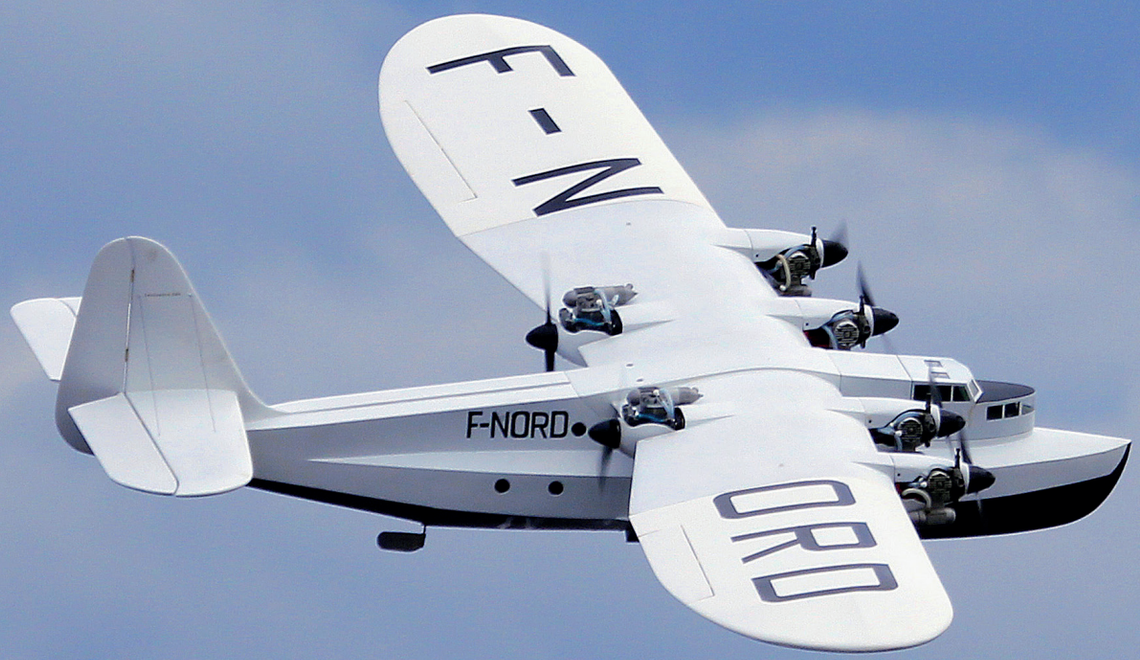
2 2016

modellflyg nytt

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD



Vårens och sommarens meetingannonser

Sjöflygbåt med 6 motorer, alla OS 32 byggd av Olle Flink

- Prisvärd Turbojet Fox Cub
- Cuben, mest kända planet
- Genomgång av FPV-racing
- Se upp med Natura 2000

Sveriges Modellflygförbund

Gör PR för modellflyg

Modellflyg är en kul och meningsfull hobby. Vi vill naturligtvis att många skall upptäcka denna härliga fritidssysselsättning. Där-för 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 värdklubbar, som är utspridda runt om i landet.

modellflyg nytt

Svergies 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
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 3/16 16 sep
Tidningen beräknas postas angivna veckor
Ordinarie manusstopp är 4 veckor före angivna utgivningsdagar, efter avtal kan senare lämning ske.

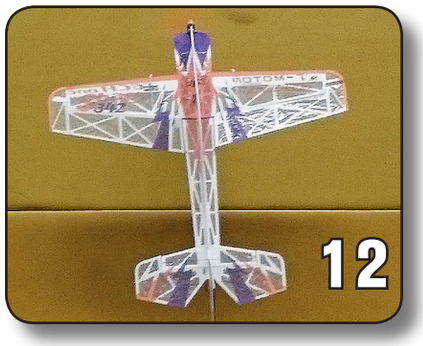
Skicka gärna manus i god tid!
Försenade manus försenar tidningen!
Manusstopp är 4 veckor före utgivning.
Redaktionellt material skickas till:
red@modellflygnytt.se
Annonser skickas till:
conny@bildomedia.se

Tryck: V-TAB Vimmerby, 2016
ISSN-0345-813X

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

INNEHÅLL NR 2/2016

- **Årsmötet** 6
- **FAI** 9
- **Dalaklubbar samordnar** 10
- **Inomhus i Falun** 12
- **Linflyg på väg tillbaka del 3** 13
- **Fox Turbo Jet** 14
- **Cub** 18
- **FPV-Racing** 20
- **Enkel tävlingsklass F3K** 24
- **R-DT för friflyg** 27
- **Linflygpionjär** 28
- **Neuport 28 del 2** 32
- **Se upp med Natura 2000** 34
- **Servon** 36
- **Meeting** 38



Ledare

Hej alla modellflygare

Denna ledare är lite improviserad då vår Ordförande fått förhinder. Som ni nog redan märkt är Modellflygnytt nummer två senarelagt för att vi ville få med information från årets förbundsmöte. Mer om förbundsmötet kan ni läsa om i reportagen senare i tidningen.

I år passade även Flygsportförbundet på att fylla 50 år vilket firades på lördagskvällen med sedvanlig bankett och prisceremoni. Många glada medaljörer var det, och från SMFFs sida uppmärksammades Mattias Hammarskiöld för sina framgångar i världscupen i F3K. Emil Broberg fick komma upp på scenen för att utmärkas med stora grabbars märke. Juniorvärldsmästare i Pylon (F3D) två gånger om samt silvermedaljör i seniorklassen gav tillräckligt med poäng för att bli stor grabb. Fantastiskt kul !

Förbundsmötet i år var ingen välbesökt tillställning. Det kan jag tycka är lite tråkigt. Det är ju faktiskt där man har en möjlighet att påverka hur man vill ha det. Den nyvalda styrelsen har ett digert arbete framför sig under 2016. Jag har även läst en och annan forumtråd där det framkommer kritik och tyckanden om att det ska göras på en det ena än det andra sättet. Gemensamt för dessa tyckare är att de är några få samt att det alltid är någon annan som ska uppfyllla deras krav och önskemål utan att själv bidra med något. Det som gör att man inte orkar gå in i sådana diskussioner är att de är fel från början. Missuppfattningar och fantasier till påståenden. Ett exempel på detta är att styrelsen vill lägga ner VO-bredd. Nej det vill vi INTE. Valberedningen har inte varit förmögen att hitta någon person som är villig att kliva in och göra det arbetet.

Då styrelsen är obotliga optimister så väljer vi att fördela VO-bredds arbetsuppgifter till flera i styrelsen med Lova som ansvarig för breddfrågor, istället för att göra en stadgeändring. Vi tror nämligen att det finns någon som vill ta på sig den rollen fullt ut. För den behövs.

Det har av och till dryftats vad som är kärnverksamheten för SMFF och det är ingen lätt uppgift att svara på. Det beror nämligen på vem man frågar. Helt klart är att SMFF är en tävlingsorganisation med ambitionerna att ta fram medaljörer. Men för att få medaljörer måste det också finnas en bredd att vaska fram medaljörerna ur. Således klarar inte SMFF att leverera medaljer utan att ha bredden. Men hur lockar man bredden då ca en av sjuttio bredd/hobbyflygare väljer att tävla. Ja hittills har man sagt att det är modellflygnytt som är själva grejen. Där om vill jag påstå att det råder det olika uppfattningar, forum eller tidning. Båda kräver engagemang från frivilliga krafter.

Helt klart är att de tävlande och sport/hobbyflygarna hör ihop och bör finnas i samma förbund. Om just detta har det också framförts önskemål och tankar i olika varianter.

Helt klart är att det på intet sett är en främmande tanke. Samtal mellan RCFF och SMFF pågår med jämna mellanrum och diskussionsklimatet är mycket gott mellan de som deltar. Tids nog blir det en lösning även i denna fråga för Sverige är för litet för att olika organisationer ska driva samma fråga.

Ha det så gott nu, våren är i antågande och många av er har redan varit ute och flugit. Kanske var det lite kallt om fingrarna men nu går vi mot både ljusare och varmare tider.

Rolle, nyvald vice ordförande

Styrelsen SMFF 2016

Funktion	Namn	E-post
Ordförande	Claes Wahlund	ordforande@modellflygforbund.se
Vice Ordförande	Roland Brebäck	viceordforande@modellflygforbund.se
Kassör	Lennart Andersson	kassor@modellflygforbund.se
VO-Elit	Mattias Hammarsköld	ordf_voelit@modellflygforbund.se
VO-Bredd	Lova Bannister	ordf_vobredd@modellflygforbund.se
Ledamot	Ulf Höglin	suppleant@modellflygforbund.se

Verksamhetsområde Bredd Funktion	Namn	E-post
Chef	Lova Bannister	ordf_vobredd@modellflygforbund.se

Verksamhetsområde Elit Styrelse Funktion	Namn	E-post
Chef	Mattias Hammarsköld	ordf_voelit@modellflygforbund.se

Modellflygnytt Redaktör	Mikael Hansson	ordf_vobredd@modellflygforbund.se
Webb Webbredaktör	Patrik Gertsson	

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

Hej alla modellflygare

Sista ledaren från Bredd?

I förra numret berättade Sven Pontan att han med kort varsel fått ta över ledningen av Bredd.

På grund av personliga åtaganden kunde inte Sven heller fortsätta med gruppens uppgifter.

Då hoppade Christer Malmesäter in ännu en gång och stöttar tidningsproduktionen.

Patrik Gertsson som driver Modellflygnytts hemsida som webmaster, tog över inkommande epost till redaktionen under denna tid och med gemensamma krafter har det blivit denna tidning.

Årsstämman beslutade att det ska komma ut fyra nummer av modellflygnytt under 2016 och det för att spara in pengar.

Om vi vill ha en tidning i pappersform framöver behöver vi sända in mer artiklar till red@ adressen och hjälpas åt att få våra handlare att annonsera mera.

Som nyinvald av årsstämman redaktör, valdes Micke Hansson från Stockholms RFK som har varit sammankallande för valberedningen inom SMFF.

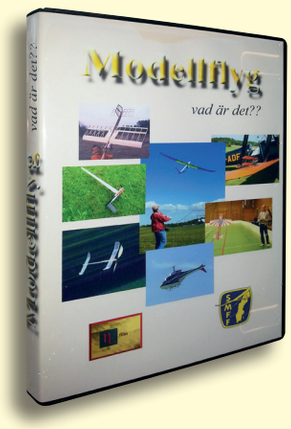
Micke får själv presentera sig och sitt intresse inom modellflyget i nästa nummer av Modellflygnytt.

Bästa hälsningar från
Christer Malmesäter
Patrik Gertsson

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.



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 a tt ta en fortsatt kontakt med klubben.

Modellflygförbundets årsmöte och Flygsports årsstämma 2016

Det blev några hektiska veckor att få ihop alla dokument för styrelsen och strax innan årsmötet brev vår ordförande Claes Wahlund sjuk, men det mesta kom på plats till slut.

Rolle Brebäck och Uffe Höglin och Lova Bannister sitter även i Flygsportsförbundets styrelse, som startade sina möten på Clarion Hotell Arlanda redan fredag kväll. Riksidrottsförbundet som även modell tillhör gör ett stort strategiarbete som vi diskuterade och skall försöka väva in i våra alla flyggrenar. Vi fortsatte lördag morgon med både möten och förberedelser inför Flygsports årsstämma som startade kl 13. Ca 60 personer deltog med en del upphettade diskussioner och delade åsikter som utbyttes, i övrigt flöt allt på bra, protokoll kommer senare på hemsidan.

Banketten som också var ett 50 års jubileum för Flygsportsförbundet startade kl 19 med ca 80 välklädda flygare av alla sorter. God mat, bra talare och en härlig stämning.

Många priser och utmärkelser delades ut till fantastiska piloter, och prisutdelare var John Grubbström, President FAI. Från Modell fick Emil Broberg – stora grabbars utmärkelse, Rolle Brebäck fick silver förtjänstemedalj och Mattias Hammarskjöld – 2 st Fai diplom.

Söndagen kl 09 prick startade Modellflyg sitt årsmöte. Samuelsson blev ordförande på mötet. Kanslisten Lasse började med att förklara ekonomin och de utmaningar vi haft att få iordning på allt

Antal medlemmar: 4.191 + 90 i MFK direkt

Antal Klubbar: 165

Nya i styrelsen blev Lennart Andersson – Kassör, Micke Hansson – Bredd, Mattias Hammarskjöld – Elit, Roland Brebäck, Elit bytte plats med mig Lova till Vice Ordförande och Lova blev Bredd ansvarig

Modells årsmöten är kända för att vara lite kaotiska och långdragna, vilket alla i lokalen blev förvånade över hur otroligt behagligt det var denna gång. Bra stämning med bra diskussioner. Förbundet har en stabil ekonomi och en lysande framtid. Allt kan ni senare läsa på hemsidan när protokollet blir färdigt.

Nästa årsmöte för modell hoppas jag att fler personer kommer, det är en trevlig tillställning och ett jätte bra nätverk att mingla med

Text: Lova Bannister Foto: Narit, Lova

Årsmötet

FLYGSPORT FÖRBUNDET
www.flygsport.se
FLYGSPORT FÖRBUNDET
www.flygsport.se
FLYGSPORT FÖRBUNDET
www.flygsport.se
FLYGSPORT FÖRBUNDET
4
2
3
1

In memoriam

Lennart Larsson in memoriam

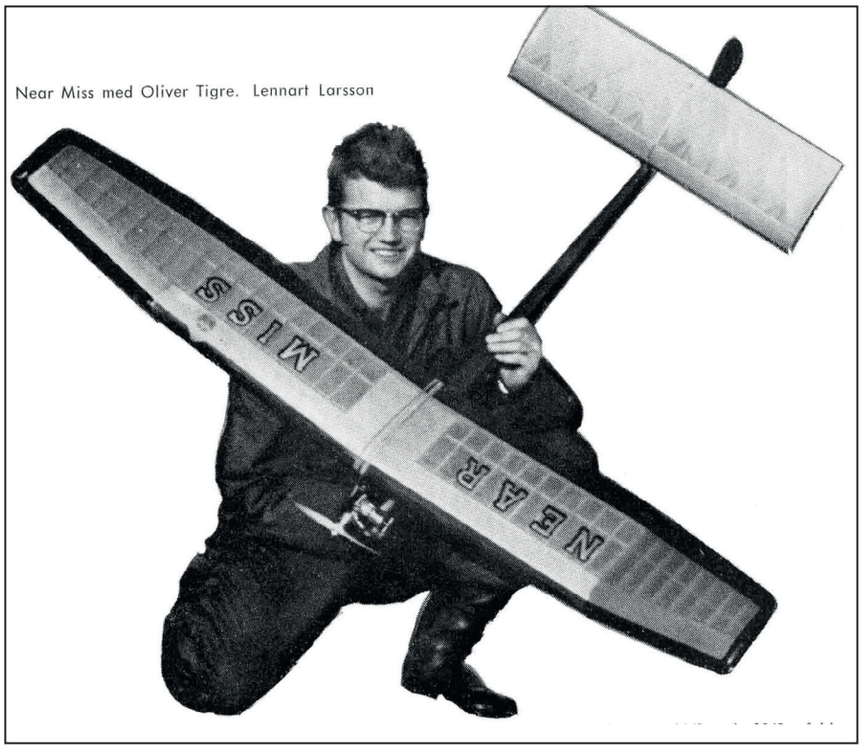
Lennarth Larsson har dött. Jag kände inte honom jättemycket, men träffade honom då och då på äldre dar då jag fick låna modellflyglitteratur av honom. Jag fick även låna fotoalbum och skannade in lite från det.

Vad jag förstått var Lennarth en viktig person vid bildandet av SMFF. Han var också medansvarig för bildande av och länge ordförande för SLM - Stockholms läns Modellflygförbund.

Lite stod om Lennarth i SPÄNNVIDD.

Man kanske redan börjat skriva om Lennarth för MFN. Om inte är min uppfattning att man borde göra det. Jag tycker inte att jag själv vet tillräckligt om hans insatser för modellflyget, men jag kanske kan bidraga med något.

Hälsningar
Willy



Eldsjäl

Mångårig eldsjäl fick sitt pris

I samband med Oskarshamns Kommuns årliga föreningsriksdag i november belönades MFK Oskarshamnseskaderns kassör och materialförvaltare Mikael Carlrud med pris för årets eldsjäl inom föreningslivet i Oskarshamn.

Det var MFK Oskarshamnseskaderns styrelse som nominerat Mikael till priset och kommunens fritidskontor som valt ut pristagaren bland alla nominerade kandidater från föreningar i Oskarshamns kommun.

Mikael själv hade under kuppartade former lurats till föreningsriksdagen av Oskarshamnseskaderns ordförande Stefan Johansson i tron om att han skulle på ett möte med tjänstemän från kommunen rörande flygsäkerhet.

Inte förrän nomineringen lästs upp och hans namn presenterades förstod Mikael själv vad han gjorde på föreningsriksdagen och han just blivit årets eldsjäl.

I nomineringen för priset går att läsa:

”Mikael har sedan tidiga tonåren varit engagerad medlem i modellflygklubben.

Han är kassör och materialförvaltare och föreningen alltiallo.

Klubben har många aktiviteter och Mikael har koll på det mesta, inte minst den årliga modellflygdagen på flygplatsen.

Han lägger ner stor del av sin fritid för att verksamheten ska fungera – ofta när ingen annan ser.”

Förutom äran, diplom, blommor och minnestallrik belönades Mikael med ett stipendie på 7000 kronor.

/Styrelsen för MFK Oskareshamnseskadern

FAI Aeromodelling Gold Medal

Samtliga pristagare vid FAIs Generalkonferens.

FAI håller varje år en Generalkonferens för sina medlemmar. I år genomfördes den i Rotterdam, Holland, ombord på S/S Rotterdam. Fartyget som sjösattes 1959 var tidigare flaggskepp på sträckan Rotterdam – New York men har efter sin pensionering omvandlats till hotell, restaurang och konferensanläggning.

Flygsportförbundets delegat i FAI:s plenarmöte var Bengt Lindgren, en man med många strängar på sin lyra. Vid mötet beslutades bland annat att drönare skulle handläggas i modellflygkommissionen i fortsättningen samt diskuterades World Air Games som kommer att genomföras i Dubai i början av december med svenska modellflygtävlande.

Höjdpunkten för min del var prisutdelningsceremonin med stor galamiddag. FAI:s Aeromodelling Gold Medal kan tilldelas en modellflygare för enastående organisatoriska insatser. Medaljen delades ut första gången 1987 och har sedan dess delats ut årligen till förtjänta modellflygare. Jag är mycket glad och stolt över att mina insatser för SMFF och FAI har uppmärksammats på detta sätt. Jag har sedan början av 70-talet på olika sätt varit involverad i SMFF:s inre arbete bland annat som ledamot i centrala styrelser, medverkat i flera stadgekommittéer och haft andra uppdrag. För närvarande är jag styrelsemedlem i VO Elit. Internationellt har jag varit SMFF:s delegat i CIAM från slutet av 80-talet fram till för ett par år sedan. Jag har också medverkat och lett flera arrangörskommittéer för VM och EM i Sverige.

Text: Bengt-Olof Samuelsson

CIAMs ordförande Antonis Papadopolis och FAIs ordförande John Grubbström är prisutdelare.

Dalaklubbar samordnar verksamheterna inför sommarsäsongen

Bild Många deltagare – ett bevis på bra flyggemenskap i Dalarna. Fv. Lars Holmsten, Siljanbygden, Johnny Matsson, Siljanbygden, Mikael Sundqvist, Siljanbygden, Lars-Åke Lundin, Ludvika, Joakim Arnesson, Ludvika, Joakim Hellström, Säter, Mats Ekehov, Borlänge

På initiativ av Borlängeklubben RFK Viggen och Anders Jonsson samlades dalaklubbarna för ett gemensamt möte i februari.

Syftet var att diskutera klubbarnas kalendrar inför säsongen 2016, meetings, tävlingar och gemensamma flyg & grillkvällar, allt för att fortsätta den fina flyggemenskap som finns i Dalarna.

Klubbar representerade var Siljanbygden, Ludvika, Säter, Gagnef, Dala-Järna, Falun, Borlänge samt representanter SPI (pylon) och IGG-Sverige (storsegel).

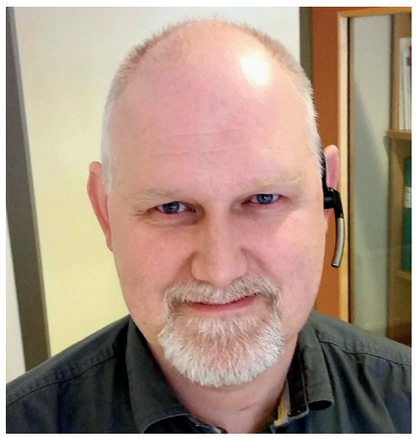
En Facebooksida, Modellflyg Dalarna, har skapats för bättre översyn till varandras aktiviteter. En översyn av sommarsäsongens meetings och tävlingar gjordes. Man har också sedan 2015 mer aktivt börja besöka varandras "vanliga" flygdagar (och kvällar).

F3B-Termik

Man kom också överens om att anordna DM i F3B-Termik i Borlänge den 28 maj med förhoppning om fler tävlingar under sommaren. Ett kul tävlingsformat och bra bränsle till diskussionerna vid den efterföljande korvgrillningen.

Gruppen kommer att träffas igen efter sommaren för att följa upp aktiviteterna och utveckla samarbetet inför 2017.

Väl mött i Dalarna 2016!
/ Peter Lindner



Anders Jonsson RFK Viggen initiativtagare till mötet.

Bild Representanter från Dalarnas modellflygklubbar. Fv. Inge Sundstedt, Gagnef, Magnus Eriksson. Dala-Järna, Kurt Ilar, Dala-Järna, Ove Lissel, Borlänge, Patrik Hedlund, Falun (inte i bild), Leif Andersson, Borlänge

PRESSGRANNAR

Modellflygnytt är ju inte ensam om att skriva om modellflyg och det kan ju inte vara helt fel att spana in konkurrenter och kolleger.

Idag den 11 april kom det ett kuvert från Flygsportförbundet till min brevlåda. Brevet innehöll aprilnumret av Modellfly-informasjon som är Norges motsvarighet till Modellflygnytt.

På grund av personlig tidskris och frågan om jag hinner med en artikel till pressläggning av vårt aprilnummer så blir detta kort.

Jag har tagit ett par bilder :

INHOLD

Snygg indelning med reportage följt av de olika grenredaktörernas material – totalt 92 sidor

REDAKTION

Här presenteras Redaktör Jon Gunnar Wold samt de olika grenredaktörerna – alla med små foton så att man känner igen dem när man träffar dem ute på fälten.

MEETINGANNONSER

Från 2016 har man tagit ner storleken på de fria klubbannonserna från max 1/3 sida till en enklare version med en bild plus separat text.

Bor du i Norge kan du köpa alla 6 nummer för 2015 för 250 NOK inkl porto.

Mitt intryck av tidningen efter en halvtimmes bläddrande är väldigt positivt.

Danmark har en tidning mera lik vår egen med namnet Modelflyvenyt.

Innehållet är inte lika väl uppdelat som i den norska tidningen men man hittar oftas mycket bra artiklar.

Redaktionen är som i Norge, en huvudansvarig samt ett antal grenredaktörer. Av någon anledning så står det inte klart vilken gren de olika redaktörerna ansvarar för men de har foto och adressuppgifter. När man läser tidningen så ser man förstås vilka grenar de olika redaktörerna ansvarar för. Nästan alla artiklar följs så klart av artikelförfattaren med foto.

Danska Modelflyvenyt på 60 sidor finns liksom vår svenska Modellflygnytt på hemsidan ganska snart efter utgivning. I dag är det nummer 1 - 2016 som jag hittade på :

http://www.modelflyvning.dk

På sidan 12-17 hittar du artikeln Verden sett fra helikopterperspektiv som kort avhandlar ett gäng länder i Europa, Asien och USA.

En annan artikel på sidorna 20-25 handlar om friflyg med elmotor med många begrepp förklarade effekt, energi, kalorier, motorer, batteri, fartreglage, timer.

/Patrik Gertsson

Indhold

5 Modelflyvenyt 40 år
7 Fyrre, fræk og flyvende
8 Søges: Formand og tre bestyrelsesmedlemmer
10 Endnu et høringssvar afsendt
12 Verden set fra helikopterperspektiv
18 Stormodelmødet
20 Fritflyvning med elektromotor
26 Nu skal vi i gang med F5J
29 Billeder til Modelflyvenyt
30 Ansigtet, der er varemærke for verdens hurtigste quads
38 Konkurrencerapport fra Eliteudvalget
40 Vejen fra skalapilot til konkurrenceskalapilot
44 Nyt fra Svævestyringsgruppen
46 Han er stadig min modelflyvehelt
51 Tegningerne der dukkede op
53 Nyt medlem i Aalborg
53 Personalia: Uffe Olesen er død
54 Indbydelser

REDAKTION
Ansvarshavende redaktor
Marianne Pedersen
Assendløsevejen 30
4130 Viby Sjælland
Tlf: 2087 0747
pe@pe-design.dk
www.pe-design.dk

Grenredaktor **Lars Buch Jensen**
Lavager 15
2620 Albertslund
Tlf: 4118 5905
kmjlbj@post11.tele.dk

Grenredaktor **Michael Gibson**
Damgårdsvej 18
2990 Nivå
Tlf: 2333 0134
michael.gibson@oracle.com

Grenredaktor **Steen Larsen**
Gjorslevvej 25
4660 St. Heddinge
Mobil: 3056 3948
sl@modelflyvning.dk

Grenredaktor **Jørgen Mouritzen**
Karinebækvej 5
3100 Hornbæk
Tlf: 40 500 555
mou@mou-pr.dk

Grenredaktor **Jesper Voss**
Hesselovej 1
3390 Hundested
Tlf: 26820593
jespervoss@modelflyvning.dk

#2 APRIL // 2016

NYHETER 8
Notiser - stevneannonser 8
Produktnytt 10
REPORTASJER 14
HISTORIE: Geoffrey de Havilland 14
VI BESØKER: Prox Dynamics 24
Modellflymessen på Ekeberg 30
GJENBRUK: Bygg modellfly av seppel 26
MULTIROTOR 36
Droneracing på Skien/Geiteryggen 36
TEST: Graupner Alpha 2500 droneracer 40
TEST: Mixuko Race Quad 46
OLDTIMER 48
Oldtimeren "Pretty baby" 48
Oldtimerforeningen 51
HELIKOPTER 52
TEST: Graupner Heli Helm 100 3D 48
OLDTIMER 54
Oldtimeren Powerhouse 54
Byggekveld med Grokker 58
SPORT 62
Sportspalten 62
TEKNIKK: Pusseklosser 62
Bruktmarkedet far og nå 63
Stev og løsninger 64
SKALA 68
World Air Games i Dubai 68
FRIFLUKT 72
NM i klasse F1A og F1B 72
Vintercupen 73
World Cup i USA 74
F3A & F3P 78
Sesongen 2015 78
NM F3P 82
SEILFLY 86
Bygging av Reiher III 86
Vinger til 5HK -hvor flaks kan man ha? 88

MODELLFLY INFORMASJON

UTGIVER
Modellflyseksjonen/NLF
Møllergata 39, 0179 Oslo. Tlf: 2301 0450

Ansvarlig redaktør
Jon Gunnar Wold
jonwold@gmail.com

Spalteredaktører

FriFlukt
Tor Bortne
tobortne@bbnett.no

Linekontroll
Norvald Olsvold
norvald.olsvold@getmail.no

Seilfly
Dag Wingerei
dagwingerei@gmail.com

Sportsflygere
Rolv Leirro
rolelrro@online.no

F3A og F3P
Jon Gunnar Wold
jonwold@gmail.com

Jet og turbin
Tor Christiansen
tor@av-art.no

Helikopter
Lars Aage Olsen
lars.aage@f3cnorge.info

IMAC
Jon Sudbø
jsudbo@yahoo.no

Skala
Narve L. Jensen
narve@ebnett.no

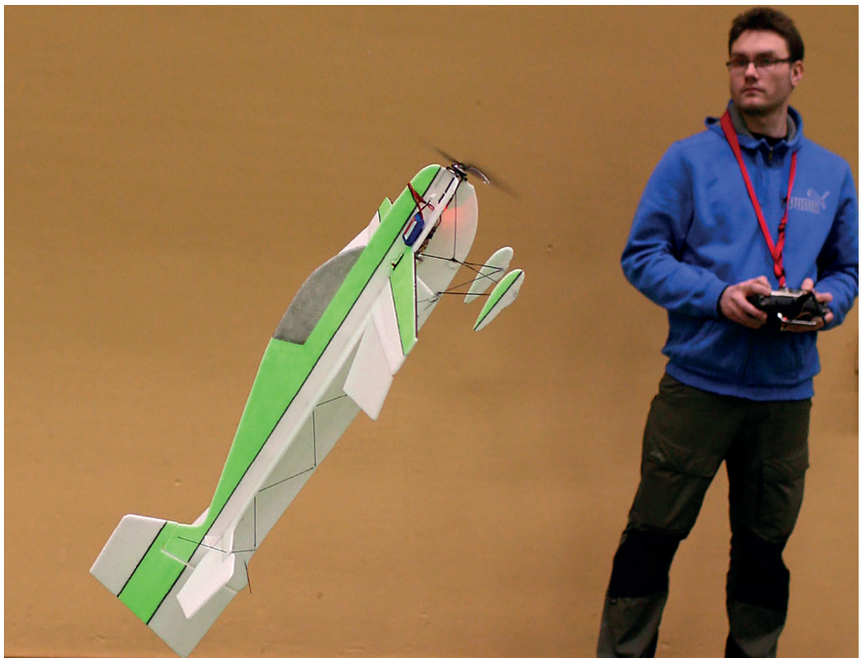
Multirotor
Henning Pedersen
post@dronebygg.no

Inomhusflyg i Falun!

När Kung Bore håller vintern i sitt grepp då flyttar Falu RFK sin flygverksamhet inomhus till Lugnets sporthall i Falun. Strax intill in till Riksskidstadion, där skid-VM hölls 2015, ligger sporthallen med dess 4000 kvm yta. Oftast hyr klubben ”bara” en fjärdedel av hallen men inte sällan är hela hallen öppen ändå. En rolig och återkommande aktivitet där dog fights varvas med drönarflygning, helikopter och mindre ”skala”-kärror. Stämningen var mycket avslappnad och ingen behövde frysa om fingrarna.

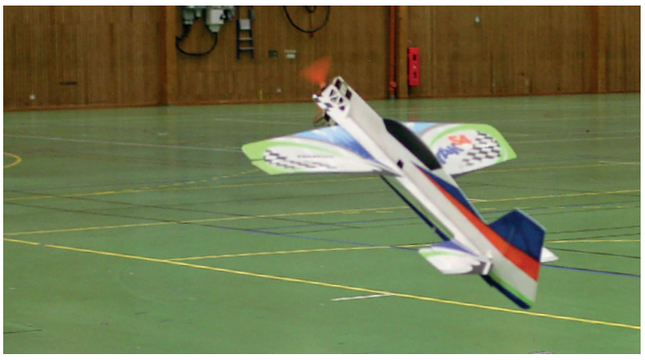
Den lokale reportern dök upp och fick pröva på drönarflygning. Några tävlingslystna flygare ordnade ”klättertävling” upp med väggarna med andra ägnade sig åt traditionellt depåsnack. Falu RFK anordnar dessa inomhusflygkvällar sedan många år tillbaka och förutom att ge sina medlemmar lite extra bonus bjuds även andra intresserade in, allt för att lyfta intresset för modellflyget som hobby.

Så tycker ni att det blir för kallt nästa vinter är ni välkomna till Falun!



Full koncentration.

Ny teknik nya idéer.



Mycket svängrum.

William Sjöberg testar sin drönare.

Fin mediauppmärksamhet i Dala-Demokraten.

Take-off för P-O Håkansson, pylon på sommaren inomhuscombat på vintern.

Linflyg på väg tillbaka?

Uppropet om vilka klubbar som har Lincirklar och någon aktiv linflygare har gett en inbjudan till Kungsängens MFK där man flugit linkontroll i 40 år.

Kungsbacka/Inlag har tävlingar
Stunt Combat Weatherman
Västerås/Johannisberg har tävlingar
Alla klasser
Karlskoga/Norr flygfältet har tävlingar
Alla klasser
Vänersborg/Brättelund har tävlingar
Combat
Trelleborg (Stunt)
Nymölla/Snobben
Kivik/3Aviatörer
Ripa MFK
Kungsängens MFK (Stunt)

Det finns säkert flera klubbar – hör av er!

Vissa klubbar har webkamera som visar fältet året runt. Det är bra för att kunna kolla väder och aktivitet samt att det inte är obehöriga.

De som är aktiva tävlingspiloter behöver knappast några tips men det som verkar komma är enklare klasser där man använder traditionella grejor.

Slow Combat :
2,5 cc motorer
I Slow Combat får modellen ha en högsta flyghastighet motsvarande 10 varv/35 s
Linor 15,92 meter 0,385 dia (std)

Det är många piloter som varit aktiva linflygare men som för många år sedan gått över till RC. Det går förvånansvärt snabbt att komma in i linflyget igen när man testar ”som att cykla”. Känslan att busa runt med ett plan 16 meter från sig i en förlängning av armen är helt annat än med RC.

Plocka fram lite balsaflak, ply och rödboksstavar. Ritningar till i stort sett alla gamla plan finns på Outherzone och den lokala printfirman kör ut ritningar i fullstorlek för under hundringen oftast.

Och har vi det roliga – leta konservburkar utan rillor, polera, klippa och löda.

MASSPRODUKTION är ju vad som gäller när man flyger Combat. Självklart är det streamern som ska klippas men det är närkamp och då kan ALLT hända.

Weaterman Speed

Denna klass är enklare än Combat.

Man klarar sig rimligen med ett plan och det är en ”planka”. Man tar den motorn man har för alla kan tävla mot alla.

Klass	cc	maxvikt	lina	varv
0	1,0	340 g	10,67	6
1	Mills	453g	10,67	6
2	1,5	453g	12,80	10
3	2,5	453g	14,22	9
4	3,5	567g	16,00	8
5	5	680g	16,00	8
6	6,6	907g	18,29	7
7	10	1134g	18,29	7

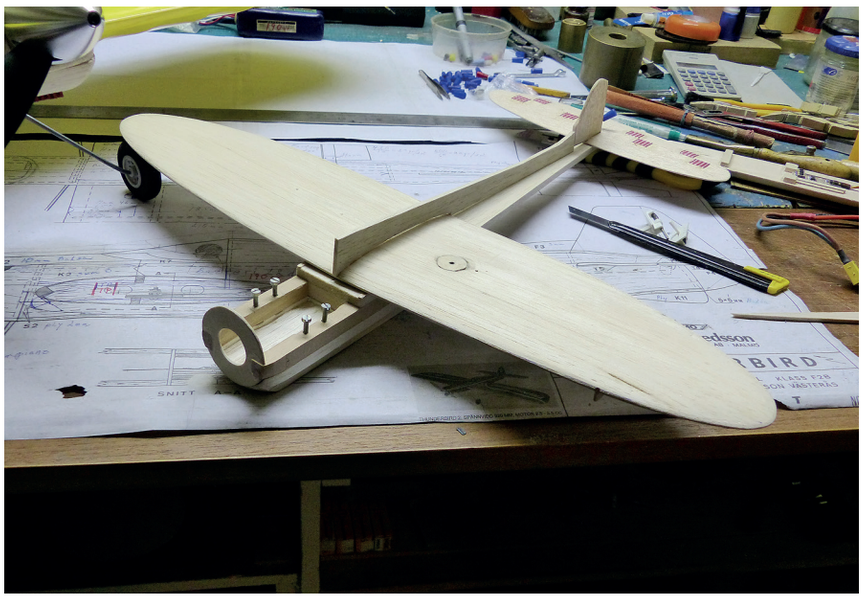
Förutom dessa grundregler finns det lite koefficienter för att göra tävlandet ännu mera jämlikt. Det finns mycket information på nätet om Weatherman och vi kör årets första svenska tävling i Kungsbacka/Inlanda den 4 juni.

Heta nyheter : Nordiska regeltillägg hittar du här : http://modellflygnytt.se/WeathermanVS_LokalaRegler.pdf

För alla gamla som inte varit med på länge så är det ett par viktiga regler : Ta på hjälmen och spänn fast bältet ;-)

SÄKERHETSWIRE från motor till Ok
http://www.f2d.dk/rules/connected.htm

/Patrik Gertsson



Prisvärd och praktisk modellflygning med turbojet?

Fox Cub Jet med Lambert T25 Kolibri

Klar för start med propan ansluten.

Att flyga en attraktiv skalamodell med försedd med en riktigt fotogendoftande, vinande turbojet-motor är verkligen lustbetonat. Den vinande tomgången när modellen taxar ut till start, och ett ljudet från jetstrålen stimulerar fantasin. När doften av förbränd fotogen som läggs till synintrycken, föds både nyfikenhet och upptäckarglädje. Modellmotorer mer än bara framdrivning för många av oss modellflygare.

Det finns större och billigare motorer än Lambert T25. Det som gör denna lilla motor intressant, är utbudet av passande modeller till rimliga priser. Man kan installera en T25 i de flesta ARF jetmodeller avsedda för en 70- 90 mm fläkt. Förutom Lambert T25 finns även Jetcat P20SX i samma storleksklass.

Lambert T25 torde vara bekant för en större läsekrets MFN. MFN har tidigare i olika artiklar behandlat T25 som flugits i De Havilland Vampire (J-28) och Multiplex Fun Jet. Det är även möjligt att installera en T25 ovanför flygkroppen på en segelmodell. Tanken med denna artikel är att lite mer ingående berätta om praktiska erfarenheter.

Beskrivning och installation

Det Michael Lambert har åstadkommit med sitt hantverk är en serie av turbojetmotorer, i en storleksklass trodde jag inte var möjligt för praktiskt modellflygning. När man betraktar motorn i dess enkla emballage, utan CE-märkning eller medföljande instruktioner vid leveransen november (2011), märks det att Lambert är ett litet företag som helt ägnar sig åt bygga turbojetmotorer. Att bara balansera de roterande delarna lär ta en hel arbetsdag i anspråk. Det är verkligen en liten men ändå flygbar turbojetmotor, komplett med startmotor, radialkompressor, brännkammare, ledskenor, turbin och utlopp. Ju mindre en turbojetmotor är desto svårare är det att få tillräcklig dragkraft och den bränsleekonomi som gör motorn praktisk och användbar för modellflygning. Max dragkraften är uppmätt till 2,6 kg m. h. a. en fiskvåg.

Till motorn hör även en,
•reglerenhet (ECU), som dels styr startförloppet och dels motorns reglering under körning,
•eldriven bränslepump,
•elektriskt styrda ventiler för dels propangas och dels fotogendrift,
•FESTO slangar (blå och vita 4 mm) och anslutningar.
Övrigt som behöver installeras,
•2-cells LiPo batterier om 500 - 1300 mAh,
•bränsletank (0,5–1,0 L)med filtklunk för att undvika luftblåsor vid motorns bränsletillförsel.

Till motorn hör även kablage för varvtals- och temperaturgivare. Det är alltså en hel del som ska installeras i modellen. Ju större modell desto enklare installation och lättare att se och flyga. Den kompletta T25 med kringutrustning väger ca 390 g.

Vid flygning med turbojet rekommenderas att ha en bärbar kolsyresläckare lätt tillgänglig. Brandrisken är inte försumbar om man skulle haverera. Detta kanske även gäller flygning med stora LiPo-batterier som energikälla.

Motorn levereras också med en display med vilken man bl.a. kan avläsa varvtal, utloppstemp och drifttillstånd (ready, ignition, fuel, running, cooling, low throttle). Den används även för att anpassa ECU så att denna kan kommunicera med mottagarens trottelutgång. Man ska alltså justera ECU för den pulsbredd inom intervallet ca 0,5 – 2,2 millisekunder som fordras för respektive start, tomgång, fullgas och stopp. Min Spektrum DX8 sändare är inställd så att jag även enkelt kan stoppa motorn (low throttle) med att trycka in knappen som normalt används funktionen Bind. När allt är inställt och korrekt uppkopplat sker motorstarten enkelt och automatisk.

Kråkbroms och klaff.

Motorkörning och bränsle

Motorns startsekvens aktiveras när trottelspaken flyttas 30% från tomgångsläget. Först börjar startmotorn varva upp motorn. Kort därefter släpps propangasen på under ca 5 s för att därefter övergå till fotogendrift. Startmotorn kopplar ur runt vid 40000 varv/min och motorn fortsätter därefter och accelerera tills tomgångsvarvtalet uppnås. ECU sköter och övervakar då startförloppet tills man uppnår drifttillståndet running efter ca 45 s. Därefter kan man öka pådraget från sändaren. Misslyckad start har ofta berott på att gasen inte har varit anslutet eller gaskranen inte tillräckligt öppnad. En annan orsak har varit luft i bränsleledningarna. Om det kommer in luft i bränsleledningen, och stannar motorn med en suck och en liten rökpuff. Det bakre kullagret är utsatt för höga temperaturer. På marken därför bör kylsekvensen (Cooling) aktiveras för att ventilera och kyla av de heta delarna efter motorkupé. För en förnyad motorstart slås bara mottagarbatteriet från och till, så blir ECU återställd klar för ny start. Tidigare hade jag en s.k. header-tank för att eliminera luft i systemet mellan huvudtanken och motorn, men det visade sig att en filterklunk som tar upp bränslet med hjälp av kapillärkrafter ändå fungerar bäst för T25.

Räkna med att turbojetmotorer drar betydligt mer bränsle än en konventionell metanolmotor, för samma statiska dragkraft. T25:an är inget undantag i detta hänseende även om den är betydligt snålare än andra större turbojetmotorer. Om möjlig installera en tank som rymmer uppåt 1 liter, eftersom det är skönt att gott om flygtid, t ex när man ska prova ut modellen. Man slipper också att använda en tillfällig utanpåliggande hopper-tank för att kunna starta med en toppad bränsletank. T25:an helt vibrationsfri jämfört med kolvmotorer och även elmotorer för den delen. Det blir heller inga kladdiga oljerester från bränslet. Fastän det bränslet har en karakteristiskt doft, är det inte lika aggressivt mot trä, lack och mänsklig hud som t ex. metanol med syntetolja.

Som bränsle används Jet-A1 med en tillsats av 5% s.k. turbinolja för smörjning av kullageren. En liter turbinolja kostar ca 180 – 200 kr och räcker till 20 liter färdigblandat bränsle, vilket motsvarar ca 23 flygningar. Det har talats om att använda diesel som bränsle, men jag har inga erfarenheter av detta. Bränslet bör filtreras ordentligt innan man tankar modellen. En del föredrar att installera ett filter mellan den elektriska pumpen och motorn. Själv föredrar jag att filtrera bränslet när jag pumpar över bränsle från det medhavda bränsleförrådet.

Som nämnts tidigare tillförs propangas för motorstart. En 60 g campinggasbehållare fungerar väl och räcker länge. Till motorn medföljde vid leveransen ventil att skruvas direkt denna behållare. Även propangasen bör filtreras med ett filter anslutande slang till modellen.

Prestanda och flygegenskaper

Min Lambert T25 är installerad i en Fox Cub Jet med fasta landställ. Startvikten är fulltankad 5, 05 kg. Efter motorstart och utkörning, är flygtiden ca 8,5 min från start till landning och då återstår ca 2 dl av bränslet vid motorkupè. Bränsleåtgången beror naturligtvis på flygstil. Själv föredrar jag lite avspänd flygning med mjuka svängar i cirlar eller åttor med reducerat pådrag.

Timern i sändaren är inställd 7,5 min och börjar räkna ner vid startpådraget. Detta för att det ska finnas en bränslereserv för omdrag, t e x om finalen inte är stabil och bra, eller hinder dyker upp på banan. Snitt förbrukning vid mina flygningar är runt 0,88 dl/min under flygningen.

Fartområdet ligger på omkring 45 – 155 km/h i planflykt, där farten över bantröskeln ligger runt 45 km/h. Man kan trycka upp modellen i över 200 km/h eller mer. Om man så önskar kan man dra ner på effekten så att motor bara väser och ändå hålla sig flygande, t ex under en stilla sommar dag. Motoreffekten räcker även till för looping eller topproll med en mindre fartförlust på toppen. Start sträckan på asfalt är 15-20 m och stighastigheten är full tillräcklig. Start från gräs med 70 mm hjul går bra och är bara något längre jämfört med start från asfaltyta. Även om Fox Jet Cub kanske inte är den snabbaste modellen på fältet, räcker fartprestandan och blir för en söndagsflygare som jag en lagom utmaning att flyga. Andra modellflygare har presterat farter över 400 km/h med denna motor. Modellerna saknar då landställ och är små. Visst finns det elfläktmodeller som flyger snabbare och till lägre inköpspris. Upplevelsen av modellflygning är säkert heller inte sämre, möjligen annorlunda jämfört med turbojet. Det är upp till läsaren att avgöra vad som passar bäst. Vill man flyga riktigt fort kan en bra installerad turbojetmotor bli oslagbar eftersom dragkraften endast minskar långsamt med ökande hastighet.

En annan egenhet ho s turbojetmotorn

och som historiskt orsakade att ovana piloter havererade, är det långsamma svaret från tomgång till maxvarv. Antag att piloten bedömer att flygplanet ligger över glidbanan och farten är för hög och därför drar ner effekten till tomgång, samtidigt fälls landstället ut och samtidigt kommenderas full klaff. Om då flygplanet då inte är stabiliserat kring glidbana och grundlinje riskeras ett genomsjunk och en minuslandning eftersom motorn svarar långsamt från tomgång. Kolvmotorer och elmotorer svarar däremot direkt vid ett kommenderat motorpådrag från tomgång till fullgas jämfört med en turbojet. För T25 måste varvtalet upp från 96 000 varv/min till ca 150 000 varv/min innan dragkraften kommer. Från tomgång till fullgas (245 000 varv/min) tar det ca 8 sekunder, vilket i flygsammanhang är en lång tid.

Det leder lätt till en extra mental belastning och bidrog till att jag ofta i början lät finalen bli för brant med för hög fart. En motor med propeller bromsar ganska bra vid tomgång medan en turbojetmotor ändå trycker på något och lätt leder till att man missar banan. Det underlättar landning om modellen är försedd med bakkantsklaffar som kan fällas ner ordentlig.

För att öka luftmotståndet ytterligare fäller jag samtidigt även upp båda skevrodren som en s.k. kråkbroms. Kontrollera att det finns tillräcklig rörlighet att kunna använda skevroderverkan även med kråkbroms ansatt. Man kan även tänka sig att kupera motorn inför landning och genomföra en nödlandning. Min strävan är dock att hitta en bra metod för säkra landningar med utrullning och markkörning med motorn gående ända fram till parkeringsplatsen. Landar man på gräsytor behövs inga hjulbromsar då modellen stannar inom 10 meter. Hjulbromsar vore nästa tillbehör att anskaffa när jag oftast flyger från asfaltbanor.

Inför landningen väljer jag att vara något försiktig genom att ta ner farten och fälla ut klaffen i två steg och därefter kråkbroms. När klaffen (bakkanten) fälls nedåt, leder detta till ett nos-upp moment som måste kompenseras med nos-ned trim. Detta gäller även kråkbroms. Vid ett tillfälle fick jag kraftigt nos-upp moment när jag fällde ner klaffen, vilket ledde till att modellen ställde sig rakt upp som ett kors. När den kort därefter vek sig, gick den överraskande in i spinn som jag, trots hjärtat i halsgropen, lyckades häva.

Startas modellen från gräs är det lämpligt att ansätta startklaff om 10 grader för att minimera startsträckan.

Sändaren (Spektrum Dx8) är numera programmerad så att landningsklaff går ut under ca 1,5 sekunder och samtidigt ändras höjdroderinställningen så den knappt behöver trimmas om av piloten när farten 70-90 km/h på medvindslinjen. Med både klaff och skevroder som bromsar kan jag då lättare landa med svagt motorpådrag (flygtomgång), och ändå ha en viss beredskap i fall jag behöver avbryta landningen och göra ett omdrag. Från intrimmat med klaff inne, ges dykroder om ca 1.5 mm för 10 grader klaff till ca 4 mm dyk vid ca 25 gr full klaff. Detta är bara ett exempel, eftersom man måste prova sig fram vad som passar bäst. Även om klaff och broms är ansatt räcker motorn vid t ex en avbruten landning och omdrag eller en s.k. go around.

När man ska prova ut modellen är ett stort fält med öppna ytor ofta att föredra. Det är skönt med marginaler i höjd när man ska stalla ut modellen ordentligt med eller utan klaff, eller med uppfällda skevroder eftersom motorn som sagt tidigare svarar ganska långsamt från tomgång till maxvarv. När man väl har en intrimmad modell är det bara flyga som vanligt utom som sagt

Det finns plats för större motorer än T25.

i samband med landning som kräver lite eftertanke och klaff. Har dock ännu ingen erfarenhet av inverterad flygning som jag kan berätta om. Med kråkbroms och klaff ansatt verkar modellen vara styrbar och stallar ut rakt fram utan tendens att plötsligt klippa åt sidan.

FOX Jet Cub ARF och dess landställ

Fox Cub Jet levereras som en ARF (almost-ready–to-fly) färdigklädd med Monokote: Vinghalvorna är uppbyggda med spryglar i balsa och med ett genomgående vingrör i aluminium som vingbalk. Det inre utrymmet i kroppen är avsett för en 1,5 liter tank som medföljer. Passformen vid montering av fena, stabilisator, roderytor och klaffar kan anses godkänd. Även om modellen har sina fördelar känns den inte riktigt färdigutvecklad i det utförande som jag fick vid leveransen, med tanke på prisklassen 500€ plus 50€ för frakt. Huvudstället i bockad aluminium är alldeles för vekt och nosstället är stelt utan fjädring. Resultatet blir att modellen lätt galopperar okontrollerbart även vid en liten studs under landningen. Problemet löstes genom att byta till ett betydligt styvare huvudställ i 5 mm aluminium från en Great Planes Extra 300. Alternativet är annars att beställa eller tillverka ett huvudställ i kolfiber. Infästningen av nosstället är i det ursprungliga utförandet endast på den nedre delen av ett spant, vilket är alldeles för vekt om man t ex rullar av banan eller landar lite hårt. Förläng därför nosstället (4 mm pianotråd) ytterligare fäst det i längre upp så att böjmoment tas upp av hela nosspantet i stället för endast den nedersta delen av spantet.

Till min modell hör numera även två upp sättningar nosställ varav det ena har ett större noshjul och det andra fjädrar med en knäled har ett mindre hjul avsett för asfalt. Dessa ställ kan skiftas beroende på om man flyger från gräs eller asfalt. Man får även tillverka ett eget passande motorfäste själv för installation i bakkroppen. Troligen är modellen från början avsedd för en fläktmotor. I modellen finns sammanlagt 7 servon och ECU:n kopplade till en 8-kanalers mottagare. Som kanske antytts tidigare blir det en hel del kabeldragning jämfört med en konventionell modell. Kablarna bör buntas samman och fixeras med små buntband och servokablar som förlängs säkras med tejp eller krympslang.

I modellen finns även Spektrum telemetri installerad med ett pitot rör för hastighetsmätning och som sitter på undersidan av kroppen. Även om man kan hävda att placering av ett pitot-rör på undersidan av kroppen inte riktigt är optimalt med hänsyn till platsfel som kan uppstå är

Pitotrör under kroppen.

ändå de värden som skickas tillbaka och läses av på sändaren fullt rimliga. Det underlättar om att få en indikation när man kan fälla ut klaff och hastigheten är rimlig under medvindslinje, baslinje och final, för en säker landning. En annan användbar finess med telemetri är att man kan få siffror på den signalkvalitet som mottagaren känner av, s.k. antenna fadings och tid i hold-mode, ifall man behöver ändra på antennplaceringen på modellen.

Alternativet med en Lambert T25 är intressant för en modellflygare som söker lite nya utmaningar, även om man får gräva lite djupare i plånboken. För att man ska kunna prata om praktisk modellflygning med mycket flygning för pengarna, bör man även titta på vilka modeller som är tänkbara för och ger flygning som upplevs som utvecklande. Har man en modell som är så flexibel så att den som kan flygas från såväl hårdgjorda banor som klippta gräsytor, ökar användningsområdet.

Motorn ger denna modell prestanda för en enklare flyguppvisning och att man under vissa förutsättningar kan man genomföra studs- och gå som en del av sin flygträning. Jag tycker Fox Cub Jet med en Lambert T25 ger förutsättningar för flygning som är utvecklande. Nästa modell kanske blir en L-39 från Savex med infällbara ställ o s v.

Om Fox Jet är en vacker modell må vara osagt. När man utvecklas sitt modellflygande kan man uppleva att skönhet kommer inifrån.

Carl Stålberg SMFF nr 1898,
Lidingö Modellklubb och Tullinge Modellflygare

Kommande jet-meetings i Sverige:
Karlskoga Jet Power 7-10 juli 2016
Jet-meeting på Tullinge (planerat i mitten augusti 2016)
Länk till film på Youtube :
https://www.youtube.com/watch?v=g-TiJK1kgcB8

FAKTA

Fox Cub Jet

Vikt total (kg):	5.05
Tankvolym (l)	0,985
Spännvidd (m):	1.55
Vingyta (dm2)	46.6
Vingbelastning g/dm2:	119
Noshjuldiameter (asfalt) gräs(mm):	(45)60
Tankvolym:	985 ml
Pris (2012):	550€

CUB - finns det något mera känt plan?

Och här kommer kanske någon ORTODOX direkt att tycka att J2 är den enda riktiga CUB-en. Men CUB-en är död - länge leve den nya CUB-en.

Det är nog länge sedan Piper tillverkade någon CUB gissar jag. De maskiner man ser på tuben är ofta moderna maskiner som är specialiserade på STOL, buskflyg med jättestora mjuka hjul, kolfiberbyggen eller andra speciella maskiner som inte har så värst mycket gemensamt med J2.

Fler av de nya typerna som Carbon Cub från firman CubCrafters och Sport Cub S2 även den från CubCrafters finns både som fullskala och som modell.

E-Flite har Carbon CUB som Ultra Micro med 610 mm spännvidd och en vikt på 90 gram. Flottörer och utrustning för att bogsera upp segelplan finns förstås. Lite större är Carbon-Z Cub med en spännvidd på 215cm och en vikt strax under 4 kg.

Horizon Hobby har en Ultra Micro Sport Cub med 615 mm spännvidd och en vikt på endast 57 gram med SAFE teknik. ParkZone har Sport-CUB S2 med 130 cm spännvidd och under kilot i flygvikt.

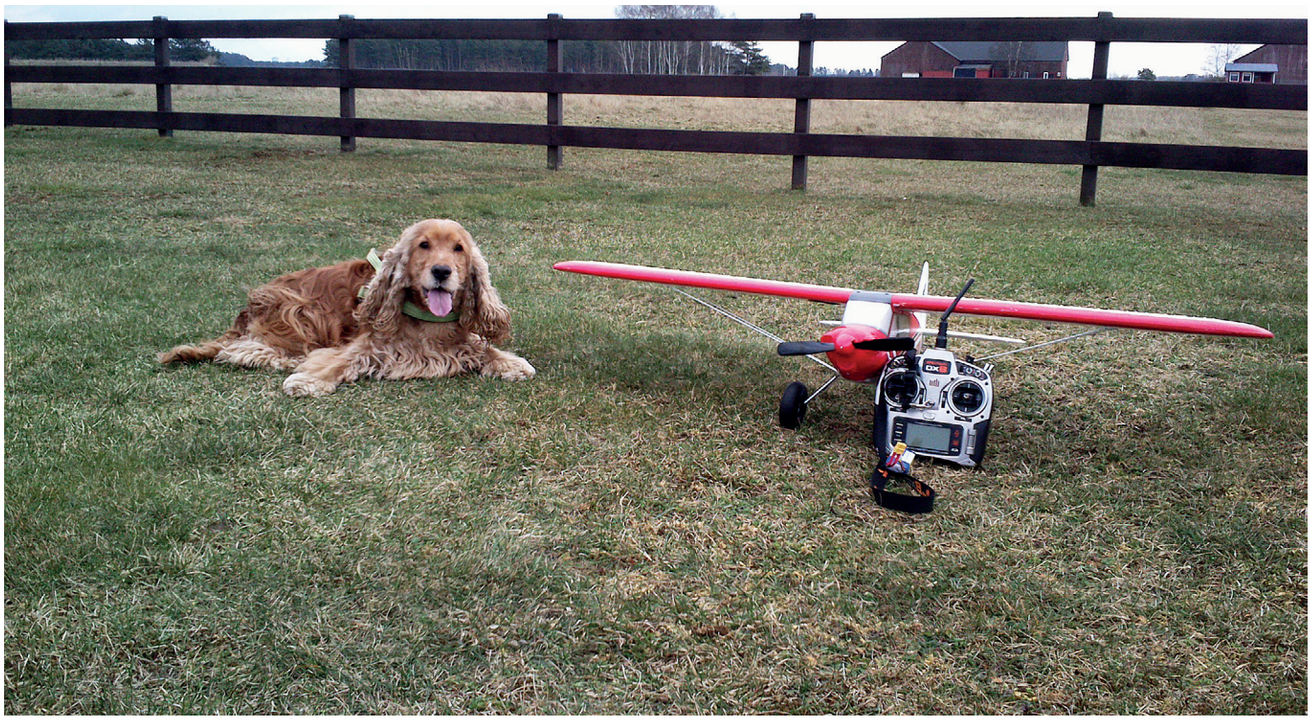
ParkZone Sport CUB med 1300 mm spännvidd har testats i tidningen RCM&E 2014- october samt i 2015 january med flottörer. Omdömen är som förväntat goda och då kommer ordet KEEPER ner den som testar planet gillar det så mycket att han vill behålla det.

I samma klass kan man säkert säga att Multiplex EASY-CUB och FUN-CUB är fast där har man nog lagt mindre vikt om skalariktighet. Även HobbyKings THUNDRA finns i samma stil.

Skalariktigheten är förstås inte heller det viktigaste för E-Flite, Horizon och ParkZone men det är nog närmare i flera avseenden.

Alla dessa plan är förstås riktigt lättflugan och inte alls lika krävande som en riktig skalamodell av J2 eller Super-CUB ibland kan tyckas vara.

Efter flygning i ösregn på julafton 2014 med min mycket omtyckta VisionAire blev det akut behov av något nytt, så efter att



ha kollat (googlat) i Sverige med bland annat Östersunds Modellhobby som inte hade rätt version hemma så lades en beställning från Lindinger på juldagens kväll. På måndagen den 29e december som var första arbetsdagen efter helgen fanns ett mail med bekräftelse att paketet var skickat. Onsdagen den 7 januari vilket var första arbetsdagen efter trettondagen fanns paketet att hämta i blomsterbutiken i byn som också är utlämningsställe för Schenker. En tjuvtitt i kartongen visar ungefär vad som är förväntat. Något som man kanske också kan förvänta sig är dåligt väder med vindar på 10 m/s varje dag tio dagar framåt. Sedan får vi hoppas på en dag med något mindre vind och helst lite sol så att planet kan monteras och få komma i luften på en premiärtur.

Är Sport Cub S2 ett bra plan då?

Det är lite för stort att passa i hatthyllan på bilen om man inte har en lite större bil med 130 cm bredd och rejäl höjd.

Det funkar fint att ställa den i baksätet om man inte har några passagerare där. Flygtiden är utmärkt med ca 13 minuter på första flygningen med originalbatteri på 1300 mAh och planet flyger fint med 2200 mAh som enligt uppgift ger 20 minuter om man är moderat på gasspaken.

Planet flyger klart snällt och kan säkert jämföras med FunCub förutom att S2 har betydligt snyggare landställ och lite mera skalautseende.

Det är klart INTE någon 3D-kärra men flyger rimligt snabbt med rejält stig när man drar på fullt.

Flygning med flottörer återstår. Som skrivet tidigare så har planet testats i RCM&E med mycket höga betyg. En större propp och fartreglage verkar ge mer än väl vertikalprestanda även med flottörer har det visats på tuben, men då försvinner nog lite av CUB-känslan.

Premiärflygningen :

https://www.youtube.com/watch?v=G4Os8slgRB0&feature=youtu.be

Under ett års flygning så kan jag lätt konstatera att det är den bästa Cuben jag testat när det gäller att hantera vindar. 10-12 meter i sekunden är inga som helst problem så länge man inte låter planet backa vid taxning. Alltså är det minst halvgas som gäller för att stå stilla på marken utan att riskera backning och tipp över vingen. Markkörning brukar vara det som är störst problem vid vind men Sport-Cuben med sin raka vinge och sitt stabila ställ klarar långa startsträckor och landningssträckor om man vill flyga skalalikt.

Klaff installerade jag direkt men har inte haft behov. Alla delar utom servon följer med. Landning från hög höjd med 45 graders dykning mot landningsbanan drar inte upp farten mer än att man landar på under 10 meter om man vill.

Jag har förstått att flera har köpt ARF-versionen där man monterar sin egen mottagare i stället för BNF som jag kör med till Spektrum. Erfarenheten har varit mycket bra har jag läst.

Montering

Efter några plan från ParkZone/HobbyZone så förväntar man sig minst lika bra kvalitet som Multiplex och Sport-Cuben är inget undantag. Kartongen man får planet i är lika genomtänkt som planet själv. Montering är ett par skruvar. I BNF-versionen behöver man inte ens fundera över trimning om allt ser helt ut när man monterat ihop de få delarna.

Efter att jag köpt mitt plan från Lindinger fick jag kännedom om att MFT/Full Kontroll har det mesta man kan önska sig av radio, plan och reservdelar från de amerikanska företagen som säljs via Horizon Hobby. Med den vetskapen hade jag nog inte behövt vänta till 13-helgen utan kunnat flyga nytt plan redan vid nyår efter beställning på julen.

Artikel på webben finns på

http://modellflygnytt.se/opublicerat/

En genomgång av FPV-Racing

Vad många pratar om just nu och vad som får anses vara den senaste trenden inom rc hobby är FPV racing. I sociala medier hittar man fler och fler lokala grupper med folk som håller på med FPV Racing och antalet filmer med FPV-flygningar ökar hastigt på videotjänster på internet som Youtube och Vimeo. Racingmodeller börjar även i större utsträckning ges ut i färdiga paket av de stora modelltillverkarna från att det tidigare flugits mest med hemmabyggda modeller.

FPV racing flygs vanligtvis med små quadrocoptrar runt 250-storleken som är utrustade med kamera och ganska avancerade kontrollkort. Utmaningen är att flyga snabbt på trånga platser. Parker, byggarbetsplatser och parkeringsgarage är exempel på platser där FPV racing piloterna väljer att hålla till. Modellflygklubbarnas öppna fält är därför inga attraktiva platser att flyga FPV racing på vilket är en anledning till att folk startar egna grupper istället för att ansluta sig till flygklubbarna.

FPV är en förkortning för ”first person view” och att FPV innebär att man tittar på direktöverförd video från modellens kamera istället för att titta på den i luften. De flesta av piloterna som flyger FPV racing använder videoglasögon (goggles) vilket ger den maximala upplevelsen och känslan av att vara i modellen. Andra föredrar att flyga med videoskärm, vilket oftast är ett billigare alternativ. Flyger man med videoglasögon är det en bra idé att sitta ner när man flyger. Det kan annars vara svårt att hålla balansen.

För att förstå tjusningen i den här grenen har många gjort jämförelsen med att spela Star Wars-spel på datorn. Det kan gå snabbt och det gäller att vara på hugget för att spaka rätt.

Förutom kamera, videosändare och kontrollkort använder vissa en OSD i sin modell. Den gör att du även ser viss telemetridata så som höjd, hastighet, batterinivå och modellens lutning i eller på sidan av bilden.

De kameror som används är små och kompakta och i många fall handlar det bara om en lins på ett kretskort. Några gimbaler är inte aktuella när man flyger racingdrönare utan man vill ha full koll på vilken lutning modellen har. Kameran måste därför sitta i ett fast läge och eftersom modellen ibland lutar ganska mycket, när man till exempel trycker ner nosen för att accelerera, är en kamera med vidvinkel lins att föredra. Tvärt om mot hos multicoptrar för flygfotografering brukar FPV racing quadrocoptrarna ha kameran vinklade uppåt istället för nedåt. Detta är för att piloten ska kunna se framåt och inte bara rakt ner när man trycker ner nosen för att accelerera. Kamerans lutning kan på de flesta modeller enkelt ändras genom att lossa på ett par skruvar.

Tävlingar

Människan har alltid haft en drivkraft i att tävla. Särskilt inom områden som handlar om styrka eller fart och FPV racing är inget undantag.

I somras hölls den första Drone Nationals tävlingen i Kalifornien med 120 deltagare från hela världen. Tävlingen arrangerades till största del med hjälp av volontärer och hölls på en fotbollsarena.

En FPV Racing-tävling går kort förklarat ut på att man kör en bana på tid. Banan är streckad och försedd med flaggor som ska rundas och bågar och tunnlar som man ska flyga igenom. Det finns även en

freestyle-gren där en jury ger poäng för snyggast flygning och poäng för genomförda tricks.

Eftersom modellerna är små och flygs väldigt snabbt är det svårt för åskådarna hänga med i tävlingarna från läktaren. Detta hade man löst med en stor videoskärm, men många i publiken hade även tagit med sig egna videoglasögon som de knappade in tävlingspiloternas kanaler på och kunde åka med i heaten.

Även i Sverige finns tävlingar som anordnas för första gången i år. Swedish Drone Cup körs nu i sommar och kommer innehålla åtta deltävlingar som körs på fem olika platser i landet.

Huvudidén med tävlingarna är inte en elitsatsning utan ett sätt att få både nybörjare och elitpiloter att samlas samt att starta en tävlingskultur här i landet. Tävlingarna kommer att hållas i två klasser där Sportsman-klassen är öppen för alla och Open-klassen är för de mer avancerade piloterna som vill maxa sin utrustning.

Mer information om Swedish Drone Cup hittar du på tävlingens hemsida. www.dronecup.se

Även om FPV racing handlar om fart för många så är detta en mycket nybörjarvänlig gren och fart är verkligen inget man behöver ha som målsättning i början. De allra flesta racingdrönare kan flygas i olika svårighetsnivåer, så de allra vassaste modellerna kan därför även flygas av nybörjare. Svårighetsnivåerna ändras enkelt genom en switch på radiosändaren och vad som skiljer dessa åt är hur mycket hjälp och stöd man får från kontrollkortet. I ”acro mode” bidrar inte kontrollkortet med någon stabilisering alls medan det i ”normal mode” kontrollerar mycket mer och begränsar bland annat anfallsvinkeln från att bli för stor. Detta i sin tur gör att hastigheten även blir begränsad. Släpper man spakarna i ”normal mode” kommer modellen räta upp sig och stanna medan den i ”acro mode” fortsätter rakt.

Modellerna är även konstruerade att vara riktigt kraschtåliga och är därför väldigt förlåtande. Det är nämligen långt ifrån bara nybörjare som kraschar utan detta anses höra till sporten, vilket ställer höga krav på tillverkarna.

KDS Kylin 250 är ett exempel på en mycket välkonstruerad FPV racing drönare. Den är konstruerad med en ram tillverkad i kolfiber. Armarna är av 2mm tjock kolfiber som stöds upp av dubbla liggande 1,5mm förstärkningar på undersidorna. Elektroniken är till största del inbyggd i kroppen för att hållas riktigt skyddad. Kylin 250 kan flygas av nybörjare tack vare de olika svårighetsnivåerna men är framtagen av KDS Model som en tävlingsmaskin med en maxhastighet på över 100 km/h.

Vad kostar en FPV racing dönare och vad ska man välja?

Färdiga paket

För ett färdigt RTF eller ARF-paket ligger priset inklusive OSD mellan cirka 4000 – 5500:-, beroende på tillverkare och vad exakt som ingår i paketet.

För dig som snabbt vill komma igång med din flygning och inte är så intresserad av att bygga är dessa paket ofta pålitliga och bra val. Du får en färdigbyggd modell med komponenter som en tillverkare tagit fram för att ge modellen vissa flygegenskaper.

RTF och ARF-paketen brukar inte innehålla videomottagare då det är väldigt individuellt vad man vill använda. Det är inte heller ovanligt att man lämnat valet av batteri till kunden.

Bygga en egen FPV racing quadrocopter

Att bygga en FPV Racing quadrocopter själv kan inte jämföras med traditionellt modellbygge. Här handlar det istället främst om att löda och koppla ihop komponenter samt programmera kontrollkort. Många tycker den biten är svår medan andra hittar största delen av nöjet i den här typen av byggande.

Ska man plocka ihop en normallyxig modell själv får man räkna med att bara modellen kostar cirka 4000 - 6000:- inklusive kamera och videosändare. Sedan tillkommer radio (vilket många redan har), batterier, eventuellt OSD som många önskar ha samt videoglasögon eller FPV-skärm. Det finns givetvis fördelar med att bygga modellen själv. Man har full frihet att välja de komponenter man själv önskar och kan på så vis få exakt de egenskaper hos sin modell som man vill åt. Man kan dock inte räkna med att modellen blir billigare jämfört med ett färdigt paket.

Videomottagning

En stor del av kostnaden i ett FPV-racing paket ligger i videomottagningen. En bra FPV-skärm finns från cirka 2000:- och uppåt. Videoglasögon finns för närvarande från cirka 2000:- upp till 9000:-. Eftersom videomottagningen för det mesta inte ingår ens i de färdiga paketen är viktigt att känna till denna extra utgift när man ger sig in i FPV racing, så att man inte känner sig lurad.

Gratis FPV racing simulator för dig som vill testa

Om du har en flygradio som du kan koppla till din dator eller äger en USB-ansluten simulatormodul kan du testa på FPV racing genom att ladda ner simulatorn HotProps.

HotProps är helt gratis och är troligen den mest realistiska FPV-simulatorn som hittills givits ut.

http://hotprops-fpv-race.com/

Hos Hobby Sweden hittar du KDS Kylin 250 samt ett varierat utbud andra FPV racing-modeller. Här hittar du även motorpaket, videotillbehör, banutrustning och mycket mer inom FPV racing.

www.hobbysweden.se

Kåseri om friflyg

Vad ska man berätta om en tävling med friflygande modellflygplan? För den oinvigde tycks det endast vara ett antal män och kvinnor som står och pratar och emellanåt går omkring. Understundom ger de sig iväg på långa vandringar och emellanåt stirrar de länge i kikare.

För den invigde är det fascinerande dock. Man sitter som tidtagare i mitten av en verksamhet där man får ta del i varje detalj av ett förlopp. Piloten tar fram sitt fpl, riggar det på ett metodiskt och väl instuderat vis. Ber sin medhjälpare hålla flygplanet, linan dras ut och stilla som fiskande hägrar står de sen i väntan på att termiken ska komma på plats. Sen drag, snurrning, piloten känner termikens ta tag i fpl och så loss med linan. Upp med kikaren och följer fpl för att se att timern funkar och hålla koll på var fpl landar. Så iväg på långvandring för att hitta fpl.

Sen finns de som flyger med gummimotor. Riggar fpl i en gigg för mothåll och sen vevas gummibanden upp till max (inte så sällan går de sönder med ett brak). Allt är klart, och återigen en stilla väntan på det rätta ögonblicket att släppa fpl. Kikaren kommer fram och vandring påbörjas för att hämta fpl.

Och så har vi dem som gör sin trimstart, säger till tidtagaren att det inte är en tävlingsstart, varpå starten visar sig bli dagen bästa. För sen går tävlingsstarterna helt på tok, en efter en.

Och stämningen på tävlingsplatsen. En stilla stress under samtal och god kamratlighet. Jag deltar som tidtagare så ofta jag kan. Jag upplever dessa tävlingar som små happenings, små kulturevents som jag vill vara en del av.

Dessa fpl är små mästerverk i aerodynamik och hållfasthet. Lätta men starka med osynliga finesser i form och funktion. Försökte själv på 60- och 70-talet men gav upp; det blev alltid för tungt hur jag än bar mig åt. Baksidan av detta, den avancerade tekniken, är att detta är en sport för högkvalificerade utövere. Knappast något för ungdomar som saknar erfarenhet att bygga och att tävla. Helt på tvärs med den uppfattning jag tror oinvigda har vad gäller modellflygplan. Sen har ju häftighetssyndromet utarmat modellflyget på så sätt att man söker sig till radiostyrt och större flygplan. Häftigt ska det vara. Men häftigt är ju inte detsamma som högteknologiskt och avancerat.

Vem som vann i de olika klasserna? Det vet jag inte. Det är bra att någon vinner, men för mig är det inte lika intressant som själva förloppet, glädjen, besvikelsen och umgänget.

Framför allt umgänget.

Mer om klassen E36

I modellflygnytt nr1 2015 skrev jag under rubriken ”Dags att prova något nytt” om klassen E36. Klassen kommer från USA och är där mycket populär. E står för elektrisk och 36 står för 36 tum, vilket motsvarar 910 mm och är max tillåten spännvidd. Klassen påminner mycket om motorklassen C1. Klassen är numera antagen i FAI och heter då F1S.

För att testa klassen inköpte jag en komplett byggsats från USA. Den innehöll förutom byggmaterialet motor, fartreglage, miniservo och timer. Timern sköter motortid och fusetid. Det enda som inte ingick i byggsatsen var batteriet för drift av motor och elektronik.

Byggsatsen var mkt fin med mkt god passform på alla detaljer som var utskurna med laser.

Det ingick även en detaljerad bygg-/flygbeskrivning på 10 sidor. En annan finess var att byggbeskrivningen fanns att hämta hem från nätet och innehöll tydliga bilder.

Det var ett rent nöje att bygga ihop modellen. Ett tips är att märka alla detaljer innan de lossas från sina flak. Enligt beskrivningen så skulle totalvikten ligga på ca 150g, min stannade på 156g. Jag klädde inte min modell med det medföljande Esaki-materialet utan jag klädde med tunn Polyspan.

Så var det då dags för provflygning. Nämnas bör att det närmaste jag kommit den typ av friflyg är P30.

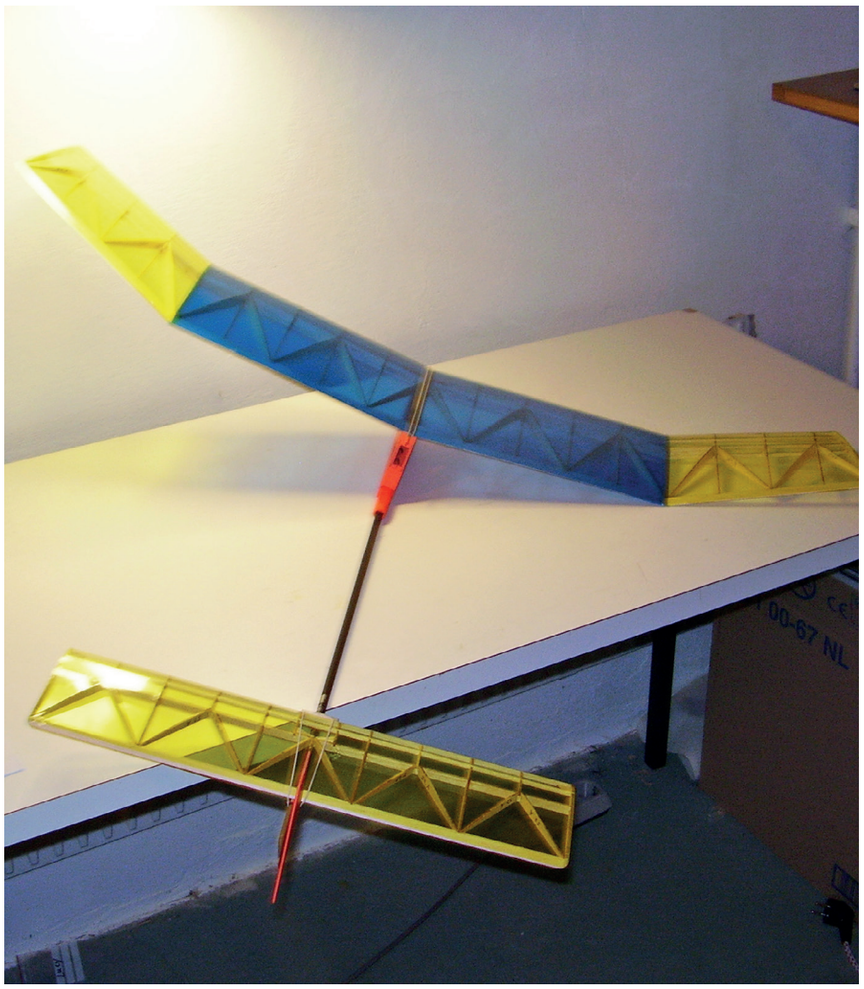
Det blev alltså att börja om från i stort sett noll. Den som flugit C1 borde ha en stor fördel beträffande. trimning och flygning.

Det blev alltså att följa trimningsanvisningarna.

Motorn skulle riktas ca 5grader vänster men ingen nedåtlutning till att börja med.

Efter att ha trimmat in glidet med handkast så var det dags för motorstart. Man skulle börja med 40% motorpådrag i 10 sek. samt 1min. flygtid. Här bör nämnas de valmöjligheter som fanns att tillgå beträffande motor-och flygtider på den medlevererade timern.

Motoreffekt %	Motortid sek.	Fusetider sek.
100	5	120
100	10	120
100	15	120
100	5	7
100	15	17
40	10	60
75	10	60
100	10	60



För säkerhets skull så skulle man hålla modellen i ca 7 sek. innan man släppte iväg den, det blev alltså ca 3sek. motortid. Om allt gick som det skulle kunde man öka till 10 sek. och därefter till 75% pådrag och vidare till 100% pådrag. Vid behov skulle man justera sidoriktning och nedåtriktning av motorn.

Nu är frågan den om man inte skall gå på 100% pådrag och 5sek. motortid samt 7 sek fusetid direkt eftersom det är stor skillnad på hastighet mellan 40% och 100% pådrag. Man kan ju hålla modellen ett par sekunder innan man släpper iväg den för att minska haveririsken tills man fått det att funka enligt önskemål.

Jag hade tänkt bli först ut på den ”Svenska marknaden” men jag hade batteriproblem så andra hann före. Nu har jag fått ordning på detta och hoppas att kunna delta på första lämpliga tävling.

Huvudsaken är dock att intresset för klassen är tilltagande. Jag har även fått förfrågan från Norge.

Än en gång lite data vad som gäller för klassen.

Modellkrav:
Max spännvidd 36 tum = 91mm
Min vikt 120gram
Inga automatiska ändringar av roder och bärytor.
Drivenhet:
Alla typer av elektrisk motor
Nickelbatteri max 6 celler,
litiumbatteri max 2 celler.
(bör klara 10-15A)
Fällbar propeller tillåten.

Jag köpte alltså min modell från USA, se hemsida www.cbmodeldesigns.com , den kostade då ca 1500 kr inkl. frakt.

Inge Sundstedt i Gagnefs Flygklubb

P30 är gummimotordriven modell med 30 tums spännvidd.
Esaki-material är ”japanpapper”

Enkel tävlingsklass F3K

Stilstudie av kast

F3K är en tävlingsklass inom modellsegelflyg som är enkel i grunden. För att kunna flyga så har du ditt plan och radiostyrning. Det behövs inget gummirep eller winsch för att komma upp i luften utan man kastar upp planet lite som en diskuskastare genom att hålla det i en pinne ute i vingspetsen och springa framåt och rotera ett varv. Normal höjd som man kan få på ett kast är någonstans mellan 40 och 70m.

Planet

Planet i sig får max vara 1,5m i spännvidd och är mestadels byggt i kolfiber med en flygvikt på ca 250–300g flygklart. Sen kan man alltid barlasta modellen om det blåser.

På vingarna har man kombinerade skevroder och klaffar som löper längs med hela bakkanten. Sen är det höjdroder och i vissa fall även ett sidoroder. Till skevrodren/klaffarna är det stötstänger från servona till rodren men på höjd och sida så är en liten fjäder monterad i gångjärnsleden så att roderytan alltid vill åt ett håll. Så där är det en tunn wire eller stum fiskelina som bara drar i rodret. På detta sätt så kan man hålla vikten nere. Enkelt och funktionellt.

Tävla

Jag själv var med på min första tävling 2014. Jag hade länge funderat på att vara med och tävla men jag hade inte vågat ta steget. Det var först när vi anordnade en tävling på hemmaplan i Borlänge som jag anmälde mig. Det var riktigt roligt att vara med och tävla. Det gick klart över

förväntan så jag var fast. I början så tävlar man i sportsmancupen, vilket är en klass för nybörjare och de som flyger mest för skojs skull, men man tävlar även mot elitgänget. Det är väldigt lärorikt att flyga med de erfarna piloterna för man ser och lär sig väldigt mycket. Till i år så har jag lämnat sportsmancupen och ser men stor förväntan fram emot en ny tävlingssäsong.

När man tävlar så flyger man i olika heat och man har hjälp av en tidtagare. Förutom att ha koll på tiden så hjälper tidtagaren även till med att hålla koll på någon annan pilot har hittat någon termik.

Varje heat är antingen 7 eller 10min långa och man ska minst vara 5 piloter/heat. Hur många heat som man hinner med på en dag beror både på väder och på antalet piloter. I varje heat ska man göra ett i förväg bestämt moment. De olika momenten ser ni i listan här nedan:

Moment A:
Sista flygningen, max 5 min

Moment B:
2 sista flygningarna, max 4 min vardera

Moment C:
3 flygningar där det gäller att landa sist. Alla kastar samtidigt och max flygtid är 3 min.

Moment D:
Stege med 15 sek ökning efter varje avklarad flygning. Man måste alltså klara av tiden innan man får öka tiden. Första flygningen är 30sek.

Moment E:
Poker, här meddelar piloten hur lång flygtid som ska flygas innan man kastar iväg planet. Man måste klara av tiden innan man får börja på en ny tid.

Moment F:
De 3 bästa av max 6 flygningar, max flygtid 3 min vardera.

Moment G:
5 flygningar på max 2 min vardera.

Moment H:
1, 2, 3 och 4 minuters flygningar i valfri ordning.

Moment I:
Bästa 3 flygningarna, max flygtid 3 min och 20 sek (200 sek) vardera.

Moment J:
3 sista flygningarna, max 3 min vardera.

Moment K:
Stege med 30 sek ökning efter varje avklarad flygning. Man måste inte klara av tiden men man måste flyga tiderna i den förbestämda ordningen. Flygtiderna är 1,00; 1,30; 2,00; 2,30 samt 3,00 min.

Detta är ett nytt moment för 2016.

Den som vinner varje heat är den som har tappat minst sekunder sammanlagt. Start och landning ska dessutom ske inom ett avgränsat område där alla piloter står.

Instegstävlingen Onlinecupen F3K

I ett led för att få fler att börja tävla så kommer en enkel tävling att pågå under sommaren. Där kommer bara ett moment att flygas och det är en stege med 5 flygningar (moment K). Man ska flyga 1:00, 1:30, 2:00, 2:30 och avslutningsvis 3:00. Tävlingen heter Onlinecupen F3K. Tanken är att man kan tävla en dag i veckan mellan april och september. Vilken dag som är aktuell bestämmer respektive klubb för sina medlemmar.

Kompletta tävlingsregler finns i Facebookgruppen "F3K i Sverige" och på modellsegelflyg.se under fliken F3K.

Hoppas att ni är fler därute som vill vara med och tävla antingen i Onlinecupen F3K eller i de vanliga tävlingarna. Tävlingskalender finns på modellsegelflyg.se.

Hoppas att vi ses på något fält i Sverige!

Anders Jonsson
RFK Viggen, Borlänge

Min första modell

Norbergsträffen 2016

Norbergsträffen 2016 flögs under perfekta förhållanden i lördags. Deltagare från tre klubbar tävlade i de mindre friflyg-klasserna samt i en enklare F1A klass. Tävlingsplatsen var sjön Noren.

Inledningsvid var det ganska lättfluget, stabil tjock luft gjorde det ganska lätt att maxa. Dock gjorde kylan att den nya elklassen hade svårt att få ut max effekt ur batterierna. Efter en kall morgon blev det snabbt varmare, termiken och vinden kom så småningom igång. I klass F1S segrade Tommy Eriksson Gagnef med stabila flygningar hela dagen. I klass P-30, de mindre gummimotormodellerna, segrade Göran Larsson från Norberg. I de återstående klasserna Katapult, F1H och F1A-2 behövdes det finalflygningar för att få fram segrare. I Katapult kunde en vanlig finalflygning flygas, det var hemmaklubbens Per Findahl och Eddy Astfeldt från Eskilstuna som flugit fullt. En final med två minuters maxtid skulle flygas. Både Per och Eddy gjorde fina flygningar men Per flög längst och segrade med en flygning på 103 sekunder att jämföras mot Eddys 76 sekunder.

Eftersom den västliga vinden tilltog under dagen och sjön inte räckte till för långa finalflygningar bestämdes att alla skulle ställa in sina timrar på samma tid och fusa modellerna, sedan räknades tid till marken. I klass F1H fick Kosmas mekaniska timer bestämma flygtiden som blev 68 sekunder.

Tyvärr råkade Robert Hellgren ut för en trasig timer och kunde inte genomföra finalen. Det blev då bara Kosma Huber och Per Findahl, båda från Norbergs-klubben, som finalflög. Kosma och Per lyckades båda flyga 74 sekunder i den första finalen men i final två hittade Per bättre luft än Kosma så Per fick med sig guldet även i klass F1H. I klass F1A-2 fanns tre med i finalen. Åter igen Kosma och Per nu med tredjemannen Oskar Findahl på startlinjen. Alla tre flög i samma luft men Oskars modell klarade termiken bäst och fusade väldigt högt efter den bestämda tiden två minuter. Men den extra höjd Oskar fick vann han säkert, en skön seger även om modellen landade en bit utanför sjön i ett träd.

Tack till alla som kom och flög !

Efter tävlingen genomförde vi årets Friflygmöte, Robert Hellgren lägger ut protokollet på SMFF sidan så fort det blivit justerat.

Ha det så fint
/ Pelle (Findahl)

REGELPAKET

Bror Eimar och Thorwald Christensen har sammanställt ett dokument på 65 sidor med regler för utomhus friflyg. Paketet kommer säkert att finnas på SMFFs hemsida men kan även laddas hem från www.modellflygnytt.se/Regelpaket2016.pdf

Lite klasser : Nya F1A-2 F1B-2 och F1C-2

F1S (E36) Små elseglare

F1Q (F1C med elmotor)

CIAM-Klasser

Detta hör inte specifikt till friflyg utan är ”alla” modellflygklasser i tabellform 2 sidor.

Kommer sannolikt att finnas på SMFFs hemsida men kan även hämtas på

www.modellflygnytt.se/CAIM_Classes_Rev15-16.pdf

Modellflygnytt hos tandläkaren

Hej! Jag lämnar mina gamla Modellflygnytt till vårdcentralen i Älvsjö Stockholm för att andra skall få nytta av vår hobby.

Man kan lämna dem vad som helst till exempel tandläkarmottagning, frisör mm.

Ett ex. lämnade jag i början på 2015. Det låg kvar 9 mars 2016!!!!! Bra va?

Hälsar Jerker Vinnå

R-DT anpassade för friflyg

Det finns ett antal R-DT (radio dethermalizer) anpassade för friflyg. Dock är de på grund av små serier ganska dyra runt eller mer än 2000 kr. Fördelen är att man kan trimma på små fält och ta ner modellen när det passar eller innan den hamnar i skogen eller andra olämpliga områden. På stora fält kan man ta ner modellen så fort man fått en max. 2.4 Ghz RC radio anläggningar kan i princip användas för RC-DT. Jag har på prov anpassat och byggt om en F1A-2 modell med mekanisk timer till RC-DT. Jag har gjort det så att man kan byta mellan mekanisk timer och RC-DT.

Man ser att utlösningsarmen är kopplad till armen på ett servo. En signal från sändaren (trottel) vrider servo armen så att utlösningsarmen lösgöres. Längst upp en mikro strömbrytare till batteriet.

Jag har provat detta på Brattforsheden som är ett mindre fält. Vän av ordning kommer att ifrågasätta räckvidden. Detta beror ju på sändare/mottagare som man har tillgänglig. Jag hade en sändare med fail/safe funktion så att när signalen bröts så löste servot ut. Jag har ingen information om räckvidd för olika radio anläggningar. Men min avsikt var att göra det möjligt att använda mindre fält. Många friflygare har ofta också RC anläggningar och har därmed komponenter liggande hemma. Man kan också köpa begagnat. Annars är det bara att besöka Hobby King på nätet som har jättelåga priser på alla komponenter. Jag kan inte själv fortsätta att använda detta men det kan ju finnas någon annan som vill prova.

Komponenter:
2.4 Ghz sändare/mottagare
Mikro servo
Mikro strömbrytare
1S Li-po batteri
Li-po laddare.

not : Har just läst en ny artikel i senaste Aeromodeller April 2016 no 947. DIY RDT av Andy Boddington. Den avhandlar utförligt det jag skrivit om och jag rekommenderar att det refereras till den.

Ronald Borg

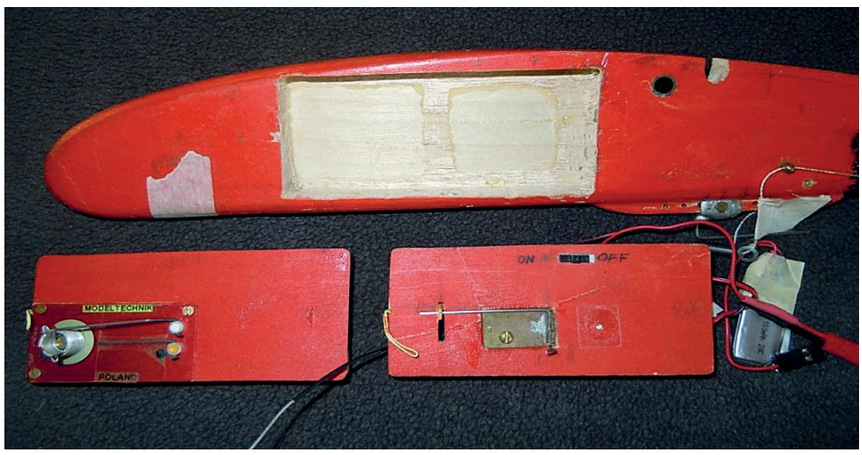


Fig 1 Till vänster mekanisk timer till höger RC-DT med 1S-LiPo batteri.

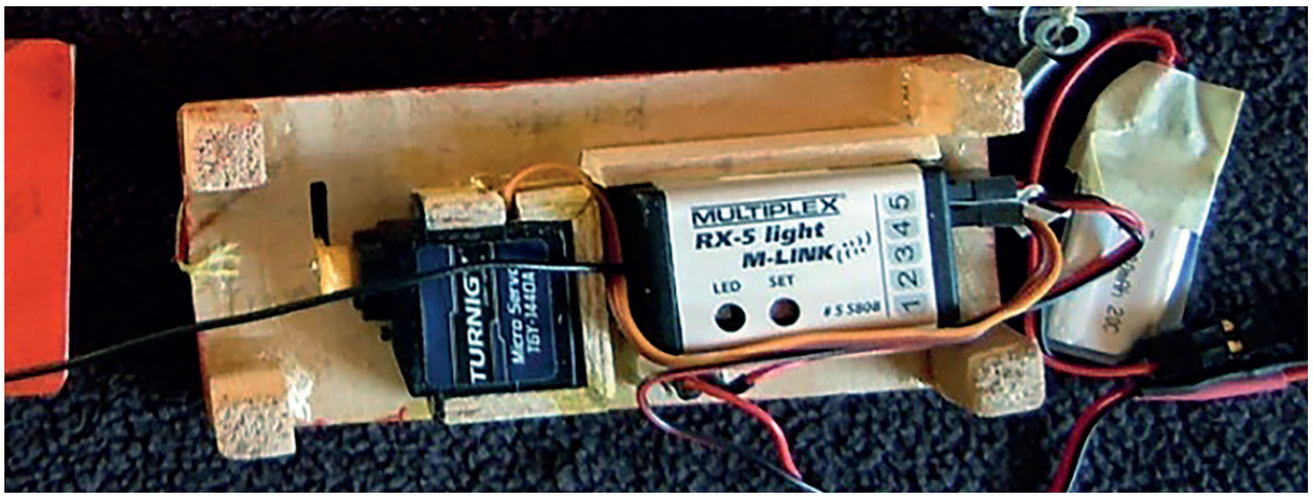


Fig 2 Här visas RC-DT vänd så att innanmätet syns. Först ett mikroservo (2-5 gram). Därefter en RX i detta fall Multiplex.

Linflygpionjär

Bakgrunden till dessa artiklar kommer ursprungligen från två artiklar publicerade i amerikanska Model Builder Nov/Dec 1981.

Bakgrundsmaterialet har levererats av Dale Kirn. Charles Mackey skrev artiklarna och gjorde intervjuerna. Allt handlar om Oba St.Clair (Oba uttalas ungefär som ”Obie”), som sannolikt var den som ”uppfann” linstyrning för motordrivna modellplan. Ett annat stort namn inom området är Jim Walker, och hans insatser skall man inte förringa på något sätt. Nu har nog Oba St.Clair fallit i glömska, så vi kan ju lyfta fram historien om honom också.

Vem var Oba St.Clair? Oba designade det första linstyrda motordrivna modellplanet år 1937. Det här är berättelsen om denna imponerande man, och hur hans tankegångar fungerade när han utvecklade sin uppfinning. Så hur var det då med Jim Walker? Vi har ju alltid trott att han var förste man på plan! Jim Walker gjorde mycket för att lyfta fram linstyrning av modeller, och jag återkommer till Jim Walker senare. Nu var det emellertid Oba St. Clair som i domstol (United States District Court, Southern District of California, Central division) kunde bevisa att han var uppfinnaren bakom linstyrda modeller. Mer om detta senare.

Oba beskrevs som en person som var lätt att tycka om. Han föddes i Richfield i delstaten Washington den 5 april 1912. Han minns inget av Richfield, eftersom familjen flyttade till Idaho Falls, Idaho, när han bara var två år gammal. Följande år flyttade familjen till Dillon, Montana. Efter Dillon var det dags för en ny flytt till Orofino, Idaho. Familjen flyttade dit i en s.k. ”Prärievagn”. Oba skrattar när han berättar om denna flytt. Man förflyttade sig över 1100 km på endast 30 dagar eftersom vagnen var ny, hästarna bra, och snön kom sent detta år. Oba var då endast fem år gammal, men han minns ändå hur han misstänksamt betraktade varje träd när man passerade Bear Valley (Björn-dalen). Oba’s mest spännande upplevelse var när kom fram till en platt, öppen yta i terrängen. Oba gick tillsammans med sin äldre bror som var åtta år gammal. Hans far retades genom att sätta hästarna i snabb skritt, och vagnens försprång bara växte och växte. Oba’s storebror tog hans hand för att få honom att springa snabbare. När de insåg att de inte skulle hinna ifatt, tog överlevnads-instinkterna över hans storebror som släppte taget för att hinna ikapp vagnen. Oba kunde skratta åt den överväldigande skräckkänslan som drabbade honom när han trodde att han skulle bli ensam i vildmarken. Han trodde han var över en kilometer bakom, när det i själva verket inte kunde ha varit mer än 30 meter.

När artiklarna publicerades bodde Oba i Eugene, Oregon. Han bodde bredvid sitt eget linstyrningsfält. Har vi inta alla drömt om ett eget flygfält? Oba byggde det genom att gallra bort 15-20 meter höga tallar samt jämna ut marken. Man kan tänka sig turbulensen han fick hantera när vinden svepte fram över trädtopparna. Fältet är inhägnat för att förhindra att rådjuren äter upp hans bana byggd av träflisor.

Oba arbetade i sin fars sågverk i Lewiston och Orofino i Idaho. Han började vid tio års ålder som hjälpare till skogshuggare, avancerade till timmerkusk, därefter till fyra hästars ekipage som fraktade timmer till såg-verken. Oba är ”self educated”. Han läser aldrig noveller/romaner, men han läser allt han kan om ”engineering”. Han jobbade sig upp inom sågverket tills han blev ansvarig för uppsågning och hyvling. Oba designade flera kraft-fulla maskiner som förbättrade produktionen och gjorde livet lättare. När hans far sålde sågverken, arbetade Oba för den nye ägaren som designer av små sågverk och sågverksutrustning. Oba observerade att det snart skulle bli slut på timmer och att han skulle behöva flytta för att få ett nytt arbete. Han valde att bli klocktillverkare. Han avslutade den ettåriga utbildningen på tre månader, och började år 1946 ett nytt arbete

hos Skeies Jewelry i Eugene, Oregon. Han arbetade där fram till pensionen år 1976.

Nu blir artikeln en aaaning patriotisk,
men jag översätter ändå....

Precis som vårt land hålls samman av ett gemensamt intresse av inriktningen hos de tidiga rymdfärderna, och nyligen av gisslandramat, så var det även år 1927. När Charles Lindbergh i maj 1927 landade sin Spirit of St.Louis på Le Bourget utanför Paris, riktade världen sitt intresse mot flygning för att aldrig mer bli densamma. Flygresor ökade med 500%. Efterfrågan på flygcertifikat ökade följande år med 300%.

Oba St.Clair drabbades av flygets fascination. Hans idol var Charles Lindbergh. För att förstå hur Oba såg på och fortfarande ser på sina modellflygplan, måste man jäm-föra hans känslor med Charles Lindbergh när han beskrev sin Spirit of St.Louis som en levande varelse som jämnt glider fram, lycklig, som om en framgångsrik flygning betyder lika mycket för den som för mig. Vi har klarat av denna flygning över oceanen, inte jag eller det.

Oba anser att ett flygplan är ett mycket personligt föremål, inte en sak. Denna känsla är grunden för Oba's uppfinning för linstyrning. Den är orsaken för hans extrema säkerhets-tänkande och hans genomarbetade resonemang. Han har fortfarande kvar varje motordriven modell han har byggt, med undantag av hans första biplan. Det gav han bort för att få mer utrymme.

Oba's första modell var hans egen design. Den använde gummi-snoddar från innerdäck. Spänn-vidden var ungefär 120 cm. Den var konstruerad av metalltråd, med undantag för furulisterna som handsågades. Oba kände inte till lödning, så alla skarvar klämdes ihop. Klädseln bestod av omslags-papper från köttbutiker. Oba var vi denna tid 15 år gammal och bodde i Idaho. Det var vinter, och modellen försågs med skidor. När Oba berättar om den första flygningen säger han: "Jag vevade upp den, jag var så förvånad, jag satte ner den, och den fulingen startade och lyfte ungefär 45 cm. Jag var förbluffad och det skakade verkligen om mig." Samma vinter byggde Oba ett 45 cm spännvidd gummimotordrivet flygplan från kartong, både till sig själv och grannens barn.

Oba's famils flyttade 1932 till Yam Hill, Oregon. Han upptäckte att modellflyg även existerade i resten av världen. Han köpte sina första riktiga gummiband i Greshan, Oregon. Han minns den spännande upplevelsen med ett leende. Hans modell flög nu mycket bättre med riktiga gummisnoddar, och han tog fram en egen design av pendel-kontroll.

Oba var 17, han arbetade i sin fars sågverk, och han tjänade 20 cents i timmen. Han behövde resa 32 km för att komma till sågverket, så han köpte sig en tvåcylindrig motorcykel, en Harley Davidson, med sidovagn. Han kunde frakta verktyg i den och på så sätt spara bensinpengar så han kunde inhandla ännu mer modell-flygattiraljer. Vintern 1933 lärde han sig om lödning, och byggde en modell av sin motorcykel men utan sidovagn. "Motorn" kom från ett urverk, och den hade en styr-anordning som gjorde att den kunde gå rakt fram, eller i höger eller vänstercirklar. Modellen ser idag fantastisk ut, superdetaljerad med fungerande stötdämpare på framhjulet och sätet. Gummi-däcken kommer från askfat.

Oba säger att motorcykelmodellen var det som satte igång

Here's Oba today, with his metal bodied P-40. He has every model built over the years, except the old Berliner/Joyce.

allt. Han visade upp sin motorcykelmodell vid sågverket, när en av hans fars anställda frågade varför han inte byggde en större motorcykel-modell försedd med motor. Oba hade många gånger önskat sig en liten motor för sina modeller, men trodde inte att sådana motorer existerade. Vännen svarade att man tillverkade visst sådana små motorer, och att han skulle ta med en tidning för att bevisa det. Han tog med sig två ex av Modern Mechanics och Invention Magazine, varav ett var från augusti 1935. Den kostade 15 cents. Tidningen hade en annons på sidan 91 över en Brown Jr motor som vägde 6.5 oz. Oba säger "det satte verkligen fart på mig". (Oba har fortfarande kvar tidningarna). Tidningen visade också en konstruktionsartikel för ett Berliner/Joyce stridsflygplan. Oba började bygget medan han sparade ihop pengar. Depressionen orsakade fortfarande brist på kontanter. Oba åkte till McMinnville och fann för första gången en modellflygtidning, Model Airplane News. Det var den första modellflygtidning han någonsin sett. Det var en upplevelse han aldrig glömmer. Brown Jr samt Forster annon-serades ut med effekterna 1/5 samt 1/3 hk respektive. Han beslöt sig för en tvåcylindrig motor, baserat på sin erfarenhet av sin Harley Davidson. Han planerade att koppla ihop två motorer för att få en boxermotor. Kom ihåg att vid den här tidpunkten hade han inte sett mer än ett fotografi av en motor. Oba valde motorn av fabrikat Forster eftersom den hade annonserats ut som mer effektfull. Han visste att han inte kunde köpa två motorer för att bygga sig en boxer, utan att det hela skulle ta tid i anspråk. Han sparade ihop 12 dollar för en motor, samt ytterligare tre dollar för tändspolen. Leveransen tog sex veckor. Fabriken skickade Oba vykort med några veckors mellanrum och bad om tålamod, att motorn var på G

Oba St, Clair

När Oba fick sin motor fanns inga propellrar tillgängliga. Instruktionen rekommenderade en 16 tumspropeller, men angav inte stigning. Oba karvade till en propeller av ask med en stigning på sex tum, vilket senare visade sig vara ett bra val. Bygget av Oba's Berliner Joyce stridsflygplan var långt framskridet och klar för klädsel med motorn monterad. Jag avsåg inte att använda tjockare plåt än .005 tum (0,1 mm)

Berliner/Joyce flown on tether line . . . no control . . . in 1936. Wind sock countered line drag, keeping nose pointed straight ahead.

Se på den där bilden när den är utan klädsel. Aldrig i livet att jag kan släppa detta ömtåliga flygplan lös på egen hand och sedan hoppas på att det kommer tillbaka helskinnat. Aldrig i livet! Jag kan inte göra det och jag gjorde det inte!". Det fanns inga närliggande fält där Oba kunde flyga, och som var mer än 400 m i diameter. De innehöll dessutom diken och rader med häckar. Han kunde inte chansa. Han sade, "min dröm skulle bli förstörd". Hade Oba haft tillgång till ett bra flygfält skulle han ha använt modellen som friflygande, och linstyrning kunde ha kommit långt senare. Oba resonerade så att om han kunde flyga i en cirkel skulle vingen alltid peka mot samma plats på marken. Om han satte fast en fisklina på vänstra sidan och ställde in rodren för att svänga höger, skulle han kunna flyga i en cirkel. Han ansåg också att om motorn var på lågvarv så skulle markstudsar äga rum. Han trodde detta skulle vara mycket farligt, så han designade en motoravstängningsmekanism som han benämnde "inga markstudsar". Den fungerade när han landade.

Sedan tänkte han sig att om nosen skulle svänga in mot centrum eller bort från centrum, skulle avståndet mellan pilot till flygplanets centrum bli mindre, eftersom vingen åstadkommer att linan böjs. Han ansåg därför att en längre vinge skulle vara säkrare, jämfört med en kort vinge. Hans modell var redan byggd, så han lade till en lång list till innervingen att tjäna som en lång vinge. Han insåg nu att det mesta luftmotståndet fanns på insidan, så han monterade en extra list på yttervingen för att balansera ut innervingen. Sedan satte han fast en luftstrut på yttervingen, för att kompensera för luftmotståndet från fisklinan. Han använde ett kastspö för att hålla linan spänd. Första flygningen ägde rum i juni 1936, och var en total framgång. Motorn varvade ner när bränslemängden var låg, och modellen sjönk långsamt tills "inga markstudsar" aktiverades och motorn stängdes av. Landningen blev perfekt, och Oba blev överförtjust.

Yes, the line tension was light! Note very slight bend in fishing pole, also, Oba's thumb is on reel to prevent line run-out.

Snart inleddes experimenten med att korta av listerna på innervingen samt yttervingen. Processen fortsatte tills de hade kortats av till under spännvidden. Allting fungerade, men Oba säger att han verkligen var upptagen med att hantera sitt kastspö under blåsiga dagar. Han nämnde hans flygplan hade en tendens till att stiga i motvind och sjunka i medvind. Han räknade ut att om han hade två linor skulle han kunna ändra trim under flygningen. Sedan tänkte han, "varför trimma? Varför inte manövrera höjdrodren som hos ett fullstort flygplan?" Och så- BINGO! Det var så det skulle göras. Det var nu juni 1936, och Oba avsåg ändra sin Berliner/Joyce till två linor, men hans fru väntade barn inom kort. Han hade inte haft tid att genomföra ändringen innan, så han fortsatte att flyga den som den var och han skulle bygga en ny modell under den kommande vintern.

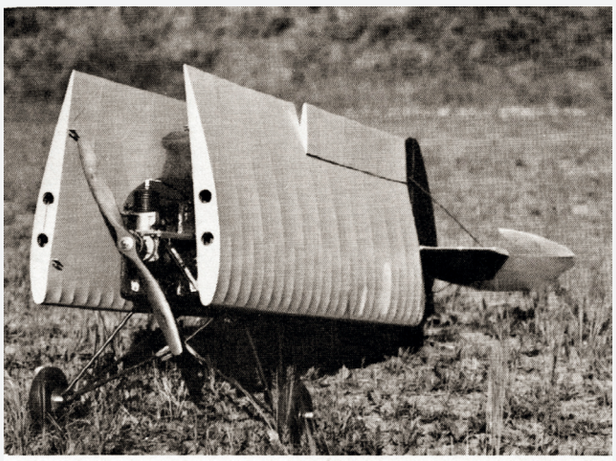
Hans dotter föddes den 12 augusti, efter många prövningar för alla inblandade. När saker hade lugnat ner sig, började arbetet på den nya modellen. Den fick namnet "Miss Shirley", efter hans dotter Shirley. Även om det ännu inte hade bevisats, trodde Oba att om en lina fungerade, så måste två linor göra det också, och fyra linor skulle ge honom "full house" kontroll. Han hade inga metallvajrar, bara fisklina som han upptäckte sträcktes olika med samma dragkraft.

Oba at the controls of his elaborate flying system, back in 1937. Large arms helped maintain continuous tension on lines, assuring good control.

För att lösa detta problem, använde han ett stort handtag. Han satte fast detta handtag på fyra käppar för att ersätta det kastspö han använt tidigare. Han hade redan kommit till insikt att denna stora manövermekanism inte var nödvändig och inte var kommersiellt gångbar, men fokus var på säkerhet. Han tänkte aldrig ta några chanser med sin "dröm". De långa käpparna kunde användas för att ta bort linslakhet på ett ögonblick, utan att han behövde springa för att sträcka någon lina. Systemet kunde förbättras senare, precis som för enlinakontrollen. Oba tillfrågades hur han visste var han skulle placera de fyra linorna. Han svarade att han tyckte det var uppenbart att alla fyra skulle fästas strax bakom tyngdpunkten. När Oba tillfrågades om han inte hade haft många egna frågor kring sin design svarade han: "Jodå, jag hade många frågor. När man designar något som detta fyralinors kontrollsystem, vill man använda alla säkerhets-aspekter man kan tänka på och fortfarande få modellen att flyga. Du kommer att ha en massa frågor som Du får lösa i huvudet, eftersom du lägger alla äggen i en korg och du kommer att skicka upp dem i luften. Du har aldrig flugit planet själv, du måste lära dig att flyga det, och "jag skall inte

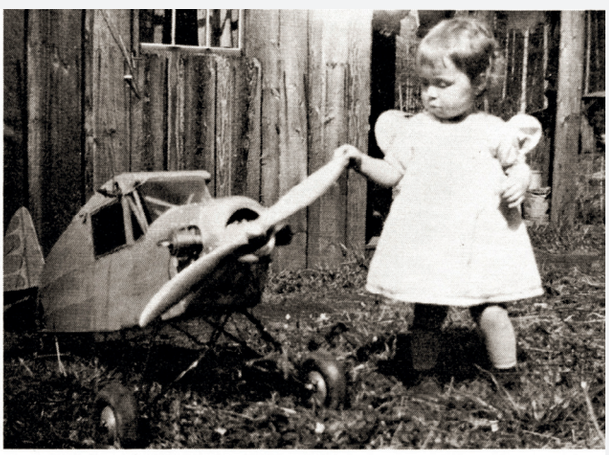
krascha det". Det var vad jag sade till mig själv. Det måste kunna flyga själv, Hands-Off kontroll som om vi flög ett riktigt flygplan. Ta bort handen från styrspaken och den inbyggda stabiliteten är där. Det är trimmat, och om motorn har rätt effekt, flyger det rakt och jämnt".

Oba kallade denna fyralinorskontroll för "full house". Hans tankegång var, "jag behöver inte sidorodret, utom som offset för högersvängar, och testflygningarna kommer att använda mycket sidoroder för att rikta nosen utåt. Under



"Miss Shirley" with wings folded, before twin engine was built. Smithsonian has indicated it wants model for the museum.

starten kommer jag att koppla en annan lina till sidorodret så när jag skjuter käppen fullt framåt kommer den att nästan helt rätta till sidororet. Det kommer att förhindra tendenser att förflytta sig sidledes under starten". Kontrollsystemet har två linor för höjdroderkontroll, de andra två är kopplade till trottel och skevroder. För att dra av på gasen ger man en snabb vänster skevroder samt snabb återgång till neutral. För att öka på gasen, ger man en snabb höger skevroder samt en snabb återgång till neutral. Varvtalet kommer att öka varje gång man gör detta, tills motorn går på full gas.

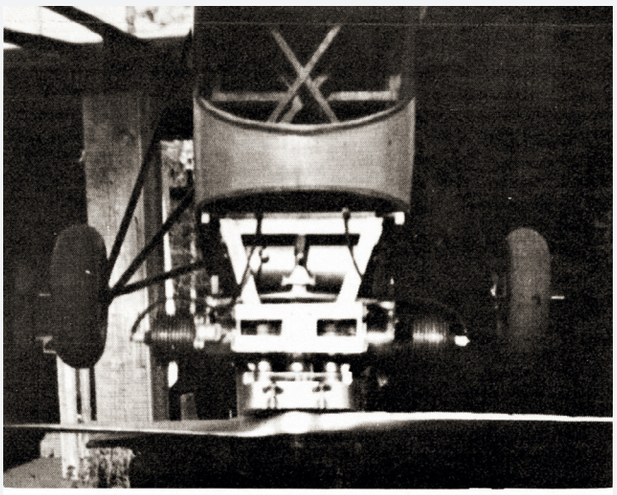


Oba's daughter, Shirley, with the model named in her honor. It was designed just after she was born, August 12, 1936.

Flygplanet har en spännvidd på 2,4 meter, med en vinkorda på 45 cm. Det väger 4,5 Kg. Det är klätt med siden och målat i blått och gult. Alla bärande delar är av furu, och fyllnadsbitarna är av balsa. Oba tog sig ut helt ensam den 4 juli 1937 för att testa sin dröm, "Miss Shirley". Han ville inte att någon skulle se om han misslyckades, och utifall att han lyckades, ville han skydda sin idé. Han rensade en cirkel genom att skära hö, och använde sedan en av bolagets lastbilar som han körde runt i cirklar tills marken var jämn. Planen var att först taxa runt motsvarande några tankar tills han kunde känna av kontrollen. Marknivån i cirkeln var sluttande, och varierade med en 1,8 meter eller så. Oba släppte planet, öppnade trotteln för att komma upp på markstigningen. När planet kom runt och på den sluttande delen, lättade det. Oba var totalt oförberedd på flygning. Han tog bort sin hand från kontrollen och lät planet flyga själv. Det var ungefär 1,8 meter ovan marken när det närmade sig den höga sidan. Han beslöt han skulle ge lite höjdroder, men det var för lite och för sent. Planet slog hårt i marken och punkterade ett däck. Planet var OK, men Oba var ett nervvrak! Han rökte fyra cigaretter inom 30 minuter medan han övervägde situationen och lagade däcket. Han startade upp Forster-motorn igen och taxade runt på rätt sätt genom att dra av på gasen i utförslöpan. Oba skrev sedan historia den dagen genom flera framgångsrika flygningar. Han fortsatte att flyga planet till 1941, då kriget började, och han hade aldrig någon första krasch. Han installerade sin boxermotor som planerat, två Forster-motorer med gemensam kuggdrift.

Han använde två bilmotoroljepumpar för detta ändamål. Hans modell hade för mycket dragkraft i medvind, men Oba lärde sig snart att korrigera för detta genom att ge lite vänster skevroder via kontrollen. Kändes det som om dragkraften sjönk, använde han en aning höger skevroder. Tänker man på alla problem han hade att lösa, från kontrollhandtag till utsträckta linor, designen av flygplanet och kontrollmekanismen, boxermotorn med trottelkontroll, så är det förbluffande. När man tänker på hur denna man, eller geni, kunde förutspå alla dessa problem samt lösa dem via logiskt tänkande, omsätta lösningarna rent praktiskt och sedan flyga sin modell under fyra års tid utan att ens ändra tyngdpunkten, så får man en liten inblick i kreativiteten och den praktiska kapaciteten hos Oba St. Clair. Tack Oba. Vi tar av hattarna för Dig.

Douglas Danielsson



Twin engine was two Forster 99s coupled with auto oil pump gears.

Nieuport 28 för skoj eller combat!

Stefan Lundell fortsätter att berätta om hur han byggt ihop en Nieuport 28 som ska användas till Aircombat WWI. I förra avsnittet byggdes modellen ihop och kläddes med klädsel.

Kroppen är träfärdig och grundmålad med vattenbaserad snickerigrundfärg.

Då var det dags att grundmåla alla klädda delar. Jag använder en vattenbaserad snickerigrundfärg, eftersom den inte luktar så mycket. Man får grunda flera gånger och slipa mellan lagren för att få ett fint resultat.

Förebild och målning

Så är det tid för det roliga, att leta förebild! Just Nieuport finns det många målningar att välja på och det är frikostigt med målningsscheman. Dessa blandar friskt med olika färger om man till exempel jämför med de engelska WW1-kärror jag byggt tidigare.

För målning använder jag en airbrush och vattenbaserade färger, eftersom det ger mindre lukt och lättare att göra rent sprutan. Jag använder mig av Panduros färger, för de fungerar bra och finns i många kulörer.

När allt är målat läggs slutligen en bränsleskyddslack. Detta är ett måste när man kör vattenbaserade färger och använder nitro i bränslet.

Installation

När allt är torrt börjar radioinstallationen. Denna blir lite annorlunda när servona sitter bredvid motorn för tyngdpunktens skull. Servona sitter säkert bakom en plywood-ram och innanför motorkåpan.

I skrivande stund har min Nieuport inte provflugits ännu då det inte har varit något bra väder. Men jag hoppas att det blir bättre väder snart för jag är väldigt sugen på att se hur den flyger!

Stefan Lundell

Stefan Lundell

Främre delen av kroppen där servona placeras bredvid motorn för tyngdpunktens skull.

Målningsschema för Nieuport 28 finns i många roliga färgkombinationer.

Fighting face av den färdigmålade Nieuport 28!

En tråkig historia eller Se upp med Natura 2000-områden!

AKMG i Göteborg, Sveriges äldsta och en gång största modellflygklubb, förlorar sitt flygfält, som man haft sedan 1978. Omständigheterna kan vara av intresse för andra klubbar:

Fältet är beläget på en den sista kvarvarande biten av f.d. Torslanda flygplats. Denna ligger i anslutning till Göta älvs mynning, flygplatsen var från början en hamn för sjöflygplan. AKMG:s fält gränsar alltså till en vattenyta, och denna har alltid ingått i flygområdet. När man t.ex. skall landa vid västlig vind (vanligast), behöver man göra en sväng över vattnet för att komma in över banan från rätt håll.

Vattenytan ingår i ett stort naturområde (147 hektar) som kallas Torsviken och som är känt för sitt fågelliv. Fågellivet har lett till att Torsviken år 2000 förklarades som s.k. Natura 2000-område. Natura 2000-områden är en företeelse inom EU, som skall vara till för att ”säkerställa bevarandestatusen” för vissa specifika djur- och växtarter, som förekommer på den aktuella platsen.. Det är länsstyrelserna som registrerar områdena, men det sker ju på initiativ av grupper som har intresse av det.

I Torsvikens fall är de utpekade fågelarterna salskrake, sångsvan och brushane. Salskrake och sångsvan finns i våra trakter enbart på vintern, brushanen kan mellanlanda i några dagar under flyttningen mellan häckning i Norrland och vinterviste i Afrika. Inga av dessa fåglar kan komma i kontakt med modellflyget, så det här borde ju inte vara något problem...

Inför bildandet av Natura 2000-området fick vi av Länsstyrelsen veta att ”befintliga verksamheter påverkas inte”. Inget att oroa sig för alltså. Om vi bara hade anat...

Under årens lopp har vi fått klart för oss att fågelföreningarna som håller till i Torsviken har brukat skicka skrivelser till Länsstyrelsen med klagomål på hur modellflyget skulle störa fågellivet i Natura 2000-området. Vi har tagit del av en del av dessa skrivelser och inte vetat om vi skall skratta eller gråta, det har varit rövarhistorier om hur modellflygarna terroriserar fåglarna och till och med berättelser om att ”många av flygklubbens medlemmar” brukar jaga fågelskådare med modellerna! Inte mycket att hänga upp sig på, ingen kan väl tro på sånt här. Vi själva har ju i åratal sett samma sak som andra modellflygare, hur fåglar vid fältet är märkligt ointresserade av modellerna.

År 2012 visade det sig att droppen s.a.s. hade urholkat stenen, och Länsstyrelsen gav i uppdrag åt miljöförvaltningen i Göteborg att få till en reglering av vår verksamhet som skulle få slut på klagomålen. En miljöinspektör hörde av sig och förklarade att han avsåg att ”ta beslut om försiktighetsmått”, sen var det ett flertal turer med skrivelser fram och tillbaka tills han 2014 presenterade sitt ”föreläggande om försiktighetsmått vid modellflygning”.

Föreläggandet

Föreläggandet var en närmast chockartad historia, flera krav och restriktioner men framförallt ett radikalt minskat flygområde. Vi får numera inte flyga ut över vattnet, vilket betyder att fältet känns OK för en FunCub och liknande, men väldigt litet om man flyger en normalmodell i 40-storlek. Man måste s.a.s. vända hela tiden; att flyga flera samtidigt blir trångt. Även för helikopterflygare är det trångt, ett F3C-program kommer utanför det tillåtna området. Att ordna tävlingar blir otänkbart; vår Skala Väst-tävling har ordnats i 26 år, vi har haft NM i skalaflyg tre gånger, vi har haft helikoptertävlingar mm, men nu är det slut med detta.

Att märka här är att miljöinspektören som utfärdat föreläggandet inte vid något tillfälle hade besökt fältet för att se modellflyg och ev. fågelstörningar med egna ögon. Han har ”inhämtat information” genom att läsa diverse rapporter, och därifrån dragit slutsatsen att modellflyg stör fåglar. Sen är det också så att om någon blir anklagad för att ha en miljöstörande verksamhet, skall detta utredas av vederbörande tillsynsmyndighet. Myndigheten har enligt miljöbalken rätt att debitera den som blir utredd för utredningsarbetet. Med andra ord, miljöinspektören surfar efter artiklar som stöder hans syfte, och debiterar AKMG för nedlagd tid. I Göteborg kostar sånt här 900:-/tim, hittills drygt 19000:-.

Överklagandet.

Vi måste förstås överklaga föreläggandet; det får man göra till miljö- och klimatnämnden, vilken direkt förde ärendet vidare till Länsstyrelsen. Alltså samma myndighet som var upphov till hela ärendet. Det gick som väntat, Länsstyrelsens jurister stödde Länsstyrelsens beslut och avslog överklagandet.

Nästa instans är Mark- och miljödomstolen, där skall det väl bli en vettig prövning kan man hoppas.

Vi skrev ett överklagande och väntade på besked. Vår motpart fågelföreningarna hade också överklagat; de var missnöjda med föreläggandet och krävde att AKMG skulle avvisas från platsen från nyår 2015. Vid samtal med domstolen visade det sig att det finns möjlighet att i vissa fall anhålla om s.k. syn på platsen, alltså att domstolen besöker platsen för en tvist, om det behövs för att kunna avgöra ett ärende. Det kändes viktigt att få domstolen att besöka Torslanda, domstolsfolket hade aldrig sett modellflygplan så det vore ett tillfälle att visa hur små och hur lite störande modellerna är. Vår ansökan om syn på platsen blev beviljad.

I samband med detta fick vi rådet att rådgöra med en miljökunnig jurist. Det låter vettigt, det finns mycket i juridiken som vanliga dödliga inte har koll på. Dyrt, men det måste ju gå att få hjälp, vi är ju med i Riksidrottsförbundet! Efter kontakt med Flygsportförbundet och med RF:s jurist blev vi rekommenderade en miljöjurist, däremot gick det inte att få hjälp med kostnaden. Alla föreningar inom RF omfattas av en s.k. grundför-

säkring, och där finns ett avsnitt med rättsskydd upp till flera basbelopp, om en klubb skulle bli stämd eller så. Men såklart, rättsskyddet gäller (förutom för vissa skadeståndsmål) inte vid mål i miljödomstol! Det blir till att betala själva.

Hur det nu var beslöt vi att ändå söka juridisk rådgivning, det här gällde ju liv eller död för klubben. Juristen kunde väl inte uträtta något underverk direkt utan konstaterade att Natura 2000-områden numera har en mycket stark ställning, och som grannar till ett sådant område har vi en rejäl uppförsbacke. En sak som möjligen kunde hjälpa vore om vi kunde hitta någon fristående, ansedd fågelfackman, som kunde uttala sig till stöd för vår sak.

Av en lycklig tillfällighet fick vi så kontakt med en ornitologiforskare och ansedd expert på just sjöfågel, som dessutom ofta anlitats som expert av just den här domstolen. Han åtog sig att skriva ett yttrande i ärendet; detta blev ett klart stöd för vår syn på saken. Han har mångårig erfarenhet av att inventera sjöfågel från flygplan, och avfärdade tanken att modellflyg skulle ha betydelse i sammanhanget.

Domstolens besök

Så kom dagen för domstolens besök, det började med en förhandling med representanter från fågelföreningarna. För att sammanfatta: Fågelskådarna hävdar att fåglarna uppfattar alla modeller som rovfåglar, som det gäller att fly ifrån. Vi hävdar att detta inte stämmer, alt. att fåglarna vant sig vid modellerna. Detta eftersom fåglarna står kvar på gräset och betar när vi flyger över dem. Då invänds det att ”holländska forskare kan mäta hjärtverksamheten hos fåglar på avstånd (!). Och när man flyger modeller så ökar hjärtverksamheten även om de ser oberörda ut”. Mot sådana argument är det inte lätt att hävda sig, om nu domstolen tror på dem förstås.

Det blev sen tillfälle att flyga en stund mellan regnskurarna, man kunde ana en liten rörelse bland fåglarna i vattnet men inte alls så som fågelvännerna beskrivit det. Vi tyckte att nu borde domstolen ha koll på hur orimliga anklagelserna mot oss är.

Ett dråpslag

Så fick vi då domen, ett dråpslag: Modellflyg på Torslanda är förbjudet från november 2018!

Om någon vill läsa domen heter den M 4625-14.

I domskälen står bland annat ”. ..står det klart för domstolen att den påverkan som AKMG:s verksamhet ger upphov till försämrar förutsättningarna för bevarandet av i vart fall de utpekade arterna brushane och sångsvan”. Det här är rent trams, sångsvanar finns i Torsviken bara på vintern när nästan inget modellflyg pågår. Vad beträffar brushanar har dessa, enligt de fågelinventeringar vi kunnat ta del av, enbart påträffats vid en mosse belägen 1400 m från flygfältet. Och det rör sig om ett par dussin fåglar om året, höst- och vårflyttning sammantaget. Varken brushanar eller sångsvanar kommer någonsin att se ett modellflygplan.

Men eftersom brushane och sångsvan är de arter som utpekats som skäl att bilda Natura 2000-området är det förstås viktigt att nämna dessa i domen. Domstolen hävdar att bevarandestatusen för de utpekade arterna hotas av AKMG:s modeller, och då är det s.a.s. inget att diskutera: Nödvändiga åtgärder för att säkra bevarandestatusen skall enligt Miljöbalken vidtagas, t.ex. att eliminera störningen från modellflyget.

Delar inte uppfattningen

Det finns mycket att säga om Mark- och Miljödomstolens (och för den delen miljöförvaltningens) hantering av det här ärendet, låt oss bara konstatera att vi inte delar deras uppfattning. En besvärlig följd av det här är att det numera finns ett prejudikat på att modellflyg stör fåglar. Och yttrandet från den fristående sjöfågelexperten tog domstolen ingen notis alls om.

Domstolen låter oss alltså få tre år på oss att hitta ett nytt fält i Göteborgstrakten. Vi får verkligen hoppas att detta kommer att lyckas. Långtifrån säkert eftersom det finns fågelskyddsområden överallt, liksom ljudkänsliga grannar, liksom flygplatsernas kontrollzoner mm. Och även om vi skulle få ett nytt fält blir vi bl.a. tvungna att riva vårt välrustade klubbhus på ett åttiotal kvadrat, vi har knappast råd att ersätta detta vid ett ev. nytt fält.

Går det att överklaga vidare? Nästa instans är Miljööverdomstolen. För att få upp ett mål där måste man ansöka om prövningstillstånd, därtill fordras att det t.ex. tillkommit nya faktorer som påverkar målet. Dessutom, om man vill veta hur denna domstol dömer kan man läsa en dom M 10231-13, avser samma Natura 2000-område kontra byggföretaget NCC. Det kändes inte meningsfullt att lägga mer möda på det här.

Vad kan man lära sig av detta? När ett Natura 2000-område skall bildas måste rimligen de som berörs få yttra sig; det gäller då att vid behov protestera med rejäla argument. När området väl är bildat är det för sent, då kan vilka tokigheter som helst få stöd av lagen. I Miljöbalken finns regler för hur områdena skall administreras, dessa kan till stor del tolkas till förmån för vilken uppfattning som helst. Vad är ”ringa påverkan” jämfört med ”betydande påverkan”? Det bestämmer tjänstemannen som får hand om ärendet.

Om inte Torsviken hade varit ett Natura 2000-område, hade det inte varit lika enkelt att avvisa AKMG. Natura 2000-områden finns överallt, på Hisingen har de flitiga fågelföreningarna täckt in i stort sett rubbet. På Naturvårdsverkets hemsida framgår att det finns över 4000 Natura 2000-områden i Sverige, med en yta av mer än sex miljoner hektar (undrar om de inte räknat fel på en tiopotens där?).

Som vi förstår det är nog den egentliga anledningen till fågelföreningarnas agerande snarast att man vill ha området för sig själva. I Torsviken håller man på att förändra naturen för att locka dit fler fågelarter: det anläggs konstgjord våtmark och konstgjorda öar, det läggs upp en grushög till backsvalor, på någon strand skall det läggas kullersten som vissa fåglar tycker om, plus promenadvägar runt om i området. En modellflygklubb mitt i det här är förstås inte önskvärd. Det mest fantastiska projektet kallas ”restaurering av strandängar” och går ut på att ta bort en stenvall som anlades när flygplatsen byggdes, för att skilja flygplatsen från havsytan. Vallen är 300 m lång och två meter över vattenytan, består av tusentals ton grov sten som man begär skall forslas bort, i syfte att marken innanför vallen skall översvämmas och bli bostad för fler fåglar att titta på.

Thomas Arvidson
för styrelsen AKMG

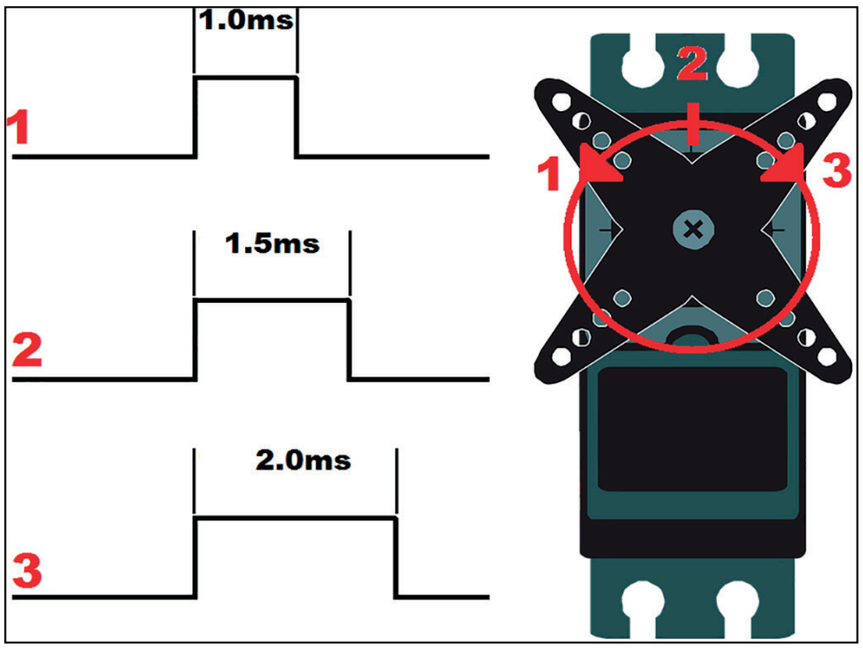
Servo är bara ett servo, men icke..

Servon är en ganska viktig del inom de flesta hobbys där radiostyrningar ingår. De finns i alla prisklasser, från några spänn till ett antal tusenlappar. Det finns olika typer av servon, man kan börja med att dela upp de i digitala och analoga.

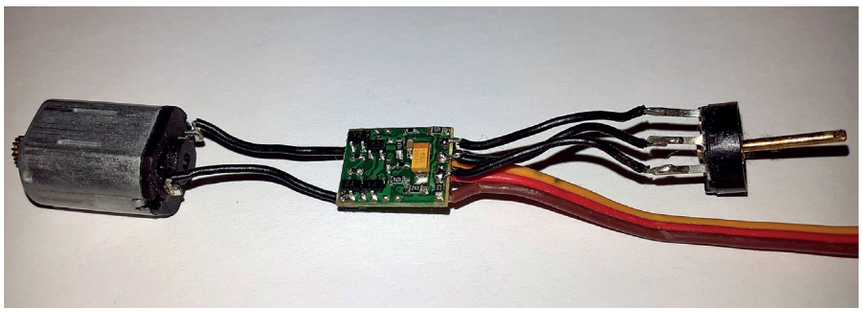
Funktionen påminner om varandra med den skillnaden att de digitala servonas drivkretsar till motorn bara är av eller på och inget däremellan. Vilket medför fördelar och någon nackdel, t.ex. så låter de mera, men har en initial respons i hastighet och kraft som ofta är överlägset ett analogt servo.

En del digitala servon är även programmerbara på alla möjliga sätt om man nu ser det som en fördel. På grund av dessa egenskaper så drar digitala servon mera ström. Det innebär att man får tänka efter lite på vilket typ av batteri man använder så att det klarar av att leverera. Hur mycket ström det drar som mest beror naturligvis på men mellan tummen och pekfingret ca 2A för ett standardservo. Därför bör man även tänka på kabelns tjocklek, minst awg22 är att föredra på servon som drar mycket ström.

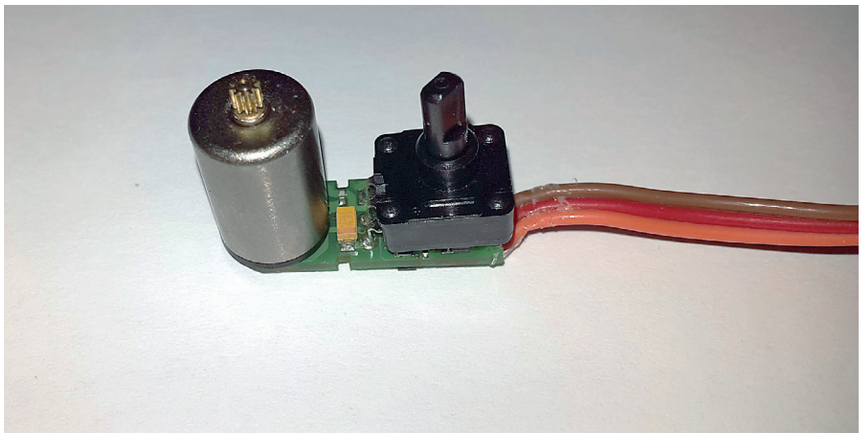
Servon tål lite olika maxspänning , Runt 6 volt har varit nån slags standard ganska länge nu. På senare tid har det dykt upp fler och fler servon som tål uppåt 8.4 volt och även några som tål ännu mera. Vilket innebär att man då kan använda 2S LiPo eller LiFe celler för att driva servon direkt utan regulator. Men man får tänka på att vissa mottagare kan behöva regulator dock. Jag sprungit på ett par olika typer av högspänningsservos. Ena typen där det sitter en extremt liten spänningsregulator som tar ner inkommande spänning till en nivå som en liten mikrokontroller kan klara av. Och den andra typen där det sitter



Pulses.



Crapservo.

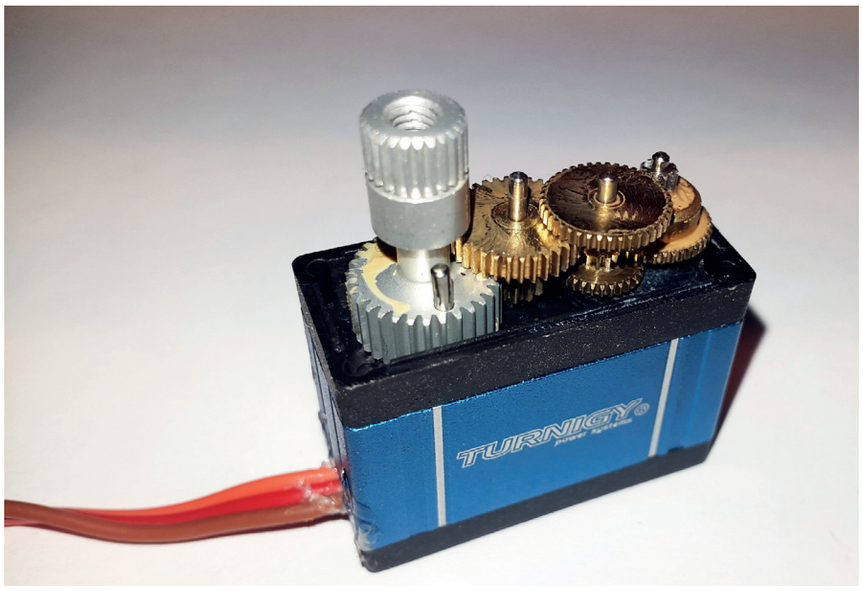


Motor pot.

nån form av special-ic där det mesta är inbyggt utom drivtransistorerna och några motstånd och kondingar som bestämmer hur servot ska reagera. Personligen har jag inget direkt behov av att servot ska vara programmerbart så jag föredrar för tillfället servon av den senare typen enligt principen enklare är bättre på grund av färre saker som kan strula.

Servots styrsignal är vanligtvis en puls på mellan 900 och 2100uS och mitten är då ungefär 1500uS, frekvensen däremot kan variera. Man ska akta sig för att använda höga frekvenser på analoga servon då de helt enkelt kan brinna upp. Digitala servon brukar däremot klara ett större område av frekvenser, ibland ända upp till 400hz och mer. Så att säga att pulsen är pulsbredds-modulerad eller pwm är därför rakt av felaktigt. Mera korrekt är att säga att de är fasdurationsmodulerade, om man nu absolut måste hålla på och säga sådana saker.

Även det mekaniska skiljer sig en del mellan olika servon som kan se lika ut på utsidan. Växellådan till exempel finns i ett antal olika material inom huvudgrupperna plast och metall och ibland en blandning av dessa. Karbonite är ett material som man ser ibland där tillverkaren säger att det är 4ggr starkare än vit nylon. Värt att tänka på där är att karbonite inte går alls bra ihop med vissa typer av gänglåsning. Metallväxellåda är inte alltid bra, det beror lite på hur dem är gjorda. T.ex. vill man kanske inte ha



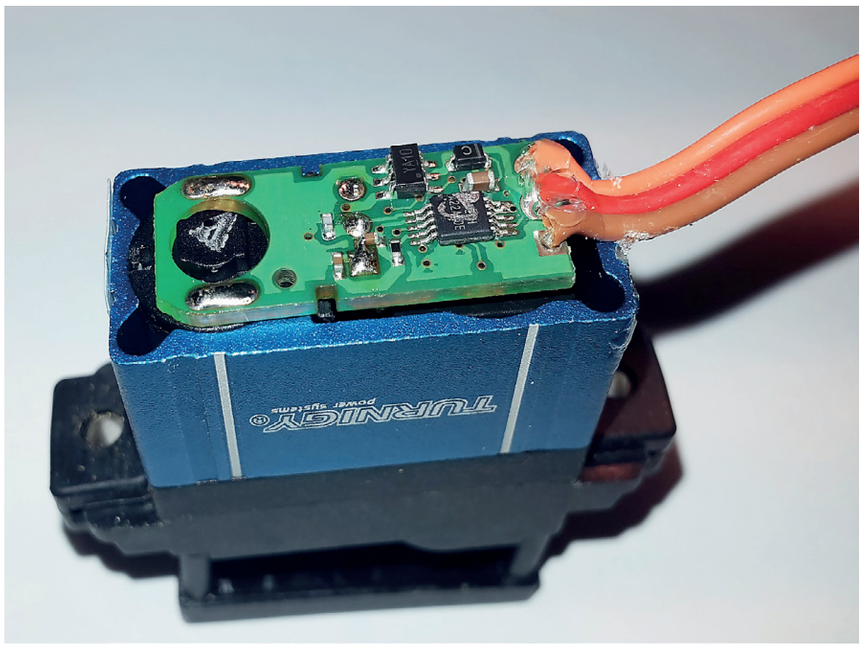
Gearbox.

ett utgångsdrev i sintrad aluminium utan snarare i mässing eller nåt annat mera pålitligt material. Dessutom är det större risk att en metallväxellåda börjar glappa mera efter en tid. En del billigare servon har även motorer som sitter helt löst med kablar kopplade till styrkortet så det kan absolut löna sig att försiktigt öppna och glo så att allt står rätt till inuti i sådana fall.

Motorerna som används är i huvudsak tre olika, trepolig , kärnlös(coreless) och borstlös (brushless). En trepolig motor har en kärna som snurrar och fasta magneter på insidan av ytterhöljet. Vilket innebär att den har en levande vikt som är ofördelaktig och som måste tas hänsyn till av styrelektroniken, vilket inte alltid sker, med överrörelse som följd. Coreless har en mycket lättare levande vikt i sig och kan vända väldigt fort, Magneten sitter innanför spolen som är rund och platt och ser ut som en liten kopp. Borstlösa motorer är just som det låter borstlösa med den fördelen att de är lite effektivare och utvecklar inte lika mycket värme.

För att styrelektroniken ska veta vilken position armen står i finns det en potentiometer eller liknande i servot som är kopplad till utgångsaxeln. Potar av låg kvalitet kan innebära att servot beter sig mycket underligt efter ett tag. Det finns lite olika konstruktion på potar i servon, en del har som elektrisk mittpunkt, axeln och en bana där släpringarna går emot. Andra har dubbla släpringar och dubbla banor. Vilket som är bäst eller om man bör bry sig över huvud taget får väl vara upp till var och en.

Circuit.



Poten har även varit föremål modifikation om man vill ändra servots funktion. Till exempel så kan man använda servots styrkort som ett (inte superbra) fartreglage genom att bara koppla bort poten från utgångsaxeln och på samma sätt kan man till exempel göra en vinsch av servot osv. Det går även att utöka servots utslag, för att öka från 90grader till 180 kan man sätta ett motstånd i serie med de yttre anslutningarna på potten. Värdet på motstånden blir då ungefär 0.6*potens resistans.

Man skulle kunna tro att ett servo bara är ett servo, men icke..

Mvh/ Niklas Wallin
(surrar vanligtvis runt i Västeråstrakten)

Inbjudan till
Sommar Meeting 2016 Helsingborgs Modellflygklubb

Helsingborgs modellflygklubb (HMFK) inbjuder till sin årligen återkommande modellflygträff under vecka 30, dvs. den 23/7-31/7 2016. (9 dagar!)

HMFK har nog Sveriges mest centralt belägna modellflygfält,
bara nån 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! Även en Quad-race bana kommer att finnas.

Vi har en bra belägen yta för uppställnings av husvagn/bil eller tält. El och vatten såväl som dusch tillhandahålls våra gäster. Även kiosk med glass, dricka och grillat håller öppet hela veckan och frukostbullar kan levereras varje dag.

Under veckan körs teman på vardagarna, mer exakt schema kommer att upprättas på hmfk.se
och vår Facebook sida när det närmar sig. Det blir även någon enklare tävling som passar de flesta!

Meetingveckan kulminerar med Modellflygets dag lördagen 30/7. Detta 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 är 150:-/dygn per ekipage inkl. all nämnd service.
Lägre pris om man vill stanna lite längre och/eller går med som gästmedlem i vår klubb.

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

Helsingborgs Modellflygklubb
Styrelsen

Inbjudan till
Grill n' Fly-in Kristi Flygare 5-8 maj
Helsingborgs Modellflygklubb

Helsingborgs modellflygklubb (HMFK) inbjuder i år till
ett vår-meeting 5/5 till 8/5, dvs
Kristi Himmelfärdshelgen.

Vi flyger, grillar och camping precis som på vårt sommarmeeting! Alla bekvämligheter, precis som på vårt sommar-meeting, kommer att vara tillgängliga, dvs. el, dusch, kiosk, party-tält osv.
Dessutom kommer vi att ha en Quad-Race bana uppsatt! Kostnaden är 150:-/dygn per ekipage.

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

Helsingborgs Modellflygklubb
Styrelsen

Oskarshamnseskaderns Flygdag 2016 inbjudan

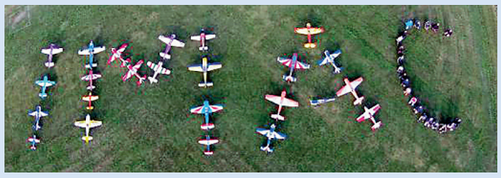
Välkomna!

Alla modellflygare, klubbar & hobbyhandlare
Söndagen den 21 Augusti är det dags för
MFK Oskarshamnseskadern årliga flygdag 10:00 till 16:00.
Som vanligt på Oskarshamns flygplats
som ligger ca 10km norr om Oskarshamn.

Här finns stora ytor både för så väl depå,
flygområde, parkering och publik.
Asfaltsbana (grovt gräs vid sidan av banan).
Vi tar ingen pilotavgift. Du registrerar dig vid ankomst i speakertältet, då vi bjuder på kaffe och informerar om fältregler.
Under dagen kommer vi att sälja lotter till förmån för ungdomsverksamheten samt sälja fika, läsk & varmkorv.
Redan på Lördagen den 20 Augusti
öppnas fältet från 12:00 för piloter och hobbyhandlare.
Uppställningsplats för husvagn/husbil/tält
finns med möjligheter för el och vatten.
Under eftermiddagen och kvällen flyger vi,
tänder grillarna och har det trevligt.
För att kunna planera behov av el m.m. till övernattande och hobbyhandlare är det önskvärt att detta förhandsbokas till Göran Karlsson.
Har du frågor eller funderingar, kontakta oss.

Kontaktperson
Göran Karlsson
ordforande@oskarshamnseskadern.se Tel. 070-593 98 85
Med vänliga hälsningar MFK Oskarshamnseskadern
Besök oss gärna på nätet
www.oskarshamnseskadern.se
www.facebook.com/oskarshamnseskadern

IMAC tävlingar 2016



7-8 Maj, Älmhult.
4-5 Juni, Strängnäs.
18-19 Juni, Brännebrona.
14-17 Juli, Sunne, Nordisk gränscup.
25-27 Augusti,Norge, NM.
9-11 September, Helsingborg Final.

IMAC
International Miniature Aerobatic Club
Sverige

Välkomna till ACROFLYERS 50 års JUBILEUM Sövde flygfält den 3-6 Juni 2016

Flygdag den 4/6 kl. 11oo-15oo
Jubileums middag den 4/6 kl. 18,30
Helgrillad gris med tillbehör, kaffe o kaka.
Till en kostnad av 150:-/pers. (betalas på plats)
Camping finns bakom klubbstuga
och möjlighet till övernattning på Äventyrscampen
Tel: 0416-10611 Bindande anmälan till middagen.
Ring Pia Sjögren 0737691077
eller Eva Andreassen 0702495930
alt. sjogren.pia@telia.com
eva.andreassen@belatron.se

Välkomna
Jubileumskommiten

Arboga Storskala 2016 ett måste för dig som gillar skalaflyg.

I juli håller Arboga klubben sin numera traditionsenliga storskalaträff. Klubben erbjuder möjlighet att flyga på ett fullskala flygfält med stor asfaltsbana och ett fullskala grässtråk.

Träffen börjar Fredagen den 22 Juli
med en heldag med friflygning.
Bra tillfälle att provflyga det nya bygget och få lite tips och råd från många experter.
Lördagen är publikens dag med flygshow mellan kl 10-15.
Speaker, utställningar, hobbyhandlare,
kiosk , grill och gratis swapmeet mm.
Tillgång till camping för en mindre avgift finns nära fältet.
För den riktigt historiskt intresserade kan vi rekommendera ett besök på Arboga Robot Museum där det bla finns en äkta Tysk V1a från andra världskriget.
Under träffen flygs det med det mesta i skala-sammanhang och även annat modellflyg brukar visas upp.

Välkomna.

Inbjudan till Bengt Stibner Memorial för friflygande skalamodeller

Aeroklubben i Malmö, Svenska modellflygares Oldtimersällskap och Stångby Modellflygare inbjuder till Tävling för Friflygande Skalamodeller.

Plats: Fedingshults flygfält, Skånes Fagerhult.
Tidpunkt: lördag 2/7 2016 med samling kl 10-11 på fältet.
Reservflygdag 3/7.

Klasser: gummimotorklass(er) ,
annan framdrivningskälla (el-IC-raket) samt skalasegelplan.
Nytt för i år är att vi vill se konstruktioner/byggsatsmodeller av Sigurd Isacsson, Vile´n, Truedsson, Wentzel o.a.
Dessa flygs och bedöms för sig
men kan också delta i de vanliga klasserna.
Regler finns under ”Tävlingsregler” på SMOS hemsida, www.smos.info
Startavgift 150:- för första modell, 50:- i ett för allt för efterföljande modeller.
Gemensam lunch-kaffe m.m. 200:- per person.
Anmälan senast 27/7 till Anders Sellman,
mail anders_sellman@yahoo.se eller tele 042-99565.
I anmälan anmäls önskemål om lunch.
Upplysningar: Anders Sellman, se ovan.
För ovanstående Klubbar
Anders Sellman.

RIPA MODELLFLYGKLUBB INBJUDER TILL RIPALÄGER VECKA 29 2016

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

Sedan klubbens införde temadagar har dessa, blivit en tradition, blivande modellflygare får ”gratis” inspiration dessa dagar, många modellflygare utan klubbtillhörighet åker långa vägar för att träffa modellflygkompisar med samma intresse, klubben fortsätter med samma vinnande koncept i år.
Ett tema mellan kl. 13 - 16 måndag - fredag, veckodagarna för de olika grenarna är ännu inte ”spikade” men vi räknar minst med samma grenar som tidigare år. Är du en eldsjäl inom din ”gren” och vill dela med dig av din kunskap, för att sprida intresse till fler? Hör av dig, all hjälp mottages med tacksamhet!

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

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

Traditionsenligt firar vi ”JUL(i)AFTON” med Kalle Anka, och alla vänner. Juliafton infaller i år torsdagen den 21 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 Kiviks marknad den 18-20 juli,
Tomelilla marknad den 21 juli, och Sjöbo marknad, som avslutar marknadsveckanden 21-22 juli

VÄLKOMNA TILL RIPA!

Frågor? Kontakta Mats Erlandsson
Tel. 044-35 02 02 0705 -350202

MODELLFLYG
EN STÖRTSKÖN HOBBY
www. ripamfk.com
RIPA MODELLFLYGKLUBB

Midnight Sun Fly-In i Luleå 2016

MFK Jupiter hälsar alla varmt välkomna till årets Midnight Sun Fly-In i Luleå. Evenemanget pågår traditionsenligt första veckan i juli (i år lördag 2 juli t.o.m. söndag 10 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.

Vid sidan av den utökade parkeringsplatsen finns numera en stor modellbilbana. Förutom all flygverksamhet så kommer även en deltävling arrangeras i Norrlandscupen för 1/8 off-road bilar.
Tag med hela familjen till Midnight Sun Fly-In och tag med modellbilar också. Det finns goda möjligheter till att både träna och tävla i bilkörning, för dem som så önskar.

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 avlånga land
men även de andra nordiska länderna brukar vara väl representerade där Norge stoltserar med de flesta deltagarna.
I mån av plats ingår husvagnsparkering, varmvattendusch och WC kostnadsfritt för deltagarna.

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 ytterligare information:
Ordförande: Marcus von Elling: Tel. 0706586729
Fältansvarig: Jörgen Balkefors: Tel. 0706766964
E-post: mfkjupiter@gmail.com

MODELLFLYGETS DAG I NYKVARN/SÖDERTÄLJE, KRISTIHIMMELFÄRDSDAG 5 MAJ 2016.

Traditionsenligt anordnar Södertälje MFK sitt årliga MFD på Kristihimmelfärdsdag den torsdagen den 5 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.
Även i år är att vi har piloter som kommer att flyga Jet och turboprop med start och landning på gräs.
Vi har också under åren haft överraskningar såsom fullskalahelikopter, ultralätta flygplan och seglare som landat hos oss.
En fullskalahelikopter tror vi med all säkerhet kommer att både landa och vara uppställd hos oss under några timmar.

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 till alla som flyger.
Som vanligt har vi en trevlig cafeteria 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.
Numera har vi fått el, 220V till Påldalen. Perfekt för el-flygare.

Vill du veta mera kan du ringa vår ordförande
Janne Andersson 070-4976373 eller ställa frågor på vårt forum.

Mera info kommer längre fram i tiden.

VÄLKOMMEN TILL EN TREVLIG DAG i NYKVARN

MEETINGS PÅ SILJANSBYGDENS RADIOFLYGKLUBB ”DRAGS” 2016

Siljansbygdens RFK på Dragsängarna, Insjön inbjuder till:

Midsommarfirande

Som traditionen bjuder firar vi återigen Midsommar på Dragsängarna!
Vi klär och reser stången,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 lördagen den 16 Juli.
Då är det dags för vår sjöflygträff på Dragsängarna. 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

Sveriges och Norges planerade tävlingar och event för Skalasäsongen 2016.

Sverige:

2016-06-11/12
Skalaträff i Brännebrona, Brännebrona FK
Kontakt: Bernt Glada, bernt.glada@gmail.com

20160702/03
Skala SM, Deltävling 1, RFK Gripen, Simmelsberga
Kontakt: Börje Sebring, b.sebring@telia.com

20160806/07
Skala SM, Deltävling 2, RFK Gripen, Simmelsberga
Kontakt: Christer Persson, 1872@swipnet.se

Norge:

Einar Hagerup Memorial 28 og 29 mai på Jarlsberg flyplass Anmälan: paul.anthonisen@gmail.com
It. Dons skala 2 og 3 juli på Maarud gård. Anmälan: paul.anthonisen@gmail.com
Skala Sør 9 ,10 og 11 september på evje flyplass Anmälan: paul.anthonisen@gmail.com
Gällande Brännebrona så får initierade slänga in en protest om det inte stämmer.

Med Vänlig Hälsning Best regards
Niclas Olsson,
RFK Gripen

MEETINGS PÅ SILJANSBYGDENS RADIOFLYGKLUBB ”DRAGS” 2016

Siljansbygdens RFK på Dragsängarna, Insjön inbjuder till:

Skala / Nostalgi / Oldtimer

Helgen 6-7 Augusti arrangerar Siljansbygdens RFK sin skala/oldtimer/nostalgiträff på Dragsängarna.
100% nostalgi utlovas och det går utmärkt med vattenfarkoster nere vid stranden. Förtäring kommer att finnas. Fina möjligheter till bad och camping i anslutning till fältet. Många nordiska F3A-”legender” väntas dyka upp!
Kontakt:
Micke Berg: 070-290 36 77
Micke Sundqvist: 070-677 20 12
Lars Holmsten: 070-863 61 43

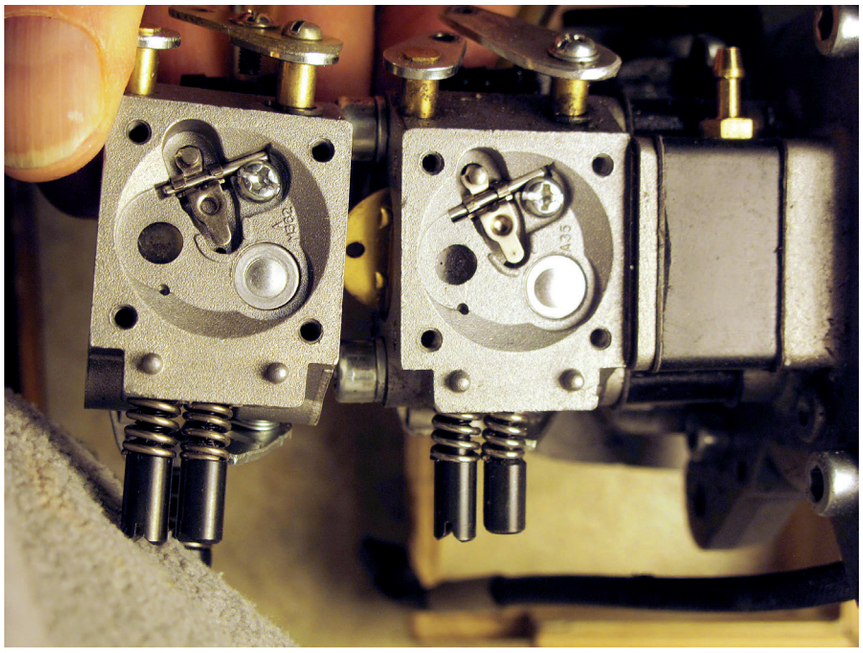
Modellflygets dag

Lördagen den 3 September Arrangerar Siljansbygdens RFK Modellflygets Dag på Drags.
Vi kör det som ett meeting i gemytets tecken med allt som flyger och alla som är intresserade är välkomna, även sjöflyg. Förtäring kommer att finnas och det går bra att bada och campa 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

★★★ **www.siljansbygdensrfk.se** ★★★

Svårlöst motorproblem

Jag råkade ut för ett svårlöst motorproblem som kan vara av intresse för några men kanske av allmänt intresse för många fler, hur man spårar upp ett fel. Det hände min bensinmotor DLE55, som är en väldigt vanlig motor, och med en Walbro-förgasare, som är ännu vanligare bland oss modellflygare.



Ena dagen flög min Extra som den skulle och som den gjort många gånger. Nästa dag ville inte motorn starta. Ja, den fick gnista; nej, den fick inte bränsle. Jaha, något skräp i förgasaren? Så jag monterade av förgasaren, demonterade och gjorde ren den. Men tillbaka bak på motorn så ville den fortfarande inte suga bränsle. Så av med den igen och en ytterligt noggrann rengöring av samtliga delar. Blåste ren alla kanaler och trädde en koppartråd genom alla kanaler. Nu var garanterat alla delar kliniskt rena. Men fortfarande ville inte förgasaren suga bränsle.

Hmm, kan membranen vara defekta? De såg bra ut. Jag köpte en reservdelssats och bytte ut membran och annat som fanns med i satsen. Men ingen skillnad, förgasaren sög inte bränsle, och nu lade jag märke till att när jag flippade runt propellern så rörde sig bränslet lite fram och tillbaka i bränsleslangen. Under varvet runt så sög förgasaren först fram bensinen men sköt sedan tillbaka bensinen igen så att efter ett varv stod bensinen på samma ställe i slangen.

Jag förstod ingenting. Så jag beskrev mitt problem på en chatsida för oss modellflygare och fick flera bra råd varav ett var att om den lilla fjäderbelastade nålen under tryckjusterarmembranet inte släpper fram bränslet så händer detta att bränslet rör sig fram och tillbaka i slangen. Aha, där är något fel! Men vad är felet?

Jag demonterade en annan identisk Walbro-förgasare som jag visste fungerade. Jag jämförde del för del. Fjädrarna var exakt lika långa, bägge nålarna var exakt lika långa och spetsarna var helt felfria under en lupp, vipparmarna var exakt lika böjda, membranen var exakt identiska. Jag demonterade/monterade dessa delar minst 10 ggr under hela felsökningen. Jag kunde bara inte hitta någon skillnad mellan de två identiska förgasarna, men den ena sög bensin, den andra sög inte. Nu var jag mycket nära gränsen att ge upp.

Hmm, men om det är den lilla ventilnålen, varför fungerar den inte som den skall? Och varför fungerar nålen i ena förgasaren men inte i den andra när de är identiska? Eftersom jag hade en lupp framför mig, som jag tittat på spetsarna med, så monterade jag återigen ventilnålen med fjäder och vipparm, och så studerade jag montaget under luppen under lång tid. Vipparmen har ett stansat hål med krage där fjädern sitter mot. När jag tittade in i hålet under starkt ljus tyckte jag att jag såg mer fjäder på ena sidan än andra siden. Jag petade på fjädern med en nål och såg att det plötsligt blev lika på bägge sidor.

På med förgasaren på motorn och nu sög den bränsle, och motorn startade lätt som en plätt. Så vad hade hänt? Om man tittar noga på bilden så ser man att Walbro har gjort en konstruktionsändring, en obetydlig ändring, men den eliminerar felkällan.

Den vänstra förgasaren suger inte bensin, den högra suger. Skillnaden är att den vänstra vipparmen har stansat hål med krage för fjädern att gå mot, den högra har en utstansad bula. Fjädern kan lägga sig lite uppe på hålets krage, vilket alltså hade hänt för mig, men den kan inte lägga sig på kanten på en bula.

Det märkliga är att detta hände under minst 10 monteringar jag gjorde under felsökningen, inte en enda gång hade fjädern lagt sig runt kragen som den skall. Och det var näst intill omöjligt att se under vipparmen. Men att det hände 10 ggr i rad är helt i enlighet med lagen om alltings djävlighet.

Så, hur kunde detta hända från en flygning till nästa? Den enda rimliga förklaringen jag kan tänka mig är att den sista landningen för dagen måste ha varit så hård att fjädern skakade upp sig på hålkragen. När jag åkte ut nästa gång till fältet så startade inte motorn.

Tävlingskalendern

Tävlingskalender Friflyg F1 2016

20/2	Uppsala vintertävling Skogstibble
27/2	Norbergsträffen Sjön Noren
12/3	Holiday on Ice Gjövik Norge
17/3	Swedish Moose Cup Säkylä Pori Finland
19/3	Bear Cup Säkylä Pori Finland
16/4	Vårmaxen Gendalen
23/4	Lilla SM Skogstibble Uppsala (5)6-7/5 SM + NM E36 Rinkaby
13/6	EM i Serbien
30/6	Swedish Cup Rinkaby
1/7	Danish Cup Rinkaby
2/7	Bengt Stibner Memorial Skånes Fagerhult Friflygande Skala
2/7	Small Swedish Cup Rinkaby
3/7	Norwegian Cup Rinakby
20/8	Solstaträffen Brattforsheden
17/9	Gagnefträffen Gagnef
8/10	Final Lilla FC Säbylund Kumla
9/10	Final Stora FC Säbylund Kumla
15-16/10	Höstmaxen Gendalen

Tävlingskalender Linflyg F2 2016

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

23-24/4	Grusan-Combat Johannisberg Västerås Slow-Combat
30/4-1/5	World Cup, Bitterfeld, Tyskland F2A, F2B, F2G
6/5	Vårtävlingen Karlskoga, F2B Semistunt, 4-6/5 World Cup, Perth, Australien, F2A, F2B, F2C, F2D, m fl klasser
7-13/5	VM, Perth, Australien F2A, F2B, F2C, F2D
14-15/5	Limfjordstävlingen, Aalborg, Danmark, F2B, F2D, Semistunt, Goodyear, Minispeed
29/5	Linflygets dag Johannisberg Västerås Speed Open SemiSpeed GY F2C F2D Semistunt
2-3/6	Warzaw World Cup, Kiev, Ukraina F2A, F2B, F2C, F2D
3-6/6	World Cup, Kiev, Ukraina F2A, F2B, F2C, F2D
4/6	Oldtimerträff Inlag Kungsbacka Weatherma Speed
4-5/6	World Cup, Sebnitz, Tyskland F2A, F2B, F2C, F2D
12/6	Karrlskogaracet Åbytorp Speed Open SemiSpeed GY F2C Weatherman
1-3/7	World Cup, Wierzawice, Polen, F2A, F2B, F2C
2-3/7	World Cup, Barcelona, Spanien, F2D
3/7	Karlskoga-combaten Åbytorp SlowCombat 1,5cc Combat
14-15/7	Dutch World Cup, Landres, Frankrike, F2A, F2B, F2C, F2F
16-17/7	World Cup, Landres, Frankrike F2A, F2B, F2C, F2D, F2G, F2F
23-24/7	World Cup, Vilnius, Litauen F2A, F2C
30-31/7	World Cup, Pepinster, Belgien, F2A, F2B, F2C, F2F
4-5/8	World Cup, Vangazi, Lettland F2D
6-7/8	World Cup, Vangazi, Lettland F2D
13-14/8	SM RM Semistunt Johannisberg Västerås F2A F2B F2C f2D Semistunt
27-29/8	British Nats, England F2A, F2B, F2C, F2D, mm
3-4/9	NM, Herning, Danmark F2A, F2B, F2C, F2D m fl klasser
17-18/9	World Cup, Bekescsaba, Ungern, F2C, F2F
18/9	Galax Open Johannisberg Västerås SpeedOpen SemiSpeed F2C GHY F2D Semistunt
24/9	Väskustträffen Inlag Kungsbacka, F2B Semistunt
1-2/10	Vänersborgspokalen Brättelund Vänersborg SlowCombat Combat 1,5 cc
5/11	Vintertävlingen Brättelund Vänersborg Combat 1,5 cc

Tävlingskalender Konstflyg F3A 2016

23-24/4	Domarkurs
28-29/5	Trollhättan Aero Cup
2-3/7	F3A Nostalgiträff Tidaholm
9-10/7	Gränscupen Karlstad
3-4/9	Hösttävling LEN
28/7-6/8	EM Untermünkheim Tyskland

Tävlingskalender Segelflyg F3B F3J F3K F5J

2/4	Ikaros Cup 1 Örebro F3B-T	
9/4	hangträff Aprilvinden Stoclkholm	
22/4	Spring Masters Pilängen Örebro	F3B
8/5	Tornadokastet F3K	
11/5	Ikaros Cup 2 Örebro F3B-T	
14/5	F5J – Toppfältet Vallentuna Stockholm, F5J	
28/5	DM F3B-Termik Borlänge F3B-T	
28-29/5	Öregbro Open F3B SM Pilängen	F3B
4/6	Lövlandatermik 5-år Skellefteå F5J	
4/6	Nordic Trophy Pilängen Örebro	F3K
8/6	Ikaros Cup 3 Örebro F3B-T	
11/6	IGG-meeting Ålleberg	
29/7-7/8	VM F3J Slovenien F3J	
13/8	Västervik F3B F3B	
21/8	Brännebrona F3K F3K	
24/8	Ikaros Cup 4 Örebro F3B-T	
27-28/8	SM F3J F5J på Toppfältet Vallentuna F3J Vinsch – F5J	
3/9	F3k Gråbo F3K	
10/9	Arboga Bird of Time F3B	
1/10	Ikaros Cup 5 Örebro F3B-T	
1/10	Tid för Hjältar RM F3B-T Örebro	F3B-T
8/10	F5J i oktober Vallentuna Stockholm	F5J

Tävlingskalender Helikopter F3C 2016

28-29/5	HABO Helimeet
7-8/5	Gränscupen Elverum Starmoen, F3C F3N
4-5/6	UT1 Upplands Väsby Stockholm
2-3/7	UT2 Karlskrona
27-28/8	UT3 SM RM Trollhättan

Tävlingskalender Pylon F3D 2016

19/3	Säter	Q500 SQ500
2/4	Dala Järna	Q500 SQ500

Tävlingskalendern

16-17/4	Modena Italien	F3T F3R Q500 Sport
23-24/5	Pålsboda	Q500 SQ500 F3D
7-8/5	Karlskoga	Q500 SQ500 F3D
3-5/6	Melnik Tjeckien	F3D
2-3/7	Säter	Q500 SQ500 F3D
6-7/8	Pålsboda INTERNATIONAL, Q500 SQ500 F3D	
27-28/8	Ludvika	Q500 SQ500 F3D
9-11/9	Tulasne Frankrike	F3D
1/10	Sala Nykrogen	Q500 SQ500
	Tävlingskalender	F3P 2016
3/4	Vänersborg	SM FAI Adv Sport Aeromusical

Friflygkalendern.

Segelflygkalendern.

Tävlingskalender IMAC 2016

7-8/5	Älmult CUP	
4-5/6	Strängnäs Cup	
18-19/6	Brännebrona Cup	
14-17/7	Sunne Cup, Nordisk gränscup	
22-28/8	NM i Norge	
9/11/9	Helsingborg Cup Final	
	Tävlingskalender ACES RC-Aircombat	
23/4	Älmhult	WWI WWII
24/4	Älmhult	WWII
15/5	Strängnäs	WWII
28/5	Hallstahammar	WWII
18-19/6	SM Enköping	WWI WWII
9/7	Säter	WWI
10-13/8	EASG 16 Tallhed	WWI WWII
10-11/9	Örebro	WWI WWII

Jetsweden.

Aircombatkalendern.

Skalaflyg

28-29/5	Einar Hagerup Memorial Jarlsberg Norge
11-12/6	Skalaträff Brännebrona
2-3/7	SM deltävling 1 Simmelsberga
6-7/8	SM deltävling 2 Simmelsberga
	Jetflyg
???	Laxå
7-10/7	Karlskoga Jetpower
???	Laxå

F3Akalendern.

Helikopterkalendern.

Träffar

5/5	Modellflygetsdag Nykvarn Södertälje
5-8/5	Grill Fly-in i Helsingborg
28-29/5	Påldalen Södertälje
4/6	Acro Flyers 50 År
18/6	Warbirdträff Huglanda Eskilstuna
24-26/6	Midsommar på Dragsängarna Insjön
30/6-3/7	Östersundsträffen
2-10/7	Midnight Sun Fly-in Luleå
16/7	Sjöflygträff Dragsängarna Insjön
16-23/7	Ripaveckan
22-24/7	Storskala Arboga
23-30/7	Helsingborg
6-7/8	Skala-Nostalgi-Oldtimer Dragsängarna Insjön
6-12/8	Malung
20-21/8	Modellflygdag Oskarshamn
27-28/8	Skala-Vintage Helimetting Motala
3/9	Modellflygets Dag Dragsängarna Insjön

Imacalendern.

Pylonkalendern.

Skalakalendern.

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 beställt 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.

Grumman F8F BearCat

Pilot Per Pålsson

Grumman F8F BearCat från ESM med 185 cm spv och ASP 160 4-takt boxer som drivkälla.

Orginalet var världens snabbaste propellerplan och hade rekordet från
stillastående till 10000 fot långt in på 70-talet. (wiki)

Det mest mångsidiga plan jag flugit.
Går alldeles utmärkt att flyga lugnt o trevligt med, flyga ”skiten ur” eller faktiskt en hel del akrobatik.

En p‰rla att landa med de stora klaffarna - sin relativt höga vikt till trots.
Har inte vikten i siffror men det går åt tyngd fram med så kort nos.

Kan bara lovorda kärran för den är skitkul!!!
Fotograf Staffan Abrahamsson Ripa MFK

2014-07-16 17:47

4925*3250 bildpunkter 240 dpi, Canon EOS 6D
F/6,3, 1/1250 sek, iso 400, 200 mm

POSTTIDNING B
Modellflygnytt - SMFF
Box 7819
103 96 Stockholm

SVERIGE
PORTO BETALT

HAB Electronic AB

PROXXON

Hela Proxxon sortimentet hittar du hos oss!

Retro Radio JR-Mercury 14

En grym 14 kanalare från JR med den senaste 2,4 DMSS teknologin i en klassisk sändar kåpa från Radio flyget barndom!! väldygt skön att hålla i! lucka som skyddar display! Kommer i en klassik förpackning också!! ingår : sändare med LiFe ack ,laddare och 8 kannals mottagare!

Pris : 6899kr

Behöver du bra servo till ditt senaste modelbygge!!

JR-s servo hör till de absolut bästa och tillförlitligaste!!

JR NX8931 Extremt standart servo med drag upp till 36,5Kg vid 7,2V, klarrar spänningar från 4,8 till 8,5V!

Pris: 999kr

JR NXB 8921 Helmetal servo med börstlös motor som ger över 40kg drag vid 7,4V. Funkar med både Xbus och standard mottagar signal.

Pris :1649kr

SV-V01 Videoglasögon!!

Uppföljaren till de bästa videoglasögonen på marknaden , super stor bild ! Som att sitta på första raden på bio! HDMI ingång, upplösning 1280x800 , 5,8Ghz mottagare på 40 kanaler. De är stora , men väger bara 400g och sitter otroligt bra! kommer med det mesta , du behöver bara köpa till ett battery 2s Li-pol och ett par bra antenner!

Pris endast : 2939kr

Vi har det du behöver !! Sadelvägen 5 34140 Ljungby www.hab.se 0372-80444 hab@hab.se