

4²⁰¹⁸



nytt modellflyg

*Ripa
2018*

EM F1A



Futaba

T12K

12+2 Kanaler med Telemetri

Den nya T12K radion kombinerar förstaklass prestanda med en otrolig mångsidighet vilket skapat en radio som är enkel att använda men ändå packad med egenskaper för motor- och segelflyg, helikopter samt multirotor!

Utrustad med de pålitliga Futaba S-FHSS och T-FHSS systemen är T12K kompatibel med nästa tio olika mottagare för att passa modellflygarens behov.

T12K kan dessutom ge dig utökad flygdata i T-FHSS systemet genom att installera någon av de tio kompatibla telemetrisensornerna som erbjuds (säljs separat).

Levereras med: R3008SB mottagare, 6V sändarbatteri, 220V laddare & nackrem.



4831:-
Rekommenderat Cirkapris



T16SZ

14+2 Kanaler med Pekskärm

T16SZ är kompatibel med alla populära system: FASSTest, FASST, S-FHSS och T-FHSS vilket gör att man kan använda nästan alla tillgängliga mottagartyper från Futaba.

Med dess tydliga 4.3" färg pekskärm och intuitiva och kraftfulla mjukvara kan man enkelt programmera sin modell oavsett om det är ett motor- eller segelflyg, helikopter eller en multirotor.

T16SZ är naturligtvis kompatibel med alla tillgängliga telemetrisensornerna från Futaba samt man kan dessutom få telemetridata uppläst via den inbyggda högtalaren eller via en öronmussla/hörlurar.

Levereras med: R7008SB mottagare, 6V sändarbatteri, 220V laddare & nackrem.

6891:-
Rekommenderat Cirkapris



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 • Web: www.minicars.se



Flygplanen i TOC serien är stora flygplan för aerobatic flygning. Flygplanen är från 30% (vingspann ca 2,2m) till 35% storlek (vingspann ca 2,7m). De är avsedda för 50cc till 100cc bensinmotorer.

- 40.TT4630-04 • TOC Yak 54 30% • Cirkapris: 7995:-
- 40.TT4630-L • TOC Yak 54 30% • Cirkapris: 7995:-
- 40.TT4631-05 • TOC Yak 54 33% • Cirkapris: 9595:-
- 40.TT4632-10 • TOC Yak 54 35% • Cirkapris: 12995:-
- 40.TT4643-01 • TOC Pitts M12 30% • Cirkapris: 9995:-



TOC Yak 54 30% - 5795:-
TOC Yak 54 33% - 6995:-
TOC Yak 54 35% - 8995:-
TOC Pitts M12 30% - 8995:-
KAMPANJ i utvalda butiker



Profilflygplan med mycket bra flygegenskaper.

Spännvidd: 800mm
Längd: 817mm
Vikt: ca 265g
Motor: 370 elmotor (ingår)

- 40.TT4316 Cirkapris: 495.-
- 40.TT4317 Cirkapris: 495.-



MX2

RCS MX2 Aerobatic är en modell med fantastiska flygenskaper. Med MX2 kan du utföra även de mest avancerade manövrar. Levereras med ett 3S LiPo ack, 12V laddare samt installerad radio, servon, fartreglage och motor.

1395:-
KAMPANJ i utvalda butiker

40.RC621005 • Cirkapris: 2895.-



Snygga eldrivna skalaplan från Thunder Tiger. Med en spännvidd på cirka 850mm kan dessa flygas nästan var som helst. Modellerna levereras målade utan radio, servon, esc, batteri så du kan välja vad som passar dig och din flygning. Modeller av många kända flygplan som P-51D, P-47D Thunderbolt, Zero A6M5, F4U Corsair, P-40 War Hawk, F8F BearCat, och Spitfire.

Cirkapris: från 795.-

Super Decathlon 40

Thunder Tigers Super Decathlon 40 ARF återiskapar de klassiska linjerna och flygenskaperna från fullskala originalet. För att maximera kvalitet och utseende är alla delar laserskurna och modellerna är monterade av skickliga yrkesmän! Du kan välja mellan två färgscheman; gul/blå och röd/vit.

40.TT4570 • Cirkapris: 1895.-



Spännvidd: 1626 mm
Längd: 1145 mm
Rekommenderad:
motor: .40-.46 tvåtakt, .54-.60 fyrtakt
radio: 4-kanaler / 5 servon
Vikt: 2800-3000 gram

1595:-
KAMPANJ i utvalda butiker



Super Decathlon finns även med gult färgschema

AND THE WINNER IS...



USA CA ASL
Speed Challenge

#1

Vi är otroligt stolta över Team Elefun som tog hem segern i CA Speed Challenge USA i sommar! Gratulerar Noa Koch, Erik Holden och Oscar Nilsson. Fantastisk insats!

FPV Racing är kanske det hetaste inom radiostyrd hobby för ögonblicket. Vi på Elefun jobbar hårt för att erbjuda de nyaste och bästa modellerna och komponenterna. Vi har ett brett och komplett FPV-raceutbud både för dig som vill prova på och för proffsen!



EMAX Hawk 5
Fpv Racing Drone
2.840,-



The GR8 Gate
2x popup FPV-Porter
545,-



FrSky Taranis
X-Lite Red 16ch
1.580,-



Hobbywings nya
4-i-1 combo!
1.095,-



Ja, vi är Norrmän, men vi har ett fantastiskt urval av varor och bra priser.

Vi skickar till Sverige, och vi förtullar varorna!

Fraktfritt över 1.000kr. Ingen extra kostnad...



Gasoline Engines

Kampanj t.o.m 30/11 2018



GT9 Pro

9.04cc

1 398 kr

Ersätter
.40-.50 glödstiftsmotor



GT17

16.91cc

1 698 kr

Ersätter
.60-.90 glödstiftsmotor



GT25

25.1cc

1 898 kr



GT35

34.95cc

2 098 kr



GT35R

34.95cc

2 098 kr

Bakmonterat avgas



GT70

69.9cc

3 198 kr



GF30

29.91cc

3 098 kr

Ersätter
1.20-1.50 glödstiftsmotor
20cc 2-T bensinmotor



GF38

37.97cc

3 298 kr

aiR/C Pro Sweden

Flyg - motorer - tillbehör

webshoppen www.aircpro.com

LEDARE

Hej modellflygare!

Vilken sommar det har varit! Det har till och med nästan varit för varmt för att orka flyga.

En del klubbar har på grund av värmen och torkan fått lov att ställa in planerade träffar men även begränsat den egna klubbens möjlighet att flyga. Dessa beslut är inte alltid så lätta att ta men det känns som att det har gjorts på bra grunder.

Torkan har även lett till ett stort antal skogsbränder. I media så har man fått höra att det har varit drönare i luften i dessa områden. Detta har inneburit en säkerhetsrisk för de som försöker släcka branden, speciellt de som jobbar från luften. Jag hoppas verkligen att det inte är våra medlemmar som har gjort dessa flygningar. Det är incidenter som dessa som kan ställa till det för alla modellflygare i Sverige.

Jag har hittills hunnit med några besök hos våra klubbar. Först ett helikoptermeeting i Hallstahammar. Jag hade med mig en egen helikopter men jag är inte närmelsevis så duktig som en del andra piloter var men det blev en del bra diskussioner om lufrum då jag var där sista juni (dagen innan de nya reglerna skulle börja gälla).

När jag och familjen packade husvagnen för en semestertripp till södra delen av landet samt vidare färd till Danmark så funderade jag länge på att ta med något flygplan men beslöt i sista stund att inte göra det då vi stor del av tiden skulle vara i Danmark och planet mest bara skulle samla damm.

I Söderköping gjorde jag ett oanmält besök hos FK Spinn. Tyvärr så var det ingen på fältet när jag passerade med det var ett fint fält som låg nära Göta kanal men även nära Söderköping med sina smultronställen!

När jag var i närheten av Ystad så stämde jag träff med ordföranden Eivind Schriwer för Ystads RFK på deras fält. Även här var det riktigt trevligt med mycket diskussioner kring modellflyg och klubbarbete.

När vi var i Danmark på Fyns Huvud så säger frun plötsligt, är inte det där ett modellplan! Och mycket riktigt, där stod en holländare och flög hang med en elseglare. Jag blev lite flygsugen... Jag passade i alla fall på att prata med honom en stund medan han flög.

Väl tillbaka på svensk mark så blev det ett besök hos Motala MFK efter att jag tagit kontakt med Mattias Sjöholm. När jag kom dit så höll Olle Lövborg på att träna för fullt med sin IMAC-kärra. Det var sjukt imponerande att se honom flyga! Vilken kontroll! Det anslöt också ett flertal andra medlemmar dit så det blev fika och många frågor och bra samtal.

Även ett besök hos min gamla klubb har hunnits med, Falu RFK. Här blev det även lite flygning! Förutom en vanlig flygkväll så har de även en kväll för quadflygning! Det tycker jag var ett bra initiativ.

Generellt för de besök som jag har hunnit med så känns det som att jag var varmt välkommen samt att de uppskattar ett besök från förbundet. Jag önskar att det finns tid för att besöka fler klubbar runtom vårt avlånga land, några till ska jag försöka hinna med.

Vi har under våren även fått till en möjlighet för RCFF:s medlemmar att prenumerera på modellflygnytt och det har flera av deras medlemmar nappat på. Det känns bra att vi har ett gott klimat mellan förbunden och kan fixa till mervärde för medlemmarna.

Lufrummet – vår arena. Just nu så finns det nästan 200 godkända fält i databasen. Några har kanske inte riktigt fått den höjd som de önskade men i några fall så har TS begärt in kompletterande uppgifter. I dessa fall så har de godkänt fälten till 120 meter men har för avsikt att kolla på ansökan igen när kompletteringarna har inkommit.

Hoppas att vi får en fin höst med mycket flygning!

Anders Jonsson

INNEHÅLL

Skala-VM 2018	8
Gränskuppen 2018	16
Ripalägret 2018	22
Heliskala i Motala	29
Arbogaträffen	34
Linflygets dag	41
Svenska medaljer i Ungern	46
Pylon 2018	50
Tunnan 70 år	57

Manusstopp för nr 5, 5 nov. Utgivning 30 nov.



Styrelsen SMFF 2018



Funktion	Namn	E-post
Ordförande	Anders Jonsson	ordforande@modellflygforbund.se
Kassör	Lennart Andersson	kassor@modellflygforbund.se
VO-Elit	Per Findahl	ordf_voelit@modellflygforbund.se
VO-Bredd	Per Nilsson	ordf_vobredd@modellflygforbund.se
tf vice ordförande	Ulf Höglin	suppleant@modellflygforbund.se
Verksamhetsområde Bredd		
Funktion	Namn	E-post
Chef	Per Nilsson	ordf_vobredd@modellflygforbund.se
Verksamhetsområde Elit Styrelse		
Funktion	Namn	E-post
Chef	Per Findahl	ordf_voelit@modellflygforbund.se
Modellflygnytt		
Redaktör	Mikael Hansson	redaktor@modellflygforbund.se
Webb		
Webbredaktör	Magnus Bernroth	webbredaktor@modellflygforbund.se
Kansli modellflyg	Propania Lars Ekstedt Sveriges Modellflygförbund, Box 7819 103 96 Stockholm 0735-07 29 50 E-post: kansli@modellflygforbund.se	bg-nr: 605-9802

Schweiz håller skala VM 2018 på Meieringens Flygplats



Tisdag kväll, 3:e juli, efter en avslutande transportetapp, nåddes Camping Aggregg några kilometer från Meieringens flygplats. Aggregg blev "hemma" under nästan 2 veckor.

De Schweiziska arrangörerna gjorde genomgående ett bra jobb med få missar och att man lyckats få tillgång till en aktiv flygplats i 14 dagar är värt respekt. Alla tävlande försågs med ID-bricka genom för kontroll in och ut. (Flygplatsen hörde till Schweiz flygvapen). Med formalia genomförd kunde modeller och utrustning placeras ut i rätt hangar och montering av vingar m.m. genomfördes med i modellflygvärlden kända grannar runt omkring.

600 m. över havet

Träningsflygande får alltid utrymme ett par dagar på tävlingsplatsen och kunde rekommenderas då vi befann oss på 600 m. över havet. Platsen skulle bjuda på vind mest i en enda riktning sa man. Längs banan och tämligen bekymmersfritt var ryktet (inte särskilt sant). Med mycket höga berg klädda med en del skog bakom och framför den tävlande, kände man saknad efter någon sorts horisont.

För Otto Svensson var det VM premiär och en måttlig dos nervositet var märkbar. Han beslöt att testa motor men avstå att flyga. Det är nästan alltid en bra rutin att bekanta sig med nya flygområden. Mats och Alexander flög sina respektive



Mats Nilsson och Alexander Olsson tog tillfället i akt för att bekanta sig med tävlingsplatsen luftledes. Majoriteten av tävlande gjorde det samma och kön med modeller var stundtals lång.

camouflagemålade Spitfire Mk XI under träningsflyget. Mot den mörka skogsklädda bergväggen, nära nog försvann Mats modell medan Alexanders, med fler och bredare svart-vita "invasionsränder" fick ett förbättrat läge.

F4C-folket körde motorer, ett bra beslut skulle det visa sig. Börje Sebring t.ex. hade en fight med sin bensinmotor i drygt 45 min innan denna gav upp motståndet. Ett lätt skruvande på förgasarinställningen gällde för många piloter.

Invigning av tävlingen

Lördag 7/7 hölls invigning av tävlingen. Flaggspel, inmarsch, nationalsånger, talare i uniform och talare i kostym. Svenska truppen pryddiga i blått och gult. Flyguppvisning med stora skalamodeller och "The PC-7 Team" i fullskala var bästa sortens ögonfägnad. Hur sjutton fick man plats med 7 stycken stora Pilatus mellan flygplatsen och närliggande berg? Detta och några rejält utrymmeskrävande trick. Mera sådant, tack!

Redan på invigningsdagen startades tävlandet med 13 modeller till skalabedömning. På söndagen blev allt fokuserat på tävlandet. I parallellhangaren var det kö med modeller till skalabedömning i båda klasserna. Fotografier, färgprover och ritningar följde modellen till domarna för att ta hem maximala poäng. Bedömning kräver långa stunder i C-klassen men kortare och tidsreglerat för H-klassen. Allt enligt regelboken (det var aningen dålig efterlevnad av den regelsamlingen).



Uppställningsvariant 2. Svenskar och Normän var grannar hos Aggregg camping, åt kvällsmat vid långbord några gånger och hjälptes åt när det behövdes.

Mats Nilsson (H) var först bland svenskarna till skalabedömning. Kl 9 på söndagsmorgonen stod han färdig med Spitfire Mk IX på ett vridbart bord med "lagstadgat" avstånd från domarna. Otto och Alexander var inbokade till måndagensskalabedömning. Ottos tid flyttades till söndagen som följd av ändrat schemat.

Några timmar efter bedömningen stod Mats startklar nere på landningsbanan. Sned vind in från höger tycktes inte skapa bekymmer för honom förrän det var landningsdags med framvingad inflygningskurs nära platsens flygledartorn. Landningen gick bra men den medförde ett lätt skrapljud från höger vingpets. Otto var aningen nervös när det var dags att flyga. Inget i själva flygningen tydde dock på något sådant och när Alexander klev ut på banan undrade man om där alls fanns några tävlingsnerv. Poänggraden för Alexander såg bra ut men den högbelönade landningen ger få poäng när noskåpa/spinner kysser asfalten.

Premiären för F4C

Flygpremiären för F4C genomförde Börje Sebring på söndags-eftermiddagen. Motorn gick som den skulle men flygandet blev mindre belönat än förväntat tyckte vi som följde Börjes insats. Ulf Jörnheim och Lars Strågen skulle vänta tills



D.H.60 Gipsy Moth är riktigt snygg att titta på (domarna var inte lika imponerade och placerade honom på 28:e plats efter "flygande svenskar" i F4C) och flög på ett Moth-liknande sätt. Nej, modellen är inte byggd i U.K. utan av Andreas Paul från Tyskland.

tisdagen eftersom skalabedömningen kom först.

Lars hade bytt sändare + mottagare i modellen strax innan tävlingen. I Norden har det alltid rätt motstånd mot att använda gyro i en tävling där pilotskicklighet är en komponent. Lars moderna mottagare var försedd med gyro om än avstängt. Döm om förvåningen när det blev dags att svänga i slutet av en perfekt rak utflygning efter start. Modellen flaxade kring värre än en kråka och ingen begrep varför även om misstankar på felinställt gyro började höras. All heder till Lars som klarade hela sin flygning trots problemen.

Sent lagd skalabedömning

Ulf hade en sent lagd skalabedömning med flygning någon timma efteråt. Inte superstressigt men inte heller avslappnat. Det berättades att starten gick fint liksom de 3 följande manövrerna. Därefter dags för en något stor Immelmanmanöver som i sidvinden hamnade inverterat rakt ovan Ulf's huvud. Läget resulterade, efter diverse räddningsförsök, i hårt möte med asfaltbanan, hårt nog att stoppa all fortsatt tävlan. Det blev en mycket tung avslutning på den dagen.

2:a flygomgången för svensk F4C-del inledde Strågen med sin Cub L4, prydligt, gyrofritt och stabilt. Förhoppningarna om god poängskörd steg fram till en landning med små



Otto Svensson var färsk och oinvigd i VM-mysterierna men anpassade sig snabbt. Här är han i samtal med Norske lagledaren och en domare utsedd att förbereda de tävlande.



En mycket stor (nästan 3 meter lång) och imponerande BAE Hawk Mk66. Walter Gähweiler hamnade på 3: plats med sin Jet-modell



Otto Svensson med modell, en JU 87 Stuka i italiensk målning. Det är inte helt lätt att hitta fullvärdig (enligt reglerna) dokumentation och foton till domarna för att få max-poäng.



2018 FAI F4 Scale World Championship
Mellingen Switzerland
Datum: 07.07.2018 - 14.07.2018
Category: F4C

Individual Results

Rank	Name	Nr	Country	Static	Flight 1	Flight 2	Flight 3	Flight AVG	Total
1	LÜTHI Andreas	24	Switzerland (SUI)	1000.00	985.56	992.74	960.68	989.133000	3989.15
2	LEVY Marc	23	France (FRA)	986.78	1000.00	800.00	1000.00	1000.000000	3986.78
3	Gähweiler Walter	14	Switzerland (SUI)	971.79	988.16	972.88	974.35	981.253000	3953.04
4	MERCKENSCHEIDER Max	20	Germany (GER)	956.42	884.64	955.53	951.49	953.527000	3949.83
5	LEVY David	26	Australia (AUS)	951.96	982.24	966.84	955.13	964.085000	3945.85
6	BUSCH Fabian	13	France (FRA)	926.17	998.88	968.18	946.85	957.427000	3932.89
7	KNOTT David	19	United Kingdom (GBR)	947.66	873.77	917.75	886.44	895.763000	3843.42
8	FINDLAY Noel	16	Australia (AUS)	885.51	968.76	939.15	924.35	931.750000	3817.26
9	WHITEHEAD Noel	5	Australia (AUS)	938.73	886.89	882.40	854.65	868.520000	3807.25
10	JASKIEL Adam	11	Austria (AUT)	938.62	786.88	837.37	833.83	835.597000	3794.32
11	VAN ECK Bert	1	Netherlands (NED)	880.00	889.52	886.69	885.13	877.320000	3757.32
12	SABONOVSKI Henrik	25	Poland (POL)	894.33	881.92	866.08	833.83	857.870000	3752.20
13	MALARSKI Janusz	15	Poland (POL)	882.48	888.64	901.38	883.81	882.190000	3742.88
14	FABIANSKI Robert	4	Poland (POL)	863.14	843.55	826.80	902.23	872.640000	3735.78
15	WOMERSLEY David	28	United Kingdom (GBR)	858.62	846.26	850.85	868.70	860.326000	3718.85
16	RUBER Yannick	2	France (FRA)	858.69	828.86	855.61	754.46	823.040000	3691.92
17	KOPAL David	30	Czech Rep. (CZE)	773.00	888.95	924.45	899.49	906.701000	3679.70
18	NOOES Franck	21	Czech Rep. (CZE)	757.58	933.94	874.66	895.91	899.926000	3657.51
19	TOYER David	8	United Kingdom (GBR)	862.37	762.72	760.89	827.32	795.027000	3657.39
20	TRICHELIN Kristian	18	Norway (NOR)	818.73	826.26	852.76	791.26	821.015000	3629.94
21	DOUBRAVKA Jan	10	Czech Rep. (CZE)	711.21	896.06	897.47	939.03	918.251000	3629.46
22	Günther Markus	3	Switzerland (SUI)	753.83	806.22	876.86	855.76	863.311000	3617.14
23	SVENSON Per	27	Norway (NOR)	721.98	876.74	846.86	852.87	864.854000	3586.83
24	GONZALEZ ROBLES Juan	6	Spain (ESP)	751.63	806.88	789.07	856.69	812.820000	3564.51
25	ESCLADER CARO Carlos	17	Spain (ESP)	645.95	868.99	931.71	902.79	917.248000	3563.20
26	SEBRING Börje	12	Sweden (SWE)	830.36	692.73	840	883.90	747.315000	3557.68
27	STRAND Lars	22	Norway (NOR)	768.38	888.27	795.91	797.25	798.595000	3541.96
28	PAUL Andreas	29	Germany (GER)	651.46	786.43	846.87	868.03	857.340000	3538.81
29	WENDEL Christian	9	Germany (GER)	637.80	846.26	840.16	894.80	867.470000	3535.28
30	LOONER Jan	7	Norway (NOR)	760.55	721.45	741.16	766.89	751.306000	3491.86
31	JONNEHEIM Ulf	31	Sweden (SWE)	769.70	405.52	640	0.00	202.757000	972.46

Contest Director: Eggenberger Adrian
Jury Member: PARADOPOULOS Antonis
Jury President: ENLDES Johan
Jury Member: JENSEN Nerve



Vinnarna i F4C. F.vä. Marc Levy på 2:a plats (tog hem full pott i flygningarna) därefter Andreas Lüthi som hade den mest skala-korrekt modell. Sist men inte minst Walter Gähweiler på 3:e plats. Ett biplan och två stora jetmodeller på prispallen, något att fundera över!

skavanker. I 3:e starten blev landningen åter aningen för hård och v. hjul vek undan liksom poängen.

Börje Sebring fick problem när, i starten till flygning 2, vänster landställsben kollapsade med något som liknade metallutmatning i ytterdelen till det fjädrande benet. Börje undrade om det var kört med tävlandet. Förmedlad (av Norges lagledare) kom reparationshjälp i form av flerfaldige världsmästaren Andreas Lüthi (F4C) och hans gassvets. Så tack till Super-Lüthi för en 3:e och bra flygstart.

I F4H ligger flygbelöningen dubbelt mot skalabedömningen till skillnad mot F4C där siffrorna väger lika. Av 34 startande i H-klassen hamnade Alexander på 22:a plats och plats 31 med "VM-oskuden" Otto.

Elektronisk poängredovisning

Vi fick till oss några funderingar från norske lagledaren om en möjlig förklaring varför tillsynes lika bra flygningar resulterar i lägre poäng. Ett av svaren är att vi får nog acceptera att använda gyron. Vi behöver kanske också vänja oss vid att flyga större manövrer, breda ut oss till lugnare flygning samt kanske samla erfarenheter från tävlingsdeltagande där andra länders domare deltar. En möjlig väg att komma närmare prispallen?

Framöver då? Schweizarna använde en intressant elektronisk poängredovisning.. Dyrt och omfattande för svenska förhållanden kanske men antagligen också något som stärker tävlingar framöver. Omedelbara poäng på stora bildskärmar under flygandet, blev mycket positivt för publik och för konkurrenter.

Bosse Olofsson-
Text och Foto



2018 FAI F4 Scale World Championship
Mellingen Switzerland
Datum: 07.07.2018 - 14.07.2018
Category: F4C

Team Results

Rank	Country	Pilot 1	Pilot 2	Pilot 3	Total
1	Australia (AUS)	1940.645000	1817.260000	1807.212000	5565.16
2	France (FRA)	1986.780000	1883.587000	1691.924500	5562.29
3	Switzerland (SUI)	1989.153500	1953.042000	1617.141000	5559.34
4	Poland (POL)	1752.203000	1743.684000	1735.780000	5231.67
5	United Kingdom (GBR)	1843.423000	1718.946000	1657.393500	5219.76
6	Czech Rep. (CZE)	1679.701000	1657.506500	1639.461000	4976.67
7	Germany (GER)	1949.927000	1508.809500	1505.276000	4964.01
8	Norway (NOR)	1639.743500	1586.834500	1491.856000	4718.43
9	Sweden (SWE)	1557.675000	1541.961500	972.457500	4072.09
10	Spain (ESP)	1564.512000	1563.198000		3127.71
11	Austria (AUT)	1774.217000			1774.22
12	Netherlands (NED)	1757.323500			1757.32

Contest Director: Eggenberger Adrian
Jury Member: PARADOPOULOS Antonis
Jury President: ENLDES Johan
Jury Member: JENSEN Nerve

2018 FAI F4 Scale World Championship
Mellingen Switzerland
Datum: 07.07.2018 - 14.07.2018
Category: F4H

Individual Results

Rank	Name	Nr	Country	Static	Flight 1	Flight 2	Flight 3	Flight AVG	Total
1	HAUSMANN Marcus	66	Germany (GER)	493.98	647.67	942.60	993.82	968.210000	3442.29
2	SCHM Max	67	Switzerland (SUI)	488.31	568.74	664.46	961.67	965.200000	3433.51
3	DOUBRAVKA Jan	70	Czech Rep. (CZE)	492.65	941.02	746.89	977.95	939.483000	3432.13
4	BRAND Jiri	49	Czech Rep. (CZE)	475.94	968.67	915.04	1000.00	957.520000	3432.46
5	WETTO Roger	63	France (FRA)	488.84	989.89	816.27	937.25	943.675000	3432.46
6	LEVY Marc	52	France (FRA)	435.26	979.38	968.89	985.99	962.680000	3432.56
7	LEPP Greg	65	Australia (AUS)	427.72	1000.00	906.64	977.74	988.870000	3416.59
8	Fischer Gody	57	Switzerland (SUI)	500.00	890.69	937.84	866.24	914.262000	3414.26
9	GOFF Peter	42	Australia (AUS)	411.67	882.26	1000.00	996.08	996.040000	3409.71
10	KNOTT David	71	United Kingdom (GBR)	496.36	896.00	766.66	909.52	903.763000	3400.12
11	CLEKSY Radoslaw	47	Poland (POL)	493.93	812.64	846.66	932.81	889.737000	3383.67
12	KUCHCZYK Henryk	64	Japan (JPN)	455.17	923.50	868.89	914.67	919.085000	3374.26
13	TAKAHARA Kiyoharu	41	Japan (JPN)	448.08	886.64	904.48	948.27	926.372000	3372.45
14	MALARSKI Janusz	68	Poland (POL)	491.00	763.26	854.12	927.87	880.990000	3372.25
15	OGLE Anthony	54	Australia (AUS)	395.81	946.34	994.91	984.54	955.441500	3361.20
16	FRANA Franck	60	Czech Rep. (CZE)	425.17	925.28	874.66	940.64	932.960000	3358.13
17	BOLLANGER Daniel	73	France (FRA)	486.46	746.40	906.26	968.84	868.050000	3354.51
18	Brand Ulf	46	Switzerland (SUI)	458.30	816.88	915.46	867.87	891.261000	3349.56
19	HANAWA Takashi	53	Japan (JPN)	455.93	816.69	883.45	921.27	892.390000	3348.29
20	LINDEN ANTHONSEN Per	59	Norway (NOR)	376.56	886.83	944.47	989.49	966.276000	3348.26
21	MACAK Pavel	58	Poland (POL)	432.28	872.73	826.36	955.54	911.625000	3343.61
22	OLSSON Alexander	72	Sweden (SWE)	461.19	766.67	811.65	922.27	866.457000	3327.65
23	CARPENTER John	61	United Kingdom (GBR)	446.95	789.66	903.15	924.98	864.064000	3311.61
24	CRAPP Richard	50	United Kingdom (GBR)	460.13	749.74	817.03	861.71	839.370000	3299.50
25	GONZALEZ JIMENEZ Juan Jose	45	Spain (ESP)	400.56	760.34	806.47	876.96	841.711000	3242.27
26	WENDEL Tim	35	Germany (GER)	318.62	866.68	897.32	946.62	921.821000	3240.54
27	PARADOPOULOS Parasitenon	43	Greece (GRE)	388.98	886.88	863.23	826.26	849.895000	3235.79
28	ERHARD Martin	44	Germany (GER)	286.55	886.38	961.87	883.52	962.090000	3223.35
29	NELSON Mats	51	Sweden (SWE)	414.33	712.42	724.48	831.41	771.913000	3186.24
30	HOLMEN Per	69	Norway (NOR)	324.20	829.47	868.44	853.67	866.588000	3170.77
31	SVENSSON Otto	62	Sweden (SWE)	318.24	689.67	739.12	827.08	783.101000	3161.34
32	GROVLIN Per	48	Norway (NOR)	322.18	635.03	688.89	793.28	714.137000	3036.34
33	MOEN TONNESSEN Julian	74	Norway (NOR)	327.26	595.12	640	737.03	666.069000	993.33
34	DE MESA RUIZ Angel Luis	56	Spain (ESP)	337.00	486.63	412.14	377.99	395.060000	732.07

Contest Director: Eggenberger Adrian
Jury Member: PARADOPOULOS Antonis
Jury President: ENLDES Johan
Jury Member: JENSEN Nerve

2018 FAI F4 Scale World Championship
Mellingen Switzerland
Datum: 07.07.2018 - 14.07.2018
Category: F4H

Team Results

Rank	Country	Pilot 1	Pilot 2	Pilot 3	Total
1	Czech Rep. (CZE)	1452.133500	1433.462000	1358.130000	4243.73
2	Switzerland (SUI)	1453.510500	1414.262000	1349.561500	4217.33
3	France (FRA)	1432.457000	1417.942000	1354.510500	4204.91
4	Australia (AUS)	1416.590500	1409.712000	1361.251500	4187.55
5	Poland (POL)	1383.667500	1371.998000	1343.911500	4099.58
6	Japan (JPN)	1374.258500	1372.452500	1348.289000	4095.00
7	United Kingdom (GBR)	1400.123000	1311.014500	1299.500000	4010.64
8	Germany (GER)	1462.190000	1240.541500	1223.246500	3925.98
9	Sweden (SWE)	1327.647500	1186.243500	1101.341500	3615.23
10	Norway (NOR)	1346.338000	1170.768500	1036.337000	3553.44
11	Spain (ESP)	1242.271500	732.065500		1974.34
12	Greece (GRE)	1235.759000			1235.76

Contest Director: Eggenberger Adrian
Jury Member: PARADOPOULOS Antonis
Jury President: ENLDES Johan
Jury Member: JENSEN Nerve

2018 FAI F4 Scale World Championship
Mellingen Switzerland
Datum: 07.07.2018 - 14.07.2018
Category: F4H

Junior Class Results

Rank	C Name	Country	Total
1	LEVY Alexis	France (FRA)	1417.94
2	GONZALEZ JIMENEZ Juan Jose	Spain (ESP)	1242.27
3	MOEN TONNESSEN Julian	Norway (NOR)	993.33

Contest Director: Eggenberger Adrian
Jury Member: PARADOPOULOS Antonis
Jury President: ENLDES Johan
Jury Member: JENSEN Nerve

Gränskuppen och SM i F3A och RM i Nordic



Då var det återigen dags för den traditionstygda tävlingen gränskuppen. Gränskuppen i F3A och Nordic har körts sedan 1974. Här möts Svenskar, Norrmän i en broderlig tävling. Det är lite som längdåkning, ibland vinner vi svenskar och ibland norrmännen. Just nu ligger norrmännen något före oss men för ca 10 år sedan var det vi svenskar som låg bäst till.

Jag anlände till tävlingsplatsen vid 18 tiden på fredagskvällen. Kjelle kom redan på torsdagskvällen min sin husvagn. När jag kom hjälptes vi åt att sätta upp förtältet till Kjelles husvagn. Sedan satte Kjelle igång grillen. Kjelle hade tränat hela dagen och var hungrig. Jag hade förberett för hamburgare till fredagskvällen. Här föreslår jag ca 180 gram grovmalen välhängd högrev formade till lagom stora burgare. Krydda med salt och peppar. När du bygger din burgare så börjar du med det lätt rostade brödet – underdelen och lägger på salladen. Därefter rekommenderar jag en dressing med hemgjord majonäs som grund. Själva burgaren toppas med tomat, gurka, röd lök eventuellt sprödgrillad bacon och lite ketchup. På sommaren kan man toppa hela delikatessen med jordgubbar. Det gäller ju att sätta nivån rätt från början.....

Norrmännen tränade som vanligt för fult och som längst var kön till flygningen ca 10 piloter lång. Vädret var perfekt. Klockan 2100 var både jag och Kjelle mätta och belåtna så att vi gjorde var sin träningsstart. Vädret var magiskt bra, som bara en sen sommarkväll kan generera. Efter ytterligare några timmars trevligt samspråkande somnade vi i Kjelles husvagn.

Briefing

Morgonen inleddes med sedvanlig briefing. Vår eminenta svenska mästare i att anordna F3A tävlingar, Bo Edström höll i det. Bo hänvisade noga till alla de regler som transportstyrelsen begåvat vår hobby med. Alla som inte hade namn och telefonnummer väl synligt på modellen fick hjälp med detta. Jag vill ta tillfället i akt att tacka alla representanter för SMFF och RCFE arbetat ideellt med tillståndsansökan till transportstyrelsen för deras insats.

Sen kom vi till briefings höjdpunkt, för Bo alltså, när solskyddet skulle förevisas. Vilka av er kom ihåg min artikel från Gränskuppen 2017. Då regnade det rätt rejält och alla tävlande stod andaktsfullt under sina paraplyer och lät sig imponeras av samma solskydd. Även i år regnade det under förevisningen av solskyddet. Jag var givetvis på plats och förevigade spektaklet tillsammans med ytterligare fyra tävlande. Se bilder.

Därefter inledde Kjell Thore med briefingflygning i F3A. Kjell Thore flyger med en rejält modifierad Agenda. Modellen har takvinge, vanlig ving och en "undervinge". Modellen är numera en Agenda mark 2 "triplan" turbo kompressor intercooler contra. Allt enligt norsk logik. Trots alla mina ansträngningar kom Kjell Thore långt före mig i resultattablån. Det kan bero på att två av domarna var fra Norge. Möjligen kan det även ha att göra med Kjell Tores skräddarsydda skoteroverall. Seville Row, Mayfair London tackar för besöket. Toppluvan har mamsen stickat...

Efter att domarna hade diskuterat igenom flygningen var det dags för första tävlingsstart. Och tänk för först gången på många år var jag inte första startande.

Fajten i fajten

Normalt pågår fajten i F3A i luften. Så var det den här gången också. I F3A kämpade norrmännen Henning och Kjell Thore mot Anders och tävlingens ("det här är ingen comeback")



Anders Knute Raddum fra Norge ställde upp med en E-bird. Modellen är helt byggd i trä med spant i laserskuren balsa och plywood.



David Lundström bedyrade på f3a.se "... detta är inte en comeback, men kanske en mjukstart" Det kunde jag inte låta bli att kommentera på f3a.se.

David om topplaceringarna. Jag är särskilt imponerad av Hennings prestation. Han vann samtliga omgångar med marginal. Skillnaden i resultatlistan mellan Anders och Kjell Tore var marginell. Kan du vända på steken till nästa gränskupp Anders?

Norrmännen blev tyvärr för svåra, den här gången. Nästa gång bör två av tre domare vara svenska inte norska? (En löjligt dålig ursäkt, jag vet). Som vanligt flög Stefan på en stabil hög nivå. Den här överträffa jag mig själv och till min förvåning lyckades jag med ynka tolv normaliserad slutpoäng pressa mig före Bo i resultatlistan. Det beror på två saker. Jag har en väldigt bra modell och att Bo faktisk hade fokus på sin roll som tävlingsledare istället för att flyga.

Den andra fajten började klockan 0800 på söndagsmorgonen. Det var 220 volts bensen driven generator VS tävlingsledaren Bo Edström, undertecknad, Kjell Thore med flera. Resultatet var klockan 1000 och första halvlek 1-0 bensedriven generator. Den bensedrivna generatoren fick likt en italiensk fotbollstränare sparken och ersattes av en annan. I andra halvlek ställde tävlingsledningen upp med en annan laguppställning och efter tydlig övertalning startade den. Tur för vi är helt beroende av el, fel bensen.... Felet visade sig vara för låg oljenivå i generatoren, som gjorde att en automatisk säkerhetsbrytare stängde av tändningen. Efter påfyllning av olja startade generatoren på första rycket.

RM i Nordic

Erik Morgan, Norge, tog helt ohotat segern i Gränskuppen. Marginalen till tvåan Espen, även han från Norge var hela

Fantasista (super) fra Norge er en ur många perspektiv spännande skapelse. Motroterade propeller, sågtand på vingen och stabben, takvinge, ett extra roder direkt bakom propellern och slutligen klaffar. En F3A-modell extra allt. Modellen hamnade på femte plats i tävlingen och den såg ut att flyga bra.

125 normaliserade poäng. På tredje plats och nu regerande riksmästare kom Kjell Matsson. Kjell hade den överlägset bästa läsaren vilket enligt honom själv var helt avgörande för segern. Eftersom jag är en mycket blygsam person så avstår jag från att berätta vem som läste åt honom. Däremot vill jag lämna en eloge till Ingvar Delén som helt spontant bytte av Kjelle som skrivare i F3A, omgång fyra, för att ge honom möjlighet att slappna av lite inför sista starten. Därmed visad Ingvar på en sportslig insats som bör lyftas fram som ett föredöme!

Norrmännen är duktiga och tävlar flitigt under säsongen. De åker gärna långt både till Danmark och Tyskland för att tävla. Det ger resultat och ett tydligt försteg på tävlingen. Det gäller att vara mentalt förberedd. Lagom taggad, lagom nervös och sockernivån på rätt nivå. Vad jag förstår kan någon eller möjligen några av norrmännen även vara noga med andra sportdrycker i flytande form.

Vill ni se hela resultatlistan så finns den på www.f3a.se. Där kan ni även få mer information om framtida tävlingar och hur man börjar tävla i F3A.

Journalist på plats

Till tävlingen kom journalister från Värmlands Folkblad (S) och Nya Wermlandstingen (L). Anders J, Bo Edström och Stefan Olsson flörtade med journalisten Frida Granström och charmade henne på bästa sätt. Hon blev kvar mycket längre än hon räknat med från början. Det blev i alla fall en väldigt bra och välskriven artikel i tidningen. All positiv marknadsföring är bra marknadsföring. Jättebra!!!!

Radiosändare

De tre stor radiomärkena, Futaba, Jeti och Multiplex dominerar helt. Uppriktigt sagt vet jag inte vilken som är bäst. David framhåller gärna Jeti, tävlingens överlägsna vinnare Henning framhåller Futaba och Anders Multiplex. Min egen uppfattning är att alla tre märken erbjuder utrustning som räcker för ett VM-guld. Det som är helt avgörande är vem som håller i radion inte vilken logotyp som står på den.

Motorer

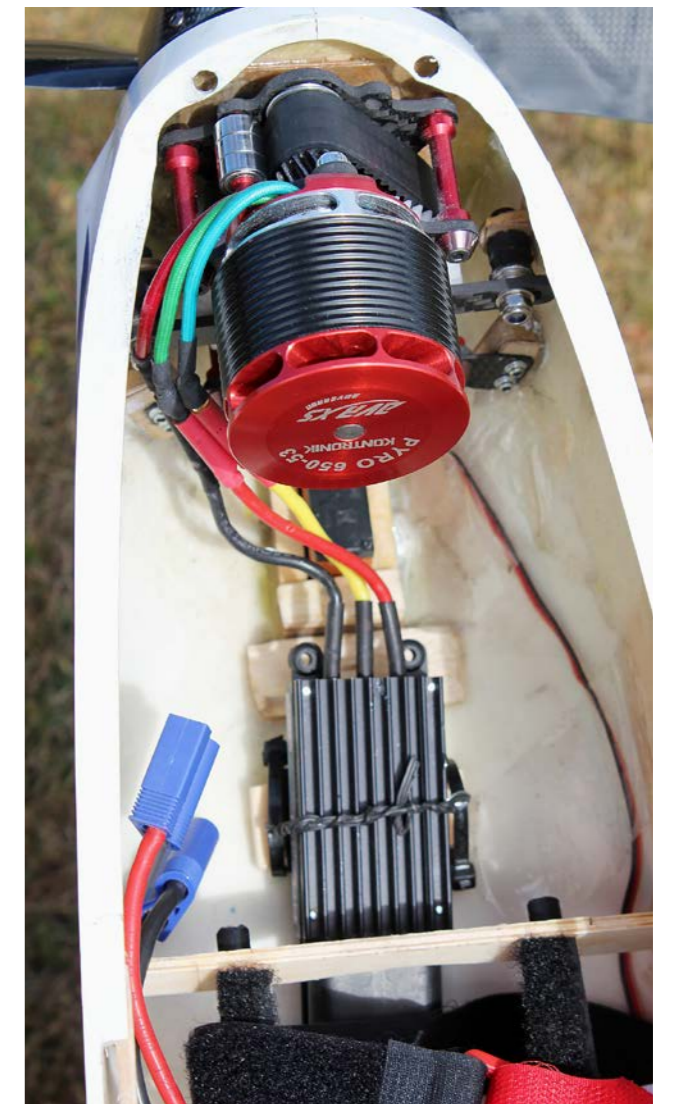
På motorfronten händer det saker eller ska jag säga att det händer "contra"? De fem första på resultatlistan använda system med motroterande propellrar. Jag ser att det finns flera fördelar samtidigt som regerande världsmästare faktiska kör med en kolvmotor av märket YS utan motroterande propellrar. Alla utom en tävlande körde med elmotorer.

Fördelarna med motroterande propellrar blir tydligare ju långsammare man flyger. Jag är ingen expert på aerodynamik men rent logiskt förstår jag att motroterande propellrar tar bort de vridmomenteffekter som uppstår när propellern snurrar runt. I princip alla flygplan med "vanlig" propeller försöker lösa det genom att rikta motorn något åt höger. Vridmomenteffekten är dock inte konstant utan ändras vid ändrat varvtal. Effekten på modellen ändras också med farten. Jag försöker kompensera genom att vid tomgång mixa in lite vänster sidroder och vid fullgas gå över till höger sidroder. Men eftersom fart och varvtal inte heller är linjärt så blir lösningen inte fulländad. Ända sättet att helt lösa det fysiska problemet är motroterande propellrar. Frågan är

vilken propeller som driver mest, den främre eller den bakre när man använder motroterande propellrar?

Modeller

Utbudet av färdiga köpmodeller är i princip konstant nu för tiden. En så där sex till sju tillverkare levererar ett 20-tal i princip färdiga koncept. Det är svårt, nästan omöjligt att få tag på traditionella byggsatser. David berättade något intressant under tävlingen. De tio bästa på VM flög egna konstruktioner eller modifierade versioner av redan existerande modeller. Kjell Thores modell beskrev jag i något skämtsamma ordalag ovan. Men jag ser att alla tillverkare och flygare har egna ideér på hur man får en modell att flyga bättre. Som ni, som regelbundet läser mina alster i MFN, vet så gillar jag att bygga



och konstruera själv. Vid ett något, ska vi kalla det entusiastiskt ögonblick eller ett svagt ögonblick lovade David att han möjligen kunde hjälpa till med en konstruktion till 2019. Eftersom David befinner sig på en helt annan nivå än mig när det gäller aerodynamik och flygplansteknik så högg jag direkt. Jag håller tummarna för att det blir verklighet och givetvis återkommer jag, som vanligt, i modellflygnytt med resultatet.

Ytterligare en modell som verkligen stack ut var Fantasista (super) Motroterade propeller, sågtand på vingen och stabben, takvinge, ett extra roder direkt bakom propellern och slutligen klaffar. En F3A-modell extra allt. Jag undrar hur mycket man kan justera alla dessa roder åt olika håll vid olika flyglägen och flygfaser. Modellen hamnade på femte plats i tävlingen och den såg ut att flyga bra. Jag pratade lite mig piloten Knut Frantzen och vad jag förstod så nyttjade han inte alla möjligheter.

Tack till:

Den här typen av välorganiserade tävlingar ställer stora krav på de lokala klubbarnas engagemang. Karlstads modellflygklubb ställer upp på ett föredömligt sätt. Dels lånar man välvilligt ut sitt flygfält med tillhörande infrastruktur och dels ställer medlemmarna upp med förberedelser, genomförande och återställning. Jag gör mig utan tvekan till tolk för samtliga tävlande när jag framför ett jättetack till er alla. Utan er skulle tävlingen inte bli av.

Vi vill tacka våra två sponsorer Autopartner i Torshälla och T-hobby i Karlstad som generöst ställde upp med presentkort att lottas ut bland de tävlande vid prisutdelningens avslutande lotteri. Tusen tack!

Edvard Käll



Frida Granström från Värmlands Folkblad förevigar Anders. Anders trivs i rampjuset!



Sven och Tomas diskuterar med tävlingsledaren Bo på lördagskvällen. Nu hade äntligen vädret vänt och vi alla njöt av "sola i Karlstad" som Bo lovat före tävlingen.



Riksmästaren i Nordic Kjell Matsson flankerad av tvåan Ingvar Delén och trean Sven Löfqvist. Grattis!



Kjell Tore i norsk sommarskrud. Undrar vad han har på sig på vintern?



Samtliga svenska tävlande, utom undertecknad, stående övre raden från vänster, David Lundström, Kjell Matsson, Sven Löfqvist, Tomas Johansson, Anders Johansson och domaren Bengt-Erik Söderström. Nedre raden från vänster, Bo Edström, Ingvar Delén och Stefan Olsson.



Otis Skovbye klubbens mest aktiva junior under Ripaveckan med 96 flygpas.

Ripaläger – shoot out syd 2018

Det arrangeras årligen mängder av olika event för att skapa synlighet för alla kategorier inom modellflyghobbyn, alla med olika inriktning, Jet-träffar, Skala-dagar, El-flygträffar, Sjö-flygträffar, Old-timer, träffar för att samla modellflygare med intresse för en speciell gren inom hobbyn.

Många Flygdagar och lokala meetings arrangeras för att visa upp bredden i den lokala klubben, oftast med målsättning att locka nya utövare och medlemmar till modellflyghobbyn.

Ripalägens mål och syfte är att modellflygare, ofta hela modellflygfamiljer, träffas för att ha en trevlig semestervecka i det skånska gemytens tecken, ett arrangemang i "Lagom" storlek, eller som Peps Persson sjunger i visan, "Inte för litet och inte för stort" modellflygfältets stationära faciliteter klarar av, att ett drygt 100 personer bor på modellflygfältet, med tillgång till el, toaletter, duschar, och diskplats.

Ripalägret arrangeras traditionsenligt vecka 29, vilken sammanträffar med de skånska marknaderna, så även i år. Många av de årligen återkommande besökarna har koll på sina campingtomter, vid hemfärd bokar många för att komma tillbaka på samma plats nästa år, detta har den goda fördelen att många besökare kommer till Ripa, en vecka eller två, innan lägret börjar, och då för att slå läger på "sin" inrutade plats, likaså är det många som stannar kvar längre, medan några åker vidare, från kust till kust, för att besöka Helsingborgs årliga meetingvecka.

Temadagar

För klubbens del är målsättningen (utöver den gemensamma trivseln) att väcka intresse för nya utövare, samt återuppväcka intresset för de besökare som varit från hobbyn några år. Av samma anledning "kör" klubben temadagar mån-fred mellan kl.13 -16, Dagens tema har förtur, men har på inget sätt ensamrätt till fältet under denna tid. Det kommer ofta "frifräsare" och intresserade nybörjare, utan "klubbtilhörighet", med intresse för en speciell gren inom hobbyn, men som i sin ensamhet "kört fast" i någon problemlösning, dessa åker ofta långt för att få hjälp, och samtidigt träffar de många likasinnade under temadagen.

Måndag Då den största nyrekryteringen till hobbyn finns inom elflyget, är också behovet som stort för att hjälpa nybörjare med sina eldrivna modeller. Inte alltid så lätt för den oinvidige att reda ut begreppen med bec, opto, volt, watt, ampere och kW, och att dessutom få till en propeller som snurrar kraftfullt, och på rätt håll.

Tisdag Tidigare år har enbart IMAC annonserats som tema, i år valde klubben att slå samman alla stora modeller, el såväl som bensindrivna under ett och samma tema.

Onsdagens tema var vikt för Warbirds och skalaflyg, redan på tisdagskvällen regnradar syntes ett regnväder vara på väg mot södra Sverige, regnvädet drog in under natten, med prognos på dagsregn, då det rått torka i två månader var det ingen som klagade högt över regnet, och att dagens tema ställdes in, dock blev tillvaron på fält och depå lite avslagen under dagen.

Torsdagens tema hade utlysts under förmiddagen när termiken är som bäst, alla kategorier av segelflygmodeller välkomnades, eldsjälén Rolf – Erik Blomdahl från Herrljunga Mfk brinner mer än många andra, och stod som vanligt för såväl värdskap som kunskap, i år fick Rolf-Eric hjälp med arrangemangen av Lennart Arvidsson från Gråbo, Rolf-Erik ställde även upp med vinsk och gummirep så att alla segelflygplan fick hjälp upp i det blå. Christer Petterson kom från Borås med "The Big Lifter" en Piper Cub, en kraftfull och flitigt utnyttjad dragare på Ållebergs Shootout väst, tyvärr fick vi allt för sent kännedom om att han skulle komma med "dragaren" till Ripa, segelmodeller med släppanordning var en bristvara, som tur var hade Kenth Sjöberg från RfK Skilling en modell, så alla oinvidiga fick se hur "riktig" bogsering går till.

Torsdagens EM Flyg-golftävling På begäran från några av gästerna från 2009 års lägervecka genomfördes en Flyg-golftävling under torsdagens eftermiddag. De tävlande angör en kopp eller liten plastnugg med tejp eller gummiband på sina modeller, samtliga tävlingsdeltagare får en golfboll att ta med



Ola från IAB RC i Stockholm hade mycket lördagsgodis i sitt sortiment.

på en flygtur. På fältets bortre del av landningsbanan placerade en flagga med tydligt markerat håll. Tävlingsdeltagarna får på valfritt sätt, och valfri höjd släppa sin boll från flygplanet, och givetvis med sikte på flagga och håll, roll och looping var de vanligaste manövrarna för att släppa bollen, övriga mindre framgångsrika manövrar finns ännu inte namngivna. När alla flugit klart gällde det att hitta sin nummerade boll, många hade släppt bollen i ruffen, så det kunde ta ett tag att leta, därefter gällde minst antal slag för att få bollen i håll. Klubben junior Otis Skovbye, och Robert Nermfors fick lika antal slag, och fick flyga om, för ny bollfällning, och golfgrunda, vilken Robert Nermfors vann med ett slag.

Torsdagens kvällstema Jul(i)afton

Efter en lyckad flygdag var det dags att börja förbereda långborden och julmusiken till kvällens Jul(i)firande. Mats Johansson och Thomas Berggren, var tidigt på plats för att parkera Tomtens fläktdrivna turboprop, influgen från USA, en trevlig och uppskattad julklapp till klubben.

Efter att Kalle Anka, och alla vänner kommit på plats, inleddes årets jul(i)firande, med allt som hör ett julbord till. Kvällens lotterier är omåttligt populära och tar snabbt slut, för att tillgodose att ingen blev utan lotter, arrangerades i år ett kösystem för lotteriförsäljning.

Fredagens tema var helikopter och "drönare" Tyvärr har den svenska Drone Race- klubbens framfart inte präglat modellflygets utveckling i östra Skåne, det fanns förvisso



Robert Nermfors. en av veckans flitigaste piloter..

piloter, både med drönare och helikoptrar på Ripalägret, men som dagens tema lockade dessa farkoster inga nya besökare.

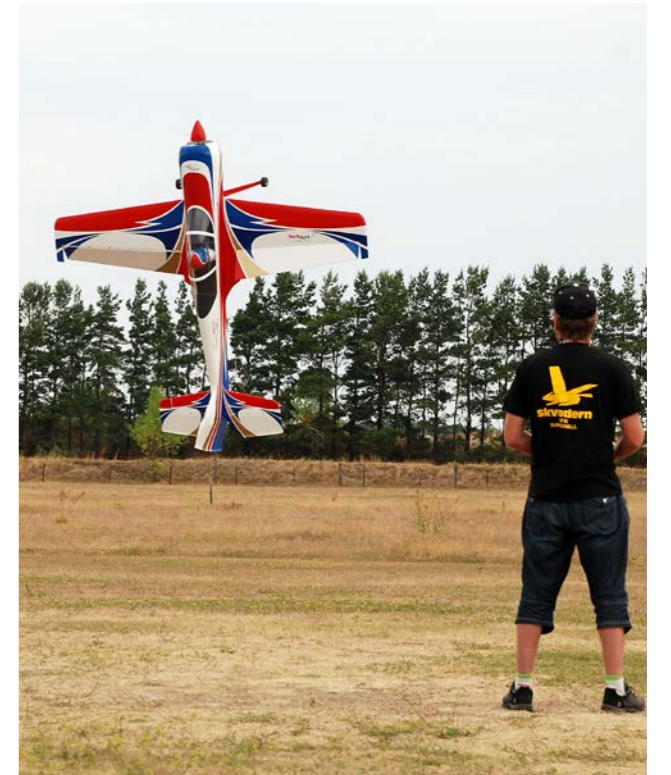
Lördagen Då onsdagens tema regnade bort, blev lördagens väder så mycket bättre, Warbirds och skalamodeller är veckans publikdragande tema. Det sägs att män inte kan göra två saker samtidigt, detta gäller inte Lars Westin från Tranås Mfk, som flög och samtidigt beskrev de manövrar han gjorde med sin P 47 Thunderbolt via klubbens trådlösa headset under tiden han flög, dagens duktiga piloter bjöd på många uppskattade flyguppvisningar

Ripa Ring

Under några blåsiga dagar på Ripalägret 2016 ersattes flygandet stundtals av spontant utövande med RC-bilar. Under 2017 klipptes en större bana upp, bilarna blev större och snabbare, racen blev fler och allt tuffare, för många växte hornen ut och det blev tävling. Klubben enkla bilbana "Ripa Ring" har vårdats och användes även i år, om än i mindre omfattning då bilåkandet fick stå tillbaka för bättre flygväder

Ungdomar

2016 gästade Håkan Dahlberg, Eskilstuna FK Ripalägret, Håkans sätt att flyga gjorde honom genast till "idol" och förebild för många yngre modellflygare. När Håkan sålde en av sina modeller inför årets säsong var det Louie Skovbye, en av klubbens mest framstående juniorer som köpte den.



Robert Värmelin visade upp sina kunskaper.



Den nya pergolahangaren på 48m2 fylldes snabbt med stora modeller.

När Håkan flög modellen på Ripa 2017 stannade all annan flygverksamhet, många tappade "håkan" och förstod inte att det var möjligt att flyga en modell på det sätt som Håkan då gjorde.

På årets läger stod Louie Skovbye 18 år gammal, bakom spakarna och visade att han inte bara fängslats av Håkan Dahlbergs imponerade sätt att flyga, för den person som inte sett den direkta jämförelsen som "domare", ligger inte Louie många snäpp efter det Håkan presterade 2017. Louie's lillebror Otis, 10 år gammal, har storebror som mentor, inför årets Ripaläger utökade Otis sin flyghangar med en 50 cc bensinmotor driven modell, som han flög flitigt under veckan.

Från Ronneby/Karlskronaklubben kom bröderna Isac och Oskar Konradsson 13 och 10 år gamla, båda har pappa Joakim (modellflygare i Emmaboda sedan barnsben) att se upp till, deras utveckling från fjolårets Ripaläger är imponerande, snart är det nog pappa Jocke, som får vara den som ser "upp".

Mattias Andersson RFK Skilling har säkerställt att sonen Linus för modellflygtraditionen vidare i släkten. Håkan Göransson Eslövs Mfk har skolat in sonen Tim, som flög på Ripa för första gången i år. Jonas Boy Trelleborgs Mfk kom som förstagångsbesökare till Ripa i år, han kom



Otis Skovbye har pappa Göran som mekaniker.



Louie Skovbye flyger med modellen han köpte av Håkan Dahlbergs.

tillsammans med sonen Elliot, båda utnyttjade de lugna kvällsvindarna för att flyga tillsammans.

Juniorenas kunskap och flygförmåga är imponerande 2018, kvalitén är på topp, tyvärr hänger inte kvantiteten med, 7 juniorer av drygt 70 flygande piloter under veckan är betydligt lägre andel än på 70 talet, men då var det andelen lin och fri flygande juniorer, som gjorde skillnad, kanske inte bättre förr, men sämre nu?

Lägret i siffror

Årets Ripaläger gästades av 93 vuxna och 21 barn/ ungdomar, boende i 45 husvagnar, 7 husbilar samt 3 tält 48 st. piloter loggade 812 flygningar under veckan, kunde varit fler, detta då 22 piloter missade uppmaningen att skriva in sina flygningar i loggboken. Antalet husdjur uppgick även i år till ett oräkneligt antal 29 modellflygklubbar fanns representerade under veckan

Ett samlat reportage från veckan finns bakom denna länk <http://www.ripamfk.com/bilder/Ripa18/index.htm>

Text och foto:
Mats Erlandsson



Christer Petterson bogserade seglare med sin Big Lifter.



Joakim Konradsson var flitigt i luften med sin Edge.



Heliskalaträffen i Motala 2018



Första helgen i augusti var det dags för den tredje upplagan av Scale Heli Swedens årliga tvådagarsträff i regi av Motala Modellflygklubb och jag hade enbart möjlighet att närvara under lördagen.

Det blåser på Östgötaslätten, så det har blivit något av en tradition att det nästan ska vara halv storm på dessa träffar. Så ock i år. Som vanligt alltså. Nytt var däremot att totalt eldningsförbud hade utfärdats på grund av den extrema torkan varför marketenteriet fick fixa hamburgarna i stekpanna. Men det gick precis lika bra.

12 m/s i byarna

Tyvärr lägger 12 m/s i byarna sordin på flygandet, men vissa räds inte vindarna utan visar att det går alldeles utmärkt att ta till väders. Men många har lagt ner åtskilliga timmar på sina skalahelikoptrar och vill förstärkt nog helst inte återvända hem med resterna av modellen i en pappkasse som minne av träffen.

Dessa träffar är ett alldeles utmärkt tillfälle att få umgås med gelikar. Om inte annat får man sig en hel del erfarenhet till livs från de andra deltagarna och slipper kanske göra samma misstag som andra råkat ut för. Eller tips om alternativa lösningar på nånting man grunnat över men inte riktigt fått till.

Det normala är väl att man kraschar undan sina alster men skalamodellbyggare är inga våghalsar samt tränar flygskickligheten med billigare alster varför skalamodeller



SkyNews flying.

har en tendens att bli till åren. Oftast fortfarande i gott skick varför såna här träffar är ett utsökt tillfälle att förnya sitt inventarium och bli av med nånting man känner man inte kan utvecklas mer med. Modellflygare vill ju gärna ha nånting nytt att sätta klorna i så det brukar finnas maskiner till salu.

Ola Forsberg (Göt-Ola) hade med sig en handfull utsökta äldre skalahelikoptrar för den som var intresserad. De flesta av märket Hirobo vilket trots ålder är en garanti för att de uppför sig väl i luften.

Jack Söderberg från Göteborg hade förköpt sig. Han hoppades kunna överlåta sin stora Vario BO 105 till en ny ägare. Det är lätt att bli alltför entusiastisk över en fin modell men sen inse att den var nog i största laget trots allt. Det är många andra parametrar som ska stämma rent logiskt och inte enbart falla för att modellen är oerhört tilltalande. Om inte annat fanns Varios representant i Sverige på plats och lockade med ett antal tjugiga helisar. "Budgetmärket" som arrangören av träffen lite skämtsamt presenterade dem som. Men man måste nog ha en rejäl plånbok om det ska stämma. Vilket som är det fina maskiner.

Gasturbinhelikoptrar

Två gasturbinhelikoptrar av modell större fanns på plats. Bägge trebladiga AÉrospatiale SA 315 iLamaï och dem transporterar man inte hur som helst, men mäktigt att se dem i luften. Förutom det skalaliknande utseendet är både ljud och lukt autentiskt. Till och med igångsättningen. Inget

Echo 1



krängel som förr. Bara trycka igång startförfarandet så sköter sig resten själv. Bränslet är Jet A1. Dvs. helt vanlig flygfotogen som används av fullskalaflyget. Problemet brukar oftast vara att få tag på det i små kvantiteter. Att beställa hem en tankbil är oftast inget alternativ utan det får bli via kontakter. Gasturbinen drar 1-2 dl/minut så det är inga större mängder som behövs under en säsong.

Havererad Hirobo Nova

Jag har under våren restaurerat en havererad Hirobo Nova som inuti är en Shuttle ZX försedd med en strömlinjeformad helkropp påminnande om en haj. När jag läste på om den modellen (som kom i början av 90-talet) noterade jag att den också fanns i 10-kubiks-version "Nova 2" byggd för Hirobos SST Eagle2

EX-mekanik som kom 1995. Men jag fick aldrig tag på någon bild annat än den lilla ur lanseringskatalogen som finns på VRHC. Så döm om min förvåning när det stod en Nova 2 på gräset invid Alf Eks husbil, vilken egentligen var en ombyggd lastbil för att enklare kunna transportera den stora Laman. Alf berättade att han använt Novan när han tävlat i F3C för ett antal år sedan och en gång i 17 m/sekund, så givetvis tog han den till väders för att visa vad den gick för. 12 m/s var väl ingenting.

Gästade träffen gjorde Dan Johansson från modellflygklubben BusyBee i Bålsta och det gjorde inte så mycket att jag var tvungen att åka tidigt för vinden mojnade inte.

Tvärtom, avslutningsdagens aktiviteter blåste i princip bort.



Detta reportage finns också upplagt på Internet under <http://www.busybee.balsta.tv/heliskalamotala2018.htm> där det finns en länk till Fredrik Perssons bildskafferi för den som vill gotta sig i fler bilder från träffen.



Cobra flying.

2xxNova.

Cobracrew.



Laman i luften.



Novan startas.



Polis SE-HIM.



Arboga träffen 2018

Arets träff var inte i Juli utan var flyttad till Augusti då det är svårt att få folk till att ställa upp och jobba på sin semester. Jonas Hagberg som håller i det mesta menade att detta kunde underlätta så att de kunde få fler att ställa upp. Jag vet själv hur svårt det är att få medlemmar att medverka i arbetet inför och under en träff. Många vill komma få vill hjälpa till.

Årets upplaga bjöd även denna gång på bra väder och mycket flygande trots att vinden låg nästan tvärs banan vilket var synd då några piloter med svåra modeller avböjde att flyga i dessa förhållande.

Många flygningar gjorde Anders Johansson.

Anders hade med sig sin F3A modell som han har tävlat med hela denna säsong. En Sebart PrometheuS som han har motroterande propeller på så att man får bort vridmomentet från motorn. Skall underlätta vid vissa flygmoment.

Jonas Hagberg hade med sig sin Bettan en gammal välflugen P-51 Mustang. Den flyger mycket bra. I år tror jag inte att den kom i luften under lördagen då Jonas även är speaker på träffen.

Lars-Åke Lundin från Ludvika RFK kom med en Curtiss Hawk samt ett eget hemmabygge av en Hawker Hurricane.

Jorma från Trosa hade byggt en Polikarpov I-16 från en ritning som han hade fått tag på från Tyskland. Sist jag såg modellen så var den oklädd men nu var den färdig men inte flugen. Som drivkälla satt det en MWWS 116 bensin. Jorma har hållit på med modellen i över ett år. Jag väntar på att få se den flyga. Den är en typisk fulsnyggt flygplan som man måste beundra för sin underliga konstruktion

P 47 Thunderbolt Razorback

Hans-Göran Ask från Söderhamn hade en P 47 Thunderbolt Razorback som var ett hemmabygge. Det visade sig att detta inte var det första bygget av denna modell som numera finns i olika storlekar. Denna var den största som Hans har byggt och den var 2,60 i spännvidd. I modellen satt en Moki 115 stjärnmotor.

Även en norrman var närvarande. Geir Flesche som representerar och säljer CARF modeller hade en av de senaste Jetmodellerna med sig. En Mephisto på ca 24 kg med en JetCat på 24 kg dragkraft samt att modellen har vektorstyrning. Detta gör att modellen kan loopa runt sin egen axel och kan flyga med en mycket hög anfallsvinkel. Geir hade även med sig en BAE Hawk i skala 1:5,3 med även där en JetCat på 24 kg.



Geir med sin fina BAE Hawk i skala 15,3.



Ander och sin fina Sebart PrometheuS



Geir Flesche med sin fina Mephisto.



Fin instrumentering i P 47 Thunderbolt.



Hans-Göran P 47 Thunderbolt Razorback.

Kan nämnas att en sådan här modell ligger i storleksordningen ca:150 000:- när den är flygklar. Mycket pengar att leka med. Det var mycket mäktigt att se Mephiston flyga dels att den flyger så rent samt att det fanns kraft att utföra alla flygmoment även hovring med en jetmodell.

Bokis med sin Focker Wulf

En som visade att det går att flyga även med sidvind var Bokis med sin Focker Wulf. Bokis hade ett underbart ljud i sin modell när han kom in över fältet. Mokin gör sig utmärkt i denna modell och det finns kraft så det räcker.

Bokis hade även med sig sin fina Lockheed Super Constellation som Iwe Hallberg är pappa till. En mycket snygg modell men som inte flögs då vinden låg fel. Bokis väntade länge in på eftermiddagen för att få flyga den och hade hoppats att vinden skulle mojna, men tyvärr så blev det ingen flygning.

Lars Palm hade fått tillbaka sin modell som han byggde till SAAB då de skulle börja flyga och utbilda personalen som skulle utveckla SAAB:s drones. Modellen en Kangaroo från -04 som Lasse flög med samt att flera fick prova på att flyga modellen. Einar Viggen Johnsson samt Göran Pylon Karlsson



Start med Kangaroo inför skolning av eleven Göran.

var de som testade modellen. En som fick blodad tand och där hornen växte fram var Göran då han fick gasa och känna på att det kan gå fort. Gamla pylontakterna sitter kvar.

Bandit från BVM

Lasse hade även med sig den senaste Bandit från BVM som flög mycket fort och rent. Kan nämnas att detta är en ren EDF modell och inget jetmotor som drivkälla. Man ser att det är klass på konceptet från BVM då motor, fläkt och batterier är avpassat för att få bra drag samt att få lång flygtid. Kan nämnas att varje batteripack kostar 10 000:- och man bör minst ha två uppsättningar. Det kostar att ligga på topp inom EDF flyget.

Det var en mycket givande träff och som jag får sammanfatta med att Jonas och gänget kommer nästan upp i samma klass som de träffar som jag och Lasse ordnade på Skaladagarna Barkarby. Alltså ett mycket bra betyg från min sida. Tack gänget och hoppas vi syns nästa år.

SWE 1875
Arestimicke



Geirs Mephisto inför start.



Han Olof Hansson gör sig klar för sin flygning.



Den är stor Hans-Göran P 47 Thunderbolt Razorback.



Lars-Åke Curtiss Hawk.



Jormas fina Polikarpov I-16.



Jonas Hagbers P-51 Mustang.

Linflygets Dag på Johannisberg

Lett försök att få till en oldtimerträff på Ostkusten gjorde den flerfaldige svenske mästaren i F2B (Stunt) Ove Andersson ett upprop att i samband med Linflygets dag på Johannisbergs flygplats den 27 maj få till stånd något liknande genom att posta följande:

I samband med Linflygets dag gör vi ett försök att ha en linflyg-oldtimerträff parallellt med tävlingen som flygs på asfaltcirkeln. Gräscirkeln är ledig så där går det att flyga med modeller som kan starta och landa och inte behöver asfalt. Vid sidan om gräscirkeln finns det plats att ställa ut modeller och motorer. Vid paus i tävlingen kan man på asfaltcirkeln flyga någon Speed och Team/Race-modell.

Till Kungsbacka brukar det aldrig komma några från östra sidan av landet. Kommentaren är ofta att det är långt att åka. På 50 och 60-talet flögs det mycket linflyg i Stockholms-trakten så det borde finnas gamla modeller och motorer man kan damma av och ta med och visa. Det går förstås också att bygga nya gammelmoteller av byggsatser eller från ritningar från den tiden.

Vid förra årets Linflygets dag kom Olle Ericsson och visade bl.a. sin speedmodell han tävlade med i 50-talets mitt och det blev mycket uppmärksammat. Han lyckades inte få den att flyga då men hoppas det går bättre detta år. Vi börjar vid 10-tiden håller på till c:a 15.



Olle Ericsson och Ove Kjellberg efter en lyckad flygtur med pulsjeten.



Stuntmotorstart.

Lite trevande start blev det kanske så här första gången, men till slut fanns ett rejält antal kärror uppradade till beskådan. Det kom till och med besök från Finland.

Några gamla motorer skulle förstas startas, men de trilskades. Antagligen var det på det viset det begav sig på den gamla goda tiden också, fast man sen länge förträngt det. Men trägen vinner och efter mycket envishet och goda råd hoppade de i alla fall igång till slut.

Träffens stora behållning stod Olle Ericsson för när han med Ove Kjellberg vid linhandtaget fick liv i sina stora speedmodeller från 50-talet. En 10-kubiks McCoy 60 samt en Dyna-Jet Red Head pulsjet. Bägge med imponerande ljudtryck. Speciellt jetkärnan. Dock fanns inte mycket kvar av det röda eloxerade huvudet på jetmotorn med sina tvärgående kylflänsar. Enligt Olle minskade de farten så de var ett minne blott. Och det gick ju lika bra utan. Fartvinden och venturintaget där bensinen förångas gör att kylningen räcker till. Det är ändå fladderventilen inuti brännkammaren som får mest smörj. Efter en stund blir förbränningsröret rödglödigt vilket är häftigt att uppleva under kvällstid.



Olle Ericssons McCoy 60 speed 2.



Super Tigre G30.

Den bästa tiden Olle uppnådde var 208 km/tim vilket kanske inte är så mycket att skryta med idag när man med 2,5-kubiks glödare på 80/20 standardbränsle (utan nitro) flyger 100 km/tim fortare. Men att göra över 200 km/tim för 60 år sen var inte kattskit och rekordet står sig än trots att jetklassen aldrig togs med i Hall-of-Fame.

I denna förteckning kan man se att Olle var med och härjade i resultatlistorna redan i början av 50-talet

Olles respektingivande ålder gör att han behöver en duktig speedpilot vilket alltså Ove Kjellberg ställde upp som. Ove är i och för sig inte heller är någon ungdom, men att bemästra speedmodeller kan han. Efter väl genomfört värv får Ove uppdatera sitt CV. Det är inte många nu levande personer som kan skryta med att ha spakat såna maskiner och egentligen vore det väl också dags att sätta ett officiellt svenskt rekord för linstyrd jet.

Vi hoppas på en upprepning nästa år och kanske det vore läge att också samla ihop ett gäng och ta en minibuss till Västkusträffen? Gästade träffen gjorde Dan Johansson från modellflygklubben BusyBee i Bålsta



Ambassador.



Gammal speedmodell.



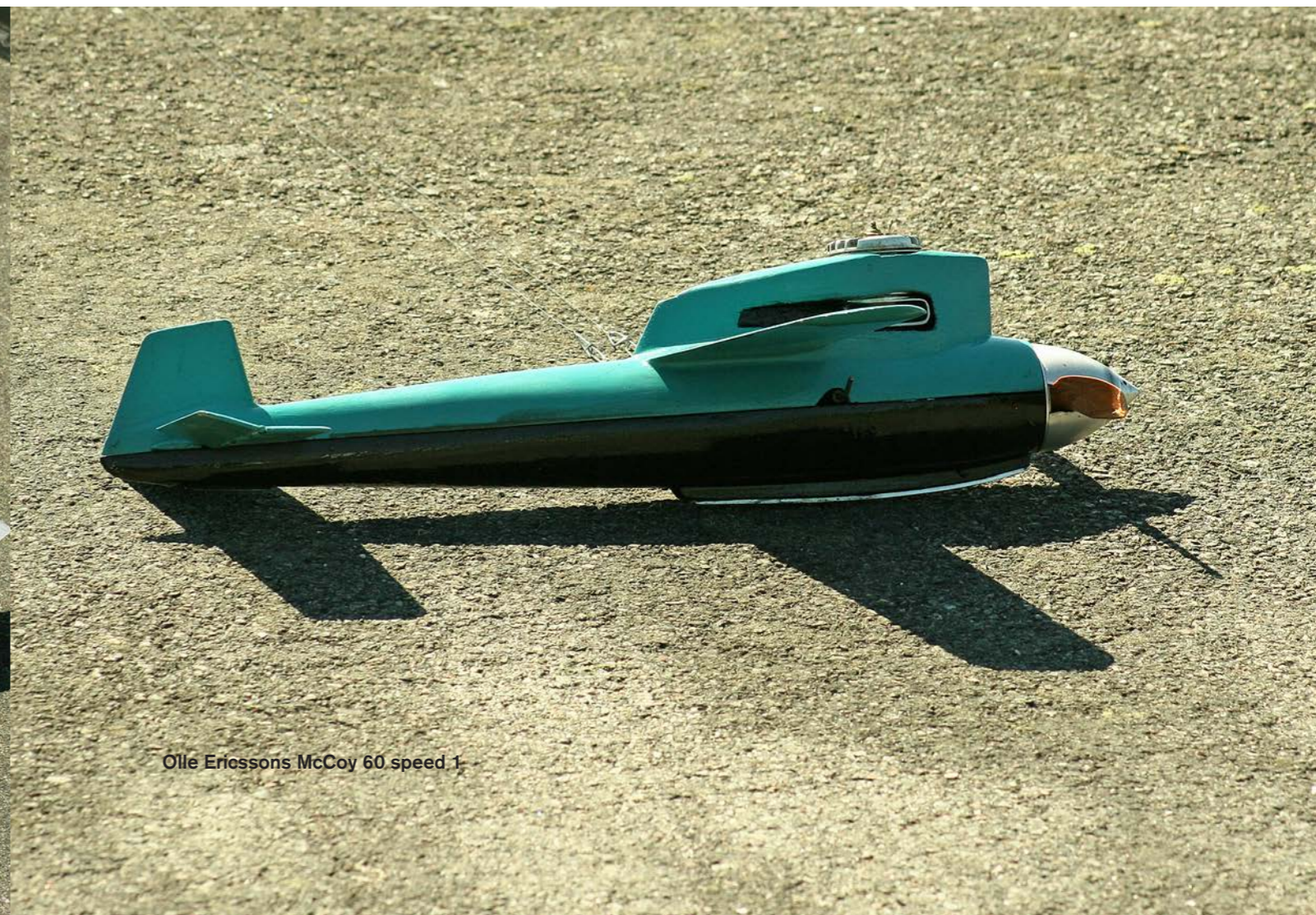
Depåbild.



SMFF-modellen Stunt King.



Olle Ericssons McCoy 60 pulsjet.



Olle Ericssons McCoy 60 speed 1.

Svenska medaljer i Szentés, Ungern

Svenska laget efter Guldet.



Anders Persson



Per Findahl.



Robert Hellgren.

F1A laget hade en lysande dag i går i Szentés, Ungern. Först var laget ensamt om att klara alla maxflygningar under grundomgångarna. Efter de 21 maxflygningarna var lagguldnet klart eftersom Kingdom of Sweden var enda laget som klarade den bedriften. I den första finalen skulle 6 min flygas. Robert Hellgren flög ihop 249 sek vilket räckte till en tiondeplats. Anders Persson flög ihop 316 sekunder vilket gav ett individuellt brons! Två piloter klarade 6 minuter, Luka

Biteznik, Slovakien och Per Findahl, Sverige. Det blev alltså en tvåmans-shootout i den sista flyoffen. Per gjorde en bra flygning som landade efter 307 sekunder, Luka 280 sekunder. Det individuella EM-guldnet var säkrat för Per! En grymt tuff dag gav alltså många svenska medaljer.

Per Findahl

Lag Guldet.





Robert Hellgren.



Prispallen individuellt.



Anders Persson.



Per Findahl.

Sammanfattning

Pylon 2018



Anders Wallin, Ludvika RFK.

Nu när vi närmar oss avslutningen på den svenska pylonsäsongen ska jag försöka att göra en kort sammanfattning.

Vi har som vanligt haft fruktansvärt roliga tillställningar med bra race och dessutom haft en så gätt som hundra-procentig tur med vädret. Vår tävlingskalender har varit optimalt lagd och vi lyckades gudskelov att undvika den allra varmaste perioden, om det har varit ren tur eller om vår eminente planerare Jocke Hellström har kontakt med högre makter låter jag vara osagt. Jag vill rikta ett särskilt stort tack till Jocke, som förutom att ha lagt de senaste årens tävlingskalendrar även är med och hjälper till med arrangemangen om det behövs. Tack Jocke, och hoppas att du "keep up the good work".

Vi har varit på traditionsrika klubbar på endagarstävlingar som till exempel Säter och Dala-Järna men dessutom besökt en för oss ny klubb, Söderköpings MFK, en fin försom-mardag före midsommar. Ett jättetrevligt besök med glada medlemmar, ett kanonfint fält och inte minst, supergoda hamburgare. Jag hoppas att det gav mersmak för mer pylon i de trakterna.



Inför ett Q500-heat.



Vi har varit på tvådagarsstävlingar med allt vad det innebär med avslappnade kvällsflyg och den gemenskap som då tillkommer. I Pålshoda, Karlskoga, Säter och Ludvika har vi kört alla tre klasser.

Nu återstår det ett race till innan vi ställer undan våra prylar för i år, nämligen hos Mosquitos i Sala den 29:e september. Då flyger vi Q500 och SuperQ och det står fortfarande helt öppet vem som får den fina byggsatsen QuickV6 som Mini Cars har skänkt för att gå till årets rookie i Q500. Den kommer att överlämnas på plats i Sala.

Bilderna får tala för sig själva. Jag tackar framför allt Wim Lentjes från Belgien för dom fina F3D-bilderna, där dom flesta är knäppta i Pålshoda i början på augusti på deras årligt återkommande europa-cup tävling. Även Magnus Östling har bidragit med bilder från deras hemmatävling i Säter.

Tack alla för den här säsongen, putsa på prylarna nu över den mörka perioden så laddar vi om till 2019. Och DU; som är nyfiken på Q500 men inte riktigt har kommit till skott..... nu börjar byggsäsongen!

Go Fast Turn Left

Thomas Nyholm, Ludvika RfK.

Text och bilder,
Thomas Nyholm.



Vem får årets Q500-rookie-pris.



Norrtälje träffen 2018

Hela sommaren har det varit ett kanonväder för modellflyg, men när Norrtälje träffen skulle vara var det regnskurar. Fördelen var att det var fint flygväder mellan skurarna med sol och ganska vindstilla. Tyvärr så var det ganska glesst med deltagare. Det brukar vara mycket mer flyg och piloter närvarande och det kan kanske bero på vädret eller att klubben har missat lite i sin marknadsföring av årets träff. De som var där flög däremot mer intensivt.

Premiär flygning för en modell var en Brugger Kolibri som var byggd på början av 90 talet av Pelle Hedström en känd modellbyggare i Åkersberga som byggde modellen efter Bruggers originalritning i skala 1/3. Modellen är uppbyggd med fackverk och original uppbyggnad av spryglar. Han har antagligen byggt varje sprygel som man gör i original alltså i en jigg. När Pelle gick bort så fick sonen ärva allt men den blev aldrig färdig för flygning. Hans Bjurman är den som har färdigställt denna modell med elmotor och radioinstallation och denna dag var det premiär.

Premiären gick ganska bra men modellen var lite baktung och efter lite justeringar så flög den fint.

Hans Bjurman hade även med sig en modell som var ett projekt från Mats Johansson MJD som aldrig blev en modell



Kolibrin flög bra efter justering.



Gloster Gladiator.



Stermann samt Piper Cub.

till försäljning. En mycket snygg Gloster Gladiator som Hans hade färdigställt.

Charles från Norrtälje klubben hade med sig en Serman från Grate Plane som han hade en RCC 26cc motor i samt en gammal Pilotbyggsats från 80 talet av en Piper Cub som var försedd med en Saito 56 glöd. Denna Cub var försedd med flaps och originalet är en Piper Cub150 hk som finns på Norrtäljefältet som också är försedd med flaps.

Albert Schylts hade med sig två modeller. En Beaver de Haviland från Hangar 9 med en

Evolution 33 motor som vägde omkring 9 kg samt en Bush Master från Extreme Flight.

Ingen av modellerna flög denna dag.

Annars var det aktivitet från många andra modellflygare som flög och hade kul denna dag. Dagen avslutades med en hamburgare i kiosken och sedan en resa hem.

SWE 1875
Arestimicke.



Instrumenteringen i Kolibrin..



Bush Master.



Beaver de Haviland.

SAAB J29 Tunnan – 70 år



Den 1 september 2018 var det 70 år sedan den första Tunnan flög. Det var alltså den 1 september 1948 som den engelska provflygaren Robert Moore klev in i SAAB J29 för den allra första flygningen. På den här tiden hade de svenska piloterna ingen större erfarenhet av jetflygplan och framför allt inte pilvingade flygplan. Därför anlätade man Moore som hade erfarenhet av jetflygplan. Moore beskrev Tunnan med orden : "It was love at first sight. On the ground an ugly duckling – in the air a swift!".

Bakgrund.

Vid slutet av andra världskriget befann sig Sverige i stort behov av att utveckla ett eget reaflygplan. På den tiden kallade man jetflygplan för reaflygplan. SAAB hade startat sin verksamhet i slutet på 1930-talet och byggde på den tiden flygplan på licens. Sedan kom de helsvenska konstruktionerna B17 (enmotorigt bombplan), B18 (tvåmotorigt bombplan), J21 (enmotorigt jaktplan med skjutande propeller). I utlandet började det komma reoplan från Gloster i England, Heinkel och Messerschmitt i Tyskland. Dåvarande flygvapenchefen Bengt Nordenskiöld bestämde då att alla jaktplan skulle vara reoplan. Vid andra världskrigets slut så skickade flygvapnet en delegation för att studera reoplanens utveckling. Man fick också möjlighet att köpa de första reoplanen. Valet blev de Havilland Vampire som i Sverige kom att kallas J28. De första J28:orna levererades till Sverige 1946. Man fick också tillstånd att använda Vampires motor DH Goblin och den kom att användas i SAAB J21 som konverterades från propellerdrift till readrift och då kallades J21R. SAAB hade då startat ett projekt som kallades JxR, som skulle vara ett reoplan, men motorfrågan var ett stort problem. Tanken var att använda Goblin motorn men man insåg rätt snart att den var för klen. Genom att man hade ett bra förhållande till England fick man då tillgång till den nyare motorn DH Ghost.

Med den motorn samt tillgång till tyska vindtunnelresultat om bakåtsvepta pilformade vingar föreslog Lars Brising, som var projektledare på SAAB 1946, ett nytt koncept. Arbetsbeteckningen var R1001 och blev så småningom det som kom att bli J29. J29 var då västeuropas första pilvingade flygplan.

Ghost motorn är en motor som använder radialkompressor och får därigenom en stor diameter ca. 1.3m. För att kunna få plats med den i J29 var man tvungen att låta flygkroppen få ett kort tunnformat utseende. Därigenom kom också namnet Flygande Tunnan.

Man gjorde rätt så omfattande vindtunnelprov för att verifiera de aerodynamiska beräkningarna och för det ändamålet tog man fram en trämodell som nu finns bevarad på Flygvapenmuseet i Linköping.

I december 1948 fick SAAB en första beställning från





En J29C från F21 på Kullen under ett springningsopdrag i Kullen. Fotografier av ett annat springningsflygplan bodamors, nekens fotoner på bilden. Bilden visar flygplan "J29C" som infördes på vingarna för ett kortare program högt över Kullen. Övriga modifiering vilkade med J29E där man byggde på vingens framkant utanför stallen. Foto: 1. divisionen F 21.

Kungliga Flygförvaltningen - KFF - på 300 flygplan typ 29 och dessutom material för ytterligare 210 flygplan. Priset per flygplan låg runt 1 miljon. Den första leveransen var satt till 1 juli 1950. Men det skulle visa sig svårt att hålla det datumet. I och med J29 var det en helt ny generation av flygplan som skulle tillverkas. Tidigare hade man kunnat efterjustera plåt och profildetaljer men i och med J29 så krävdes full utbytbart av alla detaljer. Samtidigt hade man också nya material och plåttjocklekar som krävde en annan hantering än tidigare. Allt detta tillsammans krävde en stor omställning för SAAB:s produktionsavdelning. Dessutom var det brist på kvalificerade verkstadsarbetare. Men genom värvning av ca. 300 yrkesarbetare från Italien och Tyskland lyckades man få fart på produktionen.

Den 10 maj 1951 levererades den första J29 Tunnan till F13 Bråvalla som i och med det började byta ut sina J28 Vampire. Enligt leveransplanen skulle man leverera 20 flygplan innan 31 december 1951 men det blev bara 12 stycken. Men redan 1952 kunde man leverera 141 Tunnor. Sedan följde 181 Tunnor 1953, hela 238 Tunnor 1954, 84 Tunnor 1955 och slutligen 8 Tunnor 1956. Totalt byggdes 665 Tunnor !

Flygning med J29 Tunnan.

J29 Tunnan fick ett något skamfilat rykte om sig att vara svårflygen. Men mot det skall ställas att flygvapenpiloterna vid den tiden inte hade erfarenhet av jetflygplan och flygplan med pilvinge.

I början hade man en klaffvinkel på 30 grader men den ökades senare till 40 grader. I och med detta och den nya pilvingen så kunde man vid speciellt låga farter råka ut för oväntade rörelser. Med äldre flygplan hade det inte varit så avgörande att flyga "rent" - "kulan i mitten" - men med pilvingen och stora klaffutslag fick man en skevroderbroms om man inte använde sidoroder för att få en "ren flygning" och det kunde ofta innebära att flygplanet hamnade på rygg.

Med en ovan förare och på låg höjd var detta ofta förödande. Det gjorde att en tredjedel av alla flygplan råkade ut för totalhavari och 99 piloter omkom. Men genom införandet av bättre utbildning av förarna och även den nya vingen med "sågtand" och på senare modeller även efterbrännkammare så blev J29 tunnans ett omtyckt flygplan som ansågs väldigt stabil.

"De tre stora" - en jämförelse mellan dåtidens flygplan.

I Sovjet kom motsvarigheten till J29 Tunnan från MiG-15 och i USA från F-86F Sabre. Bägge dessa flygplan hade också pilformade vingar. J29 Tunnan kom att få 25 graders pilform medan MiG-15 och F-86 Sabre hade ca 30-35 graders pilform.

MiG-15 och F86 Sabre möttes i Koreakriget. Ett stort antal MiG sköts ned av Sabre. Det kan dock vara svårt att påstå att Sabre var mer överlägsen de ryska MiG planen. Däremot så var många av de amerikanska piloterna veteraner från andra världskriget och hade en bättre taktik. Man utnyttjade att Sabre var bättre än MiG på låg höjd. Tunnan kom aldrig i konflikt med någon av dessa.

J29 i FN-tjänst.

J29 Tunnan det enda svenska flygplanet som deltagit i strid. Det skedde under FN-flagg i Kongo under åren 1961-63. Förbandet i Kongo fick benämningen F22. Uppgiften för F22 var att slå ut det katangesiska flyget vilket man också gjorde. I april 1963 flög 4 stycken 29:or hem till Sverige. De återstående 29:orna sprängdes på plats i Kongo, i augusti 1963, när man beslutat att FN:s stridsflyg skulle upphöra.



J29 i Österrikes tjänst.

Flera länder var intresserade av att köpa Tunnan men det blev enbart Österrike som gjorde slag i saken. Man köpte 1961 femton flygplan och kompletterade sedan med ytterligare femton flygplan. Under de elva år som J29 flög i Österrike flögs 13205 timmar och man gjorde 18301 starter. "Die fliegende Tonne" som man benämnde J29 i Österrike var ett omtyckt flygplan.

J29F Tunnan - Gul Rudolf

Den allra sista flygningen med J29 Tunnan i Flygvapnets tjänst skedde på en flygdag på Malmen, Linköping den 29 augusti 1976.

Det var alltså 1976 som J29F nr. 29507 gjorde sin sista flygning på Malmen. De flesta trodde nog inte att de skulle få se J29 Tunnan i luften någon mer gång. Men en grupp

entusiaster från F10 Kamratförening bestämde sig för att försöka renovera en J29F till flygbart skick inför F10:s 50 årsdag 1995. Man hittade 1991 en J29F - 29670 - på Malmslätt och 1992 transporterades den till Ängelholm. Den hade mellan 1957 och 1964 flugit som Gul Rudolf på F10.

Efter ett digert arbete inom gruppen och på slutet även med hjälp av Tekniska Enheten på F10 lyckades man med projektet att få ett flygplan i flygbart skick. Flygplanet civilregistrerades som SE-DXB. Den 5 augusti 1995 flög Bertil Gerhardt J29 Tunnan Gul Rudolf inför 40 000 åskådare. J29F Gul Rudolf är världens enda Flygande Tunna. Flygvapenmuseet äger flygplanet men det opereras av Swedish Air force Historic Flight - SwAFHF.

Tunnan 70 år Jubileum.

Den 1 september 2018 var det så dags att fira en jubilar med ett symposium om flygplanstypen J29 Tunnan. Det var en del inbjudna gäster och även ett stort antal Tunnan-vänner. Totalt blev det ca 200 personer. Arrangör var Svensk Flyghistorisk Förening SFF), Östergötlands Flyghistoriska Sällskap (ÖFS), Flygvapenmuseum och SAAB.

Symposiet inleddes med ett kort tal Av Stig Holmström utanför Flygvapenmuseet. Han talade om Tunnans bakgrund och om individen Gul Rudolf som skulle göra en kort flyguppvisning över museet. Så kom då den enda flygande Tunnan flygande, med piloten Olle Norén vid spakarna, dånande över museet. Eftersom molnhöjden var låg så blev det ett program på låg höjd.

Per Pellebergs (f.d chefsprovflygare) - dagens konferencier - välkomnade alla närvarande och lämnade sedan över ordet till Göran Danbolt - ÖFS - som talade om "En milstolpe för svensk flygteknik" i form av J29 Tunnan.

Sedan tog Ulf Edlund - SFS - vid och talade om hur Tunnan tillverkades. Bertil "Berra" Eriksson - f.d divisionschef på F3 talade sedan om hur Tunnan fungerade i flygvapnet som jakt, attack och spaning. Ett mycket uppskattat avsnitt av en duktig talare. På det så följde en paus med kaffe och specialårta.

Efter pausen var det så dags för Bengt-Egon Kämpe, att som ordförande för den speciella klubben TTT (Tusen Timmar Tunnan), berätta om klubbens verksamhet.

Gilbert Casselsjö - f.d fältflygare i FN-tjänst hade ett intressant föredrag om Tunnans tid i Kongo.

Till slut så hade Torsten Nilsson - chef för samlingsenheten Flygvapenmuseum - ett föredrag om vad Flygvapenmuseet har i sina förråd.

Modellen J29F Tunnan - Gul Rudolf.

Eftersom jag - Kenneth Näslund - har byggt en modell av Gul Rudolf så var Flygvapenmuseet intresserade av att vid detta symposium ha en modell av J29F. Modellen stod framme vid podiet under symposiet och rönt stor uppskattning.

Modellen är i skala 1:6 - 2 meters spännvidd, längd 1,7 meter. Vikt 11,6 kg utan bränsle. Tankvolym 2,5 l. Motor JetCat P70 - dragkraft 7 kg.

Efter symposiet tog vi ut modellen utanför ingången till Flygvapenmuseet och startade jetmotorn samt taxade. Det var även för många Tunnan veteraner ett uppskattat ögonblick att få höra en modell med jetmotor och känna på fotogenlukten.





Modelljärnväg med MMM och USMS (Medlemarna bygger ihop sina moduler till en stor järnväg)



Detaljbilder från olika moduler..

 Stockholmsmässan **3-4 november**
www.mjhobbymassan.se



Modelljärnväg, radiostyrt, dockor/dockskåp, plastmodeller, marknad m.m.



Radiostyrda bilar



Radiostyrda lastbilar och grävmaskiner



Dockskåp



Båtbygge



Marknad



MASTER AIRSCREW®

GLASFIBERFÖRSTÄRKTA KOMPOSIT PROPELLRAR



G/F Serien är speciellt utformad för sportflyg med elmotorer och glödmotorer.
Storlekar 5.5" till 11"



K Serien är designad för större 2- och 4-takts glödmotorer och elmotorer som ger bra prestanda.
Storlekar 12" till 16"



3-bladiga skalalika propellrar med bra prestanda för glödmotorer och elmotorer.
Finns både dragande och skjutande.
Storlekar 5" till 16"



Classic är en robust propeller för glödmotorer. Skalalik WWI och WWII propeller.
Storlekar 12.5" till 20"



Electric Only för elmotorer. Optimalt lyft. Bra flygtid. Utmärkt dragkraft. Finns både dragande och skjutande.
Storlekar 6" till 14"



Scimitar har ett svängt blad med svepande spetsar. Ger hög hastighet, bra dragkraft och utmärkt ljuddämpning. Perfekt för högprestanda modeller.
Storlekar 6.5" till 16"



Formula One är konstruerad efter racing rekvisita från 1950-talet för just Formula One, Pylon och Combat. Bladen är smala och tunna för racing.
Storlekar 9" till 13.5"

aiR/C Pro Sweden

Flyg - motorer - tillbehör

webshoppen www.aircpro.com

MBS RC Models
Din hobbybutik!



I Herrljunga sedan tio år!

Vi har allt för ditt modellbygge!

MBS RC Models, Björkvägen 1, 524 32 Herrljunga

www.mbs-rcmodels.se

info@mbs-rcmodels.se

telefon: 0730 – 69 09 75

RC Flight.se

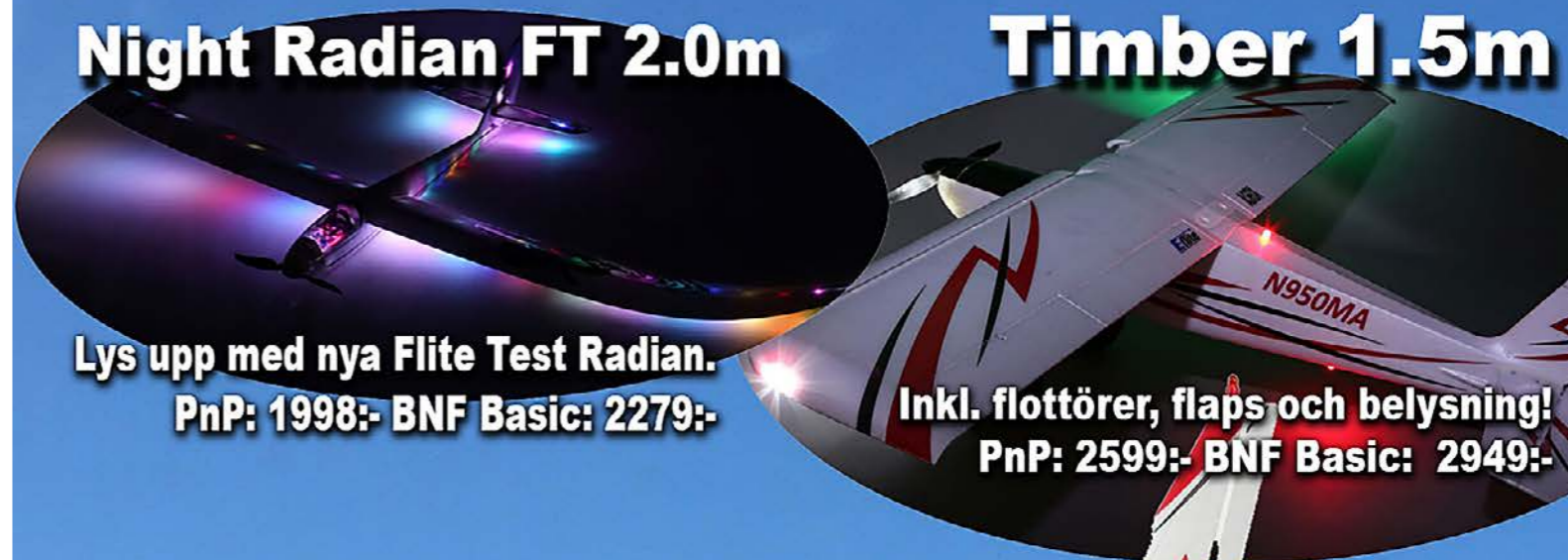


Nattflyg är modellen!

BLADE SPEKTRUM **HANGAR 9** hobbyzone **E-flite**

Night Radian FT 2.0m

Timber 1.5m



Lys upp med nya Flite Test Radian.
PnP: 1998:- BNF Basic: 2279:-

Inkl. flottörer, flaps och belysning!
PnP: 2599:- BNF Basic: 2949:-



Cherokee 1.3m

Välflygande skalmodell.

PnP: 2469:-

BnF Basic: 2469:-

SPEKTRUM DX8e

8 kanaler

250 modellminnen

Prisvärd! 2149:-



Nya mottagare från SPEKTRUM.
Med intern antenn och bättre prestanda!

AR410: 329:-
AR620: 489:-

www.mft.nu

Välkommen till vår helt nya webshop!

Flyg-Heli-Multirotor-RC-Tillbehör

08-374085

info@mft.nu



MULTIPLEX®

NEW!

FUNRAY



Med FunRay börjar en ny epok av ELAPOR®-Modeller

- Hybrid-byggsätt med Kolfiber, Aluminium, ABS, ELAPOR® och Stål
- Framkantlist i hårt plastmaterial, kolfiber vingbalk
- Kraftig kolfiberbalk i kropp
- MPX vingkontakter för automatisk servoanslutning
- 6st Hitec HS-82MG Servon (RR-versionen)

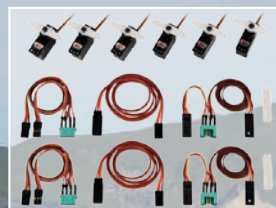


Kit
MPX-214334
1.849,-

RR
MPX-264334
3.999,-
Färdigbyggd



MPX-1-00103



Servosats MPX-1-00113



ELAPOR
FOAM



Elegant 4-Klaff elseglare
Funray passar bra till både Termik, Hang och Konstflyg