

3 2013

modellflyg^{nytt}

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD



Bild från
IMAC 2012



- **RC-Radio med pekskärm**
- **Aircobra för Aircombat**
- **Autopartners Extra 300**
- **Hobbyn blev yrkesliv**

Sveriges Modellflygförbund



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 förbunds-expeditionen (kommer även att finnas på hemsidan för att printa ut) samt att fem roll-ups finns att låna från våra värdeklubbbar, som är utspridda runt om i landet.



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 54
Telefax 0515-371 58
Pg-konto 51 81 65-6
Hemsida: www.modellflygforbund.se
e-mail: kansli@modellflygforbundw.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 4/13 23 aug
Tidningen beräknas postas angivna veckor
Ordinarie manusstopp är 4 veckor före angivna utgivningsdagar, efter avtal kan senare lämning ske.

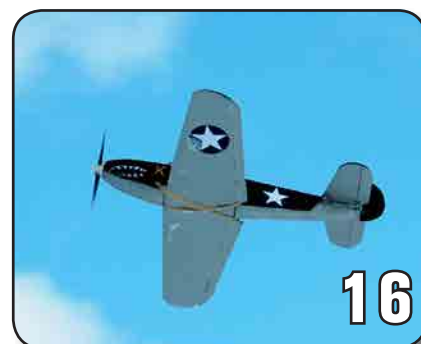
Skicka gärna manus i god tid!
Försenade manus försenar tidningen!
Manusstopp är 4 veckor före utgivning.
Redaktionellt material skickas till:
red@modellflygnytt.se
Annonser skickas till:
conny@bildomedia.se

Tryck: V-TAB Vimmerby, 2013
ISSN-0345-813X



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

- **Plenarmötet 2013** 6
- **Hitec Aurora** 9
- **Elektrisk Pylon** 12
- **P-39 Aircobra** 16
- **Extra 300 EPP** 21
- **Align T-Rex del 3** 24
- **Kristiflygare i Norberg** 26
- **Per Nilsson** 28
- **Eleförbjudet-träffen** 30
- **Rinkaby** 34
- **Trollhätten Aero Cup** 36
- **Min Dalaresa del 2** 39
- **Steve Wooley** 43
- **Meeting-annonser** 45





Ingela Persson
Ordförande

Då var sommaren här och flygsäsongen har kommit igång på allvar. Det har inneburit deltagande på Aircombat tävling i Älmhult som var en heldag i både jaktens tecken och naturpromenader. Det var en samling engagerade tävlingspiloter som samtidigt hade väldigt roligt. Man laddar för WASG i Finland.

Kristihimmelfärdsdagen var det dags för Norbergsträffen och där fick man bl.a. beskåda Mats Karlssons fina 55% Yak. Trots dystra väderprognoser så blev det mycket flygning för alla ditresta och Per Nilsson höll ångan uppe i speakerbåset (folkvagnsbussen)

Klubben stod värd för en trevlig grillkväll för de som stannade kvar på kvällen. Många kom och pratade med oss förbundare och det var även en del som passade på att få ett ex av "Spännvidd" med sig hem.

Har även deltagit i en helg i hastighetens tecken.... Det var Pylontävling i Ljungby. Första dagen var det Q500 och SuperQ på programmet och där deltog både gamla

ringrävar och de med mindre erfarenhet. Den andra dagen var det då dags för de riktiga hastighetsfantomerna att köra sina heat. De storsatsande landslaget var naturligtvis med och kör sina nya maskiner framtagna av den gamle "King Pylon" himself, Börje Ragnarsson. Man gör riktigt bra tider och det bådär gott inför de VM som man ska delta i när man kommer ner i Holland i slutet av Juli. De duktiga juniorerna ger även en framtidstro.

Medlemsregistreringen i IdrrottOnline är ett kapitel för sig som för vissa klubbar varit ett problem. Där kan vi erbjuda alla som så önskar att ta kontakt med Ulf Höglin så kan han hjälpa att vägleda och assistera så att allt funkar. Han hjälper gärna alla tävlingsansvariga att kolla upp så att de som anmält sig till tävling har sina tävlingslicenser. Ulf kontaktas på suppleant@modellflygforbund.se

Breddgruppen har dragit igång ett arbete med att informera klubbarna om möjligheterna med Sisu och lokstöd, mer information kommer från dem.

Sen måste vi ännu en gång poängtera att vi har ett nytt kansli även om det ligger kvar på samma plats, dvs Ålleberg. Det är numera Segelflygförbundets personal som sköter det. Kontakta därför inte Flygsporförbundet. Kontaktuppgifter till Kansliet:

Via mail kansli@modellflygforbund.se
Och via telefon 0515-371 54 Där är telefontiden 10-12 och vi ber alla att respektera detta. Det är mycket som händer framöver och jag önskar alla en trevlig sommar på alla träffar och meeting och ett stor lycka till för alla landslag som åker ut och "fajtas" med världseliten.
Vi ses säkert där ute. Flyg högt, flyg väl, flyg länge.

Ingela Persson
Förbundsordförande
ordforande@modellflygforbund.se



Styrelsen SMFF 2013



Funktion	Namn	E-post	Tel
Ordförande	Ingela Persson	ordforande@modellflygforbund.se	070-627 43 03
Vice Ordförande	Patric Holmström	viceordforande@modellflygforbund.se	070-818 93 92
Kassör	Robert Sundström	kassor@modellflygforbund.se	070-731 62 80
VO-Elit	Roland Brebäck	viceordforande@modellflygforbund.se	076-115 21 46
VO-Bredd	Christer Malmesäter	ordf_vobredd@modellflygforbund.se	070-695 49 64
Suppleant	Ulf Höglin	suppleant@modellflygforbund.se	070-478 45 74
Verksamhetsområde Bredd			
Funktion	Namn	E-post	
Chef	Christer Malmesäter	ordf_vobredd@modellflygforbund.se	070-695 49 64
Vice chef	Sture Kinell	vordf_vobredd@modellflygforbund.se	070-572 71 64
Ledamot	Lena Hellström	whiskilena@hotmail.com	
Ledamot	Inge Sundstedt	familjen.sundstedt@spray.se	
Ledamot	Åke Karlsson	rc-pilot@bkvtv.se	073-5350508
Verksamhetsområde Elit			
Funktion	Namn	E-post	
Chef	Rolle Brebäck	ordf_voelit@modellflygforbund.se	076-115 21 46
Vice chef	Magnus Östling	vordf_voelit@modellflygforbund.se	070-585 24 74
Ledamot Radioflyg	Vakant		
Ledamot Linflyg	Bengt-Olof Samuelsson	ga_linflyg@modellflygforbund.se	070-267 59 14
Ledamot Friflyg	L-G Olofsson	ga_friflyg@modellflygforbund.se	070-565 65 13
Revisorer	Namn	E-post	
Revisor	Anders Eriksson	anders.s.eriksson@yit.se	
Revisor	Sten-Åke Aspenby	stenlampa@msn.com	

Till klubbar !

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

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



SMFF:s expedition

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

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



Sveriges Modellflygförbund

VO Bredd i SMFF

Hej alla modellflygare

Klubbledarpärmen är nu uppdaterad för året och kan laddas hem från vår hemsida.

Nästa steg blir att titta över meetingpärmen och flygskolan. Flygskolan är ett mer omfattande jobb att skriva om, så att fler kandidater till lärare ute i klubbarna praktiskt kan utföra lektioner.

Vi i Bredd håller på att arbeta fram ett underlag som hjälper klubbarna i sitt rekryteringsarbete. Det har alltid varit en utmaning och särskilt i dag då ungdomar mestadels sitter i mörkret framför sin skärm istället för att vara utomhus.

Vårt pilotprojekt med informationsträffar för klubbar kommer att äga rum den 16 juni i dalarna.

Med denna träff hoppas vi att inbjudna klubbar ska vara intresserad att tacka ja till. Vi går igenom klubbledarpärmen och träffar en SISU representant för området (Falun).

Om denna satsning intresserar fler klubbar i andra SISU-distrikt kommer vi i Bredd att ordna fler möten på fler ställen.

Denna spalt kanske var kort men Bredd jobbar vidare med några få projekt som är viktiga och stora istället för att göra lite överallt som inte blir ett resultat som många kan ta del av.



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	Inge Sundstedt	familjen.sundstedt@spray.se
Ledamot	Claes Wahlund	claes.wahlund@telia.com
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. Klubbledarpärmen hittar ni på förbundssidan under Bredd.

Stipendium till Emanuel Fantini

Emanuel Fantini 17 år från Edsvalla
Började med modellflyg 2007 och tävla IMAC 2009
Meriter Cupvinnare IMAC Basic 2009
Nordisk Mästare IMAC Basic 2010
Cupvinnare IMAC sportsman 2010
Nordisk Mästare IMAC sportsman och freestyle 2011



Plenarmötet 2013



CIAM:s plenarmöte 2013

Plenarmötet genomfördes 19-20 april i Lausanne, Schweiz. Dagen före höll CIAM:s styrelse sedvanligt möte där Bengt-Olof deltog som styrelsemedlem. Vid plenarmötet deltog också Bengt Lindgren, Per Findahl och Carl-Otto Strandh. Totalt var 38 länder närvarande och det fanns proxyröster för ytterligare fem länder.

De två dagarna följde det sedvanliga formatet med tekniska möten i hälften av modellflygets verksamhetsklasser. I år var turen att F1, F3A, F3 Soaring, F3C, F3D och F5 fick genomföra sina möten. Utöver dessa tekniska möten fick F2 hålla ett extra möte för att fastställa regler för ljuddämpning i F2C. Dessa genomfördes på fredagen. Under fredag eftermiddag genomfördes utdelningar av diplom och medaljer för CIAM:s olika utmärkelser. För svensk del var det glädjande att Oskar Findahl fick diplom för sin andraplats i den totala Världscupen för F1B-juniorer!

Lördagen användes för val av CIAM:s styrelse (samtliga blev omvalda!) samt omröstning om alla de förslag som fanns på dagordningen. En del av dessa hade dessutom omarbetats vid de tekniska mötena så det gällde att försöka hänga med i underlaget för att rösta rätt!

Plenarmötet 2013

Kommande Världs- och Europamästerskap

År	Världsmästerskap	Bud från	Tilldelat
	F1A, F1B, F1P junior		Rumänien
	F1D senior + junior		Rumänien
	F2A, F2B, F2C, F2D senior + junior		Polen

År	Världsmästerskap	Bud från	Tilldelat
2016	F1A, F1B, F1P junior		
	F1D senior + junior	Serbien	
	F2A, F2B, F2C, F2D senior + junior	Australien	Australien
	F3F senior + junior		
	F3M senior + junior		
	F3J senior + junior		
	F4C senior + junior		
	F5B, F5D		
	Raket senior + junior	Serbien	

År	Kontinentmästerskap	Bud från	Tilldelat
	F1A, F1B, F1C senior		Rumänien
	F1E senior + junior		Slovakien
	F3A senior + junior	Lichtenstein San Marino	Lichtenstein
	F3A Asien-Oceanien		Thailand
2014	senior + junior		
	F3B senior + junior		
	F3C senior + junior		
	F3N senior + junior		
	F3A Asien-Oceanien senior + junior		
	F3D senior + junior		
	F3K senior + junior		
	F3P senior + junior	Tyskland (prel)	

Plenarmötet 2013

År	Kontinentmästerskap	Bud från	Tilldelat
2015	F1A, F1B, F1P junior	Rumänien Makedonien	Rumänien
	F1D senior + junior	Serbien	Serbien
	F2A, F2B, F2C, F2D senior + junior	Bulgarien	Bulgarien
	F3F senior + junior		
	F3M senior + junior		
	F3J senior + junior		
	F4C senior + junior		
	F5B, F5D senior + junior		
	Raket senior + junior	Serbien Ukraina	Ukraina

År	Kontinentmästerskap	Bud från	Tilldelat
2016	F1A, F1B, F1C	Rumänien fast Serbien fast	
	F1E senior + junior	Rumänien fast Slovakien fast	
	F3A senior + junior		
	F3B senior + junior		
	F3C		
	F3D		
	F3A Asien-Oceanien		
	F3C Asien-Oceanien		
	F3K		

Den fullständiga rapporten kan läsas på SMFF:s hemsida.

Bengt-Olof Samuelsson

RC radio med pek-skärm - Hitec Aurora



U tvecklingen inom radiostyrningsområdet går snabbt framåt. Ett exempel är Hitecs nya RC-anläggning där man använder sig av en stor pekskärm.

Det handlar om Hitecs Aurora 9 som är en 2,4 GHz radio med inbyggd telemetri. Den har totalt nio kanaler och 30 modellminnen. Med en Optima 7 mottagare, sändarack, laddare och en del små tillbehör kostar den 2,995:- i svenska butiker. Ett vanligt problem vid inköp av 2,4 GHz radio är att extra mottagare brukar kosta en del..., till Hitec kan man få tre stycken sexkanalsmottagare för 1095 kronor. Optima 9 (med nio kanaler) kostar 749:- per styck och 1840:- för tre stycken. Nu finns ännu flera mottagare att välja bland.

När det gäller telemetri ingår en funktion från början nämligen koll på

spänningsnivån i modellens ack som visas på sändarens skärm. Som tillbehör finns olika sensorer för ström, temperatur, varvtal, fart, höjd och position. Dessa kan också köpas i paket som är anpassade för specifika användningsområden som t.ex. för elmodeller finns ett paket för 522 kronor som mäter ström, spänning och motortemperatur. En röstmodul finns också och den kostar 495:- då kan radion "prata" med dig.

Aurora9- sändaren är översködligt utformad och bra att hålla i, trots en rad knappar och brytare.

Det mest påtagliga är att man i princip inte behöver manualen för de enklare inställningarna. Ladda, slå på och välj sändning eller icke sändning. I läge icke sändning när man alla programmeringsfunktioner men inget sänds ut från radion

(denna funktion går att programmera bort om man vill)

Med en liten pinne, som fästes på handtaget, kan du styra pekskärmen, om du inte vill använda en fingertopp, för att mer bestämt ge dina inställningskommandon. En kul inställning är servots hastighet, exempelvis landställsluckor eller huvöppningar kan fås att gå långsamt. De enklare funktionerna sker med lätthet, exempelvis Normal eller Reverse, utslagsbegränsningar och annat. När du namnger modellen dyker ett tangentbord upp och där är det bara att välja bokstäverna. För att gå tillbaka i menyerna pekar du på en "exit" uppe i högra hörnet på skärmen

Några bra säkerhetsfunktioner, en är att du kan lägga till en Trottel Lock funktion på valfri knapp för att förhindra ofrivilligt gaspådrag en annan är Scan Mode som

Hitec Aurora

läser av alla frekvenser och väljer de "renaste" vilket kan vara bra då många 2,4GHz radion är igång nära varandra t.ex. vid inomhusflyg. Vid Normal Mode jobbar radion på fabriks-inställda frekvenser.

När det gäller avancerad programmering är manualen nödvändig att använda. Det kan röra sig om helikoptrar och deras gyroinställningar mm.

För en något äldre modellflygare är det ingen större ide' att börja med att läsa manualen. Då blir han bara förvirrad. Här börjar Hitec med att blanda in amerikanska frekvenser på 72 MHz-bandet som inte alls berör oss här hemma Så glöm den delen.

Vi flög en modell med Auroran och det fungerade som väntat bra. Telemetrin visar hur många volt mottagaren får, i vårt fall 5,0 volt av de 11,1 som Lipo-accken ger.

Under hösten/vintern hoppas vi kunna återkomma med en mer omfattande beskrivning av Telemetrin och även om en ny version av Aurora 9 med tillägget + i namnet.

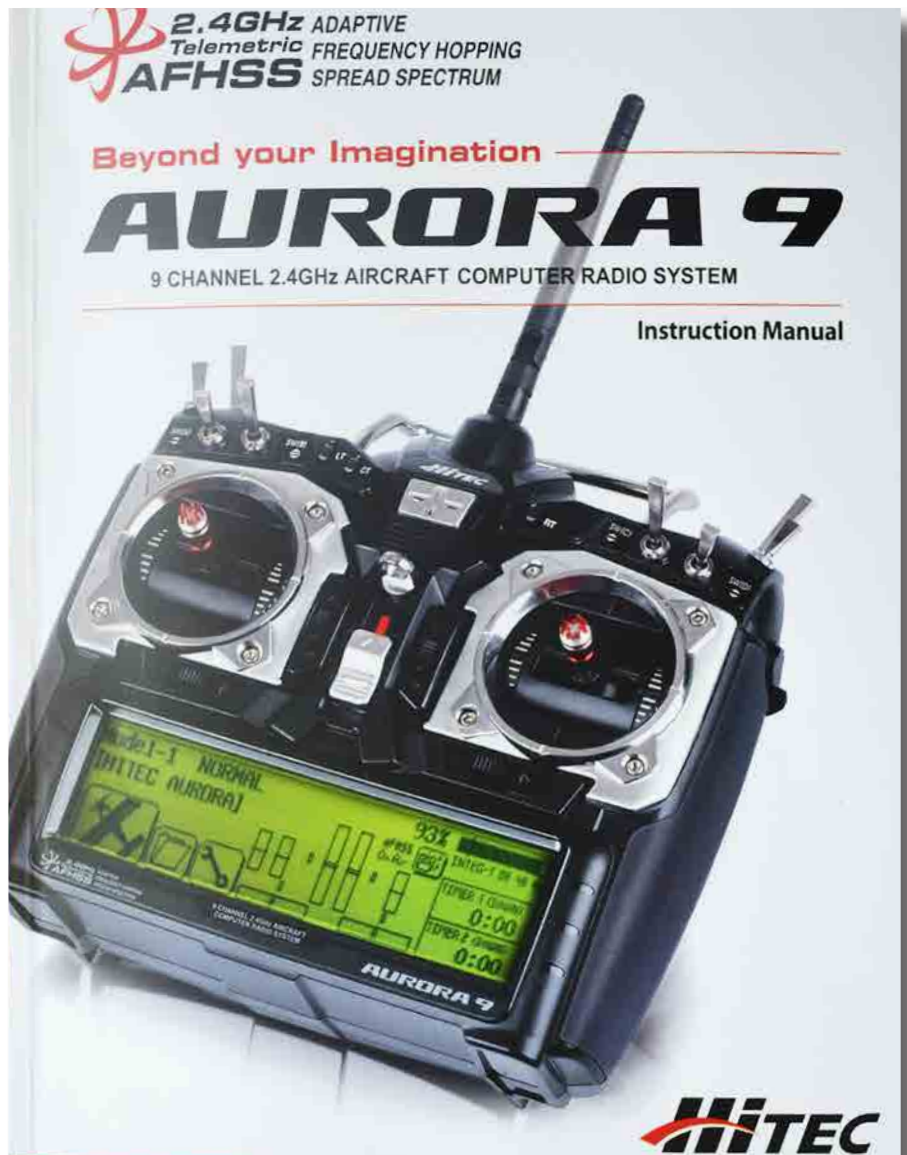
AutoPartner är distributörer för en rad tillverkare, bland annat Hitec.

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

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

Text och bilder: Bo Holmblad

Textunderlag och prov: Lars Wendel



Manualen är på engelska och innehåller mycket information.



Här ser vi att mottagaren får 5,0 volt, genom den Telemetrifunktion som är inbyggd.

Hitec Aurora



Provflygningen med Auroran var problemfri.



Skärmen är stor och tydlig, det syns bättre i verkligheten än på en bild...



Paketet innehåller en rad prylar, bland annat laddare.

Elektrisk Pylon Racing



Startfältet inför det första EF-1 heatet i Sverige.

Den 4 maj 2013 var en historisk dag för pylon racing i Sverige. Då kördes de första heaten i den nya klassen EF-1, Electric Formula One, i Pålsboda. Detta var ingen organiserad tävling utan bara ett extra "prova på" arrangemang av några pylonflygare som hade byggt EF-1 modeller under början av 2013. Fyra EF-1 heat kördes, varvat med de ordinarie Q-500 och Super Quickie heaten, på den FAI-bana som arrangerande klubbar brukar ställa upp vid tävlingar.

Tävlingsklassen

Klassen startade i USA för 2-3 år sen och många tävlingar kördes under 2012. Man flyger med ARF skalamodeller av de riktiga flygplan som tävlar i klassen Formula One i Reno i USA. Dessa modeller är förstås mycket snyggare än de fyrkantiga Quickie 500 som har varit populära länge. EF-1 modeller flyger ungefär lika snabbt som Q-500.

Bakgrunden till att man startat EF-1 är att:

Förbränningsmotorer stänker olja

De bullrar –

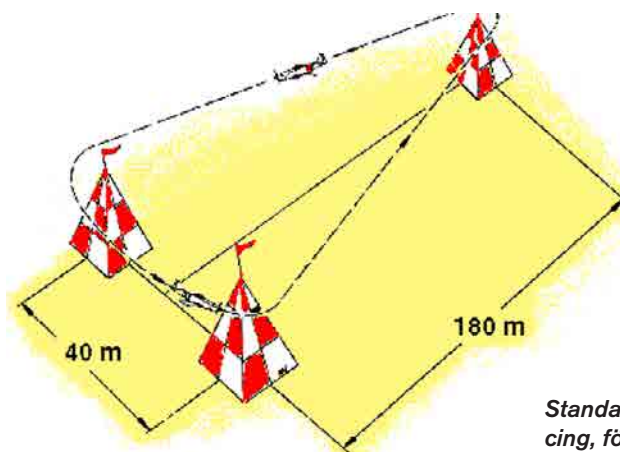
klubbar riskerar att tappa fält

Eldrivet flyg har blivit dominerande

Pylongrenen behöver moderniseras för att locka fler tävlande

Eldrivna pylonmodeller kan numera byggas lika lätta som kolvmotordrivna. LiPo-batterier är lätta och modellen behöver inte förstärkas för att tåla vibrationer och olja.

National Miniature Pylon Racing Association i USA har arbetat fram regler för EF-1 som finns att läsa på www.nmpr.org. Tanken med dessa strikta regler är att tävlingsklassen skall bli en pylonflygarnas nybörjarklass som inte drivs av extrema tekniska prestanda. Standardkomponenter skall användas för att skapa flyggäldje till rimlig kostnad. De strikta reglerna är i praktiken en bra rekommendation för oerfarna byggare. I Sverige har vi Pylontinget som beslutar om regler för organiserade tävlingar. Förslaget är att vi



Standardbanan för pylon racing, föreskriven av FAI.

under det första året skall följa de regler som NMPRA har lagt ned mycket arbete på. Senare kan man tänka sig anpassningar till svenska förhållanden.

Modellerna

Modellerna är något mindre än de kärror som flygs i Q-500 och F3d:

Spännvidd	max 132 cm
Vingyta	minst 24,2 dm²
Vikt	minst 1,5 kg
Batterivikt	max 325 gram
Propeller	APC-E 8x8

Det finns många förebilder bland de Formula One fullskala-racers som har tävlat i USA. Några få finns som ARF men flera kommer att marknadsföras i senare år. Sen finns det ju byggsatser också vilket tilltalar erfarna byggare. Då släpper man dock idén att flyga med standardmodeller så vi får se om hembyggda modeller blir godkända i Sverige. En nackdel med ARF'er är att alla exemplar av en typ har samma färgsättning. Proud Bird från Great Planes levereras dock helvit så att man kan måla sin modell individuellt.

Fyra ARF'er för EF-1 säljs nu i Sverige:

- *E-Flite Pogo*
- *E-Flite Shoestring*
- *Great Planes Proud Bird*
- *Hangar 9 Sundowner 36*

Byggsatser till Pole Cat, Tom Cat och Little Toni finns att köpa från RBCKits i Holland.

Motorerna

Borstlösa motorer i viktsklassen 150 – 200 gram används. De har KV-tal c:a 1250 och körs på 4S LiPo så varvtalet blir 13 500 – 14 000 på marken. Motorerna körs ganska hårt så det måste vara kvalitetsmotorer. NMPRA har en lista över godkända motorer med fyra alternativ varav de två första säljs i Sverige:

- *E-Flite Power 25BL KV1250*
- *OS OMA-3820-1200*
- *Arrowind 2820-07 KV1300*
- *Rimfire EF1 Race 35-45-1250*

Mer "exotiska" motorer finns i denna storleksklass men de fyra ovan är beprövade och håller måttet.

Batterierna

Tillgången till bra ackar är den viktigaste anledningen till att elektrisk pylon racing nu kan bli en populär tävlingsgren. I Sverige vill vi flyga 10 varv runt FAL-banan och många har tvivlat på att batterierna kan hålla för detta. För att klara det måste batteriet kunna ge c:a 700 Watt under 2 minuter och NMPRA kräver att det inte får väga mer än 325 gram. Det skall vara



Proud Bird för EF-1 från Great Planes



Shoestring för EF-1 från E-Flite

4S LiPo och spänningen blir c:a 14 Volt vid 50 A. Man vill inte dra ur batteriet till mer än 75% vid dessa höga strömmar. I Pålsboda och vid träningar före detta race gick det bra. Batterierna blev ljumma men drogs aldrig ur till mer än 75 %, trots att det var en blåsig dag.

Tekniskt sett har det tidigare varit svårt(=dyrt) att finna batterier som klarar att kontinuerligt ge så hög effekt som krävs i pylon racing utan att det blir för tungt. NYHETEN är 3:e generationens LiPo-ackar. De har nu funnits i ett par år och tycks hålla vad tillverkarna lovar. Dessa ackar tål höga strömmar och snabb uppladdning och finns till överkomliga priser. Exempel på 4-cells LiPo batterier för EF-1 är:

Turnigy 4S 2650 mAh 40C 322g, Nanotech 4S 2650 mAh 35C 291g, GensACE 4S 2700 mAh 35C 311g, Thunder Power G8 4S 2700 mAh 45C 284g.

Strömbelastningsvärdet 35C – 40C får man ta med en nypa salt. Belastningen vid EF-1 racing blir uppemot 20C vilket i praktiken är max vad dessa ackar klarar. De sägs klara toppvärden på t.ex. 65C men det måste i så fall vara väldigt kortvariga toppar. Det gäller ju både att acken håller hög och jämn spänning samt att den överlever många heat. Se mer om detta i "C-storyn" på sid. 41 i MFN nr.1 2013.

Generellt kan sägas att de tyngre

ackarna klarar sig bättre vid konstant belastning under 2 minuter med 50A. I praktiken drar man sällan ur mer än 2000 mAh under ett heat och har då 25 % kvar av kapaciteten. Beräknad medelström när man har förbrukat 2000 mAh på 2 minuter kan beräknas från 2 Ah på 1/30 timme = $2 \times 30 = 60$ A. Detta betyder att flygaren som drog ur 2 Ah på ett heat antingen körde för vida svängar och höll på i 1/25 tim = 144 sek eller att hans motor drog 60 A i medelström, vilket är ovanligt mycket.

Med elektrisk motor är det lätt att göra mätningar på spänning och strömstyrka och därmed inmatad effekt. Man kan alltså kontrollera att drivlinan fungerar som man har tänkt sig innan man ger sig ut och flyger. Med förbränningsmotor var det svårt att mäta något annat än varvtalet.

Vad säger de erfarna piloterna om flygningen?

Gunnar säger:

Det man mest reagerar på är att det är helt tyst på startlinjen, känns det lite ovanligt när man är van med tjutande metanolmotorer på fullvarv. Annars är EF-1 planen ungefär lika snabba som en Q-500, flyger fint och är betydligt snyggare att se på. Min kärra, en Proud Bird med OS-motor, drog c:a 1700-1800 mAh på ett heat, så att flyga 10 varv på FAI-banan är inget problem.

Jonas säger:

Dom flesta pylonkärro är ganska känsliga på höjden och tröga på skeven. Jag kör enligt anvisningen i manualen dvs 4-5mm upp och ca 3mm dyk (om jag minns rätt). Använder även en del expo på höjd, sida och skev. Lagom skev-utslag för pylonflygning är att det ska bli en ca 150m lång roll vid fullt skevutslag vid full fart (jäkla såsigt).

Jag tycker att en intrimmad pylonkärro är helkass att flyga aerobatik med, då den är väldigt okänslig. I svängarna drar jag full höjdspak och får då en sväng med radie på ca 20-25m. Brukar därför alltid ha ett aerobatik läge ställt på en av switcharna på sändaren. Bra och ha i landningen och inflygning på trånga fält med träd och annat kul.

Författaren har inte flugit pylon racing på 15 år så jag säger:

Nu kan jag träna pylonflygning på hemmaklubbens fält utan att de andra medlemmarna klagar på oljud. Träning är precis vad jag behöver för det gick inte så bra för mig i Pålshöjden. Där mötte jag Gunnar, Jonas och Andreas som alla är vana vid snabba modeller och täta heat. Trots min dåliga form så var det en härlig upplevelse att flyga samtidigt som tre andra flygare. Känslan i starten, då man



Gunnar Broberg med caller Emil Broberg



Jonas Hagberg har koll på sin Shoestring

koncentrerar sig på att flyga RAKT mot en punkt till höger om första pylonen, är svår att beskriva. Bygg en EF-1 racer och upplev känslan!

Jonas tillägger:

Jag har flugit pylon i snart 30 år och har hunnit testa många olika pylonklasser och även andra tävlingsklasser inom modellflyget genom åren. Sedan barnsben har jag varit en passionerad modellflygare. Jag flyger minst en gång i veckan året runt. En förstående familj och ett liv som är anpassat till att en "hobby aldrig bli för dyr" och att det alltid finns något nytt roligt inom hobbyn som förr eller senare måste upplevas.

Jag tävlar för att ha roligt och vinner inte ofta men är lika glad ändå. Nöjet att få känna den där tävlingskänslan och njuta av att få vara en del av ett fantastiskt gäng som aldrig upphör att förvåna räcker långt. En av pylonflygets stora utmaningar har alltid varit att få med nya piloter och nya

klubbar. Hindren finns och vi brukar klara av att lösa dem. En bra nybörjarklass är en av lösningarna, så att det är enkelt, billigt och roligt att börja.

En nybörjarklass med eldrivna plan ligger nu på tur. Ingen har väl missat att elflyget växt om förbränningsmotorflyget och idag är både billigare, enklare och bättre. Jag vet att en del ruskar på huvudet när jag skriver detta och att det kan vara hårt att erkänna detta. Röken, kladdet och ljudet är inte detsamma och för oss som har levt med det sedan barnsben så är det ibland en traumatisk upplevelse som vi nu går igenom.

Jag blev genast "förälskad" i planen i EF-1 (Electric formula 1). Snygga semiskala plan som har förebilder från den riktiga pylonvärlden. Elmotorer som "nästan" låter som förbränningsmotorer.

Jag har nu flugit ett 40 tal flygningar med min Shoestring och är väldigt nöjd och har reagerat på att det återigen kommer fram yngre modellflygare som inte tidigare

varit intresserade av pylonflyg och kikar på planet och frågar var man köper ett plan och vilken motor mm man ska använda. Förbränningsmotor har de aldrig testat och tänker inte göra det. De har oftast lärt sig flyga i datorn och köpte sedan ett elplan som de flög direkt utan dubbelkommando.

Är personligen övertygad om att elpylon har en framtid i Sverige och jag tror det har startat nu.

Text: Lars Nordén med assistans av Gunnar Broberg och Jonas Hagberg.

Tävlingsbilder: Urban Carlsson

Teknikbilder: Lars Nordén



P-39 Aircobra för Aircombat!



Så här blev modellen installerad och färdigmålad. Dekaler togs från sidvy på internet och skrevs ut i rätt skala med hjälp av färgglaserskrivare.

Det är inte varje dag det kommer en ny svensk byggsats av modellflygplan, men här ska vi testa en svensk materialsats från Aircombat-piloten Denny Fritsche! I Modellflygnytt nummer 4 årgång 1994 publicerade jag en mittritning av P-39 för Aircombat. Denny har tagit den här modellen in i 2010-talet, med nya och moderna byggmaterial, vingprofil och byggtekniker.

Väl förberett

I materialsatsen ingår färdigskurna vinghalvor och de kroppsdelar i cellplast som behövs. Stabbe/fena i depron ingår också och även motorspant, diverse lister och en färdigdragen motorhuv i PET-plast. Beställer man ett kit av Denny ingår även brunpapper att klä med men detta

saknades i min sats. Nu har jag ju gott om brunpapp i mitt hobbyrum, så det var inget problem för min del.

Cellplastdelarna är utskurna med datorstyrd termosåg. Detta ger mycket exakta delar och i kroppens främre del finns t.ex. utskurna utrymmen för förstärkningslister som är väldigt fint skurna. Samma sak med vinghalvorna, som återger den valda vingprofilen exakt. Denny har valt en halvsymmetrisk profil som ger modellen mycket bra flygegenskaper – mer om det längre fram i den här artikeln.

Snabbygge

Med det här bygget ville jag testa hur fort det kan gå att bygga en sådan här typ av modell. Jag använde därför en stoppklocka för att ta verklig tid för varje byggmoment.

Byggtiden snabbas upp genom att använda snabbtorkande lim. Mestadels använde jag smältlim men vissa detaljer limmades med snabbtorkande och cellplast-tåligt CA-lim. Viss torktid kommer man dock inte undan, som t.ex. pappersklädseln som bör ligga över natten innan man målar på den.

Med P-39 följer Denny samma koncept som med sin konstruktion av det schweiziska jaktplanet Thun. Vingarna är i cellplast, med rundstav (blomsterpinne) som framkantslist. Vardera vinghalva förstärks med balsalist som står på höjden. Balsalisten är dock inte genomgående utan vingmitten förstärks lämpligen med s.k. målarremsa (tunn glasfiberremsa) som limmas på den.

Frankroppen förstärks som jag nämnt

tidigare med infällda balsalister. Även här kan man förstärka med målarremsa, men jag valde att inte göra detta. Jag är nämligen övertygad om att kroppen håller bra utan denna extra förstärkning. Att använda brunpappersklädd Depron som stjärtplan är relativt vanligt i Aircombat-sammanhang, men för min del var detta nytt. Det visade sig fungera bra och jag använder det nu på alla mina Aircombat-modeller.

Speciella tricks

Jag tänkte lyfta fram ett par speciella konstruktionsfinesser som kanske kan intressera några av er läsare. Skevroder och höjdroder har t.ex. inga gångjärn utan här använder man sig av översidans pappersklädsel som gångjärn. Man klär både över och undersida och skär därefter med kniv försiktig upp en kilformad skåra så att rodret kan röra sig fritt upp och ner. Slutligen förstärker man med packtejp el.dyl. på undersidan. Jag var lite skeptisk till denna teknik men det visar sig fungera mycket bättre än de gångjärn jag använt i många år, så detta är en teknik jag kopierar till mina egna konstruktioner.

Ett annat trick jag brukar använda mig av är att förstärka vingen genom att lägga ett par lager extra med brunpapp alternativt målarremsa som ett smalare band (ca 4-8cm) längs vingens tjockaste punkt på både ovansida och undersida. På det sättet bildar man ett slags I-balk som gör att vingen står emot G-krafterna bättre vid kraftig kurvtagning.

Bygge och provflygning

Jag låter bilderna från bygget tala för sig själva, men jag kan konstatera att det gick undan att bygga den här modellen! Det tog sammanlagt 6,5 timme effektiv byggtid att få modellen färdig för målning och märkning. Sen la jag kanske onödigt mycket tid på att måla modellen med airbrush och fixa skalenärlig märkning efter riktig förebild. Snabbmålning hade gått på 30 minuter och då hade jag haft en färdig modell på ca 7 timmar.

Provflygning gjordes en vacker senvinterdag över snöklädda vidder i Stockholmstrakten. Modellen behövde lite trim men flög sen rakt och fint utan problem. Jag har dock lyckats bygga in någon form av snedhet i kroppen för hon skruvar sig en liten aning i loopingplanet. Det här är en snabb och kul maskin att busflyga med. Skulle det värsta hända så är det lätt att lappa ihop cellplasten igen. Det är ju en Aircombat-maskin, gjord för busflygning och för att vara enkel att laga.

Några månader efter provflygning blev det test i skarpt tävlingsheat i Aircombat. Tävlingsdagen blåste det rätt byig vind och motståndet bestod av riktigt vassa piloter, flera av dom är medlemmar i



Så här såg P-39:an ut ur kartongen.



Framkroppen med perfekt formade skåror för förstärkningarna i form av balsalist.



Motorinstallation innanför motorkåpan av PET-plast.

Aircobra

svenska landslaget i Aircombat. Med den valda elmotorsetupen var modellen inte riktigt lika snabb som konkurrenterna och det straffade sig i form av att jag inte riktigt nådde fram till att göra några klipp med den under heatet. Däremot visade sig modellen vara en formidabel jaktmaskin eftersom den vänder på en femöring och aldrig tappade greppet i luften (d.v.s. stallar). Klart godkänt alltså!

Installation och setup

I modellen sitter det tre 9 gramsservon som styr skevrodden (2st) och höjrodret

(1st). Radion är 2.4GHz med minimotagare, d.v.s. standardmottagare med dagens mått mätt. Motorn jag använder är en 1100kv på ca 350-400W med en 9x6 propeller av electro-typ (obs, ej slowly). Denna drivs av en 3S 3300mAh ack och en ESC på 40A. Ska du tävla rekommenderar jag dig att byta motorn till ca 1400kv så att du får lite bättre drag i grejorna. Gör du det kanske du också behöver byta upp till en något större ESC. Självklart kan du istället sätta i en .15 glödmotor i modellen. Det finns idag flera både billiga och bra glödmotor-alternativ att välja mellan.

Sammanfattningsvis kan jag säga att det var riktigt roligt att både bygga och flyga en P-39 igen! Letar du efter något kul och annorlunda som du dessutom kan bygga ihop lika snabbt som du monterar en ARF, då är det här modellen för dig.

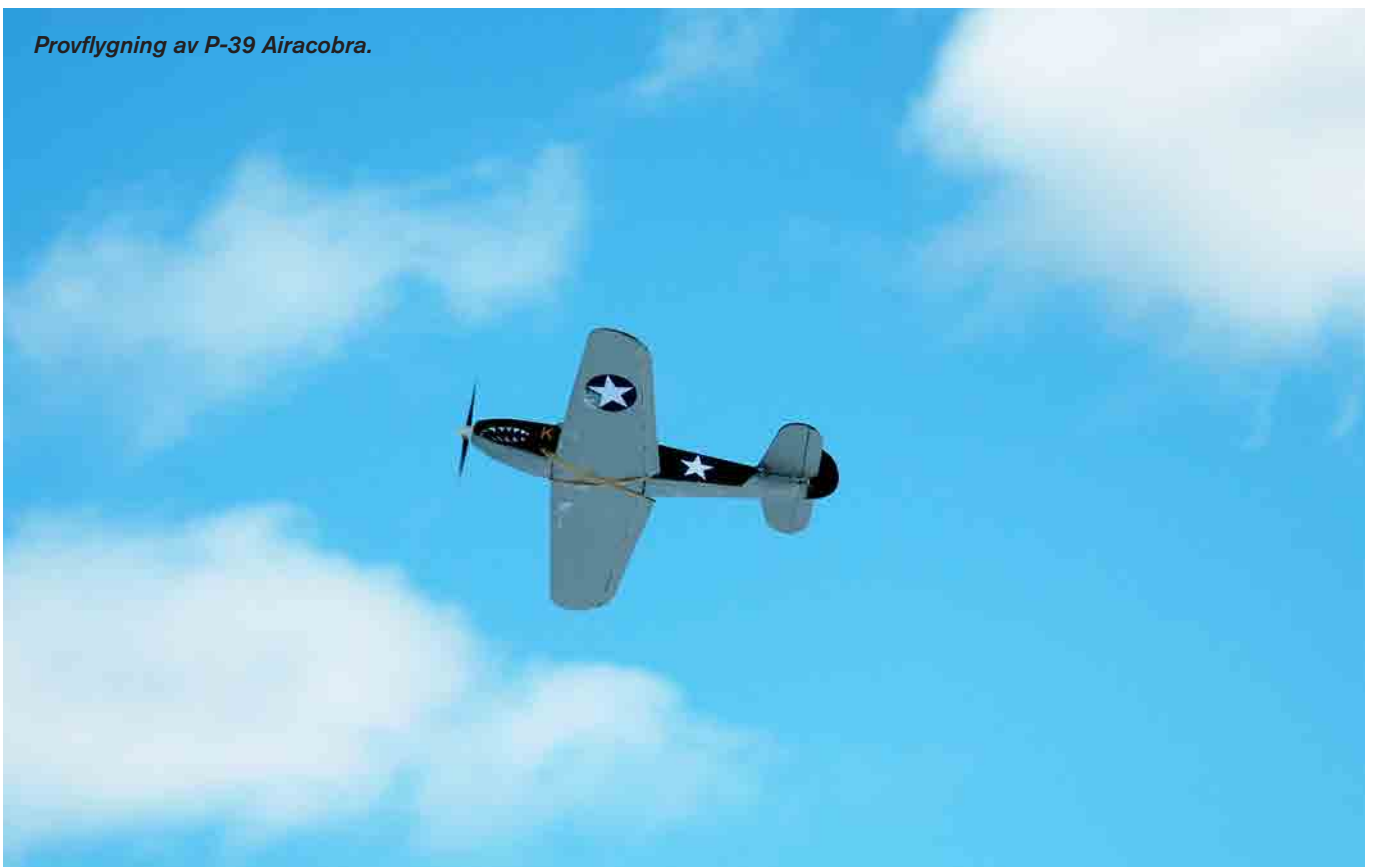
Martin Elmberg

FAKTA

P-39 Aircobra

Spännvidd:	88cm
Vikt:	800-900g (med ack)
Motor:	.15 alt. 3-400W elmotor
Kanaler:	3 (skev/höjd/motor)
Pris:	ca 400kr
Tillverkare:	Denny Fritsche (aircobra_1@hotmail.com)

Provflygning av P-39 Aircobra.

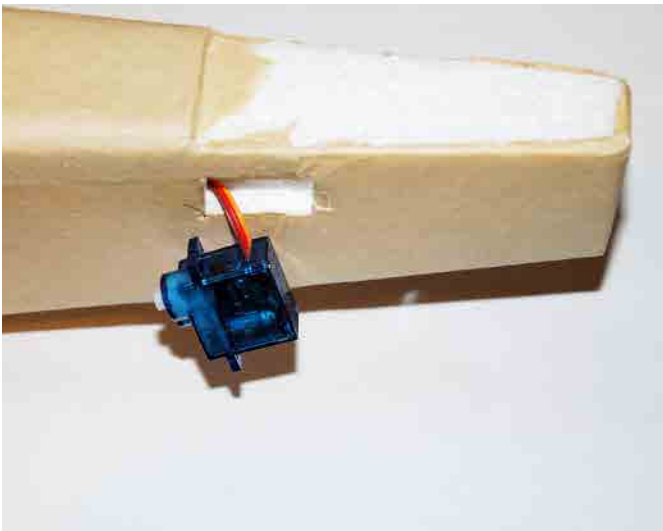




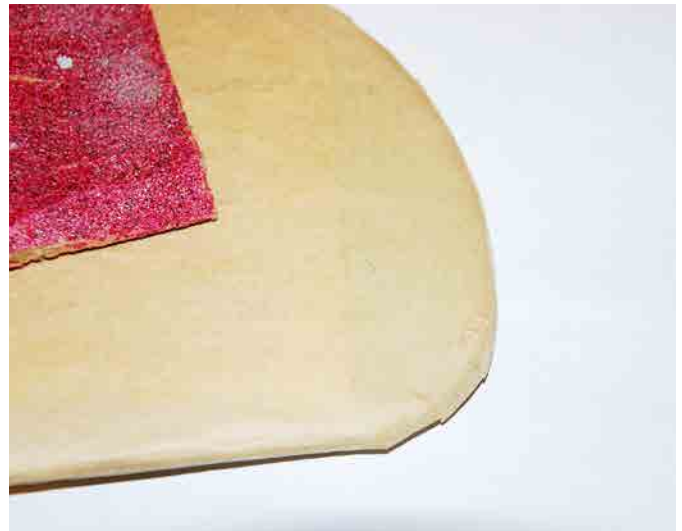
Vingen passas in mot kroppen. Här syns även vingbalkarna som limmas med PU-lim och maskeringstejp.



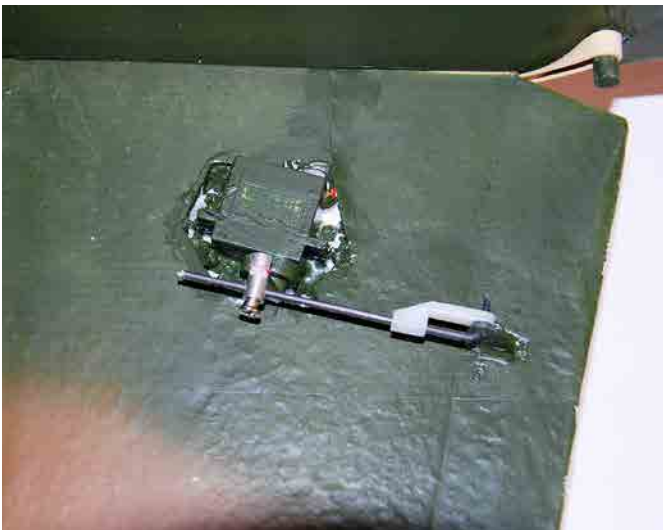
Vingen förstärks först med remsor av brunpapp innan hela vingen kläs med brunpapp. Man kan med fördel förstärka vingmitten med s.k. målarremsa också.



Höjdroderservot fälls in i bakkroppen under stabben och ett hål tas upp för servokabeln. Servot limmas sen fast med smältlim.



Skevroderservona fälls ner i vingen och kopplas till roderhornen med servolinkage. Både servo och roderhorn limmas i cellplasten med smältlim.



När man klär med brunpapp kan det bli skrynklor i klädseln på sina ställen. Dessa slipas enkelt ned med ett sandpapper.



Det är 19 år mellan dessa två modeller

Förebilden P-39 Airacobra

P-39 börjar sin historia som en beställning av ett enmotorigt jaktplan till amerikanska arméns flygkår, USAAC. Redan i beställningen sattes några av P-39s karakteristiska drag, som att den skulle ha en Allison-motor och noshjul. Resultatet blev XP-39 från Bells flygindustrier. Man valde tidigt att inkludera en 37mm kanon som sköt genom mitten av propelleraxeln. För att få plats med kanonen i nosen valde man att sätta motorn bakom piloten, som i sin tur fick sitta grensle över propelleraxeln. Dessa konstruktionsval gjorde P-39 till ett ovanligt flygplan för sin tid, då de flesta jaktplan t.ex. fortfarande hade sporrhjul.

Storbritannien var först ut med att prova Airacobran i skarpt läge. Britterna kom dock snabbt fram till att den inte platsade i västeuropeiska luftstrider p.g.a. dålig stighas-

tighet och höghöjdsprestanda. Man ska dock komma ihåg att britterna gjorde samma omdöme om de tidiga modellerna av P51 Mustang. Vad hade hänt om man gjort samma sak som med Mustang, d.v.s. bytt motorn till en Rolls Royce Merlin?

Amerikanska piloter använde P-39 i strid mot japanerna i Stilla havet, med blandade resultat. Det japanska jaktplanet Mitsubishi Zero var utan tvivel ett bättre jaktplan, men rätt utnyttjat kunde Airacobra åstadkomma resultat. Åtminstone en amerikanska pilot som flög Airacobra blev äss med detta plan. Det plan jag valt som förebild flögs av amerikanske piloten Norb Ruff i Nya Guinea 1943. Just den förebilden är faktiskt en P-400, d.v.s. den modell av P-39 som byggdes för britterna med bl.a. en Hispano 20mm kanon istället för originalets 37mm kanon.

Den största användaren av P-39

blev Sovjet, som efter att USA trätt in i kriget fick stora mängder material via LendLease-lagarna. Mer än 4 700 P-39 gick till Sovjet vilket är cirka hälften av alla P-39 som tillverkades. De ryska piloterna var riktigt nöjda med planet trots dess lite udda konfiguration. Västerländska historiker har länge trott att planet användes för markattack men det har på senare tid visat sig vara ett språkligt missförstånd. De sovjetiska P-39:orna användes som jaktplan för att skydda de egna marktrupperna och såg till att tyska attack- och bombplan inte nådde sina mål. Eftersom andra världskrigets avgörande i Europa stod på östfronten är det alltså inte speciellt långsökt att säga att P-39 Airacobra starkt bidrog till att de allierade besegrade axelmakterna. En sådan tolkning är definitivt en uppgradering av P-39ans plats i krigshistorien.

Det är 19 år mellan dessa två modeller – prototypen till P-39 mittriting i MFN 1994 och cellplastmodell från 2013.



AP (AutoPartner) Extra 300 EPP 1000mm

Lättbyggd och dessutom lätt att flyga

AutoPartner erbjuder en rad modellflygplan, bland annat egna konstruktioner. En sådan är EPP-modellen Extra 300, med spännvidd på 1000 mm.

Så säger firman själva om denna modell: " Vår nya Extreme modell för flygträning utomhus, passar både nybörjare och avancerade piloter. Modellen monteras på 3-4 timmar och är lättbyggd. Motorfäste och landställsfäste tillverkat i 2 mm glasfiber och är färdigmonterade. Vingbalk, stabbförstärkningar, sidroderförstärkningar och kroppslister färdigmon-

terade. Alla roder är klara och monterade och roderhorn i glasfiber som ej går sänder så lätt."

Lätt att bygga

Erik Andersson har både byggt och flugit denna modell. Det gick åt två byggkvällar, men det hade klarats på en kväll med ett mer intensivt byggande. EPP är ett

tjockare material än depron och därmed stabilare och lättare att bygga. Endast ett fåtal kolfiberlister ska monteras för ökad stabilitet.

Han monterade en Power HD 68 grams motor med 20 A fartreglage. Propellern blev en APC 10x4.7 och batteriet ett FullyMax 1600 mAh, 3 celler.

AutoPartner rekommenderar vanligt



Extra 300

CA-lim till bygget. Även en så kallad limpistol kan användas.

En stor fördel är att en bra byggbeskrivning, på svenska, med många bilder kan laddas ner från deras hemsida.

När maskinen är klar finns rekommenderade roderutslag angivna på slutet av beskrivningen. Nybörjare och lugn flygning bör ha -40 % expo (höjd och skev) på Hitec, Multiplex och Futaba radio, JR och

Spectrum bör ha +40 % expo. Firmorna har olika beteckningar för samma utslag. Sidorodrets expo är 30 %.

Mycket lämplig för utomhusflyg

- Bygget var lätt att genomföra, säger Erik, som är en van modellflygare.

Provflygningen genomfördes i ett något

blåsigt väder, i motvind gick maskinen långsamt över marken...

Extra 300 tycks vara mycket lämplig för utomhusflygning. Konstruktionen är hållbar tack vare EPP materialet.

- Det här är en trevlig maskin, även för oss äldre modellflygare, påpekar Erik avslutningsvis.

Bo Holmblad



Trots blåst gick Extra 300 lugnt och fint i luften.



Erik Andersson med sin nyligen provflugna Extra 300.



Erik använde Hitec Aurora till denna maskin. Inom Norbergsklubben finns nu ett halvduzin av denna radio.

Align T-Rex 450 Sport, montering och trimning



De flesta större modellhelikoptrar har idag rotor med variabel anfallsvinkel på bladen och stabilisering av styrutslaget enligt Bell-Hillerprincipen (se faktarutan). Syftet med den här artikelserien är att ge en hum om hur de fungerar och litet råd och tips till "nybyggare" vad gäller montering och trimning. 450-storleken är bra att börja med (något svårare att flyga än en större men billigare reservdelar), och förhoppningsvis kan artikeln få fler att börja flyga helikopter!

Sändaren

Helikopterläge
Minst 6 kanaler
Swash 120 grader
Mix inhiberas
Rak trottellkurva
Rak pitchkurva
Dual rate och expo
Holdfunktion
Gyro
Servoinställningar

Mekaniska inställningar

Bladbalansering
Swashplatta horisontell

Swashplatta pitch
0 +11 -11 grader, frigång
Tracking
Stjärtrotorns länk,
stjärtservo neutral

Elektriska inställningar

Trottellkurva basic, sport, 3D, flight
mod omkopplare (idle 1, idle 2)
Pitchkurva d:o
ESC / BEC
Gyro normal,
heading hold,
förstärkning, switch

Trimning och flygning

Säkerhet
Kort introduktion för
nya heliflygare:
Träningsställ
Trimning
Bastråning (hovring stjärt in)
Andra lägen
Förflyttning
Svängar
Flygskolor

Stabilisering (FlyMentor)



Mekanisk nollställning.



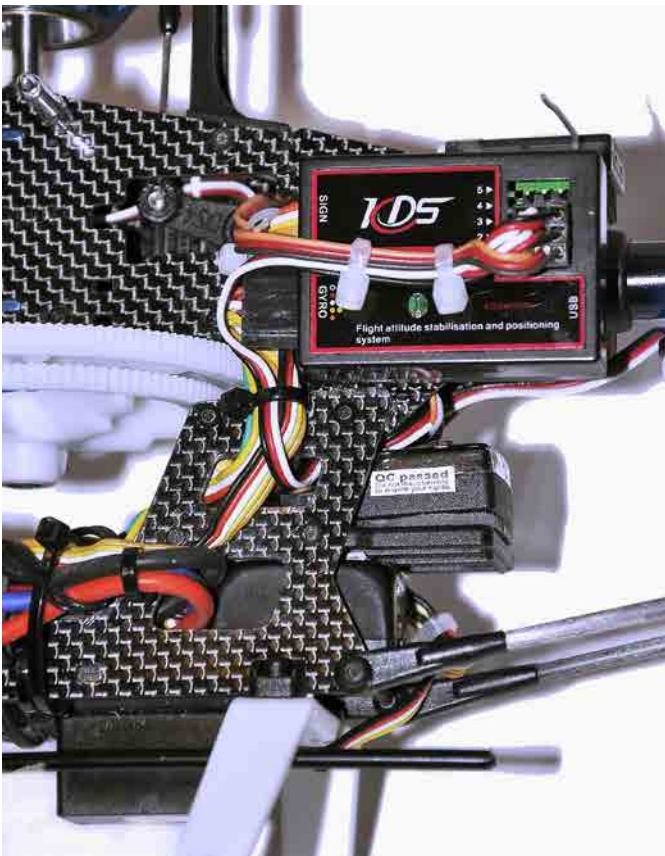
Justering av pitchvinklar.



Bladbalansering.



T-Rexen i sin rätta miljö.



KDS FlyMentor 3D stabiliseringsenhet.



Säkerhetspåse för LiPo.

”Kristiflygare” i Norberg för 29:e gången



Mycket publik som vanligt.

Torsdagen 9 maj var det åter dags för detta traditionsbundna arrangemang. Som vanligt är vädret en källa till bekymmer. Regn och blåst är vanligt, denna gång var dimma och dis på förmiddagen ett bekymmer. Men det klarnade upp...

Mats Karlsson från Malung ”stal” arrangemanget med sin 55 % Yak 54. Han genomförde flera flygningar, bland annat med rökpatroner. Det hela var som vanligt stiligt genomfört.

Sedan flög många deltagare med mer vanliga modeller. Nytt för i år var att vi hade en speaker som kunnigt kommenterade vad som hände i luften. Det var Per Nilsson som nu

flugit RC i 32 år. Han kommer från början från Hedemora och Södra Dalarnas Flygklubb.

Per hade med sig en Hexakopter, mer om detta kan du läsa i en sidoartikel.

RC Flight och KB var på plats med delar av sina sortiment, bekvämt och bra för de som önskar prylar till sin hobby. Swapmeet pågick hela dagen, det har också blivit en tradition i Norberg. Även i år kom representanter från SMFF, dels ordförande Ingela Persson och dels basen för Bredd, Christer Malmsäter. Dessa två informerade både klubbmedlemmar och allmänhet om modellflyget.

Ett gäng från Örebro kom och flög F3K. En imponerande syn

när de kastar upp modellerna till förvånansvärt höga höjder.

Nästa år är det dags för 30-årsjubileum av Kristiflygareträffen. Få se vad Norbergarna kommer att hitta på då?

När det här arrangemanget är över så kan NFK's medlemmar gå in för att flyga själva...

Bo Holmblad



Per Nilsson fungerade som speaker med bravur.



Många och stora modeller...



Mats Karlsson landar efter en halsbrytande flygtur.

Från hobby till yrkesliv

Per Nilsson är en av få modellflygare som skapat sig en yrkesplattform genom sin hobby. Nilsson Composite heter hans firma som jobbar med avancerad composit-teknik. Det här måste ses som en framtidsvision.

Nilsson Composite producerar obemannade flygande farkoster (UAV). De enklare kostar 30.000 till 50.000 kronor, men då rör det sig om riktiga arbetsredskap. Den som har större krav kan få betala upp emot 300.000 kronor!

Compositmaterial

Här handlar det inte om några balsabyggen. Epoxi och kolfiber är grunden för compositen. Materialet är starkt och går att utforma på ett bra sätt för enorm stabilitet och hållbarhet.

Han har många uppgifter inom STCC och rallybilsindustrin, elitåkarna kräver hållbart material. Det rör sig nästan alltid om hemligstämplade specialbeställningar.

De mest intressanta uppgifterna är ändock tillverkningen av obemannade

radiostyrda farkoster av multirotor typ. Dessa förses med still- och filmkameror samt värmekameror.

Utvecklingsmöjligheterna är enorma. Tänk dig en multirotorfarkost som styrs via GPS och radio. Ett gäng sådana maskiner kan snabbt kamma över ett område och leta på försvunna människor...

Om en brand uppstår inom en industri kan man skicka in samma farkost för att se om det finns gastuber inom brandområdet. Bra att veta innan man



skickar in brandmännen. Naturligtvis finns en jättemarknad till olika försvarsgrenar. Så sker redan idag, men sekretessen är stor så vi får inte reda på någonting.

Grunderna inom compositkonstruktionerna kommer från modellflyget. Så Pers kunskaper inom detta område är ovärderligt.

Detaljerna är helgjutna vilket gör konstruktionerna starka och stabila.

Nitrilgummihandskar

- Var försiktiga när ni jobbar med epoxi, även i små mängder, påpekar Per. Helst ska man ha nitrilgummihandskar. Sådana

finns i butiker som säljer skyddsutrustning.

Har man en gång utsatts för en exoxiförgiftning så är det bara att lägga av med det materialet resten av livet. Här kan man tala om allvar. Det gäller även för oss hobbyaktivister!

Framtiden

Compositmaterial i kombination med vakumteknik, GPS och kameror i olika kombinationer röjer nya mark för innovativa människor. Här finns förmodligen en ljus framtid?

Transportstyrelsen kan ge tillstånd för yrkesmässig verksamhet inom det här

området. Det gäller att följa reglerna, endast den seröse har en framtid här.

För hobbyverksamhet finns inga sådana krav.

Håll ögonen öppna för nyheter när det gäller obemannade små farkoster. Inte bara när det gäller militära "drönare".

Roligt att vanliga modellflygare är med och spelar här.

Bo Holmblad

Pers Hexakopter är ett professionellt arbetsredskap. Fler lär komma ut på marknaden inom en snar framtid.



Eleförbjudetträffen – landets första tvåtaktsträff



Eleförbjudetträffen, landets förmodligen första flygträff för enbart tvåtaktsmodellmotorer arrangerades på AKMG:s Torslandafält.

Nuförtiden har elmotorerna tagit över modellflygscenen. Men alla är inte lika övertygade om den moderna tidens välsignelser, två gamla grinvargar, Lennart "Store Lennart" Andersson och Sven "Lille Sven" Karlsson i Aeroklubben Modell i Göteborg arrangerade för första gången ett tvåtaktsmeeting här i landet. Den här dagen var alltså bara modellflygare med tvåtaktsmotorer välkomna

till klubbfältet i Torslanda. Bland deltagarna märktes två linflygare, ett stort antal radioflygare och några som bara startade upp stationära motorer för att alla skulle få lyssna på det utrotningshotade ljudet av en väl fungerande tvåtakts modellmotor.

En fläkt i värmen

Det var en sådan där typisk otypisk svensk dag när Eleförbjudetträffen gick av stapeln. Ni vet en sådan förunderlig dag när man tvingas sätta på AC:n i bilen och den hostar igång med ett dammoln puffandes ut ur utsläppen, en dag då man får gå till affären och skaffa sig solskyddskräm med en faktor över 0,0 och en dag då

kortbrallorna åkte på och obarmhärtigt avslöjade ett par kritvita pinnaben som sticker ner i skorna. Alltså, kort och gott, en dag då lampan* stekte på från en klarblå himmel och vi nådde sensationella 25 grader i skuggan.

– Det fläktar i alla fall, säger Lille Sven och ställer sig i den kylande luftströmmen när Store Lennart drar igång den första tvåtaktaren för dagen, en engelsk Merco 61 med dubbla stift i toppen.

Inga talibandiktationer

– Från början hade vi tänkt arrangera en dieselträff med enbart diesel-

motorer men vi insåg direkt att då skulle för få komma så vi utvidgade begreppet till att omfatta tvåtaktare av alla de slag. Det här är alltså en krigsförklaring mot elflyget. Vi funderar även på att starta en Facebooksida, Vi som hatar elflyg, säger Lennart "Store Lennart" Andersson småironiskt samtidigt som han skrattar.

– Det kan låta lite som talibandiktaturfasoner men så skall det inte uppfattas, fyller Sven "Lille Sven" Karlsson i med.

Arrangörsduon och tillika tvåtaktentusiasterna Store Lennart och Lille Sven började för några år sedan samla på sig lite roliga modellmotorer när de märkte att elmotorerna tog över på modellfältet i Torslanda. Hos dem växte en tanke med tiden att säkert finns många andra runt om i landet med samma intresse. Idén om en träff enbart för tvåtaktsmotorer växte. Men in i det sista var träffnamnet osäkert. Eleförbannträffen, Eleförfärligträffen, Elefördjäkligträffen... var namn som haglade runt i luften när diskussionens vågor stod som högst om vad de skulle kalla sitt tankefoster.

*Solen, på stockholmska.

Conny Åquist



Thomas Arvidson från arrangörsklubben flög flitigt med en Coronet, en amerikansk modell konstruerad 1941. Tomas kärra drevs av en OS FP 10 av betydligt senare datum.



Lennart "Store Lennart" Anderssons Toledo Special i luften.



Lennart "Store Lennart" Andersson och Peter Källöf inför starten med Lennarts Toledo Special.



Sven "Lille Sven" Karlsson och Lennart "Store Lennart" Andersson startar den senares Merco 61. Motorn var en gång standard för den som flög multi, föregångaren till dagens F3A.



Sven "Lille Sven" startar motorn i sin Cloud Cruiser, byggd efter en förebild från 1937.



Silvermedaljören vid EM 2009 och nuvarande svenska mästaren i skalflyg, Michael Strand från Hönö, hjälper Stefan Olsson, som är en av landets mest framgångsrika modellflygare, att "knåda igång rovan" i en Combatmodell.



Några vågade utmana vinden



Landslaget 2014

Under helgen 17-20 maj genomfördes två tävlingar i klasserna F1A och F1B på Rinkabyfältet. Tävlingsarna var UT tävlingar för landslaget 2014 och dessutom tävlade vi om Svenskt Mästerskap. Klassen F1C var också inbjuden, men ingen ställde upp. Varför nu detta och varför var vi så få? Förklaringen är mycket enkel. Det blåste mycket, riktigt mycket. Att inte någon ville flyga F1C under dessa omständigheter är fullt naturligt; dels är det en säkerhetsfråga dels en ekonomisk fråga. Modellerna är stora, tunga och dyra. Även de flesta F1A och F1B flygarna backade ur. Man ville inte riskera sina modeller.

FAI Sporting Code säger att en Free Flight tävling skall avbrytas om vindstyrkan kontinuerligt överstiger 9 m/s under 20 sekunder. Vi uppmätte 8,2 m/s och 14 m/s i byarna. Vi diskuterade att uppskjuta tävlingen, men eftersom vi inte uppmätte 9 m/s tävlade vi utan avbrott i klasserna F1A och F1B.

Klasserna F1A, F1B och F1C är friflygets Formel 1 utomhus och F1D inomhus. Under denna helg diskuterade vi vår verksamhet. Ägnade vi oss åt en hobby

eller var vi idrottsmän? Det lutade åt att vi ville bli betraktade som elitidrottsmän. Deltagarnas ambition var att få delta i landslaget och därmed representera Sverige. Då kan man inte avbryta en tävling, som uppfyller FAI Sporting Code.

Den andra frågan, som diskuterades, var den ofta framförda kritiken mot att vi inte själv bygger våra modeller. Finns det någon stavhoppare, som själv bygger sin stav? Våra flygplan är tävlingsredskap. Då vill vi naturligtvis ha det bästa och det kan man inte bygga själv. F1A, F1B och F1C är Formel 1. Även om det förmodligen är världens billigaste materialsport skapar kostnaden rekryteringsproblem. Därför har SMFF's årsmöte, på Inge Sundstedts initiativ, inrättat tre nya klasser; F1A2, F1B2 och F1C2. Dessa modeller bygger man från byggsatser och kan tävla mot F1A, F1B respektive F1C. Lånade eller köpta modeller får användas. Ytterst handlar det alltid om att hitta termik. En enkel modell i bra luft slår alltid en högteknologisk modell i dålig luft. Inge kommer till sin hjälp ha mycket erfarna friflygare; Lasse Larsson, Gunnar Wivardsson och Gurra Ågren. Dessa skall tillsammans

introducera klasserna. Vi hoppas få se de första modellerna den 6 oktober i Kumla, TWZIA.

Fredagen; Tävling UT 3

UT 3 kommer före UT 2, men det har en förklaring. Under denna dag blåste det som mest. Hur det påverkade F1A flygarna vet jag inte. Jag hade fullt upp med att flyga själv och följde därför inte deras aktiviteter, men visst ser resultatet underligt ut. Anders Persson vann trots att han bara flög fyra av de fem perioderna. Han skadade foten. Endast en gång flög han fullt. En junior, som ännu inte fyllt 14 år, blev tvåa och först på tredje plats kom Per Findahl. Endast fyra personer deltog, men heder åt dessa med tanke på omständigheterna.

I F1B var vi bara tre, men det blev en rafflande tävling. Håkan Broberg och Bror Eimar tillhör de mest erfarna och de gör sällan något fel. Jag kände tydligt att talesättet, att allting tar 10 000 timmar att lära, stämmer. Den starka vinden störde mina intränade mönster, det blev mer än dubbelt så svårt. Jag började göra fel. I

första perioden flög vi alla fullt, men i andra tappade jag en sekund. Mina marginaler var mindre än konkurrenternas. I tredje perioden fick Håkan 121 sekunder, det vill säga en sekunds marginal. Då repade jag mod, men flög i fjärde perioden i backen efter 7 sekunder. Omstart. Bror Eimar missade också, 4 sekunder. Omstart. Vi diskuterade att bryta, men när Bror upptäckte att han då blev trea, beslutade han sig för att fortsätta, vilket naturligtvis jag då också gjorde. Alla flög fullt i fjärde perioden. I den femte och sista perioden var termiken svår att bedöma och jag blev den som träffade mest rätt. Jag vann med tre sekunder över Bror, som i sin tur vann över Håkan med tre sekunder. Blåsten kostade mig två brutna vingar, två förlorade stabbar och en stukad propeller, men jag lärde mig en ny dimension av friflyg. Kunskaper jag aldrig skulle kunna få utan att delta. Mer rafflande än så blir inte friflyg med tre deltagare.

Lördagen; SM 2013 samt UT 2

Det blåste två meter per sekund mindre på lördagen, både kontinuerligt och i byarna. Det blåste fortfarande mycket, men dessa två meter per sekund gjorde flygandet betydligt enklare.

I F1A kunde inte Anders Persson delta på grund av sin fot och därmed försvann min förhoppning om lagguld till AKM. Min första lagbrons fick jag 2006 och något lagsilver har det blivit, men aldrig guld.

Per Findahl var den ende som flög fullt i F1A. Jan Svennungsson flög fullt i de tre första perioderna, men missade i de två övriga. Det är bara en tidsfråga innan han börjar flyga fullt i tävlingar. John Pettersson genomförde hela tävlingen trots sina 82 år.

I F1B var vi fem personer denna dag och vi fick se många fina flygningar. Tyvärr missade Bror 8 sekunder i första flygningen

och blev därmed fyra i tävlingen. Thomas Røjgaard från Danmark, Håkan och jag flög fullt och skulle därför flyga fly-off. Vi testade klockan 20.00 på lördagen, men det blåste fortfarande för mycket. Söndag morgon 05.00 gick fly-off starten i lugnt väder och det fanns ingen termik. Man flyger då på planets prestanda. Jag kastade lite väster och Håkan, som gjorde allting rätt, vann med 15 sekunder. Han tröstade mig med att berätta att han hade toppeffekt på gummisnodden, men det hjälpte inte mig. Jag hade aldrig själv haft så högt vridmoment, som denna gång. För fjärde gången blev jag tvåa i SM. Junioren som ännu inte fyllt 14 år blev guldmedaljör i lag med sin klubb Norbergs FK Mfs.

I och med dessa tävlingar är landslaget för 2014 i F1B klart. Jag ser fram emot att få tävla i landslaget 2014 med de två stora idrottsmännen, Håkan Broberg och Bror Eimar.

Thorvald Christensen
AKM

Resultat SM 2013 i Friflyg klasserna F1A och F1B

F1A	Summa	PlaceringSM
1. Per Findahl 15125 Norberg	120 120 120 120 120 600	1.
2. Lars Buch Jensen DE 4212	114 67 85 115 100 481	
3. Jan Svennungsson 72806 AKM	120 120 120 10 84 454	2.
4. John Pettersson 465 AKM	120 45 48 82 120 415	3.
5. Robert Westlund 73605 Norberg, Junior	120 53 72 39 44 328	4.
F1B	Fly-off	
1. Håkan Broberg 376 Gagnef	120 120 120 120 120 600 260	1.
2. Thorvald Christensen 61700 AKM	120 120 120 120 120 600 245	2.
3. Thomas Røjgaard DE 4205	120 120 120 120 120 600 22	
4. Bror Eimar 77 Norberg	112 120 120 120 120 592	3.
5. Nils-Erik Hollander 77 Karlstad 61	61 120 120 5 0 306	4.
Lag		
1. Norberg	600 592 328 1520	
2. AKM	600 454 415 1469	
3. Gagnef	600 600	
4. Karlstad	306 306	

Resultat SM 2013 i Friflyg klasserna F1A och F1B

F1A	Start 1	Start 2	Start 3	Start 4	Start 5	Total
1 Anders Persson sen 8335 AKM M 010	108	108	120	86		422
2 Robert Westerlund jun 73605 Norbergs FK U284	46	120	120	52	77	415
3 Per Findahl sen 15125 Norbergs FK U284	80	120	57	15 oms	12 41	310
4 John Pettersson sen 465 AKM M 010	120	36				156
F1B						
1 Thorvald Christensen sen 61700 AKM M 010	120	119	120	7 oms	120 4 oms	114 593
2 Bror Eimar sen 42Norbergs FK U284	120	120	120	4 oms	120 108	588
3 Håkan Broberg sen 376Gagnefs FK w224	120	120	120	120	105	585

Trollhättan Aero Cup 2013

Årets konstflygtävling hölls den 25-26 maj på Trollhättans modellflygfält.

Tävlingen som är ett samarrangemang mellan Uddevalla RFK, Stenungsunds MFK och Trollhättans MFK i klasserna F3A FAI och F3A Nordic blev i år mycket lyckad med hela 18 st deltagare.

Årets tävling flöt på bra med fint väder och trevligt kamratskap bland de tävlande. Trots en kraftig sidvind så bemästrade de tävlande dessa relativt svåra flygprogram beundransvärt bra.

FAI-klassens två dominanter denna gång var två klubbkompisar David Lundström och Anders Johansson från Linköpingsklubben LEN båda hade chansen att vinna inför sista omgången. Denna gång avgick Anders med segern genom att ta en tusenpoängare i denna omgång.

I Nordic så var Fredrik Lundberg den som bemästrade vinden bäst han vann relativt ohotad. Det var desto jämnare i kampen om andraplatsen där även denna klass avgjordes i sista omgången. Hela

fyra deltagare kunde knipa silverplatsen i resultatlistan. Johan Ahlström slog till med en den bästa flygpoängen av dessa , bra gjort!

Ett stort tack till alla som ställt upp såsom domare, skrivare och inte minst "mästerkocken" Gunnar Karlsson som försett deltagarna med utmärkt lunch båda tävlingsdagarna.

Vi ses nästa år!

/Stefan Olsson, Uddevalla RFK



Gruppen av de tävlande.



Full koncentration gäller för både flygare och läsare.



Sven Löfqvist, domare med mycket att grubbla på!



Färgglada modeller i depån.



Vinnaren i FAI-klassen Anders Johansson.



David hjälper Anders Forsberg med sin Wind S Pro inför start.

Resultat F3A FAI

Placering	Namn	Klubb	Poäng
1	Anders Johansson	LEN	3000
2	David Lundström	LEN	2965
3	Tommy Stenlund	MFK Jupiter	2814
4	Johan Brorsson	Uddevalla RFK	2792
5	Roger Larsson	MFK Bunten	2594
6	Jim Malmberg	Stenungsunds MFK	2574
7	Stefan Olsson	Uddevalla RFK	2520
8	Anders Forsberg	LEN	2471
9	Alf Engqvist	Uddevalla RFK	2310
10	Conny Åquist	AKMG	1651

Resultat F3A Nordic

Placering	Namn	Klubb	Poäng
1	Fredrik Lundberg	Ulricehamns MFK	2999
2	Johan Ahlström	LEN	2841
3	Joakim Sandström	MFK Bunten	2809
4	Ingmar Svensson	Stranda MFK	2788
5	Tomas Johansson	LEN	2772
6	Bo Edström	Karlstads MFK	2658
7	Alexander Moberg	Kungshamns MFK	2427
8	Daniel Bergqvist	Kungshamns MFK	2198

Trollhättan



Axiome en utmärkt modell från Oxai Models.



Domare "in action".

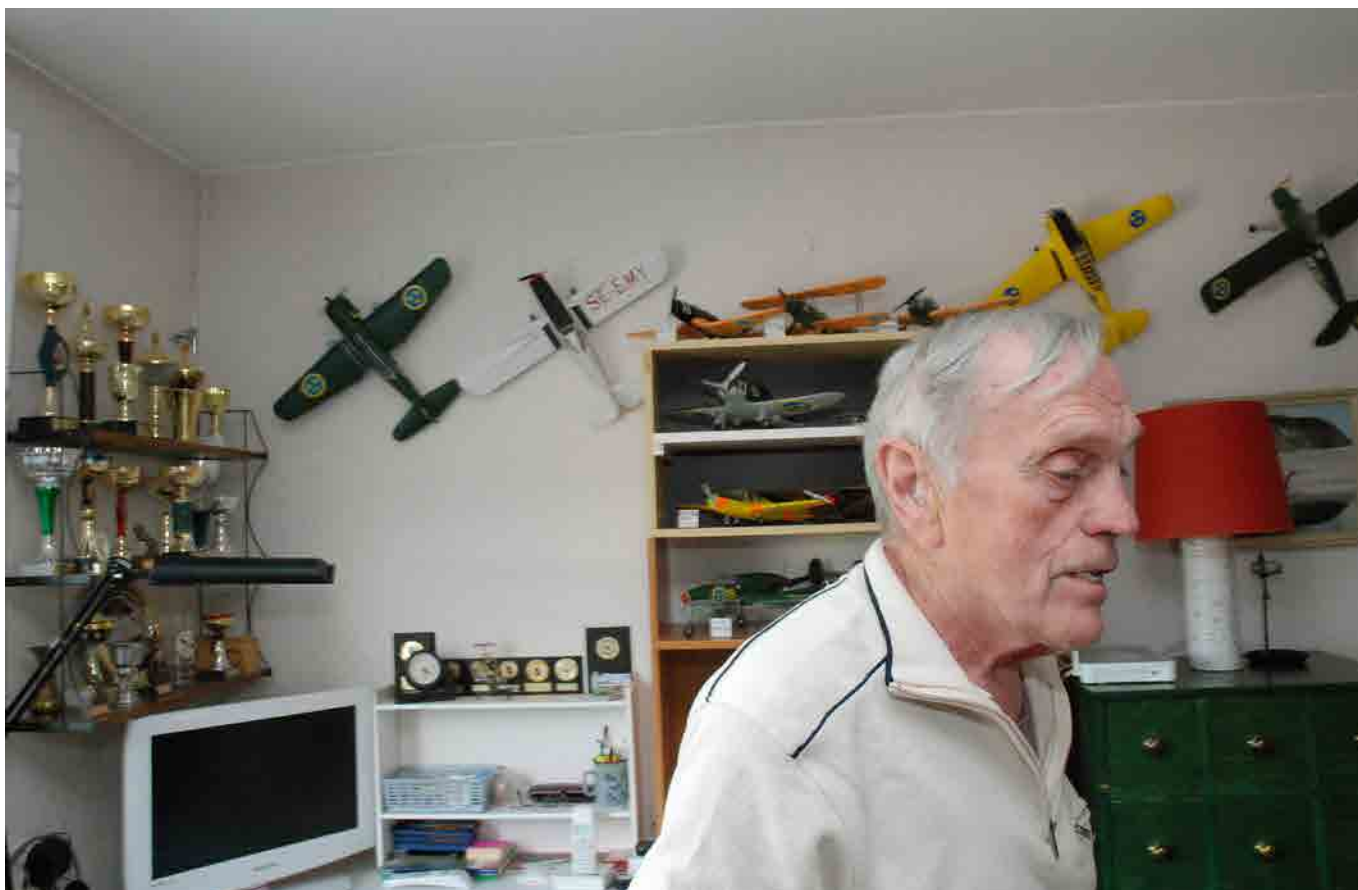


Depån domineras av Sebart's Wind S Pro.

Hans Nygren från Säter

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



Hans har byggt många modeller efter Björn Karlströms ritningar i skala 1: 25.

Startpunkten för klubben i Säter var 1944. KSAK, med Georg Deranz i spetsen, höll då byggkurser i radion. En av de begeistrade åhörarna var en liten dalmas vid namn Hans Nygren.

– Jag har till och med kvar ritningen till modellen Vargen, som vi byggde då, och sedan gav de även ut modellen Tigern, berättar Hans Nygren som är född i Säter 1930.

Klubben registrerades i KSAK och de ordnade så att klubben fick verktygsskåp med olika saker i. Hans har faktiskt kvar en kniv från den tiden.

Alga gjorde modeller i Säter

Alga byggde en modellplansfabrik i Säter och där fick Hans jobb på sommarloven. Bland annat provbyggde han en modell åt dem som skulle till Stockholm för att ställas ut.

– Det var bara det att de rullade endast in modellen i wellpapp och postade den så. Den var skrot när den kom fram.

Nuförtiden är Alga mest känd för sina spel men på den tiden gjorde de mycket modeller, framförallt i skala 1: 100.

– Även handelsfirman Hero i Insjön sålde modeller i mitten av 40-talet, påpekar Hans.

Provat det mesta

Som så många andra av vår huvudpersons årgång har Hans Nygren provat på det mesta inom modellflyget. Allt började med friflyg och fortsatte sedan med lina och radio. Han minns än sin första modellmotor, en Västeråsdiesel på 2,5 kubik.

– På den tiden reste man runt mycket

Min Dalaresa

och deltog i tävlingar i friflyg, med och utan motor.

En tid flög han Stunt med en Ares men när radioanläggningarna började komma blev det stopp med linflyget. Som för så många andra blev det en Telepilot som satte honom på banan.

Ett flygintresse ger ofta ett annat så en period segelflög han med fullskalaplan.

– Efter tredje egenflygningen slutade jag för modellflyget var lite billigare men en av mina bröder, Birger, är pilot.

Och än idag har han hobbyrummet fullt med modeller för som bekant:

"En gång modellflygare, alltid modellflygare."

*Text och foto:
Conny Åquist*



Hans med sin Zero.



Än idag har han hobbyrummet fullt med modeller.





Hans Nygrens första radiomodell var en Piper Tri Pacer från Sterling.



Hans Nygren deltar i den så kallade Skördetävlingen 21 september 1947.



Hans Nygren och Ingvar Sares med var sin Ares – en amerikans linstuntmodell.



Hans Nygren minns



Hans visar upp några pärmar med urklippta tidningsartiklar.

Hans Nygren har genom åren sparat massor av utklipp från modellverksamheten i Dalarna och här skriver han själv lite om minnena från de gångna 70 åren:

"Modellflyg förekom i Säter redan på 30-talet. År 1939 visades modellflyg på idrottsplanen vid Kungsvägen efter en fotbollsmatch. Då på den tiden fanns endast gummimodeller och eftersom platsen var för liten gick det inte så bra att flyga där. Kioskägaren "Bleckets" på Storgatan var med men hans modell flög rakt in i planket som fanns runt idrottsplanen.

I Stora Skedvi anordnades en tävling 1940. Klubben där hette Eskader. Olle Höglund vann klass A och Folke Gunnarsson från Bispberg vann klass B. Samma år vann Folke även klass MAA i Avsta och året efter, 1941, blev han trea i UT i klassen M1.

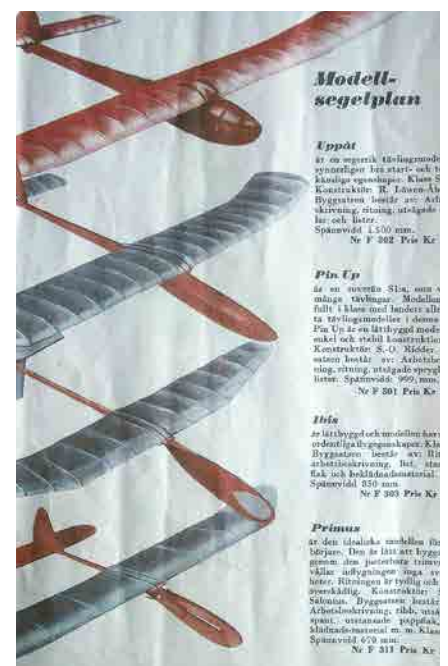
Säters Scoutkärs Modellflygklubb bildades 1944 och anslöts till Kungliga Svenska Aero Klubben. KSAK anordnade

kurser och tävlingar. I KSAK:s rikstävling 1944 deltog medlemmar från Säter. Gunnar Markesjö, som bodde i Burhagen, vann på 20 poäng.

Genom åren arrangerade klubben många tävlingar mellan dalaklubbarna. Den 21 mars 1954 höll klubben en större tävling på sjön Ljustern. Tävländande kom från Borlänge MFK, Hedemora, Stora Skedvi och Säter."

Klubben kom senare att kallas Sätters Modellflygklubb och hade lokaler på flera olika ställen. Bland dessa minns Hans Nygren uthuset vid komministergården, slöjdsalen i Kungsgårdsskolan, ett uthus efter Kungsvägen (Brobacks Rör), källarlokal Gustav Adolfsvägen, hus nummer 11 Sätters sjukhus och Kungsvägen 1 (Wikströms lokal). Nu finns en ny lokal i Siggebo men intresset för en bygglokal har minskat eftersom många föredrar att bygga hemma.

Conny Åquist



Katalogblad av årgång 1946 visades modeller från Alga.

Del I Steve Wooley (1939-1971)

Vi minns vår ungdoms superhjäl... öh, Stunthjältar



Bilden togs under Juhani Karis USA-resa hösten 1965. Platsen är Palm Springs i Kalifornien. Mannen till vänster är den världskända filmskådespelaren James "Jimmy" Stewart, Steve Wooley i mitten och Juhani Kari. Foto: förmedlat av Pentti Pätäälä

Ares, Argus, Cobra var några av 60-talets tuffaste Stuntkärror. Utmärkande för dem var deras suuperdesignade stil. Låga kärror med tunna kroppar, tuffa hjulkåpor, slimmade stabbar, kaxiga fenor med mera. En av männen bakom denna designtrend var amerikanen Steve Wooley.

Kom från den vackra prärien

Steve Wooley kom från den lilla staden Belpre (förkortning för Belle Prairie,

alltså franska för Vacker Prärie) i Ohio med några få tusen invånare. Han började bygga modellplan redan vid 10-års ålder. Som för så många andra startade karriären med byggsatser men Steve började snart designa sina egna plan. Steve Wooley tävlade i Stunt och blev amerikansk landslagsman. Berömd blev han för sina linplan Argus och Cobra (finns ritning till) med så kallad I-beam vingar, alltså vingar uppbyggda runt en kraftig vingbalk men med klena revbensliknande spryglar. Cobra

kan sägas vara väldigt snarlik Bill Werwages Ares, såväl till det yttre som uppbyggnadsmässigt. Den har 55 tums spännvidd och en kaxigt låg styling som gav en supersmooth karaktär i luften.

Dog ung

Totalt vann Steve fler än 150 troféer i modellflyg och deltog i många såväl nationella som internationella linstunttävlingar. Därtill fungerade han som teammanager och domare vid en del av dessa tävlingar. Han var dessutom

Stuntnostalgi

Amerikas representant i FAI CIAM:s linkontrollsubkommitté.

År 1965 uppvisningsflög han sin Argus i den internationella Aero-Classic utställningen i Kalifornien där han mötte filmstjärnan James "Jimmy" Stewart, som hade gjort rollen som Charles Lindbergh i en film om Atlantflygningen. Jimmy Stewart var förövrigt pilot under kriget och behöll hela livet sitt flygintresse. Jimmy Stewart var även den förste amerikanske filmskådespelaren att ta värvning under kriget. I ungdomsåren byggde han modellplan tillsammans med kompisen, den lika kände Henry Fonda, så intresset var det inget fel på.

Med vid detta tillfälle var även Juhani Kari från Finland som inviterats att komma över Atlanten. Stuntvänner i USA betalade hela resan för Juhani och Steve Wooley var värd under Karis besök i landet. De besökte också Bob Gialdini i Milwaukee, Wisconsin. Vem som låg bakom resan är oklart men Juhani hade mött och tävlat mot jänkarna på VM vid flera tillfällen.

USA:s team i VM 1964 i Budapest i Ungarn bestod av Bob Gialdini, Lew McFarland och Bob Gieseke. USA:s team i VM 1966 i Svinderby i England var Jim Silhavy, Lew McFarland och Steve Wooley så jänkarna kände Juhani Kari och amerikanerna imponerades av den unge finnen.

Juhanis modell hade kommit bort i flyget över "Pölen" så i början flög han med Steves modell men efter ett tag dök hans "Kiev-Tunderbird" upp.

Ritning publicerads postumt

Steve hade hobbyn som jobb eftersom han arbetade som prototypmakare hos Borg-Warner och byggde modellprodukter. Vid sidan av flygplansmodellerna



Ohiosonen Steve Wooley med sin Cobra. Foto: Alf Eskilsson

hade han även ett aktivt bilintresse och deltog i Sports Car Club of Americas race.

Våren 1971 dog Steve Wooley i en racerbilstävling, då han kraschade i Warren, Ohio, endast 32 år gammal. Han hade då just avslutat arbetet med sin senaste skapelse, radioplanet Mura. Artikeln om modellen publicerades sommaren 1973 i tidningen RC Modeler som en tribut till hans minne.

Text: Conny Åquist med info från bland annat Pentti Pätiälä



RFK Skilling Meeting 2013



RFK Skilling inbjuder till modellflygsmeeting den 9:e till 11:e augusti.

För andra året i rad har vårt meeting varit en publiksuccé, så vi hoppas även i år på lika stor uppslutning.

Platsen är på klubbfältet Slätten, södra infarten till Skillingaryd.

Fältet är ett 300 m långt gräsfält lämpligt för det mesta inom modellflyg och allt från el-flyg till jetdrivna flygplan är välkommet på vårt flygfält.

Flygningen sker mellan kl. 09:00 till kl. 21:00 alla dagar gäller motorflyg, (el-flyg får flyga dygnet runt)

På lördagen gör vi avbrott för en tävling.

På söndagen är det fri flygning hela dagen.

Under helgen kommer Hobbyborgen (www.graupner.se) Elias Modellflyg (www.eliasmodellflyg.se) och MBS RC Models (www.mbs-rcmodels.se) att finnas på plats.

Hobbymarknad - ta med dig och sälj vad du inte längre behöver, det kommer att finnas bord till förfogande.

Camping med el-platser 50 kr/dygn, toalett (Baja Maja) finns i anslutning till campingen.

Vi har tillgång till vattentoalett och dusch på militärförläggningen ca. 200 m från fältet.

Det finns också möjlighet till logi i logement på förläggningen, för ca 100 kr per natt och person och då ingår sängkläder, anmälan senast 3 dagar innan meetinget till Stig Andersson s.e.andersson@swipnet.se.

Givetvis finns fika och korvförsäljning.

Närhet till High Chaparral för hela familjen.

Arrangör: RFK Skilling. För mer info maila: info@rfkskilling.se eller ring:

Stig Andersson: mobil 0733-81 62 22 eller Mattias Andersson: mobil 070-55 282 23

Bilder från Meeting 2012



Midnight Sun Fly-In i Luleå 2013

MFK Jupiter hälsar alla varmt välkomna till årets Midnight Sun Fly-In i Luleå. Evenemanget pågår traditionsenligt första veckan i juli (i år fredag 28 juni t.o.m. lördag 6 juli). Anläggningen som MFK Jupiter förfogar över är väl utbyggd med ett flygfält på cirka 50 hektar inklusive asfalterad rullbana som mäter 140 meter. Dessutom finns en tjärn för sjöflyg. Trots att fältet ligger nära Luleå så finns det inga restriktioner på varken buller eller flygtid. Här kan vi flyga dygnet runt!

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

Klubben kommer även i år att arrangera en form av skojtävling för lag, denna gång av typen limbo.

Det här är ett gyllene tillfälle att få träffa likasinnade modellflygkamrater och utbyta erfarenheter. Varför inte ta med hela familjen på besöket? Förutom de gemensamma grillkvällarna med klubbens modellflygande professionella kock så erbjuder Luleå och Norrbotten även andra trevliga sommarnöjen under midnattssolen. Besök gärna Luleå Turistportal <http://www.visitlulea.se> för evenemang, aktiviteter och boende.

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

För ytterligare information:
Ordförande Marcus von Elling: Tel. 0706586729
Fältansvarig Jörgen Balkefors: Tel. 0706766964



Gränscupen - F3A fest i dagarna tre

Även i år blir det tre dagars F3A-flygfest i norra Bohuslän.

Tid: 19 juli Nostalg F3A-meeting och 20-21 juli F3A-tävling

Plats: Anrås flygfält, som ligger mellan Fjällbacka och Grebbestad i Bohuslän

Välkomna!

Info: Ingmar Svensson 0499-44709 (hem) 070-534 47 09 (mobil)

Conny Åquist tel:031-924589 (hem och mobil)



MEETINGS PÅ



"DRAGS" 2013

Siljansbygdens RFK på Dragsängarna, Insjön inbjuder till: **Midsommarfirande** **Sjöflygträff**



Siljansbygdens RFK arrangerar även i år sitt traditionella midsommarmeeting på Dragsängarna, Insjön. Som vanligt klär och reser vi stängen, har lekar med barnen, Muller-rundor och långbord på kvällskvisten. Och en massa flyg, även sjöflyg! Kiosken kommer att vara öppen med varma mackor, korv, läsk, kaffe och bröd. Kom nu till Dalarna när sommaren är som vackrast, vi har utmärkte möjligheter till bad och camping i anslutning till fältet.

Varmt Välkomna.

Kontakt: Gittan Berg: 070-272 02 30, Lars Holmsten: 070-863 61 43, Micke Sundqvist: 070-677 20 12.



Den 6 juli arrangerar Siljansbygdens RFK sitt årliga sjöflygmeeting på Dragsängarna, Insjön. Passa på att semestra lite i ett sommarfagert Dalarna. Vi har utmärkte möjligheter till bad och camping. Tjejerna i kiosken kommer att se till att vi står oss under dagen.

Varmt Välkomna.

Kontakt: Olle Flink: 070-366 04 17,
K-G Hållhans: 073-842 79 62.

Skala / Oldtimer



Den 27 juli så slår vi även i år ihop nostalgi och skala-träffen och kör det i gemytets tecken då det slog så väl ut förra året. Vad vi skulle vilja se mer av i år är lite gamla härliga multikärror. Även sjöflyg. Tjejerna i kiosken ser till att vi slipper gå hungriga under dagen. Utmärkte möjligheter till bad och camping i anslutning till fältet.

Varmt Välkomna

Kontakt: Micke Berg: 070-290 36 77,
Micke Sundqvist: 070-677 20 12.

Modellflygets dag



Traditionellt så arrangerar Siljansbygdens RFK Modellflygets Dag den 7 september. Vi kör det i gemytets tecken som ett meeting där allt som flyger, även sjöflyg, och alla som är intresserade är välkomna.

Tjejerna i kiosken kommer som vanligt att se till att vi står oss under dagen.

Det går alldeles utmärkt att campa i anslutning till fältet.

Varmt Välkomna

Kontakt: Lars Holmsten: 070-863 61 43,
Gittan Berg: 070-272 02 30.

modellflyg^{nytt}

Nästa nummer

Ute 23 aug

- *Friflyg i Australien*
- *Sommarens meeting*
- *Museer i Hannover*



MBS

RC MODELS

MBS RC MODELS EXPANDERAR OCH HAR FLYTTAT TILL STÖRRE LOKALER I HERRLJUNGA!

Balsa av högsta kvalitet till Sveriges lägsta pris!

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

Du är alltid välkommen med dina frågor!



SVENSKTILLVERKADE BYGGSATSER NÄR DE ÄR SOM BÄST!

MBS RC Models, Björkvägen 1, 524 32 HERRLJUNGA

Hemsida www.mbs-rcmodels.se

Telefon 0730-69 09 75



2.4 Ghz radio från WFLY
995:- 7kanaler
10 minnen
Mottagare ingår!

RCFlight.se

IdrottOnline®

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

Boken Spännvidd

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



Pris

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

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

Det nya sättet att handla från Hobbyborgen!

www.hobbyborgen.se

Rådgivning

När du står inför ett köp av produkter från oss, hjälper vi dig gärna på telefon!

Finansiering

Räntefri kredit via Klarna konto, faktura, kortbetalning eller förskott!

Trygghet

Vi är företaget med kvalité och service sedan 46 år!

Välkommen till den nya webshopen!

www.hobbyborgen.se

Kundservice

0474 - 405 10

Exempel: Graupner MX20 HoTT

3995:-
Delbetala från
171:-/mån

- 12 Kanaler
- 24 Minnen
- Telemetri
- Ljudutgång
- Minneskort
- Fri webbutdatering



**hobby
borgen** 

POSTTIDNING B
Modellflygnytt - SMFF
Box 750
521 22 Falköping



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