



# SPORTSFLYGER

## hjørnet

Spalteredaktør: Niels Jensen.  
Stovnerveien 52 - 0982 Oslo  
e-post: niels@modellfly.info



Innlegg til spalten. Skriv gjerne innlegg, ris, ros, tips eller annet. Alt er velkomment.

# Yak 54

YAK 54 - 30%

Montert, testet og fløyet av Rolv Leirro

## INNHOOLD

*Terningkast: 4.*

Eska var en grå og kjedelig greie, uten noe opplysning på hva som var inni. Kun noen hokuspokusbokstaver på kinesisk. Importør har lovet bilde der. Halebraketten var av billigsorten og 4 islagsmuttere manglet for feste av stab til kropp. Jeg valgte 3mm her. Hardware var kanskje noe underdimensjonert i alle fall til større bensinmotor. Jeg valgte bort dette til fordel til Dubro. Kanskje bare ren "fobi", men erfaring på dette har jeg nok av. Bedre før enn etter. Hjulene ble også bortvalgt til fordel for 110 mm. Dubro gummihjul. Dette i årsak at jeg flyr på forskjellig underlag. En kan godt bruke spongehjul 100mm og skjære ut i hjulkåper om en på død og liv ønsker disse montert. Det setter modellens helhet på plass og det visuelle inntrykk høyere men uansett hvor jeg søkte angående Yak 54 så fant jeg ingen annet enn med bare hjul.

Solide delbare vinger og delbart stab opp-

heng. Betrekning - Oracover (gul, hvit og blå). Medfølgende hardwarepakke - rorhorn, linker, tank (500cc), halehjul med brakett, småskruer etc.

Dette fulgte ikke med: Radio, 8 Hitec 645 servoer, motor MVVS 58IRS med Bisson PN05558 muffler - MenZ 24X10 - Trutrum spinner.

## MANUALEN

*Terningkast: 1*

Manualen var meget dårlig. Som en ser så er ikke dette noe å skryte av. Den er et lite A4 sammenstiftet hefte på 8 sider i noe kopiert blekkskrivergreier der det så ut som den ene fargepatronen straks var tom. Skjerpings! Importøren har lovet å komme med manual på norsk. Jeg brukte den rett og slett ikke. Det jeg kun interesserte meg for var CG punktet eller tyngdepunktet som heldigvis stod anmerket der. Skulle være 6.5 tommer fra leading edge (inne ved rota). Enten så, eller fant jeg ikke hva rotorlagene skulle være. Dette er meget viktig så jeg har notert ned disse på

testen - de jeg med fordel brukte.

## HARDWARE

*Terningkast: 4.*

Alt var der, men throttelstang var ikke dimensjonert for bensinmotor.

Alle støtstenger var der, men hva hjalp det når stagene til høyderor var for lange. Synd, for de var i skikkelig god kvalitet. Selv om en skrudde de helt inn var de alt for lange. Skulle en bruke disse så måtte en borre disse opp der festeskruene skulle stå. Jeg valgte bort også linkene til fordel for 3mm ställinker fordi at hullene også var dimensjonert for 2 mm. Går nok å borre opp, men da mister en yttergods og i all tvil blir deler byttet hos iallfall meg. Rorhorn var etter mitt syn kanskje litt underdimensjonert så jeg byttet disse ut med "heavy" Dubro. Bedre det enn å gå ned i åkeren for en "skarve" link. Hjulene var i alle fall 15mm for små, 80mm er for lite og de burde vært min. 100mm. i diameter.





i fabrikkens viser modellen. Kjedelig spør du meg.



Manualen, ikke noe å skryte av



Hardware



Linker med miniatyrkulager.



Vinge



Stab



Kropp

## VINGEN

*Terningkast: 5.*

Vingen var i bra kvalitet. Vanligvis så kjenner en langsgående skjoter side om side når man tar forsiktig på tvers. Her var det omtrent ingen "feeling" av skjøt. Servoene i vingen var nedfelt så festedelen gikk plant med vingeflaten. Servoen kunne vært lagt med bare servohornet ut, liggende skjult på en plate under mener jeg da sett fra den kosmetiske siden hadde blitt mer stilrent. Det som trakk litt var at jeg måtte file litt for å justere for festeboltene.

## STAB

*Terningkast: 5.*

Bra arbeid, men festeorene under staben der skruene skal skrues i kroppen manglet betrekning. Dette sees normalt ikke, men jeg likte det ikke slik, pirkete som jeg kanskje er? Oracover med fargekode ble etterspurt til dette. Kurant greie det, men ikke kundens oppgave å skaffe dette mener da jeg.

## KROPPEN

*Terningkast: 4.*

Ved første øyekast ser denne fin og akseptabel ut, men noen limskjoter måtte gjennomgås. Finerflatene er i lasercuts, noe som mer og mer blir brukt for presisjonens del. En plate som skal ligge opp bak vingerør var litt plundrete å få presset på plass. Jeg lurte lenge på hvorfor den ikke var satt der allerede under monteringen av treverket, men har per i dag ikke forslag til hvorfor den var løs for selvmontering. Motordoomen var i dobbel finer og sauset inn med epoxy der dette var grundig gjort. Topplata var ikke pålimet med fordel at en kom til motormonteringen og boring av diverse hull til eksempel feste av el. boks til motor. Halehjulbraketten var i billigutgave og kan klart erstattes av noe med bladfjærer. Hjulene var etter mitt syn noe små (80 mm) så en kan med fordel skjære ut hjulkåpene og sette eks: 100mm her, noe jeg gjorde også. Liker at modellen ruller ordentlig ut ved landing, selv i kanskje vått gress uten at den lug-

ger og vil på nesa. Halehjulsfly er en liten utfordring som jeg bestandig har likt. En tar de av som et ordentlig fly. En taxer et halehjulsfly med fullt høyderør for å holde halen nede som en ordentlig Cub. Dette er moro når en mestre teknikken.

## BETREKNING

*Terningkast: 5.*

Som regel ser ofte slike filmbetrukne modeller ut som de er nytrukket uten å være strammet når en første gang tar dem ut av eska. Rynkete og fæle er de oftest etter å kanskje vært plassert på et overopphetet lager der temperaturen oftest er godt over 30+ i Asia, før avsendelse til deg eller meg. Denne modell var eksemplærisk og det var lite etterstramminger som måtte foretas. Ellers så var den etter boka veldig bra trukket. Det er nok mange som skulle vært og lært film betrekning med stor fordel hos en

*(Fortsetter på side 34)*

(Fortsatt fra side 31)

eller annen der borte. De dame ne har sikkert mange triks å lære bort.

## TANKEN

*Terningkast: 4.*

Tanken var på 500cc (kanskje litt liten) burde vært min. 650cc eller enda mer om en hadde tenkt å ha glowmotor. Den hadde alt med inkl. slange til klunk. Jeg var i tvil om den var beregnet for bensin men valgte original tungslange inkl. proppen som dubro gas, men dette kommer av en manglende manual som ikke sier noe om det.

## UNDERSTELL

*Terningkast: 6.*

Understellet var i ypperste kvalitet i blå lakkert duraluminium.

## MOTOR

Hva annet kunne og måtte det bli enn en MVVS58IRS, en potent maskin på oppgitte 8,5HK. Egentlig overmotorisert for denne modellen, men med den praktiske teknikken i orden og mye bruk av throttle så er det en fryd og se en modell drar noen roller i vertikalen og ikke dabber av etter den første eller den andre.

Yak 54'en er i alle fall ikke noen sinke. Motoren ble montert på dreide sylindriske aluminiumsbolter på 12mm tykkelse og 32mm lengde. Deretter gjenget i begge endene med 5mm. Islagsmutterne på innersiden av firewallen. Skruene av den syrefaste typen er skrudd fra innersiden så islagsmutterne er egentlig bare styreholdere for skruene som har hode på innersiden. Deretter ble aluboltene på ytersiden skrudd fast med lockett mellom, og motoren montert med samme skruedimensjon som i motsatt ende.

## RADIO

Jeg har 2 radioer, men radioen her eller sliteren ble min Futaba 9C. Dette er en radio jeg har vært meget godt fornøyd med. Servoene som ble valgt er Hitech HS645MG og ble montert på hele linjen. Motor og chookeservo (for AV/PÅ) ble montert noe plundrete under tanken. Jeg skjønnte tidlig at CG punktet måtte en ivareta og ha i tankene med en gang. Rudderservoene ble montert på en løs plate som fulgte med men som ikke var fastlimet i senteret like bak tyngdepunktet. 2 stk. etter hverandre. Høyderosservoene var lukket langt inni hver stabhalvdel og de var litt plundrete å få på plass, men med litt fingerakrobatikk etc. så gikk det bra. PS: Om du ikke

har det så skaff arterietenger fra de som selger sykehusinstrumenter. De er dyre men verdt hver krone. De er som en gedigen lang pinsett med låseanordning og saksegrep. Jeg brukte ikke noe el. samlebokser eller sådanne "duppeditter". Videre er jeg "fan" enda av 4,8 volt mottakerbatteri av typen NMH eller NI-CAD batterier.

## MONTERING

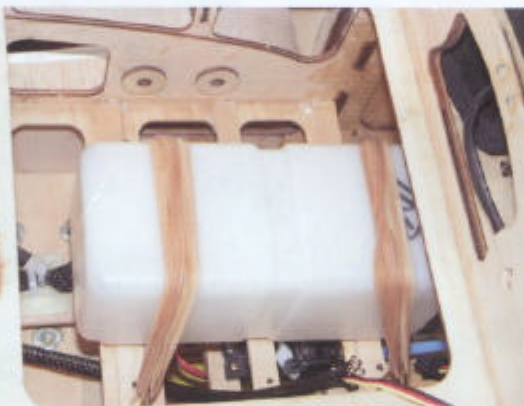
Husk og lær deg engang for alle denne formuleringen, man bygger ikke en ARF, man monterer den. Dette var en typisk ARF modell som var produsert i China. Det som drar veldig opp er at de fleste av linkene hadde et miniatyrkulelager istedet for kule. Uansett så valgte jeg Dubro siden jeg skulle ha en heftig bensiner montert i.

## RADIOOPPSETT

Jeg valgte og sette opp dette med 2 forskjellige utslag og jeg brukte disse rorutslag som kommer til å bli etterjustert til større utslag på high rate på de neste turene. Modellen har god respons på alle ror, men første flight anbefales mindre utslag da eks. er god respons på eks. rollrate. Den er harmonisk og fin på høyderor. Jeg brukte AeroWorks sitt enkle målerinstrument for å måle utslagene som jeg fikk av en



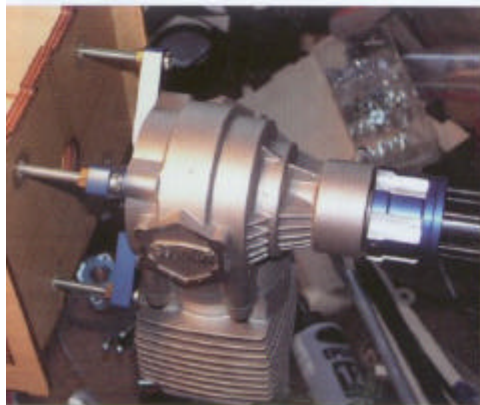
*Ikke ne å utsette på betrekning*



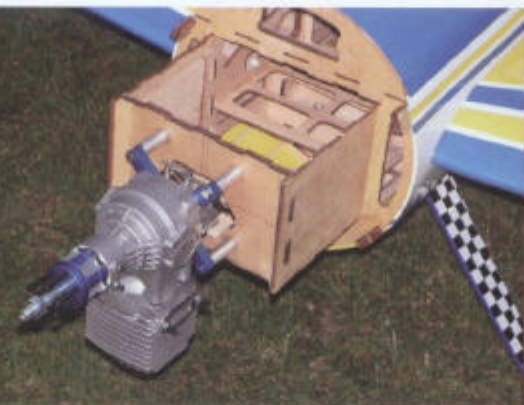
*Om mulig fester jeg tanken med strikk istedenfor strips.*



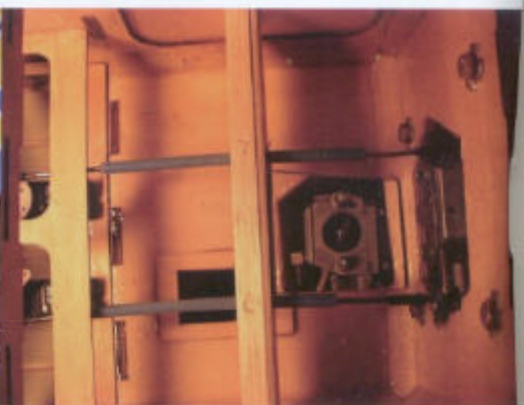
*Glassfibercowling med understell  
Lakkeringsarbeide av ypperste klasse.*



*å finne rette vinkler bruker jeg gjengestenger  
måler dybde etter disse ved å skru de ut/inn i  
islagsmutterene.*



*Motor prøvemontert 2.  
Det skal være et fastlimt lokk  
oppå motordoomen*



*Gass og chookeservo.  
Jeg bruker et lommespeil for å se om  
spjeldene lukker riktig.*

flykompis.

Elevator High Rate Up 45mm. Down 40 mm.

Elevator Low Rate Up 35mm. Down 30 mm.

Aileron High Rate Up 40mm. Down 35 mm.

Aileron Low Rate Up 30mm. Down 25mm.

Rudder High Rate Left/Right 100mm.

Rudder - Ingen Low Rate her.

## TESTFLYVNINGEN

*Terningkast: 6.*

Dagen den 26. september 2006 opprørt med overskyet vær men vindstille. Min biologiske klokke gjorde at jeg var tidlig oppe. Jeg skulle til Bø i Telemark og teste vidunderet. Ca. Kl. 09:30 var jeg der alene. Totalt vindstille med bare besøk av en musvåk og en ørn som kretset i luflag som jeg ikke hadde tenkt å nærme meg.

Etter å ha lastet ut, montert vinger, canopy etc. så fylte jeg opp. Motoren som var ny var like startvillig som en kan ønske. På forhånd var den kjørt og grovjustert et par tanker. Jeg leaner den aldri før den er skikkelig innkjørt men det vil ikke si at den skifter takt under flyvning for at den får for mye. Dette er min andre MVVS og all ros til den. Vanlig chookeprosedyre og 2-3 flipp og den startet. Litt rusing for å høre etter evt. motordropp og få opp arbeidstemperatur, men alt var i skjønnes-te orden. Jeg takset ut på stripa og ga 50-60% power. Den var umiddelbart opp av halehjulet og jeg ante kanskje en noe trim justering på høyderor, men dette var ikke nødvendig. Det var bare motorens potende svar og respons som gjorde dette inklusiv litt "dragging" i det våte morra gresset. Nå holder jeg vanligvis

nye modeller lenger nede på bakken enn nødvendig på jomfruturen. Dette hadde ikke vært nødvendig for den akselererte av gårde og var "airborn" på 30-40 meter og i en høyde på ca. 1 meter føltes alt riktig etterfulgt av ett knepp tilbake på høyderor og "dett var dett". Ingenting annet måtte jeg gjøre med trim sets. En 270 graders høyresving og flatt jern opp i 2-3 slow roller der den bare akselererte på ca. 70-80% gass. (motoren er som sagt ny så den stresser man ikke i begynnelsen) For en følelse... En snaproll på toppen og nedover bar det. Jeg testet 2 looper etter hverandre og trengte omtrent ikke korrigerende noe med sideror. Stall turn ble gjort med stil samt 3-4 turn i spinn. Spinnet kom den ut av omgående når en ønsket det. Videre testet jeg videre avalanche og en utvendig loop. Nå var turen kommet til sakte flyvning. Sakte flyvningen sier mye eller nesten det meste om en modells egenskaper. Jo da halen hang langt nede og jeg fløy nesten på tomgang (20-25% gass) bortover i ca. 30 meters høyde. Ingen stygge tendenser til evt. vingedropp. Jeg trengte bare 2 snorer så hadde en hatt en drage.. Rundt i en 270 graders horisontalsving og landing på halehjulet først. Jeg smilte for meg selv og utbrøt "yes"... der jeg hadde hele plassen for meg selv.

## KONKLUSJON:

Det som trekker modellen opp på poengskalaen (85%) er at den flyr ekstremt bra. Ingen skumle tendenser. Flyr meget rent og pent til å være en masseprodusert tremodell betydelig godt over middels øst-Asiatisk kvalitet.

Dekaler kunne vært litt mer av. De som var med var: Yak 54 og var meget plundrete å få på pent, men med zalo og vann så gikk det på et vis.

Modellen er mye bedre enn andre konkurrenter i samme prisklasse eller over om så. Ved å sparke litt i det store sideroret var det omgående respons. Modellen svarer med rask respons på alle ror og er ikke overstyrt, m.a.o. at en ikke behøver etterkorrigeringer etc. mer enn det rorutslag som gis.

Disse øvelser ble testet: Innvendig og utvendig loop, roll, snaproll, knife edge, snaproller med ca 50% power, avalanche, stall turn, spinn og flere landingsinnlegg og alt gikk etter boka...

Modellen kan trygt anbefales. Den er vel verdt Pris: kr. 3899,- sett ut i fra mange konkurrerende sett. Den er solid oppbygget uten at det stjeler unødvendig vekt. Jeg tenker den flyr fint med en MVVS 45, men skal en ha det gøy så sett i en MVVS 58IRS. Med en MVVS 45 så garanterer jeg ikke tyngdepunktet men med valgte motor så ballanserte den bra. Jeg har et 1900mah mottakerbatteri montert over motordoomen. Ellers så flyr den sikkert bra med andre motorvalg også men en skal hele tiden tenke på avballanseringen da den kroppen er lang. Motto: bedre med nyttelast enn ballast!

Modellen gis en score på min. 85% av 100% - og er absolutt verd prisen på: Kr. 3899,-. Det som drar ned er den mangelfulle manualen og "0" info på eska som tilsier at det er en kvalitetsmodell inni. Det minus som er til overs er vel bare mitt flispikkeri...

