runda cylindrar.

Motorn ritades av Frank Halford och byggdes av Napier & son under andra världskriget. Napier Sabre kom med tiden att bli en av världens mest kraftfulla inline-kolvmotorer, byggd i H-form, och gav upp till 5 500 hästar under slutet av sin utveckling. Första stridsplan att förses med denna motor var alltså Hawker Typhoon. Jetmotorernas utveckling efter kriget gjorde emellertid motortypen omodern.

För den som är nyfiken på originalet finns en individ av Hawker Typhoon kvar på Royal Airforce museum i London.

Text och foto:  
Conny Åquist



# Hawker Typhoon



Hawker Typhoon fick tidigt "invasion stripes" eftersom planets profil påminde om Focke-Wulf 190.



Öyvind Olsen landar sin modell på bana 27 efter en tävlingsomgång i nordiska mästerskapen i samband med att arrangemanget gick på Torslandafältet i Göteborg för några år sedan.



Öyvind Olsen förbereder en tävlingsstart med sin ovanliga modell.



# Jetpower

# Jet Power messe firar 10år



*Redwings Gryphon, en ny instegskärta som flög fint och var snyggt byggd.*

År var det 10års jubileum för Jet Power-mässan i Tyskland. Winne Ohlgart som är huvudarrangören hade aviserat att det skulle vara mycket extra att titta på och uppleva i år. Intresset var därför extra stort med massor av besökare och inte minst ett rejält deltagarantal från Sverige.

Jag har skrivit om mässan någon gång tidigare och behöver inte upprepa allt utan bara nämner som hastigast att Jet Power messe är världens i särklass största händelse för jetflygare. Man visar nyheter både statiskt och i ett flygande program. I år var det ca 120 utställare och ungefär lika många piloter. Man genomförde ungefär 160st starter per mässtdag. Klart goda förutsättningar för en mässa värd 5 turbiner.



*"Pappa Jetpower",  
Winnie Ohlgart är ute och åker fint.*



Mässan har blivit ett populärt resmål för många svenskar och i år var intresset stort, ungefär 30st besökare från Sverige. Man tar sig dit med antingen bil eller flyg/hyrbil. Boendet finns i alla möjliga konfigurationer och det är bara att välja någonting som passar tycke och smak. I år bilade jag ner med Tomas och Amir från HAB Electronic samt vår gemensamma vän Eivind från Ystad. Vi valde att hyra en lägenhet från onsdag till söndag vilket passade oss betydligt bättre än hotell, dessutom med ett mera strategiskt läge. Boendet hoppar alltså upp från 2 till 5 turbiner.

## Flög vi 7st uppvisningar

HAB är som ni vet återförsäljare för både Lambert Microturbiner som tillverkar turbinmotorer och Ready2fly som är en leverantör av fläktdrivna skumvåfflor i god kvalitet. Bägge ställde ut på mässan och hade bett mig och Amir att visa upp deras respektive produkter i det flygande programmet. Det är smickrande att bli tillfrågad att flyga, men samtidigt drar det med sig en massa måsten som man gärna sluppit under semestern. Jag mindes förra året när regn, stress och ständigt flyttade tider gjorde att man hade en konstant känsla av att man var försenad hängande över sig. I år däremot hade man tagit till sig av kritiken från förra året och hade



Airworld visade den handstartade deltan Skyrunner 300.

en betydligt bättre ordning och flyt i programmet. Allt skedde nästan exakt på minuten och på ett mycket tydligare sätt. Totalt flög vi 7st uppvisningar och det gick mycket bra. Att döma av responsen efteråt

tror jag även att det var uppskattat hos publiken. 5 turbiner även till flygningen.

För dem som inte flyger så finns det gott om saker att titta på och det är vanligt att man visar upp nyheter inför nästa år. Så

**CARF MODELS**

**P-47 THUNDERBOLT 2.8 meter**

*... The best flying planes on the planet!*

**EDGE 540 2.6 m**

**YAK-55 SP 2.1 m**

**PITTS S12 2.7 m**

**SUKHOI SU-31 3.1 m**

**YAK-55 SP 2.6 - 3 og 3.3 m**

**MX-2 2.9 m**

Skandinavisk salgsrepresentant: Geir Flesche E-post: geir.flesche@gmail.com telefon (0047)92 455 780





*Gult är helt klar det nya vita! Henkes Swist, Peter Adolfs Opus och Ali Machinchys Fox redo för uppvisning. Henkes Swist var snabbast i år med upp till 500km/h.*

var det även i år och de två gigantiska mässhallarna var fulla med intressanta nyheter från de flesta utställare. Inget supernytt, men förbättringar av befintliga produkter och uppknuffade specificeringar. Förra året var de största turbinerna på 30kg dragkraft, i år hade det hoppat upp till 40kg. Förra året fanns inga vettiga elektriska ställ för större modeller, i år fanns det i alla fall 3st olika att välja mellan. Likaså de elektriska bromsarna hade förfinats med GBR-Jets elektromagnetiska ABS system i spetsen både vad gäller funktion och pris. Medan andra menade att ett par sekunders bromsverkan var absolut max så bara log Marc och menade att två veckor bör en ack räcka till hans system. Det lutar åt att jag kommer köpa ett sådant system under vintern (<http://www.gbr-jet.com>).

## **Inbyggd borstlös startmotor på 600watt**

Annat kul var BF turbines som hade en inbyggd borstlös startmotor på 600watt till sin 30kg motor. Airworld visade upp Skyrunner 300, en handstartad delta konstruerad av Horst Streichers som figurerat 4-5 år på nätet, den är avsedd för mikroturbin och verkar vara en trevlig instegskärra. Det visades upp många (för mig) nya sändare med olika kul funktioner

och designstilar, men ack så plastiga dem var. Har man ägt en äldre JR förstår man vad jag menar, har man inte gjort det så kanske man inte bekymras ändå?! Jag tycker det är lite trist att i princip bara

Jeti hängt med även med helhetskänslan. Jag hade aldrig köpt någonting till mina jetkärror för över 10000kr som ser ut och känns som en fjärrkontroll till en skylift. Kul att även se gamla svenska flygplan i form



*Enda flygande tjejen, Noreen Juras. En av få som landade snyggt i sidvinden på fredagen.*



av Tunnan och Draken från Schweighofer, två legender som förtjänar att leva vidare som jetmaskiner om än i mindre format än i flygvapnet.

Vad gäller de lite mindre jetmotorerna så visade Lambert sin nya ECU och handenhet som kommer börja levereras under vintern. Mindre, lättare, mera driftsäker och betydligt mera kraftfull vilket leder till snabbare acceleration och nya finesser så som kerostart om man nu gillar det. Jetcat, Jetcentral och Jets Munt hade tyvärr inga nyheter på mikrofronten. För dem ligger trycket tydligen på de större motorstorlekarna. Lite tråkigt tycker jag som fastnat för de mindre motorerna.

Ready2fly presenterade utöver sin välbekanta Dh-112 Venom även en Yak-130 i formbläst EPP för 90mm EDF som kommer vara leveransklar under våren. Yak-130 är en av modekärorna för stunden och jag tror denna kommer bli en hit. Mer info om Ready2flys modeller hittar du hos HAB.

## Flera nyheter i det mindre segmentet

Det fanns flera nyheter i det mindre segmentet, men man föll nästan bakåt och undrade om de tagit rätt prislista när prislappen visades, exempelvis Pirottis nya lilla Tuono för 1800 Euro eller en liten glasfiberdelta på knappa metern från Italienska Arolab för 450 Euro. Det gick dock att göra klipp och alla i mitt sällskap handlade nya projekt för vintern. Utställningen får sammantaget 4 turbiner tack vare prissättningen som lite för ofta drog iväg orimligt mycket.

Mässan avslutades med att Yves Rossy aka "Jetman" gjorde en flygning över området. All respekt till honom som monterar fast 4st 20kg jetmotorer och en liten vinge på ryggen, kastar sig ut från en helikopter och flyger runt i full fart, men det blev tyvärr mässans stora antiklimax. På 2000meters höjd såg man nämligen ingenting av flygningen.

Sammanfattningsvis så var resan värd besväret och vi fick både tillföra och tillgodose oss med nyheter och upplevelser utöver det vanliga. Jetpower-veckan är så mycket mer än bara flygningen, det är gemenskapen som i år var den bästa hitintills med bara glada miner och humör på topp, det är atmosfären i Ahrdalen och inte minst att göra sig förstådd hos tyskarna. Henke, Tomas, Amir och Eivind delar ut 5st kraftiga turbiner till årets 10årsjubilerande Jetpower-mässa. (Som vanligt finns det massor av bilder/filmer på nätet)

*Henrik Torphammar  
Växjö RC-klubb.*



*Schubeler DS-215-DIA HST, 195mm EDF på 25kg dragkraft.*



*Lamberts nya ECU, kraftfull och liten.*



*Eivind visar upp Vasa models nya projekt för 90mm EDF/Kolibri turbin. Ser ut att kunna bli snabb.*





Jetman på väg upp mot start, tyvärr såg man inte mycket av honom efter denna bild var tagen.



GBR-Jets mycket fiffiga elektriska ABS bromssystem.



Schübeler hade en mäktig Harrier i sin monter, skall bli spännande att se denna flyga



Nästan hela gänget från Sverige som besökte Jetpower 2012.



# Buntenduellen i Norsjö



*Ett tappert gäng på fem piloter tävlade om dom fina bucklorna.*

**H**elgen den 11-12 augusti avhölls Buntenduellen i Norsjö. Helgen bjöd på bra väder i Västra Högkulla när 35-års jubilerande MFK Bunten hade sin tävling.

På fredagen var alla samlade vid fältet och det övades flitigt för alla vill ju vinna, eller hur? Senare samlades vi i klubbstugan med lite tilltugg och mycket prat och skratt.

MFK Bunden hade sin sista caféhelg så det fanns mycket gått att äta, bland annat våfflor med sylt och grädde, kakor och kaffe, te eller läsk.

Köket erbjöd lunch båda dagarna till dom tävlande. Tack vare att caféet var öppet blev det åskådare till tävlingen och det tycker jag är trevligt.

Så var det då lördag och tävlingen kom inte igång förrän vi 11-tiden. Nordicflygarna Tomas och Ingmar var domare för F3A-piloterna hela tävlingen och Roland och Roger, som också var tävlingsledare, var domare för Nordic-piloterna.

Tre omgångar genomfördes på lördagen. Söndagen bjöd riktigt varmt sommarväder när fjärde omgången i Nordic startade och tills tävlingen och prisutdelning var klart.

När lunchen var över började den långa resan hem till Linköping.

Och så var det då det slutliga resultatet:

- |         |                     |         |
|---------|---------------------|---------|
| F3A:    | 1. Anders Johansson | 3000p   |
|         | 2. Roland Lind      | 2673,4p |
|         | 3. Ingmar Svensson  | 1826,2p |
| Nordic: | 1. Ingmar Svensson  | 3000p   |
|         | 2. Tomas Johansson  | 2903,9p |
|         | 3. Jocke Sandström  | 2898,8p |

*Text och bild: Birgitta Fridh*

TACK FÖR EN  
TREVIG HELG OCH TÄVLING!



*Tomas gör klar sin maskin för start, här i samspråk med Joachim.*





# EM i Friflyg 2012

Europamästerskapen i friflyg 2012 flögs utanför staden Lucca i Italien från den 4/8 till den 12/8. Det svenska laget var i år litet men på papperet ett starkt lag. I klass F1A tävlade Oskar Findahl, Per Findahl och Anders Persson, i klass F1B tävlade Bror Eimar, Oskar Findahl och Thorvald Christensen.

Annan mästerskapen hade stora farhågor ställts eftersom fältet är mycket litet och med många svårigheter som åar, träd, vägar och byar. Men det skulle visa sig att arrangören hade full koll på vädret så fältet räckte till och vi fick uppleva ett av de bättre arrangerade mästerskapen på länge. Ett lite annorlunda upplägg hade arrangören valt. Grundstarterna flögs från 7:00 och efter att den sista grundstarten flugits under tidig eftermiddag så avslutades tävlandet och finalen flögs som en tiominutersfinal morgonen efter. Det visade sig vara ett bra upplägg, vinden var under grundstarterna för F1A och F1B svag till måttlig, vilket gjorde att fältet räckte till bra. Under F1C dagen var det tuffare med hämtningarna, men det gjorde inget för svenskgänget eftersom vi saknade F1C flygare denna gång. Alla tre finalerna flögs under i stort sett vindstilla förhållanden.

## 77 tävlande

77 tävlande ställde upp i klass F1A. Anders inledde tävlandet i klass F1A med en fin max som han flög hem med sin nya Low Drag modell. Pelle fortsatte med en max och Oskar gjorde likadant. I start två fortsatte Anders och Per med maxflygningar, men i slutet av rundan kom termiken igång och Oskar kom upp sent i termiken och missade. I start tre valde både Anders och Per att ta kortkärorna eftersom Low Drag modellerna kan vara lite kritiska i termiken.

Oskar fortsatte med sin Low Drag modell men missade starten och även maxen. Per och Anders maxade säkert. I start fyra flög vi samtliga kortkärör och maxade. Men vinden ökade markant så vårt lilla lag fick kämpa med hämtningarna. Vi kom lite sent upp till start av femte rundan, Anders fick ta hjälp av det danska laget i sin flygning och fick en enkel max. Per fick en blåsa

som inte riktigt bar, men med lite viftning så grejade sig maxen. Allt flöt på fint i start sex, vinden mojnade så inga direkta problem med hämtningarna. I start sju tornade en del mörka moln upp sig och vinden drog igång igen.

Anders fick kanonluft men fick ingen snärt i starten så modellen drog iväg med linan fortfarande kopplad i modellen, omstart. Pelle gick istället in och flög en säker max. Anders stod på backen och väntade på luft i sin omstart. En modell kopplade upp i vinden och det såg hyfsat ut. Anders var med och gick upp för att känna på luften men han tyckte inte att det bar riktigt så bra som han ville. När han tog varvet så var resten av de som väntat på luft uppe i luften så Anders fick en linkorsning som var omöjlig att ta sig ur. Riktigt trist för Anders som alltså fick en nolla i sista starten efter sina sex säkra maxflygningar.

*Prispallen i F1A, tvåan Roland Koglot, Slovenien, segraren Per Findahl och trean Yaron Kraus, Israel.*





*Europamästaren i F1B.*

Oskar avslutade grundstarterna för svenskarna med en säker max i vinden. I lagtävlingen slutade vi på 21 plats.

## **Finalen**

Finalen nästkommande morgon hade 24 deltagare, en svensk. Taktiken för Pelle var att koppla ganska tidigt under 10 minutersperioden som flygarna hade på sig för att plocka luft. Det hade visat sig att det bar ganska OK i början av perioden och eftersom det var vindstilla var det viktigt med allt drag som gick att få för att få till en bra start. Pelle snurrade ner sig till ett område på fältet som var bra för löpandet i starten och gjorde sin start. Bra drag och fart, men lite vänster. Modellen hade lite överskottsfart men buntade inte ner sig utan speedade bort över startlinjen på god höjd. Pelle och Oskar hade trimmat upp så mycket de vågade. Det var lite oroligt i luften och vid ett tillfälle gjorde modellen ett stall, men det blev bara ett, modellen snävade in kurvcirkeln och flög vidare, landningen skedde efter 6:21, en OK tid, men vi hade ingen koll på vad resterande flygare hade gjort. Pelles start var ju inte 100 %, men bra, hade någon fått till en bättre flygning? Resultaten rapporterades och det visade sig att Pelles tid var den längsta, suveränt, EM guld till Sverige! På andra plats kom alltid vassa Roland Koglot från Slovenien, endast 4 sekunder efter Pelle. På tredje plats slutade Yaron

Kraus, Israel något mer efter de två första platserna i tid. Oskar slutade på plats 56, Anders slutade på plats 61.

## **F1B**

F1B dagen inleddes med en flygning med fyra minuters maxtid. Oskar inledde av svenskarna. Testflygningen satt klockrent, samma trim som i flyoffen på junior VM. Efter ett helt OK motorstig fällde propellern

i ett lite tokigt läge, modellen fick lite fart ut mot vänster och tog ett stall, sedan ett till, ett till... Det blev stall till marken och missad max med en hel minut, riktigt trist. Thorvald och Bror skötte sig exemplariskt med säkra max. I start två fortsatte Oskar med samma modell och samma trim som i start ett, en perfekt flygning, riktigt konstigt med stallen i start ett. Vädret var relativt lätt under kommande starter och

*Oskar med Pelles modell efter EM vinsten.*







Anders på väg till start.

Bror väntar på termik, blöt handduk för att kyla gummimotorn.



laget maxade säkert. I start fem kom Bror ut lite sent till en blåsa som släppt, men vi bedömde samtliga att vi fortfarande hade lyft, bara att flyga. Tyvärr kom modellen inte in i luften riktig, den höll ut vänster i slutet av motorstiget. Sedan fortsatte modellen vänster tills den låg i sjunk, då började den kurva. Vi viftade och ett tag såg det ut som att det skulle greja sig, men flygningen tog till slut mark 15 sekunder kort till maxen. Avslutande två flygningar var enkla, idel maxflygningar i svenskägret och Thorvald till flyoff tillsammans med 35 andra. Hem och vila och ladda för ytterligare en morgonfinal.

Thorvald och Bror var på fältet tidigt och trimmade ut glidet på Thorvalds förstakärra, det såg riktigt bra ut. Thorvald evade en av Brors bästa snoddar och var tidigt iväg under tiominutersperioden. Stiget såg sådär ut, flera modeller låg högre än Thorvalds när de fällde, men glidet på Thorvalds modell såg mycket bra ut. Modellen flög ut bra och landade nära startlinjen i det vindstilla vädret efter 5:47, en bra flygning. Vi väntade in de andra tiderna och ganska snart såg vi att flera hade flugit långa tider. Segrade gjorde serben Svetozar Gostojic med tiden 412 sekunder. Andraplatsen togs hem av Ondrej Parpel från Tjeckien med tiden 408 sekunder. På bronsplatsen placerade sig Russel Peers England med tiden 406 sekunder, riktigt tätt i toppen



alltså. Thorvalds tid räckte till en delad 13 plats med den regerande mästaren Viktor Rosonoks, Lettland, en bra finalflygning av Thorvald. I lagtävlingen slutade vi på 13 plats, Bror slutade individuellt på plats 41, Oskar stannade på plats 57.

## F1C

Nu återstod två tävlingsdagar i klass F1C, svenskängnet hade vilodagar eftersom vi saknade F1C flygare. Det blev resa till Pisa, bad i havet och resa till Lucca. Segrade i F1C tävlingen gjorde suveräne Leonid Fuzeyev, Ryssland. Han spöade krasst skiten ur resten av gängnet i finalen, han vann med nästan 100 sekunder och var den enda som i alla finalerna klarade 10 minuter. Nyheten som gjorde jobbet för Leonid var en enbladig propeller med variabel stigning, coolt. Banketten var riktigt bra, fin mat, trevligt sällskap och en riktigt fin prisutdelning. En liten miss blev det när arrangören lyckades hitta en annan sång än den svenska national-sången då den skulle spelas när Pelle fick sitt förstapris, men vad gör det när vi fick ett EM guld.

Hemresa återstod för svenskarna dagen efter banketten, Pelle och Oskar drog vidare mot F3K EM i Frankrike.

*Per Findahl, lagledare för Svenska seniorlaget i Friflyg 2012.*

FAI EUROPEAN CHAMPIONSHIPS FOR FREE FLIGHT MODEL AIRCRAFT 2012 Capannori (LU), Italy August 4 - 12, 2012													
No.	National Team	Competition Name	F1A							TOTAL SCORE	RANK	TOTAL SCORE	RANK
			1	2	3	4	5	6	7				
1	184	SWE	FINDAHL Per	●	●	●	●	●	●	●	381	1	
2	189	SLO	KOGLJOT Roland	●	●	●	●	●	●	●	377	2	
3	130	ISR	KRAUS Yaron	●	●	●	●	●	●	●	351	3	
4	169	SLO	VRTOVEC Ambroz	●	●	●	●	●	●	●	347	4	
5	111	CZE	DVORAK Michal	●	●	●	●	●	●	●	312	5	
6	157	SVK	BEZAK Ivan	●	●	●	●	●	●	●	302	6	
7	128	GER	THOM Christopher	●	●	●	●	●	●	●	290	7	
8	152	RUS	TITOV Yury	●	●	●	●	●	●	●	279	8	
9	101	AUT	FUSS Helmut	●	●	●	●	●	●	●	264	9	
10	113	CZE	VOSEJPKA Jan	●	●	●	●	●	●	●	252	10	
11	137	LAT	ZARINS Janis	●	●	●	●	●	●	●	248	11	
12	126	GER	KLINIK Dieter	●	●	●	●	●	●	●	236	12	
13	173	UKR	STAMOV Victor	●	●	●	●	●	●	●	231	13	
14	127	GER	LIMBERGER Siegfried	●	●	●	●	●	●	●	218	14	
15	149	ROU	SZUJARTO Szilard	●	●	●	●	●	●	●	210	15	
16	155	SRE	SAVIC Slavko	●	●	●	●	●	●	●	198	16	
17	150	RUS	GORSKY Anton	●	●	●	●	●	●	●	190	17	
18	174	UKR	TROFIMENKO Aleksandr	●	●	●	●	●	●	●	187	18	
19	143	NOR	OLSTAD Svein	●	●	●	●	●	●	●	180	19	
20	131	ISR	LIMOR Shoshur	●	●	●	●	●	●	●	165	20	
21	188	HUI	BLEUER Heinz	●	●	●	●	●	●	●	135	21	
22	108	GRO	LESKO Robert	●	●	●	●	●	●	●	101	22	
23	134	ITA	GOBBO Massimiliano	●	●	●	●	●	●	●	092	23	
24	144	POL	BRADRA Dariusz	●	●	●	●	●	●	●	029	24	

Finalfältet i klass F1A.

*Två Europamästare, Leonid Fuzeyev F1C och Per Findahl F1A.*



*Thorvald startar sin F1B-modell.*





## F3K EM i Frankrike juniorlagledarens betraktelser

**S**å var det dags för våra juniorer att mäta sig med övriga Europas F3K juniorer. EM i F3K arrangerades i franska Chamblay från den 11/8 till den 18/8. Laget som var uttaget att representera Sverige var Axel Wallin, Stefan "Stisse" Brebäck och Oskar Findahl. Tyvärr så var Axel tvungen att tacka nej till sin lagplats och någon ersättare fanns inte så ett något decimerat lag från Sveriges sida flög i Frankrike.

Fältet som låg bredvid ett stort slott hade tidigare använts för radiosegelmästerskap, tydligen var arrangören kompis med slottsägaren så slottets byggnader användes för invigning och sedan bankett, en fin inramning.

Innan mästerskapet hade Jura Cup flugits på fältet, ingen av de svenska juniorerna fanns med i den tävlingen,

men vi fick snart höra av seniorerna att en flytt av startplatsen var nödvändig för att få till en utslagsgivande tävling. Tydligen hade närheten till en skogsriddå i kombination med "rätt vindriktning" gjort att alla modeller hängde på skogskantens hang tills termiken släppte, vilket gjorde att väldigt många fyllde sina tider. Med en flytt av startområdet på morgonen av mästerskapet gjorde att vi fick ett mer öppet område för att leta termik och en mer utslagsgivande tävling.

Två länder hade fulla juniorlag, Ukraina och Tyskland medan Sverige var ensamma om två deltagare, en bronspeng i lagtävlingen var alltså verkligen inom räckhåll om vi inte skulle misslyckas totalt. Flera länder hade en junior på plats.

Under våren hade vi hunnit med ett träningsläger för att snacka ihop oss

om taktik, utrustning och allt annat som ska funka under en mästerskapsvecka. Förutom lägret hade Oskar och Stisse träffats i Norberg för lite spontan träningsflygning. Som hjälpare till juniorlaget fanns undertecknad med som lagledare och läsare till Oskar, Rolle Brebäck som alltiallo, men främst kock och sedan Christer Malmesäter som alltiallo. Vi lånade även in Jonas Ekman från seniorlaget som läsare till Stisse.

Med VM tävlingarna i Arboga i färskt minne så försökte vi dra lärdom av det som gick bra där, det gällde framför allt att flyga säkert och inte riskera för mycket för att flyga hem stabila poäng. Men en skillnad mot Arboga var att man bestämt att inte flyga någon final så det gick inte att bara flyga på säkerhet hela tiden eftersom hela tävlingen nu var som en final, 1000 poängarna blev plötsligt väldigt viktiga för en hög placering i slutet av tävlingen.

### Svenska laget.



### Tävlingsdag ett

Tävlingsdag ett inleddes med Stisse och lite nervöst spakande. Oskar började mer avslappnat, inte konstigt med tanke på att Stisse laddat för denna tävling hela sommaren medan Oskar avverkat mästerskap efter mästerskap under sommaren. Oskar flög med en lånad Polaris från Jonas Ekman som fungerade mycket bra. Men efter första flygningen noterades att sidorodret gick åt fel håll?!? Oskar tyckte att modellen var lite trög, men det blev ändå bra poäng. Stisse flög med sin trotjänare, Sirius. Efter dag ett låg Oskar med strax under pallplats med Stisse ett par placeringar längre ner.

Under dag två släppte nerverna rejält för Stisse som flög mycket bra och plockade flera 1000 poängare, suveränt! Oskar flög också bra så svenskarna fortsatte med placeringar strax under pallen.

Dag tre blev också en bra dag för Stisse, medan Oskar tappade mark med några dåliga flygningar. I toppen stod det ganska klart att Andrey Kalambet, björnen från Ukraina, var i en klass för sig själv, medan resterande placeringar var relativt öppna fortfarande, både Stisse och Oskar hade fortfarande chans på pallen. Vi hade otroligt kul när de ropade upp Stisse till start, Brebäck blev "Bredbak" med fransk brytning, underbart! Med det fina flygandet var Stisse under en period nu uppe på tredjeplassen.



Juniorlaget på pallen, brons blev det.



Pelles friflygande handluns väckte stort intresse.



Alla startande vid mästerskapet.

De avslutande dagarna höll Stisse i flygandet bra men hade lite oflyt med en kollision som förstörde en flygning och ett missförstånd mellan läsaren och Stisse som betydde en utelandning. Oskar var inne i en dålig period och vi försökte med ett modellbyte till A2 för att göra en mönsterbrytare, vilket delvis hjälpte med en 1000 poängare i en blåsig 3\*3 omgång.

## Sista tävlingsdagen

Sista tävlingsdagen bjöd på seniorfinal och de två avslutande omgångarna i juniortävlingen. Stisse fixade suveränt en 9:59 i poker vilket gav omgångens 1000 poängare, medan Oskar hade lite oflyt med sin 9:59 och landade kort på 8:20.

När 14:e och sista omgången flugits var det klart att vi säkrat bronset i lagtävlingen. Individuellt så slutade Stisse på en mycket hedrande sjätteplats och Oskar slutade åtta. Det blev en hård fajt bakom Andrey

om silver och brons, till slut kom Max Finke, Tyskland på silverplats och Matthias Freitag, också Tyskland, på bronsplats. Tyskland vann lagfighten mot Ukraina.

En trevlig bankett och fin prisutdelning skedde under finaldagens eftermiddag och kväll. Vi hade flera höjdpunkter, seniorernas lagguld, Mattias individuella silver och naturligtvis vår bronsplats i lagtävlingen. Vi vann även kockfighten mot Tyskland, Rolles mackor var suveräna! Tror också att de svenska seniorerna vann banketten...

## Lärdomar till nästa gång...

Bara att konstatera att vi behöver träna mer för att vara med i den absoluta toppen. Vi behöver träna mer på tävlingsmomenten, helst under tävlingslika förhållanden. Vi hade för långa marktider i de moment där landning och snabbt kast är viktigt. Stisse hade bättrat på sina kast från Arboga och kastade suveränt, men behöver mer

träning att spaka termik. Oskar behöver träna sina kast, han spridde kasten rejält, men spakade termiken bra. För att höja lägstanivån gäller alltså att höja kvaliteten på de bitar som fortfarande inte fungerar 100 %. Taktiken och samarbetet med läsaren är mycket viktig i F3K och här kunde man också se lite av vår orutin med tävlingsflygning, går ett träna så att pilot och läsare blir mer samkörda. Juniorena har suveräna förebilder i de svenska seniorflygarna som under Frankriketävlingen visade att de är i toppen i Europa, finns mycket att lära där. Med rätt träning är vi med i toppen nästa gång det beger sig, det är små marginaler!

Tack för förtroendet som lagledare för juniorlaget i F3K 2012!

Per Findahl



## Junior VM I Friflyg 2012

Första tävlingsdagen inleddes med segelmodellklassen F1A. Den första grundstarten gick mycket bra för svenskgänget, alla klarade sina maxflygningar på 3,5 minut. Det säkra flygandet fortsatte i start två och tre, allt gick som på räls. Men i start fyra började det strula. Som vi anat innan tävlingarna så höll inte fältet alls VM kvalitet. Startplatsen lades också mycket korkat bara 100 meter från en skog.

Under början av tävlingarna så var vinden svag och med en konstant vindriktning, men när termiken drog igång så började vinden snurra och det drabbade Oskars flygning. Oskar missade den bästa luften, men flög ändå länge, men tidtagarna såg inte maxflygningen bakom träden... Nästa man upp var Martin som snurrade iväg långt från tidtagarna för att hitta termik. Efter lång tids letande kom termiken.

När vi gick tillbaka till tidtagarna så förstod vi att det var problem. Oskar som stod med tidtagarna försökte övertyga dem om vart modellen var, men de sa att de inte sett någon flygning. Inga kikare använde de, tror inte att de använde ögonen heller. Vi lyckades dock prata oss

till en max efter att modellen fusat ner bara 100 meter från vår startplats. Christopher hade 7 minuter på sig att hitta termik, men tyvärr blev det ett missförstånd i kommunikationen mellan startlinjen och flygaren så att Christopher och Oskar trodde att perioden var över och kopplade i panik när 5 minuter återstod, trist eftersom luften var dålig och Christopher missade mycket tid.

Nu var bara Martin kvar som potentiell finalflygare så han flög först. Det gick utmärkt i start fem, men i start sex fick inte Martin riktig fart i kopplingen så kroken löste aldrig ut vilket medförde att modellen började stiga i termiken med linan fortfarande hängande i modellen. Termiken var stark och modellen steg

snabbt mot den Internationella flygplatsen som låg några kilometer bort.

Efter 40 minuter tappade vi kontakten både med radion och visuellt i kikaren och modellen försvann över de gigantiska bergen. Martin plockade fram reservkärran och klarade start sex galant. I start sju ökade vinden rejält. Vi låg på en fin tredjeplats i lagtävlingen, men vi hade hämtproblem efter start sex. Christophers modell låg på ett tak till en fabriksbyggnad i byn. Eftersom Martin hämtade sin modell så flög Oskar först, vädret var svårt med mycket vind och Oskars kortkärra var förstörd efter landningen i skogen i start fyra, bara att kämpa på med långkärran. Det blev dock en miss till för Oskar.

Christopher fick också flyga med sin

*Laget efter den lyckade inledningen på F1A dagen.*



långkärra eftersom den ena kortkärran låg på taket och den andra hade fått ett servo bränt tidigare under dagen. Det gick inte heller bra i den hårda vinden med en miss som resultat. Nu var Martin tillbaka och hade 15 minuter på sig för att sätta sista maxen. Oskar och Martin väntade på rätt tillfälle, men det var kallt och blåsigt, inga riktigt bra tillfällen kom. När fem minuter återstod så kom ett tillfälle som kändes bra, Martin gjorde en rakstart som var bra, men det syntes ganska snart att luften inte bar.

## Miss efter allt kämpande

Tråkigt nog för Martin så blev det en miss efter allt kämpande och finalen var borta. Endast tre tävlande klarade alla grundstarterna så det hade varit riktigt kul med en svensk deltagare också. Segrade i den andra finalflygningen gjorde Nikolay Lomov från Ryssland som flög mycket säkert genom hela tävlingen, en välförtjänt seger. Lagtävlingen vanns av Tjeckien som hade ett riktigt stort lag på plats som hjälpte juniorerna, imponerande. Vi tappade mycket mark efter den sista grundstarten och slutade på sjunde plats i lagtävlingen. Det är bara att konstatera att vi behövt fler vuxna hjälpare på plats för att klarat F1A tävlingen, vart var ni alla svenska friflygare! Efter hjälp av den lokala brandkåren fick vi slutligen ner Christophers modell från taket, Martins modell hann vi inte leta efter. Martin slutade bäst av svenskarna på 18 plats, Oskar en sekund efter Martin på 19 plats och Christopher på 27 plats. Bara hem och ladda för F1B tävlingen.

## Andra tävlingsdagen

Den andra tävlingsdagen flögs gummi-motorklassen F1B. Oskar inledde tävlingen mycket säkert och briljerade i grundomgångarna. Superbt plockande av luften och mycket säkert flygande. Efter två inledande starter med långkärran kom termiken igång så byte till kortmodellen var naturligt. När vi flög start fyra så märkte hämtarna att sändaren i Oskars modell inte fungerade. Den funkade innan tävlingen och i start tre, men hade nu gett upp. Naturligtvis så landade också modellen i ett av de gigantiska majsfälten och trots bra riktning så hittade vi inte modellen, bara att byta till långkärran igen. Oskar flög säkert, fortsatte den suveräna luftplockningen. Den sjunde grundstarten var riktigt bra eftersom vädret var mycket svårt. Oskar väntade ut flera flygningar som tappade tid och valde sin egen luft efter 30 minuters väntan, helt vansinnigt coolt. Med det säkra flygandet tog sig Oskar som en av sju till finalen.

Det relativt lilla finalfältet talade om hur svårflugdet det var under grundomgångarna. I finalen där fem minuter skulle flygas gjorde arrangören och juryn en



Prispallen i F1B, Tristan Seifert, Tyskland, Brian Pacelli, USA och Oskar Findahl, Sverige.



Modern modelletning, grabbarna kollar majs.





*Svenska laget vid öppningsceremonin.*

jättemiss och blåste igång finalen trots att vinden låg mot ett skogsparti mindre än en kilometer ner i vinden. Själv bönade jag och bad om att arrangören och juryn skulle ta sitt förnuft tillfång, men ingen lyssnade.

Att arrangören inte ville göra något för att få till en rättvis tävling kunde man förstå, efter alla missar i arrangemanget tidigare så var det helt klart att man inte arrangerade för att göra en bra tävling, troligen bara för att håva in pengarna. Men

att också juryn uppträdde helt inkompetent var beklämmande. Det blev som alla redan innan starten visste, samtliga modeller i finalen som flög länge försvann bakom skogen vilket gjorde resultaten till ett lotteri. Oskar gjorde en mycket bra flygning i finalen men tappade 18 sekunder bakom träden. Två tävlande klarade fem minuter precis ovanför skogen och fick flyga en ny final där Brian Pacelli från USA tog hem segern. Oskars mycket fina finalflygning belönades med bronspengen endast två

sekunder före fyran och ytterligare två sekunder före femman, stenhårt i täten alltså.

## **Tre vilodagar**

Nu återstod tre vilodagar då vi tänkt vila upp oss på vårt spa hotell innan Martins och Christophers hemresa och min och Oskars resa till Italien. Men istället för vila vid poolen blev det letande i majsen efter Oskars modell och letande i bergen efter Martins modell. Vi började dag ett med att gå några timmar i majsen efter GPS'en, men utan resultat. Vi körde sedan upp i bergen och pejlade efter Martins modell men ingen signal, trist dag...

Dag två hade vi annan taktik. Oskar gjorde i ordning sin FPV helikopter och FPV vinge och vi filmade alla majsfälten i flygriktningen. Sedan körde Martin och jag längre över bergen för att försöka få in signal på hans modell medan Oskar och Christopher analyserade filmerna. Martin och jag fick en riktig bergsresa upp mot gränsen till Österrike, men ingen signal, och hade vi fått signal så vete tusan vad vi skulle gjort, bara branta bergspartier som sträckte sig ovan molnen, inte lättletat. Ingen lycka heller med filmanalysen, så vi deppade på kvällen. Men skam den som ger sig, dag tre, dagen innan avresa, hyrde Martin en ultralättkärra som skulle starta klockan två på dagen. När vi hyrt kärran så hade Martin och jag ett par timmar på oss så vi gick en sväng i majsen, och efter

***Oskars modell i den Slovenska pressen, det blev en max men bara med 4 sekunders marginal.***





15 minuter bara så skrek Martin till "En modell!", och visst var det Oskars F1B som stod där på snoken i majsen. Med den lyckade morgonen hade vi förhoppningar också att hitta Martins kärra. Men det slutade nästan innan Martin hunnit upp i den hyrda kärran. Piloten var inte alls sugen att flyga över de enorma bergen i den lilla kärran i den värsta dagstermiken, han ville ställa in. Men Martin gav sig inte och tvingade upp piloten.

Efter landningen så var det klart att signal på modellen inte fanns, men Martin hade i alla fall fått en fantastisk flygtur och var ganska nöjd ändå trots den förlorade modellen, vi kunde inte göra mer. Även Oskar och Christopher fick åka med var sin sväng upp eftersom det fanns lite bränsle kvar. När vi kom till hotellet tittade vi på FPV filmerna igen och visst låg Oskars kärra där i majsen, stabben var synlig, ganska likt ett blad, men den var helt klart synlig.

Så var det då dags för banketten, avslutning och hemresa. Arrangören visade igen att de pengar vi betalt för banketten inte var till för ett trevligt arrangemang, det blev en tretimmars sittning med väntan på mat i en matsal utan air-condition, helt olidligt. Men vi var inte så förvånade, vi fixade egen bankett på spa hotellet istället som var kul!

Det var allt för denna gång. Tack för förtroendet som lagledare för det fantastiska juniorlaget i friflyg, vilka killar!

*Per Findahl, Stolt lagledare för juniorlaget i friflyg 2012.*



**Martin pejar modell i de Slovenska bergen.**



*Ryssar, Tjecker, Sydkoreaner, Svenskar osv...*



# SM i Skalaflyg 2012



Per Iversens Super Stearman, Norge

**Skala-Väst 25-26 augusti genomfördes AKMG:s traditionella skalatävling på Torslanda gamla flygfält. I år dessutom med SM-status och med deltagare från vårt grannland Norge, vilket gjorde tävlingen om än trevligare. De var förövrigt nyss hemkomna från skala-VM i Spanien. Glädjande att vi fick besök av våra norska vänner som alltid sätter färg på tillvaron. De är alltid på gott humör och brukar bjuda på sig själva i alla sammanhang, hoppas ni kommer även nästa år. Årets arrangemang lockade 21 st startande fördelat på nedanstående tre klasser.**

F4C är den "stora klassen" internationellt. Här krävs stor bygg- i kombination med flygskicklighet procentfördelningen är här 50/50 dem emellan. Man skall ha byggt modellen själv vilket är ett krav. Modellerna tar ofta mellan 5 -10 år att färdigställas.

F4H är klassen som gynnar flygskickligheten framför bygget. Man behöver ej ha byggt modellen själv dock är kravet att man målat och gjort planets märkning. Fördelningen är mellan flyg och bygge 70/30. Denna klass tror jag blir den största internationella klassen i framtiden då folks tid ej räcker för extrema byggen såsom i dagens F4C.

Klubbskala är en nationell klass som tillkom för att locka tävlande då främst på klubbnivå. Den är enkel att delta i man får till exempel använda ARF-modeller om man det önskar.

### **Umärkt väder på avslutningsdagen!**

Årets tävling lockade som vanligt en hel del publik, AKMG är bra på att göra reklam för sin tävling. Flera hobbyhandlare fanns på plats dock bara på lördagen då man hade spått regn på söndagen. Även denna gång fick dock SMHI fel, då det

blev utmärkt väder på avslutningsdagen. Att arrangera en större skalatävling kan vara knepigt inte minst tidsmässigt. Man skall genomföra en statisk bedömning i en klass samtidigt som flygningen måste pågå i en annan klass för att hinna med tidsschemat. Detta kräver en hel del domare som måste agera samtidigt. Regn på en tävling är en mardröm för arrangören. Det gick dock utmärkt denna gång.

Jag vill här passa på att skriva om några av tävlingens deltagare som bör hedras.

Anders Remar från Linköping är en ny förmåga som började tävla i skala förra året denna gång ställde han upp i två

klasser. Han har byggt en mycket fin Spitfire Mk19 med den målningen som den hade i svenska flygvapnet. Denna är driven av elmotor vilket är ganska ovanligt i skala men tycks fungera utmärkt. Detta gav honom en 4:e plats i F4H, bra jobbat!

Anders Broman är en gammal skalaräv som gjorde comeback med sin "gamla" Bearcat. Det gjorde han alldeles utmärkt stabila flygningar och en fin modell gav en 2:a plats i F4H. Tror han fick blodad tand och kommer att delta i flera tävlingar framledes.

## 20 mil för att hämta en reservmotor!

Alexander Olsson är en av de yngre förmågorna som etablerat sig i skala. Han har presterat utmärkt i flera tävlingar med sin Clipped wing Cub. I vinter har han renoverat sin modell med tanke på bättre statisk poäng och lägre flygvikt. Tyvärr så blev det "stolpe ut" på årets SM. Under första flygningen så hördes ett kraftigt knackande ljud från motorn. En nödlandning var nödvändig då motorn endast gick på en av två cylindrar. Vad hade hänt? Jo, vevaxeln hade gått av, ovis! Vad göra nu? Jo utan att fundera så tog han bilen till hemmet i Uddevalla, en tur på 20 mil för att hämta en reservmotor. Vilken kämpe! Allt för att genomföra en komplett tävling. Heder åt Alexander!

En komplett resultatlista kan ni se här intill.

Tack för ett fint arrangemang, AKMG!

*Text: Stefan Olsson, GS-Skala*

*Foto: Bo Olofsson*



*Ulf Jörnheim*



*Mats Nilsson med Spitfire MK9.*



*Ulf Jörnheims Vultee Valiant.*



# Skalaflyg



*PT17*



*Sopwith PUP*



*Safirlandning*



Cessna

## Resultat Klubbkala RM

Plac	Startande	Modell	Klubb	Totalpoäng
1	Anders Remar	Spitfire MK2	LEN	138
2	Ulf Jörnheim	NA T28 trojan	AKMG	134
3	Kent Andersson	Sukhoi	AKMG	126
4	Jan Loedner	Ultimate	Forus MFK	125
5	Sven Karlsson	SE5A	AKMG	123

## Resultat F4H SM

Plac	Startande	Modell	Klubb	Statiskt	Flyg	Totalpoäng
1	Michael Strand	Raven	AKMG	1102,5	2468,9	3571,4
2	Anders Broman	Bearcat	AKMG	1050,0	2109,8	3159,8
3	Tommy Christiansson	Klemm 35	RFK Gripen	1012,5	2039,8	3052,3
4	Anders Remar	Spitfire MK19	LEN	997,5	1904,0	2901,5
5	Stefan Olsson	KZ2 Sport	Uddevalla RFK	667,5	2179,0	2846,5
6	Alexander Olsson	Clipped wing Cub	Uddevalla RFK	945,0	1756,3	2701,3
7	Rolf Pålsson	Clipped wing Cub	AKMG	630,0	1874,5	2504,5
8	Einar Hagerup	PT19	Norge	795,0	1670,1	2465,1
9	Michael Hagenström	Spitfire MK1	AKMG	270,0	1936,0	2206,0

## Resultat F4C SM

Plac	Startande	Modell	Klubb	Statiskt	Flyg	Totalpoäng
1	Stefan Olsson	Sopwith Pup	Uddevalla RFK	2216,5	2148,3	4364,8
2	Mats Nilsson	Spitfire MK9	Kristianstad MFK	2186,0	2091,5	4277,5
3	Börje Sebring	SAAB Safir	RFK Gripen	2168,5	1980,5	4149,0
4	Per Iversen	Super Stearman	Norge	1870,5	2174,2	4044,7
5	Ulf Jörnheim	Vultee Valiant	AKMG	1800,0	1811,0	3611,0
6	Öyvind Olsen	Hawker Typhoon	Norge	1788,0	1759,0	3547,0
7	Jan Loedner	Cessna 172	Norge	1584,0	1680,5	3264,5



## Västerdalarnas flygfest



Västerdalarnas flygklubb arrangerade den sedvanliga flygfesten den 10-12 augusti.

Ett riktigt eldorado för alla flygintresserade. En stor flygfest i Dalarna med uppvisning av allt från modellflyg till Jas gripen och F-16. Och kanske den största som alla flygintresserade trånar efter, Lufthansas Junker Ju 52 "Tant JU". Alla som ville och hade råd erbjöds en 30 minuters rundtur runt det vackra Dalarna i denna klenod. Det var utsålt till varje flygning.

Biltemas Spitfire MK XVI och Mustang p.51D bjöd på fantastiska flygningar. Vilken underbar sång i motorerna då bägge svepte fram över fältet. Det ger en flygintresserad gåshud.

Att få se tjeckiska, polska, litauiska, finska och danska piloter visa upp flygkonster och udda flygplan är ju dessutom ett bra sätt att finna inspiration till ett fint byggprojekt för kommande skalatävlingar. Varför inte den danska piloten Hans Kolby-Hansen's Miles Mercury som endast byggdes i sex exemplar. Kolby-Hansen äger troligen det

enda kvarvarande luftvärdiga exemplaret i dag. En riktigt udda maskin som verkligen skulle vara trevligt att få se på en skalatävling.

Att segelflyga är en underbar sport. Jag tappade hakan då jag fick se 21 åriga Johan Gustavsson flyga med rollar och lopingar så jag kinnade, men så är han världsmästare från 2010. Sedan ramlade hakan än längre ner då Guy Westgate flög med sin "FOX". Det är ett specialtillverkat plan för ren aerobatic-flygning. Går det verkligen att göra en "lomseveck" med ett segelplan? Jag trodde det var omöjligt men så fel man kan ha.

De två finska piloterna i sina Fournier RF 5 visade en riktig skön flygbalett med motorseglarna. Den Polska uppvisningsgruppen Zelazny Aerobatic's team med sina två Zlin-50-LS och en Extra 330LC var det också härligt att se på. Från Belgien kom en F-16 vars pilot verkligen visste upp vad maskinen är kapabel till.

Bland det häftigaste jag sett var nog "JetPack Man" som med sin raketmotor på ryggen flög längs med startbanan. Det var absolut det kortaste inslaget då han har bränsle för 23 sekunder, men verkligen imponerande att våga flyga så genom att själv balansera på en jetstråle.

Det fanns två inslag med modellflyg. Mats Karlsson med sin halvskalmodell av en Bellanca Decathlon med en spännvidd på 4,6 meter och flygvikt på ca 42 kg och Henrik Finnström med en jetmodell, "Viper-



jet". Expertkommentatorn Thomas Lejon informerade publiken dels om modellerna, dels om modellflyget i stort.

Se och njut av bilderna från flygfesten som återkommer vart tredje år. Planera redan nu ditt besök i Dala Järna 2015. Du kommer inte bli besviken om nästa arrangemang håller samma klass som årets.

Det var mycket folk på plats. Klubben räknade till närmare 36000 betalande åskådare. Många stod även utanför och kikade med då missar man alla kommentarer och fakta om piloter och flygplan. Många privatflygare passade på att komma och kika på allt flygande. Klubben hade 60 gästplatser för privatflygplan. Det fanns även välorganiserade husvagnsplatser med toa och duschmöjligheter för oss som inte har tillgång till ett eget flygplan.

Nu undrar väl alla modellflygare varför bilder och text från ett fullskalajippo kommer i Modellflygnytt. Förhoppningsvis kan det ge inspiration till något vackert eller udda modellbygge som en PT 17 eller varför inte en JU52 i modell.

*Text i bilder: Åke Karlsson*





Sten Persson med sina vackra och välflygande motormodeller, Desoutter och B.A. Swallow.



## Riksmästerskap i friflygande skala

**F**riflygande skalakärror en omöjlighet? Nej, tvärtom, inomhus flyger gummimotordrivna peanuts med max 13 tum spv och utomhus är det inte heller några större problem. Men det gäller att välja rätt förebild och att bygga lätt. Inom Oldtimersällskapet, SMOS, diskuterade vi fram regler och satte igång tävlingsverksamhet för 10 år sedan. Något modifierade regler har sedan antagits av SMFF, därmed blev det klart för Riksmästerskap. Årets tävling, det tredje mästerskapet, var ett samarrangemang mellan SMOS och Aeroklubben i Malmö och gick av stapeln på Fedinghults flygplats, invid Skånes Fagerhult, med Bengt och Åsa Stibner som värdar. Trots en olycksbådande väderrapport fick vi ett fönster med riktigt bra flygväder.

Modellvariationen är stor i dessa sammanhang, både till storlek, typer och

framdrivning. Från peanuten 13 tum till c: a 120 cm, från Blackburn 1912 till Hawker Hunter, från gummimotordrift, diesel och el till raket, högvingat och lågvingat, det blir ett rejält tvärsnitt av flyghistoria och teknik.

Trilskande motorer trasslade till det för några under flygmomentet. Max flygningar fick Andrea Hartstein med sin gummidrivna Lacey i peanutstorlek, Thomas Johansson med sin Thulin K med el-drift och Sten Persson med sin dieseldrivna, stora, vackra B.A. Swallow. En skadad värmesköld förhindrade hans Hunter att få bra flygtider. Intensiv och koncentrerad flygverksamhet utmärkte tävlingen, det gällde att flyga färdigt innan regnet kom, råd och hjälp utdelades villigt och gärna och inga svåra krascher eller bortflygningar störde den goda stämningen. Under regnperiodens 2-

3 t bjöd AKM på en mycket god lunch, varefter ett par restflygningar gjordes och skalabedömning vidtog. Det tar tid att finbedöma 18 modeller men till slut var Lars Strågen klar och slutresultaten kunde beräknas till kaffe och tårta. Andrea och Sten blev Riksmästare i gummimotor resp. motorklasserna; bästa skalapoäng fick Gunnar Stedt med Consolidated PT-3, som tyvärr inte kom i luften.

Sammanfattningsvis var det ett lyckat och trevligt Mästerskap men det finns plats för många fler deltagare, titta på SMOS hemsida [www.smos.info](http://www.smos.info), under Regler står tävlingspolicy och regler, bli inspirerad, bygg och kom med nästa år!

Anders Sellman

# Friflygande skala



Johan Wallins vackra ASJA Viking i peanut-skala.



Lars-Erik Fridströms Blackburn Monoplane med pendelstyrt sidroder.



Lars och Johan vevar gummimotor i Ove Petterssons Bucker-peanut.



En gummidrivna Lacey M10 byggd av Anders Sellman.

## Resultat vid RM för Friflygande skala 7/7 2012

### Klass 1.

			Skalapoäng	Flygpoäng	Totalpoäng	Placering
1	Andrea Hartstein	Lacey M-10	58	180	238 p	1
2	Johan Wallin	ASJA Viking	106	110	216 p	2
3	Anders Sellman	Lacey M-10	74	111	185 p	3
4	Lars Tolkstam	F-W 190 D-11	94	88	182 p	4
5	Lars Tolkstam	Piper Cub J-3	68	78	146 p	
6	Emil Tolkstam	Zero	18	97	115 p	5
7	Anders Sellman	Speed Spitfire	76	4	80 p	

### Klass 2

1	Sten Persson	B.A. Swallow	120	180	300 p	1
2	Thomas Johansson	Thulin K	44	180	224 p	2
3	Sten Persson	Desoutter	64	111	175 p	
4	Sten Persson	Hawker Hunter	94	49	143 p	
5	Anders Sellman	Thulin D	80	5	85 p	3

Endast den bästa av den tävlandes modeller placeras sig.

AndersSellman



## Skokloster Off-Shore Race



Vår klubb var inbjuden att delta i evenemanget Skokloster Off-Shore Race då man ville ha så mycket aktivitet som möjligt inom området eftersom det var långa dödpauser mellan loppen. Vädret gjorde att vi enbart var där

en dag, men det var tidvis bra mycket folk som ville se modellerna i luften. Tyvärr var det även många som inte förstod att man inte kan uppehålla sig på gräsytan vi fått till förfogande om det ska gå att flyga med vettig säkerhet.

Man kanske ska passa sig för att påstå att folk är dumma, men ibland undrar man. Förklaringen är kanske att vi lever i ett alltmer överbeskyddat samhälle och har slutat tänka själva? Finns det ingen förbudsskylt eller om det inte är avspärrat





är allt ofarligt. Har inte slutdatumet på mjölkpaketet gått ut så är den drickbar oavsett hur den förvarats och står det 80 på skylten så kör man det i alla väder och under alla förhållanden.

## Överväga

Hur som helst får åtminstone vi överväga såna här övningar framöver. Det känns alltför osäkert. Plus att åskådare som tappert stått och väntat på att få se våra modeller i luften får vänta ännu längre eftersom folk helt sonika slår sig ner framför oss ute på gräsyten och tycker att då ser man ju jättebra och inte fattar att modellen kommer flyga ovanför dem om de sitter kvar. Alternativt att det står någon och väntar på att vi ska lyfta eftersom vi startat motorn samtidigt som det står 30 personer och tittar på honom utan att det går upp ett ljus vad det kan bero på? Till slut tröttnar karln och lommar iväg, men då har också halva publiken försvunnit.

En annan sak som kan tyckas vara märklig är att folk ibland inte hajjar när man ber dem inte gena över gräsyten där vi håller till. Där finns ju inget att vara rädd för, så vad står de där tokarna och hojtar om?

## Lösningen?

Kanske lösningen är halvt ofarliga frigolit-modeller? Men då blir all uppvisning väderberoende. Plus att det blir mer åt leksakshållet än åt en seriös hobby. Fast det är kanske den vägen vi måste gå för att få fler intresserade. Frågan är bara om vi verkligen får fler medlemmar som är beredda att betala 500 kr bort emot en tusenlapp för att få vara medlem i en klubb om man enbart har en frigolitmodell eller en dubbelroterande minihelikopter som kostat mindre än halva medlemsavgiften? Känns inte riktigt så.

Däremot dyker det upp ett antal återfalls-förbrytare som gärna vill prata gamla minnen men som gjort sig av med allt de en gång hade. Där finns troligen en potential ifall man bearbetar dem rätt. Fast å andra sidan är de ju inga ungdomar och det var kanske dem som man borde lägga ner mest energi på. Eller?

Vara hur det vill med den saken.

Ifall det blir en upprepning till kommande år ska vi nog plocka fram ett par gamla linkärror också. Samt ställa upp en bock med en Webra-diesel och låta folk försöka knacka igång den. Givetvis försedda med handskar. Även en liten en-halva kan vara elak.

*Dan Johansson,  
MFK BusyBee i Bålsta*





## A3 Autogyro

Jag måste säga att jag blev lite överraskad när jag läste "efterlysningen" på min A3 Autogyro. Det är inte varje dag som ens modell är efterlyst. Jag har sett bilden på modellen flera gånger i Modellflyg Nytt, utan undertext, och många har säkert undrat vad det är för en apparat.



Historiskt började det väl någon gång under 20-30-talet med att man tog fram Autogyrot och vissa modeller användes i tjänst för t.ex. postutdelning. Men när helikoptern kom dog intresset för Autogyrot bort. Helikoptern utmanövrerade Autogyrot och vanliga flygplan blev också bättre och bättre.

Autogyrot eller Gyrocoptern som den också kallas har nu kommit tillbaka i fullskala, den är enklare än en helikopter och kanske säkrare också, samt att den är enklare att flyga än en helikopter.

Mitt Autogyro intresse började ganska länge sen men dog bort ganska fort.

Nedanstående bildsekvens från 2002 förklarar kanske varför;



*Airborne*



*Ooops!*

*Kan ni höra Bengt skrika "Neej!"*



*Ser lovande ut!*

Det blev ingen längre flygtur för A0 (A noll). Om jag hade haft dagens kunskap hade säkert även denna modell flugit men man lär sig av sina misstag.

Så detta med autogyros låg i träda ett antal år innan jag gjorde ett nytt försök.

### **A1**

I nästa försök så hade jag läst att man kunde styra autogyrot genom att luta rotorn så jag gjorde ett huvud som hade ett knutkors och så med deltamix i radion kunde man luta rotorn via två servon.



Rotorn av gungtyp fungerade som på fullskala maskiner och användes i bl.a. på den riktiga maskinen jag en gång fick mig en provtur i. Och tro det eller inte så flög maskinen på första försöket!

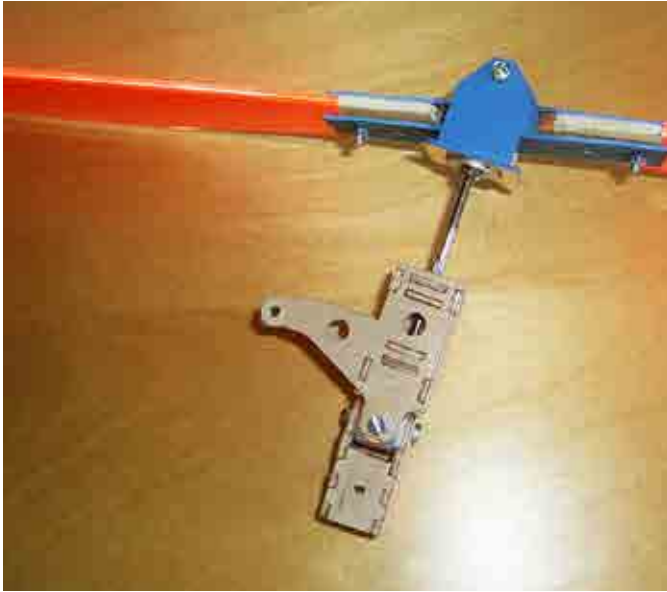
Nu hade man fått blodad tand på detta men den här rotorn var också svår att få igång, mest tur om det fungerade.

### **Tillbaka till ritbordet.**

Nu fanns internet på ett annat sätt och man kunde se hur andra hade gjort så det var bara att leta efter en bra förebild som

### **A1**





**Rotorhuvud av gungtyp**

bevisligen kunde flyga. Då hittade jag en modell (tyvärr minns jag inte namnet på den) som använde en ombyggd helikopter swachplatta och som syntes flyga ovanligt väl. Bara att göra som kineserna och kopiera, och A2 var född.

Idén med helikopterhuvudet var att man skulle behålla den cykliska styrningen men förstås inte ha kollektiv pitch på bladen, dvs. man kunde inte ändra bladvinklarna samtidigt.

Jag förstår fortfarande inte varför min



**Så här såg den fungerade prototypen ut och detta foto använde jag sedan för att ta ut alla mått och vinklar av till A3.**

Ett krux med en Autogyro är att t.ex. tyngdpunkten inte går att ta på då den oftast är någonstans i luften. Det finns inga vingar att sätta fingrarna under för att "känna" sig fram.



**A2, ganska lik A3 faktiskt**



**A3 den "fulländade" modellen**



**Det ombyggda helikopterhuvudet**

rotor inte fungerade lika bra som den på YouTube? Det var omöjligt att få den att börja autorotera. Annars verkade det hela så elegant, tyckte jag då.

Nu kunde jag inte ge upp och efter en hel sommars testande (kraschande) så började ansträngningarna äntligen bära frukt.

Jag lovar att det var på sista försöket, hade det inte fungerat, hade jag skrotat allt, så flög autogyrot sådär som man kunde bara ha drömt om.

Det jag hade lyckats med var att alla kombinationer av tyngdpunkt, rotor, stabbe etc. äntligen samverkade istället för att bara djävläs.

## **Autorotation.**

Som namnet antyder (Autogyro) så betyder det att rotorn roterar fritt av sig självt. Det är alltså inte som på en helikopter att en motor driver rotorn.

Om ni någon gång har tappat eller släppt en flygplansvinge i hopp om att den ska segla iväg så har ni säkert märkt att den börjar att rotera i luften. Det är just av denna anledning som flygplan behöver en stabilisator, annars skulle planen inte flyga speciellt bra.

Vingens resulterande lyftkraft är nämligen inte riktad rakt upp utan snett framåt och



# Autogyro



uppåt. Det är nästan så att en ving i teorin skulle kunna dra sig själv framåt om inte andra krafter kom in och bromsade den.

Det är denna kraft som gör att en rotor på en Autogyro kan rotera MOT VINDEN.

Den roterar alltså inte som en vindsnurra med vinden utan mot vinden, förstå skillnaden för det är det här som är själva grejen med detta.

Man använder helst en profil med en något välvd undersida till autogyroblad för den ger en bättre lyftkraft men annars ser den ut som en flygplansvinge fast med en kort korda. Vingen kommer alltså att "flyga" med framkanten mot vinden och "dra" sig själv runt, runt. För att detta skall fungera riktigt bra använder dom flesta modellautogyros en så kallad deltarotornav.

## Navet

Navet som är en plan platta, är inte en helt symmetrisk sak med tre armar utan har en deltavinkel i sig (det finns inga gångjärn eller så, vinkeln ovan är dritrad för att visa var vinkeln sitter). Det gör att när bladet

viker sig upp och ned kommer bladets anfallsvinkel att ändras så att lyftkraften korrigeras.

När rotorn roterar genom luften kommer en sida att möta vinden (luften) och en sida kommer att gå med luften, om nu bladen satt stumt fast i rotornavet skulle apparaten ögonblickligen rolla runt. Deltavinkeln förhindrar detta. Rotorskivan måste dessutom vara flexibel så att bladen kan (det måste dom kunna) röra sig vertikalt.

Dessutom behöver man en liten kloss under bladets undersida för att ge bladet en något negativ anfallsvinkel i normalläget. Varför är lite mystiskt än för mig men tar man bort den fungerar det inte lika bra.

En styvare rotorskiva gör att maskinen reagerar snabbt på spakrörelserna och en mjuk rotorskiva gör att maskinen blir snällare att styra. 1.5mm PVC plast visade sig ha det rätta "flexet".

När min A2 flög fram stabilt, kontrollerat och graciöst var just denna deltanav en av anledningarna till att jag till slut lyckades få fram en fungerad maskin.

En Autogyro behöver en stabbe och en fena men inte nödvändigtvis ett sidoroder.

Man styr maskinen med en kombination av motor och genom att luta rotorn bakåt, framåt och åt sidorna och det behövs inte speciellt stora utslag i roled.

Sidorodret fungerar bra i luften och gör att maskinen inte bankar så hårt i kurvorna men som vanligt flyger den bäst om man använder alla spakar.



**Masten som rotorn sitter på måste luta en ca 10 grader bakåt, vissa styr maskinen i höjlded genom att luta hela masten.**



Enklare än så här kan det inte bli. Ett knutkors och ett stag som servona drar i. Eftersom rotorn önskar att dra huvudet bakåt kommer länkarmarna alltid att vara "sträckta" vilket är en fördel.

Rotorn sitter på en axel som är kullagrad i rotorhuvudet och den bör gå så lätt som möjligt.

Säkraste sättet att starta en Autogyro är faktiskt att starta den ur handen. När man sen kan "tricket" kan man lätt starta från marken och det behövs bara någon meter startsträcka.

Om det är helt vindstilla behöver man bara gå lugnt framåt, luta rotorn lite bakåt, ge lite gas så att motorn blåser lite luft genom rotorn så börjar den att rotera. Vid ett visst ögonblick ändras ljudet i rotorn och vips, den har börjat att autorotera!

Tro nu inte att det är en evighetsmaskin och att den bara fortsätter och fortsätter av sig självt för det gör den inte, så pass "auto" har den inte blivit men den roterar ovanligt fort. Ibland skrämmande fort.

Nu är det bara att gasa på så att man känner att motorn drar och släppa iväg modellen.

Man tror inte att det ska bära men se, det gör den. Men om inte rotorn har nått det magiska ljudet är det ingen idé att starta.

Om man startar från marken kan maskinen lyfta innan autorotation har ägt rum och då slutar det med en volt åt höger (eller vänster beroende på rotorns rotationsriktning) Kan man flyga flygplan kan man också flyga Autogyro, kan man flyga en helikopter borde man kunna flyga en Autogyro men för en nybörjare är det inte en första modell.

Den är att flyga som ett flygplan men man bör undvika för snäva svängar då rotorn snabbt tappar lyftkraft om den lutar allt för mycket och man ska som vanligt stötta med höjd genom kurvorna.

Och nu till det roliga, stäng av motorn och du kan autorotera ned och landa på noll meter! Det ser och låter ganska häftigt när man gör det. Man stänger av motorn, ger dykroder för att hålla fart framåt och för att rotorn inte ska tappa fart. Sen när man är någon meter över mark drar man i höjdrodret och modellen sänker sig sakta ned.

När man startar från marken lutar man rotorn bakåt (höjdroder), gasar på och när man ser att det börjar att bära släpper man höjdrodret och ger full gas. På en helikopter går den mesta kraften åt att hålla maskinen uppe, på en Autogyro går den mesta kraften till att få den att åka framåt. På det sättet är en Autogyro effektivare än en helikopter, i alla fall om man ska framåt. Jag klädde på prov en rotor med glasfiber och ett blad blev för tungt så jag fick slipa ned den. Deltavinkeln syns tydligt här.

Jag använder bara en skruv på bladen så att dom kan röra sig fritt.

Bladen rör sig nämligen inte helt med samma fart genom varvet, omöjligt att



*En liten balsakloss i bakkant för den där mystiska något negativa anfallsvinkeln och några oanvända rotorskivor. Klossen underlättar autorotationen och för att rotorn inte ska ställa så lätt.*

se men jag tror på dom som påstår det. Dessutom är bladen mer kraschsäkra på detta sätt.

## Slutklämmen

Ja, autogyros i modell fungerar och flyger väldigt fint om allt stämmer. När det inte stämmer är det väldigt svårt att avgöra vad som är fel. Jag har inte pysslat med detta på ett tag nu och jag antar att utvecklingen har gått framåt även på detta område. Studera gärna nätet innan du köper eller snickrar ihop din Autogyro, lär av andra.

Av dom byggsatser jag har sett kan jag se att dom är ungefär byggda som min A3 är, med deltahuvud och sen om motorn sitter bak eller fram har inte så stor betydelse. Första gången jag såg en Autogyro var säkert James Bonds Little Nellie och den hade motorn bak, snyggast så tycker jag fortfarande.

Jag blev så till mig av hur bra maskinen flög att jag tänkte ett tag att ta fram en byggsats. Eftersom jag ritar mina modeller i CAD och sen skär ut dom i min hemmagjord CNC maskin (jag skrev en

artikel om den för länge sedan i MFN) var det inte en helt omöjlig tanke att producera ett antal byggsatser i källaren. Jag gjorde även en form för huven.

Men intresset bland andra modellflygare var inte så stort som jag hade trott, även om dom flesta gillade vad dom såg. Det kan vara så att gemene man tycker att det är en helikopter och i och med det väldigt svårt att flyga, vilket inte stämmer.

Jag har sett några köpemaskiner på senare tid och dom verkar flyga OK, kanske vågar du också prova på en Autogyro nästa gång?

Nu flyger jag mest tricopter och quadcopter och det gör jag genom ett par videoglasögon. FPV som det heter är hett och fler och fler skaffar sig utrustning för detta. Får jag lust/tid kanske jag skriver några rader om detta i ett senare nummer. Jag delar gärna med mig av min erfarenhet gällandes autogyros, så om ni har frågor får ni gärna kontakta mig på; [jau@bostream.nu](mailto:jau@bostream.nu)

Nu blev jag sugen på att lufta min A3

*Juha Aurendah*

*En något sliten rotor.*



*Tre A3 på fältet.*





# Asiatiska Mästerskapen i Friflyg 2012

**J**ag blev speciellt inbjuden att flyga de Asiatiska mästerskapen i Friflyg som hölls från den 15/7 - 22/7 utanför Mongoliets huvudstad Ulaanbaatar. Oskar ville direkt också hänga med så till hans 18 årsdag fick han en resa till Ulaanbaatar. Friflygsporten växer snabbt i Asien och för att få ytterligare snabbare tillväxt valde det Mongoliska Flygsportförbundet att bjuda in några Européer att flyga mästerskapet för att de lokala flygarna skulle få extra input. Naturligtvis kunde inte jag och Oskar officiellt bli Asiatiska mästare, men två resultatlistor upprättades så inofficiellt så kunde även en icke Asiat vinna. För att locka fler flygare så bjöds det även in till Världscuptävlingen Mongolian Cup och en specialtävling kallad Mixman, där alla friflygklasserna tävlade mot varandra. Drygt 110 tävlande deltog under tävlingsveckan.

Resan gick från Budapest med mellanlandning i Moskva innan planet tog mark i Ulaanbaatar. Vi blev upplockade på flygplatsen och körde i hållregn mot vår camping där vi skulle bo under veckan. Vi skulle bli grannar med Kina, Sydkorea och Nordkorea. Vägar fanns inte, det vara bara

håll, jag ska aldrig klaga på en guppig väg mer i mitt liv! Efter lite vila var vi inbjudna att vara med under ett juniorprojekt som arrangören genomförde med två av de japanska flygarna. 60 kids var inbjudna att bygga och flyga, Oskar och jag var två av ledarna. Helt fantastiskt att se barnen lyssna och följa instruktionerna hur de skulle få ihop sina modeller, Oskar och jag assisterade så gott vi kunde. Efter byggandet blev det trimning, de små modellerna flög faktiskt riktigt bra. Sedan följde tävling med flyoff.

## Mongolian Cup

Dagen efter var den först tävlingsdagen, det skulle tävlas i F1H i Mongolian Cup. Vädret var mycket ombytligt och en hel del regn passerade de första dagarna, regnen följdes av starka vindar vilket gjorde inledningen i klass F1H svår. Jag hann tänka att det nog bara blir en F1H start, jag hann även tänka på hur det skulle se ut i vår F1A trunk med tanke på kommande junior VM och senior EM om den extrema vinden skulle hålla i sig. Min modell

fladdrade ner i vinden och försvann bakom en kulle långt ner i vindriktningen. Tidtagarna knäppte av, men modellen kom fram igen och fusade efter att maxtiden var klar. Tidtagarna var omutliga så det blev retliga 116 sekunder i protokollet. Efter den svåra inledningen mojnade vinden och det blev bättre och bättre, vi hade faktiskt inte så stark vind som under start ett i F1H under någon av tävlingarna som skulle komma. Jag flög säkert resterande grundstarter och klarade max flygtid. Det visade sig att den lilla tidtagarmissen i början av tävlingen bara var av akademisk betydelse, jag segrade, på andra plats slutade Kim Wom Chol och på tredje plats Choe Nam Il, båda från Nordkorea.

Den andra dagen flögs F1A. Vädret förbättrade på sig betydligt och jag och Oskar inledde flygandet på bästa sätt, max i de två inledande flygningarna. Men i tredje starten missade Oskar lite

*Några av de deltagande F1A flygarna.*





De tre första under Mixman tävlingen.

oturligt en halvminut och var borta från finalen. Jag flög säkert igenom samtliga sju grundstarter med max flygtid och tog mig som en av sex till finalen. Till kvällens final ökade vinden markant och en flytt av startlinjen skedde till en höjd på fältet. Startplatsen var nu belägen på 1580 meters höjd över havet, speciella flygförhållanden kan man lugnt påstå med den tunna luften. Jag kom inte i läge då jag ville koppla min modell och varvet efter var den fina luften borta. Det återstod endast ett par minuter och jag kopplade i luft som visade sig vara riktigt dålig så jag slutade

Sydkorea, Nordkorea och Sverige.



Per Findahl efter delad seger i Mixman.

sist av de sex som flög. Efter ytterligare två finalflygningar stod Mitsunobu Wada från Japan som segrare före samma två Nordkoreaner som slutade två och trea i F1H tävlingen. Oskar slutade på nionde plats i seniortävlingen och segrade i juniortävlingen.

### Missbedömning

Tredje tävlingsdagen bjöd på F1B och Oskar tävlade. Oskar startade flygandet direkt när första grundstarten sköts igång. Jag och Oskar bedömde att vädret var stabilt på morgonen, ingen termik att tala

om. Men även nu gjordes en missbedömning, vädret var mycket ostadigt och luften bar dåligt så Oskars flygning landade en dryg minut kort till maxen. Men det var bara att köra vidare. Under dagen var det rejält svårfluget, men Oskar bemästrade vädret bra och klättrade i resultatlistan efter varje flygning. En miss till på futtiga tre sekunder gjorde inte mycket skillnad i resultatlistan, Oskar slutade tävlingen på en mycket hedrande femteplats och segrade klart i juniortävlingen. F1B segrare i seniortävlingen blev slutligen Sukhbat Batsuuri från Mongoliet, Mongoliets första





Världscupsegrare någonsin.

Den fjärde tävlingsdagen bjöds det in till Asiatiska mästerskapen i klass F1A. Fem länder var alltså på plats från Asien, Mongoliet, Sydkorea, Nordkorea, Japan och Kina. Men en hel del utomstående var som sagt också inbjudna till tävlingen. Vädret var som tidigare tävlingsdagar speciellt. Termiken betedde sig inte som i Europa på låg höjd, det gällde att ta det väldigt försiktigt i termikletandet och vara supernoga vilken luft som valdes. Jag och Oskar klarade båda den första grundstarten säkert. I start två missade Oskar futtiga 19 sekunder. Efter den missen flög vi mycket säkert och klarade de avslutande fem grundstarterna. Efter lunchen var vi tidigt upp med Oskars start. När några minuter gått och Oskar letade luft såg vi en gigantisk helikopter komma på 2 meters höjd över fältet rakt emot oss. Arrangören ropade ut något kryptiskt i högtalarna, men perioden blåstes inte av. Helikoptern tog upp strax innan startlinjen men kom igen från sidan på samma låga höjd, ytterligare ett kryptiskt, men stressat meddelande kom, jag trodde det var krig! När helikoptern kom för tredje gången passerade den 10 meter från Oskar som snurrade på fältet, riktigt läskigt. Den vindvirvel som passerade kunde ingen bemästra så Oskar snurrade i marken medan jag sprang till arrangören för att ta reda på vad som hänt, det kändes som vi var mitt i en gammal vietnamfilm. Det visade sig att det bara var den Mongoliska armén som hade en uppvisning, men blivit försenade, uppvisningen skulle skett under lunchen...

## Ingen final

Det är inte vanligt att ett mästerskap avslutas utan finaler, men det hände denna gång efter en mycket svårflugen dag. Endast två tävlanden klarade de sju grundstarterna med max flygtid och

**Nordkoreanskt spionage av Pelles vinnande F1H modell.**



*De fantastiska vandringspriserna i bakgrunden på prisbordet.*

eftersom en var Asiat och en Europe så valde arrangören att inte flyga någon final, den officiella Asiatiska mästaren var redan korad och heter Chimed Ganzorig från Mongoliet, jag blev alltså delad Asiatisk mästare efter mina sju maxflygningar. Även Oskars starka avslutning i tävlingen belönades genom en total tredjeplats i tävlingen, mycket starkt flugget av Oskar.

Under den femte tävlingsdagen så flögs Asiatiska mästerskapen i F1B och F1C. Vi valde dock att ta en vilodag eftersom det mördande tävlingstempot började ta ut sin rätt. Istället siktade vi på en bergspromenad och den avslutande tävlingen, Mixman som flögs den sjätte tävlingsdagen. Under Mixman tävlade alltså klasserna F1A, F1B och F1C tillsammans, inte en vanlig tävlingsform. Eftersom tävlingsdag sex även var avslutning för tävlingsveckan, med bankett på kvällen, valde arrangören

**Oskar avnjuter en skål med jäst hästmjölk.**



ett lite speciellt upplägg. Tävlingen startade precis vid soluppgången med en femminutersmax, sedan flögs fyra starter till med hög maxtid, allt för att undvika en final. Oskar valde att starta i både klass F1A och F1B, jag flög klass F1A. De inledande flygningarna gick mycket bra för oss, max i alla klasser till start tre. Men i start fyra missade tyvärr Oskar i båda klass F1A och F1B, den minsta missen kom i klass F1A där Oskar tappade en handfull sekunder. Jag klarade samtliga fem starterna med max flygtid. Innan den sista grundstarten var sju man med till finalen, men sista flygningen var mycket svår och endast två man stod klara för en final när den femte grundstarten avslutats, jag i klass F1A och Artur Kaitshuk, Ryssland, i klass F1C. Oskars lilla miss i klass F1A gav slutligen en femteplats i tävlingen. Finaler ska flygas under termikfria förhållanden,

**Pelle och Oskar vid invigningen.**



men Mixman finalen skulle nu flygas mitt på dagen under mycket starka termikförhållanden, inte optimalt. Tio minuters flygtid skulle uppnås under final ett. Både jag och Artur klarade tiden. Under den andra finalflygningen skulle även nu tio minuter flygas, men tiden att leta luft kortades ner till fem minuter. Jag och Artur flög samtidigt och hittade ännu en gång perfekt termik så vi flög båda max. Artur hade låst timern på sin extrema Verbitsky flapper och modellen försvann efter två timmar över bergen. Efter den flygningen så valde jag och Artur att dela på segern, att flyga fler finaler kändes meningslöst under de förhållanden som rådde och med Arturs förlorade modell.

## Mycket vacker prisutdelning

Tävlingsveckan avslutades med en fin avslutningsbankett och en mycket vacker prisutdelning med högdjur från regeringen på plats för att dela ut priserna. Flera TV kanaler var också på plats. Detta var det andra Asiatiska mästerskapen som arrangerats någonsin, nu valde arrangören att donera fantastiska vandringsspriser vilket höjer förhoppningarna om att mästerskapen kommer att fortsätta. En av de mongoliska F1A flygarna är en mycket duktig silversmed och han hade gjort de



Oskar agerar bygglédare, föräldrarna tittar på i bakgrunden.

fantastiska priserna. Det finns många unga Asiater som flyger friflyg så att friflygsporten växer i öst är inte konstigt. För att säga tack officiellt och önska lycka till med kommande Asiatiska mästerskap lämnade jag över en SMFF standar och höll ett litet tacktal. Arrangören valde under banketten att ha ett ungt band som spelade lite röjigare musik, ett bra val. Även Oskar och jag tvingades upp på scenen för att riva av en låt, kul! När det närmade sig läggdags och snar avresa blev jag uppkallad på scenen igen. De tackade mig från det Mongoliska flygförbundet och överlämnade en horsenote, ett gigantiskt tvåsträngat stråkinstrument, likt

en gitarr. Snacka om att tappa hakan! Jag var så glad över att vi lyckats packa allt, hur skulle vi få med denna hem? Oskar fick ta den ombord på båda flighterna och bad snällt flygvärdinnorna att de skulle ta hand om hans fina instrument, så visst fick vi med den hem. En fantastisk vecka var till ända, vi hade blivit fantastiskt väl mottagna och fått uppleva ett av de mest fantastiska flygfälten i världen. Dessutom fick vi träffa ett Flygförbund och ett folk som verkligen är på gång. Jag tror att vi inom en snar framtid får uppleva ett Världsmästerskap i Mongoliet.

Per Findahl

# modellflyg<sup>nytt</sup>

## Nästa nummer

## Ute 14-12

● **Test av JR 11XG**

● **Julnötter**





# HAB Electronic AB

Nya kärror för säsongen 2012 !!



På HAB hittar du hela Proxxon sortimentet till lägsta pris!



TJ20 från PBS, ny turbin från Tjeckien 22 kg drag/ 1,95kg vikt mindre/ kortare och ca 20% lägre bränsle förbrukning än konkurrenterna!!

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

Kingtech turbiner  
3 olika modeller



Kingtech turbiner görs på Taiwan har livstids garranti, fins i dragkrafts tre storlekar 8/14/17kg. Både med gas och Kerostart.

**Pris från: 13940kr**

Nyaste JR DMSS radio på lager



Vi har det du behöver !!

Sadelvägen 5

34140 Ljungby

[www.hab.se](http://www.hab.se)

0372-80444

## Allt till inomhusflyg!



# RCFlight.se

# 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.

## Boken Spännvidd

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



## Pris

Pris 195 :- för medlemmar + frakt 69:-  
Pris 245 :- icke medlemmar + frakt 69:-

Sätt in pengar på 518165-7. Märk inbetalningskortet med Jubileumsboken, namn, adress och SMFF-nummer så kommer boken inom kort.

# 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](http://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.

