

1  
2018

# modellflyg <sup>nytt</sup>



## Gränslöst i Arvika



**Q40 på  
Old Julia  
Airfield**

© Octavian Cantill



# Futaba

## T6K-V2

8-CHANNEL T-FHSS AIR RADIO SYSTEM

# 2181:-

Rekommenderat Cirkapris



## S.BUS2

### Uppdaterad!

Kolla in den uppdaterade T6K radion! Ett enkelt att programmera flyg-system med mångsidiga funktioner som inkluderar S.BUS/S.BUS2 kompatibilitet, telemetri samt 30 modell-minnen. Med den senaste V2 uppdateringen är den mer prisvärd än någonsin!

### Version 2 Nytt

Två extra kanaler • Kanal 7/8 används via R3006SB mottagarens S.BUS/S.BUS2 port • Kanal 7/8 har även Sub-Trim, Reversering, Servo Monitor, End Points, Fail Safe & Trainer Funktioner • Matrix och Prioritet flyg-modes (multicopter) • Timer Vibration Larm • Stöder nu två ytterligare telemetriefunktioner: SBS-01C (strömsensor) och SBS-01V (extern voltsensor).

### Funktioner

Flyg, Helikopter, Segelflyg och Multirotor programmering • S-FHSS/T-FHSS system • Telemetri System (T-FHSS), inbyggd sändarantenn & programmerbara mixers mm.



### R3006SB

T-FHSS Air mottagare med Diversity Antenner och S.BUS/S.BUS2 kompatibilitet.

Storlek: 43.1 x 25 x 8.8 mm • Vikt: 8.5 g



# 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

## THUNDER TIGER



Thunder Tigers mycket detaljerade skala flygplan. Modellerna är förberedda för en 3-kanals radio med gas, höjdroder, och skevroder. De finns i versioner med eller utan motor.

Spännvidd: cirka 860 mm • Längd: cirka 710 mm  
40.TT43 • Cirkapris: från 895.-

Pris från:  
**695.-**  
KAMPANJ i utvalda butiker

## DRONE X260



Drone X260 är en tuff drönare med fantastiska flygegenskaper! XK X260 finns i FPV eller Wifi version. Perfekt för att lära dig flyga FPV! Kan utrustas med vattenkanon!

Cirkapris WiFi: 1 195.-  
Cirkapris FPV: 1 795.-



Pris från:  
**5395.-**  
KAMPANJ i utvalda butiker

TOC YAK 54 är ett aerobatic flygplan byggt för att klara även de mest avancerade manövrarna. TOC YAK 54 finns i storlekarna 30%, 33%, och 35%.  
Spännvidd: 2210mm - 2718mm • Längd: 1918mm - 2413mm  
40.TT46 • Cirkapris: från 7 995.-

## TORUK AP10



**4 995.-**  
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 eller filma med äkta HD upplösning med 1080P / 25fps.  
40.EEAP10 • Cirkapris: 6 995.-

## J-POWER

Snabba fläkt flygplan från J-Power. Allt utom sändare, mottagare, och drivack ingår!



Cirkapris: 2795.-  
**1495.-**  
KAMPANJ i utvalda butiker



Cirkapris: 2595.-  
**1395.-**  
KAMPANJ i utvalda butiker



Cirkapris: 2495.-  
**1395.-**  
KAMPANJ i utvalda butiker



Cirkapris: 4995.-  
**2795.-**  
KAMPANJ i utvalda butiker





PHOENIX MODEL®



434682

A26 Invader GP/EP  
46-55cc ARF

Spitfire GP/EP  
50-61cc ARF

Extra 330SC MK2 GP/EP  
30-35cc ARF

Outrageous GP/EP  
50-60cc ARF

Waco GP/EP  
50-61cc ARF

Westland Lysander GP/EP  
50-61cc ARF

Tiger Moth GP/EP  
25-35cc ARF

Piper Cub J-3 GP/EP  
.120-20cc ARF

Extra 260 GP/EP  
30-35cc ARF



200+ PRODUCENTER & MÄRKESVAROR

www.elefun.se

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 500kr. Ingen extra kostnad...**

# aiR/C Pro Sweden

Flyg - Motorer - Tillbehör

webshoppen [www.aircpro.com](http://www.aircpro.com)

[info@aircpro.com](mailto:info@aircpro.com)



## Träpropellrar med hög verkningsgrad

12" - 34" Natural - Black - White



## Glasfiberförstärkta kompositproppar

3 blade - GF Series - K Series - Electric Only  
Classic Series - Scimitar Series- Formula One



## 2- och 4-takts bensinmotorer

GT9 - GT17 - GT25 - GT35 - GGT70 Twin. 2-stroke  
GF30 - GF38. 4-stroke



## 2- och 4-takts bensinmotorer

TP33 - TP60 - TP120 twin. 2-stroke  
TP70. 4-stroke



## Borstlösa motorer och fartreglage



## Servon och tillbehör





# LEDARE

Det närmar sig vår. Kanske inte om man tittar ut genom fönstret men om man tittar i kalendern så är det vår. Det är ganska tjockt kan man väl säga. Och i det här fallet så är det positivt tycker jag. Vårt luftrumsarbete går framåt, styrelsearbetet fortsätter och snart är det förbundsmöte. I år så har det inte kommit in några motioner till förbundsmötet från medlemmarna. Även i mejlkorgen är det ganska tyst eller lugnt kanske är en bättre beskrivning. Jag kan inte tolka det på annat sätt än att det är fler frågor än konkreta svar för stunden. Och det är ju inte så konstigt. Det är mycket som kan upplevas som svajigt och lite löst. Så jag får väl ta tillfället i akt och leverera lite info.

Lasse på kansliet har full koll på era registreringar i Idrott online och alla medlemskortet är utskickade. Lennart har kämpat med bokslutet och håller koll på vår ekonomi. Uffe och Tomas har kämpat på med delegationsansökan. Pelle har god koll på VO-elit. Micke har fullt upp med Bredd och Modellflygnytt och Bengt översätter och fixar med det nya forumet. Styrelsen har haft ett arbetsmöte på telefon och ett fysiskt styrelsemöte i Stockholm när den här tidningen hamnat i dina händer.

Vår delegationsansökan är klar och ska nu skickas in. Vi hoppas att ett positivt beslut ska komma tillbaka ganska snart då förarbete av Uffe Höglin och Tomas Leijon varit mycket omfattande och gediget.

När SMFF får sin delegation att reglera modellflyget för medlemmar i klubbar anslutna till SMFF så blir det en hel del att pyssla med. Några av SMFFs stadgar måste skrivas om för att möta kraven till den delegation som vi förväntas få. Förslagen på stadgförändringarna kommer att finnas på hemsidan i slutet av februari i god tid innan förbundsmötet. När SMFF fått sin delegation så gäller den bara för medlemmar i SMFF-anslutna och som registrerats i SMFF. Här är det flera parametrar som spelar in. Både olika regler som vi inte kan påverka eller ändra på och försäkringskrav. Att det finns avvikande uppfattningar om den frågan är jag mycket väl medveten om. För stunden så är det en ickefråga i jämförelse med allt det andra som måste arbetas fram för att vi ska kunna fortsätta vår verksamhet. Och en del av jobbet kommer att behöva göras ute i klubbarna av er medlemmar. Det som ligger närmast är att stadgarna

i klubben harmonierar med RFs normalstadgar. Uppmaningarna om detta har varit flera under åren men fortfarande finns det klubbar som sitter med otidsenliga eller i vissa fall motsägelsefulla stadgar. Att fältreglerna är uppdaterade och det finns anslagna på fältet. Likaså behöver en flygområdeskarta tas fram där det är tydligt utmärkt var depåområde, bil/fordonsparkering samt andra flygförbudszoner. Från styrelsens sida kommer vi ta fram ett formulär där uppgifter om klubben och klubbens fält fylls i. Syftet med formuläret är att vi ska få en överblick över var klubbarnas fält är belägna och vilka typer av modeller som lämpligen flygs på fältet. Tanken är också uppgifterna ska publiceras på den nya forumplattformen som Bengt Lindgren kämpar med. Många kommer till en början att ha synpunkter på detta men det är tyvärr inget styrelsen kan göra något åt. Det är ett krav för att SMFF ska få behålla sin delegation. Utöver detta så är det mycket mer som ska på plats så som utbildning och flyghöjder mm. Som sagt det märks i kalendern att det är vår och jag hoppas att så många som möjligt kan och vill komma på förbundsmötet. Som några av kanske har sett så har jag beslutat mig för att avgå som ordförande. Det är dags att någon med nya friska ögon tar tag i taktipinnen och för SMFF framåt. Jag kommer inte att lämna SMFF helt utan kommer finnas som hjälp åt den nya Ordföranden samt fortsätta luftrumsarbetet så mycket som arbetslivet tillåter.

Rolle



# INNEHÅLL

Gränslöst i Arvika	8
O40 på Old Julia Airfield	14
Vad händer i F3K 2018	20
Anders minns sin Mosquito	24
Bygge Blue Angel	32
36-timmars på Bosön	36
Imac 2018	41

Manusstopp för nr 1, 9 april. Utgivning 4 maj



## Styrelsen SMFF 2017



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	Sven Pontan	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	Sven Pontan	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	Magnus Bernroth	webbredaktor@modellflygforbund.se
<b>Kansli modellflyg</b>		
	Propania Lars Ekstedt Sveriges Modellflygförbund, Box 7819 103 96 Stockholm 0735-07 29 50 E-post: kansli@modellflygforbund.se	hg-nr: 605-9802

MFK Direkt: 78 medlemmar	Medlemsantal		
	År	Kategori	Antal
Modellflygförbundet har	2014	Familj	307
3360 medlemmar, 162 klubbar	2014	Familj förstaårsrabatt	38
och tävlar i 40 olika klasser	2014	Junior	180
	2014	Senior	2779
	2014	Senior förstaårsrabatt	337
	2015	Familj	300
	2015	Familj förstaårsrabatt	22
	2015	Junior	209
	2015	Senior	2746
Flygsports förbundet:	2015	Senior förstaårsrabatt	304
ca 20.000 medlemmar, 370 klubbar, 8 grenförbund	2016	Familj	297
- Modellflyg - Ballongflyg - Motorflyg - Konstflyg	2016	Junior	156
- Hängflyg - Skärmflyg - Segelflyg - Fallskärmschoppning	2016	Senior	2829



# Gränslöst flygande i Arvika

Foto: Bengt Setraeus & Jon Werner



Eurofighter.



Yak 130.

**N**ågra dagar in på det nya året så sitter man och längtar till sommaren igen. Trots rådande osäkerheter om nya regler så jobbar vi på som vanligt för att genomföra ytterligare en upplaga av Gränsträffen på Arvika flygplats. Årets träff blir den 22:a i ordningen och går traditionsenligt av stapeln första helgen i Augusti.

Då det för många är sista veckan på semestern har vi "officiella" flygdagar, publikdagar, på Fredag och Lördag. Dock brukar vi få lov att stänga fältet i NOTAM redan under torsdagen så att tillresta piloter kan börja flyga redan då.

Träffen 2017 bjöd på mycket fin flygning, trots envetna regnskurar, och fantastiskt fina modeller. Vi i Arvika MFK bedriver normalt vår verksamhet på eget gräsfält, beläget på Arvikas flygplats Westlanda. Under Gränsträffen har vi hela flygplatsen till vårt förfogande och därmed tillgång till 1100 m

asfaltbana och hangarer för servering och förvaring av modeller.

Målsättningen med Gränsträffen är att modellflygare ska kunna umgås och flyga i en avslappnad atmosfär där det finns gott om flygtid för de som vill. Vi har normalt en stor blandning av modeller, både propeller- och jetdrivna, skalabyggen, ARF och helikopter. Huvudsaken är att man älskar modellflyg!

2017 hade vi ett par nya inslag i form av en liten quadring-bana och bilkörning på vår offroadbana för 1:8 buggy. Så det finns mycket att titta på för alla besökare. Vill man locka med familjen (som mot förmodan inte bara gillar RC) så finns även Arvika hamnfest inne i Arvika samma helg.

Då vi inte har ett specifikt program eller krav på skala och liknande så finns möjligheter att flyga och visa upp det mesta. 2017 hade vi ett mycket uppskattat inslag med bogsering av segelflyg. Tillgången till hela flygplatsen ger fina förutsättningar



Yak 130.



för jetflygare men vi är väldigt nöjda med att blanda olika modelltyper. Det ger en bra variation för både deltagare och publik.

Vår trogna besökare Richard "Bokis" Bokström som varvade flygning med att också ställa upp som speaker gav publiken en extra dimension till de fina modeller och den fina flygning man kunde njuta av under dagarna. Mycket uppskattat!

Det är svårt att plocka ut någon särskild från sommarens träff för det var genomgående fin flygning. Christian Melgaard gjorde antagligen av med mest jetbränsle, framförallt med sin Diamond som blivit något av en trotjänare i Arvika. Tom Storvik bjöd som vanligt på fin, skalenlig flygning bl.a. med sin Dassault Mirage 2000. Vidar Tølfens otroliga B24 Liberator är en fröjd för ögat, både i luften och på marken.

Roger Andersson var i år ensam helikopterpilot men gjorde det med den äran. En som stack ut lite på årets träff var Daniel Evertson från MFK Skilling. Han kom med en Gee Bee R3 med

en Moki 250 i nosen. Han vann även pris i vår traditionsenliga och mycket subjektiva prisutdelning för "årets härligaste ljud".

En viktig del för vår "gränslösa träff" är att ha piloter från både Sverige och Norge på plats. Så passa på att besöka Värmland och flyg tillsammans med våra norska besökare! Många campar också på vår provisoriska camping på fältet.

Mer info och kontaktformulär finns på vår hemsida, [www.arvikamfk.se](http://www.arvikamfk.se)

Varmt välkomna till Gränsträffen i Arvika!

Dennis Aregarn  
Arvika Modellflygklubb



Tom Storvik landar sin Dassault Mirage 2000.



ME 262.



B24 Liberator\_3 Foto\_Jon Werner.



B24 Liberator.





Geir Flesche venter på tur med sin CARF Extra 330 SC.



Prisutdelning.





# WOW, What a weekend

14-15 oktober var vi några pylonfantaster som åkte till USA för att tävla i Q40 på Old Julia Airfield som ligger ett par mil söder om Greensboro i North Carolina. Vädret var perfekt, till en början mycket varmt. Vi fick flyga många spännande heat, och alla svenskar lyckades vinna minst ett heat. Emil Broberg vann nästan all sina heat och vann hela tävlingen efter en omflygning mot Gary Schmidt. Jag vågar påstå att vi alla hade några fantastiska dagar i USA som ger oss mersmak på att delta på fler internationella tävlingar i Q40.

**V**i som åkte för att tävla var de som syns på bilden, Ingvar Larsson, Börje Ragnarsson, Emil Broberg, Gunnar Broberg och jag Johan Sundh. Min mekaniker och caller Kenneth Johansson passade även på att ta en semesterresa men sin Yvonne "bara" för att calla för mig, vilken plikt känsla!

Vi kom till USA under tisdagen för att vi skulle ha god tid på oss att flyga in modeller och oss själva på ett helt nytt flygfält. Med i bagaget hade jag två modeller, och ingen av dom hade varit i luften tidigare. Av totalt 10 modeller som vi svenskar hade med oss var åtta (om jag inte minns fel) Hot Stuff som är utvecklade och tillverkade av Börje Ragnarsson. De goda resultaten för oss svenskar kan delvis tillskrivas den modellen som är både snabb och lättflugan. Faktum är att alla svenskar vann heat med just den modellen. Jag roade mig med att räkna hur många heatvinster modellen fick, men tappade räkningen när det blev över 15.

Tävlingen lockade även dit både Rob Metkemeijer och Robert van der Busch från Holland.

Från Venezuela kom vår vän Gabriel Tahan med sitt team.

Totalt var det 8 icke-amerikaner och 50 amerikaner vilket innebär att det var en tävling med 58 deltagare vilket är ganska mycket.

## Privat flygfält

Tävlingen hölls på ett privat flygfält som ägs av Michael Langlois, tillverkare av Nelsonmotorer. Fältet används enbart för pylonflygning och det är förberett för alla olika förekommande banor. Hål är gjutna i marken så det är bara att flytta pylonerna om man skall flyga en annan klass och därmed m-bana. Start och landning sker på asfalt och det är ganska gott om plats

runt fältet med klippt gräs om man nu skulle bli lite lång i landningen. Arrangörerna hade gjort väldigt bra förberedelser vilket är nödvändigt om man skall lyckas genomföra 120 heat på två dagar. För att hålla tempot uppe hade vi ett antal golfbilar med chaufförer som körde oss mellan depå och starten. Om någon landade långt bort så var en golfbil redo att plocka upp modellen. Allting flöt väldigt bra tack vare att alla var på plats när dom skulle vara det, och arrangörernas ansträngningar att skjutsa piloter och callers men också samla ihop alla modeller efter landning.

## Flera modeller var aldrig flugna

Vi var på plats på fältet på onsdagen för att kunna flyga in oss på banan, och trimma in nya modeller. Flera modeller var aldrig flugna innan vi kom dit, då dom kom direkt från Börjes fabrik i garaget. Alla svenskar flög Börjes Hot Stuff. Vi känner oss helt säkra på att modellen är både snabb och välflygande, vilket bekräftas av att Hot Stuff vann ett stort antal heat.

Både Onsdag och Torsdag bjöd på ca 30 grader och hög luftfuktighet. Jag kan garantera att det gick åt mycket vatten. Följande dagar var inte lika varma, men jag tror faktiskt att alla dagar var varmare än någon av våra semesterdagar i Svedala.

Tävlingen började tidigt på lördag morgon, mycket tidigare än vi är vana vid. Första start 08.30, så vi var på plats innan det var riktigt ljus för att göra en provstart av motorn och få en indikation av nalläget för dagen. Vi skulle flyga åtta omgångar med 58 piloter så det blir 15 heat i varje omgång. Första omgången gick på 1 timme och 8 minuter tack vare att det fanns ett antal golfbilar som skutsade folk upp och ner från banan samt hämtade modeller efter landning. Kändes ovanligt till en början men det gick mycket smidigt. Vi hann med sex fulla omgångar



Gary Schmidt Jim Allen.



Det svenska laget från vänster: Kenneth Johansson, Johan Sundh, Ingvar Larsson, Börje Ragnarsson, Gunnar Broberg och Emil Broberg.





Matias Emil.

under lördagen vilket motsvarar 90 heat vilket är väldigt bra. Redan från början visade vi att vi har bra koll på grejerna och tre av oss vann våra första heat. Emil och Gunnar fortsatte att vinna sina heat, och dom var var placerade på de två först platserna ända till 6:e heatet utan att tappa någon poäng. I sjunde heatet kraschade Gunnar ( bad air ) och nollade i den omgången. Han föll då ner ett par placeringar och slutade 4:a totalt. Emil tappade endast en poäng i hela grundomgången vilket han delade med Gary Schmidt. Dom fick flyga särflygning som Emil vann tack vara mycket stabil och kylig flygning.

### Absolut bästa pylonheat vi någonsin sett!

Vi som var där hade förmånen att få se det absolut bästa pylonheat vi någonsin sett. Det var Emil som flög mot bland andra Gabriel Tahan. Under de första sex varven var det nog aldrig mer än en meter mellan Emils och Gabriels modeller. Det var så tätt att det var svårt att säga vem som ledde. Efter sex varv cuttade Gabriel vid ettan, men inte Emil. Emil kunde då ta det lite lugnare men valde ändå att fortsätta den tajta flyningen. Vi som tittade på tackar för det och kan bara konstatera att vi har mycke kvar att lära när det gäller att flyga en pylonban med bara nån eller några få meters marginal. Emil vann heatet tack vare Gabriels cut.



Emil.



Vy över start.

Det kommer dröja länge innan vi får se ett sånt heat igen. Stort tack Emil och Gabriel. Denna flygning är endast möjlig om båda piloterna är mycket duktiga och har stor precision och stabilitet i sin flygning, annars blir det ofelbart kollision.

Jag vågar påstå att det var mycket uppskattat att vi kom över för att vara med på tävlingen. Många var självklart intresserade av att träffa Emil, men Hot Stuff drog mycket uppmärksamhet också. Vi träffade massor med trevliga människor, och nivån på piloterna var hög som genomsnitt. Det var inte några gratisheat, utan alla poäng måste förtjänas. Ett bestående intryck är också att det svenska teamet höll ihop hela tiden, och även det noterades

av övriga deltagare.

Jag skulle vilja tacka hela teamet för det trevliga sällskapet under hela resan och ser redan nu fram mot nästa tävling. Alla vi som var där är anmälda till tävlingen i Italien i April 2018.

Johan Sundh



Kenneth J



### Faktaruta: Att flyga med flygplan i packningen

Det gäller att ha ett bra emballage för planen. Det bästa vi hittat är en hård box gjord för skidor. Längden kan varieras och man får med sig två Q40 modeller med de tillbehör som behövs. Min låda vägde 20 Kg, och var drygt 1,5 meter lång. Det är klokt att kolla i förväg vad de olika flygbolagen tar betalt för att ta med det långa bagaget. Lustigt nog var det enklare och billigare vid långflygning över atlanten än inrikes i USA. Efter tävlingen fortsatte jag på en tjänsteresa med tre inrikesflyg i USA, och det blev dyrt. Jag rekommenderar att kolla i förhand vilka regler som gäller för skidor i denna typ av box. Det är alltid billigare än ett "vanligt" skrymmande bagage. Jag fick betalt 250 USD för en inrikesflygning bara för det långa bagaget. Hade jag haft koll på deras prissättning av skidor eller golfbagar i samma storlek så hade det handlat om 30-40 USD. Det blev även kostnaden på följande inrikesflygningar i USA när jag hade läst på och kunde argumentera mot den genella kostnaden för skrymmande bagage och istället gå på prissättning för sportartiklar. Så glöm inte kolla vilka regler flygbolaget har innan du bokar biljett.

### Faktaruta: Hot Stuff Börje Ragnarsson

Någon gång på vintern 2015-2016 kom Kenneth Mustelin med en tokig ide om en lämplig modell att ha som Q40 modell. Först tyckte jag nog att den verkade för svår att bygga med den knäckta ( corsair vingen ). Men efter en del betänketid och diskuterande med Kenneth satte jag igång projektet. För att få tävla med modellen måste den vara godkänd av en kommitté, både i Europa och Amerika. Provflygning blev i Augusti 2016. Första tävlingen blev i Februari i Phoenix Arizona USA, Kenneth och jag reste dit med två modeller var ( oflugna det var ju vinter här ), tävlingsresultat får ses som ett test, men roligt var det.

Till årets modell har jag gjort en del förbättringar bl.a. vingen är delbar i tre bitar för att få plats i en mindre transportbox, större sidoroder för bättre styrförmåga vid start, servona är tillbakaflyttade bakom vingen för att slippa lasta bly i bakänden på modellen.

Max spännvidd för en Q40 är 1400 mm, och min vikt 1800 gr.

Nu är modellen väl testad och det blev nog långt över förväntan.

### Faktaruta: Q40

I USA heter klassen Q 40 men i Övriga Världen F3T vilket innebär att det är en FAI klass.

Inom pylonflyget finns ett antal klasser. I sverige flyger vi Quickie 500, Super Quickie och F3d. I VM flygs enbart F3d vilket också är FAI klassen. Q40 flygs i viss mån i Europa, men klassen är inte så stor. I USA är Q40 den snabbaste man flyger i de nationella klasserna. F3d flygs bara när man skall ha uttagning till VM i F3d. Q40 modellerna är något mindre än F3d, och har något mindre trimmade motorer. Farten är lite lägre, men det är ingen stor skillnad på tiderna.



Thom Richards.



Emil Gunnar.



Rob.



Matias Gabriel.



Gabriel 1.



# Vad händer i F3K 2018 ?

2018 blir ett nytt spännande år inom F3K. Full fart med tävlingar, både nationellt såväl som internationellt. Europamästerskap kommer att hållas igen. Ett nytt landslag kommer att delta. Och mycket jobb med rekryteringen på hemma plan.



## Bredden

På breddsidan så kommer det att satsas på fler clinics. Det kommer att bli en clinic med fokus på hur man på ett enkelt sätt lagar en modern F3K vinge. Datum för detta är i dagsläget ej helt klart, men planeringen är att det blir den 10:e mars i Brännebrona. När du läser detta, så är datumet satt, så håll koll på hemsidan likväl på Facebook, så du inte missar detta.

Den normala clinicen planeras i dagsläget. Håll utkik på hemsidor och Facebook grupper för mer info framöver.

Naturligtvis så kommer vi att köra Onlinecupen även 2018. Här är en chans för dig som känner att du inte riktigt törs eller vill åka på en riktig tävling, då kan detta vara vägen in för dig. Passa på, det är enkelt och kul.

Sverige cupen kör vi också som vanligt. Dom 3 bästa tävlingarna räknas. Nytt för i år är att vi tänkte köra en Oldboys klass. Detta kommer att ske på samma sätt som vi kör sportsman, dvs. alla flyger mot alla och sen tar man ut en egen lista för att kora vinnaren i respektive klass. Oldboys klassen kommer att heta Eagle och den har samma gräns som i Onlinecupen dvs, minst 65 år för att delta.

Vi tycker det är jättekul att våra äldre piloter är med och flyger inom F3K, då det är en relativt fysisk modellgren, så det är ett bra sätt att hålla kroppen igång.

## Ny tävling

Vi kommer också att skapa en ny tävling, F3K Pokalen.

Ni som varit med några år inom modellsegelflyg, kommer säkerligen ihåg Ällebergstävlingen. Denna tävling var modellflygets Vasalopp under framförallt 70 och 80 talet. Vi vill med vår nya tävling försöka skapa det suget som det var förr på att delta på Ällebergstävlingen. F3K Pokalen kommer att ha helt egna regler, samtidigt som det kommer att vara ett handikappsystem beroende på vilken nivå man har. Även här kommer det att vara samma indelning som på onlinecupen (se separat sammanfattning av reglerna).

Vi vill med detta att alla som har en F3K modell, skall komma på denna lättsamma tävling och ha kul. Och när vi säger alla, så menar vi alla. Tänk om vi kunde få till en tävling med 40-50 deltagare, det vore väl häftigt.

Tanken är också att kombinera tävlingen med en clinic, föreläsning eller något liknande. I dagsläget så är detta inte fastställt, men håll utkik framöver.

## EM i Slovakien

På elitsidan så är det 2018 dags för EM. Det går av stapeln 8-14/7 i Martin i Slovakien. EM i F3K har bara hållits 1 gång tidigare, och det var 2012 i Frankrike. Då var det Svenska laget på topp och vann lagsegern suveränt och med individuella placeringar 2, 9 samt 10.

Men i år så är det då dags igen. Det Svenska laget består av Håkan Sjöberg, Per Findahl samt årets Rookie, Nerijus Kvilius.

Kul att vi fått in lite nytt blod inom F3K. Tror det svenska laget kommer att ha en bra chans, men det kommer att bli tufft, då det är många nationer i Europa som kommer att sälla upp med väldigt bra lag; så man kommer inte att få några lätta poäng där inte.

Så vi ser fram mot ett härligt år med mycket F3K flygande och bra resultat.

## Årets Rookie 2017

Lär känna vårt nya stjärnskott inom F3K.

Här är en kort intervju.

Namn: Nerijus Kvilius

Ålder: 30 år

Bor: Frövi, 3 mil utanför Örebro

Klubb: RFK Ikaros

När började du med modellflyg?

Med modellflyg började jag från 12 år. Innan det byggde jag enklare segelflygplanplan i balsa trä och cellplast.

Vad har varit din tidigare bakgrund inom modellflyg?

Jag har sysslat med modellflyg i princip hela mitt liv. Min pappa höll på med modellsegelflyg, och byggde flygmodeller hela tiden. Så jag hjälpte också till, och var väldigt intresserad. När jag var 12 år byggde jag mitt första radiostyrda segelplan och fick min första två kanals Futaba. Jag minns fortfarande den där känslan när jag öppnade lådan för första gången. Modellen var enkel och byggt i balsa trä och den flög helt OK, men den var väldigt seg i styrningen och allt var mjukt. Kraschade den efter ett halvt år (pappa sprang för fort med linan).

Sen så började jag och pappa bygga nya segelmodeller, mycket starkare och även lite större.

Började också tävla i Litauen cupen i F3J.

Har alltid varit fast i segelflyget, har provat motorflyg, men det var inget för mig.

När började du med F3K?

F3k var nånting nytt och spännande för oss som flög F3J. Det första F3K modellen vi såg var Blaster. Riktigt cool modell när den kom. Bestämde snabbt att bygga egna modeller för F3K. Detta var 2003 om jag minns rätt. Första byggena var i balsa med kolförstärkningar i vingen och kroppen gjorde vi i glasfiber (egen design såklart). Modellerna flög bra, men var alldeles för mjuka i kastet och med en 2-kanalare, så kunde vi ju inte mixa någonting, men det var en bra början i alla fall.

## Tidigare framgångar inom flyget?

Jag har vunnit Junior cupen (till 18år) i Litauen. Har vunnit några tävlingar och jag var ofta med i finalerna på tävlingarna. Alla dessa framgångar var i F3J. F3K flög jag väldigt litet under 20003 och 2004. Efter detta så blev det en 12 års uppehåll för modellflyget. Kom till Sverige 2009.

Satt uppe på taket en sommar dag på jobbet och kollade på fåglarna som kurvade i termiken och bestämde mig att det var dags att ta upp modellflyget igen. Sagt och gjort, jag letade reda på en klubb, RFK Ikaros i Örebro. Kontaktade Stefan Wahlberg, fick köpa en Arctus av honom, en sändare av Mattias Hammar-skiöld och sen så var jag igång med F3K. Detta var 2016. Allt funkade perfekt.

Tränade hela 2016, men var lite skraj att börja tävla.

Men 2017 så tänkte jag att nu var det dags att satsa på F3k ordentligt.

Och nu så har jag gjort en kanon säsong och är helt plötsligt uttagen till landslaget 2018.

## Mål 2018?

Mitt mål för 2018 är att komma som sämst 3:a i Sverige cupen. Vinna minst 1 tävling. Bli uttagen i landslaget till 2019, då det är VM.

Placera mig topp 20 i eurotouren och lyckas att ta en pallplats med laget på EM i Slovakien i sommar. Jag vet att det är mycket tuffa mål, men jag tror på mig.

Mål i framtiden?

Fortsätta med F3K, och bli bäst i Sverige. Hjälpa till att få igång yngre generationer inom F3K.

Jag vill bli känd i Europa som en bra DLG pilot.



Radio?  
Futaba T12FG och Futaba T14SG

### Flygplan?

2 st. Stream NXT och 1 st. Concept Cx5

### Hur många timmar lägger du ner på modellflyget per år?

Svårt att säga riktigt, men under säsongen så flyger jag minst 2 dagar i veckan samt 1 gång per helg, se det blir en del timmar.

Vilka Världscupstävlingar tänker du delta i under året?

Min plan är att tävla i Vercelli, Italien, Herten i Tyskland, eventuellt Zielona Gora i Polen och självklart på förtävlingen i Slovakien.

### Övriga hobbys?

Familjen!

### F3K Pokalen regler (i korthet)

Detta är tänkt som en tävling för alla. Detta skall vara ett sätt att få alla att vara med, nybörjare till proffs. Vi skall umgås och ha trevligt i ett lugnt tempo, och samtidigt så har vi ett handikapp system, som gör att alla har chansen att vinna.

### Klassindelning

Rookie - Denna klass är för dom som inte tävlat i F3K sen

tidigare.

Eagle (65+) - Denna klass är för våra äldre deltagare dvs. att från det året man fyllt 65 år så kvalar man in för Eagle klassen.

Sportsman - Denna klass är för dom som redan tävlar i F3K.

Pro - Detta är elitnivån.

### Flygtider

Rookie - 90 s.

Eagle (65+) - 90 s

Sportsman - 120 s

Pro - 180 s

### Tävlingen

Varje omgång består av bara ett kast. Man tar med sig en tidtagare ut till sin start/landningsruta. Man gör ett kast och försöker uppnå sin maximala flygtid.

Flygtiden är giltig om man landar inom sin start/landningsruta eller om man fångar sin modell ståendes in sin start/landningsruta.

Man skall under hela sin flygningen stå i sin ruta.

*Text: Stefan Wahlberg*

*Foto: Stefan Wahlberg, Nerijus Kvilius*



## LP-Agentur Model Products

**Skymaster**  
ARF PLUS PRO

**BVM**  
Jets



**X-Treme Jets**

Jet  
Tronics

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://lp-agentur.com)

”Återförsäljare för  
UniLight belysningssystem i Skandinavien”

**IAB RC**  [WWW.IABRC.COM](http://WWW.IABRC.COM)



# Anders minns sin ”Mossie”



Åren efter andra världskriget flög Anders Rogberg ett av krigets mest kända stridsflygplan, något som höll på att kosta honom livet.



- Känner du igen den? frågar Anders "Snickarn" Andersson när den gamle Mosquito-piloten Anders "Ankan" Rogberg kommer på besök för att titta på modellplanet Snickarn Andersson bygger.

Och naturligtvis känner Ankan igen Snickarns modell av en "Mossie".

- Det här är nog ett av de vackraste plan som konstruerats och en fröjd att flyga, om det inte gick sönder. Vi var åtta som började flyga typen och efter ett år var vi bara tre kvar i livet. Till slut vägrade jag fortsätta, chansen att överleva var för liten, berättar den numera sedan länge pensionerade piloten Anders Rogberg från Torshälla.

Vad man då inte visste var att flygplanen var behäftade med ett fel. Ett fel som uppstått när de förvarats i fuktiga och kalla hangarer uppe i Skottland efter kriget. Där och då hade ett aluminiumrör, som höll den 7 kilo tunga blyvikten till höjdroderbalansen korroderat inifrån - en svårupptäckt dödsfälla skulle det visa sig när kärorna väl kom till Sverige. Om vikten lossnade i luften drabbades planet av roderfladder och ramlade ner. Anders Rogberg har sparat alla haverirapporterna och en del av de tidningsnotiser som störningarna genererade.

- Förmodligen är jag den ende kvarvarande av gänget som flög dem, misstänker den nu nästan 90 år gamle piloten med över 15 300 timmar i luften.

För av de 1000 flygföraraspiranter som sökte till Flygvapnet 1946 antogs 60, varav 28 klarade utbildningen och när Anders årskull senast träffades var 6 kvar i livet.

## Svensk nattjakt

Flygvapnet beslutade 1947 att organisera ett nattjaktförband på F1 i Västerås, flygflottiljen där unge Rogberg var stationerad. Bakgrunden var den, att före andra världskriget var luftstridskrafter begränsade till att operera i dagsljus och bra förhållanden. Förflyttningar förekom visserligen i mörker men då med god sikt vid start och, inte minst, vid landning.

Under andra världskriget inleddes nattbombningar av alltifrån mål som industrier och hamnar, till hela städer. Detta tvingade fram en utveckling av nattjaktflygplan för operationer i mörker, en uppgift den engelska försvarsmakten la på bland annat Mosquitoplanet.

Flygvapnets val av plan föll på de Havilland Mosquito och 60 exemplar beställdes från England. Dessa levererades till F1 från juli 1948 till november 1949 och Anders Rogberg var med på flera av de färjeflygningar som företogs från England och hem till Sverige.

Som artonåring hade masen Anders Rogberg gått in i flygvapnet. Intresset väcktes av de tuffa amerikanska och kanadensiska flygare som hamnat i interneringsläger i Falun under kriget. Piloter kunde röra sig fritt på stadens gator och sågs tuggandes tuggummi och med gott om pengar i fickorna.

- Alla såg upp till dessa unga män och tjejerna var som vansinniga i dem. På vintern spelade de inte bandy, såsom alla svenskar gjorde då, utan de hade trissor istället för bollar. Det var första gången jag såg ishockey.

Falugrabben var 19 år gammal när han flög in sig på de Havilland Mosquito, som här i landet fick beteckningen J30.

- Ett lättfluget plan med bra roderharmonier. Jag har någonstans runt 120 till 130 timmar på den typen, minns han.

## Hämtade flygmaskiner i England

Anders Rogberg var med om tre hämtningar av Mosquitoplan. Dessa hämtades i Hatfield, där de Havilland-fabriken låg, och så tullades de ut i Manston. Resan gick därefter via Holland hem till F1. Orsaken till mellanlandningen var att flygningen inte kunde företas hela vägen i ett svep med tillräcklig bränslemarginal.

Speciellt äventyrlig var första resan, 1948. Turen dit företogs i ett gammalt ombyggt bombplan, en B3 (Ju86), med start från Västerås. Redan från början uppstod problem då motorstörningar tvingade ner dem i Malmö, där en motor byttes. Samma sak skedde när de närmade sig Hamburg, en stad i ruiner, där truppen tvingades stanna över i en vecka i väntan på reparation. Resan fortsatte mot Groningen, och även där blev det stopp på grund av krånglande motorer.

- I Holland rådde hungersnöd men vi fick ett kungligt mottagande. Eftersom svenska staten skickat brödsändningar till dem var de tacksamma mot alla svenskar.

En ny B3 sändes till Groningen så att resan kunde fortsätta mot Southend, varifrån piloterna fortsatte mot Hatfield där de hämtade fyra Mosquito-plan.

Andra gången tog svenskägnet, kanske visa av erfarenheten, båt till Tilbury. Men då taxade piloten, på det plan Anders skulle med i hem, in i hangaren och skadade en vingspets. Anders blev då kvar i London över julen, under tiden vingen reparerades.

- Pengarna var slut men jag fick bo hemma hos en man jag träffade på puben, minns han.

Vid en av dessa flygningar mellan England och Sverige hade Anders, i samband med en mellanlandning i Holland, fått tag på, som han säger, en enastående god spritsort. Den unge och påhittige mannen införskaffade ett antal flaskor av drycken och la in i det bakre utrymmet i en av motorgondolerna. När han kom fram och skulle tulla in kände tullarna doften av sprit.

- Lukten kommer från avisningen av propellrarna, sa jag till dem. Men sanningen var den att flaskorna hade krossats av flapsmekanismen. Vilken tur att den inte läste sig.

Ett annat minne är från när de fick dela kasern med RAF-piloter och en ölbrickartävling anordnades.

- Eftersom piloten måste vara nykter fick jag som navigatör ställa upp, säger han utan att låta det minsta ledsen för uppoffringen.

## Många haverier

Som sagt, Mosquito kom att råka ut för många haverier här i landet. Den ene efter den andre av Anders Rogbergs kamrater omkom och då på den tiden fanns inga psykologer att tillgå.



Mellan åren 1948 och 1954 ingick J30 Mosquito i det svenska flygvapnet som nattjaktplan. Mosquito blev därmed vårt sista propellerjaktplan. Foto: Anders Rogberg





- När någon störtat skickades vi till fjällen för att åka skidor och glömma bort.

När kompiserna Bo Lennart Byqvist dog i en Mosquito, började Anders tappa lusten för plantypen. Avgörande beslut kom när Ankan själv höll på att stryka med. Orsaken var den att engelsmännen inte hade några manualer att skicka med så de svenska piloterna fick själva sköta om utprovningen av flygmaskinerna.

- Mitt uppdrag gick ut på att gå upp till 3000 meter och dra av en motor och se hur långsamt man kunde flyga på bara en av dem. När jag kom ner i fart klippte kärran över och hamnade i ryggspeglar.

Av centrifugalkraften satt Anders fast i kärran och kom inte ut. Av den våldsamma farten slets luckor och paneler loss så när

Anders äntligen lyckats få situationen under kontroll hade planet mer eller mindre förvandlats till skrot i luften. Efter landningen av "vraket" skrevs flygplanet av.

- Då sa jag att jag ville hoppa av och bad att få bli förflyttad. Det blev ett himla liv. Jag hade ju skrivit på ett sex år långt kontrakt, men fick förflyttning och fick komma till F7 Såtenäs och flyga bombplan. Totalt hade jag då flugit Mosquito i nio månader.

Under 1953 började J30 Mosquito ersättas av jetflygplanet de Havilland Venom, en ny tid tog sin början när jetåldern gjorde sitt intåg.

Conny Åquist



Anders i Hemavan. Ett sätt att glömma av ett haveri. Foto: tillhör Anders Rogberg



Ett gäng unga svenska piloter på väg till England för att hämta Mosquito-plan. Anders Rogberg är nummer två från höger.



Dörrens placering kunde bli en dödsfälla.



## Berättelsens om tillkomsten av Mosquito – The wooden wonder

Vid sidan av Spitfire och Hurricane är Mosquito

ett av världshistoriens mest välkända flygplan.

Mosquito i flyg

Den 30 januari 1943, firandet av Hitlers tio år vid makten, skulle riksmarskalk Göring hålla ett tal inför en stor församling på Luftfartsministeriet klockan 11 på förmiddagen. Strax innan annonserades tillställningen på tysk radio. Då, plötsligt, avbröts utsändningen! RAF:s ”balsaplan”, Mosquito, hade anlänt för att förstöra festligheterna. Med en hastighet av 560 kilometer i timman flög tre av dessa plan in över den tyska huvudstaden, släppte sina bomber och återvände säkert hem.

Senare, klockan 4 samma dag, skulle propagandaminister Goebbels prata när en ny punktlig anfallsvåg av Mosquitos dök upp. För första gången bombades Berlin i dagsljus och från och med nu hade RAF övertaget över Luftwaffe.

#### Vi gör det i alla fall

Sir Geoffrey de Havilland och en av hans direktörer, C. C. Walker, körde tillbaka till fabriken i tystnad efter en fruktlös konferens på Brittiska Luftfartsministeriet hösten 1938. De hade lagt fram ett förslag om att bygga ett snabbt bombplan i trä utan att nå någon framgång, eftersom militären ville ha stridsplan av metall. Efter en stund vände sig Sir Geoffrey mot Walker och sa: ”Vi gör det ändå.”

Detta modiga beslutet lade grunden till en av flyg- och krigshistoriens mest fantastiska berättelser. Från pojkdrommen om ett fullskalaplan byggt av balsaträ till prototypen, byggd intill den vallgravsomgärdade herrgården Salisbury Hall, var steget emellertid långt. Men de Havillands privata initiativ, om att bygga fabrikens 98:e konstruktion utan ett förhandskontrakt, skulle få stor betydelse. Planet de byggde kom att spela en viktig roll för utgången av andra världskriget.

General Sir Wilfrid Rhodes Freeman fick uppdraget att rusta upp Royal Air Force, RAF, i mellankrigstiden. Han var ansvarig för att RAF beställde jaktplan som Hawker Hurricane, Supermarine Spitfire, bombplanet Avro Lancaster med fler kända plan. Bland annat spelade han en viktig roll i utvecklandet av P-51 Mustang och var den som såg till att detta plan försågs med Merlin-motorn från Rolls-Royce.

Freeman var också den som trodde på Mosquito-konceptet – när få andra, om ens någon, på ministeriet gjorde det – och gav order om beställning av de första 50 planen. I vissa kretsar kom därför Mosquito att kallas för Freeman’s Folly (Freemans dårskap).

#### Byggt av balsa och plywood

Plantypen de Havilland Mosquito DH90 var ett midvingat monoplan tillverkat helt och hållet i trä och försett med två Rolls-Royce Merlin-motorer. Kroppen hade ett ovalt och avsmalnande tvärsnitt och byggdes av balsa, laminerat mellan plywoodtyor – en självbärande struktur med träspant, helt enkelt.

På jaktplansversionen fanns dörren för besättningen nedtill och på höger sida om cockpit och på bombplansversionen var denna belägen i kroppens botten. Den här konstruktionen blev emellertid i en del fall rena dödsfällan om den tvåhövdade besättningen i all hast behövde överge planet i luften.

Vingen var i ett stycke och uppbyggd kring två träbalkar täckta med ett bärande lager tunn plywood – balkarna sträckte sig över hela spännvidden. Vingen satt fastskruvad i kroppen med fyra huvudbultar plus ett antal bultar som gick igenom fästöron på de inre spryglarna.

Tio självtätande tankar, åtkomliga underifrån, rymdes i vingen.

De hydrauliskt manövrerade flapsen var plywoodklädda och skevrodren hade en aluminiumklädd struktur.

De två Merlin-motorerna satt monterade i stålrörsfästen fastsatta i vingens främre balk samt landställsupphängning. Motorernas kylare hade placerats i vingframkanten, mellan motorgondol och kropp.

Stjärtplanet och fenan bestod av en trästruktur uppbyggd kring två balkar och belastad träyta med metallförstärkningar.

Landställen, med två Dunlop-bromsar per huvudställ, och sporrstället fälldes in bakåt.

#### Olika typer

Mosquitoplanen förlitade sig mer på hastighet än på beväpning. Toppfarten låg på 700 km/h. Totalt tillverkades cirka 7800 plan och som alla andra vapen utvecklades även Mosquito över tid. Några exempel:

Mk 1: Prototyp och fotospaningsplan med överladdad Merlin 21-motor.

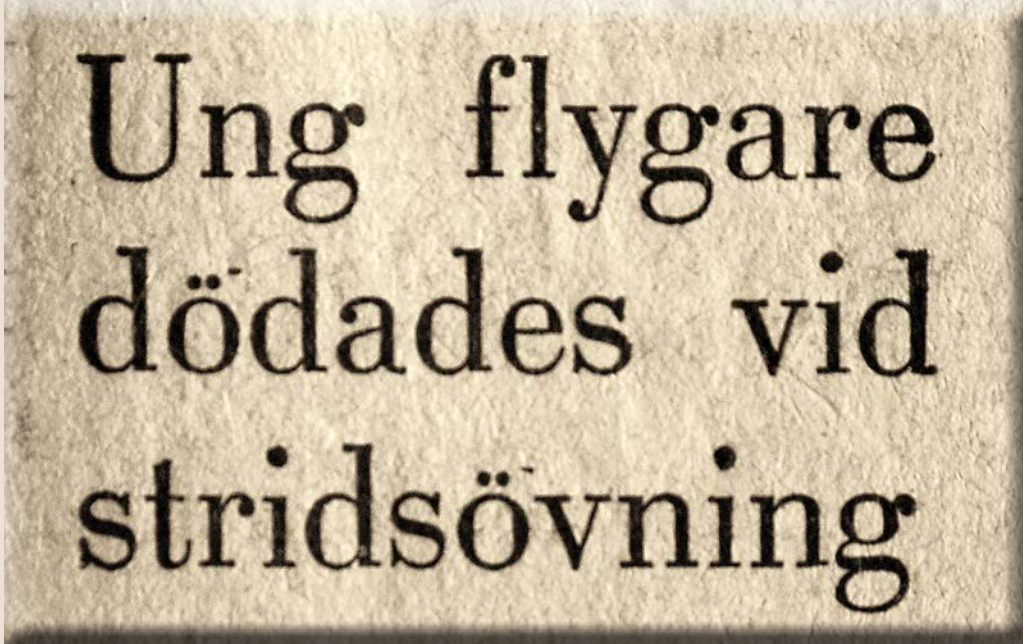
T. Mk 3: Trainer med dubbelkommando. Ingen beväpning.

P.R. Mk 4: Obeväpnat fotospaningsplan utrustat med kameror istället för bomber.

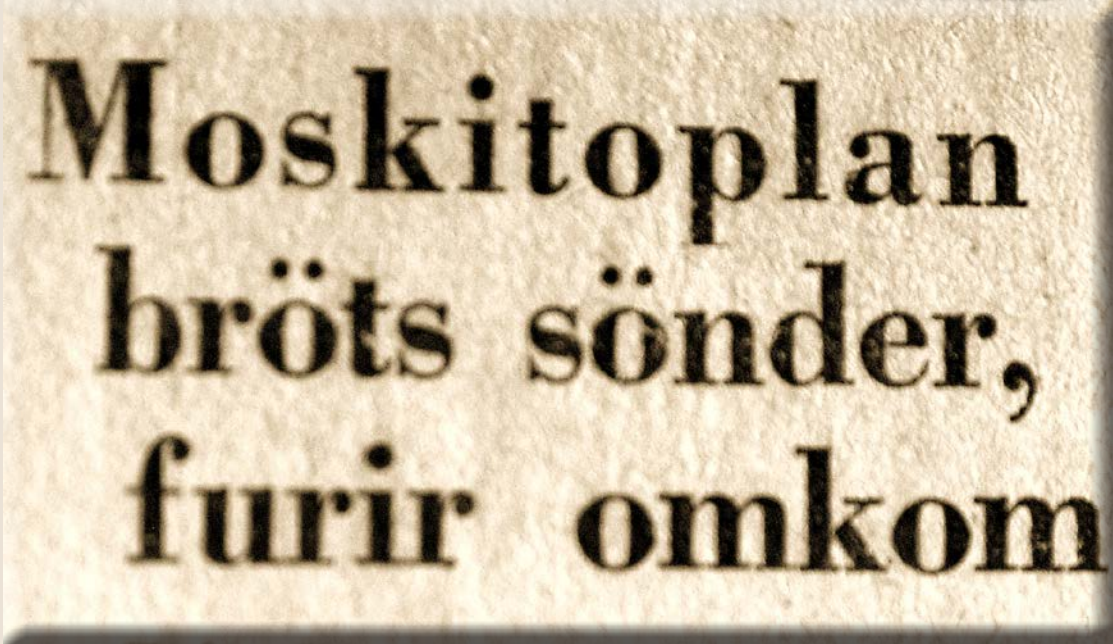
B. Mk 9: Första höghöjdsbombarversionen av Mosquito. Merlin 72-motor med intercooler och tvåstegs kompressor. Denna version kunde ta fyra 250 kg bomber i kroppen och två under vingarna, alternativt fälltankar.

F.B. Mk 18: Var en utveckling av Mk 6 och försedd med modifierad nos för att ta en six-pounder (57 mm) anti tank-kanon.

N.F. Mk 19: Nattjaktplan med Merlin 25 och med kapacitet att ta antingen brittisk eller amerikansk radar. Mellan åren 1948 till 1949 renoverades 45 av dessa av Fairy Aviation och såldes till Sverige, där de fick beteckningen J30. Dessa plan försågs med fyrbladiga propellrar.



På grund av alla haverierna, flera av dem med dödlig utgång, fasades typen ut 1953.



Conny Åquist



# Blue Angel

## - mitt drömplan

### Del I

Visst har ni ett drömprojekt? Nu bygger jag mitt!



Den leende japanen Tsugutaka Yoshioka med sin VM-vinnande modell Blue Angel.

Första gången jag fick se en bild på den stilige och leende japanen Tsugutaka Yoshioka med sin VM-vinnande modell Blue Angel (1:a 1973 och 4:a -75) var det som jag innan levte i mörker och någon plötsligt kopplade askledaren till taklampan! Jag var fast, så enkelt var det. De bakåtsvepta vingarna och stabilisatorn... snyggare än så blir det bara inte.

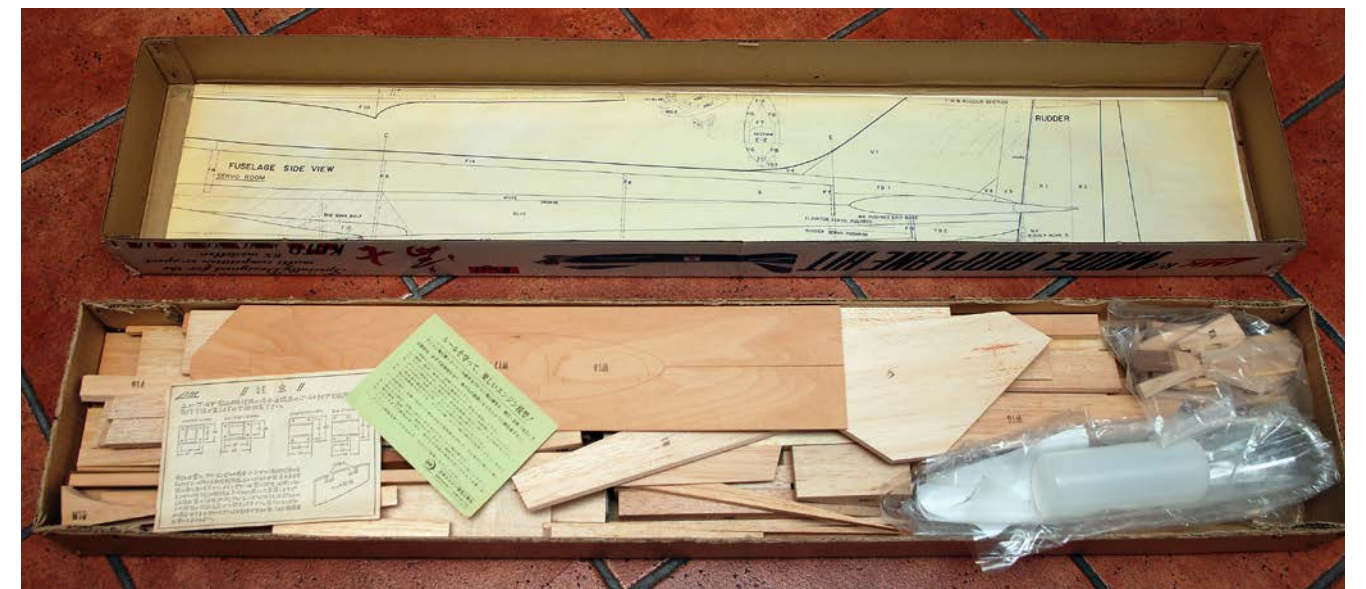
#### Tsugutaka Yoshioka var mannen

Visst har även ni ett drömplan? Mitt heter Blue Angel. Och som bekant är drömmar till för att förverkligas. Men hur göra när modellen är från tidigt 70-tal? Kolla nätet och fiska upp en antik MK-byggsats är en lösning men dessa gamla byggsatser växer inte på träd\* Då ingrep ödet. F3A-Sveriges största entusiast, Bo Edström, ställde upp med en av sina byggsatser och skänkte den till den konstflygnostalgivåg som drar över landet. Intressant att notera är att på byggsatsens lock finns bilder två plan. Dels Blue Angel och dels Fuji. Jag har aldrig tidigare sett något liknande. Varför ha två olika plan på en byggsatslåda för ett enda plan? Märkligt i sammanhanget är också att det andra planet,

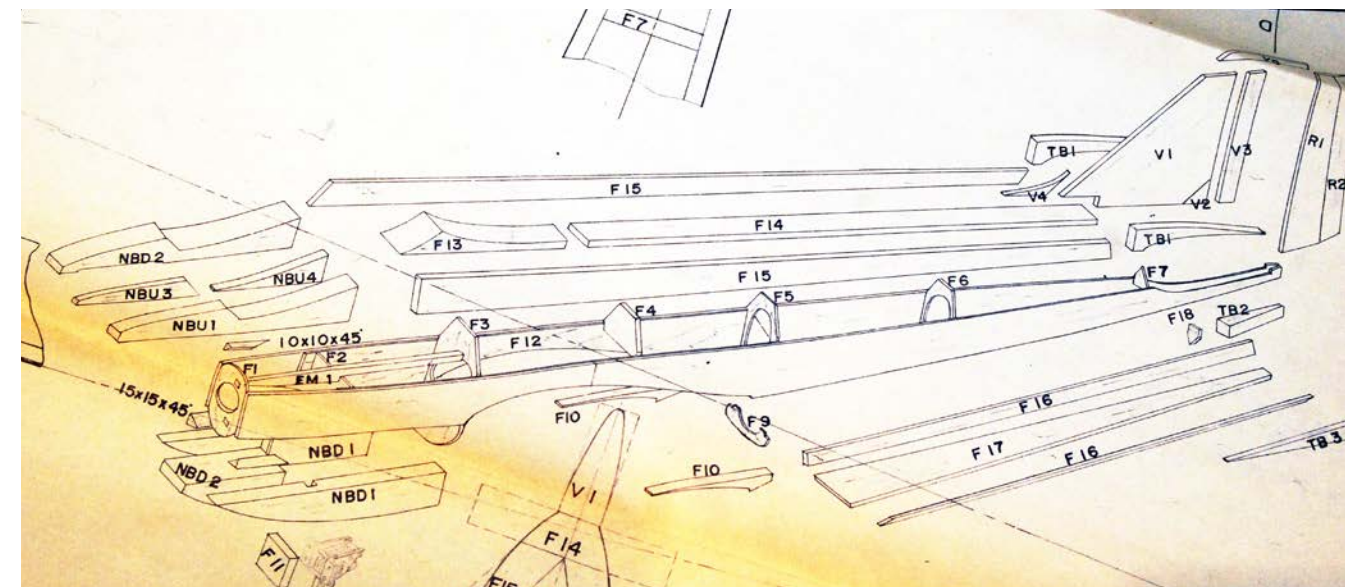
visserligen inte har så elegant bakåtsvepta vingar, men i övrigt är mycket modernare på alla vis. Blue Angel har en smal kropp som förmodligen började bli ute designmässigt redan när planet kom ut i modell. Därtill kom en oerhört komplicerad och ologisk uppbyggnad, som inte kunde göra någon glad (förrän allt är färdigt).

#### Locköppning en hädelse, eller?

Visst minns ni den ljuva doft som sprider sig i rummet när man öppnar locket till en äkta balsabyggsats. Tyvärr hade lukten i stort sett försvunnit från virket i denna 40 år gamla låda. Men jag kopplade på turboblodhundspårarnossinnet, stoppade ner "kranen" i lådan och drog in den 40 år gamla byggsatsluften i stora långa aaah-andetag och då, men endast då, förnams en svag trädofv. När sniffandet var över kom den kritiska punkten: "öppnar jag detta finns ingen återvändo, eftersom det är omöjligt att få tillbaka bitarna i lådan igen." Förmodligen hade MK en förpackningsingenjör anställd, vars enda uppgift var att klura ut hur så många balsabitars som möjligt får plats i en så liten låda som möjligt!



Kartongen innehöll en skog med balsa.



Räknar man med fenan så ingår nästan 50 delar enbart i kroppen!





De flesta delarna var ordentligt märkta, men de var många.

När väl detta modiga steg var taget, gällde det att hitta en strategi att sortera delarna för att få någon ordning på galenskapen. Detta kallas som bekant att få en metod i dårskapen. Efter lite funderande lade jag upp strategin att börja med att plocka fram delarna till kroppen. En del av dessa var smart nog märkta F, som i Fuselage, men tyvärr var inte alla det utan en del hade fått beteckningar som NBD, EM och NBU – vad dessa beteckningar stod för fattade jag inte helt men D stod för down, M för middle och U för up. Räknade jag med fanan så ingick nästan 50 delar enbart i kroppen!

Delarna som skulle vara till kroppen lade jag i kartonglocket och detta fylldes till brädden, utan att balsabitsbeståndet hade minskat det allra minsta i den andra kartongen. Helt plötsligt hade jag alltså två lådor fulla med en massa balsabitar – inte ens Joe Labero gör om det trolleritricket! Tänk om samma sak hade

En fullknöad kartong blev helt plötsligt två när Joe Labero (eller var det jag?) öppnade lådan och plockade runt lite.



funkat med pengar, alltså att man stoppar ner en massa stålar i en låda och så plockar man upp dem och fyller en låda till, vilken grej det vore!

En sak gjorde mig emellertid betänksam, att bygga en intakt antik byggsats kändes som rena helgerånet... Alltså, som att öppna Tutankhamons grav.

### Kroppen är smal

Eftersom kroppen är oval i genomskärning är själva kroppssidorna minimala och allt byggs upp av tjocka klossar och "plankor" som ska hyvlas till önskad ägg-form. Redan från början bestämde jag mig för att elektrifiera modellen så ett spant fick sågas ut för att rymma det sexcellspaket som jag tänkte använda. I övrigt skippades delar av motorbockarna.

En klurig grej med kroppen är att en del utfyllnader bör färdigställas innan de limmas fast, de blir nämligen knepiga att komma åt i ett senare skede. En annan smart grej kan vara att lägga in stöstångar till sido- och höjdroder i ett tidigt stadium – kroppen är som sagt, väldigt smal. Planering är alltså nödvändigt.

### Stabilisatorn blev lätt

Som allt annat i detta plan består stabben av massa delar. Enbart de två framkanterna är uppbyggd av sex olika delar! Eftersom ingen bygginstruktion finns med får man bygga lite som man vill. Hur man ska göra för att få stabben rak hade jag ingen aning om men genom ett outgrundligt Herrans under lyckades jag ganska bra att få själva skelettet rakt. Däremot stötte jag på ett märkligt fenomen. Samtliga delar i byggsatsen passade ganska bra men den hårdträförstärkning som låg över mittsektionen passade inte på något sätt. Förstärkningen var för bred, och passade inte in i spryglarna. Efter att ha kollat på ritningen en lång stund var jag inte det minsta klokare. Eftersom jag kallas för Socker-Conny, för att jag är så söt, funderade jag en stund på seriefiguren Socker-Connys valspråk: "Med ett juste järnrör kan man slå värden med häpnad" men insåg att här hjälper inga järnrör utan jag tog fram sågen och kapade till bitarna så de passade.

Därefter skulle rubbet kläs med 1,5 mm tjocka balsafлак. H-vete! Min i stort sett spikraka stabbe, hur skulle det sluta. Jag kavlade upp ärmarna och skar till alla flaken och gav mig i kast med uppgiften i den fulla förvissningen att detta går åt hejpytten! Men makterna stod mig bi och stabben förblev rak.

Fördelen med helplankat är den vridstyvhet som uppnås. Nackdelen är extra vikt.

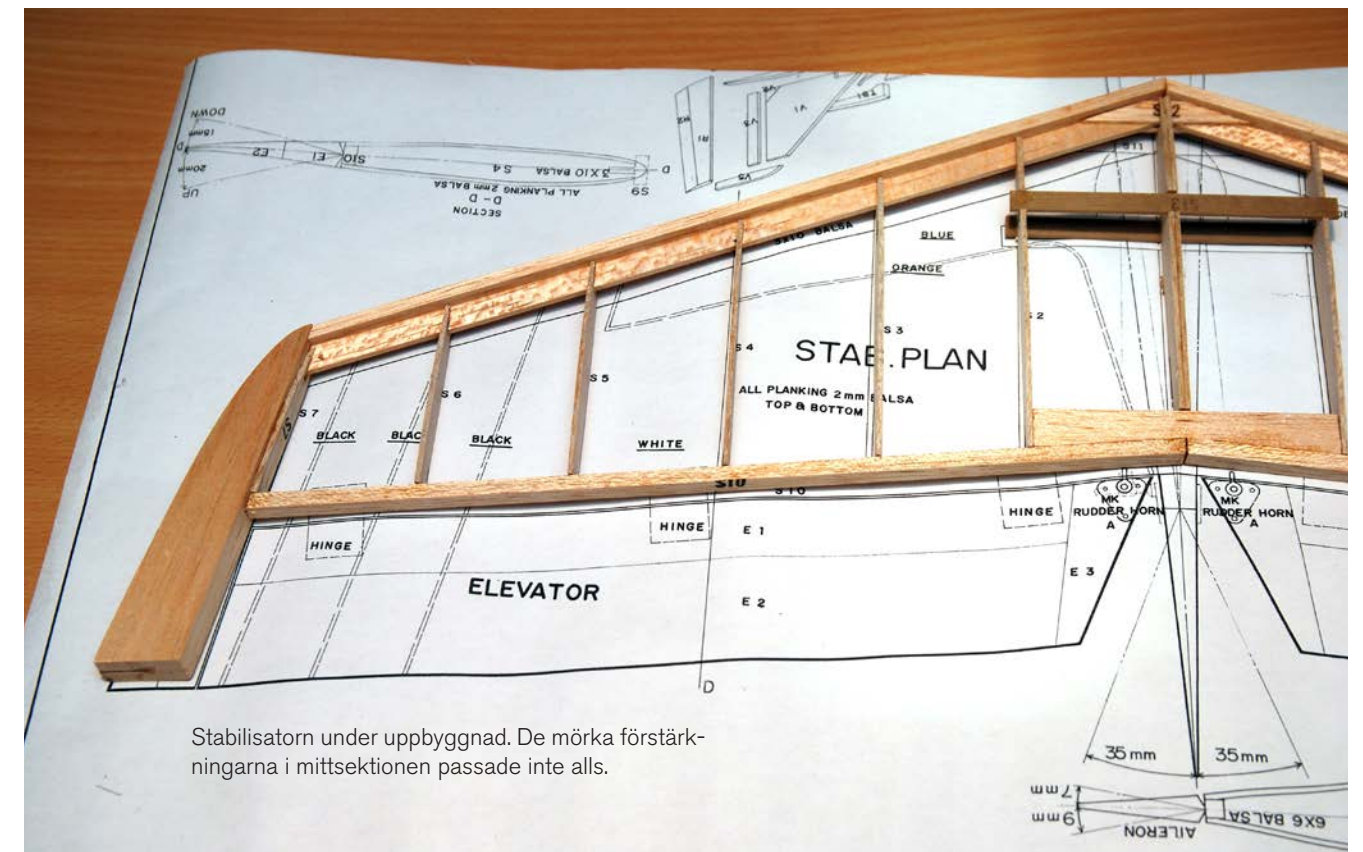
\*Norrmannen Ola Fremming har nyligen byggt en Blue Angel efter en amerikansk så kallad short kit.

Själv kan jag bistå med mallar och ritning om någon vill bygga efter originalet.



Modellen ska elektrifieras så ett spant fick sågas ut för att rymma ett sexcellspaket. Obs, på bilden syns originaltanken.

Conny Åquist



Stabilisatorn under uppbyggnad. De mörka förstärkningarna i mittsektionen passade inte alls.



# 36 timmars flygning Bosön 2017

Anders Johansson nya F3P modell



SMFF bredd anordnade 2017 års största evenemang då vi inbjöd alla SMFF:are att komma och flyga inomhus i Bosöhallen på Lidingö den 26 samt 27 december. Det var ett bra arrangemang med ca 160 modellflygare som kom och flög samt ett oräknat antal personer som kom för att titta på de två dagar detta varade.

**D**e som var långväga var tidigt på plats så när jag öppnade runt 08:00 på morgonen så stod Anders Johansson där för att bära in modellerna. Jag tror att han var först där och såg till att få en bra plats för sig och sina modeller. Han hade även med sig sin nya F3P modell för test i lokalen.

Sedan under den tidiga förmiddagen kom det en hel del piloter. Många var väl kända men även en hel del nya som kom långväga ifrån för att få flyga i hallen.

Modeller och medhavande av sängkläder fyllde rummen för de som skulle övernatta.

Niclas och Autopartner Pelle flyger rotel. Foto Per Nilsson



Det kom även handlare dit varav detta är ett bra tillfälle att diskutera samt att visa sina nyheter för de inbitna inomhusflygare som behöver reservdelar samt att fylla på förrådet med förbruknings artiklar.

Lördagen flöt på bra med fri flygning och många modeller i luften. Både Anders och Alexander flög sina F3P modeller mer som uppvisning för alla och vid dessa tillfällen fick de vara själva i luftrummet för att visa hur sakta dessa modeller flyger. Alexander hade problem med sin motor men efter en hel del meckande fick han den att fungera. Det som orsakade ett stort sus i publikhavet var när Alexander tappade acken i sin modell



under flygningen rakt upp och modellen far bakåt mot backen. Tur var så vände stjärten uppåt och modellen landade på stället. Ibland skall man ha tur. Hade den gått i backen baklänges hade det mesta gått sönder då dessa modeller är väldigt känsliga och sköra.

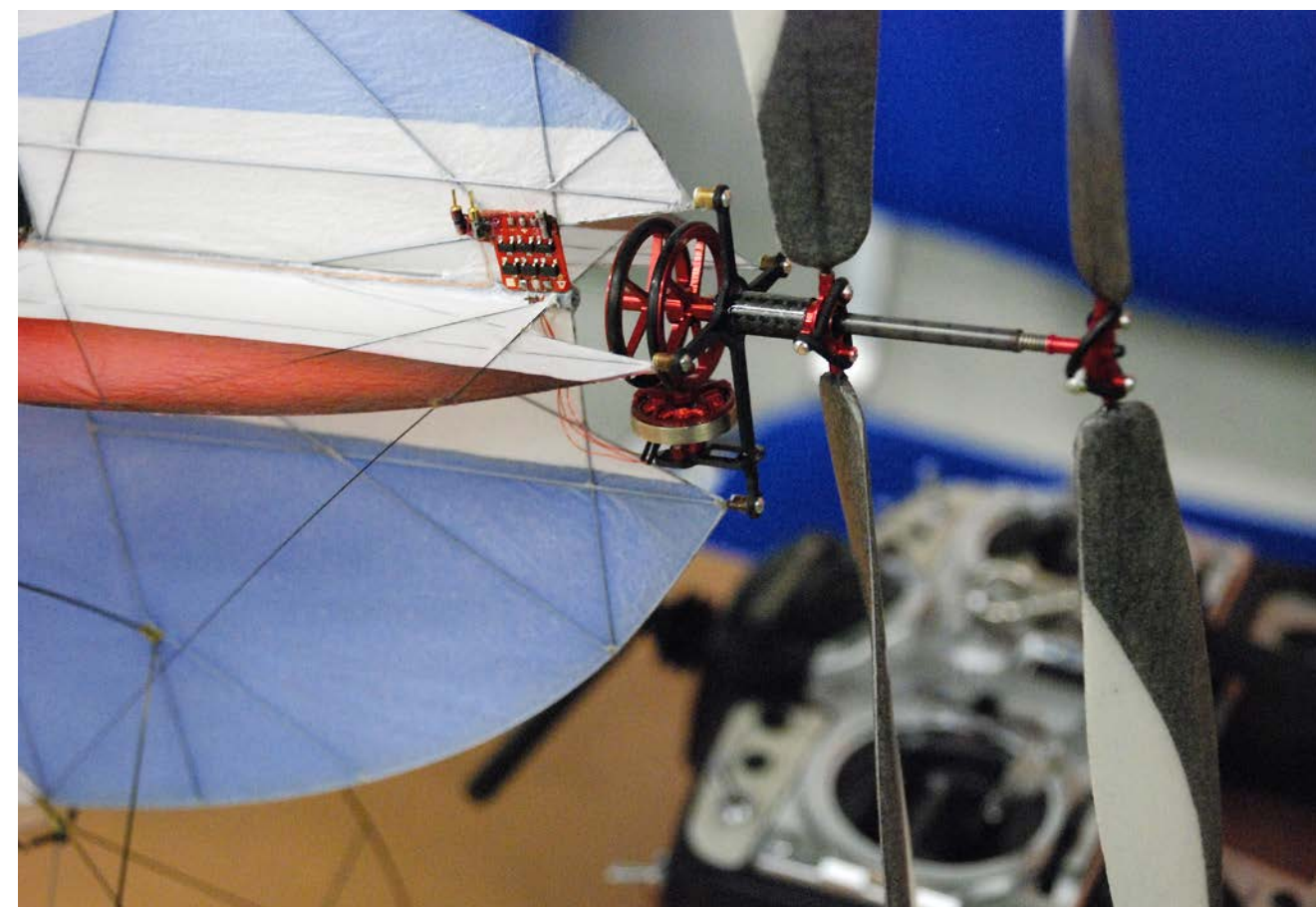
Förtäring hade vi fixa till dessa dagars evenemang så kaffe och kaka var gratis och det fanns korv och dricka samt att till kvällen fick vissa personer åka till Pizzerian och fixa kvällsmat.

En del åkte även iväg för att äta i närheten då restaurangen på Bosön var stängd denna helg.

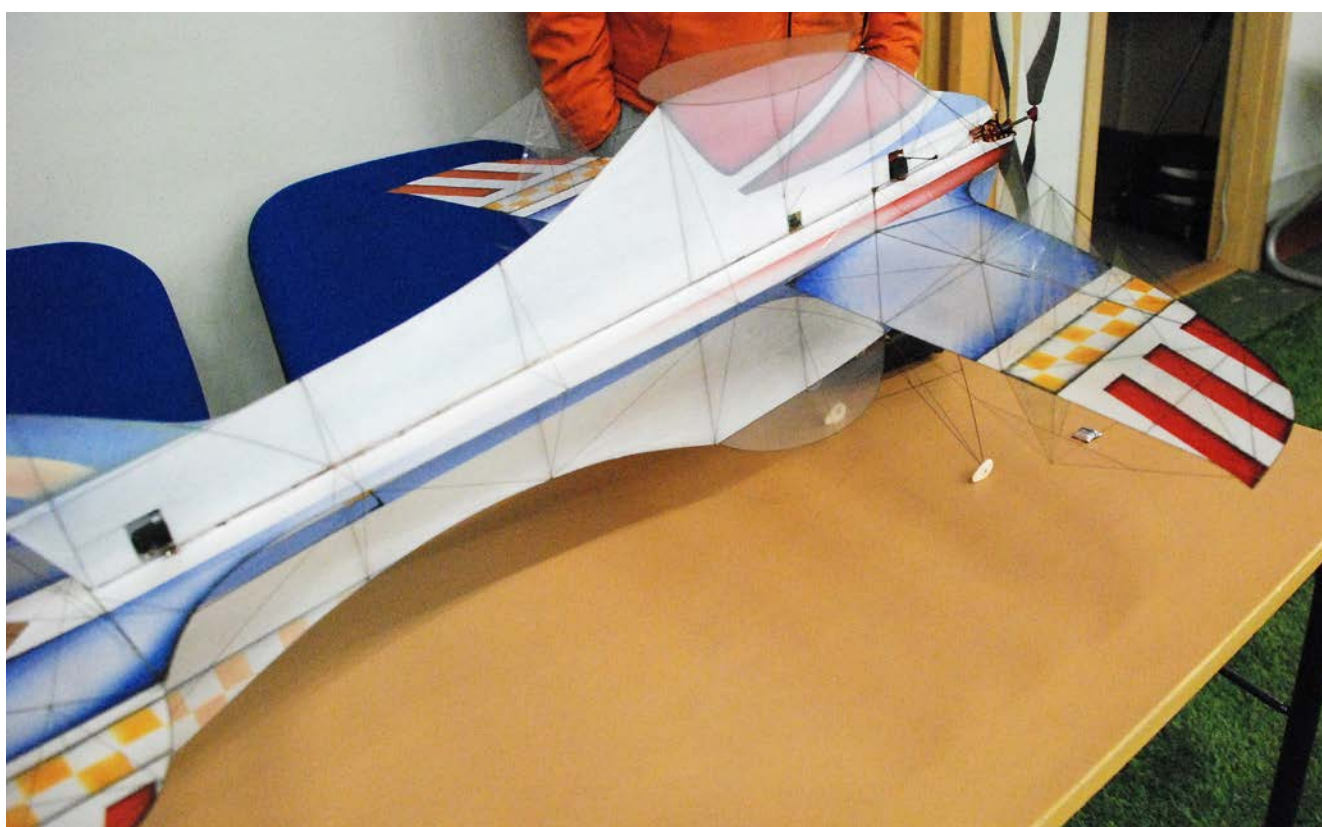
En bra och lyckad helg samt dagen efter med de som hade övernattat och de som kom även den dagen och flög. De sista som hade flugit på morgonen hade gått och lagt sig runt fyra på morgonen. Då hade jag lämnat lokalen vid ett och kom i säng vid två. Sedan var man uppe igen vid sex för att vara hos grossisten för att köpa det som var slutsålt.

Med dessa ord kan jag säga att man var ganska slut efter denna tillställning.

Vi återkommer 2018 med träffen om än i liten bantad version.  
// Micke



lexanders motor som krånglade samt hans modell



Olle "Loppan" Eriksson med en mini Loppan Orginalet flög Olle många gånger på Barkarby då det var Skalaldagarna.



# IMAC 2018

Då går vi in i ett nytt år med allt vad detta innebär i tävlingsform.  
 Årets tävlingskalender är i stort set klar och det är bara att börja anmäla sig till de respektive tävlingsplatser.  
 Nya programmen inför 2018 har nu kommit så alla piloter har nu möjlighet att börja öva på vad som komma skall.  
 Den 4-8 September 2018 kommer VM i IMAC hållas i Muncie i USA  
 Här är årets alla program samt tävlingskalendern.  
 Dags att börja träna.  
 // Redaktören.

Datum	Vad	Plats	Mer info	Sista anm.dag	Sista bet.dag	Anmälan
12-13/5	Älmhult, CUP-tävl.	Älmhult		20/4	25/4	<a href="#">Till anmälan</a>
16-17/6	Brännebrona, CUP-tävl.	Brännebrona		25/5	30/5	<a href="#">Till anmälan</a>
30/6-1/7	Helsingborg, CUP-tävl.	Helsingborg		8/5	13/5	<a href="#">Till anmälan</a>
4-5/8	Strängnäs, CUP-tävl.	Strängnäs		13/7	18/7	<a href="#">Till anmälan</a>
25-26/8	Älmhult, CUP-final	Älmhult	Prel.	3/8	8/8	<a href="#">Till anmälan</a>
4-8/9	IMAC VM	Muncie USA				

## Unlimited

<b>B</b>	Contest:	
Date:	Program:	<b>2018 Unlimited Known</b>

Fig	Code	K	Points
Fig 1	9.8.2.2	9	48
	9.2.2.4	11	
	9.1.5.6	10	
	1.2.12.1	18	
Fig 2	8.5.4.1	11	48
	9.10.7.6	21	
	9.9.3.5	13	
	9.8.3.1	3	
Fig 3	8.4.22.2	17	51
	9.10.2.2	15	
	9.4.2.2	7	
	9.1.4.4	8	
	9.1.4.2	4	
Fig 4	5.2.1.3	18	57
	9.1.1.1	6	
	9.1.5.4	8	
	9.1.5.4	8	
	9.10.1.3	17	
Fig 5	2.4.6.2	45	45
Fig 6	8.8.7.2	21	69
	9.4.1.3	12	
	9.1.1.1	6	
	9.9.5.8	17	
Fig 7	7.4.2.3	12	27
	9.1.3.1	2	
	9.9.3.5	13	
Fig 8	8.6.4.4	15	47
	9.10.10.4	15	
	9.10.3.5	15	
	9.1.3.1	2	
Fig 9	1.1.6.4	10	22
	9.12.1.5	6	
	9.1.5.3	6	
Fig 10	8.7.4.2	14	48
	9.1.3.3	6	
	9.1.2.6	12	
	9.9.3.7	16	
<b>Total K = 462</b>			

Created Using Forest software. ACCusoft@aol.com



# Intermediate

**B** Contest: \_\_\_\_\_

Date: \_\_\_\_\_

Program: **2018 Official Intermediate Known**

wind direction →

Fig 1	1,181	12	22
Fig 2	8,224	11	22
Fig 3	1,173	11	16
Fig 4	8,151	2	
Fig 5	8,221	14	36
Fig 6	8,123	8	36
Fig 7	8,1034	13	
Fig 8	7,412	15	26
Fig 9	8,434	11	
Fig 10	5,214	22	36
Fig 11	8,112	8	36
Fig 12	8,153	6	
Fig 13	8,411	13	33
Fig 14	7,414	12	33
Fig 15	8,453	5	
Fig 16	1,2111	19	36
Fig 17	8,122	6	36
Fig 18	8,224	13	
Fig 19	7,222	8	
Fig 20	8,134	8	34
Fig 21	8,132	4	34
Fig 22	8,1034	13	
Fig 23	1,174	9	12
Fig 24	8,851	3	12
Fig 25	2,131	14	14

**Total K = 271**

# Advanced

**B** Contest: \_\_\_\_\_

Date: \_\_\_\_\_

Program: **2018 Advanced Known**

wind direction →

Fig 1	7,521	15	
Fig 2	8,1046	16	57
Fig 3	8,834	15	57
Fig 4	8,131	9	
Fig 5	1,174	9	16
Fig 6	8,254	9	
Fig 7	8,213	16	
Fig 8	8,114	15	50
Fig 9	8,454	11	
Fig 10	2,342	31	31
Fig 11	8,422	17	50
Fig 12	8,1013	17	50
Fig 13	8,158	10	
Fig 14	7,231	8	
Fig 15	8,132	4	36
Fig 16	8,1036	16	36
Fig 17	8,131	6	
Fig 18	8,133	6	
Fig 19	7,423	12	17
Fig 20	8,432	5	
Fig 21	1,174	9	21
Fig 22	8,175	8	
Fig 23	8,153	8	
Fig 24	1,341	16	
Fig 25	8,122	6	46
Fig 26	8,1024	15	
Fig 27	8,422	7	
Fig 28	7,4104	13	40
Fig 29	8,1032	13	40
Fig 30	8,836	14	

**Total K = 386**

# Sportsman

**B** Contest: \_\_\_\_\_

Date: \_\_\_\_\_

Program: **Official 2018 Sportsman Known**

wind direction →

Fig 1	8,561	10	
Fig 2	8,234	9	25
Fig 3	8,142	4	
Fig 4	7,231	8	13
Fig 5	8,432	8	
Fig 6	1,163	10	13
Fig 7	8,1116	3	
Fig 8	1,212	18	27
Fig 9	8,122	8	27
Fig 10	8,851	3	
Fig 11	8,431	15	29
Fig 12	8,133	8	
Fig 13	8,541	11	29
Fig 14	8,422	7	22
Fig 15	8,132	4	
Fig 16	7,422	12	16
Fig 17	8,132	4	
Fig 18	5,211	17	26
Fig 19	8,154	8	
Fig 20	8,881	12	16
Fig 21	8,152	4	
Fig 22	8,811	13	32
Fig 23	8,112	8	32
Fig 24	9,934	11	

**Total K = 216**

# Basic

**B** Contest: \_\_\_\_\_

Date: \_\_\_\_\_

Program: **Official 2018 Basic Known**

wind direction →

Fig 1	1,111	2	10
Fig 2	8,211	17	17
Fig 3	8,821	10	16
Fig 4	8,122	8	
Fig 5	7,411	10	10
Fig 6	8,4141	12	16
Fig 7	8,142	4	
Fig 8	8,881	12	16
Fig 9	8,152	4	
Fig 10	2,411	6	6
Fig 11	8,411	13	17
Fig 12	8,152	4	
Fig 13	7,212	8	10
Fig 14	8,132	4	
Fig 15	1,163	10	13
Fig 16	8,1116	3	

**Total K = 131**



# 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.



## MBS RC Models Din hobbybutik!



### I Herrljunga sedan nio år!

Svensk distributör av balsa, furu, plywood, Kavan, Gens ace, Tattu, m.m.

MBS RC Models, Björkvägen 1, 524 32 Herrljunga  
info@mbs-rcmodels.se, www.mbs-rcmodels.se

0730 – 69 09 75



**Lipo!**  
**- Bästa priserna!**



Gens ace



RC Flight  
.se

**Snabba leveranser!**



# INBJUDAN TILL FÖRBUNDSMÖTET SÖNDAGEN DEN 18 mars 2018

PÅ ARLANDA CLARION HOTELL, SKY CITY  
MED START KL 09.00.

SMFFs klubbar och medlemmar kallas härmed till  
SMFF:s 61:e ordinarie  
förbundsöte enligt ovanstående.

En delegat per klubb betalar förbundet för i delar dubbelrum.  
Enkelrum på ARLANDA CLARION HOTELL, SKY CITY  
kan bokas av deltagarna till ett pris av 800 kr inkl. moms.

Seminarium ang. lufrumsfrågor kommer att  
avhandlas på lördag efter FSF:s årsstämma.  
De som skall närvara med rösträtt skall ha med sig en  
fullmakt från respektive klubb.

Går alldeles utmärkt att bara närvara på söndag utan att boka rum.

Styrelsen för SMFF.



# Gas or Electric! We got it!

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

**Ultra Stick 10cc ARF**



Flyg med el eller 10cc bensin!  
ARF: 2499:-

**Carbon Cub 15cc**



Flyg med el eller 15cc bensin!  
ARF: 3995:-

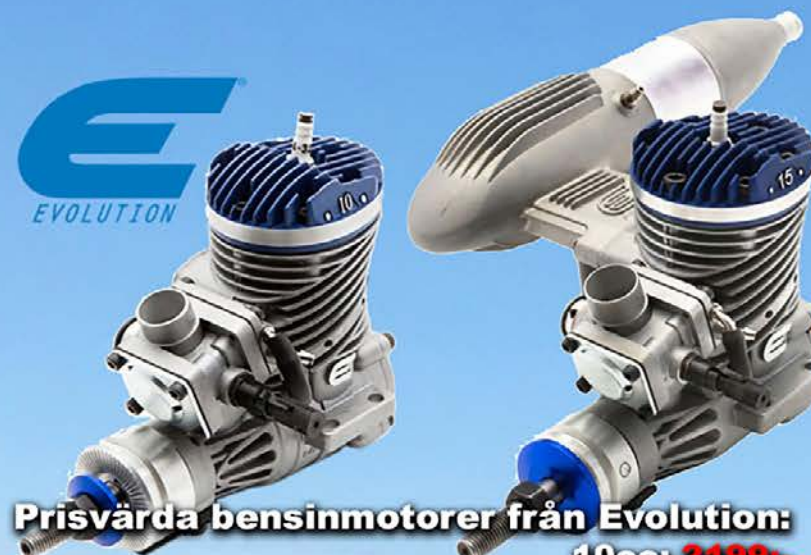


**UMX Aero Commander  
BnF Basic: 1598:-**



**E-Flite AT-6. Pylonracing? :)  
PnP: 2998:- BnF Basic: 3195:-**

**E**  
EVOLUTION



Prisvärda bensinmotorer från Evolution:  
10cc: 2199:-  
15cc: 2849:-



**Nya SPEKTRUM iX12**  
Förhandsboka idag!  
Från 6195:-

**www.mft.nu**

Ny webshop under våren 2018!  
Flyg-Heli-Multirotor-RC-Tillbehör  
08-374085 info@mft.nu

**MFT**  
MICRO FLIGHT TEC  
med FULL KONTROLL



**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



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