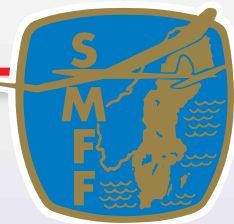




3 2016

# modellflyg <sup>nytt</sup>



## *Skalaträffen i Arboga*



**VM i Friflyg  
i Australien**

**MIDNIGHT  
SUN I LULEÅ**

# Futaba

## T18SZ

18-CHANNEL 2.4GHZ COMPUTER RADIO SYSTEM



# 9729,-

Rekommenderat Cirkapris

### Den är här nu

Det här är flygradion Du har längtat efter! Nya T18SZ med 18 kanaler ger dig kompatibilitet med Futabas 2.4GHz FASSTest, FASST, T-FHSS Air och S-FHSS system och är perfekt för både proffsflygare och nybörjarpiloter. Maximalt med telemetriefunktioner kan användas med FASSTest och T-FHSS-Air systemen; temperatur, varvtal, höjd, GPS och voltspänning - dessutom kan dessa dataloggas för åtkomst och analys efter flygningen.

### Egenskaper

4.3" färgskärm med tuch-kontroll, 8 flygmoder, telemetri röst-meddelanden, högtalare och uttag för öronsnäcka för att lyssna på telemetri-meddelanden, 6.6V LiFe 2100mAh batteri för 7-8 timmars flygning, enkelt uppdateringsbar mjukvara, 2 sidotrimrar, 6 digitala trimrar & 8 switchar för lätt åtkomst till alla funktioner du kan tänka dig, trainer & S.BUS uttag och en data-editor för programmering av S.BUS funktioner med mera...

### Funktioner

13 vingtyper, 3 stjärttyper, 2 rodertyper, 8 swashplatt typer, flaps setting, aileron differentiering, luftbromsmix och de



flesta roder/flap/skevroder mixers du kan tänka dig, ailevator, winglet, multimotor och gyrosensor med mera...

### T18SZ Inkluderar

R7008SB FASSTest mottagare, 6.6V LiFe sändarbatteri, mottagarströmbrytare & tryckt Engelsk manual (Svensk manual finns som nedladdningsbar pdf på [www.minicars.se](http://www.minicars.se)).

# minicars

## B2B HOBBY DISTRIBUTION

Distribueras av: Minicars Hobby Distribution AB  
Annelundsgatan 17C • 749 40 Enköping • Tel: 0171-14 30 00 (9-12 & 13-16)  
e-post: [info@minicars.se](mailto:info@minicars.se) • Web: [www.minicars.se](http://www.minicars.se)

# EN ROLIGARE SOMMAR

En "riktig" Trainer med borstlöst motorsystem! Med en spännvidd av 1550mm får Tiger Trainer MKIII BL mycket stabila flygegenskaper. Byggt med balsa och ply! Levereras RTF med installerad 2,4G radiostyrning!

Data:  
Spännvidd: 1550 mm  
Längd: 1274 mm  
Vingyta: 44 dm<sup>2</sup>  
Vikt: 3200 gram

Ca.pris: 4 295,-



**1 995kr**  
KAMPANJ i utvalda butiker

## DRONE X260



XK X260 Finns i FPV eller Wifi version. Perfekt för att lära dig flyga FPV! Kan utrustas med vattenkanon!

Storlek 356 x 356mm

Cirkapris inklusive kamera från: 1 195,-

## TORUK AP10 AEE



**4 995kr**  
KAMPANJ i utvalda butiker

Toruk AP 10 är en modern drönare utrustad med en högklassig 16MP kamera. Du kan välja att ta stillbilder eller multibilder med upp till 16MP upplösning. Vill du hellre filma har du äkta HD upplösning med 1080P / 25fps.

Toruk AP 10 är utrustad med GPS, Kompass, Höjdmätare, Kom-Hem funktion, Fail-Safe, mm.

Cirkapris: 6 995,-



**1 395kr**  
KAMPANJ i utvalda butiker

## J-POWER

Låg vikt ger F-4 Phantom kraftfull prestanda! Tillverkad av gjuten foam gör monteringsarbetet enkelt och snabbt.

Data:  
Spännvidd: 556mm  
Längd: 830mm  
Vikt: ca 520gram  
Cirkapris: 2 495,-



**1 395kr**  
KAMPANJ i utvalda butiker

RCS MX2 Aerobatic är en modell med fantasiska flygenskaper. Med MX2 kan du utföra även de mest avancerade manövrar.

Data:  
Spännvidd: 1210mm  
Längd: 1106mm  
Vikt: ca 960gram  
Cirkapris: 2 895,-



# 3+ Hobby Service

15% propeller rabatt på  
Mejzlik, Menz, APC,  
Aeronaut och Brodak



10% Intro-Rabatt på alla  
Black Horse modeller



Gäller tom. 15/9 2016

[www.3fhobbyservice.se](http://www.3fhobbyservice.se)



[trefhobbyservice@allt2.se](mailto:trefhobbyservice@allt2.se)

## LP-Agentur Model Products



X-Treme Jets



Vi har absolut det bästa på marknaden när det gäller jet modeller, tillbehör samt turbiner.  
Kontakta oss på [lp.agentur@icloud.com](mailto:lp.agentur@icloud.com) eller 070-464 96 10  
[Hemsida lp-agentur.com](http://Hemsida lp-agentur.com)



15.000 RC-produkter  
Nu tillgängligt i Sverige!

[www.elefun.se](http://www.elefun.se)

200+ PRODUCENTER  
& MÄRKESVAROR



ALIGN Futaba



SANWA

## LEDARE

Nu börjar dagarna bli kortare och utomhussäsongen börjar närma droppa av, en säsong med många goda resultat för våra tävlande både på hemmaplan och runt om i världen.

Snart börjar inomhushallarna fyllas med modellflygare och vi hoppas att ni även passar på att spakträna under den mörka årstiden.

Vi har besökt ett antal meetings och tävlingar i år och sett vilket engagemang det finns i klubbarna runt om i Sverige, härligt tycker vi!

På förbunds nivå så arbetas det med nya regelverk och svara på remisser som EASA kommer att föreslå troligtvis 2017, så här långt ser det riktigt bra ut för det organiserade modellflyget, både för rekreation och tävlande. Besök gärna oss på Hobbymässan i Stockholm 2-3 nov.

I förbundsstyrelsen har det skett förändringar då Claes har fått ett uppdrag utomlands och inte längre har möjlighet att fortsätta. Rolle kommer att axla den posten tills vidare.

IdrottOnline har uppdaterats och ändrats en del, och vi hoppas kunna erbjuda klubbarna utbildning och stöd i det under hösten, mer info kommer på hemsidan.

Med flygkärlek och låga svängar

Ulf Höglin & Lova Bannister

## Broschyren är färdig!

Anslutna klubbar beställer den gratis via kansliet.

Använd den i PR syfte vid evenemang.

6 sidor info om modellflyg

som uppdateras kontinuerligt

Det finns en liten tom ruta där ni själva kan

skriva/stämpla klubbens kontakt info.



# INNEHÅLL

Skalaträffen i Arboga

sid 8

SM i F3A, RM i Nordic

sid 11

Midnight Sun i Luleå

sid 14

Nostalgi i Dalarna

sid 18

Large Model Aircraft

sid 20

DM i F3B-termik

sid 23

EM Aircombat

sid 25

Tullinge Jet/Skala

sid 31

IGG träff hos Brännebrona

sid 35

Ett Kinder-ägg i Australien

sid 36

Linflyg SM 2016

sid 40

SM F2B

sid 42

Nästa nummer utkommer den 2:a december

## Inbjudan till "Skalariksdag"

Härmed inbjuds till årets "Skalariksdag", som arrangeras på:  
Älleberg helgen den 8-9 oktober.

Frågor som regelförslag och tävlingar kommer ju alltid upp men för att få en så givande och stimulerande helg önskar vi dessutom att ni skickar in era eventuella frågor, som vi kan behandla.

Vi startar mötet vid 12.00 och siktar på att vara klara till lunch på söndagen.

Övernattning och måltider skall bokas direkt hos Camilla på telefon: 0515-37157  
Vi har möjlighet att övernatta även fredagen till lördagen för de som önskar detta de kan då även få frukost på lördag morgon. I övrigt får vi möjlighet att äta lunch och middag på lördag.

Frukost och lunch på söndag. I princip som tidigare år.  
För att få en uppfattning om hur många som kommer, samt eventuella frågeställningar är en anmälan till mig: lars-helmbro@telia.com, inte helt fel.

Anmälan senast den 2 oktober  
GS-skala Lars, Börje och Stefan



## Styrelsen SMFF 2016



Funktion	Namn	E-post
Ordförande tf	Roland Brebäck	ordforande@modellflygforbund.se
Kassör	Lennart Andersson	kassor@modellflygforbund.se
VO-Elit	Mattias Hammarsköld	ordf_voelit@modellflygforbund.se
VO-Bredd	Lova Bannister	ordf_vobredd@modellflygforbund.se
tf vice ordförande	Ulf Höglin	suppleant@modellflygforbund.se
<b>Verksamhetsområde Bredd</b>		
<b>Funktion</b>	<b>Namn</b>	<b>E-post</b>
Chef	Lova Bannister	ordf_vobredd@modellflygforbund.se
<b>Verksamhetsområde Elit Styrelse</b>		
<b>Funktion</b>	<b>Namn</b>	<b>E-post</b>
Chef	Mattias Hammarsköld	ordf_voelit@modellflygforbund.se
<b>Modellflygnytt</b>		
Redaktör	Mikael Hansson	redaktor@modellflygforbund.se
<b>Webb</b>		
Webbredaktör	Patrik Gertsson	
<b>Kansli modellflyg</b>	Propania Lars Ekstedt Sveriges Modellflygförbund, Box 7819 103 96 Stockholm 0735-07 29 50 E-post: kansli@modellflygforbund.se	

### MFK Direkt: 78 medlemmar

Modellflygförbundet har  
3360 medlemmar, 162 klubbar  
och tävlar i 40 olika klasser

### Flygsports förbundet:

ca 20.000 medlemmar, 370 klubbar, 8 grenförbund  
- Modellflyg - Ballongflyg - Motorflyg - Konstflyg  
- Hängflyg - Skärmflyg - Segelflyg - Fallskärmschoppning

Medlemsantal		
År	Kategori	Antal
2014	Familj	307
2014	Familj förstaårsrabatt	38
2014	Junior	180
2014	Senior	2779
2014	Senior förstaårsrabatt	337
2015	Familj	300
2015	Familj förstaårsrabatt	22
2015	Junior	209
2015	Senior	2746
2015	Senior förstaårsrabatt	304
2016	Familj	297
2016	Junior	156
2016	Senior	2829

## "Återförsäljare för UniLight belysningsystem i Skandinavien"



# Skalaträffen i Arboga

En av sommarens absolut finaste dagar hade Arboga klubben sin årliga skalaträff.

**J**onas Hagberg med klubbkamrater ordnade denna fina träff samt att det var många flygare som hade kommit denna dag. Många av flygarna hade redan kommit på fredag för att förbereda sig inför dagen och det fanns även möjlighet att stanna och flyga på söndag för den som ville. Det var allt från sportjett, skala modeller till areobatik för uppvisningsflygning.

Micke Berg samt Felix Scander stod för uppvisningen av areobatik flyget. Efter att sett Felix så förstår man varför han leder IMAC cuppen.

## Avanti S från SeBart

En av de finaste modellerna i sportjett stod Daniel Larsson för med sin fina Avanti S från SeBart som han flög och hade Autopartner Pelle som stöd vid flygningen. Den svenska motorn Hawk turbin var installerad i modellen och flög otroligt fint. Kan kanske också vara så att det var nästan vindstilla denna dag samt sol från en klarblå himmel. Där av all denna fina flygning.

En norrman hade kommit till träffen med sin stora Boeing

B-17 Flying Fortress som hade försatts med fyra nya motorer sedan förra träffen. Nu hade modellen försatts med fyra nya OS bensin motorer, men det ville sig inte riktigt för en av motorerna vägrade att starta. Efter ett litet meckande och byte av ett tändstift så blev det fart på motorn och snart sjöng det skönt i alla fyra motorerna.

Ivve Guru Hallberg har byggt en Beechcraft D 18 till Rikard Bokis Bokström som var mycket fin. Hela modellen är klädd i aluminium. Detta är ett bygge av en Nick Zirolit ritning. Det är ett gediget arbete han har lagt ned på detta projekt. För att få denna finish har Ivve börjat med limklickar som nit och där efter klätt allt med aluminiumtejp. För den som vill testa på så finns tejen att köpa på Biltema och den fungerar förträffligt.

## J 37 Viggen i skala 1:6

Från Söderhamn hade Lars Rönnqvist kommit och med sig hade han en J 37 Viggen i skala 1:6. Denna modell är ett traditionellt bygge helt i balsa och frigolit. Modellen flyger otroligt fint och vid landningen har modellen samma höga

anfallsvinkel som en fullvuxen Viggen. Modellen väger nästan 20 kg. Niklas Kindberg från Västerås hade med sig en modell av F4U Corsair. Denna modellen är en gammal byggsats av Marutaka i skala 1:5 som var populär på 80 talet. Han berättade att det var ett påbörjat bygge som han hade köpt. En jigg fick byggas för att räta upp modellen och det var en hel del ombyggnad för att få ihop den. En stjärnmotor av den tre cylinders Saito var installerad i modellen.

## Dogfight

En av höjdpunkterna var den så kallade dog fighten som genomfördes av flygare med kärror från WW2. Jag tror att alla modellerna var försedda med elstart. Alla står på line och startar sina motorer och sedan ger de sig iväg efter varandra. Det syntes att det var erfarna pylon och aresti flygare för det var lågt och snäva svängar och det var intensivt jagande efter varandra på mycket nära håll. Mycket uppskattad och underhållande flygning.

Tack Arboga  
för en av de finaste modellflygdagarna detta år.  
//arestimicke SWE 1875



Rikard Bokström  
Med sin Beechcraft D 18



Boeing B-17 Flying Fortress





Line up inför Dog Fight med WW2 modeller.



Niklas Kindberg från Västerås med sin F4U Corsair.



Micke Berg med sin Kawasaki.



Clas Wallin Extra 330.



Lars Rönnqvist med sin J 37 Viggen



Roland Linds Axiome, enda tävlande med förbränningsmotor.



Henning Jorkjends Ascent EP-BIP. En träbyggsats från Japan som Henning byggt ihop själv.



Bo Edströms Galactika från Oxai. Topnotch flygplan för en topnotch tävlingsarrangör.

# SM I F3A, RM I NORDIC OCH GRÄNSKUPPEN

Årets F3A/Nordic höjdpunkt, Svenska mästerskapen i F3A och Riksmästerskap i Nordic arrangerades av Karlstads modellflygklubb. Samma klubb som mästertligt arrangerade Nordiska mästerskapen i F3A och Nordic 2015.

**I**nför tävlingen hade klubben dansat soldanser, offrat till solguden och ödmjukt bitt om fint väder. Vädret var nämligen perfekt, lika perfekt som arrangemanget. Bo Edström, tävlingsledaren, hade organiserat tävlingen in i minsta detalj. Tävlingsledningen hade till och med fått med två artiklar i den lokala tidningen Nya Wermlands-Tidningen (NWT) och en webbsändning. Titta gärna på följande länkar till artiklar och NWT webb-TV intervjun med tävlingsledaren.

## Två domare i F3A och tre i Nordic.

Tyvärre tvingades en domare i F3A av hälsoskäl avbryta domandet redan efter första briefingflygningen. För att höja nivån på tävlingen lottades undertecknad och Fredrik Lundberg att flyga briefing. Tack vara Bengt-Erik Söderström och Espen Kvien kunde tävlingen ändå fullföljas och en Svensk mästare samt en Riksmästare i Nordic koras. I Nordic fick jag förtroendet att döma tre omgångar av fyra.

Som GS konstflyg är jag tacksam för att vi ändå kunde få två välmeriterade och duktiga domare för att döma i årets viktigaste tävling. I Nordic var domarna tävlande i F3A. Trots att tävlingsledningen hade det, kanske något sviktande omdömet, att låta mig döma i Nordic så är jag helt säker på att mina domarkollegor kunde kompensera min poängsättning och generera ett rättvist resultat.

## Gränskuppen i F3A

Gränskuppen är en tävling där även vårt nordiska broderfolk från Norge har möjlighet att anmäla deltagare. Norrmännen

kom med sina bästa spakryckare med den mycket rutinerade Ola Fremming i spetsen. Norrmännen som tävlar i F3A åternumera bara lax och sjögräs, träningsflyger året om och har förmodligen en massa häxkonster för sig. Som gäster lade de helt fräckt beslag på platserna ett till fyra i första omgången. Som GS kunde jag inte låta den här totala förnedringen fortsätta utan jag, eeee, coachade Anders Johansson till allt bättre resultat (tror jag). Till slut hade Anders lyckats flyga sig in på en andra plats. Tyvärr fick Rune Gjelsnes problem med ett fartreglage i omgång två och kunde inte fullfölja tävlingen. Han låg på andra plats i omgång ett. Eftersom han inte kunde fullfölja tävlingen hamnade han på sista plats. Inför Nordiska Mästerskapen i Danmark 2017 behöver vi rycka upp oss ordentligt för att placera oss bra. Anders och undertecknade skissade på ett antal idéer under lördagskvällen. Några av dem får nog betecknas som rent önsketänkande men jag tror att vi skulle tjäna på att genomföra ett ordentligt träningsläger inför NM 2017.

## SM i F3A

På resultatlistan i F3A vann Anders Johansson alla grundomgångar med marginal till övriga tävlande. På andra plats kom Johan Brorsson tätt följd av Alexander Moberg. Alexander flög med en förhållandevis gammal modell och jag tror att resultatet möjligen kunde sett annorlunda ut om han haft en mer konkurrenskraftig modell. Dessutom flög han finalprogrammet otroligt bra. Alexander vann den ena finalomgången före både Anders och Johan som båda har moderna och mycket välflygande modeller. Det är otroligt bra

## F3A

gjort av Alexander. Den andra omgången finalomgången vann Johan. Det var nervöst in i det sista och de tre tävlande gick nervöst runt och det gamla uttrycket, hopp och förtvivlan fick ett ansikte. Efter att tävlingsledningen räknat resultat i över en timme och konsulterat en extern konsult kunde resultatet fastställas. Trots att Alexander och Johan vunnit var sin omgång i finalprogrammet så vann Anders Johansson SM i F3A. Ett jättegrattis Anders! Nu flåsar både Johan och Alexander Anders ordentligt i nacken. Nästa SM kommer att bli otroligt spännande. Jag hoppas alla tre också har möjlighet att tävla på NM i Danmark 2017.

I resultatlistans nedre del tävlade undertecknad, tävlingsledaren Bo Edström och Roland Lind. Mitt i mellan toppen och den nedre delen tävlade Fredrik Lundberg lite för sig själv. Han kunde inte hota toppskiktet och behövde inte anstränga sig för att hålla oss tre i botten på behörigt avstånd. Med lite träning hoppas jag att Roland kommer igen till nästa SM. Då kan han säkert hänga med det övre skiktet.

### RM i Nordic

RM i Nordic dominerades av Tomas Johansson. Tomas vann samtliga omgångar överlägset med fyra 1000 poängare. På andra plats kom Daniel Bergqvist. Daniel hade för ovanligheten tränat lite inför tävlingen, sådär 17 starter. Det innebär att han kanske var lite övertränad? Nej, skämt åsido, med lite mer träning skulle han kanske kunna ge Tomas en match. På tredje plats kom Sven Löfqvist och på fjärde plats kom Kjell Mattsson. På femte plats kom Ingvar Delén från Trelleborgs MFK. Ingvar ställde upp med en förhållandevis mindre "50 E" Wind S. Ingvar flög bra men det är nästan orättvist att tävla mot fullstora F3A modeller.

### F3A en materialsport

Nästan alla sporter är idag någon form av materialsport. Oavsett vilken sport vi talar om, ishockey, fotboll eller längdåkning finns det tydliga inslag där materialval är avgörande för resultatet. För eliten specialanpassas utrustningen för att passa utövaren perfekt. Modellflyg är i allra högsta grad en materialsport och givetvis har den som har möjlighet att pröva sig fram till en för honom perfekt kompromiss en fördel. Den som tar det där med materialsport längst är normmannen Kjell Tore Pettersen som använde ett system med motroterande propellrar. Ett system med motor som kostar ca 20 tusen kronor. Med motroterande propellrar behöver man inte rikta motorn lite åt höger utan kan ha motorn riktad rakt fram. När man riktar motorn lite till höger för att kompensera för vridmomentet blir det en kompromiss beroende på motorns varvtal. På min Wind S Pro använder jag en mixer för att mixa throttel och sida. På så sätt försöker jag kompensera. Men det löser såklart inte problemet fullt ut men gör att modellen går lite rakare.

### Takvinge

Inför årets tävlingssäsong så hade jag satsat på en ny modell, en Arixtra. Modellen flyger, enligt min bedömning, något bättre än min Wind S Pro. Tack vare takvingen flyger modellen rakare. Det gör att det går att flyga saktare och ändå rakt. Modellen är inte heller lika känslig för sidvind. Den är helt enkelt lättare att flyga bra med. Jag vet att jag tidigare "sågade" nymodigheten med takvinge. Men det funkar faktiskt även om det ser förskräckligt ut. Så det är bara för undertecknad och krypa till korset och inse att jag hade fel när jag inte direkt satsade på en modell med takvinge.



1:an Anders Johansson, 2:an Johan Brorsson, 3:a Alexander Moberg (SM F3A).

### Motorer

Alla utom en tävlande, Roland Lind, körde med olika typer av elmotorer. Flertalet tävlingsflygare har lämnat de växlade motorerna typ Hacker C50 14 XL till förmån för ickeväxlade. Mina egna två Hacker C50 14 XL börjar bli till åren och på sikt behöver jag förmodligen antingen köpa ytterligare en Hacker C50 14 XL eller något annat. Ett alternativ är att köpa en Hacker Q80 14XL. Men då måste jag tyvärr byta fartreglage samtidigt vilket innebär att jag drar på mig nya kostnader och att jag behöver lära mig ytterligare ett fartreglage.

I princip kör de tävlande med antingen Hacker C50, Hacker Q80 eller Plettenberg 3010 Advance. I princip tror jag inte valet av motor är avgörande.

### Radio

Idag används ett brett utbud av radioapparater i F3A/Nordic bland annat Futaba, Graupner, JR, Jeti och Multiplex fanns representerade på startlinjen. Själv har jag köpt en Multiplex Profi TX12. Tyvärr har Weatronic gått i konkurs och bolaget finns inte kvar längre. Det måste vara oerhört frustrerande för de som köpt deras radiosändare. Programvaran till sändaren var inte helt färdigutvecklad när sändaren började säljas och vad jag vet blev programvaran inte komplett innan företaget kastade in handduken. Men som vanligt är det inte grejerna som är avgörande. Ola Fremming (1:a) kör Graupner MC32, Anders (2:a) Multiplex Profi TX16 och jag använder samma radio som Anders och kommer ändå bara på 8:e plats i Gränskuppen.

### Arrangemang

Det är väldigt roligt att se med vilken entusiasm och engagemang Karlstads modellflygklubb tar sig an tävlingen. Klubben har avspärningar för publik och högtalare så att speakern och tillika tävlingsledaren Bo Edström kan presentera de tävlande. Tack vare tidningsartiklarna kom det publik till tävlingen, något att ta efter! Alexander och Daniel fixade så att sekretariatet funkade perfekt hela tävlingen. Föredömligt! Avslutningsvis vill jag särskilt tacka Karlstads modellflygklubb och tävlingsledaren Bo. Tävlingsarrangemangen får 10 poäng av 10 möjliga!

Edvard Käll  
GS F3A



Motroterande propellrar, bra men inte billigt.



Så här ska det se ut om vi vill locka publik till våra tävlingar! Tävlingsprogrammet i A3 format – bra att titta på när man följer flygningarna. Föredömliga dubbla avspärningar med plats för modeller!

# Midnight Sun Fly-In i Luleå

Luleå R/C Klubb genomförde för 18:e året i rad Midnight Sun Fly-In. Evenemanget pågick som vanligt traditionsenligt första veckan i juli med flygning dygnet runt på asfalt, gräs och vatten på klubbens modellflygfält och modellflygsjö i Luleå. Numera finns även en tävlingsgodkänd stor modellbilbana vid fältet och där kördes bilar också dygnet runt.

MFK Jupiter har utökat verksamheten med modellbilar. Klubben har en stor inomhusbana för bilar samt en tävlingsgodkänd offroad bana vid fältet. Med anledning av den utökade verksamheten har klubben organiserats i en flygdelen och i en bildel och klubben är medlem i Svenska Flygsportförbundet (FSF) och Svenska bilsportförbundet (SBF). Genom medlemskap i dessa specialidrottsförbund är klubben även ansluten till Sveriges Riksidrottsförbund (RF). Med anledning av denna förändring heter klubben numera Luleå R/C Klubb där MFK Jupiter utgör flygdelen.

Fly-In började lördag 2 juli men många hade kommit flera dagar i förväg. Parkeringen rymmer ett 60-tal husbilar, husvagnar med tält och det gäller att vara ute i god tid för att få välja den bästa uppställningsplatsen, 10 meter till kiosk, WC, varmvatten dusch och till depå. Parkeringen fylldes snabbt upp av besökare.

En nyhet för i år var att vädret för ovanlighetens skull var tidvis otjänligt för både modellflyg- och modellbilverksamhet. Ett tråkigt faktum men verksamheten var desto intensivare när regnet och blåsten hejdade sig. Under perioder då flygning inte förekom så umgicks deltagarna och utbytte tankar och erfarenheter med varandra.

Ett 80-tal piloter från ett 30-tal klubbar/orter har besökt årets Fly-In. Piloterna har företrädesvis främst kommit från norra Sverige och norra Norge men det fanns även långväga gäster. Bjørn Eriksen Valdres Modellflygklubb Nøtterøy (10 mil söder Oslo) är troligen den mest långväga återkommande gästen. Han besökte Fly-In i år för 6:e gången och kör bil cirka 130 mil enkel väg. Bjørn tog med sig två stora modeller i bilen men ingen av dem var hans fru ;-). Hon flög i stället till Luleå Airport och hämtades där av Bjørn. En fantastisk historia som jag för säkerhets skull fick verifierad av Bjørns fru.

Alla gäster hälsas välkomna när de kommer till Fly-In och de får då information främst angående de lokala flygsäkerhetsbestämmelser som reglerar t.ex. No-Fly Zone, depå, pilotplatser, brandsläckare och motorkörningsplatser. Gästerna får även information om praktiska saker som exempelvis har med camping att göra. Klubben har en mycket stor och avancerad bygglokal inne i stan och om deltagarna har behov av den för underhåll eller reparationer så får de hjälp att utnyttja den. Flygsäkerheten var dock mycket hög och inga större reparationer behövdes göras under Fly-In.

Flygning är tillåten dygnet runt vilket även framgår av namnet på meetinget, Midnight Sun Fly-In. Visserligen är det inte formellt midnattssol i Luleå eftersom polcirkeln går ett antal mil norr om Luleå men det är fortfarande så ljusst att det går att flyga dygnet runt. Många piloter är entusiastiska vid flygning i den uppåtgående solen. Alla som flyger över midnatt får ett särskilt diplom från klubben för genomförd midnattsflygning.

Trenden från tidigare år fortsätter att små och medelstora flygplan görs eldrivna medan förbränningsmotordrivna flygplan blir allt större och större och drivs av bensinmotorer. Alla har också 2.4 GHz anläggningar. Några har även skaffat utrustning för First-person view (FPV) där piloten har en





videolänk från luftfarkosten till en bildskärm eller särskilda glasögon. Med hjälp av videolänken ser piloten samma sak som om piloten satt med i luftfarkosten. Det hölls också en improviserad tävling med FPV.

Under söndagen genomfördes en två timmar lång flyguppvisning med deltagarna i Fly-In. Flyguppvisningen är en av de mest populära aktiviteterna. Där får piloterna möjlighet att visa upp nya flygplan, teknik och flygegenskaper och övriga har möjlighet att bli informerade om dessa nyheter. Efter flyguppvisningen delades ett pris ut för Best in show R/C. I år tilldelades priset Rolf Flodin för hans skalaenliga flygning med modellen Saab S 29 A Tunnan. I anslutning till flyguppvisningen genomfördes en uppvisning med en modellbil i skala 1:5 för asfalt. En klass där i princip allt går att ställa in, mycket till och med under körning, för de som vill utmana den egna simulatorkapaciteten.

En av de populäraste modellerna var ett trampflygplan i form av en Mustang P 51. Tramporna drev modellen framåt och drev även propellern som snurrade käckt. Med styrspaken påverkades sporrhjulet och flygplanet ändrade kurs på det sättet. Denna "attraktion" blev omåttligt populär bland barnen. Tyvärr var den för liten för oss äldre.

Luleå R/C Klubb genomförde deltävling II i Nordsvenskan. Nordsvenskan är en CUP för 1/8 offroad NITRO där 1/8 EL körs som en supportklass. Emil Edlund Umeå AK uppvisade outstanding performance och vann NITRO-klassen och kom tvåa i 1/8 EL. Vann där gjorde ordföranden i Luleå R/C Klubb och han visade därmed ungdomen att gammal är äldst, än så länge ;-)

Oavsett stor eller liten så gillar alla P 51 Mustang.

Norrbottens flygflottilj F 21 har ett mycket bra förbandsmuseum och många passade på att besöka museet på lediga flyg- och bilstunder.

Deltagandet i meetinget är helt kostnadsfritt. Parkering av husbilar, husvagnar och uppsättning av tält får ske så länge det finns plats. Klubben tillhandahåller utan kostnad varmvattendusj, WC samt el för laddning. Klubben arrangerar också ett gemensamt party en kväll och grillar till alla. I år var det cirka 60 deltagare som serverades grillat av klubbens professionella kock.

Den som så önskar får gärna lämna ett frivilligt fältbidrag men det finns inget kommersiellt intresse i anordnandet av Midnight Sun Fly-In. Det som prioriteras är att modellflygare ska få möjlighet att mötas, utbyta erfarenheter och inspireras av varandra under gynnsamma modellflygförhållanden. Många gäster återkommer år efter år för det goda kamratskapet och de goda flygförhållandena. Det var en mycket gemytlig stämning bland alla deltagare. Luleå R/C Klubb tackar alla årets besökare och önskar gamla och nya besökare åter nästa sommar. En del besökare har redan hört av sig och sagt att de återkommer igen nästa år. Vi inom Luleå R/C Klubb kommer att fortsätta att göra allt för att du och din familj ska trivas hos oss på Midnight Sun Fly-In i Luleå i norra Sverige.

Håkan Holmvall  
Luleå R/C Klubb



Bjørn Eriksen Nøtterøy från Valdres Modellflygklubb har kastat kryckan - här ska flygas.



Modellbil i skala 1:5.



Det är inte bara trångt i luften för flygplan.



Bert-Erik Stövlings reservmodell vid VM 1971, Maximus 10, ägs och flygs av masen Micke Berg. Motorn är en Super Tigre 60 RV RC.



Benny Kjellgren förbereder en start med sin nya Marabou.



Krylbobon Micke Sundqvist tillsammans med Janne Sjölander från Södertörn. Modellerna är Crusader (konstruktionen som vann VM 1965) och Avenger. Micke äger nu dessa två modeller men Janne byggde och tävlade med den senare för många år sedan.



En sån radda veteran F3A-plan ser man sällan eller aldrig! Totalt kom drygt 25 modeller av den här typen till Dragsängarna.

# Nostalgi – tidens melodi i Dalarna

Än en gång var det dags, för nostalgidagar på Drags.

När modellflygarna i Dalarna pratar om "Dags för Drags" handlar det inte om vuxna män som klär ut sig till tanter utan om populära tillfället Dragsängarna, just utanför Insjön. Årligen anordnas här fyra olika typer av modellflygsevent på ängsmarkerna som släntar ner mot Dalälven.

Sjöflygevenemanget, Midsommar på Drags, Modellflygets dag är populära tillställningar samt Oldtimer & Nostalgi – som vi bevistade. I år fanns här 25 veteran-F3A-plan i depån, ett antal nostalgikärror och försäljare av NOS-utrustning.

Och en sak ska jag säga er, har ni inte varit på Drags är det hög tid att masa sig iväg.

Trevligare tillställningar är svårt att finna. Och att få avsluta en dag fylld av modellflyg med att bada bastu i klubbens gamla husvagn, se det rödglödgade kaminröret lysa i mörkret och därefter få plumsa i Dalälvens vatten går inte av för hackor.

Conny Åquist



Ernst Totland kom med två modeller, dels en nybyggd Curare (hans tionde i ordningen) samt hans egna konstruktion, Miss Norway från 1975. Båda kärorna är byggda på lösvirke och med var sin Webra Speed i nosen.



Kenneth Holmgren är med i Tierps modellklubb. Till Dragsängarna kom han med en nybyggd Mach 1 och en Tiger Tail, som hade två år på nacken. Båda kärorna var hopknåpade av lösvirke och hade plankade cellplastvingar. Den förra modellen drevs av en Webra Speed och den andra av en europeisk Veco från 1972.

# International Large Model Aircraft Rally at RAF Cosford

Helgen 16-17 juli arrangerade LMA – Large Model Association - sitt årliga event på RAF Cosford.

Cosford ligger nordväst om Birmingham och ca 20 mil väster om London. Där brukar LMA varje år ordna en flyghelg utöver det vanliga. Flightline med alla modeller var ca 400 m lång och flygplanen stod ibland uppställda i flera led. Med andra ord borde det ha varit drygt 400 flygplan på plats. Alla flög naturligtvis inte men en del av flygplanen var flitigt i luften. Dessutom fanns det hobbyhandlare med sina tält längs hela flightline. Naturligtvis fanns det stora möjligheter till förplädning i olika former – både mat och dryck.

Många kommer till detta event redan på fredagen och campar på RAF flygfält. Det var fullt med husvagnar och husbilar på området så hela familjer med fru, barn och husdjur följer med. När man pratar om England och då

speciellt västra sidan har man en förutfattad mening att det är blåst och regn. Men denna helg var det rätt fint väder. Vind var det men den låg i banan och solen var framme större delen av helgen. Endast ett par regndroppar kom på oss.

Man blir lätt förblindad av alla fina flygplan som man ser när man kommer till fältet. Men naturligtvis fanns det flygplan och piloter som man fastnar mer för under en sådan här helg. Nämnas kan att det fanns en stor Vulcan – ca 6 m i spännvidd med 4 turbinmotorer och en vikt på ca 100 kg. Den flögs flera gånger under helgen av LMA ordförande Dave Johnsson. Det var ett team av 5 personer som skötte Vulcan. Dave flög också flera andra plan bl.a. en stor Electric Lightning och VC10 – ett flygplan som används för lufttankning. En annan pilot som ständigt var i luften var Steve Holland. Han flög bl.a. en



1:a världskrigs plan



1:a världskrigs plan

fin Lancaster och en stor Bronco. Dessutom var han med i teamet som flög Stearman som var målade som uppvisningsgruppen som med Breitlings dekor utför wingwalking. Här hade man samma färgschema på modellerna och dockor på vingarna. De flög i formation med rök och utförde samma program som fullskalaflyget. Dessutom styrdes dockorna som gjorde olika manövrer s av en särskild person med egen radio.

Man flyger i korta perioder ca 5 minuter och har då olika teman så som 1:a världskrigsplan, 2:a världskrigsplan, jetplan osv. Medan den ena gruppen är uppe så står nästa förberedd så det är flygning oavbrutet hela dagarna. När 1:a världskrigsplanen var uppe så var det som mest 12 flygplan uppe samtidigt. Under passet med 2:a världskrigsplan så var det 8 plan uppe samtidigt. Trots att det var så många plan

uppe samtidigt så händer det ytterst lite incidenter. Jag så bara att vid ett tillfälle slog 2 plan ihop. Det var under passet med 1:a världskrigsplan.

Man har stort fokus på säkerhet vid dessa flygningar. Deltagarna måste först låta LMA besikta flygplanen så att de anses flygdugliga. Dessutom måste piloterna visa att de behärskar sitt flygplan och att de även klarar av en nödlandning.

Man hade pass med konstflyg av allra största klass. Man flög med 1/2 skala flygplan och gjorde de mest fantasiska manövrar som man kan tänka sig och dessutom på en mycket låg höjd.

Det fanns flygningar med olika typer av plan samtidigt så som Vulcan, Lancaster och VC10. Det är ju alltid svårt att flyga i formation med modeller men att dessutom flyga formation med plan av olika typer och med olika fartresurser

English Electric Lightning





Avro Vu Ican



North American Rockwell OV-10 Bronco



Miles Magister skala 1:2

kräver ändå mer av piloterna. Formationsflygningar gjordes också med jetplan. Det syntes tydligt att det var väl inövade manövrar och duktiga piloter.

I slutet av bägge dagarna hade man lagt in ett pass med 2:a världskrigsplan. Både bombare och attackflygplan flög samtidigt och stora pyrotekniska bomber och raketer avfyrades för att simulera krig. När de största bomberna smäll så kändes det i hela kroppen trots att publiken stod på flera hundra meters avstånd. Det var ett väldigt uppskattat flygpass.

Nämnas bör också att på Cosford finns ett fint museum som visar ett stort antal flygplan. Redan i entren så stannar man upp vid en monter med en modell av P51 Mustang. Den är

byggd i plåt och har alla detaljer som finns på det riktiga planet. Det finns hydralledningar, cylindrar, nitar – ja allt som man kan tänka sig. Det tog 10 år att bygga modellen. Museet har sedan flera stora hallar med flygplan både Engelska och andra nationer. Vål värt ett besök !

När man har möjlighet att se så här många fina flygplan och duktiga piloter så är det svårt att nämna allt. Det är bara att i stället rekommendera alla som har möjlighet att någon gång besöka LMA i England och något av deras uppvisningar. LMA brukar ha ca 3 uppvisningar per år och flyttar runt på olika platser i England. Det finns godsaker att se för alla smaker.

Kenneth Näslund – Tullinge Modellflygare.

Handley Page Victor, Boeing B17 Flying Fortress, English Electric Lightning



# DM i F3B-termik

När dalaklubbarna träffades i vintras så planerade vi säsongen som stod för dörren. En gemensam aktivitet var att det skulle anordnas ett DM i F3B-termik.

Det bestämdes att tävlingen skulle hållas i Borlänge hos RFK Viggen den 28 maj.

**D**agarna innan tävlingen så såg vädret allt annat än bra ut. Det både åskade och regnade. Det regnade så mycket att vattenflödena på vissa ställen i länet var mer än 1 meter över normal nivå. Till tävlingsdagen så var det dock lovat bättre väder men på väg till fältet så hängde molnen nästan på trätopparna. Men under förmiddagen så sprack molnen upp och med lagom vind så fick vi en riktigt bra tävlingsdag. Vi var 10 piloter som kom till tävlingen. Efter 2 omgångar så blev det lunchuppehåll med hamburgare på menyn. Totalt så flög vi 4 omgångar, ibland hittade vi termiken så man fick jobba för att komma ner till sluttiden på 6 minuter och andra gånger klarade man inte av tiden. Landningen i sig bestod av pricklandning mot en punkt.

Efter sista omgången så började sammanställningen av alla flugna omgångar och vi fick ett resultat. Den sämsta flygningen ströks vid sammanställningen.

## Så här slutade tävlingen:

Plats	Namn	Poäng
1	Andreas Proos	1053 p
2	Inge Sundstedt	997 p
3	Anders Jonsson	971 p
4	Johan Gustafsson	924 p
5	Alf Johansson	827 p
6	Sofia Jonsson	813 p
7	Hasse Stohr	750 p
8	Leif Andersson	698 p
9	Magnus Eriksson	609 p
10	Bengt Larsson	583 p

Ett stort tack till alla som kom till denna tävling! Nästa F3B-termiktävling blir i Dala-Järna, datum för denna tävling är inte bestämd i skrivande stund men kommer att publiceras på Facebooksidan "Modellflyg i Dalarna".

Text: Anders Jonsson, RFK Viggen  
Prisutdelare och foto: Mandi Jonsson





Jakub "Rampa" Skotnicas modell av S.E.5a i en låg förbiflygning.



Sopwith Pup på låg höjd.



"Rampas" S.E.5a nere på låghöjd för att klippa markmål. Han klippte alla fyra markmål under sitt första heat i WWI.



Krascher går inte att undvika någon längre stund i Aircombat. Men med cellplastmodeller är det relativt enkelt och snabbt att laga.



En "japan" ur det Tjeckiska laget flyger förbi med en klippt streamer hängande runt fenan.

# EM Aircombat

"Aldrig igen" sa jag efter EM i Aircombat 1999, där jag var Contest Director. Men man glömer. Och tur är väl det. När Polen kastade in handsken hösten 2015 och avsåg sig uppdraget att arrangera VM i Aircombat 2016 bestämde sig svenska Aircombat-chefen Tomas Feldt och jag för att ansöka om att arrangera ett EM i Sverige istället. Men, det var kort om tid och vi måste hitta ett fält, datum och en tävlingsorganisation.

**A**tt arrangera en internationell tävling innebär massor av planering och förberedelsearbete. Första förutsättningen för att arrangera en tävling är att hitta ett lämpligt fält. Vi fann ett relativt okänt fält uppe i Dalarna, nämligen Tallhed flygfält strax utanför Orsa. Detta är ett gammalt krigsflygfält för Flygvapnet, som kommunen tog över. Idag använder Orsa Tallhed Flygsällskap fältet med blandad verksamhet av de flesta flygsporter.

Fältet är stort, närmast gigantiskt i modellflyg-termer. Lokala flygklubben stod för camping och cafeteria under dagtid på tävlingen. Med ACES Sveriges tävlingsorganisation i ryggen kompletterat med funktionärer för nyckelroller så

hade vi en tävlingsorganisation. Därefter började allt förberedelsearbete enligt den uppgjorda planen, vilket pågick i över ett halvår. Men till slut var dagen D inne...

## På Tallhed

Väl på plats på Tallhed flygfält var det mycket som skulle göras. Tävlingsområdet skulle sättas upp, invigningsceremonin förberedas och samtidigt skulle tävlande piloter och modeller checkas in till tävlingen. I Aircombat finns det regler för mått (skalan) och vikt som görs för varje modell vid check-in. Gissningsvis checkades över 300 modeller in under tisdag och onsdag.



Samuel Olofsson förbereder sin Latecoere innan ett heat under kval-rundorna.



Sverige tog andraplatsen i lagtävling WWII, med Ryssland på första- och Tyskland på andraplats.

## ”Vädret var som sagt lite blandat och framförallt hade sommarvärmerna försvunnit”

Vädret var blandat. Under onsdagens invigningsceremoni regnade det konstant, dessbättre var regnet inte så tungt just under själva invigningen. Flygningarna som var inplanerade under resten av onsdagen ställdes in. Invigningsförrättare var Orsa kommunalråd Mikael Thalín, till musik av Orsa spelmän med Olle Moreaus i spetsen. De 9 deltagande länderna marscherade in till invigningen i trupp, ungefär som på OS.

### Stor PR-insats

Inför och under det här EM:et hade Maria Hansson gjort en stor insats med att förbereda och boka in media – tidningar, radio och TV. Detta gav till exempel som resultat att vi fick in flera artiklar i lokaltidningarna och dessutom radio- och TV-reportage som sändes under EM!

Innan tävlingen tryckte vi upp affischer och PR-flyers. Dessutom tryckte vi informationsblad till publiken för att förklara tävlingsformen, något som var uppskattat. Det här är viktigt för att sprida information om modellflyget. Jag har till exempel satt upp ett exemplar av affischen på jobbet och redan kommit i kontakt med kollegor som är intresserade av modellflyg.

### Kval-rundor i full fart

Eftersom onsdagens flygningar ställts in blev det full fart på flygandet under torsdag-fredag. Båda dagarna började vi med WWI-combat (dubbeldäckar-combat) eftersom det blåste minst då. Efter lunchpaus fortsatte vi med WWII-combat (klassisk Aircombat). Med huvud-domare Ulf Höglín bakom ”tutan” blev det bra fart på heaten och båda dagarna hann vi flyga klart innan det började regna fram emot kvällen. Vädret var som sagt lite blandat och framförallt hade sommarvärmerna försvunnit. Detta kompenserades dock av det finska laget, som byggt upp en bastu bredvid sina tält på campingen.

Vi hade starka svenska lag både i WWI och i WWII. Det är glädjande att WWI har kommit igång så pass bra som det gjort i Sverige. Detta är till stor del Stefan Lundells förtjänst, som jobbat hårt med detta. Det gick dock inte så bra för det svenska WWI-laget. Jacob Wallén hade till exempel oturen att

få sin enda modell kraschad redan i andra flygningen, vilket ger låga totalpoäng. Tjecken Jakub ”Rampa” Skotnica hade däremot en närmast demonisk första runda med fyra träff på markmål och tre streamer-klipp.

### Andra världskrigs-combat

I WWII kördes det sammanlagt 28 tävlingsheat under kvalrundorna, med blandade resultat för det svenska laget. Regerande svenske mästaren Pär Bertilsson hade en seg start i de två första heaten men fick till tre bra sista-heat vilket satte honom på en andra plats innan finalerna. Stefan Lundell flög ett fantastiskt femte-heat med sammanlagt fem klipp, vilket säkrade en plats i semi-finalerna. Lasse Lundell startade starkt under torsdagen och fortsatte under fredagen med stabil flygning, vilket också gav semi-finalplats. Jacob Wallén fick i sammanlagt fem klipp under två av kvalheaten vilket gav tillräckligt med poäng för att kvala in till semi.

Samuel Olofsson gjorde klipp i varje heat under kvalrundorna och säkrade därmed sin plats i semin. Junior Hans Olof Hansson däremot fick krasch efter krasch under kvalrundorna, på grund av kollisioner. Tre klipp under ett av heaten kompenserade inte för den förlorade flygtiden och efter kvalrundorna var det slutfluet för Hans Olofs del. Junioren Johannes Reutenberg gjorde fyra klipp under kvalet vilket gav en placering högt upp i listan inför semifinalerna. Slutligen kvalade junioren Viktor Elmberg in med knapp marginal till semin. Viktor hade bara två klipp i bagaget men en hel del flygtidspoäng eftersom de två krascher Viktor gjorde under kvalrundorna skedde under den senare delen av respektive heat.

De som inte hade marginalen på sin sida var Mikael Kilbro och Jesper Andersson. De gjorde båda bra ifrån sig under kval-heaten med flera klipp, men poängen räckte ändå inte riktigt över kval-gränsen. Jesper slutade 23:a och Kilbro 24:a med Hans Olof på 25:e plats. Stefan ”Bobbo” Norberg fick till klipp i ett heat men med väldigt kort flygtid i ett heat räckte poängen till en 32:a plats. Strax före Bobbo hamnade undertecknad på 31:a plats, efter några krascher och med bara ett klipp i bagaget.



De sju bästa piloterna i WWII .15 med Pär Bertilsson och Jacob Wallén på andra respektive tredje plats. Vinnare Daniel Lux, Tyskland.

## ”Pär gjorde några klipp men kolliderade sedan på ett sådant sätt att modellens kropp seglade ner bara någon meter bakom säkerhetslinjen”

### Säkerhetslinjen

Jens Gustavsson slutligen satsade hårt men fick flera kollisioner som kostar flygtidspoäng men framförallt en landning där modellen gled in över säkerhetslinjen. Detta punkterade dessvärre Jens satsning, eftersom det ger kraftiga minuspoäng. Några klipp under den andra kval-dagen gav visserligen en hel del pluspoäng men det räckte inte till en plats i semi.

Även andra piloter råkade korsa säkerhetslinjen, en av dem var regerande världsmästaren Viktor Trukhan som fick tekniskt fel på sin modell. Med en säkerhetslinje-överträdelse ramlade Viktor ner till en 33:e plats, utanför semifinalerna. Vi hade även ett fåtal incidenter efter kollisioner där modeller mer eller mindre okontrollerat flög in bakom säkerhetslinjen, vilket som sagt straffar sig ordentligt.

### Semi-uppgörelse

För WWII kördes 3 semi-finaler. Under semifinalerna hände det en hel del tidiga kollisioner vilket kostar flygtidspoäng. Bland annat Pär Bertilsson och Samuel Olofsson råkade ut för detta, vilket kan ha kostat Samuel en plats i finalen. Samma hände även andra piloter, till exempel Jakub ”Rampa” Skotnica som annars mycket väl kunde ha kvalat in till finalen.

Bäst i semifinalerna gick det för svenske junioren Viktor Elmberg som med tre klipp klättrade upp till en 14:e plats sammanlagt och därmed knep en bronsplats i junior-klassen. Samuel Olofsson knep en 9:e plats medan junioren Johannes Reutenberg halkade ner några steg till en 17:e plats. Jacob Wallén fick inte till något klipp under semin och hamnade på en 20:e plats.

### Finaler

Samtliga finaler, inklusive semifinalerna, kördes under lördagen som var sista tävlingsdag. Nu hade den svenska sommaren kommit tillbaka och hade vi tidigare i veckan gnällt över hur kallt det var, blev det nu klagomål på värmen.

Första final ut var WWII för .15-motorer. Detta är en

underklass till WWII-combat, där enbart de modeller som har .15-storlek på motorerna räknas med. Den här finalen blev dock lite avslagen eftersom flera av modellerna kolliderade tidigt under heatet och det inte blev så många klipp efter det. Med i finalen hade Sverige Pär Bertilsson och Jacob Wallén. Daniel Lux från Tyskland knep förstaplatsen i den här klassen men Sverige tog både silver och brons genom Pär Bertilsson (som flög P51 Mustang) och Jacob Wallén (som flög Fiat G.55).

### Spännande flygning!

Nästa final blev WWI, d.v.s. ”dubbeldäckar-combat”. Av det svenska laget var det bara Pär Bertilsson som lyckats kvala in till final. Redan innan final hade dock Jakub ”Rampa” Skotnica ett stort poäng-försprång som skulle bli svårt att ta in. Pär Bertilsson låg innan finalen på en andra-plats och flög en bra final men kunde inte rå på ”Rampas” försprång. Pär slutade på andra-plats – silver till Sverige!

Den avslutande finalen var den största klassen, WWII. Här hade Sverige tre piloter med, Pär Bertilsson, Lasse Lundell och Stefan Lundell. Pär låg på en andraplats och hade även god chans på en förstaplats eftersom poängskillnaden till ettan Mikhail Golubkov Jr inte var så stor. Pär gjorde några klipp men kolliderade sedan på ett sådant sätt att modellens kropp seglade ner bara någon meter bakom säkerhetslinjen. Med -200p i bagaget och bara 15p från final-flygningen halkade Pär ner till en 7:e plats. Retfullt!

Lasse Lundell gjorde ett hyfsat finalheat men hade problem med motorn vilket slutade i krasch på landningsområdet. En fjärdeplats blev det och även om det kanske känns retfullt att hamna precis nedanför prispallen är det en fantastisk prestation! Stefan Lundell däremot hade – precis som Pär – en himla otur och krockade relativt tidigt under finalheatet där kraschen omöjliggjorde möjligheten att plocka fler poäng. Stefan slutade på en sjätteplats.

### Prisutdelning

Sekretariatet bestående av Therese Lundell, Lena Hellström



Lagtävlingen i WWI, med Sveriges lag på silver-plats.

och internationella Aircombat-chefen Rainer Handt hade ett styvt jobb att sammanställa alla resultatlistor. Under ett sådant här EM räknar man nämligen resultat i en del olika klasser och underklasser inklusive lag-tävling, så det blir en hel del räknande och sorterande.

Prisutdelningen förrättades framför samma scen som invigningen körts på fyra dagar tidigare. Först ut var juniorerna, med svenskt på pallen i form av Viktor Elmberg. Därefter dags för WWII .15 där vi återigen hade svenskt på pallen i form av Pär Bertilsson och Jacob Wallén (2:a resp. 3:a). Sedan WWI Med Pär Bertilsson på en andra-plats.

Sedan började prisutdelningen av lag-kamperna. I både WWI-team och WWII-team knep Sverige silver-medaljer och alla som tävlat i respektive svenska lag fick medalj. Prisutdelningen avslutades med WWII, där Mikhail Golubkov Jr (Ryssland) tog guldplatsen med över 200p ledning till tvåan Maksimilian Lyalis, också han från Ryssland och dessutom junior! Tredjeplatsen tog Daniel Lux (Tyskland) som genom att placera sig i både WWI, WWII .15 och vanliga WWII fick många medaljer med sig hem.

För ovanlighetens skull fick de tre bästa i respektive klass inte en pokal, istället hade tävlingsledningen köpt in Dalahästar som Maria Hansson textade med respektive pilots namn, placering och tävlingsklass, plus tävlingens namn och plats. Detta var mycket uppskattade priser som inte minst de utländska pristagarna uppskattade mycket. Juniorerna var det enda undantaget, som fick vanliga pokaler.

### Avslutningsvis

När dessa rader skrivs har EM i Aircombat precis avslutats. Det är fortfarande mycket som snurrar runt i artikelförfattarens huvud. Att vara med om att arrangera en sådan här tävling tar på krafterna, både fysiskt och psykiskt. Men nu är det (nästan) slut.

Det vore omöjligt att göra nåt sånt här utan att vara en grupp av väldigt engagerade arrangörer. Det är många som dragit sitt strå till lasset. En del före, en del under och ett fåtal även i efterhand. Utan stöd från SMFF och Flygsportsförbundet hade vi inte klarat ut att arrangera detta.

Det svenska laget med team-ledare har också gjort en stark insats. Enbart att delta på ett EM kräver en hel del förberedelser – det är modeller som ska byggas och testas. Det är utrustning som ska skaffas in, resor och boende som ska planeras o.s.v.

Helt nödvändigt för en tävling som denna är själva flygfältet och vi hade starkt stöd av lokala klubben Orsa Tallhed Flygsällskap som hjälpte oss så fort något gick snett. Till exempel körde en av medlemmarna upp till Tallhed runt midnatt en av tävlingsdagarna för att åtgärda ett el- och vattenfel som drabbat hela området.

STORT TACK TILL ER ALLA! Vi har fått oerhört positiva reaktioner från lagen som deltagit, efter tävlingen. Vi hade aldrig klarat det här utan allas er hjälp! Ingen nämnd, ingen glömd...

Och i och med det var det slut på Aircombat-EM i Tallhed. Men den här gången ska jag inte säga "Aldrig igen". För vi vet ju hur det gick...

Martin Elmberg

Ruta med CQR-koder (ersätt webadresserna med CQR-koder):

Namn

Länk

Reportage i SVT

<http://www.svt.se/nyheter/lokalt/dalarna/em-i-luftstrid-i-orsa?cmpid=del%3Apd%3Any%3A20160812%3A-em-i-luftstrid-i-orsa%3Anyh>

Hemsida för EM

<http://www.3loop.net/easg16/>

Facebook-grupp för EM

<https://www.facebook.com/groups/189450241469427/>

. Fotograf Sophia Lindh, förutom 2003 där fotograf är Vilma Elmberg.



Full koncentration när Lasse Lundell flyger WWI. Medhjälpare är Stefan Lundell, båda i landslagskläder.



Full fart under starten i ett heat WWII. Närmast i bild piloten Milos Havel som får hjälp att kasta upp en P51 Mustang i hetluften.



Fullt fokus på att få upp modellerna i luften, under ett heat WWI. Närmast i bild den internationella tävlingschefen Rainer Handt.



Lasse Lundells Fairey Battle tvingas ned för mellanlandning under WWII-finalen och medhjälparen hämtar modellen i full fart!



Så här tät var oftast fajterna under kval-heaten!

# Stunt på vårträffen i Karlskoga

L inflyget detta nummer börjar med lite om Stunt på vårträffen i Karlskoga den 16 maj 2016. Under många år har det funnits en Dreiländerpokal där man flugit tre följande helger. Det börjar vanligen i Bitterfeld Tyskland följt av Karlskoga i Sverige för att avslutas i Aalborg Danmark. I år 2016 har tävlingarna krockat med VM i Perth Australien så det har inte blivit en riktig dreiländer.

Anders är ”pånyttbörjare” inom linflyg och har inte riktigt kommit in i spåren än. Tävligen vanns av Ove Andersson som är en riktig veteran i stuntcirklarna. Ove har 13 NM-segrar, den första 1967 och 29 SM-segrar, den första 1966.

Anders kom som nummer 6 av 8 tävlande denna gången med nya erfarenheter av inställningar av planet. Anders och hans fru Mona har fotograferat och kommenterat på <http://modellflygnytt.se/2016-3/VTK/index.htm>

Det flyg samtidigt på tre platser : Combat, Stunt och Speed. I speed är det flera olika klasser och vanligen är ett race på ett fåtal varv i högsta fart. Lite längre tid tar teamrace där man ska flyga betydligt flera varv med ett antal stopp för tankning. Man flyger tre samtidigt i samma cirkel och det är en kul dans att titta på. Tankningarna går på ett par sekunder så man får vara med för att hinna se.

Anders och undertecknad åkte till årets tävlingar som på grund av VM och andra tävlingar i Europa inte var riktigt lika välbesökt som vanligt. Dessutom finns det en risk att 2016 var det sista året om RC-flygarna får rätt att riva speed-cirkeln. Vi började resan på fredageftermiddagen och det finns 4 stråk att ta sig från Skåne till Aalborg.

Två av stråken går över Öresundsbron där den ena är över bro och den andra med färja i Danmark. De andra alternativen är färja från antingen Varberg till Grenå eller Göteborg till Fredrikshamn. Våra val blev efter att kollat lämpliga tider och billigaste biljetterna att åka Varberg ut och Göteborg hem. Då gick båtarna runt 20 på kvällen och var över runt midnatt. Efternatten är det bilresa till målet och på lördagmorgonen sov vi sittande i bilen som varken är bekvämt eller speciellt varmt. På vägen hem på måndagmorgonen är man rejält

trött. Aviators modellflygfält ligger vid Hesteskoen söder om Limfjorden precis vid vattnet fast med en skogsremsa mellan linfältet och vattnet. RC-fältet ligger med gräsbanan helt ut mot vattnet. Intill flygfältet är ett hamnområde där man kan se stora konstruktioner som är på väg att bli vindkraftverk till havs.

Vi körde så att vi hade god tid innan färjan i Varberg så vi passade på att kolla i appen för modellflygfält var det fanns ett modellflygfält närmast. Döm om vår förvåning när vi hittade två perfekt klippta stora stuntcirklar! Förklaringen är möjligen att man har en självgående gräsklippare som man binder i centrum så att det blir två cirklar i stället för ett 4-kantigt fält.

De bästa svenskarna var ju på större tävlingar men vi lyckades ändå med att knipa ett par medaljer. I Combat kom Johan Larsson på andra plats slagen av en tjej från Moldavien. Både Natalia och Johan har fått linflyget med sig från sina fäder sedan barnsben. Natalia var den första att få upp sitt plan i luften för träning på lördagsförmiddagen.

I stunt var det Anders som ledde efter första rundan. Det var en aning blåsigt med en hel del kytt i luften och Anders träningsvana i blåsiga Skåne hjälpte nog en del. I andra rundan var det Lennart Nord som var bäst och petade ner Anders till andra plats. I tredje flygningen så kom en riktig veteran från Finland, Kai Karma och petade ner Anders till en slutlig tredje plats med Lennart kvar på första. Anders har fortfarande inte fått sitt plan/motor att gå perfekt så i en runda tog bränslet slut innan alla manövrar var klara och i sista rundan gick motorn för länge så att Anders blev utan landningspoäng. Det räcker inte med att flyga bra, man måste dessutom ha plan och motor som fungerar perfekt. Anders har en gammal RC-motor och det är inte helt optimalt till Stuntflygning.

Det finns resultat, ca 100 bilder och några filmer från Aalborg på: <http://www.modellflygnytt.se/2016-3/AA16/>  
/ Patrik Gertsson

# Tullinge Jet/Skala meeting 13/8

På fd F18:s bana 06 genomfördes Tullinge Jet/Skala meeting i ett något blåsigt väder. Ansvarig var Kennet Näslund som genomförde meetinget på ett bra sätt med hjälp av funktionärerna från Tullinge MF. Förutom modellflygare kom en del åskådare från bostäderna

som har byggts på delar av fältet. De fick bla höra fint V8/Jet motor ljud av hembyggda motorer. Förra året kom incidentroten med 2 st JAS 39 Gripen förbi klockan 17:52 men sån tur hade vi inte i år, men vi tror att dem flesta trivdes bra ändå.



Flygplan uppställda i depån i väntan på flygning



Kennet Näslund taxar in efter avslutad flygning med El Avanti





# Uofficielt Nordisk Mesterskab for E36-modeller

Rinkaby, fredag den 6. maj 2016

I forbindelse med afviklingen af de svenske fritflyvningsmesterskaber i de "store" FAI-klasser besluttede konkurrenceleder Thorvald Christensen at afholde et uofficielt Nordisk Mesterskab i den nye og meget populære E36-klasse.

Thorvald håbede at samle deltagere fra hele Skandinavien til mesterskabet, en ambition der gik halvvejs i opfyldelse, idet Sverige og Danmark var repræsenteret på deltagerlisten. Der var otte svenske deltagere og fire danske.

Tre af de fire danskere placerede sig overst på resultatlisten. Christian Schwartzbach fløj som eneste deltager fem max-flyvninger i det drilske termikvejr, mens hans landsmænd Jens-Ole Larsen og Peter Buchwald delte andenpladsen med hver et 6 sekunders drop og fire maxer. Da ingen af de to ønskede at flyve et fly-off om andenpladsen, havnede de på en delt andenplads.

Jens-Ole havde pladsens ubetinget højeste stig. Hans "Blizzard" kom måske 25-30% højere end de bedste af de øvrige modeller. Til gengæld gled den ret dårligt, hvilket i forbindelse med et skævt stig i sidste start kostede Jens-Ole de famøse seks sekunders drop.

Konkurrenceleder Thorvald Christensen droppede sin anden start, fordi han havde stillet sin timer til at udløse termikbremsen efter et og ikke to minutter. "Stress på grund af det store ansvar som konkurrenceleder," var hans kommentar til droppet. Ellers fløj hans "Joulebox" fortrinligt og kunne sagtens have udfordret Christian i et evt. fly-off.

Niveauet var højt i betragtning af, at E36 er så ny en klasse. En del deltagere fløj med byggesætsmodeller – "Joulebox" og "Super Pearl" – mens andre var sprunget ud i selvkonstruktioner. Enkelte modeller – vistnok alle bygget af Tommy Eriksson – havde flot opbyggede vinger med torsionsboks og

kulfiber-capstrips, mens andre holdt sig til enkle balsamodeller beklædt med japanpapir.

Vinden var svag i første periode, omkring 1-2 m/sek., men den tiltog gradvis til 4-5 m/sek. i sidste periode. Der var masser af plads til flyvningerne – kun enkelte nåede tæt på pladsens begrænsning – og så vidt jeg kunne observere var der kun få og ret ubetydelige havarier, selvom en del af modellerne havde problemer med hvirvler, da vinden friskede op. Det førte til enkelte dramatiske flyvninger.

## Samme tid næste år

I forbindelse med præmieoverrækkelsen lovede Thorvald at stå for konkurrencen til næste år – og til den tid med forhåbentlig endnu flere deltagere fra alle nordiske lande.

Man kan også – hvis vejret tillader det – til næste år afholde en massestarts-konkurrence, hvor alle deltagere flyver samtidig uden maksimumstid, altså med flyvetid indtil modellen lander. Den slags er vældig populært i E36-klassemens hjemland, USA. Det kræver dog, at vejret er meget stille, og at termikaktiviteten er nær nul.

Per Grunnet

## Resultatliste:

1.	Chr. Schwartzbach, DK,	600 sek.
2.	Jens-Ole Larsen, DK,	594 sek.
2.	Peter Buchwald, DK,	594 sek.
4.	Lars Karlsson, S,	561 sek.
5.	Thorvald Christensen, S,	560 sek.
6.	David Thorsén, S,	555 sek.
7.	Per Grunnet, DK,	540 sek.
8.	Einar Håkansson, S,	508 sek.
9.	Martin Larsson, S,	489 sek.
10.	Eddy Astfeldt, S,	426 sek.
11.	Tommy Eriksson, S,	419 sek.
12.	Håkan Broberg, S,	409 sek.



Christian Schwartzbach fløj fuldd tid og vandt konkurrencen med sin "El Filur" (som han har kaldt "Elgar").



Jens-Ole Larsen fløj med en "Blizzard", der havde konkurrencens bedste stig.



Fra venstre: Per Grunnet, Jens-Ole Larsen og konkurrenceleder Thorvald Christensen.



Här starar undertecknad sin Bergfalke II- 55 för ett längre flygpass. Foto: Sverker Norrman



Till samlad spis.



Halva gänget samlade för ett gemensamt foto.



Här landar Benny Kjellgren sin maskin efter ett 60 minuterspass.

IGG-Sverige grundades 2002 av entusiaster med storskalasegel som prioritet. IGG är en tysk förkortning som står för "Intressen Gemeinschaft Grosse Segler" och som fritt översatt blir intressesällskap för storskalaseglare. Intressesällskapet IGG är internationellt och finns, förutom i Sverige, representerat i flera länder som till exempel Beneluxländerna, Finland, Norge, Schweiz och Tyskland. Syftet är att förmedla och bredda intresset samt vara ett "hem" för stora skalaseglare och bogser modeller. I detta ligger också det estetiska med att bogsera upp segelmodeller i likhet med vad fullskala får göra för att erhålla luft under vingarna. Som flygande medlem är IGG:s krav att du är ansluten till en SMFF-registrerad modellflygklubb eller annan registrerad förening med täckande ansvarsförsäkring inom vårt område.

Vill du ha mer information om IGG Sverige kan du gå in på hemsidan. [igg-sverige.se](http://igg-sverige.se)

## IGG träff hos Brännebrona Flygklubb

Under helgen 7-8 maj genomförde nämnda IGG sin första träff av fyra med att besöka Brännebrona Flygklubbs flygfält. Brännebrona som ligger 1 mil norr om Götene, bjöd på ett strålande väder och detta i Maj, vilket är ovanligt. På ett perfekt fält, där tillgängligheten för camping och möjlighet att flyga modellflyg är hög inbjuder det till tidiga starter.

**N**u kom besökarna redan under onsdagen som var ett par dagar tidigare än planerat och detta förmodligen på grund av vädret. Med det fina vädret kom också termiken vilket glädde alla seglare. Många starter gjordes där segeltiden var lång vilket genererade till att man kunde bogsera upp fler seglare, så i mellanåt delade runt 6 maskiner på luftrummet. Detta innebär att man inte kan flyga hur som helst utan flygningarna måste ske i ordnade former. T e x måste alla kurva åt samma håll om man ligger i samma blåsa.

Vi har 3 par ormvråkar som häckar runt om i skogsbyn, anslutning till vårt fält. Även dessa anpassar sig till riktningen när de söker sig till gruppen "seglare", vilket är lustigt i sig så helt fel är det väl inte att kurva åt samma håll i blåsan.

Flera fick flygtider runt 45-60 minuter vilket är en helt fantastisk upplevelse. När piloterna landar gör de det mer för att stelhet i nacke och rygg gör sig påmind än att landa på grund av att termiken tar slut.

Efter långa flygturer i sol och värmer, som ligger hårt på, måste vätska och lite näring kompletteras med jämna mellanrum. Vätskan består helst av vatten men det kan nog funka med kaffe/the eller Cola också. När det gäller näringen så varierar det från glass till noga grillad matbit. Hela spektra genomfördes och klubben bidrog med en liten kiosk.

Den sociala delen är viktig hos IGG gänget så på kvällskvisten satte sig alla till bords i gröngräset för en gemensam spis med egenhändigt tillredd måltid. Vanligtvis något grillat med en lämplig dricka till maten.

Under tiden man lunchade fick man möjlighet att följa sina kollegor som var uppe i det blå. Det var då de mindre modellerna fick möjlighet att testa på att bli bogserade.

Hektor fick motorhaveri under fredagen och ersattes med Brännebronas Gul/Röda Belanca. Som fick sitt elddop denna helg.

De mindre modellerna behöver lite mindre bogser modeller för att inte slitas sönder i luftströmmen bakom propellern som uppstår bakom större bogser maskinerna. Även dessa seglare hade god lyft i termiken.

Att börja med en mindre modell är väl det som fler tycker vara lämpligt både ekonomiskt men också transportmässigt, de tar ju inte så stor plats i bilen.

Under dessa dagar var det modeller hela tiden i luften så mot slutet av meetinget började man att packa för hemfärd redan i samband med söndag lunch.

Här har man fått mycket flygtid denna helg så alla var rätt nöjda med den första IGG träffen här på Brännebrona Flygplats.

Vi lär återkomma i höst för ytterligare flygpass och med bra väder, får man hoppas.

Väl mött all ute på fältet.

Fly safe...

Lennart Sköld/ Brännebrona Flygklubb  
Foto & text: Lennart Sköld



En bild från ett TR-heat i världscuptävlingen där Kjell Axtelius är på väg att fånga modellen i en omtankning.

Combaten kördes på det icke inhägnade RC-fältet och så fort modellflygarna inte var på fältet invaderades det av kängurus. Förutom att äta upp allt gräs gjorde de så att flygciirlarna var fulla av avföring. I combat finns det ingen regel som ger omflygning ifall man fyller förgasaren med skit!



Start i den superjämna VM-finalen i F2C.



Den tunna svenska truppen under invigningen. De fåtaliga svenska supportrarna ville inte hjälpa till att öka mängden i tåget.



Finske Lauri Malila bor numera i Schweiz och tävlar också för sitt nya hemland.

# Ett Kinder-ägg i Australien!

För första gången någonsin hölls linflyg-VM i år i Australien. Åker man så långt som till Perth på Australiens västkust vill man ju flyga så mycket som möjligt och det hade organisatören tagit fasta på genom att ordna en världscup-tävling dagarna innan VM:et och sedan krydda med Västaaustraliska mästerskapen i vissa utvalda klasser efter VM-tävlingarna. Ett riktigt Kinder-ägg med andra ord...

**F**rån Sverige och även övriga Norden var det ett begränsat deltagande. Sverige hade ett lag i F2C (Kjell Axtelius/B-O Samuelsson) samt Göran Olsson som domare i F2A och Ingemar Larsson som domare i F2D, Danmark en pilot i F2A (Niels Lyhne-Hansen) och en pilot i F2B (Dan Hune) medan Finland kom med 3 piloter i F2D (Timo och Jussi Forss plus Kim Henriksson).

Dock var det bara det svenska F2C-laget som deltog i världscupen. Där blev det en 20:e plats med 3.36 som bästa tid. Finalen blev en intern uppgörelse för Australien där Rob Fitzgerald/Mark Ellins drog det längsta strået. I F2A vann Peter Halman, GBR, på 303 km/h och F2B vanns av Orestes Hernandez från USA. Audrius Rastenis från Litauen vann F2D.

Det blev lite mer puls när VM drog igång. Kanske inte i F2A där de två brittiska piloterna från början visade var skåpet skulle stå. Paul Eisner, som vann, hade tre flygningar över 300 km/h och vinnarhastigheten blev 304,3 km/h. Tvåan Peter Halman (303,0) hade alla sina fyra flygningar på +300 km/h. Otroligt imponerande! Trea blev Luca Grossi från Italien med 302,8 km/h. Stackars Oleksandr Osovyyk, UKR, kom på fjärde plats med 302,7 km/h. Tigt så det förslog. Nordens hopp Niels Lyhne-Hansen hamnade på plats 17 med 288,8 km/h.

Peppad av vinsten i världscuptävlingen ångade Orestes Hernandez på och vann F2B-tävlingen före regerande världsmästaren Igor Burger, SVK. Trea blev en annan tidigare

världsmästare, Rickard Kornmeier, GER. Dan Hune kämpade på och det gav en 45:e plats. Vår schweiziske finländare Lauri Malila kom på en fin 20:e plats.

För F2C var detta första mästerskapet med de nya reglerna (3 mm förgasare) men kollar man på topplagen har man svårt att se hur det påverkat dem. Tiderna är i princip nere på samma nivåer de var innan regeländringen. Semifinalerna blev otroligt tigha innan de tre finalagen sorterats ut. Finalen blev den jämnaste någonsin; 0,5 sek mellan ettan och tvåan och sedan bara 5 sekunder till trean. Liksom i F2B blev det samma vinnare här som i världscuptävlingen nämligen Rob Fitzgerald/Mark Ellins, AUS. Tvåa kom Murray Wilson/Mark Poschkens, AUS och på tredje plats hittar vi Thierry Ougen/Roland Surugue, FRA. Kjell/B-O hade inget lyckat VM och fick 3.53,7 som bäst vilket gav plats 30.

F2D Combat bjöd på många fina heat och när all rök lagt sig visade det sig att de två titlarna (juniorerna flyger ju i samma tävling) gått till samma person; junioren Illia Rediuk från Ukraina. Det är första gången i historien en junior vunnit hela VM-tävlingen. Tvåa respektive trea blev Pavel Narkevich, RUS, och Aleksandrs Prokofjevs, LAT. Jussi Forss från Finland gjorde en utmärkt insats och slutade på 6:e plats. Timo blev 10:a och Kim 42:a vilket gav en 4:e plats i lagtävlingen.

De bästa svenska resultaten skulle visa sig komma i de Västaaustraliska Mästerskapen. Engelsmannen Sion Burns boende på spanska Menorca bildade Team SWESPA ihop

med Ingemar Larsson och de deltog i tre klasser. Först ut var F2F och ända fram till sista kvalheatets sista heat hade Team SWESPA sin finalplats säkrad. Men då tog vår Event Director i VM-F2D Richard Bellis chansen och passerade oss med 0,6 sekunder. Surt med en 4:e plats.....

Nästa klass ut var Vintage Combat där Sion flög och jag var mekaniker. Genom utmärkt lagarbete avancerade Sion ända fram till finalen och vem fick han spö av där om inte Richard Bellis..... Ständigt dessa Event Directors!

Bara att revanschera sig i Vintage Team Race. Sion hade byggt en underbart fin och välflygande modell och det visade sig att vi genom bra funktion och taktik gick till final som bästa lag. Väl i finalen fick vi möte ett lag från Australien och ett lag från Nya Zeeland. Även i finalen gav vår jämnhet utslag och vi hade i princip ledningen från start till mål och nådde först till 200 varv med 30 sekunders marginal till tvåan. Segerns sötna är ljuv och detta skulle visa sig bli enda svenska segern i Australien 2016.

Efter över 3 veckor down under var det sedan dags att sätta sig på flyget hem (och få en förkylning). Det var en trevlig upplevelse att se västra Australien och den vecka innan tävlingarna vi spenderade med turistade var väl värd tiden. Nu lär det dröja innan det blir något mer VM där.

/Ingemar Larsson



En trevlig upplevelse var att möta de duktiga combat-piloterna från Indonesien. I världscupen fick de mekhjälp av Stas Chorny. Stas berättade att han hittills gjort 6 resor till Indonesien och haft träningsläger med piloterna där. Något som visade sig på Bennys och Eriks flygskicklighet.



Prispall i F2D; Pavel Narkevich RUS, Illia Rediuk UKR och Alexander Prokofievs LAT.



VM-heat i Combat mellan Jussi Fors, FIN, och Michael Comiskey, Aus. Vinst för Jussi!



Otrolig stark laginsats då tre australiska lag gick till final i F2C i världscuptävlingen.



Ulla och dan Hune kom från Danmark för att flyga F2B. Clamer Meltzer från Norge (till höger) deltog bara som funktionär.

# Linflyg-SM 2016

Västerås och Johannisbergs modellflygfält var 13-14/8 värd för årets linflyg-SM. Trots tvetydiga väderleksprognoser lyste solen på dagtid medan regnet kom på nätterna. Blåsten under lördagen var kanske mest besvärande för F2B-flygarna men vinden orsakade inga incidenter.

**I**F2A var det bara en av de sex piloterna som fått en tid efter två omgångar men nattens insatser kanske gjorde sitt till att två piloter till fick en tid under söndagen. Ett tydligt tecken på att Speed inte bara är att ta fram utrustningen och sedan är det klart. Efter förra årets skrällseger (jo, det får nog kallas så ...) av Ola Murelius kunder Per Stjärnesund i år ta tillbaka titeln och förpassa Ola till silvret. Det blev en trippel för Västerås MFK då Jan "Guffy" Gustafsson knep bronset.

F2B var deltagarmässigt störst med hela 10 piloter. De senaste åren har kampen om guld stått mellan Ove Andersson och Staffan Ekström och spänningen höjdes när Staffan nollade i första omgången (beroende på tappad ljuddämpardel). Det blev också en bronskamp mellan 4 piloter så man kan säga att stunts uppvisade lite spänningsmoment. Staffan gjorde sitt bästa och flög bra i de två sista omgångarna. Problemet var bara att Ove flög bättre och knep guld med ynkliga 21 poäng (Det är som att man hostar när man gör en liggande fyrkantåtta...). Lennart Nord höll undan för övriga bronsaspiranter och blev trea, en plats han placerat sig på ett antal gånger de senaste åren.

F2C såg bara 4 lag komma till start. Team Galax (Kjell Axtelius/B-O Samuelsson) hade fått ordning på sin nya Lerner-utrustning och gjorde fina 3.17 respektive 3.18 i kvalomgångarna. Jan Gustafsson/Per Stjärnesund blev också klara för final efter de två första omgångarna. De övriga två lagen (Niklas Karlsson/Lennart Nord och Ola Murelius/Mart Sakalov) kämpade om den sista finalplatsen ända till sista

kvalheatet var över. Då visade det sig att Niklas/Lennart var 2,1 sekunder snabbare (man räknar de två bästa tiderna från de fyra kvalheat man får köra). På papperet såg finalen ut att bli en kamp mellan två lag men då Team Galax gjorde en miscatch och tappade modellen på varv 52 följt av att modellen för Per/Guffy beslutade att svänga in i cirkeln vid 82 varvsländningen var det bara för skrällsegerarna Niklas/Lennart att defilera in i mål.

4 piloter kom till start i F2D. Här höll favorittipsen fullt ut. Johan Larsson och Lennart Nord har redan flugit tre världscuptävlingar i år och det ger rutin. För Jonatan Karlsson och B-Å Fällgren var det första tävlingen för året i F2D. Så efter de två första omgångarna hade de två sistnämnda två förluster och flög om bronset. En kamp som gick till Bengt-Åke. För Johan och Lennart med två liv var kunde det bli tre heat som mest men Johan hade bestämt sig att ta tillbaka titeln och vann i två raka heat (Lennart vann finalen mot Johan ifjol). Detta var Johans fjärde SM-guld i karriären.

Lag-SM blev ingen kamp mellan de 7 klubbarna vad gällde guld. Västerås MFK har så många piloter som gör bra ifrån sig och vann därför med 30 poäng. Stuntflygarna från Trelleborgs MFK hamnade på silverplats med 16 poäng medan "One-man-show" Lennart Nord från MFK Red Baron tog hem bronset på 14,5 poäng.

SM-kung blev naturligtvis Lennart Nord. Deltagande i tre klasser och det slutade med Guld-Silver-Brons samt lagbrons.

/Ingemar Larsson



Action i combat i ett av finalheaten. Ingemar Larsson står beredd med reservmodellen medan Johan Larsson kommer med serpentinen från den kraschade förstamodellen.



Lennart Nord och Johan Larsson i ett av combatens finalheat.



Lennart plockar modellen för första omtankningen vid 35 varv. I bakgrunden väntar Kjell Axtelius på att deras modell ska nå 50 varv och komma in för omtankning.



Johan Larsson tar emot SM-plakett och Sune Perssons vandringspris i F2D av tävlingsledare Ingemar Larsson.



Ove Andersson blev lite av historisk detta år. Han vann sitt första SM-guld och nu 50 år senare vann han igen. Dessutom tog han ytterligare en inteckning i det vandringspris som bär hans namn.



SM 2016  
F2B



## Linflyg SM åter i Västerås

Staffan Ekström gör sig klar för start i den tredje omgången. Nålen åkte in några snäpp på PA75:an för att få lite extra fart och därmed linsträckning i den hårda vinden. Niklas Löfroth assisterar.

**D**å var det dags för lin-SM igen, i Västerås även i år. Ett bra ställe att flyga på om vindarna är snälla och kommer från rätt håll- och det gjorde de! Inte så snälla hela tiden kanske, det drog till ordentligt ibland, men inga större problem, alla kunde genomföra tävlingen utan missöden!

Vi sydänningar anlände fredag eftermiddag, och kunde klämma in ett par testrundor innan det var dags att checka in på härbärget, dvs det excellenta MälarCamping, som ligger alldeles intill tävlingsplatsen. Där delade vi samma stuga som förra året med redaktör (för Lina) Löfroth.

Lördag morgon, genomgång halv tio sedan första start för stuntens del kl 11.

Här kommer inte en rapport flygning för flygning utan mera lite diverse intryck.

Till att börja med gick det inte så bra för team Skåne, nja, själva flygandet gick väl ganska bra men Staffans kärra tappade avgaskröken på pipan och då blev det så klart en nolla för den flygningen!

Själv lyckades jag göra bort mig genom att glömma trä på handtagets säkerhetsrem – fattade att det var kört när jag såg domare Larsson resa sig och gå efter halva flygningen! En nolla igen på resultattavlan! (O en i mittcirkeln ha ha).

Övriga flygare gjorde stabila insatser utan missöden, Gunnar Karlssons el-Nobler (va liten den är!) imponerade som vanligt, el är inte fel kan man säga! Thomas o Ingolf Jonsson visade klara förbättringar med sina välbekanta Blue Max:ar. De där Maxarna går lugnt, tyst och säkert med Stalker 76:orna.

Niklas Löfroth flög säkert med Impacten- ett klart hot om placeringarna!

Nykomlingen i SM sammanhang (nykomling vet jag inte men jag tror inte han flugit stunt i SM-sammanhang) Anders Hellsén imponerade och skrämde väl upp samtliga med lugn och säker flygning. Många snygga manövrer och flata urtagningar på rätt höjd där! Jag tyckte farsan Åke (Nyström) såg rätt så belåten ut!!

Leif Sundvall hade lite otur i omgång ett, Mercon i Vector 40:an ville inte starta, tillbaka i depån för att lösa problemet. Vid provstart lyckades Leif få näven i propellern, Ove A fick låta Volvon agera ambulans, iväg till sjukan, några stygn och sedan var Leif lyckligtvis fit for fight igen!

Omgång ett funkade väl bra för alla men därefter tilltog vinden så pass mycket att en omröstning fick till följd att vi körde återstående två omgångar på söndagen istället för som brukligt, två på lördagen och en på söndagen. Bara att hoppas att chansningen skulle gå hem.

Det såg bokstavligen ganska mörkt ut på söndagsmorgonen med mulet och ösregn! VARFÖR fortsatte vi inte att flyga dagen innan?? Men, regnandet upphörde vid halv nio tiden, vi hade första start kl 9 och då var det perfekt stuntväder, svag vind och mulet. Bra för mig som var först ut!

Det blev en ganska hyfsad flygning som hamnade på resultattavlan denna gång, det hjälpte att ha snöret på handleden!

Efterhand tittade solen fram och vädret blev ganska behagligt, vinden tilltog visserligen litegrann men alla kunde genomföra sina starter utan missöden, trots en del uttalade farhågor. Tredje omgången kördes på asfaltcirkeln, många är inte så sugna på att flyga där (de två första var över gräs) men det gick ju det också.

När den spännande väntan på slutresultatet var över visade det sig att Ove dragit det längsta strået denna gång, Staffan fick se sig slagen med några poäng.

I år var det femtio år sedan Ove tog sitt första SM-stunguld(!) och det fick han ett särskilt omnämnande för huraropen skullade! Detta var Oves 30:e SM-guld – ordet imponerande är inte starkt nog!

På tredjeplatsen hamnade Lennart Nord välförtjänt – han tävlade i flera klasser – tyckte att han var framme och hämtade medaljer hela tiden!

Själv hade jag en aning tur med flygförhållandena och slutade fyra, inte SÅ dåligt för en turist som inte ids träna! Börjar bli lite trött på den gule- får nog bli ny kärra till nästa år, jetstil, nosställ, ST46 verkar vara gångbart, eller vad säger ni?

Allt som allt en som vanligt trevlig tillställning, inklusive lördagsbanketten med god mat. Framförallt är det kul att komma iväg och träffa alla gamla och nya likasinnade igen, det handlar nog mycket om det! Men även tävlingsmomentet förstås, pulsen ökar fortfarande efter alla dessa år när man står där och ska försöka prestera något vettigt!

Jaja, sydänningarna (inkluderande Anders H. -också sydänning nuförtiden) klarade sig ju hyfsat, tvåa, fyra, sexa samt lagsilver för TMFK, det kunde gått sämre!

We'll be back.

Lars Roos, TrelleborgsMFK



Gunnar Carlsson flög med sin elmotorförsedda Nobler och belade sjundeplatsen. Den klassiska Noblern klarade – trots sin mindre storlek – den tidvis starka vinden bra med Gunnar vid handtaget.



Anders Hellsén har fått ordning på motor och modell och flög fantastisk bra med tanke på att detta var hans andra tävlings-säsong i F2B.



Ingolf Jonsson har fått till fint trim på sin Blue Max bra stungång på Stalker-motorn.



Thomas Jonsson har de rätta förutsättningarna att gå långt i F2B och målen är högt satta! Hans Blue Max fungerade fint i vinden!



Ove Andersson ledde från början till slut och tog sitt 30:e SM guld i F2B. Det första vann han för 50 år sedan – Stort Grattis Ove!



Leif Sundvall hade oturen att få in handen i propellern men efter några stygn i handen på akuten kunde han genomföra tävlingen!



Leif har alltid fina modeller och denna var inget undantag – Vector 40 med snyggt färgschema och cool dinosaurie på fenan!



Staffan Ekström tävlade med sin Polecat försedd med den grymma PA75:an. Stabil kombo i vind!



I år dömde Stefan Karlsson, Ingemar Larsson och Kauko Kainulainen.



På lördagskvällen samlades alla för att äta en gemensam middag. Jättegod mat och trevligt umgänge.



Hela gänget av stuntflygare samlat för den obligatoriska gruppbilden efter tävlingen. Trots den bitvis hårda vinden fick alla åka hem med hel modell.

#### Resultat SM i Linflyg 2016, F2B Stunt

Placering	Namn	Klubb	Omg 1	Omg 2	Omg 3	2 bästa
1.	Ove Andersson	Västerås MFK	2982	3045	3099	6144
2.	Staffan Ekström	Trelleborgs MFK	0	3031	3092	6123
3.	Lennart Nord	MFK Red Baron	2864	2796	2533	5660
4.	Lars Roos	Trelleborgs MFK	0	2735	2875	5610
5.	Niklas Löfroth	Karlskoga MFK	2653	2759	2672	5431
6.	Anders Hellsén	MFK Snobben	2598	2449	2808	5406
7.	Gunnar Carlsson	Kungsängens MFK	2378	2512	2636	5148
8.	Thomas Johnsson	Kungsbacka MFK	1900	2388	2508	4896
9.	Ingolf Johnsson	Kungsbacka MFK	2061	2154	1984	4215
10.	Leif Sundvall	Lidingö MK	0	1835	1999	3834

Domare: Ingemar Larsson, Kauko Kainulainen och Stefan Karlsson



Niklas Löfroth hade fördubblat sin flygtränning inför detta SM men vad hjälpte det... :- ) Impact/PA61 funkade i a f bra i vinden.



tzimport@comhem.se

# TZ IMPORT

YOUR RC-PARTNER

Vi säljer RC jet modeller, både i sport version och i skala, samt helikopter. Vi kan erbjuda den bredaste sortiment i Sverige när gäller Jet modeller av de mesta kända märker, samt sex olika turbin tillverkare. Bland våra märken hittar ni bland annat: Pirotti Models, Redwings, Blue Sky Model, Xtrem-ARF, Feibao, Jetcat, Jets Munt, BF Turbine, Futaba, Savöx, Hitec, Electron Retract m.m. Kolla gärna på vår hemsida [www.tzimport.com](http://www.tzimport.com) för att hitta flera produkter.

# Zhobby

We Make It Fly



APC Airnox Futaba FMS MULTIPLEX EMAX HITEC SKYRC m.m

Butik: Prästvägen 8  
Enköping (Lillkyrka)



Öppettiderna hittar du  
på hemsidan

0723315575  
[www.zhobby.se](http://www.zhobby.se)



# Entry-level Ease. Pro-Level Perks.

MÅNGSIDIGHET SOM UPPSKATTAS AV ALLA!

**BnF: 1195:-**  
**RTF: 1595:-**  
**Med DX6: 3050:-**



## HobbyZone® Sport Cub S

RTF: HBZ4400  
BNF: HBZ4480



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

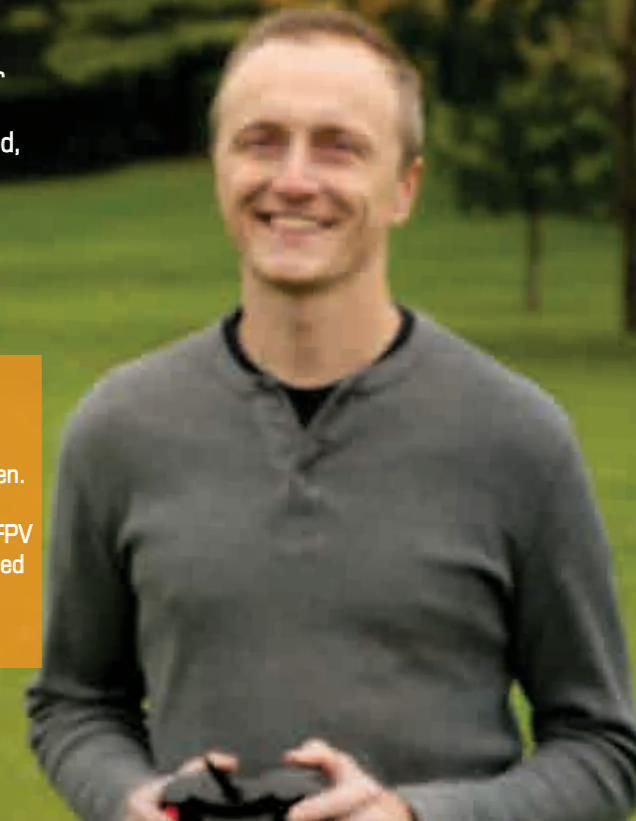


### FLYG MED FLOTTÖRER ELLER FPV.

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



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



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





POSTTIDNING B  
Modellflygnytt - SMFF  
Box 7819  
103 96 Stockholm



# MULTIPLEX®

## FUNCUB XL



**ELAPOR**  
FOAM



Kit  
214331

RR  
264331

1.700mm

Distribueras av:  
**AutoPartner AB**  
[www.autopartner.se](http://www.autopartner.se)

Tel 016-400 11 33  
[info@autopartner.se](mailto:info@autopartner.se)