



nytt

modellflyg

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD

*Planera redan
nu inför
sommaren*



Förbundsmöte
29-30 mars på
Scandic Hotell
Ryd i Linköping



1
2
0
3

INTERPRESS 0257-01

7 388025 706002

RETURVECKA 18

**Modelljetturbiner • Modellflyg i Kina
Gul Kalle som aircombatmodell • Firefly
Elflygtips • Fiffiga tips • Behändig "grej"
Safir – en liten ädelsten i skala 1/12 synas**



ARF MODELLER FÖR ALLA...



EXCEL 2000 C:a 1140:-

Mycket enkel att flyga – vad mer kan man begära av en trainer ARF modell annat än att den ska vara av god kvalitet och med ett bra pris? Leta inte längre – välj en Excel 2000 som din första trainermodell!

Spännvidd: 1540 mm Motor: 6.5-7.5 cc 2-takt



SPEED AIR C:a 1167:-

Black-Horse Speed Air är en perfekt andra ARF modell. Nästan lika enkel att flyga som en trainer men med aerobatic egenskaper. Levereras färdigklädd och med komplett tillbehörset.

Spännvidd: 1500 mm Motor: 6.5-7.5 cc 2-takt



TRAVEL AIR C:a 1167:-

Sport-aerobatic ARF modell med symetrisk vinge (NACA 4415). Travel Air levereras färdigklädd och med komplett tillbehörset.

Spännvidd: 1550 mm Motor: 6.5-7.5 cc 2-takt



SUPER AIR C:a 1230:-

Lågvingad ARF modell med symetrisk vingprofil. Super Air är enkel att flyga som en trainer – med med aerobaticprestanda för den som så önskar. Levereras färdigklädd och med komplett tillbehörset.

Spännvidd: 1550 mm Motor: 6.5-7.5 cc 2-takt



HOME RUN C:a 1875:-

Sportmodell med mycket goda aerobatic-egenskaper. Symetrisk vinge med wash-out. Levereras färdigklädd med Oracover film, lackerad glasfiberkåpa och komplett tillbehörset.

Spännvidd: 1380 mm Motor: 7.5-8.5 cc 2-takt



GLADIATOR C:a 1875:-

Aerobatic sportmodell med mycket trevliga flygegenskaper. Levereras färdigklädd med Oracover beklädnadsfilm, lackerad glasfiber-motorkåpa och komplett tillbehörset.

Spännvidd: 1530 mm Motor: 6.5-7.5 cc 2-takt / 8.5 cc 4 takt



SUKHOI 31 (40) C:a 1934:- SUKHOI 31 (90) C:a 3377:-

Dessa båda SU-31 replikor är mycket välflugna aerobaticflygplan. De levereras färdigklädda med Oracover film, lackerade glasfiberkåpor och komplett tillbehörset.

SU-31 (40) - Spännvidd: 1400 mm Motor: 7 cc 2-takt

SU-31 (90) - Spännvidd: 1740 mm Motor: 15-20 cc 2-takt

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
Robert Sundström
Hamnesplanaden 4B, 753 19 Uppsala
e-mail: robert.f3a.sundstrom@home.se

SMFF sekreterare
Peler Källoff
Hagarydsvägen 28, 586 63 Linköping
Telefon 013-29 62 97

Angående distribution, prenumeration eller vid utebliven tidning kontakta
SMFF, Box 4015, 600 04 Norrköping,
Telefon 011-31 38 50
Telefax 011-36 82 14
Pg-konto 51 81 65-6
Hemsida: www.modellflygförbund.se
e-mail: smff@telia.com

Prenumeration/helår/kalenderår 345:-
Direktmedlemskap inkl försäkring 300:-

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

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

Beträffande annonsbokning manustopp kontakta redaktionen i förväg!

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

Redaktionsrådets ledamöter
Michael Christensen 031-981826
Göteborgsvägen 69, 445 57 Surte
e-mail: michael.christensen@swipnet.se

Phillip Thulin

Preliminär utgivning

Modellflygnytt nr 1/03	14/2
Modellflygnytt nr 2/03	11/4
Modellflygnytt nr 3/03	13/6
Modellflygnytt nr 4/03	15/8
Modellflygnytt nr 5/03	17/10
Modellflygnytt nr 6/03	12/12

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

Tryck Elander Gummessons, Falköping 2003
ISSN-0345-813X

OMSLAGET

Lasse Palm, skalageneral på Barkarbyförbereder sig för Extra-start på Skala Väst i Göteborg. Lasse är med och ordnar även en jetflygträff i Laxå. Se kalendern och ett flertal notiser om träffar och arrangemang som redan nu är planerade för 2003.
Foto: Freddy Stenbom

Modellflygnytt nummer 1/03



Modellflygkalendern	4
Eldrivna plan med bränslecell	7
Luciaflygning och annandagsflygning	8
Redaktionsrådet och Modellflygnytt	9
Nya flygprylar, nytt i hobbyhandeln	10
Lilla Friflygscupen	12
Posttävlingen	13
Julnötterna	13
Rekordtabellen snart återuppstånden	14
Modelljetturbiner	16
Modellflyg och flygmuseum i Kina	18
Gul Kalle som Aircombatmodell	22
Firefly granskas	24
Elflygtips	26
Safir - en liten ädelsten i skala 1:12	28
Här va're Fiffiga tips	32
Här va're en liten behändig "grej"	36
Aresticupen utökar med ny klass	38
RC-segelflyg - en tillbakablick på 2002	41
RM F3B-T 2003	43
Futaba Aerobatic Scale	44
Aktuellt från förbundet	46
Pryltorget	46

Med jämna mellanrum dyker det på förbundets webbplats upp diskussioner om kvaliteten på denna tidning, och hur mycket bättre den skulle kunna bli. Läsarna blir upplysta om en rad förslag om hur tidningen skulle kunna förbättras, vare sig det gäller mer arvoden till artikelförfattare, mer bilder eller fler sidor.

I styrelsen delar vi inte uppfattningen att det är vidareutveckling av Modellflygnytt är det som SMFF idag behöver mest. Enligt vår uppfattning har tidningen under 90-talet genomgått en kraftig utveckling, men att nu är tid för att öka ansträngningarna att utveckla förbundet inom andra områden.

Oavsett vad SMFF skall satsa resurserna på i framtiden är det relevant att ställa sig några frågor. Varför skall SMFF satsa på just detta? På vilket sätt skulle SMFF bli bättre av satsningen, eller på vilket sätt blir svenskt modellflyg bättre av satsningen?

Vi tror att SMFF, och svenskt modellflyg, skulle bli bättre om vi satsade mer av våra resurser på att bredda verksamheten så att fler områden uppnår lika hög klass om Modellflygnytt.

Om nuvarande styrelsen får förnyat förtroende är det precis vad vi vill göra! Föregående år blev i många avseenden ett förlorat år, beroende på den osäkerhet som den omtalade pensionsskulden skapade, men nu har vi svart på vitt vilka resurser SMFF har och vi kan därmed fortsätta arbeta för att verkligen göra den höga ambition som spikades i 2002 års verksamhetsplan!

Med värkanslor i luften önskande goda flygdagar.
Robert Sundström, förbundsordförande

Robert Sundström, ordförande



Förbundsmöte
29-30 mars på
Scandic Hotell
Ryd i Linköping

Copyright
Modellflygnytt

För insänt, av redaktionen ej beställt material ansvaras ej!

Modellflygkalendern



8 mars: Pylon tävling i Falun Klasserna: Q500 och SQ500, på Sjön Runn i Falun Anmälan via telefon till Patrik Hedlund, 023-18066

8 mars: Solna MSK inbjuder till bytesmarknad för modellflyg i Stenbackaskolans matsal, Solna/Huvudsta kl 10-14. Se vägbeskrivning på vår hemsida <http://www.solnamsk.cjb.net>. Adressen till lokalen är Bredkilsbacken 1.

15 mars: Matfors Vintertävling (se notis). För mer information Mikael Holmbom, 060-21210

16 mars: Skövde Modellhobbymarknad 13 - 18.30, Arenan i Skövde, skyltat från alla stora infartsleder till Skövde. 070-322 79 65

23 mars: Innomhustävlingen Flugan Cup arrangeras av Västerås MFK och Västmanlands MFF i ny och större lokal: sporthallen i Råby Centrum med en golvyta på 43 x 22 m och nästan sju meter upp till takbjälkarna. Flugantävlingen indelas periodvis i övrigt flyger vi med allt som kan flygas inomhus. Fluganbyggsatser och enhetlig reservsnott finns att tillhandahållas på plats. Övrig info: Sven-Eric Hallin 021-412935.

6 april: Bytesmarknad för radiostyrt modellflyg MFK 10 - 14 i Ekhammarskolan arr. Kungsängens 08-581 714 26

13 april: Gråbo Swapmarknad i Gråbo bygdegård 8 - 15 (prel inkl dat.); Alf Olsson, 0302 - 411 59

26-27 april: Värner Meeting, en sjöflygträff vid Krono Camping i Lidköping med början kl 10 båda dagarna. Vi kommer att grilla på kvällen så ta med något att grilla. Vi fixar grillar och kol. Arrangeras av Lidköpings Modell FK och Brännebrona FK, modellflygsektionen. Kontaktperson: Bo Nylund 0510-25024, Lennart Sköld 0510-29288.

26 april: RM i F3B-T. Briefing 08.30 och första start 09.00. Pilängens modellflygfält i Örebro. Anmälningsavgift 50:-. Anmälan senast den 19 April till Stefan Wahlberg på 019-232201 eller på e-mail: 232201@telia.com

27 april: 10-tiden. Elflygträff på klubbens fält vid Sandemar nära Dalarö. Ansvarig Bengt Sneitz, tel. 08-712 41 24

10-11 maj: Säkerhetsseminarium och jetmeeting anordnas på Laxå Flygplats. Info Lars Palm, 070-464 96 10.

18 maj: 10-tiden. Traditionsenlig sjöflygträff vid Drevviken i Haninge. Plats, badplatsen vid Hagtornsvägens slut. Ansvarig Christer Lagerstedt, tel. 500 283 24. Reservdag vid alltför bläsigt väder, söndag den 25 maj.

24 maj: Modellflygets dag arrangeras av Väsby Modellflygare (Söndag 25/5 reservdag) med start klockan 10:00. Uppvisning med bl.a Aircombat, Aresti, Skala, Pylon, helikopter. Prova på flyg och servering. Gratis parkering. Före och efter uppvisningen fri flygning. Alla välkomna. Mer info Kaj Sjöberg 08-63 22 46 eller hemsida www.wingman.nu.

29 maj: Kristiflygarträffen i Norberg (Bålsjöfältet). Allt slags modellflyg, inga avgifter. Ring Lars Wendel för info, 0223-22721.

29 maj: Modellflygets Dag arrangeras av Södertälje MFK på Paldalen. Start kl 11⁰⁰, åk E20 mot Nykvarn, följ skyltar mot Turinge kyrka och därefter skyltar till Paldalen. Kontakt Hans Homlov 08-550 66 460, <http://fly.to/paldalen/>

30-31 maj: SM inomhus anordnas i Kombihallen Erik Perssons väg, Stadionområdet i Malmö. Fredag träning 12-18 och AMA-Cub-tävling. Lördag SM i F1D (UT för EM), F1L, F1M, F1N, F4D/E, F1F, F1I Sporting Code gäller. RM i NoCal, Bostonian, Mini Stick enligt nationella regler.

Anmälan senast 2/5 till Kalle Westerblad tel 040-47 20 20 eller e-post bengt.stibner@mbox30.swipnet.se

31 maj: RFK Cumulus arrangerar en oldtimerträff på Perstorpets Flygfält. Fältet är beläget c:a 1,5 km öster Lindholmens Gärd i Vallentuna. Vägbeskrivning, se notis härintill om klubbens vårträff. Anmäl senast den 29/5 till Lars Winberg tel 08 758 97 51 eller 0704 33 60 58

7 juni: Motorbyggarnas träff på Ålleberg, Segelflygskolan (nära Falköping). Kontaktperson: Ingvar Dahlberg, tel 0501-125 65. Se även information på <http://home.swipnet.se/mercer>.

14-15 juni: Skaladagarna på Barkarby med tävling i populärskala och Aresti samt övrig tid skalaträff. Info Lars Palm 070-464 96 10.

14 Juni: Oldtimertävling lördagen kl 11⁰⁰ på Karlskogas modellflygplats, Åbytorp anmälan till Bengt Jonsson på 0586-416 67 eller till Börje Luthman på tel 0586-447 56. Reservdag söndagen den 15 juni.

19 - 20 juli: Graningemeeting arrangeras av Y308 GRANINGE MFK (Lö 10⁰⁰-Sö 16⁰⁰), på "Granlanda", ca. 30 km väster Sollefteå i närheten av fotbollsplanen i Graningebuk, Klasser; allt som flyger. Kontaktperson: Sören Selin Tel: 0620 -21250, 070 - 3401024, graningemfk@post.utfors.se. Modellflygfältet är ett gräsfält. Servering av varmkorv, kaffe, dricka mm. Möjligheter till camping med husvagn och tält i anslutning till fältet. Även möjligt att hyra rum i närheten. <http://hem.fyrstorg.com/Modellflyget>

19 - 20 juli: Graningemeeting på "Granlanda"-modellflygfält lö 10 till sö 16, klasser: Allt som flyger, Sören Selin 0620-21250, 070 - 3401024.

15-17 augusti: Matfors Mfk och Mfk Svadern Sundsvall anordnar meeting på modellflygfältet i Matfors. Alla typer av modeller och flygare är välkomna. Vi startar lite försiktigt på fredag kväll. Gemensam grillning på lördag kväll. Ström till husvagn finns. Kontaktperson: Tomas Wikström 070-223 77 88

15-17 augusti: Modellflygmeeting på klubbfältet Slätten södra infarten till Skillingaryd. Camping med elplatser. Arrangör: RfK Skilling. För info kontakta: Stig Andersson 0370-71577, 0733-816222 eller Håkan Lanner 0393-10832, 0701-705580.

31 okt-2 nov: Hobbymässan i Frescatihallen, Hobbymassan i Stockholm AB, 08 - 658 11 85

Modellflygböcker från Allt om Hobby – för dig som vill veta mer!



Bygghandbok för radioflygare av Håkan Davissson innehåller bl a: Material, verktyg, lim, Bygga från byggsats och ritning, Vingbygge, Motor och tank, Landningsställ, Mottagare och servon, Skrivbords-trimning, Ytbehandling och klädsel, Felsökning och reparationer. Pris 187:-

Under 2001 kommer "Pilot-skolan" av samma författare.

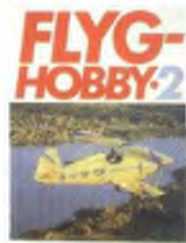
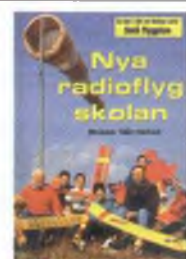
Angivna priser gäller från förlaget (porto ingår), priser i handeln ligger på samma nivå.



RC-helikoptern av Kristian Berggren innehåller bl a: Din första helikopter, Radiostyrningen, Montage, Flygträning för nybörjaren, Speciella modellhelikopter, Fortsatt flygträning, Helikopterteori, Felsökning och reparationer. Ca-pris 187:-

Nya Radioflygskolan av Bo Gärdstad, 108 sidor och är rikt illustrerad. Ca-pris 120:-

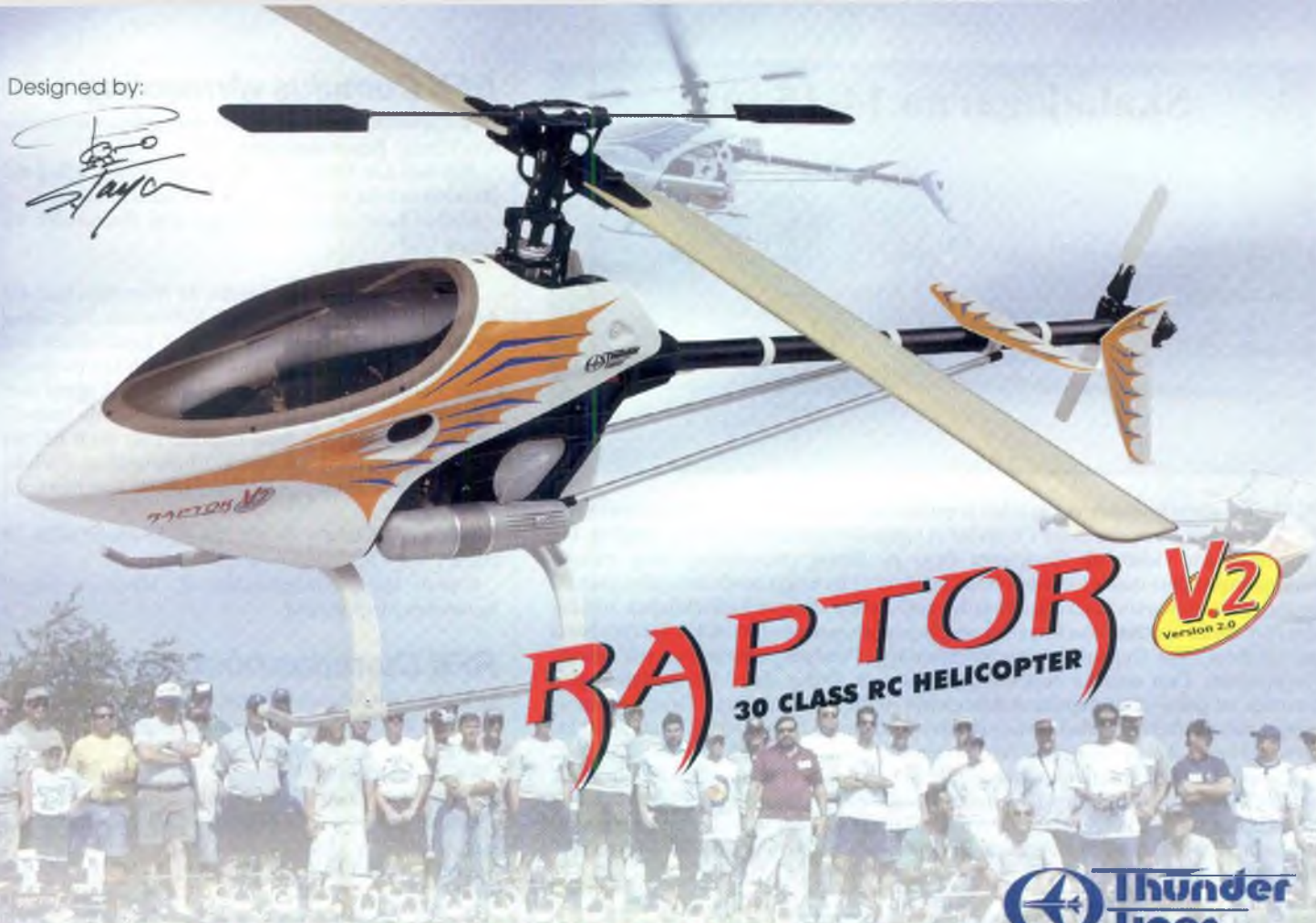
Flyghobby 2 av Freddy Stenbom handlar om både roliga och udda hobbyformer som har anknytning till flyg, bl a modellflygets historia. Ca-pris 61:-



Böckerna finns i bl a Hobbybokhandeln, vanliga bokhandeln, hos väl sorterade hobbyaffärer men kan också beställas direkt från förlaget via postgiro 5 4771-1.

Söker du skalaunderlag till svenska militära flygplan? Se serien med Björn Karlströms "Flygplansritningar"! Läs mer på www.hobby.se

Designed by:



Raptor 30 V2 - årets nyhet för alla helikopterpiloter!

Ända sedan Thunder Tiger 1998 introducerade Raptor 30, har Raptor helikoptrar hjälpt nybörjare att lära sig grunderna för helikopterflygning, och erfarna piloter avancerade 3D konster.

Utvecklingen står aldrig stilla och med Raptor 30 V2 lanserar Thunder Tiger en ny generations helikopter för både nybörjare och erfarna piloter. Precis som tidigare är Raptor 30 V2 designad av den erkänt duktiga konstruktören Shigetada Taya. Raptor 30 V2 har förbättrats och förstärkts på mer än 17 punkter och dessutom utrustats med den helt nya PRO-39H(R) motorn, störst i klassen och utrustad med kolvring.

Precis som tidigare är det enkelt att ställa om Raptor 30 V2 från stabila och säkra flygegenskaper som nybörjaren efterfrågar, till avancerad 3D prestanda. Med Raptor 30 kan Du växa och utvecklas i takt med att flygskickligheten ökar!

Raptor 30 V2 - förmonterad med PRO-39H(R), prisläge: ca 5350.-

Raptor 30 V2 - byggsats utan motor, prisläge: ca 3995.-



Thunder Tiger PRO-39H(R) utrustad med kolvring är klassens största motor!

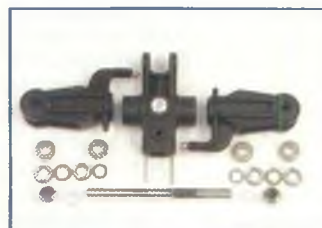


Konverteringskit finns för Dig som har en Raptor 30 V1!

Art.nr: 40.IT3832
Prisläge: ca 2695.-



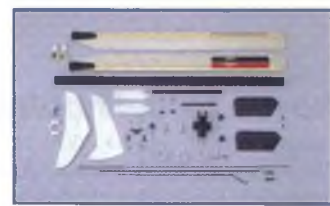
Swashplatta av metall!



Större kullager (6x12x15) och kraftigare axel ger ökad precision i flygningen!



Stjärtlormeknik hämtad från Raptor 60 för maximal styrka och precision!



Crashkit billig och praktisk reservdelslåda!

Art.nr: 40.IT3831
Prisläge: ca 950.-



Vill Du veta mer!?

I HOBBYKATALOGEN (156 sidor) finns ett brett sortiment av radiostyrda bilar, båtar, flygplan, helikoptrar, radiostyrningar, motorer, tillbehör, mm. Du hittar katalogen i väl sorterade lek- och hobbybutiker, eller beställ den från oss. Sätt in 60.- + 20.- (porto) på pg 487 42 60-5 och ange Hobbykatalogen, glöm ej Ditt namn och adress. Du hittar också mera info, nyheter samt var Du kan köpa våra produkter på www.carrocar.se.

Skaladagarna 14-15 juni



På Skaladagarna kommer vi att tävla i populärskala, aresti och övrig tid kommer vi att ha skalameeting. *Lördag den 14/6* tävlar vi i populärskala, alla flyger en omgång. De fyra bästa går vidare till final, som flygs på lördag eftermiddag. Den statiska bedömningen görs under lördagen (man behöver ej ha byggt modellen själv, men då bedöms man ej i hantverksskicklighet) dvs noll i poäng i hantverksskicklighet. *Söndag den 15/6* tävlar vi aresti, alla flyger en omgång sportsman samt ett okänt. De fyra bästa går till final, som flygs på söndag eftermiddag. Finalprogrammet blir två okända flygprogram. Den statiska bedömningen görs på lördag den 14/6, bedömningen kommer att göras efter populärskalareglerna (Obs! ej deltävling i Graupner aresti cup). Startavgifter 0:- (Obs! tävlingslicens skall finnas). Prispengar totalt 8000 kr. Övrig tid har vi skalameeting, när tävlingarna är avslutade så är fältet fritt att flyga med skalamodeller. Alla typer av hobbyhandlare är välkomna. Hyra för plats är 600 :-/hela helgen. Tillgång till fältet har vi från fredag kväll 18:00 t.o.m. söndag 17:00. Tillgång till camping (utan el) och vandrarhemmet Majorskan. Mer information kommer att läggas ut på SRFK.com, Skalageneral Lasse Palm. Telefon: 08-6504284. Mobil: 070-4649610

Upprop till alla klubbar som arrangerar flygdagar:

Krydda till era flygdagar med Linstyrd combat

Linflyggrenen driver ett projekt för att visa upp verksamheten lite mera, och kan därför erbjuda att delta i din klubbs flygdag med ett gäng som visar upp linstyrt combatflyg.

På programmet står:

- Uppvisningsheat i den internationella klassen F2D, där man klipper pappersserpentin av varann i 150 km/h. Häftig flygning!
- Flygskola, där intresserade kan få prova på att flyga mindre 1.5 cc-combat-modeller med instruktörshjälp. Modellerna håller att köra i backen!
- Demonstration av byggsatser till 1.5 cc-modeller, och hur dessa kan vara till nytta i klubbens nybörjarverksamhet.

Vi står för uppvisningsgängets kostnader, men trevligt om klubben bjuder på lite förplägnad.

Förra året hälsade vi på Linköpingseskaderns jubileumsdag, och omdömet var "Det häftigaste man sett!"

Du som håller i din klubbs flygdag, kontakta linflyggrenens chef Mats Bejhem om detta! Vi ställer upp, om bara folk finns tillgängliga vid tidpunkten.

Tel 08-590 30397. mats.bejhem@upplandsvasby.mail.telia.com, Linflyggrenens webbsajt: <http://www.algonet.se/~linflyg/>.

Göran Olsson
sekreterare linflyggrenen

Skövde Modellhobbymarknad

Söndagen den 16 mars 13.00 - 18.30 arrangerar Skövde modellflygklubb modellhobbymarknad i ny stor lokal: Arenan (2000 m²) i Skövde (info + vägvisning till Arenan finner du på <http://www.ifskovdehandboll.com/sida.asp>), skyltat från alla stora infartsleder till Skövde. Du kan flyga inomhus i Skaraborgs största inomhushall. OBS! Inneskor gäller för flygare!

Här Kan du sälja, byta eller varför inte köpa, nästan allt inom modellhobbyn. Du kan hyra bord pris Helbord 100:- (privatpersoner) max 2 bord, pris Helbord 200:- Företag max 3 bord, (OBS! Klubbord finnes EJ). 20 kr i entré per person, då ingår fri flygning, under 12 år fritt, fri parkering, servering. Vi tillämpar *bordsbästallning*, där anmälan måste vara inne senast den 1/3. Bordsbeställningar och förfrågningar Telefonförfrågningar om väg under marknaden 070-322 79 65, Olle Skärgård 0500-418326. Stig Andersson kvällstid 0500-483429 eller 070-322 79 65 kvällstid. Utställare äger tillträde 12⁰⁰.

RFK Cumulus vårmeeting

RFK Cumulus inbjuder till vårt sedvanliga vårmeeting den 17 maj. Reservdag sönd 18/5

Allt som kan flygas är välkommet. Vi kör igång vid 10-tiden och håller på så länge det finns intresse.

Grillad korv till alla deltagare som föranmäler sig senast 16/5

FÄRDVÄG: Från Stockholm, åk Norrtäljevägen till Arninge. Följ Arningeleden till Vallentuna. Tag höger till Lindholmen vid brandstation. I Lindholmen tag höger till järnvägsstation. Följ skyltar till Lindholmens Gärd. Fortsätt förbi gården till vägskal. Tag höger mot Perstorp. Efter en längre raksträcka kommer du fram till södra delen av Perstorpets flygfält. Följ skylt RC till vänster en mindre skogsväg vid Vinbärsodling. Fortsätt skogsvägen förbi ett gammalt torp tills du kommer fram till RC-fältet.

Info: Lars Winberg Tel 08 758 97 51 Mobil 0704 33 60 58

E-post: lars.winberg@transit.se Hemsida: <http://larswinberg.tripod.com>

RFK Cumulus höstmeeting

RFK Cumulus inbjuder till vårt sedvanliga höstmeeting lördagen den 20/9, reservdag sönd 21/9.

Allt som kan flygas är välkommet.

Vi kör igång vid 10-tiden och håller på så länge det finns intresse.

Grillad korv till alla deltagare som föranmäler sig senast 18/9

Info: Lars Winberg Tel 08 758 97 51 Mobil 0704 33 60 58

E-post: lars.winberg@transit.se Hemsida: <http://larswinberg.tripod.com>

Matfors VT 2003

Månaden mars närmar sig och med den också Matfors Vintertävling. Lördagen den 15:e mars ställer vi upp oss på startlinjen och tävlar om åtråvärda pallplaceringar och uttagningspoäng.

Vi flyger givetvis FAI-klasserna men hoppas även på flitigt deltagande i andra klasser.

Som vanligt tar vi endast ut startavgift i F1A,B,C och Iag. Övriga klasser är gratis och de flygs periodföst.

Tävlingsplatsen är på Stödesjön vid Österlo, 4 mil väster om Sundsvall.

Matfors VT ingår som uttagningsstävling för klasserna F1A och F1B till EM 2004.

Nytt gemytligt boende i år.

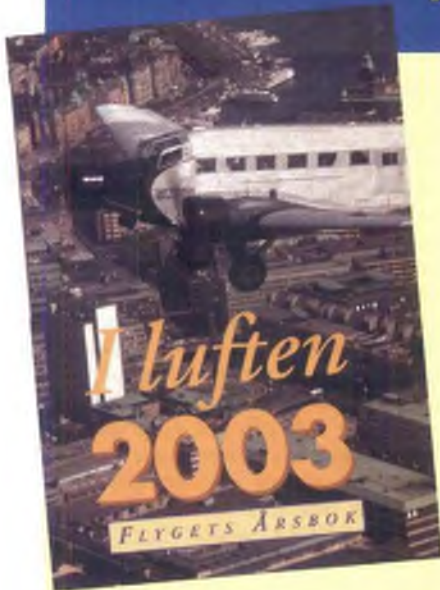
För mer information kontakta Mikael Holmbom, Matfors MFK. Tel. 060-21210. epost: mikke@ebox.tninet.se Hemsida: <http://fly.to/matforsmfk>

Bytesmarknad i Kungsängen

Söndag 6 april kl. 10-14 arrangerar Kungsängens Modellflygklubb bytesmarknad för Radiostyrt modellflyg i Ekhammarskolans matsal i Kungsängen. Karta i gula telefonkatalogen sid. 16, C6, infart från Skolvägen.

Försäljning av: Motorer, modeller, färdiga, halvfärdiga, ej påbörjade byggsatser, radioprylar, servon, verktyg, motorer med mera, med mera... Fikahörna som vanligt där du träffar modellflygare, samt videounderhållning. Du är mycket välkommen att köpa eller sälja på "Marknaden". För försäljningsplats på Bytesmarknaden krävs *föranmälan senast den 30/3 2002* till Åke Lind. tel. 08 581 714 26, eller email: inger.ake@ebox.tninet.se. Kostnad för försäljningsplats (= två bord): privatperson 100:-, firma 200:-, erlagges på plats till KMFK. Inflyttning för säljare från kl. 9.30.

Gratis inträde ! Hemsida: <http://hem.passagen.se/kmfk1/index.htm>



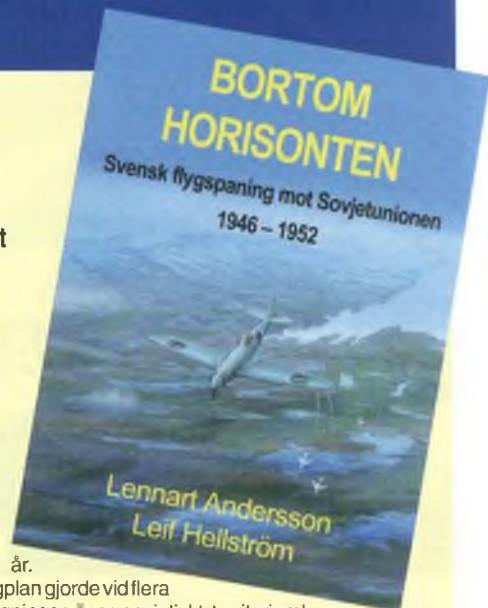
I luften 2003 Flygets årsbok Redaktör Michael Sanz

Blixtrande fartprestationer, nostalgiska återblickar, mycket från flygåret som just passerat.

I luften 2003, Flygets årsbok. Produeras nu av Allt om Hobby förlag och ny redaktör men görs fortfarande tillsammans med landets bästa flygskribenter och de främsta fotograferna. Denna gång med sexton utvalda artiklar och en årskrönika.

En självklar bok för den flygintresserade och en uppskattad gåva!

Köp den i bokhandeln eller direkt från förlaget!
SMFF:s medlemspris 270:-. Ordinarie AOH-pris 295:-
Vid förskottsbetalning via postgiro eller kreditkort är priserna inklusive frakt



Bortom Horisonten Svensk flygspaning mot Sovjetunionen 1946 - 1952 Av Lennart Andersson & Leif Hellström

Sverige bedrev topphemlig foto- och signalspaning mot Sovjetunionen under det kalla krigets första år. Svenska militära flygplan gjorde vid flera tillfällen spaningsflygningar över sovjetiskt territorium! Denna spaning skedde delvis i samarbete med västmakterna och nu när hemligstämpeln lyfts kommer tidigare okända fakta i dagen som kastar nytt ljus på periodens historia.

Ordinarie pris är 270:-
Utgiven på Freddy Stenboms Förlag.

Böckerna finns i bokhandeln eller kan köpas med förskottsbetalning från förlaget (PG 547 71-1)
Box 90 133, 120 21 Stockholm • Tel 08-999 333 • Fax 08-99 88 66 e-post: order@hobby.se • www.hobby.se

Bytesmarknad i Solna

Söndagen 8 mars. Tid: 10-14 arrangerar Solna MSK bytesmarknad för modellflyg i Stenbackaskolans matsal, Solna/Huvudsta. Se vägbeskrivning på vår hemsida <http://www.solnamsk.cjb.net>. Adressen till lokalen är Bredkilsbacken 1. Försäljning av:

Motorer, modeller, färdiga, halvfärdiga och ej på började byggsatser, radioprylar, servon, verktyg med mera... Du är välkommen att sälja och köpa på vår bytesmarknad. Kostnad för försäljningsplats (ett bord) privatperson 100kr. Firma 200 kr. Betalas på plats. Säljande får börja flytta in sina saker kl 09.30. Fika och varmkorv kommer att säljas. Sista anmälningdag för försäljningsplats är 1 mars. Anmäl er till Karl-Johan Qvarfordt tel: 08-730 17 85 eller via mail lille.kalle@iname.com

Säkerhetsseminarium & jetmeeting

Den 10-11 maj anordnar SMFF ett säkerhetsseminarium kombinerat med jetmeeting på Laxå flygplats. Där vi kommer att diskutera olika typer av säkerhetsregler och om vi skall ha någon typ av certifikat för turbinmodeller, arrangemang kommer att hållas i två dagar. Tillgång till logi kommer att finnas.

Mer information om hur anmälan går till för seminariet, kostnader för logi samt vägbeskrivning m.m. kommer att finnas tillgängligt på www.modellflygforbund.se. information kan även fås av Lars Palm på mobilnr. 070-464 96 10.

Eldrivna flygplan med bränslecell

Kan vi glömma dagens bekymmer över stigande bensinpriser? Ja faktiskt om man får tro NASA och andra experter på framtida motorteknik. Redan nu ligger bil- och fordonsindustrin i startgroparna för den nya tekniken som innebär att motorn drivs med den elektricitet som alstras när väte och syre genom en kemisk process omvandlas till H₂O, dvs med vatten som avgasprodukt. De första bussarna kommer i trafik, även i Sverige, inom något år – bl a av Volvos tillverkning. Frammot 2008 kommer de första personbilarna att finnas till försäljning och så småningom kommer även tekniken till användning i flygplan förutser man hos NASA.

Ovanstående skiss kommer från Zero CO₂-projektet och visar den projekterade flygsträckan vid användning av komponenter som redan finns framme idag. Flygplanet som valdes var ett tvåsitsigt certifierat flygplan med 450 kg maxvikt och 81 hp motor. Resultat från den inledande analysen visar att elflygplanet med 270 pound last ombord (pilot och last, 75 knop och höjd 3000 fot) klarar 140 miles med komprimerad hydrogen gas och 640 miles med flytande hydrogen – resultat som är lovande jämfört med samma Rotax 912-försedda flygplan som klarar 850 miles på vanligt flygbränsle.

När denna teknik är mer utvecklad försvinner mycket av dagens miljöpro-

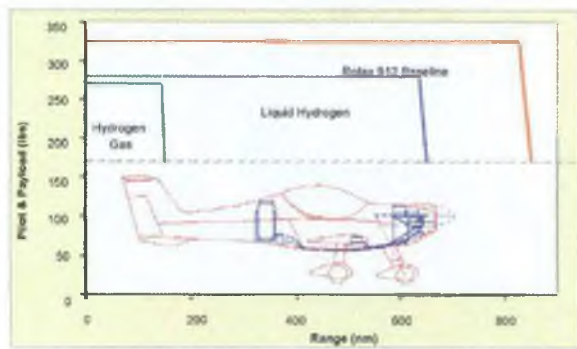


blem och oljan kommer bara att behövas till att producera plast och för att driva museala veteranfordon.

På Hobbymässan visade Tomas Leijon en bränslecellsdriven bil som dessutom hade försetts med solceller. Genom att använda strömmen från solcellen kunde Tomas driva processen baklänges, dvs att omvandla vatten till beståndsdelarna väte och syre. Processen kunde därigenom gå fram och tillbaka ...

På Nürnbergmässan 2003 visades i Graupners monter bränslecellsdrivna båtar och bilar, det skulle inte förvåna mig om det första eldrivna modellflygplanet med bränsleceller dyker upp snart. Tekniken finns även om tillgängliga prototyper/tidiga modeller kostar åtskilligt.

Apropå nya företeelser inom flyget kan jag inte undanhålla Mfn:s läsare bilden på det första allmänflygplan som räddade sig med fallskärm. Det var en Cirrus S22 där ena skevrodet lossnade efter ett verkstadsbesök. Piloten drog i handtaget och hela flygplanet landade i skärmen någonstans i Texas. Allt har inte uppfunnits ännu. F.S.



Förbundsmöte
29-30 mars på
Scandic Hotell
Ryd i Linköping

Luciaflygning 2002



Johan von Martens samlade verk! Th: Kalle Wiberg med sin ursprungligen friflygande VIKING. Nu konverterad till RC. Nedan: Jonas Leander med sin version av Sukhoj 31.



En tapper skara modellflygare ställde upp när Vallentuna Modell Flyg Klubb kallade till sin, sista tradition för året, Luciaflygning. Detta är en av de sista tillfällen att flyga hm hm ur sina modeller innan dom hårda julklapparna packas upp. Jonas Leander hade byggt en förälskad kopia av firman AIRWAVE DESIGNS modell SUKHOJ 31, den som Henrik Torphammar flög så att man inte trodde sina ögon på Hobbymässan 2002. Jonas nöjde sig med en spännvidd på 80 cm, och en liten GWS, växlad DX-A-motor. Och jag kan lova att man fortfarande inte tror sina ögon! Kroppen har Jonas byggt av Depron, ett material som man gör golv av! Modellen vägde totalt 190 gram! Johan von Marten var där med sin imponerande, fyrmotoriga, B 29:a, tidigare omnämnd i Mfn. B 29:an flyger väldigt harmoniskt, nästan som en nybörjarmodell. Johan hade med sig ett nytt projekt i form av en eldriven Rafale 400, det Franska stridsflygplanet, men med Svenska nationsmärken! Den drivs av en borstlös FUN 400-23 i pusherkonfiguration, så om jag säger att den går som en kanonkula så har jag berättat ungefär halva "sanningen". Den har också ett häftigt ljud, nästan som ett jettflygplan. Johan har hittat denna mo-

dell hos en "Fransos" på <http://marcelluswallace.free.fr/rafale.html> Lennart Abrahamsson hade med sig sin Hercules, och den flyger lika harmoniskt som Johans B 29:a. Bosse Gårdstad luftade sin El-Lajban, som Du säkert läste om i förra numret av Mfn. Dagens höjdpunkt, efter glöggen, pepparkakorna och kaffet, var nog Jonas Leanders SUKHOJ. Dom flesta "Slow Flyers" är egentligen riktiga små raketer, om man jämför med Johans SUKHOJ. Där kan man snacka om att flyga långsamt. Du går ikapp den här apparaten, till och med om Du är halt och lytt. Och vändbar! Flera gånger var vi övertygade att Jonas SUKHOJ var på väg att åter bli en byggsats, men med decimetrar tillgodo fixade han alla situationer! Häpnadsväckande modell, och en skicklig pilot naturligtvis! Efter alla dessa äventyr ute i kylan är det gott att komma in i en varm och skön klubbstuga. Vår Toastmaster, Lennart Abrahamsson, hade varmt glöggen, kokat kaffe och plockat upp pepparkakorna. När femton frusna modellflygare kommer in från kylan är det frågan om sekunder innan allt är slut. Men å andra sidan, när alla godsaker är slut, är alla varma, mätta och belåtna.

Och en mätt och belåten modellflygare är en bra modellflygare.



Annandagsflygningen

Annandag jul är det absolut sista tillfället att få vara med om organiserade knasigheter inom Vallentuna Modell Flyg Klubb!

Detta tillfälle nappade tyvärr inte speciellt många på. Halvtaskiga ursäkter i form av middagar med olika mostror och fastrar hördes. Trots löften om massor av glögg och pepparkakor. Vi hade beställt sk "Boforsväder", och hela dagen var "strälande".

Kamrater, det är vid dessa tillfällen som man måste lära sig att prioritera! Eller som Mundebo skulle uttryckt sig, "piotea"!

Underhållningen stod denna dag, Jan-Olav Wedin för. Denne Wedin är

webbmater i VMFK (www.vmlk.a.se). Vid ett tillfälle skulle han göra en sk gräsrotflygning vilket innebär att ... Ja, ni förstår vad som hände. Janne fick i alla fall med sig de flesta delarna i en plastpåse hem, och ja, han vet precis var klistertuben finns någonstans nu! Belöningen för dessa hiskeliga äventyr kom efter flygningen. Toastmaster Abrahamsson hade varmt glöggen och öppnat pepparkakspaketet.

Som syns på bilden är lyckan fullständig efter en full dags verk, och man får koppla av tillsammans med sina lek-kamrater!

Thomas Nyberg ordf. VMFK

thomas.nyberg@minnejl.com

Tisdags- träffarna

I nom VMFK har vi sedan urminnes tider haft tisdagar som en "helig" dag, det är den dagen mellan kl. 19.00 – 21.00 då grabbarna träffas och helt får gå upp i dagens ämne.

Vid högtidliga tillfällen kan vi dessutom halka in och prata om modellflyg! Nu skulle det bli andra bullar!

Dessa futtiga timmar var alldeles för dyrbara för att spolieras på annat än rent modellflyg.

Det bestämdes att en tisdag i månaden skulle denna dag ha ett tema!

Tisdagen den 14 jan. var temat "SKALAFLYG".

Den välkända skaladomaren Lars Fredriksson, RFK Crash, inbjöds att prata om detta ämne som jag har en känsla av att dom flesta har förutfattade meningar om. Cirka 20 förhoppningsfulla medlemmar hade mött upp för att lyssna på Lars. Han är lättlystnad, och hela kvällen förflöt i ett härligt töcken av enbart modellflygsnack. Jag har en känsla av att det var flera frågetecken som blev väldigt raka genom Fredrikssons besked. Det var flera presumtiva Populärskala-tävlande som gick ut genom dörren sent om sidor, eftersom man prioriterar flygningen framför skalabedömningen, vilket var en av de saker vi fick lära oss denna kväll.



Två av VMFKs medlemmar hade tagit dit sina skalaobjekt och det var Peter Evers, Piper Cub J3, och Ture Lakéns P51 Mustang, och B13 Vultee. Peter Evers Cub, tillhör dessa fantastiska skala-modeller som är så otroligt vackra att man bara häpnar. Motoratruppen består av ca. 150 delar, 150 delar!! Allt, och då menar jag allt, var i ett så otroligt skick att man nästan höll andan när den presenterades. Det har tagit Peter många år att komma så här långt, och då är projektet ändå inte riktigt färdigt!

Se upp på Barkarby.

Ture Lakéns Mustang och B 13 Vultee är också väldigt vackert byggda. Mustangen har dessutom en svensk historia, och Vulteen är till salu!

Trots att de flesta av lekmännen var väldigt imponerade av Peter och Tures

modeller hittade naturligtvis skaladomare Fredriksson fel på dessa "perfekta" modeller. Inga stora saker slog han ner på. Trots de fel Lars hittade, var han väldigt imponerad av de tre modeller som var uppställda.

Jag kan varmt rekommendera att Du gör något av de kvällar som Ni träffas på.

Ring till Lars Fredriksson om Ni vill vika en synnerligen intressant kväll som ovanstående.

Det skulle inte förvåna mig om detta evenemang resulterar i att vi i framtiden har ett klubbmästerskap i Populärskala. Sådan respons hade vi denna kväll!

Om vi har detta klubbmästerskap öppet, vågar Du anta utmaningen att komma då?

Thomas Nyberg ordf. Vallentuna MFK
thomas.nyberg@minmejl.com

Redaktionsrådet och Modellflygnytt

Vid redaktionsrådets möte i december diskuterades inriktningen för medlemstidningen under 2003. Vi konstaterade att huvuddelen av medlemmarna uppskattar tidningen mycket men att en viss kritik om för lite "söndagsflygmaterial" hade uppstått efter att nummer 5/02 hade kommit ut (förytse chefredaktörens trettonde nummer – vilken otur men man får väl inte vara vidskeplig). Numrets omslag pryddes av en friflygbild vilket tycks ha retat gällfeber på några medlemmar.

Vid en genomgång av materialet i årgång 2002 konstaterades att det mesta som finns på medlemmarnas önskelista hade faktiskt funnits med under året, produktnyheter, byggtips både med och utan ritningar, reportage från resor, reportage från mässor, klubbar och klubbarrangemang samt andra föreningsnyheter. Under olika delar av året ligger tonvikten på olika områden men det är ju naturligt att det blir flera tävlingsreportage under den aktiva tävlingsäsongen och mindre av den varan under vintern då det är mera om byggaktiviteter.

Ett område som det varit tunt på är genomlysande produkttester men redaktionsrådets mening är att dessa tester kräver mycket resurser om de skall göras på ett objektivt sätt. Vi skall inte tigga runt hos importörerna för att få "billiga byggsatser" som vi sedan är skyldiga att

betala med smöriga testomdömen för att tacka för maten. Den typen av tester har inget värde förutom för den som fick en gratismodell. Det måste vara en rak linje mellan testare och importör/tillverkare!

Däremot vill vi uppmana medlemmarna att skriva och berätta om sitt senaste bygge, problem och glädjeämnen, vad som var bra och vad som inte fungerade lika bra. Vi tror att medlemskåren gärna skulle vilja ställa upp på detta. Gärna många korta byggrapporter med bild på modellen och byggaren. Skriv!

Den kritik som tidningen har fått har främst kommit från tidigare skribenter som har sett sina inkomster från tidningen försvinna. Men det finns fortfarande resurser att köpa in material och att betala medarbetare som gör en merprestation utöver vad som kan betraktas som medlemmarnas enstaka strå till stacken. Exempel är byggkonstruktioner och ritningar, större bearbetningar av material eller "beordrad" testverksamhet. Bosse Gärdstad fick t ex skäligen betalt för ritningen till El-Lajban i förra numret. Naturligtvis ersätts bl a kostnader för film och framkallning samt i vissa fall resekostnader efter överenskommelse.

Artiklar och notiser före eller efter evenemang betraktas som pressreleaser där det är arrangörens – klubbens – sak att ta fram informationsmaterial. Det har förekommit att klubbar har betalt någon

informationskunnig person att framställa artikelunderlag och bilder för att få publicitet, det är OK för det är ju i första hand i klubbens intresse, inte hela förbundets, att informationen tas fram. På samma sätt är det i klubbarnas intresse att information publiceras om deras duktiga medlemmar, både för att uppmuntra till fortsatta goda insatser till klubbens fromma men också för att tipsa andra. Om fler klubbar berättar om sina erfarenheter – ger goda idéer – gynnar det alla klubbar inom förbundet.

Redaktionsrådet uppmanar fler medlemmar och deras klubbar att föra vidare sina goda idéer till andra SMFF-medlemmar.

Det konstaterades också att tidningen under de 14 senaste numren har hållit en högre teknisk kvalitet än vad som SMFF har avtalat om. Mfn skulle enligt avtal hålla 56-64 sidor fördelade på ett ark (16 sidor) i fyrfärg och tre ark i svartvitt. I själva verket har tidningen i snitt haft tre ark (48 sidor) i fyrfärg (på dessutom ett finare papper) och endast ett svartvitt ark. Totalt har det blivit något fler ark dessutom. Allt om Hobby AB har bjudit på allt detta utan att begära extra betalt.

Detta nummer skulle haft ett svartvitt ark till men detta ark har sparats för att bereda plats för en fullskalaritning i ett senare nummer under året.

Freddy Stenbom, chefredaktör Mfn



Förbundsmöte
29-30 mars på
Scandic Hotell
Ryd i Linköping

Lancair ARF från Great Planes

Great Planes presenterar nästa modell som säkerligen blir en storsäljare. Det finns inte många ARF-modeller av den här typen av flygplan tidigare och förebilden, Lancair ES, är ett av de mest linjesköna experimental-klassade hembyggen som finns.

Great Planes har valt att göra sin Lancair i 60-storlek med en spännvidd på drygt 2 meter och en beräknad vikt på cirka 4 kg.

Modellen är huvudsakligen byggd i trä till skillnad från förebilden som mestadels är i glasfiberarmerad plast. Hjulåpbor och motorkåpan är i dock i glasfiber även på modellen samt en del andra smådetaljer.

Bland konstruktionsdetaljerna kan nämnas att stabilisatorn är monterad med aluminiumrör och är lätt demonterbar för transporter. Vingen är försedd med klaffar som gör modellen lätt att landa i låga farter.

Till skaladetaljerna hör förstås det fasta stället med kåpor och fairings men även en del panellinjer på kroppen finns med.

Den läckra klädseln i vitt, blått och guld är utförd i MonoKote och kåporna är lackerade i matchande kulörer.

Lancair ES har ett fast trepunkts-ställ men det finns flera versioner av fullskala Lancair med infällbara ställ för den som vill bygga vidare på egen hand. För den riktigt farthungrige kan det tilläggas att Lancair har plockat hem titeln i Renos pylonrace i utklassningsstil flera gånger.

Great Planes distribueras av Minicars AB.



El-flygnyheter från AirEl

Freestyle heter en ny borstlös motor från Plettenberg avsedd för 7-10 celler. Det är en högeffektiv motor med en verkningsgrad på hela 88 %. Den väger endast 75 gram och kan svinga en 10 tums propeller utan växel vilket gör den mycket tystgående.

Freestyle finns med två olika lindningar, 20 och 24 varv. 20-varvslindningen passar för konstflyg och 24-varvslindningen passar bäst till parkflyers och slowflyers. Den har en propelleraxel av titan med 5 mm diameter.

Future heter en ny serie fartreglaget för borstlösa motorer från Schulze. De väger 15-50 och finns för 6-32 celler. Det minsta klarar strömmar upp till 6 A och det största upp till 130 A.

Reglagen kan ställas in för olika användningsområden som t ex flygplansmodeller, helikoptrar, bilar eller båtar.

Mer uppgifter om dessa produkter finns på AirEl Flyghobbys egen hemsida, www.irel.nu.



Fler nya ARF:ar från Vmar

Vmar bygger vidare på sitt ARF-program. Bland de senaste tillskotten märks två modeller med hembyggen som förebilder.

Jodel, på bilden, är den ena och Van RV4 är den andra. Piper Tomahawk, Edge 540 och Dornier 27 är andra nya modeller. Resen av nyheterna hittar ni på Carrocar AB:s nya hemsida, www.carrocar.se.



Nya NiMH-celler

Carrocar har en helt ny NiMH-cell som tillverkas av Powers och heter R-3300 Z3.

Det är en cell med hela 3300 mAh kapacitet. Den är främst riktad till touringbilar i 1:12 klassen och liknande. Cellerna säljs lösa i 6-pack som man får löda ihop själv.

Pris ca 740:-/6 st.



IC DF från OK

OK Models har hållit på ett tag med utveckling av fläktmodeller med förbränningsmotorer i den lilla 18-storleken som kraftkälla.

Den första modellen hette DJ-1 och marknadsfördes troligen endast i Japan. Nu följs den upp med en ny modell som heter DJ-3 och som redan börjat marknadsföras i USA.

DJ-3 är en snabbbyggd sats med många laserskurna delar. Vingen har en symmetrisk profil och är konstruerad för infällbara ställ. Bakkroppen är öppen med högmoterad stabbe för att ge bra förutsättningar för fläkten.

Fläktenheten innehåller en specialanpassad 18-motor med bakblås och avstämd pipa som ska kunna ge 24 000 rpm på fläkten. Diametern på den 5-bladiga fläkten är 90 mm och den ger drygt

1 kg dragkraft. Motorn är försedd med pull-start.

DJ-3 har en spännvidd på 937 mm, en vingyta på 28 dm² och en längd på 1310 mm. Vikten ska hamna på cirka 1,5 kg vilket borde ge hyfsade prestanda med dryga kilot i dragkraft.

Om DJ-3 kommer till våra butiker är inte klart än.

OK Models distribueras av Model-Craft.



NiMH-ackar med mycket klös

Fuji Engines nya BT-64A är en ny en-cylindrig bensinare för stora flygmodeller med stora effektbehov. Motorn levererar 5,7 hk vid 9000 rpm och svingar t ex en 22 x 12 propeller med cirka 7200 rpm.

Som de andra motorena från Fuji har BT-64A ATM-systemet som sköter tändförställningen och underlättar starten av motorn. Fyra kullager, två på vevaxeln och två på vevstaken. En bränslepump med tryckregulator matar Walbro förgasaren som dessutom har skyddats från motorns värmestrålning med en speciell skärmplåt för att inte förgasarinställningarna ska påverkas av värmen från motorn.

Motorn väger cirka 2.2 kg. Kommer komplett med tändstift ljuddämpare och ett fäste för startfjäder.

Fuji Engines distribueras av Minicars AB.



Nya skala Park-flyer

En P-51D Mustang är nästa modell i serien med skala Park-flyers från tillverkaren ALFA. Den förra var P-47 Thunderbolt.

Modellen har 850 mm spännvidd vikt på cirka 400 gram. Motorvalet kan vara en 280-300 motor eller en borstlös.

Helt färdigbyggd och målad modell med löstagbar vinge. Det som återstår är att montera radio, motor och dekal. Stöbstänger ligger på plats. Små servoanslutningar, pilotgubbe, kardborreband att fästa acken med, skalaspinner mm ingår.

Styrning med skev- och höjdroder. Levereras utan drivsystem. Priset är cirka 1395:-. Det går även att köpa ett komplett paket från MFT som importerar modellen.



Commander enspakare

Det har kommit två nya enspakare från Thunder Tiger. Det är anläggningarna ACE Commander T2S och T3S. Båda kommer att finnas med i ett flertal av de kommande Super-Combo paketen från Thunder Tiger framöver.

Commander finns i två versioner med två respektive tre kanaler. Den tredje kanalen sköts med ett skjutrelä på sändarens ena sida. Commander är en AM-anläggning på 27- och 40 MHz-bandet.

Anläggningarna levereras med en mottagare och två standardservo. Distribueras av Carrocar AB.



Snabbladdare från Graupner

Graupner Ultramat 25 är en ny microprocessorstyrd laddare som klarar att ladda NiCd, NiMH och blyackumulatorer.

För NiCd finns funktioner för laddning med 10 mA-5 A, urladdning med 0,5-3 A, motionering, kapacitetsmätning och cellbalansering av paket med 1-25 celler. NiMH-celler kan snabb-laddas, urladdas och kapacitetsmätas. Bly-ackar med 1, 3, 6 eller 12 celler kan både snabb-laddas, urladdas, kapacitetsmätas och långsam-laddas. Laddaren drivs från en likströms-källa på 11-15 V. Graupner distribueras av Hobbyborgen AB.



Excel Competition 2

Simprops vackra elsegelare Excel Competition 2 finns att beställa hos Östersunds Modellhobby AB. Det är en modell som finns i ARC eller ARF utförande. Kroppen är gjuten i glasfiberepoxi med vit gelcoat. Vingen är tvådelad med abachi-plankad foamkärna. I ARF-versionen kommer den klädd med plastfilm och dekoren tryckt på ett dekalark.

Spännvidden är 2210 mm och vingytan 34 dm². Flygvikten hamnar på 1700-1900 gram beroende på vilken motor och vilket antal celler man väljer till acken.

Lämplig motor kan t ex vara en växlad 650 motor eller en av Simprops borstlösa motorer.

Priset för ARF-versionen är cirka 2495:-.

Simprop har en serie med snygga aluminium-spinner som passar till fällbara propellrar på modeller som Excel Competition. De finns i två utföranden Classic eller Turbo, den senare har luftintag i mitten vilket ger bra kylning för motor och växellåda.

Finns med diametrar från 30-45 mm och motoraxlar på 2,3-6 mm. Priset för en komplett spinner utan propellerblad ligger på cirka 175:-.



Moki 45:a

Moki presenterar en ny 45 cm³ bensinmotor. Det speciella med den här är att det är en fyrtaktsmotor vilket inte är så vanligt från Moki. Den enda fyrtaktsmotorn före den här var deras fem-cylindriga stjärnmotor på 215 cm³. De-lar man 215 på 5 så får man 43 så det här är säkert samma cylinderämne.

Effekten är 3 hk på 1400 grams vikt vilket är helt OK.

Lämpliga propellerstorlekar för den här motorn anges till 22 x 10 eller 22 x 12, tvåbladiga propellrar alternativt 20 x 10 eller 21 x 8, för trebladiga.

Mokis motorer tas hem till Sverige av 3F Hobbyservice.





John Andersson startar i P30.



Anders Edström från Uppsala startar i F1J.

Lilla Friflyg-cupen 2003

Årets upplaga av Lilla Friflyg-cupen utökas. Förutom fler deltagare delas cupen i två grupper. I södra gruppen kommer tre deltagare att hållas och i norra gruppen fem.

Tävlingsslagerna är som vanligt F1H, F1G, F1J/P, P30 och HKG.

Segrarna koras i Gagnef den 13 september där en gemensam final hålls för de båda grupperna. En gemensam deltagelse hålls dessutom i Rinkaby den 15 juni.

Om du har några frågor kan du kontakta Rolf Astervik MFK Albatross tel. 026-18 64 27.

Poängberäkning

Första plats ger 10 poäng, andra plats ger 8 poäng, tredje plats ger 7 poäng osv.

De som tävlar i norra gruppen får stryka resultaten från två deltagare.

Deltävlingar

Södra gruppen
1. Rinkaby, 21 april
2. Rinkaby, 15 juni
3. Gagnef,
Final 13 september

Norra gruppen
1. Norberg, 22 februari
2. Uppsala, 3 maj
3. Rinkaby, 15 juni
4. Örebro, 30 augusti
5. Gagnef,
Final 13 september



Förbundsmöte
29-30 mars på
Scandic Hotell
Ryd i Linköping



www.elde-importen.n.se

JAMARA

Rossi

KAVAN

Post-tävlingen



Flygare	Klubb	Tid [s]	höjd [m]	Poäng
Kalle Westerblad	AKM	246	7.15	394
Ingvar Persson	AKM	239	7.15	383
Thomas Johansson	Lunds RFK	164	7.15	263
Daniel Ohlsson	Team Tornado	159	7.15	255



Så var det dags för halvtid i Solna MSK:s posttävling! Aeroklubben Malmö ligger i täten genom den flitige inomhusflygskribenten Kalle Westerblad.

Kalle har genom en flygning på 4:06 i en 7.15 meter hög hall skrapat ihop 394 poäng och därmed fått en knapp ledning före Ingvar Persson.

Fast skam den som ger sig. Flera inomhusflygare ligger i hårdträning och om det inte vore för ett snöpligt misstag skulle Daniel Ohlsson med flera ha gjort ytterligare tävlingsstarter Uppsala i mitten på januari.

Tyvärr glömdes mätbandet att mäta takhöjden hemma... Bättre lycka nästa gång! Till dig som har byggt Lättflygar'n eller Proffsflygar'n – bjud hem dina modellflygkompisar på middag och gör några tävlingsstarter i vardagsrummet. Det är fullt tillåtet att låna en modell, så låt kärran gå laget runt!

Historien bakom Mini-Stick

Faktum är att tävlingsklassen Mini Stick eller Living Room Stick föddes just i glada modellflygvänners lag över en middag. Det började 1988 när en grupp ur Goddard Indoor Flyers i USA träffades över rekorderliga mängder chiliconarne och öl för att planera årets tävlingar och prata inomhusflyg i allmänhet, kläcktes idén att inte bara prata modellflyg utan att flyga också. En uppsättning regler skissade snabbt fram. Tanken var en relativt okomplicerad modell som en nybörjare kunde bygga men som flög tillräckligt långsamt för att passa i ett vardagsrum - Mini Stick var född.

Flygningarna i vardagsrummet blev en succé och snart började de söta små modellerna dyka upp både här och där runt om i världen. Då tog en annan klubb i USA initiativet till nästa steg i populariseringen av Mini Stick. Man utlyste en posttävling. Resultat till posttävlingen

kom in från världens alla hörn. Tack vare att flygtiderna kompenenserades för takhöjden tävlade alla på lika villkor. Man flög i allt från vardagsrum till luftskeppshangarer och hade jättekul! Den internationella posttävlingen för Mini Stick blev en årligen återkommande tävling där främst japaner och amerikaner tampas om topplaceringarna. Den senaste tävlingen hade 50 deltagare!

Så vad väntar du på? Smörj gummi-motorerna och flyg av hjärtans lust!

Jonas Romblad

Flygtid i sekunder

Takhöjd i meter

Tävlande (namn och SMFF-nummer)

Klubb

Tidtagare (namn och SMFF-nummer)

Klubb

Skickas till: Solna MSK:s Posttävling, c/o Jonas Romblad, Stälträds sv. 17, 2 tr. 168 68 Bromma Sista dag att posta tävlingsbidrag är 15/3 2003!

Julnötterna!

De senaste Julnötterna i Modell flygnytt skulle bli enklare än de föregående. Det blev de också. Resultatet blev betydligt fler tävlande än förra året.

Några sedvanligt svåra frågor återfanns, då mera med karaktären "gissa-hur-många-ärtor-i-burken"-frågor, så kunde vi fixa eventuella särspel den vägen.

Fråga 4 var en svår en, där svaret är Camorra-pokalen. Den hade jag hittat i en gammal flyghistorisk utgåva. I samma utgåva snodde jag fråga 26, som jag ville skulle välla stora problem. Grejen ser ju ut som en gammaldags pejlanordning, men den är inget annat än en flygfyr. Kunde nästan alla! Där gick jag på en nit!

Inget rejält julkryss utan en slamkrypare och det blev den här gången fråga 19, den med en Tummelisa. Jag avsåg, att det rätta svaret skulle vara ett kryss, eftersom Mikael Carlsson byggt en Tummelisa. Det har också Göran Kal-

derén, som också producerat mängder av fina byggsatser av modellen. Men mitt alternativ Tvåa, som skulle vara fel, var lika rätt som krysset. I Tummelisan satt en Thulin-motor, vilket många påpekat. Här ger vi rätt för både kryss och tvåa!

Vänner av ordning påpekar också, att World Air Games i Turkiet gick 1997 och inte 1977, som kryss-snickaren fått det till.

Segrade den här gången gjorde mångårige julkryssaren Alf Eriksson i Lindesberg. Han hade bara fel på en fråga - fyran - den om Camorrapokalen. Resten rätt. Imponerande. Jag som trodde jag skulle knäcka folket den här gången för flera fallgropar var utlagda. (Hur kunde man se att BHT-1 var fotograferad på Arna-fältet utanför Uppsala och inte på "hemmafältet" Norrtälje?)

Arne Ask -mail svarade sig till andra-platsen med 26 rätt. Det var inte Bo Bring (18) och inte en vindmätare (26).



Hur i allsin dar kunde folket se, att bilden med BHT-1 är tagen på Arna-fältet utanför Uppsala - gamla F16? Imponerande! (bild via Gunnar Ågren, F1C, Uppsala)

Tredjeplatsen med 25 rätt delar kryssrävarna Lennart "Floda" Flodström (fel på 10, 18, 25) och Arne Frinndal (fel på 17, 23, 26).

Antalet inkomna svar blev högre denna gång - allt förmodligen som en följd av att frågorna i stort var lättare. Bokpriser sänds ut till pristagarna. Rätt rad 2002:

221x 1x1x x1x1 1122
xxx/2x x12 x 211x

Den Gamble Redaktören

Ny adress

www.natans-hobby.se

KAVAN

Herr Norvel

KeW

Tillbehör

Motorer

Ben Buckle

Laser

FLAIR

Combrian

Byggsatser

ATI

Irvine

Natans Hobby tel 0340-66 00 66 • fax 0340-66 55 13

Svensk rekordtabell Rev 00, Mars-02

Kategori/Phys	Klass	Framdrivning	Flygtid	Distans på rakbana eller förklarning	Höjdvinst	Distans ToR	Hastighet	Distans i slutna bana	hastighet i slutna bana	Tävlande	Klubb	Datum	Plats	Nordiskt/ Världsrekord
F1														
101	Segel	Open	n/a	1h 41min 59s						R Johansson	Norrköping	1946		
102										A Wahlund	Uppsala	1963		
103					565 m					Lars Pettersson	Östersund	15/7 1945		
104	Motor	Open	Gummimotor	47min						R Åhman	Norrköping	1957		
105					37,4 km					S-O Linden	Örebro	16/5 1976		
106						x								
107							x							
108	Motor	Open	Kolvmotor	1h 47min						Nils Blomé	Örebro	20/3 1949		
109					26,4 km					Lars Sterner	Malmö	1952		
110						x								
111							x							
112	Segel	F1A	n/a	x	Flygtid på tävling									
113	Motor	F1B	Gummimotor	x	Flygtid på tävling									
114	Motor	F1C	Kolvmotor	x	Flygtid på tävling									
115a	Motor	Open	Gummimotor	11min 25s	Takhöjd upp till 8M					S-O Linden	Örebro	13/11 1977		
115b				x	Takhöjd 8-15M									
115c				18min 10s	Takhöjd 15-30M					Lars Linden	Örebro	23/4 1983		
115d				41 min 2s	Takhöjd över 30M					Jonas Romblad	Haninge Mik	5/7 1999	Lakehurst, NJ, USA	
125a		F1D	Gummimotor	x	Takhöjd upp till 8M									
125b				x	Takhöjd 8-15M									
125c				x	Takhöjd 15-30M									
125d				27min 2s	Takhöjd över 30M					Jonas Romblad	Solna Mik	4/3 2001	Cargolifterhangaren, Berlin	VR
116a		F1L	Gummimotor	x	Takhöjd upp till 8M									
116b				x	Takhöjd 8-15M									
116c				x	Takhöjd 15-30M									
116d				23 min 47s	Takhöjd över 30M					Jonas Romblad	Solna Mik	3/3 2001	Cargolifterhangaren, Berlin	VR
117a		F1M	Gummimotor	x	Takhöjd upp till 8M									
117b				x	Takhöjd 8-15M									
117c				x	Takhöjd 15-30M									
117d				16 min 12s	Takhöjd över 30M					Jonas Romblad	Solna Mik	3/3 2001	Cargolifterhangaren, Berlin	VR
118a	Handluns	F1N	n/a	x	Takhöjd upp till 8M									
118b	Handluns			x	Takhöjd 8-15M									
118c	Handluns			x	Takhöjd 15-30M									
118d	Handluns			x	Takhöjd över 30M									
119	F1D, en flygning	Gummimotor	x	Flygtid på tävling										
120	F1D, två flygningar		x	Flygtid på tävling										
121	F1D, sex flygningar		x	Flygtid på tävling										
122	F1L, en flygning		x	Flygtid på tävling										
123	F1L, två flygningar		x	Flygtid på tävling										
124	F1L, sex flygningar		x	Flygtid på tävling										
F2														
130	Linstyrt	Speed open	Kolvmotor		0,00-1,00 cm3		x							
131	Linstyrt				1,01-2,50 cm3		287 km/h			Goran Fältgren	Oxelösund	29/2 1987		
132	Linstyrt				2,51-5,00 cm3		281 km/h			Ove Kjellberg	Solna Mik	27/9 1975		
133	Linstyrt				5,01-10,00 cm3		281 km/h			Ove Kjellberg	Solna Mik	28/8 1977		
134	Linstyrt	F2A			Tävlingsrekord		x							
135	Linstyrt		Jet!				x							
57	Teamracing F2C			3min 28,1s	Tävlingsrekord, 100 varv					Hans Andersson/Johan Åhling/Mik Galax, Stockholm		30/9 1990		
58	Teamracing F2C			7min 8,0s	Tävlingsrekord, 200 varv					K Axtelius/ B-O Samuelsson/Mik Galax, Stockholm		27/5 1984		
F3														
141	Motorflyg	Open	Kolvmotor	25h 50min 52s						David Törnqvist	Fk Gamen	3-4/ 1999	F13, Norrköping	
142	Motorflyg		Kolvmotor		89,493 km					Lars-Evert Andersson/Saltsjö-Boo		5/9 1987		
143	Motorflyg		Kolvmotor			1530m				L Olsson	Malmö	15/6 1963	Sövde flygplats	
144	Motorflyg		Kolvmotor				x							
145	Motorflyg		Kolvmotor				274 km/h			Tomas Leijon	Nyköpings Mk	19/10 1985	Radiolanda, Nyköping	
146	Motorflyg		Kolvmotor					x						
147	Motorflyg		Kolvmotor						x					
148	Sjöflygplan		Kolvmotor	1h 31min						Tomas Leijon	Nyköpings Mk	24/10 1987	Yngaren, Nyköping	
149	Sjöflygplan		Kolvmotor	55,93 km						Lars-Evert Andersson/Saltsjö-Boo		22/8 1987		
150	Sjöflygplan		Kolvmotor			x								
151	Sjöflygplan		Kolvmotor				x							
152	Sjöflygplan		Kolvmotor					x						
153	Sjöflygplan		Kolvmotor						x					
154	Sjöflygplan		Kolvmotor						x					
155	Segel		n/a	8h 2min						Antero Hurtig	Stockholm	25/7 1982		
156	Segel		n/a		5,95 km					N-F Hofmann	Kristianstad	12/7 1971		
157	Segel		n/a			x								
158	Segel		n/a				x							
159	Segel		n/a					x						
160	Segel		n/a					101 km		N-F Hofmann	Kristianstad	7/7 1973		
161	Segel		n/a						x					
162	Helikopter		Kolvmotor	23 min 45s						Niils Hollman	Stockholm	22/12 1990		
163	Helikopter		Kolvmotor		100 meter					Niils Hollman	Stockholm	25/2 1990		
164	Helikopter		Kolvmotor			2 meter				Niils Hollman	Stockholm	25/2 1990		
165	Helikopter		Kolvmotor				x							
166	Helikopter		Kolvmotor					x						
167	Helikopter		Kolvmotor						x					
168	Helikopter		Kolvmotor											
83	F3D, 10 varv	Kolvmotor	x											

Rekordtabellen snart återuppstånden!



Som de trogna SMFF-medlemmarna/Mfn läsarna vet så försvann originalen till samtliga svenska-rekord-dossier spärlost i Finland under mycket olyckliga omständigheter för ca 10 år sedan. Flertaliga försök att hitta dessa i Finland har inte givit något resultat. Därför erbjöd jag mig för något år sedan att rekonstruera rekordtabellen och hjälpa vår styrelse att lösa problemet en gång för alla.

Tillvägagångssättet är följande:

- Jag rekonstruerar tabellen efter de gamla dokument som finns.
- Den publiceras i Mfn, dvs det du läser nu.
- Klubbarna kommer in med ev. synpunkter och tillgänglig dokumentation till förbundet.
- Jag korrigerar listan.
- Styrelsen kan fastslå den rekonstruerade listan.
- Vi kan gå vidare och bli publicera listan på vår eminenta hemsida som inspiration för er att kanske starta ett projekt!?

Det visade sig att den sista kopian på svenska rekordtabellen fanns hemma hos mig själv! Med denna som grund samt kopior på den finska tabellen där en del av de nordiska rekorden fanns med inklusive de satta av svenskar började den nya listan ta form. Jag har även ringt runt en del och snokat, det är ju så att för att

kunna slå ett officiellt svensk/nordiskt/världsrekord krävs flera funktionärer. Någon av dessa måste ju komma ihåg prestationerna var min tanke. Den lista som du ser här bredvid innehåller i sin helhet ca 140 rekordkategorier. Alla dessa klasser finns det inga svenska noteringar i. Då FAI-sporting code gjordes om för något år sedan så försvann en massa klasser och att försöka återställa dessa har alltså inte varit nödvändigt, detta har som ni förstår förenklat arbetet väsentligt (Synd, jag gillade friflygande-gummimotor-helikopter-speed! En ryss hade världsrekordet med över 130 km/h, sug på den du!).

Jag väddar nu att ni i samtliga klubbar skall slå era kloka huvud ihop och tänka efter om det är någon i er klubb som har satt ett GODKÄNT svenskt rekord i någon av de fortfarande existerande klasserna någon gång mellan den 19 november 1992 och nu och som inte finns med i listan här på sidan. Observera alltså att det handlar om tidigare GODKÄNDA SVENSKA rekord. Vi skall alltså rekonstruera den gamla rekordtabellen (i den mån klasserna finns kvar i den nya listan) och aktivt undvika att skapa en slags hybrid med inslag av ej officiellt noterade tävlingsrekord eller liknande. För att förenkla för styrelsen som i slutändan kommer att fastställa den "nya" tabellen så är det mycket önskvärt att om ni hittar ett rekord som saknas och ej heller slagits

enligt listan, leta reda på alla kopior på dossiern som ni har och skicka en kopia till förbundet så fort som möjligt. Har ni ingen kopia över huvudtaget så är det önskvärt att någon i förbundsstyrelsen får komma i kontakt med de personer som var funktionärer/huvudansvarig för rekordförsöket. Detta för att kunna säkerställa en rimlig sannolikhet. Jag har en önskan att ni försöker gå igenom detta innan SMFF-förbundsstämma, så kanske vi kan få detta avklarat och kunna gå vidare (Har själv en maskin klar för klädsel som jag skall försöka slå ett gammalt spektakulärt rekord med)

Er linflygare kan jag för övrigt lugna på en gång, jag vet att i stort sett samtliga era rekord är slagna efter att tabellen skrevs. Eran grenchef har fullt sjö just nu att komplettera listan åt oss. Detsamma gäller R/C uthållighetsrekordet som Norrköpingsgänget slagit.

För er som vill läsa mer om rekord vill jag hänvisa till den allenaordade bibeln: Sporting Code. Den publiceras på Internet i sin gilliga utgåva och man hittar den på CIAM:s hemsida (se länkar på SMFF hemsida) Där finns även avprickningslistor mm för att inte missa något. Ladda ner din Sporting Code/rekorddelen mm från nätet och kryp upp i soffhörnan, det finns mycket intressant att läsa om rekord och sedan ses vi på förbundsstyrelsen!

Flyg högst, längs och fortast
Tomas Leijon, Tullinge Mfk



Förbundsstämma
29-30 mars på
Scandic Hotell
Ryd i Linköping

F5	Kategori/Flygtyp	Klass	Framdrivning	Flygtid	Distans på rakbana eller förklaring	Höjdvinst	Distans ToR	Hastighet	Distans i slutna bana	hastighet i slutna bana	Tävlande	Klubb	Datum	Plats	Nordiskt/Världsrekord
171	Efflyg		Sekundärceller	2h 17min 42s							Tomas Leijon	Tullinge Mfk	12/12 1999	Tibblehallen, Täby	
172	Efflyg		Sekundärceller		x										
173	Efflyg		Sekundärceller			x									
174	Efflyg		Sekundärceller				x								
175	Efflyg		Sekundärceller					154,37 km/h			Gert Zaar	Malmö	24/7 1984		
176	Efflyg		Sekundärceller						9,8 km		Conny Tollef	Stockholm	5/5 1983		
177	Efflyg		Sekundärceller							x					
178	Efflyg		Primärceller	x											
179	Efflyg		Primärceller		x										
180	Efflyg		Primärceller			x									
181	Efflyg		Primärceller				x								
182	Efflyg		Primärceller					x							
183	Efflyg		Primärceller						x						
184	Efflyg		Primärceller							x					
185	Efflyg		Solcellsdrift	x											
186	Efflyg		Solcellsdrift		x										
187	Efflyg		Solcellsdrift			x									
188	Efflyg		Solcellsdrift				x								
189	Efflyg		Solcellsdrift					x							
190	Efflyg		Solcellsdrift						x						
191	Efflyg		Solcellsdrift							x					
192	Efflyg		Kombination	x											
193	Efflyg		Kombination		x										
194	Efflyg		Kombination			x									
195	Efflyg		Kombination				x								
196	Efflyg		Kombination					x							
197	Efflyg		Kombination						x						
198	Efflyg		Kombination							x					
199	Helikopter		Elmotor	x											
200	Helikopter		Elmotor		x										
201	Helikopter		Elmotor			x									
202	Helikopter		Elmotor				x								
203	Helikopter		Elmotor					x							
204	Helikopter		Elmotor						x						
205	Helikopter		Elmotor							x					
90	Motor	F5D, 10 varv	Elmotor	x											

Modelljet- turbiner

Närbild på motorn under drift
Samtliga foto: Kjell Mattson.



Det är mycket enkelt att starta en Simjet-jet-turbin med full autostart. Här låter Max Ahlman Edvard Käll "starta själv". Brand-släckaren skall alltid vara med även om du bara testur lite.

På slutet av 1940-talet kom de första "readrivna" flygplanen (J 28 Vampire och senare J29 Tunnan) ut på förband. Jetmotorer ersatte kolvmotorer.

I nästan den situationen är modellflyget i idag. Parallellerna mellan modellflyget idag och fullskalaflyget på 40-talet är intressant. Radiostyrt motorflyg har under en 30 års-period (1970 - 2000) (1920-1950 för fullskalaflyget) varit beroende av kolvmotorer. Men nu håller

något på att hända. Kanske är det dags för "The golden age of modelaviation". Enkla lättskotta jetturbiner börjar komma ut på marknaden.

Två exempel är Simjets och Jetcats jetturbiner. Titta gärna på deras hemsidor. (<http://www.simjet.com>) (<http://www.cat-ing.de/turbines/>) Det finns flera motormärken. Tack vare modern elektronik underlättas motorstart, drift och handhavande. Det gör motorerna mer tillgängliga för gemene modellflygare.

De tidigare varianterna av jetturbiner behövde man släpa med sig en lyfttryckstubb med 30 bar för att få fart på turbinhjulet. Det gick åt rätt mycket manuellt handhavande innan motorerna startade. En del saker kunde gå fel. Man fick inte dra gasreglaget för fort fram och tillbaka. Man fick vara försiktig så att motortemperaturen inte blev för hög. Det behövs inte längre. En elektronisk styrdosa sköter och övervakar alla processer. Även vikt/prestanda har blivit mycket bättre.

I MFN nr 6 2002 skrev undertecknad om Max FA-18 Hornet. Kanske börjar du bli nyfiken. Jag tror att det krävs rätt mycket av en modellflygare innan han eller hon väljer att börja flyga med jetturbiner. Man skall samtidigt inte underskatta farligheten i kolvmotorplan eller bensindrivna modellmotorer. Fel hantierat kan även en enkel trainer utgöra en föra för sin ägare och andra. Titta på listan nedan och se vilka punkter du utan vidare kan pricka av. Själva klarar jag inte av att pricka av alla punkterna nedan.

- Du är en någorlunda skicklig spakryckare och modellbyggare (både och krävs)
- Du har flugit radiostyrda modellflygplan minst 5 år och med marginal passerat "nybörjarstadiet"
- Du har mycket gott omdöme och ingenting att bevisa
- Du vet hur en jetturbin fungerar
- Du är någorlunda teoretiskt skolad eller självlärd på den modellflygtyp som du väljer att flyga. Ofta väljer man en deltakonfiguration vilket delvis kräver ett annat sätt att flyga än en konventionell konfiguration.
- Du har tillgång till någon form av asfaltsflygfält med stora ytor runt om
- Du har en väl tilltagen modellflygbudget (en jetturbin kostar ca 30 000,-).

På en punkt skall jag i artikeln nedan försöka förklara de enklaste grunderna i hur en modern jetturbin fungerar. Tank på att det här är en artikel och ingen fullständig manual. Det räcker inte med att läsa artikel och sedan pricka av punkt fyra. Nu vet jag hur en jetturbin fungerar. Läs istället noga de manualer som leverantörerna skickar med. Manualerna finns även utlagda på Internet.

Teoretisk kan man säga att en jetturbin fungerar som en kolvmotor. Luft suges in, komprimeras, exploderar och skjuts ut. Skillnaden mellan en kolvmotor och en jetturbin är att kolvmotorn gör en sak i taget. En jetturbin gör alla fyra sakerna samtidigt. Både jetmotorn och kolvmotorn skjuter luft bakåt. Skillnaden är



att kolvmotorn använder en propeller eller "impeller" för att skjuta luften bakåt. Dragkraften från en propeller avtar snabbt när hastigheten på modellen ökar. I en jetturbin är dragkraften är konstant oavsett modellens hastighet.

En kolvmotor, glödstiftsmotor har två variabler som styr varvtalet under drift. Den första är trottelläge dvs hur mycket luft motorn får. Det andra är bränslemängd. En kolvmotor måste få rätt blandning av luft och bränsle för att fungera. I en jetturbin styrs varvtal och dragkraft av en variabel, bränslemängd. Ytterligare en stor skillnad är antalet rörliga delar. En ensylindrig tvåtakts kolvmotor har enkelt uttryckt tre rörliga delar, kol, vevstake och vevaxel. En jetturbin har endast en rörlig del, turbinhjulet.

En modern jetturbin består av en "turbindel", en elstartmotor, en bränslepump, en bränsleventil, en propanventil, en elektronisk regler dosa och en 9,6 volts ack. Reglerdosa får information från mottagaren om önskat varvtal, turbinens varvtal och motorns temperatur. Under drift styr reglerdosa bränslepumpen och bränsleventil efter önskat varvtal. Högre varvtal – mer bränsle – lägre varvtal mindre bränsle. Reglerdosa sköter motorstarten helt själv.

"Turbindelen" består av ett turbinhjul och en brännkammare med spridare. Inne i brännkammaren är det ca 1000 grader varmt. Luften som skjuts bakåt är ca 590 grader på fullgas. Om utloppstemperaturen överstiger 800 grader stänger reglerdosa automatiskt av motorn. Det är mycket viktigt att hålla sig borta från "utblåset". Man kan bränna sig rätt rejält på 590 grader. Gräset bakom kan börja brinna ifall man inte tänker sig för. Klubbhuset också. När jag körde motorn på tomgång kunde jag hålla handen ca 1 meter bakom utblåset utan att bränna mig.

Simjets motor har en "full autostartsprocedur". Det är enklare att starta en simjet jetturbinmotor än en kolvmotor. Jag vet, jag har gjort det. Först tanka och fylla på propan, sätta in en 6 eller 4,8 volts ack till mottagaren och en 9,6 volts ack till reglerdosa. Starta mottagare och sändare. Sen drar du gastrimmen från nedersta läget till översta och gasspaken från tomgångsläge till fullgasläge och åter till tomgång. Nu startar styrenheten jetturbinen. Det är mycket enklare att starta en simjet jetturbin än en OS 140 RX eller för den delen en Webra 145 R

Jetturbinens startprocedur börjar med att en elmotor varvar upp turbinhjulet till ca 10000 varv och propan släpps på. Ett glödstift tändar propanen. När propanen antänder så drar elmotorn upp turbinhjulet till 30000 varv samtidigt som fotogen släpps in i brännkammaren. Fotogen brinner inte så bra så det krävs propan för att värma upp brännkammaren och tända fotogenen.

Eftersom den elektroniska styrdosa styr hela processen så kan man dra spaken fram och tillbaka lite som man vill. Det tar ändå ca 4 sekunder från tomgång till fullgas och 2 sekunder från fullgas till tomgång. Skulle man från tomgångsläge direkt spruta in fullgasmängd bränsle så



På bilden visas allt som behövs för att provköra en modelljetturbin. Observera brandsläckaren.

Nedan: Så här ser motorn ut i lådan när den kommer hem till dig. Börja med att läsa manualen noga.

skulle turbinen överheta. Kör man på fullgas och släpper in tomgångsmängd bränsle i brännkammaren så stannar motorn. Reglerdosa övervakar hela tiden motorn så att den går lagom varmt. Det gör att motorn är mycket driftsäker och har hög tillförlitlighet.

Motorn stängs av genom att man drar upp gasreglaget strax över tomgång och därefter drar ner "trottel"trimmen i boten. Styrdosa ser nu till motorn inte blir för varm. Börjar det bli för varmt i motorn startar elmotorn som låter turbinhjulet blåsa in luft i motorn. Inget man behöver tänka på själv.

Simjet 3000 AES vibrerar inte alls under drift. Till skillnad från en fläktmodell som vibrerar rätt mycket. Den enda nackdelen är att man måste ha med sig relativt mycket bränsle ca 3 liter för att få 10-12 minuters flygtid.

De nya jetturbinerna som finns på marknaden är mycket enkla att handa. De ger bra dragkraft i förhållande till sin vikt. Jetturbinerna har relativt kort tid mellan tomgångsvarv och fullgas och tillbaka till tomgång. Det gör dem mycket intressanta för oss modellflygare. OM om man har pengar och god erfarenhet av modellflyg tror jag att det är bättre att använda en jetturbin än en fläkt motor i en scalajetmodell typ Viggen eller F/A 18 Hornet. Man slipper vibrationer och man får betydligt bättre dragkraft särskilt när farten ökar. Fläktmodellerna håller mer och mer på att försvinna. Sannolikt kommer den här typen av jetturbiner att bli vanligare i framtiden. Förhållandet mellan vikt och dragkraft kommer sannolikt även att förbättras. Bränsle-



förbrukningen kommer eventuellt att minska.

Jag vill också passa på att tacka Max för all hjälp med artikeln och "lån" av jetturbinmotor och synpunkter. Utan Max hjälp hade artikeln aldrig kunnat skrivas.
Edvard Käll



Modellflyg och flygmuseum i Kina

Ljudmätning pågår!

Finns det något intressant att se i Kina för en modellflygare? Den frågan fick Bo Magg från Åmåls modellflygklubb inför en resa.

Under hösten hade jag tillfälle att besöka Kina. Resan gjordes till sällsamt med en person som var min guide, född och uppvuxen i Kina och nu boende i Säffle. Som andra punkt på programmet var att få en inblick i Kinas historia och besöka museum, utgrävningar och tempel av olika religioner från de senaste tre tusen åren. Förutsättningarna för detta var mycket goda då min

följeslagare var arkeolog och har arbetat med dessa saker under lång tid samt kände många personer på de platser vi besökte.

Min tredje ambition var att kunna få en inblick i modellflygets utbredning i landet. Kanske också kunna köpa med lite material hem som till exempel motorer och andra tillbehör som kan få plats i väskan. Förhoppningsvis till halva priset förstås. För säkerhets skull hade jag tagit med några urrivna sidor ur vår modellflygtidning för att lättare kunna beskriva vad jag avsåg. Min guide var inte särskilt bekväm inom denna bransch. För att inte säga helt oförstående för något sådant ointressant.

Nåväl. Efter några dagar i Peking var det dags att sätta igång och spåra upp denna efterlängtrade affär med 500 m² yta full av motorer, radioutrustning och ARF-modeller i taket. Den första personen

som jag frågade i min nya bekantskapskrets hade hört talas om flyget och hade nog sett det på TV någon gång. Men någon affär som sålde sådana saker, det visste han inte om det fanns. Det gjorde det nog ändå för det finns så mycket i Kina. Kanske i någon leksaksaffär ...

Jag visade också ett foto på min Norseman men det blev bara ett, aah, och så var det slut på det resonemanget. Inget napp alltså.

Mitt nästa offer blev en ung man på 22 år som var resebyråman och välutbildad i engelska samt hade dagligen kontakt med människor från västerland. Efter att ha pratat med honom en halvtimme var det dags att visa lite bilder från Sverige. När Norseman kom fram igen blev han imponerad och studerade fotot noga. Jag förklarade att jag tagit bilden med min kamera på ca 1 dm höjd från gräset vilket gjorde att modellen såg stor ut. Han såg

Två modelljetmaskiner fanns uppställda i hangaren.



Förbundsmöte
29-30 mars på
Scandic Hotell
Ryd i Linköping



Modellflygtävlingen i F3A skedde mot en härlig fond av historiska flygplan. Bo Magg gick runt med kameran och fängade ett flertal exotiska flygplan från förr. Nedan också en karta som visar flygmuseets läge utanför Peking.





运20号



香五新社号



抗美援越功勋飞机 米格-15



国产第一架喷气式



毕士文号



"飞行模拟器" DC-8



F-1043



四宁号



水上飞机 阿-4



伊尔-62

frågande ut och jag började beskriva spännvidden, hur jag styrde modellen med en radiosändare och hur mottagaren i planet omvandlade signalerna till impulser för servona som styrde rodren. Han nickade förstående och frågade till slut om jag kunde sitta i planet med sändaren och flyga också. Då var det dags för mig att samla ihop foton och börja tala om den veckolånga bussresa jag just hade köpt.

Det verkade hopplöst att få ut något av detta. Bosse i Hobbykällaren i Säffle hade nog rätt när han sa att de hade nog inte kommit så långt i Kina med modellflyg bland folket. Bosse hade tidigare gjort en resa till Kina med branschfolk. Träffen – KWC-finalen – var förlagd i Peking men arrangerad av Kyosho, Japan. Nu vet jag att Kina tillverkar material och motorer och exporterar till säljorganisationer i andra länder. Jag gav upp.

De sista dagarna tillbringade jag i Peking igen. Suget var stort att få se något av flyget. Min guide letade upp adressen till ett flygmuseum cirka 6 mil norr om Peking men var inte ett dugg intresserad av att följa med och titta på gamla plan. Så det var bara att spotta i händerna och ge sig i väg på egen hand. Efter en och en halv timmes taxiåkande till långt ute i bushen var jag framme vid en entré med grindar och grejor och mycket folk som såg ut att vänta på en invasion av besökande. Det blev dock bara en och det var jag. Inlösen med 25 spänn och med kameran i högsta hugg gjorde jag entré till China Aviation Museum och var på väg mot ett 50-tal uppställda MiG-17. Ryska

och kinesiska helikoptrar. Stora bombare och transportflygplan stod uppställda på ett område som var cirka en kvadratkilometer. Det fanns också en del fordonsburna raket- och robotramper vilka i det närmaste var skrot.

Många av planen hade deltagit i kriget vilket kunde ses på de skador de erhållit. Amerikanska och engelska stridsflygplan och bombare fanns också bland samlingarna. Maos eget transportflygplan IL-14M Transport fanns uppställt och kunde beses från insidan.

Orbit, ett specialinrett passagerarflygplan i storlek med DC-8 fanns att se även invändigt. Maskinen hade använts av en världsomspännande organisation som rest runt världens u-länder och utbildat läkare samt utfört ögonoperationer för människor som aldrig annars kunnat få en sådan operation utförd i syfte att få synen tillbaka. Efter välförrättad värv hade maskinen donerats till detta museum. Synd att se alla dessa hundratals maskiner stå ute i regn och det damm som kommer ner från Gobiöknen hela tiden.

Modellflygljud

Plötsligt hör jag ett välbekant ljud, en större modellmotor startar upp. Vad är nu detta? Jag ser en rad nationsflaggor och människor där under i olika overallfärger och med nummerlappar på ryggar.

Jag går närmare och ser att man lagt ut en blå 100 meter lång och 30 meter bred plastduk på betongbanan. Ett flygfält! Antligen, har jag kommit direkt upp i smöret utan att veta något om vad som är på gång. Jag försöker prata med närmaste åskådare som kallar på nästa osv. Snart

har jag framför mig presidenten för organisationen som anordnar tävlingen. Jag får en intervju för SMFF och vår tidning. Nu kanske redaktören blir glad, han ville jag skulle forska lite och skriva när jag kom hem. Det visar sig att jag har turen att bevittna "4th Combined Asian Oceanic F3A Continental Championships" som gick av stapeln 20-29 september. De länder som tävlade var Kina, Hongkong SAR, Japan, Australien, New Zealand och Macao SAR. Fotografering av tävlingsledningen och samtal om modellflyg i Sverige, tur att det kom en kort regnskur som medgav detta. Erhöll ett fint dokument om tävlingarna som Freddy skall få ta hand om, där finns mycket matnyttigt och möjligheter till utbyte.

Före varje tävlingsmoment fick piloten starta karran samt placera den på en cirkelring med 3 meters diameter och med en decibelmätare på andra sidan för att göra en ljudtest. Max 98 db var godkänt. Flygningarna som jag hade tillfälle att se var helt suveräna med snabbhet och precision.

I hangaren stod karrorna, kanske något större än vad som flyg i Sverige men vilken finish. Två jetkarror fanns också på plats.

Jag hade två timmar att spendera på detta innan jag fick söka rätt på en transport tillbaka till Peking. Kommer du till Peking så gör ett besök på detta museum – det är det värt.

Min resa var räddad, detta var kronan på verket. Har nu tre månader framför mig i Botswana där jag också skall leta modellflyg vid tillfälle.

Bo Magg, Ämås MFK



图一



航城第二航工程规划沙盘

米-24武装直升机



毛泽东当年的座机 伊尔-14



毛泽东、周恩来、刘少奇、朱德当年的座机 图-2

地址：北京 昌平 小汤山
公共部：010-61784882
010-66916919
通信地址：北京市 5906信箱
邮政编码：102211

Address: Xiaotangshan, Changping, Beijing
PND Telephone: 010-61784882
010-66916919

Director Qi Xiande and
Political Commissar
Tang Lihua of
China Aviation Museum
Present Their Compliments to
Visitors From Home and Abroad!



中国航空博物馆
馆长齐贤德 政委唐礼华
向海内外广大观众致



2002年3月-北京



Ovan ena sidan av den i texten omnämnda broschyren för tävlingen. Så här fina info-broschyrer ser man sällan vid stora mästerskap i modellflygningen.

Längst tv Bo Magg vilar ut i Peking och tv förberedelser för ljudmätning.



En rad med MiG-plan uppställda framför en transportkärva.



Förbundsmöte
29-30 mars på
Scandic Hotel
Ryd i Linköping



Gul Kalle som Aircombat modell

Får man välja vilken förebild som helst för sitt Aircombat projekt? Gul Kalle är numer saligt utflyttad från Sverige och ömt vårdad av hängivna entusiaster. Får man verkligen bygga en Gul Kalle i frigolit? Ja, varför inte?

Mitt bygge kan ses som en hyllning till dem som aktivt jobbat med att hålla Mustangen i luften. Jag valde inför säsongen 2002 att bygga två stycken riktiga klassiker från WWII nämligen P-51 Mustang och Supermarine Spitfire. Trots att jag tävlat i Combat under flera säsonger har jag hittills aldrig tävlat med en Spitfire, och jag bestämde mig tidigt för att båda dessa skulle få svenska förebilder. Efter massor av Thunderbolts, FW-190 och Corsair var det dags att tävla i Sveriges färger igen.

Byggsatser

Efter att ha sett alla dessa små snabba Warbirds med .15 motorer på Riksmästerskapet 2001 var jag nyfiken på att byta "ned" mig från de lite större modellerna med .21 motorer. Eftersom min fritid är alltför fulltecknad är bygge från scratch inget att tänka på, det är bara byggsatser eller färdiga modeller som gäller.

Jag valde att bygga två modeller från Mattias Widen's stall då jag sett dessa i luften och med egna ögon sett att de fungerar bra. Båda modellerna är uppbyggda på liknande sätt, med kropp och vinge i vit cellplast d.v.s. frigolit och med stabbe, fena och roder i balsa. Det är en ganska vanlig kombination bland de

svenska tävlingsmodellerna för närvarande, frigoliten är lätt att forma och det går snabbt att få en hyggelig form på modellen. Materialet är billigt jämfört med balsa och plywood och det är lätt att laga eventuella skador som ibland (läs: alltid) uppstår på Combatmodeller.

Kroppen är skuren till rätt form och uttag för vinge och stabbe är klart. Vingen kommer utskuren och levereras i "skrotet". Med i byggsatsen följer även stabbe, höjdroder och fena sågade till rätt form, kabinhuv och motorkåpa i transparent plast, byggsbeskrivning och lite förstärkningar i plywood.

Kropp och stjärtparti

Rubriken lockar er väl att läsa vidare? Mattias skriver att byggsbeskrivningen endast ska användas som fingervisning om hur man kan bygga modellen men jag valde att följa den så långt som möjligt. Dels för att kunna ge en rättvis bild av byggsatsen och dels för att jag såg en del skillnader i byggteknik jämfört med det sätt jag byggt hittills.

Kroppen är tillverkad i två halvor, en främre och en bakre och de behöver endast en minimal insats med slippapperet efter att delarna limmats samman med t.ex. PU-lim. Ett tips är att sätta en bit tejp över skarven vid limningen så skummar

inte limmet lika mycket på utsidan och man slipper en massa extra slipjobb. När limmet torkat ska motorn monteras och motorkåpan anpassas till den motortyp som valts. Här kommer då den första skillnaden mot mina tidigare byggen, motorn ska monteras med cylindern nedåt, men som Mattias så väl beskrivet det i beskrivningen "förresten har alla coola piloter motorn upp och ned". Motorkåpan är suveränt enkel att skära till tack vare att den är transparent. Inget mätande och försiktigt karvande. Nej, när motorn sitter på plats i modellen är det enkelt sätta kåpan över och med en tuschpenna markera avgasport, nål, öppning för förgasare osv. Combatstyle! Klart på en grisblink.

Jag förberedde även vingfestsättningen genom att limma fast en plywoodplatta med islagsmuttrar avsedda för vingens skruvar. Därefter kläddes hela rasket med tunt brunt omslagspapper som fästs med tapetklister.

Stabben var som sagt redan sågad till rätt form och jag utvecklade den till en "Gold Edition" genom att hyvla framkanten lite spetsig. Inte för att det spelar någon större roll men man är ju fåfång och vill gärna skryta med en långt utvecklad byggteknik och känsla för detaljer.



Mattias föreslår att man ska använda klädseln på höjdrodret till gångjärn. Att montera gångjärn är bland det värsta jag vet så givetvis vill jag prova ett alternativ. Rodrets framkant fästs ca 45 grader på undersidan. Sen är det bara att låta klädseln på ovansidan av rodret fortsätta en 10mm in på stabben och fästa den där. Det visade sig vara en bra metod men det är viktigt att klädseln fäster ordentligt på stabben, preparera gärna med lite vitlim någon cm in på stabbens bakkant så sitter rodret hela modellens livslängd (och kanske lite till...)

Behöver jag tillägga att klädseln på stabbe och roder var en "värmapåfilm"? Kanske skulle gångjärnet ha fungerat även om jag valt att pappersklä även dessa bitar?

Vinge

De två halvorna limmas samman och vingens mitt förstärks med en stående plywood som fungerar som vingbalk. Urtag för skevroder och dito servo skärs ut, ett enkelt linkage monteras. Sen är det bara att ge vingen en lätt duvning med slipklotset så är det klart för klädseln. Där kommer vi till nästa nyhet (för mig alltså), vingen ska kläs med omslagspapper och inget annat. Här kan jag säga att jag förberedde mig länge, det här har man ju hört ska vara svårt för att inte säga omöjligt. Alltså preparerade jag en bra jigg av "skrotet" som vingen levererades i, allt för att undvika en skev vinge. Varje vinghalva kläddes med över och undersida vid samma tillfälle för att minska risken att papperet skulle dra vingen skev när det torkade. Allt gick bra och jag har

senare hört av flera piloter att det även går att klä vingarna utan jigg, huvudsaken är att man klär över- och undersida vid samma tillfälle. Dessutom måste vingen placeras så att båda sidor torkar samtidigt.

Förstärk gärna vingens undersida med ett par remsor glasfiberband innan klädseln, det är visserligen fränt med veck på vingens ovansida men en variabel V-form är knappast en egenskap som bidrar till fler streamerklipp.

Installation och ytbehandling

Trång som vanligt, mini eller microsevon är ett krav, 250mAh acc likaså. Här saknar jag information om eller åtminstone ett förslag till installation. En bild i beskrivningen eller en enkel skiss är bra för att få en uppfattning om hur det ska utföras.

En annan sak jag retade mig på var att den föreslagna tanken inte passade för rån man gröpt ur insidan av kroppen, det hade underlättat om man fått den infon före motorspantet limmades till kroppen. I övrigt är det väldigt enkelt att installera, man väljer sitt favoritmaterial till gasreglage och höjdroder, bänder och bockar och vips är det klart.

På med ett par tunna lager lack, slipa lätt och måla modellen i glada färger, nej visst ja, det ska ju vara mörka, dova maskeringsfärger eller hur? Jag valde en silverfärg så klart och dekorerade med krondekaler och lite märken och bokstäver.

Tävlingsdebut

På Riksmästerskapet som avgjordes i

Skellefteå förra sommaren debuterade min Gula Kalle i de stora sammanhangen. Modellen visade sig fungera mycket bra i tävlingshetsen, toppfarten räcker bra mot de flesta andra och den kan svänga mycket snävt utan att visa några tendenser att ställa. Som vanligt när det gäller de här små rackarna gäller det att ha ordning på tyngdpunkt och skränkning av vingarna, i annat fall förvandlas även den bästa maskinen till ett hjälplöst offer.

Mustangen har nu flugits i flertal heat och en del friflygning och en del skavanker har lagats. De tunna kroppssidorna visar en tendens att spricka vid vingsadelns framkant, ett välkänt problem på många modeller, lättast att åtgärda genom att limma en bit tunn plywood på insidan eller en glasfiberremsa på utsidan.

Sammanfattningsvis kan man säga att det är en mycket bra modell och i händerna på rätt pilot utträttar den precis det som krävs för att nå långt i Aircombat sammanhang.

Patrik Lindgren

Positivt

Bra byggbeskrivning med tips på lämpliga tillbehör

Genomskinlig motorkåpa, underlättar håltagning.

Fina flygegenskaper, kurvar snävt.

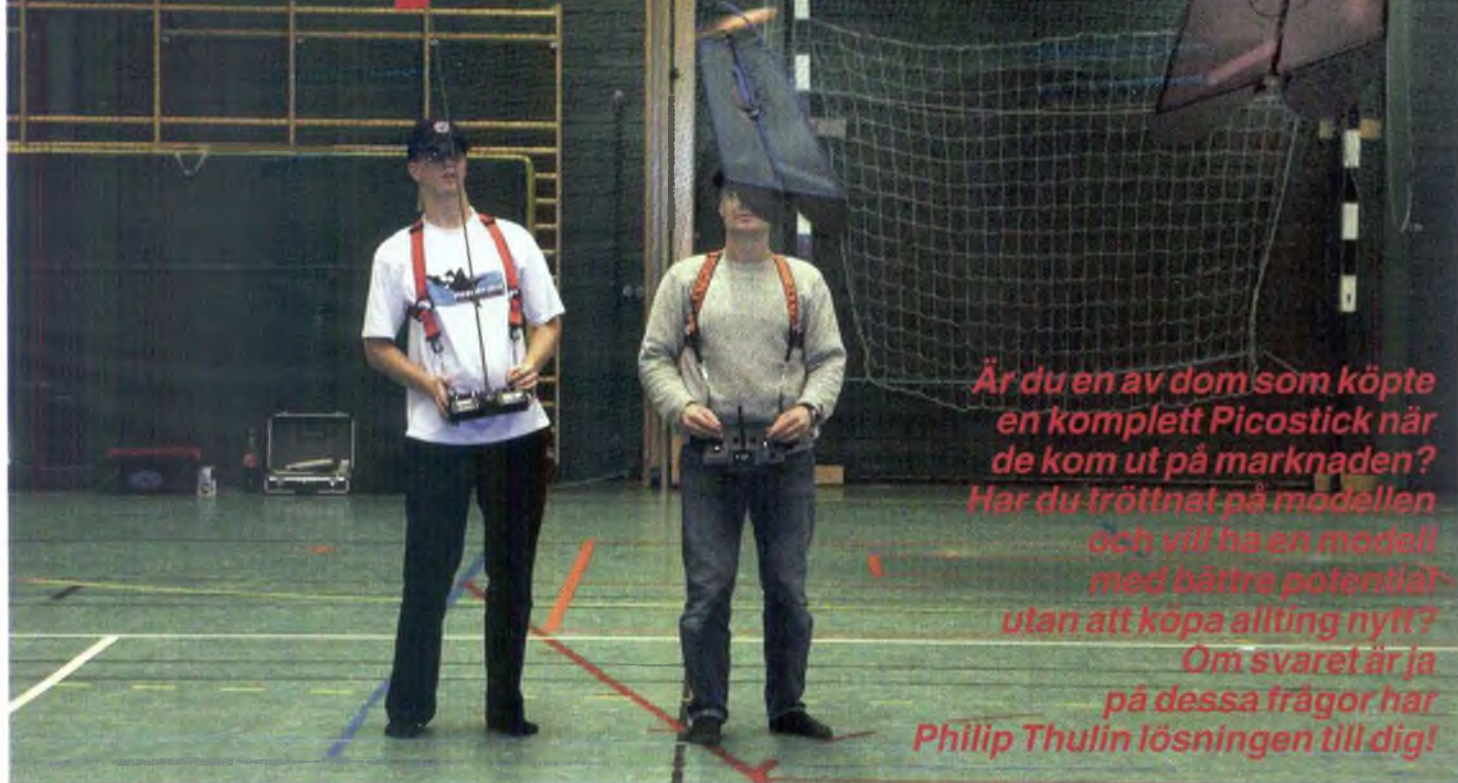
Att förbättra

Förslag på radioinstallation på byggbeskrivning

Föreslagen tank ryms inte, kroppen måste modifieras.



Firefly



Är du en av dem som köpte en komplett Picostick när de kom ut på marknaden? Har du tröttnat på modellen och vill ha en modell med bättre potential utan att köpa allting nytt? Om svaret är ja på dessa frågor har Philip Thulin lösningen till dig!



Airwave design heter ett företag som tillverkar modeller, det är svenskt och alla modeller är handbyggda av grundaren själv.

Konstruktören till modellen är en av de som tröttnade på Picosticken så han började rita på en ny maskin som skulle nå upp till hans mål, en modell med mycket bra prestanda utan att behöva köpa något nytt.

Detta resulterade i den inomhuskretsar så omtalade Firefly.

Endast de nödvändiga

Firefly är en mycket genomtänkt konstruktion, här finns det inget onödigt material och det skulle vara svårt att

banta denna modell.

Modellen är konstruerad för att vara ett aerobatic plan utan dyra tillbehör, allt du behöver är utrustningen från en Pico stick eller någon annan GWS-modell i samma serie.

Det du behöver är dock en radio som har deltamixning, alternativt V-tail. (En liten krets som du sätter i planet för V-tail finns att köpa på samma ställe som modellen.)

Nästan färdig

Firefly kommer helt färdigbyggd med endast lite slutmontering kvar.

Faktum är nog att det faktiskt tar kortare tid att bygga ihop Firefly till flygfärdigt skick än Picostick, det är så pass få delar i den så man kan klara av monteringen på mycket mindre än en timme!

En liten flaska CA-lim och några droppar epoxy är det enda som du behöver komplettera med.

Modellen har extremt hög finish och det är en fröjd att se på den i luften med sina slanka runda former.

Firefly är en av de få flygmaskinerna på marknaden som kan få denna typ av prestanda med så enkla tilltyg. Med Firefly kan du flyga med såpass hög alfa att du nästan hovrar, men avsaknaden av sidroder gör att den inte kan hänga helt stilla.

Modellen klarar utan problem av buntar, rollar, loopar mm i en vanlig 20x40 gymnastiksal men bevis finns på att denna maskin kan flyga i betydligt mycket mindre utrymmen, vad sägs

om 2 rollar i rad i ett rum som är knappt 10x10 meter!

Det är svårt att hitta en modell med bättre potential än denna!

Flygtester av olika slag

Extreme-team har testat ett otal olika motorkombinationer med denna kärra, allt från den vanliga GWS DX-A (Picostickmotorn) med 7 st JP-celler (Picostickacken) till borstlös motor med 10 celler så det finns ett motoralternativ för alla!

Den vanliga Picostick utrustningen passar utmärkt för dig som vill leka runt lite lätt i en jumpasal men för dig som vill ha mer så finns det en hel uppsjö av alternativ, med hjälp av Extreme-teams tester ska jag visa några av dessa alternativ!

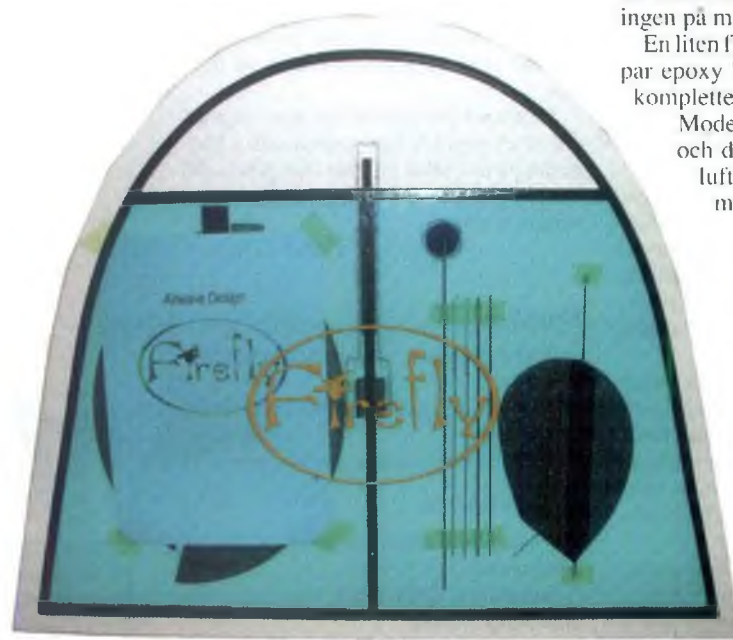
För dig som vill ha extrem prestanda och verkligen utnyttja modellen till max och ha 2:1 i dragkraft ska använda denna uppsättning: Dubbelmotor IPS2 med en 12x6 propeller och 10 st 370 mAh NiMh-celler.

För dig som vill flyga extremt långsamt men fortfarande ha den där bra prestandan, inte riktigt samma prestanda som med dubbelmotor men ändå kunna gå rakt upp ska använda denna uppsättning: IPS DX-D med en 12x6 eller 12x8 propeller och 8 st celler, rekommenderat 370 mAh NiMh-celler.

För fler alternativ och tips om alternativa drivset kolla på www.extremeteam.info eller maila till airwavedesign@telia.com

Modellen finns att köpa från Micro Flight Tec (www.mft.nu).

Philip Thulin



**Exklusivt erbjudande
till dig som är medlem i
Svenska Flygsportförbundet!
Nu kan du låna upp till 150.000:-
utan säkerhet.**



Låneansökan

ONSKAT LÅNEBELÖPP, KR

ÅTERBETALNINGSTID, MÅN

Huvudsökande:

FÖRNAMN

EFTERNAMN

PERSONNR

ADRESS

POSTNR

POSTADRESS

TEL BOSTAD

TEL ARB

CIVILSTÅND

ANTAL BARN

ÅRSINKOMST

ANSTÄLLNINGSFÖRM

MUSHÄLLTIS LÅN
PÅ HUS/BOST.RÄTT

MUSHÄLLET
HYRKS/DBIFTSKOSTN

Medsökande:

FÖRNAMN

EFTERNAMN

PERSONNR

ADRESS

POSTNR

POSTADRESS

TEL BOSTAD

TEL ARB

Basvillkor

- Du har fyllt 20 år
- Du har fast anställning sedan 6 månader
- Du har inga betalningsanmärkningar
- Du har varit skriven i Sverige i minst 3 år
- Du har fast inkomst av tjänst

Du väljer återbetalningstiden från 1 till 8 år

BELÖPP	3ÅR	4ÅR	6ÅR	8ÅR	10ÅR
20 000	636	497			
50 000	1 589	1 243	900	731	632
80 000	2 542	1 989	1 440	1 170	1 011
130 000	4 130	3 232	2 340	1 901	1 643
150 000	4 766	3 729	2 700	2 194	1 896

Aviseringsavgiften är 35 kr och uppläggningsavgift 350 kr
Lånet beräknas enligt sedvanlig annuitetsmodell i efterskott.
Den effektiva räntan, enligt Kov:s riktlinjer, är 10,27% vid låne-
belopp 100.000 kr och 5 år.

Låneförsäkring

Som medlem i Svenska flygsportförbundet bjuder vi på en
försäkring utan extra kostnad. Den skyddar efterlevande från
restskuld, om du som huvudlåntagare avlider före 65 års ålder.

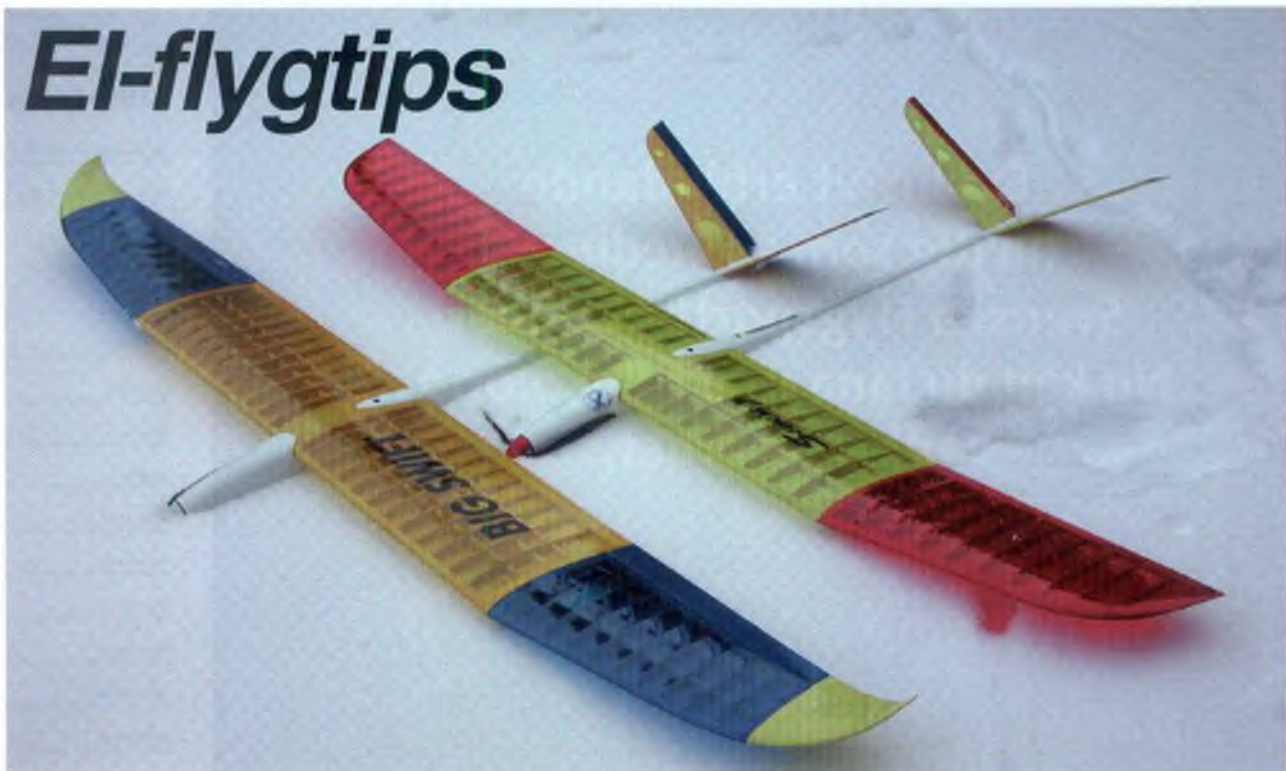
I samarbete mellan Wasa Kredit och Svenska Flygsportförbundet erbjuds nu alla medlemmar möjlighet att låna upp till 150 000 kronor utan säkerhet. När du ansöker om ett lån, frågar vi inte vad du skall använda dem till – det är din ensak! Lånet fungerar som ett vanligt banklån och räntan för medlemmar är 8,95%! Du väljer själv hur mycket du tycker det är lagom att betala tillbaka per månad genom att välja återbetalningstid. Självklart kan lånet alltid lösas helt eller delvis precis när du vill utan någon extra kostnad.

Fyll i ansökan till höger och skicka in till oss. Vi gör en snabb kreditkontroll och svarar med vändande post. Om allt är i sin ordning, har du pengarna inom några dagar. Märk kuvertet "Frisvar" Wasa Kredit, kundnummer 110 851 405, 110 07 Stockholm. Du behöver inget frimärke, vi betalar portot. Du är också välkommen att söka lånet på www.airsport.se, där ansökningsformuläret också finns.

Frågor? Ring 08-635 37 20.



El-flygtips



I augusti ringde Tom, en van RC-flygare, och berättade om sin el-seglare som han inte fick upp högre än till trädtopparna. Det var en ARF modell från Topaz som heter Inter Fly med en

550 SH elmotor och 7x3 propeller. Modellen skulle vara lämplig för nybörjare och el-motorn skulle göra starten enkel och odramatisk! Det är säkert många som känner igen sig. Han ville att jag skulle

testa modellen och skriva om den så att andra fick lite tips.

Det första jag gjorde var att testa originalmotor och propeller med det reglage (Hitec SP1003) och den ack (Sanyo FX. SPEC) som han hade blivit rekommenderad i hobbyaffären. Den statiska dragkraften var endast 320 gr med 7 celler och 14 Amp. I reglaget fanns det en säkring på 15 Amp som jag bytte till en på 20 Amp. Då ökade dragkraften med 40 gr, det blir spänningsfall över en säkring! Med en 8x4, 5 prop, ett Jeti reglage och en Sanyo RC 1700 ack ökade dragkraften till 460 gr, vid 20 Amp. Detta var också ett för dåligt värde då dragkraften bör vara minst hälften av flygplanets vikt. Jag monterade in drivpaketet i modellen och provade. Det var första gången denna modell kom upp till hundra meters höjd men det tog 60 sekunder. Jag bytte till en Graupner Speed 6008,4 V med Graupner CAM 9x5 prop, nu tog det 40 sek. att komma upp till samma höjd och flygtiden blev ca 50 % längre. Den motorn har högre verkningsgrad. Vid test visade det sig att dragkraften var 690 gr, vid 24 Amp ström förbrukning.

Jag kollade med LRN-Teknik i Uppsala om de hade någon lämplig växel till denna typ av motorer och de hade fått hem växlar 2,33: 1 från MP Jet i Tjeck-



KLIPPAN
HOBBYGÅRDEN
 KLIPPAN Tel: 0435-103 22

SPECIALIST PÅ
**RADIOSTYRDA
 BILAR • FLYGPLAN
 HELIKOPTRAR • BÅTAR**

• TILLBEHÖR • RESERVDELAR •
 • SERVICE • REPARATIONER •

Telefon 0435-103 22
 Telefax 0435-130 30
 E-mail:
 hobbygarden@swipnet.se

VI SANDER GÄRNA PER POST!

ELFLYG!
 KATALOG 20:-

Inomhus R/C Oldtimers Kolfiberlister

**LRN
 TEKNIK**

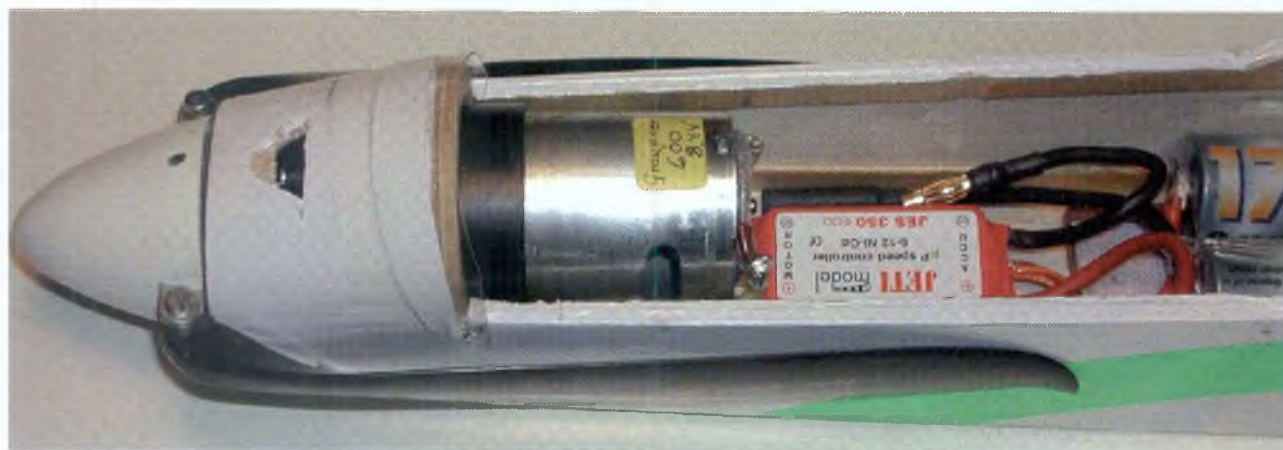
Furugatan 18
 753 24 Uppsala

Telefon 018-69 63 80
 Postgiro 39 76 20-6

MOKI
 det alternativet
stora

NU MED BOXERMOTORER

3F:s HOBBY SERVICE
 Oxelögatan 20 A •
 613 00 Oxelösund
 0155-21 56 86 • 0155-328 47
 Mobil 070-481 32 32



ien. Jag monterade originalmotorn i växeln och provade med en 12x6 prop. Då blev dragkraften 790 gr. vid 20 Amp, en rejäl dragkraftsökning. Jag fick ändra B-spanten obetydligt för att få motor med växel på plats. Vid provflygning märktes en klar förbättring fast motorn blev mycket

varm trots nollgradigt väder. Med Graupner Speed 600 8,4 V och växeln blev strömförbrukningen 22 Amp och dragkraften 900 gr. med en Graupner CAM 14x9,5 prop. Nu fungerade modellen bra, den flyger stadigt även vid liten vind, men den kommer ner fort. Vikten är hög: 1580 gr. Med min gamla Blue Phoenix får jag ut nästan dubbelt så lång flygtid. Vikt: 1350 gr.

Den provade växeln har visat sig vara en perfekt lösning till denna typ av motorer. Växelhuset är gjort av plast med perfekt presspassning till motorer med 35,7 mm diameter, alltså Mabuchimotorer storlek 500 och 600. Det finns ett luftin-

tag genom växeln för motorns kylning. Propelleraxeln är lagrad i dubbla kullager. Motordrevet är av mässing och fästes med medföljande lim. Växeln kostar under 200 kr.

Tom köpte en begagnad JP Albatross, en 2 m el-seglare med ett 35 Amp elektroniskt reglage, bättre Sanyo ackar och en Delta Peak laddare. Med den utrustningen har han flugit mycket och är nöjd. Albatross är en av de få modeller som fungerar med originalmotorn. Jag har provat den och även flugit den i tävlingar för ferritmotorer.

När det gäller färdigbyggda el-seglare finns det en hel del att välja på. Jag har en Hacker Space som jag har tävlat med både i El-populär och "Sist ner"-tävlingar, den flyger mycket bra. Pelikan Swing är en annan tjockskickad modell som flyger bra, men den inbyggda bromsen stör V-stabben vid för stort utslag. Nyligen köpte jag en Pelikan Big Swift, en fantastiskt fin modell som har 2 m.vinge

med skevroder. Kropp och V-stabbe är samma som till Swing. Jag återkommer när jag testat modellerna grundligt.

När det gäller motorer med bättre effekt, har jag provat Simprop Speed 650 BB och Graupner Speed 600 Race. Dessa är tillverkade av samma japanska fabrik, Sagami, och ger mycket bra dragkraft tillsammans med en Velkom växel 2,5:1 och Graupner CAM 13x7 propeller. Med 7 celler ger de dragkraften 1070 g vid 26 A och med 8 celler 1200 g vid 30 A. Simprop har kullager och ställbar timing medan Graupner har kraftigare kollektor och kol. Båda drar min Megawatt till bra flyghöjd på drygt 20 sek. med 8 celler, med 7 tar det lite längre tid. Om man jämför dessa med bilmotorer så är de 40 g tyngre och 7 mm längre men med bättre vridmoment och vid samma effektuttag c:a 5 A lägre strömförbrukning.

Rune Olsson Lidingö MK.
Tel. 08-76577367

Nytt i Sverige – ARF från Kina!

Aviatik

Z-50M

Cherub

Taube

Aeromaster

Challenge 3D

Feng Yuan

Hobbyträ

För mer information:
www.glhobbytra.se



SAFIR – en liten ädelsten i skala 1:12



Peter Källoff ser på byggsatsen till en nytviven skala-maskin för R/C av Flygvapnets Saab 91B SAFIR

Det är minsann inte var dag det kommer ut en kvalificerad modellbyggsats i Sverige numera. Att kunna ge den beröm känns desto roligare, tycker jag. Alls inget ont om floden av ARF-modeller på marknaden numera, men en riktig gammeldags träbyggsats, om än i helt modernt snitt, är en sann glädje att sätta x-actokniven i, om uttrycket tillåts.

Under firmanamnet MJD Models döljer sig personen Mats Johansson, som under hösten börjat marknadsföra denna byggsats, som jag skall granska här.

Mats har konstruerat, ritat och låtit producera en R/C-byggsats för speed 400-motor i skala 1/12 av Flygvapnets Sk 50 Safir, med förlagan på Flygvapenmuseum i Linköping. Safiren var i Flygvapnets tjänst, huvudsakligen som skolmaskin, från början av 50-talet och denna maskin, "Erik fyra sex", en Sk 50B var den sista i tjänst till 1993.

Låt oss öppna lådan

Byggsatskartongen ger ett gott intryck då den är utförd i stabil wellpapp med själv-låsande flikar och verkar kunna stå emot en hel del oöm hantering som t.ex. posthantering. Väl öppnad finner jag innehållet liggande i preussisk ordning.

Innehållsmärkta och återförslutbara plastpåsar med byggsatsens smådetaljer och balsaplacken samt listerna pryddigt tejpade till små paket. Inget kuntstött skvalp i lådan här inte. Spant och spryglar är frästa med datorstöd och utförda i balsa av hög och rätt kvalitet. Två ritningsark, dekaler samt en prydlig 10-sidig byggbeskrivning med kompletterande bilder fullständigar det mycket goda intrycket.

Bygget

Redan här vill jag nämna att jag inte tycker att detta är en byggsats för den som inte har en god byggvana eller har stöd av en erfaren modellbyggare. Kanske inte så mycket för att modellen är speciellt svårbyggd, tvärtom, men flera detaljer är på grund av sin relativa litenhet inte gjorda för alla fingrar.

Vinge

Beskrivningen börjar med vingen, som

byggs konventionellt i två halvor, vilka fogas och förstärks i mitten med glasfiberväv. Vingskalet utförs helt i 1 mm balsa, ett avsteg från originalets dukklädda vingar. Jag kan leva med detta avsteg av flera skäl. Dels underlättar förfarandet själva bygget en hel del och dels är inte de dukklädda partierna på originalet särskilt framträdande för ögat. Skevrodren skall drivas av var sitt servo enligt dagens praxis. Klaffars saknas. En ordentlig vingskränkning tyder på att konstruktören vet vad han sysslar med.

Kropp

Denna byggs med hjälp av en enkel jigg. En viss skepsis infann sig först då jiggen självfallet måste vara alldeles rak för att kunna göra jobbet. Nu visade det sig att den var precis rak och spanten kom på exakt plats om än efter ett visst lirande och något putsande här och var. Jiggen avlägsnas när kroppen är nästan klar och de flesta spanten kan putsas ner inifrån då kroppsskalet är självbärande.

Just klädseln av kroppen med 1.5 mm balsa är ett förhållandevis svårt moment och här tycker jag att konstruktören kunde hjälpa byggaren mera t ex genom att grovt ange utseende på de ingående "klädselbitarna". Jag minns annars forna tiders plankning med balsalim och mängder av nålar vilket är ljusår från dagens



Förbundsmöte
29-30 mars på
Scandic Hotell
Ryd i Linköping



blixtnabba cyanolim, som passar utmärkt till detta rätt knepiga "kroppsarbete". Spackel jämnar ut de svåraste skarvarna och sedan kan kroppen kläs. Mera om det senare. Hjulstället lämnas åt fantasin medan två finurliga urtag i buken lämnar plats åt tumme och pekfinger vid handstart av modellen.

Stabilisator och fena

Inget konstigt här då allt är utfört i lätt och exakt fräst balsa.

Klädsel och målning

Mats ger frihet att använda vad man själv

finner bäst och jag valde alternativet med pappersklädda och lackade vingar samt glasfiberklädd kropp. Modellens tunna balsa behöver absolut en stärkande yta och rätt (lätt) utförd är glasfiberklädseln överlägset stark och hållbar. Stor försiktighet krävs avslutningsvis vid putsningen framförallt av den bokstavligen

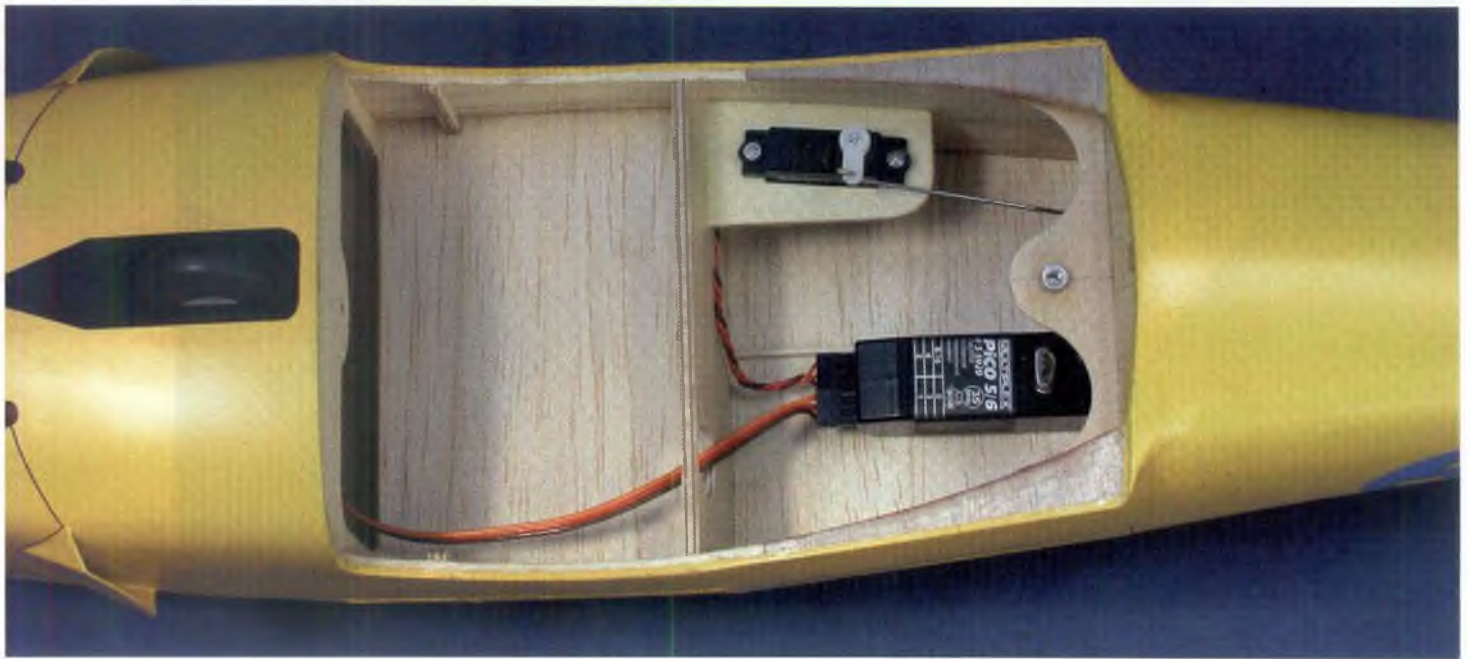
NYHETER 2 0 0 3

Nu har den enda nyhetskatalogen du behöver kommit!
150 sidor med nyheter vilket gör katalogen tjockare än många konkurrenters huvudkatalog!

Om inte denna nyhetskatalog räcker så finns Graupners huvudkatalog i fackhandeln på över 1000 sidor!



www.graupner.de



millimetertunna vingklädseln, som annars lätt slipas igenom. Målning skall förstås göras med lätt handlag även det men är okomplicerad då "postlädan", som den kallades under sin tid i Flygvapnet är enfärgad förutom ytan på motorhuven.

Sammanfattning av bygget

Jag finner en stor glädje i att kunna ge en svensk skalabyggsats mitt odelade beröm men vill påpeka att det är en byggsats som på grund av sin relativa litenhet

i detaljerna inte är avsedd för någon utan byggvana. Modellens skalariktighet har jag bedömt från originalet på Flygvapenmuseum och därmed funnit den väl godkänd. Det kanske ändå bör påpekas att detta inte är en tävlingsmodell. Jag avser slutligen att i kommande nummer av denna utmärkta publikation återkomma till maskinens flygegenskaper.

Fakta om Safir
 Radiostyrd skalamodel för elmotor i skala 1:12
 Spännvidd 885 mm
 Vikt 475 g
 Motor Speed 400
 Ack 7-8x 500mAh
 R/C 3-4 kanaler
 Pris ca 995 kr¹

(Footnotes)
¹ För undvikande av missförstånd om even-tuellt jäv vill jag påpeka att jag köpt modellen för egna pengar till fullt pris av firma MFT handelsbolag, Stockholm (Johan Bjurling).



Mats Johansson med sin Safir-modell. Mats sysslar både med modellflyg och stora veteranflygplan, bl a har han tillsammans med tre andra renoverat en Piper L-4 Cub (militar J-3 Cub)

jigg för kropp
485:-

485:-
jigg för vinge

Bygg inga bananer — använd JIGG!

KLURINGEN Mekanik & Hobby • Tel 0171-585 02 • Fax 0171-585 44

MULTIPLEX

Radiostyrningar och modelltillbehör av hög klass.
 Generalagent och service:

ORBO
 Elektronik/Hobby AB

Box 6102, 162 06 Vällingby
 Tel 08-83 25 85 • Fax 08-83 24 52
 ÅTERFÖRSÄLJARE ANTAGES
 http://www.orbo.se
 E-mail: info@orbo.se

UMEA
 Den KOMPLETTA hobbybutiken för radiostyrt.

SLÖJD HOBBY

Umeå Slöjd och Hobby
 Grubbevägen 63 903 61 UMEA
 Tel. 090-14 44 02, Fax. 090-14 49 27
 www.slojdobby.ac.se

Butikstider
 Mån-Fre 13-18 Lör 10-15

mx-22 HIGH-END-SYSTEM

ÄR HÖGSTA KRÄV

- Framtidskompatibel tack vare uppgraderbar programvara
- 3D-Cylinder-rotary-scroll
- 6 fria programmerbara mixer
- Komfort-mode selector
- Digitala trimmar (ADT)
- Help tangent för förklaringar
- 4 valbara modulationssätt
- 30 modellminnen
- 10 kanaler

Färdigutbyggt
med alla prop-givare
och brytare



PROFESSIONELLT
HIGH-TECHNOLOGY-MICRO-
COMPUTER RC-SYSTEM

Graupner | **JR**

www.graupner.de

Hobbyborgen AB, Box 31, 360 71 Norrhult

För mer information
se Graupner
Nyhetskatlog
2003

mx-22 set för 35Mhz-bandet
Best.-Nr 4801 tysk meny
mx-22 set för 40Mhz-bandet
Best.-Nr 4802 tysk meny

mx-22 sändare för 35Mhz-bandet
Best.-Nr 4801.77 tysk meny
Best.-Nr 4801.77.67 engelsk meny
mx-22 set för 40Mhz-bandet
Best.-Nr 4802.77 tysk meny
Best.-Nr 4802.77.67 engelsk meny

9950.-

8960.-

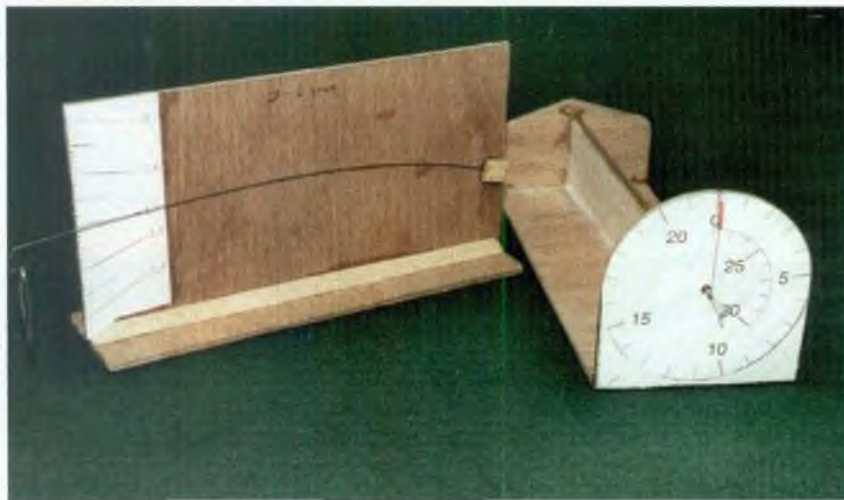


Här va're

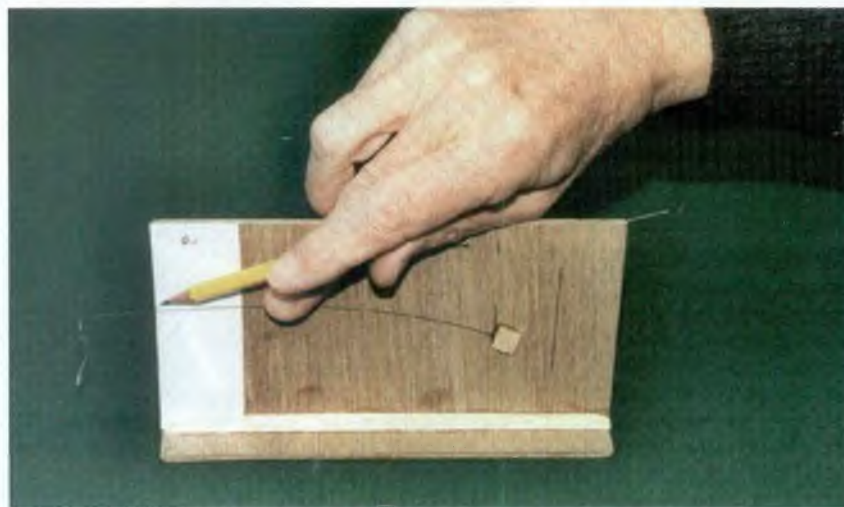
Fiffiga tips!

Avsedda för inomhusflygare men även andra modellflygare. Läs vidare så finner du kanske något matnyttigt.

Så här ser vågen och momentmätaren ut i färdigt skick.



Här är kalibrering på gång. I början markerar jag med ett litet blyertsstreck för att senare göra en mera permanent markering.



Lägg ihop mätartavlan och bakre gaveln och borra hålet för yterröret genom båda bitarna samtidigt.



Till vår stora glädje har Jonas och undertecknad under det gångna året fått svara på många frågor om detta ämne. Detta bevisar ju att intresset för denna sorts flyg är i kraftigt stigande.

Därför har vi nu bestämt oss för att – här och nu – lämna några ytterligare tips. Håll tillgodo.

Först något av vikt

Det är inte alltid så lätt att bygga lätt. Men det blir betydligt lättare om man har en bra lättviktsväg tillhanda.

Studera den bifogade ritningen där du för tips om hur du mycket enkelt kan tillverka en sådan våg. Själv har jag använt mig av en bit plywood som jag fann hos min lokala byggmarknad i deras "skrotlåda". Priset? Noll!

Vågen har som allting annat här i livet två sidor. Dels kan du väga från noll till 0,5 gram och dels från noll till två gram.

Mät noggrant upp på plywoodskivan var de två pianotrådarna ska fästas. Skaffa dig två kalibreringsvikter. En på 0,1 gram och en på 0,5 gram, se nedan.

Limma nu fast pappersbitar att rita skalorna på samt häng på 0,1 gramsvikten och notera dess läge på pappersskalan. Du börjar med att kalibrera den sida av vågen där du så småningom ska väga upp till 0,5 gram. Tillverka nu ytterligare en 0,1 grams vikt av en annan bitlödtenn och häng den på vågen och markera på skalans. Gör dig nu en ny vikt som väger 0,2 gram vilket innebär att du nu kan få fram 0,3, 0,4 och 0,5 grams markeringarna. Det som nu återstår är att kalibrera vågens andra sida på ett liknande sätt och det gör du ju med hjälp av din 0,5 grams vikt.

Nu blir det betydligt lättare för dig att bygga lätt. Nu kan du ju väga och jämföra

...

Det hänger på momentet

För att man ska kunna ha en bra koll på sitt gummivevande är en momentmätare ett utmärkt hjälpmedel.

Det har visat sig att om man tillämpar tekniken att alltid veva fullvarv och sedan backa till det önskade momentet blir resultatet att man då får cirka 20% mera varv på sin snodd än om man bara vevar upp sin motor till det önskade momentet. Teoretiskt kan man anta att 20% mer varv innebär cirka 25% längre flygtid och lång flygtid önskar du ju alltid. Så sätt igång och bygg dig denna momentmätare. Du kan klippa ut och använda dig av den bifogade skalans därför att vad som står på momentmätarens skala egentligen inte spelar någon roll. Det viktiga är att kunna skilja "mycket" från "ganska mycket".

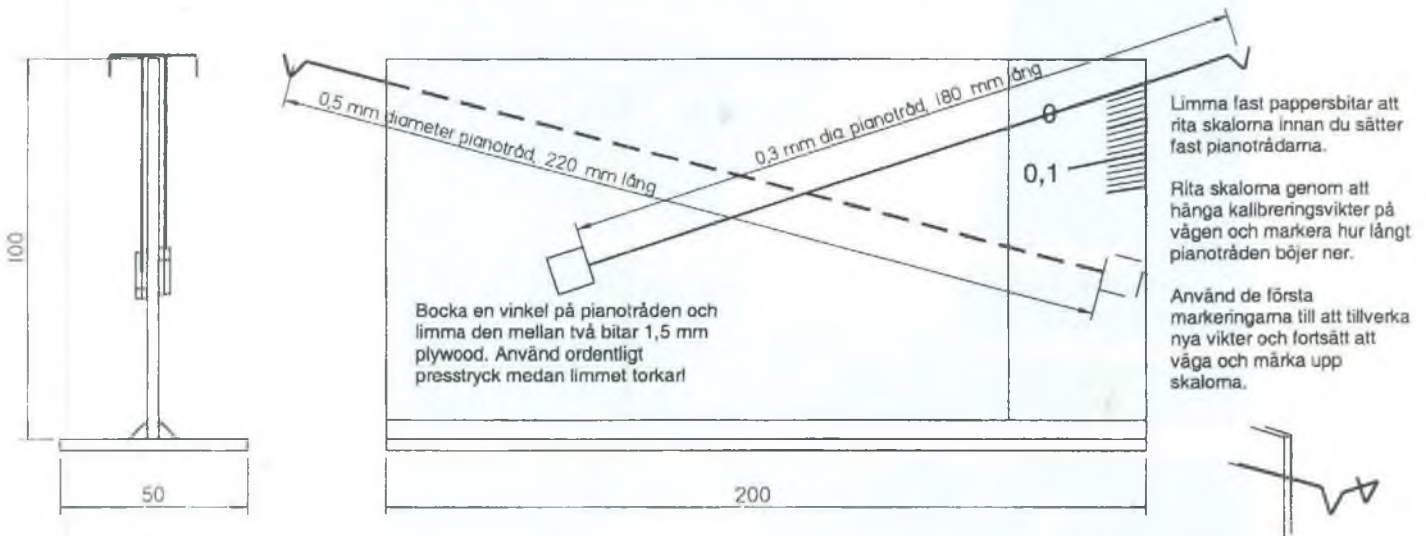
Men om man vill jämföra med andras resultat kan det vara bra med någon standardiserad enhet.

En enhet som visat sig behändig är g x cm (gramcentimeter, gcm), dvs ett grams vikt på hävarmen en cm. Det är ingen SI-enhet, men smidig att använda och den enhet som många svenska inomhusflygare graderat sina momentmätare i.

Kalibrering

Börja med att fästa en tom pappersskala

Våg med två mätområden: 0 - 0,5 gram och 0 - 2 gram



Limma fast pappersbitar att rita skalorna innan du sätter fast pianostrådarna.

Rita skalorna genom att hänga kalibreringsvikter på vågen och markera hur långt pianostråden böjer ner.

Använd de första markeringarna till att tillverka nya vikter och fortsätt att väga och märka upp skalorna.

Skala 1:2

Bygg vågen i 3-4 mm tjock plywood eller hård balsa.

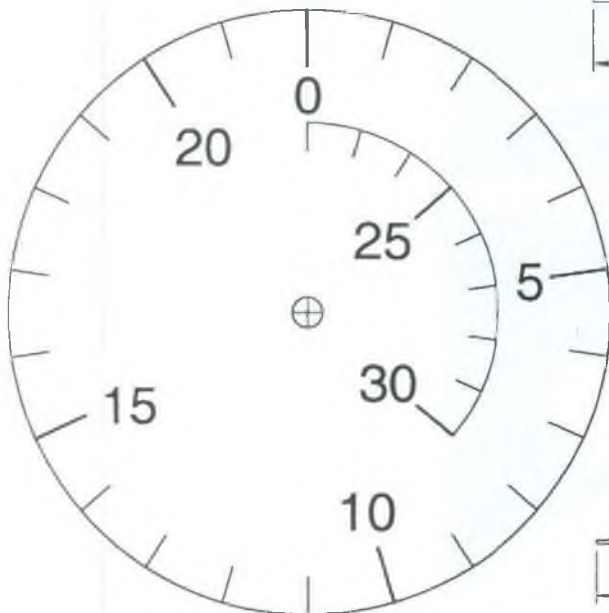
Om man bockar en sån här krok i ändarna går det galant att väga lister, spryglar och andra delar.

Ritade av
Jonas Romblad
Solna MSK, 2002

Momentmätare för uppvevning av gummi motorer

Den bakre kroken bockas först när torsionsfjädem monterats i ytterröret.

Torsionsfjäder och visare av 0,3 mm pianostråd. Tag till längden ordentlig och klipp till rätt längd efter att den bockats till rätt form.



200

Lagringsrör av mässing, ca. 1,5 mm ytterdiameter. Fila eller såga några hål i röret så att limmet eller lödtennet kan tränga ut och fastna ordentligt. Fila också en liten skåra för visaren - det underlättar ihoplimningen.



Gummikrok av 0,5 mm pianostråd. Nyp märken med en avbitare längs den raka delen och tvätta av med aceton, bensin eller sprit så att limmet eller lödtennet biter bättre.

Skala 1:2

Ytterrör av mässing, ca. 2 mm innerdiameter. Kläm ihop bakre änden när torsionsfjädem är på plats.

218

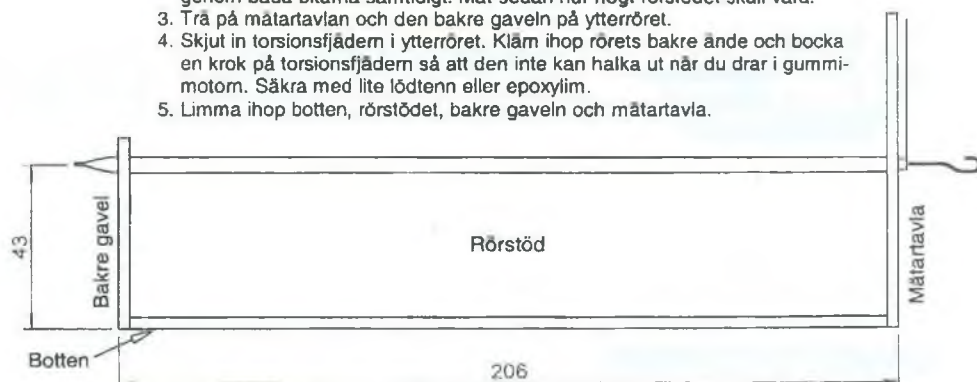
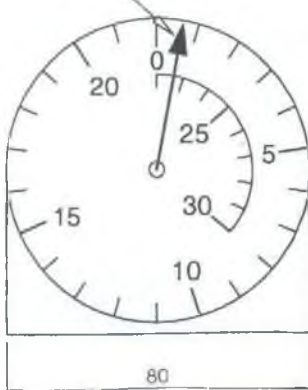
Klipp ut denna skala eller gör en egen som beskrivs i artikeln. Limma fast skalan på mätartavlan.

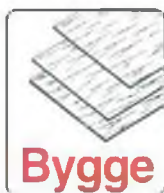
Sätt ihop din momentmätare såhär.

1. Torsionsfjädem och gummikroken bockas och epoxylimmas eller löds fast i lagringsröret. Var noga med lödningen eller limningen eftersom det här är den mest påfrestade delen av hela momentmätaren!
2. Såga ut mätartavlan och bakre gaveln. Lägg ihop mätartavlan och bakre gaveln så att de undre kanterna ligger parallellt. Borra hålet för ytterröret genom båda bitarna samtidigt. Mät sedan hur högt rörstödet skall vara.
3. Trä på mätartavlan och den bakre gaveln på ytterröret.
4. Skjut in torsionsfjädem i ytterröret. Kläm ihop rörets bakre ände och bocka en krok på torsionsfjädem så att den inte kan halka ut när du drar i gummi-motom. Säkra med lite lödtenn eller epoxylim.
5. Limma ihop botten, rörstödet, bakre gaveln och mätartavla.

Gör en pil av papper och limma fast på visaren.

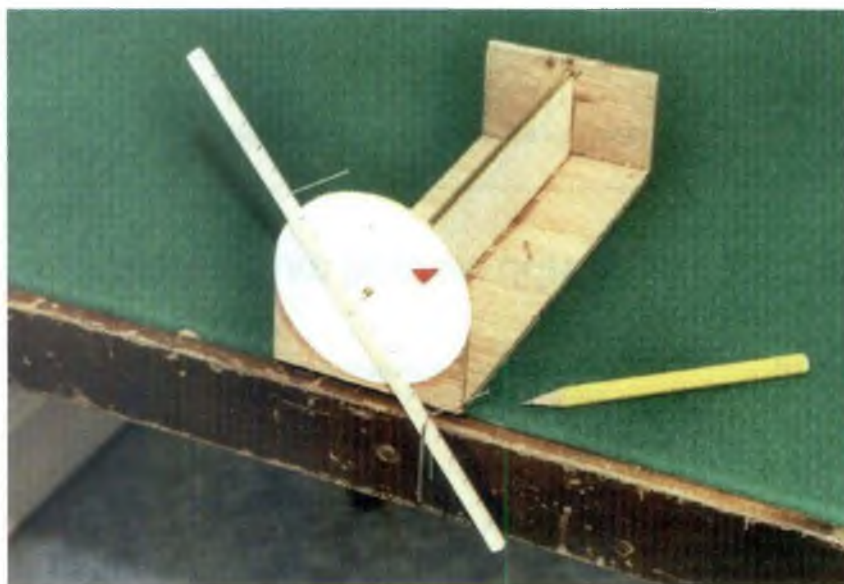
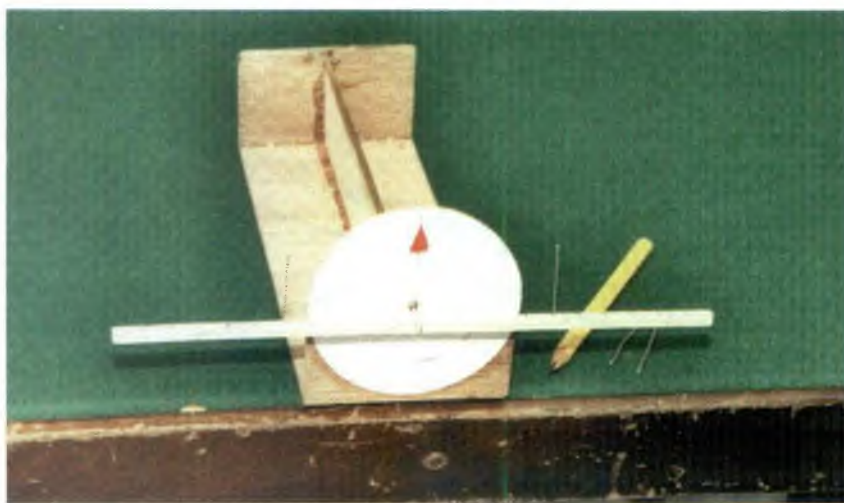
Mätartavlan, bakre gaveln, botten och rörstödet görs lämpligen av 3-5 mm tjock plywood eller hård balsa.



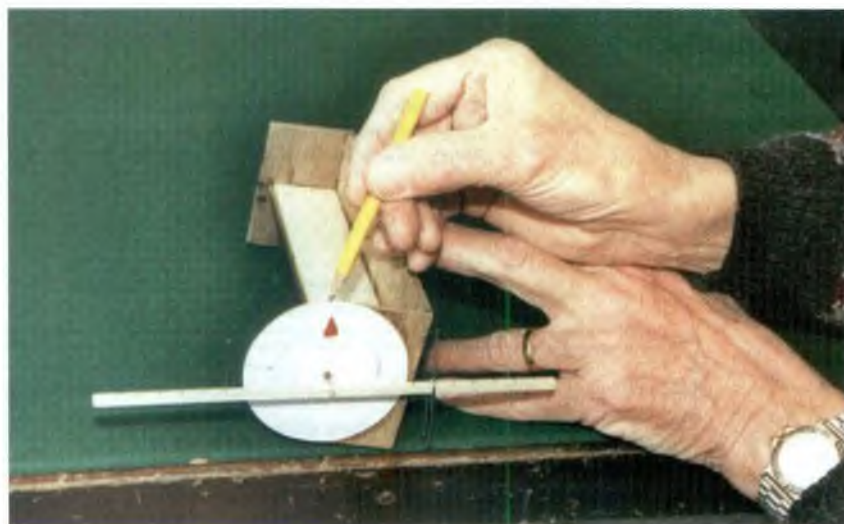


Bygge

Nålarna på plats för att markera 5 gcm.



Ett-grams-vikten är nu på plats.



Nu vrider jag momentmätaren moturs fram till at min balsalist ligger vågrätt. Först då markerar jag på min skala.

på mätartavlan och rita ett märke på skalan där visaren pekar. Detta är "noll".

Tag en 22 cm lång balsalist, t ex 4x4 mm. Sätt ett märke på listens mitt och markera sedan varje cm ut till respektive ände. Sätt fast listen på momentmätarens gummikrok. Balansera balsalisten så att momentmätarens visare står på noll när balsalisten är vågrät.

Tag två knappnålar och fäst dem vid var sin sida av balsalistens mitt, en cm ut från mitten. Häng en vikt på 1 gram vid den högra nålen så att momentmätarens visare rör sig medurs. Vrid nu *Momentmätaren* moturs så att balsalisten med vikten blir vågrät. Sätt ett streck på mätartavlans skala där visaren pekar. Detta streck motsvarar 1 gcm.

Flytta ut båda nålarna till två cm från mitten och upprepa proceduren för att markera två gcm. Fortsätt så till 10 gcm.

Låt vikten och nålarna sitta kvar och sätt fast ett par nya nålar en cm från mitten och häng dit ett ytterligare gram. Detta motsvarar 11 gcm. Flytta ut nålarna och vikten en cm för 12 gcm och så vidare.

Fortsätt att markera skalan på samma sätt till 30 gcm. Gratulerar till en kalibrerad momentmätare, nu är det bara att veva och flyga!

Ett annat litet tips är att du kan tillverka små ringar av trä på din gummislinga av Sullivans Golden Rods yttre rör. Tag kontakt med en radioflygare, det kan mycket väl hända att han har en liten stump i sina gömmor. Se bild. För att minska skaderisken på sin modell så kan man tillverka ett litet ställ bestående av en bottenplatta av plywood, en bit list och en tvättklämma. Se till att klämman inte är för hård. Mjuka upp själva fjädern och limma på en bit skumplast. Se bild.

Ännu mera tips:

Här bredvid finns en liten sammanställning av var du kan få tag på grejor och få upplysningar. Håll till godo!

Happy landings

Kalle Westerblad

Sugen på att tävla?

Finns dig då i Malmö på 2003 års inomhus-SM. Det blir träning och trimning fredagen den 30 maj. Tävlningen går av stapeln den 31 maj kl 9.00.

Aeroklubben i Malmö hälsar alla hjärtlig välkomna.

LANDSKRONA

MOLANDER HOBBY

Butik: Skolallén 15A, 261 32 Landskrona
Telefon: 0418-179 85

- MODELLFLYG •
- BÅT • MOTORER •
- RADIOANLÄGGNINGAR •
- TILLBEHÖR • RITNINGAR •

POSTORDER

Örebro

Håkans Hobby

Lundvägen 11 (Hovsta)
703 76 Örebro Tel 019-22 66 13

FLYG • BIL • BÅT

Byggsatser, RC-anläggningar, motorer, balsa, tillbehör.

Specialitet: Eldrivna modeller. Dessutom personlig service och låga priser.

BJÄRRED

Skåne HOBBY

Stort sortiment drakar & tillbehör!
Tel 046-24 71 14

KÖPER • BYTER • SÄLJER NYTT & BEGAGNAT inom RC flyg-bil-båt & drakar

POSTORDER

Våra öppettider:
Vardag 12-18, lördag 10-13
Flädie Kyrkoväg 1 • 237 91 BJÄRRED

RC-FLYG TILL LÅGA PRISER MODELLFLYGARNAS MECCA!

- o Futaba, Sanwa
- o Enya, OS
- o Byggsatser: Pilot, SIG, TopFlite, Model Tech, Great Planes, Graupner, Marutaka
- o Stort balsasortiment
- o Utökad tillbehörssida
- o Postorder, ingen egen katalog
- o Ring för information

R/C Elektronik & Hobby
Tel & Fax 0920-22 58 61

Vattentornsvägen 12 • 951 61 Luleå

Material, verktyg mm

Svenska Ackus: www.ackus.com
Tyska Ackus: www.ackus.de
Sams: www.samsmodels.demco.co.uk
F1D Indoor Model Supply, John Kevin
Tipper: johnkipper40@amsrve.net
Indoor Duration - information, kataloger
och länkar: www.IndoorDuration.com
F1D.biz: www.f1d.biz
IMS: www.IndoorModelSupply.com

Tidskrifter:

Indoor Flight International:
www.indoorflight.com
Indoor News and Views:
www.Indoorduration.com/INAV

Inspiration, Sverige:

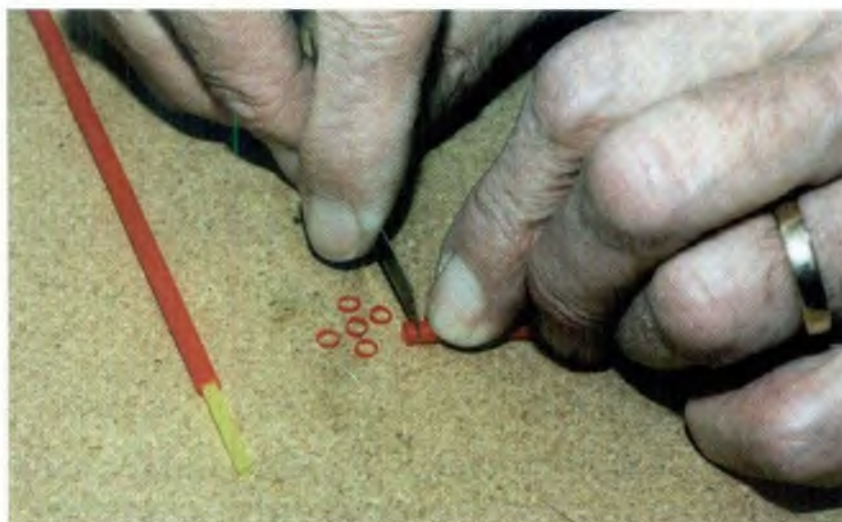
Daniel Harstein: <http://wl.871.telia.com/~u87106779>
Sven Pontan: <http://groups.msn.com/Inomhusflyg/home.htm>

Inspiration, utrikes:

Slusarczyk: www.indoorfreeflight.co
Indoor Duration:
www.IndoorDuration.com
Edmund Liem:
www.geocities.com/indoor2002/

Svenska inköpsställen:

F:ä Kluringen, Stensötavägen 16, 746 51
Bälsta, tel 0171-58502.
Har Gummimotorrev, teflonbrickor
Bengt Stibner, Viderupsg. 29, 216 22
Malmö, tel 040-163757.
0,9 my Mylarfilm (5 meter kostar 200:-
inkl frakt)
Anders Håkansson, tel 040-549721.
Tan II Sport. Modellflyg-gummi.
Thomas Johansson, Ankaregränd 1, 226
51 Lund, tel 046248537.
Balsalim, 28 gram tub å 40:- inkl frakt o
emballage
Kalle Westerblad, A Bälgr Gr 1, 239 35
Skanör, tel 040-472020 (obs före kl
17.30).
Kalibreringsvikter - 0,1 gram och 0,5
gram, 30:- inkl frakt.



Så här enkelt
skär du till dina
ringar av ett
Golden Rod
yttör.



Ett enkelt
modellstöd som
sparat många
av mina
modeller från
skador.



Nedan: Här är
Kluringens
gummivevare
(utväxling ett
till tio). En
kvalitetspro-
dukt som har
alla vitala
delar tillver-
kade av metall.
Dessutom
finner du de
små teflon-
brickorna som
Mr K har - de
är de små vita
prickarna samt
balsalimet i
sin tub-
förpackning.

PeAs Rotorblad

Kolla in oss på nätet!

www.PA-RCMODELS.com

Modeller, modellträ och tillbehör.
Prislistor med mera.

Källarvägen 13, 813 40 Torsåker,
Sweden
tel 0290-851 37 • fax 0290-407 32
Öppet vardagar 8-18

Köp grejer från SMFF!

Hand-ledningar Modellflyg-märken
Rockslags-märke Regler Tygmärke Dekaler



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

Förbundsmärke, rockslagsmärke	25:-
Förbundsmärke, blazermärke	60:-
Slipsklämma med förbundsmärke	40:-
SMFF-dekaler, 1 st 70 x 70 mm	5:-
SMFF-dekaler, 8 st på karta 300 x 300 mm	10:-
Registreringssiffror, SE el 0-9/ark	60:-
Handbok "Att vara modellflygledare"	20:-
Handbok "Modellflygets grunder"	20:-
Bokpaket "Vi modellflyger", 2 delar	20:-

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



Här var det en liten behändig "grej"!

Ja, det var så jag tänkte när jag bläddrade i LRN:s katalog och såg den lilla versionen av modellen Elipstik - nr 260.

Dessutom så var den ju "mera lämplig för inomhusflyg", vilket gjorde mig ännu mera intresserad. Steget till att då beställa mig en ritning var då inte långt.

En kul modell tillsammans med sin hustru.



Nu blir det listigt!

Mr Tom Hunt på Modelair-Tech är ju allmänt känd för att konstruera modeller som enbart är uppbyggda av 3x6 mm balsalister, vilket är ganska så genialiskt och detta resulterar ju i en enkel byggsats bestående av mestadels balsalister. Men detta innebär även att en importerad byggsats blir onödigt dyr - frakt, tull, moms etc. Därför tillhandahåller LRN-Teknik bara ritningarna.

Tag till exempel denna modell: Maximum behöver du bara köpa dig två 3 mm balsaplat. Dessa plus lite plywood och klädsel ger dig då en byggsats. Dina lister kan du ju skära till med hjälp av en vass kniv och en linjal, men jag rekommenderar dig att skaffa dig en listskärare. I framtiden kommer den att ge dig många bra och billiga lister.

Det är det sedvanliga som gäller

Studera noggrant ritningen.

Man bygger modellens undersida först och sedan fortsätter man uppåt. Välj ut hårda lister för fram- och bakkant samt för skevrodernas framkanter. Mjuka lister använder du till den flatliggande listan bakom framkantslistan samt till skevarnas bakkanter. Dessa lister bör du lägga i vattenbad minst ett par timmar.

De lister som bildar spryglarnas ovasida bör du också fukta så att de blir mera villiga till att böja sig. Själv brukar jag bara fukta dem på deras ovasida, det räcker mestadels.

Det går undan!

Man blir förvånad över hur snabbt man bygger en sådan här Stik-modell om man huvudsakligen använder sig av cyanolim. Det enda som tar riktigt lång tid är själva torktiden för de blötlagda listerna.

Något som emellertid är lite besvärligt är det faktum att det är mycket lätt att få modellen skev när man klär den.

Tag det "lilla lugna" när du gör detta. Först och främst bör du se till att du inte stramar upp klädseln för mycket när du fäster den. När du sedan ska spänna klädseln så gör detta etappvis och växelvis. Börja vid en ytterkant och spänn försiktigt klädseln på undersidan. OBS! Spänn lagom. Nu spänner du upp samma area på ovasidan av modellen och fortsätter på den inslagna vägen.

Skulle modellen trots detta bli skev, spänn då fast den på byggbrädan med knappnålar, tyngder etc och värm om den

GENARP **Romele**
Elektronik-RC-Hobby
RADIO
Futaba • JR • Graupner • Sanwa
Multiplex • Hitec
samt tillbehör och service
Modeller • motorer • byggsatser
beklädnad • balsa • modelltillbehör
LÅGA PRISER!
Sänder gärna per post!
Furustigen 5 • 240 13 Genarp
Tel/Fax 040-48 06 89 (1600-2000)
E-post: romele@ebox.tninet.se

HUDIK HOBBY
Käppuddsgatan 4 • Hudiksvall
FLYG • BIL • BÅT
Byggsatser • Motorer •
RC-anläggningar • Bilbanor •
Tillbehör och mycket annat
Välkomna in eller ring!
Tel & Fax 0650-993 31
Vi skickar även mot postorder!

Med uppbackning av G-Max Chemical & Research Co Ltd har jag glädjen att offerera följande priser inkl moms på ML 70tom 31 dec 2002

Syntetolja ML 70	5 liter • 450:-/dunk
	4 x 5 liter • 425:-/dunk
	25 liter lösvikt • 2.050:-

Därutöver sedvanlig försäljning av Nitrometan, Metanol och Ricinolja i kvant om 25, 25 och 10 l resp. Beträffande veg bekämpningsmedel vänligen besök oss på www.bionim.com

Gabrol Produkter
Elisabeth Hammarberg
Stigbergsvägen 4
141 32 Huddinge
Tel 08-740 26 30
E-mail: gabrol@mbox200.swipnet.se Fax 08-740 26 18

igen. Låt det hela sedan få svalna under en god stund.

För att fästa mina skevroder använder jag en vanlig tape, det fungerar utmärkt.

Flygning

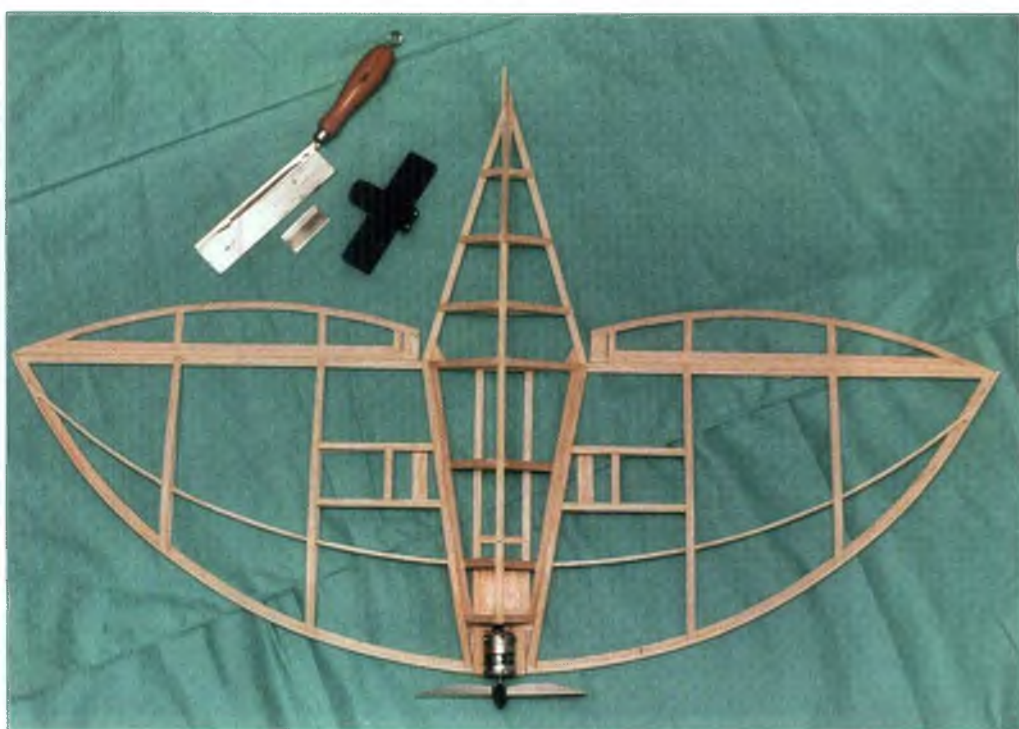
Ja så var stunden inne för eldprovet.

En kväll skulle vi inomhusflygare mätas i en mindre gymnastikhall och frestelsen att ta med modellen dit blev för svår. Innerst inne så hade jag en liten baktanke om att min pilotförmåga kanske inte skulle vara god nog till att kunna ta hand om en sådan här modell i denna omgivning, därför bad jag min gamle provflygare - Snickaren Nilsson - att göra premiärturen. Mina aningar blev då besannade. Kärran var alltför snabb i en liten lokal = KRASCH. Men Bertil lagade den inför ett nytt försök men då gick en limfog upp = KRASCH. Slut på kvällens flygförsök.

Väl hemkommen igen tog jag bort det mesta av klädseln och kunde då konstatera att det gick lätt att reparera skadorna. Modellen är ju enkelt uppbyggd och jag hade ju massor av 3x6 mm lister över, så egentligen var det ingen konst alls. Vidare är det ju så att har man själv byggt modellen är det lätt att reparera den igen.

Nu passade jag även på att byta ut det mesta av den gamla ytterst lätta klädseln - den väger bara 5 gram/m² - mot en robustare sådan. Litespan valdes därför att jag i framtiden mestadels kommer att flyga modellen utomhus.

Apr på utomhus, sent en eftermiddag ringde vännen Bertil och rapporterade att



det var nästan vindstilla på flygfältet så det var bara att ge sig iväg. Det var lite bråttom för att dagem var på väg att försvinna samtidigt som dimmolnen var hotande. Men nu var det dags för utomhusflygning!

Hur det gick? Modellen flög utomordentligt fint.

Min konklusion blir att detta är en mycket välflygande modell som dessutom är billig att tillverka samt lättbyggd. Man skall bara akta sig för små gympahallar.

Kalle Westerblad

Nästan allt är 3x6 mm lister. De verktyg som man främst behöver är listskärare, rakblad och en fintandad såg.

Electric flight

Häng med i trenden, flyg var som helst, när som helst, ute och inne.

Threedee



Här kommer en riktigt potent ARF-Stick. En spännande modell i snygg finish som ger den erfarne piloten utmaningar och massor av nya upplevelser.

Storleken på modellen gör transporten enkel. Kropp vingar och roder är färdigmonterade och klädda med transparent film. Endast montering återstår.

Spännvidd 92 cm
Radio 4 kanaler
Motor 400-storlek

Focke Wulf



En snygg modell av det berömda tyska jaktflygplanet från WW-2. Modellen har finish i toppklass. Den är lackerad och enkel att montera. Den är vacker i luften, utrustad med skevroder och flyger i skalafart. Kan flyga utomhus i vindstilla väder.

Spännvidd 100 cm
Radio 4 kanaler
Motor 400-storlek

Virus



En härlig handbyggd slowflyer. Spantbyggd med stjärtbommar av karbon och färdigklädd med Solarfilm. Rodren är monterade. Mycket stabila flygegenskaper, ett snyggt flygplan som passar för flygning inne eller ute vid vindstilla väder. Flottörer kan levereras som tillbehör

Spännvidd 110 cm
Radio 3 kanaler
Motor 280-storlek

Spana in den nya "Electric Flight"-katalogen. Där hittar du ett 20-tal modeller i kategorierna slowflyers, elseglare och sportflygplan. Alla konstruerade för elmotordrift. Dessutom visas allt du behöver av kringutrustning t.ex. motorer, fartreglage, växellådor, propellrar, propelle-adaptors, accar och laddare.



Skåne Hobby AB
Flädle kyrkväg 2, 237 91 FLÄDIE
Tel: 046-24 71 14 Fax: 046-24 71 36
info@skanehobby.se



HAB Electronic AB
Blåbärsstigen 54, 54133 Skövde.
Tel 0500 417028, Fax 0500 480288
E mail arne@hab.se



Text och Foto:
Arbetsgruppen Aresti

Intresset för Graupner Aresti Cup har den gångna säsongen varit större än någonsin. Därför har Hobbyborgen som är huvudsponsor för Aresti sett det som lämpligt att utöka Arestigrenen med ytterligare en klass för nybörjare. Klassen kommer gå under namnet "Graupner Rookie Aresti" och kommer att köras parallellt med den ordinarie skala-Arestiklassen.

Rookiepriset

Tidigare har den bästa nybörjaren under säsongen premierats med det så kallade

rookiepriset. För att vara med och tävla om priset som varit ett pris värt ca 5000skr var man tvungen att vara med på fyra deltävlingar inklusive finalen. Det kravet är nu borta och istället kommer prissumman delas upp på de olika deltävlingarna. En deltävling i den här klassen kommer att genomföras under en dag. Allt för att göra det enkelt för dig.

Vinnaren av en deltävling kommer belönas med ett pris från Hobbyborgen värt ca tusen kronor. Är du villig att åka land och rike runt och kammar full pott så blir det totala värdet 5000 precis som i fjol. Ett enklare pris kommer att lottas bland resten av deltagarna. Du behöver alltså inte åka hem som en förlorare om du har tur i outhen.

En förutsättning för att en deltävling ska bli av i Rookieklassen är att det är minst tre tävlande. Skulle en deltävling inte genomföras på grund av för dåligt

deltagande kommer priserna att läggas i en pott. Vem som vinner potten kommer att avgöras i finalen som års säsongens sista tävling. Om du nu skulle kamma hem en seger i Rookieklassen under 2003 så blir du automatiskt upplflyttad i den ordinarie Arestiklassen säsongen 2004. Men skulle du vara den eviga tvåan så får du stanna i Rookieklassen hur länge du vill.

Förebild

För att få tävla i Rookieklassen får du inte ha deltagit tidigare i den ordinarie Arestiklassen. Den modell som du ska tävla med ska ha en fullskalaförebild som är avsedd för acrobatic. Däremot kommer inte din modell poängsättas i avseende på hur lik originalet den är. Domarna som dömer skala på tävlingen kommer att avgöra om din modell liknar sin förebild utan allt för livlig fantasi. Bedömer domarna att det är en skalamodell så är den godkänd för Rookie-Aresti. Hur gärna du än skulle vilja så kommer aldrig en F3A-maskin bli godkänd så det är inte lönt att du försöker tänja på gränserna. För att hålla modellerna på en enklare nivå är spännvidden begränsad för ett monoplan till 1900mm och 1500mm för ett biplan.

Inget okänt

Flygprogrammet som kommer att flygas

Graupner Aresti Cup har lockat 20 startande vid nästan alla tävlingar. Nedan en bild på en välfylld depå från den populära "Vårskalan" i Helsingborg.



För kontakt med
Arbetsgruppen Aresti:
Mikael Ingemarsson:
mikael.ingemarsson@swipnet.se
Peter Kull: topproll@telia.com
Stefan Ohlsson:
stefan.aero@swipnet.se

US COMPOSIT

- Egen import av ZDZ bensinmotorer 40 – 210 cc ,
- MULTIPLEX Hela sortimentet ,
- ENGEL Modeller Dekaler Kolfiberpropellrar Glasfiberspinnrar
- KRUMSCHEID Ljddämpare Spinnrar
- MENZ Träpropellrar

US COMPOSIT
Lingonvägen 6
542 32 MARIESTAD

0501-707 62
us.composit@telia.com
us-composit.com

GÖTEBORG

HOBBYCENTER

Karl Johansgat 7
Box 4021 Telefon 031-12 62 20
400 40 Göteborg

TAG nytt & beg • FLYG • BÅT • BIL
RC-anlägg • Plastbyggsatser
Massor av annat smått och gott!

E-post: hobbycenter@hobbycenter.se
Internet: www.hobbycenter.se
Fax: 031-12 53 20
POSTORDER!

Rynos Hobbyshop

Teknisk Modellhobby i Uppsala
Bergsbrunnagatan 18 • Uppsala
Öppettider vardagar: 14.00-18.00
Telefon: 018-13 57 00

Bra sortering på RC-flyg, helikopter,
bil, båt & tillbehör. Dessutom bl. a:

- K&S metallsortiment, Evergreen styrenplastsortiment & komplett balsasortiment.
- OS, MDS, US Engines, Zenoah, SC, NovaMega & Novarossi motorsortiment.
- Aztek färgsprutor & Werther kompressorer
- Billing Boats hårtbyggsatser
- Futaba radio, servon, gyron & tillbehör.
- GWS servon, micro-piezo gyro & tillbehör.
- TopLite, GreatPlanes, Robbe, Ikarus m.m.

Endast butiksförsäljning - Ingen postorder

i Rookie-Aresti är det kända programmet för 2003. Det är samma program som flygs i den ordinarie Arestiklassen. Skillnaden är att Rookieklassen flyger detta program fyra gånger, fördelat på två omgångar. Den bästa flygningen från varje omgång summeras till en slutpoäng. Du ska alltså inte flyga något eget eller okänt program i Rookieklassen.

Frånsett det som redan är nämnt så är reglerna de samma som för den ordinarie arestiklassen. Vill du läsa reglerna så hittar du dem på www.graupner-aresti.nu

Känt 2003

Det kända 2003

Det kända programmet är det samma under hela säsongen och flygs i båda Arestiklasserna. Årets program har några intressanta manövrer. Tittar du på flygprogrammet intill så börjar en manöver med en svart prick och avslutas med ett streck. Men låt oss gå igenom manövrer för manövrer.

1. Den första manövern är en så kallad "Humpty Bump". Manövern flygs så som den är ritad, frånsett hörnen i botten som inte behöver vara tvåra.

2. Den här manövern är säkert bekant för er. Det är en "Halv kuban". Efter loopdelen ska modellen ner på en 45 graders linje. Halvvägs rollar du rätt igen.

3. Immelman eller topproll behöver ingen presentation för den känner ni till.

4. Från andra våningen ska vi ner igen samtidigt som vi byter flygriktning med ett och ett halvt varv spinn.

5. Nu kommer programmets höjdare. Den här manövern kan vara värd att lägga ner lite extra jobb på för den har högst K-faktor. En "Hammerhead" (Stall-turn) med kvartsrollar upp och ner.

6. Det här är en sk "Guldfisk". Det är ytterligare en variant på en kuban. Man börjar med att göra en omvänd kuban men istället för att plana ut efter loopdelen ska du stiga 45 grader tills du är uppe i taket. Där planar du ut igen

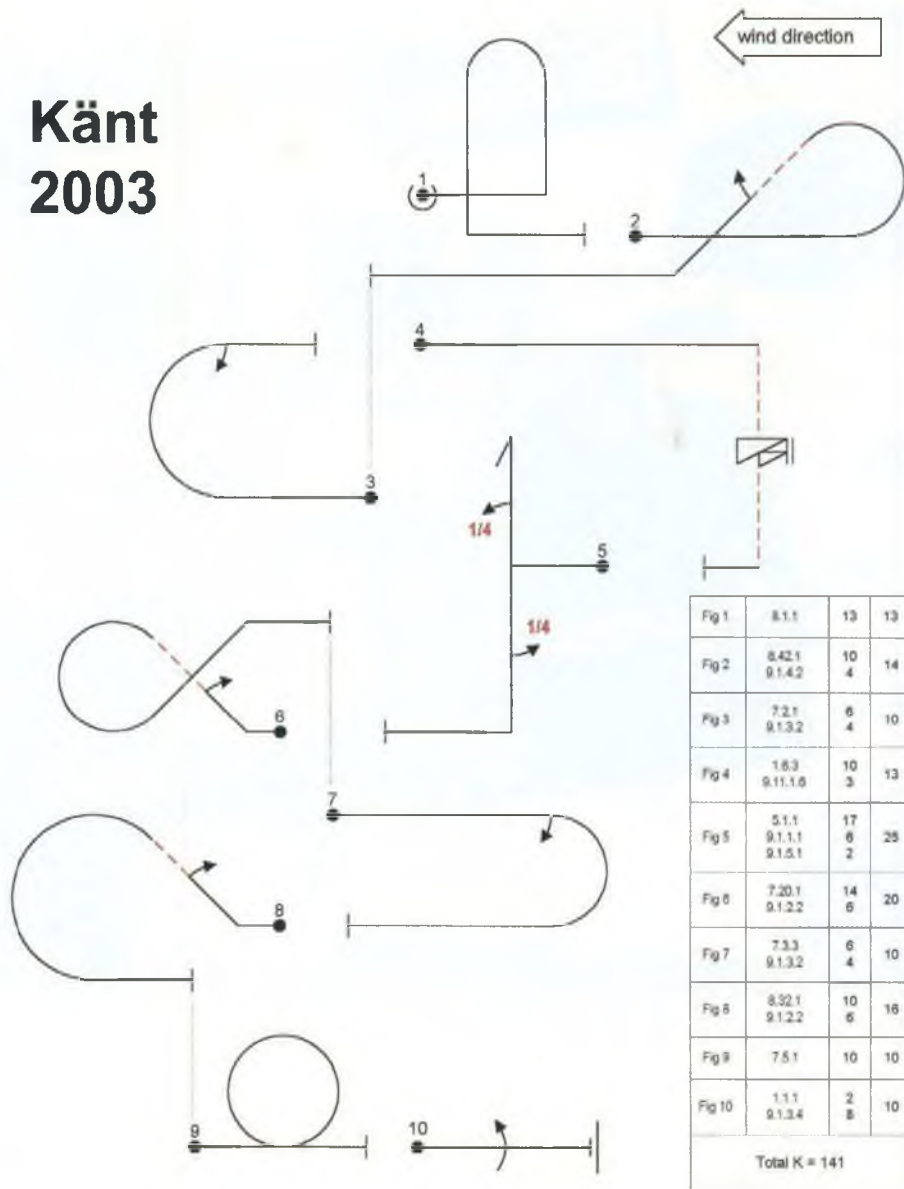
7. Nu ska vi ner igen och det gör vi med en "Split-s" eller halvroll som det heter om du sitter i en Safir.

8. Det här är en "omvänd kuban". Den börjar med att du stiger 45 grader, rollar ett halvt varv och avslutar med en loopdel så att du kommer tillbaka igen.

9. "Looping". En manöver som alla känner till men som få kan göra snyggt.

10. Ett varv "Roll".

Arbetsgruppen Aresti
www.graupner-aresti.nu



Tävlingskalender för Graupner-Aresti Cup och Graupner-Rookie Aresti 2003

1 24-25 Maj, "Vårskala" Helsingborgs MFK, Graupner Aresti Cup
24 Maj, "Vårskala" Helsingborgs MFK, Graupner Rookie Aresti
Börje Sebring, tel 042-71426. e-post: sebring@privat.utfors.se

2 7-8 Juni, "Arestiväst" Göteborg AKMG, Graupner Aresti Cup
7 Juni, "Arestiväst" Göteborg AKMG, Graupner Rookie Aresti
Michael Strand, tel: 070-5621605. e-post: beachen@swipnet.se

3 5-6 Juli, "Gränscupen" Tidaholms MFK, Graupner Aresti Cup
5 Juli, "Gränscupen" Tidaholms MFK, Graupner Rookie Aresti
Benny Kjellgren, tel: 0502-14559. e-post: benny.kjellgren@process-verktyg.se

4) 26-27 Juli, Brännebrona, Graupner Aresti Cup
26 Juli, Brännebrona, Graupner Rookie Aresti
Ulf Svarten, tel: 0501-70762. e-post: us.composit@telia.com

5) 16-17 Augusti, Stockholm, Micros, Graupner Aresti Cup
16 Augusti, Stockholm, Micros, Graupner Rookie Aresti
Alf Engqvist, tel: 08-7546998. e-post: alf.engqvist@telia.com

6) 13-14 September, Karlskoga,
Final Graupner Aresti Cup och RM F4C Aresti
13 September, Karlskoga, Final Graupner Rookie Aresti
Stefan Karlsson, tel: 0586-58552. e-post: karlsson.warvelin@telia.com

KALMAR RC CENTER
ALLT I RADIOSTYRT

Trevligt bemötande & bra priser!
Vi säljer på postorder!

ÖPPET	måndag-tisdag	12-18
	onsdag	18-20
	torsdag-fredag	12-18
	lördag	12-15

TELEFON 0480-294 59

Rufus – egen tillverkning

HOBBYTRÄ För nybörjare!

En gummimotormodell som är enkel och välflygande och artänt som första bygg- och flygprojekt. Alla delar är färdiga för montering. Byggsatsen innehåller även propeller, gummimotor, landställ, hjul samt ritning och byggbeskrivning.
Postlåda 1371, 820 77 Gnarp
Tel 0652-241 46 • Fax 0652-242 00
www.glhobbytra.se

Köp grejer från SMFF!



50-Hörnan. 50 olika "Bagges Hörna med ritningar med mera kul för juniorerna
AMA Cub, introduktionsmodell, byggsats 50:-
Thermal Dart, lite större AMA Cub 25:-
LINUS, linmodell, enbart ritning 60:-
Klädseppapper, gulot, 12 g/m² per ark 25:-
4:50

Modellflygmärke, brons Endast till klubbar – prov skall 20:-
Modellflygmärke, silver avläggas! 20:-
Modellflygmärke, guld 150:-

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

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

Böcker från hobby

ALLT OM

Pilotskola för radioflygare

Kronmärkt

Flygande Tunnan

J26 Mustang

B3 Junkers Ju 86 i Sverige

Nyhet!

I handeln nu

BORTOM HORIZONTEN

Svensk flygspaning mot Sovjetunionen 1946 - 1952

Nyhet!

Lennart Andersson
Leif Hellström

Specialpriser till SMFFs medlemmar

Vi förlänger det lägre priset för SMFF-medlemmar vid order före 15/4.

Inkl porto/emb	Prenumerant pris	Ord pris	Förr!
... Michael Sanz: I luften 2003 - Flyget årsbok Nyhet	270:-	295:-	
... L Andersson: B3 Junkers Ju 86 i Sverige Nyhet	235:-	260:-	
... L Andersson & L Hellström: Bortom Horisonten Ny	245:-	270:-	
... Leif Hellström & Leif Fredin: Kronmärkt	297:-	331:-	390:-
... Solve Fasth/Torvald Johannes: Flygtiga minnen 1	220:-	250:-	295:-
... Solve Fasth/Torvald Johannes: Flygtiga minnen 2	220:-	250:-	295:-
... Ignell-Räftegård: F 6 - Västgöta Flygfloottill	187:-	204:-	240:-
... Mikael Forslund: Torpedflyget i Sverige	220:-	250:-	295:-
... L Andersson: Svenskt militärflyg - propellerepoken	220:-	250:-	295:-
... Leif Hellström: J 26 Mustang	220:-	250:-	295:-
... Lennart Berns: Flygande Tunnan	254:-	271:-	320:-
... Mikael Forslund: J 30 Mosquito	220:-	250:-	295:-
... Sven Stridsberg: Lansen	212:-	239:-	282:-
... Mikeel Forslund: J 33 Venom	220:-	250:-	295:-
... Michael Sanz: Bromma Flygplats	263:-	290:-	342:-
... Nisse Bruno: Fiera Flygarhistorier	110:-	127:-	150:-
... Jan Waernberg: Pionjärflygare	140:-	159:-	187:-
... Sten Gripenlöf: Flyg för hela slanten	120:-	142:-	162:-
... Peter Liander: Glimtar av Flygvapnet	204:-	220:-	260:-

Nu har du råd att köpa alla de böcker du drömt om. Momsen gick för ett år sedan ner från 25% till 6%. De överstruken Förrpriserna är de gamla ordinarie priserna.

... Gunnar Haglund: Gerillapilot i Biafra Prissänkt	110:-	127:-	175:-
... Håkan Davidsson: Bygghandbok för radioflygare	140:-	159:-	187:-
... Kristian Berggren: RC-helikoptern (modellflyg)	140:-	159:-	187:-
... Bo Gårdstad: Nya radioflygskolan	93:-	102:-	120:-
... Bo Gårdstad: Flygsabotören (ungdomsbok) frakt tillk.	10:-	15:-	36:-
... Bo Gårdstad: Flygdesertören (ungdomsbok) frakt tillk.	10:-	15:-	36:-
... Freddy Stenbom: Flyghobby 2	47:-	52:-	61:-
... Gösta Backlund: Flaskskeppsbygge	64:-	72:-	85:-
I focus: ... 1: Saab 29 Tunnan frakt tillkommer	17:-	25:-	30:-
I focus: ... 2: Saab JA 37 Viggen frakt tillkommer	17:-	25:-	30:-
Björn Karlströms Flygplansritningar:			
... Björn Karlström: Del 1 Skol- och övningsflyg	110:-	127:-	150:-
... Björn Karlström: Del 3 Bombflyg	110:-	127:-	150:-
... Björn Karlström: Del 4 Spaningsflyg	127:-	148:-	175:-
... Björn Karlström: Del 5 Transportflyg	140:-	159:-	187:-
... Björn Karlström: Del 6 HKP, prov, segel mm	140:-	159:-	187:-
... Björn Karlström: Del 7 Målflyg + offentlig tjänst	110:-	127:-	150:-
... Jängö-Stenbom: Veteraner och Modeller (AoS 10 år)	25:-	34:-	40:-
... Jängö-Stenbom: Mest om Hobby (AoS 20 år)	25:-	34:-	40:-
... Freddy Stenbom: Hobby 25 (AoS 25 år)	25:-	34:-	40:-

Du kan beställa böcker på två sätt:

- Genom inbetalning till postgirokonton 5 47 71-1, skriv önskade böcker som meddelande till mottagaren. Försäkra dig om att din adress och önskade böcker medföljer din betalning när du betalar över giro eller internetbank.

- Betala med VISA, MasterCard, EuroCard och AMEX. Du kan skicka brev, faxa till 08-99 88 66 eller e-mail till order@hobby.se. Glöm inte att

ange - förutom vad betalningen avser - ditt kontokortsnummer och dess giltighetstid.

Notera att vi bjuder på porto inom Sverige när ordersumman överstiger 45 kronor, i annat fall enhetsporto 20 kronor. Vid utlandsbeställning tillkommer enhetsporto 45: på alla order.

Önskar du närmare information om någon av ovanstående titlar finns mer att läsa på www.hobby.se eller ring 08-999 333.



RC-Segelflyg

– En tillbakablick på 2002

Vi är nu inne i 2003 och det är dags för en titt tillbaka på vad som hände under förra året.

Under vintermånaderna är det ju inte så mycket flygning inplanerad utan man flyger när vädret och andan faller på. Lokalt i landet flögs det några F3B-T tävlingar, en del som "is-tävlingar" på frusna sjöar. Några tävlingar fick flyttas till land eftersom isen inte alltid fanns där den skulle. En trend inför säsongen 2002 var att det fanns lite Oldtimer plan som köptes in eller fräschades upp och som några piloter använde på F3B-T tävlingar istället för sina F3B/I-3J plan. Intresset för äldre seglare breder ut sig internationellt och har nu hittat utövare också i vårt land.

April

I april började tävlingssäsongen på allvar med Ikaros HLG. (Hand Launch Glider) en F3K tävling. 2002 var första året som det tävlades med radiostyrda handkast plan i Sverige. På tävlingen kom fem deltagare och några andra intresserade för att titta. Reglerna årsådana att tävlingsledaren väljer ut ett antal tävlingsmoment, vanligtvis 6-8 st, av dom som finns tillgängliga i reglerna. Det finns 18 st olika moment att välja mellan, en del bättre än andra. På så vis kan tävlingarna varieras och bli olika varje gång.

Första gångerna man provar en ny tävlingsklass är det alltid intressant och spännande att se hur reglerna fungerar i praktiken. Vädret var strålande med fin termik och tävlingen genomfördes utan problem med 5 deltagare. 2 av 5 använde diskuskast teknik och övriga spjutkast. Segrare i tävlingen blev Stefan Wahlberg, initiativtagare till att starta upp klassen och ganska överlägsen denna gång. På tävlingen visade det sig att diskuskast är det som fungerar bäst. Både vad gäller starthöjd, flygtid och ork i armen.

Samma helg var det tänkt att Spring-Cup F3J-populär skulle flygas i Kungsängen. Nu blev de tävlingen inställd pga för få anmälda deltagare. Orsaken till detta kan man endast spekulera i och det överlåter jag till andra.

Sista helgen i april åkte delar av RCSS/AU styrelse Joakim Ståhl, Jonas Ekman och undertecknad upp till Dalarna (Södra Dalarnas RFK). Vi ville pejla intresset inför NMT (Nordic Multitasking). Resan dit var resultatet av ett samtal tidigt en morgon under SMFF:s årsting mellan Joakim Ståhl och Magnus Östling.

Trots att vädret inte var det bästa, mer eller mindre duggregn hela tiden, var intresset stort från klubbarna i trakten. Alla hamnade följaktligen i klubbstugan i väntan på att regnet skulle upphöra. Diskussionerna från denna träff avgjorde att NMT var något att satsa på. När regnet minskade gjorde vi några starter för att visa upp våra seglare och hur vinststart fungerar. Vi gjorde tydligen ett gott intryck, för nu börjades det ritas på plan och funderas på hur de enklast skulle kunna

tillverkas, byggas och bli tillgängligt för alla intresserade i landet.

Maj

4 maj var det dags för den första F3J tävlingen, Yellow Eagle Trophy i Herrljunga. Det svenska F3J-landslaget bestående av Pasi Väisänen, Jonas Blomdahl och Sören Svantesson var på plats för att trimma in nya plan och börja träningen inför VM i Finland senare på sommaren. Även ett par deltagare från vårt grannland i väster hade sökt sig till Herrljunga för att flyga. Det är alltid kul med utländska besökare som ofta gör att motståndet på tävlingen ökar. Vädret var inget vidare på förmiddagen utan det var lågt till molnen. För att komma igång med tävlingen beslutade tävlingsledningen och de tävlande att använda bryttrissa och hälften så lång lina. Ett intressant försök som säkert har väckt lite tankar angående starter och starthöjd inom F3J. Nu befann sig ju alla startande på ca halva höjden mot vad dom var vana vid vilket innebar lite extra ansträngning vid flygningen. Senare på dagen lättade det upp och resten av tävlingen genomfördes som vanligt. Segrade i Fly-off gjorde Conny Andersson medan Pasi tog full pott i UT-listan. UT-listan och UT-tävlingar är de tävlingar och sammanställning som räknas för att ta ut landslagen i RC-segel varje år.

11 maj var det träff/träningsläger i Örebro som uppladdning och avrostning inför framförallt F3B- och F3J-säsongen, under helgen slöt en ansenlig mängd personer upp. På lördagen flög vi en Speed-tävling i F3B banan, med drygt 10 deltagare och dessutom med några nya namn. Segrare blev Pasi Väisänen.

Helgen efter var det dags för Örebro Open, en F3B tävling som ingår i Contest Euro-Tour. Enligt tradition så ligger den tävlingen på pingsthelgen och arrangeras av RFK Ikaros i Örebro och flygs på Pilängens modellflygfält. Tävlingen samlar stora delar av världseliten med deltagare från bl a Tyskland, Schweiz och de nordiska länder samt från Östeuropa. Det är den största RC-segeltävlingen i Sverige med ca 45 deltagare. Tävlingen kännetecknas av att det är mycket trevlig atmosfär och att den är bra arrangerad. Många deltagare, framför allt de utländska, kommer till tävlingen just av dom skälen, förutom det självklara att man får flyga mycket och mot bra motstånd. Dom första deltagarna dyker upp redan på torsdagen för att träna och förbereda sig. Varje kväll tänds grillen och historier berättas, många annorlunda och roliga flygplan kommer fram och tävlingen



avslutas med ett stort grillparty på söndagskvällen. Segrare 2002 blev Pasi, 2:a Joakim Ståhl och 3:a Stefan Knechtel från Schweiz.

Juni

SM F3B i Köping. Första helgen i juni var det dags. Vem skulle bli svensk mästare detta år? Alla aspiranter på titeln, eliten, vi som ligger en bit under eliten, några nya i klassen och en som fick återfall, totalt 15 st samlades på Köpings flygfält och gjorde sig redo för tävlingen. Under dom sista åren har konkurrensen ökat och även standarden på piloterna som flyger. För att placera sig i topp måste man flyga riktigt bra och även om man siktar på en placering runt 5-7 så måste allt klaffa. Träna är en självklarhet om det ska gå bra.

Trots hotande regn och åskmoln runt omkring oss så kunde tävlingen genomföras med bara ett par kortare regnpausar under de två dagarna tävlingen sträckte sig över. Termiken under tävlingen var bra med blåsor lite här och där. De som kan det där med termik skulle troligtvis säga att blåsorna var där dom skulle. Tycker inte jag, en av de få blåsorna jag hittade själv



Nedan: Jo Grini med Pike i Herrljunga (Foto via Jo Grini). Nederst:



Överst: Prisutdelning VM F3J Pasi Väisänen, Arend Borst och Joe Wursts.

Mellanbilden: Flygfoto från Jo Grinis Pike. Depå VM F3J. (Foto via Jo Grini)

Nederst syns Slovariens depå under VM F3J.

var när jag skulle landa. Då började planet stiga som en kork i vatten och jag fick väldigt bråttom ner helt plötsligt. I slutet av tävlingen vände vinden så att vi fick medvind i starten. Det hör inte till det lättaste att starta då så vi bestämde oss för att vända på vinscharna men låta banan stå kvar. En ny erfarenhet, start i motvind och flyga speed med vindriktning tvärt emot vad vi är vana vid. Det är lika för alla och de som var bäst flög bäst även denna gång. Svensk mästare blev Pasi, Joakim 2:a och Dan Eriksen 3:a.

Två veckor senare var det dags för nästa F3K tävling. Köping stod som värdar denna gång. Fem deltagare även denna gång, lite mindre än vad förhoppningen var. Ytterligare en pilot hade ett plan som använde diskuskast som start. Det visade sig var helt rätt för Robert Hollsten kom tvåa tätt före Jonas Blomdahl. Segrade gjorde även denna gång Stefan W. Väddret var fint till en början med väldigt fina flygningar och långa flygtider. Senare på

eftermiddagen försvann dock termiken när lite kyligare väder drog in.

29 juni hade Finspång sin F3J tävling. Det kom 20 deltagare trots att väderutsikterna inte var lovande. Det regnade en bit bort och regnet var på väg mot oss. För F3J landslaget var detta den sista F3J tävlingen i Sverige innan VM. Tävlingen startade och de första omgångarna genomfördes. På håll såg vi att regnet närmade sig. Utrustning som inte behövdes packades undan och de flesta förberedde sig för att täcka över planen om regnet skulle komma. Och regnet kom, fram med regelboken för att se hur många omgångar vi måste flyga för att få räkna tävlingen som en UT-tävling. Vi hade bara att flyga färdigt denna sista omgång så skulle vi vara i land. Så fort regnet upphörde så var det full fart ut till start. Några gånger blev det så att när startsignalen kom började det regna men då var det bara att flyga på om man ville ha några poäng. Till slut var tävlingen genomförd och i toppen var det riktigt jämnt! Pasi och Dan E hade båda 4000 poäng och Sören S 3996 poäng.

Juli

Modellsegelflygträff. En mycket trevlig tillställning som vi hoppas kommer att fortsätta som en årlig tradition dit alla som är intresserade av segelflyg kommer för att träffas, umgås och ha kul. Träffen var på Pilängen i Örebro detta är igen och det kom mycket folk trots uselt väder stundom. Det kanske är för tidigt att säga, men det känns som om det kan bli nåt riktigt stort om det fortsätter med den här utvecklingen för träffen. På programmet stod en tipspromenad, några föredrag, flygning och samkväm vid grillen på kvällarna.

Norge stod som värdar för NM i F3B. 20 st piloter deltog, ett lag från Danmark, två från Norge och två från Sverige. Laget från Sverige bestod av TM (lagledare) Johan Tausis och piloterna Pasi Väisänen, Dan Eriksen, Jonas Ekman, Owe Fransson, Joakim Ståhl, Stefan Wahlberg, Peter Wiman och Henrik Karhusaari. 5 st piloter med erfarenhet av internationellt tävlande och 3 st nya som hittills bara tävlat nationellt. För oss som var nya var det ett äventyr som jag siktar på att få återuppleva flera gånger. Tävlingen var mycket trevlig och alla som fanns på plats var på toppenhumör. Vi hade högt ställda men helt realistiska mål inför NM:et. 1:a, 2:a och 3:a individuellt och 1:a och 2:a i lagtävlingen. Målen nådde vi nästan.

Pasi 1:a, Dan 2:a, Joakim 3:a och Jonas Ekman 4:a. Övriga placeringar blev Stefan 8:a, Peter 15:e, Owe 19:e och jag (Henrik) 20:e. I lagtävlingen blev det placeringarna 1 och 3. Det fattades 6 poäng upp till andra plats för Sveriges andra lag så

det var nära. Motståndet var lite bättre än våra nationella tävlingar men med mera träning så tror jag att det inte ska vara omöjligt att placera sig runt 10:e plats. Även för oss som nu inte hör till absoluta toppen.

Augusti

Nu är det dags. F3J VM i Lappenranta Finland. Från Sverige åkte ett 6 manna lag, TM Mattias Carlsson, Pasi Väisänen, Jonas Blomdahl och Sören Svantesson som piloter, jag och Tor Möller som medhjälpare. När allt, linor, plan, radioutrustning, tält mm, var inpackat i två kombibilar med takboxar åkte vi till färjan som tog oss över till Helsingfors. Målsättningen inför VM var medalj individuellt och medalj i lagtävlingen. Planen var att vi skulle träna på träningsfältet veckan innan VM för att finslipa formen, startteknik och taktik. På Euro-Tourtävlingen dagen innan VM skulle det sista checkas av. Träningsfältet som vi hade till förfogande var för litet för riktig träning men vi fick tips om ett annat fält en bit bort som vi åkte till för att träna. Allt såg bra ut med fina starter, ordentlig koll på vilka linor vi skulle använda och utrustning som fungerade som den skulle. På tävlingen innan VM så visade det sig att vi kan göra misstag ändå. Vi drog av en lina i starten för Pasi och då var han direkt borta från den tävlingen. Det gick bättre för Jonas Blomdahl som kom på en uppmuntrande andraplats.

VM:et började med en nollomgång, resultaten räknas inte utan omgången är till för att få ordning på funktionärerna och övrig organisation. För Jonas del började det på sämsta möjliga sätt, hans första plan gick i backen. Inför den riktiga starten på tävlingen var han tvungen att använda sitt andraplan medan det trasiga planet reparerades. Väddret gjorde att flygningarna var riktigt jämna och för att vara med i toppen var man tvungen att flyga fullt och landa med maxpoäng. Med detta menas att man var tvungen att med en arbetstid på 10 minuter ha en flygtid på minst 9 minuter, 50 sekunder och få minst 95 poäng i landning. Under veckan skulle 9 grundomgångar flygas så det gällde att vara på topp hela veckan.

Pasi hade en miss i andra omgången och tappade nästan 80 poäng och rasade i resultatlistan. Nu fick han inte missa något mer om han skulle ta sig till fly-off. För Jonas och Sören såg det bra ut ändå till omgång 5 och 6 när Jonas fick flyga i ett väder som gav utslag i resultatlistan. Han fick två omgångar med 639 och 716 poäng och därmed var han och vårt lag borta ur medaljstriden. Sören fortsatte att flyga jämnt och bra och höll sig på en fly-off plats. Pasi visade att han hör till absoluta världseliten genom att ta 5 st 1000-poängare på de 7 omgångar som var kvar efter hans lilla miss och kämpa sig upp i resultatet till en fly-off plats. Till fly-off kom till slut både Sören och Pasi vilket bara det var en stor framgång för svenskt modellflyg. Fly-off:en avgjordes med 4 flygningar med en arbetstid på 15 minuter och fortfarande så skulle man flyga fullt och landa fullt. När allt var klart hade Pasi svarat för bedriften att ta en medalj individuellt genom en 3:e



plats efter Arend Borst från Kanada och Joe Wurts från USA. Pasi är därmed den andra i världen som har tagit medalj individuellt i både F3J och F3B, den andra är Joe Wurts. Sören slutade på en fin 12:e plats och Jonas på 44:e plats.

17 augusti var det dags för SM i F3K. 7 deltagare kom och det var jämnare än under de tidigare tävlingarna. Vädret var återigen fint med fina flygningar och resultat. Nu var det plan avsedda för diskuskast som gällde. Åtta omgångar flögs och återigen stod Stefan som segrare men inte så långt före Robert Hollsten och Jonas Blomdahl.

Nästa F3B tävling var Brännebronas F3B 23-24 augusti. Klubben lånade ut fält, klubbstuga och ställde upp med funktionärer så att vi kunde genomföra tävlingen. Vi hade besök av två tyska vänner som var med och flög, Martin Weberschock och Peter Hubbertz, två piloter i världsklass. Tävlingen genomfördes så att vi flög alla distansomgångar i en följd och sedan termik- och speedomgångarna varvat. Det fungerade riktigt bra med dom avstegen från reglerna som vi numera får göra. Tävlingen avslutades med en uppvisning av Ulf Svartén med sitt Arestiplan, mycket imponerande. Segrade gjorde Joakim Ståhl före Martin och Pasi, som bara var 0,14 poäng före Peter Hubbertz på 4:e plats. Ibland är det riktigt jämnt.

September

F3J hade också en SM tävling, Septemberpokalen på Toppfältet utanför Stockholm. Tävligen samlade 18 st deltagare. Bl a Jonas Blomdahl och Sören Svantesson fäncade vara med och slåss om medaljerna. Vädret var soligt men blåsigt med mycket konstiga termik och hangflygmöjligheter. Det gick att ta 1000 poäng i en flygning med 2 minuter och 30 sekunders flygtid. Jämför med VM! Några plan hamnade där dom inte skulle vara, i träden eller i vattnet bredvid fältet. När grundomgångarna var klara så återstod bara fly-offen så skulle vi ha en svensk mästare. Sören Svantesson är mästare, Jonas Blomdahl 2:a och P-O Edberg 3:a. Mattias Johansson blev svensk juniormästare, Tomas Johansson 2:a och Martin Alaby 3:a.

Sista tävlingen för året var Kungsängens Cup F3B, också på Toppfältet. Denna helg var vädret bättre, mindre blåst men kallare. Olaf Bröms hade åkt ända från Boden för att vara med på tävlingen, mycket kul. Så tillsammans med 12 andra skulle vi flyga och ha kul en gång till. Joakim Ståhl började tävling mindre bra genom att flyga alla sina dåliga flygningar, som han fick stryka, i första omgången. Men sen visade han sin klass och hämtade upp allt och vann. Vi fick även se en del mycket fina resultat i speeden av andra än dom som brukar flyga fort. Kul att det är fler som är på gång uppåt.

Vinter igen

26 oktober var det segelting på Älleberg med inplanerad hangflygning efteråt. Nästan ett 30-tal hade slutit upp. Funderingar på historia och framtida utvecklingen för RC-segelflyg presenterades.

modellflygnytt nr 1 2003



Nu är det dags att ta upp den gamla anrika tävlingssklassen F3B-T på nationell nivå. RFK Ikaros arrangerar Riksmästerskap den 26 april 2003. Platsen för evenemanget är Pilängens modellflygfält i Örebro.

Det senaste RM:et gick 1996 på Flugebyn. Sedan dess har fokus på seriöst tävlande i både F3B och F3J varit ledande vilket medfört att dom trevliga opretentiösa och enkla F3B-T tävlingarna inte avhållits på nationell nivå. Nu är det alltså dags för igen!

Det kommer att tävlas i tre klasser, en öppen klass (som vi alltid gjort förut) och en oldtimerklass samt en 2-metersklass. Riksmästare blir den som vinner totalt, men bästa oldtimer och 2-meters flygare kommer också att koras. Det blir alltså tre separata resultatlistor en för respektive klass. Det innebär också att en oldtimer eller 2-meters kan vinna totalt!

Regler

I den öppna klassen gäller F3B-T reglerna (http://w1.332.telia.com/~u33208801/diverse/f3b_t.htm). Det innebär för den oinvidge, sex minuters flygtid och max 30 p i en landningscirkel. I oldtimerklassen har vi satt en gräns på att modellerna måste vara från 1985 eller äldre. Givetvis får de vara nybyggen! Vi tillåter inga modeller gjutna i form utan vi vill se dom gamla klassikerna på fältet, sådana som typ; Cirrus, Viking, Legionair, Flamingo etc.

2-meters klassen har som krav max spannvidd av två meter. Denna klass är

Reglerna och tankarna för NMT visades upp offentligt för deltagarna. Efter mötet var det dags för hangflyg, ute blåste nästan storm. Skam den som ger sig. De som hade plan flög och hade kul. Jag hade kul bara genom att titta på.

I november var det dags för ett nytt besök i Dalarna. Nu hade vi vinschar med extra motstånd så att dom hade lägre dragkraft, nya flygplan och några äldre plan. Nu skulle vi testa om teorierna om

till för er som har Blue Phoenix eller liknande modeller.

RFK Ikaros kommer att tillhandahålla startutrustningen. Den kommer att bestå av två vinschar som är begränsade enligt NMT samt två olika gummirep. Det är ungefär samma dragkraft i vinscherna som i repen. Det kommer att finnas vinschskötare hela tiden, så även dom som är osäkra på detta moment kommer att få hjälp.

Landningspoäng

Här har vi för avsikt att göra ett undantag i reglerna. Alla modeller som ej är utrustade med någon form av bromsar får 30 poäng för landningen i hela cirkeln. Modeller med bromsar har som vanligt avtagande poäng.

Vi kommer att använda sändarinlämning och en Ready Box och för att få säkerhet och flyt i tävlingen. Naturligtvis så kommer det också att tävlas i 3 manna lag. Dessa lag anmäles på plats innan första start.

Boka den 26 april för RM i F3B-T. Briefing 08.30 och första start 09.00. Platsen är Pilängens modellflygfält i Örebro. Anmälningsavgift 50:-. Anmälan senast den 19 April till Stefan Wahlberg på 019-232201 eller på e-mail: 232201@telia.com

starterna höll och om reglerna var genomförbara. Denna gång regnade det inte, nu snöade det istället. Men vad gör det när man ska flyga och prova lite nya saker. Allt ställdes upp, vi flög och provade en del av reglerna. Det fungerade bra så i år ska det bli riktigt intressant på NMT-tävlingarna när alla kan flyga tillsammans, gamla, enkla eller senaste modellen.

Henrik Karhusaari, suppleant AU-segel

För er som vill ha reda på mera kan kolla dessa länkar:

F3K: <http://w1.192.telia.com/~u19213126/f3k.htm>

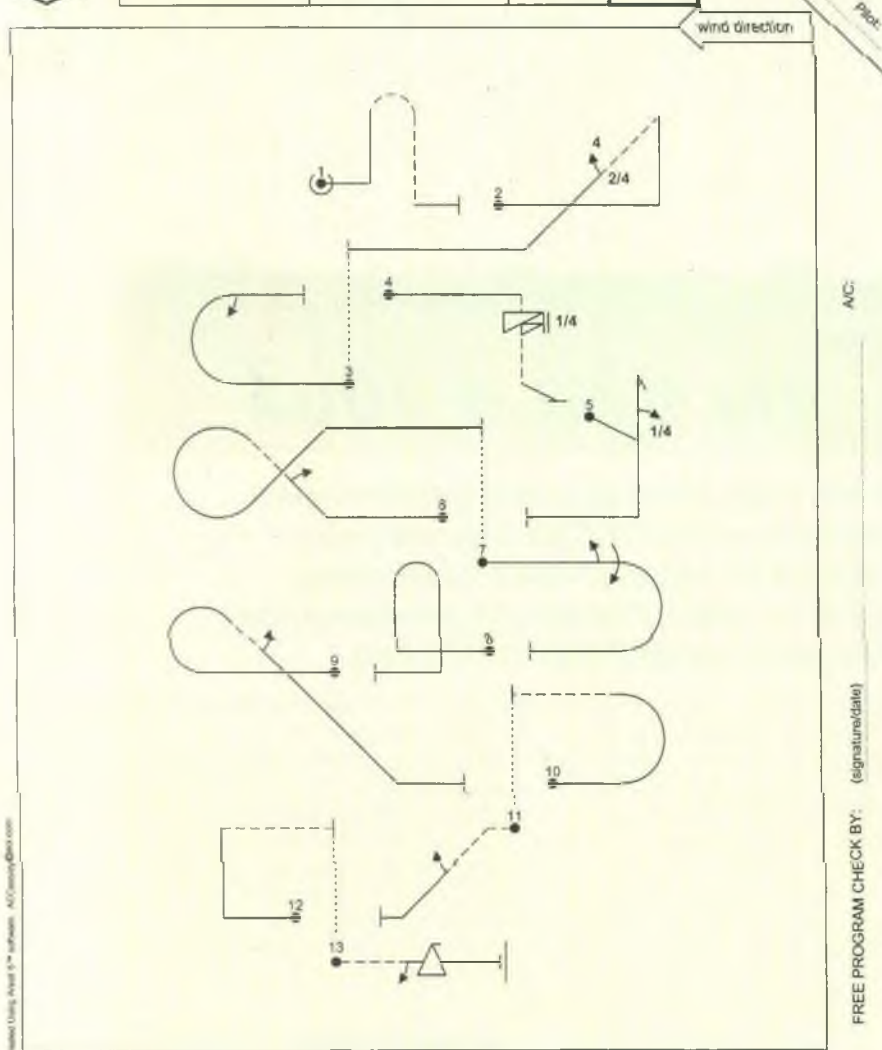
Mail lista för RC-segel: <http://groups.yahoo.com/group/rcsoaring/>



Förbundsmöte
29-30 mars på
Scandic Hotell
Ryd i Linköping



B	Contest:	Category: Intermediate
Date: 2003	Program: Known	Pilot's No.:



Så här flygs programmet i Futaba aerobatic scale. Alla figurer startar från punkten och går till det tvära strecket.

1. Det är en humty bunty och den startar med en stigande 90 grader och går över toppen till en dykande 90 grader. Den kan man börja med att placera rakt framför sig.
2. Ute i hörnet av boxen flyger man en omvänd fiskekrok och startar med att stiga 90 grader uppåt och där efter lägga modellen på rygg i en sjunkande 45 graders vinkel. I det momentet ligger modellen upp och ned och skall vändas rättvänt med en roll. Det görs med en fyrpunkts moment roll men i och med att modellen ligger upp och ned blir det två gånger du gör det, där av 2/4 som det står. En gång knivegg och en gång rättvänt.
3. Det här är en vanlig immelmann där du stiger och därefter rollar runt. Den här figuren placerar du i det andra hörnet av boxen.
4. Nu har du kommit upp på höjd och då drar du av gasen för nu skall du göra en 1 1/4 varv spinn. Den här figuren placerar du vid sidan av dej och utgången blir att du flyger utåt bort ifrån dig nu.
5. Det här är en stallturn och här stiger du lodrätt uppåt och gör en roll 1/4 på uppgången varvid modellen kommer att ses från sidan. Där efter stallar du runt och modellen dyker nedåt och du tar upp den och flyger i den borte delen av boxen nu.
6. Det är en halv omvänd cubansk åtta. Det börjar med att du stiger 45 grader uppåt och därefter rollar runt på rygg och sedan drar höjd och modellen kommer tillbaka bara att här fortsätter du att stiga i 45 grader uppåt för att få höjd till nästa figur.
7. Det är en split S bara att här har man lagt in två rollar. Först rollar du ett halv varv runt åt ena hållet där efter ett helt varv åt andra hållet. Då kommer modellen att ligga upp och ned, och då drar du höjd och modellen kommer runt.
8. Denna figur är också en slags humpty bump-figur. Du flyger den rakt framför dig och stiger 90 grader går runt över toppen och dyker nedåt i 90 grader. Därefter fortsätter du åt samma håll som du påbörjade figuren.
9. Nummer nio är en halv cubansk åtta och den placerar du i hörnet av boxen. Du flyger den runt och när du är på väg ned i 45 graders vinkel rollar du runt och kommer rättvänt.
10. Det här är också en variant av immelmann men här har man tagit bort rollen på toppen, d v s enbart en halv looping, vilket innebär att här fortsätter du att flyga inverterat fram till nästa figur.
11. Här kommer du in inverterat och då drar du höjd och dyker nedåt i 45 grader. På mitten av figuren rollar du runt ett halvt varv och fortsätter 45 grader nedåt. Den här figuren försöker du att placera framför dig.
12. Nu har du rätat upp modellen och kommer in för denna figur. Det är en halv fyrkants loop. Här stiger du 90 grader uppåt och sen drar du höjd och lägger modellen på rygg och fortsätter fram till nästa figur.
13. Nu kommer du inflygandes på rygg till denna figur. Först rollar du runt ett halv varv så modellen kommer rätt och därefter drar du av lagom med gas för att göra ett varv kvickroll.

Hela detta program har en totalsumma av 188 i K och de hemliga programmen kommer att se ungefär likadana ut. Vi kommer att använda oss mycket av detta program, flytta några figurer eller ta bort någon till de olika deltävlingarna. Så nu är det bara att öva på det här programmet så kommer du att fixa även de hemliga programmen.

Futaba Aerobatic Scale

Minicars är sponsorn till denna klass där du kan vinna en extra utrustad Futaba FF9 radio med digitala servon till en kostnad av 10 000:- Det enda krav som finns för att tävla är att modellen inte får vara större än 2meters spännvidd. Det gäller alla modeller som tävlar i klassen, även dubbeldäckare. Varför jag skriver detta har att göra med att en del har hört av sig angående modellen. Vi vill få ett stort antal modeller till klassen och därför får alla modeller ha samma spännvidd. Det betyder att en Pitts eller en Ultimate blir ganska stor om den har en spännvidd på 2 meter, men vad gör det, bara den kan flyga innanför boxen är det helt ok. All flygning utanför boxen bedöms med noll i poäng vilket gör att det krävs en skicklig pilot att hantera en sådan stor modell.

Flygningen görs efter IAC:s Intermediate program och det är det enda program du behöver träna på. Vi har tagit bort det egna programmet som man använder i Arestin och tagit Intermediate programmet som har lite fler figurer i. Det här programmet är lite svårare men du behöver inte träna på två program som i Arestin utan koncentrerar dej bara på ett program. De hemliga programmen kommer på varje deltävling och de är olika från tävling till tävling vilket gör att ingen kan träna på dem.

Tävlingskalender är inte fastställd ännu för alla tävlingsplatser är inte klara inom skala och eventuellt inom Aresti. Jag återkommer i nästa nummer angående tävlingsplatser och tider.

IAC domar- kurs

Denna kurs vänder sig till flygare och domare som är intresserade av att lära sig IAC:s regler. Vi kommer att gå igenom hur man skall flyga för att få högre poäng av domarna och de nya IAC-reglerna för aerobatic med stora flygplan i full skala.

Vi kommer även ha en praktisk del under våren där vi kommer att träffas och flyga med modeller inför domare och bedöma flygningarna.

Kursen är endagarskurs och kommer att hållas den 23 februari 2003 i SLM:s lokal på Brantingsgatan 46 Stockholm.

Anmälan görs på tel: 08/662 41 44. Kursen kostar 600:- för icke slm anslutna och 300:- för SLM-anslutna medlemmar. I detta ingår kursmaterial.

Välkomna Micke.
arestimicke@spray.se

Swift Racer!



Pris just nu: 1195:-

Senaste modellen från Flying Styro. En mycket läcker tvåmotorkärra som klarar det flesta aerobaticmanövrarna. Drivs med 2 st 280 motorer eller större. Snabbyggsats inkl. växlar & propellrar. Se videoklipp på vår hemsida!

KOKAM Li-Polymerceller i lager!

Ackarna som revolutionerar elflyget! Pris från 149:-

- **HORNET** el-helikopter, nu endast: 1495:- (paket fr. 3595:-)
- **Saab Safir** från MJD Models - för Speed 400. 995:-
- **Rare Bear** - Bearcat. Miniracer. 795:-
- **Thunderbolt & Mustang** (NY!). Superskalaparkfly! 1395:-
- **HE 1100 mAh NIMh** - helt ny celltyp. Ersätter 500AR Nicd. 43:-/cell
- **Videosytem**. Endast 11 gram. Plug & Play. 3495:-

Se vår hemsida www.mft.nu för mer information och nyheter!



Tel: 08-37 40 85 • www.mft.nu

PURE POWER Webra

Elltech är Webras representant i Sverige

Vill du slippa göra hål i din snygga motorkåpa?

Då kanske Bisson PittStyle dämpare är något för dig!

Finns även för inverterade motorinstallationer.

Vi lagerhåller dämpare till OS, ASP, Moki samt Webra



MC förgasare

Användas med AMC 05

Kan mixas i Computerradio

Optimal bränsle/luft blandning

Anpassad för .61 -P5, 75 -P5, 91-P5, 145AeroX

Pris: 829:-

I lager



eGL 1.1 Elektronisk ombordglöd

Inkopplingspunkten valbar medelst trotteltutslaget.

Mins senaste inkopplingspunkten.

Varnar för trasigt stift.

Eliminerar bruk av Nitro

Monitor för glitchar.

Kan anslutas till extern summer eller ljusdiod.

Vid förlorat flygplan kan summer aktiveras.

Måste ha extern glödström ca 2000 mA.



En ny generation mottagare



Pico S5 5 -kanals-mottagare, 7 gr, räckvidd 500 meter, pris inkl kristall. Pris 577:-



Nano S6 6 -kanals-mottagare, 16 gr, normal räckvidd, pris inkl kristall. Pris 650:-



Micro DS 8 -kanal-supermottagare, 20gr, normal räckvidd, pris inkl kristall. Pris 735:-

Webra AMC 05

Styr bränslenälen till Webras MC förgasare

Enkel 5 punkts programmering

med reglage

Vikt 20 gr

Strömförbruk 15 mA

Mått 55x37x14

Pris: 835:- I lager



Nyheter som kommer i mars:

Webra kommer med Telemetrienheter RDS4, som övervakar följande:

Varval Temperatur
Mottager accen Servoutslag

Powermonitor, PM2

Övervakar motageraccen (4-6 celler). Sparar lägsta spänningen.

Varnar för glitchar med Piezo -Buzzer.

Buzzer kan aktiveras vid förlorat flygplan.

Nya motorer:

Speed 36GTHeli, 1,5HK

Speed 36GT Aero 1,5HK

Speed .91-P5 Aero 3,25HK

Speed 1.60 AeroXP 4,4HK

Stort urval propellrar från **APC, Menz.**
Kolfiberpropellrar från **Mejzlik Modellbau**



2-takt ABC

nål fram

12A 560.-

15A 660.-

21A 735.-

25 715.-

28 795.-

32 825.-

36 865.-

40 835.-

46 875.-

53 950.-

61 1050.-

75 1150.-

91 1245.-

108 1465.-

Ringade:

120 2095.-

180 2715.-



2-takt ABC

nål bak

25 715.-

28 795.-

32 825.-

36 865.-

40 835.-

46 875.-

53 950.-

61 1050.-

75 1160.-

4-takt

30 1560.-

52 1750.-

61 1795.-

80 2095.-

91 2285.-

120 3250.-

160 twin 6395.-

400 5-cyl. 13400.-



Runtronic tändsystem

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

Modeller & Elektronik AB

Box 184, S-332 24 Gislaved • Tel & Fax 0371-940 05

E-post: runtronic@swipnet.se



ELLTECH

• Hallavägen 4, 512 60 Överlida •

Öppetider 0900-1600, måndag - fredag

Telefon 0325-323 82 • Telefax 0325-325 36

Hemsida: www.elltech.o.se E-mail: finn@elltech.o.se

När Du är redo för en 4-taktare är SAITO redo för Dig!

SAITO börjar det nya året med att släppa nya motorer – FA-40a och FA-40aGK samt med världspremiär för FA-200Ti!



FA-40a AAC. 6,61 cc. Vikt 290 g. Borr 22,0 mm. Slag 17,4 mm. Varvtal 2.000-11.000. Propeller APC 11x5 – 11x7. Statisk dragkraft 1,4 kg med 11x5 propeller.
FA-40a • PRIS 2.195,-
FA-40a-GK • PRIS 2.360,-
På lager i slutet av februari!



FA-200Ti

SAITOs första inline-motor. Och det kommer fler!

AAC. 33 cc. Vikt 1.483 g. Borr 28,2 mm. Slag 26,4 mm. 3,0 hk. Varvtal 2.000-9.400. Propeller APC 16x8 – 17x8, Bolly 18x8. Total längd 160 mm. • PRIS 8.950,-
På lager i slutet av februari!

Under de sju år Söders RC Hobby haft SAITO, har tillverkaren kommit med inte mindre än 18 nya motorer: FA-182TD • FA-450R3 • FA-90TS • FA-56 • FA-56GK • FA-170R3 • FA-180 FA-180GK • FA30 • FA-30GK • FA-72 • FA-72GK • FA-90R3 • FA-100 • FA-100GK • FA-200Ti och nu FA-40a & FA-40aGK
UNDRAR OM NÅGON ANNAN MOTORTILLVERKARE SLÅR DET!



SLÅR NÅGON SAITO?

Om Du söker efter en speciell storlek eller modell, som SAITO ännu inte har producerat – ge inte upp! Chansen är stor, att den kommer och Du behöver kanske inte vänta länge!



Söders RC Hobby
Åsögatan 174
116 32 Stockholm
Telefon 08-643 67 87
Telefax 08-702 15 90

Hemsida: www.sodersrchobby.se

Meddelanden från expeditionen Till klubbmedlemmar och klubbarnas registeransvariga!

För att Du skall få Modellflygnytt nr 2/-03 måste din klubb ha skickat in uppgift om ditt medlemskap för 2003 senast vecka 12. Detta nummer – Nr 1 – fick Du automatiskt om Du var medlem år 2002.

Köp grejer från SMFF!

50-Hörnan. 50 olika "Bagges Hörna med ritningar med mera kul för juniorerna
AMA Cub, introduktionsmodell, byggsats
Thermal Dart, lite större AMA Cub
LINUS, linmodell, enbart ritning
Klädselpapper, gulrot, 12 g/m² per ark

Modellflygmärke, brons Endast till klubbar – prov skall avläggas! 20:-
Modellflygmärke, silver 20:-
Modellflygmärke, guld 150:-

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



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



KÖPES

Byron-Pitts eller Christen Eagle, även rep objekt. 090-18 66 25. Stig Appelfeldt

Köpes: Restpartier, dödsbon för mellan 50-100000 kronor. Skåne Hobby. Tel 046-24 71 14

Köpes: Ritning till byggsats Pilot Tiger Moth 40-45, Lennart Jansson 013-14 56 64.

Säljes: Gamla nostalgibyggsets: JOKER, by Keilkraft, 19 1/2 Control Line Stunt Model. Kr 150,- plus frakt. BABY, från DMI Danmark. 60 cm nybörjarseglare. 50,- plus frakt. Ring Kalle Westerblad 040-47 20 20.

Hirobo SS-T Eagle Freya med zimmernann-dämpare och den nya OS61SX-HRINGWC-motorn. Allt nytt. Nypris: 16000,- Säljes för cirka 10000 kr. Tel 0620-411 08.

Säljes: Kyosho Spitfire40 med infällbara ställ (obyggt). OS46SF, OS32F. Kompletta Futaba Conquest 6-kanaler samt fyra Graupnerservon. Anders Montan, 0706-997959, 018-420578, a.montan@telia.com

Att hyra: Semester kombinerat modellflyg, bad och fiske. Jag hyr ut min gäststuga med 6 bäddar modern med toa, dusch och öppen spis, 20 m till bad på egen strand. 500 m till Höglandets eget flygfält Risan, ca 500 m till Ränneslätt där vi flyger och samsas med storklubben Norra Smålands flygklubb, ca 500 m till äldfiskgölar. Stugan hyres ut endast till personer med anknytning till modellflyg. Jag själv är aktiv RC-flygare. Vill du veta mer ring och fråga efter Hasse 038 1-17 571. Jag vill ha 1.800 kr/vecka. p.s. öppen spis.

<http://www.modellflygforbund.se>



Sveriges Modellflygförbund

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

Ordförande
Robert Sundström
Hamnesplanaden 4B
753 19 Uppsala
e-mail:
robert.f3a.sundstrom@home.se

Vice ordförande
Fredrik Hallgren
Hagalundsvägen 30
618 33 Kolmården
011-39 27 20

Sekreterare
Peter Källoff
Hagarydsvägen 28
586 63 Linköping
013-29 62 97

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

Ledamot säkerhet
Thomas Johansson
Ankaregränden 1
226 51 Lund
046-24 85 37

Suppleant
Göran Olsson
Gyllenstierns väg 20
183 56 Täby
08-15 83 20

PREK
Mikael Hansson
Box 153
147 23 Tumba
08-607 25 75

Utbildning
Michael Christensen
Göteborgsvägen 69
445 57 Surte
031-98 18 26

Grenchef Frilflyg
Lars-G Olofsson
Box 8044
421 08 V Frölunda
031-49 30 55

Grenchef Linflyg
Mats Beijhem
Färentunagränd 1
192 51 Uppl Väsby
Tel 08-590 801 79

Grenchef Radioflyg
Jonas Hagberg
Vårhults Skola
732 93 Arboga
0589-40358

Expeditionschef
Marie Bagge
013-31 38 50

Kvalité, kraft & elegans - LA-serien från **O.S. ENGINE**

S = linflygversioner!



O.S. Max-10LA

MAX-10LA
Cylindervolym 1.76 cc
Borr 13.44 mm/slag 12.4 mm
Effekt 0.27 hp/17.000 rpm
Vikt 112 g

LA-motorerna levereras med glödstift!



O.S. Max-40LA

MAX-40LA/40LA-S
Cylindervolym 6.49 cc
Borr 21.2 mm/slag 18.4 mm
Effekt 1.0 hk/15.000 rpm
Vikt 269 g (S 267,5 g)



O.S. Max-46LA

MAX-46LA/46LA-S
Cylindervolym 7.64 cc
Borr 23.0 mm/slag 18.4 mm
Effekt 1.2 hk/15.000 rpm
Vikt 272 g (S 273,5 g)

O.S. Max-15LA

MAX-15LA/15LA-S
Cylindervolym 2.49 cc
Borr 15.2 mm/slag 13.7 mm
Effekt 0.41 hp/17.000 rpm
Vikt 138 g (S 129,5 g)



O.S. Max-25LA

MAX-25LA/25LA-S
Cylindervolym 4.07 cc
Borr 18.0 mm/slag 16.0 mm
Effekt 0.60/15.000 rpm
Vikt 197 g (S 185,5 g)



O.S. Max-65LA

MAX-65LA
Cylindervolym 10.85 cc
Borr 24.0 mm/slag 24.0 mm
Effekt 1.7 hk/16.000 rpm
Vikt 535 gram



Fråga efter
O.S., DeLuxe
& ModelTech's kataloger
hos Din hobbyhandlare!



Beteckningen ARF
avser helt
färdigklädda modeller!



SVENSK DISTRIBUTÖR

MODEL-CRAFT

Djåknegatan 2, 211 35 MALMÖ
Tel 040-714 35 • Fax 040-12 97 05



RIGHT FLYER 40T • ARF
.40-.46 2-takt • .52 4-takt
Spv 1500 • Bestnr MT3161C

**FINNS I ALLA
VÄLSORTERADE HOBBYAFFÄRER!**

STURETINGWALL MARKETING

POSTTIDNING B
Modellflygnytt - SMFF
Box 4015
600 04 Norrköping

CARLSON OWE
S. GULLSPÅRUSGATAN 26 C
215 61 MALMÖ

M343
MNR: 28888
KOD: 7106
X 32

21500
Lokal



Nya flyg från Kyosho!

Finns nu hos din Kyosho-handlare

Calmato Paket!

Nya Calmato tillsammans med populära Laser 4 från Hitec! Nu till specialpris hos din Kyosho-handlare!



Om Calmato
Längd - 1.300 mm
Spännvidd - 1600 mm
Vikt cirka - 2.500 g
Vingyta - 43 m²

Calmato

Calmato 40 är till för den som vill ha den ultimata trainern för en bränsle driven motor. Detta flygplan är nyutvecklat och bygger på erfarenheterna från den tidigare så framgångsrika Trainer 40. Calmato är mycket långt prefabricerad och det återstår endast några få timmars byggande innan denna trainer är i luften. Calmato levereras med en mycket stark Kyosho 6,5 CC motor som ger fullt tillräcklig kraft för alla manövrar.



Spree Sport har en växlad 380 motor vilket ger tillräcklig kraft och ger lite längre flygtider. Spree Sport är helt konstruerad av balsa som klätts med film.

Om Spree
Längd - 700 mm
Spännvidd - 996 mm
Vikt cirka - 650 g
Vingyta - 17.6 m²

SPREE SPORTS

Spree Sports är lämplig som det första lägvingade flygplanet. Det korta momentet mellan stabbe och ving i kombination med den lite bredare vingen ger möjlighet till häftig flygning.



Flip 3D 25 är en mindre uppföljare på succén med Flip 3D 40. Klädseln på Flip är utförd i transparent plast vilket gör att den underliggande konstruktionen framgår vilket gör upplevelsen ännu bättre.

Om Flip 3D25
Längd - 1250 mm · Spännvidd - 1240 mm
Vikt cirka - 1450 g · Vingyta - 42 m²



Om Cessna 180
Längd - 930 mm
Spännvidd - 1295 mm
Vikt cirka - 1.200 g
Vingyta - 26.6 m²

Många modellflygare vill ha en modell som har en fullskala-förebild och ändå är lämplig som trainer. Cessna 180 har dessa egenskaper. Cessnan är konstruerad av cellplast och mycket långt förmonterad. Servofästen är klara och kritiska detaljer är sammanfogade.

Ny katalog ute i butik den 28/2

I slutet på februari finns den nya Kyoshokatalogen hos din Kyosho-handlare. 220 sidor - 50:-



Samtliga Kyosho-handlare finner du på
www.kyosho.se