

6 2012

modellflyg ^{nytt}

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD



Extra tjockt julnummer!

Airdrift Expo



Fantastisk Helikopteruppvisning!



En Gee Bee startar från en vinghalva på en Extra.



JR XG 11 DMS Ny radio

Världscupen i friflyg 2012

Juka, prisvärd modell

Dags för årets julnötter

MULTIPLEX

RAZZOR

THE RACING MACHINE



The air's on fire!



For more information visit
www.multiplex-rc.de

✈
620 mm

RR

1.285,-

Ready for Radio



Distribueras av:

AutoPartner AB
www.autopartner.se

Tel 016-400 11 33

MULTIPLEX

HITEC

Sveriges Modellflygförbund (SMFF) är en sammanslutning av ca 220 klubbar och 4700 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 1/13 22 feb
Tidningen beräknas postas angivna veckor
Ordinarie manusstopp är 4 veckor före angivna utgivningsdagar, efter avtal kan senare lämning ske.

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

Tryck: V-TAB Vimmerby, 2012
ISSN-0345-813X



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

- **Prettner, uppfinnaren** 6
- **Aktivitetsschansen Ripa** 10
- **Fartreglage från Hobbywing** 12
- **Elmodellen Juka** 14
- **Ny radioanläggning** 18
- **Retromodellen Curare** 22
- **Airdrift Expo** 26
- **Världscupen i friflyg 2012** 30
- **Helikopteruppvisning på Airdrift Expo** 34
- **Modellflyg i Slovenien** 42
- **Besök hos Schweighofer** 46
- **Ballongjakten 2012** 50
- **Julnötter 2012** 56
- **Historien om bröderna Granville** 58





Ingela Persson
Ordförande

Då var året snart slut. Vintern kom i hela landet och med den en massa "äckligt" vitt ;-), inget bra flygväder. Många funderar säkert på nästa säsong och vad som ska fixas innan dess.

Nu har inomhus-säsongen kommit igång på allvar och det har knåpats på allsköns depronflyg. Det finns massor av "färdiga" modeller att köpa i både stort o smått. Många väljer även att bygga egna. En del fixar radiostyrning på gummimotormodeller... Oavsett så är inomhusflygningen ett bra tillfälle att ha kul och umgås över en kopp kaffe.

Jag var med på Växjö's förra flygtillfälle och då hade det byggts en 8-10 depronvingar som det flögs combat med. Efter en rafflande tävling så korades en vinnare.

På tal om inomhus så har det bestämts att vi ska försöka hålla en del tema i MFN nästa år. Och i nr 1 så skall det vara inomhus som tema. Det kommer då att finnas artiklar om inomhusflyg, lipo mm. Vi har även fått tillstånd att publicera en ritning.

Skulle det vara så att du skriver något så får du gärna skicka in det, det måste finnas en uppsjö av roliga erfarenheter och modeller att skriva om.

Jag hade även glädjen att besöka bytesdagen i Falköping i slutet på oktober som var en mycket trevlig tillställning och där fick jag träffa och prata med många medlemmar.

Visserligen är det gott om tid men jag tipsar om att vi i mars håller vårt förbundsmöte den 17:e och platsen blir

i Uppsala på konferenscenter. Mer info kommer att gå ut till klubbarna.

Avslutar med en kort info om att vi är medvetna om att Flygsporfförbundet har haft problem med bemanningen av vårt kansli under hösten. Dessa problem är på väg att lösas.

Det blir en del mindre förändringar och mer info kommer i nummer 1 av MFN.

Nu önskar jag alla en God Jul och ett gott slut samt ett Gott Nytt År.

Flyg högt, flyg väl, flyg länge.

Ingela Persson
Förbundsordförande
ordforande@modellflygforbund.se



Styrelsen SMFF 2012



Funktion

Ordförande
Vice Ordförande
Kassör
VO-Elit
VO-Bredd
Suppleant

Verksamhetsområde Bredd

Funktion

Chef
Vice chef
Ledamot
Ledamot
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

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:-



Myggan, 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:-

Registreringssiffror, ark

60:-

Handbok, Att vara modellflygledare 20:-



Sveriges Modellflygförbund

VO Bredd i SMFF

Hej alla modellflygare

Nu är det jul och de flesta ser fram emot en ledighet med familjen. Inomhus flygningarna är igång på många ställen ute i landet. På Bosön flygs det i flera timmar i sträck under julhelgen och i Degefors flygs det i 15 timmar i januari.

Bredd har nu en frivillig som ska börja uppdatera vår hemsida mer ofta än vad vi har gjort hittills. Jag hoppas det kommer bli en positiv förändring.

Modellflygnytt's hemsida har också fått lite uppdateringar. Några fler gamla PDF:er finns nu ute. Man kan även registrera sig för en prenumeration direkt på webben. När man trycker på klart, så skickas det ett mail till kansliet som registrerar den nya prenumeranten.

Bredd ska lägga sin budget för 2013 runt årsskiftet. Har ni klubbar något på gång under 2013 som förbundet kan stödja. Skicka in ert önskemål till Bredd.

Förbundets nästa årsmöte kommer att vara i Uppsala. Och det är som vanligt i mars månad. Jag hoppas det kommer fler klubbrepresentanter i år som visar sitt intresse.

Ha det så gott nu i vintermörkret.

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.

Inbjudan till Förbundsmöte 2013

Söndagen den 17/3
Konferenscenter
Uppsala

Mer info kommer i nummer 1 av MFN

Hanno Prettner del VII

Hanno som ”uppfinnare”



Här följer några av alla de "uppfinningar" och konstruktioner som Prettner tog fram för sina modellflygaktiviteter. Luriga lösningar som användes för att hålla honom på världstoppens i F3A. Titta på denna avkortade sammanställning och du förstår att Hanno var en värdig mästare på mer än ett sätt: Kombinerad broms och landklaff för F3A-planet Super Sicrolly, som användes vid VM 1973 i Gorizia/Italien.

Användandet av avstämd pipa för att höja motoreffekten vid VM 1975 i Bern/Schweiz.

Snap-Flaps på vingen, kopplade till höjdrodret, användes för att få snävare radier på manövrerna vid Tournament of Champions 1976 i Las Vegas. Buller-optimerad pipa på Curare, vilket gjorde modellen till den tystaste på VM 1977.

Roterande Speed-Brakes på vingen för att sänka hastigheten på modellen i dykande manövrer vid TOC Las Vegas 1977. Vinst i tävlingen? Naturligtvis!

Utveckling av en jättekonsflygmodell med 2,85 meters spännvidd, infällbara ställ och endast 10 kilos flygvikt.

Planet vann Tournament of Champions 1978 Las Vegas. Denna Dalotel 285 revolutionerade utvecklingen mot stora modeller.

Förförstagången användes en mekanisk kombination av upp till tre servon för att orka med sidorodret eftersom inga tillräckligt starka servon fanns på den tiden – en Prettner konstruktion.

Användandet av propeller med variabel stigning för första gången, detta för att minimera buller. Hans Magic med denna anordning gav seger i VM 1979.

– Min Magic var full med tekniska lösningar – ställbar propeller, Snap-Flaps, landningsflaps, bränslereglering och elektriska hjulbromsar. Modellen med all denna utrustning vann VM i Mexiko 1981.

Intressant att notera att Hanno kom senare att gå i bräsch för en enklare flygstil, den så kallade konstantflygstilen, med plan som inte ens hade infällbara ställ. Detta för att göra F3A mer lättillgänglig för gemene man. För detta utvecklades modellen Calypso som vann VM 1983.

Supra-Fly satte en ny standard för F3A-modeller. Den fanns i ARF-utförande vilket var nytt och unikt samt att planets spännvidd och längd var ungefär lika – ett koncept vi fortfarande använder. Modellen vann VM i Holland 1985.

De så kallade Supra-landställen med extra lång låsning kom 1985.

Supra Star – det här var första gången en serieproducerad modell vann VM. Dessutom var modellen framtagen för att flyga så tyst som möjligt och den var den tystaste modellen vid VM i Frankrike 1987, där den knep guldmedaljen.

Hanno samarbetade med OS för att ta fram tvåtaktsmotorn Hanno Special 61 ABC. Med den i en Supra Star segrade han i VM i USA 1989 och EM i Österrike 1990, där han hade högst poäng i samtliga omgångar.

Därefter utvecklades en större modell, Mystic, utrustad med en kompressormatad OS vilket gav sensationellt låga bullervärden vid VM i Australien 1991. Mystic hade strömningsoptimerade linjer och 1992 fick den nyutvecklade ABS-flaps som kunde bromsa modellen till och med vid full trott för att få jämn hastighet genom figurerna. Med denna konstruktion vann han VM på hemmaplan i Nötsch 1993.

Utvecklingen gick vidare men på grund av en olycka vid träning, där han skadade halskotpelaren, kunde han inte försvara sin titel vid VM i Japan 1995.

Världsrekord och konstiga flygfarkoster

Från och med 1996 har Hanno experimenterat med specialdesigner för att spränga gränserna för vad som är möjligt att åstadkomma med modellflygplan, konstruktioner som till och med experter ansåg omöjliga att flyga. Dessa har publicerats i några av världens viktigaste facktidskrifter:

Den flygande skidåkaren Franz Klammer med 2,2 meter långa skidor.

Flygande cyklist där luftdraget sätter pedalerna i rörelse.

Ridare på häst som galopperar i luften. Jättelik fjäril som bombar barnpubliken med två kilo klubbor.

Specialutvecklade flygande apparater för nattflyg:

Sexkantig flygande stjärna med belysning i ytterkanterna. Denna ser ut som en jättelik adventsstjärna som svävar i mörkret.

Nattkonstflygplanet Nightfly som har belysning i alla konturerna. Med denna har Hanno flugit hela F3A-programmet i totalt mörker.

År 1986 förbättrade han världsrekordet i tid för sjöflygplan med en flygtid på över 12 timmar med en 3,8 meter stor modell kallad Emco Enduro. Flygvikt med bränsle: 4,99 kg.

1998, vid IAM-RCT flygshowen i Tokyo, flög Hanno med sin Sensation 2000 hela F3A-programmet i kniveggsläge. Detta inför 40 000 åskådare.

Konstiga krumelurer

Hanno har även "upfunnit" ett antal konstiga flygmanövrer, varav en del har blivit uppkallad efter honom:

Hanno Screw – spinn i egggläge där vingen ligger vertikal och kroppen roterar kring vingen.

Fishtail – vinka med stjärten i egggläge. Långsamt eggflygning i 45°.

Stående åtta i egggläge.

Rollande cirkel med en enda roll.

Rollande looping med endast en roll.

Autorotation – sjunk från hög höjd till strax över marken utan att modellen rör sig framåt.

För att kunna utföra många av dessa manövrer har Hanno utvecklat modellen

SenSation med ett speciellt höjdrodersystem.

I vetenskapens tjänst

Ett kommersiellt uppdrag var att flyga en tunn kabel över djupa dalar. Inför bygget av autobahntunneln Katschberg A2 skulle nämligen flera högspänningskablar dras över ett 850 meter brett pass. Hanno konstruerade därför en maskin med stor bärkraft som tog med sig en tunn nylonlina som lossades i luften på andra sidan dalen och sedan återvände planet till startplatsen. Med hjälp av allt kraftigare linor kunde till slut hela elkabeln dras över. Tekniken drog till sig ditresta team från Argentina, Kanada, Schweiz och Tyskland som studerade förfarandet.

Conny Åquist





SVENSKTILLVERKADE BYGGSATSER NÄR DE ÄR SOM BÄST!

Saab 105

Saab 37 Viggen

Saab 35 Draken

Balsa till Sveriges lägsta pris!

Servon Fartreglage Motorer
Sändare Lim Mottagare
Fläktar LiPo Laddare
Verktyg NiMh Spackel Färg
Propellrar m.m.

Du är alltid välkommen med dina frågor!

MBS RC Models, Ekevägen 17, 524 32 HERRLJUNGA Hemsida www.mbs-rcmodels.se Telefon 0730-69 09 75

Peter King – Flying High

Inom flygsporten finns en otrolig bredd av utövare, många är otroligt duktiga på områden inte bara inom sporten. Jag har vänner inom friflygsporten som har så skilda yrken som fåraherdar till hjärnkirurger, rätt häftigt faktiskt. Det är därför lite kul att skriva några rader om en god vän från UK som inte bara är en duktig flygare, han är dessutom en av de bästa altsaxofonisterna i Världen. Under några år har Peter King filat på en biografi över sitt händelserika liv, naturligtvis mest med focus på sin gärning inom Jazzen, men ska han beskriva sitt liv går det naturligtvis inte att bortse från flygintresset.

Peters flygintresse grundades under andra världskriget när de upprepade flygattackerna mot London gjorde att han kände igen de olika silhuetterna för flygplanen i luften, han var bara runt fyra år då. Intresset för flyg höll i sig, men Peter började också experimentera med att spela olika instrument efter att blivit inspirerad av sin brors skivor och efter en konsert som hans föräldrar tog med honom på, violin var favoritinstrumentet. Modellflygkarriären tog fart när han gick med i Surbiton Model Aero Club och flög med klubbkompisarna på den legendariska Epsom Downs tävlingsbana.

Efter ett klubbbyte till Croydon träffade han sin mentor Jack North, Peter var nu 15 år. Jack var en av personerna som gjorde att Peter blev väldigt intresserad av aerodynamik och ville studera vidare inom området. När han började grunderna inom sina aerodynamikstudier återuppväcktes hans vilande musikintresse och han blev helt uppslukad av jazzen. Peter bestämde sig att bli professionell klarinettist, han skulle lägga all entusiasm han hade för flyget i att spela jazz.

Egentillverkad klarinett

Han tillverkade själv sin första klarinett, inspirerad av sitt tidigare modellbyggande. När hans föräldrar såg hans entusiasm för instrumentet så köptes en riktig klarinett till Peter och en lång karriär inom jazzen tog sin början. När Peter först hörde Bird, den person som skulle komma att bli en av hans stora inspirationskällor, bestämde han sig för att också börja spela altsaxofon. Livet som musiker var tufft, en spelning på den tiden gav inte mycket pengar och Peter hade också börjat missbruka diverse droger. Under de tuffa åren fick han ändå spela med några av de största inom Jazzen.

Under åren som jazzmusiker började Peter också att studera klassisk musik, den stora inspirationskällan här var Béla Bartók, inspirationen härifrån ledde till att han gjorde



Peter King med F1B modell.

skivan Janus. Under perioder utforskade Peter också sitt intresse för att måla. Efter att han blivit vän med Birds änka, Chan Parker, fick han tillfälle att spela på Birds saxofon då den såldes på Sothebys, inspelningen finns på You Tube.

1984 tog Peter upp modellflygningen igen. Han upptäckte att många av hans kollegor inom jazzen också höll på med samma hobby. Ett exempel var vännen Hardy Brodersen som känt många av de stora inom jazzen och också var en duktig F1C flygare. Nu kunde Peter känna att även om hans jazzframträdanden inte alltid togs emot med öppna armar, kunde han ändå tänka på hur han skulle utveckla nästa F1B modell. Han blev åter igen mycket involverad i teorin runt flygplanen och blev snabbt en frontfigur när aerodynamik skulle diskuteras.

Spelat med Charlie Watts

Peters intresse för snabba bilar och speciellt föraren Ayrton Senna gjorde att han spelade in skivan Tamburello efter Ayrtons tragiska död. Skivan blev väl mottagen och han spelade också in den kritikerrosade skivan Lush Life. Trummisen i Rolling Stones, Charlie Watts, även han en stor jazz-fan, ville spela med Peter vilket ledde till flera lyckade

Peter King

projekt. Under senare delen av sin musikkariär har Peter också hunnit spela mycket med sin egen kvartett, Peter King Quartet. Peter och hans band har även medverkat i flera filmer, det kändaste framträdandet är kanske det som de gjorde i filmen *The Talented Mr Ripley*. Efter att under stora delar av sin karriär missbrukat droger lyckades ändå Peter till slut bli drogfri, mycket tack vare livskamraten Lindas hjälp. För att få utlopp för sitt intresse för klassisk musik har Peter även komponerat operan *Zyklon*. Operan är inspirerad av Fritz Habers liv, mannen som tog fram den hemiska gasen *Zyklon B* som man senare använde under andra världskriget i koncentrationslägren.

Final i Frankrike 1991

En av höjdpunkterna i sin flygkarriär betecknar Peter själv då han flög final i Frankrike 1991 mot den duktiga Alexander Andriukov. Han ägnar ett appendix i slutet av sin bok för att speciellt beskriva det minnesvärda mötet.

Peter är fortfarande en aktiv F1B flygare och dyker ofta upp när det flygs Världscuptävling i England. Senast jag träffade Peter var i maj i år på Salisbury Plains när vi flög Stonehenge Cup, då fick jag mitt signerade exemplar av boken *Flying High*. Vill du köpa boken och läsa om Peter Kings händelserika liv så finns den på bland annat Amazon.com.

Per Findahl

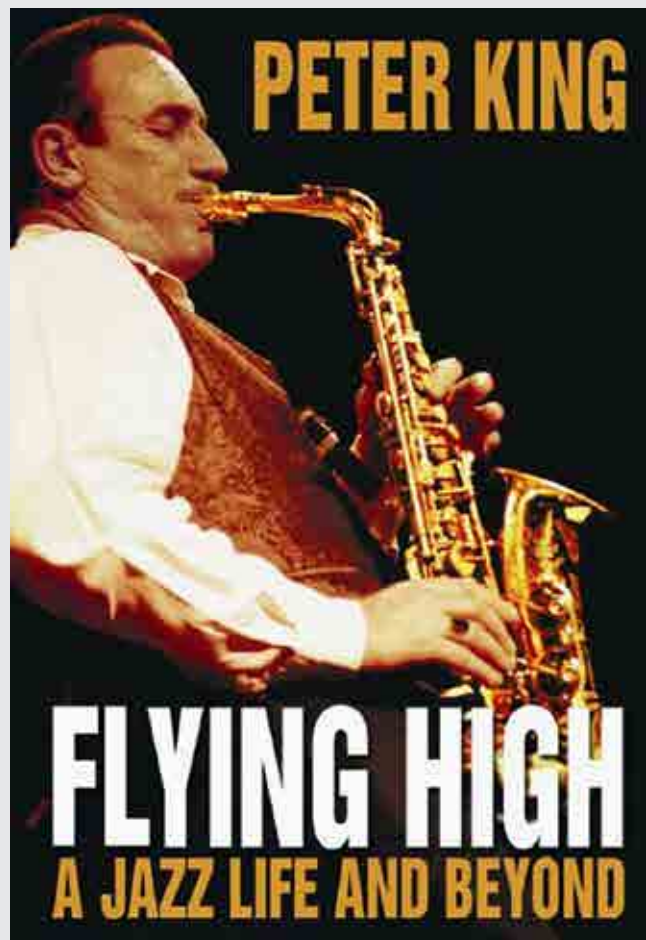


Peter King med Stacy Ann Ralph.

Peter King med F1G modell.



Bokens framsida.



Aktiviteschansen



Modellflygare med potential för framtida tillväxt. Liten blir stor...

Ripa Modellflygklubb fick i år möjlighet att medverka i Aktiviteschansen, ett kommunalt arrangemang som går ut på att barn i årskurs 1 och 2 får prova på nio olika sporter/aktiviteter under höst och vårterminen. Maximalt deltagande begränsades till 40 barn i två grupper inom det aktuella skolområdet, föräldrarna betalade 200 kr per deltagande barn för totalt 27 aktivitetstillfällen, (3 ggr i varje aktivitet).

Varje deltagare fick vid introduktionskvällen en gummimotordriven Lucy vilken bekostats genom bidrag från Idrottslyftet. Många modellflygare fnyser åt modellflygaktiviteter med så enkla modeller, många anser också att barn i denna ålder ännu inte är mogna för modellflyghobbyn, i ärlighetens namn skall erkännas att även undertecknad begränsade tankebanorna på samma sätt för några år sedan, i efterhand har jag erkänt hur fel jag haft.

Att aktivera barn och föräldrar med enkla gummimotormodeller kan om detta görs på rätt sätt, vara en väg att gå för att locka in nya utövare i modellflyghobbyn. Att trimma in en Lucy och få den att flyga väl i fina cirklar är inte så lätt för en nybörjare, men med utmaningen och förvissningen om att Lucy flyger bra, förutsatt att den trimmas rätt, triggas igång de flesta, och lockar både barn och föräldrar att snurra upp gummimotorn, tänja på gränserna, några extra varv med pekfinger ger några sekunders extra flygtid, skam den som ger sig.

En sak har vi lärt oss av tidigare erfarenhet,

och det är att vi som ledare måste ha tid och ork att hjälpa nya utövare för att lyckas med flygningen, glädjen av att höra deras goa kommentarer och tillrop under flygets framfart ger kraft att hjälpa fler. Att "bara" vara generös och dela ut Lucy skapar inga bestående mervärden.

Sporter av dignitet håller halvtidspaus, något som även vi utnyttjade med möjlighet att låta några av klubbens juniorer uppvisningsflyga med sina radiostyrda modeller, något som bidrog till många kommentarer som wow, oj, häftigt, sån vill jag ha pappa.

Såväl barn som föräldrar har också fått möjlighet att prova "spaka själv" på klubbens simulator under de tre sammankomsterna. Simulatorspakandet gav upplevelser med mersmak, frågor om var simulatortorn finns att köpa, funktion m.m. låt inte vänta på sig, vi gissar att flera pappor uppmanat sina barn att skriva upp en simulator på årets önskelista till tomten.

Det är i skrivande stund för tidigt att dra några växlar för fortsatt intresse och nya medlemskap efter tre aktivitetstillfällen, vid avslutningen utdelades presentkort som



berättigar barn och förälder att prova "Spaka själv" på Ripa Modellflygfält under 2013.

I juletider skall man skicka önskelista till tomten. Som arrangör önskar vi att några av alla de barn och föräldrar som provade på modellflyg, finner fortsatt intresse i modellflyghobbyn och fortsätter flyga inomhus

Som klubb önskar vi att det funnits bättre "verktyg" och hjälp att övergripande marknadsföra modellflyg - hobbyn/sporten, det är allt för få politiker, kommundirektörer, fritidsintenderer som tar modellflyghobbyn på allvar, (mest beroende på okunskap) samtidigt som idrotter som handboll, fotboll, hockey m.fl. får all uppmärksamhet, och stor del av budgeten.

Frågan om modellflyghobbyns utveckling och synlighet har diskuterats i många år, en tidigare ordförande i SMFF ansåg att FSF skulle komma att bli modellflygarnas alibi för legitimitet in i idrottsrörelsen, vilket samtidigt skulle öppna dörrar in i finrummet för modellflyghobbyn.

Vi struntade i finrummet och tog "aktivitetsschansen" att visa upp modellflyghobbyn i bygdens idrottshall, att modellflyg blev en av nio aktiviteter möjliggjordes efter mångårig relation med kommunens fritidsintendent.

Nu vet dessa barn och föräldrar var vi finns och vad vi gör, men har vi kittlat dem tillräckligt?

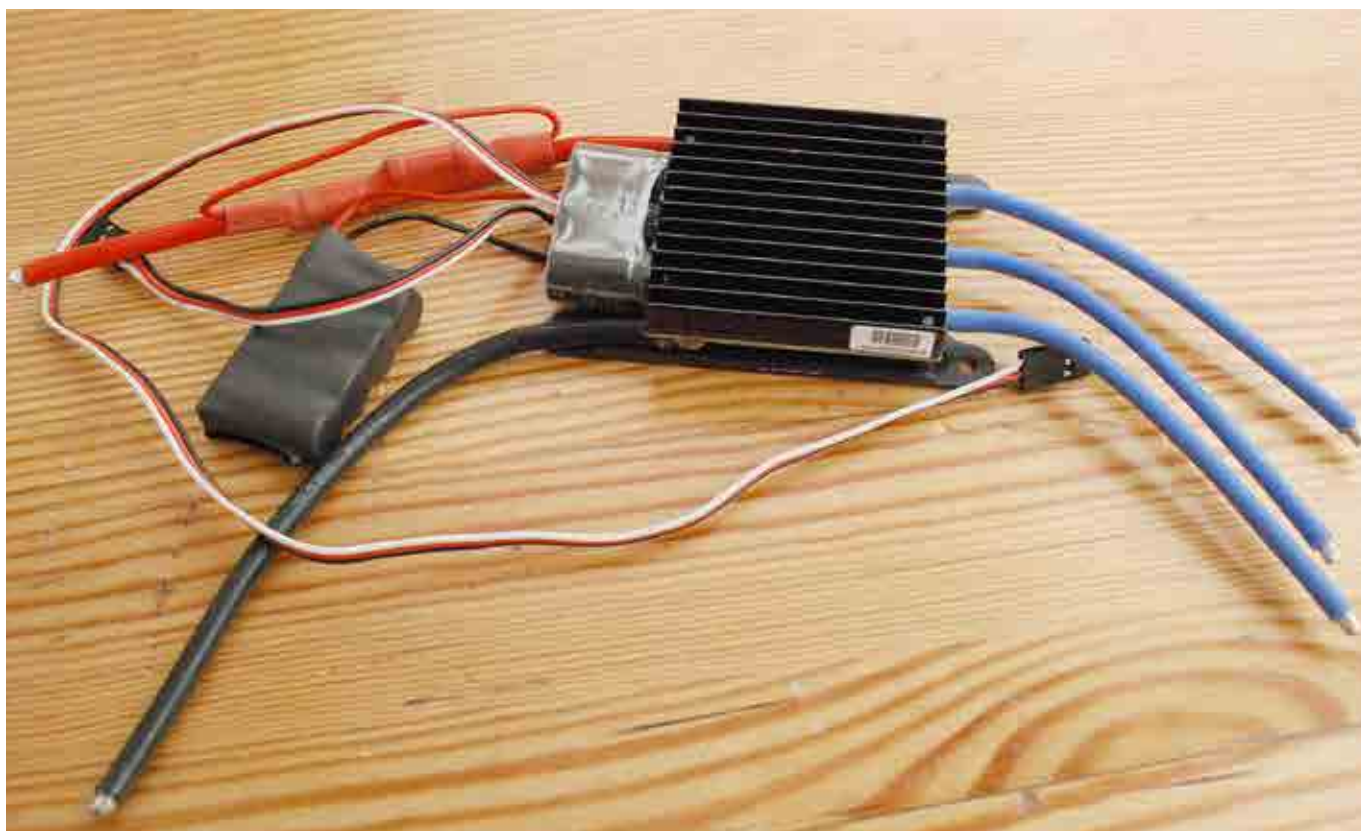
Vi önskar att "nissarna" i SMFF:s tomteverkstad kan producera en enkel och informativ dvd film om modellflyghobbyn, med svar på alla de frågor som barn oftast har, och med information till föräldrarna att modellflyghobbyn varken behöver vara svår eller dyr, bara man kontakter en klubb som har vilja, och förmåga att hjälpa till.

Vi önskar alla modellflygare en riktigt God Jul!

*Mats Erlandsson
Ripa Modellflygklubb*



Fartreglage från Hobbywing



Här syns andra sidan av fartreglaget Hobbywing Platinum 120 A HV Pro Opto.

Jag har fått chansen att prova fartreglaget Hobbywing Platinum 120 A HV Pro Opto som passar plan såväl som helikopter. Detta reglage säljs av RC-Flight här i landet och är en hel del billigare än andra jag testat och därför lite extra intressant. I dagsläget har jag gjort 60 flygningar med det i en F3A-modell driven av en Hacker Q60 och allt har fungerat klockrent. Reglaget kostar i runda slängar 1700 kronor, att jämföra med det betydligt dyrare YGE-reglaget som brann upp för mig, i samma plan och

med samma motor samt batterier, efter endast 22 flygningar!

Detta Hobbywingreglage kommer med en inbyggd anti spark-funktion så när sladdarna från batteriet ansluts till reglaget kommer inget annat än en ton från motorn – tack för det! Dessutom medföljer en varvtalssensor att koppla in om man vill eller har behov av detta.

Boxen

Till fartreglaget passar HW Advanced PRO Program Box, som kostar lite drygt

två hundralappar. Programmeringsboxen kräver ett batteri för att fungera. Fiffigt nog ett batteri på 4,8 volt och med en JR- eller Futabakontakt – alltså funkar ett vanligt gammalt hederligt mottagarbatteri. Praktiskt!

Med boxen programmerar du lätt bland annat följande: broms, batterityp, cutoff mode, low voltage protection threshold, start mode, timing, motortyp med mera

Data: 2 x 16 tecken i belyst display. Storlek: 90 x 51 x 17 mm. Matas med: 4.8-6 Volt

FAKTA

Platinum 120 A HV Pro Opto

Fakta:	Max Amp: 120 A (kortvarigt 180 A i 10 sek).
	Vikt: 125g Storlek: 88 x 55 x 15 mm
Kapacitet:	5-12 st LiPo-celler eller 15-36 celler NiMH

Jag har nu provat några olika fartreglage och ser både för- och nackdelar med hur dessa skall programmeras. Att göra detta från dator ger stora möjligheter men är lite bökigt för då måste man antingen ha med sig en laptop till fältet eller programmera hemma. En lös programmeringsbox kostar naturligtvis extra och kräver i en del fall externt batteri, medan ett programmeringskort är en enkel och smidig lösning men kostar också några kronor extra.

Kontakt: RC-Fight
 Kåsatörpsvägen 5
 541 34 Skövde
 Telefon 0500-60 00 88
 www.rcflight.se

Text och foto: Conny Åquist



Hobbywingreglaget har en inbyggd anti spark-funktion – tack för det!



Fartreglaget Hobbywing Platinum 120 A HV Pro Opto från Hobbywing. Detta reglage säljs av RC-Flight i Skövde.



Till fartreglage Hobbywing Platinum 120 A HV Pro Opto hör HW Advanced PRO Program Box.

Juka, en värstingmodell om man så vill...

Vi har byggt och flugit Juka, en elmodell från RC Flight i Skövde. Maskinen är en ARF byggd på ett konventionellt sätt med trä & plywood som är klädd med plastfilm.

Bygget: en mycket fin byggsats med bra passform på de laserskurna delarna. Då det mesta är färdigt går det ganska fort att färdigställa modellen. Det man behöver bygga ihop är i stort sett en boxkonstruktion för motorfastsättning sedan är det bara att installera radioprylarna. Vi använde den fina lågpris radion som RC Flight säljer: WFly WFT07 2.4 GHz, 7-kanaler. (Pris 995:-)

Det som kan vara lite knivigt är montering av hjulkåpor. Frågan är om man inte kan ta bort dem. De medskickade stötstängerna till skev och höjd roder består av kolfiber-

stavar och pianokrokar som skall sättas fast med krympslang. Trots snabblim under krympslangen så kändes det osäkert så vi ersatte dessa med z-bockad pianotråd och skruvlink på servona. Till sidoroder följde det med tunn wire och skruvlink för ett pull pull system som fungerar utmärkt.

Men varför denna dåliga bygganvisning? Dåliga bilder med i stort sett oläsbara texter. Här är det en fördel om man har viss vana att bygga modeller!

Provflygning: Modellen lättar direkt om man så vill och är väldigt lättflugan och den har goda aerobatic egenskaper så det kan också vara en värstingmodell med stora roderutslag. Vi programmerade in dual rate med 60 % och även fulla utslag. Vi satte expo på 40 % för alla rodren.

Huven fick vi säkra med tape då den blåste av vid kraftigt motorpådrag. Den sitter fast med två magneter så någon form av lucklås är nog att föredra.

Slutomdöme: en mycket trevlig modell till ett bra pris som dessutom är lättbyggd. Den ser mycket bra ut.

RC Flight

Kåsatörpsvägen 5, Skövde

Öppet måndag - fredag: 14:00 - 18:00

Telefon 0500-60 00 88

Hemsida: www.rcflight.se

Bo Holmblad och
Lars Wendel gjorde denna artikel.



Juka är en trevlig maskin som också är aerobatic för den som vill.



WFLY-radion monterades in i Juka.



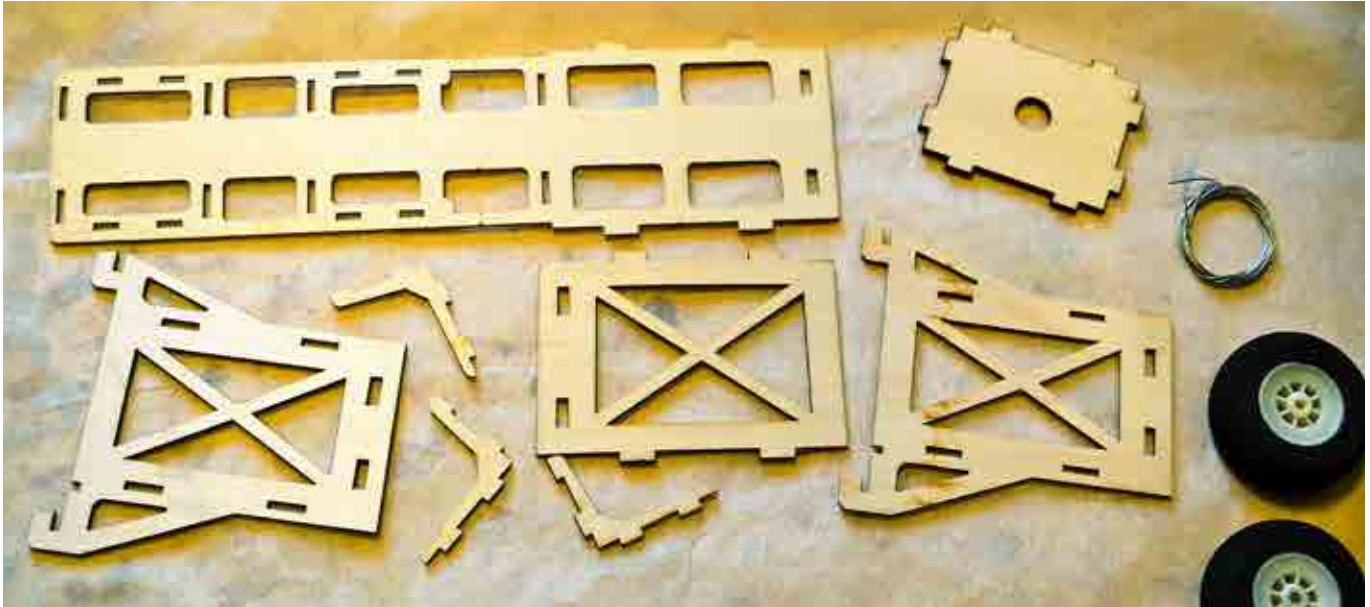
Frågan är hur nödvändiga hjulkåporna är... Även om det ser bra ut med dessa monterade.



Lars Wendel byggde och flög maskinen. Lars är också modellflygchef inom Norbergs Flygklubb.



En mer konventionell ARF-maskin...



Delarna i byggsatsen är laserskurna med hög precision.



Lite fakta om Juka

FAKTA

Spännvidd:	1 195 mm, längd: 1060 mm, vikt: 1200-1300 gram, pris 995: -
Motor:	EMAX GT2820/06, pris 269: -
Fartreglage:	HobbyWing FF60A, pris 639: -
Acc:	Gravity 2200mAh 4S 30-40C, pris 379:-
4 st servo:	XQ Power Digital, S1016D, pris/st 199: - (796 :-)
Propeller:	APC 12x6 thin electric, pris 55: -
Programmeringskort till fartreglage (ej nödvändigt)	pris 95: -
Totalt utan prog.kort	3133: -

JR XG11 DMSS

Ny radio-anläggning med full potential!

Själv har jag alltid varit en Futaba-man, mest på grund av att jag köpte flera billiga Futaba-anläggningar av Valter Johansson i början av min modellflygar-karriär, den första redan när jag fyllde 15. Däremot har jag klubbkompisar som kört med JR i många år och flera av dem har kvar gamla JR 347-styrningar som fortfarande funkar perfekt. JR har tydligen en förmåga

att bara tuffa och gå, år efter år, medan jag själv har haft två Futaba-sändare som gett upp andan långt i förtid. Och även om det är svårt att jämföra tycks JR dessutom rent generellt ha en sympatisk prisbild. Med detta sagt tar vi raskt itu med att skärskåda en JR-anläggning som visades upp för ett år sedan och kom ut i början av 2012 och som har alla chanser att

bli ännu en långlivad radiostyrning. Det skall direkt även påpekas att JR XG 11 är avsedd för såväl motor- och segelflyg samt helikopter.

Snäppet under flaggskeppet

Den nya JR XG 11 placerar sig mellan JR-fabrikens stora 12-kanals flaggskepp och den något enklare 8-kanalaren. Men JR XG 11 är en ny radiostyrning som står på egna ben genom att den har telemetri-funktion och en rad andra intressanta nya funktioner. En smart sak som jag direkt fick användning av är exempelvis det lilla SD-kortet som man kan lagra, uppdatera, eller föra över information på. Uttaget för det är placerat bakom batteriluckan och i mitt fall fick jag Hanno Prettners personliga inställningar direkt inprogrammerad från hans JR XG 11 till min JR XG 11 via det lilla minneskortet i samband med att jag var i Klagenfurt och provade hans nya el-Curare – hur smart var inte det så säg. Nu kör jag med i stort sett samma värden på min egen Curare.

Sändare med modern look

Anläggningen kommer med en sändare som ser ut som vore den hämtad direkt ur Star Wars-filmerna. Framsidans yta är glaserad titansvart, i vad som sägs vara en hållbar finish. Till sändaren hör ett litet lätt tvåcells long-life Li-Fe 6.4V 1400 mAh batteri och en NEC-A912 JR 9.0V laddare. Själva laddelektroniken är emellertid inbyggt i sändaren och den stänger automatiskt av laddningen när batteriet är fullt. Laddprocessen indikeras med en LED på sändarens baksida.

Naturligtvis har JR XG 11 som de allra flesta anläggningar nuförtiden en rad användbara, och (kanske) mindre användbara, funktioner. Elektroniken är billigt så fabrikanterna lastar in allsköns grejer i anläggningarna. Det är därför man, som i det här fallet, får tre anläggningar i en – alltså en radiostyrning som passar såväl helikopter, segel- och motorflyg. Skillnaden består i de olika små



självhäftande lappar som man klistrar intill sändarens extra kanalspakar, beroende på vad man skall flyga. Det här är alltså en radio som passar såväl nybörjaren som toppiloten och allt detta till ett rimligt pris.

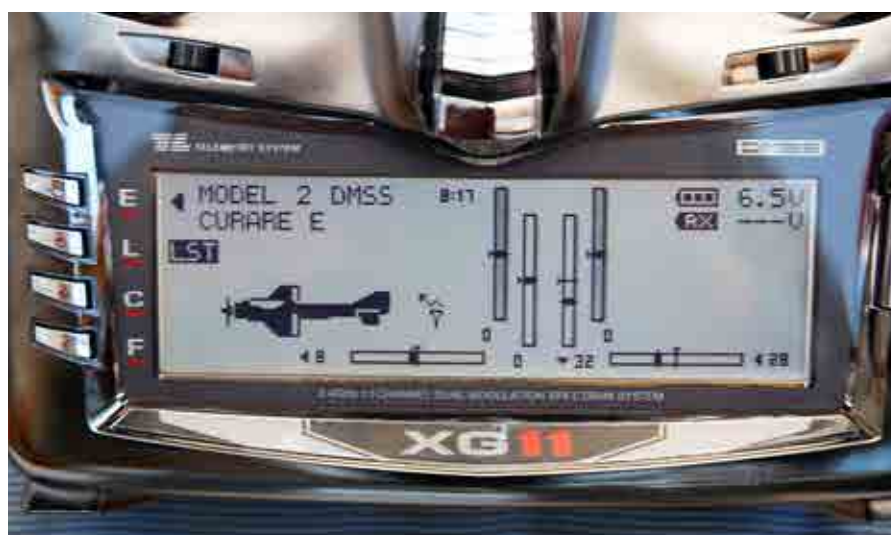
Till sändaren har tagits fram ett sändarbord i metall och kolfiber för den som så önskar. Men, här skall påpekas att sändaren är lätt, mycket tack vare det lilla batteriet, samt välbalanserad och att använda den upphängd i en rem runt halsen fungerar också bra.

Laddad med möjligheter

På sändaren finns en stor svart/vit skärm och till vänster om den fyra knappar. Dessa är benämnda med initialbokstäverna, uppifrån och ner – E som i Enter, L som i List, C som i Clear och F som i Function. För att ta ett exempel återställs värden till fabriksstandard med Clear-knappen.

Till höger om skärmen finns en rulle som används till scrolla fram till olika funktioner och dessa kan öppnas och bekräftas med ett tryck. Just detta upplägg har JR använt i tidigare anläggningar och funktionen är väl så enkel. En del som har erfarenhet av såväl JR som Futaba brukar påpeka att JR är lättare att programmera och om man nu överhuvudtaget kan jämföra så upplever nog även jag att så är fallet. Rent generellt kan man dock säga att mycket är en vanesak. Klart är dock att JR XG 11 känns logisk och förhållandevis simpel att programmera, men betänk att möjligheterna är enorma.

För att kunna använda alla funktioner finns en pedagogiskt upplagd manual som





Lite fakta om JR XG11

Anläggningen levereras med:
RG1131B 11Ch DMSS 2.4GHz mottagare, RA01T Remote Antenn/Telemetri Modul och Bindningsplugg
30 modellminnen
Program för motorplan, helikopter och segelplan
SD-kortuttag för att dela, lagra och uppdatera minnen (kräver ett SD-kort som köps separat)
Li-Fe 6.4V, 1400 mAh 2S sändarbatteri
Inbyggd laddenhets i sändaren för dess batteri
Lättomställd sändare för mode I-IV
Dataåtkomst via scrollbar och fyra tryckknappar
Telemetri med inbyggd mottagarbatterisensor, andra sensorer köps separat
Fempunkts mixningskurvor med midpoint adjustment
3-Axis gyro remote sensitivity adjustment
Balans funktion för setups med flera servon
Dubbla trimval
Två slide-lever controls, på var sin sida av sändaren
Touch select system för switch val
Failsafe på samtliga kanaler
Tre individuellt programmerbara timrar

inleds med en allmän del och sedan visar bilder längst upp vilken typ av modell som avhandlas på just den sidan. Allra överst står dessutom vilken av de fyra knapparna (input keys) som kapitlet handlar om. Upplägget är sådant att först kommer en beskrivning av vad som kan göras, sedan hur man programmerar det. Till detta kommer praktiska tips av olika slag i slutet av ett avhandlat område. Här finns även varningar för vad man bör tänka på eller saker som kan vara rent farliga – ytterst föredömligt.

Telemetri och andra tuffa grejer

Några av nyheterna i denna anläggning sticker ut lite extra. En sådan är telemetrifunktionen som exempelvis överför mottagarbatteriets spänning till sändardisplayens övre högra hörn. Vill man kan man koppla till andra givare på mottagaren, som exempelvis temp-, varvtal- höjdmätare men dessa får köpas separat – överföringen av mottagarbatteriets spänning fungerar dock, som vi säger i Frankrike, par automatique.

Bland alla andra fiffiluriga funktioner finns en balanseringsfunktion som kan användas då fler än två servo används till ett roder. Balanseringen gör att servona matchar varandras utslag.

Bra är även de olika varningssystem som finns, förutom gamla kära failsafen. Exempelvis en mottagare som inte fungerar om fel modell är vald i sändaren, kalls Model Link Bind, och en sändare som larmar och vägrar sända om trottelspaken är i olämpligt läge när den slås på.

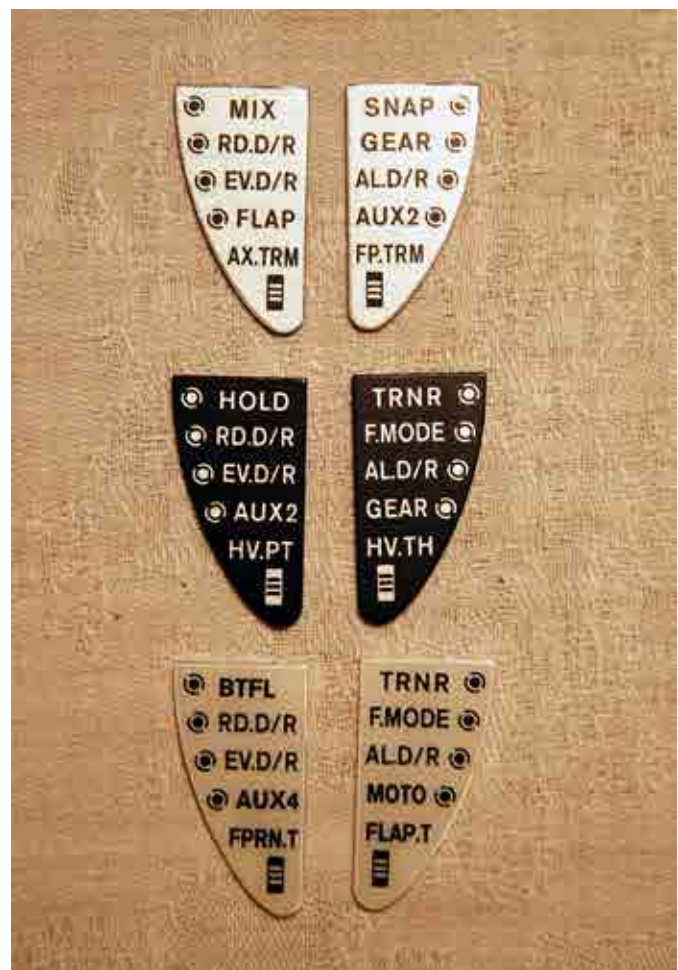
Mottagaren sänder och sändaren mottar

Dual Modulation Spectrum System (DMSS) 2.4GHz erbjuder enligt tillverkaren snabb och störningssäker dataöverföring mellan sändare och mottagare. En annan fördel med DMSS-systemet är JR Intelligent Output System (IOS) som gör att det inte uppstår tidsfördröjningar till viktiga servofunktioner. Nackdelen är att DMSS-teknologin inte är kompatibel med JR DSM, Spektrum DSM2 eller DSMX-utrustning.

Mottagaren RG1131B är visserligen liten men har en satellitmottagare/antenn/telemetrimodul, RA01T, vilket gör det lite extra pilligt om utrymmet i kroppen är tajt.

Avslutningsvis: Lagg märke till att vi nu har gått in i ett paradigmskifte där radiostyrningens sändare även fungerar som mottagare och mottagaren sänder!

Text och foto:
Conny Åquist



Curare – testbygge av en retromodell



På plats inne i Schweighofers lager i Österrike fick jag chans att titta närmare på min Curarebyggsats, som var ett förproduktionsexemplar. Hanno Prettner hade fått den absolut första modellen producerad i Kina för flera månader sedan och han var i full fart med att trimma in sin modell när jag kom dit (se separat artikel). Jag fick ett exemplar ur den andra serien om åtta som kommit till Österrike för testbruk. Två färger finns att välja, grön (Hannos Springfield vinnande VM-kombination från 1977) eller blå (Curares ursprungsfärg).

Inköpschef Karlheinz Gatschnig är en av männen som jobbat med att ta fram Curare i denna nya version som är avsedd för såväl el- som förbränningsmotor.

– Din modell skiljer sig bara på några få punkter från den serieproducerade versionen om 300 byggsatser som kommer hit lagom till julförsäljningen.

Så räknar han upp tre förändringar som Schweighofer bett fabriken i Kina att göra och jag inser direkt en del av svårigheterna med att ta fram en byggsats av ett modellplan... någon halv millimeter här, någon liten futtig detalj där. Det måste ju vara hundratals överväganden att göra!

Slående kvalitet

Tre saker slår mig när jag första gången öppnar byggsatslådan när den väl kommit hem till mig i Sverige. För det första, den smarta förpackningen. Hela byggsatsen

är fastejpad på en pappskiva som svävar mellan kartongens botten och lock. Däremellan ligger "luftkuddar" i plast. Det här förpackningssättet bör tåla en omild transport. Den andra saken som man direkt lägger märke till är hur väl allt är utfört. Hela byggsatsen utstrålar toppkvalitet. Inte en rynka i plasten, underarbetet är grymt och inte en endaste skråma i virket. Tredje saken som är värd att notera är att byggsatsen är väldigt komplett. Alla roderstänger finns med, så även motorbockar för elektromotor och förbränningsmotor. Till och med en tank på 420 kubik finns instoppad i lådan. Däremot får man ju köpa saker som radio, drivkälla med tillbehör samt infällbara landställ – inga stela ben finns med så

man förutsätts köpa separata landställ. Byggsatsen kostar 299 Euro vilket får sägas vara prisvärt.

Här skall även nämnas att byggbeskrivningen är lite ovanlig eftersom den bara innehåller bilder och några få men enkla symboler. Ingen text alltså, eftersom modellen vänder sig till dem som byggt några modeller innan, men den som vill kan ladda ner en högupplöst version från nätet om han vill studera bilderna lite noggrannare.

Smal kropp

Kroppen är uppbyggd av laserskuren plywood och 2 millimeters balsa. Den är smal vilket gör radioinstallationen lite pillrig men eftersom stötstängerna görs av 1,5 millimeters pianotrådar, som löper i redan inmonterade plaströr, och som originellt nog låses fast med dubbla låsringar går allt snabbt att få ihop.

Vinge och stabbe

Vingen är uppbyggd av 2 millimeters balsaspryglar som sedan helplankats – på

samma sätt som originalet. I byggsatsen kommer den i två delar. En kraftig träkil i mitten samt en liten förstärkning för fastsättningskruvarna är allt som behövs limmas för att få ihop de båda vinghalvorna.

Det som är lite speciellt är att vingen är försedd med små flaps längst in mot kroppen.

Dessa är 16, 5 centimeter långa och betydligt bredare än skevroden. Hanno använder flapsen på så sätt att i tvåra manöver följer de med höjdrodret och ger snäva radier. Dessa kopplas bort vid vanlig flygning. När det så är dags att landa används de som landningsklaffar och fälls ned samtidigt som skevrodena har mixats att går upp lite medan höjdrodret går ner några grader.

Detta gör att planet kan flygas in i mycket låg hastighet. Med lite träning kan alltså en skicklig pilot landa på en femöring.

Här skall också tilläggas att på den tiden då svenska F3A-flygare tävlade med Curare brukade de koppla bort flapsen och i stället använda dem som trimroder för att få kniveggsflygningen rak.

Stabben är uppbyggd på liknande sätt som vingen, med 2 millimeters spryglar

som plankats. Allt är riktigt gjort, alltså spryglar med utstansade lätthål och balk med webbar med stående fiberriktning. Halvorna är lättare än luft, eller för att vara exakt – 35 gram per halva och utan höjdroder.

Elektriska landställ

Uttag för landställ är gjorda i vingen, med hjulbrunnar av plast ilagda, så det är bara att skruva ställen på plats. Det enda som måste göras är att kapa till landställsbenen och skruva fast hjulen.

Landställerna är av fabrikat Lander, som är experter på landställ och jetplan, och påminner en hel del om Hannos mekaniska Supra-ställ men dessa är alltså elektriska – tack för det! En del mekaniskt växellåds ljud hörs från dem när de fälls in eller ut men funktionen förefaller vara bra samtidigt som de ser stabila ut. Dessa ställ passar naturligtvis till de flesta modeller av liknande typ och fabriken har även andra varianter. I och med att de är elektriska blir det helt plötsligt lätt att montera infällbara ställ i kärnan eftersom inga krångliga linkage behöver dras – en kontakt in i mottagaren, det är allt.



Motor, fartreglage samt batteri

Motorn är en LiPolice LPA-4025/12T med KV-talet 510. Diametern är 50 mm och längden 47 mm.

Motorn kostar 61,90 Euro. Till den använder jag en 13x8 E-power från Graupner, fast Hanno hade tankar om att gå upp en tum i stigning för att få mer fart men för egen del känner jag att storleken är fullt tillräcklig för samtliga manövrer.

Fartreglaget är ett Robbe Roxxy BL-Controll 75 A och till den kan man köpa en separat inställningsbox.

Batteriet är ett LiPolice Greenline Light Edition 4250 mAh/6S på 22,2 Volt och 25 C. Batteriet har måtten 135 x 43x 48 mm och väger 590 gram.

– Vi har testat Curar med både fem och sex celler. Fem fungerar men sex ger bättre drag, konstaterar Karlheinz Gatschnig.

Inställningar av mästaren själv

Hanno Prettner har långtgående planer på att publicera samtliga inställningar och mixningar i tabellform så att alla skall ha tillgång till dem och på så sätt få en modell lika välflygande som mästarens egen Curare.

En dummy är redan gjord och ur den saxar jag följande råd:

" V-formen är anpassad efter förbränningsmotor med en pipa som hänger under vingen. Flyger du el så öka den något lite eftersom då ligger det tunga batteriet högt uppe. Vingens mittförstärkning har lite glapp så den medger en ökad V-form"

"Öka motorns nedåtriktning cirka 1,6 millimeter genom att lägga en eller några brickor mellan motorfäste och spant."

Med inställningstabellen följer även vinkelmätargradsvisor för såväl skev som

höjdroder. Dessa printas ut och limmas på en bit kartong så att de kan monteras på vinge och stabbe.

Sammanfattning

Mycket bra och snabbyggd byggsats (jag fick den klar på fyra dagar) där alla delar passar perfekt, allt detta till ett klart överkomligt pris. Dessutom är flygegenskaperna suveräna tack vare den låga vikten. Jag tvekar därför inte att ge modellen absolut högsta betyg och tycker att den passar varje modellflygare, alltså inte bara nostalgifreaks och F3A-piloter, som vill ha en trevlig och lättflugan lågvingad modell med ett fräckt utseende.

Text och foto: Conny Åquist





Airdrift Expo – Flygdag hos Schweighofer



Två Curare på marken.

Två gånger per år, vår och höst, håller Schweighofer i Österrike traditionellt flygdagar i Deutschlandsberg. Jon Gunnar Wold, chefredaktör på norska Modellfly Informasjon, och jag åkte dit för att spana in läget samt för att äta stabbiga korvar och lyssna till öldrickande umpa-umpamusiker iförda äkta lederhosen.

På plats blev vi guidade runt av företagets verkställande chef, Johannes Gürtl.

– Normalt kommer mellan 3000-4000 människor hit. Vi håller då mässpriser och har massa specialerbjudanden. Bland annat har vi en "loppmarknad" där vi säljer ut olika saker som exempelvis delvis slaktade byggsatser och delar, berättar han samtidigt som vi sitter i öltältet och äter kjempepölsekorvar som får en svensk falukorvsring att se liten och klen ut.

Grymma piloter och grymma helikoptrar

Som vanligt på modellflygshower i den tysktalande delen av världen är uppvisningspiloterna av yppersta klass och modellerna stora som s*tan. Några av skalahelikoptrarna är enorma och åtminstone en drevs av dubbla turbiner.

– Den här helikoptern har tagit två år att bygga och har kostat bortemot 20 000 euro, säger konferenciern samtidigt som det enorma rotorhuvudet börja svinga runt de fyra bladen. Bland uppvisningsflygarna märks två män som genomför en flygning med var sitt Curareplan. Det ena drivs av elmotor och det andra med förbränningsmotor. Hanno Prettner Jr är på plats och berättar för publiken om Schweighofers satsning på hans pappas klassiska F3A-plan. Därefter genomför två unga killar en helikopteruppvisning som fullständigt tar andan ur publiken. Världsklass helt enkelt!

Text och foto: Jon Gunnar Wold och Conny Åquist





Två Curare flög i rote. Det ena med elmotor och det andra med en förbränningsmotor.



Me 252 i luften, framdriven av dubbla elmotorer.



Strid mellan en engelsman och en tysk.

Airdrift Expo



En Gee Bee startar från var sin vinghalva på en Extra.



Airdrift Expo



Grym flyguppvisning med Extra(allt).

CARF MODELS ...The best flying planes on the planet!

- P-47 THUNDERBOLT 2,8 meter**
- F4U Corsair 2,8 m**
- P51 Mustang 2,5 m**
- SIAI Marchetti SF-260**
2,8 m - også i Turbopropversjon!
- GEE-BEE R2 2,4 m**
- Spitfire 2,6 m**
- Tucano turbin 2,8m**

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

Världscupen i friflyg 2012



Ismet från Turkiet slutade på andra plats i Världscupen i klass F1B.



Thorvald Christensen Sverige på 27 plats i klass F1B.

Totalt under året har det flugits 56 deltävlingar, 16 av dessa har haft svenska deltagare. Våra längsta resor har varit till Kalifornien och Mongoliet men de flesta tävlingarna har vi flugit i Norden och Europa. I slutresultatet så räknas de tre bästa delresultaten för året in, placering ner till 24 plats ger poäng i Världscupen, en seger ger 50 poäng. Tävlingar med många deltagare ger dessutom bonuspoäng. I klass F1A har totalt 392 tävlande tagit poäng, i klass F1B har 258 personer tagit poäng och i klass F1C har 119 personer tagit poäng.

Ser vi till slutresultaten så har vi fått en pallplacering i juniorernas totala världscup i klass F1B genom Oskar Findahls silverplats där. Eftersom alla tre första juniorerna hade 151 poäng när de tre bästa resultaten sammanstälts avgjordes slutresultatet med fjärdetävlingen som Bartolomiej Skibicki från Polen hade bättre

än Oskar och Pavel Lomov från Ryssland. Oskar fick även med sig fjärdeplatsen i juniorernas världscup i klass F1A.

Tre svenskar på samma poäng

På seniorsidan kom Per Findahl bäst till i slutresultatet med en femteplats i den totala världscupen i klass F1A. Bästa senior i F1B blev slutligen Oskar Findahl på 26 plats. Lite kul var det att tre svenskar gick att hitta på exakt samma poäng, tillsammans med Oskar på 98 poäng var Thorvald Christensen placeringen efter Oskar och sedan Håkan Broberg placeringen efter Thorvald, här var det fjärdetävlingen som skiljde svenskarna åt.

I klass F1C slutade Tommy Eriksson som bästa svensk på 95 plats.

På seniornivå har fått totalt 6 delsegrar, två i klass F1A och fyra i klass F1B. På

juniornivå har vi fått totalt 8 delsegrar, Oskar har tagit samtliga.

Ser vi på tävlingarna vi arrangerat så har vi haft med två tävlingar i programmet, Matfors VT International och Swedish Cup. Båda arrangemangen blev riktigt lyckade. Swedish Cup var en av de största tävlingarna deltagarmässigt under 2012, speciellt klass F1B hade verkligen många deltagare. Kul att våra arrangemang är uppskattade och växer, draget med att köra tre tävlingar i Skåne under en vecka har slagit väl ut. Förutom att det lockat fler deltagare totalt så har samarbetet med Norge och Danmark, som arrangerar de andra två tävlingarna förutom Swedish Cup, varit mycket givande.

Två Världscuptävlingar

Nu siktar vi på säsongen 2013! Sverige kommer att arrangera två Världscuptävlingar även under 2013. Eftersom Matfors VT tagit timeout så kommer Sverige istället att arrangera Moose Cup strax innan Bear Cup, tävlingsplats blir alltså samma sjö i Finland där Bear Cup flygs. Under första veckan i månadsskiftet juni/juli kommer vi sedan att arrangera Swedish Cup tillsammans med vinnarna från Norge och Danmark som flyger sina två världscuptävlingar i anslutning till Swedish Cup.



Oskar och Per Findahl på det fantastiska fältet utanför Ulaanbaatar.



Viktor Rosonoks Lettland släpper F1A modell.



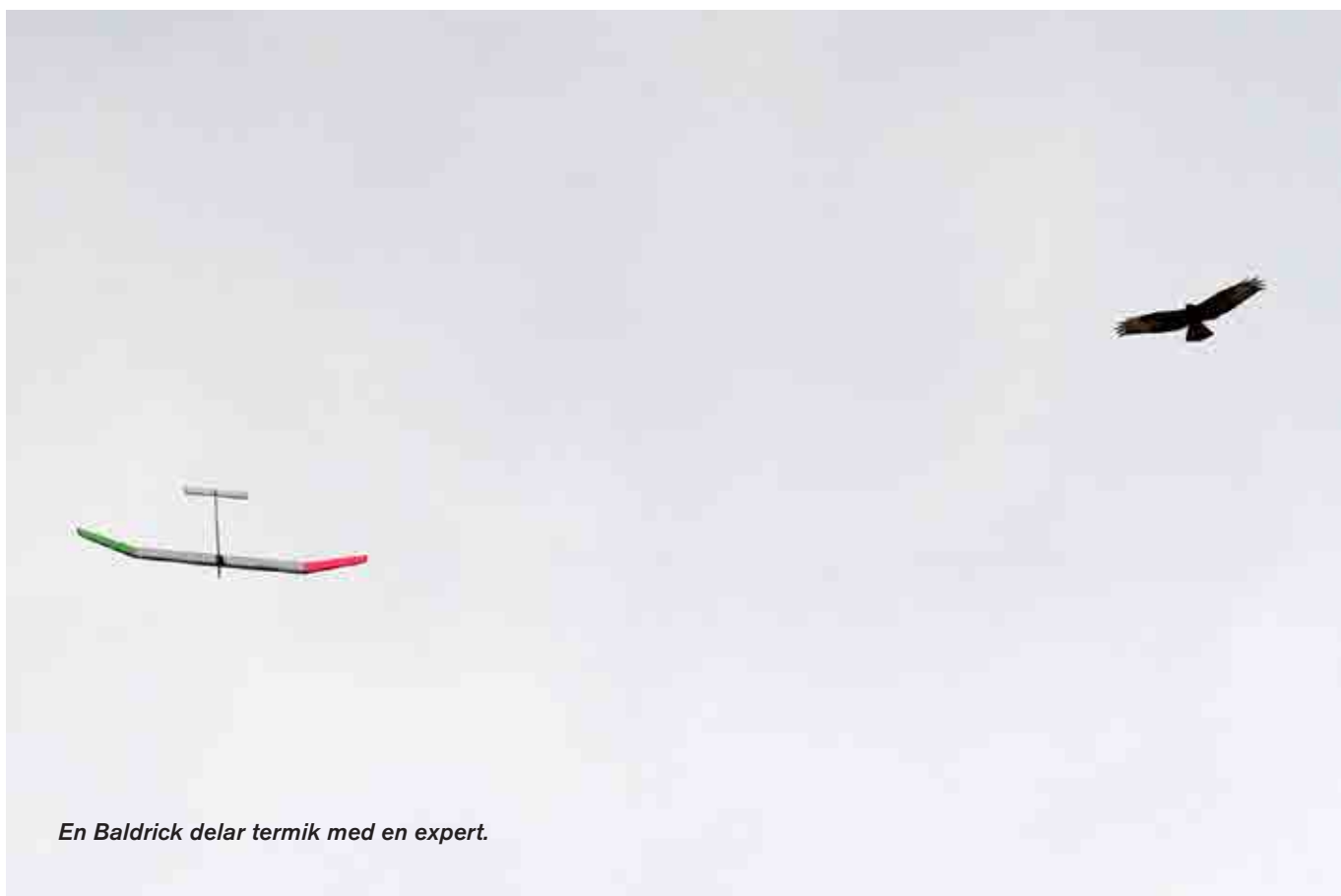
Alexander Kulakovsky, Ukraina.



Roland Koglot Slovenien slutade på andra plats i Världscupen i klass F1A



Tjeckien kom sexa i juniorernas Världscup i klass F1A.



En Baldrick delar termik med en expert.

Resultat, totala Världscupen 2012

Klass F1A Seniorer

1	Mikhail Kosonozhkin	RUS	158	HE-1	NC-1	BE-1
2	Roland Koglot	SLO	157	MR-1	MM-1	PA-1
3	Yuri Evdokimov	RUS	153	MK-1	AN-1	CB-1
4	Brian Van Nest	USA	150	SC-1	KU-1	OM-1
5	Per Findahl	SWE	147	DK-1	BC-1	HE-2
19	Robert Hellgren	SWE	103	HL-2	ES-3	MV-3
63	Oskar Findahl (J)	SWE	59	ES-5	MG-6	MV-7
98	Anders Persson	SWE	46	HL-8	DK-9	PA-15
152	Kosma Huber	SWE	31	SE-11	BC-11	
329	Deniz Varhoz	SWE	10	ES-16		
349	Mikael Holmbom	SWE	8	BC-18		
367	Nikol Huber (J)	SWE	6	DK-20		

Klass F1A Juniorer

1	Nikolay Lomov	RUS	158	HE-1	KC-1	SE-1
2	Crt Siftar	SLO	156	LC-1	JP-1	SB-1
3	Miha Lemut	SLO	154	CR-1	DZ-1	MC-1
4	Oskar Findahl	SWE	151	ES-1	MG-1	BC-1
70	Nikol Huber	SWE	21	DK-5		
74	Christopher Wittler	SWE	20	ES-5		

Klass F1B Seniorer

1	Anatoly Rybchenkov	RUS	156	HS-1	NL-1	AN-1	
2	Ismet Yurtseven	TUR	152	MS-1	MC-1	IC-1	
3	Stepan Stefanchuk	UKR	150	PA-1	JP-1	MM-2	
26	Oskar Findahl (J)	SWE	98	ES-1	BL-4	MG-5	NO-11
27	Thorvald Christensen	SWE	98	KW-2	NO-2	MM-17	PA-18
28	Håkan Broberg	SWE	98	DK-1	SE-4	HL-7	NO-12
38	Bror Eimar	SWE	81	HL-1	SE-12	DK-13	
51	Göran Trogen	SWE	70	MV-1	HL-6		
133	Michael Dalin	SWE	30	MV-3			
152	Gunnar Wivardsson	SWE	25	MV-4			
242	Nils-Erik Hollander	SWE	9	NO-17			

Klass F1B Juniorer

1	Bartolomiej Skibicki	POL	151	KZ-1	JP-1	MR-1
2	Oskar Findahl	SWE	151	BL-1	ES-1	MG-1
3	Pavel Lomov	RUS	151	NL-1	SE-1	HS-1

Klass F1C Seniorer

1	Artem Babenko	UKR	159	MM-1	HS-1	AN-1
2	Reinhard Truppe	AUT	157	HE-1	MR-1	SL-1
3	Juri Roots	EST	152	DK-1	NO-1	BC-1
95	Tommy Eriksson	SWE	24	SE-4		

Tävlingar med svenska deltagare:

KW	Kiwi Cup of New Zealand NZL, USA February 11-13
PA	Pan American Cup CAN, USA February 14
MM	Maxmen International USA, USA February 16-20
HL	Holiday on Ice NOR, NOR March 17-18
MV	Matfors VT Internatioanl SWE, SWE March 20-21
BC	Bear Cup FIN, FIN March 24-25
BL	Baltic Cup LTU, LTU April 27
ES	Estonian Free Flight Cup EST, LTU April 28
SH	Stonehenge cup GBR, GBR May 12-13
HE	Herend Cup HUN, HUN June 2
MR	Mura Cup of Slovenia SLO, HUN June 3
SE	Swedish Cup SWE, SWE July 5
DK	Danish Cup DEN, SWE July 6-9
NO	Norwegian Cup NOR, SWE July 8
MG	Mongolia Cup MGL, MGL July 16-18
KC	Krka Cup SLO, SLO October 19-21

Helikopteruppvisning på Schweighofers Airdrift Expo

Helikopteruppvisningen på Airdrift Expo hösten 2012 hos firma Schweighofer i Österrike var något utöver det vanliga. Vi låter därför bilderna tala för sig själva.

Text och foto: Jon Gunnar Wold och Conny Åquist



Fantastiska detaljer på denna polis-helikopter!



Kolla storleken på denna helikopter.



Fyra jättebamsehelikoptrar på rad.

Airdrift Expo



Fint detaljarbete men så hade bygget tagit flera år i anspråk.



Spana in denna detaljrikedom.



Suuuperfin stjärt(rotor).



Kolla kameran. Nu är det en fröjd för en modellflygare att bli övervakad, eller?

Airdrift Expo



Helikopter med två turbiner – en imponerande syn i luften.





Är den stor eller? Tre gubbar krävs för att bära monstret!



Airdrift Expo



Airdrift Expo



Vansinnig heliuppvisning på högsta (läs: lägsta) nivå.



Airdrift Expo





Skalahelikoptern som släppte ut fallskärmar.



Modellflygfältet med den fantastiska fonden

En vacker oktoberdag tar Jon Gunnar Wold, redaktör på den norska motsvarigheten till Modellflygnytt, och jag bilen från Klagenfurt i södra Österrike och åker över Loiblpass i bergskedjan Karawankerna för att på så sätt komma in i Slovenien. Vägen bort mot Tarviso i Italien går parallellt med bergen. Mellan städerna Jesenice och Bled får vi syn på något som verkar vara ett stort modellplan. Som de flygentusiaster vi är styr vi raskt av huvudleden och kommer in i den lilla byn Lesce. Denna strålande höstdag har framförallt segelflygare från området träffats för att med bergen, vars högsta toppar är bortemot 2300 meter höga, som bakgrund låta sina smäckra segelplan bogseras upp av en Wilga.

En av medlemmarna i Modelaska Sekcija ALC, Modellflygsektionen i Alpernas Flygcenter, är Rado Por. Han har 30 års erfarenhet av modellflyg och å jobbet vägnar har han varit såväl i Norge som Sverige. Rado är nämligen pilot.

– Där borta ser du Sloveniens högsta berg, berättar han och pekar västerut. Det är Triglav med sina tre toppar, vars högsta del är 2864 meter. Berget ingår som en del av vårt lands nationalsymbol.

Ett modellslukande träd

Klubben låg tidigare några hundratals meter närmare motorvägen men fick flytta på sig när fullskalfältet byggdes. Nu ligger de båda landningsbanorna parallellt med varandra men trots att de båda fälten ligger nära upplever ingen att detta är ett problem.

– Hit kommer gärna gäster från såväl Italien som Österrike och en gång varje år i augusti har vi stor fest här. Då brukar jag stå för matet, förklarar Rado.

Modellflygarna i Lesce har inte bara en fantastisk vy att skåda ut över när de inte flyger utan även ett riktigt bra fält, gott och väl 100 meter långt. Inflygningen från

ena hållet är strålande och nästan lika bra från det andra, med undantag av ett modellflygplansätande träd som står lite olämpligt till. Vi fick själva uppleva detta träd i aktion när en modell fick motorstopp och behövde nödlända. Då slog trädet till och likt en gigantisk magnet drog det planet till sig. Nåväl, inte mycket skada skedd och snart var modellen åter i luften.

Den dag då vi besöker fältet är det övervägande segelflygare på plats men detta är mest en slump.

– Här i klubben finns cirka 35 aktiva medlemmar och de flyger alltifrån de mest avancerade modeller, som jetplan, till nybörjarkärror, säger Rado.

Text och foto: Jon Gunnar Wold och Conny Åquist



Ett modellflygparadis i Slovenien.



Jon Gunnar Wold från Norge trivs bra på modellfältet i Slovenien.

Slovenien



Rado startar sitt konstflygplan.



Bogsering på gång.





Även motorflyg fungerar bland bergen.



En paus mellan turerna för att dryfta världsproblem eller bara njuta av naturen.



Wilgans tvåtakts bensinmotor tankas under tiden som en modellflygare tankar sig själv.



Schweighofer – en av de stora aktörerna på hobbymarknaden

Schweighofer har kommit att bli en av Europas största aktörer på modellmarknaden. På plats i Österrike pratar vi med Johannes Gürtl, firmans verkställande chef som inleder med att berätta om företagets satsning på Hanno Prettners Curare. Företaget tror nämligen att det finns en potential i nostalgimodeller av den typen, inte minst för att träffar med modeller av detta slag börjar komma mer och mer, exempelvis i Italien och Sverige har tävlingar hållits i nostalgi-F3A.

– Det har varit en lång väg att gå med förseningar på ett och ett halvt år, tyvärr. Vi hade samarbetat med denna firma tidigare men tusen små problem uppstod på vägen. Kvaliteten är viktig och den blev bra. För om inte Hanno var nöjd med den så skulle inte vi heller varit nöjda.

En första container med 300 Curaremodeller är nu på gång från Kina och beräknas ankomma lagom till julförsäljningen.

Tre nya retromodeller är för övrigt på planeringsstadiet hos Schweighofer men vilka är än så länge hemligt.

Gjort marknadsundersökningar

Marknadsundersökningar som företaget gjort visar att tre trender existerar. Modellfolk vill ha F3BV, quadcopter och retroplan.

– En stor kundgrupp är 40-60 år gamla och de gillar äldre modeller.

För att dra till sig yngre kunder är företaget aktivt på sociala medier. På den egna bloggen skriver exempelvis Hanno Prettners Jr.

– Men man måste förstå att även för en yngre flygare är en Curare sexig och det kan vi förklara genom att ha en yngre bloggare som Hanno Jr. En viktig del inom modellflyget handlar om att ha roligt.

Världsnyhet som berör Sverige

Cellplastmodeller av olika slag har varit en viktig del i sortimentet länge men warbirds går tillbaka något. En satsning på olika typer av träbyggsatser och ARF är då



Det enorma lagret hos Schweighofer.

ett sätt att ge kunderna andra alternativ att flyga. Schweighofer har därför i det förgångna utvecklat och producerat egna modeller. Johannes Gürtl påpekar också att tack vare att företaget är så stort kan de hålla bra priser genom att erbjuda marknaden egna modeller utan mellan-händer.

– Till exempel har vi byggsatser av J-35 Draken och J-29 Tunnan. Dessa hade vi inte kunnat erbjuda utan en egen tillverkning. Och just nu har vi släppt en världsnyhet i form av hydrauliskt dämpade ställ med elektriska skivbromsar till Tunnan.

– Vi var tidigt ute med denna typ av specialprodukter eftersom här finns ett bra team av "know how". Oftast är våra medarbetare människor som började här tidigt som lärlingar och som drivs av en entusiasm.

Brett utbud och snabba leveranser

Johannes Gürtl ser dessutom en annan aspekt av att ha egna märken eftersom Schweighofer därigenom kan skapa en egen profil och ge företaget ett rykte av att vara ett etablerat "modellmärke".

– Storleken på våra inköp ger oss bra



Gamle herr Schweighofer och Johannes Gürtl.



Jon Gunnar tillsammans med Hanno Jr och Johannes Gürtl på lagret hos Schweighofer.

Hobbyhandlare

priser och detta i sin tur ger oss möjlighet att hålla andra mindre och smalare märken till goda priser, säger han samtidigt som han pekar på en byggsats till en inhemsk seglare helt i trä. Att vi blivit så stora beror på att vi erbjuder ett brett program samt att vi har snabba leveranser. Detta kontinuerliga jobb har lönat sig. Vi säljer visserligen inte alla märken men vi är, som sagt, breda.

Däremot har företaget ingen egen utvecklingsavdelning och Johannes Gürtl kan inte se en sådan än eftersom samarbetet med leverantörerna normalt sett fungerar bra.

Tuff konkurrens

Konkurrensen med Kina (läs: Hobby King) kommer naturligtvis upp på tapeten och Schweighofer har flera strategier.

– Vårt företag bedriver en ärlig affärsverksamhet genom att betala tull, hålla god kvalitet och service. Konkurrensen möter vi genom att ha egna märken, till exempel på batterisidan där vi har tre olika prisnivåer. Vi har visserligen inga egna fabriker men det har inte Hobby King heller. Däremot har vi ett nära samarbete med våra leverantörer.

Ett mål är att höja andelen Europeiska produkter i sortimentet, exempelvis från Tyskland och Tjeckien. Men, tyvärr är en del saker från vår världsdel inte konkurrenskraftiga med kinesiska.

– Jag har varit mycket i Kina och vet att de på elektroniksidan och annat är före oss, till och med på små detaljer som



På Schweighofer försöker man att ha "shop in shop-avdelningar". På helikoptersidan finns en avdelning med standardprodukter och en annan med tävlingskvalitet och special editions-maskiner. Här tar sig Jon Gunnar Wold och Hanno Prettnier Jr sig en titt på vad som finns.



Schweighofer har en egen reparationsverkstad där alltifrån mekaniska delar till en del elektronik fixas.



Johannes Gürtl vid knappåvdelningen för radiostyrningar.

paketering. I Kina kan du få allt producerat men man måste se till att företagen där har en bra ledning så att arbetsmiljön och liknande är okay. I en del fall är de inte så långt efter en europeisk standard men en del av deras underleverantörer är små och hos dem vet man inte hur allt går till. Vi försöker därför att koncentrera oss på de leverantörer vi vet är bra.

Tufft läge den kommande tiden

Schweighofer startade på 60-talet och har nu 52 anställda. 46 000 artiklar finns i det datastyrda lagret som värderas till 2,5 miljoner euro. Varorna når 130 000 kunder runt om i hela Europa och dagligen skickas härifrån bortemot 700 paket. Huvudmarknaden är den inhemska samt den tyska.

Försäljningsytan i affären är 1000 kvadratmeter stor och här försöker man att ha "shop in shop-avdelningar". På helikoptersidan finns därför en avdelning med standardprodukter och en annan med tävlingskvalitet samt special editions-maskiner.

Johannes Gürtl sammanfattar framtidens filosofi.

– De närmaste åren kan bli tuffa på grund av det ekonomiska läget i världen men vi kommer att satsa på sociala medier för vi vill vara där kunderna är, inte minst för att hålla bra service och kunna ge kunderna råd om stort såväl som smått.

Text och foto: Jon Gunnar Wold och Conny Åquist



Johannes Gürtl är firman Schweighofers verkställande chef.



Paketavdelningen. Varorna når 130 000 kunder runt om i hela Europa och dagligen skickas härifrån bortemot 700 paket.



Schweighofer gör sin egen modell av J-35 Draken.

Ballongjakten 2012



Äntligen är ordningen återställd tack vare deltagarnas fantastiska prestationer.

Hela evenemanget höll dock på att gå överstyr när Willy Blom som förste tävlande satte scenen genom att på 4 varv knäppa alla ballongerna. Han hade enbart

en förbiflygning utan att träffa. Tämigen svårslaget alltså. Men många gjorde sitt bästa utom en, Lennart Nord, som i stället för att koncentrera sig på årets titel genomförde en makalös uppvisning. Inte genom att flyga runt runt och sikta, utan genom att svärma runt ballongerna och

anfalla dem från alla håll. Höger, vänster, uppifrån, nerifrån och säkerligen från andra håll också. Omöjligt att avgöra. Man hann inte med i svängarna. Och inte kraschade han heller. Helt sanslöst. Tyvärr renderade uppvisningen honom sistaplatsen trots att Calle Carlén ändrat reglerna så man kunde få bonuspoäng för mest stilfulla flygning, men det hjälpte föga. Jag tror dock personligen att Calle tappade räkningen så kvickt som Lelle tvärvände den där combatkärran. Till nästa gång får nog Calle införa extrapoäng för den mest spektakulära flygningen och då vet sjuutton om inte Lelle hamnar på prispallen.

Det fanns fyra klasser man kunde tävla i:

- **Senior**
- **Junior**
- **Dam**
- **Flick**

Damklassen ströks dock då de tilltänkta deltagarna backade ur trots ihärdiga övertalningsförsök.

I flickklassen fick den yngsta deltagarinnan hjälp av sin pappa att komma upp i luften. När hon tog över kontrollen lyckades hon med något som ingen annan



någonsin hittills klarat av, nämligen att pricka två ballonger i samma förbiflygning. Tyvärr gjorde hon det svårt för sig genom att pappa hade satt henne att flyga en combatmaskin, så minsta darr på handtaget betyder att flygplanet ändrar höjdläge. Fast å andra sidan hade hon inte kunnat göra dubbeltricket utan en sån maskin. Så segern i den klassen gick i stället till en något äldre flicka som var en absolut nybörjare. Willy hade träningsflugit med henne typ 5 minuter innan hon skulle in i ringen och det räckte.

BusyBee's David Bingefors Wahlkvist tog hem juniorklassen för tredje året i rad.

Hur gick det då i seniorklassen?

Willy var det ingen som kunde klå, det var ju tämligen givet. En miss bara, men Danne Johansson var tätt efter. Den nedersta ballongen smet försmädligt undan två gånger innan Danne prickade.

Som vanligt flyger tävlingsgeneralen Calle Carlén sist och han är alltid svår med sitt gula flygplan som han flyger en gång om året, just vid Ballongtävlingen. Denna gång fick han dock bita i gräset eftersom han hade tre miss och belade därmed tredjeplatsen.

Sista gången i Grusgropen?

Arrangörsklubben Red Baron ser som vanligt till att ingen går hungrig från tillställningen. Korv och dricka tillhandahålles. Efter prisutdelningen skingrades deltagarna för att njuta av den fantastiska höstlördagen. Sol från en klar himmel och näst intill vindstilla. Inte precis det man varit van vid detta år med sin evinnerliga blåst och allt regnande. Ett moln på himlen fanns det dock. Verksamheten i Grusgropen i Älta där Red Baron håller till hotas av bebyggelse som kryper allt närmare och vi har alla erfarenhet av vad som händer när folk klagar på vår hobby. Så 2012 var kanske sista gången. Åtminstone på den platsen. Den som lever får se.

ps.

Ett tips kan vara på plats.

Flygplanet som tog hem alla klasserna plus ett antal övriga placeringar var Red Barons nybörjartrainer "Flugan" som klubben välvilligt lånar ut till alla som vill vara med och pricka ballonger. Träningsflygning ingår. Det enda man behöver ta med är ett par rejäla skor om det är blött i backen.

Som alltid. Flög och skrev gjorde Danne Johansson från BusyBee i Bålsta.



Lars Grahn i Avesta är en gudabenådad modellbyggare

Linnés dalaresa år 1734 är ju bekant och själv företog jag några resor till de nordliga stammarna uppe i Dalecarlia för att träffa människor som mer eller mindre hållit på med modellbygge hela livet. För en gång i tiden var Dalarna lite av en modellflygmetropol här i landet. Modellintresset visste inga gränser där på 60-talet och Telepilot i Insjön gjorde radiostyrningar som lade grunden till det moderna radioflyget. Vi har träffat några som var med då och såhär efteråt kan sägas att jag känner mig enormt imponerad av dessa personer och samtidigt förvånad över att vår hobby kan spela en så stor roll i en människas liv. Hursomhelst kan vi modellbyggare känna en tacksamhet över att ha funnit en fritidssysselsättning som påverkat oss ända in i hjärterötterna.

Text: Conny Åquist

Direkt när vi kommer in i vardagsrummet hos Lars Grahn i Avesta förstår vi att här bor en modellbyggare av rang. För i en stor glasmonter står modellen av HMS Victory. 1000 timmar tog det honom att få det imponerande modellskeppet färdigt. Men Lars är händig på mer än ett sätt. Runt om i villan i Avesta hänger finurliga grejer som han konstruerat.

– Jag har helt enkelt kli i fingrarna, kommenterar han när vi ser undrande ut.

Många glada minnen

Allt började med en katalog från firman Hobbytjänst i Stockholm 1961. Den väckte hans intresse. Innan dess visste Lars inget om modellflyg. Eftersom han

är en handlingens man åkte han därefter till Lek och Hobby i Avesta och köpte sig en modell samt motor. Linflyg med kompisarna följde.

– De flesta andra flög friflyg då, A1 och A2. En av grabbarna, Johan Morsing, gick vidare och blev med tiden fältflygare och var med i uppvisningsgruppen Team 60, även kallad En Sexa Skåne, och av honom



En äldre generation modellflygare minns kanske även Lars Grahn för modellen Kluringen, ett slags nybörjarplan som även hade konstflygkapacitet. Lars hade en liten verkstad där han tillverkade dem som byggsatser och sålde dessa runt om i landet.

fick jag senare en flygtur i en Bulldog.

Modellgänget bestod av ganska många grabbar så de drog igång Avesta Radioflygklubb och arrenderade ett fält i Grytnäs. Killarna cyklade till fältet, klippte gräset och flög. En tid som Lars har många glada minnen från.

Vintrarna i Dalarna var både långa och kalla på den tiden men detta verkade inte avskräckande. Modellflygarna hyrde en barnkoloni vid sjön Molnbyggen och satt på pyttesmå stolar och flög på isen. Där på sjön arrangerade de även tävlingen Dalahästen.

– Ett roligt minne var när en kompis monterade in en motor med fel nedåtriktning så modellen flög bort. Vi förstod att det inte skulle vara någon idé att leta efter den men efter ett par timmar kom en gubbe med kärran. Han hade suttit och pimplat på en is och där hade den landat perfekt. Gubben sa: "Jag blev livrädd och trodde att små gubbar skulle hoppa ur planet."

Flög en klassisk kombination

Lars första radioutrustning på tidigt 60-tal var en gång en klassisk kombination, Vagabond med enkanals Telepilot. Han flög även en Radio Cub.



Lars Grahn med Spiggen. Lägga märke till glasmontern med HMS Victory. 1000 timmar tog det honom att få det imponerande modellskeppet färdigt.

– En speciellt lyckad modell kallades Piggelin och någon hade fått reda på hur stor en pylonbana skulle vara och en sådan hade vi byggt upp så jag flängde runt banan med Piggelin för den var snabb. Då flög man med vad som helst och vi höll nog de första pylontävlingarna i landet här uppe.

Även modellbåt provade Lars en tid.

– En Flamingo från Wenzels. Men det tröttnade man på... att bara svänga höger eller vänster så jag sålde den.

Men båten finns kvar i hans ägo eftersom han fick köpa tillbaka den efter 40 år.

Modellbyggare i över 50 år

Lars har alltså byggt modeller i över 50 år. Det blir det en hel del modeller. I dagsläget har han 30 stycken!

I Norberg hyr gänget även en lokal där de träffas varje torsdagskväll, sommar som vinter.

Kluriga Kluringen

En äldre generation modellflygare minns kanske även Lars Grahn för modellen Kluringen, ett slags nybörjarplan som även kunde konstflygas. Lars hade en liten verkstad där han tillverkade byggsatser av Kluringen och sålde dessa runt om i landet.

– De lades upp i serier om tio och tio. Jag gjorde otroligt många under bortemot tio års tid.

Kluringen fanns i olika utföranden, dock inte helt färdiga. Alltifrån ritning, till sprygelsatser och ARC i 15, 40 och 60-storlek sålde han.

Den bästa hobby någon kan ha

Avslutningsvis påpekar Lars något som väldigt många modellbyggare kan skriva under på.

– Den utveckling vi varit med om hade ingen kunnat förutse. Jag tror detta är den bästa hobby någon kan ha. Man har alltid att göra – bygga på vintern och flyga på sommaren. Modellhobbyn ger så mycket, man får ta fram sin fantasi och konstruera något eget, som flyger. Fast när det strular tänker jag att den Gud hatar gör han till modellflygare.



Lars köpte tillbaka sin gamla Flamingo.

Text och foto:
Conny Åquist





Lars har kvar sin gamla Vagabond med en Telepilot – en klassisk kombination.

Julen står för hobbyrumsdörren. Vad passar då bättre än att värma kroppen med lite glögg och knoppen med lite (jul)nötter. Tre pris delas ut i form av presentkort på 500, 300 och 200 kronor som kan lösas ut mot varor i hobbyaffär. Ett specialbonuspris utgår dessutom till första insända svar (oavsett om Julnöttslösaren har alla rätt eller inte) i form av en signerad bild av Hanno Prettner samt av honom speciellt utvalda klistermärken att sätta på modellen.

Svar skickas före 15 januari 2013 till:
Conny Åquist
Krongatan 10
456 32 Kungshamn
eller: conny@tidningen.se



En bil i en modellflygpublikation, varför då?

- 1 Bilen heter som en modellmotor från Webra
- X Bilägarens far tillverkade modellplans byggsatser
- 2 Skyltägaren är fältflygare



En känd modellmotortillverkare försökte sig på att diversifiera tillverkningen genom att bygga påhängsmotorer för cykel (dock inte den på bilden). Vems idé?

- 1 Fox
- X OS
- 2 Super Tigre



Gul och blå är en vanlig färgkombination på Stearman PT-17, varför?

- 1 Konstruktören var svenskättling
- X Färgen skulle varna för nybörjare i luften
- 2 Stearman tyckte att blått och gult passade bra ihop

I många år byggde Rolls-Royce bilar i Crewe. I samma byggnad gjordes också fabriken Merlinmotorer. Varför ser fabriksbyggnaderna ut som de gör?



- 1 För att likna bostadshus från luften
- X Engelska arkitekter ritade bombskydd under kriget
- 2 Krigsbudgeten medgav inga extravaganser



Denne man är känd för att bygga väldigt bra... vaddå?

- 1 Elektriska proteser
- X Elektronik för "multikoptrar"
- 2 Elmotorer



Anders Andersson från Torslanda är en duktig modellbyggare men när han inte knäpar ihop plan gör han av bambu...?

- 1 Ätpinnar
- X Spinnspön
- 2 Golfklubbor



Top Flite anställde en designer för att rita plan åt dem. Han blev en riktig kändis...

- 1 Nick Zioli
- X Dave Platt
- 2 Frank Tiano



P-47 får en att tänka på en James Bond-film. Huvudrollsinnehavaren i den spelade gärna golf. Vad hände på kontoret när han ringde chefen för att gå en runda på banan?



- 1 Växeltjejen slog på internhögtalaren så alla hörde
- X Chefen tog fram sitt modellplan för att flyga i pausen
- 2 Vaktmästaren hämtade fram nycklarna till bolagets Aston Martin



Hunden heter Cleopatra Prettner därför att...

- 1 Familjens katt heter Caesar.
- X Deras hamster kallas Marcus Antonius
- 2 Hannos fru heter Cleo.



Den här modellen flyger över landskapet Bohuslän. Förebilden flög över ett annat landskap, som är känt för en nordbo som strosade runt där. Hur såg han ut?

- 1 Kort
- X Smal
- 2 Lång





11

En känd svensk modellflygprofil byggde en version av Tiger Moth och flög den från sitt eget modellflygfält. Vad hette det?

- 1 Roylanda
- X Bolanda
- 2 Leijonlanda



Förebilden till denna Piper Cub hade extra korta vingar. Frågan är varför då?



12

- 1 Skulle passa in i den lilla hangaren X För att kunna konstflygas bättre
- 2 Kvinnan som flög det tyckte att planet blev nättare



13

Dessa piloter sitter i en...?

- 1 DC-4
- X DC-47
- 2 DC-3



14

Varför ville inte Henry Ford bygga motorn till P-51 Mustang?

- 1 Han hade fullt upp med biltillverkningen
- X Han hatade kapitalister som tjänade på krig
- 2 Han ville bygga båtar istället

En känd svensk modellflygare byggde även ett fullskalaplan och fällde följande kommentar: "Det är ju egentligen löjligt att bygga en modell när du kan bygga ett stort plan lika snabbt."



15

- 1 Tjolle Elofsson
- X Lars Helmbro
- 2 Stefan Olsson



16

Dessa fantastiska män i sina flygande maskiner (Dessa fåniga män i sina ännu fånigare maskiner, enligt min fru, se bild), var en film vi skrattade åt när jag var liten men vem spelade rollen som den förste pionjärflygaren?

- 1 Red Skelton
- X Gert Fröbe
- 2 James Fox



Mannen som konstruerade denna motor får anses vara ganska...



17

- 1 Polerad
- X Städad
- 2 Vaxad

Jag har några favoritplan. Detta är sittbrunnen i ett av dem. Nämligen...



18

- 1 PT-17
- X PT-19
- 2 PT-21

Helikoptern som röker på så in i vassen (se bakgrund) fotograferades utanför hobbyfirman...

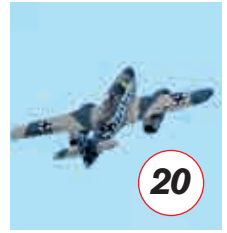


19

- 1 Schweighofer
- X Lindinger
- 2 Staufenbiel

Konstiga tyska plan förknippar vi gärna med en kvinna som hette...

- 1 Anna
- X Hanna
- 2 Sanna



20



21

Alf Eskilsson i Kungsbacka har lärt upp generationer av stuntflygare. Bilden visar en av dem. Men vad gör Alf gärna också?

- 1 Kör gamla rallybilar
- X Kör veteranmotorcykel
- 2 Kör cykelopp för old boys



22

Denna konstiga "rakmotor" konstruerades ursprungligen för...

- 1 Linskala
- X Ducted Fan
- 2 RC III



23

Tävlingsmotor i vilken klass?

- 1 F2B
- X F1C
- 2 F4C



The Granville Bros.

Aircraft Service

Bröderna Granville har gått till historien för sina snabba racerplan men de började sin karriär med att bygga dubbeldäckare för nybörjare, Gee Bee Model A.

De fem bröderna Granville – Zantford, Tom, Robert, Mark och Ed – växte upp i den lilla staden Madison i New Hampshire, USA. Föräldrarna var farmare och bröderna lärde sig tidigt att hjälpa till på gården.

– Äldste sonen, Zantford "Grannie" Granville, föddes den 2 september 1901. Bröderna hade även två systrar. Den äldsta av dem var min mor, Pearle, berättar systersonen Ron Spooner.

När Zantford var 19 år, och hade slutat skolan, tog han jobb som bilmekaniker i Boston. Efter ett tag öppnade han eget som återförsäljare för Chevrolet. Zantford Granville var flygintresserad och gillade att hjälpa mekaniker han kände när de jobbade på olika plan. Han var även ivrig att lära sig flyga och lade en stor del av lönen på flygktioner. Zantford drog in Tom i sin rörelse för att därmed få mer tid över för aviatiken.



Ray Spooner i Scott Crosby's fullskala Gee Bee Model E (NC11044) på flygfältet i Lincoln, Kalifornien, nära Sacramento.

Mobil verkstad

Tom ville emellertid öppna sin egen mekaniska verkstad på flygfältet men det var omöjligt eftersom fältrestriktionerna inte tillät ytterligare byggnader att sättas upp. Istället byggde han sig en mobil verkstad på ett lastbilsflak, vilket gjorde att han kunde köra ända fram till plan som behövdes ses över. Toms affärer gick lysande och snart jobbade alla bröderna tillsammans med honom. Under tiden hade Zantford fått stor erfarenhet av att reparera flygplan och kände att mycket kunde förbättras på den tidens plan. Han beslöt sig därför att rita en egen kärra, Gee Bee Model A, med en struktur som skulle vara överlägsen tidens konstruktioner. Model A var dessutom försedd med extra finesser som skulle göra den mindre sårbar för skador samt att den skulle vara lättare och säkrare att flyga.

Den nya konstruktionen hade side-by-side säten så att läraren lättare skulle kunna kommunicera med eleven. Landstället var dessutom så uppbyggt att det inte skulle



Kenneth flyger inverterat under ett tävlingspass i VM i Kanada 2002.



De fem bröderna Granville – Zantford, Tom, Robert, Mark och Ed – växte upp på den här gården i den lilla staden Madison, New Hampshire. Föräldrarna var farmare och bröderna lärde sig tidigt att hjälpa till på gården.

skada kroppen om det knäcktes i en hård landning. Zantford konstruerade även en styrspak, för att ge mer plats i cockpit, som hängde ned från baksidan av instrumentpanelen. Genom ett enkelt handgrepp kunde flyginstruktören även lösgöra elevspaken och ta över kontrollen.

Sido- och höjdroder vara utbytbara med varandra och det var även övre samt nedre vinghalvor samt flaps och skevroder.

Första dubbeldäckaren

Den första dubbeldäckaren tillverkades på tre månader och försågs med en 60-hästars Velie M-5 motor.

– Jungfruflygningen företogs morgonen den 3 maj 1929 och var en stor framgång – den nya kärnan flög perfekt. De kallade den Gee Bee, ett namn som kom från de två första initialerna i deras bolag – Granville Bros Aircraft Service, säger Ron.

Nio stycken Gee Bee dubbeldäckare tillverkades – åtta produktionsexemplar samt prototypen. Modell A var en av den tidens viktigaste flygplan och förde bröderna in i flygplanstillverkningen. 1931, endast två år efter Modell A:s premiärtur, var det första Gee Bee-racerplanet färdigt, Modell Z Sportster. Det blev världens snabbaste landplan och året efter flög Jimmy Doolittle brödernas R-1 modell och satte flera världsrekord 1932.



Så här såg Gee Bee Model A ut. Det första planet som bröderna Granville byggde ägdes av Ron Spooners föräldrar.



Text: Conny Åquist

Minnessten rest över bröderna Granville.

Historien om Gee Bee

I flyghistorien är perioden från sent 1920-tal till mitten av 30-talet känd som "The Golden Age of Air Racing". Då dök bröderna Granville upp på arenan ... I en tid när flyget fortfarande var i sin linda spenderade välvilliga entreprenörer stora pengar på att sponsra flygtävlingar i USA. Under depressionen, från 1929 och fram på 30-talet, lockade det flygplanstillverkare att satsa på racerplan. Utvecklingen gick raskt framåt, från bräckliga kärror med marginella kraftkällor till supersnabba racers.

Vid den här tiden dök bröderna Granville upp på arenan. De här herrarna kom att bygga några av den tidens mest berömda racerplan, kärror som vann många tävlingar och som satte nya hastighetsrekord.

Depression och flygracing

Brödernas första försök kom med en modell som kallades Gee Bee Sportster Model X, byggt 1930 för att tävla i All American Flying Derby, sponsrad av Cirrus Engine Company. Sportstern ritades runt en inverterad och överladdad 110 hästars Cirrus-motor.

Ett halvår innan 1932 års race hyrde Granville Bros Aircraft in en nyutexaminerad ingenjör, Howell W "Pete" Miller, som var full av idéer. Anförd av Zantford "Grannie" Granville tog de fyra bröderna och Pete Miller sig an uppgiften att bygga två nya plan för den kommande tävlingen. Flygplanen som kallades R-1 och R-2 kom att bli företagets mest kända kärror och drevs av lånade motorer från Pratt & Whitney. R-1 ritades runt den nya P&W R-1340ci niocylindriga överladdade radialmotorn som gav 800 hästar. Det var ett höghastighetsplan avsett för Thompson Trophy, det vill säga ett kortbanedistans race runt pyloner.

R-2 var emellertid byggd för Bendix Trophy race som krävde hög hastighet i kombination med långdistansegenskaper. Därför var det senare planet försett med en P&W R-985ci motor som utvecklade 535 hästar. Eftersom den var mindre törstig än sin storebror kunde R-2 flyga loppet med färre stopp och därför högre snitthastighet. De största skillnaderna mellan de två planen, förutom motorerna, var att R-2:ans tank rymde 302 gallon bensin medan R-1 endast kunde ta 160 gallon. Även mindre skillnader fanns, som till exempel formen på fena och sidoroder samt att R-

1 hade styrbart sporrhjul medan R-2 hade fast.

I händerna på Jimmy Doolittle vann R-1 1932 års Thompson Trophy och R-2, flugen av Lee Gehlbach, slutade som fyra i Bendix Trophy, trots oljeläckage, samt femma i Thompson Trophy. Än en gång hade bröderna Granville tagit hem segern. Vid den tiden satte Doolittle även världsrekord i hastighet för landplan med 476 km/h.

Stallade i backen

1933 stallade piloten Russel Thaw R-2:an vid en landning i en tävling i Indianapolis och slog i en vingtipp, och fastän kärran klarade sig undan med enbart ving- och landställsskador var den ute ur loppet. Detta i sin tur ledde till att piloten Russ Boardman ombord på R-1:an, skakad av Thaws olycka, lyfte R-1:an för tidigt och stallade även han. Planet slog i marken med en vingtipp och rullade över på ryggen

bromsa farten, stallade kärran och slog i backen. Piloten klarade sig emellertid undan med blotta förskräckelsen.

Bröderna beslöt sig för att bygga upp en ny "hybridkärra" med delar från de gamla R-1/R-2 kärrorna. Planet flögs av Roy Minor men vid flygutprovningen gjorde han 13 landningsförsök innan han kom ned på backen, varvid han kanade av vid banslutet med låsta bromsar. Kärran slog runt ett helt varv och hamnade på rätt köl uppe på en väg. Efter ännu ett verkstadsbesök köptes kärran av Cecil Allen. Trots varningar från både Zantford Granville och Miller, installerade Allen en stor bränsletank bakom tyngdpunkten. De två konstruktörerna fruktade att tyngdpunkten skulle förskjutas så mycket akterut att kärran skulle bli omöjlig att hantera i luften. Allen ignorerade alla varningar, fyllde tanken till brädden, tappade kontrollen, kraschade och avled! Det här blev slutet på racerkärrorna R-1 och R-2, såväl som Gee Bee-planet. Granville Bros. Aircraft Service, Inc, gick nämligen i likvidation

hösten 1933. Firman hade då totalt byggt 22 flygplan, inkluderat nio dubbeldäckare, åtta Sportsters, två Senior Sportsters, tre Super Senior Sportsters och en racer med långt stjärtmoment. De hade även ett stort monoplan under byggnation, som dock försvann in i historiens dunkel när firman upplöstes. Efteråt byggde arbetsskaran QED för tävlingen England till Australien 1934 och ett racerplan för Frank Hawks.

Fastän inga av de ursprungliga planen ur Gee Bee-Sportsterserien existerar idag, var de utan tvekan något av det mest unika flygplanskonstruktioner som någonsin stigit till väders.

Conny Åquist



varvid Boardman dog av skadorna. Till saken hör naturligtvis att båda kärrorna var extremt svårflugna men inte desto mindre spelade oturen en roll i det hela.

R-2 reparerades men vid en landning 1933 kom piloten James Haizlip för högt in på fältet och med korsade roder, för att

Svensken som blev norsk landslagsman i skalaflyg med en Gee Bee

Om man kommer från norra Bohuslän har man nära till grannlandet i norr. Detta leder ibland till att en och annan bohusläning flyttar över gränsen, idiomat har man ju redan klart! Men att en svensk blir landslagsman i sitt nya hemland är väl inte så vanligt.

Kenneth Sandberg är ursprungligen från Uddevalla men arbetar i Halden och har därtill vid flera tillfällen varit norsk landslagsman i F4C, skalaflyg.

– Det var en kompis till mig som fick mig tänd på idén att bygga ett Gee Bee-plan och min första GeeBee var modell Z i skala 1:5. Jag har alltid tyckt att de var fina och dessutom gillar jag plan från den tiden.

Kenneths Gee Bee model E var färdig 2001 efter att han byggt på den i 13 månader. Kärran är ursprungligen baserad på en amerikansk byggsats från Ikon N West.

– Det var mycket fel på den så jag har nog ändrat 50-55 procent av den.

Det är ett konventionellt bygge av balsa och plywood som Kenneth har knåpat ihop. Alla öppna ytor är klädda med siden och där fullskalaförebilden hade aluminiumplåtar har han använt glasfiber.

Norska mästerskapen och VM

Tävlingsframgångarna för Kenneth och hans fina Gee Bee Model har inte låtit vänta på sig.

– Första året tog jag guld här i Norge med den, i klassen Pop-skala, och året efter var jag tvåa i F4C. Tredje året var jag så nära att vinna, hade guldvittring på överlägsna poäng men "nollade" en landning, annars hade jag varit norsk mästare.

Kenneth har även tävlat i VM med kärran och eftersom den flyger bra så gick den delen över förväntan.

– Jag blev 17 man i flygdelen på världsmästerskapen i Kanada 2002 och hamnade på 30:de plats totalt, så jag slog hela det kanadensiska laget.

– Kärran flyger stabilt om man håller farten men annars så drar den sig ur kurs. Provoceras den så klipper den utan varning men nu när jag känner den är det ett sant nöje att flyga.

Kenneths modell av Model E är fullt kapabel för konstflyg så loopar och rollar är inga problem.

Att bygga en skalamodell kräver mycket efterforskning. Det gäller att få upplysningar om hur fullskalaplanet var byggt och målat samt exakta mått och former.

FAKTA Fakta om fullskaleplanet

Spännvidd:	7,5 m
Längd:	5,2 m
Vikt:	415 kg
Max hast:	240 km/h
Motor:	110 hästars Warner Scarab radialmotor

FAKTA Fakta om Kenneths modell

Skala:	1:4
Spännvidd:	1,88 m
Längd:	1,25 m
Vikt:	5,8 kg
Motor:	Saito 120 (japansk fyrtaktsmotor) med Clines regulator som gör motorn mer lätt startad samt att den får en säkrare gång.
Radio:	JR med digitala servon.

– Till den Model E fick jag information genom en bok som heter Golden age of air racing. Det är en bibel för den som är intresserad av plan från den tiden.

Kenneth har även blivit vän med en systemon till bröderna Granville, Ron Spooner.

– På ett diskussionsforum på nätet kom jag i kontakt med honom. Han

är pensionerad stridsflygare från den amerikanska marinen. Rons mor, Pearle, sydde bland annat sätena till flera av bröderna Granvilles kärror.

Snacka om att känna historiens vingslag.

Conny Åquist



Bygg efter svenska förebilder!



Varför gå över ån efter vatten när vi har så många intressanta inhemska förebilder?

Här i landet finns flera flygmuseer med gott anseende. I princip finns samlingar runtom i hela landet. Självt har jag varit på Malmen utanför Linköping, Svedinos i Ugglarp och Aeroseum i Säve strax väster om Göteborg. Men för att ta några andra ur högen – museer med anknytning till vår verksamhet finns i Västerås, Ängelholm och inte minst Jämtlands flyg- och lottamuseum med en del modellflygplan.

Knappa in "flygmuseer i Sverige" på nätet och du skall få fler träffar än du vågat hoppas på! Här kan man få gott om inspiration för kommande byggen.

Lätt att komma till

En stor fördel med att söka förebilderna på inhemska museer är naturligtvis möjligheten att lätt komma till och mäta upp kärorna. Personalen brukar alltid vara välvilligt inställda till modellflygare och frågar man snällt brukar det inte vara

några problem att få ta alla kort man vill samt utföra de mätningar som behövs för skalabygget. Svenskt modellflygs Grand Old Man, Carl-Gustaf Ahremerk, har dessutom gjort en hel del ritningar som är väl värda att kolla upp. Så nästa

gång du planerar ett nytt projekt – ta dig en funderare på en svensk förebild, eller kanske rent av en nordisk.

Text och foto: Conny Åquist







modellflyg^{nytt}

Nästa nummer

Ute 22 Feb

- ***Tema: Inomhus***
- ***Reportage från Nürnberg***
- ***Sköt om dina LiPoaccar***
- ***Modellflygnytt hälsar på hos Hobbyborgen***



Megaevent i Tipshallen 130126 10:00-17:00



Växjö RC-Klubb välkomnar alla flygare till Tipshallen i slutet av januari 2013 för ett nytt Megaevent! Som vanligt välkomnar vi allt inomhusflyg/heli, men fokus kommer som vanligt ligga på fri flygning och små lätta inomhusmodeller. Vi kommer dock även i år ha en skojtävling och några utvalda uppvisningar av det häftigaste. Denna gång har vi efter en stor lobbyinsats hos kommunen sett till att fått flyttat en hel fotbollscup(!) bara för att kunna köra eventet till lönehelgen, då många önskat detta. Så nu hoppas vi att nya datumet passar och givetvis på rekordmånga besökare. Växjö RC-Klubb önskar ett gott slut och hoppas vi ses den 26:e kl 10:00 i tipshallen. För senaste info se www.vaxjorc.se // Styrelsen Växjö RC-Klubb.

15 TIMMARS I STORA HALLA

INBJUDAN TILL ALLA INOMHUSFLYGARE

15 TIMMARS NON-STOP FLYGNING TRETTONAFTON 2013 STORA HALLA DEGERFORS

Karlskoga Modellflygklubb försätter med sin traditionella inomhusflygning trettonhelgen 2013, dock kommer vi denna gång att halvera tiden till 15 timmar.
Vi startar 4 januari klockan 09.00 och avslutar klockan 24.00

Flygavgift 150 kr / pilot, som betalas vid incheckning

Friflygsaktiviteter kommer att anordnas för barn i den angränsande stora A- Hallen

Karlskoga Modellflygklubb
hälsar alla välkomna till en av
Sveriges största flygfester inomhus 2013



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

0372-80444

RC Factory

Roliga flygplan i EPP!



0.8/1/1.2 m spännvidd

Från: 459:-

RC Flight .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

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.

