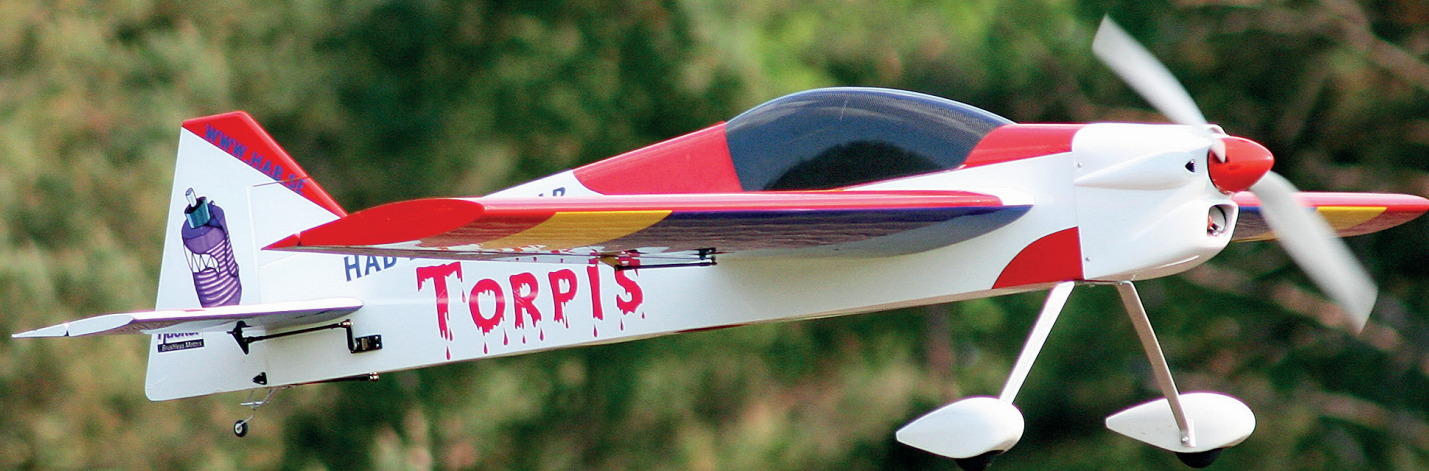
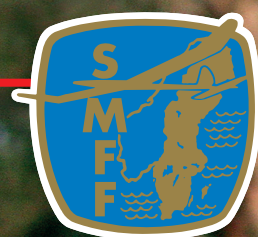


1
2016

modellflyg^{nytt}

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD



World Air Games 2015

TopModel Aggressor
med Hacker C5014XL



- **Hobbymässan i Nürnberg**
- **Uppgradera till något sämre**
- **All Terrain - All Weather**
- **Världens flinkaste Olle**

HIAB *Electronic AB*



Pilot RC Dolphin 2m

Det bästa för nybörjar jet piloten som vi har sett!!
Turbine Ready med monterade servo, utloppsrör, elställ,
bromsar, tank. du behöver bara stoppa in turbin 8-14kg ,
accar, mottagare och gå och flyga!!

Spännvidd: 1980mm

Längd :2100

Vikt : 11kg

Allt för bara : 25499kr

Headplay videoglasögon!!

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 en bra antenn!



Pris endast : 3779kr

SKYRC
Electronics



SOKAR FPV Drone 280 storlek RTF SkyRC

En helt färdigmonterad 280 Quad från Sky RC .
kommer helt färdig med allt , 4,8 tums monitor på
RC sändaren. Du behöver endast komplettera med 3s
2000mAh Li-Pol ackar.

Pris endast : 4168kr

Jeti DC-24

Värden bästa radiosystem har blivit ännu bättre!! Jeti nya DC 24 kommer ut i Mars!!
Den har allt , viktigaste är dubbla moduler
2,4Ghz och en backupp modul på 900mHz
bandet, 24 kanaler, tal, färg display mm.

**Priset ser ut att hamna på ca
16500kr**



Sveriges Modellflygförbund (SMFF) är en sammanslutning av ca 220 klubbar och 4700 medlemmar.

MODELLFLYGNYTT är organ för Sveriges Modellflygförbund

SMFF ordförande
samt ansvarig utgivare:

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

Ansvarig distribution, prenumeration eller vid utebliven tidning kontakta

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

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

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

Grafisk formgivning:
Conny Carlsson
Stenserydsvägen 1b 598 91 Vimmerby
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 2/16 22 April
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

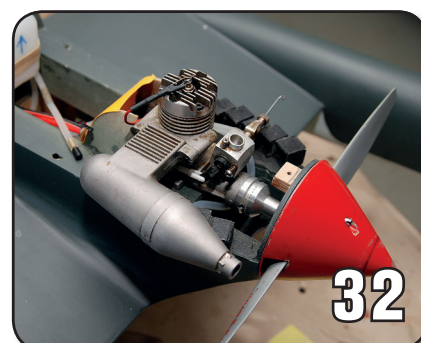
Tryck: V-TAB Vimmerby, 2016
ISSN-0345-813X



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

INNEHÅLL NR 1/2016

- **Inför årsmötet** 6
- **Modellklasser på ett enkelt sätt** 7
- **Liten pilot** 8
- **Hobbymässan i Nürnberg** 10
- **World Air Games 2015** 14
- **Flygning fyra helger** 18
- **Uppgradera till något sämre** 21
- **Multiplex Cockpit SX** 24
- **All Terrain - All Weather** 28
- **Elektriskt Linflyg** 30
- **Olle i Dalom del 1** 32
- **Burkar vi minns** 35
- **Björn Héden** 36
- **Tävlingskalendern** 40
- **Svar på Julnötterna** 42



Ledare

Hej alla modellflygare

Nu börjar vi närma oss både årsmöte och en ny sommarsäsongs, när det gäller årsmötet så önskar jag att fler klubbar skickar representanter till årsmötet, mer information om årsmötet kommer att publiceras på hemsidan. Samtidigt så ser jag gärna att fler engagerar sig i klubbarna runt om i landet så att vi kan möta framtiden med tillförsikt.

Nya tekniska lösningar gör att modellflyget inte ser likadant ut nu som för tio år sedan och det som kommer starkt är multikoptersporten. Nu har det kommit tävlingsregler och jag hoppas att alla klubbar välkomnar den nya delen av sporten. Det behövs inga stora ytor, och en hinderbana kan man ganska lätt anordna så att vi kan samsas på samma plats.

Det finns en hel del regler och lagar att tänka på, både när det gäller FPV och fotografering/filmning. Vid FPV-flygning skall det finnas en medhjälpare som alltid har ögonkontakt med multikoptern, en så kallad spotter.

Vid filmning /fotografering med all slags modellflyg/multikopter behövs tillstånd från Länsstyrelsen om allmänheten har tillträde till området man filmar eller fotograferar i.

Vid samtal med Transportstyrelsen så framkommer att det etablerade modellflyget på våra modellflygplatser inte utgör någon fara för luftrummet och vi ser över en utbildning för att vi ska kunna samsas med allmänflyget över 120 meter. Vi följer noga utvecklingen inom området och väntar nu på att EASA ska publicera ett nytt regelförslag.

Just nu så ser vi över informationsmateriel så att klubbarna lättare ska kunna söka bidrag i form av LOK och SISU, detta kommer så småningom att publiceras på hemsidan.

Vi försöker även hitta nya vägar och ställen att visa upp vår sport/hobby och planerar att finnas på Flygvapnets huvudflygdag under sensommaren.

Det är hög tid att både fylla på aktivitetskalendern och börja planera inför årets meetings och tävlingsäsongs.

Själv har jag börjat planera min sommar då jag kommer att vara tävlingsledare och domare vid diverse tävlingar runt om i landet.

Väl mött på tävlingar och meetings i sommar Ulf Höglin



Styrelsen SMFF 2015



Funktion

Ordförande
Vice Ordförande

Namn

Claes Wahlund
Lova Bannister

E-post

ordforande@modellflygforbund.se
viceordforande@modellflygforbund.se
webbredaktor@modellflygforbund.se

Tel

070-577 05 78
0708-87 87 80

Kassör
VO-Elit
VO-Bredd
Suppleant

Vakant
Roland Brebäck
Åke Karlsson
Ulf Höglin

kassor@modellflygforbund.se
ordf_voelit@modellflygforbund.se
ordf_vobredd@modellflygforbund.se
suppleant@modellflygforbund.se

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

Verksamhetsområde Bredd

Funktion

Chef
Vice chef
Ledamot
Ledamot
Ledamot

Namn

Åke Karlsson
Sven Pontan
Bo Nilsson
Mona Ståhl
Inge Sundstedt

E-post

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

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

Verksamhetsområde Elit Styrelse

Funktion

Chef
Vice chef
Radioflyg
Linflyg
Friflyg

Namn

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

E-post

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

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

Modellflygnytt

Redaktör
Redaktionsrådet

Åke Karlsson

ordf_vobredd@modellflygforbund.se
red@modellflygnytt.se

Webb

Webbredaktör

Revisorer

Revisor
Suppleant
Revisor
Suppleant

revisorerna@modellflygforbund.se

Lennart Andersson
Sten-Åke Aspenby
Anders Eriksson
Ingemar Svensson

Kansli modellflyg

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





Sveriges Modellflygförbund

VO Bredd i SMFF

Hej alla modellflygare

När vår hittillsvarande ordförande i VO Bredd, min gamla klubbkompis Åke Karlsson, nyligen beslutade att dra sig tillbaka, så blev det så att jag som vice ordförande fick lite mer att göra. Den mest akuta uppgiften blev att hjälpa till med att få fram innehåll till vår tidnings närmaste nummer. Med förenade krafter från många håll blev den tidning du nu håller i handen!

Det är en het diskussion ifall vi ska fortsätta med en papperstidning, som tar en betydande del av hela förbundets budget. Jag är själv så pass gammal att jag fortfarande uppskattar en fysisk papperstidning, men våra yngre medlemmar kanske tycker det är mossigt! Frågan kommer säkert att åter komma upp på kommande årsmöte. så kom med synpunkter, var med och rösta om framtidens inriktning! Det är ni medlemmar som på årsmötet bestämmer i SMFF!

Vår hemsida och Facebookgrupp är bra kanaler för att snabbt få ut aktuell information. Där har ni alla möjligheter att återkoppla med era egna goda förslag. Allt kan förbättras, men lita på att era förtroendevalda i SMFF gör sitt allra bästa för att ni medlemmar ska få fortsätta med den unikt allsidiga hobby som modellflyget är.

Jag vet ingen annan hobby, som är så bred och generationsöverskridande. Gammal och ung kan tillsammans glädja sig åt flygningens utmaning i den lilla skalan. Alla skolbarn kan genom modellflygning få en anledning att lära sig språk, matematik, fysik, hantverk och annat som barnen annars inte förstår vad det ska vara bra för! Att det sen kan leda vidare till olika yrkeskarriärer inom flyget, har jag sett många exempel på! Då blir man som gammal klubbledare glad och stolt!

Så ta vara på alla spännande möten med nya människor och svara tålmodigt på alla frågor. Kom ihåg att det finns inga dumma frågor! Bara mindre välformulerade svar!

Om alla klubbar kan ta hand om en bråkdel av alla nya multikopterflygare, så har vi ett slag löst alla rekryteringsproblem! Så låt oss göra dem till modellflygare!

*Sven Pontan
tf ordförande VO Bredd*

VO-bredd består av följande personer:

Verksamhetsområde Bredd

vobredd@modellflygforbund.se

Funktion	Namn	E-post	
Vice ordf	Sven Pontan	vordf_vobredd@modellflygforbund.se	070-5924752
Ledamot	Bo Nilsson	vobredd@modellflygforbund.se	073-3018451
Ledamot	Mona Ståhl	vobredd@modellflygforbund.se	
Ledamot	Inge Sundstedt	vobredd(a)modellflygforbund.se	

modellflygnytt nr 1 2016

Inbjudan till förbundsmöte 2016

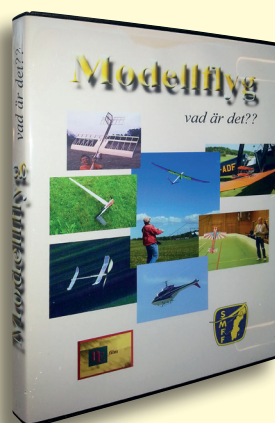
**Söndagen den 17/4 kl. 09.00
Clarion Hotell, Sky City, Arlanda**

SMFFs klubbar och medlemmar kallas härmed till SMFF:s 59:e ordinarie förbundsmöte enligt ovanstående.

Alla handlingar kommer löpande att läggas ut på hemsidan i februari



Varmt välkomna öskar Styrelsen



DVD

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

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

FÖREDRAGSLISTA

1. Val av ordförande och sekreterare för mötet.
2. Val av två justeringsmän att jämte ordföranden justera mötets protokoll.
3. Val av två personer som jämte justeringsmännen är rösträknare.
4. Fråga om förbundsmötet är stadgeenligt utlyst.
5. Fastställande av röstlängd.
6. Förbundets verksamhetsberättelse för det senaste verksamhetsåret.
7. Förbundets ekonomiska berättelse för det senaste räkenskapsåret.
8. Revisorernas berättelse över styrelsens förvaltning under det senaste verksamhets-/räkenskapsåret.
9. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen för den tid revisionen avser.
10. Behandling av förslag till mötet.
11. Behandling av motioner till mötet.
12. Fråga om arvoden för styrelsen.
13. Fastställande av verksamhetsplan och budget för innevarande verksamhets-/räkenskapsår.
14. Fastställande av avgifter till förbundet för det nästkommande verksamhetsåret.
15. Val av ledamöter och suppleant i förbundsstyrelsen för respektive ledigblivna poster.
16. Val av revisorer och revisorssuppleanter för respektive ledigblivna poster.
17. Val av ledamöter i valberedningen.
18. Val av ledamot och suppleant att ingå i FSF:s valberedning.
19. Övriga frågor.
20. Mötets avslutas

Föredragslistan kan uppdateras

Modellflygklasser komplett men på ett enkelt sätt var frågan

Det är inte alls så enkelt då det finns en massa olika klasser. De första och enklaste att förklara är F1 F2 och F3

F1 är friflygklasser som är de äldsta grenarna av modellflyg och man kan säga att det fanns modellflyg tidigare än fullskalaflyg. De första underklasserna är F1A F1B och F1C som är Segelmodeller, Motormodeller med gummimotor och Motormodeller med förbränningsmotor.

Sedan finns det en massa andra bokstäver för olika storlekar på modeller och även för elmotorer.

F2 är linflyg och den klassen kom inte förrän förbränningsmotorerna blev mera vanliga.

Klasserna är F2A F2B F2C och F2D som är Speed vilket var den ursprungliga klassen, Stunt som är konstflygning, Teamracing där det ingår landning och omtankning ett antal gånger samt Combat där man tävlar två mot varandra med serpentiner som ska klippas.

Även här finns det flera underklasser beroende av motorstorlek och andra regler.

F3 är radiostyrt flyg. Radiostyrning har funnits mycket länge men blev inte mera allmänt förrän på 1950-talet. F3A F3B F3C F3D är några av klasserna där A är konstflygning med Flygplan, B Termiksegelflyg, C är Helikopter och D är Pylon Racing

F4 är en övergrupp för Skalamodeller men många skalamodeller kan flygas även i de tidigare nämnda grupperna.

F5 är elmodeller men även här så finns det många som ingår i de tidigare tre grupperna

FAI-klasserna utvecklar hela tiden och samtidigt är det många klasser som aldrig blir FAI eller som varit det tidigare men övergått till oldtimerklasser.



FRAMTIDSPILOT



Foto: HansOlofs mamma - Stort fält liten pilot, Hans 8 år

Här kommer en solskenshistoria om en envis talang som klättrat från 5 års ålder till idag 14 år gammal att vara i toppskiktet bland Aircombat-piloter i Sverige.

I Rättvik finns en ung junior vid namn HansOlof Hansson som startade sin modellflygkarriär vid 5 års ålder i MFK Fenix Rättvik

5 år gammal

Han började med små eldrivna plan och även helikopter, snart nog började suget efter större och riktigare plan. Vid 7 års ålder började han flygträningen med en Kyosho Trainer 40 på Siljans is och på sommaren var det Dragsängarna. Start och landningar stod på

dagordningen för det mesta, någonting som är viktigt att behärska fullt ut.

Nu började HansOlof att behärska flygningen, så nu blev det roligare när han kunde flyga samtidigt och tillsammans med dom övriga flygarna, trainern blev snart tråkig att flyga, så dags för lågvingat, en Skyraider med en Irvine 40 i nosen inköptes och flygningarna tog fart ordentligt. Också Skyraidern blev tråkig att flyga efter en tid, men nästa maskin blev desto populärare, det var en Acrowot med en Kyosho 4-taktare i nosen, en maskin som HansOlof flög under flera år.

8 år gammal

Hösten 2013 införskaffades första stora bensinkärran en Sukhoi 31 från Great Planes och med en Roto 35 cc som stod för kraften. Nu började omgivningarna verkligen lägga märke till HansOlofs flygkicklighet på meetings

runt om i länet. Sommaren 2014 blev han erbjuden att testa en combat maskin av KG Hållhans på Dragsängarna och det var något som föll så väl ut, att två dagar senare så åkte han och KG till Sala och tävlade i Parrot cup, det slutade med en 4:e plats, ingen dålig premiär!

Nu tog AirCombat tävlandet fart, Parrot cupen består av 4 tävlingar, varav HansOlof deltog i 3 av dom, när dammet lagt sig så stod han som 2:a totalt i cupen, inte illa alls!

HansOlof påverkas naturligtvis av övriga i Fenix vad gäller flygplan, så en riktig Warbird stod på önskelistan. Valet föll på en Lavochkin La-7 från ESM, en något udda fågel bland alla Mustangar och Spitfires. Naturligtvis fanns den inte att få tag på i Sverige, men de lyckades hitta en byggsats i Holland till slut, och en rysk pilot hittade de i Tyskland. I sann Fenixanda så slipades kroppen av och klädseln revs bort för att ersättas med brunpapp allt för ett bättre utseende

med alla nitar och plåtskarvar som originalet hade, ett stort omfattande arbete som HansOlof till 99 procent gjort helt själv. Kraften i maskinen stod en DL 50 bensinare för. En kamrat i Fenix skänkte HansOlof en Gilmor racer med en Roto Twin på 70 cc, en maskin som passade honom som handsken.

Säsongen i Aircombat 2015 startade med Parrot Cupen och sedan Svenska cupen och SM, tävlandet gick bra med åtskilliga pallplatser och 1:a plats i Europacupen som gick i Örebro, SM tävlingen i Vara slutade med en 4:e plats, Parrotcupen avslutades i Säter och där stod HansOlof som cup-segrare och i Svenska cupen slutade han som 3:a totalt. Segern i Parrotcupen innebär även att HansOlof är den som nu ska arrangera tävlingarna i Parrotcupen 2016.

HansOlof visade att säsongen 2015, hör han hemma i toppskiktet av Aircombatpiloter i Sverige.



Hur ser framtiden ut?

Det blir tyvärr inget VM i Polen 2016 vad vi vet i dagsläget, istället blir det Europamästerskap här hemma i Sverige. Naturligtvis hinns det med några meetings också, främst Dragsångarna och Arboga. HansOlof är mycket aktiv inom klubbverksamheten, och vistas varje dag efter skolan på klubben Fenix. Men hans största målsättning i framtiden är att bli yrkespilot.

Vi håller ögonen på denna fantastiska pilot och önskar honom all framgång!

Text & bilder kommer från Tommy Södergren i Rättvik

Tack även till hans fantastiska mamma som stöttar i bakgrunden, utan föräldrar är det svårt att komma så långt.

Sammanställning Lova Bannister
Epost: lova.bannister@flygsport.se



Nürnberg

Några glimtar från Hobbymässan i Nürnberg 2016



Den stora branschmässan för lek, hobby och fritid gick av stapeln sista helgen i januari i år.

Detta är den enda mässa under året i Nürnberg där samtliga mässhallar är fyllda med utställare. Mässan är inte bara hobby, utan här finns allt från badbollar,

ballonger, fyrverkerier, brädspel mm mm. Hallarna för modellhobby är uppdelade på RC och modelltåg. Det finns även hallar för plastmodeller, Diecast bilar etc. Vi märkte en lite lugnare stämning med färre utställare än normalt bland hobbyhallarna. Många av de stora saknades helt. Robbe

är ju borta pga konkursen förra året. Även Kyosho och Thunder Tiger saknades i år.

FPV-utrustning med kameror, videosändare, glasögon etc fanns i rätt stora mängder i "kineshallen". Det har dock inte slagit så stort bland de större leverantörerna. Många är nog lite försiktiga och



anpassar sig efter de gällande regelverk som finns inom EU. De mindre leverantörerna verkar inte fullt så noga med detta... Effekter på videosändare på upp till 1W kunde man hitta. Ganska rejält över den högsta tillåtna effekten på 25mW!

En tendens är lite mer "Back to basic" med riktigt modellflyg och lite färre drönare. Kul!

Aero Naut fortsätter med riktigt traditionella byggsatser även i den lite större skalan. Både båt och flyg. Trevligt, men tyvärr blir priserna lite "fel" eftersom det i de flesta fall blir betydligt billigare att köpa en motsvarande färdigbyggd modell. Men glädjen att bygga själv kanske fler kan upptäcka genom att prova lite mindre modeller.

Dumas kommer med en 30" (76cm) friflygande Gipsy Moth. Föregångaren till den mer välkända Tiger Moth. Kan konverteras till RC. (bild 11). Dumas har också fina båtmodeller i byggsats. (bild 14)

Great Planes visade ett par trevliga nyheter i parkflystorlek i Flyzonestserien. En läcker Seawind och en Extra 300 i RxR-utförande.

Graupner hade många nyheter för FPV-racerflygaren. Chassin, styrsystem mm. Även en trevlig Pilatus i miniutförande förberedd för Graupners HoTT-system. (bild 7) De hade också en kul VTOL-flygmaskin som var ett mellanting mellan flygplan och multikopter. Fångade tyvärr inte den på bild.

Horizon Hobby presenterade en mängd nyheter. En av de läckraste är Hangar 9's Carbon Cub ARF i skala 1:5. Med en spännvidd på ca 230cm och anpassad för 15cc bensen eller eldrift är det en mycket mångsidig modell (bild 1)

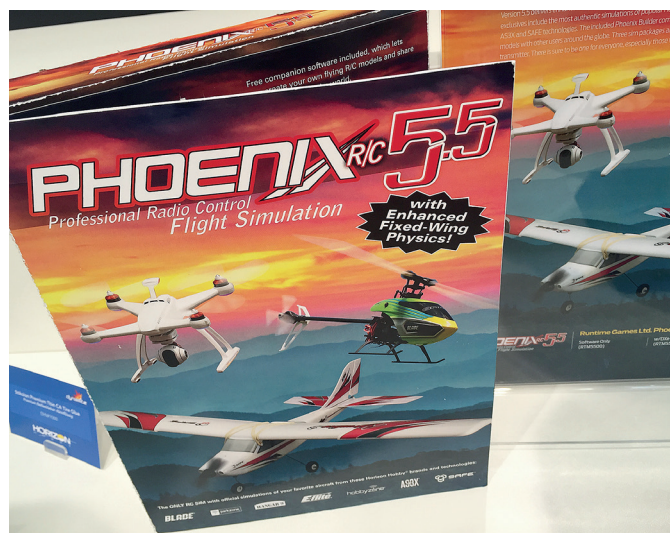
-Blade kommer med en ny version av den populära Blade 120. Den har nu SAFE med självstabilisering och flybarless-rotorhuvud. Bra helikopter för nybörjare eller för den som söker en mindre helikopter för avkopplande flygning. (bild 3). Blade presenterade även nya Inductrix 200 BnF.

Förberedd för FPV med inbyggd kamera och sändare. (bild 5) En liten sportigare Quad i den prisbilligare klassen är Zeyrok. Kommer som komplett RTF-set eller i BnF-utförande för den som redan har en SPEKTRUM-sändare. Levereras med eller utan kamera (bild 19 + 20)

-E-Flite visade sin stora Prometheus P2. (bild 2) En rejäl modell i EPO-foam som kommer som BnF (Med AS3X) eller PnP. För 6S 4400 mAh ack. De visade även en finessfylld Corsair i det behändiga formatet 120 cm.

-Phoenix kommande RC-simulator i version 5.5. Skall ha ännu mer verklighetstrogen flygkänsla, nya modeller mm. (bild 4)

Nyheterna från Blade, E-Flite, Hangar 9 och Phoenix kan redan nu förbeställas hos www.mft.nu



Nürnberg





World Air Games 2015



Alla combat-medaljörerna med sina mekaniker; Johan Larsson, Jari Valo, Jussi Forss, Alex Prokofievs, Vasilijs Prokofievs, Mark Rudner, Alex Topunov och Rudi Königshofer. Eftersom Johan mekade Rudi i hans semifinal får Ni även föreställa Er Johan till höger om Rudi. Så man kan ju säga att det blev svenskt deltagande i finalerna även om det inte var som pilot!

Det startade långt över ett år tillbaka i tiden när CIAM insåg att F2-klasser (=linstyrkt modellflyg) i allmänhet och F2D Combat i synnerhet verkligen är publikvänliga. World Air Games vill ju försöka vara flygets motsvarighet till olympiska spel och de hålls också vart fjärde år. De tidigare gånger man kört (Spanien, Italien och Turkiet om jag inte tar fel) har uppslutningen kanske inte varit på topp men denna gång var det ett annat fokus eftersom Dubai i Förenade Arabemiraten skulle stå som värd, vilket innebar helt andra ekonomiska resurser.

Datum var sedan tidigare bestämt till de två första veckorna i december, mycket beroende på att klimatet i Dubai då är lämpligt för utomhusaktiviteter. De flesta klasser kördes under ett begränsat antal dagar men alla tävlande, mekaniker och funktionärer var av Kronprinsen inbjudna att stanna hela perioden utan extra kostnad. Eller rättare sagt, hade man väl tagit sig dit bjöd de på både hotell- och matkostnaden. I Al Barsha ligger också Mall of the Emirates samt Ski Dubai och flera tog chansen att testa lite alpin skidåkning inomhus.

Eftersom alla klasser inte kan delta görs ett val vad som ska få vara med. Denna gång var fyra modellflygklasser utvalda; förutom F2D Combat var det F3T Pylon Racing, F3N Helicopter Freestyle samt F3P Indoor Aerobatics. Två av klasserna hade svenskt deltagande genom Johan Larsson i F2D och Emil Broberg samt Mikael Eklöf i F3T.

Urvalsprocessen i F2D blev bestämd av CIAM till att bjuda in den nationelle mästaren för 2014 från 16 utvalda länder. Landet kunde inte byta ut den inbjudne piloten och om någon inte kunde gick förfrågan till nästa reserv på listan. Efter att GBR, AUS och RUS tackat nej blev USA, MEX, CAN, NZL, ESP, FIN, SWE, DEN, AUT, MDA, UKR, LTU, EST, LAT, BLR och ITA.

Tidigt samarbete

Undertecknad var utsedd som Event Director i F2D medan Rob Metkemeijer från Holland fick motsvarande uppgift för F3T. Redan tidigt började vi samarbetet främst för att "våra" klasser kördes under samma tidsperiod och på samma gräsält

vid SkyDive Palm. I september var vi i Dubai på planeringsmöten tillsammans med andra tävlingsledare. Ett oförglömligt besök var den dag våra möten var på Kronprinsens gård strax utanför Dubai. Eget flygfält, egen hangar etc. Få kan matcha innehållet i hans modellflyghangar eller vanliga hangaren för den delen. Vi kunde också glädjas åt att slippa vara utomhus och flyga i den temperatur som rådde under de dagar vi var där.

Då F3T behövde funktionärer kom alla funktionärerna i F2D plus ett antal mekaniker att hjälpa till. Eftersom vi inte flög samtidigt fungerade detta arrangemang alldeles utmärkt.

Samma dag vi hade träning hölls på kvällen den officiella invigningen av WAG. Ute vid tävlingsplatsen hade man byggt upp en enorm scen med stora läktare och den show som bjöds på var helt enorm, har aldrig varit med om något liknande. Tal av en kunglig från Dubai, tal av FAI's ordförande, dvs vår egen John Grubbström, presentation av alla klasser samt mycket mer. Allt avslutades med ett enormt fyrverkeri. På VIP-läktaren fick man bara komma in om man var klädd på

arabiskt vis (Kronprinsen var där) eller i full kostym-utstyrel. Naturligtvis hade högsta hönset (tuppen) i den svenska delegation, Bengt Lindgren, klätt sig korrekt och kunde under ett par timmar frottera sig med alla högdjur! Kvällen därpå var välkomstmiddagen. Utomhus vid Palm Jumeira Beach Hotel och med utsikt mot Burj al Arab. Buffé med hur mycket god mat som helst!

Tävlingen började söndagen den 6 december. F3T skulle köra 10 omgångar fram till tisdag för att vaska fram 8 semifinalister och senare 4 finalister. I F2D har varje pilot från början två liv och man får flyga i omgång efter omgång tills man förlorat två gånger. Johan hade hjälp av Andre Bertelsen från Danmark samt Gordon Price som renodlad mekaniker. Andre fick i sin tur hjälp av Johan och Gordon i sina heat.

Omgång 1

I omgång 1 blev Johan lottad mot Alexander Prokofievs från Lettland och tyvärr blev det en svensk förlust. Inte gick det bättre för Andre då han förlorade mot finske Jussi Forss. Nästa omgång blev inte muntrare. Det började med förlust för Andre mot Raul Mateo från Spanien medan Johan gick på pumpen mot Rudi Königshofer från Österrike. Enda trösten



Först av allt i F2D samlades alla piloter, mekaniker, tidtagare, domare och FAI-Jury för en genomgång av regler och allehanda tävlingsinformation. En av de viktigaste punkterna på dagordningen var säkerheten. Med så många klasser på ett begränsat område måste säkerheten sättas högt.

(om det nu är någon tröst) för både Johan och Andre är att de förlorade mot de 4 piloter som senare tog de fyra första platserna i tävlingen.

Kallt väder

Måndagen bjöd på kallt väder (läs 20 grader) och ganska hård vind. Detta gjorde att F3T och F2D i princip kunde

utnyttja fältet själva eftersom de andra klasserna inte flög. I F3T låg Emil bra till för att kunna gå vidare till Semifinal. Detta till trots att hans motor inte gick som den skulle. Mikael hade svårare och låg längre ner i listan. Omgång 3 i F2D bjöd på 6 heat och nu försvann Stanislav Chornyj UKR (dubbel Europa- och Världsmästare) tillsammans 2 andra. Jussi fick sin första



Vid invigningen presenterades alla klasser via den stora skärmen samtidigt som en grupp med dansare utförde konststycket på scenen.



Invigningen avslutades med ett hejdundrande fyrverkeri



Kan Ni gissa vad dessa helikoptrar användes till? Jo, när man ville koppla av tog fram dessa och flög med. Man behöver också duvor och jaktfalkar. Duvan åker in i lådan på helikoptern och när man kommit upp på hög släpper man ut duvan. Samtidigt släpper man sin falk från marken. Klarar duvan sig tillbaka till sin bur på marken vinner duvan.....annars vinner falken. Knappast något att börja med i Sverige. För vi har ju så få tränade falkar här, eller?



F2D-domarna Vernon Hunt, Ingemar Larsson, Antonello Cantatore och Pavol Barbaric fick äran att vara tidtagare i Pylon Racing. Övrigt combat-folk blev satta som Pylon-domare.

Aircombat

förlust mot Dmitri Varfolomejev EST men var kvar i tävlingen.

Finaldagen bjöd på nästan samma väder som måndagen. I F3T gick Emil vidare till Semi efter en total andraplats i kvalet men väl i där fick han en Double-Cut i båda sina heat och placerade sig på plats 8. Mikael blev sist i kvalet och belade ensam 16:e plats. Finalen vanns till slut av Bruce de Chastel AUS. För Er som inte vet vad en Double-Cut är kan en förklaring vara på plats. I F3T kör man heat om 4 piloter och det gäller att flyga 10 varv på en triangelbana på snabbast möjliga tid. Vid varje pylon sitter det funktionärer som håller koll på att man verkligen passerar pylonen på rätt sida. Gör man inte det får piloten en "Cut". I varje heat tillåts man ha 1 Cut men åker på att flyga ett varv till. Har man 2 Cut får man ingen tid. För att vara så snabb som möjlig vill man ju vända så nära pylonen som möjligt men man riskerar ju också att få en "Cut". Vilket Emil råkade ut för. Surt!

F2D körde sin 4:e omgång före lunch och då fick 5 piloter till respass. Tillsammans med tidigare Europa- och Världsmästaren Audrius Rastenis LTU försvann Dmitri Varfolomejev EST, Arnulfo Delgado MEX, Andrey Nadein USA och Vitali Snitko BLR. Trots ett startfält fullt med tidigare



Ett av våra svenska Pylon-hopp Emil Broberg. Att sitta som tidtagare och få honom som objekt var perfekt då han var en av få att ha blågula modeller. Dessa syns väldigt bra och är lätta att ta tid på.



Våra vänner i Dubai fattade tycke för F2D och köpte på sig den utrustning de kunde från närvarande piloter. Här visar Arnulfo Delgado för Ali Salem hur en motor ska monteras.



All aktivitet kommenterades av ett professionellt team. Gordon Price (tv) hjälpte till med expertkommentarer och här man också plockat fram tävlingsledaren i F2D för en kommentar efter finalen. På storbildsskärmen syns finalisterna Jussi och Alex.



I omgång 2 mötte Johan Rudi Königshofer från Österrike. Båda piloterna hade ett klipp och då föllde flygtiden avgörandet. Till Rudis fördel och respass för Johan!



Johan Larsson SWE (t v) i full kamp med Alex Prokofievs LAT. Johan hade otur då avstängaren löste i starten och trots bra mekanikerarbete tappade han 10 sekunder i flygtid. Så med 1-1 i klipp var förlusten ett faktum.

mästare hade de 4 som återstod aldrig vunnit något EM eller VM. Detta säger en del om hur otroligt jämnt startfältet var. Jussi och Alex vann sina semifinaler och gick till final. Alex hade nu en fördel av att ha båda sina liv kvar medan Jussi hade en förlust sedan tidigare. Det avskräckte dock inte Jussi som i första finalheatet såg till att det blev ett andra heat. Detta genom att vinna med imponerande 3-1 i klipp. Tyvärr gick det inte lika bra i final 2 utan där blev det förlust efter 1-1 i klipp men sämre flygtid för Jussi. Det är bara att gratulera Alexander Prokofievs till en välförtjänt seger.

Mer om WAG hittar man på www.wagdubai.ae, www.fai.org, FaceBook, Twitter och Flickr.

*Ingemar Larsson
Event Director/Judge F2D*

Resultat F3T

1. Bruce de Chastel	AUS
2. Mario Müller	GER
3. James Allen	USA
4. Paolo Mucedola	ITA
5. Robert van den Bosch	NED
6. Roy Andrassy	CAN
7. Gabriel Tahhan	VEN
8. Emil Broberg	SWE
9. Daniel Kane	USA
10. Fahad Al-Hemaidi	QAT
11. Benjamin Jones	GBR
12. Kozo Oi	JPN
13. Jiri Novotny	CZE
14. Travis Flynn	USA
15. Gilles Desgruelles	
16. Mikael Eklöf	SWE

Resultat F2D

1. Alexander Prokofievs	LAT
2. Jussi Forss	FIN
3. Rudi Königshofer	AUT
4. Raul Mateo	ESP
5. Arnulfo Delgado	MEX
Andrey Nadein	USA
Audrius Rastenis	LTU
Vitali Snitko	BLR
Dmitri Varfolomejev	EST
10. Stanislav Chornyy	UKR
Antonio Giandrini	ITA
Patrick MacKenzie	CAN
13. Andre Bertelsen	DEN
Igor Dementiev	MDA
Johan Larsson	SWE
James Palmer	NZL



Finalen i F2D flögs mellan Jussi Forss FIN och Alex Prokofievs LAT. Cirkeldomare Vernon Hunt övervakar piloternas uppträdande.

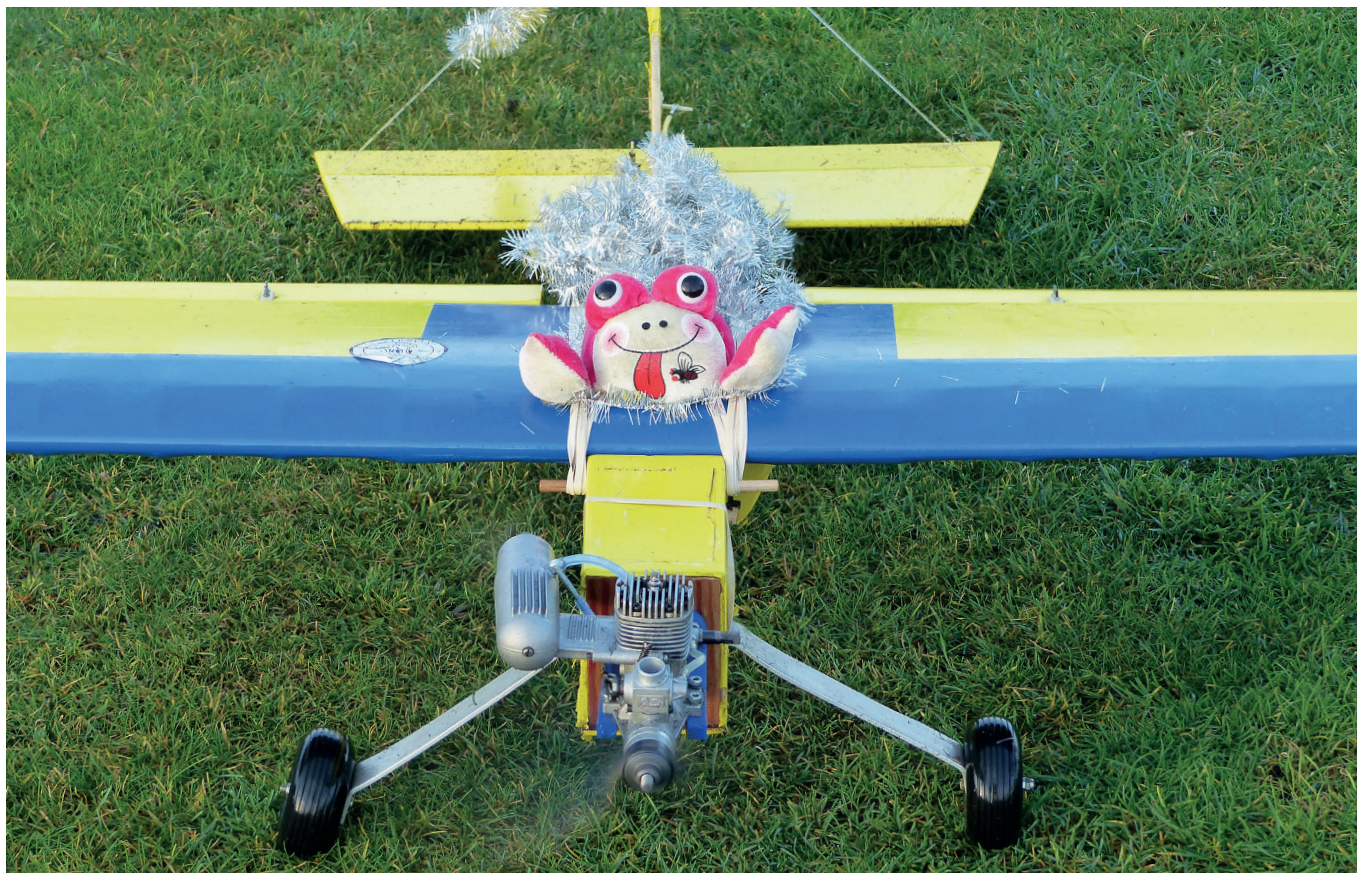


Johan Larsson och Alex Topunov var mekaniker år Rudi Königshofer i hans semifinal.



Japans deltagare i Pylon Kozo Oi hade målat sina modeller röda med schackmönster. Att ta tid i ett heat med tre schackmönsterrade modeller ställde stora krav på koncentration. Som tur är har combat-folk en fördel då de är vana vid modeller som liknar varandra och rör sig snabbt.

Flygning fyra helger



Nyårsflygning är en tradition hos flera klubbar, men kanske inte julaftonsflygning?

Jag har turen att ha flera olika modellflygklubbar inom rimligt avstånd så det brukar bli flygning både julafton, nyårsafton och

nyårsdagen. 2015 kom det till ytterligare en helgflygning. Lucia dagen infann sig på en söndag och den söndagen var det fint väder med inbjudan till Sölvesborgs Modellflygklubb. Självklart blev det en runda till Maxi för att köpa lite silvergir-

langer och julgodis på väg till fältet.

Luciaflygningen lär inte bli återkommande då det normalt inte är en helgdag men just i år fick den inleda serien av helgflygningar.

Söndagen den 13:e december blev en väldigt fin dag med solsken just på modellflygfältet trots att det regnade bara ett par mil runt omkring. Flygfältet befinner sig på en gammal sjöbotten som utdikades till jordbruksmark. Projektet påbörjades redan 1860 men så bröt havet igenom vallarna och projektet glömdes till 1926 då man lyckades pumpa ut vattnet. En gång till vann havet. Det var 1959 men efter det så har marken varit torr. För rockmusikälskare så kan vi berätta att vattnet pumpas ut i havet precis i norra gränsen av området som varje år hyser Sweden Rock i orten Norje.

Inåt landet ligger byn Gammelstorp vid foten av Ryssberget.

Lusseflyg



Julafton

Julafton är dagen då vi samlas på Ripa Modellflygklubb för att hälsa och ta ett foto med julhälsning. Ripa är mitt fösta sommarminne med modellflyg då vi tältade utan några bekvämligheter alls. Vi fick gå



Lusseflyg

långt till ett förråd där vi kunde hämta vatten och där det även fanns möjlighet att ladda batterier till radioutrustning för dem som hade sådan lyx. Detta var på slutet av 60-talet och början på 70-talet. Sedan har det varit sommarläger på Ripa med några års uppehåll.

De äldsta julbilderna jag har hittat är från år 2000 så detta var det 16-e året vad jag vet.

Julafton är nog en känslig tid för att dra sig från sina kära och förberedelserna

men ändå är det ofta rätt så många som kommer kl 10 på förmiddagen för att dricka ett glas glögg och äta en pepparkaka, och möjligen även ta en tur med ett modellplan.

Nyårsafton

Nyårsafton är det besök hos Kristianstads Modellflygklubb. Det är min första modellflygklubb och dit blev jag infångad av en i styrelsen som passerade på riksvägen utanför mitt hem när jag stod och linflög

på gräsmattan framför huset. Det var KMFK som hade Ripalägren de första åren men som så många andra så slutade mitt modellflygande när jag fyllde 16 år och flyttade hemifrån. På den tiden fanns klubben i en källarlokal på Näsby gränsande till P6 militära övningsfält som nog var perfekt precis utanför klubbporten och inte brukat av militärerna för att det låg alldeles intill hyreshus. Ny befinner sig klubben utanför en liten ort som heter Färlöv. Det fanns riktiga kändisar i klubben



Fyra helger



Nyårsafton

förr med namn som äldre nog har hört eller läst. Nisse Hoffman var väldigt duktig i RC-segel F3B. Anders Rättzén skapade en modern hangseglare Gilette som han tävlade med i F3F. I dag är det kanske Mats Nilsson som tävlar i skalaflyg F4H som är mest känd.

Varje år försöker vi så klart att jaga de stackare som vågar flyga med nyårsraketer. Oftast är det helt riskfritt för artillerimästaren är dålig på att sikta.

Nyårsdagen är nog ett känsligt ämne

Det är nog många som är en aning trötta i ögonbrynen men det hindrar inte Modellflygklubben Tre Aviatörer i Kivik att bjuda in till fältet Janlanda kl 13 på eftermiddagen. Klubben erbjuder grillad korv i olika versioner som: standard, kalkon eller vegetarisk så att det ska passa alla smaker.

*Patrik Gertsson
den förste januari 2016*



Nyårsdagen



Konsten att uppgradera till något sämre



Självaste Rainer Hacker beundrar den fyrmotoriga Von Extran.

Jag har ju alltid förespråkat växlade elmotorer och har genom åren haft stor framgång med dem. För tolv år sedan köpte jag en Hacker C50XL med planetväxellåda till min 2-meters

Aggressor. Detta blev i litiumbatteriernas intågande ett av världens största och första elflygplan med bättre prestanda än de förbränningsmotordriva flygplanen. Motorn var så pass bra att man direkt

kunde placera sig som de bästa i världen inom konstflyget. Då, för tolv år sedan var man på elitnivå rädd för elmotorerna och motarbetade dem aktivt. Än idag är den absolut ballaste elmotorn för tvåmeterklassen en Hacker C50 XL med 6,7:1 växellåda och dem som för tolv år sedan talade om att elmotorn är fusk kör idag själva med just C50 14XL - det finns helt enkelt inget bättre. Man har bara gjort små justeringar på kylflänsen och uppgraderat kullagren, i övrigt exakt samma motor som för 12år sedan när jag som en av de första utanför de av Hackers sponsrade piloterna köpte min motor. Det är lite kul att vara mallig och skryta de gånger man faktiskt var före sin tid.



Phoenix Arizona, 14st Hacker C50 driver modellerna i bild, varav 4st vardera i de två största.

Nu tolv år senare har jag till och med stött på problem att motorn är FÖR bra. Modellen jag flyger är en GB Yak55 på 1.8m, den är lite mindre och har bara 8S batteri jämfört mot min gamla kärra på 2meter med 10S acke. Detta gör den lättare och varvtalet blir så lågt att det är svårt att hänga den i propellern, luftströmmen från 24" propellern blir för låg. Min setup är alltså för effektiv!

Uppgradering

Flygtiden blir i gengäld väldigt lång. En normal aerobaticflygning med propellerhängning och manöverflygning slutar alltid väl under 2000mAh i förbrukning. Man klämmer alltså gott och väl in två flygningar på en 5800mAh acke. En acke som i sin tur väger ungefär som en normal 4000mAh acke eftersom jag valt en med lägre strömtålighet. Höga "C-tal" är sällan någonting man kan dra nytta av, i vart fall inte om man tänk till lite på resten av drivlinan.

Detta problemet är nytt för mig och lösningen är lite kul i sig. Den blir nämligen att uppgradera motorn genom att byta ner mig ett par snäpp. Jag köpte därför en Hacker A60 5S V2, som är det moderna outrunneralternativet. Man går från en tvåpolig motor med växellåda till en 28polig direktdriven variant. Den drar bara en 20" propeller och är en rak ersättare för C50 14XL för dem som inte vill ha växellåda eller prioriterar lägre pris... eller för mig som behöver någonting som presterar lite sämre för att få fjäng på luften över roderytorna.

Lite data, Hacker C50 14XL 6,7:1 väger 565gram på min våg, den drar med lätthet en 24x12 APCE, min Jeti-telemetri säger 80A när jag stiger rakt upp efter start. Den hovrar min flygmaskin på låga 25A. Som referens har jag även flugit samma flygplan med en Mega F3A motor med växel 5:1, den väger 666gram och hovrar min maskin på 27A med samma 24x12 Prop.

A60 5S V2 då, blev det ett steg ner i effektivitet och upp i flygförmåga tro? Den väger 685gram, drar en 20x13 APCE, fullgas rakt upp ger 110A på samma 8S acke, den hovrar min maskin på 40A. Ett kliv neråt i effektivitet och ett kliv uppåt vad gäller flygningen. Maskinen är påtagligt slöare på alla sätt trots 40% mer effekt inmatat från acken. Flygtiden blir rejält kortare och nu vågar jag mig bara på en flygning per laddning. Men flygplanet går att torque rolla utan större problem, högre varvtal mer roderrespons. Teori och praktik går hand i hand.



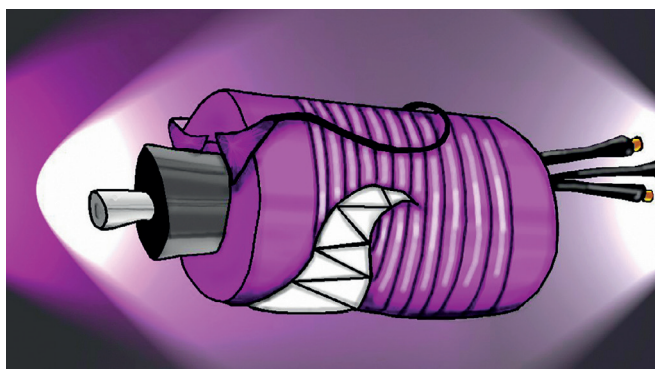
GB 1.8M YAK i Luften, Hovring på låga 700Watt

Slutsatsen är att en bättre motor inte alltid är bäst, man måste dimensionera efter sin applikation och inte alltid mot effektivitet. Samtidigt förstår jag lite mera nu varför folk puffar sina ackar på löpande band om man dessutom köper kinakopian av outrunner och dessutom flyger på 6S acke istället för 8S, det blir väldigt många ampere helt plötsligt - det äter batterier.

Det lite oväntade resultatet av mina tester gav Hacker A60 högst betyg vad gäller flygbarheten med vinnaren är Megamotorn som med sin egna planetväxellåda och 6poliga rotor ger en resonans

i min lilla Yak55 som låter snudd på exakt som motorn i fullskalan. Alla som hört min flygmaskin har haft näsan långt inne i den för att leta efter ljudmodulen. Annorlunda, kul och inte minst oväntat. Så går det till när man uppgraderar till något sämre. :-)

Henrik Torphammar
Ljungby RC-Klubb



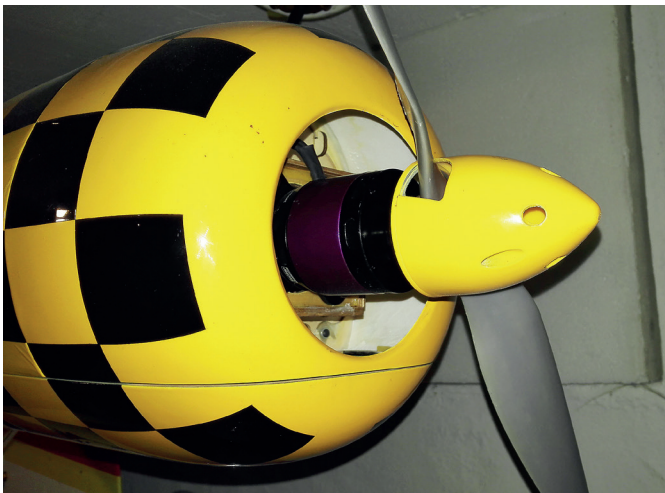
Uppgradering



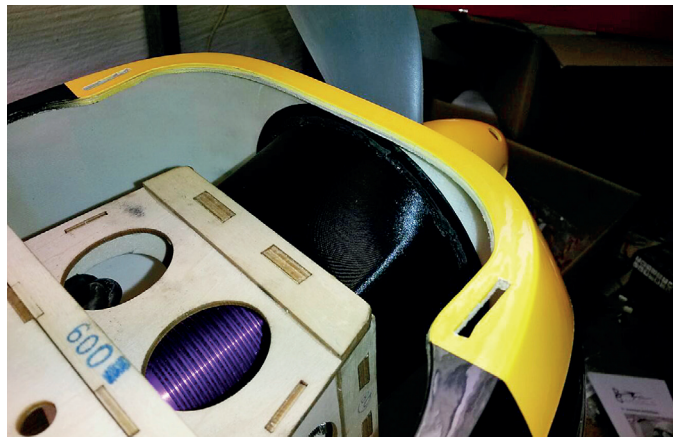
Outrunnern under en provflygning, batteri och motor bli betydligt varma



3D printat kylflöjstäck får gott om plats med den långsmala C50XL i nosen



Ingen plats för skaladetaljer med outrunnern på plats



Motorinstallationen med C50 XL i GB YAK, kylducten är överkill vid dessa låga effekter. Dock kul att köra ut den på 3D-printern hemma i källaren.



TopModel Aggressor med Hacker C5014XL år 2004

Multiplex Cockpit

Multiplex Cockpit SX



Multiplex släppte sin nya Cockpit SX sändare nu i slutet av 2015, designmässigt är sändaren i samma stil som sin "storebror", Multiplex Profi TX. Sändaren är monterad i Tyskland, således "Made in Germany". Multiplex är numera väldigt noga att poängtera när deras produkter är tillverkade i Tyskland. Modellen finns i två utföranden, en med sju kanaler och den andra med nio kanaler.

När jag öppnar lådan hittar jag givetvis sändaren, en niokanals mottagare med telemetrifunktion, en USB kabel, samt en snabbkoppling för halsremmen om man använder det, men ingen rem med i lådan. När man lyfter upp plastformen som sändaren ligger i hittar man en tunn manual, en Multiplex katalog och ett ark med klisterdekal.

Jag tar upp radion och känner på den, den har den ergonomin som man förväntar sig av en sändare från Multiplex. Sändaren är gjord för att vara så liten som möjligt men ändå ge känslan av en vanlig sändare, Globerna till spakarna sticker till och med ut lite utanför de yttre linjerna på radion. Designen känns väldigt modern och ytterkanterna är inte parallella vilket ger ett naturligt och följsamt grepp när armbågarna är vid sidan av kroppen och man håller sändaren framför sig. Switchar och knappar sitter lätt tillgängligt framför spakarna och det finns även två "rullar" på undersidan av sändaren som ligger väldigt skönt mot pekfinger om man är "tummflygare". För en "pincher" som flyger med spakarna mellan tum och pekfinger hamnar "rullarna" mot ringfinger som kanske inte är van att göra denna rörelse,

men det är en vanesak. Sändaren är absolut lämplig för båda flygstilerna.

Viktigt att säga på en gång, denna sändare är inte designad för att läggas i ett Pulpitstöd som den tidigare Cockpit SX, då kommer man inte längre åt "rullarna" på sändarens undersida.

Sändaren är levererad i Mode5 (båda spakarna fjäderbelastade i mitten), på sändarens baksida finns en liten torx nyckel som man kan använda för att släppa på fjädern till gasspaken samt dra åt raster eller broms efter egen känsla. Nycken används även till att öppna sändaren om man vill installera en läromodul (en mottagare som en annan sändare kan binda emot och det ger en sladdlös lärare/elev funktion).

Med snabbkopplingen monterad lyfter jag sändaren i ringen för att se hur balansen blir, hur många gånger har man inte varit med om att en radio har fel balans i sin "bärögla" och att den vickar framåt eller bakåt när man använder den. Radion hänger precis plant i öglan, precis som man vill att den skall göra.

Sändaren är utrustad med Multiplex nya riktade IOAT patchantenn vilken ger en stor och fin lob framför sändaren där den täcker bra.

PROGRAMMERING

Jag slår på radion utan att läsa manualen, det är antagligen så 90% av användarna gör med...

Multiplex Cockpit

FAKTA

Antal kanaler:	9
Modellminnen:	200
Temperaturområde:	(-15°C) - 55°C
Antenn:	IOAT
Totalvikt:	ca. 850g
Frekvens:	2400-2483,5MHz
Dimensioner:	190x210x60mm
Transmission:	M-LINK
Strömförsörjning:	3.3V / 4000mAh
Drifttid:	Upp till 24h

Multiplex Cockpit

Längst ner på sändaren under spakarna finns en kontrastrik TFT (320x240 pixlar) pekskärm med färg som fungerar bra i med sol direkt på skärmen. Man kan använda fingrarna och vill man ha lite högre precision finns det en penna instucken på sändarens vänstra underkant. Målet från Multiplex sida var att sändaren skall vara lika lätt som en smartphone att hantera.

Bara att följa grundmenyerna och välja språk, det kan inte bli enklare. När man skall programmera en modell är det bara att följa en "Wizard", MODEL TYPE där man först väljer typ av flygplan, helikopter eller multikopter och trycker sedan pilen till nästa sida,

MODEL SETTINGS,

Kan man döpa modellminnet, det finns även en kryssbox för att aktivera V-stabbe (kan det bli enklare?). Nästa meny är det bara kryssboxar för Flygfaser, tomgång mitt på gasspaken, aktivera trimmer till gas, M-Link snabb respons och om sändaren skall kontrollera gasspakens läge när man startar sändaren och byter program,

CONTROL MAPPING

Heter nästa sida där man med enkla tryck kan byta plats mellan spoiler och gas samt mellan sida och skevroder (den här enklare sändaren från Multiplex har inte fri konfigurering av knappar, men det behöver man inte ha som nybörjare),

M-LINK SETTINGS

Denna meny erbjuder att binda en mottagare, göra en avståndskontroll på signalen och ställa in "fail safe", man ställer alla spakar i det läge man vill att de skall vara om mottagaren tappar radiokontakten och sedan trycker man "start" så programmerar sändaren automatiskt mottagaren. Detta steg som tvingar in piloten i ett säkerhetstänkande är väldigt bra!

SERVO SETTINGS

Man väljer servo kanal för kanal via en "drop down meny" och då kan man ställa in max, centrum och mini utslag via ett plus och minustecken, klicka på siffran och mata in värdet direkt om man vet, eller det allra enklaste, ta pekpenan och flytta på prickarna på grafen, kan det bli enklare?

Reversera servot har en box som man kan klicka i vid behov.

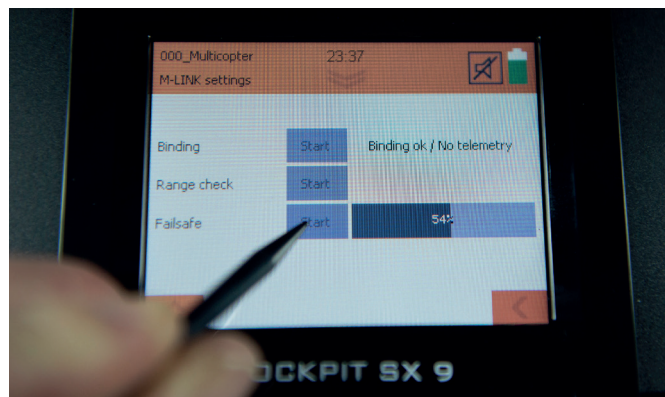
MIXER

I mixermenyn är det lika enkelt som tidigare, man bestämmer vilken mixning man vill påverka och sedan ökar man och minskar värdet tills roderutslagen blir bra. Vad man inte får glömma är att om man har flygfaser aktiverat så måste man ställa in värdet i varje fas, bara att byta flygläge när man har validerat ett värde och fortsätta.

CONTROL SETTINGS

Här ställer vi in Dualrate per funktion samt om man vill ha exponentiella kurvor samt grundtrim. Även här får man inte glömma att programmera funktionerna i alla flygfaser. Om man vill att ett servo skall ha ett speciellt läge i en flygfas är det här man ställer in det i boxen som kallas trim, till exempel klaffar, höjdroderskompensering etc. Därefter trycker man på "SAVE" och sedan är det bara att flyga.

Jag provade att programmera en deltavinge (deltamix) med Cockpit SX sändaren och vart inte riktigt klok på en sak och det var att när skevroderen fungerade rätt var dykrodret reverserat, jag provade att ge ett negativt värde i mixern, men det ville programmet inte ta. Jag funderade och funderade, sedan kom jag på, om jag reverserar vänster och höger vinge på mottagaren (kallar vänster vinge höger och vice versa) då blev allt bra. Multiplex sa att de kanske kommer att acceptera negativa mixervärden i nästa uppgradering av mjukvaran till sändaren. Detta är inget problem, men man måste bara klura ut hur man skall komma runt för att lyckas.



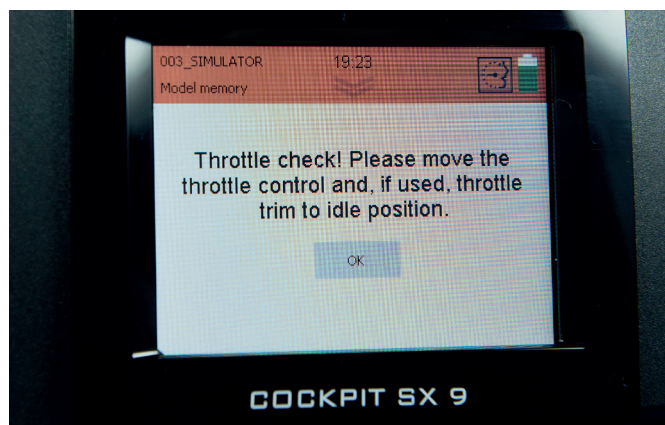
I "Wizarden" igår även att binda sändaren till en ny mottagare. Att göra en räckviddskontroll samt att programmera in vad mottagaren skall göra om den tappar kontakten med sändaren, man ställer in spakarna som man vill att de skall ställa sig i "failsafe" och sedan trycker man på start så skickar sändaren den informationen till mottagaren.



Programmeringen sker i rullgardin menyer (drop down), "wizarden" för att skapa nya modellminnen tar dig systematiskt igenom alla inställningar och det tar under tio minuter att programmera ett flygplan även om det är olika mixningar och flygfaser.



Menysystemet är enkelt och gjort för att man skall förstå vart man skall trycka bara igenom att titta på bilderna. Pekfinger eller penna går lika bra. Min nioåriga dotter lyckades att programmera ett flygplan bara igenom att jag sa hur hon skulle göra.



Multiplex Cockpit

Nytt för Cockpit SX (jämfört med sin föregångare) är att man kan adressera om vilken funktion som går ut på vilken kanal. Det är bara att byta fritt i en "drop down" meny under SERVO MAPPING. Om man vill flyga Multiplex Simulator med Multiflight stick måste man adressera om servonen för att kunna flyga.

THROTTLE CUT funktionen känns med denna radio att vara anpassad för elektriska motorer, det vill säga att gaskurvan inte börjar på 30%. THROTTLE CUT är programmerat på ALLA modeller och trycker man på knappen för funktionen kommer en box upp på skärmen med OK, trycker man på OK kan man inte starta motorn innan man trycker på knappen igen.

Sändaren har talande telemetri och variometer, med ett enkelt tryck på skärmen kan man stänga av ljudet eller välja att höra variometern, telemetrin eller båda två samtidigt. Det kommer antagligen komma lite nya funktioner med ljudet i kommande uppdateringar, själv hade jag gärna velat att sändaren läser upp när man byter flygfas.

När man kopplar in USB kabeln får man tre alternativ på sändaren. Stänga av sändaren och ladda, USB data läge (uppdatera programvara och kopiera program minnen) och vanligt startläge för att kunna använda sändaren.

I samtliga lägen laddas sändaren via USB kabeln, det finns ett LiFe 3,3V 4000mAh batteri. Sändaren stänger automatiskt av laddningen efter fyra timmar och har man kopplat sändaren till en USB2 utgång med 500mA har man bara laddat cirka 50% (2Ah), om man laddar med en USB3 som kan ge 900mA kommer man upp till 90% laddning av ett helt tomt batteri...

När vi pratar om batteri är det värt att nämna att sändaren drar olika mycket ström beroende på hur mycket ljus det finns runt om, inomhus med dålig belysning förbrukar sändaren kring 330mA då TFT skärmen kommer att gå på full effekt. Ute i solljus kommer sändaren ner i ungefär 190mA då bakgrundsljuset i skärmen inte behöver jobba lika mycket. Multiplex säger att radion har en batteritid på 24 timmar, medan jag snarare skulle säga 12 till 22 timmar (Vilket är väldigt bra ändå jämfört med många sändare!) beroende på ljusförhållandena.

Om man skruvar av bakstycket till radion (sex skruvar) kommer man åt Micro-SD kortet samt de två modulplatserna. Det är här man kan installera en elevmodul som elevsändaren kommer att tro att det är en mottagare. När jag öppnar sändaren märker jag även att denna sändare har silikonkyddet ovanpå kretskortet precis som Profi TX har, detta silikonkydd skyddar elektroniken från eventuell fukt om det duggar lätt på sändaren.

TILLBEHÖR

Multiplex halsrem

Bärväska i tyg

Hörsnäck

Längre spakar

Lärare/elev mottagare (monteras inne i sändaren)

Multiplex USB laddare

Färgat dekal som man kan sätta över sändarens centrala parti, finns i gult och kolfiberfärgat för tillfället.

SAMMANFATTNING

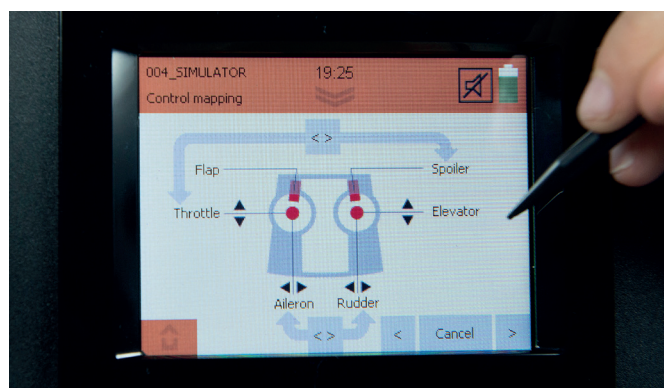
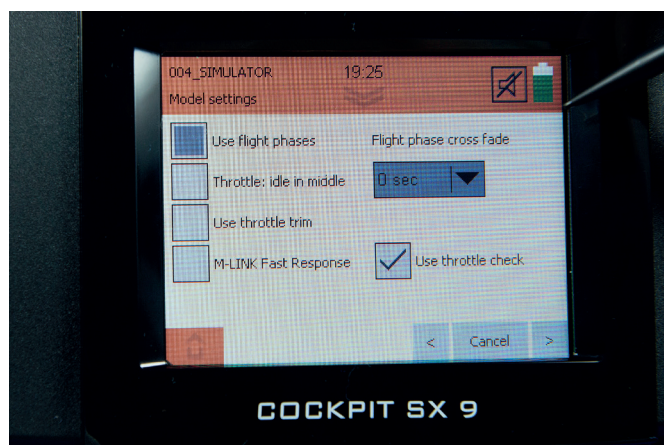
Multiplex nya Cockpit SX har ingenting att göra med den föregående modellen mer än sitt namn, den nya radion är liten och kompakt med allt man kan behöva på en 7-9 kanals sändare.

Multiplex mål var att om man kan hantera en smartphone kan man snabbt programmera den nya Cockpit SX och det tycker jag att Multiplex lyckats väldigt bra med!

Endast ett par hundralappar skiljer sig mellan modellerna så niokanalaren är mer prisvärd och Multiplex nya Cockpit SX är den absolut prisvärdaste sändaren i sin prisgrupp om man skall titta på de stora märkena där man vet vad man får för pengarna. Om man inte flyger modeller som kräver mer än nio kanaler är denna radio ett kompakt alternativ även för den erfarna piloten. För dem som inte tyckt om Multiplex programmering på tidigare modeller rekommenderar jag att ta en titt om ni får chansen.

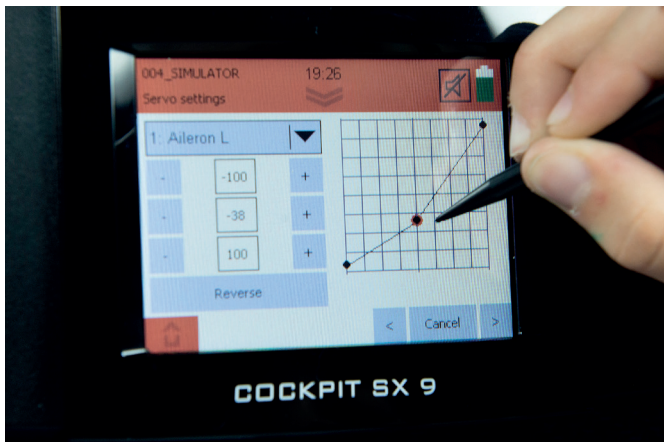
Jag var i kontakt med Multiplex och de jobbar just nu på en ny programvara till Cockpit SX som man kan uppdatera till, den kommer bland annat att erbjuda några fria mixrar.

Text och bild: Peter Lundgreen

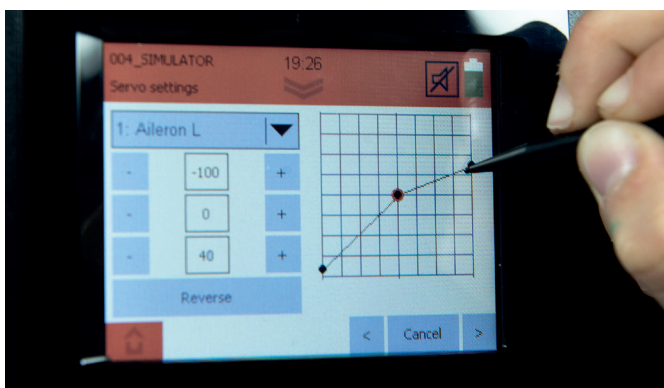


Med CONTROL MAPPING menyn ser man enkelt hur funktionerna är programmerade på sändaren, med enkla tryckningar på skärmen kan man byta platsen på vissa funktioner.

Multiplex Cockpit



Man kan även klicka direkt på siffror och få fram ett tangentbord för att mata in ett exakt värde.



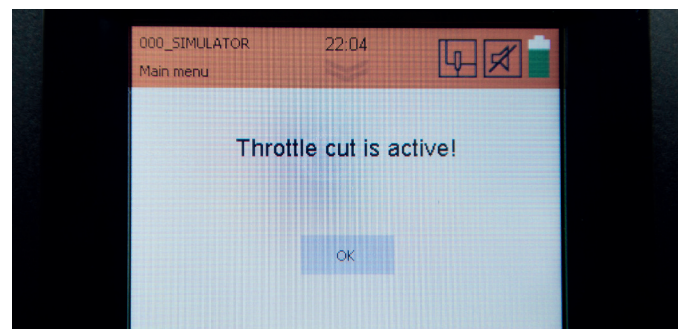
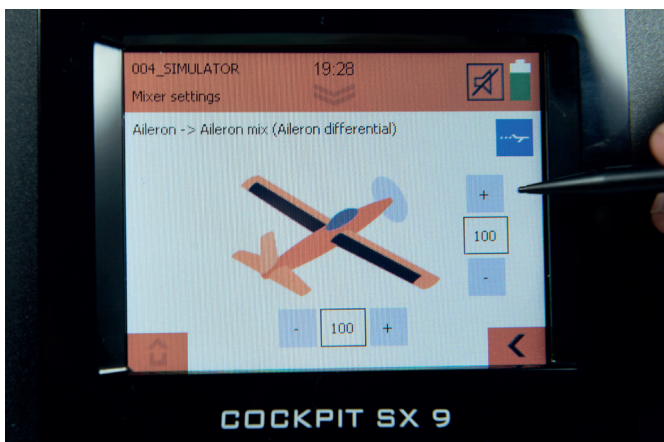
Servokonfigurationen kan justeras på olika sätt, det enklaste är faktiskt att med pekpenan eller med ett finger flytta punkterna på skärmen och sedan eventuellt finjusteras med "+" och "-" tecknet på skärmen.



Informationsskärmen visar total användningstid för sändaren, mjukvara och batteristatus. Som ni ser så står det 4394mAh på batteriets kapacitet och det sitter bara ett 4000mAh i sändaren. Multiplex säger att sändaren programmeras på 4400mAh i fabriken och efter några timmars användning kommer detta värde att justera sig till ett riktigt värde som elektroniken räknar ut.



När man startar sändaren hamnar man i ett fönster med två timers, en för flygtid och den andra är en total tid. I mitten ser man vilken skärmmeny man är på, med en enkel finger från höger till vänster över skärmen förflyttar man sig till telemetriskärmen och sedan till informationsskärmen. Högst upp till höger visar den blå vita ikonen vilken flygfas man är i. Längst ner till höger är batterinivån i sändaren med symbolen för vad "speakern" skall säga, i detta fall är bara altimetern aktiverad, man kan med talande telemetri aktiverad har sändaren lite över 400 ord i sitt minne. Med dubbelpilen ovan klockan!



ALL TERRAIN – ALL WEATHER

Vi är ju alla olika när det gäller vad vi gillar inom modellflyget. Visst ser det häftigt ut med en Jet eller en 4-meters proffs-seglare, eller varför inte en Warbird med en 5-stjärna i nosen?

Med 5 ungar, två hundar och kommunal-lön så får man "rätta munnen efter matsäcken" och passa på när tillfälle erbjuds att snika sig till några minuters flygning.

Jag skyller ofta på hundarna eller att jag ska skjutsa något av barnen till en spelning eller annat för att ta med kameran och ett litet plan i bilen.

Vädret är ju inget man kan styra över och hundarna ska ut i alla väder så det är ju bra om man har ett flygplan som även det trivs överallt i alla väder.

Egentligen är det nog många plan som klarar väder men jag har fastnat för ett amfibieplan som trivs riktigt bra på hårda underlag och gräs liksom på vatten. Budget runt 1000 kronor är också rimligt för en grej som man knappast ska behöva vara rädd om eller försiktig med.

SKIPPER från HobbyKing såg jag på film från en av mina favoriter på Youtube – NightFlyer (har faktiskt inte sett att han stavas med dubbely förr än nu när jag skulle skriva det). Gubben har varit med länge och hans specialitet är egentligen helikoptrar av äldre modeller. En annan sak som gör honom lite speciell är att han lätt som ingenting konverterar en avbruten propeller till enbladig som fungerar minst lika bra som originalet – tro det eller inte – även som huvudrotor på en heli!

I alla fall så beställde jag en Skipper sommaren 2014 och passade på att göra en testartikel som ligger på opublicerat hos www.modellflygnytt.se. Artikeln gjordes med utgångspunkt att vara oerfaren utan att läsa bruksanvisning och så snabbt som möjligt "kasta upp" en billig leksak i luften. Med de förutsättningarna är det nog inte konstigt att man råkar ut för en del "haverier". Med andra ord så fick modellen ett rätt så tufft test. På grund av diverse hårda markkänningar så är jag inte på något sätt rädd om modellen så den har fått vara med när ingen annan skulle tänka sig att flyga. En onsdagkväll blåste det 18-20 meter i sekunden och jag var rätt så säker på att det skulle gå illa men "den som inte vågar är det ingen som kommer ihåg" – tror jag att någon har myntat. Jag la planet på marken och det bara låg och vibrerade i vinden. Jag fick ha mer än halvgas för att planet inte skulle glida bakåt. OK – full gas! Planet lättade efter någon meter och flög helt utan hyss!



Det blev några rundor runt fältet innan jag gick in för landning som även den gick helt utan problem och dessutom var rimligt snygg! Efter det så har Skippern varit med om det mesta i form av regn och vind i olika kombinationer. Snö och is, sand eller asfalt/betong som underlag fungerar lika bra. Även någorlunda högt gräs är helt OK att taxa i.

Skulle sikten vara omöjlig för att flyga så är Skippern en buse att taxa runt med på marken. Man blir bara lycklig att få leka när inget annat fungerar. Ännu lyckligare är förstås hundarna som älskar att man busar runt på marken och jagar med planet.

Jag läste någonstans att Skippern var lite känslig på skeven men jag har en del expo i vanliga fall så jag har inte märkt något alls. Även med fullt utslag så rollar den inte hysteriskt fort.

En liten programmering har jag gjort – Flaperon.

Det innebär att skeven även fungerar som höjdroder vilket är det normala på en Delta, vilket detta planet är. Med andra ord så går skeven upp samtidigt med det separata höjdrodret som sitter på T-stabben som dessutom är motorgondol. Om det behövs har jag ingen aning om men det fungerar väldigt bra för mig. Det är lätt att komma in för landning i "harrier" med hög nos och sätta planet med en stoppsträck på nästan ingenting om man vill. Däremot så är startsträckan riktigt väl tilltagen och man behöver en hel del fart för att planet ska lättas. Lätta gör det utan att ta något skutt utan flyger fint upp om man vill det.

Jag har inte provat att köra med 4 celler men det skulle vara kul att prova och se om man kan få ännu bättre fart. Fartreglaget på 40 A lär nog palla.

Mätvärde med tångamperemeter:

0,4 A om man "viftar vilt" med alla roder och 13 A om man har motorn på full fart.

Exakt samma plan har funnit att köpa i Sverige under annat namn – Dragonfly? Men jag hittar ingen som säljer dessa lokalt. Med postorder från HK Europe så har man planet hos sig på ett par dagar. Jag får hämta mitt Shenkerpaket i den lokala blomsteraffären men det är säkert olika platser beroende på var man bor.

Man behöver en radio och ett batteri för att komma igång. Det är 4 kanaler men om man har en 6-kanalig mottagare så kan man koppla skeven som flaperon. Batteri från 1000 mAh men jag har mest kört med 2200 3 cells då det är batterier som jag har till flera plan och då kan jag flyga mellan 10 och 15 minuter beroende på hur mycket bus jag vill ha i flygningen.

Vill man bygga själv i depron så är det i princip identiskt med Polaris som finns som ritning på nätet.

En annan sak man behöver när man ska



ut i alla väder är förstås ett skydd till sin sändare. Även om de tål vatten så mår de säkert bättre av att få lite skydd. Mitt hölje är från HobbyKing och det är inte isolerat. Det är enkelt att få in och ut händerna utan några muffar och enbart vindskyddet gör att jag kan stå rätt så länge på hanget och i vinterväder utan att det blir för kallt för fingrarna.

Skippern är det första planet som jag köpt nummer två likadant. Inte av nostalgiskäl utan för att jag tror att jag ska kunna slita upp även nummer två med massor av flygtillfällen.

Kvalitet då – Det som nog är värst utsatt är servon och även om det skrivs att de är vattensäkrade så ska man ta det med "ett par nypor salt". Jag har fått byta båda vingservon på min första Skipper men

det är bara att stoppa in vanliga 9 grams, exempelvis HXT 900 som inte kostar så många tior.

Mark och speciellt skarsnö sliter våldsamt så jag brukar tejpa undersidan av "båtskrov" och flottörer innan jag börjar flyga. Båtskrov behöver inte vara sjöflyg utan även sådana plan man kastar i starten och landar på buken, exempelvis EasyStar med alla sina kopior som Bixler med flera.

Jag kör oftast med glasfibertejp som man kan köpa i järnhandeln under beteckningen buntningstejp. Glasfiber är starkt och så är det nästan vitt så att det knappast syns mot vit skumplast.

/ Patrik Gertsson februari 2016



Elektriskt linflyg

Nästan direkt efter förra artikeln så kom det en satellitbild från Willy Blom via Jerker Vinnå.

Älta ligger ca 10 km söder om Centrala Stockholm. Bara någon vecka senare kom det tråkiga beskedet att "Grusan" nu är borta och att NCC har börjat med nya projekt där. Vi hoppas att det snabbt hittas en rimlig ersättningsplats.

Andra kända fält från tävlingar är Karlskoga och Kungsbacka, men det måste väl finnas flera modellflygklubbar i Sverige där det någon gång flygs linflyg?

På nyårsdagen uppmärksammade jag en utbuktning på modellflygfältet hos Tre Aviatörer i Kivik. Det har justerats så att man nu kan flyga med 19-20 meter långa linor, men målsättningen verkar vara större även om en del av cirkeln kommer att hamna i en svag uppförslutning.

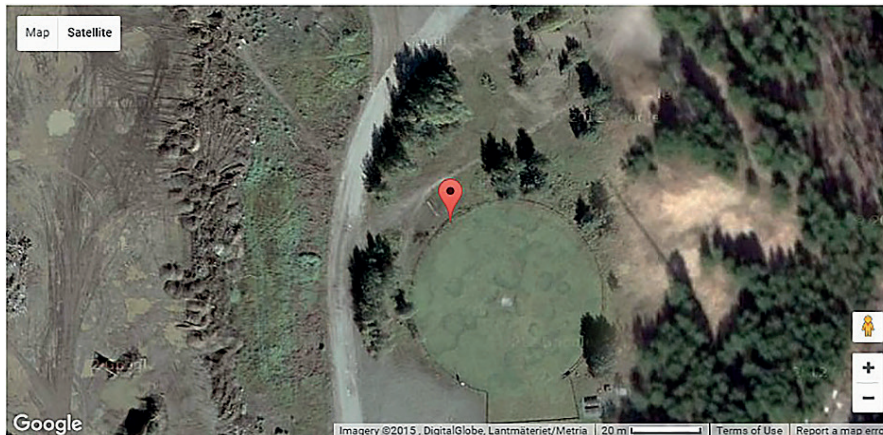
Trelleborg har tidigare varit en linflyg-klubb med de välkända Windmill CUP-tävlingarna. Nu med nytt fält där flerfaldige svenske mästaren Staffan Ekström och Lars Roos som kanske var den som införde 60-motorerna i stuntsen?

Elektriskt linflyg

Jag ska berätta lite om mina planer för elektriskt linflyg. Det är inget nytt och det finns flera i absoluta eliten i stunt som flyger med eldrift.

Jag hade tanke på detta för några år sedan och köpte en controller från PEK – Per-Erik Klarenfjord som har lagt ner sin hemsida med controllern. I dag finns det flera controllers att få tag på.

Controllern ersätter radion för att styra elmotorn. Det är en sekvens som ställs in i controllern så att motorn går som man önskar :



Här har vi F2-fältet hos Red Baron

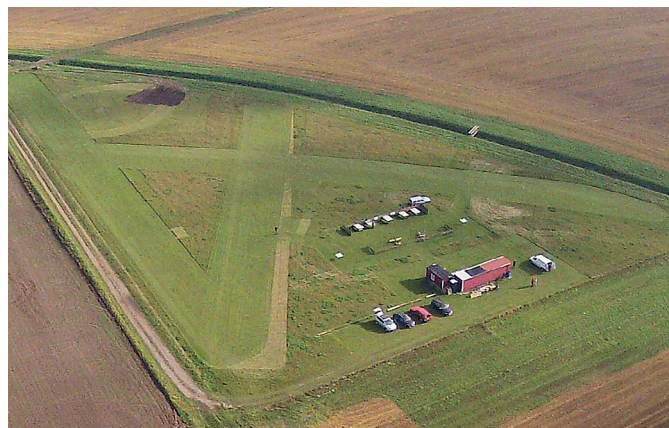
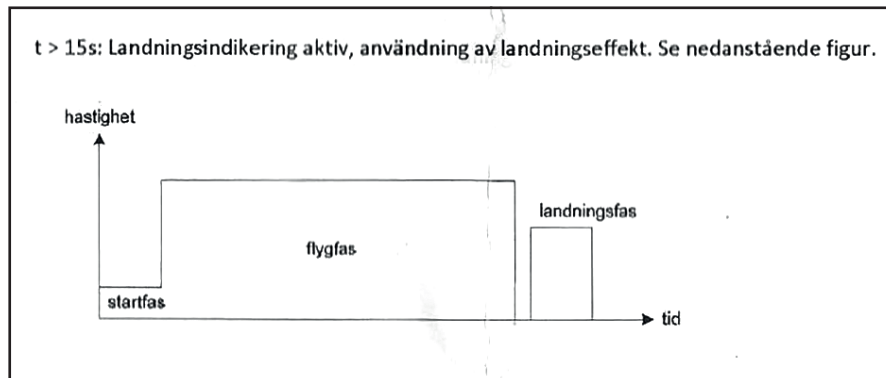
1 – startfasen kan antingen innebära att motorn står helt stilla eller går med mycket lågt varvtal medan man går ut till handtaget.

2 – flygfasen är i enklaste fallet en inställd tid och ett inställt varvtal. Här är en klar fördel med att man kan ställa in korta tider om man tränar enbart någon manöver och håller på att trimma planet.

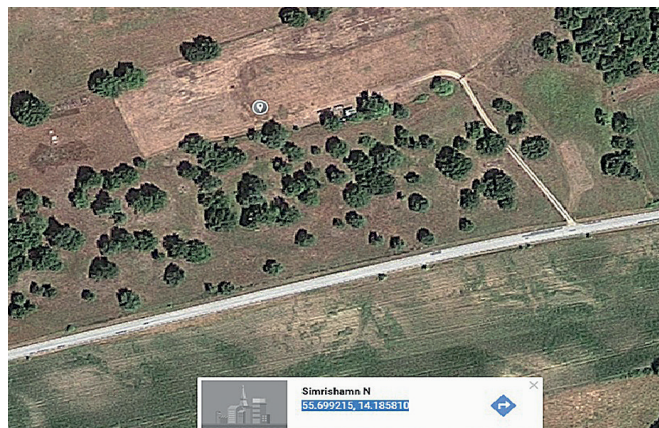
3 – landningsfasen kan vara så att motorn stannar efter inställd tid, men man vill nog ha en förvarning så det går oftast

att programmera in ett läge på motorn som förvarnar ett par sekunder innan motorn antingen stängs eller går ner till ett förvalt varvtal man önskar vid landningen.

Linflyg är ju inte den grenen av modellflyg som har flest utövare och eldrift är inte heller så vanligt så man får leta en del för att hitta grejor. De flesta som håller på har nog haft kontakt med 3F HobbyService i Nyköping. De har haft en del för elektriskt linflyg, men när jag kollade nyligen så hittade jag inget där längre. Det går säkert att ringa eller maila så fixar de vad man vill



TMFK Flygfält



3aviatorer

ha. Brodak är kanske den sidan som i dag har mest med linflyg och där kan man hitta det mesta även till elflyg.

En engelskspråkig sida på nätet är <http://www.keithreacle.co.za/Electric%20CL.htm>. En annan sida är <http://www.rsmdistribution.com/index-2.htm>

Controller

En controller kan vara allt från väldigt enkel till riktigt avancerad. Med den enklaste ställer man in de olika tiderna och varvtalet med "rattar".

Med mera avancerade så kallade Governor så ställs inte enbart styrsignalen till fartreglaget utan man får även en mera äkta varvtalsreglering som kompenserar för när batteriets spänning sjunker efter hand. Det finns även stuntfunktioner med gyron som drar på i stigningarna och drar ner motorvarvet i dykningar. Vill man ha infällbara landställ så går det även att programmera in i de olika flygfaserna.

DET GAMLA ÄR DET NYA – Weatherman

"Ta en Geting" eller annan nybörjarplanka och justera lite så blir det en Racer att tävla speed med. Ritningar på Weatherman finns bland annat att hitta på <http://www.modellflygnytt.se/opublicerat/weatherman/index.htm>. Det fantastiska är att man kan ta sin gamla glödstartare eller diesel och tävla med.

Det finns 8 klasser så allt från de allra minsta upp till 10 cc motorer är OK. För att kompensera för de olika storlekarna så använder man olika långa linor i de olika klasserna. Alltså kan en som har en Webra 1,7 cc tävla mot en som har en Enya .35!

Årets kanske första tävling är i Kungsbacka den 4e juni på en oldtimerträff. Syns vi där?

Patrik Gertsson



Världens flinkaste Olle



Den flinke Olle visar en förstummad Micke Sundqvist sin källare.

Har ni tänkt på att en del människor har namn som passar dem perfekt. För att ta ett par exempel ur högen. Meteorologen som skriver om väder i min dagstidning Bohuslänningen heter Lisa Frost (jo det är sant). Veterinären som vi tar doggen till heter Viveca Mattesson (svårt att tro, men det är sant). Och så har vi landets mest produktive modellbyggare, han heter Olle Flink – men det är inte svårt

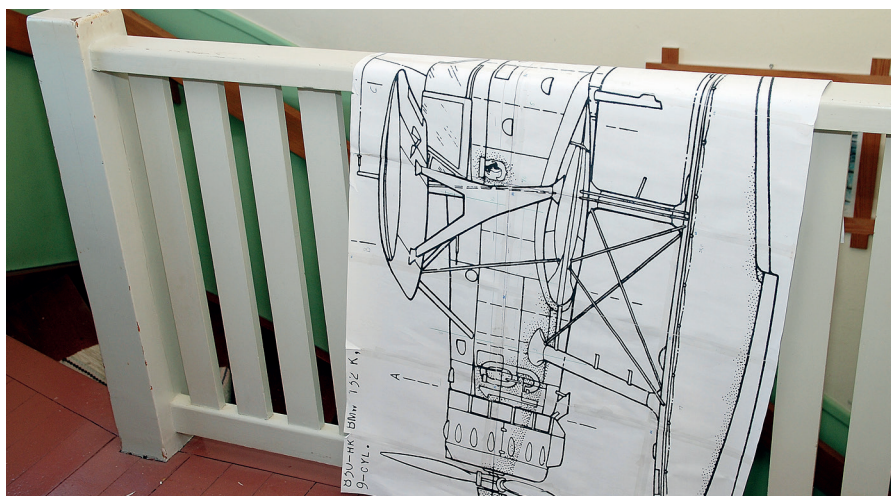
att tro, för när man kommer hem till honom förstår man direkt att han är rent ut sagt omänskligt flink.

"Nu ska du få se"

– Nu ska du djäklar i mej få se på kärror, gosse. Du kommer att tappa hakan, säger Micke Sundqvist, på sin nordliga dialekt till mig när vi närmar oss Rättvik.

Vi är alltså på väg till Olle Flink i den lilla byn Mårtnberg utanför "Knätofsvik".

Här bor förmodligen inte bara landets rappaste modellflygplansbyggare utan även landets märkligaste hobbyist. Olle har nämligen som princip att bara bygga de allra mest udda sjöflygkärror. Och, helst ska de vara flermotoriga – allt enligt principen ju svårare desto bättre.



Olle bygger kärrorna på övervåningen och så transporteras de ner i källaren för förvaring.

Autofokusen funkar inte

Min första tanke när vi stiger in hos Olle är att här går bara inte att fotografera. Huset är fullt. Och när jag säger fullt menar jag inte fullt från källare till taknock utan mer "går det att ta sig in här överhuvudtaget?" Dett ställer till problem. För kamerans autofokus har inget att fokusera på. Det går nämligen lika mycket runt i min Nikons dator, som det snurrar i min egen boll. En konstig kärra här, en annan ännu konstigare kärra där...

Olle själv, studsar runt av entusiasm och ser ut som han ensam skulle kunna driva ett helt kärnkraftverk där han pekar på de olika modellplanen.

– Där är en Dornier, där är en Heinkel, där är en...



Ett av Olles källarförråd, observera att jag skrev ett!

Svåra projekt

Olle uppger att han inte är, som han säger, "en flygare utan mer av en byggare". Trots detta ger han sig gärna i kast med de allra svåraste flermotoriga och rent av

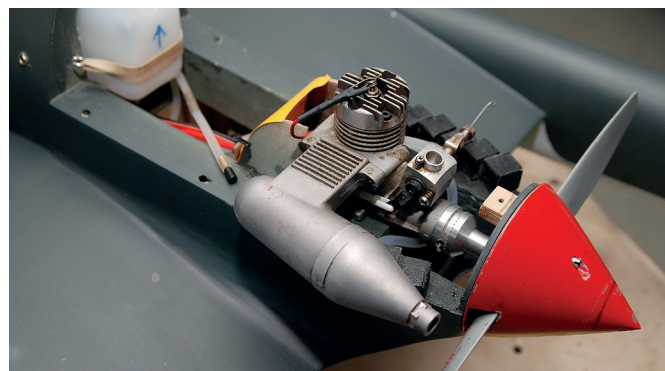
mångmotoriga projekt.

– Jag kör oftast med samma storlek på motorerna. Det är lättast så, om någon måste bytas.

Nu har jag över 30 stycken OS 32.

I nästa nummer av Modellflygnytt ska vi ta oss en titt på några av alla hans sjöflygplan, när de befinner sig i sitt rätta element.

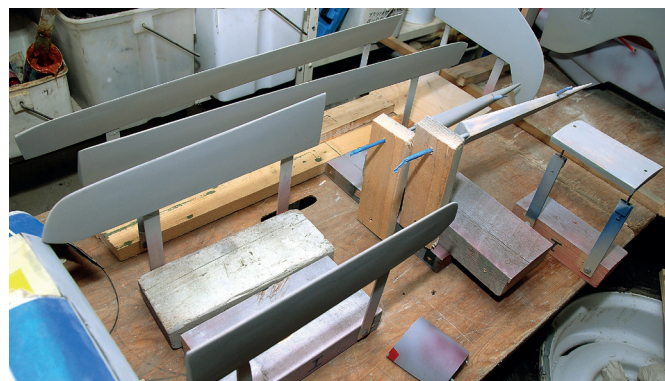
Text och foto:
Conny Åquist



Olles plan är ofta försedda med relativt små motorer men eftersom planen i regel har många motorer så blir "kubiken" ändå stor.



Sovjetisk flygbåt med mysko utseende.

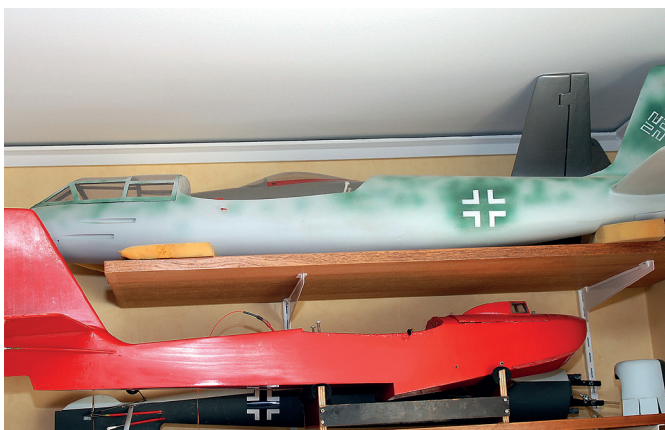


Olika roderytor till det senaste projektet är klara för sprutmålning.

Olle i Dalom



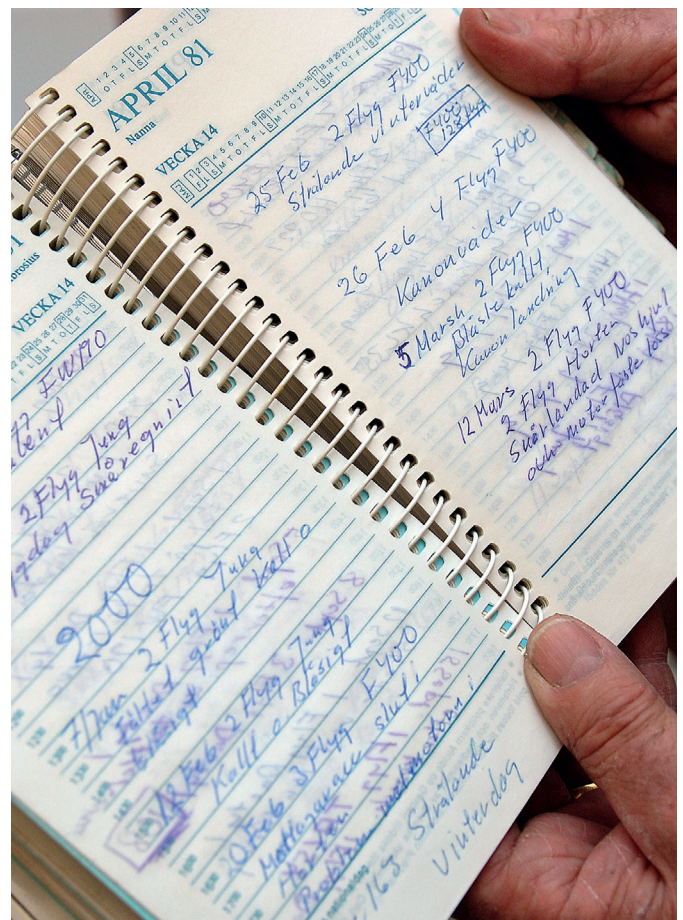
Olle i hobbyrummet. Som alltid finns här ett projekt på gång. Här är en Heinkel He114 på byggbordet.



Ska man bygga udda modeller gäller det att jaga underlag.



Tremotorig flygbåt i svenska färger.



Varenda flygning noteras i loggboken.

Nostalgihörnan – Burkar vi minns



Duke Fox konstruerade inte bara motorer utan bryggde även bränsleblandningar. Hans motorer ville ha mycket olja och han gjorde tester där han fann att motorerna i princip gick bättre ju mer olja de innehöll. Fox 35 var ju känd för att trivs på mellan 25-30 procent och jag vill minnas att 28 procent var optimalt.

Alan Hales var en viktig tillverkare och distributör av modellbyggsatser och tillbehör i Storbritannien på 50- och 60-talet.



Powa-Mix

Engelska Frog gjorde sig ett namn som dieseltillverkare. Framförallt var deras produkter av standardmotortyp. En av deras 1,5 kubiks dieslar hette Vibramatic, bara en sådan sak! Men namnet åsyftade inte att den vibrerade mer än andra, utan att bakinsuget var av membrantyp och detta rörde sig fram och åter. Konstruktionen gjorde att motorn gick lika bra åt båda hållen.

Även Frog försökte tjäna ett eller annat pund på soppaburkar. Deras Powa-Mix var en av den tidens vassaste blandningar.

Conny Åquist



Björn Hedén in memoriam



Anders visar upp löpsedeln om svärfar.

Björn Hedén konstruerade Hasselblads berömda slutare. Han uppfann även en steglös koppling som används i filmkameror, vilket gav honom en Oscar för ett antal år sedan. Björn var även modellflygpionjär och konstruerade bland annat radioutrustningar.

Överallt möts vi av stora filmaffischer från Hollywood när vi besöker Björn Hedéns firma, Hedén Engineering AB, affischer till filmer som firmans produkter, olika elmotorer med tillhörande slirkopplingar för filmkameror, medverkat i.

– Det är lättare att säga vilka filmer vi inte har varit med i, påpekar Anders Balte, som nu driver firmans tillsammans med sonen, och Björns barnbarn, Magnus.

Och om du känner igen namnet Anders Balte, beror det på att han i många år servat och reparerat våra radiostyrningar. Anders var nämligen Björns före detta svärson och har jobbat många år i firmans.

Född i Tyskland

Björn föddes i Tyskland 1927 av svensk pappa och tysk mamma men familjen kom till Sverige strax före krigsutbrottet. Pappan var violinist och mamman pianist men själv hatade Björn musik och sa att han var uppväxt under ett piano.

I ungdomsåren jobbade Björn Hedén inom flyget och utbildade sig till verkstads-mekaniker och ingenjör. Björn studerade även i England en tid.

– Hans stora grej var finmekanik, påpekar Anders Balte, som även berättar om Björns enorma arbetskapacitet vilket

ledde till ett antal patent inom modellflyg-, kamera- och dentalteknologi.

Björn Hedén fick till och med erbjudande om att bli chefsdesigner på Pentax men sa nej för att han trivdes bäst i Mölndal.

– Björn höll på ända in i det sista. Han satt på företaget och ritade i Cad. Han var här så sent som halvåret innan han dog och han körde även bil ända in mot slutet.

Björn blev känd för konstruktionen av Hasselblads slutare och han fick till och med en Oscar 2010 för sina tekniska insatser inom filmens värld, för att nämna något om hans bedrifter.

En Oscarsnominering kom redan 1972 och priset gick till honom år 2010. Motiveringen löd: "... significant impact on the motion picture industry."

I sitt tacktal på Oscargalan sa Björn: "I'm just as silent as my motors."

Men pristagaren fick ingen oskarsgubbe med sig hem till Sverige, utan ett diplom, så svärsonen, Anders Balte, köpte honom en "plastoskar" att sätta på bordet.

Tidningsklipp

Björn Hedén var alltså radiostyrningspionjären och byggde bland annat det som då betecknades som världens minsta dieselmotor. I tidningen Flygrevyn nr 6 år 1956 finns en annons som presenterar den första helt igenom svenskbyggda radiomottagaren för styrning av modellflygplan och att den nyligen kommit ut på marknaden. Texten lyder:

"Den ultralätta och synnerligen välgjorda mottagaren är en svensk nykonstruktion av ingenjör Björn Hedén för B. Beckman & Co AB i Stockholm."

Priset var 85 kronor.

Ur Flygrevyn av år 1957 saxar vi:

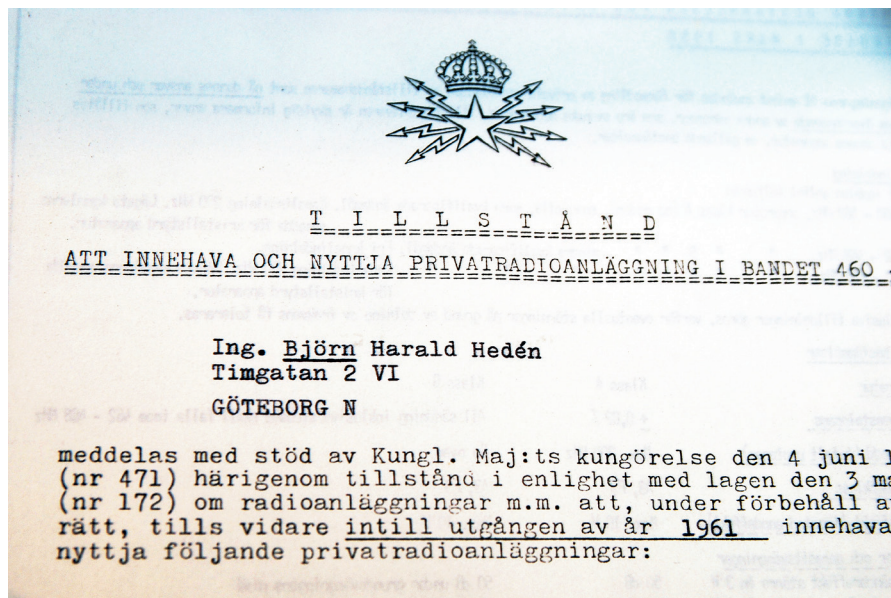
"Björn Hedén har byggt motorn till den här radiostyrda Point Five själv. Motorn är på 0,25 kubik och gör 14 000 varv. Radioaggregatet är också hemmagjort och har ett rör och en transistor. Flyger bra."

Fler klipp

Landets första radiomeeting hölls i Uppsala i stark blåst. Arrangör var IRMCA och Uppsala flygklubb. Ur en tidningsartikel läser vi:

"Ing. Björn Hedén Göteborg visade i samband med tävlingen en ny svensk radio, vilken förövrigt var installerad i några av de tävlande modellerna, samt en sorts rodermekanism som var fantastisk."

Och mer information om det tidiga



Tillstånd att inneha radiostyrning.

radioflyget och om Björn hittar vi i Göteborgs Handels och Sjöfartstidning i samband med en flygdag på Säve i slutet av september 1957:

"Störst jubel väckte kanske ingenjör Björn Hedéns Point Five – världens minsta radiostyrda flygplan. Det väger inte mer än 215 gram och har en motor på endast 0,25 cc."

Text ur en annan dagstidning: "Modellflyget har ju fått ett väldigt uppsving och några medlemmar ur Aeroklubbens

modellplanssektion stod för en intressant uppvisning med sina små kärror. Störst jubel väckte kanske ingenjör Björn Hedéns Point Five. Blåsten var i kraftigaste laget för en sådan lilleputtmaskin, men den gjorde några granna rundor innan den störtade."

Korsade Öresund med modellbåt

Björn Hedén gillade inte bara modell-

Björn med mågen Anders Balte på Oscarsgalan.



Björn Hedén

flygplan, utan även modellbåtar. Tillsammans med några andra unga män (Bertil Beckman, Owe Hessler och Jan Levenstam) korsade de Öresund med en liten modellbåt kallad Expressen. Den lilla dieselmotorn som drev båten i 5,5 knop var på 2,5 kubik och resan tog 33 minuter. Tidningen Expressen berättar om bedriften i söndagstidningen av den 19 augusti 1956. Den braskande rubriken

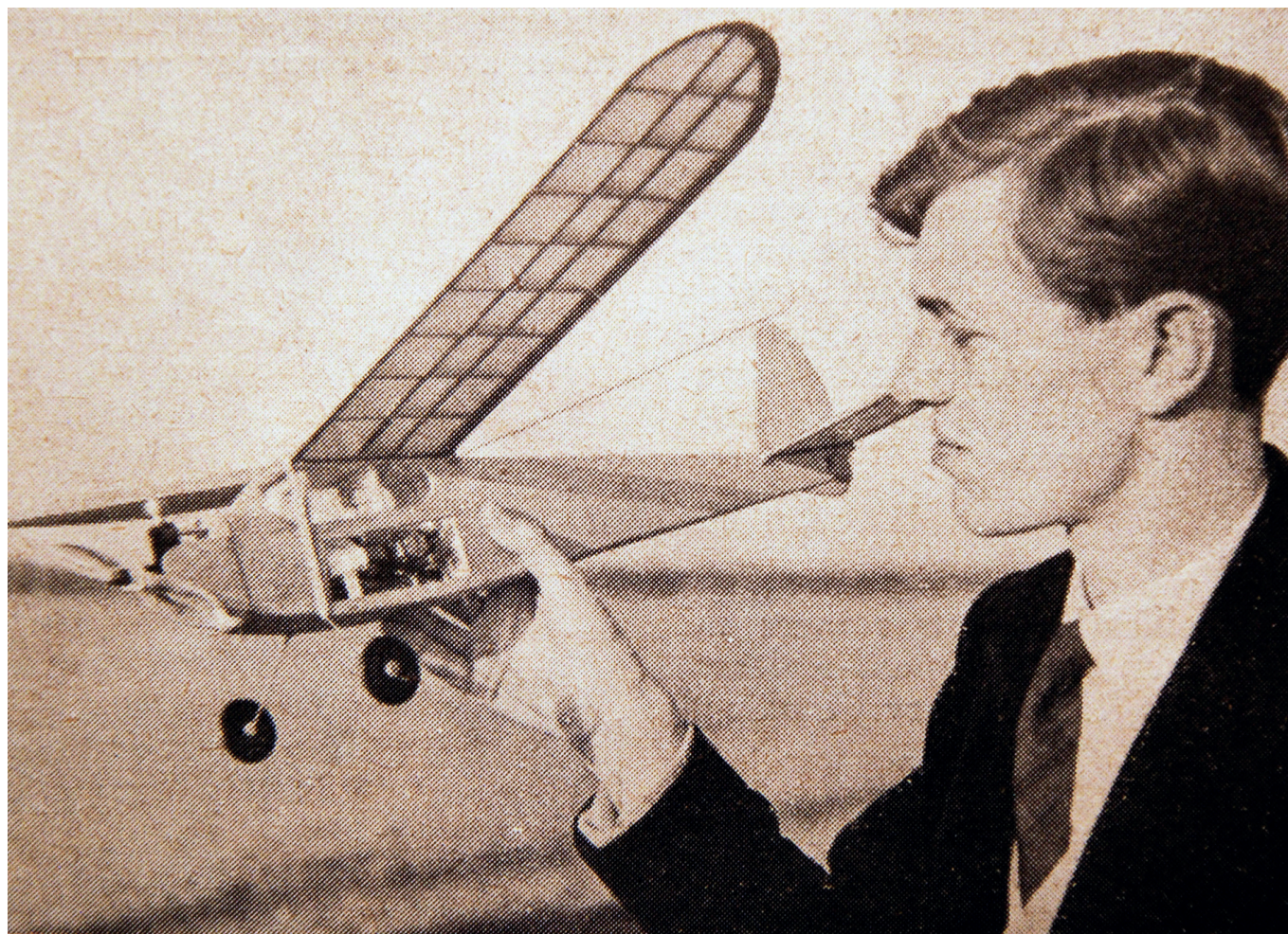
lyder: "Radiostyrd båt korsade Öresund på 33 minuter i orkan".

Hans modellkonstruktörsfirma Smedberg-Hedén provade även segelbåt med skrov bestående av lackat gråpapper som presenterades i tidningen Populär – Teknik. I samma organ finns en byggskrivning till Modellracersläden, som av tidningen benämns "Vinterns sensation".

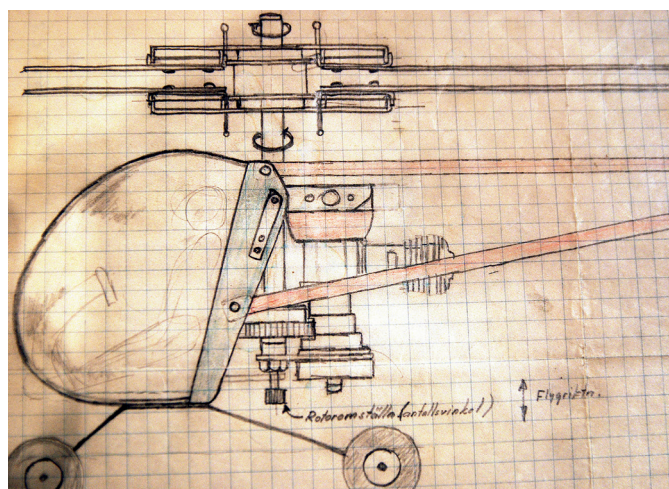
Pionjär

I och med Björns frånfalle har en pionjär gått ur tiden men hans insats har drivit modellflyget framåt, och för det är han ihågkommen.

Conny Åquist



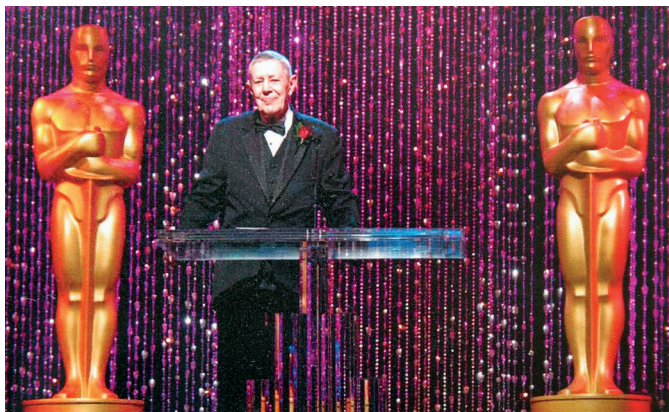
Björn Hedén har byggt motorn till den här radiostyrda Point Five själv. Motorn är på 0,25 cc och gör 14 000 varv i minuten. Radioaggregatet är också hemmagjort och har ett rör samt en transistor.



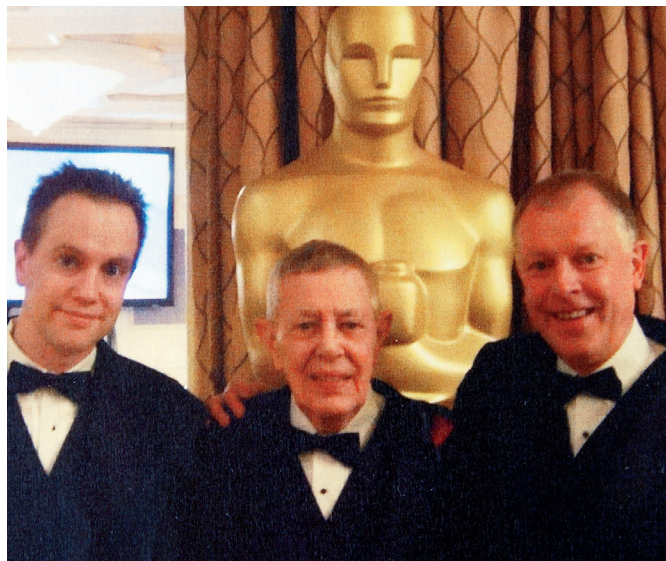
Skiss till helikopter. Lägg märke till Cox-motorn.



Björn Hedén var pytteplanspionjär, här ett av hans små plan.



Björn håller tacktalet på Oscarsgalan.



Björn med barnbarnet Magnus Balte och svärsonen Anders Balte på Oscarsgalan.

B. H. – ny svensk mottagare

Den första helt igenom svensktbyggda radiomottagaren för styrning av modellflygplan har nyligen kommit ut på marknaden. Den ultralätta och synnerligen välgjorda mottagaren är en svensk nykonstruktion av ingenjör Björn Hedén för B. Beckman & Co AB i Stockholm

1. Mottagare
2. Trimmepjal
3. Strömbrytare
4. Potensiometer
5. Måttuttag
6. Kortslutningsplugg
7. Sockel för mottagarens anslutningsplugg
8. Antennuttag

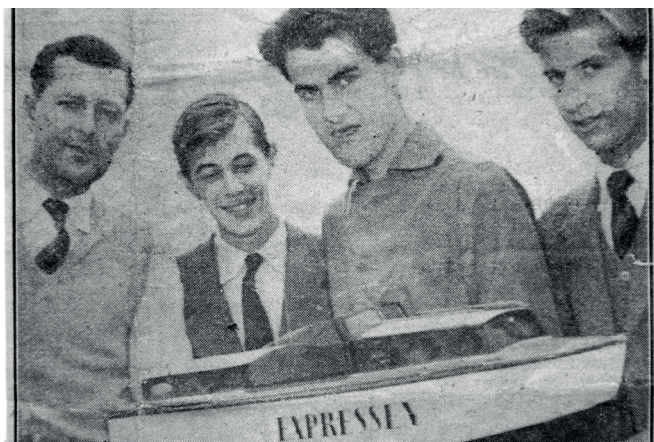
Mottagaren är innesluten i en kåpa (1) av lätt, mycket slagkraftigt material som möjliggör vattentät förseglning av mottagaren om den skall användas i båt.

Samtliga komponenter är monterade på ett chassi av aluminium som fasthålls i kåpan med endast en skruv varför det är ögonblicksverk att draga ut hela chassit vid inspektion. Den högohmiga svensktill-

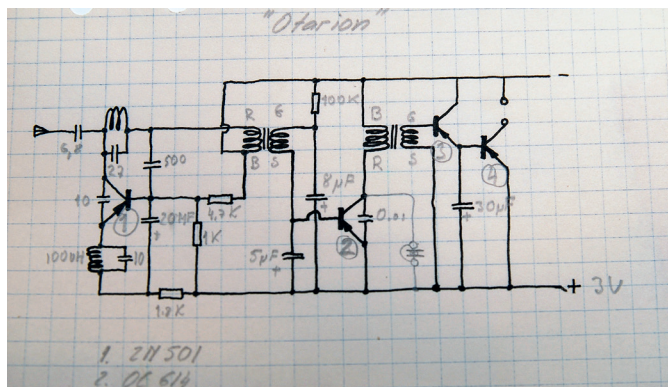
Landets första svenskproducerade mottagare konstruerades av Björn Hedén.



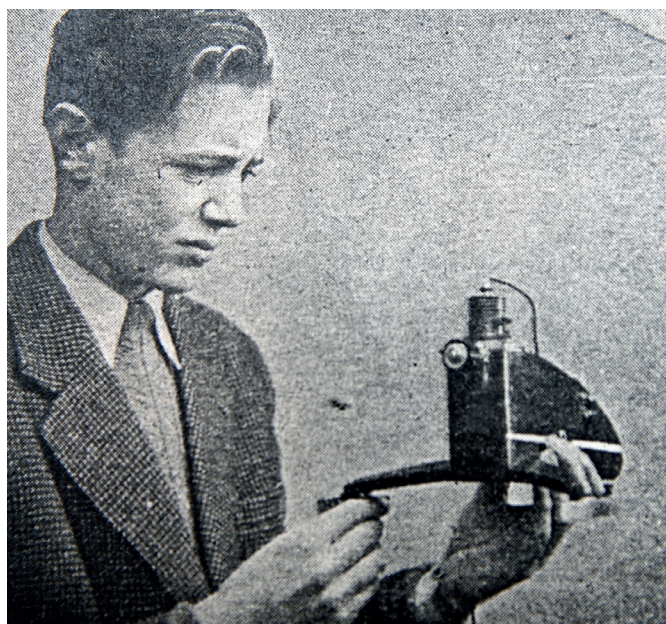
Björn med kamerautrustning.



Bertil Beckman, Björn Hedén, Owe Hessler och Jan Levenstam korsade Öresund med en liten modellbåt, kallad Expressen. Radion hade Björn konstruerat.



Principskiss till Björns mottagarkonstruktion Otarion.



En ung Björn med motoriserad issläde.

Tävlingskalendern

2016-02-20 (Reservdag 2016-02-21)

Uppsala Vintertävling (Ingår i Lilla friflygcupen)
Arrangör: Uppsala Flygklubbs Modellflygare
Tid: Samling kl 08.30 Skogstibble kyrka
Plats: Wrå Säteri, Skogstibble utanför Uppsala.
Klasser: F1G/H/J/P, P30, HKG, KPG, Oldtimer, F1A/B/C-2, E36
Startavgifter: Seniorer 120:- plus 20:- per extra klass. Juniorer 60:- oavsett antal klasser.
Plusgiro/bankgiro: UFK:s bankgiro 289-9664, skriv Wrå VinterCup
Kontakt: Gurra Ågren. Tele: 018-20 67 10
Sista anmälningsdag: 2016-02-06, Via telefon eller e-post, Ange e-post och tel. nr !!

E-mail: gurra.agren@gmail.com

Hemsida: <http://www.ufkmodell.se/>

Övrigt: Tävlingsplats är Olle Lundborgs marker med växande grödor, enda restriktionen är att man är varsam vid hämtning av modellerna. Villkoret för att beträda markerna är att det är fruset. Oldtimerflygare är välkomna att tävla.

2016-02-27 (Reservdag 2015-02-28)

Norbergsträffen (Ingår i Lilla friflygcupen)
Arrangör: Norbergs Flygklubb U284
Tid: Samling kl 09.00
Plats: Sjön Noren centralt i Norberg
Klasser: F1A-2, F1B-2, F1C-2, F1G, F1H, F1J, F1P, P30, E36, HKG, KPG.
Startavgifter: Seniorer 100:- plus 20:- per extraklass. Juniorer 0:- oavsett antal klasser Betalas på plats
Kontakt: Per Findahl. Tele: 0223-229 57
Sista anmälningsdag: 2016-02-20
E-mail: per.findahl@gmail.com
Hemsida: www.norbergsfk.se
Övrigt: Oldtimerflygare är extra välkomna! Motorflygare, medtag eget bränsle. Femstarterstävling utan periodindelning. Antal starter kan ändras beroende på vädret och underlaget på isen. Efter tävlingen hålls ett allmänt friflygmöte.

2016-03-17

Swedish Moose Cup (World Cup)
Arrangör: Norbergs Flygklubb U284
Tid:
Plats: Säskylä Pori, Finland
Klasser: F1A, F1B, F1C, F1P, F1Q
Startavgifter: Seniorer 35 kr / Juniorer 15 kr. Betalas på plats
Kontakt: Per Findahl. Tel: 0223-229 57
Sista anmälningsdag:
E-mail: per.findahl@gmail.com
Hemsida: www.norbergsfk.se

2016-03-19

Bear Cup (World Cup)
Arrangör: Finland
Tid:
Plats: Säskylä Pori, Finland
Klasser: F1A, F1B, F1C, F1P, F1Q
Startavgifter: Seniorer 35 kr / Juniorer 15 kr. Betalas på plats
Kontakt:
Sista anmälningsdag:
E-mail: kim.henriksson@vahanen.com
Hemsida: www.lennokkipojat.fi

2016-03-12

Holiday on Ice (World Cup)
Arrangör: Norge
Tid:
Plats: Gjøvik Norge
Klasser: F1A, F1B, F1C, F1P, F1Q
Startavgifter: 35:-. Betalas på plats
Kontakt: Tor Bortne. Tel +47 92095329
Sista anmälningsdag:
E-mail: tobortne@bbnett.no
Hemsida: www.friflyktveggar.no

2016-04-16 (Reservdag 2016-04-17)

Vårmaxen (Ingår i Lilla och Stora friflygcupen)
Arrangör: MFK Sländan
Tid: Samling kl 10.00 vid bygdegården i Gendalen
Plats: Gendalen, GPS koordinater; WGS 84 decimal (lat, lon) 58.15534, 12.63979
Klasser: F1G/H/J, P-30, HKG, KPG, F1A-2, F1B-2, F1C-2, oldtimer, E36
Startavgifter: Seniorer 100:-plus 20:- per extraklass. , juniorer 0:-
Oavsett antalet klasser
Kontakt: Lars Larsson 0709-400482, Martin Larsson 0709-347573
Sista anmälningsdag: 2016-04-09
E-mail: ffservice@swipnet.se
Övrigt: Anmälan med mobilnr så vi kan nå er om det behövs.

2016-04-23 (Reservdag 2016-04-24)

Lilla SM / Lilla Majtävlingen (Ingår i Lilla friflygcupen)
Arrangör: Uppsala Flygklubbs Modellflygare
Tid: Samling kl 08.30 Skogstibble kyrka
Plats: Wrå Säteri, Skogstibble utanför Uppsala.
Klasser: F1G/H/J/P, P30, HKG, KPG, Oldtimer, F1A/B/C-2, E36
Startavgifter: Seniorer 120:- plus 20:- per extra klass. Juniorer 60:- oavsett antal klasser.
Plusgiro/bankgiro: UFK:s bankgiro 289-9664, skriv Majtävlingen
Kontakt: Gurra Ågren. Tele: 018-20 67 10
Sista anmälningsdag: 2016-04-16, Via telefon eller e-post, Ange e-post och tel. nr !!
E-mail: gurra.agren@gmail.com
Hemsida: <http://www.ufkmodell.se/>

Övrigt: Tävlingsplats är Olle Lundborgs marker med växande grödor, enda restriktionen är att man är varsam vid hämtning av modellerna. Villkoret för att beträda markerna är att det är torrt. Oldtimerflygare är välkomna att tävla om Gurras Vandringpris för bästa prestation i Oldtimer.

2016-05-05 till 2015-05-08

Stora SM+inofficiellt NM i E36+småklasser
Arrangör: AKM Modellflygsektionen/Norberg
Tid: Samling kl 08.00 på fältet
Plats: Rinkaby
Klasser: SM: F1A, F1B, F1C, NM:E36. Småklasser F1G/H/J, P-30, HKG, KPG, F1A-2, F1B-2, F1C-2
Startavgifter: SM:Seniorer 250:-, NM E36: 150:-. Juniorer 0:-
Betalas på plats. Jämna pengar. Småklasser: Seniorer 100:- plus 20:- per extraklass. Juniorer 0:- oavsett antal klasser
Kontakt: Thorvald Christensen. Tel: 0414-715 06 / 070-60 999 64. Per Findahl. Tel: 0223-229 57
Sista anmälningsdag: 2016-05-02
E-mail: tc@tcab.nu per.findahl@gmail.com
Hemsida:
Övrigt: Ange personnummer, även icke tävlande skall anmälas
Motorflygare, medtag eget bränsle. Ingen logi kan erbjudas. Fältet

Tävlingskalendern

finns tillgängligt från den 5 maj Torsdag 5 maj ankomst. Fredag 6 maj NM E36, arrangör AKM, samt Lilla friflygcupen arrangör Norberg. Lördag 7 maj Stora SM.

2016-06-30 (reservdag 2016-07-04)

Swedish Cup (World Cup)
Arrangör: Norbergs FK
Tid: Registrering kväll 29/6, Genomgång på tävlingsplatsen 30/6 kl 07.15
Plats: Rinkaby.
Klasser: F1A, F1B, F1C, F1P, F1Q
Startavgifter: Seniorer 35:-, Juniorer 15:-. Betalning på tävlingsplatsen
Kontakt: Per Findahl. Tele: 0223-229 57
Sista anmälningdag: 2016-06-23
E-mail: per.findahl@gmail.com
Hemsida: www.norbergsfk.se/swedishcup
Övrigt: Ingen logi kan erbjudas. Swedish Cup, Danish Cup och Norwegian Cup är tillsammans Nordiskt Mästerskap. Poäng från tre tävlingar sammanräknas.

2016-07-01 (reservdag 2016-07-04)

Danish Cup (World Cup)
Arrangör: Free Flight Society Denmark
Tid: Plats: Rinkaby.
Klasser: F1A, F1B, F1C, F1Q
Startavgifter: 35:-, Betalning på tävlingsplatsen
Kontakt: Steffen Hjorth Jensen. Tele: +45 46358531
Sista anmälningdag:
E-mail:
Hemsida: www.norbergsfk.se/swedishcup
Övrigt: Ingen logi kan erbjudas. Swedish Cup, Danish Cup och Norwegian Cup är tillsammans Nordiskt Mästerskap. Poäng från tre tävlingar sammanräknas.

2016-07-02 (reservdag 2016-07-04)

Small Swedish Cup
(Ingår i Lilla friflygcupen och Europaligan i F1H)
Arrangör: Norbergs Flygklubb U284
Tid: Registrering från kl 10.40, Start kl 11.00
Plats: Rinkaby
Klasser: F1G/H/J/P, P30, HKG, KPG, F1A-2, F1B-2, F1C-2, E36
Startavgifter: Seniorer 15:- oavsett antal klasser. Juniorer 5:- oavsett antal klasser. Betalas på plats
Kontakt: Robert Hellgren Tele: 0733-39 46 30, Per Findahl. Tele: 0223-229 57
Sista anmälningdag: 2016-06-23 (Det går att anmäla sig på plats)
E-mail: hellgren.robert@telia.com
Hemsida: www.norbergsfk.se/swedishcup
Övrigt: Regler enligt FAI sporting code i F1G/H/J/P. Regler i P30, HKG samt KPG se Norbergs FK hemsida. Ingen logi kan erbjudas.

2016-07-03 (reservdag 2016-07-04)

Norwegian Cup
Arrangör: Skedsmo Modellflygklubb
Tid: Samling kl 0700, start kl 0800. Tidspunkt kan bli ändrad avhengig av värsutsikter, avgjøres kvelden før og annonseres under avslutning av Small Swedish Cup
Plats: Rinkaby.
Klasser: F1A, F1B, F1C, F1Q
Startavgifter: Seniorer 35:-, juniorer 15:-.
Betalning på tävlingsplatsen
Kontakt: Atle Klungrehaug,
Tele: +47 226 80 205 / +47 906 73 478

Sista anmälningdag: Ingen absolutt frist, men ber om förhandspåmelding på e-post før 23 juni med tanke på startkort.

E-mail: aklark@online.no

Hemsida:

Övrigt: Ingen logi kan erbjudas. Swedish Cup, Danish Cup och Norwegian Cup är tillsammans Nordiskt Mästerskap. Poäng från tre tävlingar sammanräknas.

2016-06-13 - 2016-08-20

EM i Serbien
Arrangör: Serbien
Tid:
Plats: Zrenjanin
Klasser: F1A, F1B, F1C
Startavgifter:
Kontakt:
Sista anmälningdag:
E-mail:
Hemsida:
Övrigt: Kontakta friflygrenen, Per Findahl

2016-08-20 (Reservdag 2016-08-21)

Solsträffen (Ingår i Lilla och Stora friflygcupen)
Arrangör: Gagref fk
Tid: Samling kl 10.00 lördag
Plats: Brattforshedens flygplats mellan Karlstad och Filipstad.
Klasser: F1G/H/J/P, P-30, HKG, KPG, F1A-2, F1B-2, F1C-2, E36
Startavgifter: Seniorer 100:- plus 20:- per extraklass. , juniorer 0:- oavsett antal klasser. Betalas på plats
Kontakt: Inge Sundstedt 0241-10831
Sista anmälningdag: 2016-08-13
E-mail: familjen.sundstedt@spray.se
Hemsida:
Övrigt: Möjlighet till förläggning vid fältet finns i begränsat antal. Campingplats i närheten.

2016-09-17 (Reservdag 2016-09-18)

Gagnefräffen (Ingår i Lilla och Stora friflygcupen)
Arrangör: Gagref fk
Tid: Samling kl 09.30 på skolgården vid Gagref kyrka
Plats: Gagref kyrkby
Klasser: F1G/H/J/P, P-30, HKG, KPG, F1A-2, F1B-2, F1C-2, E36
Startavgifter: Seniorer 100:- plus 20:- per extraklass. , juniorer 0:- Oavsett antalet klasser. Betalas på plats
Kontakt: Inge Sundstedt. Tele: 0241-108 31, 076-109 12 26.
Sista anmälningdag: 2016-09-10
E-mail: familjen.sundstedt@spray.se
Hemsida:
Övrigt:

2016-10-08

Lilla Friflygcupen FINAL
(Ingår i Lilla friflygcupen och Europaligan i F1H)
Arrangör: Gagref fk
Tid: Samling kl 10.00 vid infarten till Säbylund. Kom i tid!
Plats: Åkermark utanför Kumla
Klasser: F1G/H/J/P, P-30, HKG, KPG, E36
Startavgifter: Seniorer 100:- plus 20:- per extraklass. , juniorer 0:- Oavsett antalet klasser. Betalas på plats
Kontakt: Inge Sundstedt. Tele: 0241-108 31, 076-109 12 26.
Sista anmälningdag: 2016-10-02
E-mail: familjen.sundstedt@spray.se
Hemsida:
Övrigt: 5 starter utom i HKG/KPG där 8 starter gäller, de 5 bästa räknas.

God fortsättning på det nya modellflygåret!

Hoppas helgerna varit bra och att ingen satte vare sig grötmandel, glögg eller tomteskägg i halsen. Jag förmodar att datorgooglandet har hållit en del strängt upptagna eftersom vi fått in en hel del svar.

Här följer nu svaren:

1: Carl Cederström jobbade i Amerika som cowboy, kabareartist, kreaturs-handlare och vissångare.
Svar: X

2: Bilden är tagen av flygplanskryssaren Gotlands akterdäck.
Svar: 1

3: Gösta Fraenckel flög upp till hög höjd med barn som led av kikhosta. Att dessa uppstigningar hade någon effekt är starkt ifrågasatt.
Svar: X

4: Das ist ein Vespa.
Svar: X

5: Tävlingsmänniskor är känsliga, vidskepliga och f-n vet allt. Kom ni ihåg Stefan Holms alla ticks? Nåväl Igor Hamburg... eh, Burger, käkar hamburgare! Bilden visar hans Stuntmotor.
Svar: X

6: Byggt av inte mycket mer än stickor och strån (läs: pinnar och lakansväv) är denna replika av en Bleriot för filmen Så vit som en snö av Jan Troell.
Svar: 1

7: Don Carlos Radiator, skulle han kanske kalla sig själv som spanjor men här i landet gick han under namnet Kalle Sändare, fast han hette Carl-Axel Thernberg. Karl'n var jazzbasist, modellflygare och tröttade ut sina kompisar i klubben Akmg med sitt evinnerliga tjöt.
Rätt svar: 2

8: Modellen av en Tiger Moth och dess motor byggdes av finmekanikern Torulf Berg i Göteborg och finns nu utställda på Aeroseum i Säve.
Svar: 1

9: Under kriget störtade ett Loadstar-plan på Kinnekulle.
Svar: 1

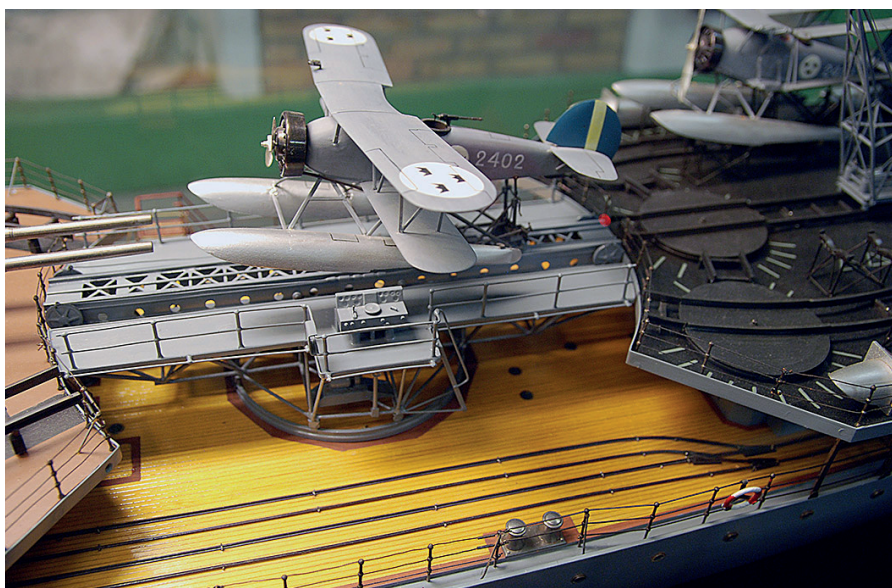
10: Hobie Hawk hette segelplanet som var en tidig form av Arf-segelkärra, lanserad 1974 av Hobie Model Co. i San Juan, Kalifornien. Modellen ritades av Hobart "Hobie" Alter, känd för sina Hobie surfbrädor och segelbåtar.
Svar: 1

11: Ford Mustang... Edsel Ford förhandlade men pappa Henry ville inte att fabriken skulle tjäna pengar på krig. Han ansåg att judar, bankirer och kapitalister startade krig bara för att tjäna pengar så han rev upp sonen Edsels samarbetsförslag med Rolls-Royce. Kontraktet gick till Packard.
Svar: 2

12: Denna Lansen står på Aeroseum i Göteborg.
Svar: X

13: Den lilla gula pricken snett till uppe till höger om mitten är färjan över Nordre älv.
Svar: X

14: Denna Lansen finns på Aeroseum i Säve, Göteborg.
Svar: 1



15:

Anders "Ankan" Rogberg gjorde skrot av en Mosquito men mannen lever än, långt över 80 bast gammal.

Svar: X

16:

Sigrid von Richthofen, född Sigrid Blanca Ingeborg Johanson, var skådespelare och hade exempelvis en biroll i filmen Cabaret med Liza Minelli. Hennes föräldrar kom från Fjällbacka skärgård i Bohuslän

Svar: X

17:

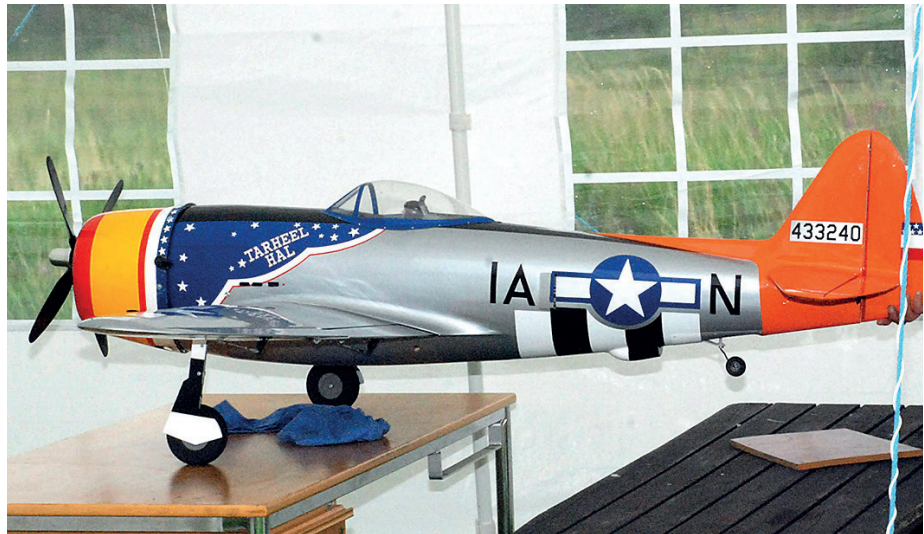
Little brown jug, var en känd låt som Glenn Millers storband spelade. Planet P-47 kallades The jug.

Svar: X

18:

Röde baronen var tydligen både en tänkande människa och kanske även lite röd i själen. I en av de senaste filmerna, från 2008, om honom tecknas en bild av en till krig negativt inställd von Richthofen. "I see we've turned our world into a damn slaughterhouse. And I'm already too big a part of it. They're using my photograph to give hope where there is none. They use my name to feign immortality, whereas the reality is annihilation."

Svar: 2



19:

Tänk såhär: Grupner Caravelle och Douglas Caravelle.

Svar: 1

20:

Inte många svenska plan sköts ner under kriget men på Hällö störtade en Dc-3:a med beteckningen Gripen sent i oktober 1943. Planet hade avgått från Skottland och träffades av eld från ett tyskt plan men tog sig ända ner till fyrön strax söder om Smögen, där det kraschade.

Svar: X

21:

En Baron!

Svar: 1

Och vinnaren är:

1: Bertil Henriksson, Sala

2: Carl-Magnus Miettinen, Norrköping

Delad 3:e plats:

Svante Lindström, Rönninge och

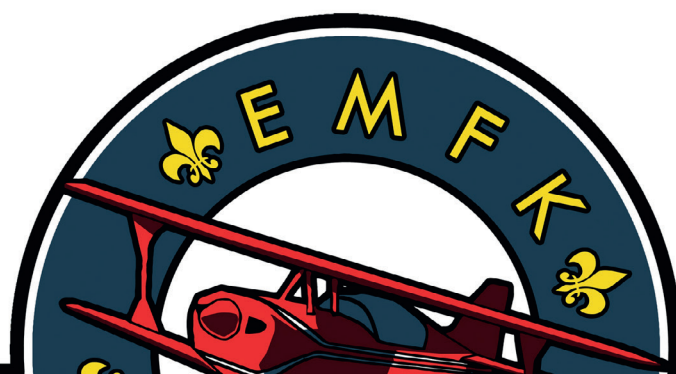
Inge Ahlin, Sala

Dessa fyra vinnare får var sitt pris men jultomten är lite extra generös i år så dessa följande två får också dela på äran och berömmelsen för sina insatser:

4: Christer Jönsson, Lund

5: Arne Frinndal, Lidingö





ENKÖPINGS MODELLFLYGKLUBBS SWAP MEET

17 APRIL 2016

KL. 10:00 - 14:00

Västerledan 155 Enköping,
Västerledsskolans matsal.
Kostnad per bord: Privat 100:-
Företag 200:-
Boka bord: Namn, telefon, privat/företag
Till: jan-olov.andersson@telia.com

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

ALLA VARMT VÄLKOMNA
KÖP BYT SÄLJ

www.emfk.nu

modellflygnytt

SKICKA MATERIAL

ANNONSERA I MFN

REDAKTIONSRADET

GAMLA NUMMER

OPUBLICERAT

FÖRSTASIDAN

FRIDET I GEMENSKAP



Modellflygnytt har blivit med hemsida!

Jaha... och vad ska det vara bra för då frågar sig någon?

För oss som försöker få fritiden att räcka till för att ge ER medlemmar en så bra tidning som vi bara kan så finns det bland annat några råd och önskemål för HUR material till tidningen skall levereras för att det skall gå smidigt!

Ett omfattande arbete har så smått påbörjats med att scanna in ALLA modellflygnytt från starten och publicera dessa på webben - så besök gärna tidningens hemsida på:

www.modellflygnytt.se

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 värddklubbar, som är utspridda runt om i landet.



Flyg inomhus!



RC Factory

Next Generation SuperLite!

RC Flight .se

Boken Spännvidd

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



Pris

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

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

Entry-level Ease. Pro-Level Perks.

hobbyzone

Dream. Explore. Fly.™



MÅNGSIDIGHET SOM UPPSKATTAS AV ALLA!

BnF: 1195:-

RTF: 1495:-

Med DX6: 2698:-



HobbyZone® Sport Cub S

RTF: HBZ4400
BNF: HBZ4480



Med SAFE Teknologi (Sensor Assisted Flight Envelope) har HobbyZone Sport Cub S blivit det självklara valet för nya såväl som för de mer erfarna modellflygarna. I "Nybörjarmode" kan en helt ny pilot lära sig grunderna för 4-kanals RC-flygning på egen hand. Lutningsvinkeln är begränsad, och modellen rätar upp sig själv så snart man släpper spaken. I de mer avancerade flyglägena minskas eller tas lutningsbegränsningen bort och modellen kan flyga aerobatic. Med ett tryck på "Panikknappen" rätar modellen alltid upp sig automatiskt! AS3X-gyrostabiliseringen gör att modellen känns stabil även i en hel del vind.



FLYG MED FLOTTÖRER ELLER FPV.

HobbyZone har gjort det enkelt att utveckla sitt flygande! Med flottörer (EFLUA1190) kan modellen lätt starta och landa på vatten.



Sport Cub S är också helt förberedd för SPEKTRUM Ultra Micro FPV systemet. (SPMVS1100). Detta fungerar perfekt i kombination med Beginner Mode.

Beställ modellen direkt i vår webshop! Där finner du också filmer, tillbehör och massa annat kul för att göra ditt modellflygande ännu roligare!

www.mft.nu



POSTTIDNING B
Modellflygnytt - SMFF
Box 7819
103 96 Stockholm



MULTIPLEX[®]

FUNCUB XL



ELAPOR
FOAM



Kit
214331

RR
264331

1.700mm

Distribueras av:

AutoPartner AB
www.autopartner.se

Tel 016-400 11 33
info@autopartner.se