

2015

modellflyg

nytt

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD



En titt på Multiplex Heron



Vårens Meeting

Owe Åhlunds flygplan. Det är nu utrustat med en Glödstifts motor, men skall eventuellt konverteras till eldrift.



- Utställning i Nordstan 2015
- Radiostyrd fallskärmshoppare
- Combat med Dubbeldäckare
- Göran Ridderströms Bumling

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 världklubbar, 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:

Claes Wahlund
070-577 05 78
ordforande@modellflygforbund.se

Ansvarig distribution, prenumeration eller vid utebliven tidning kontakta

Sveriges Modellflygförbund
Box 7819
103 96 Stockholm
Telefon 010-476 54 71
Pg-konto 51 81 65-6
Hemsida: www.modellflygforbund.se
e-mail: kansli@modellflygforbund.se

Prenumeration/helår/400:-
Tillk. porto utlandsboende 100:-

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

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

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

Redaktionsrådet
VO Bredd
red@modellflygnytt.se

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

Preliminär utgivning
Modellflygnytt nr 3/15 26 juni
Tidningen beräknas postas angivna veckor
Ordinarie manusstopp är 4 veckor före angivna utgivningsdagar, efter avtal kan senare lämning ske.

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

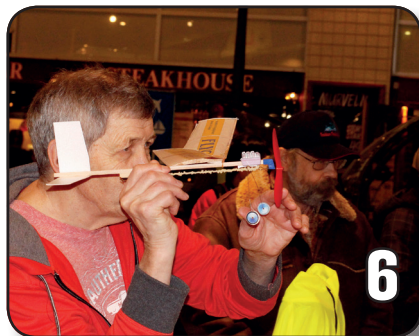
Tryck: V-TAB Vimmerby, 2015
ISSN-0345-813X



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

INNEHÅLL NR 2/2015

• Ny ordförandes ledare	4
• Utställning i Nordstan	6
• Reportage om Göran Karlsson	9
• Bertil Engström modellbyggare	14
• Multiplex Heron	16
• Radiostyrd fallskärmshoppare	18
• Trasigt servo	21
• Dalapylon i kanonväder	22
• Min första Aircombat-säsong	25
• Dubbeldäckar-combat	30
• Göran Ridderstöms Bumling	34
• Optimala Otto-motorn?	38
• Mustfire flyger igen	40
• Våren och sommarens meeting	41



Ledare

Efter en tid med många och högst varierande synpunkter på SMFF och dess verksamhet har en ny styrelse tagit över rodret. Vid styrelsens första ordinarie möte listades ett antal åtgärder som styrelsen skall arbeta med under verksamhetsåret. Gemensamt för dessa åtgärder är att de syftar till att förbättra kontakten med klubbarna/medlemmarna och samtidigt vara kostnadseffektiva. På annan plats i tidningen finns ett utdrag ur styrelseprotokollet där åtgärdsprogrammet redovisas. Om du vill läsa protokollet i sin helhet hänvisar jag till SMFF's hemsida. Där kommer protokollen från styrelsemötena att finnas tillgängliga inom ca en vecka efter mötet.

Tidningen Modellflygnytt har också varit utsatt för kritik under senare år. Med tanke på förbundets ekonomiska situation kommer vi inte att börja arvoda införda

artiklar. I stället förslår vi att du som har synpunkter på innehållet kommer in med förslag på intressanta artiklar eller varför inte skriva ihop en artikel själv? Tillsammans kan vi förhoppningsvis öka läsvärdet och därmed kanske också intresset från handlare, grossister och distributörer att annonsera i tidningen.

Modellflyghobbyn genomgår för närvarande stora förändringar – jag tänker på det stora utbudet av parkflyers, och mer eller mindre avancerade varianter på temat "drönare". Låt oss arbeta tillsammans för att fånga upp dessa potentiella medlemsgrupper i modellflyggemenskapen. Det borde vara roligare att utöva sin hobby med andra likasinnade och framför allt hoppas jag att det leder till ett ökat säkerhetstänk. Det skulle vara ett enormt bakslag för modellflyget om ett modellflygplan, av vad slag det vara må, skulle orsaka en mera omfattande olycka.



Vädret blir varmare o kvällarna längre o ljusare. Tid för modellflyg! Ladda ackarna, fyll en termos med kaffe o åk ut till fältet o tjöta med kompisarna. Och om det skulle gå illa – tänk positivt – att planera för nästa projekt är den del av hobbyn!

Jag kommer att åka runt på tävlingar o meetings i sommar – hoppas vi ses!

*Claes Wahlund
Ordförande SMFF*



Styrelsen SMFF 2015



Funktion

Ordförande
Vice Ordförande

Namn

Claes Wahlund
Lova Bannister

E-post

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

Tel

070-577 05 78
0708-87 87 80

076-115 21 46
073-5350508
070-478 45 74

Kassör

VO-Elit

VO-Bredd

Suppleant

Vakant

Roland Brebäck

Åke Karlsson

Ulf Höglén

Verksamhetsområde Bredd

Funktion

Chef
Vice chef
Ledamot
Ledamot
Ledamot

Namn

Åke Karlsson
Sven Pontan
Bo Nilsson
Mona Ståhl
Inge Sundstedt

E-post

ordf_vobredd@modellflygforbund.se
vordf_vobredd@modellflygforbund.se
vobredd@modellflygforbund.se
obredd@modellflygforbund.se
obredd@modellflygforbund.se

073-5350508
070-592 47 52
073-301 84 51

Verksamhetsområde Elit Styrelse

Funktion

Chef
Vice chef
Radioflyg
Linflyg
Friflyg

Namn

Roland Brebäck
Bengt Lindgren
Gunnar Broberg
Bengt-Olof Samuelsson
Per Findahl

E-post

ordf_voelit@modellflygforbund.se
ga_radioflyg@modellflygforbund.se
ga_radioflyg@modellflygforbund.se
ga_linflyg@modellflygforbund.se
ga_friflyg@modellflygforbund.se

076-115 21 46
070-871 90 38
070-932 99 20
070-267 59 14

Modellflygnytt

Redaktör
Redaktionsrådet

Åke Karlsson

ordf_vobredd@modellflygforbund.se
red@modellflygnytt.se

Webb

Webbredaktör

Revisorer

Revisor
Suppleant
Revisor
Suppleant

revisorerna@modellflygforbund.se

Lennart Andersson
Sten-Åke Aspenby
Anders Eriksson
Ingemar Svensson

Kansli modellflyg

Propania
Lars Ekstedt
Sveriges Modellflygförbund, Box 7819
103 96 Stockholm
0735-07 29 50
E-post: kansli@modellflygforbund.se





Sveriges Modellflygförbund

VO Bredd i SMFF

Vårvindarna blåste friskt på SMFFs årsstämma och hela styrelsen byttes ut så när som på några enstaka ledamöter. Mer om nya styrelsen på SMFF hemsida. Medlemstidningen fick en ny redaktör. Ni som är noga med att läsa alla artiklar, även redaktörens ruta, kommer kanske ihåg att jag har varit redaktör för några nummer under år 2012. Nu är jag tillbaka. I år blev jag även vald till ordförande för Bredd. Det är en tidning och det är ni som vet vad ni vill läsa om. Kom gärna med tips eller förslag på artiklar eller rent av en färdigskriven artikel. Bilder är också välkomna. Inför kommande nummer har jag en efterlysning på artiklar om quadrokoptrar, eller helikoptrar med varierande antal rotoror. De säljer hiskligt bra och används till allt möjligt. Men det finns regler för när, var och hur de får framföras. Dessa aspekter skulle vi gärna vilja belysa i ett framtida nummer.

Vi inom styrelsen ska göra allt som står i vår makt för att få en bättre kommunikation med er alla i klubbarna. Vi finns ju till för er. Vi tänker förenkla alla rutiner för kontakt med SMFF enligt följande:

Hemsidan kommer att skötas av Lova Bannister. Försäkringsfrågor sköts av Rolle Bredbäck och Ulf Höglén. Kontakter med transportstyrelsen sköter Ulf Höglén. Information till klubbarna kommer att ske med månadsbrev från ordförande Claes Wahlund.

Artiklar och annonser i Modellflygnytt sköts av Åke Karlsson. Styrelseärenden och motioner till årsmötet går via Claes Wahlund.

Åter en vädjan till alla ansvariga i klubbarna, skriv till mig och berätta vad just ni vill se i tidningen. Jag saknar till exempel information om kommande tävlingar och meeting. Andra ämnen är t ex byggtips gummimotorinomhusflyg och linflyg samt hur man får en jetmotor att funka på bästa sätt. Skriv om Din klubb, gör reklam för ert fält.

Ett sätt för er i klubbarna för att öka vårt medlemsantal är att få flera "Familjemedlemmar". Alla ungdomar under 25 år är otroligt viktiga. Det gynnar oss alla med fler medlemmar.

Från och med Nr 3 av modellflygnytt kommer en del förändringar ske. Mer om detta i nästa nummer.

Slutligen vill vi den nya styrelsen tacka den avgående styrelsen för allt arbete och entusiasm som de lagt ner på SMFF.



Åke Karlsson
Ordförande Bredd



VO-bredd består av följande personer:

Verksamhetsområde Bredd

vobredd@modellflygforbund.se

Funktion	Namn	E-post
Ordförande	Åke Karlsson	ordf_vobredd@modellflygforbund.se 073-5350508
Vice ordf	Sven Pontan	vordf_vobredd@modellflygforbund.se 070-5924752
Ledamot	Bo Nilsson	vobredd@modellflygforbund.se 073-3018451
Ledamot	Mona Ståhl	vobredd@modellflygforbund.se
Ledamot	Inge Sundstedt	vobredd(a)modellflygforbund.se
Modellflygnytt	Åke Karlsson	red@modellflygnytt.se Alt. rc-pilot@bktv.nu

Så kom då dagen.....

Efter 6 år i förbundsstyrelsen lämnar jag med varm hand över till nya krafter. Jag önskar dem lycka till i dess framtida arbete. För min egen del så väntar både träffar och tävlingar som jag lär bevista.

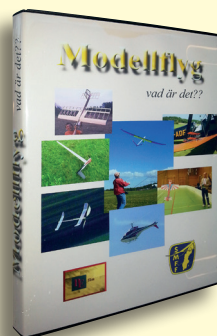
Jag kanske också på allvar ska få tid att ägna mig åt egen flygning, krafterna i hemmaklubben Växjö RC var ju snälla nog att ge mig flygtyg i somras och coachar gärna.

Jag vill också rikta ett stort tack till alla er modellflygare gammal som ung som jag mött genom åren ute på fälten i Sveriges avlånga land. Ni har betytt otroligt mycket för mig och det arbete som lagts ner. Vi kommer säkert att ses någonstans där ute.

Kom gärna o besök oss här i Småland när vi ställer till med både Elefantastiskt och Microturbinträff på fältet i Ljungby.

Kram på er.
Flyg högt, flyg väl, flyg länge

Ingela Persson
FD Ordförande.



DVD

Under 2013 har det framkommit önskemål till SMFF om PR-material som kan användas i klubbarnas arbete med att rekrytera nya medlemmar. VO Bredd har därför i samarbete med PE-Film tagit fram en DVD-film på ca 30 minuter som presenterar ett stort antal grenar inom hobbyn modellflyg. Ett exemplar av filmen kommer under våren att distribueras till samtliga SMFF anslutna klubbar utan kostnad.

Tanken är att filmen ska kunna visas vid olika klubbaktiviteter, till exempel Öppet Hus, lokala utställningar och andra arrangemang där klubben vill visa upp sig och sin verksamhet för allmänheten och förhoppningsvis skapa ett intresse hos åskådaren att ta en fortsatt kontakt med klubben.

Sveriges Modellflygförbund Åke Karlsson
Ordförande, VO Bredd

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.

Utställningen i Nordstan 2015



Rune Anderssons bejublade uppvisningsflygning med sin modell EDGE 540.

Årets utställning i Nordstan blev en Pr-framgång för Akmg i allmänhet och för modellflyget i synnerhet.

Eftersom modellflyget får stöd av samhället har vi även en skyldighet att visa upp oss för allmänheten. Akmg har tagit detta ad notam och en gång om året ställer flygklubbarna ut i köpcentret Nordstan, som ligger mitt i centrala Göteborg. Här har Aeroklubben Modell aktivt deltagit i ett snart ett kvartssekel genom att ställa ut sina modeller och aktivt visa upp vad modellflyg är. I år gjordes bland annat Rune Andersson en bejublad uppvis-

ningsflygning med sin lilla EDGE 540.

– Rune fick applåder under sin uppvisningsflygning. Mig veterligen har det inte förekommit under mina 21 år i Nordstan, rapporterar Gunnar "Sillstryparn" Lundell.

Gunnar är en av de "goa götdeboska göbbar" från klubben som varje år plikttroget ställer upp och demonstrerar modeller och modellflyg för allmänheten.

Ufo i sikte

I luften sågs även en Ufo Drone Quadrocopter med 50 centimeters diameter. Denna mackapär drivs av fyra växlade motorer.

– Den kan även förses med kamera som vi gjorde, eller vattenkanon, kulspruta eller vinsch. Den var flitigt i luften så länge

ackarna var laddade. Samtliga åskådare ville flyga med den, förklarar Sillstryparn.

Som vanligt var Rune Johansson, från ACKUS, på plats och demonstrerade gummimotormodeller i parti och minut. Dessa modeller är ett uppskattat inslag bland åskådarna

– När någon flyger ger det direkt fler åskådare till vår monter, så enkelt är det, menar Sill-Gunnar.

*Foto, text + bildtext:
Gunnar "Sillstryparn" Lundell*

*Text + bildtext:
Conny "Sillätarn" Åquist*



Bosse demoflyger.



Ricky flyger inför beundrande publikum.



Rune skall precis starta med modellen Flyg Maskinen.

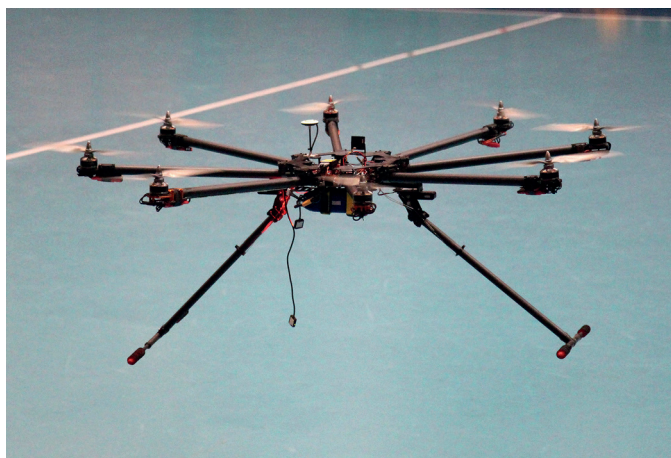


Den gamle F3A-räven Ola "Ångradio" Maltesson deltog med liv och lust i utställningen. Karikatyr av Tunnan J29. vikt 200gr. Spv. 500mm. borstlös elmotor med nedkapad propeller 4 1/2 tum. ack. 2 celler 300 mA.



Zlin och Corsair baserade på Rune J ACKUS gummimotorbyggsatser försedda med små borslösa motorer en cell 3.7V ack 160mA. Motor, sida och höjdroder. Flyger bra inne som ute.

Nordstan



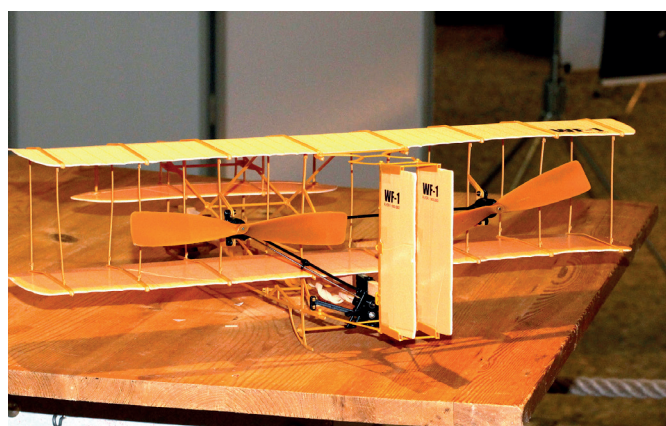
Benen Landningsstället håller på att fällas in.



Ricky flyger inför beundrande publikum.



Flygbåten Macchi M5 är en skalakärra från första världskriget. En jaktflygbåt från Italien som fanns ett par i England. Macchi M5 byggdes i 350 exemplar. Den var mycket snabb för den tiden och utrustad med två kulsprutor i nosen. Spännvidd 140cm, borstlös elmotor, ack 3 celler om 2200mA. Modellen var försedd med motor, sida, höjd, skevroder. Kärran flyger bra men är lite jobbig att bygga.



Wright Flyer från 1903.



Johanna verkar helt nöjd med starten. Kom och flög efter avslutad skoldag.

Göran Karlsson – Tidigare världsmästare och svensk mästare i FAI F3D pylonracing



**1970-talet var ett händelse-
rikt decennium. Popgruppen
Abba vann med Waterloo
melodifestivalen 1974, Inge-
mar Stenmarks special sla-
lom, Björn Borg och Wimble-
don, Norrmalmstorgsdramat,
kärnkraftsdebatter etc.**

Även utvecklingen av modellflyget tog fart med t ex bättre och billigare RC-anlägg-
ningar och ett ökat utbud av modeller.
Runt om i Stockholm fanns hobbyhandlare
lite varstans, Leksakshuset, ORBO,
Modellsport, Thor-hobby, Hobbyborgen,
Wentzels, Roffes, Kjellbergs, F:a Lars
Golbe, Essen Air, m fl. Självt var jag i tonåren
och medlem i Stockholms Radioflygklubb.
Jag kom snart i kontakt med pylonracing

som funktionär, och gjorde även ett försök
att tävla i klassen Quarter Midget. En av
de aktiva pylonflygare var Göran Karlsson,
som jag nyligen fick återse på Bosön
inomhusflygevenmang.

Göran Karlsson tillhörde en av de mest
framgångsrika modellflygarna under
1970-talet. Göran hann med att erövra en
världsmästartitel i Babenhausen, Tyskland
1975 och 5 raka SM-titlar, i klassen F3D,
FAI-pylonracing. Dessutom vann han
framgångar i hangflyg. 1981 belönades
Göran med Stora Grabbars märke.

Född i Stockholm

Göran föddes i Stockholm och växte
upp dels i Malung där hans pappa hade
en gård och dels senare i Karlskoga där
han som sextonåring, började segelflyga.
Som tonåring kändes segelflygning lite för
dyrt för honom. På andra sida av fältet höll

några modellflygare till, vilket som lockade
honom lite mer. Lite längre fram kunde
Göran själv skaffa sig en 1-kanal Telepilot
anläggning som då ansågs tillförlitlig med
det speciella servot som kallades gyrot.
Telepilot -anläggningen installerades i
en Sky-Scooter försedd med en Webra
Mach II en diesel om 2,5cm³.

I samband med värnplikten 1964 på
F7 Sätenäs, fick Göran en amerikansk
Orbit 10-kanals RC-anläggning med en
mottagare och två servon, av sin snälla
pappa som en kombinerad födelse-
dagspresent och julkapp för som Göran
berättar: "Flera år framåt...". Med
dagens mått var denna Orbit 10-kanals
radiostyrning med så kallade tonreläer, en
relativt dyr utrustning. 10 kanaler innebar
fem funktioner och endast höjd-och
skevroderfunktion kunde användas
samtidigt. Styrningen var varken helt
simultan (flera roder samtidigt) eller

Världsmästare

medgav proportionella roderutslag. Under tiden på F7 Sätenäs, kunde Göran inte resa hem i till Karlskoga varje helg. Emellertid ordnade en vänlig fanjunkare så att Göran kunde använda ett källarkontor som bygglokal. Göran hann då under sin fritid bygga en sk multi kärra, Graupner Caravelle, med vilken han också flög en uppvisning i samband med F7 Sätenäs 25-årsjubileum.

Efter värnplikten flyttade Göran till Stockholm och till ett jobb som fastighets-skötare hos sin morbror. Han kom snart i kontakt med andra likasinnade modell-flygare på Skarpnäcks flygfält, beläget strax söder om Stockholm. Där träffade han Christer Gillgren, som skulle bli hans medhjälpare under många tävlingar. Även om Christer var bland de skickligaste inom konstflygning, F3A, höll sig Göran lite mer avvaktande till denna gren med sina olika figurer.

Ny tävlingsgren

Ungefär samtidigt från USA kom en ny tävlingsgren för modellflyg, pylonracing, där man tävlade runt en sluten bana. Förebilden var Good Year racing, flygtävlingar som sponsrades av däckföretaget Good Year. En av de första pylontävlingarna i Sverige genomfördes runt 1966 på Skarpnäcksfältet, där Tommy Bennvik, Bo Oldenburg och andra deltog. Som pyloner hade man stora uppblåsbara Turtlewax-flaskor sponsrade av bilväx-företaget. Alla deltagare hade inte rena pylonmodeller utan man tävlade med det man hade. Göran var bara åskådare denna gång men kände ganska snart att pylonracing var något för honom.

Genom sin morbror fick Göran tillgång till ett skyddsrum som han inredde till sin verkstad, belägen i en fastighet på Stora Essingen. Snart dök även Christer i verkstan, där de tillbringade många timmar tillsammans. Medan Christer utvecklade och byggde sina F3A konstflygmodeller höll, Göran på med vad som kom att bli framgångsrika FAI F3D pylonracing-modeller. Förutom radiostyrningar och motorer som köptes in, konstruerade och byggde Göran alla sina pylonmodeller själv.

När jag frågade Göran vad som bakom låg i hans framgångar, berättade han att en av de viktigaste sakerna, var att få fram en propeller som var matchad till modellen och motorn. Den insikten kom 1974 under en VM-tävling vid Lakehurst, New Jersey, USA, när han träffade dåvarande världsmästaren amerikanen Bob Violet, som för övrigt lät Göran bo hemma hos honom en hel vecka. Bob förklarade att det gällde inte bara att hitta rätt diameter och geometrisk stigning längs bladet, utan att utformningen av bladens ovansida var väl så betydelsefull. Lakehurst var för övrigt



den plats där Hindenburg-katastrofen ägde rum 1937.

För att vinna en pylontävling var man tvungen att flyga alla sina 6 heat.

Det gäller att få en snabb start, flyga jämt och snävt runt pylonerna i 10 vänster varv och inte minst att motorn lämnade full effekt och gick säkert. Det kunde hända att motorn nöp p g a överhettning.

Avstod från att trimma

Tvärtemot vad man kanske skulle kunna tro, så avstod Göran från att trimma sina motorer genom att t ex bearbeta cylinderportar eller insugskanal. Han menade att motortillverkarna i detta fall HP och K&B, redan hade testat ut sina motorer. Däremot var det viktigt att få ner den inre friktionen i motorn, vilket innebar att kolv och cylinder foder hade passning (ovalitet) inom rätta toleranser och att kolv och vevaxel arbetade i rätt vinkel. Den kanske vassaste motorn var K&B 40 med insuget på vevhuslocket. Å andra sidan var den känslig och inte fullt pålitlig i alla lägen. Därför lät Göran inför ett VM i England, bygga samman den främre delen av en HP40 med ett vevhus och kolv och cylinder från en K&B40 och fick därigenom en motor med förgasaren framför cylinder. Motorn fungerade ganska bra för Göran under en tävling i England, men han diskvalificerades då tävlingsledningen mätte upp motorvolymen, som var 0.002 kubik-tum för stor. HP40 motorn hade en vevaxel som gav lite större slaglängd, jämfört med K&B. Göran berättade att

konkurrensen i England var betydligt skarpare än den han upplevt i Sverige. I de nationella tävlingarna var han ofta framme först vid den första vändningen efter starten. I England vände alla fyra startande samtidigt på första.

Göran kunde även ställa in bränslenålen via radion. Han justerade bränsleblandningen så att motorn gick något överrikt på raksträckorna, vilket då ledde till att blandningen magrade ut i svängarna och motorn nådde därigenom sin effekttopp för att behålla farten. Ungefär på samma sätt som linflygarna ställer in sina motorer i linstunt-modeller, för att samma sak ska hända i vertikalmanövrerna när motorns effekt behövs som allra mest

Rekord

På 1970-talet vill man hålla nere hastigheten, så varken avstämda avgaspipor och nitrometan i bränslet var tillåtet, utan man flög på det vanliga standardbränslet som arrangören tillhandahöll bestående av 80 procent och 20 procent ricinolja. Vanligt var att man använde så kallade kvartspipor som avgas system. Det var svårt att mäta hur snabbt modellerna flög under en pylontävling eftersom flygbanorna låg utanför pylonerna. Göran hade i alla fall under en period ett rekord: FAI F3A 23 hastighet rak bana, som löd på 261.8 km/h. Ett rekord som han faktiskt satte med den reservmodell som han hade för att prova ut propellar. Denna reservmodell hade dessförinnan en viktig roll under det VM

som gick i Babenhausen, i dåvarande Västtyskland 1976.

När man byggde sina modeller ville man gärna hålla sig så nära minimimåttan som möjligt, med slanka vingprofiler och som hade små nosradier. En annan modellflygprofil, Jesper von Segenbaden, förklarade bland annat att profiler med liten nosradien medförde att stagnationslinjen, dvs där den anströmmande luften delar sig till vingens över och undersida, hamnade under den spetsiga profilnosen. Detta ledde till tidig strömningsavlösning på vingens ovansida, när anfallsvinkeln ökade för att ta ut den lyftkraft eller g-kraft som krävdes för snäva svängar i hög fart. Genom att bl a öka nosradien, och ge profilen någon procents välvning undveks avlösning.

"Sleepy" eller Trötter

Den modell som jag själv minns var Görans "Sleepy" eller Trötter, som var av egen konstruktion, försedd med en 2-tums spinner och en vinge med den nya vingprofilen. Göran ansåg att hans modeller t o m ökade farten i svängarna tack vare den nya vingprofilen. (se figur 1). Notera att profilen är olika för rot och vingspets.

En av Görans höjdpunkter var förstås världsmästerskapet i FAI F3D i Tyskland. Tävlningen inleddes faktiskt med en katastrof för Görans del. På den tiden använde Göran en amerikansk radiostyrning av märket Kraft som utnyttjade 27 mHz-bandet, vilket var det enda då tillåtna bandet för radiostyrning i Sverige. Under sin första träningsflygning i Tyskland inför tävlningen, havererade modellen alldeles direkt efter starten, sannolikt till följd av en radiostörning. I många länder i Europa hade teleförvaltningarna andra frekvensplaner än Sverige och upplåtit istället 35-MHz bandet för modellflyg.

Vann med reservmodell

De andra deltagarna på plats, samlade ihop pengar och gav Göran en komplett Skyleader radioanläggning för 35-mHz. (Sportsligt av hans medtävlare!) Göran kunde delta och trots motgången, vinna tävlingen med sin reservmodell. Vinsten innebär att hans namn graverades i det ståtliga vandringspriset the Sopwith Trophy, en stor silverbuckla försäkrad till 25000 USD. Fö en aldeles utmärkt buckla att dricka champagne ur när den gick laget runt under banketten efteråt minns Göran.

När intresset var som störst för F3D pylon, kunde det vara upp till 30- 40 deltagare på ett SM. Två av de allvarligaste konkurrenter var kanske främst Aulis Lehtinen och Rune Svenningsson.

ALLT OM
hobby

NR 7 NOVEMBER 1976 PRIS 7:—
Pris: Finland FMK 8:25 (inkl moms)
Danmark Dkr 13:25 (inkl moms)
Norge Nkr 13:25 (inkl moms)

Nordens största hobbytidning

Extra stort
höstnummer

Göran Karlsson
Världsmästare
i pylonflyg

Pylonflyg
—över
200 km/h
i luften

* Bygg själv
Änglok litt S

* Ritningsbilaga
Viggen - SK25
-Hercules
Hawker Hunter
Passagerar-
vagnar mm

Heat racing

—över 100 km/h på sjön

Nästa nummer utkommer 3 december

474 7

FLERKANALSANLAGGNINGAR

FLERKANALSANLAGGNINGAR

ORBIT

ORBIT PROPORTIONALANLÄGGNING

Världen med kända proportionalanläggningar, som varit Väst i radioteknik 1963. Anläggningen är fullt proportionell och simulerar på två funktioner, vilket innebär att respektive motorer styras med spöken och att alla rörelser kan manövreras separat.

Sändaren levereras i två utföranden, antingen med två kraftfulla motorer för manövrering av svansstreck resp. snittlinje och höljdare som på bilden eller en 500 Watt för trim och motorstyrning som kan trimmas med en special rat. Sändaren, som är utbyggd på tryckt krets för driftsäkerhet, är konstruerad och har 9 transistorer, 10 reläer och 100 komponenter. Den innehåller även ackumulator, antenner med förlängningskabel och ljudutgång.

Datum: Driftspänning 220 V (ackumulator)
Ströms 80-220 V rms
Vikt 1400 gram

Mottagaren är befäst i metallskåp och innehåller två 100 W transistorer. Den har två sändare med två trådar i frekvens och vars pådrivarens och passivitet är bestämmande för de två proportionella funktionerna. Utbyggd på glasfiberbrett med två metallfästeventer.

Datum: Driftspänning 48 V
Ström 75-550 mA
Vikt 200 gram

Redutormotorerna är av två led typen med Micro T 500 elmotor och utbyggd transistorstyrare med 5 transistorer.

Datum: Driftspänning 2-24 V x 1x1,2 V
Ströms 65-250 mA
Vikt 90 gram
Driftkraft 1,2 kg

Antagningen levereras komplett och utkopplad med sändare, mottagare, fyra servos, ackumulator och ljudutgång. Fyra olika frekvenser finns att välja på 27,045, 27,095, 27,145 och 27,195 MHz.

3.660,-

ORBIT

ORBIT 10- OCH 12-KANALSANLÄGGNING

En av Amerikas mest kända radioamatöranläggningar. Orbit har varit hitillsvarande tre Väst i radioteknik, och just den har presenterat en utgåva, vilken var Väst 1962. Det är den senaste befästningsversionen med utgång, utvecklad för transistoriserade redutormotorer av typ Transmille eller Antena 2-B, och mottagare av typen Transmille eller Antena 2-B. Utgåvan på olika frekvenser kan även samtidigt användas av upptagare. Hela anläggningen är transistoriserad och har -20 till +60 °C. Sändare och mottagare levereras skärmade.

ORBIT SÄNDARE

Sändaren utvecklad på tryckt krets av glasfiberbrett och bestyckad med 100 komponenter och är utrustad med antennen, som kan drivas separat i antennen som utgång för ljudning av svindningskretsarna. Antennen är utrustad med förlängningskabel.

Datum: Frekvenser 27,045, 27,095, 27,145 och 27,195 MHz
Inmatad effekt 200 W
Driftspänning 48 V (5-5000 DKZ)
Ströms 80-1700 mA

10-kanalsutgåva
12-kanalsutgåva
Ackumulator (5-500 DKZ)

420,-
421,60

ORBIT MOTTAGARE

Superförlämplig mottagare som är utbyggd på tryckt krets av glasfiberbrett och har två transistorer, 10 reläer och 100 komponenter. Utgåvan är utrustad med antennen, som kan drivas separat i antennen som utgång för ljudning av svindningskretsarna. Antennen är utrustad med förlängningskabel.

Datum: Frekvenser 27,045, 27,095, 27,145 och 27,195 MHz
Inmatad effekt 200 W
Driftspänning 48 V (5-5000 DKZ)
Ströms 80-1700 mA

10-kanalsutgåva
12-kanalsutgåva
Ackumulator som den driver samtliga servos (5-500 DKZ)

Ljudutgångar till två sändare och mottagare
Antagningskabel till två sändare och mottagare
Antagningskabel till två sändare och mottagare
Den 8-påls kabeln, som har

8-påls kabeln, som har
Komplet 12-kanalsanläggning med sändare och ackumulator, mottagare med tre Transmille T och två Transmille T som ackumulator och tre 500 W transistorer.

Komplet 12-kanalsanläggning med sändare och ackumulator, mottagare med tre Transmille T och tre Transmille T som ackumulator och tre 500 W transistorer.

ANNCRO 2 RL

Amerikanska tillverkaren av transistorer, oavsett att användas till Orbit eller för andra ändamål. Den är utrustad med antennen, som kan drivas separat i antennen som utgång för ljudning av svindningskretsarna. Antennen är utrustad med förlängningskabel.

Datum: Driftspänning 2-24 V x 1x1,2 V
Strömförbrukning 100 mA
Ströms 18-250 mA
Vikt 40 gram
Driftkraft 1,2 kg

189,-

Priserna inkluderar 6 % omsättningskatt

HOBBYTJÄNST

40

Världsmästare

Med tiden avtog dock intresset hos många och SM deltagarna blev allt färre. I början på 1980-talet kunde det vara runt 7 deltagare vilket även minskade hans intresse. Göran tävlade också i den mindre klassen Quarter Midget, men kände sig inte riktigt nöjd med detta, därför att Quarter Midget var från början avsedd som en instegsklass för nybörjare, för att leda vidare till att börja tävla inom F3D. Det var också återkommande regeldiskussioner om vad som var tillåtet, t ex vad gäller bearbetning av propellrar.

När jag frågar Göran om tiden med pylonracing, om drivet att tävla, med förberedelser och allt annat som hör till tävlandet. – Ja, pylonracing var en passion, kanske mer än det .., minns Göran.

Tävlingsresultat FAI F3D:

SM - tecken

1973, 74, 75, 76 och 78

VM-resultat

England,

17:e, 1972

Lakehurst, USA

8:e 1974

Babenhause, Tyskland

1:a, 1976

För den intresserade av pylonhistoria och FAI F3D regler:

Radio Models & Electronics november 1972.

Allt om Hobby, 7 november 1976.

WWW.FAI.org

Av Carl Stålberg, SMFF nr 1898

Modellsegelflygning på hang

Med tiden förändrades reglerna inom F3D och man tillät även avstämda avgaspipor, vilket höjde farten. Göran var inte alltför entusiastisk över de nya reglerna, därför att avstämda avgaspipor var känsliga och svåra att ställa in. Trots att modellerna nu flög också fortare, blev varvtiderna inte alltid bättre därför att en del piloter inte alltid lyckades flyga jämna täta varv. Hans modeller som varit så framgångsrika tidigare blev nu föråldrade. Göran började istället alltmer inrikta sig på modellsegelflygning på hang, ofta nära Ystad, och lämnade tävlandet i pylon. Han blev 2:a i Nordiska mästerskapen, Hanstholm, Danmark, 1981, och vann även ett SM i Ystad.

Pylonracing var inte Görans enda modellflygverksamhet, han hävdar också att han var först med att flyga modellhelikopter i Sverige, i början på 1970-talet.

Även om segling och båtliv är Görans stora intresse tillsammans med sin sambo Karin, och hans pylonmodeller inte längre finns kvar, vårdar han en skala-modell av det polska flygplanet Wilga i sin nuvarande verkstad.

FAI regler för F3D i korthet från 2015-01-01: (se fai.org för närmare upplysningar)

Allmänt: De tekniska regler har som målsättning att begränsa hastigheterna till 65 m/s eller 234 km/h runt en sluten bana med den nominella sträcka om 10X 400m.

Definition: Modellflygplan med framdrivning genom en kolvmotor, där lyftkraften ges av luftkrafter som verkar på bärytor, vilka måste vara fixa under flygning förutom roderlytor.

Bullerbegränsningar enligt annex 5P

Massa (vikt): minimum 2250g maximum 3000g exklusive bränsle

Bärytor: Sammanlagd projicerad

bäryta inklusive stabilisator, minimum 34 dm². Deltavingar eller flygande vingar är inte tillåtna.

Spännvidd: minimum 1150 mm maximum 1800 mm.

Bränsle: 80 % metanol och 20% ricinolja (första pressningen). Tillhandahålls av arrangören.

Propellrar: Endast fasta propellrar kan användas. Två-bladiga träpropellrar eller två eller fler blad för propellrar tillverkare i komposit med genomgående fibrer.

Motor(er): Motor(er) måste vara av typen förbränningsdriven kolvmotor, med en sammanlagd svept volym om 6,6 cm³. Propellern måste rotera med samma hastighet som motorns vevaxel.

FAKTA

Göran Karlsson, 71

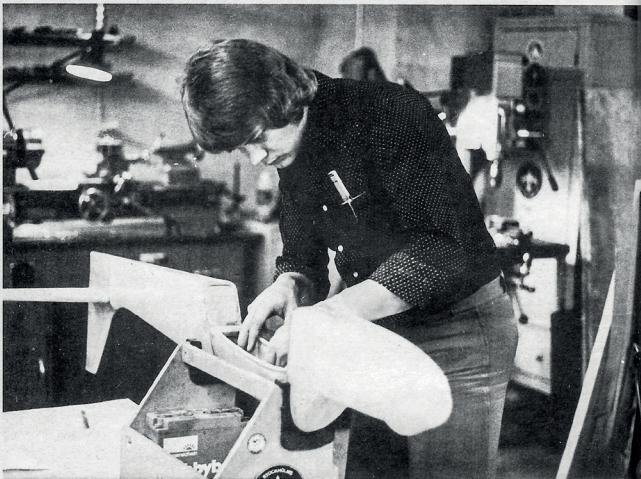
Sysselsättning: Allt i allo.

Sköter om Tranholmen med allt som behöver göras på ön.

Familj: Sambo med Karin, sonen Jesper.

Bor: Tranholmen, utanför Stocksund.

Intressen: Segling och modellflyg.



Göran värdig världsmästare

Årets suveräne modellflygare i FAI:s pylonklass är Göran Karlsson från Stockholms Radioflygklubb. I år lyckades allt, Göran vann både de inefficiella världsmästerskapen i Franklurt am Main i Västyskland och svenska mästerskapen i Göteborg. Mer arbete än vad den onitlerade kan tro ligger bakom framgångarna.

■ Göran Karlssons namn har förekommit bland de främsta i resultatlistorna i många år. Att det ligger massor med tid och arbete bakom framgångarna kunde jag förstå men ändå blev jag imponerad när jag kom in i Görans hobbyverkstad. Ja, verkstad är rätt ord för där fanns rejäl svar, borrfrämskin, sågbord, ordentliga arbetsbord och bänkar samt massor av hobbyflytar. Här är Göran nästan varje kväll. Kompsen Christer Gillgren håller också till här.

MANSOR AV ARBETE

Det räcker inte med att köpa radio, motor och modell och gå ut och träna på fältet, Göran, som fö är en av de få "fabrikörarna" i Sverige, plockar ut

extra effekt ur sina Webramotorer genom att bl a svara nya topplöck. Med hjälp av fina kalibreringspropeller kan han prova sig fram till bästa effekt. När det gäller Webras 10-kubikare sköter han också märkes-servicen åt B Beckman & Co.

Propellern har stor betydelse. Handelspropeller duger gott åt oss vanliga söndagsflygare men för Göran är de bara råmaterial. Göran finjusterar varje propeller cirka 3–4 timmar innan han är nöjd. Då är allt onödigt material borta samt propellern perfekt balanserad och trimmad så att den ger bästa effekt vid motorns topvarv.

Själva flygplanet är givetvis också viktigt. Inom de givna reglernas ram kan mycket göras för att förbättra egenskaperna.

Allt går ju ut på att flyga så fort som möjligt den 40 meter långa triangelformade banan.

— Modellen utsätts för upp mot 30 g i svängarna! Ja svängarna, perfekt intrimmad kan man hitta ett spår där modellen ligger i konstant sväng alla tio varven runt banan, säger Göran.

VÄRLDSREKORD

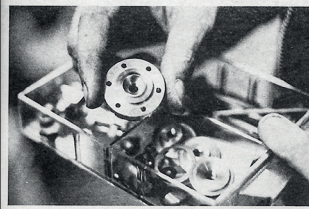
Göran innehar det gillande världsrekordet för pylonflygplan på 1 minut och 31 sekunder runt den 400 meter långa banan, 10 varv x 40 meter men den faktiska flygsträckan är ca 500 meter. Vid en försöksflygning i Göteborg i våras var Göran nere i varvtider som skulle gett en total tid kring 1,25 men han tvingades bryta när drygt ett varv återstod, på 200 meter

rakbanan innehar Göran nordiska hastighetsrekordet på 262 km/h. Vad ligger bakom flygmästare?

— Mycket tid finns att vinna i själva starten. Min medhjälpare Christer Gillgren satsar allt på att få iväg modellen snabbt. Göran visar en bild där Christer raklång i luften stödjande på en hand fått iväg flygplanet flera meter framför konkurrenterna tiondelen efter start. Göran låter flygplanet stiga svagt fram till första pylonen medan konkurrenterna i allmänhet låter sina plan stiga snabbt till flyghöjd.

— Propellern är främst trimmad för högfartsmåttet vilket tyvärr ger sämre acceleration. Genom att stiga långsamt byggs farten upp snabbare. Under

Allt om Hobby 7/76



Ovan: För att kunna plocka ut lite extra effekt svarar Göran egna topplöck till motorerna. Inte bara ett extra topplöck utan ett helt lager som syns. T v: Göran i byggloken med "Grottesque"-modellen. Full mekanisk utrustning med svara, borrfräsa m m finns här. T h: De sorgliga rester-erna av reservmodellen. Nedan: En samlingsbild på pylonflygarna vid VM.



själva heatet är Christer Gillgrens insatser också betydelsefulla, han är min "läsare" och talar om när jag ska svänga.

BADE VM- OCH SM-SEGER

Inom årets tävlingar om Sopwith Trophy, inefficiellt VM, hade Göran maximal otur. Strax innan avresan totalt kvadade han den nya modellen (den modellen som var god för tider kring 1,25). Reservmodellen kvadade han efter radiostyrningar i Tyskland. Återstod då dagen före tävlingsstart den gamla, egentligen uttjänta, modellen som Göran tagit med som extra reserv. Övriga tävlingsdeltagare ställde upp med bl a radiostyrning så Göran trots allt kunde ställa upp. Görans totala tid på 598 sekunder i de sex bästa heaten räckte till VM-titeln. Engelsmännen Phil Greeno och Cleo Wall hade tiderna 601 resp 602 sekunder. Näst bästa svensk blev Lasse Ohlsson med tiden 669 sek vilket gav en 11:e plats. De övriga svenskar-

na fick följande tider: Bertil Lundin 682 sek, Danielsson 724 sek, och fjolårsvärldsmästaren Rune Svenningsson 1 097 sek. Totalt deltog 34 flygare.

Vid SM i Göteborg segrade Göran igen men det var nära att Bertil Lundin vann. Bertil kvadade i sista heatet och fick nöja sig med en andra plats. Rune Svenningsson blev trea.

INOM FRAMTIDEN

— Jag har inte bestämt mig om jag ska satsa lika mycket i framtiden. Vill man ligga på topp går det åt mycket tid. Grejerna måste ju finjusteras in i minsta detalj. Vad jag ser fram emot är att årligen få testa modellen ordentligt i vindtunnel.

Göran har också andra järn i elden. I byggloken visade han bl a en egenkonstruerad segelmodell och F3A-modellen Grottesque som är av Christer Gillgrens konstruktion. En del av Görans och Christer byggmetoder fördrar egna artiklar.

Fredrik Stenbom ■

Allt om Hobby 7/76

ALLT OM HOBBYS JUBILEUMSBOK



Ursprungligen var det meningen att Allt om Hobbys jubileumsbok, som utkommer ungefär vid vår tidning den 1 sept, skulle innehålla enbart efter-sökta artiklar från gamla nummer av AOH. Men vi ville göra boken ännu bättre. Den innehåller också godbitar ur äldre hobbytidningar i Sverige ända från 1940-talet. Dessutom en rad "nytt material som ingen sett för, bl a en fin ritningsavdelning.

Här ett urval ur innehållet:

● Modellbyggarihistoria: Jan Jangöls farfar var rallare, kommer teknik-intresset därifrån? Många svenska pionjärer inom främst modellmotor-världen passerar i revy.

● Alla Sveriges DC-3-or: Premiären på Lill-Draken, halvskalmodellen som blev prototyp till J35 Draken.

● Vi testar en T-Ford, en stilla parodi på testingsansinnet.

● Vad händer sedan med Amerikabåtarna? Ritningar till Skärgårdsbåtar och en lista Petterssonbåt.

● Spelat om läget - nästan det första som skrevs om trafik efter tidtabell på modelljärnvägar. Anläggningen "uppåt väggarna", modelljärnvägen som byggts på hyllor runt vardagsrummet.

● LOK i Polen: Lars-Olof Karlsson som har tagit både som yrke och hobby tar oss med på en resa med ångtåg på småspår och normalspår i Polen.

● Och så veteranhobby: Gert Ekström granskar hela den stora veteran-rörelsen med 10 000-tals medlemmar i museiföreningar, ballongklubb-etc över hela landet.

Redaktörer för jubileumsboken är Jan Jangö och Fredrik Stenbom, och läsarna kommer att känna igen många personer bland författarna och hobbyutövarna.

100 sidor hobby i stort format!

VETERANER OCH MODELLER är ett nästan lika stort som AOH till format - det fattas bara en cm på höjden. Det blir en och annan färgbild också inuti boken, och vi har valt bästa möjliga pappersort.

Våra prenumreranter fick i jula ett specialerbjudande med särskilt lågt pris - de ska bara vänta, så kommer boken direkt i brevlådan tillsammans med ett inbudsbesked. Men alla andra kan köpa boken antingen genom bokhandeln, Pressbyrå, direkt från Allt om Hobby eller från alla välör-sädda hobbyhandlare. Jubileumsboken kostar kr 23,50.

Kan beställas direkt, använd den portofila kupongen på sidan 65-66.

11

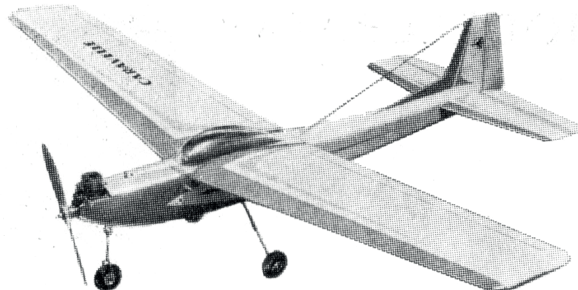
RADIOSTYRDA MODELLFLYGPLAN

Graupner

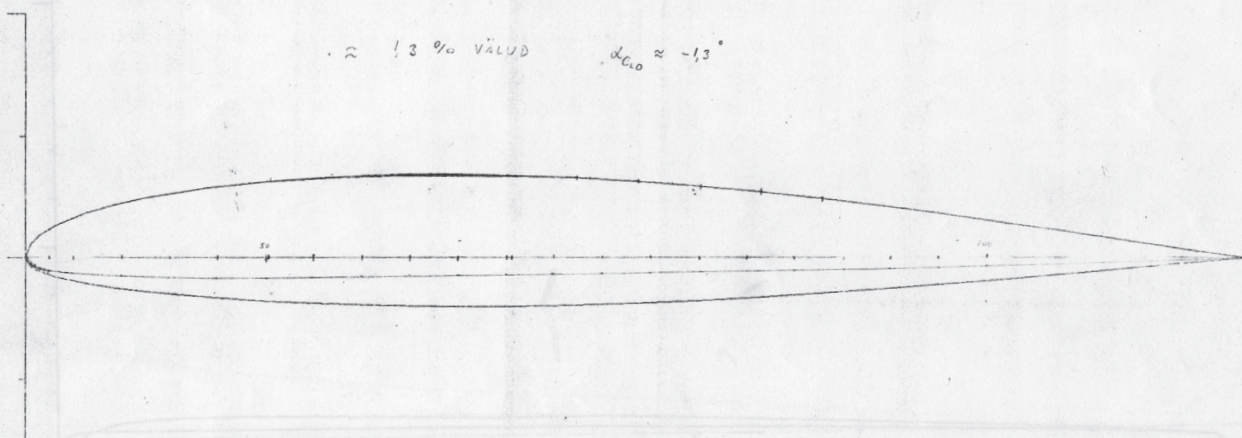
CARAVELLE

Modern skuldervingad tävlings- och träningsmodell för multi. Mycket stabil och lättflygplan modell, som kan flygas med 2-10-kanalsanläggningar. Byggsats med tryckta flak, färdigbockat landställ med fjädrande nosställ, plastkabin, lim, dekal och utförlig ritning i full skala. Motorstorlek 7,5-10 cm³, t. ex. Enya 45 RC. Spännvidd 1800 mm.

127: 50



TESTPROFIL



Mjök och modellflyg

Som modellflygare och modellbyggare träffar man många likasinnade inom denna hobby. Bertil Engström är en av dem. Många kan säkert minnas att ett gott stöd och bra tips från klubbkamrater nog många gånger varit ovärderligt innan man för första gången med darrande ben tog sin första modell till väders. Bertil hade inte dom förutsättningarna alls, utan fick ensam testa sig fram med både bygge och flygning.

Åttio modeller

Jag kör i mörkret den krokiga vägen ut mot Gryt skärgård till ett besök vi planerat. Vi träffas inte så ofta men när det inträffar ljuger vi och pratar modellbygge. Till vardags är Bertil mjölkbonde på gården i Gryt, Östergötland. Med egenplanerad arbetstid finns luckor att fylla, som han ibland använder till modellbygge. Som mest har det blivit ca åttio modeller varav tre helikoptrar under åren sedan han började 1967. Intresset av teknik har alltid funnits och med köpet av tre motorer hos Emil Anderssons leksaksaffär i Valdemarsvik var bollen i rullning. "Det var en Cox 0,8, Baby Bee och en O.S. pet och alla kostade tjugofem spänn styck!"

Amateur från Graupner

"Första planet jag byggde var en Amateur från Graupner med en Sprengbrook radio" fortsätter Bertil. 1980 var han med och bildade Valdemarsviks modellflygklubb tillsammans med Rolf Andersson, Lein-Åke Franzen och Kent Carlsson. Tjusningen med den här hobbyn är nog allt från planering, skaffa material, bygget i sig och sedan flygningen. När undertecknad besöker honom nyligen börjar en Fokker Eindecker från ritning ta form i hobbyrummet.

"Tuff modell, Back to basic" säger Bertil med ett av hans välstiftade uttryck. Drivkälla blir en



O.S. wankelmotor som suttit i hans Flair Magnatilla.

Näst efter Eindeckern står en Cirrus Moth som projekt. "Amy Johnson flög en sån en gång i tiden". "Tuff tjej den där Amy, hennes maskin får det bli!"

Bland allt balsaträ och byggnadsmaterial i rummet står en låda med motorer. "Vilket smycke!" säger Bertil om sin O.S. radfyra på 50 cc. Den satt på hans 1:4 Gipsy Moth. "Jag har ett skala-avgassystem till den också".

Frågan om framtiden

På frågan om framtiden gällande modellflyget säger han: "De flesta bra hobbyaffärer med unikt sortiment är borta. Träbyggsatser är ovanligt att se på hyllorna idag och nya trender ser ljuset" takkronor (läs quadcopter) har blivit poppis!"

"Nä, finns det inte här finns det i England" säger Bertil som ofta handlar därifrån. I mellan det dagliga arbetet

på gården brukar han ibland koppla av med en flygtur på ägorna. "Jag har satt skidor på min Oldtimer, en Astro Viking. "Den flyger en halvtimme på accen!"

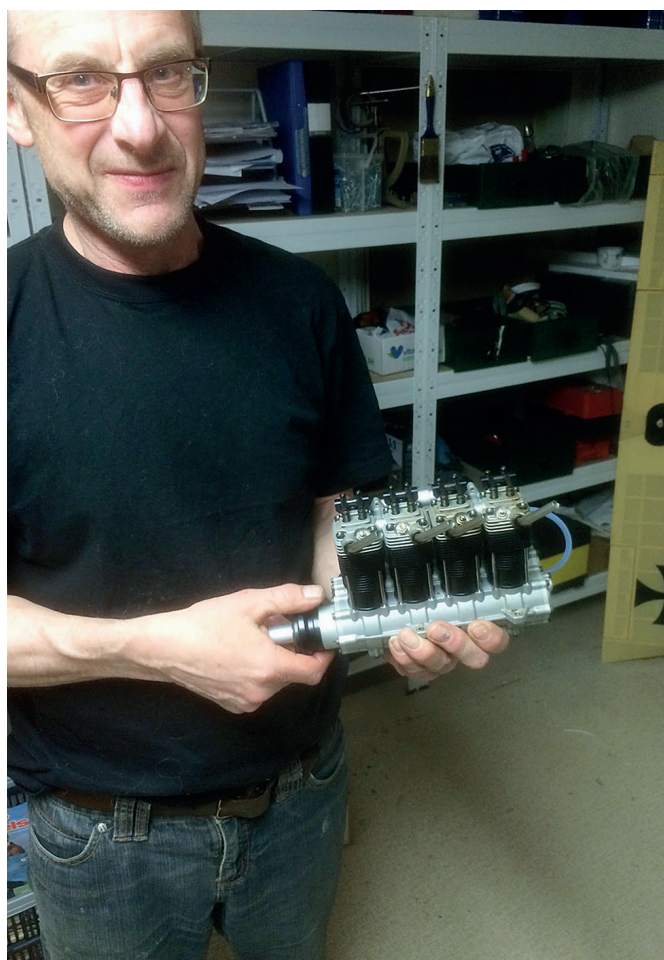
Trångt i hangaren

Jag tackar för kaffet, ger Bertil ett par hundralappar för den "tomma" Magnatillan som han byggt innan jag kör hem.

"Om jag sparat alla plan jag byggt hade det blivit trångt i hangaren" säger Bertil Engström, en god vän och fantastisk modellflygare.

Magnus Hammarkind,
MFK Busy Bee

Bertil Engström



MULTIPLEX HERON

Vi modellflygare ser med spänning fram mot att ta del av vad på som visas på Nürnbergmässan varje senvinter. Att få idéer om byggande eller om det kommer något nytt på radiofronten. Oftast är det som visas på mässan saker som kommer betydligt senare under året, i bästa fall till midsommar. Jag blev glatt överraskad då Multiplex HERON bara någon vecka efter att mässan stängt finns ute på marknaden.

HERON är en elseglare med en spännvidd på 2, 4 meter och med en beräknad flygvikt på ca 1500 gram i elflygversionen. Den kan även byggas som rent segelflygplan. Modellen kan endera införskaffas i en byggsats där man skaffar till servon, motor, fartreglage och ett 3 cells ca 2000-2500 mAh batteri. Alternativt går den att köpa som en helt färdigbyggd och dekorerad modell. Det enda som då behövs är en mottagare och ett batteri. Då jag är lat av naturen så införskaffade jag den färdiga modellen. Sedan är frågan om det lönar sig att skaffa byggsatsen? Det kan vara lämpligt om modellen ska användas / byggas enbart som segelmodell. Eller så köp allt färdigt och bara stoppar in en 5-kanals mottagaren, ackumulatören och programmerar radion, vilket kan ta lite tid för att optimera alla möjligheter som finns på modellen.

Både flaps och skevroder

Heron är utrustad med både flaps och skevroder så det går åt fyra servon enbart till vingarna. Höjd- och sidoroderservon och fartreglage med en inbyggd i en "BEC-krets" så inget ytterligare batteri behövs till mottagaren.

Multiplex har kommit långt med sina Elapor-modeller med bra passform och mycket hög kvalitet.

På HERON sitter höjd och sidoroderservona i bakre delen av flygkroppen vilket ger korta stötslänger. Det är bra för man slipper flexandet och får exakta roderörelser.

Kropp och vingar är

ordentligt förstärkta med bl.a. aluminiumbalkar så modellen tål tuff flygning med lopingar och rollar utan problem (jag har provat).

Till HERONS "lilasyster" Solius tog Multiplex fram ett nytt sätt att låsa vinghalvorna till varandra och i flygkroppen. Det används även på HERON. Med en "ögla" i vardera vinghalva och en sprint från modellens huv kommer vingarna rätt och lätt på plats lätt varje gång. Servosladdarna från vingen till flygkroppen är i den färdigbyggda modellen redan på plats så det är bara stoppa in servosladdarna under vinguttaget i flygkroppen.

Att programmera en radio kan vara bökigt och att sedan gissa sig till alla utslag är inte så kul. För HERON följde

jag de inställningar som rekommenderades i bygganvisningen. För mig i alla fall så kändes modellen väldigt harmonisk med fin roderharmoni med de rekommenderade värdena, i alla 4 flygfaser, normal, termik, speed och landning.

Vill Du ha en snabbygd eller en färdigbyggd elseglare är HERON ett mycket bra alternativ. Byggtid för byggsatsen är ca 7 timmars arbete eller för den färdiga ca 10 - 15 minuter + programmering enligt Multiplex specifikationer.

Ytterligare tekniska data för den färdigbyggda modellen:

Priset för "godiset" är ca 1.500 kr för byggsatsen och färdigbyggd ca 3.200 kr exklusive mottagare och batterier som inte ingår.



FAKTA

Heron Multiplex

Motor, Permax bl-O3516-0850 motor.

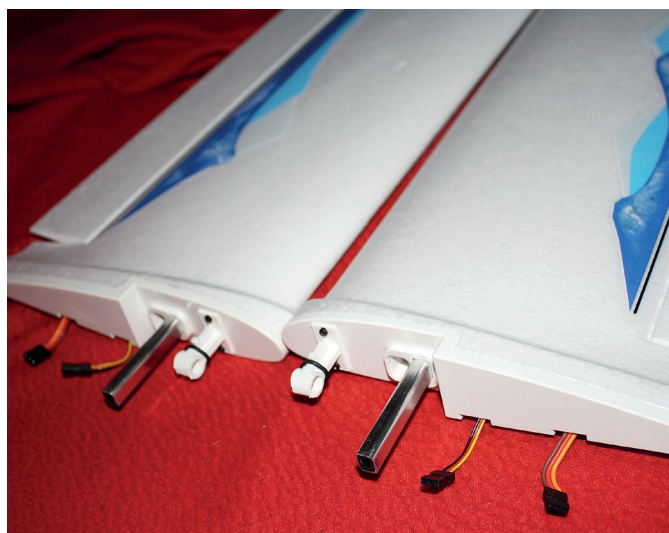
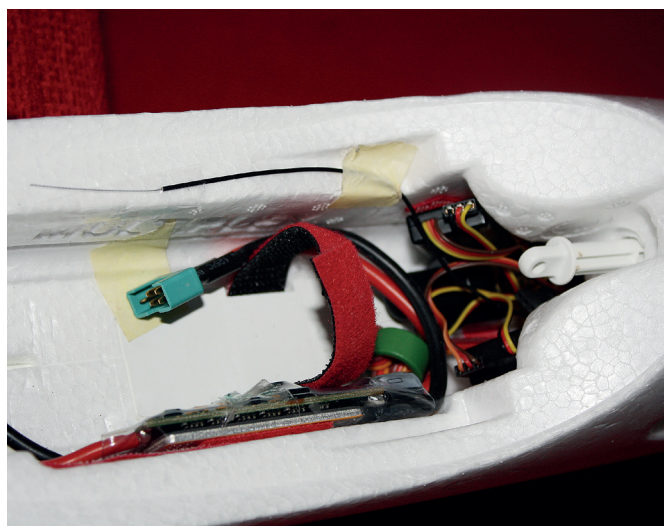
40 A fartreglage

12x6 fällbar propeller

6 st servon

Monterade dekaler.

Enligt uppgifter från tillverkaren så är flygtiden upp till 40 minuter utan termik med ett batteri 3 cell och med en kapacitet på 2.200 mAh



Bail Out, Radiostyrd fallskärmshoppning

Denna text skrevs ursprungligen 2011 som en textförlaga till klubbkompisen Stefan Friberg som gjorde en kraftigt modifierad version för Allt om Hobby. Jag tror dock att den kan inspirera MODELL-FLYGNITTs läsare med mer information om och till att kanske pröva på radiostyrda fallskärmshoppare. En del är nu förlegat t ex så kan jag inte hitta att min MicroDiver från RCSkydiving tillverkas längre. Jag har dock låtit referensen till den finnas kvar, kanske kan ni hitta den via nätet t ex via blocket.se, tradera.com eller ebay.com eller hans större "bror" från samma firma. Jag kan varmt rekommendera den då jag tycker den är välgjord och funkar bra och han lever fortfarande. I Tyskland och Holland verkar intresset större för fallskärmshoppning med klubbar för detta se t ex på holländska <http://www.rc-parachute.nl> som också har en hel del länkar. Nya fallskärmshoppare kan man också hitta och köpa vad jag letat fram på webben t ex hos:

Tyskland <http://www.flugwerft-edelweiss.de/>, <http://rc-fallschirm-cs.de/>, <http://www.paramax.de/> och byggsatser från <http://www.freifaller.de>

USA <http://rcskydiveusa.bizhosting.com>
Sydafrika <http://www.rcskydive.co.za>

Dessa vet jag inte mer om än vad man hittar på webben men det verkar använda precis samma princip som min MicroDiver så det mesta som följer bör vara aktuellt också idag för dessa större hoppare. Det är nog fördelar med en större hoppare

Uppe i det blå!
Foto Håkan Bratt



Hopparen med skärm. Foto Peter Enoksson

bl. a. blir nog fallhastigheten lägre och också ser man dem lättare på hög höjd. Med dessa inledande ord följer nedan den ursprungliga texten med mindre justeringar och uppdateringar.

Bakgrund

Som glada modellflygare söker man ofta nya utmaningar så från att dra upp radiostyrda segelflygplan med motorplan (en helt annan historia...) var inte "hoppet" (haha...) långt till att kombinera radiostyrda modellflygplan med också en radiostyrd fallskärmshoppare.

Efter litet letande på webben valde jag den mindre av RCSkydiving i USAs hoppare som är mycket komplett och väl förberedd. Vi har använt denna MicroDiver version 2 från www.rcskydiving.com som tyvärr nu 2015 verkar ha upphört med sin verksamhet. Det fanns också en ca två gånger större hoppare Ultimate Skydiver och i den storleken går det att köpa hoppare från t ex Tyskland <http://www.flugwerft-edelweiss.de> och Sydafrika <http://www.rcskydive.co.za> men priset ligger på dessa större hoppare i storleksordningen 2000-5000 kr idag 2015 och det bör nog inte vara något problem att köpa från Tyskland eller Sydafrika heller. (Mer länkar till tillverkare hittade ni i den

inledande texten ovan) Det gick utmärkt att beställa direkt från USA och man kan välja färg både på skärmen och på hopparens dräkt. Välj gärna klart synliga färger då det inte är så lätt att se läget på hopparen vid hopp från säg 100 m eller högre.

Hopparen kommer mycket förberedd typiskt ARF. Det som återstår att göra är att skruva fast servona i kroppen och montera hopparens armar på servonas utgående axlar. Detta för att han skall kunna röra armarna och därmed styra skärmen. Här följer det med litet längre skruvar gängade 2:56, vilket är en tumgänga. Med lämplig gängtapp gängade vi upp för detta och sedan var monteringen lätt. M 2,3 eller M 2,5 skruvar bör också fungera som metriskt alternativt, men detta har vi inte testat. Ett litet NiMH batteri 4,8 V 400 mAh och en liten Jeti Duplex fyrkanals 2.4 GHz mottagare (vid de första försöken använde vi en liten 35 MHz mottagare) monterades med självhäftande kardborre band.

Jag valde också att montera en Jeti höjdmätare/variometer (vertikal hastighet), gömd i hopparens ena byxben, som kopplades till mottagaren så att dessa parametrar kunde övervakas under flygningen. Allt döljs sedan under hopparens overall och "ryggsäcken"

som skärmen packas i skruvas med två skruvar fast i hopparens rygg. Själva skärmen (som är helt färdig) fästs med sina bärlinor i två skruvöglor som är skruvade in i hopparens axlar. Själva styrtrådarna fäst i hopparens händer med skruv och brickor. För att justera förspänningen av dessa hängs hopparen upp i skärmen med två raka pinnar genom två yttre segment i skärmen. Det fungerar utmärkt, följ bara den utmärkta beskrivningen som kommer med hopparen. Hela monterandet tog inte mer än en kväll inklusive målandet av en mustasch för att likna hopparen markbundna alter ego vid spakarna. Se bilden med den monterade hopparen med fallskärm och sändare med telemetri display. Dimensionerna är längd på gubben ca 23 cm och vikt ca 300 g (PS de hoppare som finns idag 2015 är nästan dubbelt så stora vilket också hans större "bror" var DS).

Radiostyrning

Hopparen styrs som en riktig styrbar fallskärm genom att man drar ner antingen högra eller vänstra bakkanten av skärmen. För att bromsa upp skärmen inför landning drar man ner båda sidorna och får då en utglidning och bromsning liknande ett flygplan med klaff. Själva rörelsen sköts via att hopparens armar är monterade på utgångsaxeln på servon, i vårt fall Hitech HS85MG. De två armarna kopplas in till radiostyrningen så att vänster arm styrs av vänsterspak upp/ner (dra åt spaken för att sänka armen) och höger arm av höger spak på samma sätt. För att få spakarna att hållas i läge uppåt när de inte aktiveras drar man helt enkelt ett gummiband runt sändarens handtag från ena spaken till den andra. Detta gör att spakarna hålls i läge upp (framåt), och därmed också hopparens armar, på sändaren när de inte aktiveras.

Att packa en skärm, inte helt lätt

Det är viktigt att följa den medföljande packningsbeskrivningen (i princip viker man först på länden och sist tvärs detta) för skärmen, detta då packningen är helt avgörande för att få en korrekt funktion såsom också det är i fullskala. Försöka att göra vecken tigha så att skärmen viks ihop hårt men fortfarande kan veckla ut sig. Några tips: Packa skärmen så sent som möjligt före hoppet och förvara den annars helt utvecklad. Vi lärde den hårda vägen att det annars är stor risk att skärmen inte vecklar ut sig! Tänk vad snö kan var mjukt efter 100 meters fall rakt ned med bara delvis utvecklad skärm, hopparen var helt utan skador. Motsvarande ner på en sten från ca 7 meters höjd resulterade i



Hopparen med packad skärm monterad under hopp-planet. Observera att planet är lagt upp och ner för att lättare se och monterar hopparen.

Foto Peter Enoksson

en bruten fot, se vidare tips för start av "base jump". Att repeterat viftande med armarna hjälper till att få ut skärmen. Det märks mycket tydligt att skärmen är fullt utvecklad då fallhastigheten minskar kraftigt och att man kan "flyga" och styra skärmen.

Hoppandet

Utgångshöjden mättes de första hoppen med en höjdmätare från Eagle Tree monterad i hoppflygplanet. En lämplig första utgångshöjd bedömdes rent visuellt och ett par första hopp gjordes. Dock avbröt vi våra försök då vinden var litet väl kraftig 5-8 m/s. Fallskärmshoppning är inget för blåsiga dagar då farten inte är så hög så det är därför svårt att flyga mot vinden. Hopp höjden var 90 - 100 m vilket avlästes efter landning då vi i detta första försök inte hade någon telemetrilänk, vilket dock finns som tillbehör även från Eagle Tree. Vid alla hopp har vi hittills utnyttjat att skärmen dras ut av en tråd från flygplanet som öppnar den packade skärmen genom att dra ut en sprint. Därefter dras skärmen ut av en tråd i dess topp vilken sedan lossnar via en kardborrelänk. Monterade denna länk med bara några millimeters överlapp så att hopparen lätt kan lossa från hopp-planet.

Jag hade köpt den anpassade hållaren för att kunna montera hopparen under flygplanets kropp, i detta fall en Multiplex Mentor (elflygplan men 1,7 meters spännvidd och mycket trevliga flygegenskaper) tillhanda hållen och styrd av Magnus Tibell från Östhammars modellflygklubb. Se den på flygplanet monterade

hopparen i sin hållare. Hållaren består av en u-formad plast profil i vilken fästs med en tråd runt magen vilken sedan kopplas med metallring runt armen på ett servo så att den kan låsas i ena ändläget och släppas i det andra. En enkel konstruktion som man lätt kan byggas själv. Stort tack till Magnus Tibell som ställde upp med hopp-planet och med sådan bravur styrde detta vid alla våra hopp!

Vid ett lugnare (vinden) senare tillfälle återtog vi vårt hoppande med lite högre utgångshöjd för att ge litet längre flygtider. Jeti Duplex mottagaren med sin höjdmätare och telemetrilänk var nu monterad så att vi kontinuerligt kan avläsa höjden. Vi valde nu att hoppa vid en litet högre höjd av 150 m vilket gav mer möjlighet att utnyttja styrningen på hopparen. Svängar utförs genom att dra ner armen mot vilken håll man vill svänga, höger arm ger högersväng och vis versa. Man kan inte dyka med en fallskärm så vill man öka fallhastigheten får man svänga kraftigt in i en störtspiral. När man så närmar sig marken är det dags för landning. Styr upp mot vinden och på min höjd dra ner båda armarna så stoppar hopparen lugnt upp och landar på fötterna i alla fall i teorin. Hopparen är dock tålig så han överlever även inte så perfekta "nedkomster". Vad kull!

Båda höjdmätarna, Eagle Tree och Jeti, fungerade utmärkt och Jeti Duplex systemet, se www.jetimodel.com, inklusive telemetrisystem har fungerat helt utan några som helst problem och är mycket genomtänkt och enkelt att installera. Jeti Duplex system kan eftermonteras på de

Bail Out

flesta sändare i detta fall en Graupner-JR MX24s med en för denna anpassad modul. Finns också möjlighet att kopplas in sig till lärare/elev-kontakten om man inte har en moduradio.

Base jumping hur

Vi har också testat att göra s.k. base jumps d v s när man hoppar ut från en fast bas som t ex höga byggnader eller bergstup. Ett uppmärksammat sådant i fullskala var ett hopp från Turning Torso i Malmö. Här hoppade man först från en helikopter och landade på toppen och hoppade sedan vidare till marken.

Det går utmärkt att göra base jumps med vår MicroDiver. Vi testade att hoppa från vinden på ett tvåvåningshus vilket gav en utgångshöjd på ca 8 meter. För att skärmen skall hinna veckla ut sig vid hopp från så låg är det viktigt hur man släpper hopparen. Bäst resultat fick vi då man håller hopparen hängande i den utvecklade skärmen. Håll i skärmens övre framkant ute i vardera sidan. Ett lätt gungade kast framåt får hopparen att snabbt börja flyga skärmen som fylls fint genom den redan från början öppnade framkanten. Mycket kort flygning men riktigt kul och inspirerande för de yngre i familjen!



Redo för "base jump". Foto Bodil Enoksson

Avslutning

Vi kan varmt rekommendera RC fallskärms hoppning och MicroDiver som är lätt att bygga och fungerar mycket verklighetstroget. Vi har köpt också funktionen för "free fall" vilken består av en liten skärm för att dra ut huvudskärmen och en koppling till ena handen så att hopparen själv kan utlösa skärmen efter ett första fritt fall från flygplanet men denna återstår att testa.

Hemsidor för testad utrustning:

www.rcskydiving.com

(PS verkar ha upphört nu 2015 DS)

www.eagletreesystems.com

www.jetimodel.com

www.multiplex-rc.de

www.graupner.de

PS se också länkar i den inledande texten till nu 2015 aktuella tillverkare av fallskärmar DS.

Vid tangentbordet
Peter Enoksson,
MFK Isbrytarna, Stockholm



Jiipii jag flyger! Foto Bodil Enoksson

TRASIGT SERVO?

Hur många av oss har ett trasigt servo liggande och kan man göra något vettigt med det

Jag köpte en begagnad EPP-modell där det satt ett höjdservo som ibland fastnade i ca 80% höjdroderutslag. Det gav en extra krydda i flygningen när modellen ibland fortsatte loopingen ett tag till, kanske 1-2 sekunder. Hanterbart och lite kul, men så småningom irriterande. Okej, nytt servo eller laga? Jag hade inget servo i samma storlek liggande hemma, så jag började med att försöka laga.

Felsökning

Att servot vill fastna i ett visst läge bör bero på antingen en trasig kugge på något kugghjul i växellådan (troligen det sista på utgående axeln) eller dålig potentiometer. Trasig kugge har jag hittat i ett annat servo (satt i en liten 120-helikopter, troligen från nyköp), då var det en kugge på sista kugghjulet vid den utgående axeln. Eftersom den utgående servoaxeln rör sig mindre än ett halvt varv så kunde jag fixa det servot väldigt enkelt genom att vända kugghjulet ett halvt varv. Rent mekaniskt så är det det sista kugghjulet som har den största påfrestningen. Det är också förmodligen konstruerat grövre än de andra kugghjulen, men den gången var det ändå det kugghjulet som hade brustit.

Men i servot i EPP-modellen var kugghjulen hela. Återstod felsökning på potentiometern. Döm om min förvåning när lite kontaktsprej från Biltema gjorde skillnad direkt. En liten sprejning till och sedan fungerade servot felfritt igen.

Det svåraste med hela reparationen var faktiskt att få loss det fastlimmade servot från flygplanet.

Och så gäller det att man har en passande liten stjärnmejsel i verktygslådan. God syn och små fingrar underlättar också arbetet.

Risker

Har man en modell som kan göra ont eller är väldigt dyr, så ska man nog inte chansa med att reparera servon om man inte är helt säker på vad man gör. Men till lättare modeller så ser jag inga problem med det.

I ett servo med likströmsmotor så går det två sladdar från kretskortet till elmotorn. Om man är intresserad av elektronik och har ett trasigt servo men där kretskortet är helt, så kan man med små elektronikkunskaper bygga en radiostyrd på-av-ström-



Landställ/landningsljus på HKP15 (närbild)

brytare. Ta ur kretskort och potentiometer ur servohuset, släng resterna av servot, ställ potentiometern i mittläget, plasta in kretskort och potentiometer i till exempel krympslang, anslut några starka lysdioder och något lämpligt motstånd, så har man landningsstrålkastare som tänds när ställen fälls ut. Tittar man noga så ser man att dioderna egentligen blinkar snabbt. Det är med samma frekvens som servot jobbar med. Å andra sidan syns flimret knappt.

Funktionsprincipen för denna på-av-strömbrytare är att i ena "servoläget" så är polariteten från kretskortet till lysdioderna på ett håll, till exempel så att dioderna är släckta. När man ändrar servoläget till fullt utslag åt andra hållet, till exempel vid landställsutfällning, så skiftar

polariteten till lysdioderna och de tänds. Strömförbrukningen klarar mottagaren att ge utan problem.

Jag byggde en enkel skalamodell av HKP15 förra året, och en sådan detalj som att landningsljuset tänds när man fäller ut ställen höjde helhetsintrycket ganska mycket.

Jag använder separat mottagare och batteri till landställ och belysningen på helikoptern. Så radioutrustningen för styrning av helikoptern är inte ihopkopplad med mina små experiment.

Mats Henningsson
SE-20885
Motala MFK
mats.h@telia.com



Höjdrodret i 80% utslag upp (närbild).

Dalapylon i kanooonväder



Under lördagen 28 mars genomförde Västerdalarnas flygklubb första deltävlingen i Q-500 och SQ-500. Tävlingen flögs på Dala-Järna Airport i, för årstiden, bästa möjliga väder.

Väderleken inför helgen såg inget vidare ut på torsdagen innan tävlingen. Det kom 2 decimeter nysnö under natten till fredagen. Snöröjning ordnades därför så att träningen kunde genomföras på fredagen och på lördag fick vi strålande sol under hela dagen. På lördagsmorgonen hade vi tekniskt strul med tävlingsutrustningen men trots detta blev tävlingen lyckad, mycket tack vare de fantastiska funktionärerna.

Tio piloter ställde upp i Q-500 och i SQ-500 kom nio piloter till start. Ett bra deltagarantal för att vara årets första tävling.

Text: Anders Edlund och Magnus Eriksson, från Västerdalarnas Flygklubb, samt Conny Åquist
Foto: Conny Åquist

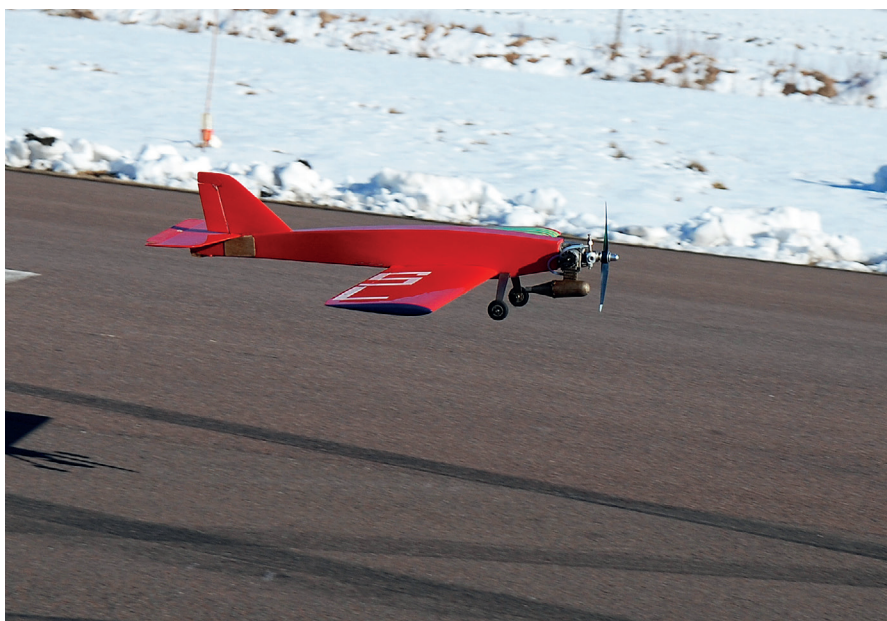
Resultat

Q-500

1 Thomas Nyholm	Ludvika RFK
2 Joakim Arnesson	Ludvika RFK
3 Magnus Östling	SDRFK

SQ-500

1 Simon Nyholm	Ludvika RFK
2 Andreas Kratky	Mälaröarnas MFK
3 Simon Eriksson	Pålsboda MFK





Pylon



Min första Aircombat-säsong



Avslappnad stämning i depån inför en tävling i Aircombat.

Jag började flyga radiostyrda flygplan 1994, men 2014 blev året då jag för första gången tävlade inom RC-flyg. Det blev Aircombat!

I denna tävlingsform flyger man med upp till sju radiostyrda plan i skala 1:12 med förebilder från andra världskriget. Varje modell har en 12 meter lång pappsvans som man ska kapa på de andra planen. Det har varit en sommar med mycket byggande, flygande och möten med väldigt många trevliga personer.

Första kontakten

Efter att radiokontrollen har stått orörd i några år i brist på tid och lust, så hittade min bror sina grejer och en Skyward 40 som han ville få upp i luften igen. Ivriga som ett par skolpojkar kom den upp i luften och flög väldigt fint. Det var detta som behövdes för att hitta lusten och viljan att flyga igen.

Lite snare såg jag en film på Youtube där det flögs Aircombat och det såg otroligt kul ut. Därefter hittade jag aircombat.se och läste mycket på hemsidan och forumet om regler, byggt teknik och tävlingar.

Detta måste provas! En helg kom bror min över och han hade köpt pappband (streamers) på Granngården. Jag tog min Beta 1400, en liten motorseglare. Bror min hade ett lågvingat hemmabygge i foam.

På med band och i med ackarna. Upp i luften med båda planen och jakten var igång, det blev något klipp och någon kollision, riktigt kul! Däremot var det lite tråkigt att min modell var lite klen och att det var så stor skillnad mellan planen.

Jämligare combat

Vi byggde sedan två likadana plan som vi körde combat med. Det blev helt klart roligare när det blev jämlika plan, det gav

jämnare strider med många klipp och krockar där frigoliten sprutade.

Intresset för Aircombat växte och jag kollade in på aircombat.se om det skulle bli någon tävling i närheten. I tävlingskalendern såg jag att det var en tävling i Enköping i juni. Inte så lång att åka och det skulle vara riktigt kul att titta på en riktig tävling och se duktiga piloter flyga. Det skulle även bli kul att se modellerna och prata med alla piloter, så tävlingsdagen bokades in i kalendern.

Åskådare på tävling

Tävlingsdagen kom och det var en solig dag med kraftig vind. Bror min och jag åkte till modellflygfältet med våra familjer. Det blev en toppendag! Kul att titta på flygningen live och se striderna i luften, så mycket bättre än att titta på videos.

För den som vill börja att flyga Aircombat

är det bästa att åka till en tävling och titta. Prata med piloterna för de har svar på allt som man behöver veta. Efter denna dag var jag övertygad om att jag skulle bygga några plan och flyga nästa säsong. Behöver man mer information kan man ställa frågorna på forumet på aircombat.se. Det finns alltid någon som svarar eller vet var man ska vända sig.

Inför min första tävling

Min tanke var att börja flyga nästa säsong men det kändes som att vintern skulle bli för lång, då det kliade något otroligt i fingrarna redan. Jag beslutade mig för att ställa upp i nästa tävling i Borlänge i augusti.

Jag tänkte bygga mig tre stycken modeller. Bra att ha några i reserv, eftersom kollisioner i luften trots allt händer. Jag började fundera på vilket plan jag ville bygga. Det finns fyra motorklasser inom Aircombat: 10, 15, 21 och 25. Dessa är glödstiftsmotorstorlekar och det går även att köra med motsvarande elmotor. Jag har inte så stor erfarenhet av glödstiftsmotorer så valet föll istället på elmotor.

Jag valde att köra en elmotor i 15-klassen eftersom de planen är mindre och då blir



Så här ser P-39:orna ut från ovensidan och från undersidan.

även motorer, ackar och övrigt mindre och lite billigare. Jag kollade runt på nätet och beslöt mig för att bygga japanska Nakajima Ki-84 Hayate. Det är en snygg

förebild och den såg lättbyggd ut. Planen byggs ofta av cellplast (frigolit) som man köper på byggvaruhus. De vanligaste sorterna är vit, blå och rosa. Det som



De två P-39:or som överlevde tävlingssäsongen, en av modellerna blev skrot efter allt tävlande.



Ena vinghalvan efter krasch. Man ser den nedsänkta vingbalken och kontakten till det inbyggda vingservot.

skiljer är densiteten och styrkan på dem. Den vita är lättare och mindre stark än den blå och rosa.

Bygge

Jag började på mitt byggande och gjorde mallar av masonit för att skära ut kroppen med en glödråd. Allt gick bra men tyvärr började tiden bli knapp och jag var tvungen att hitta en annan lösning. På aircombat.se finns listor på personer som säljer kit och färdiga plan. Denny Fritsche säljer ett kit av Bell P-39 Airacobra (Se tidigare test i MFN). Detta kit innehåller vinge och kropp i vit frigolit och fena och stabilisator i depron plus motorkåpa i klarplast. Jag köpte hem tre stycken som snart kom i en stor låda på posten.

Detta plan får man sedan bygga själv. Alla delar är redan färdigutskurna så det klarar nog de flesta. Det finns dessutom en länk på forumet på aircombat.se till en byggtråd som är lätt att följa. Lite förenklat så limmas frigolitbitarna ihop med smältlim

och när det är klart ska planet kläs med emballagepapper (s.k. brunpapper). Papperet limmas med vanligt vitt trälim som späds med vatten. När limmet har torkat målas modellen med väggfärg och när allt har torkat görs radioinstallationen.

Bygget gick bra och planet var färdigt på ca 15-20 byggtimmar. Den första modellen man bygger tar gärna lite extra tid eftersom man måste lära sig samtidigt som man bygger. Finns det en bra ritning som man kan följa så spar man mycket tid. Nästa modell tar nog bara ca 6-8 timmar för min del.

Första provflygning

Då var det dags för provflygningen och det kändes lite nervöst eftersom jag kanske inte är världens bästa pilot. Jag flyger normalt modeller med lägre vingbelastning vilket gjorde mig osäker på hur starten skulle sluta. Inte roligt om planet kraschar efter alla timmar i bygghörnan. Vid första flygningen är det alltid bra om

man kan få hjälp med startkastet så att man kan ha båda händerna vid spakarna tills planet är intrimmat.

Jag orkade inte vänta så jag bestämde mig för att prova själv. Jag gick ut på en åker med högt gräs ifall planet inte ville upp, det minskar skadorna om det värsta skulle hända. Jag varvade upp motorn och kastade iväg planet som svängde vänster och gick i backen. Jag sprang till planet och hoppades att det gått bra. När jag kom fram så hade det klarat sig, bara några veck i pappen i nosen.

Jag gör mig redo för ett nytt försök. Den här gången är jag beredd på vänstersvängen och styr emot lite. Det blir väldigt vingligt så jag slår av gasen och låter modellen gå ner i gräset igen.

Inför det tredje försöket ställer jag om skevrodden med lite högertrim. Det var det som behövdes! Planet kommer upp i luften. Jag blir klart imponerad över hur fort planet går. Jag trimmar in modellen men noterar också att utslagen är alldeles för stora och måste ställas ner. Efter landning

och en del justeringar blir planet både lätt att starta och flyger mycket bra. Nu är det bara två plan till att bygga...

Sista dagen innan tävlingen

Det är den sista dagen innan tävlingen i Borlänge. Jag har fått min tävlingslicens och det enda som är kvar är att provköra min andra P-39:a. Jag har tyvärr kommit fram till att den tredje inte hinner bli färdig i tid till tävlingen. Det får lov att räkna med två plan och skulle båda åka i marken så är det alltid roligt att titta och prata med de andra piloterna.

Provflygningen av den andra P-39:an går bra och modellen blir intrimmad och landar snyggt. Eftersom den finns en laddad ack kvar så tar jag mig en sväng till med ack nummer två. Då tänker jag prova om det går att köra full gas i sju minuter, eftersom det är så långt ett tävlings-heat är. Dessutom är det bra träning inför morgondagens tävling.

Tillbaka till bygghörnan

Allt går bra tills vingen lossnar och planet går i backen. Jag skulle kanske hängt på alla fyra gummisnoddar som håller fast vingen... Det blir ganska stora skador på planet nos, men inget annat. Jag kan lova att det kändes tungt att bära hem planet trasigt på grund av att man hade slarvat, stressigt var det ju redan!

Väl inne i bygghörnan får jag skära bort det skadade skummet och limma in nytt. Tyvärr blir inte nosen så stum igen så jag limmar även in små furulister som förstärkning. På med nytt papper och ny färg, så ser planet ut som nytt igen. Det är ganska lätt att laga dessa plan och även när det ser mörkt ut så brukar det lösa sig. Det viktiga är att limma ihop allt rakt igen och kolla att planet balanserar bra efter allt extra material. Jag provflög planet än en gång eftersom det måste trimmas in och denna gång med fyra gummiband som höll fast vingen. Packade sedan bilen på kvällen så att jag var startklar och dubbelkollade att allt var med.

Borlänge

Den stora dagen är kommen! Min bror Gunnar, som lovat att vara medhjälpare, dyker upp tillsammans med sin sambo hemma hos mig tidigt på morgonen. Vi kommer iväg. Jag känner mig ganska nervös, framförallt över att starten ska skita sig och planet gå i backen vilket skulle kännas väldigt snopet. Känner mig även lite vilsen gällande alla regler och rutiner trots att jag har läst på hemsidan.

När vi kommer fram är några piloter redan på plats. Några av dom känner jag igen från Enköping, kul att se några

bekanta ansikten. Får lite hjälp med var man ska ta vägen och ställa modellerna. Det är en stund kvar innan samling så det är kul att gå runt och titta på alla andras byggen. Jag noterar samma sak som i Enköping - att nästan alla kör med glödströmsmotorer och att det finns mest av modeller i 25 storlek.

Jag går sen till bilen och hämtar de sista prylarna och tänker att vi har tur med vädret som är soligt, med lite moln och svag vind. Klart lugnande för nerverna! Fler piloter dyker upp och alla piloter samlas och pratar igenom dagens schema. Som ny tävlingspilot får jag en extra genomgång av tävlingsregler m.m. av Thomas, som är gruppchef för grupp öst. Thomas hjälper mig med att rätta ut alla frågetecken jag har.

Det blir totalt 12 piloter som flyger idag. I ett heat flyger max sju personer. Tävlingen består av tre kvalheat och de sju bästa går vidare till final. Ett heat är sju minuter långt. Poäng får man för flygtid som max kan bli 138p per heat. Klipp av annan modells streamer ger 100p, intakt egen streamer vid heatslut ger 50p. Minus 200p blir det om man flyger över säkerhetslinjen som ligger 5-10 meter framför piloterna.

Säkerheten är viktig så alla piloter och domare bär hjälm inne på tävlingsområdet. På publikområdet är det däremot inte hjälmväg. Jag får reda på att när man inte flyger så är man domare och räknar poäng åt någon annan pilot. Nu är det snart dags för flygning och jag sätter i ackarna och knyter fast streamern bak på planet och väntar på starten.

Domare i första heatet

Tre signaler hörs och den sju minuter långa beredskapen påbörjas. Nu ska alla piloter göra sig redo och förbereda planen för start. Som ny tävlingspilot börjar jag som domare och behöver bara hämta ett protokoll och ett stoppur. Jag går sedan fram till piloten Thomas som jag ska räkna poäng åt. Det känns bra att få se hur det hela går till innan det gäller. Jag snackar lite med Thomas och memorerar hur planet ser ut och tittar vad alla gör.

Alla lägger sina plan klara för start framme vid pilotlinjen tillsammans med sändare, glödström och startmotor så att planen ska komma upp i luften så fort som möjligt. Vi går tillbaka till startlinjen där man ska stå när starten går. Näst sista signalen hörs (tut-tut) och nu är det bara 30 sekunder kvar.

Sista signalen ljuder och alla piloter springer fram till sina plan. Thomas dyker ner och startar sitt plan, tar upp sändaren, ställer sig upp och kastar iväg planet på mindre än 15 sekunder. En härlig sång blir starkare för varje flygplan som kommer upp i luften och striden är igång - alla jagar

varandra och vill få ett klipp.

Det gäller att ha god koll som domare för man vill inte tappa bort "sitt" plan i den stora svärmen. Skulle det hända får man höra med piloten så att man hittar planet igen. Väldigt spännande att se striden på så nära håll och plötsligt hörs en smäll när två plan kolliderar och delarna regnar ner. Tråkigt för de båda piloterna, men det är en del av sporten. Det blir ett klipp för Thomas i det här heatet och när tiden nästan är slut är det några modeller färre och svansarna är kortare på de flesta. Signalen för att heatet är slut hörs och alla planen landar. Vi går ut och hämtar Thomas modell, kollar om streamern är intakt, fyller i protokollet och lämnar in det.

Mina första heat

Nu är det snart dags för mig. Signalen hördes för en stund sedan. Jag tar planet och sändaren och går fram tillsammans med Gunnar. Han ska hjälpa mig med starten så att jag inte behöver kasta planet själv. Jag startar sändaren och kopplar i acken och sätter fast vingen med gummibanden. Klart för start och Thomas kommer och ska vara min domare.

Vi går tillbaka till startlinjen och väntar på start. Nu är det nervöst men det får gå. Startsignalen hörs och vi rusar fram och jag sliter upp sändaren samtidigt som Gunnar lyfter upp planet. Jag ger gas och nickar åt Gunnar som skickar iväg planet som stadigt åker uppåt. Vilken lättnad att jag kommer upp och jag tror att vi är först också!

Jag är fortfarande lite ovan med det snabba planet och jag får jobba en del för att flyga det. Dom andra har nu också kommit upp och det blir inte så mycket jagande för min del mer än att jag åker full fart genom svärmen fram och tillbaka. Jag får lite glada hejarop från Thomas och Gunnar! Det är mycket roligt även fast jag inte får några klipp. De andra krockar och klipper varandra.

Tiden går och jag har tur som inte kör ihop med någon. Tiden är slut och alla - även jag - landar planen snyggt och fint. När vi hämtar min modell ser vi att min streamer är intakt. Det ger mig 50 poäng och lång flygtid ger många flygtidspoäng, så det är en ganska bra start trots allt. Dessutom kom modellen ner hel vilket känns väldigt skönt!

Min modell gjorde bra ifrån sig och hängde med dom andra bra. Det känns som att detta är en bra modell att börja med och den flyger bättre än vad jag kan flyga den. Nu är de bara att göra sig redo för nästa heat. Tävlingen håller skapligt tempo så man behöver inte vänta speciellt länge.

Tävlingsdagen rullar på och det är dags att flyga heat två. Starten går bra

även denna gång. Jag försöker att jaga de andra men det blir fortfarande att jag åker fram och tillbaka genom svärmen av modeller. Det blir inga klipp för min del men jag krockar inte med någon annan och landar snyggt utan skador. Det blir samma poäng som i det förra heatet eftersom jag har intakt streamer igen. Nu blir det paus för hamburgare som klubben har anordnat. Klubben får tummen upp och mycket flygsnack till efterrätt blir det dessutom!

Final

Flygandet fortsätter och det är även roligt att titta på när de andra flyger. På samma sätt är det väldigt kul att prata med de andra piloterna mellan flygandet, för det är ett väldigt glatt gäng.

Det tredje och sista heatet ska flygas och det börjar med en bra start för mig. Jag jagar de andra på mitt speciella sätt medan dom andra klipper varandra och kör ihop. Plötsligt händer det! Jag gör mitt första klipp och det känns otroligt bra och gör dagen ännu bättre än vad den redan är. Tråkigt nog så blir jag också klippt men det kan jag bjuda på.

Nu är alla mina kvalheat flygna och poängen ska räknas. Jag har inte mycket hopp om någon finalplats. Det blir samling och finalisterna räknas upp och det otroliga händer, det blir finalplats för mig tack vare mycket flygtidspoäng, två intakta streamers och ett klipp!!!

Jag har haft tur som inte kolliderade med någon för då tappar man mycket poäng. Finalen flygs och nu är dom bästa samlade plus mig. Jag får bara poäng för flygtid och som tur är ingen krock. En fantastisk dag går mot sitt slut och Gunnar och jag packar bilen. Det blev en sjätte plats av tolv piloter och det är jag väldigt nöjd med

på min tävlingspremiär. Nu är det bara att åka hem och ladda, för det finns inga tvivel om jag ska flyga på nästa tävling i Örebro!

Nya erfarenheter

Tävlingen i Örebro var en tvådagars-tävling. Det blev en härlig tävling med många piloter och fantastiskt väder. Det kändes som att vintern skulle bli lång så det blev även en sista tävling på hösten, i Säter.

Denna tävling blev något helt nytt för mig. Jag hade tidigare flugit tio tävlingsheat utan skador men det skulle bli annat nu. I det första heatet blir jag påkörd av ett stort plan som krossar min modell så att frigoliten bara sprutar! Jag fick springa runt på en lerig åker och plocka upp det som var kvar. Jag hittade alla viktiga saker som motor, ESC, ack, mottagare och servon. Den mjuka leran räddade allt och inget gick sönder.

Oturen är kvar även under heat två då en streamer fastnar i vingspetsen vid ett klipp. Detta resulterar i att planet blir svårflugget. Jag tappar kontrollen och hamnar i en spinn som slutar i den leriga åkern. Igen! Det var lättare att hitta alla grejer denna gång för delarna låg på ett och samma ställe.

Heat tre började med att någon körde bort min vingspets som slutade i en liknande effekt som i heat två. Efter detta var det enkelt att packa bilen när alla plan var i flera bitar. Väl hemma gick det ganska bra att bygga ihop två plan av vrakdelarna.

Samlade tankar efter min första säsong.

Aircombat är en sport som innehåller väldigt mycket mer än bara flygning och det sociala på tävlingarna. Byggandet

är också en stor del där man kan göra egna plan och förbättra dom med egna lösningar till det näst intill perfekta. Det kan vara tråkigt när ett plan går sönder men modellerna är väldigt lätta att laga. Lite smältlim och ny papp och färg så är dom snart i luften igen, vilket känns bra.

Det bästa sättet om man vill börja flyga är att titta in på www.aircombat.se och få kontakt och hitta en tävling att åka och titta på. På tävlingen kommer du att få svar på dina frågor och hjälp att komma igång. Det är alltid roligt att flyga ett egenkonstruerat plan men det kan vara bra att starta med ett köpt kit om det här med att bygga känns lite svårt.

Jag fick råd om att börja med en modell i 25 klass men valde ändå att flyga 15. Nu efteråt kan jag tycka att 15 modeller är små och smidiga vilket kan vara en fördel vid bygget. En 15-modell kan vara svårare att se vilket kräver mer uppmärksamhet men för elflygaren blir å andra sidan grejerna lite billigare.

25 modeller har sina starka sidor också. De flyger lugnare och tryggare, är större och lätta att se vilket ger mer uppmärksamhet till jakten och de är mindre känsliga vid klipp när streamerbitar fastnar på planet. Det finns inget rätt eller fel och det går bra vilken klass du än väjer. Ladda limpistolerna och bygg så ses vi vid startlinjen!

Erik Hilmersson

Elsetup

Till stor del har alla tre P-39:or flugit med grejer från Hobbyking och det har funkade mycket bra under min stävlingssäsong utan några missöden. Självklart kan många delar bytas ut mot likvärdiga hos någon av våra svenska hobbyhandlare.

Jag har använt två 10g servon HKSCM9-6 till skevrodden. Till höjdrodret använde jag ett Hitec 82mg som väger 19g för att jag hade några liggande. På modeller i 15 klass duger det dock lika bra med ett 9g-servo.

Två av planen flögs med Turnigy nano-tech 3300mah 3S 25-50C med en Turnigy Aerodrive SK3 3530-1340kv motor med en APC Style 8x6E propeller. Fartreglaget var ett HK 40A Blueseries. Det tredje planet flögs med en Zippy Compact

2700mah 4S 25C och en SK3 3536-1050kv motor men i övrigt lika.

Prestanda och flygtid blev i stort sett lika med båda varianterna. Båda drar för många watt på full gas så man får spara lite på strömmen om den ska räcka hela tävlingsheatet. Alternativt kan man ställa ner gasen lite genom att ställa ner EPA eller trottelskurvan. Jag ställde ner min till 87%. 3536 motorn väger ca 30g extra som kan vara lite negativt. En fördel med att flyga med 4S är att fartreglaget inte behöver lika mycket kylning då motorn bara drar dryga 20A istället för runt 30A på 3S. Det kan bli problem på varma sommardagar och stora kylhål kan behövas. 3536 motorn är bra för den kan också användas till modeller i .25-klass med större propeller och fartreglage.

Dubbeldäckar-combat



ARF av Nieuport XI med elmotor.

Vi befinner oss på ett av Sveriges många modellflygfält. Det är en helt vanlig dag, motorerna är varma och inkörda och det är nu dags att tanka och utföra övriga förberedande åtgärder på flygplanen då vi nyss blivit meddelade "sju minuter till beredskap". Det genomförs en

sista roderkontroll, man fäster streamern vid planets stjärt och uppfattar snart därefter "beredskap!". Samtliga piloter går spända men motiverade mot startlinjen varifrån le-mansstarten kommer att ske. Hjärtat bultar, adrenalinnet pumpar och det är nu endast sekunder kvar till start.

Rätt som det är så tjuvar visselpipan till och såväl mekaniker som piloter rusar fram till sina maskiner för att få igång motorerna. Huvuddomaren skådar med förtjusning när de sex små fyrtaktarna en efter en puttrar igång vartefter dubbeldäckarna sakta rullar iväg längs startbanan för att bege sig upp i det blå. Så fort samtliga maskiner lättat från marken meddelar huvuddomaren "markmål fria!", vilket innebär att det är fritt att gå till anfall och striden om luftherraväldet har börjat.

Markmål fria

Många kanske blir förundrade över vad "markmål fria" egentligen betyder, vilket kanske inte är så konstigt. Det är nämligen inte från Aircombat WW2 som jag har försökt illustrera en startsekvens, utan från den nyare och ganska ouppmärksammade klassen kallad WW1. Denna tävlingsklass har de senaste åren blivit ett allt vanligare inslag runt om i Europa.

Vad är då WW1? Jo syftet med själva tävlingsgrenen går ut på att efterlikna luftstriderna från första världskriget. Detta genomförs med modeller av förebilder från denna tidsepok i skala 1:8. Fler saker



Så här ser det ut när ett jaktplan från första världskriget tar ett av markmålen!

som skiljer sig mellan klasserna är att i WW1 så har man även valt att ha markmål som ett alternativt mål under varje heat. Fyra stycken frigolit-pelare placeras ut längs startbanan som man kapar av med hjälp av modellen där man erhåller 50 poäng per träff på markmål. Givetvis så har vi även streamers precis som i WW2 där vi likaså tilldelas 100 poäng per klipp samtidigt som vi får poäng för flygtid, 3 sekunder = 1 poäng och varje heat består av 6 minuter.

En sak som flertalet piloter som har provat på klassen antyder är att det finns en viss charm med hela tävlingsmomentet. Utöver att vi dels har markmål så har vi dessutom bonuspoäng för skaladetaljer såsom pilotfigurer, vajrar, kulsprutor och även ifall man flyger med fyrtakt etc. Visst får man lägga ner några extra timmar på att bygga modellerna men eftersom planen i regel går så pass sakta så förekommer kollisioner väldigt sällan. Dock skall det poängteras att det absolut inte är mindre underhållande bara för att det går långsammare, snarare att man hinner uppfatta fler saker tidigare och hänger med relativt enkelt både som åskådare och pilot.

Liten klass

Emellertid är klassen förhållandevis liten i Sverige, det är i regel få deltagare på tävlingar och hålls likaså få tävlingar runt



I dubbeldäckar-combat jagar man även markmål, som är ca 1m höga stolpar av frigolit.

om i landet. Men ändå har grenen vuxit en del nationellt under det senaste året. Faktum är att år 2014 var ett mycket viktigt år för WW1 i Sverige. Det var nämligen det år som vi genomförde våra första

officiella tävlingar som löd under ACES reglemente och således blev registrerade. Därför så har vi nu valt att satsa mer på klassen och hoppas att den skall fortsätta att växa och utvecklas.

Här startar en Nieuport N17 (Stein Models) för nya jaktuppsdrag.



Aircombat

När jag själv började tävla i WW1, vilket var under sommaren år 2010, så fanns grenen knappt i Sverige. Då gällde det att åka utrikes för att tävla. I dagsläget planerar vi att hålla åtminstone 4 tävlingar i samband med cuptävlingar i WW2 kommande år runt om i landet, vilket vi ser som en positiv utveckling.

Vill du veta mer eller kanske börja tävla? Det finns flertalet olika modeller att köpa konstruerade för tävlande ändamål, både

i ARF-form och byggsatser. Utöver det så finns det också många aktiva tävlande som besitter stor kompetens om såväl byggteknik, flygande och även praktiska saker såsom startlådor, motorer, bränsle etc. som gärna svarar på frågor och alltid välkomnar nya piloter. Besök oss gärna på vår hemsida; www.aircombat.se, eller gå med i vår facebook-sida; AIRCOMBAT 1:12, varmt välkomna!

Samuel Olofsson
National Contact - ACES WW1
Sweden.

Vid frågor gällande WW1,
när ni mig på tel: 0730 32 95 41

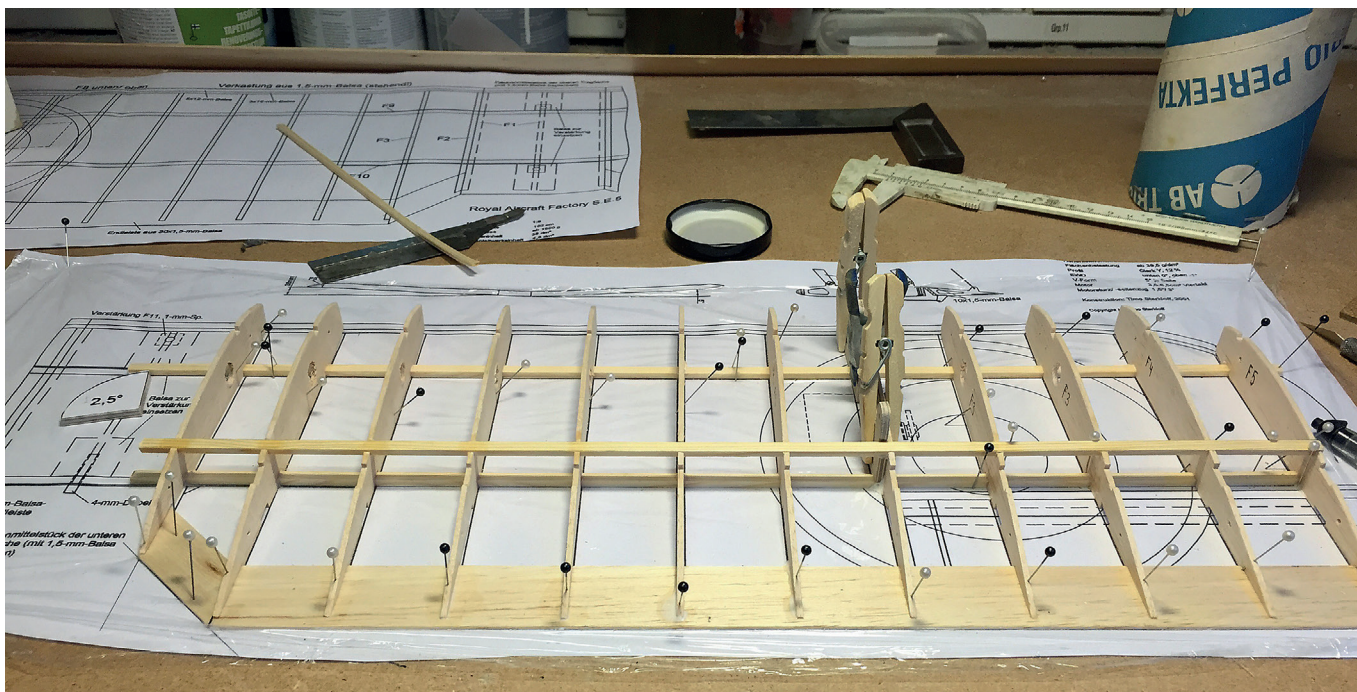
Modeller

Tre exempel på modeller för dig som är intresserad av att börja med dubbeldäckar-combat

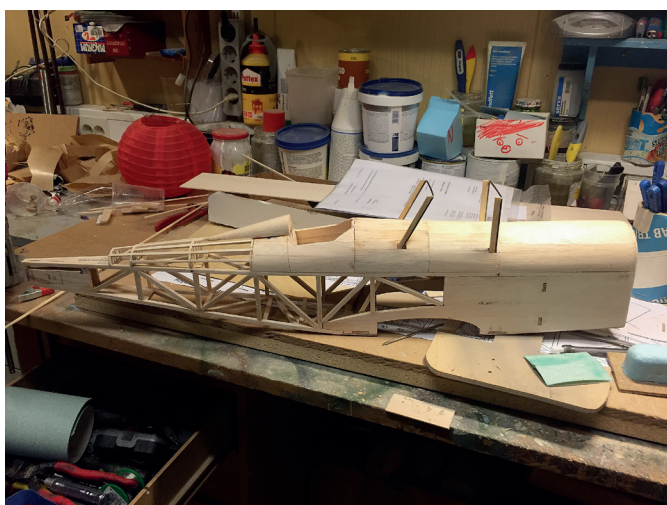
Namn	Tillverkare	Typ	Motor	Spännvidd	Hemsida
Nieuport N17	Stein-Models	ARF	.30 fyrtakt	1005mm	www.steinmodel.cz
Nieuport XI	Hobbyking	ARF	el 200-300W	900mm	www.hobbyking.com
SE5a	Timo Starklogg	Bygg från ritning	.30 fyrtakt alt. el	1040mm	www.ebay.com sök på "SE5a Aircombat" alt. email till timo@cstarkloff.de

Den färdiga modellen, med pilotfigur och nästan alla skaladetaljer på plats. Vi saknar bara Lewiskulsprutan ovanför vingen!
Aircombat01: Så här ser det ut när ett jaktplan från första världskriget tar ett av markmålen!





Här startar bygge av SE5a, vi ser ena av vinghalvorna där spryglarna börjar komma på plats.



Kroppen byggs upp av spant och kläs sedan med både balsa och med klädsel av krympfilm.



Vackrare än så här blir det inte! En SE5a i fackverkskonstruktion, färdig för klädsel.



Göran Ridderström

Göran Ridderström och hans Bumling



von Segebaden, Ridderström... vilka eleganta namn konstflygarna från Stockholm hade förr i tiden.

"Var det bara adelsmän* som flög F3A-plan i vår huvudstad på 1960- och 70-talet?", hinner jag fundera när jag tar färjan övre till Ljusterö för att träffa Göran Ridderström. Jag påminner mig även namn som Jan Levenstam och Bo Oldenburg, för det är väl nästintill adelsnamn också? Fast, då kommer jag att tänka på Per-Axel Eliasson – se där, äntligen en ofrälse! Men jag kommer även ihåg vad Jesper von Segebaden sa till mig när jag lyfte namnfrågan med honom i samband med

att jag skrev boken Spännvidd.

– Det är bara en ordkombination, ett namn, ansåg han.

Till Ljusterö

Nåväl, nu var jag på väg till en man med ett stiltigt adligt namn. Göran Ridderström har sitt sommarställe på Ljusterö norr om Stockholm och dit gick färden. Vi ankommer en högsommardag när landet är som grannast. Här på ön har familjen bott i gott och väl över 20 år.

Tanken att besöka Göran dök upp vid ett samtal mellan mig och min gode vän, Strömstadsbon Mikael Nabrink. Vi hade suttit hans i Land Rover och snackat och kom den gången in på våra favoritkärror. Mikael nämnde då att han var väldigt svag

för Bumlingen, som han sett på en tävling någon gång på 70-talet. När minnena bubblade upp som mest föreslog jag att vi ringer Göran och frågar om han har kvar sin Bumling och om den var till salu. Sagt och gjort!

– Kärran hänger i garagetaket och har så gjort i många år, svarade Göran Ridderström, när vi slog honom en signal från andra sidan landet.

När frågan om försäljning kom på tal bad Göran att få fundera på saken. Modellen var visserligen undanhängd men kanske inte pensionerad för gott.

Nåväl, några telefonsamtal senare bestämde jag mig för att åka till Stockholm och snacka lite minnen med Göran, kolla kärran samt göra en intervju.

Göran Ridderström



Alla har vi varit små

Jag blir snart varse att Göran Ridderström har mycket att berätta. Perfektionist som han är har han fört statistik över sina modellflygplan. I en loggbok finns all utrustning noterat och vad som hände med modellerna.

Men för att ta allt från början. Redan vid tiden runt skolstart, träffade han en annan lite grabb. Killarna blev kompisar och flög linflyg på Gärdet med en Vespa, försedd med en Cox-motor i nosen.

– Jag minns den speciella känslan att slå på en motor, påpekar Göran.

Längre fram i tiden skaffade han sig dåtidens klassiska set up – en Vagabond, som blev hans första radiokärra, kontrollerad av en Telepilot.

Planet flög bort längs Djurgårdsbrunnnskanalen men några killar sprang iväg efter den och lyckades hitta modellen. En ny kärra, utrustad med Futabas 1-kanalare, skickades upp i det blå. Även den flög bort men Göran fick mirakulöst nog tillbaka den efter en vecka.

En Grundig Varioprop införskaffades och sattes in i Vagabonden. Gissa, vad som hände? Jo, även den flög bort, sånär!

– När den kom utan för räckviddsområdet blev den okontrollerbar men som tur var lade den sig i en sväng och kom tillbaka. Jag hade redan lämnat ifrån mig sändaren till en kompis och börjat



Göran Ridderström



kuta efter modellen så han tog över och landade.

Efter den historien gick han till modellfirman Radiotjänst och bytte in radion och fick istället en F&M proportionalstyrning med Bonner-servon. Även den radion sattes in i Vagabonden och senare i en Mighty Mambo. Därefter tog han ett stort steg och gick över till det lågvingade världsmästarplanet Crusader.

– Men jag var aldrig inställd på att tävla, utan flög mest för att det var kul.

*För att vara helt korrekt ska här påpekas att namnen är adliga men att de adliga släktena Ridderström och von Segebaden är antingen utdöda eller inte introducerade i Sverige. Jespers släkt kommer från ön Rügen och sträcker sig åtminstone tillbaka till 900-talet och familjen räknas som tysk uradel!

Conny Åquist



Göran Ridderström



Drömmen om den optimala Ottomotorn

Hur ser den optimala Ottomotorn ut? Svaret är enkelt; den finns inte. Alla motorer innehåller en stor mängd kompromisser. Motorn skall anpassas till en viss biltyp och till förutbestämda kostnader. Då all motorkunskap finns tillgänglig på marknaden borde alla motorer ha samma konfiguration vid samma behov och kostnader. Så är inte fallet trots att det är samma Ottomotor, som tillverkats i 130 år. Motorn har fyra takter, tändstift, kolvar som går upp och ned, ventiler som öppnar och stänger. Här slutar likheten. Alla upptänkliga varianter har tillverkats och det är nästan omöjligt att finna ett mönster.

Om det trots allt finns ett mönster i motorutvecklingen, borde man finna det i Formel 1 motorn. I Formel 1 är biltypen klart definierad genom regelverk och målet är att vinna tävlingar. Motorn skall ge hög effekt och hålla en hel tävling. Alla andra egenskaper är sekundära. I regelverket har cylindervolymen varit den vanligaste begränsningen varför det funnits stor frihet vad gäller konstruktionslösningar. Klart definierat behov, frihet och kunskap; detta borde leda fram till likartade konstruktioner. Så har dock inte varit fallet.

Ett nytt regelverk för Formel 1 började gälla 1954. Cylindervolymen begränsades till 2,5 liter. Några andra begränsningar fanns inte, förutom kostnader. Inget av stallen nämner denna begränsning. Trots

samma förutsättningar presenterade de fyra stora Formel 1 stallen, Ferrari, Lancia, Maserati och Mercedes-Benz helt olika motorkonstruktioner. Effektoppgifterna är fabriksuppgifter, men osäkra, eftersom man mäter på olika sätt.

Produktionskostnaden skiljer sig kraftigt åt mellan motorerna. Mercedes-Benz motor var den klart dyraste och mest högteknologiska; rak 8 med kraftuttag i mitten, desmodromiska ventiler och mekanisk direktinsprutning. Motorn har onormalt stora ventiler för varvtalet, vilket antyder att man inte uppnådde det varvtal som motorn var konstruerad för. Initialt gav motorn lägre effekt än förväntat och ungefär lika mycket som konkurrenternas. Motorn hade tack vare direktinsprutning större utvecklingspotential, vilket effektsiffran för 1955 visar. Någon större nytta av de desmodromiska ventilerna hade man inte, då varvtalet inte blev så mycket högre än konkurrenternas. Direktinsprutningen var definitivt ett kunskaps-genombrott, vilket bekräftades 1958 av den 4 cylindriga Vanwall, som i sitt sista utvecklingsstadium hade direktinsprutning och då gav 290 hk.

Att Ferraris motor gav minst effekt av de fyra är inte förvånande. Skillnaden är mindre än förväntat. Ferraris motor var den enda fyrcylindriga. Fler cylindrar ger större kolvytta och medger högre varv; två faktorer som genererar mer effekt. Det är även tankeväckande hur Lancias

och Maseratis motorer utvecklades på två år. Ingenting i grundkonstruktionerna förändrades. Snarast lutar det åt att effekttökningen uppkom genom förbättringar av material och smörjolja.

Det finns vissa konstruktionsdetaljer som är lika för de fyra motorerna. Alla har dubbla överliggande kamaxlar, hemisfäriskt förbränningsrum och centralt placerat tändstift. Även 55 år senare har ingen ifrågasatt att detta är den optimala konstruktionen för ett förbränningsrum. Kanske har vi den optimala grundkonstruktionen? All utveckling har kanske berott på förbättring av material, smörjolja, bränsle och kringutrustning såsom direktinsprutning, tändsystem, turbo och elektroniska motorstyrssystem.

1912 ritade Ernest Henry åt Peugeot den första motorn med dubbla överliggande kamaxlar, hemisfäriskt förbränningsrum, centralt placerat tändstift och stor ventilyta. Året därefter fulländade han konstruktionen genom att ge motorn fyra ventiler per cylinder, större insugnings- än avgasventiler, överlappande ventiltider, kuggtransmission till kamaxlarna och vevaxelsförskjutning. Dessutom försågs motorn med den första torrsumpsmörjningen. Motorn, L76, gav 115 hästkrafter vid 2200 varv och kunde varvas upp till 3000 varv. Kolvhastigheten var då 4000 fot per minut, vilket ansågs vara gränsen för befintliga material och smörjolja. Dessa

Formel 1 motorns utveckling under åren 1954-1957

		1954		1955		1957	
	cylindrar	hk	varv	hk	varv	hk	varv
Ferrari	rak 4	250	7500	260	7500		
Lancia	V8	255	8000	260	8000	270	8000
Maserati	rak 6	240	7400	255	8000	270	8000
Mercedes-Benz	rak 8	257	8250	290	8500		

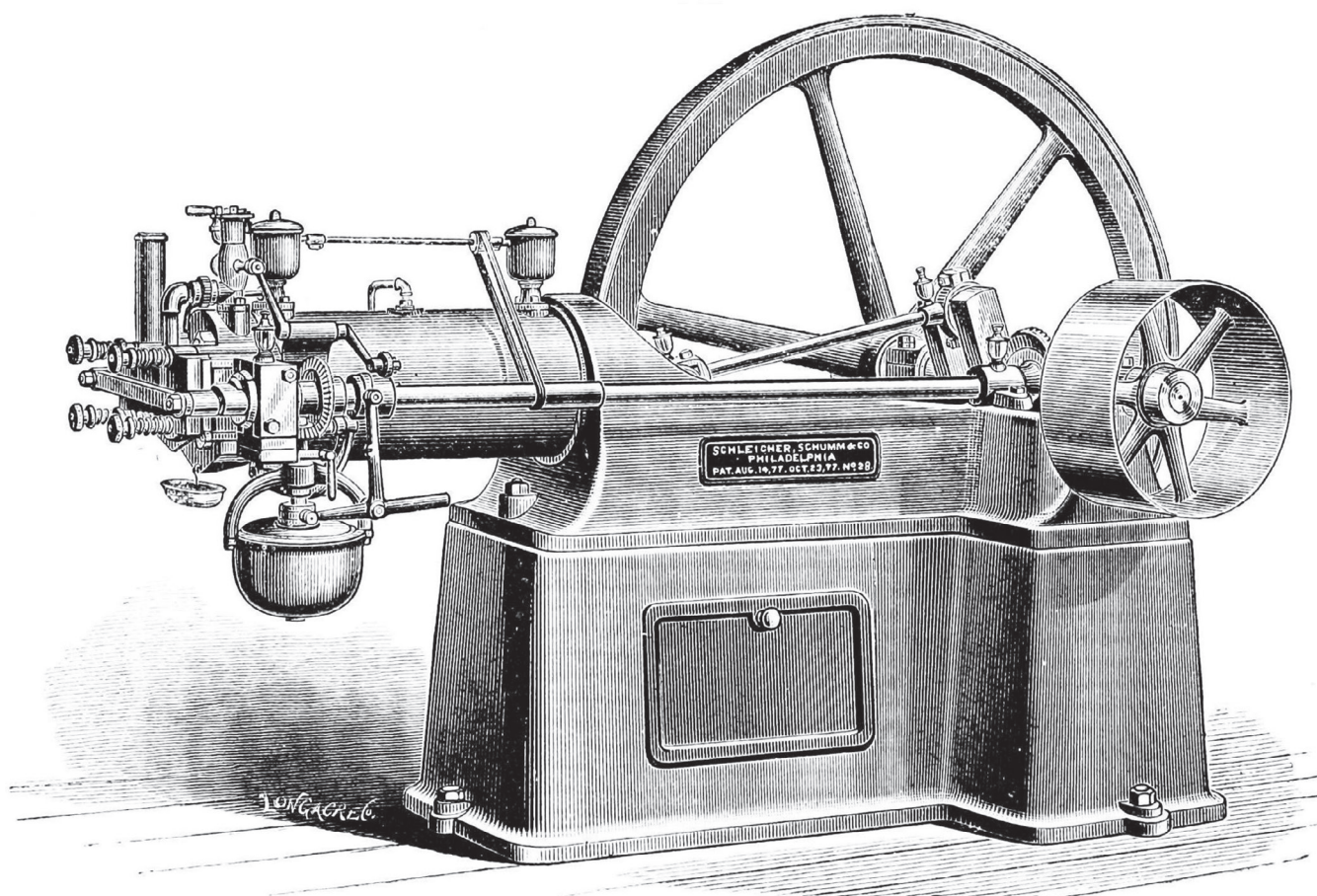
konstruktionslösningar motsvarar dagens optimala motor. Varför tog det så lång tid att implementera dessa konstruktioner i bilmotorn när de omedelbart började appliceras på flygmotorer? Inte berodde det på bristande uppmärksamhet, då Peugeot vann Frankrikes Grand Prix både 1912 och 1913. Rimliga förklaringar är dels att bränslets kvalitet inte tillät högre kompression dels att produktionsutrustningen inte medgav rationell tillverkning.

Bränslet och produktionsutrustningen förbättrades kontinuerligt, men när Fiat 1922 visade en kompressormatad motor avstannade motorutvecklingen. Alla framgångsrika Grand Prix bilar fick därefter kompressormatade motorer. Ingen utveckling skedde för att förbättra motorns effektivitet, utan all effekttökning skedde med hjälp av högre kompressortryck, en utveckling utan värde. Kompressorepoken varade ända fram till 1950, då Ferrari 375 konstruerad av Aurelio Lampredi, visade sig vara jämbördig med Alfa Romeo 159. Alfas motor använde bränslet som kylmedel och förbrukade 200 liter per 100 km. Man insåg att kompressorepoken var slut, dock inte BRM V16 och Cisitalia-Porsche 360, som fick dyrt betala för sina misstag.

Alla varianter av motorer har tillverkats, varav en variant föddes sent, V6. Den har blivit en av de mest tillverkade motortyperna och har i USA ersatt V8. Det var första steget mot "downsizing" av motorstorleken. En V6 har ingen naturlig balans varför även denna motortyp är en kompromiss mellan storlek, vikt och produktionskostnader. Den första bilen med V6 var Lancia Aurelia, som visades första gången på bilmässan i Turin 1950. Lancia hade sedan tidigt 1920-tal använt V4 med stor framgång och därför var det naturligt att utveckla V6, när man ville bygga en större bil. Vittorio Jano ansvarade för utvecklingen och tog konceptet med sig, när han övergick till Ferrari. Där ritade han den framgångsrika motorn Dino V6. Första versionen hade 65 graders cylinderblock. Den senaste hade 120 grader och därmed bättre balans. Ferrari vann Formel 1 VM med denna motor 1961. Motorn får representera slutet på den epok då Formel 1 motorer använde förgasare. Motorn var minimalistisk i sin utformning och oemotståndligt vacker.

Vilken motor är då den optimala? Den enda motor med naturlig balans är en boxermotor. Den är dock inte

optimal, eftersom den innehåller kompromisser i form av storlek och produktionskostnader. Vad som är optimalt är beroende av samhällsutvecklingen. Vad som var optimalt tidigare är inte optimalt idag. Samhällets krav på bilindustrin har ökat; lägre bränsleförbrukning och låga utsläpp. Därför kommer tendensen mot "downsizing" att fortsätta. Med hjälp av elektronik, som introducerades på 1980-talet, kommer motorerna att bli mer effektiva. De större motorerna kommer att ersättas av turboladdade 4 cylindriga. Dessa är mer bränsleeffektiva och ger mer effekt per liter cylindervolym än någon kunde drömma om bara några decennier tidigare. Fortfarande är det dock samma Ottomotor, som Henry fulländade 1913. Material, smörjolja och komponenter förbättras hela tiden, varför vi inte ser något slut på utvecklingen.



Mustfire – legenden flyger än

Flygingenjör Jesper von Segebaden konstruerade 60-talets mest framgångsrika nordiska multikärra. Mustfire Mk I tog SM-brons 1963 – därefter blev det guld 1964, -65 och -66 samt NM-seger samma år. Med Mk II togs SM-segrar 1967 och -68. Nu har Olle Flink från Rättvik byggt en serie om tre Mustfire Mk I.

I skrivande stund flyger ett av dessa plan och två till är i princip helt klara, de ska bara få radio och motor på plats. Dessa "ofärdiga" plan är vita och försedda med röd dekor, precis som Jesper von Segebadens originalmodell.

Den silverfärgade modell som syns här på bilderna tillhör Micke Berg, ordförande i Siljansbygdens Radioflygklubb. Han har målat sitt modellflygplan i precis likadana färger som hans fars Mustfire hade på 60-talet.

Jesper gillade vad han såg

Bilderna på Mickes Mustfire har sänts till Jesper och han gillade vad han fick se.

– Fantastiskt roligt att det fortfarande finns intresse för min gamla konstruktion Mustfire, nu 54 år efter att jag konstruerade den. Fpl 60 – som jag på SAAB-vis kallade den – efter konstruktionsåret, innan jag valde namnet Mustfire istället för Firemust. Det senare namnet fanns också i tankarna, inspirerat av Mustang och Spitfire, säger Jesper.

Tunt med ritningsmaterial

Jesper har funderat på att lägga upp en websida med sina olika konstruktioner. Mustfire då främst, men det finns en hel del till som skulle kunna vara roligt att presentera, kanske också med ritningar, tänker han.

– Men, det blir jobbigt för ritningsmaterialet är lite tunt. Det har inte varit



Jespers originalbilder på den första Mustfiren, som var silverfärgad.

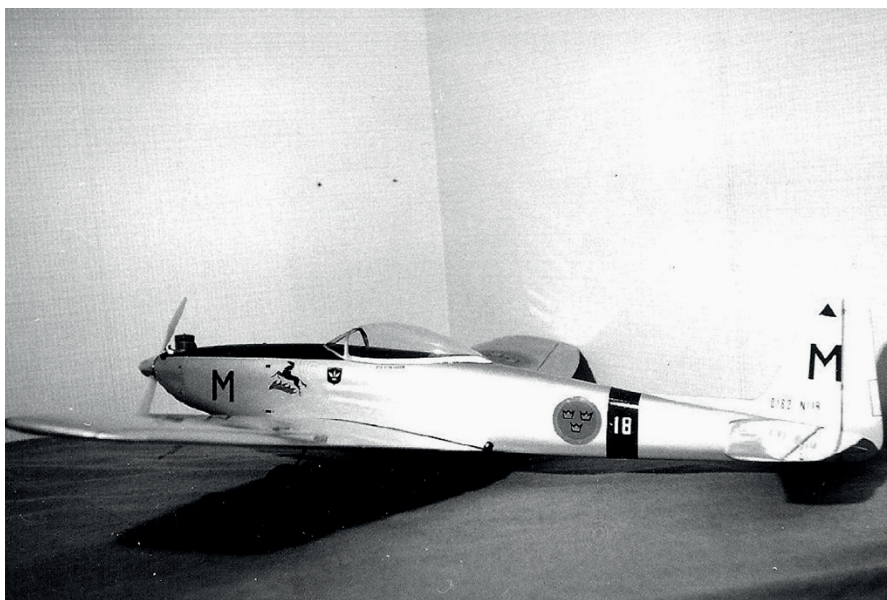
mer än att jag har kunnat använda det för att bygga modellerna genom att göra vissa mallar och ha det mesta i huvudet. Det finns en stuntkärra, två fotoflygplan, en hangglidare, diverse små balsaflygplan för instruktiv friflygning i trädgården med flygintresserade killar och tjejer. Vi får se men här har det börjat röra sig i huvet, menar Jesper.

För att sammanfatta läget: Den som korsar två av andra världskrigets vackraste plan kommer inte helt fel, för sköna former blir aldrig omoderna.

Conny Åquist

Färgfoto: Conny Åquist

Svartvit foto: Jesper von Segebaden





Onsdagarna 20 och 27 maj 18.00-21.00
Googla Falu RFK för mer detaljer!



Klubb: Falu RFK
Syfte: Attrahera nya utövare till modellflyg som hobby
Datum: Onsdagarna 20 och 27 maj, 2015
Tid: 18.00-21.00

Plats: Falu RFKs flygfält Gringsbo öster om Falun
Information: Googla FALU RFK för mer detaljer
Tema: Vår Roll-Out 2015

Bengt Stibner Memorial

Under ett antal år har Svenska Modellflygares Oldtimersällskap och olika SMFF klubbar tillsammans ordnat en årlig tävling i Friflygande Skala.

Årets tävling sker lördag 4 juli på Fedingshults flygfält i Skånes Fagerhult. Alla SMFF och SMOS anslutna är välkomna att delta, eller bara att komma och titta och få inspiration. Reglerna finns på www.smos.info.

Anmälan senast en vecka före tävlingen till

anders_sellman@yahoo.se eller: tjohansson1942@gmail.com

Bengt Stibner engagerade sig i och lade mycket arbete på skalatävlingen, han flög Oldtimer, moderna friflygklasser och inomhus, F1L och F1M.

Dessutom tog Bengt del i ungdomsverksamhet och i Skånes Flygsportförbund. Trots tilltagande ohälsa var Bengt med i vår verksamhet så länge han orkade och såg fram mot kommande tävlingar.

För att hålla Bengts minne levande byter vår skalatävling från och mer i år namn till "Bengt Stibner Memorial".

Välkomna till Fedingshult! Anders Sellman

Midnight Sun Fly-In i Luleå 2015

MFK Jupiter hälsar alla varmt välkomna till årets Midnight Sun Fly-In i Luleå.

Evenemanget pågår traditionsenligt första veckan i juli (i år måndag 29 juni t.o.m. söndag 5 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. Det finns sedan förra året även en stor modellbilbana vid sidan av den utökade parkeringsplatsen.

Trots att fältet ligger nära Luleå så finns det inga restriktioner på varken buller eller flygtid.

Här kan vi flyga och köra modellbil dygnet runt.

Många av besökarna är långväga gäster från hela Sveriges avlänga land men även de andra nordiska länderna brukar vara väl representerade där Norge stoltserar med de flesta deltagarna.

I mån av plats ingår husvagnsparkering, varmvattendus och WC kostnadsfritt för deltagarna.

Det här är ett gyllene tillfälle att få träffa likasinnade modellflygkamrater och utbyta erfarenheter.

Varför inte ta med hela familjen på besöket? Glöm inte att även ta med modellbilar.

Förutom Midnight Sun Fly-In 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: www.mfkjupiter.se

För ytterligare information:

Ordförande: Marcus von Elling: Tel. 0706586729

Fältansvarig: Jörgen Balkefors: Tel. 0706766964

E-post: mfkjupiter@gmail.com



MODELLFLYGETS DAG I SÖDERTÄLJE/NYKVARN

KRISTIHIMMELFÄRDS DAG 14 MAJ 2015.

Traditionsenligt anordnar Södertälje MFK sitt årliga MFD på Kristihimmelfärdsdag den 14 Maj i Nykvarn, vid Påldalens vackert belägna flygfält.

Evenemanget är ett mycket trevligt och uppskattat då vi genom åren alltid har en riktigt stor publik och vi bjuder på en trevlig dag med massor av flygplan, helikoptrar och även linstyrt combat.

Nytt för i år är att vi har piloter som kommer att flyga Jet med start och landning på gräs.

Det blir spännande att se för första gången i Påldalen.

Skulle ha premiärats förra året, men det blåste bort av besvärliga vindar. Hoppas på bättre tur i år. Vi har också under åren haft besök av fullskalahelikopter, ultralätta flygplan och seglare som landat hos oss.

Gästflygare, oavsett förbundstillhörighet är välkomna att flyga, enda kravet är att du har en gällande försäkring i något av dom 2 förbunden. Kaffebiljett & tilltugg bjuder klubben på.

Som vanligt har vi en trevlig caféteria med kaffe, korv, burgare och läsk. Vi brukar också ha nöjet att ha några handlare hos oss som säljer det mesta inom modellflyg.

MFD börjar kl 11.00 med briefing kl 10.45,

och vi beräknar att hålla på till kl 16.00 därefter är det fri flygning hela kvällen.

Hur hittar du till oss?

Enkelt, gå in på vår hemsida www.sodertaljemfk.se så kan du läsa lite info om klubben och där finns också en vägbeskrivning till fältet, dessutom kommer det att vara skyltat från E20 vid Nykvarnsavfarten.

Möjlighet till camping finns om du vill komma dagen innan.

Vill du veta mera kan du ringa vår ordförande

Janne Andersson 070-4976373 eller ställa frågor på vårt forum.

RIPA MODELLFLYGKLUBB

INBJUDER ALLA MODELLFLYGARE TILL
RIPALÄGER VECKA 29 2015

Ripa Modellflygklubb fyller 20 år i år, förvisso inte förrän i november, men se den tonåring som inte håller igång firandet av sin ungdom, så mycket, och så länge det bara går.

Målsättningen med Ripalägret är att genomföra det som ett trivsamt och gemytligt meeting, med inbjudan till, och deltagande av alla kategorier modellflygare, som vill träffas för att flyga, men även för att snacka och umgås under trivsamma och gemytliga former.

Klubbens tradition att bjuda in modellflygare till temadagar har "burit frukt" genom åren, många blivande modellflygare får "gratis" inspiration dessa dagar, modellflygare utan klubbtilhörighet, åker långa vägar för att träffa modellflygkompisar med samma intresse, klubben fortsätter med samma vinnande koncept i år, information om veckodagarna för dessa tema kommer att presenteras på klubbens hemsida.

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

Traditionsenligt firar vi "JUL(i)AFTON" med Kalle Anka, och alla vänner. Juliafton infaller i år torsdagen den 16 juli och firas med långbord i klubbens pergola, eftersom temat är dubbelbottnat är det upp till var och en att duka upp den mat man gillar bäst, trivsel och gemenskap är dock obligatoriskt.

Passa på att besöka Degeberga marknad den 11 - 12 juli och Kiviksmarknad den 13 -15 juli, Tomelilla marknad den 16 juli, och Sjöbo marknad, som avslutar marknadsveckanden den 16 -17 juli

VÄLKOMNA TILL RIPA!

Frågor? Kontakta Mats Erlandsson
044-350202 0705-350202

www.ripamfk.com



MEETINGS PÅ "DRAGS" 2015

Siljansbygdens RFK på Dragsängarna, Insjön inbjuder till:

Midsommarfirande



Som traditionen bjuder firar vi återigen
Midsommar på Dragsängarna!

Vi klär och reser stängen, dansar med barnen och åker Mullerundor och tittar efter Mulle som brukar finnas i skogen. På kvällskvisten har vi knytis som vi dukar upp på långbord. Det blir en massa flyg förstås, även sjöflyg. Kiosken öppen på dagarna. Fina möjligheter till bad och camping i anslutning till fältet. Varmt Välkomna!

Kontakt:

Lars Holmsten: 070-863 61 43
Micke Sundqvist: 070-677 20 12
Micke Berg: 070-290 36 77

Sjöflygträff



Sjöflygträff den 11 Juli.

Då är det dags för vår sjöflygträff på Drags. Träffen växer år från år och breddningen av stranden slog väl ut. Passa på att semestra lite i ett sommarfagert Dalarna. Förtäring kommer att finnas. Fina möjligheter till bad och camping i anslutning till fältet.

Varmt Välkomna!

Kontakt:

Lars Holmsten: 070-863 61 43
Olle Flink: 070-366 04 17



Habo MFK presenterar

Habo, 23- 24 maj

Ta chansen och sparka igång helisäsongen ordentligt genom att flyga helikopter, diskutera, tipsa, inspireras, inspirera, mecka och umgås med alla de härliga människorna på plats. Alla piloter är varmt välkomna till detta helievent!

Saknar du delar? Eller kanske är sugen på något nytt?

Butikerna Rubin RC och RCHobby.se kommer att vara representerade med sina stora sortiment. Scorpion Power Systems, RCHobby.se och Rubin RC sponsrar med fina priser till det stora lotteriet.

Det kommer att finnas möjlighet att ställa upp husvagn eller husbil med tillgång till hushållsel (50kr/dygn). Många övernattningsoptioner finns i närheten runt Habo, Mullsjö och Jönköping.

Kiosken kommer bland annat att ha försäljning av hamburgare, korv, dricka, kaffe mm.

Pilotavgiften är 150:- och betalas kontant på plats.

I denna avgift ingår en matkupong, en lott och härligt umgänge.

För att vi arrangörer ska vara så förbredda som möjligt, speciellt om du har någon typ av intolerans som tex laktos eller gluten, så finns det möjlighet att kunna föränmäla sig till eventet på <http://www.habomfk.se>.

Många idéer är ännu inte helt spikade och klara så håll utkik på <http://www.habomfk.se> för nyheter och uppdateringar.

Välkomna till Sveriges största Helimeet!

Återigen "Kristiflygarträffen"

Kristiflygareträffen i år infaller torsdagen 14 maj 2015.

Som alltid hålls arrangemanget på Bålsjöfältet i Norberg.

Vi börjar på morgonen och håller på till eftermiddagen.

Naturligtvis hoppas vi på bra väder.

Nu blir det mer en traditionell modellflygträff. Vi kommer att bjuda in skickliga modellflygare inom alla grenar. Jetflygarna har blivit ett "måste" nu för tiden. Och även Quadrocoptrar.

Det organiserade modellflyget i Norberg är nu 65 år. Den 26 januari 1950 bildades

Modellflygklubben Örnen på Elsas konditori. Numer är verksamheten inordnad i Norbergs Flygklubb.

Med anledning av våra 65 år hoppas vi även på Oldtimermaskiner...

"Modellflygloppis" - swapmeeting blir det som vanligt. Just den här verksamheten blir bara större och större.

Avgift 20: - per bord/plats i hangaren eller annan byggnad. Bord erbjuds i mån av tillgång.

Plats för husvagnar finns. Elektricitet till självkostnadspris.

Norberg ligger utefter riksväg 68 mellan Fagersta och Avesta.

Bålsjöfältet ligger vid Kärrgruvan, strax norr om Norberg invid väg 69.

Vi tar ut en parkeringsavgift på 20: - för alla som kommer.

Säljare erbjuds att hyra plats under tak för några tior. Kontakta oss först!

Ett förslag: stanna över hela helgen. Plats för husvagnar finns.

Norbergs Flygklubb, modellflygsektionen

Förfrågan och anmälan: Lars Wendel tel

0223-22721 eller mobil 070-5204661

lasse.wendel@telia.com

Klubbens hemsida: www.norbergsfk.se



Inbjudan till Meeting 2015 i Helsingborg

Helsingborgs modellflygklubb (HMFK) inbjuder till sin årligen återkommande modellflygträff under vecka 30, dvs. den 18/7-26/7 2015. (9 dagar!)

HMFK har ett av Sveriges mest centralt belägna modellflygfält, bara några kilometer från såväl Helsingborgs city, shoppingcentrum och havsbad! Så ta med hela familjen!
För de som flyger så har vi vårt väl tilltagna gräsfält med drygt 2 hektar klippt landningsbana inklusive en 145 x 15 m stor asfaltbana. Här ryms både stort och smått flyg av alla kategorier!

Notera att giltig försäkring krävs för att få flyga!

Vi har en bra belägen yta för uppställnings av husvagn/bil eller tält.

Fältet har tillgång till el och vatten för disk o dusch.

Vi håller med kiosk med glass, dricka och grillat hela veckan liksom frukostbullar på morgonen.

Under veckan körs lite olika tema, mer exakt schema kommer att upprättas på hmfk.se när det närmar sig.

Det blir även någon enklare tävling som passar de flesta!

Som vanligt kulminerar meetingveckan med Modellflygets dag lördagen 25/7.

Detta annonseras i allehanda media och brukar dra hundratals åskådare. Vi kör uppvisning och utställning med så mycket och varierande flyg som möjligt och det är ni, kära gäster, som gör denna bredd möjlig med alla fantastiska flygetyg ni har med er! Ta med det bästa, minsta, största, äldsta eller mest märkliga ni har i flygväg helt enkelt! En plus om ni vill flyga det på uppvisningen också!

Kostnaden för meetinget är som tidigare 800:-/husvagn/bil eller tält för hela eller delar av perioden 19-28/7.

Extra dagar före eller efter kostar 100:-/dygn.

Som medlem (även gästmedlem) betalar du bara 800:- för hela säsongen, inkl. meetingveckan.

Har ni några frågor får ni gärna höra av er till: ordforande@hmfk.se

Helsingborgs Modellflygklubb

Inbjudan till Hökaklubbens Skalatävling Halmstad 2015

Hökaklubben i Halmstad inbjuder till skalatävling 27-28 juni.

Klasserna F4C, F4H, Fly Only

Övrig information kommer att finnas på Hemsidan

För anmälan fyll i formuläret. På Hemsidan.

Amältningsformulär.

Möjlighet till camping finns.

För organisationen står
Christer Persson 070-7290590



Lilla Majtävlingen 2 Maj 2015

Uppsala Flygklubbs Modellflygare inbjuder
Sveriges friflygare till Lilla Majtävlingen/SM 2015
i småklasserna enligt nedan (ingår i lilla friflygcupen) Tävlingsplats är på odlad mark hos
Olle Lundborgs marker Wrå Säteri i Skogstibble en mil väst Uppsala,
Anmälan med SMFF:nr samt telefon och e:post till:
Gurra Ågren Regngatan 13 754 31 Uppsala Tel:018-206710 epost: gurra.agren@gmail.com
Senaste anmälningsdag: 27 april
Tävlingsplats är Olle Lundborgs marker med växande gröda,
enda restriktionen är att man är varsam när man hämtar modellerna,
men skulle det inträffa att det blir blött i markerna kan vi inte genomföra,
därför är det viktigt att telefon och e:post finnes på anmälan.
Samling vid Skogstibble Kyrka 0830 lördagen den 2 maj.
Reserv söndagen. 9 maj om det ej är torrt i marken ordinarie dag.
Tävlingsklasser:F1G. F1H. P30. HKG. KPG.
Vi flyger även F1A/2 F1B/2 F1C/2. Samt alla Oldtimer klasser.
Startavgifter:120:- för seniorer 20:- för extra klass. 60:- för juniorer flera klasser.
Betalning till UFK:s Bankgiro 289-9664. skriv Majt.
Alla Oldtimerflygare är välkomna att tävla om
Gurras vandringspris för bästa prestation i Oldtimer. Priser till alla juniordeltagare.
Gurra

SM i Friflyg 7 juni 2105

Stora klasser
SM: F1A, F1B och F1C
Stora Friflygcupen: F1A-2, F1B-2, F1C-2
Plats: Rinkaby fältet
Tid: 6 juni start 0800, 5 perioder.
Reservdag 7 juni. Fältet finns tillgängligt från 5 juni.
Startavgift: 250 kr, betalas på plats, jämna pengar
Sista anmälningsdag: 1 juni, OBS även icke tävlande skall anmälas

Thorvald Christensen
AKM
Killebacken 1, 277 31 Kivik

0414/715 06
070/60 999 64
tc@tcab.nu

Karlskoga MFK's Heliträff 2015

Lördagen den 13/6 Kl. 10.00 på vårt modellflygfält i Åbytorp.

Vi hälsar alla, såväl nybörjare som etablerade piloter hjärtligt välkomna.

Vi hoppas att alla skall kunna umgås, utbyta erfarenheter och ha trevligt. Enkelt men trevligt.

För dig som kanske behöver lite flygtips eller mekhjälp, så försöker vi fixa det också

Vi kommer att dela upp fältet, så att minst två helikoptrar kan vara i luften samtidigt.

Vi hoppas att du som har en fin skalamodell kommer och visar upp dem.

Servering av kaffe med dopp och hamburgare kommer att finnas under dagen.

Föranmälning (bara så vi vet hur mycket vi ska köpa in)

Vill du komma dagen före, så finns det bra platser med el för husvagn/bil á 100:-/dygn.

Vi kan även erbjuda ett enklare boende på "loftet" för 50:-/dygn.

Fri tillgång till sanitetsbyggnad och vår klubbstuga med kök.

Pilotavgifter: Medlemmar i SMFF 100:-. För de som tillhör RCFF tillkommer 50:- för extra försäkring.

(Anmäl tidigare för vi måste registrera till smff så att ni har en försäkring)

Kontaktpersoner:

STEFAN KARLSSON 070 388 13 02

GUNNAR LAGER 070 392 33 00

DANIEL CARLSSON 070 601 70 29

Cub & Cubs's meeting 14-17 Maj 2015

Nu börjar vi närma oss årets flyghändelse för 2015 cub & cubs på Höganäs stora flygfält ESMH.

Ett meeting för de som älskar att flyga Cubbar både som fullskaleflygplan och modellflygplan.

Möjlighet kommer att finnas att få prova på verksamhet både för modell och fullskaleflygande.

Det är planerat med en enklare Navigeringsrunda över Nord Västra Skåne under en dag.

Sedan så kallad eskaderflygning med så många Cubbar som möjligt i luften samtidigt, både modell och fullskala.

Vi har ansökt om utskänkningstillstånd för att möjligen kunna öppna en Piper PUB.

Vi har några sovplatser för i huvudsak flygande cubbvännar i "Clubstugan" men campingmöjlighet finns också även om antalet platser är begränsat så gå in på www.h-fk.se och gör en bindande anmälan för att säkra en plats på flygfältet.

Servering under dagen kommer att anordnas.

Stöd verksamheten genom att registrera Er på Svenska spel och ange

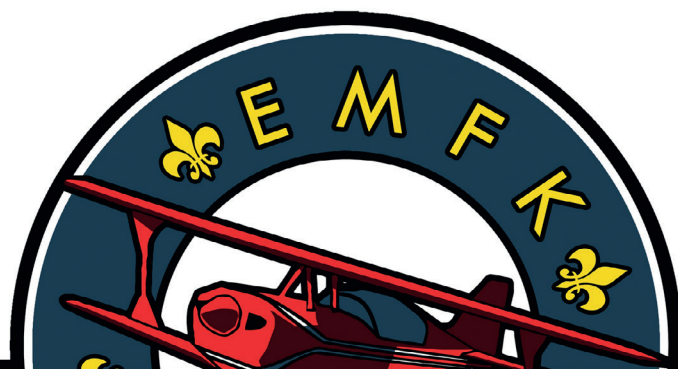
Helsingborgs flygklubb och Nord Västra Skånes flygklubb och Flygsport som mottagare.

Frågor kan ställas till lassecub@mikab.net. Preliminära upplysningar angående meetinget

Arrangören inviterar härmed alla Cub-älskare att träffa likasinnade på

Höganäs flygplats för trevlig samvaro och aktiviteter enligt följande preliminära program.

Torsdag 14 Maj	Ankomst och installation Gemensam middag ca kl 19:00 Piper PUB öppnar kl 18:00	Lördag 16 Maj	Briefing kl 09:00 Barnflyg 10:00 - 13:00 Spontanflygning för de som så önskar Eskaderflygning 13:00 -- Modellflyg 10:00 - 16:00 Prova på CUB skala Piper PUB öppnar kl 18:00 Gemensam middag kl: 19:00 Flygning efter kl 18:00 undvikes
Fredag 15 Maj	Briefing kl 09:00 Barnflyg 10:00 - 13:00 Spontanflygning för de som så önskar Navrunda kl 13:30 Modellflyg 10:00 - 16:00 Prova på CUB skala Piper PUB öppnar kl 18:00 Gemensam middag kl: 19:00 Flygning efter kl 18:00 undvikes	Söndag 17 Maj	Briefing kl 09:00 Spontanflygning för de som så önskar Modellflyg 10:00 - 16:00 Prova på CUB skala Avveckling och hemflygning



ENKÖPINGS MODELLFLYGKLUBBS SWAP MEET

19 APRIL 2015

KL. 10:00 - 14:00

Västerledan 155 Enköping,
Västerledsskolans matsal.
Kostnad per bord: Privat 100:-

Företag 200:-

Boka bord: Namn, telefon, privat/företag

Till: jan-olov.andersson@telia.com

Säljare tillträde från 09:00
Kaffe, läsk & korv till försäljning

ALLA VARMT VÄLKOMNA
KÖP BYT SÄLJ

www.emfk.nu

Kurs för domare och skalaflygare/-byggare

Kurs för domare och skalaflygare/byggare

Kursen kommer att hållas på

Ålleberg 2015-05-09/10 med start lördag 1100 och avslutas söndag 1400

Anmälan till Lars Helmbro senast 2015-05-03

lars-helmbro@telia.com

GS Skal.





Did you know:

Last year Bitterfeld and Karlskoga was the two F2D World Cup contests in Western Europe with the highest number of pilots = 38!

Did you also know:

All three podium places at the 2014 F2D World Champs went to pilots that have been attending the Dreiländerpokal for many years in a row = Top training!

Three countries – Three contests – One winner

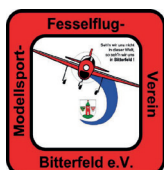
By visiting our three F2A and F2D World Cup contests you do not only score points for the World Cup in Speed and Combat but also compete in the "Dreiländerpokal 2015".

Pilots flying all three events will have their World Cup points added and trophies will be awarded to the ones with the three highest scores in each class. All pilots competing in at least two of the contests will receive a Dreiländerpokal Diploma.

Drei Länder – Drei Wettbewerbe – Ein Gewinner

Wenn Sie an unseren drei F2A und F2D Wettbewerben teilnehmen, können Sie nicht nur World Cup- Punkte sammeln, sondern Sie nehmen auch am Dreiländerpokal 2015 teil.

Die World Cup Punkte der Piloten, die an allen drei Wettbewerben teilgenommen haben, werden addiert. Den drei Piloten mit der höchsten Punktzahl jeder Klasse wird mit einem ein Pokal verliehen. Alle Piloten, die an mindestens zwei Wettbewerben teilgenommen haben, erhalten ein Dreiländerpokaldiplom.



Welcome/Willkommen

Bitterfeld, Germany 2nd - 3rd of May
Karlskoga, Sweden 16th - 17th of May
Aalborg, Denmark 23rd - 24th of May

www.holger-suchi.de
www.f2d.nu
www.f2d.dk



Karlskoga World Cup

(The second competition in Dreiländerpokal 2015)

- When:** 16th - 17th of May 2015
- Where:** Karlskoga MFK's field at Åbytorp just outside Karlskoga, Sweden
- Classes:** F2A and F2D
- Entry fee:** 35 Euro (350 SEK) per class. Fuel incl. for F2A but NOT for F2D.
- Rules:** According to 2015 FAI Sporting Code.
All participants in F2A and F2D must have a valid Sporting License.
- Schedule:**
Thursday 14th of May 09.00-18.00: Training.
Friday 15th of May 09.00-18.00: Training, Registration.
Saturday 16th of May 09.30-18.00: F2A and F2D
Saturday 16th of May 20.00: Barbeque at the field
Sunday 17th of May 09.00-15.00: F2A and F2D
- Judges:**
F2A: Göran Olsson SWE
F2D: Ingemar Larsson SWE
Niklas Karlsson SWE
Marta Sala Reverte ESP
- Barbeque:** No pre-entry required. We will prepare the Charcoal Grills and everyone will bring their own food and prepare it to their own taste.
- Entries & Info:** Ingemar Larsson, Forbondegatan 14, 462 41 VÄNERSBORG, SWEDEN.
Tel: +46 703 40 44 05, +46 521 67212
Email: ingemar.larsson.vis@telia.com
- The entry fee can be paid at the registration on the field.
Fuel for F2A and F2D will be sold at the field.
- More info & Maps:** Information about camping, hotels and maps can be found at www.f2d.nu
- Limit:** Maximum number of competitors in F2D will be 50.
- Extras:** There will be a competition in F2B and Semistunt on Friday 15th of May.
Info can be obtained from niklas.lofroth@telia.com
There will also be a competition in Weatherman Vintage Speed on Friday 15th of May. Email Ingemar Larsson (see address above) for more info.

Tävlingskalender i linflyg 2015

Tävlingskalender i linflyg 2015

Datum	Tävling	Klasser	Plats	Arrangör	Kontaktman
Lör-Sön 25-26/4	Grusar-Combat	Slow Combat, Combat 1.5	Grusar, Ålta	B268 MFK Red Baron	Lennart Nord 0705-50 81 86
Söndag 10/5	Linflygets dag	Speed Open, Semispeed, F2C, Goodyear, F2D, Semistunt	Johannisbergs flygplats, Västerås	A006 MFK Galax & SLM	Kjell Axtilius 08-774 49 15 0702-99 54 54
Tor-Fre 14-15/5	Vårtävlingen Karlskoga RM Semistunt	F2B, Semistunt	Åbytorp, Karlskoga	T027 Karlskoga MFK	Niklas Löfroth 0703-73 89 97
Lör-Sön 16-17/5	World Cup	F2A, F2D	Åbytorp, Karlskoga	Grenstyrelsen	Ingemar Larsson 0521-672 12, 0703-40 44 05
Lördag 30/5	Karlskoga-Racet RM G/Y Racing	Speed Open, Semispeed, F2C, Goodyear Racing	Åbytorp, Karlskoga	T027 Karlskoga MFK	Niklas Karlsson 0703-73 89 97
Lördag 27-28/6	Karlskoga-combaten Combat-cup del 2	Slow Combat Combat 1.5	Åbytorp, Karlskoga	T027 Karlskoga MFK	Niklas Karlsson 0703-73 89 97
Lör-Sön 8-9/8	SM	F2A, F2B, F2C, F2D	Johannisbergs flygplats, Västerås	Grenstyrelsen	Ingemar Larsson 0521-672 12, 0703-40 44 05
Lördag 12/9	Västkusträffen	F2B, Semistunt	Inlag, Kungsbacka	N033 Kungsbacka MFK	Michael Palm 0706-47 29 66
Söndag 13/9	Galax Open DM Stockholm	Speed Open, Semispeed, F2C, Goodyear, F2D, Semistunt	Johannisbergs flygplats, Västerås	A006 MFK Galax	Kjell Axtilius 08-774 49 15 0702-99 54 54
Lör-Sön 26-27/9	Vänersborgspokalen RM Combat 1.5 RM Slow Combat DM Västergötland Combat-cup del 3	Combat 1.5, Slow Combat	Brättnelund, Vänersborg	P036 Vänersborgs MFK	Ingemar Larsson 0521-672 12, 0703-40 44 05
Lördag 24/10	Vänersborgspokalen DM Västergötland	Semistunt	Brättnelund, Vänersborg	P036 Vänersborgs MFK	Ingemar Larsson 0521-672 12, 0703-40 44 05
Lördag 7/11	Vintertävlingen Combat-cup del 4	Combat 1.5	Brättnelund, Vänersborg	P036 Vänersborgs MFK	Ingemar Larsson 0521-672 12, 0703-40 44 05

Internationella tävlingar (<http://www.fai.org/ciam-events/ciam-events-calendar-and-results>): World Cup-status i fetstil.

2-3/5	World Cup, Bitterfeld, Tyskland	F2A, F2B, F2D, F2G
22-25/5	World Cup, Kiev, Ukraina	F2A, F2B, F2C, F2D
23-24/5	Limfjordstävlingen, Aalborg, Danmark	F2A, F2B, F2C, F2D , Semistunt, Goodyear, Minispeed
23-25/5	International Vintage Combat, Derby, Uk	Vintage Combat, EuroCombat
30-31/5	World Cup, Pepinster, Belgien	F2A, F2B, F2C, F2F
13-14/6	World Cup, Sebnitz, Tyskland	F2A, F2B, F2C, F2D , Mini-T/R
26-28/6	World Cup, Wierzawice, Polen	F2A, F2B, F2C
27-28/6	World Cup, Barcelona, Spanien	F2D
9-10/7	Dutch World Cup, Landres, Frankrike	F2A, F2B, F2C, F2F
11-12/7	World Cup, Landres, Frankrike	F2A, F2B, F2C, F2G, F2F
25-26/7	World Cup, Vilnius, Litauen	F2A, F2C
2-3/8	World Cup, Escharen, Holland	F2D
20-22/8	World Cup, Pazardzik, Bulgarien	F2A, F2B, F2C, F2D
22-29/8	EM, Pazardzik, Bulgarien	F2A, F2B, F2C, F2D
29-31/8	British Nats, Barkston Heath, England	F2A, F2B, F2C, F2D, mm
19-20/9	World Cup, Bekescsaba, Ungern	F2C, F2G
3-7/9	World Cup, Moskva, Ryssland	F2D
13/6	Oldtimerträff, Inlag, Kungsbacka	Alf Eskilsson, 0300-777 66, 0730-40 76 13







- **250 Copter**
- **EMax motorer**
- **EMax SimonK**
- **Dynamo LiPo**



Populär!



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.

30 år med

3 Hobby Service

Läs mer på <http://www.3hobbyservice.se/>
tel: 070-6261370



TRÄMATERIAL FÖR HOBBYFOLK
CNC FRÄSTA MATERIALSATSER
TILL OLIKA MODELLER
TILLBEHÖR MODELLFLYG

Hobbyträ i Älvdalen AB
E-post info@hobbytra.se

Dalgatan 121
tele. 0251 10175

796 30 Älvdalen
www.hobbytra.se

Välkomna



modellflyg^{nytt}

Nästa nummer

Ute 26 juni

- *Vårens Meeting*
- *Göran Ridderström del 2*



POSTTIDNING B
Modellflygnytt - SMFF
Box 7819
103 96 Stockholm



MULTIPLEX®



You Tube

CHARK

The FUN flyer



RR

MPX-264286



1



You Tube



DOGFIGHTER

Let's race

4



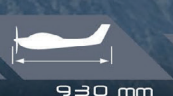
RR

MPX-264251

ELAPOR
FOAM



You Tube



RR

RR

MPX-264290 MPX-264291

3

PILATUS PC 6

MULTIPLEX® www.multiplex-rc.de

MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co.KG • Westliche Gewerbestr. 1 • D-75015 Bretten • Germany

Visit us on [YouTube](#) [facebook](#)

Get the free MPX news-app!

 Google play

 Available on the
App Store



Distribueras av:

AutoPartner AB 016-400 11 33 www.autopartner.se