

modellflyg^{nytt}

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD

5 2007



Västkustträffen

INTERPRESS 0257-05



7 388025 706002

RETURVECKA



52

Aktuellt: Senaste om 2,4 GHz • RFK Ikaros Skolflygupplägg • En legend lägger av • Lunds RFK • Test: Stein Model Corsair Byggtips: Elipsflygar'n • Special Prop • Experimentera mera Reportage: Jet Power • Oldtimerträffen i Eksjö • Västkustträffen • Hösttävling i F3A • Hang SM • Flygdag i Helsingborg • Bruksskala



PRIS: **8.595,-**

ABOVE ALL YAK 54 3D PRO 100CC - SPÄNNVIDD 272 CM



PRIS: **5.295,-**

T-REX 600 NITRO PRO - VÄRLDENS BÄSTA NITRO HELI?



PRIS: **2.295,-**

EXTRA 300XL 120 - SPÄNNVIDD 188 CM



PRIS: **695,-**

DONUTS MODELS MYSTIC V2 - SPÄNNVIDD 85 CM



PRIS: **695,-**

DONUTS MODELS NEXUS - SPÄNNVIDD 83 CM



PRIS: **695,-**

DONUTS MODELS ARTO V2 - SPÄNNVIDD 88 CM



3W MODELLMOTORER HELA SORTIMENTET - MOTORER RÖKVÄTSKA OLJA DÄMPARE ALLT I 3W VÄRLDSKLASS



ABOVE ALL
PLANES AND MORE

ÅTERFÖRSÄLJARE SÖKES!



SÖDRA GREV ROSENGATAN 1, 703 62 ÖREBRO. 019-312256, INFO@FULLKONTROLL.SE ÖPPET: MÅ-ÖN-TO-FR 15-18, TI 15-16, LÖ 12-14 WWW.FULLKONTROLL.SE | WWW.METNI



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**
Bengt Lindgren, Östergårdsgatan 3,
643 32 Vingåker. Tel 0151-106 82
e-mail: bengt.lindgren@siemens.com

SMFF sekreterare
Pelle Scherdin
Munkholmsvä. 14, 193 40 Sigtuna
08-592 591 10 flygmyra@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 360:-

Redaktion och annonser
Chefredaktör: Freddy Stenbom
Box 90133, 120 21 Stockholm
Tel 08-999 333 Fax 99 88 66
E-post: modellflygnytt@hobby.se
Layout: Kelly Phillips

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

Redaktionsrådets ledamöter
Pelle Scherdin
email: (se SMFF sekreterare ovan)
Micke Hansson
email: arestimicke@tele2.se
Magnus Söderling
email: f1b@kth.se

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 6/07 vecka 51/52

Tidningen beräknas postas angivna veckor.
Ordinarie presstopp är en månad före angivna utgivningsdagar, efter avtal kan senare lämning ske.

Skicka gärna manus i god tid!
Försenade manus försenar tidningen!
Manusstopp är 3 veckor före utgivning.
Tryck Elanders Gummessons, Falköping 2007
ISSN-0345-813X

OMSLAGET

"...så flockades de långväga stuntflygarna från orter som Västerås, Trondheim, Kongsvinger, Karlskoga osv..."

Foto: Ingvar L. Nilsson

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

Modellflygnytt nummer 5/07

Senaste nytt från SMFF:s styrelse	6
Senaste om 2,4 GHz	7
Jet Power Die Messe	8
Oldtimerträffen i Eksjö	11
AKM Cup 2008	11
Västkustrträffen - en stunt-tävling med tradition	12
F3A-FAI, Hang SM	14
Stora Halla inomhusflyg	17
Bruksskala - ett nytt sätt att träffas	17
En legend lägger av!	18
Tips och byggritningar från Termik-Johan	19
RFK Ikaros - Skolflygupplägg	20
Elipsflygar'n	22
Ryck-ut-bilaga vid mittuppslaget från Carrocar	
Elipsens special prop!	26
Hösttävling i F3A hos Linköpings Eskadern	29
Bosse RC-doktorn	32
Stein Model Corsair F4U-4	34
Läckert med flygdag	38
Experimentera mera!	40





Sveriges Modellflygförbund

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

Ordförande
Bengt Lindgren
Östergårdsgatan 3
643 32 Vingåker
0151-106 82
bengt.lindgren
@siemens.com

Sekreterare
Pelle Scherdin
Munkholmsvä. 14
193 40 Sigtuna
08-592 591 10
flygmyra@telia.com

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

Suppleant
Magnus Söderling
Tegnergatan 32C
752 27 Uppsala
018-5352 50
f1b@kth.se

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

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

Grenchef Radioflyg
Mattias Hammar-
skjöld
Frölunda 510
705 91 Örebro
019-33 02 86
mattias.hammar-
skjold@spray.se

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

SMFF-ledaren

Hösten har kommit fram till den mörka årstiden då det är dags att planera för de nya projekten. För ett decennium sedan var ju byggandet vinterns enda nöje. Dagens situation är en helt annan, vi flyger inomhus och vi flyger med ny teknologi som inte fanns då. Därmed öppnas nya möjligheter för att bedriva ungdomsverksamhet för det är alltid bra väder i en inomhushall.

Idrottslyftet är en satsning från regeringen på idrotten för att få flera ungdomar att börja samt att idrotta längre upp i åldrarna. Denna satsning ger klubbarna möjlighet att ansöka om bidrag för projekt som främjar dessa mål. Mer information finns på www.flygsport.se.

Genom att ansöka om projekt, kan klubben få mer pengar till verksamheten. Möjlighet ges då att prova ny verksamhet som klubben annars inte har ekonomiska möjligheter att prova på utan att äventyra dess ekonomi.

Inom flygsporten kommer det att tas fram en handlingsplan för att rekrytera flera tjejer som ledare för aktiviteter och organisation. Det kommer också tas fram ett utbildningspaket för att vi skall kunna höja kunskapen i föreningsteknik. Detta kommer att stärka klubbarna och SMFF. Kunskap ger styrka.

Utformningen av SMFF:s hemsida har diskuterats länge, bland annat på de in-

teraktiva sidorna. Riksidrottsförbundet tar just nu fram helt nya program för att göra hemsidorna enklare att arbeta med och nya utseenden. Införande kommer att ske under nästa år. SMFF:s mål är att hemsidan ska bli mer innehållsrik och att fler ska kunna publicera på nätet så att det verkligen blir vårt forum.

Det är dags för klubbarna att fundera på motionerna till förbundsmötet nästa år. Datum är 6 april 2008.

*Bengt Lindgren
Ordförande*

Köp grejer från SMFF!

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



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

Förbundsmärke, blazermärke	10:-
Slipsklämma med förbundsmärke	40:-
Nyckelring	15:-
Pins	10:-
SMFF-dekal	5:-
SMFF-dekal, 8 st på karta 30x30 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 juniorer	100:-

Myggan, Introduktionsmodell, byggsats	15:-
AMA Cub, Introduktionsmodell, byggsats	10:- utförs.
Thermal Dart, lite större AMA Cub	60:-
Flygmaskinen, ny byggsats	30:-
Linus, linmodell enbart ritning	30:-
Klädselpapper, gult 12g/m ² per ark	5:-

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

mer RC!

**Thunder
Tiger**

mini **Titan** E325 3D Heli



Teknisk data

Längd	654mm
Bredd	120mm
Höjd	120mm
Huvudrotor Dia.	725mm
Stjärtrotor Dia.	156mm
Utväxling	1:10-15:4,4
Vikt	750g

MiniTitan E325 är en avancerad eldriven helikopter som Du kan flyga med nästan överallt. Oavsett om Du är en avancerad 3D pilot eller söker en helikopter med stabila flygegenskaper så hittar Du det i MiniTitan E320.

- Separat drivsystem för stjärtrotorn
- Dubbel kontroll-link för stjärtrotorn
- Enkel att ställa in för olika flygstilar: nybörjare eller 3D
- 120° E-CCPM kontrollsystem
- Autorotationsenhet är standard
- Motorn monterad framför huvudrotoraxeln
- Acken monteras högt för optimal prestanda
- Full lagerhållning av reservdelar och options!



ARF - Almost ready to fly

- 40.TT4710-A10 MiniTitan ARF, prisnivå: ca 2095:-
- 40.TT4710-A11 ARF, m/motor ESC, prisnivå: ca 2995:-
- 40.TT4710-A12 ARF plus, inkl. 11,1V LiPo prisnivå: ca 4495:-
- 40.TT4710-A13 ARF plus, ej ack, prisnivå: ca 3995:-

KIT - Byggsats

- 40.TT4710-K10 MiniTitan KIT, prisnivå: ca 1595:-
- 40.TT4710-K11 KIT, m/motor ESC, prisnivå: ca 2395:-



72.TT8070
TG-7000 Avancerat SMM
Gyro Prisnivå: ca 1695:-



72.TT8072
TG-6000 Piezo Gyro
Prisnivå: ca 795:-



72.TT8131 C0915 Microservo
för stjärtrotor, Prisnivå: ca 285:-
72.TT8117 C1016 Microservo
för övrig styrning, Prisnivå:
ca 245:-



72.TT8130
DS0606 Digitalt Servo, Ett måste
för den kräsne 3D-piloten,
4,8V-6,0V 0,058sek 5,3 kg.
Prisnivå: ca 1145:-



Radiostyrd Modellsport #9
16-sidor med det senaste inom RC!



Thunder Tiger katalog 2007
308-sidor radiostyrt!

Här hittar du våra produkter:

Björred	Skåne Hobby	046-247114
Eksjö	Högländets RC Hobby	0381-14474
Eskilstuna	RC Hobby Eskilstuna	016-121218
Falun	KB's RC Hobby	023-25866
Göteborg	Hobbycenter	031-126220
	Toys Leksaker	031-459401
Karlskoga	JK's Hobby	0586-58420
Klippan	Hobbygården	0435-10322
Kristianstad	Havannamagasinet	044-210839
Lidköping	RC Webshop	0510-21510
Linköping	Power Toys AB	013-127470
Luleå	RC Elektronik	0920-225861
Norrköping	Lekhuset	011-287070

Nyköping	KHs Bilshop AB	0155-288371
Orsa	Magnus Cykel & Motor	0250-41257
Stockholm	Björnes Garage	08-7684710
	Cargel Racing	08-7204004
	Hobbymagasinet AB	08-7748484
	Karby Däck & Fritid	08-51011392
	Wentzels Hobby	08-240790
Strömstad	Kjells Lek & Hobby	0526-61420
Sundsvall	Lekplaneten	060-158700
Säffle	Brio butiken	0533-14594
Umeå	Umeå RC	090-130264
Uppsala	Rynos Hobbyshop	018-135700
Örebro	Full Kontroll	019-312256



Senaste nytt från SMFF:s styrelse

Efter sommaren har styrelsen haft ett möte och arbetat fram riktlinjer och beslut för deltagande i mässor med mera under 2008. Följande frågor av allmänt intresse har styrelsen diskuterat:

Hur skall VO sport fritid hobby arbeta och verka?

- Skall det delas ut priser till bästa modell på de stora evenemangen för att stimulera?

- Skall de bästa artiklarna och skribenterna i Modellflygnytt premieras särskilt?

Arbetet med jubileumsboken pågår för fullt och vi närmar oss stadiet då vi kan sammanställa allt material till ett utkast. Materialet är mycket intressant och kommer att belysa olika delar av vår omfattande historia.

Ordföranden för Lunds radioflygklubb, Thomas Johansson, kontaktade styrelsen för SMFF och bad om hjälp att reda ut situationen i klubben. I ett första skede besökte jag och Lars Nilsson klubben tillsammans med Bengt Stibner från Skånes Flygsportsförbund. Denna kväll den 10 september informerades klubben om var SMFF står. Upprinnelsen var att man i generella ordalag anklagade SMFF för att hota klubbfunktionärer att klubben skulle uteslutas om man inte anmälde flera medlemmar till SMFF. SMFF hotar inte och ingen i styrelsen betar sig på detta

sätt. Vidare så konstaterades att klubben gjort en del fel i sitt handläggande av vissa beslut. Dessa beslut var tagna och registrerade på felaktiga grunder. SMFF representerar rekommenderade klubben att hålla ett extra årsmöte för att klara ut alla oklarheter. Vi i styrelsen hjälpte till med förberedelser samt att formalian skulle bli rätt. Vi lägger ingen värdering på vad som beslutas inom klubben så länge som det som beslutas är formellt korrekt. Styrelsen skickade ned en erfaren mötesordförande, Bengt-Olof Samuelsson som ofta har hållit i SMFF:s förbundsmöten. Bengt-Olof har mycket god rutin på att leda denna typ av möten på ett neutralt sätt. Mötet besöktes också av Svenska Flygsportsförbundets representant, L G Arvidsson. Övriga närvarande var Lars Nilsson och jag för att stötta och hjälpa till med formalia.

Efter ett inledande virrvarr med olika formaliafrågor kom mötet till sakfrågan och man kunde fatta nödvändiga beslut. Mötet gav vidare den egna styrelsen en hel del frågor att utreda och att till ordinarie möte ta fram förslag för beslut på definitioner av medlemskategorier som leder till att man måste ändra stadgarna. Stadgarna skall skickas in till SMFF för yttrande och godkännande. Styrelsen avvaktar i ärendet.

Styrelsen bedriver en kontinuerlig omvärldsanalys och jobbar med frågor som Värdegrund, Krishantering och Mässplanering. 2008 kommer vi bland

annat delta i Vildmarks- och Äventyrmässan i mars månad i Stockholm samt Nordstan i Göteborg.

Styrelsen har startat en utredning om organisation och service till klubbar och medlemmar. Anledningen till detta är att vi vill ha en klar strategi när vår personal om några år går i pension. Styrelsen känner ju till att detta kommer att ske, så det gäller att planera och veta vad som kommer i framtiden och dess konsekvenser rörande vår service.

Styrelsens närmaste framtid kommer att domineras av budgetarbete och avslut av år 2007. Styrelsen kommer inom kort få på sitt bord att hantera framtida ledarför-sörjning inom klubbarna och i samtidigt skall vi jobba med jämställdhetsfrågor och belysa dessa och dess inverkan på modellflyget.

Flygsports styrelse jobbar med några intressanta frågor inom hur och varför man blir ledare inom flygsport och hur ett intresse föds för vår underbara sport. Det ligger på bordet ett uppdrag att ta fram en ledarutbildning som syftar till att stärka klubbarna och klubbarnas ekonomi med avseende på rekrytering och medlemsvård av de yngre medlemmarna så att man får behålla dessa längre upp i åldrarna. Modellflyget fyller en friskvårdsfaktor i samhället och är en viktig del av den så kallade motionsidrotten. Inom FSF pågår ett arbete mot eliten också och detta kommer att presenteras senare under året eller i början av 2008.

Bengt Lindgren



"De 3 köpta mål-vakterna lämnar mötet..."

SMFF har fått en skrivelse från Lunds RFK efter det extra klubbmöte som styrelsen i klubben kallade till i slutet av oktober.

Vid detta möte visade det sig att RCFF ordförande genom att betala 3 personer försökte ta över klubben till förmån för RCFF. Utöver dessa 3 personer fanns också 2 fullmakter, varav en från Ove Nielsen själv. I sammanhanget ska här påpekas att Ove Nielsen, ordförande i Svenska RC-flygförbundet, tidigare blivit utesluten pga underlåtenhet att betala hela den fastställda medlemsavgiften till Lunds RFK.

SMFF ser allvarligt på detta, då RCFF genom sitt agerande, som i vissa delar kan upplevas som hot mot enskilda personer och styrelsemedlemmar, är mycket obehagliga samtidigt som detta agerande tyder på brist på kunskap, eller åsidosättande av gällande föreningsdemokrati. SMFF styrelse vill uppmärksamma alla klubbar om att man finns tillgängliga om någon annan klubb skulle komma att uppleva något liknande. Händelsen är rapporterad till Svenska Flygsportsförbundet och RF.

SMFF
Styrelse

Lund 2007-10-24

Rapport från Extra Klubbmöte för Lunds Radioflygklubb, (eller hur RCFF försökte kapa en SMFF-KLUBB)

Styrelsen för Lunds Radioflygklubb kallade sina medlemmar till extra klubbmöte 2007-10-21 med anledning av konflikt mellan några medlemmar och styrelsen.

Närvarande från Svenska Flygsportsförbundet: Lars-Göran Arvidsson

Från SMFF: Bengt Lindgren, Bengt-Olof Samuelsson och Lars Nilsson.

LRFK: 16 medlemmar varav 8 bestod av fullmakter.

Vid samlingen inför mötet möttes deltagarna i foajén av tre för oss okända personer som sade sig tillhöra LRFK. Vid mötets början vill de med dubbla medlemskap i SMFF och RCFF att de nytillkomna medlemmarna skall ha rösträtt vid mötet. Syftet med detta synes vara att RCFF skulle få övertag över SMFF i den här konflikten inom LRFK. De tre nya hade med sig bevis på att de hade betalt klubbmedlemsavgift på 395:- med inbetalningsdatum 2007-10-17. Klubbmedlemsavgiften motsvarade ej den avgift på 725:- som hade fastställts på LRFK klubbmöte 2006-03-23 för år 2007.

Ordförande Bengt-Olof Samuelsson som ledde mötet påpekade för de nytillkomna att styrelsen i LRFK inte hade haft möjlighet att godkänna dem som medlemmar då inbetalningen hade kommit så sent att styrelsen inte hade någon vetskap om inbetalningarna.

Vid kontroll efter det extra klubbmötet av bankkonto visar det sig att deras medlemsavgift hade betalats 2007-10-17, det vill säga endast några få dagar före det extra klubbmötet men efter det att kallelsen till klubbmötet hade skickats ut. Inbetalningen hade, för alla tre, gjorts av Ove Nielsen, ordförande för RCFF.

Under mötets gång protesterade en av de nytillkomna högljutt mot att de inte fick rösta och ifrågasatte även mötesordförande Samuelssons sätt att leda mötet. Utbrottet föranledde att ordföranden måste beordra den uppbrusande personen att lämna mötet, för att detta skulle kunna fortsätta under ordnade förhållande. Fällande ilska kommentarer om mötets ordförande och brist på demokrati reste sig de tre nytillskotten och gick.

Efter detta intermezzo kunde mötet hållas i god ordning. Resultatet av det extra klubbmötet var att det enbart ska vara tillhörighet till SMFF som är grunden för att få flyga inom LRFK och på dess flygfält.

Thomas Johansson
Ordförande, Lunds RFK

Senaste om 2,4 GHz

Vi har sedan förra numret av Modellflygnytt fått lite mer information bland annat via kanaler inom FAI och några återförsäljare av dessa anläggningar i Sverige.

Internationellt pågår det en viss debatt och även viss lobbyverksamhet beträffande användandet av 2.4 GHz för modellflygverksamhet. Både för och emot. Vi bevakar detta och håller oss informerade om utvecklingen och kommer att ge information om detta fortlöpande till våra medlemmar i SMFF.

Vi har också fått information om att Futabas anläggningar är testade och godkända enligt de gällande normerna och är godkända för modellflyg i bl a Sverige. Futabas anläggningar har fullgod räckvidd och har i ett av våra egna, praktiska, prov visat sig ha räckvidd upp på upp till nästan 4 km under gynnsamma förhållanden. Som sämst var räckvidden minst 800 meter, med mottagaren placerad direkt på marken, en gräsyta, och sändaren i normal "maghöjd".

Beträffande Spectrum DX-7 har vi till slut fått lite ny relevant information. Vi vet att ytterligare minst en anläggning har testats i Sverige, en EU-version, som visade sig ha uteffekt inom de tillåtna gränsvärdena. I samtal med generalagenten har det framkommit att det är endast version 2712, dvs helikopterversionen, (som nu även tillverkas för den europeiska marknaden), som har den lägre och godkända uteffekten. Version 2710, flygplansversionen, har ännu inte tillverkats i en godkänd Europaversion. Vilken version man har kan man endast se på framsidan på sändaren, längst ner till höger, som antingen har en helikoptersymbol eller en flygplans symbol. (Se bilder).

Den godkända europaversionen, (alltså endast helikopterversionen) har märkning innanför skalet på dels på en IC-krets, röd lapp med ett "E", och på slutsteget; vit lapp med "EU". Vi tackar för detta eftersom det tidigare inte kunnat skilja USA och EU versionerna åt. Men man måste alltså öppna sändaren för att se detta!

Vi har även tillskrivit Horizon som producerar Spectrum för att få svar på våra medlemmars frågor om DX-7, men har än så länge inte fått några svar. Vi hoppas kunna få mer information om detta till nästa nummer av MFN.

Tillsvidare vill vi återigen råda våra medlemmar till försiktighet gällande införskaffande och användande av de 2.4 GHz anläggningar som misstänks ha för hög uteffekt och att ej "mixa" moduler och sändare av olika fabrikat såvida inte just den kombinationen har en dokumenterad utprovning och godkännande för användning inom Sverige.

Pelle Scherdin
Säkerhetsansvarig





Gott om folk vid flightline. Det var lika tätt packat i tälten. Foto: Stefan Jonsson

Jet Power Die Messe 2007

I år var det femte gången som den tyska tidningen Jet Power anordnade sin modellflygmässa för jet-modeller. Det var andra året i rad som vi samlade ihop ett gäng modellflygintresserade gubbs och lastade in oss i ett Ryan Air-plan från Skavsta till Düsseldorf. Därifrån hyrde vi en rejäl minibuss som tog oss till målet.

Som vanligt var arrangemanget förlagt till den idylliska sportflygplatsen Bengener Heide intill kurorten Bad Neuenahr, Ahrweiler. Genom ett kontrakt med flyg-

platsen har Winfried Ohlgart på tidningen Jet Power säkrat ytterligare ett antal års Jet Power Messe:n.

Det som möjligen skulle kunna för- anleda en flytt är det stora intresset från både modellflygare och företag som vill vara med och det allt större antalet åskådare.

I år var det drygt 15000 besökare förutom de 183 piloterna och represen- tanterna för de 85 företag från 13 länder som var på plats under de tre dagarna som mässan pågick.

Utställarna hade två stora tälthallar med 2800 m² att samsas på och det fanns flera företag som hade med sig egna mindre tält som stod uppställda på området.

Proffsigt arrangemang igen

För att hålla så många människor på gott humör krävs det en ganska omfattande apparat med serveringar och bekvämlighetsinrättningar. Det är något som tyskarna är bra på! Mat och dricka fanns i överflöd och ställen att göra plats för mer fanns det också gott om.

Winnie, (Herr Ohlgart) har en vältrim- mad stab på 14 personer som ser till att allt kommer på plats och att allt som har parkering, entré, flightline, utställnings- hallarna mm fungerar som det ska. Själv hade Winnie räknat ut att han gått minst 78 km på fältet.

Flightline

Upplägget på Jet Power, Die Messe, är att flygprogrammet är indelat i presentations- slots för företagen och deras produkter. Det var 53 olika företagsteam som var anmälda till flightline under de tre da- garnas flyguppvisningar. Naturligtvis hade de stora drakarna lagt beslag på såväl toppiloterna som de bästa tiderna men jag tror att alla fick en chans att visa sina prylar. Flera modeller flögs både för att visa själva modellen och för motortillverkaren.

Här står en Kithira och balanserar på strålen. Massor med kraft, gott om roder och vektorstyrning. De var två från början som flög en härresande uppvisning. Den ena modellen brandskadades efter landningen när motorn slog eld. Foto: Stefan Jonsson





En del nöjde sig inte med att flyga lågt! Foto: Stefan Jonsson



De Havilland Comet under en stilfull förbiflygning. Foto: Stefan Jonsson



Skala-helikoptrar från Heli Factory. Foto: Stefan Jonsson

Säkert i luften

Det som imponerar mest trots alla snygga modeller och kraftfulla motorer är den skicklighet som piloterna visar. Det inträffade ett fåtal missöden under hela helgen och endast två av dem var riktiga krascher. Annars var det ett par nödlandningar med landställsproblem och en motorbrand som var de mest spektakulära.

Såvitt jag vet så inträffade inga allvarliga störningar i RC-tekniken heller, varken med 35MHz-anläggningarna eller de nya 2,4GHz-anläggningarna som användes av några team.

Att försöka redovisa alla modeller som flögs är inte lönt. Det skulle kräva en hel tidning.

Men några high-lights kan jag räkna upp ändå och då är det främst några av de mest imponerande skalamodellerna jag tänker på.

Magnifika modeller

Peter Michel var där i år igen och flög med sin imponerande Airbus A380 och som sällskap i luften hade han en modell av det första serietillverkade jetmotoriserade civila passagerarflygplanet, De Havilland Comet. Båda modellerna gav ett härligt skalaintryck i luften och flögs lugnt och säkert.

Inte lika lugnt kändes det när AMT-teamet från Holland skulle flyga sin udda skalamodell av en stjärtlös Blohm & Voss P-215.02. Modellen var alldeles färsk och flygegenskaperna hade inte provats ut riktigt. Efter en lugn och försiktig kvällsflygning så lyckades piloten landa

modellen på grässtråket nästan oskadd. En vingspets gick av men det såg ut att vara en enkel reparation.

I år fick jag i alla fall se Thomas Gleissner flyga Airworlds läckra Gripen-modell. Det var fortfarande enbart Airworld som visade upp en Gripen-modell men som den flög borde fler börja visa intresse för Gripen. Kanhända behövs det fler exportframgångar från Saab för att öka intresset.

Två andra riktigt vackra modeller var den stora Me 262:an från Grumania Jet Models och en Fouga Magister från Aviation Design.

Generellt så höll modellerna en mycket hög klass vilket är att vänta eftersom det handlar om uppvisningsmodeller med rejäl sponsring.

På tal om sponsring så finns det en produkt som lanseras mycket intensivt i flygsammanhang och det är Red Bull. Det imponerande uppvisningsteamet med Robert och Sebastian Fuchs och deras Airworld Bae Hawk fanns på plats i år också med modellerna lackerade i Red Bulls färger. Uppvisningen som de genomför med sina modeller är i absolut toppklass även jämfört med vad man kan få se på en flygdag i fullskala.

Nya prylar

Som vanligt presenterades massor med nyheter på flightline och i utställningstälten. För den som är intresserad av RC-modeller för jetmotordrift finns det numera ett omfattande utbud av modeller, motorer och tillbehör.

Speciellt på elektroniksidan har det kommit många avancerade tillbehör för att höja säkerheten. Den utvecklingen har till stor del drivits fram av jetmodellflyget och de stora aerobatic-modellerna. Nu kommer det fram bra prylar som ligger i prisnivåer som gör dem intressanta även till enklare modeller.

Jag måste erkänna att jag inte har så bra koll på vad som är nytt eller inte bland modellerna och motorerna. Det fanns några uppenbara nyheter som till exempel en ny turbopropmotor från JetCentral som verkade vettig både vad gäller prestanda och pris. Axeffekt fick jag inte fram men den bygger på den lilla 60N-motorn Super Bee och en komplett sats kostar ungefär 3700 €.

Graupner bygger vidare på sin G-Booster-serie och verkar ha stor framgång med den, åtminstone i Tyskland. Vårt eget svenska bidrag fanns på plats i år också med Hawk Turbine motorerna både i egen monter och i ett par jätteläckra Flash-modeller som flögs i uppvisningsprogrammet. Anders Wikman berättade att intresset för motorn ökat och att produktionen nu kommit igång ordentligt.

Jag hittade ett par intressanta nyheter på RC-styrningssidan. Den ena var en vidareutveckling av RRS, Redundant Receiver System, från Power Box Systems. Den nya Power Box Royal innehåller det mesta från Power Box Champion. Royal har 7 ingångar och 26 utgångar varav fem grupper om fyra utgångar med Servo Match Control. Till det kommer nu också att alla sju ingångarna är dubbla för



Airbus A350 byggd av Peter Michel. Foto: Kjell Stenbom

att kunna kopplas till två separata mottagare. Självklart klarar den både NiMH och LiPo-batterier på upp till 7,4 V. Vi väntar på mer detaljerad information om den från Power Box.

Engel RC-Elektronik har också många bra tillbehör på RC-sidan. Vi ser inte så mycket av Engels prylar här hemma men det kanske kan ändra sig. Nu har Engel tagit fram ett dubbelfrekvens-system för Futabas FC sändare och Graupner/JR:s mc- och mx-sändarserier. På sändaren tillkommer en särskild HF-modul som ersätter den befintliga. Den nya HF-modulen har dubbla kristaller samt en switch som ska monteras på sändarens framsida. Till skillnad från de andra systemen som finns från Emcotec och ACT Europe så skiftar inte Engels system frekvens automatiskt vid mottagningsproblem. Det är istället uppbyggt så att man har en huvudkanal och en reservkanal som man kopplar över till om man upplever en störning på huvudkanalen.

Modellbau Senn från Schweiz hade en kul grej som vi sett försök till tidigare. Ett par videoglasögon som visar live video från en kamera monterad i en RC-modell t ex. Det som var lite extra fränt med det här systemet var att det sitter sensorer i glasögonen som känner av huvudrörelser och överför dem till kameran som är rörlig via servon. Så när man vrider huvudet åt vänster så följer kameran med.

Invigningen förgylldes av traktens vindrottningar. Jet Powers "pappa", Winfried Ohlgart, håller i mikrofonen. Foto: Kjell Stenbom



Tummen upp från piloten i en magnifik Hind, attack-helikopter. Foto: Stefan Jonsson

2,4 GHz trycker på

Graupner presenterade sitt nya 2,4 GHz-system som heter IFS, Intelligent Frequency Select. Systemet kommer från USA och heter Extreme Link. Graupner har ett utvecklingssamarbete med det amerikanska företaget och har tagit hand om marknadsföringen i Europa under Graupnernamnet IFS.

I veckan efter Jet Power väntades den första stora sändningen med sändarmo-

duler till bland annat mx-22 sändarna och alla varianter av mottagarna. Sändarmodulerna till mc-serien kommer senare i vinter.

ACT Europe kontrar med ett eget 2,4 GHz-system för att inte missa mode-tåget. Även om användningen av den högre frekvensen innebär många nya möjligheter pekar ändå ACT på att man ändå måste vara aktsam med i vilken radiotrafiksmiljö man flyger. Det gamla beprövade 35 Mhzbandet och den tekniken erbjuder fortfarande, med lite ny teknik, en säker miljö för RC-flygning.

Det finns fler saker på gång när det gäller vidareutveckling av RC-tekniken. Weatronic har inte hoppat på 2,4 GHz-tåget än men har grejor på gång som kanske är klart under nästa år.

Planer för nästa resa

Nu börjar planeringen för nästa resa. Det är stor risk att det blir ett besök även på Jet Power 2008. Men det kanske blir en lång bussresa hela vägen istället. Med lite sparsamhet under året så skulle man kanske kunna lasta på något kul och ta med hem. Det säljs ganska friskt i mässtälten och det går att göra fynd.

Kjell Stenbom





Foto: Bengt Åhman

Rapport från RC-oldtimer-träffen i Eksjö 7 oktober

Nu har det hänt igen, vi fick en fantastisk dag med vackert oktoberväder, svag vind samt en vacker molnhimmel som gjorde att våra oldtimermodeller uppvisade sin skönhet som bara dessa kan göra.

Cirka 10-talet modeller var representerade. Som vanligt så flögs det, diskutrades modellflyg, fikades samt sedvanlig korvgrillning tills det började skymma. En och annan nyfiken uppenbarade sig också för att beskåda våra modeller. Vi

är inte så strikta i vår klubb så en och annan modell av lite modernare stuk syntes också. Med denna dag i minnet känner vi att vi kan vintra in med allt vad det innebär med bygge och dylikt.

Kolla vår hälsningsbild till er alla som finns på adressen:
http://web.telia.com/~u38106478/OT_akt07.JPG

*Hälsningar, "Molnens bröder"
 ur Höglandets MFK
 Bengt Åhman*



Jan Widergrens vackra Great News. Foto: Roland Olsson, Torsås

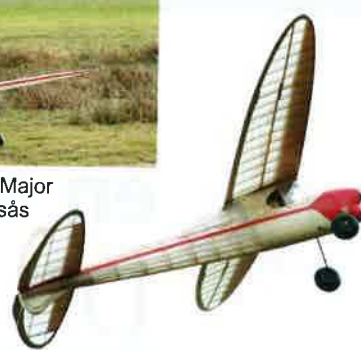


Bengt Åhmans Play Boy Senior med eldrift. Foto: Roland Olsson, Torsås



Ulf Alsér med Southerner Major
 Foto: Roland Olsson, Torsås

I luften. Roland Olsson, Torsås



AKM Cup 2008

AKM inbjuder till Open Rubber och Open Glider

Cupen skall bestå av tre tävlingar där poängen sammanräknas enligt skalan 50, 45, 40, 37, 34, 31, 28, 25, 22, 19, 16, 13, 12, 11 osv.

Vad är en Opentävling?

Man kan tävla med vilken modell som helst. Den skall flygas efter de regler, som fanns när modellen konstruerades. Det betyder att man i Open Rubber flyger med den gummivikt och i Open Glider med den linlängd för vilken modellen var konstruerad. Modellen måste överensstämma både i konstruktion och i material med originalritningen. Markstart kommer ej att tillämpas i Open Rubber. Den tävlande skall känna till reglerna för den modell han använder.

Ekipageregler

Deltagare är flygare och modell som en enhet, ekipage. Man får använda obegränsat antal modeller av samma konstruktion. Man får starta med mer än en konstruktion, men varje konstruktion räknas som ett ekipage.

Tävlingsregler

Starter: 3. Maxtid: 3 minuter. Periodlängd: 2 timmar. Startavgift för varje ekipage: 50 kr, som betalas på plats med jämna pengar.

Plats och tid

Plats: Rinkabyfältet.
 Tid: 03-04 maj, 24-25 maj och 14-15 juni.
 Samling sker klockan 0900. Söndagen är alltid reservdag om vädret är otjänligt på lördagen.

Övernattningar

Övernattningar i mäss och logement kommer ej att erbjudas.

Priser

I både Open Rubber och Open Glider utdelas pengapriser för totalresultatet i Cupen. **1:a pris 999 kr, 2:a pris 666 kr, 3:e pris 333 kr**

Vandringspris skänkt av Anders Håkansson, stor silverbuckla, som han vann definitivt 1952. Denna kommer att delas ut till den som har fått flest poäng. Kanske blir det en flyoff mellan en gummimodell och en segelmodell.

Anmälan

Anmälan måste ske via email eller post med angivande av namn och telefonnummer. Modellens namn, tävlingsklass och konstruktionsår måste uppges. Anmälningar på plats godtages ej. Anmälan skall ske minst tre dagar före tävlingsdagen till:

Thorvald Christensen
 Killebacken 1, 277 31 Kivik
 Email: tc@tcab.nu
 Telefon 0414/715 06

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

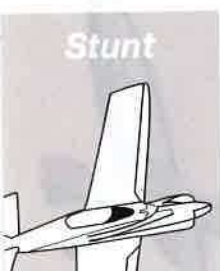
GÖTEBORG
HOBBYCENTER
 Karl Johansgat 7
 Box 4021 Telefon 031-12 62 20
 400 40 Göteborg
TÅG nytt & beg • FLYG • BÅT • BIL
 RC-anläggning • Plastbyggsatser
 Massor av annat smått och gott!
 E-post: hobbycenter@hobbycenter.se
 Internet: www.hobbycenter.se
 Fax: 031-12 53 20
POSTORDER!

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

HUDIK HOBBY
 Västra Tullgatan 51 • Hudiksvall
FLYG • BIL • BÅT
 Byggsatser • Motorer •
 RC-anläggningar • Bilbanor •
 Tillbehör och mycket annat
Välkomna in eller ring!
 Tel 0650-993 31
www.hudikhobby.se
 Vi skickar även mot postorder!



Storstuntarna efter genomförda 3 flygningar, fr. vänster Harry Kolberg, Alf Eskilsson, Kauko Kainulainen, Ove Andersson, Staffan Ekström, Clamer Meltzer samt Nicklas Löfroth.



Västkustträffen 1 september – en stunt-tävling med tradition

Den första Västkustträffen hölls 1966 och det var då "aeroklubben" - AKMG - som startade denna återkommande tävling. Det var drygt 40 år sedan, men vår egen mästare Alf Eskilsson menar att det har varit några tillfällen då träffen ställts in, därför var det inget äkta 40-års-jubileum i år heller. Träffen har sedan många år arrangeras av Kungsbacka MFK, se internet <http://kungsbackamodellflygklubb.se/>.

Lördagen bjöd på ett strålande väder och stabil vind, men dagen innan var det rena duschen... det regnade hela fredagen fram till eftermiddagen, och ingen trodde det skulle bli så fint väder nästa dag.

Men ungefär samtidigt som regnet drog bort flockades de långväga stuntflygarna från orter som Västerås, Trondheim, Kongsvinger, Karlskoga osv för att värma upp inför lördagens stora tävling. En mycket vackert genomförd flygning av Clamer Meltzer med en underskön "Peacemaker MK-2", som alltså var tvåmotorig med 1,5 cc PAW dieslar, gjorde så stort intryck att det pratades mycket om detta även på lördagen.

Under natten torkade fälten upp förvånansvärt bra, och arrangörstrion Alf Eskilsson, Sven-Erik Martinsson och Jan-Åke Hogström gladdes åt att man skulle slippa genomföra Västkustträffen i full regnmundering och vadarstövlar...

Vi hade semistunt-cirkeln närmast klubbstugan ochorstuntcirkeln på RC-fältet. Vinden ökade efterhand, men var stabilt sydlig vilket är gynnsamt med tanke på den turbulens vi har vid vindriktningar mellan nord och sydost.

För den som inte vet vad "stunt" (F2B på FAI-språk) är, så är det i korthet en form av precisionskonstflyg med linstyrda modellflygplan, där den tävlande har 7 minuter på sig att starta motorn, flyga programmet med figurer/manövrar samt landa. Alla moment bedöms och domarna ger 0-10 poäng för varje moment. Men eftersom t.ex. det är svårare att flyga en stående åtta än att flyga planflykt, så har varje moment även en så kallad koefficient (multiplikator), där t.ex. inverterad flygning 2 varv ger x2 medan svårare manövrar ger upp till x18 (två liggande fyrkantsåttor).

Domarna bedömer alltså dels hur de förutbestämda olika figurerna flygs, där t.ex. tre loopingar skall vara precis lika stora och på precis samma ställe, därför brukar man se att domarna ofta syftar med hjälp av pennan i ett stadigt grepp för att verkligen se detta.

Vi har två klasser, dels semistunt (det är med semistunt man börjar tävla) som innehåller "runda" figurer som kan flygas med i stort sett vilken linmodell som helst, samt stunt ellerorstunt vars figurer innehåller dels "kanter" som t.ex. fyrkant-loopingar, timglas, där alla "kanter" skall ha 1,5 m radie, och där neutralläget är 1,5 m över marken. Storstunt kräver extremt lätta modeller, de har alltid flaps kopplade till höjdrodret, och motorstorlek är oftast 8-10 cc. En äkta stuntmotor av den klassiska typen är lågkompad och körs fett så den fyraktar i planflykt, men i stigande manövrer vill man ha mer dragkraft och då skall motorn gå snålare, i ryggläge vill man gärna ha en något snabbare gång än i rättvänd planflykt. Dessa egenskaper får man genom tankens utformning och placering. Gemensamt för alla modeller

Ove Andersson t.v. och Staffan Ekström t.h. pratar med en journalist.



Alf Eskilsson t.v. och Kauko Kainulainen i aktion som domare.



Medaljtrion semistunt: Flemming Göransson, Rudolf Ross samt Ingemar Larsson.



Medaljtrion Storstunt: Ove Andersson, Staffan Ekström samt Clamer Meltzer.



Medaljtrion semistuntjuniorer: Tobias Gustavsson, Marie Ohlzon och Andreas Göransson.



Semistundmodeller, närmast två Nobler, längre bort några combatvingar.



Clamer Meltzers vackra dubbel-Peacemaker.

förstuntflygning är att de har symmetrisk vingprofil.

Alla manövrer flygs så som domarna ser dem, och domarna skall vara placerade så att de har vinden i ryggen. Vilka figurer man flyger i stunt och semistunt kan man läsa om på <http://www.modellflygnytt.se/linflyg/>. För den som ser en stunt-tävling första gången, verkar det hela obegripligt ifall man inte står nära domarna, vet man heller inte vad som ingår i programmet har man som publik missat själva kärnan. Vi hade tryckt upp info-blad för publiken där såvälorstunt som semistunt beskrivs.

Själva tävlingen: undertecknad skötte sekretariatet förorstunt. Tävlingen inleddes med ett "domarheat" där en pilot flyger programmet, ev med några fel, för att domarna skall kunna se ifall de gör samma bedömningar. Därefter tog tävlandet vid i det nu strålände solskenet. Vinden friskade i efter hand, men var jämn och stabil, men efter två heat och lunchpaus, så hade vinden ökat ytterligare och här förtjänar Clamer Meltzer ett

omnämmande – Clamer gjorde en markant bättre flygning i hårdare vind!

Det var väldigt jämt i resultaten, med regerande svenska mästaren i F2B Staffan Ekström med 3921 p i topp tätt följd av förre flerfaldige mästaren Ove Andersson med 3878 p, och väldigt välförtjänt genom en lysande upphämtning till tredje plats av Clamer Meltzer med 3740 p.

I semistunt med de 9 startande varav majoriteten juniorer, var det inte lika jämt. Detta kan förklaras av att flera tävlande inte hade tränat att flyga i blåst. Totalt segrade här Rudolf Ross med 2172 p med ett skapligt gap till tvåan Ingemar Larsson 1881 p och trean Flemming Göransson 1873 p.

I juniorklassen var det som sig bör – stor variation i såväl resultat som tävlingserfarenhet. Marie Olzon vann (inte helt oväntat) med 1541 p följd av Andreas Göransson 1413 p och Tobias Gustavsson 1363. Man kunde med något undantag se att den ökande vindstyrkan efter lunch ställde till det litet, och sämre poäng som följd.

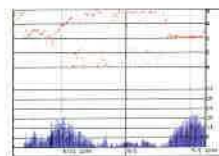
Vi hade även en hel del åskådare och besökare som lockats av att arrangemanget var tämligen väl annonserat. Även besök från Kungsbackaposten, den lokala tidningen kunde noteras, vilket ledde till ett fint reportage.

En personlig slutkläm: som nybörjare inom linflyg, inser jag nu att min mentor Alf gör helt rätt i att köra ut mig att flyga även om det blåser kraftigt och även om det regnar samtidigt (javisst! – man flyger lina i alla väder utom i svår dimma eller snöstorm). Enda tillfället då jag "slipper" flyga är när det är åskmoln över fältet. Linorna är ju av stålwire och fungerar utmärkt väl som åskledare!

Och till dig som inte provat på linflyg: här har du chansen att känna vilka krafter som verkar på rodren vid olika manövrer, men även kunna se på konstant avstånd hur modellen ligger i luften beroende på turbulens, vindstyrka, motorns gång etc.

De flesta linflygare brukar ha någon "snäll" modell som du kan få känna på genom att flyga "ryggsäck".

Text o bilder Ingvar L. Nilsson



Grafen som visar vindriktning och vindstyrka (i mph) från vår egen väderstation "SM6PGP-2" på fältboden. Man ser en kulmen strax efter kl 12 i vindstyrka.





Ruggig start i Kåsagerga hamnen 8.00



Start lådan



Jan Nilsson kastar Lennart Olssons Gillette

Hang SM

F3F-FAI, Hang SM 2007

8:00 en ruggig lördagsmorgon i september står ett 20-tal gubbar, ung som gammal, huttrande i duggregnet och snålblåsten (14 m/s). Vi befinner oss i Skåne, närmare bestämt bilparkeringen i Kåseberga hamn, strax öster om Ystad.

Vad gör dessa galningar så här dags på morgonen? Jo, det är de skånska sydvästliga förnämligt mjuka och höga sanddynorna som lockar.

Svenska mästerskapen i hangflyg klass F3F ska avklaras här idag.

Vårt sällskap, tre segelflygfantaster, två från RFK Ikaros och en från Finspångs MFK strålade samman efter vägen. Efter flera timmars bilkörning och förarbyten anlände vi kl 23:15 till vår inkvartering. Gården där vi huserade med några andra trevliga vänner var beläget alldeles vid det legendariska hanget i Hammars backar. Efter några få timmars sömn hävde vi oss iväg till briefing i rusket till Kåseberga hamn. Här möttes vi av många nya och gamla vänner, ett gäng hangentusiaster. Idag var det F3F sin gällde. Det roligaste som finns tycker undertecknad!

Tävlingsledare var ingen mindre än Bosse (SB-10) Nylund. En riktig hang- och F3B-fräsare från forna tider. Med humor och fast hand ledde han SM. Diskussioner om vindriktning och val av lämpligt hang gav att några deltagare gjorde en sightseeing och koll av vindriktning i närliggande Ale Stenar. Detta är ett kraftfullt hang och ligger vid en maffig stensättning från stenåldern. Ale Stenar är belägen en bit ovanför hamnområdet i Kåseberga, ca 10 minuters gångväg

Vad är Hangflyg?

Hangflyg (Slope Soaring på engelska) är en segelflyggren där man utnyttjar naturens vindkrafter vid berg, kust eller lämpliga sluttningar. När det blåser mot sluttningarna tvingar vindarna uppåt. På dessa uppvindar seglar man precis som fåglarna har gjort i miljoner år. Ju hårdare vind desto tyngre och snabbare kärror kan nyttjas. Detta är enligt min mening det roligaste som inom RC flyg. Try it!

(uppåt). Det beslutades att sätta upp racingbanan på ett hang i närheten.

Tävlingsledning hade haft kontakt med en närliggande bonde på den tänkta platsen och vi hade fått lov att parkera våra bilar precis bakom hanget, bra! Det medförde endast en kort gångsträcka med flygplan och diverse kringutrustning. Febril aktivitet rådde när alla skulle plocka upp sina kärror och ställa dem i ordning inför tävlingsstarten kl. 10.00. Hur mycket ballast, blåser det rakt på hanget, duggregn, vindskydd upp, planen i skydd etc. Vinden hade nu mojnät något

och den första rundan flögs kring 10 m/s. Alldeles lagom för en sådan här tävling skulle jag vilja påstå!

Startfältet bestod av en blandning av allt från pigga unga blåbär till gamla garvade veteraner med erfarenhet från tävlingar från 70-80 talet. Likaså var flygplansflottan en salig blandning av toppmoderna kompositmaskiner till riktigt fina gamla hangtävlingsskärnor, synnerligen hightech för sin tid. Namn som Shark, Gillette och Hang Sagitta klingade i våra öron. Hangseglare som man hade hört talas om men aldrig sett i verkligheten. Nu var de hör och "fit for the fight" (igen), verkligen kul att se.

Själv hade jag likt rätt många andra inte haft tillfälle eller tid att öva inför tävlingen så en hel del ringrost fick skakas av under tävlingens gång. Minst, hade vår unge vän Thomas Johansson tränat, nämligen inte alls. Har har aldrig varit på ett hang, än mindre flugit. Så första start var för honom rätt in i SM-tävlingen. Fler yngre förmågor visade kurage, Jack Björnberg och David Cederwall visade de äldre att dom inte är lätta byten. Våra juniorer visar alltså upp prima virke.

Veteranerna i sammanhanget visade sig ha tävlingsvana i ryggmärgen. Många fina snabba och kontrollerade svängar kunde beskådas. John Knutssen som var en av



Febril aktivitet i startboxen men kossorna bryr sig inte



Jocke Ståhl flyger Bosse Nylund räknar in i banan



Jack kaster åt David



I väntan på bättre vindar men knappast bättre väder



Oldtimers Redo i dis, dugg och blått



Karl Henrik Thorsell får sällskap av Rolf Maier vid A-linjen

Vad är F3F?

F3F-FAI är en internationell RC-segeltävlingsklass för hangflyg där man flyger 10 sträckor på en 100 meters bana, (1000 m) snabbast tid vinner. Racingbanan är förlagd vid hangtoppen/kanten. Man börjar med att kasta ut modellen ut över hanget. Inom 30 s ska kärran ha passerat första brytpunkten, oftast start till höger, där tiden slås igång när man passerar i riktning mot brytpunkt vänster. Man står som pilot placerad i mitten av banan. Sen flyger man framför sig tio sträckor och vänder på signalen från de två respektive brytpunkterna. Målgång följaktligen högra brytpunkten där tiden startades.

F3F som klass hade sin linda här i Skandinavien under 70- och början av 80-talet. Det var här som den utvecklades till vad den är idag. Under flera säsonger var de svenska hangflygarna mycket framgångsrika. Högt utvecklade flygmaskiner och god träning längs vår sydliga kustlinje, beredde väg för framgångarna. Klassen har legat i träda sen slutet av 80-talet men har fått fart igen sen två SM arrangerats på Älleberg (2005-2006).



Robert Hollsten kastar åt Jocke Ståhl



Två stycken äkta Sharks riktiga veteraner

F3F är mycket populär i flera europeiska länder, bland annat Storbritannien, Tyskland, Norge och Danmark, för att nämna några. Exempelvis "Viking Race" och "Welsh Open" attraherar över hundra deltagare från flera länder runt om världen och hör till Europas allra största RC-segelflygtävlingar. Det finns likt de två andra stora internationella RC-segelklasserna, F3B och F3J, också en Eurotour för F3F. I år fanns det sju tävlingar med i touren och över 200 piloter har deltagit.

dem mest framgångsrika hangflygarna från 70-80-talet visade god skicklighet och tiderna blev bättre för var flygning. Tommi Kinnunen ställde upp med en uppdaterad Space Wolf som gick fint. Kan han bara stoppa sidroderhanden i fickan nästa år. ja då går det undan än värre.

Efter drygt en avklarad runda dog vinden nästan totalt samtidigt som den kantrade 45 grader. Detta medförde en tvångsrast/lunchbreak på ca två timmar. Duggregnet avtog och solen tittade plötsligt fram och sken sedan på oss resten av helgen. Wow semester... I den nu rådande

mycket måttliga bris kunde några av oss förnöja oss med lite lattjo flygning med lätta modeller. Lite av "EPP Combat"-flygning i väntan på vind som duger för tävlingen. Vi hade tur och vinden kom som ett brev på posten. Tävlingen kunde fortskrida som planerat. Tre omgångar till genomfördes i 6-8 m/s. Sammanlagt fyra (av planerat 9 st) hade avklarats vid 15:30. Lite drygt en timme per runda för ett 20-tal tävlande, det är OK. Bästa tiden under dagen, 54,3 sekunder uppnåddes av en "Gammal" F3B räv, Joakim Ståhl som flög med sin "Crossfire" F3B kärra.

En säkerhetsinflikning

Tävlingsledningen hade haft kontakt med de lokala skärmflygarna och de hade blivit förvarnade om vår tävling med denna information hade tydligen inte nått alla. Några envisades med att försöka flyga förbi just "vår" del av klipporna. Cirka 100 meter av de flera km tillgängliga för skärmflygare, trots varningsstrutar inlånade av de lokala skärmflygare! Detta med knappt hänsyn till eget liv och lem!



Lennart Olsson kastar



Jocke Ståhls Crossfire rundar B linjen



Tommi Kinnunen kastar åt Robert Hollsten

Ett haveri inträffade på förmiddagen som resulterade i en "närkontakt" med skärmflygare. Denna inte ontanande pilot hade landat precis under "vår" klippa. Han höll på med att ta reda på sin skärm när min kärra tung med ballast i den avtagande vinden, klippte och föll/flög nerför branten. Modellen blev räddad av hans glidskärm som fungerade som ett fångstnät. Kärran kunde sedan dimpa ner på gräset bredvid honom. Han blev mycket förvånad och det var verkligen tur att det inte blev en olycka!

Jag tror inte att de har fattat att det är förenat med fara för eget liv att vistas i samma luft som en snabb flygande RC seglare. Det finns stora risker att man kan bli träffad. Vi modellflygare står trots allt med våra fötterna på moder jord och kan i värsta fall slänga oss åt sidan för att undvika en träff.

Att skärmflygare envist tränger sig på just våra 100 meter av de långa strandslutningarna de har till sin förfogande är häpnadsväckande. Observera att tävlingsledningen hade gjort allt för att informera i detta fall, trodde man, och kan inte anklagas för bristande omdöme! Det krävs tydligen betydligt bättre kommunikation i framtiden för att undvika allvarliga incidenter!

F3F är nog den segeltävlingsform som är mest beroende av gynnsamt väder, både vindstyrka och riktning, för att kunna genomföras. SMHI hade inför söndagen förutsått 4 till 5 m/s vindar. Dessa vindstyrkor uteblev på söndagen. Istället fick vi 20 graders luft och fint solsken. Riktigt

semesterväder alltså, men för turister, inte för oss hangracerpiloter.

Dag två visade sig alltså bjuda ännu vackrare väder fast med nämnda stiltje, tyvärr. Efter några timmars väntan förklarades tävlingen avslutad och vinnaren korades. Bäst när alla fyra omgångar var räknade blev ingen mindre än Robert Hollsten framgångsrik F3B:are på 90-talet. Nu bosatt i de södra delarna av Sverige. På G igen, kul! Tvåa Lennart Arvidsson, också något av en comeback. Han kommer att lägga mer krut på F3F i framtiden, härligt! Trean Tommi Kinnunen, det låter tjugigt, lite av comeback javisst, och han dyker säkert likt de andra två pristagarna upp på släta-marken-övningar i 150 m racingbana kommande säsong. Alla var glada och nöjda trots att vi gärna flugit fler omgångar. Deltagarna verkade fast beslutna att återvända igen nästa år.

På hemvägen åkte vi från Örebrotrakten runt och kollade de fina hangen i Skåne. Men först en stunds avkopplande lätjo flygning i den ytterst måttliga och varma sensommarbrisen på Hammars backar. Så var det slutligen dags att avverka de dryga 50 milen hem till Örebro, och vi tog rutten över det vackra Österlen. Vi kollade in hangen längs Ravlunda. Ett mycket fint hangområde på östkusten strax norr om Kivik. Inte så höga men extremt långa och med mycket gynnsamma landningsmöjligheter. Om det blåser östlig nästa år då vet vi precis var man kan förlägga tävlingen!

Patrick Bentham Radley
RFK Ikaros Örebro (AKA Slopaholic)



Karl Henrik pejar närr en Gillette korsar A-linjen



Sol himmel och Gillette vid B linjen

Resultat SM F3F

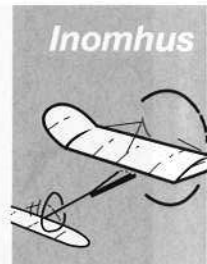
1:a placering

2:a placering

3:a placering

Efternamn	Förnamn	Omg.1	Omg.2	Omg.3	Omg.4	Tot.poäng	Placering
Hollsten	Robert	69.3/896.1	54.9/989.1	59.2/981.4	60.3/935.3	3801.9	1
Arwidsson	Lennart	67.7/917.3	60.7/894.6	58.1/1000	57.6/979.2	3791.1	2
Kinnunen	Tommy	62.6/992.0	65.0/835.4	58.6/991.5	64.4/875.8	3694.7	3
Björnberg	Jack	63.6/976.4	65.5/829.0	60.9/954.0	61.4/918.6	3678.0	4
Cederwall	David	62.1/1000	66.6/815.3	64.0/907.8	61.2/921.6	3644.7	5
Ståhl	Joakim	77.8/798.2	54.3/1000	79.7/729.0	56.4/1000	3527.2	6
Bergengfeldt	Krister	73.0/850.7	71.6/758.4	65.1/894.5	65.9/855.8	3359.4	7
Maier	Rolf	73.0/850.7	69.7/779.1	67.7/858.2	68.4/824.6	3312.6	8
Mustola	Markov	78.8/788.1	67.8/800.9	71.3/814.9	66.1/853.3	3257.2	9
Knutssen	John	81.1/765.7	71.1/763.7	75.4/770.6	69.9/806.9	3106.9	10
Thorsell	K-H	81.2/764.8	71.8/756.3	70.9/819.5	73.7/765.3	3105.9	11
Kittner	Ulf	79.8/778.2	79.4/683.9	69.4/837.1	73.2/770.5	3069.7	12
Berglund	Rune	81.6/761.0	76.5/709.8	71.5/812.6	73.3/769.4	3052.8	13
Radley	Patrick	83.1/747.3	79.6/682.2	71.0/825.4	77.9/724.0	2978.9	14
Johansson	Tomas	94.2/659.2	70.0/775.7	77.8/746.8	74.5/754.0	2935.7	15
Olsson	Lennart	91.3/680.2	72.2/752.1	78.7/738.2	77.7/725.9	2896.4	16
Blomdahl	R-E	91.9/675.7	79.5/683.0	74.7/777.8	74.4/758.1	2894.6	17
Nilsson	Lars	91.8/676.5	82.1/661.4	82.5/704.2	84.6/666.7	2708.8	18
Nilsson	Jan	85.5/726.3	72.2/752.1	79.8/728.1	DNF/0	2206.5	19

Stora Halla Inomhusflyg - två dagars nonstop flygning



8 och 9 januari 2008 (trettondagshelgen)

Karlskoga Modellflygklubb startar jubileumsåret 2008, klubben fyller 40 år, med den traditionella inomhusflygningen i Stora Halla.

Stora Halla är Degerfors Idrottsförnings inomhusanläggning för fotboll, handboll, innebandy, etc. Vi hyr hela anläggningen, vilket möjliggör att vi kan flyga i två hallar och när man behöver lite sömn så kan man hitta en plats för lite vila. Utöver elflyg kommer vi som tidigare att ha utrymme för friflyg.

För att tillmötesgå både 3D-, slowflyer- och skalaflyg kommer vi att ha olika tidsintervaller för de olika flygningarna.

Ett mera detaljerat program kommer att läggas ut på vår hemsida i början på december.

Vi behöver din anmälan senast den 2 januari 2008 för att du skall kunna beställa frukost, lunch, kvällsmat och någon plats att sova.

Du är välkommen till det första av flera jubileumsengagemang.

Vi planera bland annat Worldcup i combat, Flygmeeting, Jet-meeting och Modellflygdagar.

Kontaktpersoner:

• Sture Kinell:
mobil: 070-635 24 16
mail: sture@kmfk.org

• Börje Luthman
mobil: 070-572 71 64
mail: lutman.b@telia.com

• Thorbjörn Andersson
mobil: 070-360 88 99
mail: telnik@telia.com

Karlskoga Modellflygklubb



Bruksskala – ett nytt sätt att träffas

Med jämna mellanrum försöker modellflygare hitta på nya tävlingsklasser. Krister Sjöberg i Vallentuna mfk skulle gärna vilja att man också hittade på nya sätt att träffas och modellflyga utan att det är tävling! Han försöker lansera något som han kallar Bruksskala och i höstas hade hans klubb ordnat det första meetinget på detta tema. Vad är då bruksskala?

- Enkelt uttryckt så ska det handla om skalamodeller som är hyfsat skalariktiga men som framför allt är avsedda att flygas, inte stå på museum eller hänga i taket hos byggaren.

Varför ska man då träffas? Och hur ska de träffarna skilja sig från skalatävlingar och vanliga meeting?

Det absolut viktigaste är att det inte ska vara någon tävling! Det ska inte vara någon som helst bedömning, vare sig det gäller flygning eller modellens utförande. Men modellerna måste vara byggda antingen från byggsats eller scratchbyggda. Bruksskala ska inte vara ARF, poängterar Krister. Man ska ha en relation till planet, kunna berätta något om planetens historia, vara engagerad av sitt bygge.

Eftersom hela meningen med bruksskala är att man ska ha modeller som är avsedda att flygas, kommer det säkert inte att bli många till ytterlighet detaljerade



plan med i denna kategori. Detta kommer säkert att reglera sig självt. Och detta är just meningen med bruksskala, menar Krister. Man ska kunna komma med en enkel modell och ha glädje av samvaron med andra flygare och byggare.

Vad skulle man kunna göra på ett bruksskalameeting?

- Man kan berätta för varandra om sina plan.
- Någon mycket kunnig skalabyggare kan ha ett litet seminarium om någon viss teknik eller ett visst flygplan.
- Man kan utbyta tips om modeller, ritningar, tekniska lösningar o s v.
- Man kan tipsa om planens flygegenskaper.
- Om någon skicklig flygare som man litar på kommer till meetinget kan man få hjälp med att testa sin modell, ev få flyga den i dubbelkommando.



- Man kan förstås knyta kontakter för framtiden. Det kanske till och med finns ett projekt på meetinget som man själv tänkt på.
- Inget hindrar att man har med ett halvfärdigt projekt där man kan visa på intressanta detaljer eller problemlösningar.
- Naturligtvis ska man kunna njuta av att se modeller och se dem i luften.

Det första bruksskalameetinget har redan hållits i oktober i Vallentuna och dit kom allt från J22, Spitfire, Zero på militärsidan till Klemm 25, SeaBee och Fairchild på den civila. Sammanlagt kom 9 bruksskalamodeller. Några specialinbjudna ARF-modeller flögs också. En flygare fick hjälp med premiärflygning och trots den rätt hårda vinden så flögs det en hel del i solskenet.

Vill du veta mer? Kontakta Krister på e-postadressen krister.sjoberg@telia.com

Text och bild Bosse Gårdstad





Rune "Termiken" Johansson lämnade över sin Tiger Moth till Veteranflygs representant Bertil Lexung som flugit och mekat på originalet. Foto: Hasse Johnsson.

Legend

En legend lägger av!

Nu lägger han av, Rune Johansson, mer känd som "Termik-Johan". Nyligen fyllda 80 år. Rune började som 7-åring att bygga modellflygplan och denna hobby har pågått mer eller mindre intensivt i drygt 70 år!

För Rune har det varit mycket flygverksamhet genom hela livet, han började arbeta som flygtekniker på F13 i november 1944, och höll på till -54, för att sedan bli reservare.

På fritiden startade han flygklubben Termik, man höll till i källaren på Fröbelgården, vid nuvarande Abel Beckers gata.

Det har blivit massor av modeller under årens lopp. Redan 1956 började han

med radiostyrning på en modell. Genom åren har Rune erövrat SM-tecken, 23 stycken, bl a 1948 då han blev svensk mästare i klass S. Han har även vunnit ett VM i Tyskland två gånger. Han slutade tävlingsflyga 1967, sedan har det bara blivit uppvisningsflygningar, bl a i Tyskland.

Rune har även varit i Tyskland på speciella Piper Cub-träffar. Han har byggt en Piper Cub där spännvidden var 3,74 m. I Runes garage finns en Poberpie i halvskala. En riktig jumbomodell som inte är riktigt färdigbyggd. Modellerna har blivit större med åren, även motorerna. Han började bygga i kvartsskala och en av dessa modeller hade sin förebild hos

Veteranflygföreningen i Norrköping. En Tiger Moth, dubbeldäckare med spännvidd 8,95 m. Runes RC-modell är 2,25 m mellan vingpetsarna och den har en motor på 60 cc som ger 10,5 hk. Modellen tog fyra och ett halvt år att bygga och väger 19 kilo. Den har flugits i ca fem timmar och är otroligt detaljrik, en exakt kopia av Veteranflygs Tiger Moth. Med alla knutar i vingklädseln, som originalet. Till och med piloten i baksitsen har flygverall. I dagarna har Rune skänkt sin Tiger Moth till Veteranflygföreningen i Norrköping för att hängas i taket i hangaren där han tycker den kommer att pryda sin plats.

Text o foto: Hasse Johnsson

Bertil när han justerar wire för upphängningen i hangartaket.



Rune på en steg under den upphängda modellen.



Tips och byggritningar från Termik-Johan

Rune Johansson från Norrköping är en legend inom svenskt modellflyg och hans konstruktioner på radioflygsidan betydde mycket för utvecklingen på 60- och 70-talet.

På 70-talet började han medarbeta i tidningen Allt om Hobby och var flitig både med byggtips och elektroniska konstruktioner, bland annat mottagare och servon. Det blev också ritningar till många egna konstruktioner lämpade för olika delar inom modellflyget. Här är några klassiker:

Storken presenterades i AoH 2/73 som en bra modell att börja med. Spännvidden är 1500 mm och lämplig motorstorlek är 3,5-6 cm³, vikt ca 2100 gram.

Baddaren var ett sjöflygplan som kom i 4/73. Spännvidd 1420, flygvikt ca 1600 gram, motorstorlek 3,5-5 cm³.

Butterfly 252 fanns i AoH 7/73 och var tänkt som en mellanmodell innan det blir dags för mer extrema modeller för konstflygning. Motor runt 8,5 cm³, spännvidd 1460 mm.

Chipewy är en träningsmodell för 5-6,5 cm³. Spännvidd 1330 eller 1354 beroende på vinge. AoH 4/74.

Chinook är ett flygplan för den lilla bilen som kan byggas med eller utan skevroder. Spännvidden är bara 1000 mm och motor mellan 1-3,5 cm³. I AoH 3/76.

Draha är ett segelflygplan konstruerat av tysken Erich Dressen och lanserat i samarbete med Termik-Johan i Sverige. Finns i både termik- och hangversion med 3605 resp 2455 mm spännvidd. I 7/76.

Vagabond II, var tänkt att ersätta det klassiska nybörjarplanet från radiostyrningens barndom i Semo Hobbys produktion. Men projektet lades ner och vi hade ritningen i AoH 8/77. Det ursprungliga planet konstruerades av Rolf Dilot i början av 50-talet. Spännvidd 1420 mm.

Eliza är en högvärdig segelflygmodell för termikflygning som Rune själv använde på många tävlingar. Spännvidden är 3980 mm och modellen visades AoH 1/79.

Irokee 275 är en snäll konstflygmodell med 1380 mm spännvidd och 6,5 cm³ motor. Se AoH 1/79.

Elefantik är en sporthjulskärre med en fläkt av 20-tal för sportflygare som söker en behändig och lättflugen modell. Spännvidd 183 cm, längd 133 cm och flygvikt ca 2,4 kg. Lämplig motor 6,5-10 cm³ 2-takt eller 4-takt. I AoH 2/86.

Pober Pixie är ett mycket lätt parasollvingat flygplan vars original konstruerats av EAA:s grundare Paul Poberezny i USA. Rune har tagit fram ritningar för modellbygge i både skala 1/6 och 1/4 och byggsättet är nästan identiskt så när som på ett par detaljer. I kvarts skala blir spännvidden 2266 mm och längden 1403. Se AoH 2/89.

Silvia är en jubileumsmodell som togs fram till firandet av Norrköping 600 år. Rune fick uppdrag att göra ett flygplan som kunde starta, landa och flyga inne

i själva staden. Resultatet blev ett stort biplan som kan både flyga långsamt och bära stor last. Spännvidd 230 cm, längd 160 cm, vikt 6,3 kg och motor 18-30 kubik. Se AoH 5/89.

SE-52 - 284 är en äkta oldtimer som härstammar från 1946 och 1947 segrade föregångaren i SM i Östersund. Den friflygande modellen tyckte Rune att han kunde omvandla till en välflygande radiomodell. Den ursprungliga spännvidden på 110 cm ansåg Rune för liten och han förstörde måtten 1,5 gånger till den nya spännvidden 165 cm. Modellen är mycket termikkänslig och behöver inte mycket bränsle för att klara en halvtimmesflygning i gynnsamt väder. Både ursprungsmodellen och den nya radiomodellen beskrivs i AoH 7/89.

Dessutom visade han hur man byggde flottörer i AoH 4/77. Många gamla modellflygare har kvar sina gamla tidningar och du som blir intresserad av dessa klassiska byggkonstruktioner kan säkert få tag på dem, kolla även med biblioteket om ingen på klubben har.

Text och foto: Freddy Stenbom





RFK Ikaros



RFK Ikaros - Skolflyggsupplägg 2007

Detta är en historia om hur man kan skapa och underhålla en aktiv verksamhet i en modellflygklubb

Under 1990-talet förde motorflygverksamheten i RFK Ikaros en tynande tillvaro. De mest aktiva modellflygarna var segelflygare. Ett helt gäng hängivna segelflygare tränade och tävlade flitigt på vårt fina flygfält i Örebro. Detta skapade ett anseende bland andra modellflygklubbar både i och utanför Sverige. RFK Ikaros blev en modellflygklubb med segelflygare i världsklass. Vi som flög motorflyg kände oss lite försummade så att säga.

Om en modellflygklubb har ett intresse av att få nya medlemmar och även behålla mer erfarna medlemmar krävs en viss spännvidd i verksamheten. En bra utgångspunkt är att så många medlemmar som möjligt kan och vill flyga alla typer av modellflygplan. Det skall finnas en dragningskraft i klubben av att prova på olika aktiviteter.

Eftersom det var en mindre god aktivitet bland motorflygarna i vår klubb

behövdes en injektion som skapade ett större intresse för motorflyg. Hur skapar man detta?

Vår metod blev att samlas en bestämd dag i veckan. Vi erbjöd även allmänheten att komma ut till vårt flygfält för att prova på det här med modellflyg. Klubben hade ett gammalt motordrivet skolflygplan med dubbelkommando som dammdes av och tankades upp.

Vi bestämde att tisdagskvällar skulle bli vår flygkväll för alla som ville prova på motorflyg. Även de som redan flög var givetvis välkomna ut för att umgås och ha roligt.

För att detta skulle fungera krävdes en stor del engagemang och en liten del uppmärksamhet. Eftersom vi var några motorflygare som nyligen halkat in på detta med Aircombat fanns ett stort engagemang för motorflyg. Uppmärksamheten skapades främst genom att vi genomförde en del propagandaflugningar

och uppvisningar i lokala sammanhang. Vi var med på flygdagar, mässor och andra evenemang som exempelvis pausunderhållning vid en fotbollsmatch. Tillammans skapade detta en positiv effekt som gjorde att intresserade och nyfikna föräldrar kom ut till oss med sina barn för att prova på modellflygning.

Så långt gick allt bra. Ja, det gick till och med lite för bra. Under 2005 och 2006 var det många nya medlemmar som inte fick den hjälp och träning som vi önskade. Många kom ut till fältet och stod och tittade på. Kanske fick de flyghjälp vid något enstaka tillfälle under kvällen. Det är inte tillräckligt bra om man vill lära sig flyga. Vi kände att de som stod där och tittade, inget hellre ville, än att få hjälp med trim och flygning hela kvällen. Trots att vi försökte så gott vi kunde hade vi i klubben inte tillräckliga resurser för att ta hand om alla som ville ha hjälp. Vi hade fått ett angenämt problem.



Vad skulle vi göra till sommaren 2007? Högt på önskelistan stod bland annat anskaffning av ytterligare en radioutrustning för dubbelkommando. Men, pengar till detta ändamål var inte lätt att få fram. Många föreningar har säkert märkt att bidragen från det offentliga försvinner allt mer. Dessutom ökar kostnaderna för underhåll av fält och diverse utrustning i rask takt. I vår klubb kände vi oss tvingade att höja medlemsavgiften för att åtminstone täcka en del av de löpande kostnaderna som vi hade. Det fanns helt enkelt inga pengar över till vår verksamhet. Då dök möjligheten till bidrag från SMFF:s fond för Rekrytering och PR upp.

Klubbens styrelse engagerades och en ansökan utformades med syfte att erhålla pengar för anskaffning av nya radiosändare och startlåda samt underhåll av dubbelkommandoplanen. Kostnaderna beräknades till 7000 kr.

Till vår glada överraskning beviljades ansökningsen! Vi har nu två kompletta skolflygplan med dubbelkommandoanläggningar i drift. Radiosändarna används också flitigt till flygträning, dubbelkommando, för medlemmar som har egna modeller men är lite osäkra på start och landning. Eller till medlemmar som känner sig lite ringrostiga och behöver hjälp att komma igång. Gissa om tisdagskvällarna är veckans höjdpunkt för många av oss i RFK Ikaros.

För vår klubb har tisdagarnas flygkvällar medfört ett rejält lyft för modellflygandet. Inte bara motorflyg utan även segelflyg har fått sig ett uppsving. Kanske är det så att ju fler vi är som flyger

desto mer olika saker flyger vi. Och det i sin tur leder till ett större intresse för modellflyg.

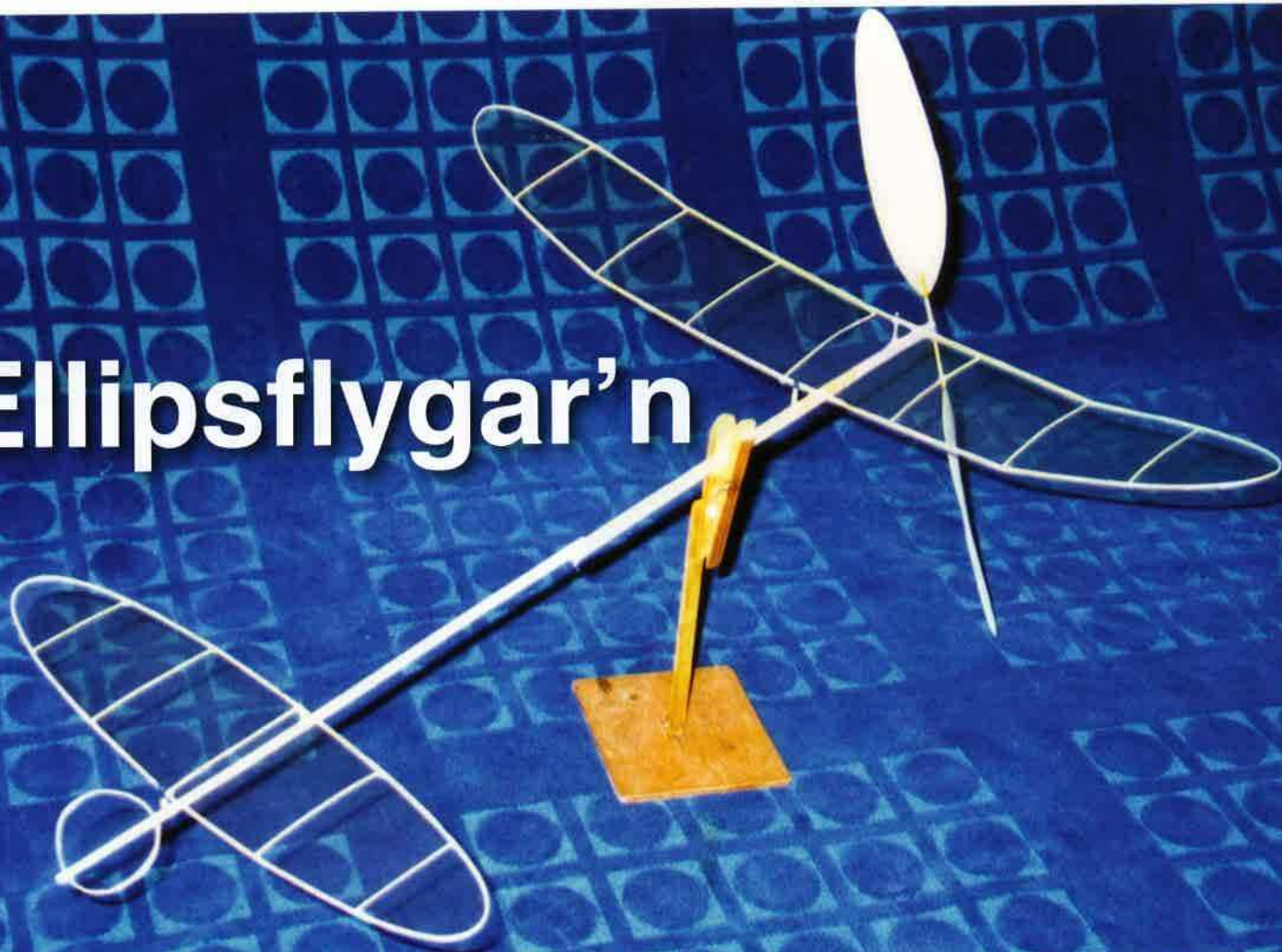
Vi har hållit på med tisdagskvällar i snart tio år. Från att ha varit en verksamhet i skymundan är detta nu en mycket stor del av vår klubbs verksamhet. Det har tagit tid att komma fram till där vi är idag och vägen har inte alltid varit rak. Men, det har gett oss i klubben så mycket

tillbaks att det är värt varenda minut. Nu blickar vi framåt och ser fram mot nästa års flygsäsong. Det här med modellflyg är trots allt inte så svårt. Det gäller bara att trimma in modellflygplanet i rätt riktning. Sen går det av sig självt.

*Bert och Jonas Håstlund
Skolflygansvariga
RFK Ikaros, Örebro*



Ellipsflygar'n



Bygge

Tjolahej! Nu är tjoget fullt...

Med detta menas att denna modell är den tjugonde som Jonas Romblad och undertecknad totat ihop under de senaste fem åren. Jodå, tiden går fort när man har trevligt...

Bakgrunden till detta samarbete är att jag under hösten 2001 kontaktade Jonas och undrade om han kände till den som var ansvarig för inomhusflyget inom friflyggruppen.

Jag var nämligen lite irriterad över det faktum att det inte försiggick några inomhustävlingar samtidigt som jag saknade lite propaganda för inomhusflyget i våran MFN.

Faktum är att man kunde konstatera något som är ytterst vanligt i den ideella föreningsvärlden: Nämligen att i sådana sammanslutningar är det vanligt att någon tar på sig ett uppdrag för att denna person senare tyvärr måste konstatera att hon/han inte kunde fullfölja detta. Sån't e' livet!

Jonas kom vid detta tillfälle fram till den perfekta lösningen: I stället för att vi satt där och grämde oss kunde vi ju försöka göra något åt saken på egen hand. Sagt och gjort.

Jag föreslog då Jonas att han skulle konstruera en snygg Mini-Stick-modell så skulle jag ta och bygga den samt skriva ett par rader om den.

Njaaaa, sa Jonas. Var det inte så att vi var överens om att vi skulle propagandera för inomhusflygsporten (?) och då bör vi i stället starta upp med en enkel nybörjaremodell som man t ex kan flyga med i sitt eget vardagsrum och PRESTO idén till Rumsflygaren var född! Denna lilla kärra lanserade vi i MFN nummer 1, 2002 och på den vägen är det.

Faktum är att det varit en härlig tid. Vi

har kunnat inspirera varandra samtidigt som vi faktiskt fått mycket positiva reaktioner på vårt arbete. Några ekonomiska förtjänster har vi inte haft snarare en hel del kostnader. Vår belöning har bestått i att vi haft osedvanligt kul tillsammans under dessa fem år och vi kan lova att vi kommer att göra vårt bästa för att fortsätta på den inslagna vägen.

Tillbaka till Ellipsflygar'n:

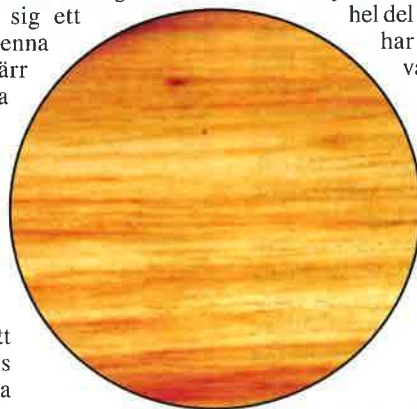
Detta är en tävlingsmodell i klassen F1L. Jonas har här valt att använda sig av den eleganta ellipsformen något som appellerar till de flesta inomhusflygarna.

inomhusflygarna.

Detta är emellertid inte någon nybörjaremodell. Man måste nog ha byggt en eller annan F1L-are innan man ger sig i kast med Ellipsflygar'n.

"Träletare" måste man vara

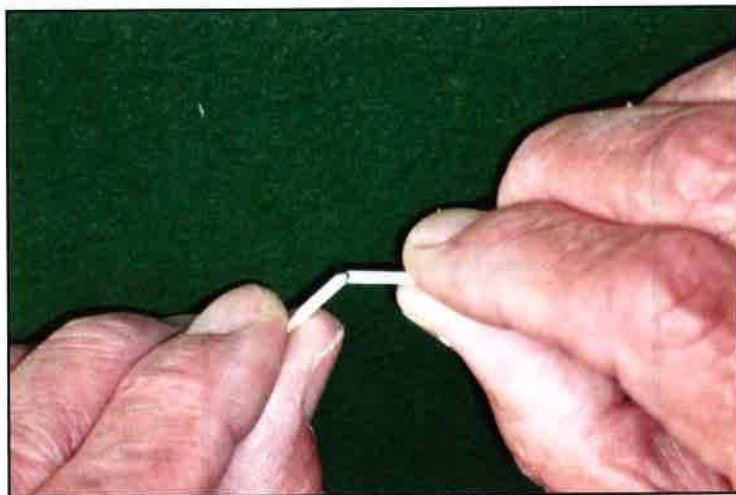
Med detta menas att man måste ge sig god tid till att finna det rätta virket. Färdigskurna lister är "no-no". De är för tunga och finns inte i de dimensioner som detta bygge kräver. Du måste själv skära ut de lister som du behöver ur lämpliga balsaflak.



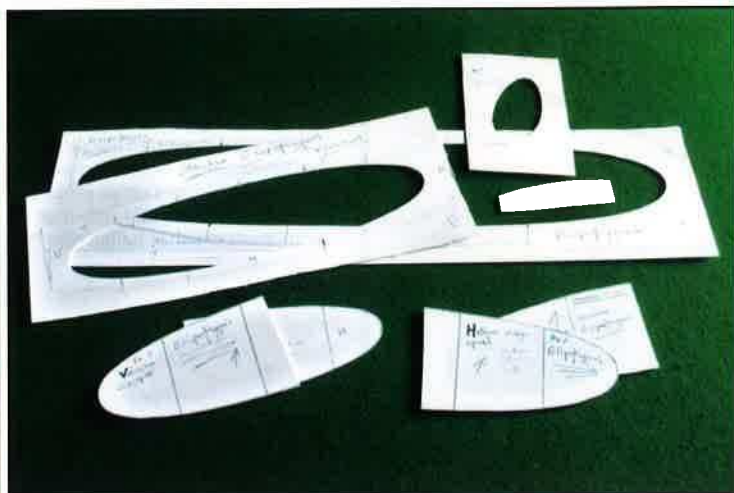
"Röntgentricket". Vid genomlysning av flaket finner du de olika träkvaliteterna.

Vägning av lister.





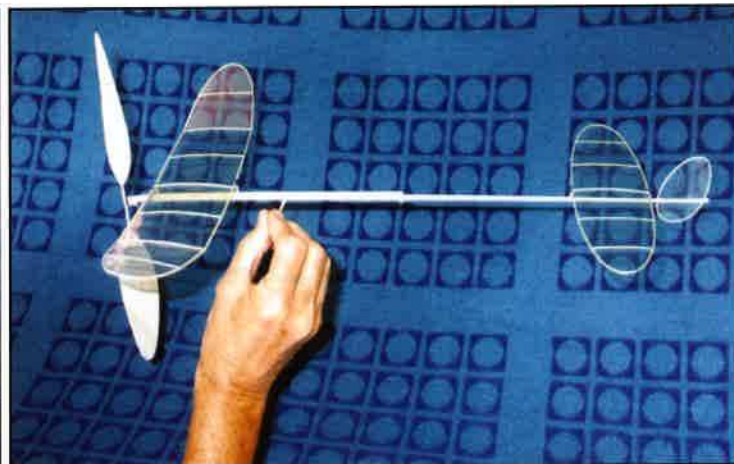
"Bryttricket". Här fann jag en list som hade tillräcklig mängd med långsgående fiber.



Här ser du de positiva och negativa mallarna som du behöver för detta bygge.



Har man rätt träkvalitet är det en barnlek att böja listerna.



Kontroll av modellens tyngdpunkt. Utan gummimotor ligger den cirka 43 mm bakom den bakre vingstöttan. Med gummimotor ligger den cirka 37 mm bakom den bakre vingstöttan

Hur ska då ett lämpligt balsa-flak se ut?

Först och främst bör du väga dina flak. En tumregel är att ett 1mm flak *högst* bör väga 10 gram, ett 0.8 mm - högst 8 gram, ett 1,5 mm - högst 15 gram osv osv.

Sedan är det så vist inrättat att varje flak innehåller flera olika träkvaliteter. Håll upp till exempel ett 1 mm flak mot en tänd 60 watt arbetslampa - se bild - då finner du olika mörka och ljusa partier. De mörka innehåller oftast lite tyngre och stadigare balsa medan de ljusa partierna ger dig lättare och ibland mera spröda bitar balsa.

Skär nu ut några - vad du tror - lämpliga lika långa listbitar ur ditt flak. OBS! Märk ut både på flaket och listbiten var du skurit ur dem. Jag brukar själv använda olikfärgade spritpennor till detta.

Denna märkning hjälper dig vid ett senare tillfälle när du behöver finna de bästa ställena att skära ut fler lister.

Nu gäller det att väga de olika listerna. Du kan använda dig av en digital våg som väger från 0,01 gram upp till 50 gram - se bild - eller så kan du gå in på: www.inomhusflyg.se där det finns en beskrivning på en bra våg som du själv lätt kan tillverka. Vill du istället investera i en digitalvåg så kan du kika på: www.digitalvag.se. Det är faktiskt så att du behöver någon form av en känslig våg för att finna det lättaste och bästa träet.

Nu återstår "brytprovet"

Du måste se till att dina lister är lite fiberrika. Bryt av en bit list. Känns det då som om du bröt av en bit tunn frigolit?? Då är detta en list som har på tok för lite fiber i sig. Den duger inte!

Fortsätt att bryta tills du finner de bästa och lättaste. Ja, jag vet, detta är både jobbigt och tidskrävande. Själv brukar jag säga att bygga själva modellen det är kvickt gjort. Att finna det bästa träet det är en annan femma...

Tyvärr är det så att en lätt modell flyger längre än en tung sådan. Minimi-vikten på en sådan här modell är ju 1,2 gram utan gummimotor och detta är ju en vikt som man alltid strävar efter. På www.inomhusflyg.se finner du en utmärkt artikel som Jonas författat som handlar om ämnet balsa. Läs och begrunda!

Nu bygger vi negativt!

Det vill säga att vi bygger modellen i negativa mallar. Klipp ut vinge, stabbe och fena ifrån ritningen och klistra upp dem på en bit kartong. Skär sedan ut dessa delar med en skalpell - se bild. OBS, att innan du skär ut mallarna måste du på den negativa delen märka ut var spryglarna ska sitta på vinge respektive stabbe. Du får då - alldeles gratis - positiva mallar som du kan förböja dina lister på. Lagg de utvalda listerna i vattenbad i en halv timme. Fäst upp listen på mallen med smala maskeringstapebitar och böj listen runt mallen - se bild. Låt sedan listen

torka över natten t ex vid sidan av ett element.

Tyvärr är det lite lätt misslyckas när man ska böja lister på sina mallar, men trägen vinner, snart får man in det rätta knixet. Lagg gärna i ett antal extra lister i ditt blötlägningskar. De kan vara bra att ha till hands om det skulle gå lite galet.

Ska man "tjööta" igen?? (tjööta = tjata)

Det är väl så man säger i Götet?

Well, det är ju så att när man om och om igen upprepar byggnadsbeskrivningar drabbas man av tanken att man är tjatig...

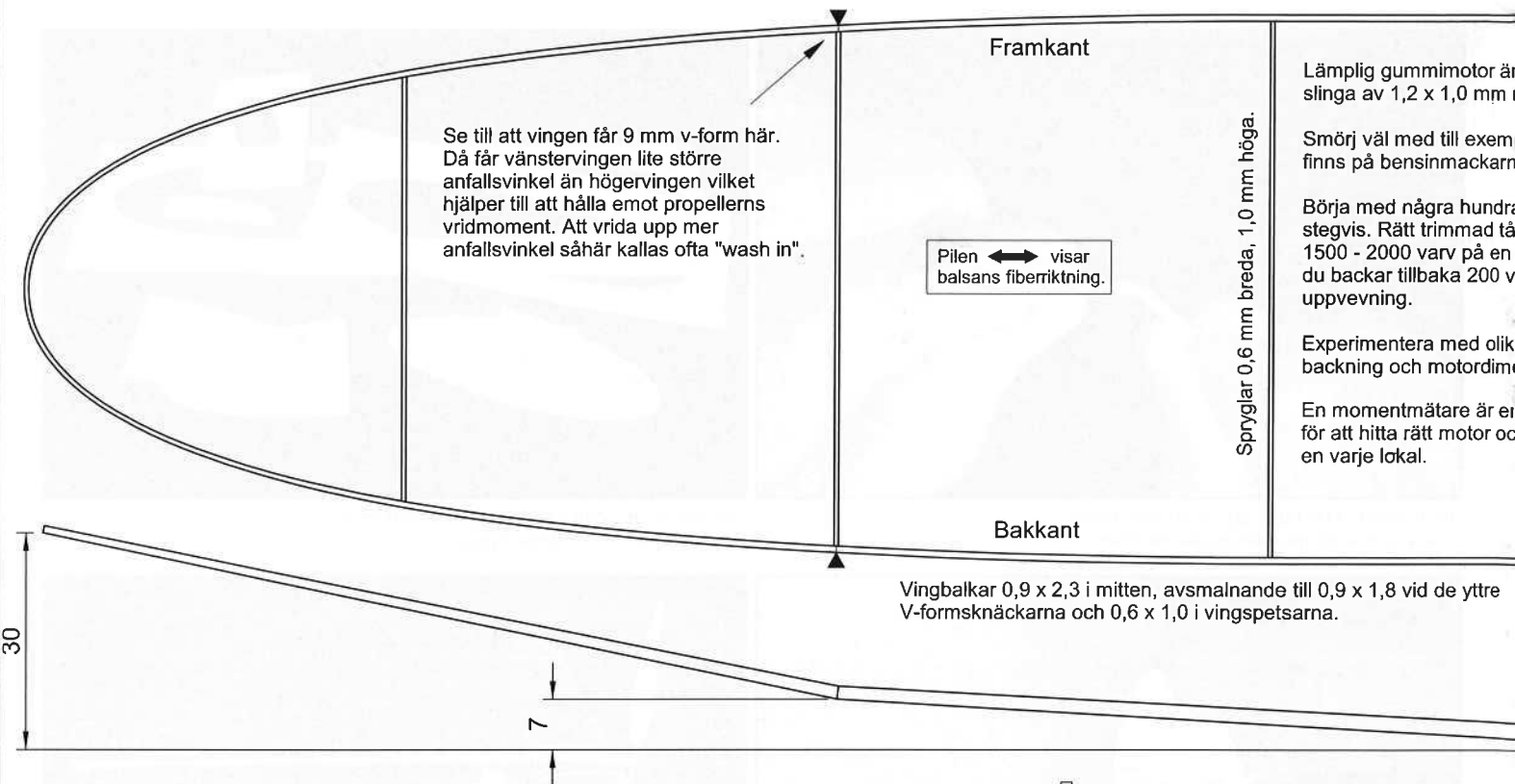
Å andra sidan sett är det så att denna tidning helatiden får nya läsare som kanske skulle vara tacksamma att man "tjatar"...

Nåväl, denna gång har jag beslutat mig för att gå en medelväg därför att jag - när det gäller denna modell - redan påpekat att man måste ha FIL - byggerfarenhet och detta innebär att jag inte behöver gå in på de tekniska byggfrågorna. Om du skulle ha några frågor kan du gå in på: www.inomhusflyg.se där finns all information att tillgå. Du kan också slå en telefonsignal till mig eller Jonas. Jonas träffar du på: 0045 - 86 44 72 96 (Jodå, numera jobbar Jonas i Danmark).

Mig träffar du som vanligt på nummer: 040 - 47 20 20.

Bygg dig nu en tjusig modell! Bygg Ellipsflygar'n!

Kalle Westerblad
Foto: Eskil Bernehow



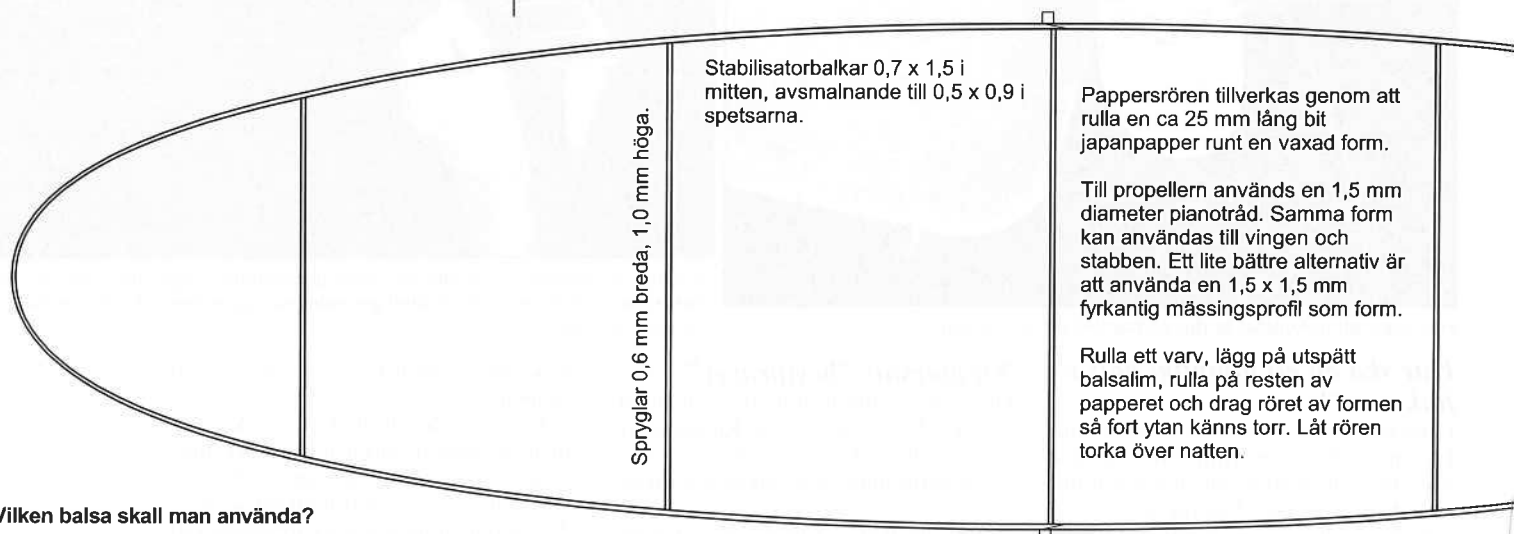
Lämplig gummimotor är slinga av 1,2 x 1,0 mm

Smörj väl med till exempel fins på bensinmackarna

Börja med några hundra stegvis. Rätt trimmad tar 1500 - 2000 varv på en du backar tillbaka 200 v uppvevning.

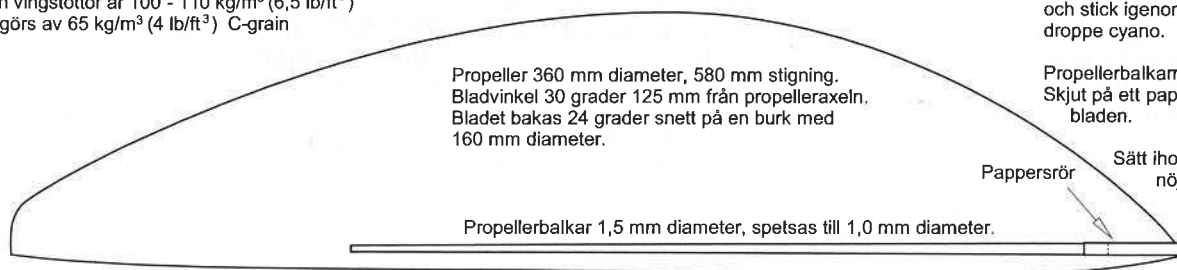
Experimentera med olika backning och motorordning

En momentmätare är en för att hitta rätt motor och en varje lokal.



Vilken balsa skall man använda?

Vinge och stabbe byggs av 95 kg/m^3 ($5,5 \text{ lb/ft}^3$)
Motorpinne och bakkropp är $70 - 80 \text{ kg/m}^3$ ($4,5 \text{ lb/ft}^3$)
Propellerbalk och vingstöttor är $100 - 110 \text{ kg/m}^3$ ($6,5 \text{ lb/ft}^3$)
Propellerbladen görs av 65 kg/m^3 (4 lb/ft^3) C-grain

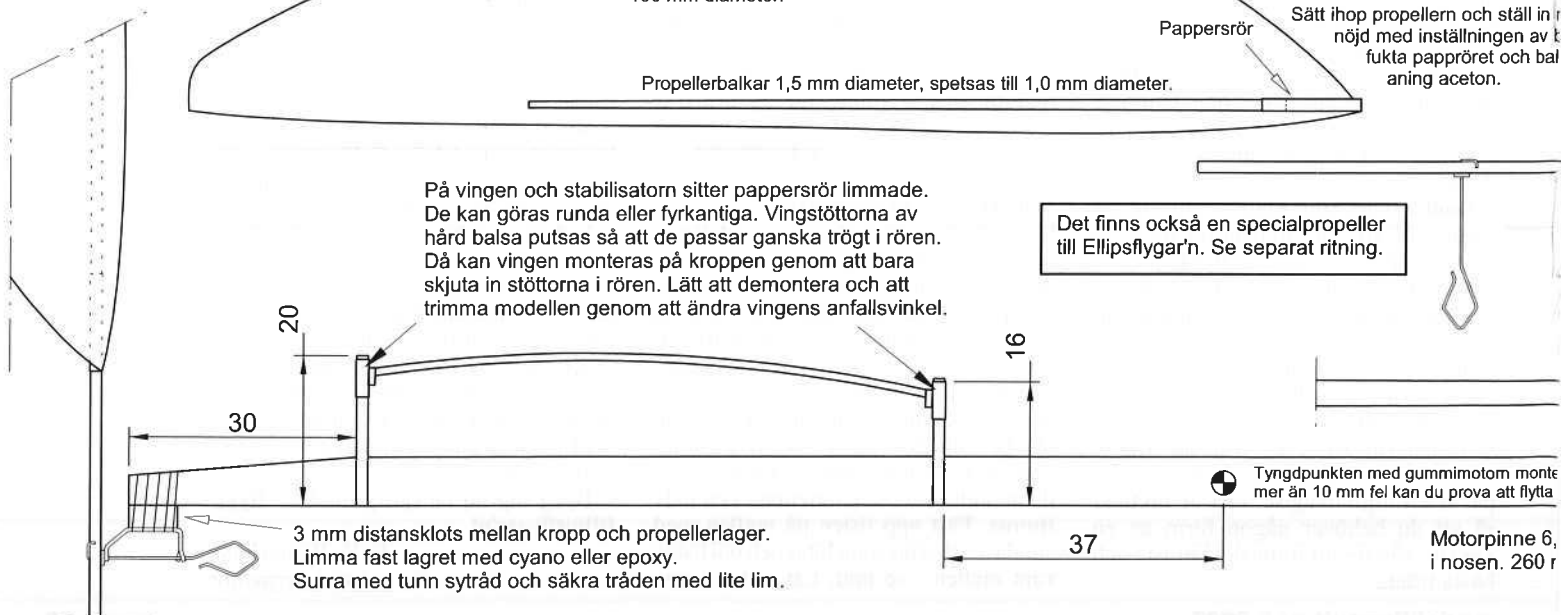


Propellens mittstycke är en balsapinne och stick igenom propelleraxeln av 0,3 mm droppe cyano.

Propellerbalkarna är också runda balsapinnar. Skjut på ett papprör några millimeter och bladen.

På vingen och stabilisatorn sitter pappersrör limmade. De kan göras runda eller fyrkantiga. Vingstöttorna av hård balsa putsas så att de passar ganska trögt i rören. Då kan vingen monteras på kroppen genom att bara skjuta in stöttorna i rören. Lätt att demontera och att trimma modellen genom att ändra vingens anfallsvinkel.

Det finns också en specialpropeller till Ellipsflygar'n. Se separat ritning.



en 37 cm lång
modellflyggummi.
del Armor All som
a.

varv och öka
modellen ca.
sådan motor om
arv efter full

a uppvevning,
ensioner!

ovärderlig hjälp
h uppvevning till

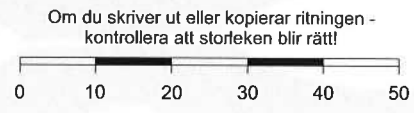
V-form

När vingen är klädd skärs ett litet snitt i undersidan av fram- och bakkanten vid ▼-markeringarna och vingens v-form knäcks till.

Börja med mitten och glöm inte att ge vänstervingen 2 mm wash-in, dvs. att lyfta framkanten 9 mm i stället för 7 mm som vid de andra vingknäckarna.

Lägg en liten droppe lim i knäcken och låt torka ordentligt.

Upprepa för de yttre vingknäckarna.



Kontrollmät att motorpinnen på ritningen är 260 mm lång.

För att passa i F1L-klassen får vingen maximalt ha en korda på 76,2 mm och en spännvidd på 457,2 mm.

Modellens vikt utan gummimotor får heller inte vara under 1,2 gram om du vill tävla med din Ellipsflygare.

Fler artiklar och ritningar finns att hitta på SMFFs hemsida:

<http://www.modellflygforbund.se/>

Klicka på:

Verksamhet / Grenarnas Sidor / Inomhus frilflyg

eller gå direkt med adressen:

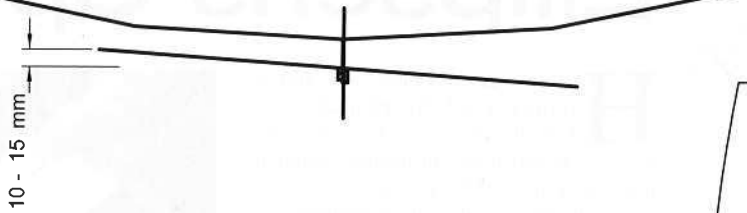
<http://www.inomhusflyg.se>

Vingens höger- och vänsterhalva är likadana.

Observera att vingstöttorna limmas fast 7 mm till höger om vingens mitt. När papprören limmas på vingen måste du kolla att vingen inte blivit skev när den monteras på vingstöttorna. Blöt försiktigt upp limfogen mot vingen med aceton och rikta om det behövs.



Modellen sedd bakifrån



Ellipsflygar'n

en elegant F1L-modell

ritad av Jonas Romblad
Solna MSK, 2007

Mall till vingens och stabilisatorns spryglar

med 1,5 mm diameter. Gör hål med en nål
om pianotråd. Limma fast med en liten

itär som spetsas ut mot propellerspetsen.
i limma fast balken på de färdigformade

ätt bladvinkel. Provflyg. Är du
bladen - lås genom att
ken med en

Ett propellerblad med rak fiberriktning blir flexibelt och kommer att öka propellerens stigning när gummimotorn lämnar mycket vridmoment. Då stiger inte modellen så mycket, vilket är bra i låga hallar. Men det blir viktigt att bladen är lika så att de böjer sig på samma sätt. Om bladen är olika styva kan propellern komma i obalans. Med sned fiberriktning blir propellern styvare och modellen stiger lite mer. Propellern blir också mindre känslig för olikheter i bladen.

Propellerblad av lätt sk. "C-grain"-balsa.
0,2-0,3 mm tjocka ca 65 kg/m³ (4 lb/ft³).

Bakkropp 3,8 x 2,5 -> 1,5 x 1,2. 70-80 kg/m³ (4,5 lb/ft³).
280 mm lång inklusive 10 mm överlapp på motorpinnen.

Fenan görs av 0,5 x 0,8 balsa.
Om listen går av eller veckas
när du böjer den kan du putsa
ner den tunnare än 0,5 mm.

Limma en 1 - 2 mm tjock
distanskloss mellan
bakkroppen och fenans
framkant för att få sid-
roder.

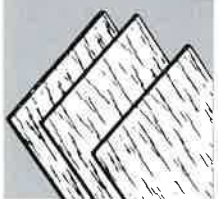
rad. Skulle tyngdpunkten hamna
vingen framåt eller bakåt.

8 x 3,0 som putsas ner till 4,0 mm hög
mm lång. 70-80 kg/m³ (4,5 lb/ft³).

Bakre motorkrok av 0,3 mm pianotråd. Gör en 90°-böck
framåt i övre änden och klipp av ca 5 mm framför boken.
Tryck in kroken i motorpinnen och fäst med en aning cyano.
Limma dit en triangelformad förstärkning av 0,3-0,5 mm
balsa och säkra med lite japanpapper.



Bygge



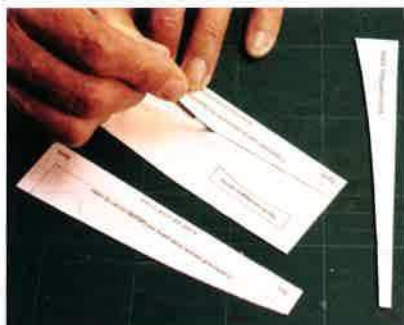
Ellipsens Special Prop!

Har du lust att prova en annan propeller till din Ellipsflygare? Följ då denna beskrivning om hur du får rätt form på propellerbladen till denna Special Prop. Du måste nämligen tillverka en speciell propellerkloss för detta ändamål. Den är utformad så att du får fram de bästa värdena på dina propellerblad.

Nu sätter vi igång!

Uppsök en välsorterad byggmarknad. De har på lager plattor med hårt isolerskum. Oftast har de en ljusblå eller ljusröd färgton. Min byggmarknad förde ett fabrikat kallat Jacopor. Köp dig en platta som är minst 40 mm tjock. Om du inte äger en så kallad värmetrådsåg är jag övertygad om att du får låna en sådan av någon av dina modellflygkompisar.

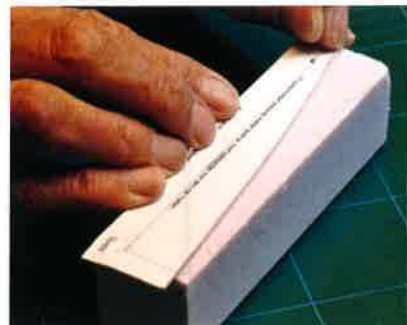
Här skär jag till det 40 mm breda grundmaterialet.



Med en vass skalpell - brytniv skär du lätt ut mallarna.

Det gäller nu att inte använda för hög värme på tråden!

Skär till några testbitar isolerskum och prova dig fram. Det gäller alltid att ge en lagom varm tråd god tid att såga sig igenom skummet.



Var noggrann när du fäster mallarna på klossen.

nom skummet. Sågar du så snabbt att det osar om det är du ute på helt fel spår.

Ett tips: Låt värmen vara på i tråden cirka fem sekunder efter det att du avslutat din sågning. Kommer det då en vit rök ifrån tråden har du en för varm tråd! Minska värmen och prova igen.

Tag en kopia av ritningen

Limma sedan upp mallarna till självaklossen och även mallen till mellanlägget på en bit stadig kartong - cirka 1 mm tjock.

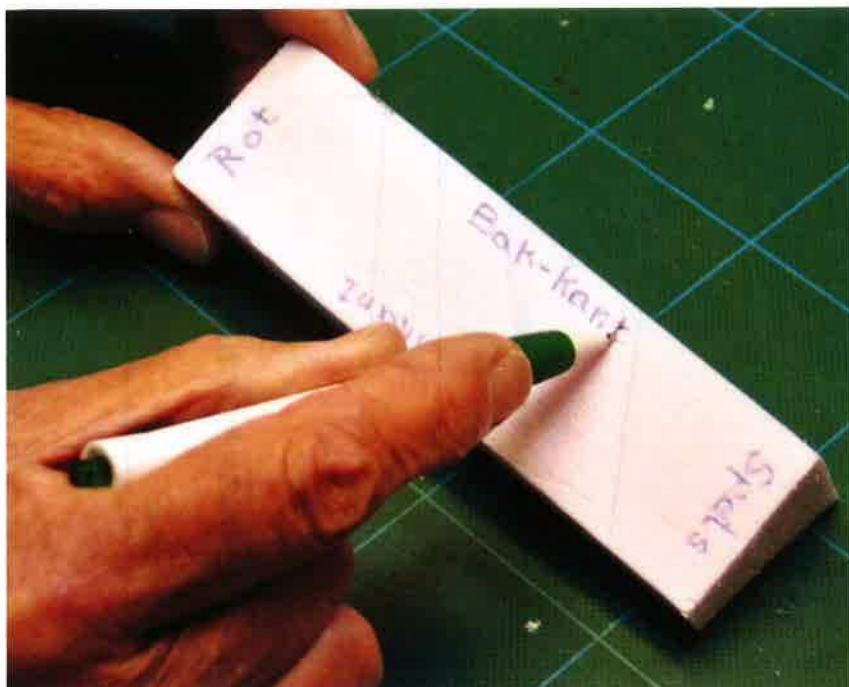
Skär sedan ut mallarna med en vass kniv.

Jämna till mallarnas kanter med lite fint sandpapper och gnugga sedan mallens sågkanter med lite stearin. Detta innebär att den varma sågtråden lättare glider över mallens kanter.

Såga ut en lång bit isolerskum som är 40 mm bred. Ett tips: Kikar du på bilden så tror du kanske att jag enbart håller fast mina vinkelhakar med mina små sandsäckar. Icke, jag fäster vinkelhakarna med lite dubbelhäftande tape mellan hake och skum.

Fäst mallarna på klossen med texten utåt. Var noga och kolla att mallarnas undersida är parallella med varandra och att rot och spets sitter mitt för varandra. Mallarna fäs-





Gör dina hjälpmarkeringar på klossens undersida.



Jodå, mitt i allt stöket är jag ifärd med att såga ut min kloss.



Nu är det tålamod som gäller. Håll fast mellanlägget i fem minuter, minst!



Sista åtgärden: Fasa av klossens ytterkanter.

ter du på klossen med lite dubbelhäftande tape och några enstaka knappnålar.

För att du i framtiden inte ska kunna göra något misstag markerar du nu på klossens undersida rot, spets, framkant och bakkant. Tro mig det hjälper!

Sågning av kloss

Sanningens ögonblick närmar sig... Nu är det upp till bevis att du funnit fram till den rätta värmetrådstemperaturen. Lagom värme innebär att det ska ta dig 15 till 20 sekunder att skära till en sådan här kloss. Med rätt temperatur kan du genomföra en helt jämn tillskärning. Se bilden där det tyvärr tydligt framgår att jag är en person som äger ett synnerligen rörigt arbetsbord. Är jag allena om detta?

Mellanlägget

Ur ett 1,5 mm tjockt och lätt balsaflek skär du nu till mellanlägget som är cirka

2 mm större-vidare än propellerbladet. Putsa till välvningen på detta mellanlägg - kolla mot din mellanläggsmall.

Själva mellanlägget ska du nu limma fast på klossens översida. Använd ett fem-minuters epoxylim till detta. OBS! Använd bara så mycket (lite) som behövs för detta. Undvik att få lim som "läcker ut" i kanterna. Håll fast mellanlägget tills att vingen härdad. Se bild.

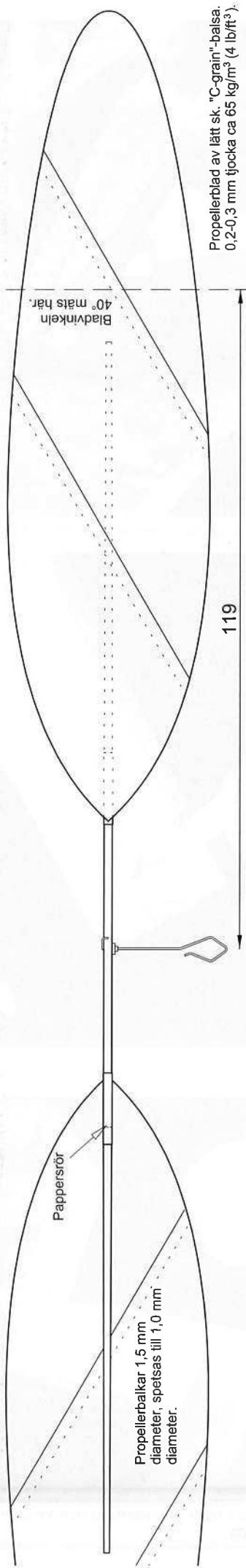
Nu återstår det bara att fasa av klossens ytterkanter med en kniv och lite sandpapper. Detta gör man för att gasbindan som man ska linda om klossen med ska ligga dikt an mot propellerbladen när de ligger på och "formtorkar".

Grattis, det hela klart! Nu kan du sätta igång med att tillverka din egen Ellipsens Special Prop.



Här fäster jag mina två blöta propellerblad mot klossen med hjälp av en bit gasbinda

Lycka till!
Kalle Westerblad.



Propellerblad av lätt sk. "C-grain"-balsa.
0,2-0,3 mm tjocka ca 65 kg/m³ (4 lb/ft³).

Propellerkloss:

Dra en kopia av mallarna till propellerklossen och limma upp kopian på en bit kartong. Skär eller klipp ut mallarna. Om den krökta kanten av mallarna blir ojämn kan du jämna till den med lite sandpapper.

Skär ut en 40 mm bred kloss i hårt isoleringsskum. Klossen skall vara tillräckligt lång och hög för att mallarna skall få plats. Om undersidan är plan och rak blir det lättare att rika in mallarna.

Fäst mallarna på varsin sida om skumklossen med texten utåt. Se till att mallarnas undersida är parallella med varandra och att markeringarna "rot" och "spets" sitter mitt för varandra. Kontrollmät att det är 40 mm tjockt med skum mellan mallarna.

Skär med en varmråd längs de böjda kanterna på mallarna. Jag tycker att det är enklast att hålla klossen i handen och låta tråden vara stilla. Var noga så att tråden verkligen ligger mot mallarna. Se upp så att tråden inte skär snett. Tråden skall passera markeringarna för "rot" respektive "spets" samtidigt på båda sidor.

Mellanlägg:

På propellerklossen skall det ligga en mellanläggsskiva. Den skär du ur ett lätt 1,5 mm flak, 2 - 3 mm större än propellerbladet. Putsa en välvning på översidan och kolla med mallen.

Limma fast mellanlägget på propellerklossen med 5-minuters epoxy. Lägg sparsamt med lim på mellanlägget och placera den på klossen. Lägg en bit gladpack över och tryck mellanlägget mot propellerklossen med händerna. Släpp först efter 10-15 minuter då limmet blivit ordentligt hårt.

Skär av "hömen" av skum runt mellanlägget så att gasbindan lättare kan hålla propellerbladet på plats när du formar propellerbladen.

Forma propellerblad:

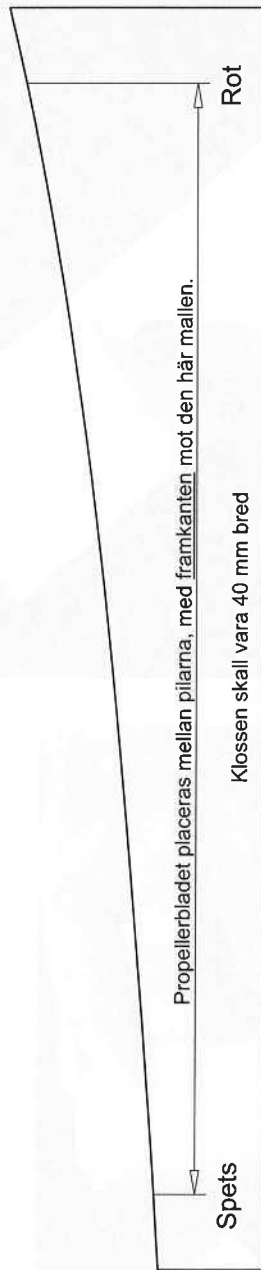
Lägg propellerbladet i blöt i 30 minuter. Lägg sedan bladet på mellanlägget. Linda gasbinda runt alltihop och låt torka över natten. OBS! Utsätt inte propellerklossen för temperaturer över 50° C. Det mår inte skummet bra av.

Specialpropeller och propellerkloss till Ellipsflygar'n

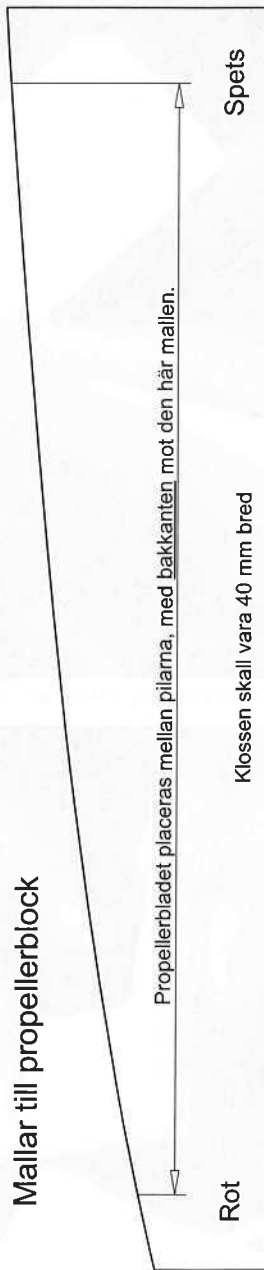
340 mm diameter
630 mm stigning

*ritade av Jonas Romblad
Solna MSK, 2007*

Mall till mellanläggets välvning



Mallar till propellerblock



Hösttävling i F3A hos Linköpings Eskadern



Skribenten sitter på knä och lagar Kjelles delaminerade kolfiberställ, Kjelle själv är nöjd och dricker sportdryck samtidigt som han konverserar Sven Löfqvist.

Den 15-16 september gick LEN:s traditionella hösttävling. Den hårda vinden på lördagen gjorde tävlingen till en riktig utmaning. Anders Johansson vann överlägset F3A och Anders Forsberg var lika överlägsen i F3A-Nordic

Väder

Tyvärr drabbades tävlingen av riktigt höstväder. På lördagen blåste det 11 meter per sekund i medeltal (enligt SMHI). Vindriktningen var i huvudsak västlig vilket gjorde att de tävlande hade vinden rätt i banan. På söndagen hade vinden lagt sig och istället fick vi tävlande njuta av regnskurar och låg molnbas. På grund av vädret tvingades tävlingsledningen bryta tävlingen på söndagen efter en omgång Nordic. Molnbasen var helt enkelt för låg.

F3A

Äntligen har F3A fått ett antal nya tävlande. Det är mycket positivt. Sex tävlande kom till start och alla sex kunde fullfölja tävlingen trots de mycket svåra förhållanden. Under de senaste fem åren har klassen storstjärnor Anders Johansson, Bernt Olsson, David Lundström och Tommy Stenlund tävlat i en grupp och undertecknad kört lite för mig själv. Nu var det tvärtom. Anders Johansson, i de övriga storstjärnornas frånvaro, tävlade lite för sig själv i toppen och kammande säkert hem tre 1000-poängare. Övriga fem tävlande krigade om de övriga placeringarna. Om bara vädret varit bättre så hade det kunnat bli en mycket spännande och rolig tävling mellan oss fem. Den som kunde hantera vädret bäst av oss var Johan Brorsson. Johan flyger enligt

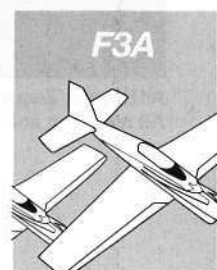
uppgift väldigt mycket vilket ger rutin och resultat. Det är roligt att se att flera piloter väljer att gå upp i F3A. Förra året hävdade jag att flera som flög F3A-Nordic hade kapacitet att flyga F3A-FAT bättre än mig. Resultatlistan visar att jag hade helt rätt! Men det finns ytterligare någon / några kvar i Nordic som enligt min uppfattning har kapacitet att flyga F3A.

F3A-Nordic

I Nordic kom fem tävlande till start. Anders Forsberg tog kommandot direkt och visade varför han vunnit NM på hem-

maplan. Även Anders Forsberg tävlande lite för sig själv med de övriga krigade om placeringarna 2-4. Sven Löfqvist, som med tanke på vädret var den smartaste av oss alla, valde att hoppa över lördagens omgångar och gjorde sin enda start på söndagen. Anders Forsberg tävlade för sig själv med tre jämna flygningar á 1000 poäng styck. Då flera som tidigare flugit i Nordic valt att flyga F3A i år så har antalet tävlande i Nordic krympt. Således finns det gott om plats för nya tävlande i Nordic och det är hög tid att börja bygga F3A-kärra till 2008

Anders Forsberg håller Anders Johanssons Patriot under varmkörning medan domarna sträcker på benen. Anders, rör inte Anders keps.





Anders Forsbergs Twister



Stefan Ohlssons Genesis.



Alf Engquist "Zeque" Det är ett fantastiskt lätt träbygge. Säljs målad och helt färdig. Att modellen är lätt är bra men samtidigt är den, enligt ägaren, mycket skör.



Anders Johanssons vackra Patriot

Landningar

Hård jämn vind, upp till 10 m/s är normalt inga problem för en 2,2 meters F3A modell. Nu blåste det 11 m/s västlig vind. Den trädridå som finns på Len:s flygfälts väst-sida gör att vinden blir mycket turbulent under inflygningen. För att landa säkert i den hårda vinden informerade Anders om att vi skulle hålla uppe farten och hitta sättningspunkt när vi passerat halva "landningsbanan" eftersom turbulensen minskar där. Tyvärr minskade även motvinden drastiskt efter halva "landningsbanan" vilket gjorde, om man inte höll upp farten, att modellen föll som en sten vid landningen. Bland annat Kjell Mattson gjorde en hård landning vilket innebar att hans fina kolfiberställ delaminerade. Kjell, Stefan Ohlsson och undertecknad hjälptes åt att limma ihop stället med ZAP förstärkt med eltejp. Därefter kunde Kjell fortsätta tävlingen utan problem. Kjell avslutade sin tävling på söndagen med en riktigt smörlandning. På söndagen hade det mojnats till mer normalt väder. Istället bjöds vi på regn och låg molnbas. Vädret var tufft men de tävlande klarade utmaningarna över förväntan.

Domare

Domare i F3A var vår internationellt meriterade domare Bengt-Erik Söderström och Sven Löfqvist. I F3A-Nordic dömde Bengt-Erik och Anders Johansson. Domarna likväl som piloterna hade

en mycket svår uppgift. Blåser det 11 meter i sekunden flyttar sig planet 11 meter varje sekund om du flyger rakt upp eller ner. Det i sin tur gör att piloten får svårt att centrera manövrar och flygplanet hamnar lätt utanför sektorn. Domarna var, enligt mitt tycke, mycket generösa i sin tolkning av sektorn på medvindssidan. Domarna var samtidigt konsekventa och rättvisa.

Modeller

Anders Johansson flög vidare med sin Patriot. Patrioten hanterade den hårda vinden mycket bra. För att psyka övriga tävlande har Anders satt på en takvinge på Patrioten. Jag är ledsen takvingen men Anders skulle vunnit tävlingen även utan dig. Undertecknad, som hade hoppats på fint flygväder med lite vind hade tagit med mig min och Kjelles (nästan) egna konstruktion "Pirat". Modellen är mycket lik Gennisis och flyger i princip som en sådan. Anders och jag var de enda tävlande som körde med infällbara ställ. Övriga kör med fasta ställ. Flygmässigt spelar det ingen roll om man kör med fasta eller infällbara ställ på dagens F3A-modeller. Det finns flera 2,2 meters ARF-modeller byggda i trä som både är billiga och flyger bra.

Motorer

I F3A-FAI flög undertecknad, Anders Johansson och Johan Brorsson med

tvåtaktare och övriga med YS 160 DZ fyrtaktare. Generellt dominerar fyrtaktarna idag och det blir allt färre som flyger tvåtakt. När det gäller tvåtakt regerar OS 140 RX. OS 140 är en mycket bra F3A-motor. Själv körde jag och Kjelle med var sin Webra 160. Webran är tack vare sin store motorvolym något starkare än OS 140 och fungerar i princip lika bra. Samtliga tävlande i F3A som körde YS 160 DZ hade haft något större motorproblem under säsongen. Störst problem hade Johan Brorsson haft, vars motor totalskurit efter förhållandevis kort körtid. Trots detta tyckte alla fyra att YS är bästa motorvalet. Jag har påstått det tidigare och gör det igen, YS 160 DZ är en mycket bra och prisvärd motor men du bör ha två stycken så att du snabbt, vid krångel, kan byta motor och på så sätt inte tappa träningstempo under pågående säsong. Anders Johansson hotar med att börja köra YS-fyrtaktare. Anders har skaffat en Genesis och överger alla sina gamla principer. Princip ett, modellen skall vara byggd i trä. Överges till förmån för glasfiber/kolfiberkropp. Princip två, modellen skall ha tvåtaktsmotor och slutligen tänker han nyttja fasta ställ. Min tes blir givetvis att Anders kommer att köra halva nästa säsong med fyrtaktaren för att därefter byta tillbaka till sin tillförlitliga OS 140 RX. Gammal är äldst!



Skribentens "Pirat"

Modell och motorval inte det viktigaste

Slutligen måste jag återigen konstatera, jag har ju alltid rätt, att modellval eller motorval aldrig avgör en tävling. Det som krävs är helt enkelt andra saker. Du måste ha bra koll på grejerna och sedan träna effektivast. Det finns, som tur är, inget som ersätter flygtid. Sen gäller det att träna effektivt. Att bara stå och nöta utan struktur sliter onödigt på materialet och man riskerar att nöta in felaktigheter. Optimalt bör man vara minst två piloter som tränar tillsammans. Då kan man få

hjälp med att hålla ihop helheten och hålla koll på radier etc.

Lördagskväll

Även i år blev samtliga tävlande och tävlingsledning inbjudna till Sven Löfqvist på lördagskvällen. God mat avnjöts i glad samvaro. Diskussionerna kretsade kring motorval, modellval och 2,4 Ghz. Elmotoralternativet diskuterades och alternativ för och emot böljade fram och tillbaka. Min slutsats är att snart kommer elmotoralternativ som är bättre än både tvåtakt och fyrtakt. Utvecklingen går

mycket fortare på elmotorområdet än på förbränningsmotorområdet. Så någon gång borde man komma ifatt. Sen har vi en regeldiskussion, skall man tillåta el inom F3A? Det finns elflygklasser.

Avslutningsvis vill jag önska David Lundström och Bengt-Erik Söderström lycka till på VM i F3A i Argentina den 8-18 november. David skall tävla och Bengt-Erik döma.

Text: Edvard Käll

Bilder: Håkan Danielsson

Resultatlista

F3A

Plac.	Startande F3A	omg. 1	omg. 2	omg. 3	Totalt
1	Anders Johansson	1000	1000	1000	2000
2	Johan Brorsson	955	922	925	1880
3	Stefan Ohlsson	947	827	889	1836
4	Edvard Käll	903	761	790	1692
5	Alf Engqvist	729	809	773	1582
6	Mikael Strand	771	711	709	1482

F3A - Nordic

Plac.	Startande F3A Nordic	omg. 1	omg. 2	omg. 3	Totalt
1	Anders Forsberg	1000	1000	1000	2000
2	Alexander Bolin	824	855	870	1725
3	Michael Hagenström	794	772	827	1621
4	Kjell Matsson	750	717	810	1560
5	Sven Löfqvist	0	0	650	650



– frågespalt för
"söndagsflygare"
gardstad@telia.com

Bosse RC-doktorn

Hur länge håller LiPo-batterier egentligen? Det finns väldigt olika uppfattningar om hur många laddningar de tål. Och det första brevet handlar om något som antingen är en livslängdsfråga för LiPo eller en anpassningsfråga mellan fartreglage och propeller.

Hej Bosse!

Jag köpte en drivlina till El-Lajban på Rc-shoppen. Allt fungerade bra tills jag kopplade fel och det blev "kortslutning" och fartreglaget gick sönder. Köpte ett nytt på 30A men nu kan jag inte flyga mer än 13-14 min. Tidigare gick det 20-25 min. Tar det nya fartreglaget så mycket mer ström?

Har flugit hela sommaren och allt har gått bra rent flygmässigt. Tacksam för svar.

Hälsningar från Sven Wendt

Problemet är mer komplicerat än man tror.

1. Som du själv misstänkte kan det vara att det nya reglaget drar mer ström. Men det kan ev rättas till genom byte av propeller. Det nya reglaget har kanske annat inre motstånd som måste matchas med annan propeller. Nu mätte du väl inte strömmen på det gamla, förmodligen? Annars hade du kunnat jämföra siffror exakt. Men till detta behövs ju en tångamperemeter. Du bör ju försöka få samma strömförbrukning med hjälp av propellerbyte och då ska du få samma flygtid.

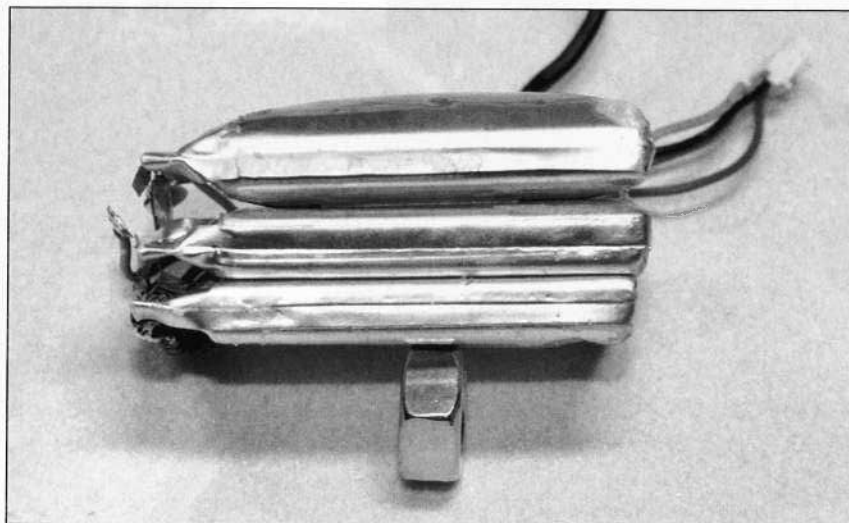
2. Får du mera drag i motorn med nya reglaget? Då går det åt mer ström. I så fall se punkt 1. ovan.

3. Din LiPo håller kanske på att bli trött? 100-300 laddningscykler brukar anges som livslängd.

4. När du kortslöt fartreglaget kanske det gick en för lång strömstöt genom batteriet, så att det batteriet delvis förstördes. Försök att prova med ett annat batteri med samma kapacitet som ditt eget.

Kassera?

När ska man kassera LiPo-batterier som sväller? Ibland kan det vara svårt att avgöra, speciellt om batteriet kostat 600-800 kronor! Det blir faktiskt en liten ansvällning på vissa batterier när man flyger med dem och de blir varma och det kan man acceptera. De sjunker dessutom ihop när batteriet svalnar.



Men nären cell svällt så mycket som den på bilden är det dags att kassera batteriet och framför allt att inte längre förvara den intill brännbart material förrän det gått kanske 5-6 timmar.

Nya batterier, producerade de två senaste åren är betydligt säkrare än äldre. På vår elflygdag i Vallentuna har vi försökt att som ett inslag i programmet visa hur batterier som överladdas fattar eld. Men det har faktiskt inte gått de senaste två åren utan enda effekten är att battericellen spricker och det kommer ut svart rök.

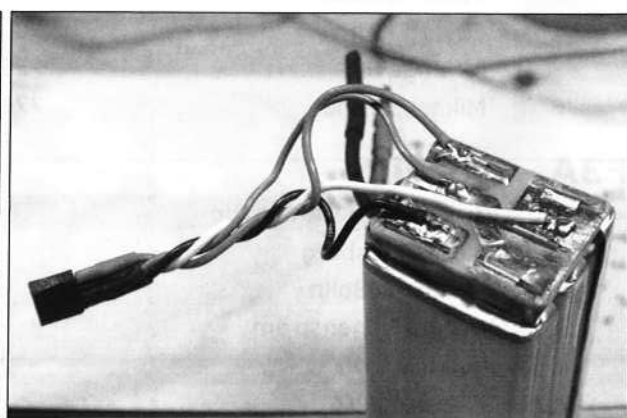
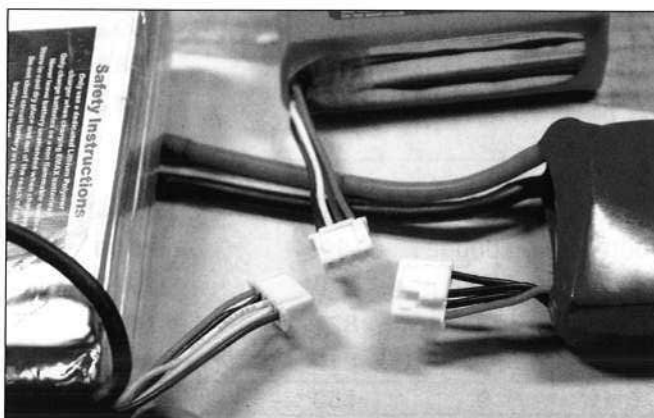
Att nyköpta batterier ändå kan brinna bevisar signaturen Ploppls som lagt ut bilder på nätet på sin nyköpta helikopter. Laddaren stängde inte av utan fortsatte att ladda och batteriet tog eld. Brandkår och saneringsfirma fick anlitas men som tur är så kom inga personer till skada. Ploppls fru hällde vatten på lågorna som slog upp ca 1 meter över rotorbladen.

Ladda aldrig batterier i modellen utan helst i en stenkruka eller porslinsaskål.

Nu börjar det komma färdiga balanseringskontakter på LiPo batterierna, som dock förutsätter att du har en balanserare i din laddare eller en separat sådan. Det ger en mycket bättre kontroll över batterierna och man ser med detsamma om någon cell börjar fara illa. Det kan



förhindra laddproblem enligt ovan men framför allt förlänger det livslängden på batteriet. På vänstra bilden ser du färdiga balanseringskontakter på nyköpta ackar, på högra bilden ser du något som du bara ska ge dig på om du är mycket van vid att löda!



Man kan förstås löda in balanseringskontakter på värdefulla ackar själv om man bara har rätt lödutrustning, vet hur man snabbt löder på känslig elektronik och förstår i vilken ordning man kan ansluta uttagen på själva kontakten.

Dan Leksell köpte en aerobatic elsegelare av Multiplex fabrikat (Multiplex Cularis). Modellen har många förtjänster – så t ex sammanfogas vingservons kontakter automatiskt med mottagarkablarna när man sätter in vingarna. Den är på många sätt ett bra köp, men har en akilleshäl. Vingarna fästs in i kroppen med kolfiberstavar och meningen är också att de ska hållas på plats med det snäpplås som den gula pilen pekar på. Detta fungerar dock inte som tänkt. När vingen får påfrestningar släpper snäpplåset och kontakterna till servona lossnar. Dan upptäckte svagheten redan innan han började flyga och säkrar nu vingen med en extra spärr (blå pil) innan han släpper iväg den.



Problem med bränsle i mottagare Hej.

Har du några idéer hur man rengör en mottagare som har fått metanolbränsle på sig. Den har slutat att fungera och jag har skruvat isär den, men sen vet jag inte vilket rengöringsmedel jag kan använda. Mycket tacksam för svar.

Bernt Johansson

Det där är svårt. Det är nog inte metanolen i sig som har sabbat din mottagare utan den olja som följde med. Tyvärr är det liten chans att rädda din mottagare, för det finns numera så känsliga IC-kretsar i moderna mottagare så de förstörs lätt vid yttre åverkan. Jag skulle provat att doppa mottagarens kretskort i t ex ren metanol eller etanol, rotera den runt så oljan löses upp. Blås den sen alldeles torr med en hårtork och koppla in den. Finns en liten chans då, kanske. Annars är det bara att köpa nytt....

Kort fråga:

Hej!

Vad är en Y-kabel och hur fungerar den?

Mvh Örjan Östergren

Enkel fråga för den som hållit på länge med RC-flyg, men inte alls självklar för nybörjare! Funktionen hos en Y-kabel

är att man från en kanalutgång på mottagaren kan styra två servon. Kabeln har en ingång och delas upp i två parallella utgångar. Mycket vanligt användningsområde numera är när man har två servon i vingen, som styr var sitt skevroder. Den som bygger en jättemodell kan också behöva en Y-kabel om man har så stora roder att de behöver styras ut av två sammankopplade servon. Jag tycker själv att Y-kablar är ohemuldt dyra i hobbyhandeln. De kan kosta över hundralappen. Är du elektronikkunnig och van vid att löda så kan du förstås tillverka själv, men alla överföringar från mottagare till servon ska vara säkerhetsmässigt perfekta, så ge dig inte in på detta om du inte behärskar konsten. På bilden en fabriksgjord Y-kabel från Futaba.

Bosse Gårdstad



Futaba

TM-7 RF-MODULE

2.4GHz SPREAD SPECTRUM



7-KANAL 2.4GHz MODUL/MOTTAGARE

Konvertera Din existerande Futaba flygradio till 2.4GHz FASST™ systemet – inga fler kanalkrokar på flygfältet! Futabas 2.4GHz FASST™ system ger flygare maximal räckvidd för alla typer av modeller.

TM-7 modulen ger dig 7-kanaler och fungerar perfekt tillsammans med nya R607FS minimottagaren.

Konstruerad av Futaba för Futaba...

TM-7 RF Modul passar följande radiosändare:

- Futaba 7U
- Futaba 8U
- Futaba 9C
- Futaba 9Z



På bilderna här ovan sitter TM-7 monterad i en Futaba 9C sändare - radion ingår inte.

R607FS • 2.4GHz FASST™ minimottagare

7-kanals 2.4GHz FASST™ minimottagare avsedd för TM-7 modulen. Utrustad med Dual-Diversity antenner som skall monteras i 90 graders vinkel från varann för maximal mottagning.

Storlek: 41.5x27.6x9.2 mm • Vikt: 9.8 g.



FPTM7..... Futaba TM-7 • 2.4GHz FASST™ RF modul • 7-kanaler..... C:a 1380.00
FPR607FS ... Futaba R607FS • 2.4GHz FASST™ 7-kanals mottagare.... C:a 1040.00



minicars

Distribueras av: Minicars Distribution AB
Konsument telefon: 018-60 65 71 (9-12) • info@minicars.se • www.minicars.se

Stein Model Corsair F4U-4

i skala 1:12



En Corsair på flightline, Duxford 2007

Text och foto
Fredrik Pettersson

Del 1

Bygga

Nu när vintern närmar sig och kvällarna blir kortare och kortare och flygandet i veckorna är i princip obefintligt så är det ett bra tillfälle att stänga in sig i byggrummet för att försöka få fram något nytt roligt att flyga med när ljuset kommer tillbaka. I mitt fall så blir det en Vought Corsair F4U-F från en liten modelltillverkare i Tjeckien som heter Stein Model. Dessa säljs i Sverige av aiR/C Pro (www.aircpro.com) och det finns en hel serie av modeller i samma storlek, totalt ca 10 stycken och det finns bland annat en Focke-Wulf 190, Hawker Typhoon, Kawasaki och en I12 att välja på. Själv så bestämde jag mig alltså för en Corsair då jag har ett par motorer liggandes som passar bra i en modell av den storleken. Den är gjord för en .25 tvåtaktsmotor och modellen är även godkänd i Aircombat med en sådan motor.

Modellen

Modellen blir något större än 1 meter i spännvidd och är till skillnad från de flesta modeller i dag en byggsats och inte en ARF-modell. Nu är den väldigt långt förarbetad med kroppen är mycket fint gjuten i glasfiber och vingar av plankad frigolit, på Corsairen består vingen av 4 delar. Så det är inte så mycket arbete som med en traditionell byggsats, vilket passar mig bra. Allt i byggsatsen är väldigt fint utfört och ser ut som en typisk Tjeckisk byggsats, jag har ett par segelmodeller från en annan tillverkare men som säljs av Graupner och dessa är

Hjulen roterar 90 grader vid infällning



tillverkade på liknande sätt. I byggsatsen ingår motorbock, linkar, roderhor och andra smådetaljer men ingen tank. En ganska kortfattad byggbeskrivning på tre språk följer också med, den består mest av bilder så trots att inget av språken är svenska bör det inte vara något problem att förstå vad som skall göras. Dock bör man nog ha lite erfarenhet av att bygga innan man ger sig i kast med den här modellen eftersom det finns en del saker att klura ut eftersom byggbeskrivningen som sagt är rätt kortfattad.

Förebilden

Chance Vought F4U Corsair var ett amerikanskt jaktplan som började konstrueras 1938 av Rex Biesel och ukrainaren Igor Sikorsky. Det var avsett som ett hangarbaserat jaktplan som skulle ha samma, eller bättre, prestanda som de landbaserade jaktplanen som då fanns eller var under konstruktion. För att åstadkomma detta utgick de från den största motorn som fanns att tillgå, den 46 liter stora och 2000 hästkrafter starka stjärnmotorn Pratt och Whitney



Innehållet i kartongen



De fyra bitarna som utgör vingen vid limning av framkanten



Jag använde en kniv för att grovforma vingspetsarna

R-2800 Double Wasp. En stor motor kräver givetvis en stor propeller och en stor propeller ett högt landningsställ. För att komma runt problemet med det höga landningsstället så gjordes vingen som en inverterad måsvinge vilket gjorde att landningsställsbenen kunde vara avsevärt kortare. Hjulen fälls in bakåt och roterar 90 grader vid infällningen så att de får plats i vingen utan att sticka ut och Corsairen var flottans första jaktplan med helt infällda hjul.

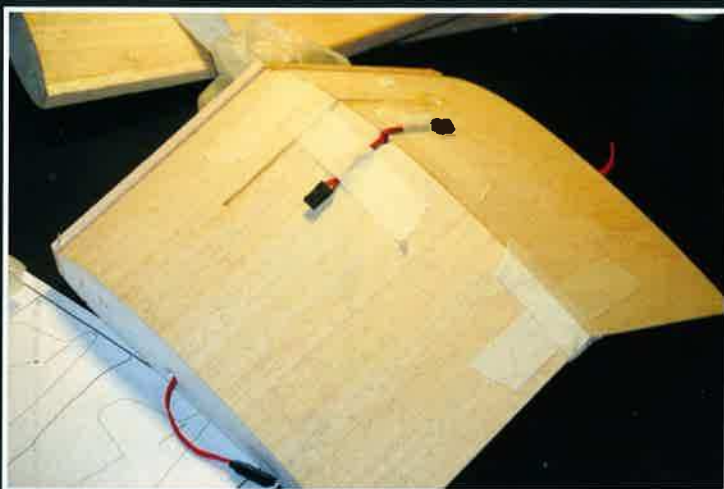
Prestandamässigt var Corsairen en lyckad konstruktion men den hade en del barnsjukdomar vilket ledde till att den till en början inte kunde användas från hangarfartyg, framförallt var det den dåliga sikten framåt och obehagliga stallegenskaper som gjorde den svår att landa på hangarfartyg.

Den första prototypen flög 29 maj 1940 och två år senare togs de första Corsair jaktplanen i aktiv tjänst och av marinkåren från landbaserade flygfält och inte av flottan som det var tänkt från början. Marinkåren var däremot väldigt nöjda med sitt nya flygplan som var ett stort steg framåt jämför med de jaktplan de hade haft innan. Det var till slut den engelska flottan som löste problemet med att landa Corsairen på hangarfartyg och deras lösning var att göra inflygningen i en sväng så att det gick att se hangarfartygen och framförallt landningsofficeren vid sidan om nosen av flygkroppen. Man lyckades även lösa övriga problem som stallegenskaperna och att vindrutan blev täckt av olja. Vought Corsair användes inte bara av USA:s flotta utan även Royal Navy och Royal New Zealand

Airforce och även andra länder efter kriget. Att konstruktionen var lyckad bevisas kanske framförallt av att den tillverkades i hela 12 år, 1940-1952 vilket är den längsta tiden för ett propellerdrivet jaktplan.

Bygget

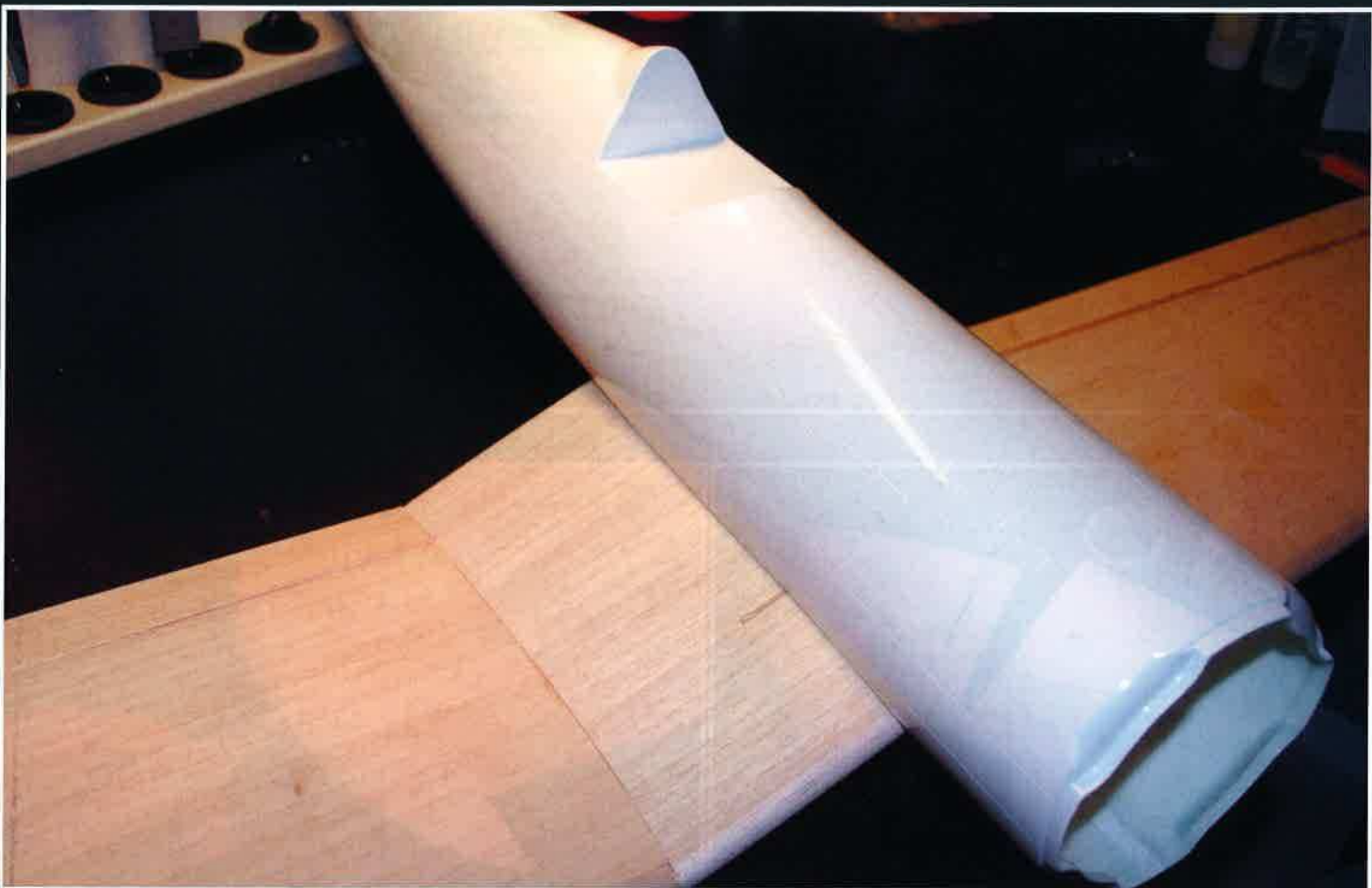
Det som är speciellt med en Corsair är framförallt vingen och passande nog så börjar bygget med just vingen som är något mer komplicerad än vad en vinge brukar vara på ett jaktplan i den här storleken. Jag började med att limma dit framkanterna på de fyra bitarna som utgör vingen, framkanten består av en 6 mm tjock balsalist. Sedan skar jag bort de bitar som skall bli skevroden och limmade dit vingspetsarna. Vingens bakkant och skevrodrets framkant skall



De två mittbitarna limmade, brant vinkel!



En vingspets under fastlimning, det gäller att få vinklarna rätt.



Vingen provas på kroppen, det börjar se ut som ett flygplan!

även de förses med en balsalist och den är hälften så tjock som framkanten. När alla balsabitlar var på plats så skar och hyvlade jag till dessa lite grovt. Nu hade jag med andra ord fyra stycken bitlar vinge som skulle sättas ihop till en vinge. Jag gjorde så att jag limmade ihop de två mittre delarna först, dessa sitter ihop med en liten plywood balk som ger dem rätt V-form, en ganska brant negativ sådan. Jag använde 30-minuters Epoxy till detta då det fyller bra och ger tillräckligt med tid för att passa ihop bitarna ordentligt. För att hålla bitarna på plats under torktiden använde jag maskeringstejp. Eftersom jag förstod att det skulle bli halvt omöjligt att pilla i kablarna till servona som skall sitta i vingen efter att vingen var klar så la jag dessa på plats innan jag limmade ihop de två mittbitarna. När detta hade torkat så limmade jag dit de yttre vingdelarna, en i taget, med Epoxy.

När de fyra delarna vinge hade blivit en vinge så använde jag mig av mitt favoritverktyg, den lilla balsahyveln, och sedan sandpapper för att få framkanter och vingspetsar runda och fina. Jag brukar alltid försöka hyvla så mycket som möjligt och slipa så lite som möjligt för att slippa allt damm som slipning av balsa för med sig.

För att vingen skall hålla för påfrestningarna så skall alla skarvar förstärkas med glasfiber. Jag använde 80-grams glasfiberväv som jag sprayade med 3M-77 spraylim. Då går det att sätta glasfiberbitarna på plats på ett smidigt sätt och de sitter kvar medan man stryker på Epoxy på dessa. Även till detta använde jag 30-minuters Epoxy som jag blandade med lite T-sprit för att få det lite mer lättflytande. Jag använde en billig engångspensel till att stryka ut limmet med.

Servon till skevroddren sitter ett i vardera vinge och det finns en markering i vardera vinge för detta samt ett hål som kabeln skall gå i. Kabeln såg jag till att få på plats hela vägen ut till servots plats när jag limmade ihop vingdelarna. Egentligen är det ganska lite jobb att få till vingen men det tar ändå en stund att göra, även om den mesta tiden egentligen är torktid för limmet.

Allt för denna gång

Längre än så hann jag inte den här gången, men det är mycket kvar av byggsäsongen och jag återkommer i nästa nummer med mitt Corsair bygge, förhoppningsvis är modellen i stort sett klar då även om jag vet av erfarenhet att de flesta byggen tar längre tid än man först tror. Så vi ses i nästa nummer då jag även skall försöka välja en motor till min Corsair.

Fredrik Petterson

ÖSTERSUNDS MODELLHOBBY

A123
SYSTEMS

A123 Celler

Nya säkrare celler som tål att "misshandlas" betydligt mer än ex LiPo celler. Helt säkra mot brand vid urladdning och laddning!

Hårt skyddsskal gör att cellerna inte är lika känsliga mot yttre påverkan.

Obs kräver att din laddare stödjer A123 (Li-Fe) batterier!!

A123, 2300mAh, 13,2V (4s).....	795:-
A123, 2300mAh, 9,9V (3s).....	595:-
A123, 2300mAh, 6,6V (2s).....	405:-

EXTRA 330L

Spv: 173cm



2.395:-

EXTRA 260

Spv: 178cm



2.495:-

CHRISTEN HUSKY

Spv: 204cm



2.495:-

SEBART KATANA S30

Spv: 1250mm
Längd: 1250mm



1 750:-
Endast Maskin

SEBART SUKHOI 29 S

Spv: 1300mm, Längd: 1300mm

1 995:-

KONNOC

Mottagaraccar



AAA 1000mAh, 4,8V.....	180:-
AA 2700mAh, 4,8V.....	190:-
AA 2700mAh, 4,8V (Kub).....	190:-
AA 2700mAh, 6V.....	210:-
AAA 1000mAh, 4,8V.....	180:-
AA 2700mAh, 9,6V (Sändaracc).....	375:-

ELE

Fartreglage & Lipo acc



Fartreglage 20A BEC / 1-3 Lipo.....	295:-
Fartreglage 25A BEC / 1-3 Lipo.....	345:-
Fartreglage 40A BEC / 2-6 Lipo.....	595:-
Fartreglage 60A BEC / 2-6 Lipo.....	750:-



LIPO 1300mAh, 20C, (2S).....	265:-
LIPO 1300mAh, 20C, (3S).....	330:-
LIPO 1700mAh, 20C, (2S).....	360:-
LIPO 2200mAh, 20C, (3S).....	525:-
LIPO 3200mAh, 15C, (3S).....	795:-

HANGAR 9

Spitfire Mk II 60 ARF spv 1657mm

Utrustad med Infällbara landställ och flaps.



2 795 :-

F4U Corsair 60 spv 1657mm

Utrustad med Infällbara landställ.



2 995 :-

ROTO
motor

Roto 35Vi



3.695:-

Inkl dämpare och elektronisk tändning

Roto 25Vi



3.195:-

Inkl dämpare och elektronisk tändning

NYHETER

Focke Wulf 190

Längd: 145cm, Spv: 180cm



4.395:-

F8F Bearcat

Längd: 133cm, Spv: 180cm



4.395:-

Hawker Typhoon

Längd: 135cm, Spv: 186cm



4.395:-

JU-87D Stuka

Längd: 138cm, Spv: 202cm



4.395:-

Cessna 185

Längd: 145cm, Spv: 220cm



4.275:-

Alla ESM maskiner har kropp och vingar gjorda i komposit.

Allégatan 41, 831 45 Östersund. Tel: 063 12 14 50

www.modellhobby.com

Det är klart att man skall visa stora modeller på en flygdag om man har sådana. Edge 540T är den 2-sitsiga varianten som man bl.a. kan se på Red Bull Air Races. RC-piloten är Peter Schmidt.



Läckert mixad flygdag



Lördagen den 16 juni i nådens år 07 var det dags att hälsa på hos Helsingborgs MFK. Denna gång handlade det om en flygdag för små och stora samt för stora och små (modellflygplan och fullskalaflugt samt vuxna och barn alltså). Ett par veckor tidigare begicks årets premiärtävling i skala. Till semestertider handlar det om klubbens stora meeting och därefter en eller annan IMAC-tävling. En för alla smakriktningar mycket aktiv förening.

Strax efter kl 10 på lördagsförmiddagen invigdes flygdagen av Helsingborgs Borgmästare Carin Wredström. Klubben har genom hårt arbete fått ett politiskt stöd för sin verksamhet och ligger nu som ett modellflyg/flyg-reservat mitt inne i ett naturreservat kallat "Bruce's Skog".

När man siktar högt och stort

En stund före det positiva invigningstalet bjöd, från grannlandet Danmark, Michael Vilstrup på flygunderhållning med Jak 55 SP. Inget tvivel om att svenske Daniel Casselby, som för övrigt ratar likadan modell, har en vass konkurrent när det gäller hovringsmanövrer mm. Jaken håller 3,3 m spv och motor på ca 160 cc. Tar man miniräknaren och adderar enbart kostnaderna för motor och modell inser man snabbt att det är dags för lönehöjning alternativt höja nivån på "huslånet".

HMFK:s Peter Schmidt drog runt propellern på en av sina stora konstflygningsmodeller (Edge 540T stod det på sidan) och hade den uppe i luften efter ett par minuter efter invigningstalet. Peter är en av IMAC-konstflygningsentusiasterna och visade publiken prov på vad han brukar åstadkomma under tävlingspassen.

Den viktiga återväxten

Många klubbar har en eller annan lysande yngre förmåga och HMFK hålls med två. Bröderna Sjöström, 11 resp 9 år visade flygförmåga utöver det vanliga. André, 11-åringen är redan veteran med 3 års flygning bakom sig. Han hanterade sin stora Extra-modell med 50 cc bensinmotor som om han aldrig gjort något annat under de senaste 20 åren.

Brodern Joel har flugit lika länge som André och även om man kan se skillnaderna mellan dem är deras förmåga något för alla att glädjas över (förebilder, ni vet).

Stora flygplan

Strax efter bröderna Sjöström anlände det första av 5 medverkande fullskalaflugplan. Piper Super Cub SE-IDA placerade



För att ge en uppfattning om storleken på denna Jak 55 SP för konstflygarbruk, placerades Börje Sebring på dryga 1,85 vid nosen.

huvudstället på för dagen nyfriserade gräsytor. Därefter fick vi se världsunikt 2-motorigt flyg. Björn Esbjörnssons restaureringsprojekt Miles Gemini visades i flera stimulerande förbiflygningar.

Det doftar fotogen

Sidovind och medelhög molnbas hindrade inte klubbchefen (brukar benämnas ordförande) Jönsson när han gick ut med sin stora F16 på landningsbanor som fortfarande luktade färsklagd asfalt. 16 kg drakraft (en Simjet Nexus) omvandlas till

En del av den spännande återväxten hos Helsingborgs klubben utgörs av familjen Sjöström. André (11) t.v. och Joel (9) längst t.h. Han i mitten kallades för Pappa.



Landslagmannen Börje Sebring hade försett sin Safir med ett uppdaterat ljussystem där allt från landningsljus till positionsljus fungerar oklanderligt.



Vi gick och hoppades på en Stearman men del blev en Super Cub. Piloten, Sten Svensson, placerade Cuben elegant på Helsingborgsfältet och parkerade i depåavdelningen för fullvuxna.



Thomas Jönsson kan konstatera att alla landställsben hänger i fria luften i varvet före landning. Den 2,5 meter långa F16 modellen väger nästan 18 kg och toppar lätt över 300 km/tim.



Världens enda flygande exemplar av Miles Gemini genomförde en serie passager över Helsingborgsfältet med Björn Esbjörnson vid spakarna. Projektet har hårbärgerats vid Simmelsberga, närmsta granne med RFK Gripen.

dryga 300 km/tim på rakorna och tvingar piloten till flitiga vändningar för att inte tappa bort modellen någonstans i fjärran. Den attraktiva tigmönstrade målningen härstammar från en belgisk uppvisningsgrupp anno 1991.

Mycket mera stort.

Jönsson hade knappt landat sin F16 förrän Rallye 882, med Thomas Persson i förarsätet, också hade hjulen på marken. Rallyen är försedd med tämligen stora flaps men har också slats längs hela framkanten, allt för att underlätta korta, trygga landningar.

Clas Hagenfeldt med SE-ATE, en gulgrön clipped wing Cub, anlände strax efter Rallyn. ATE har ett särskilt starkt band till HMFk i och med att det är den Cub som allt som oftast bär med sig flygentusiasten Lars Nilsson "Lasse Cub" kallad. Nilsson är den starkast drivande kraften bakom HMFk:s flygdagar som nu hunnit bli 3 till antalet.

En fd skalaflygare.

Michael Carlsson är en fd skalaflygare med bl a SM-vinster och VM-lagguld som meriter. Han drogs tidigt åt att bygga större och man har kunnat följa framgångarna med Bleriot's monoplan och Tummelisa. Michael sägs vara nära att avsluta ett projekt med Fokker DR1 (bl a Röde Baronens flitigt omtalade flygmaskin).

Michael anlände till Helsingborgsfältet i en L 4 Cub (armespaningsversion med större och fler rutor) och bjöd publiken en show av sällan skådat slag. Diskussionerna om vad man kan/kan inte göra med en Cub kommer att nå oanade höjder efter detta.

Många modellbyggare har Pitts S2A som intressefokus och tillverkarna håller med byggsatser i olika storlekar. Bengt Andersson har en i skala 1/1 som han visade i ett högklassigt aerobicprogram där rökslingor förhöjde intrycken. Har ni tänkt på att det inte går att se folk i ögonen vid tillfällen som detta, det är kameror i vägen.

Frustrerande väderpåverkan.

Fd klubbchefen Sebring hade plockat ut sin VM-vana SAAB Safir-modell för att visa hur flygdelen av skalatävlingar går till medan speakern Jan Lilja berättade om de enkla förutsättningarna för tävlandet. Därefter blev det tyvärr stopp på flygandet. För allt flyg är väder och vind avgörande och för flygdagar totalt avgörande. När man vill visa upp flyg för en publik är regnväder och hårda vindar bland det första man tänker på och det sista man önskar sig. Likaväl var detta vad som hände. Regnet avbröt allt men trots att flygdagen halverades blev det en minnesvärd upplevelse som Hmfk förhoppningsfullt upprepar.



Välkända "Sunburst"-mönstret målat på Pitts S2A. Bengt Anderssons avancerade uppvisning krävde förvånande nog knappast mer utrymme än tex Peter Schmidts IMAC-modeller.

Bosse Olofsson



Bengt Andersson har just landat efter en bejublad uppvisning. Rökaggregatet gav en extra puff vid gaspådraget in i medvinden för taxning mot depån. Piloten ser inget rakt fram varför färdan på marken går i zig zag.



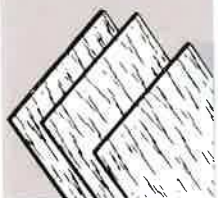
Helsingborgs-klubbens Lars Nilsson, Lasse Cub kallad, är densortens flygentusiast som vurnar för alla former av flyg, här i samspråk med mycket avancerade Pitts S2A-chauffören Bengt Andersson.



Experimentera mera!

av Bosse Gårdstad
gardstad@telia.com

Bygge



Man behöver faktiskt inte ha modeller för tiotusentals kronor för att ha kul med modellflyg, tycker jag! Det räcker egentligen med en enkel modell plus lite kreativ fantasi. Text El Lajban!

El Lajban kom till hösten 2002 och har sedan dess byggts (och byggs fortfarande) i en förfärlig massa exemplar. Drivsystemet var från början 400-borstmotorn och Gunter-propellern, men blev så småningom borstlösa motorer i 100-wattsklassen med 3-cells ack på ca 1200-1300 mAh. Numera finns det många drivpaket som passar till planet.

En stor förbättring i konstruktionen blev en förstärkning med plywood tvärs över vingfästet och likaså kom någon på idén att sätta motorn på en balsakloss. Det gör att man lätt byter motor och vid krascher lossnar motorfästet och kan enkelt limmas tillbaka.

Skidor

Varför inte börja med att experimentera med skidor? Nu har vi säkert snart snön här (ussh) och ett par enkla skidor av lamell-limmade 0,6 mm plywoodlängder



El Lajban på skidor.

fixar du säkert på egen hand. Klipp till dem lagom långa i fyra likadana längder, lamell-limma dem med vitlim i press som får torka över natten och gör fästen för pianotrådsställ. Glöm inte böjningen på brättena!

Fågelimitatör!

Vi har haft ormvråkar som häckar i en dunge vid Vallentunas RC-fält i årtion-

den. Det är säkert inte samma par, men förmodligen deras barn och barnbarn som kommer åter. Dessa rovfåglar har bra jaktmarker på flera ställen runt dungen – det finns gott om sork och möss och små harungar som primör på vårkanten...

Vid flera tillfällen har vråkarna visat stort intresse för långsamflygande segelmodeller. Det är svårt att avgöra om de bara är nyfikna eller ser oss som inkräktare.

Plywoodförstärkningar på tvären.



Landställ och motorfäste.

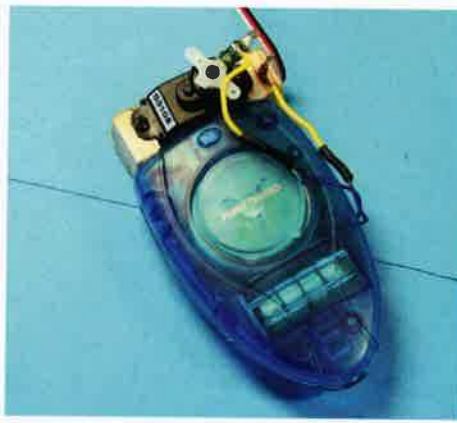


Det enkla är oftast det smartaste. Stället sätts fast med små gummiband





Fågeldelar av plywood. Kunde fungera?



Kvittermodulen kopplas till och från med ett microservo. Placeras centralt i kroppen.



El Lajban, förklädd till vråk!

Vår och höst passerar också grågäss och canadagäss över vårt fält och vid två tillfällen har jag lyckats lägga mig längst bak i plogformationen och följt med några hundra meter. Tråkigt nog är gässen totalt ointresserade att kommunicera med den konstiga följeslagaren – vänder inte ens på huvudet för att kolla!

Så sommaren 2006 bestämde jag mig för att uppträda lite mera förklädd så att säga. Jag tillverkade "utfyllnadsbitar" av 0,4 mm plywood och målade dem i samma färg som min El Lajban hade. Det hela gjordes väldigt snabbt och kostade nästan inget. Alternativet var förstås att bygga en ny, helt fågellik modell, vilket

flera stycken i landet redan gjort med stor framgång.

Men vännen Germund Sellgren, hängiven ornitolog, berättade att om man bara håller vissa detaljer tydliga, så kan man lura fåglar rätt enkelt. Det finns försök gjorda där man hållit upp enkla pappsilhuetter och fått ungfåglar att skygga i tron att det var en fiende. Fåglar tittar på vingspetsar, stjärtform och ögon. Om de är karakteristiska för en rovfågel så reagerar fåglar med skydds beteende.

En ytterligare finess till min falska fågel dök upp av en slump. Jag skaffade ett litet överfallslarm på Teknikmagasinet för att sätta i modellen och för att lätta

med ungdomsgruppen. Men ljudet blev mycket svagare när jag placerade larmet i kroppen på modellen och liknade mer ett kraftigt fågelkvitter. OK – vad skulle mina flygande rovfågelkompisar säga om detta?

Främmande fågel?

Hur gick nu detta? Jodå, vid flera tillfällen hade jag kontakt med vår ormvråk, cirklade till och med runt med fågeln i termik. Mötena skedde på dagtid och tyvärr blev inget av detta fångat på bild – svårt att både plåta och flyga. Kvittret fick inte fågeln att reagera på något sätt vid mötena egentligen, men lustigt nog dök ormvråken upp flera gånger när jag cirklade och kvittrade. En av gångerna var Germund närvarande och var mycket intresserad av fenomenet att den enkla förklädnaden av El Lajban hade effekt.

El Lajban Supersport

El Lajban ska flygas med en motor och ack som är avpassad för typen av flygning. Då får man en snäll, självstabil nybörjarmodell som ändå tål mycket hård bläst om man så vill, ett alternativ till de många depronplanen som oftast bara kan flygas på stilla kvällar. Men vad skulle hända om man sätter i en vrålstark motor med jätteack? Och skjutande propeller? Det måste provas!

Motorn som jag hade på hyllan var en Mega Acn 22/10/5, en inrunner motor som skrämmar upp en trebladig 6x4 propeller i 24 000 varv... Ljudet är otroligt! Den fick



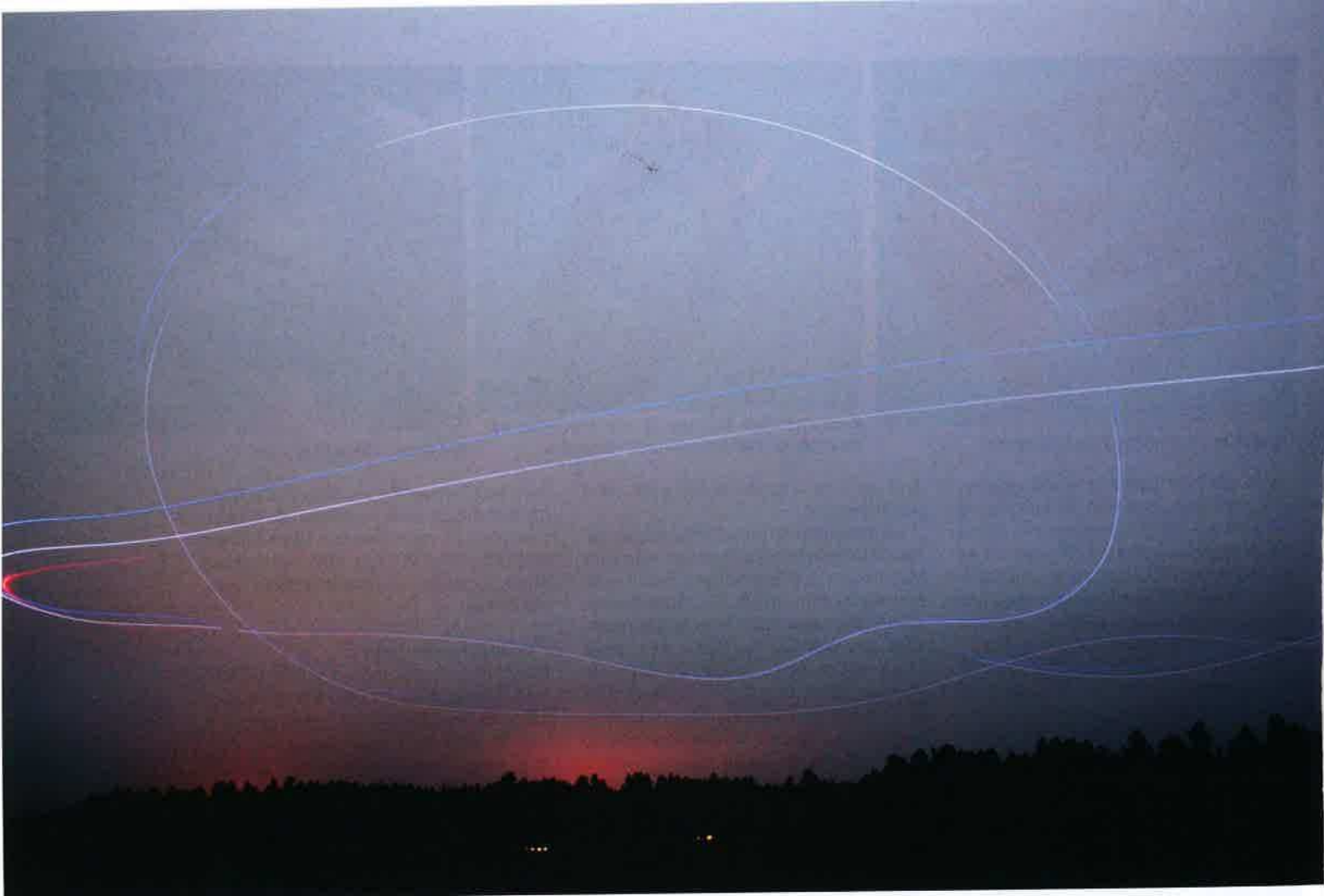
El Lajban supersport...



Trebladig Master skjutande, 24 000 rpm!

Medlem i El Lajban Racing team!





Med kameraslutaren öppen får man så här intressanta bilder av nattflyg.

matas med en 4-cells LiPo och levererade då nästan 500 watt.

Efter ombyggnad av en El Lajbankropp var det bara att sätta planet på banan och

De tre lysdiodspaketen med ack förbinds med kabel, som tillfälligt tejpas på vingens undersida och längs kroppen och upp på fenan.



Blå lysdiod på höger vingspets, politiskt korrekt eller hur? Fästs med dubbelhäftande fästkuddar. Kabeln dras på undersidan, längs bakkanten och tejpas över med vanlig kontorstejp.



dra på. Med ett tjut hoppade planet upp i luften, rollade och trillade ner i ett dike. Kul – för ingenting skadades. Försiktigare start nästa gång och tjohej – nu flög vi till de omkringstående förnöjelse. Denna El Lajban stiger lodrätt och accelererar hela tiden upp i molnkanten på något tiotal sekunder och gör väl ca 120 kmh... Men den är inte lättflugan och klipper hemskt gärna våldsamt över vingen om man drar på full gas med ett ryck. Eller flyger för långsamt och drar för mycket höjdroder.

Nattflyg

Flygning med belysning nattetid har vi provat många gånger i VMFK. För några år sedan var det obligatoriskt på höstens kräftskiva. Men aldrig med en så här

pass liten modell. På den tiden flög vi med glödlampor, men här var det förstås läge för att modernisera belysningen. Clas Olsson har lysdioder i stort format och de finns i blå, röd och vit typ. Säljs i påsar för ett par tiotus för 4 st.

Jag matar dem med en liten 2 cells LiPo. Man får koppla dem lite olika, för de har olika nominell spänning.

De röda kan kopplas 4 st i serie för 2 cells LiPo.

De blå och vita kan man koppla 2 st i serie med ett 10 ohms/6 watts motstånd.

Det är viktigt att dioderna sitter utstickande från vingspetsen så att de inte kommer i skugga av vingen när man svänger. Likaledes ska dioderna som sitter på fenans spets sticka upp ovanför fenan.

Bosse Gårdstad



Flygets årsbok

– självklar julklapp till dig själv
och till dina flygvänner

Christer Fuglesang nådde högst upp av alla svenskar då han gjorde sin rymdfärd strax före jul 2006. Årsboken uppmärksammar vår rymdhjälte och berättar också mer om den internationella rymdstationens framtid.

Boken innehåller också flera artiklar om andra aktuella och historiska företeelser.

- Framgångssagan om JAS fortsätter och historien om hur Saab 340 kom till för 25 år sedan berättas.
- Det moderna inrikesflyget fyller 50 år.
- Det militära helikopterflyget byter skepnad.
- VLJ kommer på bred front – små privata jetflygplan.
- Siljansnäs flygby – ett drömboende för flygentusiaster.
- Exotiskt om segelflyg i Indien.
- Flygmuseum, mässor, aerobatic, flygböcker och mer därtill!

Årskrönikan summerar det gångna flygåret.

I luften – flygets årsbok är ett måste för alla flygintresserade.

Mycket läsning och många härliga bilder!

Redaktörer är Michael Sanz och Freddy Stenbom.

Pris 295:- inklusive porto inom Sverige



Samla årsböckerna – komplettera om du har missat tidigare årgångar!



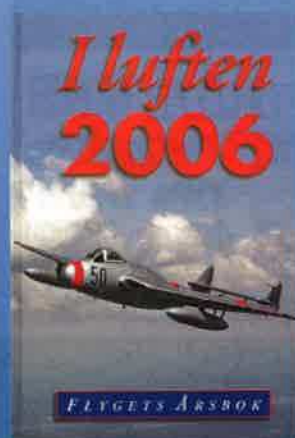
I 2003 bl a:

- Flygvapnet i förändring
- Junkers Ju 52
- Caravelle
- Jättarnas återkomst
- UAV
- Gamla segelflygplan
- Air Botnia
- Gotlandsflyg



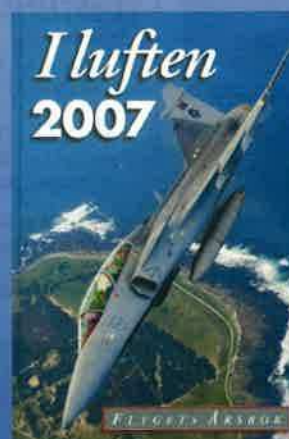
I 2004 bl a:

- Vem flög först?
- Eclipse 500
- Columbia och ISS
- Jag kan flyga!
- Post på hög nivå
- Flygande legender
- Nya militära helikoptrar
- Advanced-EM
- Italo Balbo
- Rutan först igen



I 2006 bl a:

- Airbus A380 flyger
- Sterling
- Så dog Dag Hammarskjöld
- Hanna Reitsch
- Skunk Works
- Allt utom giraffer
- Lastglidare Fi-3
- Efter vågen
- Flygbolag i Sverige



I 2007 bl a:

- Tema Gripen
- Jorden runt
- Tema SAS 60 år
- Förarlöst har framtiden för sig
- Segelflyg-VM i Sverige
- VM i konstflyg
- Läge för Safirande
- Gabor Varga
- X-klassade flygplan i Sverige

I 2005 bl a:

- Ambulanshelikoptern kommer
- Jorden runt på 80 timmar
- Mot månen och Mars
- Motorseglare
- ABA 80 år
- Aerobatic-VM på Ljungbyhed
- Luftpost

Årgångarna 2003 -2007 kostar 295:-/styck. Extra erbjudande före nyår: Köper du I luften 2008 för 295:- får du samtidigt köpa de äldre årgångarna för 150:-/styck.

Beställ genom att sätta in aktuellt belopp på vårt plusgiro 5 47 71-1

Mer information: Gå in på vår hemsida www.hobby.se eller ring 08-999 333.

ALLT OM
hobby

ÖSTERSUNDS MODELLHOBBY



Yak 55 Flightflex EP

Maskinen som klarar de flesta krascher

845:-

Inkl vxl. 370 motor



Hurricane 550 Heli

inkl. motor, ESC

3 495:-

Vår version innehåller en ny kraftigare motor och ESC framtagna av Ultrafly.



Blade Pro.....2 795:-

Komplett RTF paket.






Shockwave 36

Bränsledriven, glasfiberskrov
Komplett med radio

HANGAR 9

Spitfire Mk II 60 ARF

spv 1657mm
Utrustad med Infällbara
landställ och flaps.

2 795 :-



SEBART KATANA S30

Spv: 1250mm
Längd: 1250mm

1 695:-

Endast Maskin

2 795:-

Paket med:
Hacker A30-14L
Hacker X-40 BEC



VI SES I ARVIKA

Gränsträffen 4-5 aug

Allégatan 41, 831 45 Östersund. Tel: 063-12 14 50

www.modellhobby.com

US COMPOSIT

Bensinmotorer



- 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

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, 070-765 86 52
ÅTERFÖRSÄLJARE?
<http://www.orbo.se>
E-mail: info@orbo.se

Air Media

**Klädsel, Dekalvinyl
till bra priser!**

**Blue Bird mottagare
och servon till mycket
bra priser!**

Alla tillbehör - Byggsatser, servon,
Li-Po batterier, sladdar, syntetolja,
Kines-motorer, Indoor-Kits, mm.

BRA GREJOR - BRA PRISER!

Nöjesflyger du? Gå med i
Svenska RC-Flygförbundet!

www.rcflyg.se

www.airmedia.se

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.

www.hakanshobby.se

Rynos Hobbyshop
Bergsbrunnagatan 18 • Uppsala
Öppettider: 13-18.00 vardagar
Telefon: 018-13 57 00

VI HAR FULL SORTERING PÅ BLÅ:

Futaba GWS
Super Tigre  **GREAT PLANES**
MODEL MANUFACTURING COMPANY

 **DUMONDE**  **KLOTZ**
A SYNTHESE LABORATORY

 **NINCO**  **DU-BRO**

 **TEXSON**
BLACK HORSE MODELS

Endast butiks försäljning – ingen postorder



Lightning

Composite-ARF.com
Skandinavisk salgsgrep:
Geir Flesche +47 924 55 780
www.composite-arf.com

Nordens största hobby-butik!

Totalt 800m2 fulladdad med varor



Välkommen att beundra alla våra vackra flygmodeller, 25 olika hänger i taket.



Vi har egna fria parkeringar utanför, ta gärna en kopp kaffe utan stress o lapplisor.

Besök vår nya hemsida:



Söders RC-Hobby
Västbergavägen 24
12630 Hägersten
Telefon 08-643 67 87
Telefax 08-702 15 90

Vard. 10 - 18, lunchstängt 13-14
Lördagar 10 - 14

PURE POWER webra

Elltech är Webbras representant i Sverige



Webra Speed 150i
25 cc bensinmotor med integrerat tändsystem
3,7 HK
2000-11000 rpm
860 gr.
AAR teknologi
1:25 olja/bensin
För modeller 1,8 - 2,2 meter



Webra Speed 150
25cc metanolmotor
4,2 HK
2000-11000 rpm
740 gr.
För modeller 1,8-2,2 meter



Webra Speed 150i Heli
25cc bensinmotor för helikopter
Integrerat tändsystem
3,9 Hk
2000-14000 rpm
850 gr.
AAR teknologi
1:25 olja/bensin
Rotordiameter 1,8 - 2 meter



Webra Speed 150C Heli
25cc metanolmotor
4,4 Hk
2000-15000 rpm
730 gr.
AAR teknologi
Rotordiameter 1,8-2 meter



Webra 55-P5 GT
9 cc metanolmotor
2,1 HK
2500-17000 rpm
360 gr.
ABN teknologi
Vikt och mått som .40 motor, stark
som en .60
Finns också i heliutförande

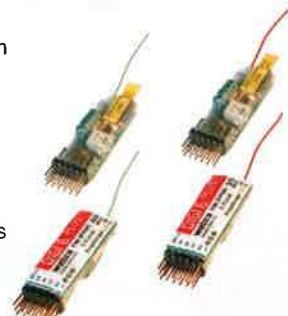


Webra 91-P5i
15 cc bensinmotor
Integrerat tändsystem
3 HK
2000-11000 rpm
730 gr.
AAR teknologi
1:25 olja/bensin

Mottagare

Digi 6 plus smal band PPM mottagare
35 o 40 Mhz band
Sex kanaler, full räckvidd
8,6 gr.
DSR teknologi
Analyserar signalen innan den skickas
till servot.

Vi säljer också Moki och ASP
Stort utval av APC- och Menz-
propellrar i lager, 7 x 4 till 73 x 58 i lager.



ELLTECH

• Hjortronstigen 3 512 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

Nytt nummer ute nu!

- Vi bygger Tp 47 Catalina
 - ny byggserie!
- Elektrifiera din glödstiftsmodell!
- SuperSize Sukhoj
- F4U Corsair 60 från Hangar 9
- Helikopter:

Aligns T-rex 450 S

- Saab 35 Draken i skala 1/72
- MFI 15 från MJD Models
- Kvinnliga pilotpionjärer
 - på frimärke

Nytt nummer ute nu!

- Vi bygger Tp 47 Catalina
 - ny byggserie!
- Elektrifiera din glödstiftsmodell!
- SuperSize Sukhoj
- F4U Corsair 60 från Hangar 9
- Helikopter:
 - Aligns T-rex 450 S
- Saab 35 Draken i skala 1/72
- MFI 15 från MJD Models
- Kvinnliga pilotpionjärer
 - på frimärke



Vidga dina vyer!

**Börja prenumerera idag
och få ut mer av din hobby
– för endast 305:- om året!**

Allt om Hobby, Box 90 133, 120 21 Stockholm

Vidga dina vyer!

**Börja prenumerera idag
och få ut mer av din hobby!**

Allt om Hobby, Box 90 133, 120 21 Stockholm

Tel 08-999 333 • Fax 08-99 88 66 • e-post: order@hobby.se • www.hobby.se

HAB

Electronic AB

Våra mest prisvärda laddare:
från samma tillverkare som Swallow och Hyperion laddarna.



Mega Power 860DS-6s
Komplett laddare med både 220V och 12V ingång, inbyggd balansering upp till 6 Li-Pol celler.

Pris: 1150kr



Mega Power 960SR-12s
Laddare med grafisk display som klarar ladda med 10A upp till 12 Li-pol celler i serie, endast 12V matning.

Pris: 1699kr



Graupner Ultramat 6
Laddar både Li-POL och Ni-XX celler från både 12V och 220V. Laddström max 1A

Pris: 359kr

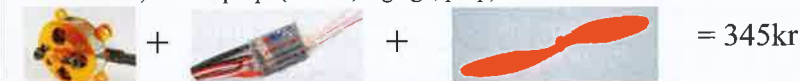
Till inomhussäsongen 2007/07

Ska du börja flyga inomhus i år?? Vi hoppas att du ska köra borstlöst, för inget slår det, för att du inte ska tycka att det är dyrt, har vi gjort ett par bra och prisvärda paket till dig!! Vi har drivpaket för flygplan på runt 250g, vikt på motorn är 39g och reglaget 12A ca 10g. Dragkraften på 3s Li-Pol paket är 550g vid 10A med GWS 9x5HD prop. I paketet ingår:

motor, reglage 12A, medbringare, prop. Pris: 319kr



Om du ska nå en vikt runt 200g är det lättare med vår 19g motor den ger ca 450g drag vid 10A med 8x4,3 GWS prop. (motor, reglage, prop) För endast: 345kr



Vill du filma från planet? Nu kan du det med NYA FlyCamOne2. Detta är andra utgåvan med 640x480 upplösning i videoläget. Kan startas och stannas från sändaren, kan ta kort och filma video. Vikt endast 30g, du måste köpa till SD kort på 1Gb eller mer. Beställ nu om du vill ha en som Julklapp!!



Intro. Pris : 649kr

Några av våra borstlösa motorer, om du inte är säker på vad du ska ha ring eller maila!!



Max-BL02204 KV:1400 19g 100W	pris : 195kr
Borstlös motor 39g, 832KV 120W	pris : 149kr
Borstlös motor 39g, 1534KV 200W	pris : 149kr
Max-BL2208/14 KV:1450 36g 130W	Pris : 175kr
Max-BL2208/17 KV1100 36g 90W	Pris : 175kr
Max-BL2212/6 KV2200 47g 280W	Pris: 189kr
Max-BL2212/10 KV1400 47g 190W	Pris: 189kr
Max-BL2212/13 KV1000 47g 140W	Pris: 189kr
Max-BL2212/15 KV930 47g 140W	Pris: 189kr
Max-BL2217/7 KV1430 72g 400W	Pris:259kr
Max-BL2217/8 KV:1100 72g 350W	Pris:259kr
Max-BL2217/9 KV:880 72g 300W	Pris:259kr
Max-BL2814/6 1410KV 100g 500W	Pris:285kr
Max-BL2814/8 1000KV 100g 400W	Pris:285kr
Max-BL2820/10 1000KV 145g 600W	Pris:355kr
Max-BL2826/4 KV:1150 185g 900W	Pris: 409kr
Max-BL2826/5 KV:940 185g 800W	Pris: 409kr
Max-BL2826/6 KV:760 185g 700W	Pris: 409kr
A5320/10 390KV 2kW 450g	Pris: 800kr
A5320-14 240KV 2kW 450g	Pris: 800kr
A 5345-8 200KV 4kW 840g	Pris 1299kr

Några av våra borstlösa reglage!! Som sagt vet du inte vad du ska ha så ring!! Vi kan hjälpa till!!

FLY-12A 2-3s, BEC 2A, ström 12A vikt 7g	Pris: 170kr
FLY-20A 2-3s, BEC 2A, ström 20A vikt 18g	Pris: 195kr
FLY-25A 2-3s, BEC 2A, ström 25A vikt18g	Pris: 215kr
FLY-33A 2-3s, BEC 2A, ström 33A vikt25g	Pris: 229kr
FLY-40A OPTO 2-6 Li-pol 40A vikt 25g	Pris: 349kr
FLY-60A OPTO 2-6 Li-pol 60A vikt 35g	Pris: 419kr
FLY-100A OPTO 2-6 Li-pol 100A vikt 40g	Pris: 529kr
GLX-125A OPTO 3-7 Li-pol celler vikt 85g	Pris: 650kr
Profesional 12 A med . BEC 3A, 2-4s 13g	Pris: 249kr
Profesional 18 A . BEC 3A, 2-4s 18g	Pris: 219kr
Profesional 25 A .BEC 3A, 2-4s 20g	Pris: 265kr
Profesional 30 A . BEC 3A, 2-4s 25g	Pris: 330kr
Profesional 40 A med Sw. BEC 3A, 2-5s 45g	Pris: 499kr
Profesional 60 A med Sw. BEC 3A, 2-5s 55g	Pris: 699kr
Professional 100A / 120A, 2-6 Li-POL OPTO 125g	Pris: 1098kr
Professional 80A / 100A, 2-12 Li-POL OPTO 125g	Pris: 1439kr
Helikopter reglage 100 /120A, 4-10 Li-POL 145g	Pris: 1259kr
Bilreglage, CARFLY-30A Fram/back 2A BEC 25g	Pris: 389kr
Båtreklage, NAVY FLY-70-OPTO 2-5 Lipol Fram/back	Pris: 649kr



Zoom 450, den stabilaste lilla helikoptern, Lämplig för att börja med!! Helt komplett maskin med HS65 servon GY 401 gyro, 2500 Lipol ack, borstlös motor, fartreglage och mottagare.

Pris endast: 5199kr



Toro 900 nu i sitt brutalaste utförande: med vår nya 2200kv motor är den redo för Race. paket pris: 2099kr.

Toro 900 i parkflyer utförande (vertikal prestanda) med borstlös motor, Li-pol ack, servo, mottagare, fartreglage. Pris endast 1349kr

Blade EPP



Vår inomhus akrobat nr:1 otroligt kul och stryktålig, komplett paket med borstlös motor för endast : 1399kr

Blade EPP, i lätt inomhus paket för endast 1599kr

2,4GHz moduler från Futaba, Graupner och Spectrum är på lager nu!!

Extra 300 EP ARF



Aerobatic modell utrustad med borstlös elmotor! Spv: 1030 mm / Flygvikt: 750 g Pris endast: 1069kr Motor och propeller ingår.



Vill du ta det lugnt i vinter ?? Skaffa en **FreeBee i EPP** till inomhussäsongen. vikt ca 350g. Komplet med borstlösmotor, fartreglage, li-pol ack, servon, mottagare. Pris endast 1449kr

Nu har dom nya **Ultimate Power** cellerna kommit.

Brutal prestanda till otroligt lågt pris!!

Vi har kört tester mot Polyquest celler och dom här cellerna är brutalt mycket bättre, vid 3s paket håller dom 1V högre spänning än 20C Flight power/Hyperion/Polyquest 20C celler. Exempel priser:

3s 450mAh 15-20C	135kr
3s 750mAh 25-35C	199kr
3s 1000mAh 25-35C	159kr
3s 1500mAh 25-35C	325kr
3s 1800mAh 18-30C	379kr
3s 2500mAh 18-30C	529kr
3s 3200mAh 16-30C	705kr
3s 3500mAh 25-35C	770kr
3s2p 5000mAh 18-30C	985kr

Vi bygger större paket mot beställning, ring eller maila



Behöver du veta vilken spänning dina Li-pol celler håller? med vår mätare kan du se det, cell för cell. Pris 105kr



Fryser du om händerna? Vi har lösningen!! Sändarbag Pris endast: 315kr

Köp nu!! Betala betala i februari helt utan kostnad med GE-Money bank.

Din hobbyleverantör !!

Sadelvägen 5

34140 Ljungby

www.hab.se

0372-80444

hab@hab.se

POSTTIDNING B
Modellflygnytt - SMFF
Box 4015
600 04 Norrköping

SWE-55262
EVERT ANDERSSON

BOKVÄGEN 22
29537 BROMÖLLA

29500
LOKAL

SVERIGE
PORTO BETALT

MINIUM

Cessna centurion

Sommaren 2007 kommer att ihågkommas som året då världen fick ta del av ytterligare en världsuccé från Kyosho – Cessna Minium! Det som skapade en så stor succé, var inte storleken som sådan, utan kombinationen av skalutförandet, full funktionalitet och den lilla storleken. Du flyger Minium faktiskt på samma sätt som en normalstor maskin, med sid- och höjdroder och full motorkontroll, och med en hastighet på bara 10 km/h!



Besök kyosho.se
och se filmerna
på Cessna Minium

Längd	325 mm
Bredd	380 mm
Utvålg	5.28:1
Vikt cirka	18 g
Motor	M5 Coreless
Vingyta	2.2 dm ²
Vingprofil	Original Cambered
R/C System	3-kanaler 2.4 GHz
Propeller	35 mm

UTFÖRLIG
SVENSK
INSTRUKTIONSBOK

ENDAST
18
GRAM



Vår populära gula Cub är ju inte speciellt stor. Det här ser så ut när den jämförs med Minium Cessnan. Det lilla formatet gör det möjligt att flyga inomhus. Kanske inte i vardagsrummet, men utan problem även i små sporthallen. Och naturligtvis utomhus vindstilla dagar! Spännvidden är 380 mm och vingarean 2.2 dm².

Höjd- och sidroder styrs på vanligt vis via stötsänger, där den långa delen naturligtvis är gjord i kolfiber! Roderytorna är tillräckligt stora för erbjuda stora möjligheter för "avancerad" flygning i låg fart. Loopingar är inga problem!

Den relativt stora propellern drivs av en riktig coreless-motor med en diameter på endast 6 mm. Drivningen sker självklart via en växelåda med utväxlingen 5.28:1 för att få rätt varvtal och vridmoment. En stor spinnare av mjukt skumgummi ger bra skydd för propelleraxeln. Vingprofilen är skapad för tågfartsflygning.

2.4GHz radio



Sändaren är liten och smidig och antennen kort. Cessna Minium använder nämligen en modern 2.4GHz radio, vilket är en av ledningarna till att man lyckats pressa ner vikten på RS-enheten till låga 5 gram. Det är också mycket praktiskt eftersom man får tillgång till 79 kanaler utan att ens byta kristall. Matchningen mellan sändare och mottagare sker helt automatiskt.



Stativet där du placerar Cessnan mellan flygningarna fungerar också som laddare för det lilla högteknologiska LiPo-batteriet. Naturligtvis är det en avancerad laddare som automatiskt avbryter laddningen när batteriet är fulladdat. Går på ca 20 minuter och du kan sedan flyga i ca 15 minuter före nästa laddning. En lysdiod indikerar pågående laddning.



Det lilla LiPo-batteriet är på hela 70 mAh, vilket räcker för flygningar på runt 15 minuter på en laddning. Vikten är endast runt 4 gram. LiPo-batteriet sitter i ett fack under kroppen och är lätt att ta ut för laddning.

Adress och telefonnummer till auktoriserade Kyosho-butiker finner du genom att besöka www.kyosho.se eller ring Kyosho Konsumentkontakt 08-681 19 55

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS