modellflyg nytt

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD

Anders – modell-flygets nestor

2
2005

Magnus Söderling ny ordförande i SMFF

INTERPRESS 0257-02
02
7 388025 706002
RETURVECKA 26

Flamingon plockade Bananerna på Hang-SM
Bygg SK2000E - ritning • Några Combattips
RC-flyg i Florida • Freestyle är här • Depronbygge
Carbon Falcon • Inneflygar'n • Bosse RC-doktorn

SBScale

Serious Big Scale ARF

GILES G 202 35% og vekt fra 9,6 kg er en unik skalamodell av flyet til Mr. Andrew Wright. Modellen har noe forstørrede ror for best 3D-egenskaper, men er egentlig bygd for klassisk akroflying. Anbefalt motor: Zenoah ZG80 eller DA100.

EXTRA 300S 28% vsp. 213 cm og vekt ca. 6,7 kg er skuldervinget og veldig lik LX når det gjelder flyegenskapene. S er kanskje mer egnet for 3D, mens LX er glimrende til den nye akrobatikk-klassen IMAC. Anbefalt motor: DA50, Zenoah ZG62, eller MOKI 210

EDGE 450T 28% m. vsp. 213 cm og vekt ca 6,7 kg Enkelt å fly, ukritisk å lande. Men fly den på "high rates" og den blir et 3D-ræskinn. Anbefalt motor DA 50, Zenoah ZG62 eller MOKI 210

EXTRA 300 LX 28% m. vsp. 213 cm. Vekt ca. 6,7 kg er som EXTRA 300S super både til presisjons-akrobatikkog 3D-flyging. Midtvingen på LX gir mer plass til utstyr som røykanlegg og lyddempere inne i kroppen. Anbefalt motor DA50, Zenoah ZG62 eller MOKI 210

EXTRA 330LX vsp. 270 cm og vekt 12 kg er toseters versjonen av toppmodellen fra Walter Extra. Den flyr nesten "hands off", men med en 100cc motor og store utslag blir den et skikkelig villdyr! Anbefalt motor: Zenoah ZG 80 eller DA 100.

EXTRA 300S 33% skala er nyeste tilskudd på stammen av SBS-fly. Her er vingeprofilen optimalisert for å fungere perfekt i IMAC-programmet. Dette er en stor konkurranse-modell til en utrolig gunstig pris. Anbefalt motor: Zenoah ZG 80 eller DA 100.

Vi kan tilby en rekke pakkeløsninger med fly og motor, etter smak og behov

CLASSIC COMPOSITE - ferdigbygde modeller i storskala som overgår alt annet på markedet. Alle er bygd i glassfiber helkompositt materialer og leveres ferdigbygd med omfattende tilbehør som tank, hjul, linker osv. Classic-modellene har innstøpte nagler, panellinjer og øvrige skaladetaljer. Alle ror er ferdig hengslet, alle skott og servobrett er ferdigmontert. Mange options mht. dekor og skalatilbehør. Classic Composite er custom-produkter for de mest kresne modellflygere - perfeksjon for deg som er for travel til å bygge!
DC-3 og Cessna Skyline er i produksjon, warbirds som P-51D og P-47D m. vsp.220 cm kommer, det samme gjør jetmodeller som A-10 "Warthog" tankbuster twin.

Eks her: er Douglas Dakota DC-3/Dakota C-47 m. vingespenn på 380 cm. Beregnet for to 38-45 cc bensinmotorer, eller to 30-35 cc glowmotorer.

Motorer fra:
Irvine
RCV
Evolution
Zenoah
Desert Aircraft
ASP Saito

Turbiner fra:
PST
Behotec

Radioutstyr fra:
JR
Futaba
Expert
Hitec

Flymodeller fra:
RC-Flight
Hangar 9
Weiershäuser
Weston UK
Airworld
Skymaster
Cermark Jets

Biler fra:
Traxxas
Tamiya
Team Losi

Propellere fra:
Menz
Super Silence
APC

Helikoptere fra:
JR Heli Division

...og mye mye mer

rc-flight.com

A. Øverlands vei 135 - 0763 Oslo - Telefon/Fax: 952 44 157 - 952 44 819
http://www.rc-flight.com - e-mail: shop@rc-flight.com

nytt
modellflyg

Sveriges Modellflygförbund (SMFF) är en sammanslutning av cirka 220 klubbar och 8 000 medlemmar.

MODELLFLYGNYTT är organ för Sveriges Modellflygförbund.

SMFF ordförande samt ansvarig utgivare
Magnus Söderling
Tegnergatan 32C, 752 27 Uppsala
018-53 52 50 f1b@kth.se

SMFF sekreterare
Peter Källoff
Hagarydsvägen 28, 586 63 Linköping
Telefon 013-29 62 97
e-mail: peter.kalloff@telia.com

Angående distribution, prenumeration eller vid utebliven tidning kontakta
SMFF, Box 4015, 600 04 Norrköping,
Telefon 011-31 38 50
Telefax 011-31 24 70
Pg-konto 51 81 65-6
Hemsida: www.modellflygforbund.se
e-mail: smff@telia.com

Prenumeration/helår/kalenderår 345:-
Tillk. porto utlandsboende 100:-.
Direktmedlemskap inkl försäkring 500:-

Redaktör och annonser
Freddy Stenbom
Box 90133, 120 21 Stockholm
Tel 08-999 333 Fax 99 88 66
E-post modellflygnytt@hobby.se

Ring, faxa, e-posta eller skriv för att få aktuella annonspriser samt detaljer om tekniskt utförande på annonsen. Redaktionen hjälper med glädje till med annonsutformning, sättning, färgdelning mm till låg självkostnad!

Redaktionsrådets ledamöter
Bengt Lindgren
email: bengt.lindgren@siemens.com
Jan Holmqvist
email: jan.holmqvist@vmc.se
Phillip Thulin
email:philipthulin@hotmail.com

Beträffande annonsbokning manusstopp kontakta redaktionen i förväg!

Annonsunderlag i digital form (text, pdf- eps-,X-ad- eller tiff-format) normalt 3 veckor före angiven utgivning.

Preliminär utgivning

Modellflygnytt nr 2/05	vecka 18/19
Modellflygnytt nr 3/05	vecka 26/27
Modellflygnytt nr 4/05	vecka 35/36
Modellflygnytt nr 5/05	vecka 43/44
Modellflygnytt nr 6//05	vecka 51/52

Tidningen postas i Växjö och beräknas anlända angivna veckor. Lokala variationer kan förekomma.
Ordinarie presstopp är en månad före angivna utgivningsdagar, efter avtal kan senare lämning ske.

Skicka gärna manus i god tid!
Försenade manus försenar tidningen!

Tryck Elander Gummessons, Falköping
2005 ISSN-0345-813X

OMSLAGET

Anders Håkansson är nestorn i svenskt modellflyg idag. Ingen har deltagit i så många SM i Friflyg som Anders. Läs reportage i detta nummer på sidan 52,

Modellflygnytt nummer 2/05

Förbundsmötet 2005 i Göteborg	4
CIAMs plenarmöte	6
Modellflygkalendern	7
Nya flygprylar och tips	8
Flamingon plockade Bananerna	12
Aerobatic Scale	14
Info från AU-skala	15
Hobbymarknad i Skövde	15
Älmhult Race	16
Midnight Sun Fly-in	17
Några Combattips	18
RC-flyg i Florida	20
Byggtips: SK2000E	22
Depronbygge	42
Freestyle är här	43
Bosse – RC-doktorn	44
Carbon Falcon - en märklig fågel	46
Aktiviteter i din klubb	46
Byggtips: Inneflygar'n	48
Anders Håkansson – meste modellflygaren	52
Plumpen i protokollet	54
Jubileer m m	55
Inbjudan till SM för segelflyg	56
3D-flygning och 3G-funderingar	58
Klockren träff vid isträff	60
Tillägg till Myggan	61

Om det är första gången du läser ledaren i Modellflygnytt så har du något gemensamt med mig då detta är min första ledare som nytillträdd ordförande i SMFF. Efter mycket lång och trogen tjänst har Robert Sundström bestämt sig för att byta jaktmarker. Låt mig därför börja med att skicka ett stort tack till Robert som jobbat för modellflyget under en mycket lång tid.

Jag heter Magnus Söderling och har alltså fått förtroendet att leda SMFF, för detta tackar jag ödmjukast och lovar att göra mitt bästa för att leva upp till alla de förväntningar ni kan tänkas ha på mig. Jag har tidigare suttit i förbundsstyrelsen som vice ordförande i två år och har därför goda förutsättningar att axla manteln som ordförande. Jag bor i Uppsala där jag också är sektionsordförande i Uppsala Flygklubb. En hel del utav er har faktiskt chansen att träffa mig och komma med idéer om vad SMFF borde göra utan att behöva resa alltför långt. Jag är dessutom sedan en tid ledamot i flygsportförbundets styrelse och tar gärna emot idéer och förslag kring vad FSF borde göra för just din klubb.

Årets förbundsmöte i Göteborg var av den trevligare sorten med god stämning och en allmänt positiv anda. Det som oroar är väl närmast att så få av er medlemmar var representerade. Jag tror att vi i framtiden måste hitta ett sätt att få alla de "tysta" klubbarna att komma till SMFF:s förbundsmöte. Det är viktigt att vi inte glömmer att SMFF, det är du och jag och att man faktiskt bl.a. genom valet av ledamöter i förbundsstyrelsen styr åt vilket håll förbundet seglar.

Jag hoppas att SMFF i framtiden kan hjälpa er att på ett säkert och enkelt sätt utöva den mest fantastiska utav alla sporter nämligen modellflyget.

Tack för din tid och förtroendet jag fått att leda oss alla in i framtiden.

Magnus Söderling
Förbundsordförande

Copyright Modellflygnytt

För insänt, av redaktionen ej beställt material ansvaras ej!

Sveriges Modellflygförbund

Förbundsexpedition
Box 4015,
600 04 Norrköping
Tel 011-31 38 50
Fax 011-36 82 14
smff@telia.com

Ordförande
Magnus Söderling
Tegnergatan 32C
752 27 Uppsala
018-53 52 50
f1b@kth.se

Vice ordförande
P-O Oxvik
Saffransgatan 29
42442 ANGERED
031-3307750@comhem.se

Sekreterare
Peter Källoff
Hagarydsvägen 28
586 63 Linköping
013-29 62 97
peter.kalloff@telia.com

Kassör
Lennart Andersson
Klockarevägen 86
425 30 Hisings-kärra
031-57 32 61

Ledamot säkerhet
Pelle Scherdin
Munkholmsvä. 14
193 40 Sigtuna
08-592 591 10

Suppleant
Ingemar Ljung
Solliden 10
436 40 Askim
0660-372741

PREK (ledamot)
Freddy Stenbom
Box 90133
120 21 Stockholm
0708-480517

Utbildning ordf.
Magnus Lundström
Skultunagränd 9
19451 Upplands-Väsby 0707 273 389
mlundstrom@swipnet.se

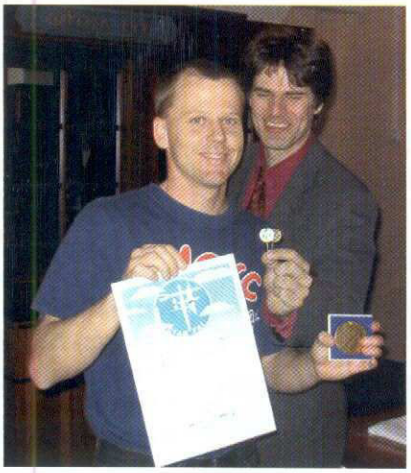
Grenchef Friflyg
Lars-G Olofsson
Bronsåldersg. 66
421 63 V Frölunda
031-49 30 55

Grenchef Linflyg
Bengt Olof Samuelsson, Vetevägen 15
18769 Täby
08-7562274
bengt-olof.samuelsson@lottingelund.se

Grenchef Radioflyg
Bengt Lindgren
Mossvägen 24
153 37 Järna
08-551 735 84

Expeditionschef
Marie Bagge
011-31 38 50
Fax 011-31 24 70

Gamle och nye ordföranden.



Per Findahl fick Världscupdiplom.

Bengt-Olof Samuelsson fick FSF-medalj.

Ordförandebyte vid gemytligt förbundsmöte

Vid årets förbundsmöte i SMFF på Scandic Backamo blev det byte på ordförandeposten. Robert Sundström behöver ägna mer tid åt sin tvåårige son och efter 10 år på posten lämnade han över klubban till sin vice ordförande Magnus Söderling.

Vid inledning av mötet konstaterades att representanter från 24 av de 206 klubbarna och att de representerade 44 av de totalt 402 möjliga rösterna, därmed uppfylldes, om än knappt, att kravet på 10 % var uppfyllt och mötet därmed beslutsmässigt. Även inom de tre grenarna fanns mer än 10% av de möjliga rösterna respresenterade i respektive gren. Men det vore bättre om fler klubbrepresentanter kunde komma. Här nedan några noteringar.

Valen till mötets funktionärer avklarades snabbt under Bengt-Olof Samuelsson rutinerade ledning, Peter Källoff axlade som vanligt sekreterarsysslan. Före själva mötet gav Bengt Olof en CIAM-orientering och denna finns också med på sidan 6.

Friflygkonferensen

Det hade blivit fel i resultatlistan över svenska mästare och detta rättades.

Det blev oförändrade tävlingsavgifter. 100:- gäller för seniorer vid sanktionerade tävlingar utom DM och KM där ingen avgift tas ut.

Nya inomhus friflygregler antogs för tre nya nationella klasser. Övriga nationella tävlingsklasser för inomhusfriflyg slopas eftersom FAI-klasserna tillämpas i övrigt

Lars-G Olofsson omvaldes till friflyggrenens ordförande. AU-ledamöter och suppleanter vars mandatperiod skulle gå ut omvaldes i samtliga fall.

Linflygskonferensen ...

... blev snabbt avklarad på knappt en halvtimme men med många nya namn på flera poster. Bengt-Olof Samuelsson blev ny grenchef.

Radioflygkonferensen

Verksamhetsberättelsen godkändes med smärre tillägg. Ang budget påpekades att det var stor skillnad mellan budget och utfall och att radiogrenen hade fått ett överskott i stället för planerat underskott. Detta beror på att olika AU inte har utnyttjat sina budgeterade pengar.

Tävlingslicencer blir oförändrade men formuleras om.

Nya Q-500 pylonregler diskuterades. Idén är att förenkla och kunna utnyttja befintliga modeller som Viper 500. Tidigare modeller som Ryggskott och Sonic 500 kan användas ännu en tid i originalskick men måste senare modifieras för att passa in i de nya reglerna. Dispens för att använda de äldre modellerna fram till 2007. Tyvärr var de som ställt förslaget om nya regler inte representerade.

Förslag 3 om nya elflygregler drogs tillbaka efter en diskussion, ingen av förslagställare var närvarande.

AU för Oldtimer och Indoor slås samman till ett AU Sport-och Hobbyflyg och att detta AU skalll bestå av en ansvarig, en suppleant och 2 adjungerade.

Ett AU Tjejer skall också inrättas för att stödja kvinnligt deltagande inom modellflyget.

En del regeländringar för F3A om bl a uttagningar antogs.

Motionen om att tillåta gyron på jetmodeller avslogs likaså förslaget om en ny RC-segelklass (amerikansk RES-klass). Däremot antogs förslaget om en extra skala-UT-tävling inför VM 2006.

Valen till RC-grenens styrelse blev omval på de flesta poster. I skala F4 blev Lars Helmbro vald efter omröstning. I F5 föreslogs Bengt Johansson men ej tillfrågad, valdes om han accepterade.

Till nya AU för Sport- och Hobbyflyg blev Philip Thulin med Johan Bagge som suppleant, två man ska adjungeras.

För nya AU Tjejer blev Lina Fransson med Kicki Lindgren som suppleant.

Gemensamma förbundsmötet

Förslagen från styrelsen om oförändrade medlems- och registreringsavgifter antogs, likaså antogs förslaget om att ändra minsta antalet medlemmar till 5 medlemmar i modellflygklubb.

Beslut togs om att kompetensbevis för radioflygare skall utredas efter förslag från Radioflyggrenen

Revisorerna har kommit med förslag till nya stadgar och dessa diskuterades. Många talare gillade de nya tankar som fanns här, bl a om mindre styrelse och effektivare administration. Av formella skäl kunde förslagets inte antas på detta möte men det fanns en allmän uppfattning att tillsätta en kommitté som skall överbearbeta revisorernas, motionen, FSF samt mötets diskussion till ett förslag som kan antas med stor majoritet på nästa förbundsmöte. Sju personer valdes till att ingå i denna stadgekommitté. Anders Eriksson blev sammankallande i stadgekommitten.

Robert Sundström har varit ordförande för SMFF i 10 år och har på senare år fått en förändrat familjesituation och han har bett om att få bli ersatt på posten. Valberedningen föreslog radiogrenchefen Bengt Lindgren som ny ordförande medan Robert och LG föreslog att vice ordförande Magnus Söderling skulle gå upp som ordinarie ordförande. Vid det följande valet segrade Magnus Söderling.

PO Oxvik blev vald till vice ordförande och Peter Källoff omvaldes till sekreterare. För posten som säkledamot blev det omröstning där Pelle Scherdin segrade. Ny på posten i Utbildningskommitten blev Magnus Lundström.

Övriga sitter kvar ytterligare ett år på sina tvååriga mandat. Revisorn Bengt Johansson avböjde omval och blev vald.

Robert Sundström blev sammankallande i valberedningen där även Micke Hansson och Björn Hammarskjöld

Bengt Olof Samuelsson fick fortsatt förtroende som representant i KSAK förtroendetåd

FAI-representanterna omvaldes

FSF-ledamot blev Bengt Lindgren med Rolf Pålsson som personlig suppleant.

Skala-VM-kommittens ordförande Peter Källoff redogjorde för förberedelserna. Under övriga frågor gav även Gunnar Eriksson från Luleå information om sitt midnattsfly-in.

Slutligen återgick mötet till övriga frågor inom förbundsmötet där Björn Hammarskjöld pratade om inomhusflyg och tjejer.

Det gavs även info om att Göteborg stad hade intresse av att ordna större mästerskap den närmaste framtiden. Frågan är om någon är hågad att anordna något?

I all hast från mötet:

Freddy Stenbom

Raptorserien från Thunder Tiger är en av marknadens mest kompletta program av välflygande helikoptrar för både nybörjare och mer erfarna piloter! Alla modeller kan enkelt ställas in för avancerad 3D flygning!

PRO-39H(R), klassens största motor, ingår i 40.TT4839-A.

RAPTOR 30

Raptorserien från Thunder Tiger är konstruerad och designad av den erkänt duktiga konstruktören Shigetada Taya.
Raptor 30 blev, efter introduktionen 1998, snabbt en av världens mest populära helikoptrar. Anledningen är att man på ett smart sätt kombinerat stabila flygegenskaper, som nybörjaren uppskattar, med avancerade 3D möjligheter. Genom några enkla justeringar blir nybörjarhelikoptern en avancerad 3D raket!

Med Raptor 30 V2 presenterar Thunder Tiger nästa generations helikopter! Raptor 30 V2 har följande utrustning:

- Ny collective pitch control arm!
- Ny starkare startaxel!
- Ny aerodynamisk huv!
- Ny starkare och större koppling!
- Nydesignade kontrollarmar för minimalt spel!
- Ny fläkt för bättre kylning!
- Nytt större rotorhuvud!
- Förbättrad lagring av huvudrotorbladen!
- Ny stjärtrotormekanism hämtad från Raptor 60!
- Större stjärtfena för bättre skydd av stjärtrotorbladen!
- Ny swashplatta av metall!
- Nya förstärkta sidostycken!
- Större 340cc tank!
- Nya bomstöttor!
- Ny ljuddämpare för mer effekt och lägre ljud!
- PRO-39H(R) motor: helt ny motor med kolvring! (Motor och ljuddämpare ingår i 40.TT4839-A.)

Art.nr: 40.TT4839-A, Raptor 30 V2 PRO RTF
Prisnivå: ca 3.995.-
Art.nr: 40.TT4839-K, Raptor 30 V2 byggsats
Prisnivå: ca 2.895.-

Raptor 50 SE

RAPTOR 50 och SE

Raptor 50 V2 är den optimala 3D helikoptern! Bara lite större än Raptor 30 men utrustad med en vass 50 motor får Du en lätt helikopter med kraft för mycket avancerade manövrar. För maximal precision och stabilitet i flygningarna har mekaniken förstärkts och många delar hämtats från Raptor 60.
Raptor 50 V2 finns också i en extra välutrustad SE version med många delar tillverkade av specialaluminium och kolfiber! Raptor 50 levereras i byggsats.

Raptor 50 V2
Art.nr: 40.TT4851-K10, prisnivå: ca 3.595.-
Raptor 50 V2 med PRO-50H(R) motor
Art.nr: 40.TT4851-K11, prisnivå: ca 4.595.-

Raptor 50 V2 SE
Art.nr: 40.TT4852-K10, prisnivå: ca 5.495.-
Raptor 50 V2 SE med PRO-50H(R) motor
Art.nr: 40.TT4852-K11, prisnivå: ca 6.645.-

Raptor 90 SE, notera alla eloxerade delar tillverkade av specialaluminium och delar tillverkade av kolfiber.

RAPTOR 90 och SE

Raptor 90 är precis som övriga Raptorhelikoptrar utvecklad av Shigetada Taya, en av världens främsta konstruktörer.
Raptor 90 levereras i två versioner båda i byggsats. Standardversionen är välutrustad och levereras bl a med swashplatta i metall, ny koppling, baseplatta i kolfiber, header tank, mm.
Raptor 90 SE är extra välutrustad med delar tillverkade av specialaluminium och kolfiber.
Rotorblad ingår inte för att Du som pilot skall kunna välja de blad som passar Dig bäst.

Thunder Tiger
GER DIG MER PRESTANDA FÖR PENGARNA!

Raptor 90 SE är extra välutrustad med delar tillverkade av specialaluminium och kolfiber. Detta är helikoptern för Dig som söker något extra!
Raptor 90 SE har bl a följande utrustning: chassiförstärkning i aluminium, styrarmar i aluminium, fläkt tillverkad av aluminium, bom i kolfiber, drivaxel till stjärtrotorn tillverkad av kolfiber, chassi tillverkat av kolfiber, styrarmar till rotorhuvudet tillverkade av aluminium, mm.

Raptor 90 STD byggsats
Art.nr: 40.TT4890
Prisnivå: 6.650.-

Raptor 90 SE byggsats
Art.nr: 40.TT4891
Prisnivå: 9.995.-

Thunder Tiger finns i välsorterade lek- & hobbybutiker. Distribueras av: Carrocar AB
Box 1211 • 581 12 Linköping • Sverige • Tel 013-122223 • Fax 013-254439 • E-mail: info@carrocar.se
För mer info om alla våra produkter och senaste nytt se: www.carrocar.se! Återförsäljare sökes på vissa orter!

Thunder Tiger

Världsmästerskapen de närmaste åren:

2006	F1A, B, P jun	Tyskland
	F1D	Rumänien
	F2	Spanien
	F3J	Slovakien
	F4B,C	**Sverige**
	F5B,D	Rumänien
	Raket	Ryssland
2007	F1A, B, C	Ukraina
	F1E S+J	Rumänien
	F3A	Argentina
	F3B	
	F3C	Polen
	F3D	USA
2008	F1A, B, P jun	Serbien & Montenegro
	F1D	Rumänien
	F2	Frankrike
	F3J	Sydafrika / Polen / Turkiet
	F4B,C	Sydafrika
	F5B,D	
	Raket	Tjeckien
2009	F1A, B, C	Serbien & Montenegro
	F1E S+J	Rumänien
	F3A	
	F3B	
	F3C	
	F3D	Tyskland / **Sverige**
2010	F1A, B, P jun	
	F1D	
	F2	Ungern
	F3J	
	F4B,C	
	F5B,D	
	Raket	

För Europamästerskapen gäller:

2006	F1	Ukraina
	F1E	Rumänien
	F3A	Schweiz
	F3B	
	F3C	Storbritannien
	F3D	
2007	F1A, B, P jun	Serbien & Montenegro
	F1D	Serbien & Montenegro
	F2	Serbien & Montenegro
	F3J	Slovakien
	F4B,C	Ukraina
	F5B	
	F5D	Tyskland
	Raket	Slovakien
2008	F1	Rumänien / Serbien & Montenegro
	F1E	Slovakien
	F3A	PolenItalien
	F3B	
	F3C	
	F3D	
2009	F1A, B, P jun	Rumänien
	F1D	
	F2	
	F3J	Turkiet
	F4B,C	
	F5B	
	F5D	

CIAM:s plenarmöte

Årets plenarmöte för FAI:s modellflygkommission CIAM genomfördes 18-19 mars i Lausanne Schweiz. Lausanne strålade i solsken och 20 graders värme. Mötet avhölls som brukligt i det olympiska museet. För SMFF deltog Bengt-Olof Samuelsson och Carl-Otto Strandh.

Tekniska möten – enligt beslut från plenarmötet 2002 – genomförs bara vartannat år för respektive subkommittéområde. Det innebar att i år genomfördes tekniska möten i F1, F3A, F3B/J, F3C, F3D samt Education & Information. Därutöver hölls ett extrainkallat tekniskt möte i F2 för att lösa de regelfrågor som kvarstår efter 2004.

Borgmästaren i Lausanne, Daniel Prelard, talade om stadens stöd till FAI inför firandet av FAI:s 100-årsjubileum. Modellflygkommissionen är den första kommissionen i FAI som har hedrats med borgmästarens närvaro. Därefter fick FAI:s generalsekreterare Max Bishop ordet och talade bland annat om hur FAI planerade att fira 100-årsjubileet. Det sker i Paris den 14 oktober 2005. Inför firandet av jubileet har FAI även gett ut en bok med titeln "High Flyers". Den kan beställas från FAI via följande länk: http://www.fai.org/centenary/highflyers/p2 .

Det var särskilt roligt och hedrande att två svenskar fick utmärkelser. Den första var Göran Olsson som tilldelades Antonovs modellflygdiplom för tekniska innovationer. Diplomet fick Göran för sitt fina utvecklingsarbete med elektrooptisk tidtagningsutrustning för hastighetsklasserna i linflyg. Den andra utmärkelsen gick till Per Findahl för seger i Världscupen i F1A 2004. Därmed har Per segrat i Världscupen två år i rad. En fantastisk bedrift!

Inget nytt World Air Games är inplanerat för närvarande. Inom FAI utreder man vilka förutsättningar som kan tänkas finnas för ett framtida arrangemang.

Ur den fullständiga rapporten från Plenarmötet har följande saxats:

Sporting Code

Volym ABR

- CIAM:s styrelse utökad
- Tydligare krav på snabbhet hos CIAM:s sekreterare
- Arrangemang för åskådare och media ska redovisas för mästerskap
- Ensning med General Section av minsta antalet länder vid mästerskap
- Överårig juniorvärldsmästare får rätt att tävla vid nästa VM inom tre kalenderår
- Ny subkommitté för Aerostater (varmluftsballonger)
- Delvis översedda rekordregler
- Regelförslag i officiella klasser på agendan enbart de år som det hålls tekniskt möte i klassen
- Resultat från internationella tävlingar skickas in i elektroniskt format
- Propellrar som fälls framåt förbjudna

Friflyg

- F1A och F1B får ha radiokontrollerad fusning
- "Supermaxen" borttagen
- Första omgången i F1A = 210 sek vid mästerskap
- Första omgången i F1B = 240 sek vid mästerskap
- Första omgången i F1C = 240 sek vid mästerskap
- F1C, bränsle 80% metanol, 20% ricinolja eller syntetolja
- Introducerades en ny tävlingsklass för elmodeller F1Q

Linflyg

F2B

- De nya reglerna antogs efter smärre förändringar

F2C

- De gamla lintjocklekarna och provbelastningen bibehålls

Radioflyg

F3A

- Ny inomhusklass F3AI (indoor aerobatics)

F3B

- En av batteriledningarna måste snabbt kunna kopplas loss utan verktyg vid nödsituation
- All start ska ske inom en yta angiven av arrangören
- Vid distansmomentet ska funktionär identifiera modellen för domarna vid bas A och B

F3F

- 7,5 mm nosradie
- Tillägg till omstartregeln, om möjligt stannar modellen kvar i luften innan den nya 30 sekunders perioden börjar
- Banan kan förkortas ned till 80 m, utom vid mästerskap
- Säkerhetslinje och 100 poängs avdrag om den korsas

F3K

- Max vindhastighet 9 m/s

F3C

- Ljudnivån får ej överskrida 87 dB över gräs eller 89 dB över hårt underlag
- Nytt utseende på tävlingsområdet
- De 15 bästa tävlar i final med tre omgångar
- Ny korrigeringsregel för poäng
- Nya manövrer, något ändrad jämfört med förslaget
- Ny domarhandledning

F5B

- Start bakom säkerhetslinjen inom 10 m från bas A

F5D

- Max tre modeller per heat

Den fullständiga rapporten kan läsas på http://www.modellflygforbund.se och titta under fliken *Nyheter från SMFF*. Den ursprungliga agendan för plenarmötet kan hämtas på följande webbadress: http://www.fai.org/aeromodelling/meetings/#current. *Bengt-Olof Samuelsson*

Modellflygkalendern

15 maj: Sjöflygträff arrangeras av Haninge Modellflygklubb med början kl 10. Plats: Drevviken, badplatsen vid Hagtornsvägens slut. Kontaktman: Christer Lagerstedt, tel. 08-500 283 24.

21 maj: Helikoptermeeting på MFK Skvaderns fält 3km vä om IKEA i Birsta Sundsvall. Skyltat. Kontaktman Daniel Pettersson 070-523 87 47. http://www.skvadern.se

28-29 maj: Marks MFK ordnar sjöflygträff vid Holjunga camping (Riksväg 154). Holslunga ligger mitt mellan Borås och Falkenberg.Briefing kl 1000. Grillen tänds kl 1900! Övernattning, video. Kontakta Finn Jonassen 0325/32382 eller 070/5832382

29 maj: Elflygträff arrangeras av Haninge Modellflygklubb med början kl 10. Plats: Klubbens fält vid Sandemar, Dalarö. Kontaktman: Fredrik Wergeland, tel. 08-600 39 32.

4 maj: Motorbyggarnas träff på Segelflygskolan på Ålleberg. Info Ingvar Dahlberg tel 0501-12565, http://home.swipnet.se/mercer.

4-5 juni: Karlskoga MFK inbjuder till OT RC och RC-3 tävling och trevlig samvaro vid klubbfältet i Åbytorp. Briefing kl 10.00. Startavgift 80kr/klass och modell. Anmälan till Börje Luthman 0586-44756, 070-6352416. E-mail: lutman.b@telia.com eller Bengt Johnsson 0586-41667 Mob. 073-9903986. Övernattningsmöjligheter finns i klubbhusen, medtag egen sovutrustning (liggunderlag m.m). Husvagnsparkering finns med eluttag, ring för mer info. På Lördagskvällen är det möjligt att spisa gemensam middag. Ring för intresseanmälan.

4-5 juni: Helikoptertävling UT2 arrangeras av Jönköpings RFK på Boglanda modellflygfält i Tenhult med start kl.10:00. Tävlingen omfattar klasserna F3C-FAI, F3C-Sport och F3C-Pop. Möjlighet till camping vid fältet, dock ingen el. Kontaktman: Magnus Karlson 0380-12565, 070-6337358. http://flying.to/jrfk

4-6 juni: Vårmeeting anordnas för 10:e gången av Ripa Modellflygklubb. Från Kristianstad och Åhus, följ skyltningen till motocrossbanan i Ripa. Modellflygfältet ligger söder om denna. Husvagnsuppsättningen ligger 250 meter från depån. Info Mats Erlandsson 044-35 02 02, 070-535 02 02 eller Håkan Lindström 044-711 57, 0709-400581. Se även www.ripamfk.com.

10-12 juni: Matfors Meeting på Matfors Mfks fält. Aktiviteter för flygare och besökare! Patrik Röckner, 0706 777784, e-mail: patrik.rockner@eltekniska-svl.se htpp://www.matforsmfk.se/

11-12 juni: Skaladagarna Barkarby - Sportskala och Aresti. För mer info: www.srfk.com el www.skaladagarna.se/

12 juni: Friflygande skala på Gärdet i samband med Wenzeltävlingen. Info Lars Tolkstam, 019-320952.

19-21 juni: O/T-SM, Rinkaby övningsfält. Alla oldtimerklasser friflyg. Ev kommer O/T-R/C att ingå. Info från Kurt Sandberg, 035-12 28 46.

24-26 juni: Traditionellt Midsommarmeeting på Dragsängarna i Insjön. Fina möjligheter till bad och camping i anslutning till fältet. Kontaktman Micke Sundqvist:0226/61131,070-6772012.

1-3 juli: Långselemeeting anordnas på Långsele flygplats av Sollefteå Mfk, Info Lennart Sahlin 0705-45 44 17.

1-9 juli: Fö sjunde året anordnar Mfk Jupiter Midnight Sun Fly-In i Luleå Evenemanget pågår dygnet runt med flygning på asfalt, gräs och vatten på klubbens modellflygfält och modellflygsjö . Husvagnsparkering, varmvattendusch och WC ingår kostnadsfritt. Info: http://hangaren.pointclark.net/Jupiter Kontakt: Gunnar Eriksson telefon 0920-22 39 26, mobil: 070-533 61 76 E-post: 2080eriksson@telia.com

9-10 juli: Sjöflygmeeting anordnas av Siljansbygdens RFK. Fina möjligheter till camping i anslutning till stranden och flygfältet. Kontaktman:Lars Gran 0226/52181,0226/56149.

22– 23 juli: Malungs Modellflygklubb och Malungs Flygklubb (fullskalaflyg) arrangerar gemensam Modellflygträff / Fly in på Malungs flygplats. Bland annat kommer replikor av jaktplan från första världskriget (Fokker Dr. 1 m.fl.) att finnas med! Möjlighet till modellflyg hela vecka 29! Gräsfält (c:a 150 x 40 m) och asfaltbana (800 m), den senare tillgänglig efter överenskommelse med storflygklubben. Utmärkt tillfälle för fläkt / jetmaskiner! Plats för uppställning av husvagn för gästande flygare kan erbjudas.
Mer info från : Dan Mattsson 0280 – 40279, Mats Karlsson 0280 – 13103 samt Arne Finnström 0280 – 10113.

29-31 juli: Söderhamnsträffen på Flygstaden (f.d. Flygflottiljen F-15) i Söderhamn arrangeras för sjunde gången av MFK Albatross med början fredag kväll kl 18 och håller på till söndag kl 15. Huvuddag lördag. Tillgång till husvagnsuppställning samt inkvartering med vandrarhemsstandard, boka i förväg. Passa på att besöka det fantastiska Flygmuseet, där du kan se det mesta som flugit på F 15, från J 21 till Viggen. Rolf-Inge Andersson inge.an@telia.com 0270-424774 070-5485906. Hans-Göran Ask teo105@tninet.se 0270-284073 070-4869380. Klubbens hemsida: http://albatross.info.se

5-7 augusti. Modellflygmeeting på slätten södra infarten till Skillingaryd. Fältet är ett 300 m långt gräsfält lämpligt för det mesta inom modellflyg. Arrangör: RFK Skilling, Stig Andersson dag 0370-375674, kväll 0370-71577, Mobil 0733-816222 Mer info se vår hemsida www.rfkskilling.se

7 augusti: Stranda Modedllflygklubb i Mönsterås håller sin årliga flygdag på modellflygfältet i Ålem (kyrkbyn). Allt som flyger är välkommet kl 10-16. Vi får även i år besök av våra modellflygande vänner från MFC Milan i Tyskland (de har med sig stormodeller). Vi har även godisbombning och försäljning av korv m m. Kontakt: Helmuth Moritz 0499 12449. Anders Öberg 070 3641703.

13 augusti: Pylontävling Q-500 på Dragsängarna i Insjön. Fina möjligheter till bad och camping i anslutning flygfältet. Kontaktman Jörgen Dyvik: 0247/15412,070-6188109.

13-14 augusti: Augustimeeting anordnas av Ripa Mfk. Från Kristianstad och Åhus, följ skyltningen till motocrossbanan i Ripa. Modellflygfältet ligger söder om denna. Husvagnsuppsättningen 250 meter från depån. Info Mats Erlandsson 044-35 02 02, 070-535 02 02 eller Håkan Lindström 044-711 57, 0709-400581. Se även www.ripamfk.com.

13 augusti: Norrtälje och Roslagens Flygklubb inbjuder till Modellflygträff för alla typer av R/C-flyg. 650 x 15 meter asfaltbana och stora gräsytor! Plats Mellingeholms flygplats i Norrtälje, infart från väg 276, Åkersbergavägen. Enklare förtäring med kaffe och läsk. Alla modellflygintresserade välkomnas, så väl piloter som åskådare. Vi börjar kl. 10 och håller på så länge vi orkar. Grillning på kvällen. Info. Rune Öberg tel. 0176-13349, 070-2073107 eller rune.oberg@telia.com. Reservdag är 14 aug. vid dåligt väder.

14 augusti: Tarp, 16 km S Flensburg, Tyskland. **"34:e internationella modellflygdagen.** Man kalkylerar med 250 flygare och 400 modeller, däribland jättemodeller med spännvidd på 6-7 m. Förprogram 10.00-12.00, Non-stop Show 13.30-18.00. Se: www.mfc-tarp.de/flugtag.htm

Skaladagarna Barkarby
11-12 juni – Sportskala & Aresti

Prispengar totalt 8000:-

Det mesta inom RC-hobby visas också. Uppvisningar under lunch-uppehållet!

För mer info: www.skaladagarna.se www.srfk.com

MOKI
det alternativet
stora
NU MED BOXERMOTORER
3F:s HOBBY SERVICE
Oxelögatan 20 A •
613 00 Oxelösund
0155-21 56 86 • 0155-328 47
Mobil 0739437670

Air Media
Svensk importör av den borstlösa succén TYPHOON
Typhoon-Micro 6 OCH Tsunami-10 Fartkontroll för under 900 kr!
Alla tillbehör - Byggsatser, servon, Li-Po batterier, sladdar, syntetolja, ASP-motorer, Indoor-Kits, mm.mm
Sveriges lägsta priser!
Internetbutik - öppen dygnet runt
info@airmedia.se 040-46 10 67
www.airmedia.se

Nya ARF:ar från Östersund

Östersunds modellhobby importerar de fräcka ARF-modellerna från franska Air Loisir.

En av de senaste modellerna i sortimentet är en stor modell av nattjaktplanet P-61 Black Widow.

Den är en träkonstruktion med kåpor i glasfiber. Vingen är utrustad med klaff och spoilers och är förberedd för infällbara ställ.

En mängd tillbehör ingår som tankar, hjul, kulsprutor, vingrör i aluminium m m.

Spännvidden blir 2263 mm och flygvikten med två 90 4-taktare hamnar omkring 9 kg.

En RC-anläggning med 6-7 kanaler och 13st servon behövs. Priset ligger på cirka 6000:-.

Östersunds modellhobby har även modeller från KMP. Bland annat en stor Hawker Hurricane i skala 1:6 med glasfiberkropp. Även den en ARF-modell som är airbrush målad i matta färger med 1820 mm spännvidd. Ett tryckluftdrivet landställ för ingår i priset som är cirka 3600:-.

Landställsnyheter från Italien

Den italienska landställsspecialisten Eurokit presenterar mer nyheter i sitt sortiment av infällbara landställ och bromssystem för RC-modeller.

Professional-serien med tryckluftdrivna eller hydrauldrivna landställ kompletteras nu med ett mindre set för modeller med vikter upp till 6 kg.

Ställen kan fås med fjäder-styrd utfällning eller med dubbelverkande cylindrar.

Fjädrande landställsben finns det ett flertal olika modeller av hos Eurokit. Nu kommer det ytterligare en modell som är mycket lik sina fullskala-förebilder i både utseende och funktion. Dämpningen sker både med oljefyllda stötdämpare inbyggda i benen tillsammans med en fjäder som tar upp vikten. Benen är tillverkade av rejäl aluminium i flygkvalitets 7075-legering.

Förspänningen i fjädern kan justeras för att passa den aktuella modellens vikt. Det finns fyra olika storlekar att välja på redan nu för modeller från 10-20 kg vikt.

På bromsprogrammet finns nu en regleringsventil för proportionell inställning av bromskraften. Ventilen ansluts till ett servo som styrs via en av radions proportionella kanaler vilket ger full kontroll på bromskraften på hjulen.

Bromssystemen har också fått en ansiktslyftning genom att det nu finns ett gemensamt system som kan användas både med luft- och hydaulstyrning. Bromsskivan är numera också tillverkad av ett fibermaterial som gör att förslitningen styrs till den istället för fälgarna och bromskolven. Nu ska det räcka med att yta ut bromsskivan enbart. Mer information finns på Eurokits hemsida, www.eurokitlucca.it.

Cbiz Partner

Cbiz Partner AB heter ett nystartat företag inom modellhobbyn som bland annat har borstlösa motorer från tilverkaren Feigao. Feigao är en storsäljare i USA och har nu också kommit till Sverige.

I sortimentet från Feigao ingår även FM-mottagare, växellådor och fartreglage.

Motorerna passar till exempel som ersättningsmotor till GWS IPS.

Cbiz Partner AB har även tagit upp ett par flygplansmodeller ur Shengtengs sortiment. det är en Cessna och en Cub-modell som kommer i RTF-paket med fyr-kanals FM-radio, ackar och laddare.

Mer information om modellerna finns på www.cbiz.se.

Små mottagare från Futaba

Mottagare i mindre format behövs det för att kunna utrusta alla nya små indoor-modeller och parkflyers som dyker upp.

Futaba har två nya mottagare med 6 kanaler som platsar i mini- respektive micro-klassen.

R146iP är en minimottagare med cirka 300 meters räckvidd. Storleken är 28,7x42,7,16 mm och den väger 16,5 g (utan kristall). Den använder PCM 1024 teknik och kostar ungefär 700:-.

Den andra heter R156F och är en micromottagare för slow- och parkflyermodeller. den är en 6-kanalsversion av Futabas R114F micro-mottagare. Storleken på den här är 21,4x33,3x13,1 mm och vikten 10,2 g (utan kristall). Kilopriset blir faktiskt lite lägre på den eftersom den kostar cirka 377:-.

Futaba distribueras av Minicars Hobby AB.

Mer tjeckiskt i Täby

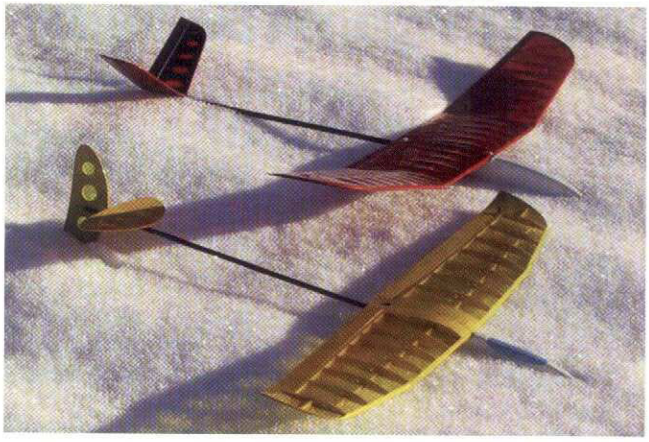
Animatech i Täby har utökat sitt sortiment av tjeckiska modellsegelplan. Förutom de tidigare modellerna Ocelot och Lynx har nu en familj som heter Softik med små ARF-modeller tillkommit.

Softik Mini är en diskuskastglidare med 1000 mm spännvidd för två-kanalsstyrning med skevroder och höjdroder.

Softik 1.4 är en handkastglidare för hangflygning med spännvidd 1400 mm. Även den för två-kanalsradio men med sida/höjd alternativt V-stabbe. Den kan även förses med krok för att dras upp med gummirep.

Under utveckling är en större diskuskastglidare som ska heta Softik Maxi med 1480 mm spännvidd. Den väntas bli tillgänglig i Sverige under maj månad 2005.

Mer info hittar ni på www.animatech.se/softik.



Easy Glider

Easy Glider heter Multiplex nya segelmodell som vänder sig till både vana RC-piloter och nybörjare. Modellen är byggd i ELAPOR-material med förstärkningsdelar i glasfiber.

Den har en spännvidd på 1800 mm och kan även köpas i en elmotoriserad version.

I segelversionen ingår ett startreps-system och i el-versionen ingår en växlad motor och propeller.

Foam-primer

Multiplex har tagit fram en ny primer för modeller i EPP-material som det går att måla på med ett stort urval av vanliga sprayfärger som går att köpa i de flesta färgaffärer. Exempelvis matta syntetiska enamelfärger fungerar utmärkt.

Primern heter MULTI-Primer och finns i 100 ml burkar.

30-talsracer från TT

En klassiker från det glada 30-talets flygracingdagar är Mister Mulligan, även känd som DGA-6. Förebilden vann bland annat The Thompson Trophy 1935 och var dominerande i sin klass.

Thunder Tigers lilla Park Flyer i skala 1:10 är mycket skaladetaljerad och kommer komplett med en växlad 370-motor och propeller. Den behöver kompletteras med en 3-kanalsradio, fartreglage och laddare.

Spännvidden är 1000 mm och flygvikten hamnar på cirka 470 g.

Thunder Tiger distribueras av Carrocar AB.

Nya borstlösa motorer från MPX

Multiplex kommer med ett par nya borstlösa motorer i årets nyhetskatalog. Det är Permax BL-480 och Permax BL-X 22.

BL-480 serien är 3-fasmotorer med över 80% verkningssgrad som är perfekta ersättningar för sina tidigare motsvarigheter i Multiplaex Permax-serie. Med samma motorvikt får man ut dubbla effekten med dessa motorer enligt Multiplex.

Motorn har antingen direktdrift eller en integrerad in-line växellåda. Motorn finns i 5 olika lindningsversioner och växellådan finns med utväxlingarna 3,3:1 och 4,4:1.

BL-X 22 är så kallade ut-Runners för modeller i lite mindre format. Det finns tre versioner på programet än så länge med 1350/1800/2300 rpm/V. alla tre väger 31 g och har 3,2 mm axel.

Till det här kommer också en hel laddning med nya Lithium-Polymer batterier. Tretton stycken nya paket med olika spänningar och kapaciteter finns att välja på.

Hellcat för parken

En av Great Planes nyaste parkflyer är denna F6F Hellcat. Den kommer, som de andra modellerna i samma serie, färdigbyggd till 90 %. Ett par timmars arbete återstår innan man kan flyga. Tillverkad i formpressad foam med mängder av små detaljer i ytan. De stora delarna är färdigmålade och ett dekalark med autentiska WWII märken följer med.

Modellen blir 810 mm mellan vingspetsarna och är utrustad med en 280-BB motor med en 3,8:1 utväxling.

För att få den klar behövs det en 3-kanalsradio med två microservon, ett fartreglage och ett ackpaket, exempelvis ett 7,4 V 15500 mAh Li-Po paket.

En F4U Corsair finns i samma serie för den som vill utrusta ett eget hangarfartyg i närmsta parkdamm.

Great Planes distribueras av Minicars Hobby AB.

Militär Stearman från Great Planes

Great Planes har plockat ihop en militär version av sin Super Stearman. Egentligen var det tvärtom, det var Boeings PT-17 som kom först och senare blev upphottad med större motor och motorkåpa.

Även i skala 1:4 krävs det mindre motorstyrka i den militära versionen. Den anges vara lämplig för en .91-motor och uppåt medan Super Sterman modellen krävde en motor från 1.20.

Spännvidden är 1815 mm på övervingen och den färdiga flygvikten beräknas bli 6,5 kg.

Modellen kommer färdigklädd med Monokote-klädsel i fem kulörer. För ovanlighetens skull ingår det också två färdigmålade piloter.

Byggtiden anges till cirka 12-15 timmar.

Great Planes distribueras av Minicars Hobby AB.

www.el-fly.dk

Se de sidste nye priser, modeller m.m. på internettet som vi opdaterer løbende.

EPP MODELLER

Zoom 4D, spv. 90 cm, leveres malet. 475,-
Vægt ca. 320g. til 3 x Li-Po
Model + AXI 2212/34 + TMM0810 1365,-

X-Rock, spv 100 cm, ca. 500g 750,-
Model + AXI 2808/24 + TMM2512-3 1925,-

Uzi XXL *ZoomBi 4D*

Uzi XXL, spv. 100 cm, med decor. 925,-
Vægt ca. 630g. til 3 x Li-Po 2000SHD
Model + POT 200W + TMM2512-3 1850,-
ZoomBi 4D, spv. cm, leveres malet. 650,-

Uzi XL *Christen Eagle*

Uzi XL, spv. 70 cm, med decor. 695,-
Vægt ca. 270g. til 3 x Li-Po
Christen Eagle, spv. 73 cm 640,-
Motor POT 80W + TMM1210-3 850,-
Motor AXi 2212/34 + TMM0810-3 900,-

Eagle *Cobra*

Eagle, EPP 3D model spv. 90 cm 575,-
Cobra, EPP 3D model spv. 78 cm 550,-

Extra 3D *Microbat*

Extra 3D, spv. 73 cm 495,-
Model + Rotex 25/6/17 + TMM1210 1385,-
Microbat, spv. 96 cm, 3D/kunstf. 575,-
Model + PJS 550 + TMM1210 regl. 1565,-

Rhino *BAT*

Rhino vinge med sp 280, spv 68 cm 385,-
BAT vinge til sp 400, spv 80 cm, EPP 375,-

BLADE *Toro 300*

Blade, spv. 85 cm, leveres malet. 365,-
Vægt 195-250g. 3 x Li-Po
Toro 300 Spv. 93 med speed 300 + gear 5:1 + CAMSlim 8x6 + nav. 550,-

EL-MOTOR MODELLER

WILDCAP, spv. 150 cm 1595,-
til Elektro og 10-12 celler eller 4S Li-Po bat.

Tucano *Bonnie 20*

Tucano spv. 114 1195,-
Bonnie 20 m. krængror, spv. 140 cm 995,-
Kan også anvendes til begyndere.
AXi 2820/10 motor m/regl. TMM 40A 1400,-
4 stk. MS-X3 servoer 480,-

Dandy *Rio*

Dandy kunstflyver, spv. 100 cm 1195,-
til Li-Po eller KAN1050 batteri.
Rio kunstflyver, spv.128 cm 1395,-
til Li-Po eller CP 1700/GP2200.

Future kunstflyver / 3D, spv. 126 cm 1080,-
til Li-Po 4S1P, 12 cellers batteri eller 6,5 ccm

Bullit NEW, spv. 84 cm, 5 ccm/elekro. 825,-

P-38 Lightning *Mosquito DH 98*

P-38 Lightning, spv. 122 cm 1295,-
Mosquito DH 98, spv. 124 cm 1295,-

BO 209 monsun *Extra 300 "3D" fun*

BO 209 monsun spv. 92 cm 595,-
Sp 400 med gear (til Monsun) 195,-
Mega AC 16/15/7 med Jes 18 regl. 1050,-
Extra 300 "3D" Spv. 127 cm. Motor 4-7 ccm.
Egner sig også til elektro med 10-14 celler.
GFK krop og ribbevinge, højde/sideror.
Pris færdigbeklædt (ARF) 1.495,-

EL-SVÆVERE

Big Swift *Navaho*

Big Swift m. krængror, spv. 200 cm 1.095,-
Navaho m. krængror, spv. 121 cm 950,-

Variant 2 *Variant 3*

Variant 2, spv 200 cm til sp 600 1.195,-
Variant 3, spv. 200 cm til sp. 600 1.250,-

Elipsoid *Rapid*

Elipsoid spv. 280 cm t. sp. 600 m.gear 1295,-
Rapid spv. 228 cm til sp. 600 m/gear 1295,-
Styres over højde/sideror og krængror.
Rapid er forberedt for bremse. 220,-
Rapid som svæver til termik/skrænt 1295,-

Thermik Dream *Baracuda*

Thermik Dream, spv. 300 cm (elektro) 2295,-
Vinge I 3 dele, med flaps og krængror.
Diva, spv. 300 cm som svæver 2295,-
Diva er en svæveudgave af Termik dream
Baracuda, spv. 300 cm til elektro 1875,-

XL 3200 *Blizzard*

XL 3200, spv. 320 cm til 12 cel. 1895,-
Blizzard, spv. 350 cm til 12 cel. 1895,-

SVÆVERE

Nanofloh *Microfloh*

Nanofloh, spv. 78 cm. 495,-
Microfloh, spv. 114 cm. 1250,-
I baggrunden ses Destiny i de normale farver

Destiny *Fredy FV*

Destiny, spv. 138 cm 1350,-
Fredy, spv. 153 cm med T-hale 1850,-
Fredy FV, spv. 153 cm V-hale + flaps 1950,-

Toplight Mega T *Toplight Mega S*

Toplight Mega T, spv. 200 cm 2550,-
Toplight Mega S, spv. 200 cm 2595,-
T= dobbelt v-form. S= enkelt v-form
Gode til Termik og Skrænt flyvning.

ALFA MODEL

La-7 *FW-190A*

Lavotchkin La-7, spv. 84 cm 825,-
Focke-Wulf FW 190A, spv. 85 cm 825,-

P-51D Mustang *F4U-1 Corsair*

P-47D Thunderbolt, spv. 83 cm 825,-
P-51D Mustang, spv. 85 cm 825,-
F4U-1 Corsair, spv. 81 cm 825,-
Sp. 300 m. 5:1 gear, APC 9x6SF og 8A regulator. 375,-

MIG 15 *Ta 183*

MIG 15, model i depron spv. 75 cm. 995,-
Vægt ca. 420g. Akku 8-9 celler / 3 Li-Po.
Med FAN + børsteløs motor +regl. 1995,-
Focke-Wulf Ta 183, spv. 80 cm med indbygget FAN og Børsteløs motor + regl. 1995,-

Alle Alfa modeller kommer færdigmalet og næsten færdigbygget.

IMPELLER

MIG 29

MIG 29, spv. 65 cm til 1 Mini fan 480 795,-

F-18 *Sniper*

F-18, spv. 90 cm, er beklædt. 1100,-
Sniper, spv 86 cm, GFK krop, som er malet, beklædt vinge og ror. 1295,-
Mega AC16/15/2 + Jes 40-3p 1250,-
Mini fan 480 impeller til 16/15/x motor 350,-

HELIKOPTER

CORONA 120 *Hornet CP2*

CORONA 120, rotordia. 74 cm. med 540 motor. Nu med ALU chassis 2395,-
Hornet CP2, rotordia. 59 cm. TILBUD 1350,-
Vi lagerfører alle reservedele til HORNET !!!
Vi flyver selv med en Hornet / Logo 10 og kan derfor vejlede dig også efter købet.

Logo 10 el-helikopter, rotord. 115 cm 2395,-
Logo 10 Carbon el-heli. rot. 115 cm 4395,-
Logo 14 Carbon el-heli. rot. 125 cm 5195,-
Logo 24 Bionic Carbon rot. 150 cm 5595,-

www.el-fly.dk

HUSK EL-TRÆF I EFK87 (Måløv) DEN 21-22. MAJ

Se de sidste nye priser, modeller m.m. på internettet som vi opdaterer løbende.

MULTIPLEX NYHEDER

Twin Star II, spv. 142 cm, EPP (NY) Ring!
Leveres fra ca. Maj 2005. Vi har også:
Twin Star, spv. 142 cm(std.) TILBUD 575,-
Model med 4 stk. MS-X3 servoer 1000,-
TwinStar kan monteres med børsteløs motor
REX 220-1800, 31g. Der bruges 2 á 390,-
BL-X-22-18 er en REX 220-1800 fra flyware.

EasyGlider, spv. 180 cm Ring!
EasyGlider elektro, spv. 180 cm Ring!
leveres med Permax 400/6V gear 3:1
Der anvendes 2 HS-81 + 2 HS-55 servoer.

SIMPROP NYHEDER

Excel Comp. 3

Turn Left

Excel Competition 3 spv. 221 cm 2450,-
Leveres færdigbeklædt. Flot og stærk model
Turn Left, spv. 122 cm. ARC 1050,-
Til sp 500 eller Mega motor. ARF 1295,-

FREESCALE

Reno racer

Star racer

Projeti Reno racer, spv. 82 cm 635,-
Projeti Star racer, spv. 82 cm 635,-

Sport Wing

Wingo 2003

Sport Wing, spv 113 cm, EPP (350g) 635,-
Kan eftermonteres med sp.280 / REX / Mega
Wingo, spv. 110 cm TILBUD 750,-

GFK EL-MODELLER

Sirius, spv. 170 cm, 7-10 celler 1995,-
Er du til fart og termik. Vægt fra 1320g

Weasel, spv. 206 cm, 10 celler F5F 2595,-
Hacker motorsæt B50-7S+ regl. 3395,-

BØRSTELØSE MOTORER

Hacker A20 HCS 23/8/15E PYTHON 30

Hacker A20-34S, 29g til 2 Li-Po celler 435,-
Hacker A20-30M, 42g til 3 Li-Po celler 465,-
Hacker A20-26M, 42g til 2 Li-Po celler 465,-
Hacker A20-22L, 57g til 3 Li-Po celler 545,-
Hacker A20-20L, 57g til 3 Li-Po celler 545,-
HCS 20/8/14E, 31g til 2-3 Li-Po celler 365,-
HCS 23/8/12E, 38g til 2 Li-Po celler 365,-
PYTHON 30, 25g til 2-3 Li-Po celler 390,-
PYTHON 60, 32g til 2-3 Li-Po celler 390,-
REX 220 -1300, 31g til 2-3 Li-Po cel. 390,-
REX 220 -1800, 31g til 2-3 Li-Po cel. 390,-
REX 220 -2300, 31g til 2-3 Li-Po cel. 390,-

AXi2204/54, 24g til 2-3 Li-Po celler 490,-
AXi2208/x, 41g til 2 Li-Po celler 490,-
Axi2212/x, 52g til 2-3 Li-Po celler 515,-
Bagmonteringen og propelnav 110,-

AXi 2808/xx 78g, 7-8 celler 8x5-10x6 600,-
AXi 2814/xx 104g, 7-8 celler 9x5-10x5 650,-
AXi 2820/10 151g, 7-10 c. 10x5-12x8 700,-
AXi 2826/xx 181g 10-16c. 11x6-14x7 775,-
AXi 41/xx/xx til motorfly op til 4,5 kg fra 995,-

Mega RC 400/7/xx, 2-3 Li-Po, 39g. 9x5 475,-
Mega RC 400/15/x, 7-10c. 63g. 10x6 495,-

AC 22/30 AC 22/20 AC 22/10 AC 16/15

Mega AC 16/15/x, 7-10c. 76g. 6x4-8x6 625,-
Mega AC22/10/x, 7-10c. 100g 6x5-8x4 625,-
Mega AC 22/20/3, 3E, 4, 7-8c. 165g. 675,-
Mega AC 22/30/x 7-12c. 224g 12x8 795,-

B20 / B40

B50-S / B50-L gear

C50-L / C50 XL C50-L / C50-XL acro

Hacker B20-S, til Heli (Hornet CP2) 850,-
Hacker B20-L, til Heli (Zoom 400) 950,-
Hacker B40-9L, til Impeller 1245,-
Hacker B50-15L, til Heli (Logo 10) 1615,-
Hacker C50-15XL, til Heli (X-ion) 2175,-
Motor med gear til svævere:
Hacker B40-10L 4.4:1, 14x9 2kg 1895,-
Hacker B50-9S 6.7:1, 16x10 3kg 2195,-
Hacker B50-7S 6.7:1, 16x16 10 cel. 2195,-
Hacker B50-9L 6.7:1, 18,5x12, 6kg 2360,-
Hacker B50-9XL 6.7:1, 20x13, 7kg 2725,-
Motor med gear til motorfly (3D):
Hacker C50-10L 6.7 acro 18x10E 3kg 2775,-
Hacker C50-13XL 6.7 ac. 22x10E 5kg 3100,-

Børsteløse fartregulatorer og motorer fra alle de førende producenter.

COMPUTERLADER

X-PEAK 3plus er en ny og forbedret udgave af X-Peak 3. Lader nu op til 5A og op til 5 Li-Po cel.

X-PEAK 3plus 5A, 1-14C, 1-5 Li-Po 675,-
Intelli Control 5A, 1-25 celler. V3.1 850,-

ISL6-330d 5.5A, 1-30 celler, 2 udg. 1.375,-
ISL6-530d, 6.0A, 1-30 celler, 2 udg. 2.395,-
ISL6-636+, 8.0A, 1-36 celler, 2 udg. 2.995,-
Køb din schulzelader der hvor du også ønsker at få vejledning og service.

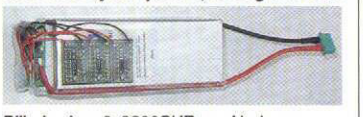
Batterier og celler

Kokam

Skal du have ydelse og kvalitet så er det Kokam

Lithium Polymer celler, løse med PCB
350HD, 350 mAh, 10g (20C ~ 6.8A) 80,-
640SHD, 640mAh, 17g(15C~ 9A) 85,-
740SHD, 740 mAh, 21g(20C ~ 14A) 120,-
910SHD, 910 mAh, 24g(15C~ 12A) 110,-
1250SHD, 1250 mAh, 35g(15C ~ 18A) 135,-
1500HD, 1500 mAh, 33g(8C ~ 12A) 115,-
2000SHD, 2000 mAh, 52g(15C ~ 30A) 170,-
3200SHD, 3200 mAh, 87g(20C ~ 64A) 340,-
Ring eller se de nye priser på www.el-fly.dk

Lithium Polymer pakker, færdig med stik



Billede viser 3x3200SHD med balancer
Stort udvalg i Li-Po pakker til priser fra 215,-
Li-Po balancer til 1 celle (elektronik)1g 78,-

TANIC Lithium Polymer pakker

Tanic akkuer kommer med balacerudtag i form af BEC stik.

2 x 830HD, 830mAh (8A) 47g 200,-
3 x 830HD, 830mAh (8A) 69g 285,-

PRISER PÅ Ni-MH CELLER

Ni-MH celler uden loddeflige
KAN 650 løse, 14x29 mm, 15g 15,-
KAN 1050 løse, 17x30 mm, 20g 17,-
GP 1100 løse, 17x30 mm, 20g 21,-
GP 2200 løse, 23x34 mm, 46g 44,-
GP 3700 løse, 23x43 mm, 61g 48,-
Stort udvalg i IN-LINE loddet Akkupakker.

Ni-MH pakker uden stik (lille udsnit)
7 x KAN1050 færdigpak Prisfald 185,-
8 x KAN1050 færdigpak Prisfald 190,-
8 x GP 3300 færdigpak 475,-

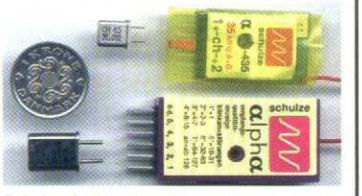
FJERNSTYRING

MC-12 *Hitec Optic 6*

MC-12 løs sender med akku TILBUD 995,-
MC-12 Computeranlæg med R700 1595,-
MC-22 Computersender med akku 4495,-
MX-22 Computersender med akku 5350,-
Hitec Optic 6 komplet set u/servoer 1450,-
Hitec Optic 6 komplet set m/servoer 1850,-

MC-19 *EVO sender*

MC-19 sender m/HF modul 2695-,
MC-19 med C17 modtager+ xtal sæt 3595,-
EVO 7 sender m/HF + Micro IPD 2995,-
EVO 7 sender m/Synth modul 2950,-
EVO 9 sender m/Synth modul 3895,-
EVO 12 sender m/Synth modul 5595,-
RX-7 Synth IPD modtager(krystal fri) 650,-
Scanner modul til EVO serien 750,-



Schulze A435, 4 kanaler, 6.5 gram 375,-
Schulze A835w, 8 kanaler, 13.5 gram 525,-

D44 Micro servo 10 Ncm, 4.4g 160,-
D47 Micro servo 11 Ncm, 4.7g NYHED 175,-
D54 Micro servo 9 Ncm, 5.4g 150,-
MS-X2 servo (Hype), 10 Ncm, 9g 130,-
MS-X3 servo (Hype), 18 Ncm, 13g 120,-
Jeti 4k / 5K modtager, 8-9g 250,-
Jeti 7k modtager, 15g 325,-
Jeti krystal til Jeti modtager 60,-

NYE priser på HITEC servoer:
HS-50 servo, 7 Ncm, 6g, 0.09s 210,-
HS-55 servo, 11 Ncm, 8g, 0.17s 140,-
HS-81 servo, 26 Ncm, 16g, 0.11s 145,-
HS-81MG med metal tandhjul, 0.11s 220,-
HS-85 BB, 30 Ncm, 19g, 0.16s 220,-
HS-5625MG digi, 94 Ncm, 60g, 0.14s 450,-
HS-5925MG digi, 92 Ncm, 56g, 0.08s 680,-

Electric Flight Equipment

Hjørringvej 145D, 9900 Frederikshavn tlf. 98 43 48 72

Telefontid:
Mandag 13.00-19.00
Tirsdag 13.00-18.00
Onsdag 13.00-18.00
Torsdag 13.00-16.00 Kun ordre
Bemærk: NYE ÅBNINGSTIDER

Forretningen:
Mandag 15.30-19.00
Tirsdag 15.30-18.00
Onsdag 15.30-18.00
Torsdag- Fredag lukket
Lørdag efter aftale

Segel

Flamingon plockade Bananerna på Hang SM ...

Väderläget:
Temp ca 10 grader, molnbas 500 m, 7/8 cu, vind SV-NV 3-8 m/sek, kortvariga regnskurar.

Länkar:
Modeller: http://www.nasko.nu/
Ållebergs Modellflygklubb: http://www.rcflyg.com/
Daniel Johanssons hemsida: http://www.flygfotografen.se/västkusthang/västkusthang.htm
Fakta om Ålleberg: http://www.madagascar.nu/AB/

Efter att SM i F3F (hang) hade legat i träda i 20 år, arrangerade Ållebergs Modellflygklubb svenska mästerskap i tävlingsgrenen på nytt. Tävlingen hölls på för segelflyg klassisk mark, nämligen uppe på Ålleberg utanför Falköping i Västergötland.

Hangtävlingarna hade ju sin storhetstid och uppblomning 1972-1982. Då hade vi tävlingar med upp till 60 deltagare.

Tyvärr tävlade vi ihjäl oss, vilket innebar, att om man skulle hänga med både på rakorna och i svängarna, var man tvungen att ständigt bygga och förnya sig. Tid och pengar räckte till slut inte, utan all tävlingsaktivitet försvann hastigt som en isbit i solsken.

De genuint hangintresserade fortsatte naturligtvis att flyga eller så förpuppade man sig. För att försöka en nystart tog Ållebergs Modellflygklubb med sin ledare Rolf Maier och övriga tag i SM och inbjöd till tävling. 20 piloter mötte upp på Berget med förväntan i blicken och modellerna flygfärdiga.

De gamla piloterna sen 70-talet fick ju ett återseende och vi konstaterade naturligtvis, att alla blivit yngre, slankare och vackrare...

Glädjande var att juniorerna kom till tävlingen. Ållebergs MFK har jobbat fram en grupp juniorer som gjorde sin debut, efter att de i stort sett just lärt sig flyga. Att få inleda sin modellflygkarriär med en SM tävling är ju inte dåligt.

Som alltid vid tävlingar i hang är ju det stora bekymret vinden. Klockan 9 var det i stort sett noll, men Ållebergsgrabbarna lovade att vinden skulle komma. Det gjorde den.

Västhanget är 60 meter högt och sluttar ca 65 grader. Terrängen är buskmark som är röjd. Nedanför hanget är det åkrar.

Att flyga på ett inlandshang är ju något annat än att flyga på Hovs Hallar eller Ystad. Du är påverkad av termik, vilket du i stort sett slipper på ett havshang. Det gör att förhållandena växlar snabbt under en flygomgång. För en del positivt och för en del negativt. Men det är ju lika för alla och det jämnar ut sig. Vad som är svårt, är att bestämma sig, för vilken

modell man ska flyga med och om jag ska belasta med bly. Min last åkte in och ur 3 gånger innan jag bestämde mig att flyga obelastad.

När första omgången startade klockan 1200 hade vi ca 3 m/sek på Västhanget. Det flögs med allt från HLG till Bananer och Loppor. Bananerna kämpade lite granna, eftersom de var i stort sett bara provflugna.

Handlunsgrabbarna skickade upp sina hitechmodeller 50 m upp i luften med suverän teknik. Sen är ju inte en handluns som väger 300 gram det bästa att flyga på ett hang, i alla fall när det gäller förmågan att flyga fort.

Även skalkärror tävlade i form av Pilatus och ASW. De flyger rent, snyggt men brister i hastighet.

Juniorerna flög olika modeller men en populär modell var "Loppan". Det är en liten V-stabbad modell med skevroder och med spv ca 80 cm. Modellen var vändbar, enkel och hade bättre fartresurser än vad man kunde förvänta.

En man stod som överlägsen omgångssegrare: Joakim Ståhl från Örebro. En mycket meriterad flygare, som än en gång bevisade, att det är inte den snabbaste modellen på rakan som vinner en tävling, utan den som flyger den kortaste vägen

Jocke var makalös på att vända tight vid pylonerna. Så här får vi andra öva, så det sitter i ryggmärgen.

Efter Joakims Flamingo klafsade det en klase bananer.

Andra omgången ...

... började med lite mera vind, cirka 4-5 m/sek rakt på, varför det diskuterades om bly skulle i eller inte. Jag tror de flesta körde utan.

Jocke från Ikaros tog överlägset hem även denna omgång följd av bananerna. Hans vändningar gick som efter en dator och det funderades nog, bland dem som satsat på modern material, om han skulle vinna med en modell som var konstruerad 1980!

Bananflygarna gjorde så gott de kunde och man anade att modellen har viss kapacitet. Under slutet av omgången minskade vinden igen och en regnridå dök upp med kurs mot oss.

Efter en kort andhämtning för funktionärerna påbörjades den ...

... tredje omgången ...

... med 6-8 m/sek rakt på och lyftet var starkt. Kul tänkte vi, nu kan vi lasta och ösa på lite. De första som flög fick bra tider jämfört med de förra omgångarna, men lyckan varar ju inte för evigt, utan igen sackade vinden.

Efter att jag hade slängt i och ur blyet tre gånger, lät jag det nu ligga kvar i modellen. 180 gram hade jag i tyngdpunkten. Med den lasten gick det snabbare och Bananen kändes bättre och skapade självförtroende hos piloten.

Men naturligtvis tvålade Jocke med sin Flamingo till oss igen ordentligt. Joakim fixade tre tusenpoängare på raken!

Så efter tre omgångar, där alla räknades såg resultatlistan ut så här:

Seniorer:
1. **Joakim Ståhl,** Ikaros
2. Mats Strömberg SHMFS
3. Rolf Maier Ållebergs MFK
4. David Cederwall Ållebergs MFK
5. Mattias Hammarskjöld Ikaros
6. Patrick Radley Ikaros
7. Hans Kylander Ållebergs MFK
8. Jonas Blomdahl Ikaros
9 Stig Sjöstedt Lidköpings MFK
10. Karl-Henrik Thorsell Lidköpings Mfk
11. Rolf-Erik Blomdahl Herrljunga
12. Mattias Johansson Herrljunga
13. Magnus Hägg Blue Max
14. Johan Lindell Blue Max
15. Anders Gustavsson Ikaros

Juniorer:
1. **Robin Sandberg** Herrljunga
2. Jakob Nyström Ållebergs MFK
3. Kristian Nyström Ållebergs MFK
4. Emil Axelsson Ållebergs MFK
5. Jack Björnberg Herrljunga MFK

Vilka modeller man flög och respektive tider i de olika omgångarna kan ni läsa om på Ållebergsklubbens hemsida:
http://www.rcflyg.com/

Slutkläm:

Att Joakim från Örebro rodde hem det med en Flamingo, beror enligt mig på, att piloten behärskade sin modell, att han hade en överlägsen teknik vid vändningarna och att modellen var väl anpassad efter de rådande förhållandena. Med en Eppler 193 och mycket vingyta var detta nog en ganska bra combo för denna tävling.

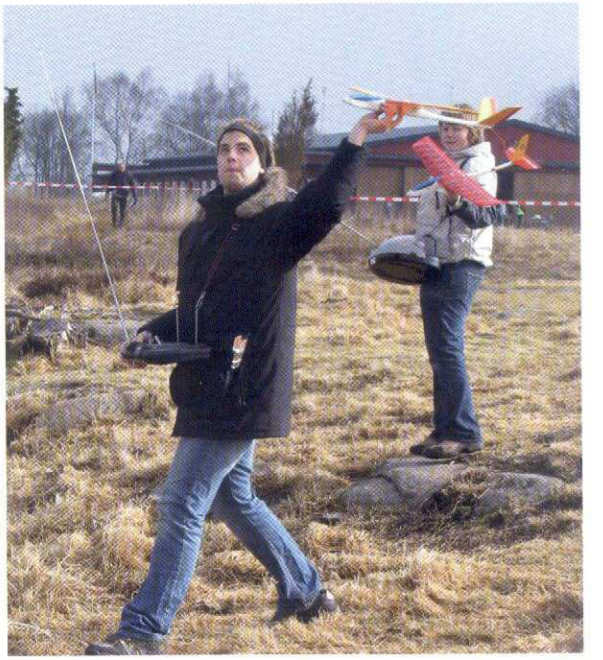
Joakim ska satsa lite på F3F i framtiden med en mera anpassad modell och förstod jag det rätt, har han en Rättzen Gillette på gång. För er som inte var med på 80-talet kan jag tala om att Gillette sopade rent på hangkanterna då. Så i framtiden får vi passa oss för Jocke för då blir han farlig. Han är en meriterad, hängiven och fokuserad flygare, som varit aktiv sen 1980.

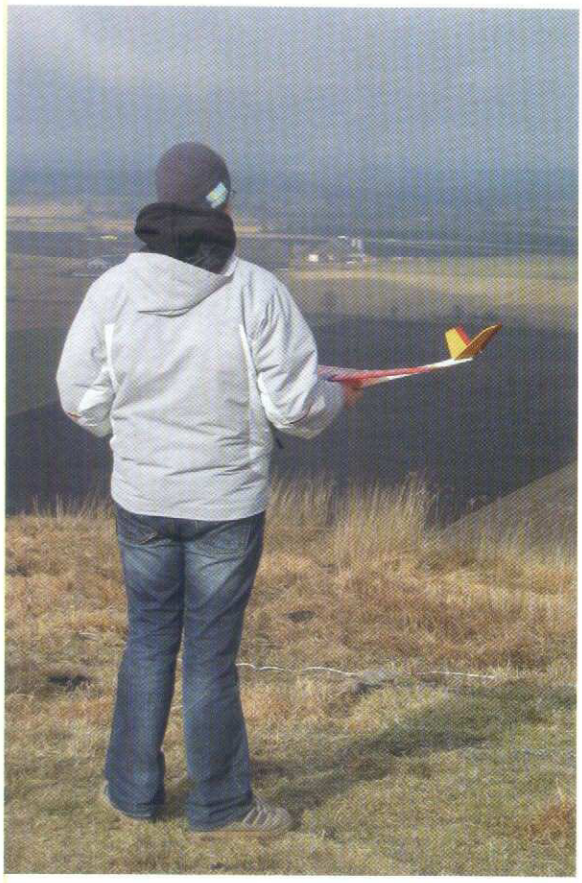
Men vi som hade Banana då, hur halkade vi fram?

Tja, ömsom vin och ömsom vatten. Ingen av oss hade väl mer än 5 minuter i luften med modellerna innan tävlingen, så man kan inte begära för mycket. Men ge oss tid att trimma och mixa allt rätt, så kan det hända, att Jocke halkar på ett bananskal...

Banana har bra egenskaper och mindre bra, som alla modeller har. Vad jag uppskattar är att modellen är välbyggd och lätt. Min väger med två servo i stabbarna 658 gram. I vingarna två Volz digitalservo. Modellen glider bra. Den bör vara bra att avancera med tack vare stora roderytor

Lastar man den med bly, jag har kört med 180 och 360 gram i den, får man bra fart på den. När jag kör belastad, mixar jag klaff via skeven till höjdrodret för att öka lyftkraften i svängen. Tänk på att lastfaktorn vid 90 graders bankning är 6. Klaffutslaget jag har är 5 grader. Viktigt med modellen är: Att tyngdpunkten ligger där den ska ligga enligt tillverkaren, annars inträffar otrevligheter vid hög last-





faktor. Exempelvis i en brant sväng då en tp längre bak lätt medför pitchup och överstegring av högervingen i en vänstersväng med spin som resultat.

Profilen på en Banana är ju inte så där våldsam på att producera lyft.

En annan högst väsentlig sak är att ha anpassade skevroderutslag till vad man behärskar.

För stora utslag och du får en vaggande flygning som kan sluta med snaproll och spinn. Så diffa utslagen noga och begränsa om så är nödvändigt. Så vi får se nere på Hammars Backar när vi flyger där, om vi kan få fart på frukten... Som finns hos: http://www.nasko.nu/

Stig Sjöstedt, Rolf Blomdahl och Karl-Henric Thorsell flög med sina stora termikkärror. Majestätiskt Stig! Pilatusen och ASW flög snyggt och skalenligt och faktiskt ganska fort. ASW: n hade vingar med mycket stort sidoförhållande och såg "riktig" ut i luften.

Karl-Henrik flög i sista omgången med sin Arrow och den har minst lika bra potential som Banana.

Handlunsarna var ju högteknologi i material. Mycket vackra modeller, som kastades upp med ett explosivt utkast och rotation. Hur högt man kom? Jag skulle vilja säga 50 meter. Tyvärr saknar HLG: na fartresurser, för att de ska kunna konkurrera ordentligt.

En lite udda modell var en Kawasaki Hien, ett jaktplan från WWII, som var med i tävlingen. Modellen var snygg och såg väldigt skalenlig ut i luften.

Juniorerna flög "Loppan" som är en modell med ca 80 cm spv, V-stabbe och skevroder. En rolig modell för nybörjaren med hyfsad förmåga att penetrera vinden på ett hang. Eftersom modellen är så lätt är den oöm och lätt att landa i stort sett överallt.

Vi som såg juniorerna flyga funderade på att man kanske skulle skapa en klass för "Loppan" som ett enkelt enhetsflygplan. Det tål att fundera på. Kolla hos Rolf Maier på: www.nasko.nunasko.nu/ där hittar du Loppan.

Passa på och åk upp till Ålleberg när ni har vägarna förbi. Det ligger ju vid Falköping och man har vidunderlig utsikt från berget.

Ålleberg är centralplatsen för svenskt segelflyg sen 40-talet och historien finns bevarad i ett museum i en av hangarerna. Det finns restaurant i anslutning till Västhanget.

Att stå på Ålleberg med en termikmodell och åka på hanget för att sen gå ut över slätten och ta en termikblåsa, det är en upplevelse utöver det vanliga. Jag lovar!

Mats Strömberg skrev och Daniel Johansson fotade.

Skala

Aerobatic Scale

Så var äntligen kalendern för klassen Futaba/3w Aerobatic Scale klar, men först en liten rättelse som fler har hört av sig om. I förra numret av tidningen har det blivit ett lite tryckfel. I texten som skickades till tidningen var det rätt skrivit från textförfattaren men olika datorsystem tolkar specialtecken olika vid överföring av text (*reds anmärkning*: undvik alltid specialtecken för t ex 1/4 och 1/2 som finns i vissa fonter men inte i andra).

Om ni tittar tillbaka i förra numret så står det i texten att det är en spinn som är 1 1/2 varv men i IAC:s figur ritning står det 1 1/4 varv. Det skall vara 1 1/4 varv för att det skall bli rätt. Gör du det så kommer du att flyga ut i boxen, bort från dig, och därefter att göra en looping med en 1/4 varv roll på uppflygningen av loopen. Där med kommer du rätt i flygningen igen, men du flyger i den bakre delen av boxen. (Reds anm: Den här manövern kallas för en kvarts klöverlooping (1/4 clover loop på engelska), fyra sådana i följd bildar en hel klöverlooping och användes ofta som en bra träningsmanöver i militär flygutbildning i många länder).

Där med hoppas jag att den förvirring som var tidigare är tillrättalagd och att det skall bli en bra tävlingssäsong.

Vi kommer att i år genomföra fem deltävlingar och fyra måste du deltaga i för att vara med och vinna antingen en Futaba radio värd 10 000:- eller en motor från 3w värd 5000:-. För att kunna vinna något av dessa priser måste du deltaga i finalen och den får inte räknas bort.

Nytt för i år är även att på vårhemsida kommer de så kallade hemliga program att finnas. Det innebär att alla kan prova på de hemliga programmen. Arrangören väljer ett av dessa program till tävlingen, och det som har valts kommer att tas bort så att nästa arrangör får välja ett nytt. Det kommer att finnas tio program, men bara fem kommer att användas. Vi gör det för att visa att de hemliga programmen inte kommer vara så svåra, och vi tror att det kommer att hjälpa dem som är lite osäkra på att flyga figurflygning.

För att vara med och tävla så måste du minst en vecka före varje deltävling anmäla dig på vår hemsida att du skall deltaga. Det går även att anmäla sig på platsen, men då kostar det 50:- extra i startavgift. Alla tävlingar startar kl 10:00.

Så här ser kalender ut för 2005:

22 maj Påldalen Södertälje.
7 aug Trosa MFK
21 aug Tullinge MFK
3 sep Norrtälje FK
25 sep Barkarby SRFK Final.

För er som är intresserade av att deltaga så finns vi på SMFF:s hemsida.

arestimicke@telia.com
Tel: 08-6072575

LANDSKRONA
MOLANDER HOBBY
Butik: Skolallén 15A, 261 32 Landskrona
Telefon: 0418-179 85
• MODELLFLYG •
• BÅT • MOTORER •
• RADIOANLÄGGNINGAR •
• TILLBEHÖR • RITNINGAR •
POSTORDER

Örebro
Håkans Hobby
Lundvägen 11 (Hovsta)
703 76 Örebro Tel 019-22 66 13
FLYG • BIL • BÅT
Byggsatser, RC-anläggningar, motorer, balsa, tillbehör.
Specialitet: Eldrivna modeller. Dessutom personlig service och låga priser.

BJÄRRED
Skåne HOBBY
Tel 046-24 71 14
Stort sortiment drakar & tillbehör!
KÖPER • BYTER • SÄLJER
NYTT & BEGAGNAT
inom RC flyg-bil-båt & drakar
Mer än 200 m² butiksyta
Öppet: Vardag 12-18, lördag 10-13
Flädie Kyrkoväg 1 • 237 91 BJÄRRED
www.skanehobby.se

RC-FLYG TILL LÅGA PRISER
MODELLFLYGARNAS MECCA!
o Futaba, Sanwa
o Enya, OS
o Byggsatser: Pilot, SIG, TopFlite, Model Tech, Great Planes, Graupner, Marutaka
o Stort balsasortiment
o Utökad tillbehörssida
o Postorder, ingen egen katalog
o Ring för information
R/C Elektronik & Hobby
Tel & Fax 0920-22 58 61
Vattentornsvägen 12 • 951 61 Luleå

Slowflyer paket
Pris: 1399 kr
I paketet ingår :
1st Protech Butterfly ARF
2 st GWS Pico standard servo
1 st GWS mottagare 4 kanaler
1 st GWS fartreglage ICS-50
1 st 2s E-tec HP Li-PO 10-12C 700mAh 7,4V

Välkommen till vår butik i
Lidköping på Skaragatan 22,
tel 0510-21510.
www.rc-webshop.com
RC WebShop
Allt för modellflyg och bilar

Info från AU-skala

Domarseminarium

Under hösten -04 har det hållits domarkurser i både Stockholm och Göteborg. Som en fortsättning på dessa kurser och samtidigt ge en möjlighet att få samförstånd mellan domarna om hur vi ser på de nya F4C- och Sportskalareglerna, inbjuds alla domare till Norrköping och SMFFs kansli den 21 maj. Vi startar kl. 12 och är förhoppningsvis klara vid 5-6 tiden. Din anmälan vill vi ha senast den 16e maj och den är bindande. Anmälan gör du till: Lars Helmbro tel: 0520- 974 08 E-post: lars-helmbro@swipnet.se eller Kjell-Åke Elofsson på tel: 0504- 145 10

Sportskalaregler

De uppdaterade sportskalareglerna kommer inom kort att finnas på hemsidan. Uppdateringen består i att K-faktorerna för den statiska bedömningen följer de som gäller för F4C. Detta innebär att summan av K-faktorer'är lika med 100.

Även flygmomentet kommer att följa F4C och den, i regelverket, kategoriska uppdelningen Aerobatic—Non-Aerobatic försvinner, och summan av K-faktorer är även här lika med 100. Den tredje stora nyheten är sedan introduktionen av "Choice of Options". Detta är en stor utmaning för både den tävlande och domare eftersom K-faktorn är satt så högt som 12.

Hur skall man då flyga för att få högsta poäng och således full utdelning på denna manöver. Ett tänkbart förslag är att man föreställer sig en flyguppvisning där en skicklig pilot visar vad "flygplanet"'är konstruerat för, och sättet att flyga. Sedan gäller det för den tävlande att översätta detta till modellvärlden.

Hemsidan

"Skalaflyg i Sverige" med adressen: www.crebe.nu/skala/ heter hemsidan för oss skalaintresserade, om du inte redan vet, och där kan du finna resultat från tävlingar, debattforum, länkar till andra intressanta websidor m.m. Sist men inte minst finns aktuella tävlingsregler att läsa eller skriva ut. Sidan är också länkad från SMFFs hemsida.

AU-skala Lars Helmbro

Skövde modell-hobbymarknad

Årets modellhobbymarknad för övrigt den femte i ordningen slog återigen publikrekord. Skövde modellflyg hyrde återigen Västsveriges största inomhus hall Arenan i Skövde.

Antalet bordbeställningar ökar år efter år och redan en vecka före arrangemanget gick av stapeln var alla borden fulltecknade. För många modellflygare är detta vinterhalvårets höjdpunkt och vi kan till vår stora glädje se att besökare återkommer år efter år och nya strömmar till.

Denna modellhobbymarknad är unik genom att den kombinerar både inomhusflyg och marknadsförsäljning av modellhobbymaterial. Inomhusflyget tjuvstartade upp redan ett par timmar före marknadens öppnande, naturligtvis ger 2000 kvm inomhus hall en stor dragningskraft.

Årens marknad öppnade 13,00 men redan till nästa år kommer starttiden att tidigareläggas, för att öka tillgängligheten till detta fantastiska inomhusflygfält. Redan före klockan 9 på morgonen var de första entusiasterna på plats och inväntade insläppet av funktionärer och utställare.

Vid middagstid öppnade Arenans portar och ett stort antal deltagare och besökare strömmade in, sedan fortsatte detta under hela dagen. Ett stort antal hobbyhandlare infann sig på plats och en omfattande handel med modellhobbymaterial ägde rum.

Ett arrangemang av denna storleksordning kräver naturligtvis sin attribut av arrangerande förening. I Skövde MFK finns en grupp av människor som redan på hösten påbörjar förberedelserna för nästa års marknad. Under åren har det utkristalliserats ett litet samtränat gäng som år efter år ställer upp inför detta arrangemang. Redan nu har diskussionen om nästa års marknad påbörjats och vi lovar att komma igen med denna traditionella marknad även år 2006.

Arne Nohlberg och Daniel Söder

Air combat

Älmhult Race

– äntligen var det dags för tävling!

I förberedelse inför World Aircombat Scale Games (WASG, inofficiella VM i RC-combat) som går av stapeln första veckan i juni nere i Tjeckien, har grupp syd planerat in två tävlingar tidigt på säsongen. Den ena av dem är säsongspremiären i Älmhult.

Vintern och början av våren har spenderats i en form av dvala som sedan övergick i panik, när man inser att det är som någon pilot norrifrån sa: "För två månader sedan var det gott om tid kvar". (Paniken bestod i att ***börja*** bygga de modeller som det skulle tävlas med!)

Grupp syd har för året fått två nya gruppchefer, Per Danielsson och Åke Juhlin (1:a respektive 2:a i svenska cupen 2004), och, som det skulle visa sig, kom att göra ett riktigt bra jobb under dagen.

Inför tävlingen fick vi även besök av Denny Fritsche och Jörgen Grabmüller med brodern Johan Grabmüller (rookie!) från grupp väst, samt Lars Lindgren och Kari Väliheikki från grupp öst. Från hemmaklubben kom Jonas Persson, som nu flög sin första tävling i Air Combat. Totalt blev vi 13 piloter redo för start, vilket är endast 1 pilot ifrån rekordet i grupp syd!

Dags för start

Efter sedvanlig beundran och förundran av varandras plan och avklarad anmälan var det så dags för start. I första rundan hände egentligen inte så mycket. Per kom i vägen för Lennarts tvåmotoriga monster i första heatet och fick därefter tillbringa resten av heatet som åskådare. Det skulle senare visa sig att denna "förlust av poäng" inte skulle spela någon roll för slutresultatet... Endast ett fåtal klipp noterades, vilket även gäller för det andra heatet. Värt att notera i heat 2 var dock Henrik Johanssons flygning, en kollision och endast marginaler från ytterligare närkontakter. Hans aggressiva flygning är mycket underhållande att titta på.

I den andra rundan började det hända lite mer saker. Fighterna blir tätare allt eftersom piloterna börjar bli varma i kläderna och antalet klipp ökar lite. Klart nämnvärt är att Denny plockar fram sin Blohm & Voss 155, dagens klart mest säregna plan (det är inte första gången han står för den prestationen...). Den har en rejäl kropp och en spännvidd som nästan är den dubbla jämfört med en Messerschmitt 109 eller Spitfire. Med hjälp av sin vinge sliter han åt sig tre streamrar och förbättrar sin position.

Då händer det...

Efter en liten paus för att folk ska ha tid att meka med planen och slänga i sig lite varmkorv drar tredje rundan igång, och då händer det. Det finns egentligen bara en sak som är värd att notera, för resten

	Namn	kill	Heat 1	Heat 2	Heat 3	Final	Total
1	Per Danielsson	2	187	336	786	537	1846
2	Denny Fritsche	1,5	234	430	384	332	1380
3	Jörgen Grabmüller		211	132	234	335	912
4	Kari Väliheikki		185	187	286	216	874
5	Henrik Johansson	1,5	187	317	180	133	817
6	Lennart Johansson	2	177	381	123	131	812
7	Fredrik Lanz		183	284	185	29	681
8	Thomas Hylander		222	220	130		572
9	Åke Juhlin	0,5	235	135	136		506
10	Johan Grabmüller		161	230	104		495
11	Lars Lindgren		130	133	182		445
12	Jonas Persson		178	112	129		419
13	Magnus Schön	1	147	-91	0		56

Köp grejer från SMFF!

Rockslags-märke, Siffror, Hand-ledningar, Bokpaket, Tygmärke, Modellflyg-märken, Regler, Dekaler

Beställningar från klubbar & skolor faktureras — övriga leveranser sker mot postförskott

Förbundsmärke, blazermärke	30:-
Slipsklämma med förbundsmärke	40:-
Nyckelring	10:-
Pins	10:-
SMFF-dekal	10:-
SMFF-dekal, 8 st på karta 30 x 30 mm	10:-
Registreringssiffror, ark	60:-
Handbok "Att vara modellflygledare"	20:-
Handbok "Modellflygets grunder"	20:-
Handbok "Vi modellflyger", 2 delar	20:-
50-Hörnan. 50 olika "Bagges Hörna med ritningar med mera kul för juniorerna	100:-
AMA Cub, introduktionsmodell, byggsats	25:-
Thermal Dart, lite större AMA Cub	60:-
LINUS, linmodell, enbart ritning	30:-
Klädselpapper, gulot, 12 g/m² per ark	5:-

Till klubbar

Modellflygmärken, brons, silver och guld Prov skall avläggas	25:-
Distansmärken 1, 2, 5, 10 mil Kontrollant erfordras	30:-

SMFF:s expedition, Box 4015 , 600 04 Norrköping • Tel 011-31 38 50 • Fax 011-31 24 70

bleknar i dess skugga. Per börjar med att klippa hela streamern av Thomas. Han är så nära att han skrapar emot fenan och stabilisatorn. Sedan gör han ett likadant klipp till. Och har man hel streamer och ytterligare två långa om vingarna, är man lätt att se i luften. Thomas går in för revansch, och Lennart låter alltid sina två motorer gå på fullgas. Lägg sedan till att Åke känner att han måste förbättra sin placering så får ni tre mot en i luften. Pers motor går lite rikt så han flyr ner på låg höjd där jagande piloter förhoppningsvis ska blir rädda för den upprusande marken. Lennart och Åke har otur, och Per har tur, och följden är att de flyger förbi honom, varvid han drar höjd och klipper dem. Per tar sex klipp i ett heat, och har hel streamer! Det hela renderar honom något över 780 poäng vilket inte ligger långt från svenskt rekord. En liknande prestation har utförts av Daniel Jonsson och Pär Bertilsson, men frågan är väl vem av dem som har bäst flygtid.

Inför finalen leder Per på fantastiska 1300 poäng, vilket i vanliga fall är en mycket bra summa EFTER final. Tvåa ligger Denny på en bit över 1000 poäng, och trea är Henrik med strax under 700 poäng. Därefter var det tätt om platserna. (Thomas idé att i andra rundan knyta skorna istället för att starta motorn kostade nog i uteblivna flygtidspoäng en finalplats...)

Dags för final

I finalen sliter Per åt sig fyra streamrar och vinner klart på över 1800 poäng. Tvåa kommer Mr Big Wing Denny Fritsche, och trea blir Jörgen Grabmüller som flög upp sig i finalen efter att Henrik gled över säkerhetslinjen i landningen. Som förstapris delades det ut en mottagare som var sponsrad av HAB (www.hab.se) i Ljungby. Förutom det delades det ut ett "best in show" som Åke tilldelade Per för hans 6 klipp, och ett hemsnickrat kycklingpris. Det sistnämnda gick till Jonas Persson för hans termikjakt vid skogskanten i ändan på fältet. Slutet gott, allting gott, och alla tre grupperna fick varsin pokal att ta hem.

Vi i grupp syd vill tacka alla tillresta piloter för att de kom och satte lite mer färg på dagen, våra nya gruppchefer för ett väl utfört jobb, Älmhults RC klubb för att vi fick låna deras fält och Micke Gundlach för att han återigen dyker upp på tävling för att ställa upp som huvuddomare. Till sist hoppas vi att vi möts igen i Habo den 7e maj, för då är det dags för revansch!

Fredrik Lanz

MFK Jupiter bjuder in alla modellflygare till Midnight Sun Fly-In i Luleå 2005. Vi hoppas att även många modellflygare i södra Sverige ska besöka vårt meeting med intensiv flygning dygnet på asfalt, gräs och vatten på MFK Jupiters modellflygfält och modellflygsjö i Luleå.

För sjunde året i rad kommer MFK Jupiter i Luleå att genomföra Midnight Sun Fly-In i Luleå. Evenemanget pågår traditionsenligt första veckan i juli med flygning dygnet runt på asfalt, gräs och vatten på klubbens modellflygfält och modellflygsjö i Luleå. Husvagnsparkering, varmvattendusch och WC ingår kostnadsfritt för deltagarna.

Under veckan planeras förutom vanlig fri flygning bland annat; en flygdag för allmänheten, spaka själv, ballongjakt, sjöflyg på modellflygsjö i direkt anslutning till modellflygfältet, enkel motortävling, helikopter, elflyg, segelflyg med segelflygbogsering och grillfest.

Deltagande i meeting är helt kostnadsfritt. Parkering av husvagnar och uppsättning av tält sker i mån av plats. Klubben har borrat 45 meter efter vatten och kan nu erbjuda varmvattendusch och WC.

Det finns inga tidsmässiga restriktioner för flygning på fältet. Flygning är tillåtet dygnet runt och året runt. Det unika med Midnight Sun Fly-In är att det går att flyga hela dygnet eller åtminstone nästan hela dygnet. Runt midnatt är det lämpligt att ta en kort fikapaus för att sedan starta upp nattflygningarna. Alla nattflygare (kl 23.45 - 03.00) får ett särskilt diplom från klubben för genomförd nattflygning.

För ytterligare information:
http://hangaren.pointclark.net/Jupiter
Eller kontakta Gunnar Eriksson på telefon
0920-22 39 26, Mobil: 070-533 61 76
E-post: 2080eriksson@telia.com

MULTIPLEX
Kontronik
Radiostyrning, elflyg, modeller, tillbehör av hög klass.
Distributör och service:
ORBO
Elektronik/Hobby AB
Box 6021, 162 06 Vällingby
Tel 08-83 25 85 • Fax 08-83 24 52
ÅTERFÖRSÄLJARE ANTAGES
http://www.orbo.se
E-mail: info@orbo.se

UMEÅ
Den KOMPLETTA hobbybutiken för radiostyrt.
SLÖJD HOBBY
Umeå Slöjd och Hobby
Grubbevägen 63 903 61 UMEÅ
Tel. 090-14 44 02, Fax. 090-14 49 27
www.slojdhobby.ac.se
Butikstider
Mån-Fre 13-18 Lör 10-15

pandoro - allt inom radiostyrt
HUDIK HOBBY
Varvsgatan 12 • Hudiksvall
FLYG • BIL • BÅT
Byggsatser • Motorer •
RC-anläggningar • Bilbanor •
Tillbehör och mycket annat
Välkomna in eller ring!
Tel 0650-993 31
www.hudikhobby.com
Vi skickar även mot postorder!

GÖTEBORG
HOBBYCENTER
Karl Johansgat 7
Box 4021 Telefon 031-12 62 20
400 40 Göteborg
TÅG nytt & beg • FLYG • BÅT • BIL
RC-anläggn • Plastbyggsatser
Massor av annat smått och gott!
E-post: hobbycenter@hobbycenter.se
Internet: www.Hobbycenter.se
Fax: 031-12 53 20
POSTORDER!

Air combat

Några combat-tips!

Mattias Widén ger här inför säsongen tips till alla som är fascinerade av combatflygning med radiostyrda modeller.

Hallå alla gamla, nya samt blivande jaktpiloter! Jag tänkte dra mitt strå till stacken och dela med mig av några tankar och erfarenheter om hur man undviker onödiga "luftgropar" och får en bekymmersfri och roligare aircombat-tävling.

Tips och råd i denna artikel är synnerligen vinklade eftersom mycket som står här är undertecknads egna åsikter och tankar, men detta är några saker som hjälpt mig att undvika onödigt trassel då jag deltagit i tävlingar.

Först och främst vill jag påpeka att ordet "tävling" när det gäller AC är en aning missvisande, och här kommer faktiskt mitt första tips! Tävling i AC innebär så klart poängsamlande och konkurrens, men jag tror att just AC är en väldigt busig och avslappnad tävlingsform i förhållande till många andra typer av tävlingar. Så slappna av, att träffa de andra combatpiloterna på tävlingen är kul, och stämningen är alltid trevlig! Aircombat är ju egentligen bara poängsatt busflygning, man jagar varandra så som säkert alla nån gång har gjort efter någon kamrats plan på hemmafältet. Man behöver inte vara sin klubbs elitpilot, ALLA kan flyga combat!

Olika typer av konstruktion

När vi kommer till modellen så finns alla kategorier av byggen med i denna gren. Det finns konstruktioner i balsa, cellplast, glasfiber, ABS-plast och det förekommer faktiskt plan i depron och wellplast också!

Vilket material man bygger av är helt upp till var och en och vad som passar, det viktiga är att du trivs att arbeta med materialet. Saker som har betydelse vid materialvalet är hur lätt materialet är att arbeta med, hur lätt det är att reparera, materialets vikt, hållfasthet samt vilken finnisch man vill att modellen ska få.

Vilket plan man vill flyga är det roligaste med AC tycker jag, för friheten att få flyga i stort sett vilket flygplan som helst från WWII ger AC sin stora mångfald och gör grenen så intressant även för publiken vid tävlingarna. Man kan resonera på olika sätt när man väljer plan: Antingen satsar man på "säkra kort" som Spitfire eller Mustang som med sin stora vingyta borgar för en låg vingbelastning även för nybörjarbyggaren, eller på Focke Wulf 190 som är rollsnabb, eller så kan man satsa på t ex Hellcat eller Corsair för att de är stora och lättare att hantera av den anledningen.

Men man kan också satsa på helt udda modeller bara för att de är så himla coola, t ex Stuka, svenska B-17, Defiant, eller vilken två-motorig maskin som helst, exempelvis Mosquito, P-38, Tiger Cat, Henschel 129 eller Messerschmitt 110 som så klart är den coolaste av dem alla! Dessa maskiner har kanske inte de bästa förutsättningarna i alla lägen, men tänk om just du kommer på just den där vinnande manövern som utnyttjar just ditt plans säregna egenskaper, och som kanske kan ge dig det där taktiska klippet som man drömmer om just innan man somnar på kvällen efter ett byggpass i hobbyrummet?

Vidare kan man välja att bygga flera likadana plan för att lätt kunna reparera med likadana reservdelar, eller så bygger man några plan av olika modell för att se vilket man trivs bäst med, eller bara för att det är kul!

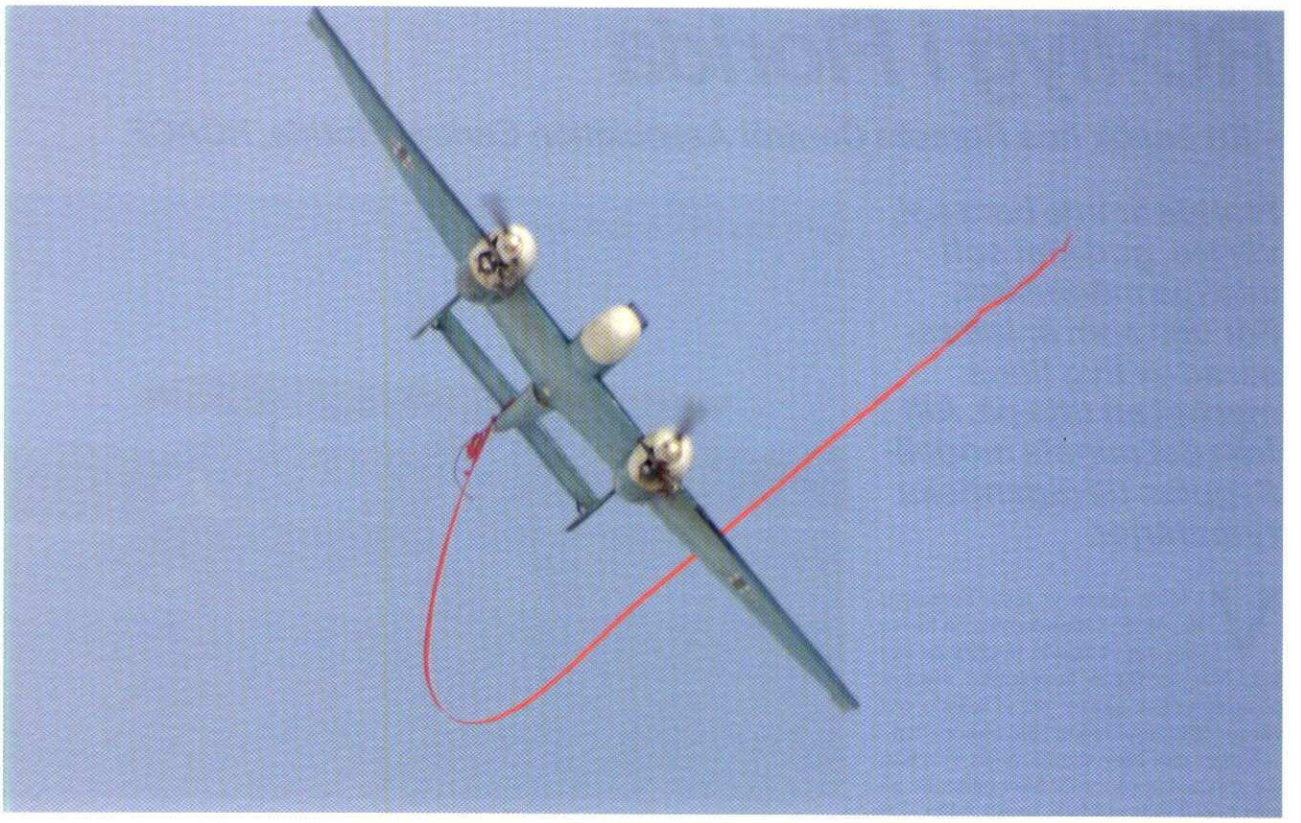
Ritningar och kits

Att konstruera sitt eget plan är alltid kul, och kanske lite prestige också. Tycker man att det är krångligt att konstruera själv så finns alla möjligheter att enkelt få fram sitt plan i alla fall. På ACES SWEDEN:s hemsida finns en förteckning över ritningar på många olika plan. Ritningarna brukar kosta ca en hundring och det är det värt. Vissa ritningar har hängt med hur länge som helst och om man ska nämna några så är det väl Martin Elmbergs P40 och Jesper Sigbjörnssons Focke Wulf 190 "Lång nos" som verkar vara odödliga. Den senare maskinen'är ett "säkert kort" som flyger både snällt och vasst på samma gång.

Ett annat tips är att köpa en byggsats från samma lista som ritningarna finns på. På så vis får du snabbt idéer om hur du kan konstruera egna plan. Idéer SKA man låna och du kommer säkert på förbättringar som passar din egen byggteknik bättre.

Om bygget

Några tips om bygge: När du installerar utrustningen i planet, tänk på att det tyvärr oftast är så att ditt plan slutar sina dagar ganska våldsamt. Inte för att man



De 2-motoriga planen är Messerschmitt 110 byggda av Mattias Widén, Stukan tillhör Greger Handberg.

Bilderna på modeller i luften är tagna av **Fredrik Pettersson**, och bilden på de tre modellerna på marken har tagits av Mattias Widén.

kolliderar jämt, och om det sker brukar man kunna reparera till flygbart skick igen, men se i alla fall till att skydda mottagare och annat så bra du kan i fall det blir en hård smäll.

Om du byter tank eller installerar en begagnad tank, byt slangarna eller se över dem noga. Dra i dem och titta efter hål, och detta gäller särskilt klunkslangen inuti tanken. Om det går hål på klunkslangen så går motorn utmärkt så länge ytan i tanken är över hålet, men efter någon minut börjar motorn gå magert till och från och detta är inte kul att uppleva när man åkt kanske 10-15 mil till en tävling.

En sak som alltid är bra är enkelhet. Bygg din modell enkelt, med säkra lösningar för vingfastsättning och linkage etc. Det kan också vara bråttom med service i fält så det är bara bra om det – är lätt att komma åt servon och motorfästen etc. Det är alltid bra att ha ett lätt plan, så bygg så lätt som du kan. En .15 maskin som väger 1000 g är ofta svår att hantera, men kring 800 g så har man bra förutsättningar. Me 109 har dock så liten vingyta att den inte bör väga mycket mer än 700 g.

Motor

Vid val av motor är det en sak som jag prioriterar högst av allt, nämligen driftsäkerhet. Se till att du är överens med din motor och vet hur den reagerar på båda blandningsskruvarna. I mina ögon är en glidlagrad OS-LA med säker drift och som är lätt att starta ett mycket bättre alternativ än t ex en fullblods MVVS som ger mycket effekt men som kan vara tjurig på alla andra varv än full gas. Ibland hör man nybörjare säga "..jag'är ju inte så vass på combat så jag kompenserar med att ha en vass motor i stället..". Jag tror att man snarare bör flyga i ett tempo där man hinner hänga med och kan styra planet dit man vill istället för att låta planet avgöra vart man hamnar.

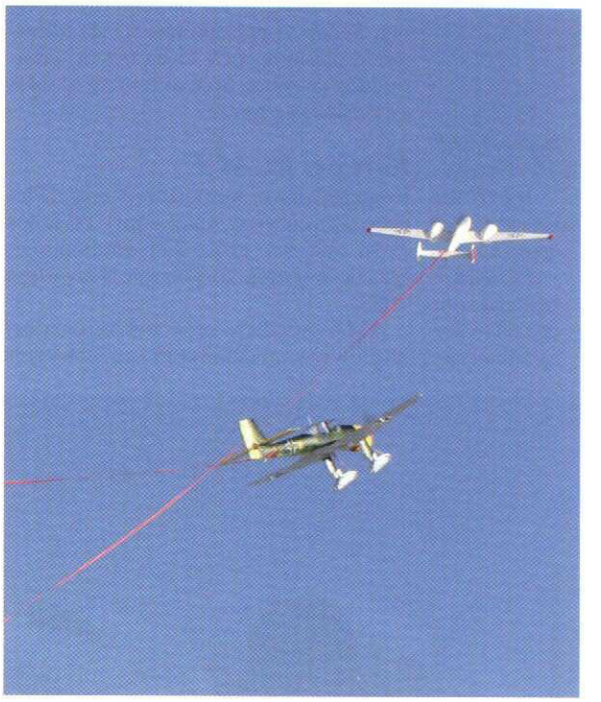
Inför tävling

Några tips inför tävling: Provflyg dina plan i veckan före tävlingen. Om något behöver justeras, t ex tomgångsbränslenålen, så är det viktigt att flyga planet igen. Har planet funkat bra på denna provflygning utan efterjustering så är det stor chans att det går bra även på tävlingen några dagar senare. Men om man t ex drar åt skruvarna till ljuddämparen lite extra "för säkerhets skull" eller justerar nåt linkage dagen före tävling så kan man ge sig 17 på att dämparen lossnar på tävlingen eftersom skruvarna rubbats ur det läge som de länge suttit i innan man drog åt dem det där lilla extra, eller att maskinen beter sig feltrimmad.

Om motorn trilskas och verkar ovanligt svår att ställa in, fundera på när du bytte stift senast. Många modellpiloter har en liten ask med begagnade stift som de sparat. Det kan man ha om man har skilsmässo-ångest från gammalt skräp, för gamla stift ska inte in i motorn igen. Kika på glödtråden (utan att ha strömmen på), tråden ska vara blank och fin, är den matt eller grå eller t o m ser blästrad och ojämn ut så ska stiftet bytas. Ha alltid en oöppnad förpackning med ett nytt stift i fältlådan för då vet du att det är oanvänt. Och glöm inte att köpa ett nytt så snart du'öppnat förpackningen, för du står garanterat inte i en hobbyaffär nästa gång du behöver ett nytt stift.

Slutligen ett par ord om din säkerhet mitt i allt adrenalin som uppstår när man rusar fram till startlinjen och nerverna är på spänn. Det är visserligen bra att komma upp snabbt i luften, men detta är inte livsviktigt – så:

- Stressa inte för mycket så att du blir oaktsam.
- Öva gärna på "tävlingsstarter" med



språngmarschen och allt hemma på fältet.

- Tänk på att alltid göra överdrivet stora rörelser runt den roterande propellern. *(Det är lätt hänt att låta handen gena genom den osynliga propellerdisken till glödklämman!)*
- Om modellen är kladdig på undersidan kan man råka tappa greppet när man i brådskan lyfter upp modellen. *(Att försöka fånga upp en modell som slinter när motorn är på full gas kan verkligen ge otäcka konsekvenser!)*
- Om du är på en tävling så kan det vara bra att "torrstarta" före start så att du och din mek vet hur det kommer att gå till i skarpt läge lite senare, och följ alltid samma inövade mönster. Då minskar du risken för olyckor.

Mattias Widén

RC-flyg i Florida

– Ett besök hos Remote Control Association Central Florida, RCACF

Florida är inte bara sol, värme, god mat och vänliga människor. För den som är intresserad av flyg finns mycket att titta på. Allt från det minsta modellflygplan till gigantiska rymdfärjor.

PT-17 Sterman på väg till start.

Vi hade innan vi reste kontaktat RCACF i Orlando med en förfrågan om vi kunde få göra ett besök. Vår förfrågan besvarades mycket positivt vilket gjorde att vi kände oss varmt välkomna redan före ankomsten.

Vilket inte blev sämre av att vi redan vår första dag i Florida blev hämtade på vårt hotell och guidade ut till fältet. Då det var vardag så var flygaktiviteten var låg. Sedan vi presenterats för de närvarande piloterna fick vi en trevlig eftermiddag på fältet. Som avlutning gjordes ett restaurang besök.

Kort om RCACF

Remote Control Association Central Florida (http://www.rcacf.com) bildades 1958 och har cirka 225 medlemmar. Inträdesavgiften är 60$ och årsavgiften 100$.

AMA (Academy of Model Aeronatics) http://www.modelaircraft.org motsvarar SMFF. AMA medlemskap (60$/år) inkluderar försäkring. Dessutom ges en tidning ut. AMA arrangerar tillsammans med någon klubb en stor flygdag. I år kommer detta evenemang att hållas i Texas.

RCACF:s fält är öppet för medlemmar hela året och man flyger från tidig morgon till solnedgången. Av klubbens 225 medlemmar finns 8 jetflygare, 15 helikopter, 25 el samt ett 10-tal segelflygare. Man har ungefär 50 medlemmar som flyger regelbundet. Ser ut att vara samma andel aktiva som vi har i Sverige. Klubben har även 15 certifierade instruktörer. Fältet har en 15 x 212 meter asfalterad start och landningsbana som är omgiven av gräs. Vid banan finns 6 pilotrutor som är försedda med skyddsnät för att skydda piloterna vid eventuell felmanöver.

Aktiviteter

Klubben genomför två pylon, en aerobatic, en F3A tävling per år. Dessutom arrangerar man en modellflygshow.

Varje månad har klubben möte på ett hotell i Orlando. Mötena besöks av i genomsnitt 40 medlemmar. I bland har

Nedan: USAF A-10 "Thunderbolt II" var välbevakad före uppvisningen. Piloten fick mottaga stora applåder efter uppvisningen,

Steve Homenda med sitt "Hydeout", en tvåmeters Pattern. Planet har i nosen en YS 140L med en 16x10 APC propeller. Steve är Chief Flight Instructor och har även ansvar för instruktörernas utbildning.

man engagerat en gästföreläsare. Varje år i januari hålls även en större bankett.

Fullskala

Naturligtvis passade vi på att beskåda en fullskala uppvisning som gick av stapeln i Titusville nära Kennedy Space Center. Huvudtemat var äldre propellerplan. Ett femtiotal ingick i programmet. Stundtals var tjugo plan i luften samtidigt.

Det plan som imponerade mest var en USAF A-10 THUNDERBOLT II ("WARTHOG") med Captain Jeff "Roadie" Yost vid rodren. En fantastisk uppvisning i strålande solsken. Vidare fick vi se en Fokker DR 1 Triplane framförd av Tim Plunkett. Motorn i den gamla Fokkern lät som en äldre Singer symaskin. A10:an hade en förvånansvärd låg ljudnivå om man tar hänsyn till motoreffekten.

Ett tips: Om någon funderar på att åka över och samtidigt vill flyga på modellflygfälten rekommenderas ett temporärt medlemskap i AMA. Anmälnings formulär kan laddas ner från tidigare angiven länk.

Einar Nilsson, RFK Cumulus
Åke Peterson, Bromma

Fokker DR 1 efter en strålande uppvisning.

En Fokker DR1 på väg ut till start. Denna maskin är från 1917.

Clint Ponce. Säkerhetsansvarig på fältet.

Några piloter som tar en paus mellan flygningarna.

A10:an efter fullgjort uppdrag.

Sabre F86 drog till sig stor uppmärksamhet.

Bygge

SK2000E
– eldrivet skolflygplan för 2000-talet

Eldrivet skolflyg? Inte alldeles lätt att förverkliga om man vill ha både ett "fullstort" plan och lång flygtid.

Foto: Tage Berggren

Träningstiden

Vid skolflyg är det en faktor som bestämmer mycket har jag erfarenhet av - flygpassens längd.

Vare sig man flyger med en kamrat i dubbelkommando, eller det handlar om skolflygning i klubbregi, så räcker det inte med 5-10 minuters flygtid per gång, anser jag. Även om eleven tror att han är nöjd med detta (skönt att andas ut eftersom det var så jobbigt...) så upptäcker man snart att på 5-10 minuter så hinner man inte som nybörjare "få grepp om" vad flygningen innebär.

Man behöver 20-minuterspass eller ännu hellre 30-minuters för att få en AHA-upplevelse! Detta är mina erfarenheter efter 28 års skolflygande.

Elever, som jag skolat, blir lite konfunderade när jag säger att vi ska flyga i pass på 30 minuter. Men det märkliga är att nästan alla som jag frågar efteråt säger "har jag verkligen flugit 30 minuter? Gick det så fort?"

Med glödstiftmotor är flygtiden inget problem. Det är lätt att förse planet med en tank som ger rätt flygtid. Eldrivet blir det lite knepigare och man får tänka om lite när det gäller drivkälla och modellvikt.

Storleken

Planets storlek har betydelse. Det är lätt att lära sig flyga med en parkflyer eller slowflyer, men det ger inte kunskap om hur man flyger större plan. Startar man däremot med ett "fullstort" plan så kan man flyga allting efter detta.

Slowflyern eller parkflyern har en annan nackdel som man upptäcker efter hand - det är inte så många dagar som erbjuder tillräckligt svag vind för flygning och ska man dessutom passa samman det med en kompis som ska skolflyga med en, så blir det ännu färre.

Fullstort?

Med ett fullstort plan menar jag en traditionell nybörjarmodell med 140-150 cm spännvidd.

Hur kombinerar man nu detta med eldrift?

Drivpaketet

Fram till för ett par år sedan var det egentligen bara NiCd- eller NiMh-celler som hade kapacitet att över huvud taget driva en normal nybörjarmodell till en någorlunda vettig prisbild. Ett sådant drivsystem kunde se ut som på bilden. Det hade följande sammansättning:

7-10 cells NiCd- eller NiMh-ack med 2400-3300 mAh kapacitet.

600-motor.

Växellåda 1-3.

14 tums propeller.

Fartreglage för ca 35-50 A belastning.

En del försök har gjorts att använda ungefär denna typ av drivpaket för skolflyg. Problemen är:

Paketet är tungt. Det som finns på bilden väger 784 gram och det är mer än dubbelt upp mot en glödstiftmotor.

Flygtiden, även om man kör snålt, blir ca 5-10 minuter.

I praktiken är detta en rätt dålig lösning. Skulle man använda den för klubbskolning så förutsätter det rätt många i förväg laddade ackar och det blir dyrt.

Man kan förbättra prestanda något med Neodym eller Samarium-Kobolt motor, men kostnaden stiger och problemet med flygtiden är egentligen inte löst.

Bättre

Lösningen är

- Litium Poymerbatteri
- Borstlös motor
- Modell som väger mycket mindre än den traditionella nybörjarmodellen, men som ändå är "fullstor".

Utifrån dessa fakta moderniserade jag vintern 2005 min tidigare konstruktion SK2000.

Design

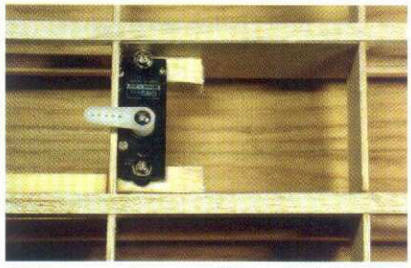
Kroppen byggdes upp av 4x4 mm balsalister, 2 mm balsaflak och 0,4 mm plywoodflak.

Stjärtplanen byggdes av 20x4 mm och 4x4 mm balsalister.

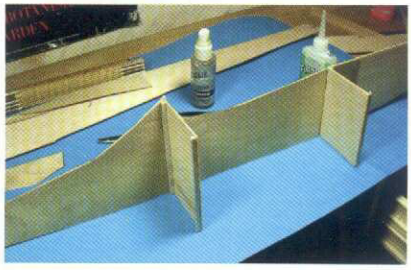
Vingen fick 2 mm spryglar, mittäckning och webbar av 0,4 mm plywood och jag hittade mycket lätta fram-och bakkantlister hos Modellproduktion i Märsta.

Slutresultatet blev att planet flygfärdigt vägde nästan exakt 1 kg. Kroppen inklusive drivpaketet vägde 750 gram och vingen med två miniservon 250 gram.

Detta gav mycket bra flygprestanda men ändå bra hållfasthet.


Miniservona i vingen sätts fast på 10x10 mm balsalister, limmade mot webbar. Endast utgående axeln sticker ut genom ett hål som man gör i klädseln.

Bakom motorn sätter man ett lutande säkerhetsspant som avleder acken från motorn vid en eventuell krasch. Fartreglaget kan läggas i ett fack vid acken.


Kroppens sammansättning börjar så här.

Drivpaketet köptes in hos MFT i Stockholm eller HAB i Småland och består av:

- **Borstlös motor AXI 2814/10 eller 2820/12.**
- **E-tec LiPo batteri, 3400 mAh, 7,4V. Detta är bäst för skolflyg. Vill du ha aerobatic-prestanda, välj istället t ex LiPo 1x3 celler, 2400 mAH, 11,1 V. Det ger ca 20-25 min flygtid.**
- **APC propeller för el, 9x5,5"**
- **JETI Advance 30 plus fartreglage med BEC funktion eller TM40-3FP 40A också med BEC.**

Till detta måste du också skaffa en speciell LiPo-laddare.

Alltsammans kostade ca 2500 kr. Det är faktiskt ungefär samma kostnad som ett drivpaket med glödstiftmotor plus glödstiftack, startmotor och andra tillbehör för skötseln av motorn.

Erfarenheter

I SK2000 har jag försökt samla de erfarenheter jag har av nybörjarmodeller av traditionellt slag. SK2000E har i stort sett samma utförande men är maximerat för el.

Vingen har Lajbans profil och har därigenom blivit mycket enkel att bygga. Lämpligen bygger man den med ett microservo i var vinghalva i den sk B-vingen.

Egentligen går det också alldeles utmärkt att bygga och flyga planet med sidoroderstyrning, utan skevroder. Följ anvisningarna för A-vingen. En enklare lösning som sparar kostnaden för två miniservon.

Ordentligt avancerad är C-vingen med klaff. Då får man ha 4 servon i vingen. Klaffen kan då mixas samman med höjdrodret om man har computerradio så man kan få prydliga fyrkantloopingar t ex.

Spryglar

Lajban-profilen används till flera modeller numera, så vingsatser med spryglar och vingframkanter kan köpas från Svensk Modellproduktion i Märsta (08-591 195 50). Du måste tala om att du ska ha **2 mm spryglar till SK2000E** och speciellt lätt material i listerna.

Det lönar sig att lägga ner jobb på att finna rätt hårdhet på balsan i hobbyaffären - SK200E måste byggas lätt!.

Det är bra om du kommer ner i en flygvikt kring 1000-1100 gram.

Konstruktionen med plywood på insidan i framkroppen är mycket stark och gör du den med omsorg får du en hållbar kropp.

Du kan limma med vitlim när det gäller plywod/balsalimningen av kroppssidorna, men då måste du sätta delarna i press med t ex strykjärn som vikt under natten för attsidorna inte ska slå sig. Kontaktlim är en annan variant.

CA- eller balsalim är naturligtvis idealet och sparar mycket vikt, men blir ganska dyrt.

Tänk på att göra en vänster- och en högersida.

Tyngdpunkten

...kan ligga 2-3 cm framför den på ritningen angivna. Planet blir stabilare, men får lite av "vindflöjelfunktion" i medvind och sidvind.

Värre är det om tyngdpunkten hamnar för långt bak. Då får du ett mycket besvärligt plan att flyga. Det blir instabilt, överreagerar på dina roderutslag, viker sig lätt och kan till och med gå i spinn om

Materialllista för SK2000E

6 st 2 mm balsaflak, medelhårda
(4 st räcker om du köper spryglar från Svensk Modellproduktion)
1 st 4 mm balsaflak, LÄTT

3 st plywoodflak 0,4 mm

8 st balsalister 4x4 mm, medelhårda
3 st balsalister 20x4 mm, LÄTTA
Ca 30 cm 10x10 mm balsalist, medelhård, till servofästen
2 st framkantlister balsa, special från Svensk Modellproduktion – LÄTTA!
eller 2 st lister 10x20 mm balsa – LÄTTA!

Vingbalkar:
4 st furulister, 4x6 mm
4 st balsalister, 4x6 mm, medelhårda

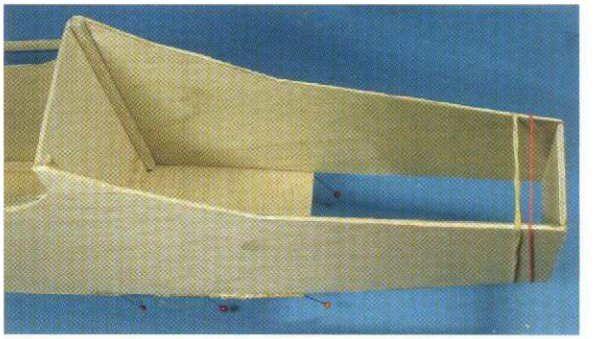
1 st rundstav, björk, 5 mm

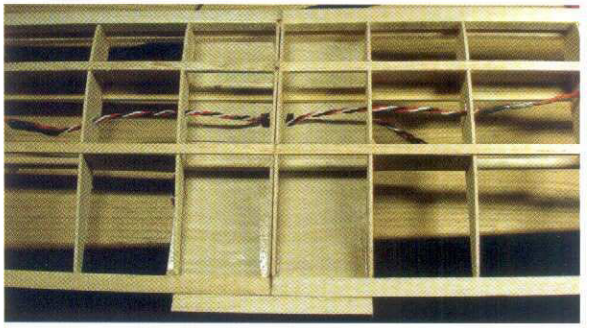
Alternativ A-vingen:
2 st bakkantlister, 10x30 mm, LÄTTA
2 roderhorn till sido- och höjdroder

Alternativ B-vingen:
2 st 10x6 mm balsalister LÄTTA
2 st bakkantlister, 8x35 mm, LÄTTA (till skevroder)
4 roderhorn till höjd, sida och skev

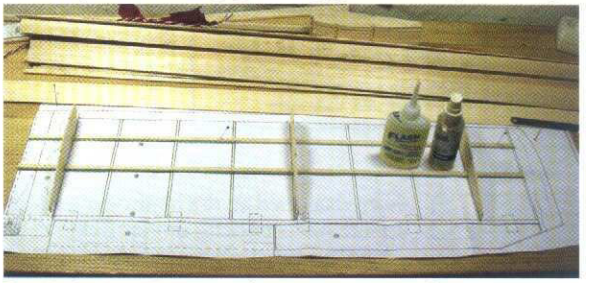
Alternativ C-vingen:
1 st bakkantlist 8x35 mm, LÄTT (till skevroder)
2 st balsaklossar 5x50x260 mm LÄTTA! (till klaffar)
6 roderhorn till höjd, sida, klaff och skev

50 cm glasfiberremsa till vingskarven
2 st pianotrådar 2 mm
3 hjul 50-60 mm LÄTTA
1 förpackning Nyrods, smalaste sorten (om inte du har detta redan)

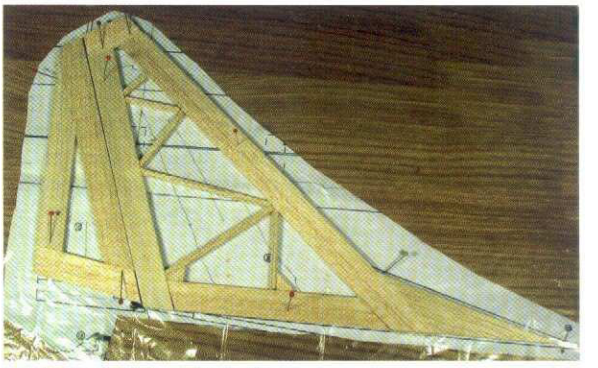

Nos- och stjärtparti kläms samman med gummiband när man limmat.


Kablarna från servona leds ner i mittpartiet.

Är man rädd om underlaget täcker man över ritningen med hushållsplast. Här har jag dock byggt utan ritningsunderlag.


Det är bra att sätta upp några spryglar och låta limmet torka innan man fortsätter.

Äldre drivsystem med NiCd-ack, växel och fällbar propeller.


Fenbygge på ritningsunderlag.

Vingspets 4 mm balsa

Stödbit av 4mm balsa på A-vingen

Börja gärna hela bygget med att skära till lister och limma samman stabilisator, fena och roder.

A-vingen utan skevroder 14 cm V-form

B-vingen med skevroder 8 cm V-form

Bakkantlist A-vingen 10x30 mm balsa

Höjdroder av 4x35 mm bakkantlist eller av 4 mm balsaflak som slipas med runda kanter

4x4 mm balsalist

20x4 mm balsalist

Kullinkar ger väldigt exakta roderutslag, men är inte nödvändiga.

Roderhorn kan tillverkas av 2 st skiktlimmade 0,4 mm plywoodbitar. Stötstången kan då bockas till av 1,5 mm planoråd och ha en Z-böj vid roderhornet och en annan Z-böj vid servoarmen. OBS! Går endast bra med tunt CA-lim som förenar med rodret!!!

Roderstänger, Nyrod, minsta storlek in att extra stötstångshölje att dra a

Spant 5

Bygg kroppen så här:
Skär ut spant, kroppssidor och innerförstärkningen av 0,4 mm ply. Lamellimma kroppssidor och innerförstärkningar och tänk på att göra en höger- och en vänsterskida. Använd tyngder och låt torka över natten om du använder vitlim. CA-lim (grön flaska) är bäst, men lite dyrt...
Limma fast spant 2 och 3 på ena kroppssidan med 90 graders vinkel. Låt torka. Limma motsatta sidan och låt torka. Limma in övriga spant och håll samman kroppen med gummiband medan limmet torkar. Se till att kroppen blir rak!
Limma in kroppens ovansida och stabilisator och fena. Montera in servon och stötstänger och ett extra stötstångshölje som du kan dra antennen i. Nu kan du fortsätta med detaljarbetet och täcka undersidan.

LÄTT MATERIAL!!!
För att få rätt flygegenskaper och kraschtålighet så får SK2000E väga högst 1000-1100 gram. Enda sättet att uppnå detta är att i hobbyaffären söka rätt på mycket lätt material. Kroppssidorna, spanten och vingens lister kan vara medelhårda.

A-vingen
Enkel vinge för sidoroderstyrt plan. Ingen dålig lösning och planet är mycket lättstyrt med sidoroder.

B-vingen
Byggs med skevroder. Två miniservon med minst 1,5 kg dragkraft placeras mitt i vingen.

C-vingen
Här har lagts till klaff, som ökar flyglädjen genom att man kan landa med klaffutslag och om man har computersändare kan man göra många intressanta mixningar.

Data för SK 2000E:
Spännvidd 141 cm, Vingarea 29,3 kvdm
Flygvikt ca 1000 -1100 gram
Vingbelastning ca 34 - 38 g/kvdm

SK2000E

Design och copyright 2005
Bosse Gårdstad, Vallentuna

Förslag på drivpaket:
Motor ÅKI 28/4/10
Reglage JETI Advance 30 plus
Ack E-tec Litium Polymer 2x2 1750 mAH

Mallar för bockningen av landstället, som görs av 2 mm planoråd.

Rodren fästs med vanlig kontorstape av den kristallidera typen i två moment. Först riktas rodret in och tape sätts fast på ovansidan. Sedan viker man upp rodret och fäster på undersidan. Det är till stor hjälp om man är två om jobbet.

Huvudstället. Slipa ytorna med smärgelduk. Linda med koppartråd och lod.

Försök hitta så lätta hjul som möjligt, 5-6 cm diameter är lagom.

du envisas med att dra höjdroder trots att du inte har tillräcklig motoreffekt.

En till två centimeter bakom den på ritningen angivna tyngdpunkten kan tolereras, men inte mer. Flytta ackumulatorn så långt fram som möjligt.

Beklädnad

Helt allenarådande när det gäller beklädnad för detta plan är plastfilmer av olika slag. De fästs med strykjärn. Oracover och Super Monocote, som kräver mycket värme vid fästandet är starkast, men tyngst.

Eftersom vikten är betydelsefull så rekommenderar jag dock här att du köper en lätt plastfilm, t ex Solarfilm.

Radiostyrningen

SK2000E kan flygas med en vanlig fyrkanalare, men om man har två servon i vingen behövs en Y-kabel.

En radiostyrning av computertyp gör att man kan mixa skevservona i sändaren och även att använda dem som klaff. I computrerradion kan du också lägga in differentierade skevutslag - mer uppåt än nedåt. Det färbättrar flygegenskaperna.

Material

Det bästa limmet för ett nybörjarbygge är egentligen vitlim. Det är billigt, miljöofarligt och ger en mycket seg limfog. Vanligt Cascol från färghandeln duger utmärkt.

På SK2000E är det emellertid viktigt att du är sparsam med limmet. Se dock till att alla förbindelser trä-mot trä verkligen har fått ett limskikt, men torka bort överflödigt lim.

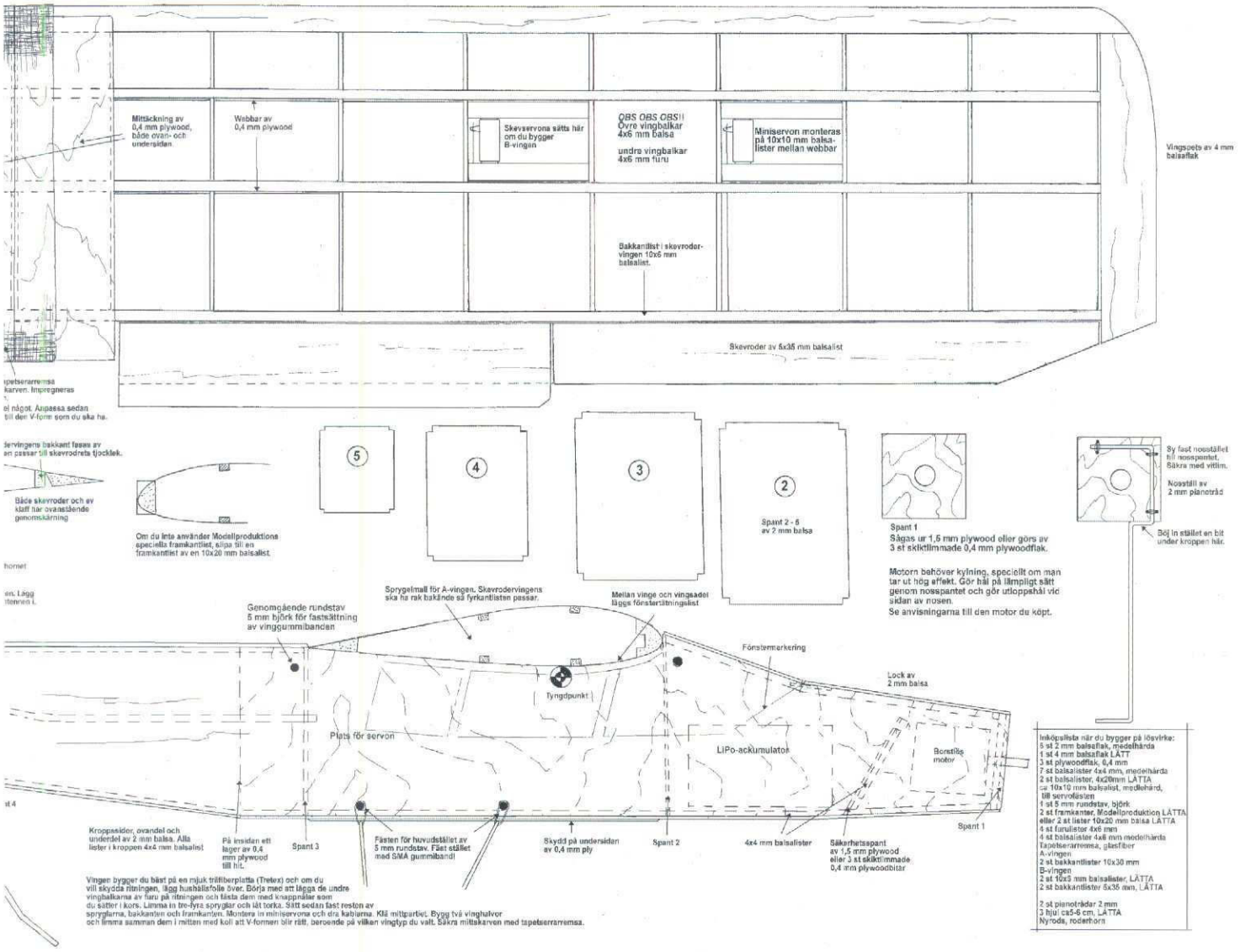
CA-lim är dyrt, men i det här fallet är det också naturligtvis bäst.

Verktyg

Till bygget behöver du inte många verktyg. En hobbykniv, ett bågfilsblad att kapa lister med, sandpapper och en 6 mm fyrkantsyl att borra hål med är egentligen en grundutrustning som du klarar dig med.

Färdig modell. Många av flygproven gjordes på snö.

Bilaga från Carrocar – Ryck ut och spara!



Flygning

Det är synd att man inte här i tidningen kan visa flygegenskaperna hos en ny konstruktion...

Jag har dock när detta skrivs varit på flygbesök i Enköping, Skinnskatteberg och Åkersberga och vill nog påstå att de som såg planet tyckte att det flög väldigt trevligt. Det har en slags mjuk följsamhet och exakthet i rodren som jag nog inte fått fram på något annat plan jag konstruerat.

Det trehjuliga stället är mera robust än man kan tro, trots att dimensionen bara är 2 mm. Det startar och landar obehindrat på gräs och knöligt, tilltrampat snöunderlag har jag konstaterat. Startsträckan är 5-10 meter. Med lite motvind kan man sätta modellen på ett par meter om man vill.

SK2000E ska flyga problemfritt om planet är rakt och bra byggt, utan några skevheter.

Med "skolflygacken" har man normala nybörjare-modell egenskaper, fast farten är halverad mot en glödstiftare. Man kan loopa, rolla och konstflyga obehindrat, speciellt den första kvarten.

Start- och landningsträningen kan göras mycket effektiv för man kan göra trafikvarvet mycket snävare än med en tyngre och snabbare modell.

Med 11,1 volt ack får man nära nog hovringsflygegenskaper och farten kan ökas rejält om man vill.

Med ovanstående utrustning har man inga som helst problem med kylning av ackar och motor. Även efter ett hårt pass med "aerobatic-acken" är varken motor eller ack ens ljumma.

Skolflyg

Hur man flyger och hur man skolflyger skulle det ta alldeles för mycket plats att berätta om här - om du vill kan du skaffa min CD "Flyg Radiostyrt!" via min hemsida: **www.gardstad.se**

Ritning i fullskala och bygganvisning får du direkt i din brevlåda om du sätter in 140 kr på postgiro 432946-2 och skriver SK2000E på talongen. Viktigt att du skriver "E" för det finns en vanlig SK2000 också.

Vill du ha ritningen snabbare och har internetbank kan du sätta in beloppet på SHB konto med clering nr 6915, och konto nr 411 156 128. Men då måste du samtidigt skicka namn, adress och beställning som e-post till **gardstad@algonet.se**

Text och bilder där ej annat anges:
Bosse Gårdstad, Vallentuna
08-511 777 57

Till vänster: På isen i Skinnskatteberg. Foto: Tage Berggren

Bygge

Depronbygge

Depron är ett lätt material som har visat sig mycket användbart när man vill bygga små eldrivna modellplan. Materialet säljs som skivor som är lätta, plana och vita eller grå och kostar mindre än en hundralapp. Tanken med nedanstående rader är att berätta lite om mina blygsamma erfarenheter av depron.

Skivorna som man köper i en golvbutik är 3x800x1250 mm. och väger 110 gram, de vita känns lite styvare än de grå, och en skiva räcker förstås till flera modeller. Hobbyhandeln säljer lim som passar till depron, jag använder UHU-POR lim. En vass brytbladkniv ger fina snitt efter en linjal.

Jag gillar enkla prylar och har byggt några Pico Stick-liknande modeller med en kroppslist av balsa på vilken motor, landställ, servo, vingfäste mm är monterade. Utanpå prylarna har jag en löstagbar låda av depron med hål för vingändarna. Ett spant i framändan och ett där bak med spår för listen gör lådan lätt att montera och vill man kosta på sej flera lådor med olika utseende så går ett "modellbyte" på ett par minuter.

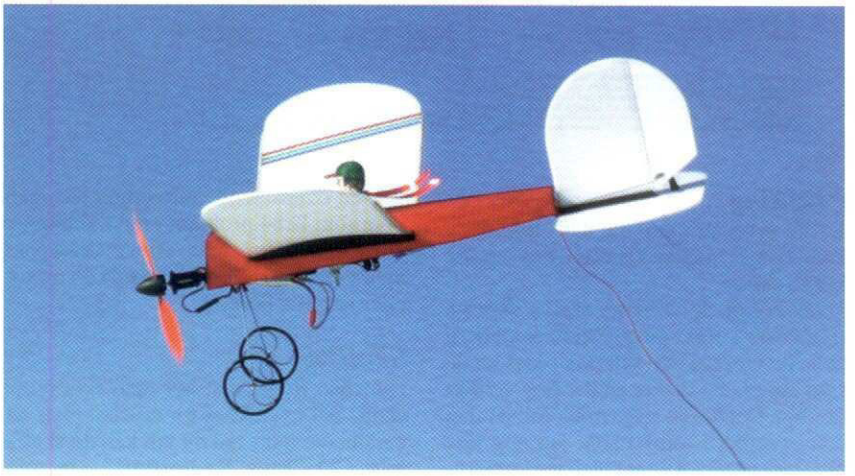
Materialet är böjbart så vingen behöver stagas. Ett enkelt sätt att staga vingen är att limma grillpinnar av bambu i vingens fram och bakkant, det fungerar bra på mindre modeller. På en lite större modell använder jag kolfiberpinnar istället. På en dubbeldäckare kan man staga vingarna alldeles som på fullskala maskinerna genom att spänna trådar i kors.

Att måla plastmaterial är inte alltid så lätt, vissa färger löser upp plasten, men på depron fungerar acrylfärg fint. Vill man spara vikt så är filtpennor förstås ett bra alternativ.

Jodå jag vet, det handlar mycket om 3-D flyg i "elbranschen" numera, men kanske är vi några entusiaster som fortfarande kan njuta av lite tuffa runt flygning och som kan glädjas åt snygga starter och landningar och då kanske ovanstående tips kan vara till någon hjälp. Med eldrift blir ju allt så mycket enklare.

Med depron på byggbordet så kan du verkligen släppa loss din fantasi och kreativitet. Min räcker inte längre än att ta efter det andra har hittat på.

Björn Ekström
picostick@spray.se
Foto: Daniel Johansson



Nytt flygsätt för alla,

Freestyle är här!

Elflyg

3D har en tid varit ett begrep inom flyg och helikoptrar, inte minst hos producenterna. Nu genoförde vi i Linköping Sveriges (Scandinaviens?) första inomhustävling i Freestyle/3D flygning för eldrivna modellplan.

Tanken var att bjuda på kul publikfriande flygning av aldrig tidigare skådat slag, och så blev det!

Konceptet var enkelt, hyr gymnastiksal. Bjud in alla piloter som vill flyga ett fritt program akompajerat av musik under 2 minuter. Låt piloterna bedöma varandras flygning! Tävlingen kom att heta Scandinavian open i freestyle/3D.

När klockan slog 16 hade 9 piloter från Småland Götaland och Svealand skrivit in sig på startlistan. Vi hade fyllt lokalens läktare med ett 60 tal nyfikna och musiken drog i gång till Fredrik som första pilot i hallen!

Förväntningarna var stora, men ingen hade nog förväntat sig så mycket flygning på så liten yta! Naturligtvis förekom det en del hovring men framförallt en kul mix av traditionell konstflygning och rena TV-spel konsterna. Flera av deltagarna tävlar på sommaren i aresti eller F3A och detta märktes i lugn och exakt flygning. Men det roligaste är att se den nya flygstilen som skapats tack vare de enormt vändbara och lätta depronplanen. Flygvikterna låg mellan 140-och 280 gram! Planen tycks röra sig i ultrarapid för att plötsligt dra i väg som värsta pylon kärran för att sedan tvärstanna i någon typ av hovring. Detta har också satt namn på en del av de nya trick.

Vi såg, bla. **WC** (även kallat toasitts) där planet "loopar flygandes på högkant (liggande looping)

Knivloop, planet loopar i kniv/ högkantsflygning.

Hiss, planet faller ner i planflykt eller **Tex kniv** med motorn avslagen och fullt upp roder.

Vattenfall, där planet utför en rad buntar från tak till golv med minimalt motorpådrag.

Detta kombinerat med rollande cirklar, torkrollar (hovrande roll), kul hovringstrick och spännande hinderflygningar kring bommar och basketkorgar i taket, under 2 intensiva minuter. Detta var otroligt att se, musikens förhöjde känslan ytterligare.

Efter två kvalflygningar röstade piloterna fram vilka fyra som i ytterligare en flygning skulle göra upp om topplaceringarna. David med sin Vertigo, Fredrik med Qhusaren, Claes med sin egen 3d-Sukhoi och "Torpis med en Knuffel blev finalisterna, Två dubbeldäckare mot två monoplan, två svenska konstruktioner mot två utländska! Götaland, Småland och Sörmland representerat i finalen av Scandinavian open 2005.

Här kom det lilla extra fram, T ex högkantloop direkt från markstart, extremt snäva rollande liggande 8:or, "landning"mot plexiglasväggen framför åskådarna. Flygstilarna var olika, men nöjet gemensamt.

Nu vidtog rösträkning, jämt blev det! Fredrik knep en ny laddare på tredje plats "Torpis" och David fick varsin modell på delad andraplats och Claes stod som vinnare med en modell som pris.

Alla nio startande fick njuta av prisbordet med produkter från Ikarus/Modex, MFT, HAB och Meijer Models. Att dessutom Malmens MFK stått för gott kaffe och förtäring var pricken över i, för en toppentävling, den första i el-3D.

Nästa vinter blir det fler, var så säkra! När nästa inomhussäsong närmar sig, kommer ett tekniskt reportage från denna tävling. Det blir bara bättre och billigare.

Claes Meijer

Resultat:
1 Claes Meijer Motala
2 Henrik Torphammar Växjö och
2 David Lundström Linköping
3 Fredrik Lundberg Stockholm

Svensk modellflygare startar eget med satsning på Depron

Meijer-models.tk är en ny svensk webbfirma som arbetar med utveckling och produktion av Depronmodeller. För närvarande säjer man en ombyggnadssats för Shock-flyers. Med nytt depron förvandlas en kraschad kärra till en snäll men högpresterande 3D-värsting! Även färdiga kolfiberpaket finns för dem som inte vill krascha först. På webbsidan kommer nu i dagarna en gratisritning till en Y/F-22 Depron jetkärra för cd- eller speed-300 motor.

Claes Meijer som utvecklar modellerna vann vinterns Skandinavien open i freestyle/3D flygning, så prestandan är bevisad god på planen. Härintill hans vinnande Sukhoj-modell som finns att köpa från Claes.

Bosse RC-doktorn – frågespalt för "söndagsflygare"

Redaktionsrådet fångade upp ett önskemål om att ha en spalt i tidningen med svar på tekniska frågor med tonvikt på frågor som ställs av nybörjare och vanliga RC-flygare på landets många modellflygfält.

Vi har bett Bosse Gårdstad att hålla i en avdelning med den något vitsiga rubriken "Bosse RC-doktorn". Han är ju av födsel skåning och allt. Bosse utlovar att han kommer försöka hålla en något seriösare stil än kollegan i TV...

Vi hoppas på reaktioner från läsekretsen och reserverar en till två sidor i varje nummer det kommande året.

Modellflygare har stort behov av svar på teknikfrågor - det vet jag från min hemsida där jag i många år har svarat på frågor som jag fått via e-posten. Det har ibland varit flera stycken om dagen.

De flesta frågorna har inte varit allmängiltiga, utan inriktade på detaljer och mycket speciella och de har krävt personliga svar. Men rätt ofta har jag måst säga att "det här skulle ta för lång tid att svara på och det räcker tyvärr inte min fritid till". Här i Mfn däremot kan jag skriva rätt utförliga svar på frågor av allmänt intresse och det känns bra att inte behöva avspisa sådana spörsmål.

KONTAKTPROBLEM

Jörgen Skogh undrade över hur man gör för att inte en elmotor ska tjuvstarta.

Hej,

Till mina borstmotorer har jag alltid haft en extra kontakt till motorn, som slås på ögonblicket före start. Med denna extra kontakt kan man med större säkerhet arbeta med inställning av roder etc.

Jag har sett en del tillbud med borstlösa motorer. Motorn startar upp oförhappandes därför att fartreglagets kanal på en high-tech sändare har reverserats - det lilla pip-pip som signalerar att kretsen är sluten uppmärksammas inte av ägaren.

Jag har nyligen köpt en borstlös motor. Hur, var, installerar jag en extra kontakt som armerar enbart motorn, efter att systemkontakten slutits?

Här finns ett problem som dock förmodligen redan är löst på Jörgens fartreglage.

I elflygets barndom var det mycket vanligt att motorer tjuvstartade av olika skäl. Man fick rejäla smällar och till och med skador av vassa propellrar. Sedan kom tillverkarna av fartreglage på att man kunde ha en liten switch som armerar motorn och det gav större säkerhet. Men switchen är inte en brytning av motorströmmen utan bara en funktion i den lilla processor som styr fartreglaget. Den bryter alltså inte själva motorströmmen annat än indirekt.

Det är teoretiskt möjligt att göra en strömbrytare till en borstlös motor, men den måste då bryta motorströmmen, som ju kan vara flera tiotals ampere. En sådan brytare måste vara mycket kraftig och åstadkommer också förluster i form av ohmskt motstånd.

Istället har tillverkarna av fartreglage löst problemet på ett annat och smartare sätt. Fartreglaget känner av hur "trottelsignalen" står när anläggningen startas och om den står på fullgas så spärras motorn. Ibland får man en pipsignal som indikerar detta. Inte förrän man reverserat kanalen eller ändrat trottelspaken, så tillåter startreglaget att motorn startas. Jag har provat två olika fabrikat av fartreglage till borstlöst och båda fungerade på detta sätt.

CENTRIFUGALKRAFTEN

Stig Håkansson från Värmland skrev:

Har du någon bra förklaring till att en fällbar propeller – som även är vikbar-framåt - ändå förmår dra modellen just framåt? Man tycker ju att bladspetsarna borde dra iväg i riktning framöver när motorn går, och att kraften i modellen inte skulle få något bra "tag".

Jojo, det undrade vi verkligen också 1979 när vi kom till EM i elflyg i Amay i Belgien och till vår häpnad fick se att storfräsarna inte hade något stopp för att hindra propellerbladen att vika sig framåt. Det hade vi nogsamt försett våra propellernav med. Detta stopp var för resten väldigt irriterande för det hände att modellen vid landning vände sig runt och kanade baklänges på marken. Då bröts de dyra propellerbladen.

Svaret är förstås att centrifugalkraften (ska egentligen här heta centripetalkraften!) vida överstiger det aerodynamiska trycket på propellerbladen. Vi vet nu att även verkligt kraftiga elmotorer på en kilowatt och höga varvtal på propellrarna inte förmår att vika propellerbladen framåt.

E85

Jag har i vår hittills flugit upp 4 liter bränsle, baserat på etanol. Jag tankar direkt ur etanolmacken i Upplands Väsby (7.50 litern på Volvokortet!) och blandar sedan hemma min vanliga blandning med 10-12% syntetolja.

E85 är en standardblandning av 85% etanol och 15% bensin. Man kan köra bil på detta - även äldre bilar går enkelt att konvertera enligt entusiastiska etanolförespråkare. På nätet finns massor av information, t ex www.etanoldrift.nu. Under kriget körde vi också mycket på etanol och Fords första T-Fordar var avsedda för etanoldrift. I Brasilien går också var och varannan bil på etanol. Min egen bil vill jag dock inte utsätta för några experiment i den riktningen, men varför inte modellflygandet?

Rynos Hobbyshop
Bergsbrunnagatan 18 • Uppsala
Öppettider: 13-18.00 vardagar
Telefon: 018-13 57 00
VI HAR FULL SORTERING PÅ BLA:
Futaba GWS
GREAT PLANES pactra
PRO★STAR
BLACK HORSE MODEL
TWM THE WORLD MODELS
Endast butiksförsäljning – ingen postorder

KLIPPAN
HOBBYGÅRDEN Klippan
SPECIALIST PÅ
RADIOSTYRDA
BILAR • FLYGPLAN
HELIKOPTRAR • BÅTAR
• TILLBEHÖR • RESERVDELAR •
• SERVICE • REPARATIONER •
Telefon 0435-103 22
Telefax 0435-130 30
E-mail:
hobbygarden@swipnet.se
VI SÄNDER GÄRNA PER POST

US COMPOSIT
Bensinmotorer
ZDZ
• Motorer 40-210 cc
• MTW Ljuddämpare
• Propellrar Kolfiber och Trä
• Ljuddämpare
• Modeller
0501-707 62
Lingonvägen 6
542 32 MARIESTAD
0501-701 14
us.composit@telia.com
us-composit.com

T-Rex 450X V2

Den mest kompletta minihelikoptern på marknaden! Bästa valet för både nybörjare och expert som vill ha en liten, smidig, men ändå vindtålig elhelikopter. I princip en miniversion av den populära Raptorn. Självklart med kollektiv pitch! Detta är en "riktig" RC helikopter och ingen leksak!

- Extremt stabila flyg-egenskaper
- Stabil konstruktion
- Stryktålig, remdriven stjärtrotor
- 21 kullager
- Autorotationsnav
- Nykonstruerad swashplatta
- 3 uppsättningar rotorblad ingår!
- Billiga reservdelar
- Fullt 3D kapabel
- Flygtid upp till 15 min/laddning
- Massor av uppgraderingar finns tillgängligt!

Pris byggsats: 1695:-
Kompletta paket från 4695:-
Se vår hemsida för senaste nytt och ytterligare information!

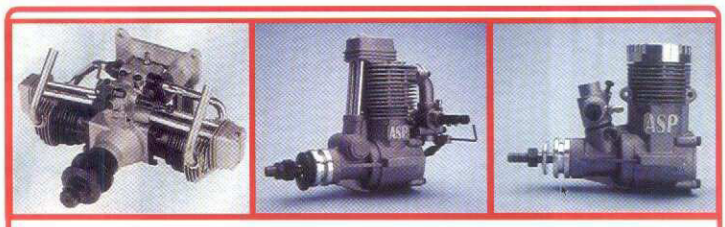
Vi är svensk distributör av Aligns produkter Återförsäljare sökes

Flyger du Zoom/Zap 400/Micro Star?
Vi har massor av uppgraderingar till denna helikopter i lager!

Micro Flight Tec HB

Från **MS Composit** kommer nu den smått klassiska Hornet i nya utföranden. Ett par stora elhelikoptrar kommer också från MS inom kort. Håll utkik på vår hemsida!

Tel: 08-37 40 85 • www.mft.nu



2-takt ABC
nål fram eller bak
12A 500.-
15A 595.-
21A 680.-
25A 650.-
28A 710.-
32A-S Ny .. 740.-
36A-S Ny .. 775.-
40A-S Ny .. 750.-
46A-S Ny .. 785.-
52A-S Ny .. 850.-
61A-S Ny .. 950.-
75A 1035.-
91A-S Ny 1245.-
108A 1325.-
Ringade:
120AR 1885.-
180AR 2300.-

ASP ENGINES

Heli 2-takt
36H 775.-
46H 785.-
61H 950.-

Nyheter:
4-takt .70 1735:-
2-takts glödstift med bra prestanda 40:-

4-takt
FS30 AR 1400.-
FS52 AR 1580.-
FS61 AR 1595.-
FS70 AR 1735.-
FS91 AR 1995.-
FS120 AR 2495.-
FS160 twin ... 5750.-
FS400 5-cyl. 11195.-

Runtronic tändsystem
Passar de flesta ASP MARK III-motorerna. Installation kan ombesörjas.

Modeller & Elektronik AB
Box 184, S-332 24 Gislaved • Tel &Fax 0371-940 05
E-post: runtronic@swipnet.se

Så jag utnämnde en trofast OS46FX till experimentobjekt. Jag tog bort toppen och fotograferade topplock och kolvens ovansida för att kunna göra jämförelser senare. Sedan har jag harvat runt med en Lajban i flera timmar och har som mål att göra en första utvärdering efter 5 liters förbrukning.

Kostnadsaspekten väger en del, men viktigare är tillgängligheten! Det har blivit besvärligt med metanolköp i vår klubb nu, med mycket hårdare krav på tillstånd och förvaring.

Jag har fått en del brev om etanoldrift med kloka inlägg. Visst - experimentet kan innehålla fallgropar jag inte förutsett.

Bosse Hellander skrev:

Jag har jämfört lite tekniska data mellan Metanol och E85:

Energiinnehållet är högre i E85 (20 MJ/kg för metanol och 30MJ/kg för E85, dock att jämföras med 42-44 MJ/kg för bensin).

Det som man kan vara lite orolig för är oktantalet:

Metanol: 130 oktan
E85: 98 oktan

Oktantalen anger hur mycket man kan komprimera luft/bränsleblandningen utan att det självtänder/knackar/spikar.

95 oktan bensin brukar räcka till kompressionsförhållande på ca 10:1 Med metanol kan man ha kompressionsförhållande på upp till 15:1.

Hur knackning låter på en bilmotor har jag erfarenhet av men hur det låter i en liten ettrig glödstiftsmotor har jag inte klart för mig. Spikning brukar uppstå vid hög belastning på låga varvtal. Skulle man köra för länge med knackningar brukar resultatet bli att man bränner hål i kolvtoppen.

Jag dokumenterade innandömet på motorn efter följande brev från Ingvar L Nilsson i Mölndal:

Hej Bosse!

Jag har inte provat, men alla som sett kastrullerna till ett Trangia-kök vet att etanol sotar ganska rejält. Mina arbetskamrater kemisterna menar att metanol förbränns utan sotavlagringar.

Hur har det då gott med mina fyra liters körning? Jodå, tack bra! Jag har dessutom provat ett par tankar med andra motorer. Motorerna startar definitivt bättre i kyla och det tror jag beror på bensintillsatsen.

I övrigt så fick jag ställa om förgasaren på OS46:an – både huvudnålen och tomgångsnålen. Jag fick öka ett halvt varv på båda. Men i efterhand vet jag inte om detta berodde på att jag körde i låga temperaturer - omkring minus 5 grader. Jag har bara kört en gång i plusgrader, så erfarenheterna är begränsade. Dessutom vet jag inte hur bränslet fungerar vid ordentlig sommarvärme.

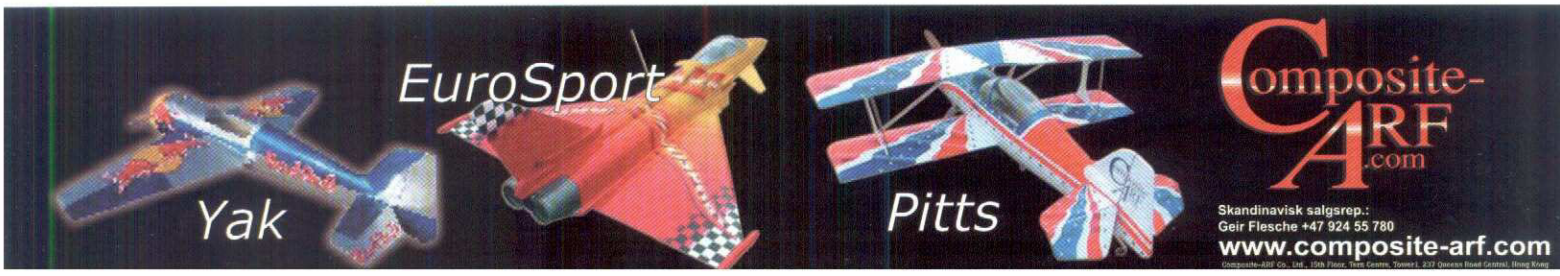
Effekt och trottlingsegenskaperna är lika som med metanol. Vad etanolen förlorar i bränslevärde kompenseras av bensintillsatsen, är jag övertygad om.

En nackdel är att bensintillsatsen luktar illa. Om jag inte torkar av planet efter flygningen så tar jag bensindoften med in i bilen och hem. Den försvinner dock efter några timmar.

Har du tekniska frågor om RC-flyg?

Skriv e-post till
gardstad@algonet.se

Kanske kan vi ta upp frågan här i tidningen om frågan har allmänt intresse.



Bygge

Vad är det här? Ett modellflygplan färdig att åka med till fältet. Thomas Nyberg berättar historien om hur han hittade och bygde ihop den mycket lätt transporterade Carbon falcon.

Carbon Falcon – en märklig fågel

Lossa fyra gummisnoddar och du kan "packa" ihop ditt modellflygplan. Sedan kan du sätta dig på bussen för att åka till nästa fält! I sanning en märklig fågel.

Undertecknad har flera gånger visat sig väldigt imponerad av internet. Söker man den minsta information, finner man den säkert där. Undertecknad har skaffat ett sk ADSL, en form av långsamt bredband, som undertecknad tycker är blixtsnabbt! Detta gör att denna informationskanal har fått en helt ny innebörd! Helt ny!

Nedanstående historia har sitt ursprung när jag sitter och tittar på en Japansk hemsida. På en bild "blixtrar" det förbi ett modellflygplan som ser märkligt ut. Efteråt inser jag att det påminner kraftigt om det "MÅLFLYG" som Svenska Armén har, och som visades i ett tidigare nummer av MFN. Istället för kropp bakom vingen finns två bommar, motor i sk pusherkonfiguration (skjutande) och sidoroder och höjdroder utformat som ett upp och nervänt "V-tail". När jag sedan försöker hitta tillbaka till den "konstiga" modellen, är den bara borta. I tre veckors tid skrev jag frågor på alla möjliga (och omöjliga) RC-chatsidor, utan något resultat. Jag fick många förslag, men inget gav "napp". När jag givit upp (inte vanligt hos Nyberg) skrev en amerikanare som hette Ken Hill, och ödmjukt undrade om frågan fortfarande var aktuell och om det, eventuellt, var Polly Pusher jag sökte.

Resultat av en designtävling

Ut på "nätet" och söka på Polly Pusher, och bingo, full pott! Det visade sig vara en amerikan som ritat denna märkliga fågel till en designtävling 2002. Om jag förstått allt rätt (vilket sannolikt är helt fel) har Ken Hill tillverkningsrätten på Polly Pusher, men det är dessvärre inte aktuellt med någon byggsatsserie inom överskådlig tid.

Men det går ju att bygga modellen från "skratch".

Ken Hill driver ett litet företag som heter ACE SIM RC, och "flaggskeppet" (enligt mina, högst personliga synpunkter) i Kens sortiment av modeller är något som heter Carbon Falcon. Ett stycke nylonduk, två microservon och en försvarlig hög med kolfiber. Besviken över att det inte fanns någon byggsats till Polly Pusher, stirrar jag mer och mer på denna märkliga "flygande vinge". Ju mer jag tittade på denna "fågel" desto mer attraktiv blev den. Och så går det som det brukar, när man har för mycket pengar!

Aktiviteter i Din klubb

Tidigare har vi i MFN berättat om att Vallentuna MFK genomfört ett antal byggkvällar med temat bygg om en sk CD-motor till en användbar motor för att driva ett lättare modellflygplan.

Detta har spridit sig till andra klubbar, vilket vi tycker ä jätteroligt. Med tanke på vad som skrivs på internet om dessa fantastiska CD-motorer, är detta en riktigt stor "grej"!

Men gör det inte svårare än vad det egentligen är! Det är löjligt enkelt, bara man har någon som pekar och säger, hur man ska göra! Överlåt inte detta till ett fåtal redan duktiga! Du som sitter i styrelsen, eller "vågar" komma med "goda råd" i din klubb, föreslå att ni gör detta i egen regi. Det finns säkert någon "EL-guru", i din klubb, som kan allt om EL-flyg, och säkert redan har kunskap om hur man gör detta. Dessa "gurus" brukar "*IBLAND*" vara "*lite*" asociala, vilket innebär att man får lösa det problemet. Se bara till att du löser det! Han kanske kan peka och du kanske kan prata!

Eftersom en motorbyggsats nu finns i Sverige genom bla MFT(det finns fler företag som säljer byggsatsen), för under 200 kr, finns det egentligen inga argument att bortse från denna möjlighet. Pratar du med försäljaren kan du säkert köpa ett antal motorer på "öppet köp", vilket innebär att du kan lämna tillbaka de motorer som inte gick åt!

Flera klubbar har hört av sig till mig, och även till "CD-gänget", och blivit lite besvikna när "våra" killar inte har möjlighet att åka land och rike runt, för att lära ut en kunskap, som förmodligen redan finns i din klubb. "Dammsug" din klubb efter denna kunskap, eller prata med din grannklubb om ni kan göra ett samprojekt av detta.

Bland annat ska Åkersberga MFK arrangera en kurs i april, och där man sökt, och fått, hjälp "utifrån"!

För att något ska hända i din klubb, måste du göra något nu!

Denna lilla CD-motor ger så otroligt roliga följdprojekt. Som tex att bygga en liten depronmodell, att ha en rolig 3D-dag på ert fält osv, listan kan göras lång. Är ni tävlingsbenägna i klubben finns det enorma möjligheter att arrangera tävlingar både inne och ute. Det finns nästan obegränsat med roliga saker som kan bli möjliga tack vare denna CD-motor. Jag vet att Jonas Leander har byggt en "DRAKE" i profil där han satt en liten CD-motor bak(pusher)och, som enligt uppgift, är otroligt snäll och förlåtande!

Vill du ha internationella tips om denna motor, gå ut på internet och sök på CD-MOTOR så får du upp åtminstone 7000 sidor som alla behandlar detta fenomen. Väntar du till i morgon, har det säkert tillkommit 100 sidor!

Men gör något nu, det här är något av det roligaste som hänt inom hobbyn!

Thomas Nyberg
thomas.nyberg@glocalnet.net
08-51179041

Man shoppar!

Jag skrev till Ken och frågade vilken motor han rekommenderade. Ken föreslog att jag skulle kontakta "lensrc", vilket jag gjorde och vips så blev jag av med resten av pengarna som låg och skvalpade i plånboken. Leonard på Lens RC gör en sk CD-motor monterat på ett GWS IPS, vilket innebär att på motorn sitter ett GWS IPS-fäste. Och så förnuftigt är det att Carbon Falcon är utrustad med ett GWS IPS-fäste.

Bra va?

Men allt det här är väl inte gratis? Nej, det kostar att ligga på topp!

Carbon Falcon kostar ungefär $ 140, och CD motorn kostar $ 32. Till detta skall man lägga frakt, tull och moms!

Jag beställde Carbon Falcon måndagen den 14 feb och på torsdag morgon den 17 kom Posten och ringde på dörren. Killen gjorde honnör, vände och marscherade iväg lämnade en förvånad Nyberg med ett paket i famnen.

"Hallå, stopp, vad är detta"?

3 dagar från USA, det kan man knappast ha synpunkter på. Och dagen efter kom ett betydligt mindre paket från LensRC. Dessa transporter gick tydligen på steroider! Bråttom hade de i alla fall! Det gick så fort att både Tullen och momsavdelningen, på Arlanda, missade de här båda paketen.

Vad får man då i paketet?

En större nylonduk, två monterade microservon och en försvarlig hög med kolfiberstavar. På typiskt amerikanskt sätt är manualen fullproppad med bilder. Lätt att förstå, och det som kräver "fingertoppskänsla" är redan monterat och intrimmat! Det fantastiska med den här "fågeln" är att den är så otroligt lätt att ta med! Nu går det utmärkt att åka kollektivt med "paketet", det som nyss var ett flygande modellplan, blir snabbt som ögat, ett litet paket. Lossa två kolfiberstavar från två gummisnoddar(?), och du kan "rulla ihop" din Carbon Falcon. Ett papprör, ett sådant du får ritningar i! Eller så behåller du kartongen som din Carbon Falcon kom i, den duger länge!

Det "klumpiga" med den här modellen, är sändaren! Men det kan man väl knappast lasta Carbon Falcon för, eller hur?

Motorn jag köpte från LensRC, fungerar väldigt fint. Det fina med Lens motorer är att de känns väldigt stabila, dom är lindade av Len "himself", och det är dubbla kullager i den samt att man får själv bestämma vilken färg man vill ha. När man beställer sin motor, får man önska antal varv som han lindar motorn med!

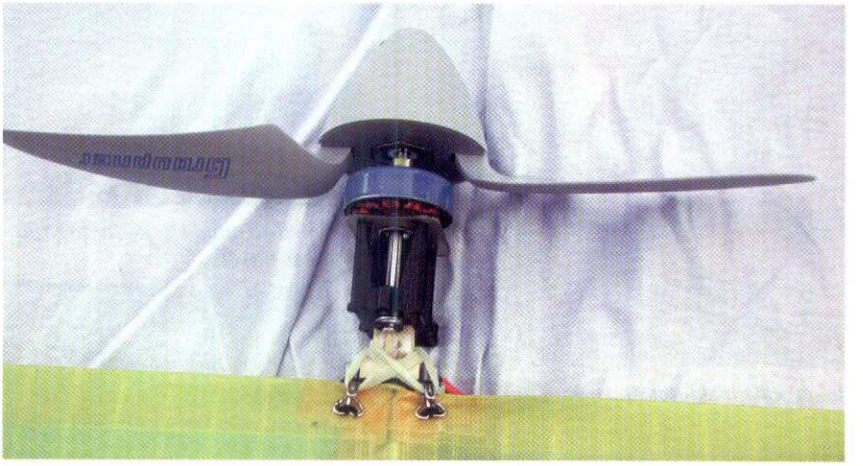
Jag valde 25 varv!

Varför då?

Har ingen aning, men vill minnas jag hört någonstans att runt 25 varv, är ett bra mått för en motor som ska klara av mycket!

Jag kan tänka mig att du får ett bra resultat, med vilken CD-motor som helst. Eller en gammal GWS-motor, och ett "antal" LiPo-celler.

Som kuriosa, finns Carbon Falcon som en flygbar modell vilken fungerar i en FMS-simulator. Nu kan du flyga innan du bestämmer dig! Suveränt!



Och hur flyger den här märkliga tingesten?

Det får du vänta med till nästa nummer av MFN, men jag tror den har utmärkta förutsättningar att bli till något roligt.

Ken Hill, som tillverkar Carbon Falcon, börjar snart (kanske tom börjat när du läser detta) tillverka en "lillebror" till Carbon Falcon, som ska heta Carbon Kestrel, och som kommer att kosta runt $ 70.

Man kanske skulle ut på "nätet" och shoppa? Den verkade ju pigg! Och behöver jag verkligen inte en ny motor? Har en känsla av att även denna månads "växelpengar", kommer att gå åt till något alldeles underbart, onödigt!

CARBON FALCON – på internet

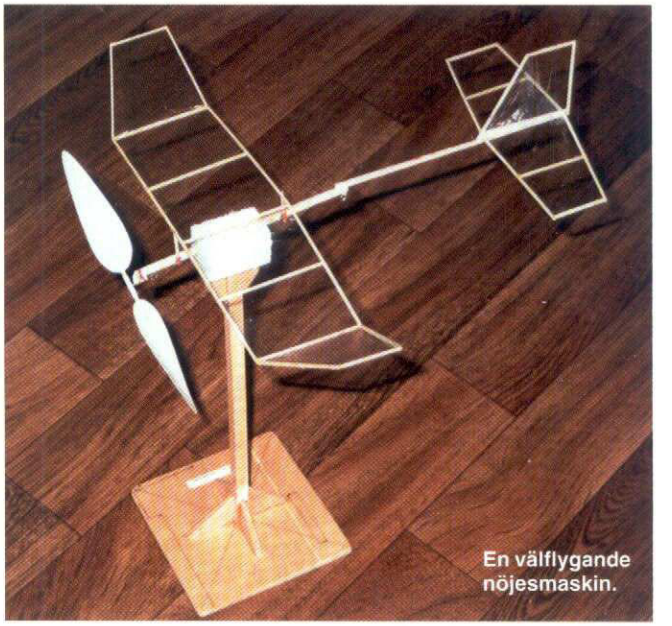
Du kan hitta mer information om modellen på;
www.acesim.com /"electric RC home"
Motorn under www.lensrc.com
En flygande modell finner du under;
www.preflightsim.homestead.com/files/fms_models.htm
eller från acesims hemsida.

Thomas Nyberg
thomas.nyberg@glocalnet.net
08-51179041/0702-272806

Bygge

Inneflygar'n

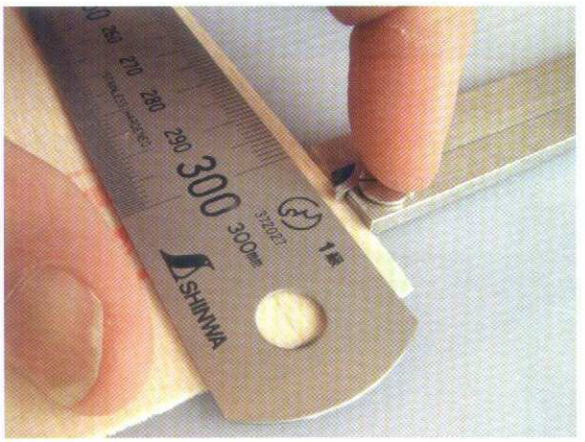
Detta är en nöjesmaskin! Vad innebär nu detta? Jo, det är en liten inomhusflygare som man relativt kvickt kan "tota ihop" och sedan flyga med hemma i vardagsrummet eller i något lite större utrymme. Allt för nöjes skull. Inneflygar'n är dessutom ett gensvar till alla dem av vår läsekrets som kontaktat oss och önskat sig ännu en sådan här nöjesmaskin. Så håll till godo, här är den!



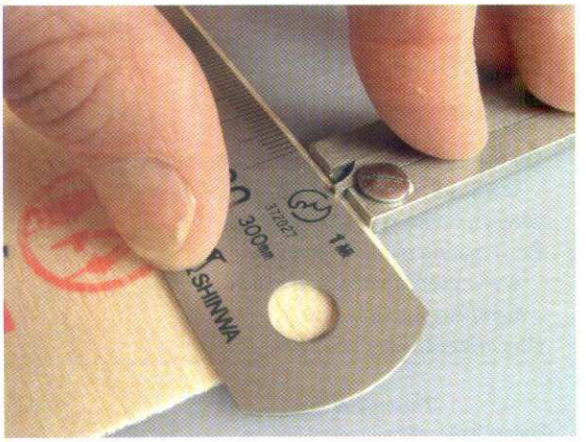
En välflygande nöjesmaskin.

Ännu ett löfte har vi givit vår läsarkrets. Vi har lovat att åstadkomma en lite mera detaljerad "bruksanvisning" för att underlätta detta bygge, och vi börjar med ett "listigt trick". Det kan ju vara lite besvärligt att skära ut balsalister med god precision och balsalister behöver vi ju till detta bygge. Men med några enkla verktyg och lite klurighet går listskärningen som en dans. Prova själv så får du se.

Du behöver följande: en skalpell eller ett enbladigt industrirakblad (finns hos Clas Ohlson artikel nr 30-6849), en linjal – helst av metall – samt ett skjutmått.



1. Håll fast balsaflaket och för skjutmåttet in mot flakets kant.

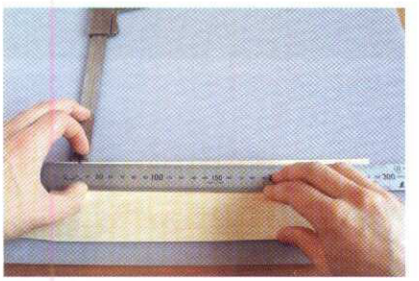


2. Håll sedan fast skjutmåttet och skjut försiktigt linjalen mot skjutmåttet.

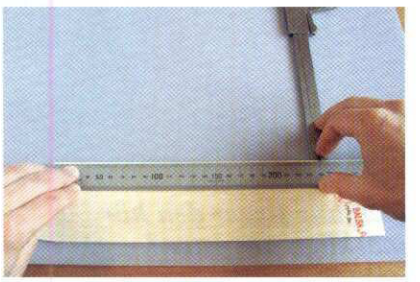
Så här gör du: ställ in skjutmåttet på den listbredd som du önskar plus halva ditt knivblads tjocklek. Du ska nu använda dig av ditt skjutmåtts djupmått. Lägg skjutmåttet med skalan nedåt mot bordet och djupmåttet mot kanten av ditt balsaflak som följande bilder visar.

Mät in linjalens båda ändar mot balsaflaket. Se upp så att linjalens motsatta ände inte flyttar sig medan du mäter. Vill du vara extra säker kan du mäta in båda ändarna igen innan du skär listen.

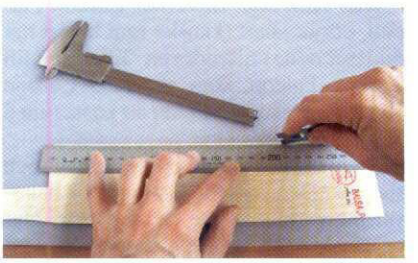
Håll fast linjalen med ena handen. Tag stöd med den andra handens lill- och ringfinger mot bordet och skär med bladet vinkelrätt mot underlaget. Skär försiktigt. Det gör ingenting om du behöver skära flera gånger för att komma igenom balsaflaket.



3. Börja med att mäta i linjalens läge på ena sidan av flaket.



4. Håll fast linjalen och mät in den andra sidan.



5. Håll fast linjalen med ena handen och skär försiktigt ut listen.

Ovanstående har jag "saxat" ifrån Jonas men, var lugn, jag har hans tillstånd.

Fixa nu till lite balsalim genom att lösa upp antingen Karlssons Klister eller UhU-lim i en lufttät burk med 50% aceton. Låt sedan blandningen stå över natten, rör om, och du har ett bra lim för ditt bygge. Skaffa dig sedan ett 1,5 mm balsaflak som högst ska väga 15 gram och skär enligt ovanstående beskrivning ut 7 stycken 1,5 x 1 mm lister som är 300 mm långa.

Ur ett 2,5 mm tjockt balsaflak skär du sedan ut en 4 mm bred list. Har du inte något 2,5 mm flak kan du ju slipa ned ett 3 mm dito. Du kan ju även passa på tillfället och skära ut din bakkropp och sedan fortsatta att skära ut en bit 1,5 x 1,5 mm list som du ska använda till vingstöttor.

Nu frågar du dig varför man inte bara kan köpa sig några färdigsågade lister i affären? Jodå, det kan man visst men, färdiga lister visar sig alltid väga för mycket, och dessutom så blir det billigare i längden att själv skära ut sina lister.

Nåväl, avsluta nu dina förberedelser med att tillverka pappersrören som vingstöttorna ska sitta i. Klipp ut en bit Japanpapper 11 x 30 mm. Skaffa dig en 1,5 mm bit pianotråd. Gnid tråden mot en bit stearinljus och rulla på pappersbiten ett varv runt tråden. Dränk in resterande pappersbit med balsalim och rulla ihop pappret till ett rör. Med dina tum- och pekfingernaglar petar du nu försiktigt av pappersröret ifrån pianotråden. Låt sedan röret torka över natten.

Nu börjar vi bygga

Starta med att bygga vinge, stabbe och fena. Som du ser av bilden så använder jag några kartongbitar som jag skurit raka samt några småbitar balsa för att hålla fast mina lister under bygget. Ritningen täcker du nu över med en bit plastfolie. Observera att listerna till vingen skall vara på högkant mot själva ritningen:

Märk nu ut på framkants- och bakkantslisterna var "knäckarna" ska vara. Sätt din tumnagel vid märket och knäck listen lite försiktigt, och med hjälp av kartong- och balsabitarna fäster du nu upp listerna på ritningen. Var noggrann när du mäter till själva sprygellisterna. Passa till dem exakt.

Lägg även märke till att din vinges vänstra sida är lite längre än den högra. Jonas har konstruerat vingen på detta vis för att motverka propellerns vridmoment. Tänk även på att fenans och stabbens lister ska ligga med bredsidan mot ritningen.

Och så var det dags för klädseln. Vi har valt att rekommendera mylarklädsel till detta bygge på grund av att pappersklädsel lätt kan ge skevheter. Det är dessutom både snabbt och enkelt att klä med mylarfilm. Du behöver i detta fallet inte ens först fästa upp din film på en ram då både vinge och stabbe är plana. Du behöver bara släta ut din mylarfilm på t ex en dagstidningssida – se bild. Men, en sak ska du komma ihåg: Täck över ett stort område kring den plats där du ska spraya på ditt kontaktlim på vinge, stabbe och fena. Använd 3M Spraymount och spraya på ett avstånd av 40 cm. Kom ihåg att en mycket lätt dusch räcker länge.

Nu lägger du dina nysprayade delar med limytan mot filmen. "Tryck efter" lite försiktigt med ett finger för att förvissa dig om att du fått en god limkontakt. Tänk även på att du ska klä fenan på dess vänstra sida.

Nu återstår det bara att skära ren dessa detaljer ifrån filmen och detta gör du med hjälp av en varm spetsig lödkolv. Värm lödkolven och prova på en testbit att du fått upp rätt temperatur för din filmskärning. För nu lödkolven snabbt runt alla ytterkanter och vips så är du klar.

Ett sista litet tips innan du börjar att klä: Märk ut vad som är vingens översida samt vad som är fenans vänstersida. Det hjälper!

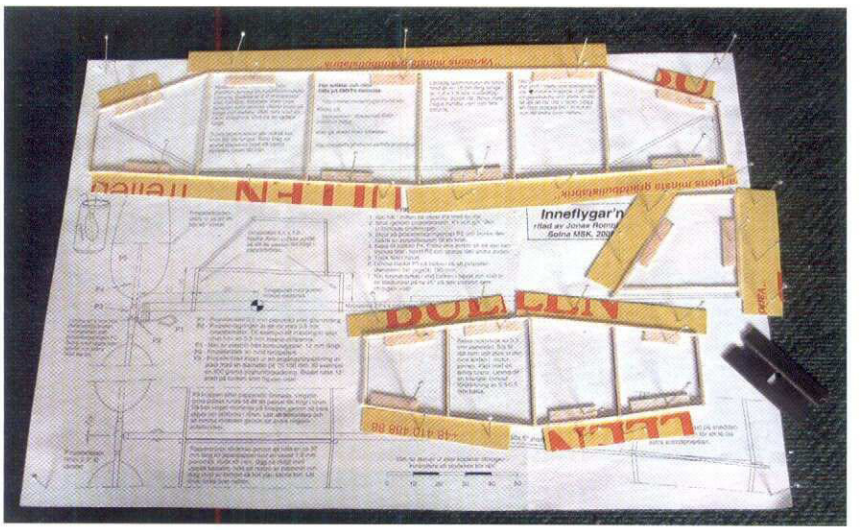
Vingen ger du nu rätt V-form genom att vid pilarna på ritningen – från undersidan av listerna – skära ett litet jack i fram- och bakkantlisterna . Observera att du bara ska skära till hälften genom listerna. Knäck sedan dessa lister försiktigt uppåt – lägg i en liten droppe balsalim i knäckarna och palla upp vingspetsarna i rätt höjd – se bild.

Sedan återstår det att mäta till och limma fast dina vingstöttor på vingen. Tänk på att du måste slipa stöttorna runda i den änden som ska träs in i pappersröret. Denna rundslipning är lätt att göra om du limmar lite fint slippapper på två slipklossar och sedan "rullslipar" 1,5 x 1,5 mm listerna mellan slipklossarna. Prova, det fungerar förträffligt! Men, se till att du får en lagom trög passning av pinnen mot pappersröret.

Kroppen

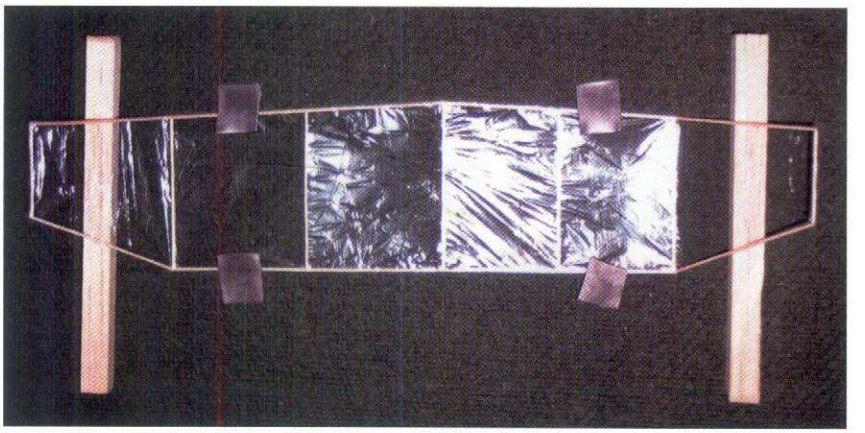
Mät upp och skär till kroppspinnen, den främre distansbiten och bakkroppen. Limma fast distansbiten och propellerlagerröret med ytterst lite epoxilim eller tjockt cyanolim.

För att få den rätta vänsterriktningen av propellerlagret så brukar jag trä in en

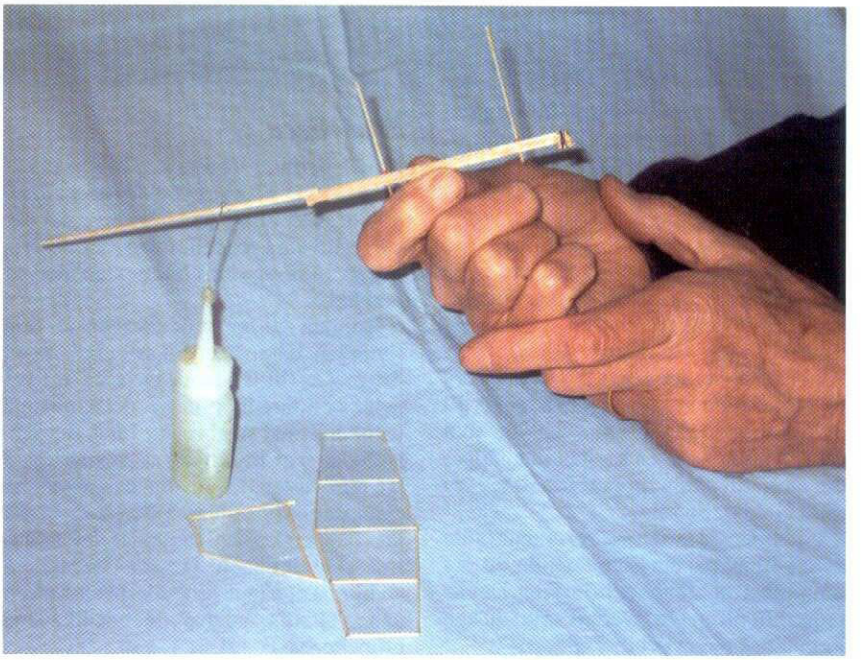


Med hjälp av lite balsa- och kartongbitar kan man lätt fixera listerna.

Med en varm lödkolv skär man bort överflödig klädsel. Denna metod "gör vardagen till en fest" - allt enligt tidningstexten!

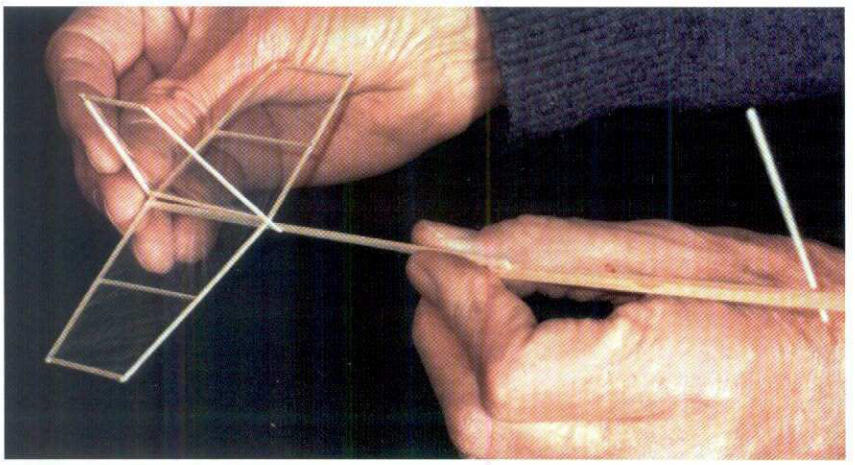


Här är jag ifärd med att palla upp vingspetsarna.

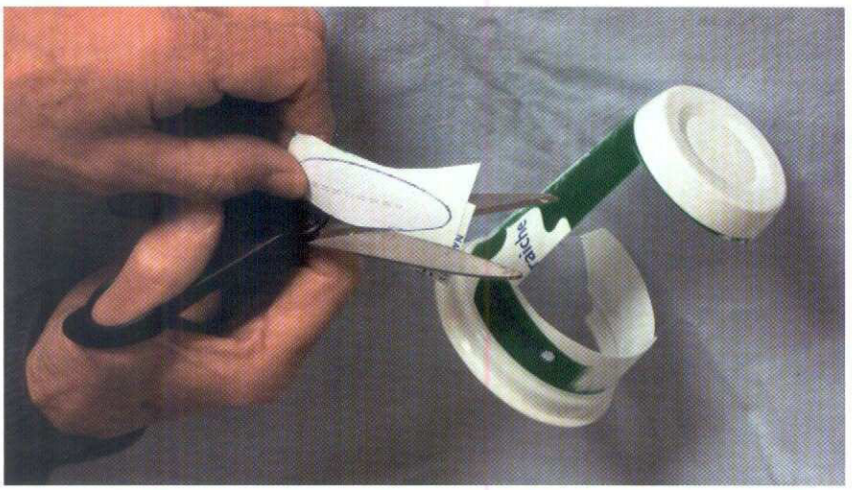


Med hjälp av två listbitar kollar jag att jag limmat fast pappersrören vinkelrätt.

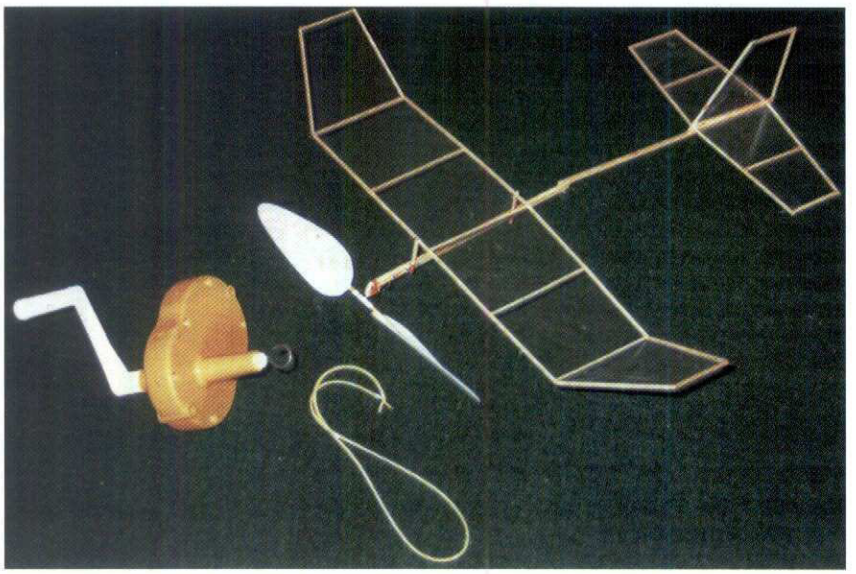
"Riktpinnen" som sitter i ena pappersröret gör det enkelt att kolla så att stabbe och fena sitter korrekt.



Följ min bruksanvisning och klipp till två propellerblad på en gång.



Klart för start med hjälp av den fina KP 10:1 gummimotorveven



bit 0,5 mm pianotråd i lagret så att jag kan se att jag fått till den rätta riktningsgraden. Surra sedan om detta "paket" med ett par varv tunn sytråd och säkra tråden med lite lim.

Limma nu fast bakkroppen på motorkroppspinnen allt enligt ritningen och sedan sätter du fast den bakre gummikroken. Säkra denna med en trekantig bit tunn balsa – se ritningen.

Innan du ska limma fast pappersrören på kroppspinnen så tar du och slipar till ett par runda 1,5 x 1,5 mm listbitar som du trär, på dina rör. Dessa listbitar hjälper dig att se till att du limmar fast dina rör i rätta vinklar. Se bild.

Låt sedan en av dessa "rörpinnar" sitta kvar i ett av pappersrören när du nu ska limma fast din stabbe och din fena. Denna pinne blir nu en bra referens så att du kan limma fast dessa detaljer rätt.

Propellern

I handeln finns det runda 1/2-liters plastförpackningar för t ex yoghurt eller crème fraiche. Det är en sådan som vi ska använda till våra propellerblad. Om du vill, så kan du skrapa bort burktexten med ett rakblad…

Kopiera ett av propellerbladen från ritningen. Klipp ut en bit av burken så att det räcker till två blad. Dela biten i två delar och fäst ihop dessa delar ovanpå varandra med några små bitar dubbelhäftande tejp. Med hjälp av en ytterligare bit tejp fäster du nu din papperskopia ovanpå dina plastbitar. Tänk på att du ska luta papperskopian 15 grader "mot vänster" – se ritningen! Ja, sedan är det bara att klippa ut bägge propellerbladen på en gång. Grattis, nu har du två likadana propellerblad!

Propellerbalkarna tillverkar du av två tandpetare. Spetsa till dem ytterligare i den ena änden samt runda av den andra änden något så att den trögt passar in i propellernavet som du tillverkar av en bit plaströr ifrån en Q-tips bomullstopp.

Med en nål gör du nu ett hål genom mitten av navet och sedan trär du igenom propelleraxeln och bockar den enligt ritningens anvisningar.

Sätt nu fast de kompletta propellerbladen genom att trycka in dem i navet i en 45-gradig vinkel på bladen. Och, eftersom du nu har utrustat din nöjesmaskin med ställbara propellerblad så kan du senare experimentera med olika bladvinklar och då få se vad detta har för effekt på din flygning.

Vad återstår nu?

Ja, det är bara att sätta fast den justerbara vingen samt hänga på en lämplig gummimotor. För vardagsrumsflygning är det lämpligt med ett gummi som är 0,9 x 1 mm och en slinga som är 160 mm lång. Ska du flyga i en större hall rekommenderar jag ett gummi som är 1,2 x 1 mm samt en 180 mm slinga.

En gummimotor knyter du ihop så här

Fukta bägge gummiändarna med lite saliv. Knyt en "kärringknut" i vardera ändan. Dra till dessa knutar som sedan kommer att fungera som stoppknutar. Nu knyter du åter en "kärringknut" men med bägge ändarna. Dra åt denna knut genom att låta den löpa upp mot dina stoppknutar. Färdigt!

Smörj sedan din gummisnodd med lite Armor All – finns på macken – eller lite diskmedel.

Många nyblivna inomhusflygare upplever att det är lite besvärligt att veva upp sin gummimotor för hand. Lösningen är då att skaffa sig en bra gummimotorvev och till alla inomhusflygares glädje har nu MFT (tel: 08-37 40 85) en sådan på lager. Det är en bra vev med en utväxling på 10:1.

Du skall alltid ha lust att bygga din nästas modell!

Detta är ett mycket bra modellflygarebudord. Så, tveka inte nu. Sätt igång och bygg din nöjesmaskin. Njut av att se den flyga runt i ditt vardagsrum under nästan en minut och, det är absolut ingen konst att få den till att flyga mer än två minuter i en större hall.

Dessutom för att göra det hela lite lättare för dig finns det en liten startsats med grejor som är lite svåråtkomliga för dig. Den består av: En bit 0,9 my mylarfilm, en bit mässingsrör 0,55 mm diameter, en bit 0,5 mm pianotråd, några tandpetare, en bit Q-tiprör, en bit dubbelhäftande tejp, en bit Japanpapper och en sats gummimotorer i två bredder.

Du får detta för 50:- inklusive frakt och emballage. Sänd mig pengarna direkt eller använd vårat postgirokonto nr: 411 07 41-8, U Westerblad. Glöm bara inte att bifoga ditt namn och adress!

Kalle Westerblad
Alfred Bälgtrampares gränd 1,
239 35 Skanör – tel: 040 - 47 20 20

Modellen kläs helst med tunn plastfilm ämnad för inomhusmodeller. Lämplig tjocklek är 0,9 mikrometer eller tunnare. Klädseln fästs med spraylim som sprutas ytterst tunnt på vinge och stabbe. Skär rent med en varm lödpenna. Öva på en spillbit först!

Tunnt japanpapper går också bra, men blir lite tyngre. Kom ihåg att stryka papperet med ett varmt strykjärn innan du klär.

Fler artiklar och ritningar finns att hitta på SMFFs hemsida:

http://www.modellflygforbund.se/

Klicka på:

Verksamhet / Grenarnas Sidor / Inomhus friflyg

eller gå direkt med adressen:

http://modellflygforbund.se/friflyginomhus/

Lämplig gummimotor att börja med är en 16 cm lång och 0,9 - 1,2 mm bred slinga av modellflyggummi. Smörj väl. Börja med några hundra varv och öka stegvis.

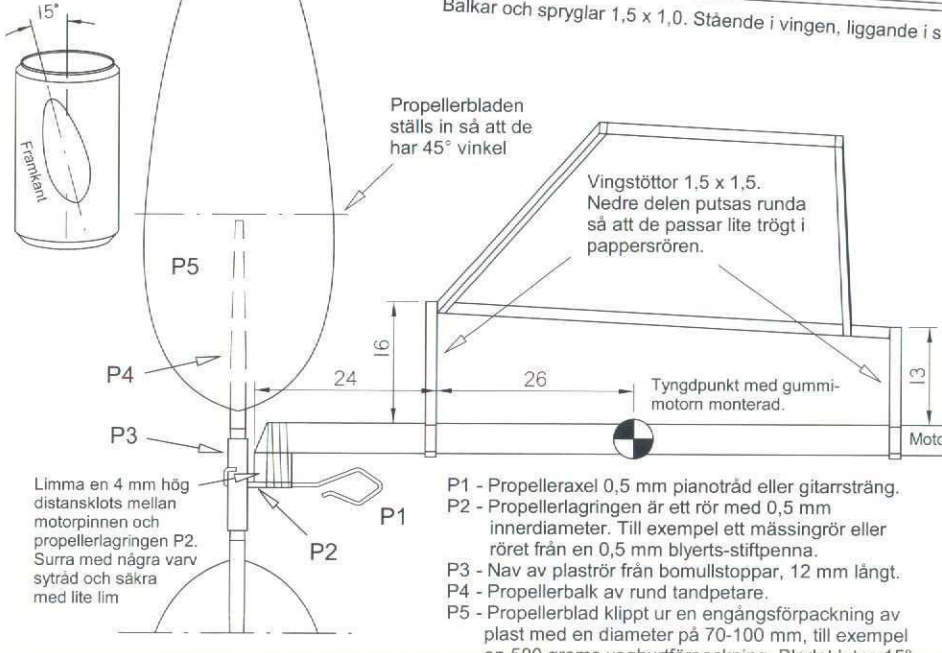
När vingen är klädd skärs ett litet snitt i fram- och bakkanten vid ▼-markeringarna. Lyft upp vingspetsarna och palla under så att de får rätt v-form. Lägg en liten droppe lim i knäcken och låt torka över natten.

25

Balkar och spryglar 1,5 x 1,0. Stående i vingen, liggande i stabbe och fena.

Inneflygar'n

ritad av Jonas Romblad
Solna MSK, 2005



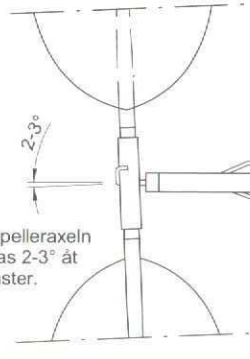
Bygg propellern så här:

1. Gör hål i mitten på navet P3 med en nål.
2. Stick igenom propelleraxeln P1 och gör den U-formade bockningen.
3. Skjut på propellerlagringsröret P2 och bocka den bakre av propelleraxeln till en krok.
4. Kapa till balken P4. Putsa ena änden så att den kan tryckas fast i navet P3 och spetsa den andra änden.
5. Tryck fast i navet.
6. Limma bladet P5 på balken så att propeller-diametern blir ungefär 150 mm.
7. När limmet torkat - vrid balken i navet och ställ in en bladvinkel på ca 45° på den position som ritningen visar.

P1 - Propelleraxel 0,5 mm pianoråd eller gitarrsträng.
P2 - Propellerlagringen är ett rör med 0,5 mm innerdiameter. Till exempel ett mässingrör eller röret från en 0,5 mm blyerts-stiftpenna.
P3 - Nav av plaströr från bomullstoppar, 12 mm långt.
P4 - Propellerbalk av rund tandpetare.
P5 - Propellerblad klippt ur en engångsförpackning av plast med en diameter på 70-100 mm, till exempel en 500 grams yoghurtförpackning. Bladet lutas 15° snett på burken som figuren visar.

Bakkropp 1,5 x 2,5 putsas till 1,0 x 1,0 i bakänden.

Bakre motorkrok av 0,3 mm pianoråd. Böj till rätt form och stick in den övre änden i motor-pinnen. Fäst med en aning cyano. Limma dit en triangel- formad förstärkning av 0,3-0,5 mm balsa.



Propelleraxeln riktas 2-3° åt vänster.

På kroppen sitter pappersrör limmade. Vingstöt-torna putsas runda så att de passar lite trögt i rören. Då kan vingen monteras på kroppen genom att bara skjuta ner stöttorna i rören. Lätt att demontera och att trimma modellen genom att ändra vingens anfallsvinkel.

Pappersrören tillverkas genom att rulla en ca 30 mm lång bit japanpapper runt en vaxad 1,5 mm pianoråd. Rulla ett varv, lägg på rikligt med utspätt balsalim, rulla på resten av papperet och drag röret av formen så fort ytan känns torr. Låt rören torka över natten.

Hela bakkroppen sätts 5° snett för att ge sidroder.

Fenan limmas fast på snedden över bakkroppen för att få lite extra sidroderverkan.

Om du skriver ut eller kopierar ritningen - kontrollera att storleken blir rätt!

0 10 20 30 40 50

Anders Håkansson – meste modellflygaren

Anders i samband med Friflyg-SM på Rinkeby 2004. Foto: Mikael Holblom

Sveriges meste modellflygare? Den titeln bör gå till Anders Håkansson som deltagit i SM hela 60 gånger – dessutom med bra resultat. Jan Jangö tecknar nedan ett porträtt av denna nestor.

Den flygintresserade pappan

Den som läst om de gamla grekerna vet att Daedalus var en stor uppfinnare, men att han och hans son Ikaros, utrustade med vingar, fastsatta med vax, flög upp i luften och att vaxet smälte när Ikaros kom för nära solen och störtade är däremot bara mys.

Många av oss har flygintresserade pappor. Anders Håkanssons pappas flygintresse yttrade sig bland annat i att han tillverkade en flyganordning med vassmattor som vingar och provade den en dag när det blåste bra. Att han kastade sig ut från uthusets tak, för säkerhets skull med ett mjukt underlag nedanför, nämligen gödselstan, är alltså en sann historia. Han gjorde till och med ett andra försök. Flygutrustningen fanns länge kvar förvarad, den hade man nog velat se!

Från Tummeliten till Nimbus

Anders modellflygintresse började med att pappan köpte en Tummeliten, pris 1:75, från Wentzels till den då 7-årige Anders. Den flög vackert bland bjälkarna uppe på vinden tills de kvaddade stabben, och eftersom de inte visste vad balsa var, så gjorde de en ny stabbe av botten på en cigarrlåda, men den modellen flög aldrig mer.

Men intresset var väckt! Anders såg i en annons att det skulle bli en modellflygtävling vid Vik i Limhamn på ett litet gärde där Sibbarp ligger i dag. Där träffade han för första gången Sven E Truedsson med Gunnar Persson som jobbade i Truedssons blivande modellflygindustri. Där träffade han också sin blivande kompis i vått och torrt Terje Larsson med välflygande Nimbus. En Nimbus i byggsats för 3:95 skulle bli Anders första riktiga flygande modell. Han fick hjälp av Terje med klädseln.

Pappan var intresserad åskådare när Anders flög med sin Nimbus. Oftast kom Anders hem med en "bunke bränne", trasig kropp eller vinge. Men han lagade och kämpade vidare oförtrutet och sökte efter en flygklubb. Terje förde in honom i något som skulle heta Malmö Flygklubb, men slutresultatet blev Limhamns MFK som huserade i en f d bowlinglokal.

Nu fick Anders kontakt med andra skånska modellflygare och fick sin första buckla som andrapris i Kvidinge 1937 eller 1938. Andra modeller kom med i spelet, exempelvis "Laban", byggd av Truedsson, Anders deltog ofta i tävlingar med S-modeller, och redan i slutet på krigsåren var Anders rekordhållare i linkontroll med en Västeråsdiesel, en bräda med S-modellstabbe som vinge och en balsastabbe utan fena. Fenomenala farter mellan 100 och 150 km/tim!

Sedan 1943 är Anders trogen medlem i Malmö Flygklubb. På de första SM-tävlingarna 42, 43,44 fick unge Anders (född 1927) tävla mot fullvuxna storheter som Arne Blomgren (med "Camilla" döpt efter hans dåvarande tjej) med bror Bengt (sedermera skådis), Sune (flygöverste som flög Tunnan med swingline på konstruktionsstadiet!), Börje Stark och Olle Lindh.

Anders "tävlingsprotokoll" börjar 1941 med en tredjeplats i Kvidinge, en förstaplats i Bjuv och tre andraplatser i övriga Skåne. Den första triumfen utanför Skånes gränser var Vintertävlingen 1944 på Skarpnäck med en S2:a. Men det är från 1953 och framåt som Anders lägger grunden till sin berömmelse som Sveriges mesta modellflygare. En glad lax som på fritid byggde modeller och kom att fara runtom i världen och samtidigt framgångsrikt, som alla förstått, kunde klara såväl familj som jobbet som arbetet på en stor gård.

Anders byggde mycket och fort

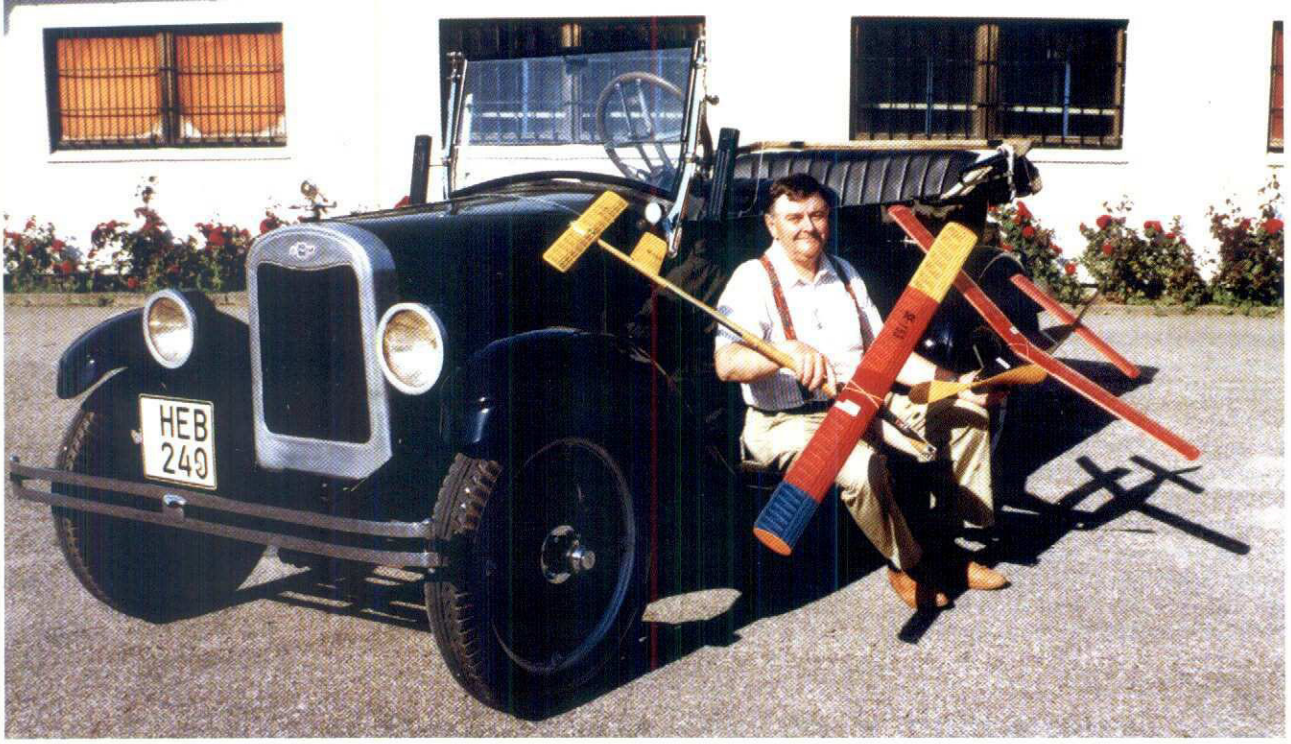
Under åren 52-53-54 fick Anders bra snits på sina modeller. Man fick bygga lätt när gummimängden reducerades. En vinter byggde han fem exakt likadana modeller. Han vann nästan alla tävlingar han ställde upp i. Han kom med i VM-laget igen: På Cranfield 1953 gjorde han två maxstarter, men en oturlig tredjestart gav en slutlig 15:e plats. Annars hade en ny nordisk sensation legat på lur!

Första USA-resan

Anders stod i jordgubbslandet i den bråda säsongen 1954 när Anders fick ett telefonsamtal från general Söderberg på KSAK: Anders var uttagen att åka till New York och VM i modellflyg. Dessutom att friskt träna och trimma på Bulltofta på kvällarna. Arne Blomgren skulle också få resa. Det blev en händelserik resa med TV-inspelning, språksvårigheter, nässelfeber, tävling i New York och resa till Chicago där Anders blev fyra i Nationals. Sedan var det stressigt att ta sig hem, för Anders blev flugen till Oslo i stället för Köpenhamn och fick åka nattlig taxi till Säve för att direkt ställa upp i SM med 3:djeplats i protokollet.

"Trädgårdsmästaren"

Anders Håkansson en skånsk ädling, uppvuxen på den stora gården Knutstorp, arrenderad av pappan. 1952 ärvde Anders pappans jobb som arrendator åt Malmö stad. Men Malmö fick ansvaret för fotbolls-VM 1958, Knutstorps ägor blev stadion och Anders och hustru Siv och fyra barn fick ta hand om Fosie, en stor fin gård om 180 tunnland.



Anders har inte bara modellflyg som hobby – han hade länge fyra veteranbilar, denna Chevrolet från 1925 har han kvar.

"Här ska vi bo tills vi blir pensionärer!" sa de entusiastiskt. Men vi som träffat Anders och Siv på hemmaplan vet att de bor i en stor villa med egen simbassäng och två stora uthus i Toarp med Oxie som centralpunkt. Malmö har förvandlat Fosie till industrimark.

Med den här bakgrunden har Anders Håkansson stundom kallats "Den modellflygande bonden", men på hans visitkort står det kort och gott "Trädgårdsmästare", och mästare är han också som modellflygare, veteranbilägare, kycklinguppfödare, förvaltare av gods tillhörigt Malmö museum, och varför inte byggmästare eftersom han byggt villan med simbassäng och omgivande garage, verkstad m m själv!

När fick han tid över till modellflyg?

Det gick tydligen bra! Han har ställt upp i över 300 tävlingar och är i varje fall "Sveriges mesta modellflygare" och många säger att han är det även internationellt sett. Han kan i dag som 76-åring se tillbaka på en härlig tid bland landets och utlandets skickligaste modellflygare. Han skrev sina memoarer till 70-årsdagen genom att tala in minnen på band, och bandet har tolkats till en utskrift av modellflyghistorikern Sven-Olov Lindén. Det finns också en fantastisk meritlista där praktiskt taget alla Anders resultat vid 300 tävlingar är dokumenterade.

Mellan 1941 och 2003 har Anders deltagit i alla SM-tävlingar utom två, totalt 60 gånger, vunnit åtta SM-titlar och varit placerad tvåa till sexa sammanlagt 20 gånger. Blivit Nordisk mästare fem gånger och hamnat på andraplats tre gånger, blivit Europamästare en gång , trea och fyra i Amerikanska mästerskap. Blivit världsmästare i lag en gång, och tvåa i VM (Wakefield alltså) tre gånger, varav en gång som proxyflygare.

Han har hittat världens bästa gummiband för sina modeller, men han delar frikostigt med sig av den sorten till alla medtävlare som vill ha den! Eftersom byggandet av modeller efter ritningar nästan är en hobby i hobbyn samlar han på sig ett förråd av modeller, i dag ligger 60 stycken nere i hobbyrummet, och skänker frikostigt bort ett och annat exemplar till intresserade! Han är sannerligen en utmanare av rang. Kamratskapet och stämningen på tävlingarna är lika betydelsefullt för honom som själva lusten att vinna. En typisk egenskap är att han helst vill ha bucklor, pokaler och medaljer som tecken på att han gjort en bra insats i stället för praktiska ting. Man ska kunna se dem och minnas!

Aldrig vunnit Wakefield? Det beror kanske på hans specifika inställning till tekniska hjälpmedel. Modellflygare från andra länder, i synnerhet ryssar, har en hel del hjälpkrafter och teknisk utrustning som indikerar när varmluftsblåsor lättar och vilken riktning de har.

"Jag tittar möjligen på någon haj bland ryssarna och slänger iväg modellen samtidigt med honom!"

Ryssarna är värst i dag på F-int, Wakfieldklassen alltså. Det mesta i modellerna är av kolfiber, vingarnas spännvidd är 170 cm, de har "autostabbe" som ger höjdroder under motormomentet, propeller som är fälld i starten och har variabel stigning som anpassar sig efter gummimotorns arbetsmoment – och krax av kolfiber. Ryssarnas högaktning och uppskattning av Anders visade sig nyligen när de på väg till vintertävling i Norge hälsade på hemma i Oxie.

Veteranbilhobbyn

Jag har berättat om mitt och Mariannes besök hos den gästvänliga familjen Håkansson i årsboken Teknik & Hobby 92. Anders ville, märkligt nog, att vi skulle stanna i Oxie och erbjöd sig att hämta oss där. Men vi hittade fram till gården utan hjälp, till hans besvikelse: Han hade tänkt köra oss till gården i en av sina veteranbilar! I hembyggt garage med komplett verktygsutrustning har han pysslat om fyra veteranbilar, och han hade, som han tydligen gjorde när han hade gäster, tänkt hämta oss där i Oxie med sin Chevrolet

Anders ställde upp i tre klasser i senaste "moderna" SM – som synes hade han ett rikt förråd att ta av. Hela 60 modeller ligger klara.

cabriolet från 1925, en av sina fyra veteranbilar. Där fanns en svart täckt T-Ford 1923, en Opel cab 1933, och en Mercedes F231. Hans första veteranbil var en Plymouth av "raggartyp" med vingar bak. Opeln har han kvar men de andra tre har han skänkt till barnen.

Vi blev bjudna på en härlig lunch serverad intill husets badanläggning med stor simbassäng (!) och med en Hammondorgel i bakgrunden, och beträffande veteranbilarna blev vi efter lunchen skjutsade runt i samhället i två turer med Chevan och Opeln – det var ju dessutom en mycket vacker dag för sight seeing även om vi tittade mest på fordonet och föraren..

Simbassängen var i första hand anlagd för yngsta dottern Pia som är rörelsehindrad av en medfött fotfel och som i sin tur gör stora insatser bland handikappade. Av de två pojkarna tog äldste sonen Tony över gården efter Anders och är kravodlare, och brodern Håkan har ärvt fädernas lust att odla, han är trädgårdsmästare. Dottern Anki bor i USA.

Har du ingen annan hobby?

Jag vet inte om man kan kalla det hobby. säger han i sina memoarer, men jag brukar ägna mig åt jakt ibland. Vi har ju haft gårdar där det funnits hare, fasan och annat. Jag började vid 26-27 års ålder att jaga, och det fortsatte jag mig med. Jag har jagat älg vi Yxenhult, vildsvin ett par gånger i Polen och en gång i Bulgarien. Det är roligt att träffa andra människor under höstar och vintrar. Jag har varit på många ställen...

Hustru Siv träffade Anders när han var 17 år och Siv 15. De har varit gifta sedan dan före nyårsafton 1951, och Siv har assisterat Anders åtskilligt i alla väder och gör det än i dag. Om Allt om Hobby skulle instifta en medalj till goda modellhobbyhustrur är Siv en stark kandidat!

Anders har råkat ut för en hjärnblödning. "Den drabbade på rätt ställe" säger han lakoniskt. Han måste gå med rollator, men tar sig på egen hand, stark i armarna, ner till källaren där han äntrar rollator nr två och sätter sig att bygga efter den senaste ritningen som modellflygets museisamlare Sven-Olov Lindén nyss skickat honom.

De senaste prestationerna gjorde han i 2004 års SM-tävlingar, Han fick köra in bilen på Rinkaby, som tydligen är friflygarnas Mekka i dag, och kunde stödd mot bilen slänga i väg modeller i tre klasser. I Oldtimer-SM blev han svensk mästare igen med en "Landegren 1946". Markstarterna fick han göra sittande vid en framsatt planka. Skam den som ger sig!

Jan Jangö

Friflyg

Plumpen i protokollet

Lord Wakefield, som instiftade det som än i dag är högsta världsmästerskapet för friflygande modeller, visste förmodligen inte hur svårt det är att starta en gummimotormodell med sitt klena hjulställ från marken. Man skulle hålla i flygplanets propeller uppsnurrad till max och i själva modellen, och sedan släppa alltihop på en gång – utan att puffa den framåt – och innerligt hoppas att planet av egen fart och kraft lättade omgående. Dessbättre var det på den tiden tillåtet att ha hur mycket gummisnodd som helst, förutsatt att planet totalt höll en viss maximivikt.

Det var i Jämijärvi det skedde sommaren 1950. Anders Håkansson nådde i sin VM-debut sitt sämsta resultat någonsin. Finnarna hade bestämt att tävlingen skulle vara så rättvis som möjligt utan risk för att termik skulle påverka starterna. Starterna gick kl 19 och 21 första kvällen och 03 på morgonen dagen därpå. Fuktig dimma sköt upp starten till 05 och inte den minsta vindfläkt hjälpte modellerna upp.

Anders kärra hakade i det oslagna gräset framför masonitplattorna i de båda första starterna. 33 sek och 11 sek fick han att sova på, 112 sek i sista starten gav honom en 53:e plats. Värden själv, Aarne Ellilä var inte bara dagens världsmästare, han stod för en skön blandning av hallonsaft och 96 % alkohol som han kallade "Kemistens ljuva dröm" och som dracks vid avslutningsfesten i segelflygskolan efter den inledande havregrynsgröten och skapade hög stämning. (Vi serverades "hallonsaft" nära två timmar före varmrätten. Orsaken var att kokerskan provsmakat för mycket av kemistens ljuva dröm och fick ersättas med en annan.)

Det fattiga landet Finland visade sin inneboende kraft för det på utresan av magsjuka drabbade svenska laget. Två goda svenska namn var Arne Blomgren och Sune Stark. De blev 11:a och 12:a, slagna med 200 sekunder av Ellilä.

Anders Håkansson kom hem från Jämijärvi med sin vackra modell "Tusse" och med åtskilliga nya synpunkter på hur en bra Wakefield skulle konstrueras. Ellilä hade "krax", en kugghjulsväxel i flygkroppens akter med vars hjälp man delade upp gummimotorn i två samverkande strängar som gav mer än dubbelt så många propellervarv. Tusse fick en ny kropp med krax från modellflygkompisen Börje Börjesson och det skulle snabbt ge framgångar i VM-klassen. Men gamla "Tusse" är alltjämt favoriten. Och en särdeles stor framgång för Anders i dag, 55 år efteråt, är att gamla Tusse i år kommer ut i amerikansk byggsats!

"Tusse"

För oinvigda flygare ska kanske förklaras att kugghjulsparet i aktern döptes till "krax" efter ljudet som uppkom när den förlängda gummimotorn lämnade över kraft till den övre som arbetade mot propellern. Anders gamla "enmotoriga" propeller arbetade 35 sek , medan Elliläs med dubbla snoddar snurrade en hel minut.

Bästa svensk på Jämijärvi blev "Johansson-USA, mera känd som "Klock-Johan", sexa som proxyflygare för amerikanen L L Salisbury.

Enligt reglerna skulle värdskapet upprepas i vinnarens hemland Finland nästa år. Det blev en avslagen historia. Vi sände en enda svensk, nämligen Sune Stark, till 51 års upplaga. Han hade lovat telegrafera hem till oss andra vem som vann. Telegrammet innehöll två ord: "Jag vann". Det betydde att Sverige blev värd 1952, och kompisen Arne Blomgren fullbordade den nordiska triumfen i Norrköping. Vad jag kan minnas så var både Arnes och Sunes modeller enmotoriga, och de hade förmodligen vissa möjligheter att skaffa gummimotorer av bättre kvalitet. Som sista kontroll före tävlingen 1952 i Norrköping provsprängde de gummimotor på hotellrummet som "trimningsjobb" för att få exakta gränsen för bästa möjliga startkraft. Arne vann tävlingen på maxstarter.

Engelsmännen tröttnade nu på resorna till Norden, ändrade villkoren och tog hand om nästa tävling i Cranfield 1953. De många maxstarterna hade skaffat fram nya regler beträffande gummimängden: Max 80 gram! Regeln om kroppssektionen var också borta. I dag är gummimängden 35 gram! De kastas för hand, markstarter förekommer inte mer.

Jan Jangö

Jubileer m m

Anders Håkansson och Sigurd Isacsson.

Det här är min debut som skrivare i Modellflygnytt, och det år på tiden, eftersom det är 70 år sedan jag började modellflyga. Jag var med och bildade en pojkklubb i Gamla Stan (i Stockholm alltså) för 75 år sedan. En av klubbens ledare några år senare hade med sig en balsamodell från Amerika, ett läckert glidplan med smala vingar, helbalsakropp vacker fena. Det väckte längtan, och innebar att en modellflyggrupp bildades med namnet Måsen med min pappa Edward som ledare. Ungefär samtidigt, 1934, registrerade Sven Wentzel, som redan tidigare börjat tillverka balsaflak och lister i liten skala, sin modellflygfirma och öppnade försäljning i lokaler "en trappa över gården" på Apelbergsgatan 48. Något år senare var firman stor nog för att flytta ner på gatuplanet på samma gata. Numera finns den, som alla vet, på Regeringsgatan utanför Gallerian.

70-årsjubileum på gång? I varje fall är det 70 år sedan Sven Wentzel samlade det gäng läroverkspojkar till modellflygklubben Vingarna, som började bygga och tävla med gummimotordrivna modeller på Gärdet. Deras modell Gladan, inspirerad av en framgångsrik utländsk modell Lincol, gjorde dem till landets ledande modellflyglubb. Vår klubb i Gamla Stan sysslade med experimentmodeller som flygande vingar och exempelvis en gummimotormodell som tog en mindre modell på ryggen och släppte den loss vid utgången motorkraft. Märkligt nog vann vi en hastighetstävling på Gärdet med den ena av de två modellerna, och det hela bestod i att kunna hålla rak kurs Och vi debuterade framgångsrikt på Gärdet också den första kvällen då Vingarna tävlade med handkastade segelmodeller. Handlunsare på tidigt stadium! Den flygande vingen bogserades upp med drake och vann Vintertävlingen 1936, främst genom att den var enda startande i klassen.

Annars dominerade Vingarna rätt kraftigt med namn som Olov Lindh, Arne Blomgren, Gunnar Magnusson, Sune och Börje Stark med pappa Tyko, Åke Roggentin. Värsta konkurrent var Linköpingseskadern med Sigurd Isacsson som nyss upptäckt betydelsen av Reynolds tal.

När vi skriver Ving-historia ska vi också hylla Nisse Pettersson, som åren 34-42 stöttade och inspirerade både Sven Wentzel och Vingarna, och som för övrigt under detta år upplever sin 90-årsdag.

Den nya modellflyghobbyn ansågs så pass nyhetsmässig att referat och resultat från många av tävlingarna på Gärdet och annorstädes publicerades i dagstidningar, främst var det Stockholms-Tidningen som uppmärksammade oss. De lät också Wentzels göra en byggsats efter sitt eget reportageplan SE-FYR och en tävling med modellen hölls på Gärdet. En Vinge vann förstås, jag själv satt och byggde kärran fortfarande när första starten gick men hann fram. Ingen flygning blev dock över 20 sekunder. Skalenliga ting fordrade precision och trimning. Jag återsåg modellen byggd av Sigurd Isacsson på Gärdet 1991.

Sedan Vingarna avslutat sin verksamhet som tävlande modellflygklubb gjordes det till en tradition att de gamla medlemmarna i alla fall skulle träffas en gång om året och tävla med antingen sina egna gamla modeller eller nybyggda efter de gamla ritningarna, som alla finns att förvärva hos Wentzels än i dag. Mötena blev populära och nya intresserade gamla modellflygare tillstötte.

Lämplig dag för träffarna var ursprungligen blev första tisdagkvällen i juni varje år. 14 år i sträck sammankallades modellflygarna efter den gamla medlemslistan av Lasse Wentzel. Med de många andra arrangemang som Gärdet numera utnyttjas för, maraton, tjejmil etc är dagen flyttad till en söndag och för säkerhets skull den andra söndagen i juni, i år 2005 således den 12 juni kl 17.

Om du vill vara med bör du ha rätt modell med dig. En Wentzelmodell hade Herrklädersfirman Fröjd vid Stureplan som sponsor för bygge och tävling. Andra modeller som finns i ritningar är FIB, Cirrus, Trim, Kick-Off och Kungsörnen (Åke Roggentins som flög 42 minuter). I helt egen klass tävlas med stavmodellen Tummeliten, och en segelkärra som övertagit namnet Gladan kan användas. Den har byggts av både mig och sonen Anders och tävlats med på Skarpnäck vid ett distriktsmästerskap på 60-talet.

Lasse Wentzel, nyss fyllda 80, har låtit sig ersättas som tävlingsledare av de två entusiasterna Anders och Inger Sjöberg. Årets tävlan kan anses som 70-årsjubileum!

Ving-mötena blev riktiga oldtimer-tävlingar och kändisar från den gamla modellflygeliten bjöds in, liksom "Oldtimerchefen" Sven-Olov Lindén. Kvällen 1991, där bilderna är tagna, blev tävlingen en spännande sammandrabbning mellan Anders Håkansson från Oxie och Sigurd Isacsson från Halmstad.

"Gör jag hela resan från Halmstad och hit så är det för att vinna", sade Sigge och öppnade sitt träningsläger lite avskilt för sig själv.

Anders Håkanssons föresats var att slå Sigge!

Med tanke på att Ladugårdsgärdet genom ökande bebyggelse har blivit litet trängre än på den gamla goda tiden och de flygande modellerna desto mer långflygande, är maxtiden satt till bara 60 sekunder med åtföljande särflygning. Det gäller att undvika landningar i närbelägna träd som kräver skicklighet i klädklättring.

Jan Jangö

Ovan: Anders Ohlsson. Ställde upp med en elseglare och gjorde några häftiga bravader i speedbanan. Elseglare!?! Nåja, tävlingsledningen har öppna armar för alla som vill vara med. Det är viljan som räknas, inte materialet! Utgångshöjden sattes med en approximering av vad man fick från en normal höjdstart, inga problem!

Ovan t h: Bird of Time, en klassisk F3B maskin från sent 70-tal. Här spakad av Leif Pernstig. Ett av "F3B-essen" fram till mitten av 80-talet. Utmärkta 2-sträckorsspeed-flygningar utförde han. Givetvis påhejad av deltagarna, tror ni vi hade kul, jäpp...

Inbjudan:

Svenska mästerskapen 2005

– Ett "multieldorado" för alla RC-Segelvänner

Med RM i F3B-T och fjolårets lyckade speedträff (Örebro Soaring Speed Meeting) i färskt minne, så beslöt vi att göra ett (nytt) försök i år igen. På de nämnda sammankomsterna träffades flygare från alla nivåer, nybörjare och elit. Kort sagt, en gemytlig stämning har uppstått. I och med de positiva erfarenheterna, så föddes tanken på en ännu fruktbarare mix.

Förra säsongens upplaga som var en ren "speedträff", genomfördes i ett fyndigt format med en smakfull klassindelning. Årets upplaga innehåller mer stoft, dels så mixar vi det med SM i F3B-FAI. Inte nog med det, "speedträffen" ingår nu i en "lattjo" sammankomst som kallas Jaguar Open. Som om detta inte vore tillräckligt, du får nämligen flyga både speed och termik i årets upplaga, två moment!

Man anmäler sig antingen till; Jaguar Open eller SM F3B FAI, se anmälan! Inom Jaguar Open korar vi alla möjliga typer av seglare, läs mer under "Premier"! Vi som arrangör ser detta som ett led i satsningen på ett bredare RC-segelflyg. Hjärtligt välkomna!

Skojtävling

Jaguar Open har för medlemmarna inom Ikaros varit en intern klubbtävling i termik. Jaguarnamnet har sitt ursprung från klubbseglaren som heter just, Jaguar. Det var personer ur första byggkullen som skapade denna skojtävling. I år är tävlingen nationell. Den kommer att genomföras med 2-sträckorsspeed (2x150 m) och med ett termikmoment (6 min).

Vill du uppleva något riktigt trevligt och som innehåller lite mer utmaning än att "bara" flyga termikmoment, boka då in lördagen den 16 juli. Startutrustning håller vi med, kraftbegränsad elvinsch eller gummirep. Alla typer av seglare kan deltaga, gamla, nya, F3J, 2-meters, hang, detta är på skoj, men garanterat utvecklande!

Tävlingen kommer att genomföras i lugnt tempo där alla ska få möjlighet till assistans och god tid till förberedelse. På briefing kommer speedmomentet att gås igenom, dessutom så kommer arrangören att visa 2-sträckorsspeed i förevisningssyfte. Dels en nybörjarvariant men också en med mer fart, se variant a) och b) på illustrationen!

Camping på fältet rekommenderas! Grillfest på lördag kväll i samband med lite framtidsinfo, se nedan! Ikaros världsberömda "bodega" kommer att vara öppen och skänka glädje och samkväm till alla deltagare. Dessutom så kan ju ni som stannar över natten, spana in FAI gängets distansflygningar på söndagen! Alltså, tveka inte, häng med på en av årets stora termikhändelser inom RC-segel. Med fjolårets speedträff i färskt minne så kan vi utlova dig breda "smile" och en härlig stämning. Har du inte provat speed i bana, då är det dags nu!

SM F3B-FAI

Årets SM kommer att arrangeras enligt följande, termik och speed avgörs på lördagen, alltså tillsammans med Jaguar Open deltagarna. På söndag flyger vi huvudsakligen distans, kanske är något moment kvar från lördag och som vi då kör innan distanserna.

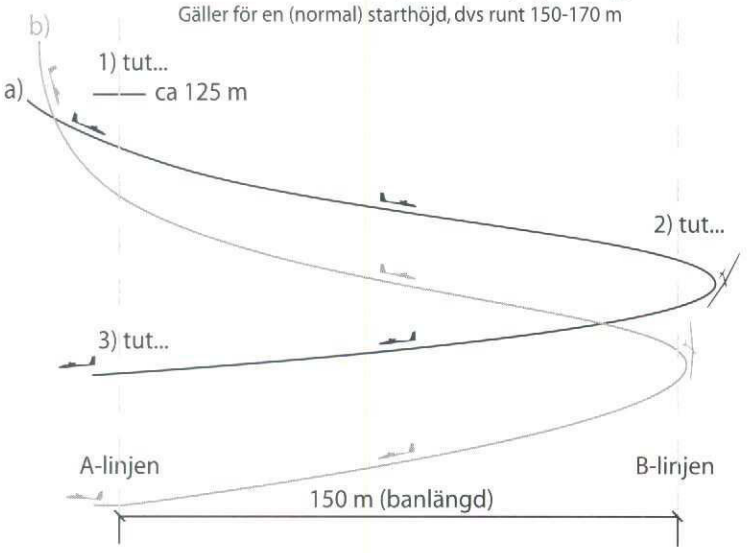
Th: Stockholmaren Owe Fransson gör sig redo för en 4-sträckors speed. Hittade speedrytmen under träffen och blir bara bättre med åren.

Original, alltså Flamingon och radion. Bengt "Blippen" Johansson dök upp på fjolårets speedträff. Lite "ringrostig" till en början, men efter några 2-sträckors speedar, kände vi igen Blippens eleganta teknik. Låt se om någon kan bräcka Blippens svenska rekord för 2-sträckors speed (satt under Vängsö UT/1982, tid 9.6 s, modell Flamingo).

Koncentration, Anders "Gusen" Gustavsson, den mesta speedflygaren under speedtävlingen. Han ställde upp i flera klasser och visade samtidigt prov på god speedteknik med olika material. Här riktar han in seglaren inför indykningen i banan. Assisterad av Peter Viman.

2-sträckors speedflygning

Gäller för en (normal) starthöjd, dvs runt 150-170 m



1) Här börjar man. Tidtagning startar när seglaren äntrar A-linjen, den tas från modellens nos. Du får en akustisk signal (tut...), så du vet att du är inom banan, och att tidtagningen är igång.

2) Du vänder vid B-linjen (180°), en akustisk signal ljuder när seglaren bryter B-linjen (tut...)

3) (tut...), du går i mål och tidtagning stoppar, speedflygningen är klar.

a) Visar en speedflygning med en hastighet som ungefär motsvarar distansflygning, när man "trycker på" litet extra dykroder. Sluttid ca 20-30 s.

b) Högre hastighet, om man exempelvis försöker nå "Blippens" tid på 9,6 s. Sluttid ca 10-15 s.

(normal) starthöjd, motsvarar gummirep alt. kraftbegränsad F3B-vinsch (max 20 kg) Joakim Ståhl 050323

Info

I samband med grillfetsen på lördag kväll, kommer AU och några utvalda att presentera lite nya idéer inom RC-segel, främst inom F3B och multikonceptet. Väl mött och vi hoppas få träffa vänner från hela vårt avlånga land.

Joakim Ståhl
Funktionär/RFK Ikaros

Information

Plats: Pilängens modellflygfält, Örebro den 16-17 juli

Camping: Övernattning i klubbstugan (med el); 50:-/person. Campingavgift vid elanslutning; 50:-/vagn. Tält, fritt! Toalett i from av "utedass" finns till förfogande, vatten finns i klubbstugan.
Mer info: www.klubb.modellflygforbund.se/rfkikaros/smf3b.htm

Startavgifter
SM F3B FAI: Sen 100 kr, Jun 50 kr
Jaguar Open: Sen 20 kr, Jun 10 kr
Betalas på Postgiro: 88 66 82 – 4, eller plats!

Anmälan (senast 10 juli): Ange, SM F3B eller Jaguar Open, klassindelning sker inom resultatlistan och modelltyp behöver ej anges vid anmälan! Kontakta; Mattias hammarsköld 019-330286 eller mail
mattias.hammarskiold@spray.se

Premier
Jaguar Open:
- Vandringspris till segraren
- Ett pris lottas bland alla deltagarna
- Premieras kommer bästa; 2M-, RES-, Oldtimer-, Classic-, Open-, Junior- och Jaguarseglare (krävs dock minst två deltagare per klass)
- Diplom med bästa speedtid noterad, till alla deltagare

SM F3B FAI:
- SMFF plaketter till de tre individuellt främsta
- Ett pris lottas bland alla deltagarna
- Premieras kommer bästa; Speed, Termik, Distans och Junior (minst två juniorer krävs)

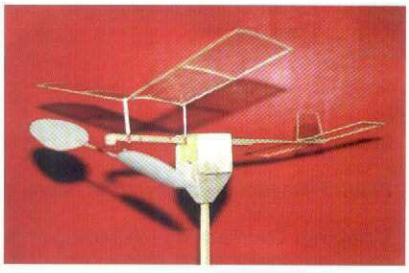
Regler
Jaguar Open: Enligt F3B-Sport (1988 03 20), ungefär enligt reglerna, men 6 minuters tidsuppgift istället för 10. 2-sträckors speed enligt reglerna (2 x 150 m). Distansmomentet (10 sträckors max) styrks på grund av att tävlingen då behöver söndagen i anspråk! Startutrustning enligt beskrivning ovan.
Giltig tävlingslicens i radioflyg från SMFF.

SM F3B FAI: Enligt FAI reglerna med Svenska tillägg till Sporting Code sektion 4c (2002-04-06) och (2004-03-20), likt i fjol. 10 minuters termik, 4-sträckors speed (4 x 150 m). Distans, flest antal 150 m sträckor på 4 minuter. Giltig tävlingslicens i radioflyg från SMFF.

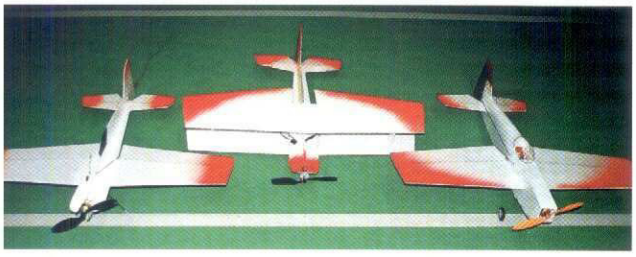
3D-flygning och 3G-funderingar

Även om rubriken innehåller moderna begrepp, så är avsikten med artikeln att ventilera ett gammalt välkänt problem inom modellflyget. Hur gör man för att locka nya unga utövare till modellflyget men framför allt, hur gör man för att få dem kvar?

Ett framtidshopp för modellflyget? Jonas Larsson, 9 år, från Enviken är utan tvekan intresserad av vad han ser i Lugnethallen. Blir det i framtiden modellflyg eller någon annan gren av modellsporten? Än så länge så är det bilar som gäller, men morfar, mästerbyggaren Håkan Eriksson, kommer säkert att leda Jonas på rätt spår.



Lasses lilla lättviktare flög lite för bra och högt. Behövde en paus och tog sig en sådan på en av takstolarna.



Ovan: Roger Eriksson och sonen Adam från Hedemora och RFK Viggen och deras maskiner, Från vänster en Shock-Flyer. I mitten en dito som dubbeldäckats för att få mer bäryta och lite mera slow but sure-flygning. Till höger Rogers egen konstruktion med lådkropp.

Per-Erik Claesson, Bollnäs, erfaren och kunnig entusiast knäböjer inför sin egna snygga konstruktion som han döpt till Liptigo. Som grund till skapelsen ligger Mini Vertigon. Per-Erik har ändrat en hel del, men framför allt har han höjt vingens anfallsvinkel. Detta för att nå möjligheten till långsam flygning.

Har ej svaret, men...

Jag skall genast avslöja, att jag är ingen guru som har svaret, men lite funderingar kan man väl få leverera när man är en 3 G. Läs sistnämnda som gammal, gaggig, gubbe. OBS! Jag skrev gaggig, vilket inte behöver likställas med gnällig! Gammal kan även ses som livserfaren, vilket i sig inte borgar för klokskap. Men med automatik finns ett mera vidvinkligt perspektiv.

Även om man fysiskt sett passerat bästföre-datum för länge sedan, så är "sinnet" fortfarande ungt, och det har jag modellflyget att tacka för!

Jag är ingen erfaren tävlingsflygare eller konstruktör, vilket ej heller är något måste, för att få uppleva den stora glädje som modellflyget har att erbjuda. Det räcker bra och är avgörande att man fått uppleva det viktigaste, nämligen skapargläjden!

Har du med en bas bestående av en ritning plus "stickor och strån", med dina egna händer byggt en modell som fungerar, som flyger kanske t.o.m. bättre än du vågade drömma om under byggtiden, så är en livslång kärlek ett faktum!

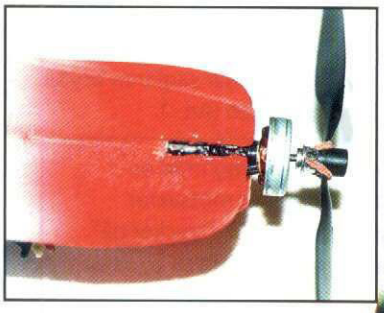
Som bekant är skapargläjde i olika former ett av våra livs stora tillfredställelser.

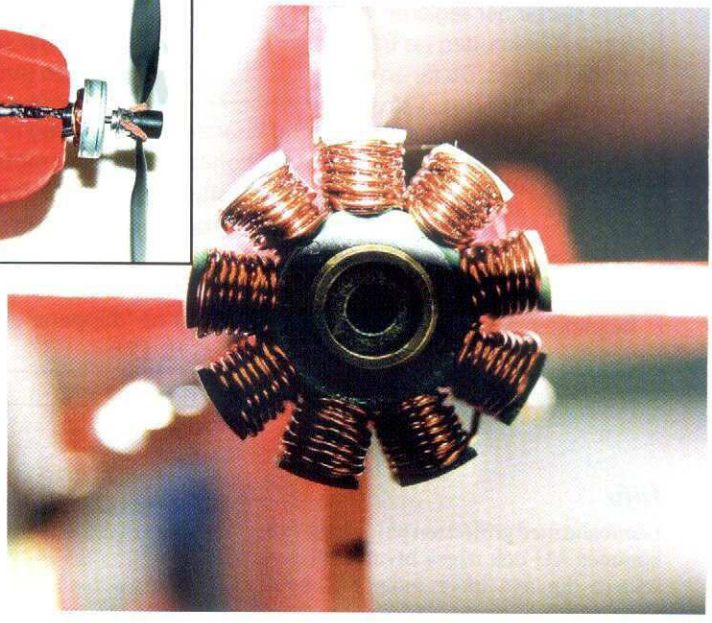
Men nu är det väl gaggigt!

Vad är det för fel på ARF-modeller?... och titta på det moderna el-flyget. Tysta motorer. Du kan bara gå "utanför knuten" för att få möjlighet att flyga.

Det är absolut inget fel – tvärtom! Jag har inför den här artikeln talat med antal modellflygare som flyger borstlöst med snabbyggda profilmodeller i Depron och det är så positivt som det bara kan bli. Jag har talat med "gamla" radioflygare som flyger både traditionellt med förbränningsmotormodeller och med dagens moderna el-flyg.

Vi tittar lite på friflyget. Flygare som förr fann stor glädje i att själv bygga och idag alltjämt vill vara med och tävla, hur gör dom? Jo, köper färdigbyggda såväl kärror som avancerade propp-arrangemang från de s.k. öststaterna.





Trettiotalet tillbaka? En stjärnmotor, ja, visst men en eldriven sådan. Roger Erikssons prydliga förvandling av en CD-spelarmotor till en proppvridare på Shock-Flyer'n Smidigt och elegant och jämförelsevis billigt.

Lasse Eriksson, Sandviken är välkänd bland landets modellflygare. Han tog frstås chansen till en Långfredagsflygning i Lugnethallen. Han har alltid ett flertal modeller med sig. Här en välformad fröken vid namn Miss Trial. Lasse fick tillgång till ritningen via Kalle Westerblad, som berättar att modellen "klassar in i en av alla amerikanska skapelser. Klassen heter Legal Eagle, där kravet är att ritningen skall få plats på ett A4-ark.

Adam Arvidsson, Hedemora. När brorsan fick pengar till hockeyutrustning ville Adam skaffa radioflygprylar. Bra val! Farsan – som själv spakar – var inte svårövcertalad. El/ Depronflyg är ett snabbt och billigt sätt att få börja spaka. Om framtiden är Adam lite undrande inför kostnader och lång byggtid. Han har dock noterat att farsan producerar för fullt och han ser ut att trivas.

Åter till el-flyget

Motorbyggen av f.d. CD-spelar-motorer är både intressant och inspirerande. Vi har i MFN sett ett antal informativa artiklar om borstlöst. Bygg själv, spara pengar o.s.v. Lärorikt och bra och kreativt.

Men, vi har även sett och noterat, att byggsatstillverkarna som tar fram "snabbyggen" mycket kvickt "noterat läget" och utnyttjar vår moderna svaghet. Det som även kallas brist på tålamod.

Vi har läst om klubbledare som lyckats samla drygt ett halvdussin ungdomar till en byggkurs.

Byggkväll ett var mycket positiv, men till andra träffen var gruppen reducerad till en deltag-are! Varför? Jo, när dom efter en fråga första byggkvällen fick veta, att det skulle ta några

veckor innan dom kunde börja flyga, så var det inte kul längre.

Inte bara negativt

Vi kan vända på steken och notera positiva signaler om livaktig kursverksamhet. Livaktig, men ändå inte lyckad, om man nu ser det ur återväxtperspektivet.

En klubbledare jag talade med berättade, att klubben för några år sedan hade god tillströmning av nya piloter inom radioflyget. De flesta var ungdomar men även ett par vuxna fanns med.

Lockbetet som fungerade var skolflygning. Till en början med klubbplanet men så småningom skaffade alla kursdeltagarna sina egna plan. ARF-modeller i likhet med klubbplanet.

Alla lärde sig flyga och det var mycket positivt. Men – när de väl klarade såväl start som land-ning och läraren examinerade dem till piloter som klarade sig själva, så var det inte intressant längre! Varför?

Ja, min teori måste tyvärr bli lite 3 G-kopplad och anknyta till inledningen av denna artikel.

Dock kan jag inte beskriva den bättre, än det citat som kommer att avsluta dess rader. Uttalandet kom från en radioflygare, som är mycket positiv till dagens moderna radioflyg med Depronmodeller och ARF-dito liksom till de äldre formerna.

Svår konkurrens

Ett i svenskt modellflyg välkänt namn är Janne Forsman, Falun. Under ett antal år drog han lasset för Flugan Cup, som flögs i Lugnethallen. Det var en satsning helt inriktad på att locka nya ungdomar till modellflyget.

Tyvärr blev inte responsen i paritet med storleken på kostnaderna för lokalhyra m.m, men Falu RFK kämpar dock vidare. Under vinterhalvåret har det varit möjligt att sent på fredagskvällarna kunna flyga i Lugnethallen. Bilderna till denna text är tagna vid säsongsavslutningen, som ägde rum på Långfredagen

Ja, ett välkänt faktum är, att utbudet som riktar sig till ungdomar är stort. Inte minst av datorspel. Inte särskilt positivt för kreativiteten, eller hur?...men det har avancerat till egna recensionsprogram i TV!

När såg någon nått om modellsport i svensk TV? Beror avsaknaden enbart på programansvariga?

Hur gör lobbyisterna i England, eftersom det produceras program om modellsport där?

Hur är det med bearbetningen här hemma? Görs det några försök? Som bekant finns det inget på den s.k. marknaden, som har så stor genomslagskraft som TV.

Är det inte dags att ta upp kampen om TV-tid med ex.vis datorspelsrecensenterna?

Tillbaka till Deprontid

Trots allt det positiva med det lätta moderna flygplanen, ibland gjorda av ljudisoleringmaterial till laminatgolv, måste 3 G sticka ut hakan och framföra lite funderingar.

Helt plana profillösa vingar, starka motorer ses som nyckeln till häftig flygning. Vet alla Depronflygare något om, varför ett flygplan kan hålla sig kvar i lufthavet... t.o.m. utan motor?

Begrepp som vingprofil och dess betydelse, momentarm, tyngdpunktsplacering, bäryta, förhållandet mellan vikt och hastighet m.m. är det bekanta storheter?

Ja, det är det säkert på många håll, men...? Ev. avsaknad av dessa kunskaper gör ju verksamheten mindre intressant. Bristen föder ju inte egna idéer till att skapa och prova efter eget huvud.

Blir det "bara" leksaker?

Kan det vara så, att profilmodeller i Depron och ARF-modeller inte känns riktigt som det där man skapat själv? Blir det en leksak som man tröttnar på efter ett tag? När man provat allt som går att göra med maskinen – blir det tråkigt då?

Back to basic, kunskap och skaparglädje

Mera gnäll? Säkert är det många som tycker, att ovanstående rader är slöseri med trycksvärta.

Gubben lever i en passerad tid o.s.v. , men det är ju återväxten och hoppet om att de som provar modernt modellflyg skall få ut mera av sin sport och förhoppningsvis bli kvar i den och så småningom kanske bli oldtimerflygare, som driver gubben till detta välmenande gnäll.

Om vi tittar lite på sistnämnda kategori. Om modern Deprontid hade varit ett faktum redan när dom växte upp och gjorde sina första försök med modellflyg så hade dom inte:

1. Fått uppleva en livslång glädje av modellflyg.
2. Någon oldtimerorganisation för modellflyg hade inte existerat idag.

Jag utlovade ett citat som avslutning. Den som yttrar sig är absolut ingen 3 G. Han har dock en ganska lång erfarenhet av radiostyrt flyg. Han är en person som verkligen ställer upp för andra. Hjälper till med både skolning och ordnande av möjligheter till flygning. Han har erfarenhet av traditionella modeller med förbränningsmotor. Han har absolut inget emot ARF-kärror eller Depron-dito. Flyger båda sorterna.

I mitt samtal med honom kom dock en mening som löd så här: "Det är klart – bygger man en modell på traditionellt sätt från en ritning, så blir modellen som ens eget barn. Sätter man ihop en ARF-kärra så blir det mera som annans unge."

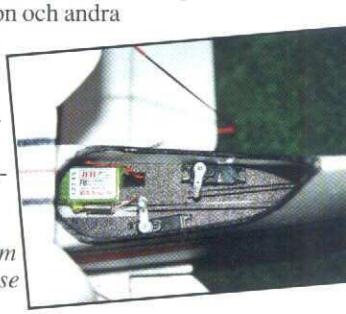
Kommentar: Vem tröttnar man först på?

På tal om sistnämnda. När dessa rader var på plats i burken så blev jag uppringd av en mycket erfaren och framgångsrik radioflygare, som jag sökt. Jag berättade om vad jag just skrivit. Hans reaktion: "Ja, jag har tröttnat på Depron och andra plaster. Det är ett dött material. Tacka vet jag en bit balsa som man hyvlar, slipar till rätt form, finputsar och limmar på plats.

Då känner man att man skapar någonting.

Berth Sundström
berth.sundstrom@falubo.se

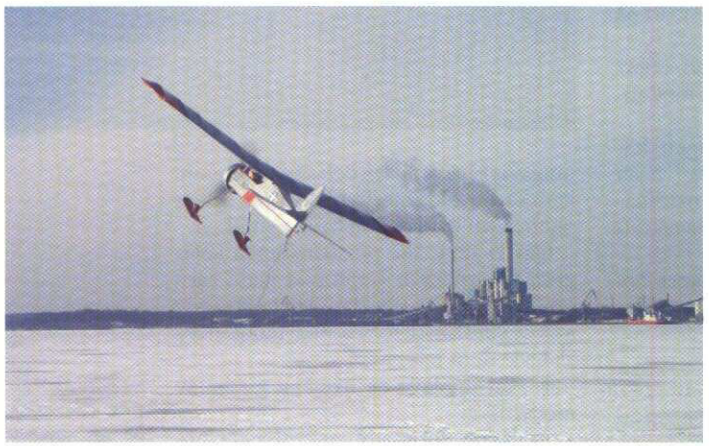
Nedan: Att Per-Erik Claesson är en snyggbyggare bevisas av denna titt i hans Liptigo. Per-Erik är helt övertygad om att elflyget har framtiden för sig. Det kommer bättre och starkare motorer i en jämn ström. Motorer som kommer att kunna användbdas på ett helt annat sätt än vad som idag är vanligt, och... han se bland ungdomarna en vilja att skapa själva. Prova egna konstruktioner och det låter ju förhoppningsfullt.



Foto

Bertil Winblad med Shimaro. I bakgrunden Mary, Ragnar Erikssons fru, i full färd med att grilla korv.

Nedan t v: Slow Silver lättar för en flygtur.
Ovan en klockren kollision fångad påpassligt av fotografen Staffan Kjerrström som tagit bilderna på denna sida.
Nedan: Tiger Moth mogen för reparation



HAB Electronic AB
Berghem 0372-80444
34191 Ljungby hab@hab.se
www.hab.se

Nya MVVS 45 Mg Magnesium vevhus vikt ca 1150g Effekt 5,2hp. Lättast och kraftfullast i sin klass. Pris:4995kr Avgassystem fins i olika utförande.

Laddare som vi rekomenderar

Swallow Advance	1-14 cl. /1-5 Li-Pol	1-5A	749kr
Graupner Ultr. 25	1-25 cl. /1-7 Li-Pol	1-5A	1299kr
Platinum EX	1-26 cl. / 1-10 Li-POL	1-5A	1499kr
Orbit V6.2	1-30 cl / 1-11 Li-Pol	0.1-6A	2230kr
Laddare	1-8 cl. / 1-3Li-POL	0,1-1,2A	349kr
Laddare	1-4 Li-POL	0,2-2,5A	499kr

Nu har vi över 3000 produkter i vår web butik, ta en titt
Eurokit landningställ
Tillbehör från Du-Bro, MR-JET,Sulivan
Radiostyrningar från
Futaba/Multiplex / JR / Hitec /Sanwa/Graupner
Bilar från Traxas/TT/Andersson
Förbr. Helikopter från TT/Quick USA/JR
El:heli från MS composit/Protech/Robbe
MZK NYA mottagare är hemma
HCS Borstlösa motorer (biligt)
Motorer från OS/TT/ASP/MVVS/ZDZ/SuperTigre/YS/SAITO/BEHOTEC/JET-CAT
Massor mede stora kärror från Great Planes/World Models/Hacker/CM/V-mar/TT
Ackar från Sanyo/Panasonic/Kokam

Klockren träff vid isträff

Foto

Sol, praktiskt taget vindstilla och en bärkraftig is – vad kan en modellflygare mer önska sig. Jo, kamrater att dela flyglädjen med.

Söndagen 6 mars rådde ingen brist på sällskap ute på Västeråsfjärden. Egna klubbmedlemmar och "utsocknes" från Eskilstuna och Arboga hade hörsammat kallelsen till en isträff strax invid det gamla fyrskeppet Svenska Björn.

Förutom modeller med glödstiftsmotorer lyfte eldrivna modeller från isen i stor mängd, en del med hjulställ och andra med skidor. Skidor utskurna i all hast från en PET-flaska duger mycket bra!

Till de mest publikknipande tilldragelserna hör Ragnar Erikssons bravader med sin Tiger Moth tillsammans med Kristian Berggren och hans Slow Silver.

Helt plötsligt möttes deras maskiner nos mot nos – nästan i alla fall vilket framgår av Staffan Kjerrströms så påpassligt tagna foto.

Ragnar hade en hel del att pyssla med innan hans modell blev flygfärdig igen, Kristians modell fick däremot bara en reva i vingbeklädnaden.

Bertil Winblad tog upp en flygbåt i luften – det är kropp och vingar till en japansk modell av Shimaro som ligger på isen mellan honom och meklådan.

Modellen existerar inte mer. Precis vid landning upptäckte Bertil folk som promenerade på isen. Under en ny inflygning släppte han ögonkontakt med modellen för att kolla att "kusten var klar" - och sen var det kört.

Shimaron sitter idag högst upp i en mäktig björk inne på land. Inga stolpskor i världen rår att omfamna dess stam, som sträcker sig ca 10 m upp i luften.

Än mycket högre sitter modellen fastkilad och lär så få sitta, säger Bertil, till dess att den murknat så pass att den dråsar ned.

Synd, för modellen har en intressant historia.

Bertil hade kommit över en byggsats till modellen. Den sålde han i sinom tid till en modellflygare, som långt senare på en mässa ville sälja den i färdigbyggt skick. Då köpte Bertil den för 200 kr – ett bra pris för en flygfärdig modell!

Upptill till vänster i bild ser vi den som nästan i alla sammanhang månar om oss. Här är Mary, Ragnar Erikssons fru, i full färd med att grilla korv och värma bröd.

Tack Mary för din insats till allas vårt bästa!

Ytterligare ett tack får vi rikta till vår klubbmästare Ragnar som kallade till denna träff.

Text: Bengt Alenfelt

Tillägg till Myggan-artikeln i nr 1

Ska man göra en ordentlig knop som håller även om man först smörjer in gummisnodden med olja av något slag, så ska den se ut som på bilden här intill, har ett par friflygare talat om. Jag håller förstås med – den knut som fanns i mygganartikeln är inte en äkta råbandsknop.

Nåväl, ingen behöver ängslas – 99 % av de Myggor, Flugor och AMA-cubar som byggs är avsedda för tillfälligt bruk och då håller vilken knop som helst. Och den som bygger en modell för tävlingsbruk vet hur det ska vara.

Jag har själv byggt säkert över 100 AMA-cubar och knutit dem på olika sätt utan att tänka på hur snodden gick. De har hållit alldeles utmärkt, faktiskt även om jag i efterhand smörjt dem med olja. Men rätt knop är förstås bäst!

Hobbyträ tagit över tillverkningen av den svenska Fun-Fly modellen Poison

HOBBYTRÄ

Träspecialisten för modellbyggaren

Kolla gärna in vår websida:
www.hobbytra.se
Kontakta oss: **Tel:** 0652-241 46,
Fax: 0652-242 00 **e-post:**
info@hobbytra.se

- Balsa
- Furu
- Plywood
- Lightply
- Rödbok
- Abachi
- Pianotråd
- Mässingrör
- Lim
- Lack
- Beklädnadsmaterial
- Modellbyggsatser m.m.

När du är redo för en fyrtaktare är SAITO redo för dig!

Nedanstående motorer är storsäljarna – och det finns 22 stycken till!

FA-40A

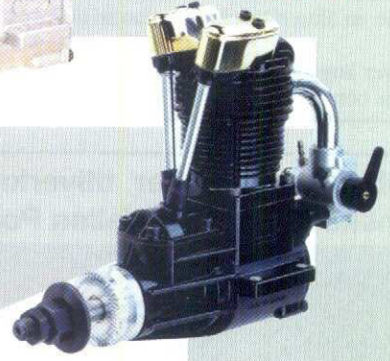
AAC. 6,61 cc. Vikt 290 g. Varvtal 2.000-11.000.
Propeller APC 11x5–11x7.
FA-40A • PRIS 2.085:-
FA-40A-GK • PRIS 2.275:-

FA-56

9,2 cc. Vikt 410 g. Varvtal 2.000-12.000.
Propeller 11x7–12x6
FA-56 • PRIS 2.103:-
FA-56-GK • PRIS 2.498:-

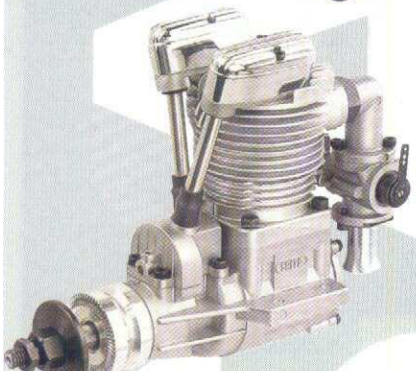
FA-82

13,47 cc. Vikt 460 g. 1,5 hp
Varvtal 2.000-12.000
Propeller 13x7–14x6
FA-72 • PRIS 2.762:-
FA-72-GK • PRIS 3.070:-



FA-100

17,2 cc. Vikt 550 g.
Varvtal 2.000-11.000.
Propeller 13x11–14x10
FA-100 • PRIS 3.354:-
FA-100-GK • PRIS 3.604:-



FA-180

29 cc. Vikt 900 g. 2,8 hp
Varvtal 2.000-10.500
Propeller 13,5x13–16x10
FA-180 • PRIS 5.157:-
FA-180-GK • PRIS 5.295:-

SAITO

Ovanstående motorer är storsäljarna men det finns 22 till.
Om du söker efter en speciell storlek så har vi den säkert på lager.
Kolla med oss vilken återförsäljare som finns närmast dig.

Söders RC/HOBBY AB

Söders RC Hobby
Hantverkargatan 26
112 21 Stockholm
Telefon 08-643 67 87
Telefax 08-702 15 90

Hemsida: www.sodersrchobby.se

OBS ny adress fr o m 27 september:
Hantverkargatan 26

PURE POWER webra

Elltech är Webras representant i Sverige

Nya motorer från Webra

Webra Racing 61F Competition

10 cc, ABC
Varvtal 2000-16000
Bakblås
Effekt 2,3 Hk
Vikt 445 gr.
Promixförgasare
Propeller 11x7 12x8

Webra Speed 55GT

Storlek som Webra Speed .40 1034GT
9cc ABN
Varvtal 2500- 17000
Sidblås
Effekt 2,1 Hk
Vikt 360 gr.
Promixförgasare
Propeller 10x7 12x6

Webra Speed 55 GTHeli

Data som ovan
Varvtal 2000-20000

Tryckregulator för högprestanda

För varvtal 7000-30000 rpm
För bil och flyg
Tanken trycksättas vi ljuddämparen.
Bränsle portsioneras till förgasare medels vevhustrycket

Nya Mottagare

Webra Digi 5

5 kanaler, full räckvidd
DSR- system Digital Signal Recognition
Kanal 35, 40, 41
Vikt 7,5 gr
Mått 40x15x11

Webra Digi 6

6 kanaler, full räckvidd
DSR-system
Kanal 35, 40, 41
Vikt 14 gr
Mått 51x22x17

Webra Scan 6

Programmerbar syntesmottagare, ingen kristall behövs
Dubbelsuper
6 kanaler, full räckvidd
Kanal 35, 40, 41
Signal för låg mottagarspänning
Programmerbar Failsafe
Mottager diagnostik
Vikt 16 gr.
Mått 51x22x17

ELLTECH

• Hallavägen 4, 512 60 Överlida •
Öppettider 0900-1600, måndag - fredag
Telefon 0325-323 82 • Telefax 0325-325 36
Hemsida: www.elltech.o.se E-mail: finn@elltech.o.se

Vi vet vad du behöver... att ha roligt!

Protech Christen Eagle ARF 2095:-
Otroligt välbyggd! För .61-1.20
SPV 1255 mm

Stevens Aero Groove 950:-
Världens bästa byggsatser!
SPV 1140 mm

Alfa Mustang P 51 ARF 1095:-
Superfina warbirds för el
SPV 850 mm

Apache är en ny serie med motorer och fartreglage. Superkvalitet till otroliga priser!
Minsta motorn kostar endast 385:-

SUPER KLIPP!

Protech Skystar trainer ARF 945:- Komplett med OS .40 och computer radio 3995:- Otroligt fin finish!
SPV 1650 mm

Alfa Thunderbolt P 47 ARF 1095:-
Superfina warbirds för el
SPV 835 mm

NY!

NY! Alfa Sabre F 86 ARF 1395:-
Superfina warbirds för el, fläkt ingår
SPV 755 mm

FULL KONTROLL

Välkommen in till oss! Virtuellt i vår webshop eller till vår nystartade butik i centrala Örebro. Hos oss får du hjälp och garantier som få lämnar. Vi har ett brett sortiment men är specialister på el- och metanolflyg!

Full Kontroll Rynningegatan 37 703 65 Örebro 019-312256 Öppet må-fr 12-18, lö 11-13 www.fullkontroll.nu

ULTRAFLY™ MODEL

CESSNA 182 • ARF
Semi-skala slowflyermodell tillverkad i högkvalitets formgjuten styrofoam • Levereras med två olika vingar, en för nybörjare och den andra för experter • Falcon 400 elmotor med 3:1 växellåda • Spv: 1090 mm • Flygvikt: c:a 770 g. **Cirkapris: 1025:–** (881000)

PC-9 • ARF
Semi-skala aerobatictrainer slowflyermodell tillverkad i högkvalitets formgjuten styrofoam • Levereras med Falcon 400 elmotor och 3:1 växellåda • Spännvidd: 805 mm • Flygvikt: c:a 540 g.
Cirkapris: 864:– (881010)

BAE HAWK • ARF
Jet-look med enkel heten av en skjutande propeller • Parkflyermodell tillverkad i högkvalitets formgjuten styrofoam • Levereras med Falcon 400 elmotor med 1.93:1 växellåda • Spv: 720 mm • Flygvikt: c:a 575 g.
Cirkapris: 882:– (881005)

F16 • ARF
Semi-skala parkflyermodell tillverkad i högkvalitets formgjuten styrofoam • Utrustad med Falcon 400 elmotor och 3:1 växellåda med skjutande propeller • Spännvidd: 633 mm • Flygvikt: c:a 600 g.
Cirkapris: 933:– (881020)

EXTRA 300 • ARF
Semi-skala aerobatic slowflyermodell tillverkad i högkvalitets formgjuten styrofoam • Levereras med Falcon 400 elmotor med 3:1 växellåda och APC propeller • Spännvidd: 890 mm • Flygvikt: c:a 625 g.
Cirkapris: 927:– (881015)

Distribueras i Skandinavien av: Minicars Distribution AB
Konsument telefon: 018-60 65 71 (9-12) • info@minicars.se • www.minicars.se

Radiostyrt För Alla ••• MINICARS.SE

POSTTIDNING-B

Modellflygnytt – SMFF
Box 4015
60 04 Norrköping

Andersson Evert
Bokvägen 22
295 37 BROMOLLA

Mnr: 55262
L022
Kod: 10491
x 35 05

Trans
28-29

SVERIGE
PORTO BETALT

Super Quality Series

CAP 232 Breitling 60 - Shark Mouth

1.590 kr

Har tidigare kostat 2.290 kr

SQS
KYOSHO FACTORY ASSEMBLED AIRCRAFT
SUPER QUALITY SERIES

Nu har du en fantastisk möjlighet att skaffa ditt drömplan, utan att riskera en stor del av semesterkassan! Tre av Kyoshos klassiska SQS plan till rejält sänkta priser! Kropp och vingar på dessa plan är gjorda i balsa och levereras färdigklädda. De båda Breitlig planen är designade av den flerfaldiga världmästaren i F3A Giichi Naruke.
Kompletteras med; radio, servon, motor, propeller samt startutrustning. Finns hos din Kyosho handlare i början på maj i ett begränsat antal!

Sonic Aero 1600

2.350 kr

Har tidigare kostat 3.790 kr

Så ser det ut när du lyfter på kartonglocket till Shark Mouth. En mycket komplett sats, där även landställ, linkage, motorbockar och alla småtillbehör ingår i satsen.

CAP 232 Breitling 60

1.590 kr

Har tidigare kostat 2.290 kr

**Produkterna i annonsen, eller information om dessa, finner du hos våra auktoriserade återförsäljare.
Adress och telefon till dessa finner du genom att besöka www.kyosho.se eller ring Kyosho konsumenttjänst – 08-681 19 55.**

Årets hetaste katalog är här! 260 sidor fyllda med bilar, flygplan, båtar och helikoptrar. Lägg därtill mängder av laddare, radioutrustningar och ackar. Allt på bild med utförliga beskrivningar! Pris 25:-

KYOSHO®
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS