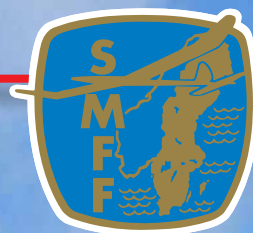




modellflyg^{nytt}

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD

3 2015



Micael Karlsson
Sveriges bästa modellbyggare

Micael Carlssons
Bleriot IX



- Inomhus-EM i Rumänien
- Kristi Flygare i Norberg
- Lilla Majtävlingen 2015
- Göran Ridderström del II

Sveriges Modellflygförbund



Gör PR för modellflyg

Modellflyg är en kul och meningsfull hobby. Vi vill naturligtvis att många skall upptäcka denna härliga fritidssysselsättning. Där-för har förbundet tagit fram en del material som kan hjälpa klubbar att jobba med medlemsrekrytering samt att sprida information om vår verksamhet. Du kan exempelvis beställa affisch och broschyr från förbunds-expeditionen (kommer även att finnas på hemsidan för att printa ut) samt att fem roll-ups finns att låna från våra världklubbar, som är utspridda runt om i landet.



modellflyg^{nytt}

Sveriges Modellflygförbund (SMFF) är en sammanslutning av ca 220 klubbar och 4700 medlemmar.

MODELLFLYGNytt är organ för Sveriges Modellflygförbund

SMFF ordförande
samt ansvarig utgivare:

Claes Wahlund
070-577 05 78
ordforande@modellflygforbund.se

Ansvärg distribution, prenumeration eller vid utebliven tidning kontakta

Sveriges Modellflygförbund
Box 7819
103 96 Stockholm
Telefon 010-476 54 71
Pg-konto 51 81 65-6
Hemsida: www.modellflygforbund.se
e-mail: kansli@modellflygforbund.se

Prenumeration/helår/400:-
Tillk. porto utlandsboende 100:-

Redaktion och annonser:

E-post: red@modellflygnytt.se
Skicka artiklar till red@modellflygnytt.se

Grafisk formgivning:

Conny Carlsson
Stenserydsvägen 1b 598 91 Vimmerby
0492-12925 070-694 62 12
conny@bildomedia.se www.bildomedia.se

Ring, faxa, e-posta eller skriv för att få aktuella annonspriser.
Redaktionen hjälper med glädje till med annonsutformning mm till låg självkostnad!

Redaktionsrådet

VO Bredd
red@modellflygnytt.se

Beträffande annonsbokning manusstopp kontakta redaktionen i förväg!
Annonsunderlag i digital form, pdf- eps- X-ad- eller tif-format normalt 4 veckor före angiven utgivning.

Preliminär utgivning

Modellflygnytt nr 3/15 26 juni
Tidningen beräknas postas angivna veckor
Ordinarie manusstopp är 4 veckor före angivna utgivningsdagar, efter avtal kan senare lämning ske.

Skicka gärna manus i god tid!
Försenade manus försenar tidningen!
Manusstopp är 4 veckor före utgivning.
Redaktionellt material skickas till:
red@modellflygnytt.se
Annonser skickas till:
conny@bildomedia.se

Tryck: V-TAB Vimmerby, 2015
ISSN-0345-813X



Copyright Modellflygnytt
För insänt, av redaktionen ej
beställt material ansvaras ej!

modellflygnytt nr 3 2015

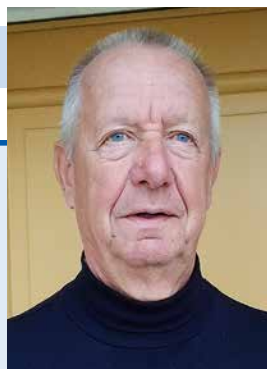
INNEHÅLL NR 3/2015

• Kurt Lennå har lämnat oss	6
• Visit hos Åke Jansson	10
• Mikael Carlsson	12
• MPX Rockstar	16
• Arrow 60	20
• Multiplex Funlider	22
• EM F1D	24
• Lilla Majtävlingen	29
• Kristi Flygare	32
• Roll-Out i Falun	36
• Göran Ridderström del II	39
• Meeting-annonser	42



På grund av en närda anhörigs frånfälle så uteblir vår ordförandes ledare i detta nummer. Claes har lovat skriva sin ledare för att publicera på SMFF och Modellflygnytt hemsidor inom kort.

Vi inom styrelsen tänker på Claes och hans familj.



Styrelsen SMFF 2015



Funktion	Namn	E-post	Tel
Ordförande	Claes Wahlund	ordforande@modellflygforbund.se	070-577 05 78
Vice Ordförande	Lova Bannister	viceordforande@modellflygforbund.se	0708-87 87 80
Kassör	Vakant	webbredaktor@modellflygforbund.se	
VO-Elit	Roland Brebäck	ordf_voelit@modellflygforbund.se	076-115 21 46
VO-Bredd	Åke Karlsson	ordf_vobredd@modellflygforbund.se	073-5350508
Suppleant	Ulf Höglin	suppleant@modellflygforbund.se	070-478 45 74
Verksamhetsområde Bredd			
Funktion	Namn	E-post	
Chef	Åke Karlsson	ordf_vobredd@modellflygforbund.se	073-5350508
Vice chef	Sven Pontan	vordf_vobredd@modellflygforbund.se	070-592 47 52
Ledamot	Bo Nilsson	vobredd@modellflygforbund.se	073-301 84 51
Ledamot	Mona Ståhl	obredd@modellflygforbund.se	
Ledamot	Inge Sundstedt		
Verksamhetsområde Elit Styrelse			
Funktion	Namn	E-post	
Chef	Roland Brebäck	ordf_voelit@modellflygforbund.se	076-115 21 46
Vice chef	Bengt Lindgren	ga_radioflyg@modellflygforbund.se	070-871 90 38
Radioflyg	Gunnar Broberg	ga_radioflyg@modellflygforbund.se	070-932 99 20
Linflyg	Bengt-Olof Samuelsson	ga_linflyg@modellflygforbund.se	070-267 59 14
Friflyg	Per Findahl	ga_friflyg@modellflygforbund.se	
Modellflygnytt			
Redaktör	Åke Karlsson	ordf_vobredd@modellflygforbund.se	
Redaktionsrådet		red@modellflygnytt.se	
Webb			
Webbredaktör			
Revisorer			
Revisor	revisorena@modellflygforbund.se		
Suppleant	Lennart Andersson		
Revisor	Sten-Åke Aspenby		
Suppleant	Anders Eriksson		
	Ingemar Svensson		

Kansli modellflyg
Propania
Lars Ekstedt
Sveriges Modellflygförbund, Box 7819
103 96 Stockholm
0735-07 29 50
E-post: kansli@modellflygforbund.se



Sveriges Modellflygförbund VO Bredd i SMFF

Vårvindarna sedan nr 2 av MFN har lugnat ner sig en hel del. Jag börjar få lite koll på vad det innebär att vara ordförande i Bredd. Tack Christer för ett fantastiskt jobb. Jag hoppas kunna förvalta ditt arbete och få till det jag med.

Nu är det snart hög tid för sommar och alla trevliga meeting som man vill bevista jag hoppas hinna med så många som det bara går. Men dygnet har ju bara 24 timmar och sedan får man ju inte glömma bort hustrun och barnen. Sedan är det ju en gång för alla så att vår hobby är väldigt väderberoende och maj månad har ju varit en total katastrof för oss flesta. Det har blåst och regnat om vartannat. Inomhus säsongen tog slut alldeles för tidigt men man är ju alltid en optimist vad gäller flygväder.

Jag hoppas innerligt att flera av SMFFs medlemmar vill vara med att påverka tidningen med reportage, bilder och resultat från tävlingar som ni deltagit i eller bara åkt till för att se våra duktiga modellflygare tävla. Några bilder och lite skvaller om vem kom vart och varför den eller den inte kom bättre är alltid intressant att läsa om. Som skrivit tidigare så är ju det en medlemstidning för oss i SMFF och en tidning som fylls med material från våra medlemmar. Vi har inte möjlighet eller lust att anställa reportrar utan tidningen är ju för oss av oss modellflygare. Så fatta pennen eller sätt dig vid datorn skriv till oss. I detta nummer har yngsta sonen Magnus 12 år skrivit en recension. Alla kan alltså bidra.

Från och med att nr 3 kommer ut till er så kommer föregående nummer att finnas på Modellflygnytt hemsida för att läsa som en PDF fil. Om du inte vil låna ut din tidning till ngn vän så hänvisa till Modellflygnytt.

Lova vår nya och enormt driftiga vice ordförande har gjort ett helt fantastiskt jobb med SMFF hemsida. Det händer saker där ofta nu.

Kolla kalendern där alla meeting och sanktionerad tävlingar som vi får in till oss finns. Dessutom lite annat smått o gott. Vi i styrelsen har en framtidstro och ett härlig "go". Det är otroligt trevligt få kontakt med klubbarna. Självt hoppas jag att kunna komma till Ripa, Helsingborg och eventuellt Skillingaryd i sommar men innan sommaren slagit ut i full blom så är det traditionen i min familj att åka till det undersköna Dalarna och Drags till midsommar. Till nästa krönika eller om vi ses på något fällt ha en riktig skön sommar och för att härma våran tidigare ordförande flyg lågt flyg länge och framför allt flyg säkert.

Åke Karlsson vo bredd



VO-bredd består av följande personer:

Verksamhetsområde Bredd

vobredd@modellflygforbund.se

Funktion	Namn	E-post
Ordförande	Åke Karlsson	ordf_vobredd@modellflygforbund.se 073-5350508
Vice ordf	Sven Pontan	vordf_vobredd@modellflygforbund.se 070-5924752
Ledamot	Bo Nilsson	vobredd@modellflygforbund.se 073-3018451
Ledamot	Mona Ståhl	vobredd@modellflygforbund.se
Ledamot	Inge Sundstedt	vobredd(a)modellflygforbund.se
Modellflygnytt	Åke Karlsson	red@modellflygnytt.se Alt. rc-pilot@bktv.nu



DVD

Under 2013 har det framkommit önskemål till SMFF om PR-material som kan användas i klubbarnas arbete med att rekrytera nya medlemmar. VO Bredd har därför i samarbete med PE-Film tagit fram

en DVD-film på ca 30 minuter som presenterar ett stort antal grenar inom hobbyn modellflyg. Ett exemplar av filmen kommer under våren att distribueras till samtliga SMFF anslutna klubbar utan kostnad. Tanken är att filmen ska kunna visas vid olika klubbaktiviteter, till exempel Öppet Hus, lokala utställningar och andra arrangemang där klubben vill visa upp sig och sin verksamhet för allmänheten och förhoppningsvis skapa ett intresse hos åskådaren att ta en fortsatt kontakt med klubben.

Sveriges Modellflygförbund Åke Karlsson
Ordförande, VO Bredd

Klubbledarpärm



Det har under åren visat sig att många olika frågor dykt upp från klubbarna, varför SMFF-Bredd tagit initiativet att skapa en klubbledarpärm. Denna klubbledarpärm

riktar sig till klubbar som är anslutna till Sveriges Modellflygförbund. Innehållet skall ge information, riktlinjer och förslag till ett framgångsrikt klubbarbete. SMFF-Bredd hoppas att innehållet i denna pärm kommer att vara till stor nytta och hjälp i ert klubbarbete. Meningen är också att klubben kan använda denna pärm för att föra in sina egna dokument under respektive flik.

Klubbledarpärmen hittar ni på förbundssidan under Bredd.



Kurt Lennå har lämnat oss!

Modellernas Mästare vill jag kalla Kurt Lennå, Hökaklubben, Halmstad. Nu får vi leva på våra minnen av Kurt. Vår beundrade klubbkompis avled sent förra året efter en lång tid på ett dementboende. Orättvist!

De som vet mer än jag, kan berätta, att Kurt redan på fyrtiotalet konstruerade och tog fram små dieselmotorer. Den kunskapen och förmågan följde honom genom hela livet. Ibland med bakslag som för alla modellflygare!

Hans fina Handley Page Hayford drogs fram av två Lennå-motorer, som inte ville vara med till hundra procent vid en SM-tävling i Göteborg.

"Experterna" ansåg, att det var hans för svaga motorer, som orsakade haveriet,



som inleddes med en snapp-roll i svängen in på finalen.

Den lite ovanliga modellen skulle göra rätt för sig vid skala-VM 1994, men den franska maten gjorde att Kurt mestadels tvingades uppehålla sig bakom dörren med hjärta. Det blev dock en 14:e plats.

Stora bilden till vänster visar hans otroligt fina Curtiss Helldiver. Med den tävlade Kurt 1980 i VM i Canada.

Jag minns tävlingsreferaten i Model Airplane News, där man hissade modellen

till skyarna (det var ju flygtävling!), men beklagade att Kurts dokumentation var i det närmaste obefintlig.

Hans byggskicklighet, som visades in i modellens minsta detalj, placerade honom dock på en 17:e plats.

En tvåmotorig MFI

På bilden nedan ser man Kurt med en vad man kan tro helt vanligt snyggt byggd och konventionell MFI-9. Den torde vara den enda tvåmotorigt en-motoriga MFI-ma-

skin, där två motorer gemensamt drog propelleraxeln Kurt överraskade många gånger med sina mycket tekniska lösningar!

Hans sista skapelse, en otroligt detaljerad SPAD 13.C1 drivs – naturligvis! – av en rak 6-cylindrig vattenkyld Lennåskapelse.

Minst fyra M för Kurt!

Halmstads Kurt Lennå blir i Halmstad ihågkommen genom sin fyra M –



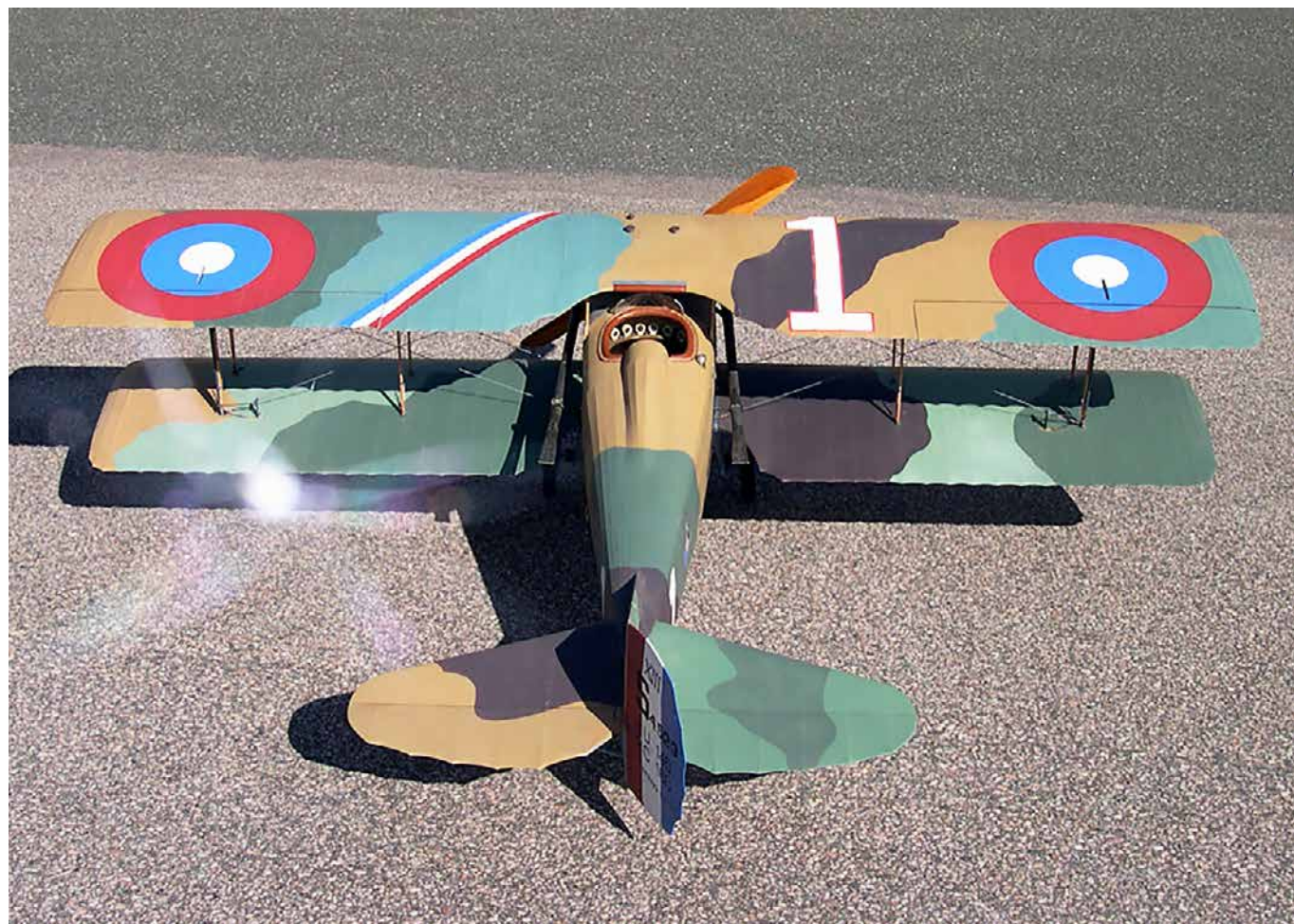
En hyllning till Kurt!

Kurts fina Curtiss tände mig! Jag skulle försöka bygga en likadan! Jag hittade

en byggsats (Pilot?), skickade efter den, men hade missat något med beteckningen. Så min Curtiss blev en F11C Goshawk. Jag flög en gång med



den. Skadade ett höjdroder, se bild! Sålde den. Men minner om kompisen Kurt!



Modellflyg, Motorer, Miniland, Muséet. Han drog igång med hangflygning och var framgångsrik. Han tog några SM och NM-titlar. Det var på 70-talet, som man tävlade främst vid Hovs Hallar, Hammars Backar och Ålleberg.

Den alltid innovativa Kurt kunde inte låta bli att försöka sig på vridbara vingar i stället för skevroder. Experimentlustan var stor! Den var Kurts signum under alla år!

Det är klart att en som Kurt också byggde sina första radioanläggningar.

Inte alltid rakt fram

Trots att jag har uppfattat Kurts framgångsväg genom livet som helt rak, så har det bakom kulisserna förekommit stora vida svängar, som bjudit på goda resultat och välförtjänt uppskattning.

Halmstad stads kulturpris

Så till exempel föräddades vår Modell-byggnas Mästare Kurt Lennå Halmstads Stads Kulturpris – även i detta fall för ett otroligt modellbygge, som direkt sorterades under det kulturella.

Den här gången handlade det inte om någon suverän modellflygarinnovation, utan på ett helt annat plan.

Kurt kom tackålov inte att tillhöra den så omhuldade och i Halmstad världsberömda Halmstadgruppen. Han jobbade

på ett helt annat plan (och nu försöker jag inte vitsa till det med modellplan!)!

Kurt byggde en modell av Halmstads centrum på 1800-talet. Här karvades inte ut particierhus från annodazumah! i lättbearbetad balsa, ej heller i Döderhultarns lindträ, utan varje litet hus formades individuellt ett och ett i lera och brändes.

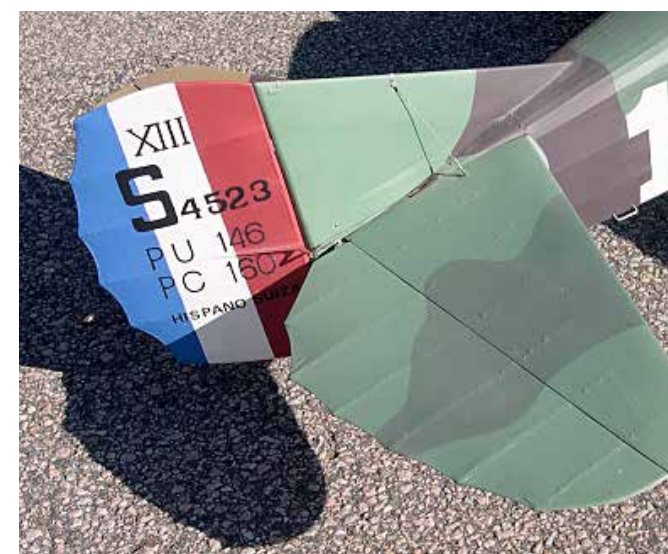
De vackra keramikhusen formade Kurt vart och ett efter dåtida gamla husritningar eller avbildningar, som låg till grund för originalbyggnaderna.

Den fick aldrig flyga!

Jag vill avsluta med en av Kurts gåvor till framtiden, hans otroliga SPAD XIII, en vacker modell, som jag tror, inte har flugit och blir markbunden.

Se den på två meters håll och Du ser en vacker dubbeldäckare med många detaljer, suveränt byggd.

Se den närmare och Du förvånas av mängder av intelligent utförda detaljer och funktioner. Ett exempel: Tanklocket, som sitter snett till höger lite bakom förarplatsen



leder in till en autentiskt uppbyggd bränslematning. Motorn, den 6-cylindriga, den vätskekylda, kylv naturligtvis på rätt och skala/full skala-mässigt sätt.

Radiostyrdalammellerframförmotorfronten stoppar eller ökar luftmängden i takt med önskad luftkyllning av motorn.

Alla dessa goa minnen, som snitslat min bana genom modellflygeriet, har Kurt Lennå bjudit mig på. Därför vill jag med dessa rader delge mina goda minnen av en god vän, en kompis, en förebild!

Sture Tingwall

Bara en detalj!
Här till höger ses de vridbara kylarlammellerna, som styrs med en RC-kanal. Snygg handgjord propeller i rätt utförande – någon plastdito hade inte platsat eller kunnat godkännas av skalatrogne Kurt Lennå!



Kultur-Kurt!

Under många år arbetade Kurt Lennå lite i det tysta med någonting långt ifrån



modellflyg. Men att det handlade om modell var det ingen tvekan om! Snart berättade lokalbladet Hallandsposten att

en herr Kurt Lennå förädrats Kulturpriset för sin modell av staden – helt i keramik, fullvärdigt dokumenterad. Osannolik!

En snabbvisit hos Åke Jansson i Vallentuna

Åke Jansson i Vallentuna behöver kanske ingen närmare presentation då hans Dakota 9Q-CUK "Congo Queen" torde vara allom bekant. Om inte annat än för Iwe Hallbergs fantastiska modell ES-AKE. Bägge har hemsidor på nätet för den som vill veta alla detaljer.

Inom kort kommer Congo Queen inte längre vara 9Q-CUK utan få amerikanskt registrering tack vare att Luftfartsverket av någon anledning inte tillåter den

nuvarande Kongolesiska registreringen. Åke hade att välja på att skrota maskinen, flyga den ur landet eller hitta en alternativ registrering eftersom han inte fick svensk-registrera den. Att flygplanet just fått nya motorer och att den har ett kulturhistoriskt värde hade inte med saken att göra.

Nu var anledningen till besöket inte att beskåda DC-3'an utan kika på en av hans helikoptrar. En gammal KKK Hughes 300 som Bertil Palmblad restaurerat.

Meningen var att om möjligt få en routebild med undertecknads KKK. Ogynnsam väderlek samt att denna lördag råkade vara arbets-dag för Vallentunas Aviatör-förening gjorde detta omöjligt, så det får anstå till en annan gång.

*Danne Johansson,
MFK BusyBee i Bålsta*



Sveriges bästa skala- byggare och - Flygare

och hur jag upplevde honom från början.



Mikael borstar av sig resdammet efter en flygning med Bleriot IX

Jag har haft en viss koll på honom ända sedan han blev en stjärna på modellflyghimlen men vi hade tills nyligen bara växlat några ord om metyletylketon vid en årsträff för flygboksförfattare och dito intresserade (jag, t. ex.) på Malmen, och vid ett telefonsamtal om dope för fullskalaflyg något senare. Att det har varit så berodde i första hand på att han som ung gummivridande modellflygare tidigt satsade hårt på R/C och skalamodeller medan jag fortsatte att köra friflyg nästan hela min karriär (som kan sägas ha avslutats 1996, även om jag lättnar oldtimer-F/F och fuskat i R/C sedan 1983). Nu har vi pratat lite mer.

Första gången jag såg honom var då Skövdes nya flygplats invigdes 1989. Där visade han upp sin dittills förnämsta

skapelse, en nyss färdigställd exakt kopia av Flygvapnets Ö 1 Tummeliten alias Tummelisa, flög den inför en entusiastisk publik och traskade efter fullbordat värv iväg till Tjolle" Elofsson och de andra skalaflygarna för ett litet snack. Jag befann mig en bra bit ifrån honom. Han hade på sig en jätteposig flygoverall som gjorde att jag uppfattade honom som liten och rund. Förebilden till hans "Lisa" konstruerades av Henry Kjellson vid Flygkompaniets Verkstäder Malmen och flög första gången 1920. Totalt byggdes 29 stycken, ett antal som nu har börjat diskuteras. Det skall väl vara 30 nu?

Jag har långt senare flugit i ett av hans flygplan, en Boeing-Stearman PT-17. Det hände i Varberg (Wings and Wheels) för ett antal år sedan. Piloten var inlånad. Själv

gick ägaren omkring i lätt sommarklädsel plus solglasögon och jag kunde inte identifiera honom med den där runda figuren i Skövde.

Min luftfärd handlar dock om mig, hör inte hit egentligen, så vi återgår till huvudpersonen.

Vid denna tidpunkt hade denne hunnit med att:

- Ta C-diplom (bli segelflygare) vid 14 års ålder.
- Ta Motorflygcertifikat vid 20.
- Kvalificera sig som kommersiell pilot vid 25 och börja arbeta som sådan. Numera i kaptensits på Boeing 707.
- Börjat bygga fler flygapparater
- Köpa Stearman och lite till
- Bli proffs som uppvisningsflygare, influgen även på raffigare maskiner.

- Bli Sveriges mest kände person med flygshowanknytning.

Nu bör många vara medvetna om vem han är. Mikael Carlson förstås. Och att denna artikel blivit skriven beror på två saker: Att var länge sedan man skrev om honom i Modellflygnytt, att skalabyggande verkar vara på utarmning i Sverige och att jag har klagat länge på att MFN har blivit en tråkig tidskrift. Mikael är långt ifrån tråkig. Fortsätt läsa.

Att jag kallar honom "Sveriges bästa skalabyggare och -flygare" har att göra med att han har varit modellflygare som blev flygare och som aldrig upphört med skalamodellbyggandet!

Numera dock i skala 1:1.

Född 1959 och boende nära Åmål (Tösse) började han tidigt som ensam modellflygare. Det blev några friflygande gummimotormodeller i början, i tioårs-åldern kom linstyrning in i bilden och som trettonåring arbetade han som springpojke och lyckades redan då få ihop pengar till sin första RC-anläggning.

Skalamodeller väckte tidigt hans intresse. Och med en förvarning när han 1979 tog första plats vid en skalatävling, härfint före Kjell-Åke Elofsson.

1980 blev han svensk mästare i Stand-off Skala med en samma vackra modell. Bäst i både bygg- och flygmoment. Och om inte det skulle räcka till kom han med i

VM-laget samma år, där han snodde hem en silvermedalj i klassen Standoff Scale med samma modell. Han var inte många poäng efter segraren, Lars Helmbro. Dubbelseger för vårt land alltså, och därtill lagseger med Kjell-Åke Elofsson bidragande till den sista tredjedelen av den svenska poängskörden. Snabbt marscherat!

Nästa VM gick två år senare, och Mikael var med igen med sin Pfalz. Har man sett? Han tog silver igen! Och Sverige vann lagseger igen! Individuelle segraren Reyners från Belgien flög fint med sin Mosquito och det är inte så lätt att kämpa med en enmotorig modell mot en tvåmotorig, om motståndaren ligger på en bra bygg- och flygnivå.

Givetvis vann Mikael på hemmaplan också, till exempel två klasser på Barkarby 1981 och första plats vid Hökaklubbens tävling både 1982 och -83.

Sedan försvann han ur Modellflygnytt rapportering med undantag för att han hjälpte till i skalalandslaget vid ett eller ett par tillfällen. Inte så konstigt att han lade av med modellflyget, enligt legenden har han yttrat något om att han inte tänkte använda ett par tusen timmar för att bygga en ny modell när han kunde bygga ett riktigt flygplan på samma tid..

Redan 1979, som tjugoåring, började han med sitt första fullskalabygge "Tummeliten". På familjen Carlsons egen

mark fanns ett par fina tallar, och han fällde och sågade dem och lade virket till torkning på ett bra ställe. Riktigt "flygvirke" behöver flera år för att bevisa sin rätt till kallas så.

Man kan väl fundera om det fanns någon koppling mellan den noggrannhet som han måste ha för att kunna tävla i toppen på VM-tävlingar, och hans blivande huvudsysselsättning. Det är nästan unikt när det gäller restaurering och nybygge av flygplan konstruerade före 1920 att, som han gör, kräva och genomföra att allt material, alla tillbehör, skall vara exakt enligt konstruktörens originalritningar och materialspecifikationer. Många av Mikael's kollegor i branschen brukar ta till egna lösningar på problem om det hakar upp sig någonstans, men han ger sig inte på någon front. Det som inte går att få tag i på begagnatmarknaden och är i bra skick tillverkar han själv. Av trä, metall, läder, duk, impregnering, färg, det spelar ingen roll. Originalets specifikation gäller! Och hans handarbete är förstklassigt, mycket bättre än vad de ursprungliga byggarna åstadkom.

När jag frågade honom om han är en petimeter svarade han att han inte tyckte det, men om man skulle bygga en exakt modell måste även felet bli rätt. Det lät lite mysigt så jag skrattade först. Det gick ett par sekunder innan jag fattade vad han menade, fel i konstruktionen och

Carlson Lisa.



Mikael Carlsson

på originalritningarna? Så skall det vara! Annars blir det ju en avvikelse.

Det är väl okej att göra samma fel i ett sådant fall om det inte innebär onödiga risker. Vad han inte går med på är att ändra på någonting, exempelvis sätta i en modernare motor, för att det skall bli lättare eller billigare att bygga flygplanen.

Tummelisan (jo, militärflygarna gav den detta inofficiella namn "för att den hade så lätt att lägga sig på rygg", kom i luften första gången bara en kort tid före den ovannämnda Skövdeinvigningen. Det fanns förklaringar till detta.

Mikael var ju inte allkunnig när han tog itu med sitt stora projekt, han studera de elektronik som ung, men arbetade i själva verket med starkström i sin fars företag. Eftersom han tillverkade nästan hela flygplanet utom motorn själv måste han ju successivt lära sig en mängd yrken. Att göra det betyder att man också gör ett antal misstag innan man behärskar de olika konsterna. Och Mikael har inte lärt sig detta i skolor, han säger att det han har lärt sig beror på vilka misstag han har gjort under arbetets gång (tolkas av mig som "börja om från början" ibland)!

De urgamla motorerna, som han själv renoverade (i fallet Fokker D VII var han



Lisas Thulin.

Säve 2011. Slutflugget. Mikael torkar olja. Redaktören för Svensk Flyghistorisk Tidskrift, Sven Stridsberg, bor inte långt från Mikael och putsar gärna propellern. Gunilla och en tredje medhjälpare kontrollerar, att inget jetplan kommer för nära?



Mikael Carlsson



tvungen att ta hem den från den kontrakterade specialisten i Tyskland eftersom denne inte ville få fart på arbetet), och lära sig ännu några specialkunskaper när motorn inte var av samma typ som på hans tidigare byggen. Här och på andra sätt försenades projektet så mycket att Mikael kunde bygga en Fokker Dr 1 under tiden.

Efter att ha visat sin Tummelisa runt om i Sverige och även utomlands började Mikael se sig om efter nästa objekt. Han fick ett tips om en isärtagen men i stort sett intakt Thulin A (Bleriot XI) hos en Gösta O'Connor och fick köpa den. 1991 var den totalrenoverad och kunde visas upp på flygdagar. Han fann ännu en, i Torsby, den hade ägts av en känd konstnärinna, han köpte den och gjorde samma noggranna jobb med den, klar 2004. Den krävde också många arbetstimmar. En icke flygande variant tillkom för filmen "Så vit som en snö", där Mikael även stod för en stor del av flygscenerna med en av sina "riktiga" Bleriot.

Därefter snyggade han till en Thulin A, som är en något modifierad Bleriot XI och som var den första flygplanstyp som byggdes i AB Enoch Thulins Aeroplansfabrik i Landskrona. Mikael fullbordade



renoveringen 2010 och flög planet från Gärdet i Stockholm vid Flygets hundra-årsjubileum. Sedan fick den hålla sig på marknivå, hos Tekniska Museet.

Räckte det till? Nej då, han höll sig nere i Italien i nästan ett år och byggde en Bleriot IX till Milanos Tekniska Musum! Helt enligt ritningarna, men motorn var inte i samma skick. Den dög i alla fall till att visa upp maskinen i museet.

Han har också visat upp sina flygplan i andra filmer och TV-produktioner, Han har gjort i ordning flygplan åt andra. Som tur är behöver han numera inte göra allt själv. Hans fru Gunilla, goda vänner och supporters hjälper gärna till med det ena och det andra. Gunilla, som en gång i tiden brukade stå på övervingen på ett biplan vid flyguppvisningar har själv certifikat och behärskar flera byggmoment.

Flygstråk och verkstad i skånska Sebbarp

Med eget hus, flygstråk och verkstad i skånska Sebbarp kan Mikael i mångt och mycket göra vad han vill. Till exempel ge sig på en Fokker D VII med samma förutsättningar som med "Tummelisan". Upptäcka, att det var hart när omöjligt att få tag i rätt motor, en original Mercedes om 200 hästkrafter. Finna en till slut, i Norge, av en slump. Det tar en väldigt lång tid, flera år, innan motorn blir klar. Mikael hinner börja på en Fokker Dr 1 och får den färdig före D VII. Den kräver tre och ett halvt års arbete och blir klar 2008. D VII får bli kvar på marken till 2011, då den äntligen får sitt luftdop.

Han har flugit över Engelska Kanalen för sex år sedan för att fira Bleriots flygning 1909, och fler gånger därefter. Det kan skrivas mycket mer om den här mannen, men skall man ha med allt måste det bli hans memoarer, som nog dröjer många år till och, definitivt, med någon annan än jag vid tangenterna. Under tiden fortsätter han sina uppvisningar, som i dag uppförs runt om i Europa och t o m så långt bort som i USA och Nya Zeeland! Till dessa förfogar han nu över två Bleriot, Tummelisa, Dr 1, D VII och en Piper L-4 H, som är så oskyldig så, när den står på marken. Den är nämligen den militära versionen av Piper C-3 Cub, Ahrenberg-Cuben, som härstammar från 30-talet och hade en motor som bara ger 65 hästkrafter. Men den här versionen är förstärkt lite här och var, har mer hästkrafter och och är godkänd för konstflygning! Detta utnyttjas förstås av Mikael för att roa publiken.

Hans PT-17 väntar på renovering ("om jag får tid", citat), och om han har ett nytt projekt på gång (det har han väl jämt!) så håller han det för sig själv just nu. Flygshowsäsongen 2015 har just börjat i varmare länder och han har lagt många arbetstimmar i sin hangar/verkstad. Jag

och alla andra intresserade väntar med spänning på hans kommande byggen och uppvisningar. Det blir för närvarande ingen flygning med Boeing 737 på grund av att han roar sig med mer hemarbete.

Några tillbakablickar.

Redan 2001 förärade KSAK Mikael titeln "Årets Flygare", den förste i en nystartad serie, och laddade samtidigt på med KSAK:s förtjänstmedalj i guld.

Många besökare på Flygvapenmuseum i Malmslätt har sett hans modellbyggen. B 5, J 6, T 2 och hans "silver"-Pfalz. De har inte visats de senaste åren, men jag fick nyligen ett e-postmeddelande från museet, att modellerna nu skall dammas av och hängas upp i taket. Och inte nog med detta. Det finns många fler än de ovannämnda som han byggt för museet och som skall vara med i denna upphöjelse. Kanske en liten kick för de modellflygare som har funderat på skalamodellbygge och inte kommit i gång?

Mikaels Pfalzmodell har dock hängt i taket i Flygets Hus på Malmen och finns kanske kvar där.

Mikaels flygande gör att han blir alltmer engagerad i flygshower, fler starter varje år och ibland vid väderleksförhållanden som inte är speciellt gynnsamma för flygplan konstruerade för nästan eller över 100 år sedan. Kraven på att hans utlovade flygningar skall bli verklighet blir allt starkare.

Ett par gånger har han fått motorstopp (magnetfel) under flygning, men inte fått några problem med landningarna. Hans Dr 1 har dock ställt sig på nosen en gång och ett av hans Bleriotplan gjorde en överhaling förra året, båda beroende på oväntade sidvindar och båda utan större skador på flygplanen. Dessa händelser finns dokumenterade på You Tube.

I det senare fallet visade Mikael sin servicekänsla. Han hade lovat flyga även nästa dag, hoppade i sin bil (i södra Tyskland) och åkte hem till Skåne och hämtade sin andra Bleriot. Fanns på plats nästa dag och samlade mängder av applåder på plats och i press.

En vecka senare finns han med showen på Hahnweide utanför Kirchheim i Sydtykland. En jätteföreställning med tyngdpunkten lagd på äldre flygplan. Jag finns med i publikhavet. Vi närmar oss slutet på föreställningen, Mikael är där ute tillsammans med sin Fokker D VII, sina medhjälpare och en massa andra som har tillstånd att vistas ute på fältet. Planet står med nosen utåt och jag har lyckats placera mig så jag kan ta bilder. Gunilla sitter i förarsätet och håller ordning på reglage och instrument. Mikael skall dra runt propellern.

Min plan är få en bild just när motorn går igång, med ett flott rökmoln (jag har

massor av bilder på planet från samma håll). Motorn konstrar lite men smäller igång – ingen rök alls! Bedrövligt. (Mikael hade nyligen vänligheten att läxa upp mig – på ett trevligt sätt – med att det inte kommer rökmoln från en motor med stående cylindrar).

En röd Fokker Dr 1 går till väders. Piloten (tysk) kör några svängar och loopingar. Mikael kommer iväg i sin maskin, motorn låter bra. De två flyger i rote och jagar varandra i låtsasstrid, och sedan är det över för Röde Baron. Mikael blir kvar där uppe och visar nu upp sin Fokker i alla tänkbare flyglägen. Vi ser nu alla varför inget annat jaktplan från första världskriget kunde konkurrera! Han landar och möts av jubel från åskådarna. Efteråt naturligtvis alle man (och Gunilla) fram för att torka bort oljestänk och andra föroreningar från maskinen. Här är Mikael lika noga som när han bygger och flyger. Jag har ingen bild från just detta tillfälle, men vi hänvisar till en Tummelitenbild en bit ner på sidan.

Dagen efter är Mikael showens kung i tidningarna, och efteråt hyllas han till och med i tyska modellflygtidningar. Någon liknande succé i flygväg har jag aldrig varit med om förut. Ändå hade jag förmånen att vid ett flertal tillfällen få se engelsmannen Neil Williams. Han var världens bäste anser många,

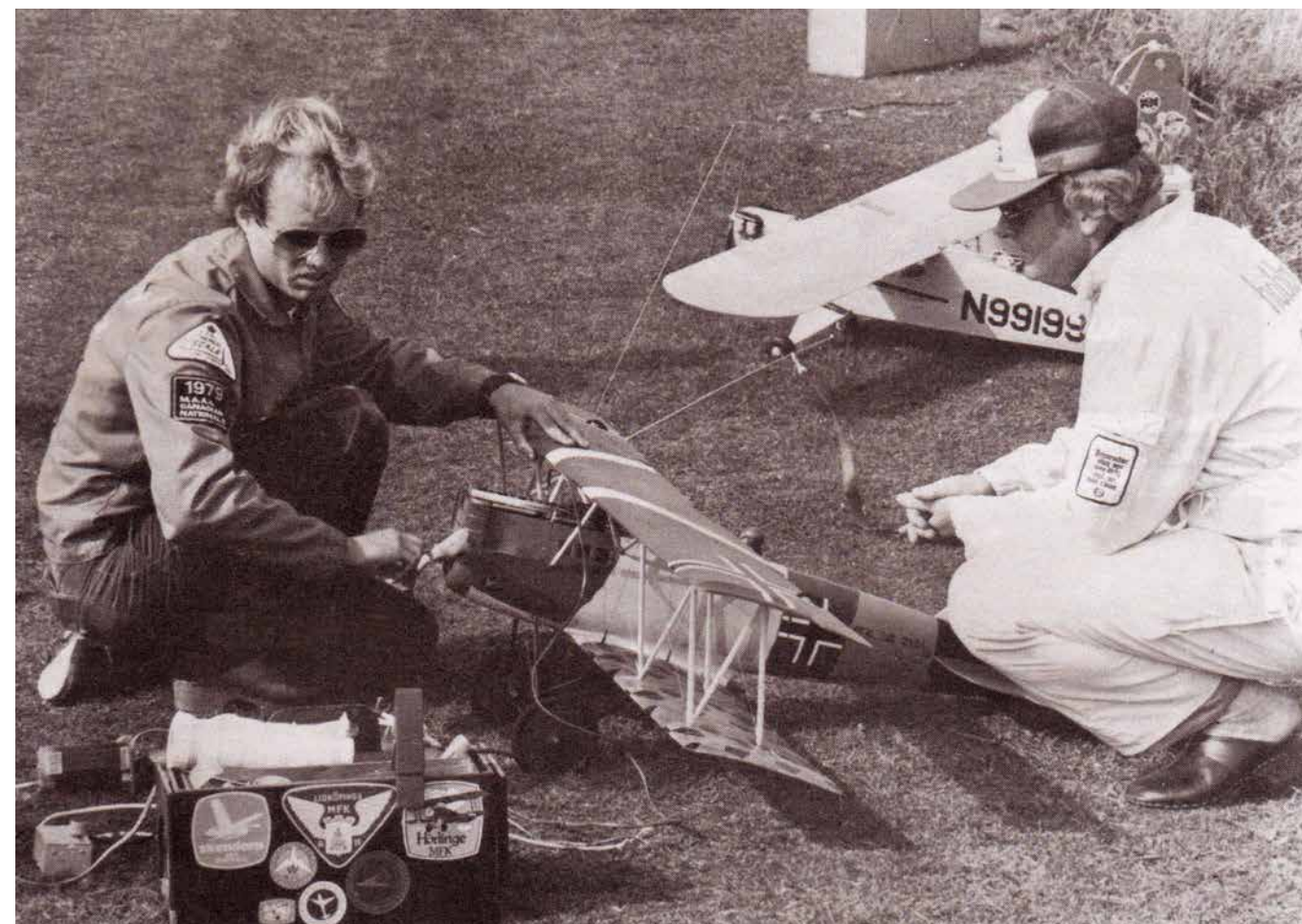
Ja du Carlsson, nu väntar vi med spänning på ditt nästa projekt.

(Och just när jag skall skicka detta manus till MFN smyger Mikael åt mig "Jag har fått bygg-tillstånd för en Pfalz D XIII"). Jag letar fram en gammal Karlström-ritning. Nya utmaningar för vår bälde byggare. Spännvidd 740, fyrbladig propeller ca 3 m diameter, rund, halvt fribärande kropp (träbygge) och 160 hästars roterande Siemens-Halske-motor. Två minuter jämnt till 1000 m. Tuffing. Uppgifterna från ritningen).

Se och läs mer om Mikael på mikael@aerodrome.se

Lennart "Floda" Flodström

Bilaga: Foton, alla från författaren. Utom ett, scannat från Modellflygnytt, som visar Mikael som SM-vinnare 1980



MPX RockStar

När jag först såg den här modellen så vart jag skeptisk. "Köttbulle med vingar" var det första jag tänkte på, men efter att ha sett youtubevideon så blev man ju lite sugen. När jag till sist fick hem den och monterat klart så kom tvivlet igen; den ser ju så himla cool ut, men kan den här verkligen vara kul att flyga? Programmerade in två flygfaser: fulla utslag med 60 till 80 % expo och en med 50 procents utslag och 40 till 60 % expo, sedan var det bara att vänta på bra flygväder. När det äntligen en kväll blev bra väder så åkte jag ned till Ekeby flygfält. Förhoppningarna var inte höga, men jag

har ju inte flugit ett enda plan från Multiplex hittills som inte flugit väl. Kör min vanliga rutin: kontrollera så accen är laddad, rodren går åt rätt håll, tyngdpunkten på rätt ställe och nerverna i styr. När jag bär ut planet så känns det tungt ("men det har ju två vingar så det ska nog gå bra", tänker jag).

Väl ute på banan gör jag ett sedvanligt fullgastest. Ingen återvändo nu! Jag blir alltid lite nervös när jag skall till och göra en jungfruflygning, så ett par djupa andetag behövs.

Starten är inga problem, planet lyfter efter bara några meter, bra drag är det.

Efter ett par trimrundor lägger jag det på rygg och får hålla lite dyk för att hålla det plant.

När nu trimningen är klar blir det till att testa de vanliga manövrerna så som roll, kniv, uppåt linjer och neråt linjer. Jag blir lite förvånad hur rakt det flyger, det är ju så kort.

Det har dock alla tendenser som de flesta dubbeldäckare jag har flugit. I kniven så är det exakt 90 grader som gäller för att den inte skall vilja rolla ur och lägga sig på mage eller rygg.

Rollens hastighet blir lite ojämn. Hornen växer fort när det går bra, växlar till 3D läge



(stora utslag), testar lätt harrierflygning, vanligt och inverterat och som vanligt så är den stabilast i inverterat läge.

När man försöker höja nosen i harriern (40+ grader), så börjar den gunga, så det blir till att släppa lite på gasen och då går det bra igen, eller höja nosen nästan till hovringsläge, där blir den stabilare. Jag hinner till och med testa att hovra lite på höjd första gången, inga problem.

Lät den torquerolla lite och det kändes tryggt. Det går bra att hålla den still i rollplanet, förmodar att det har med de dubbla skevrodrorna att göra. Man får dock vara försiktig med höjd och sida när man hovrar, här märks det att den är kort. Sen var det bara att landa för den här gången. Kändes riktigt bra och jag kände mig glad när jag åkte hem.

Efter ett 15-tal flygningar så är den fortfarande riktigt kul att busa med. Har testat lite mer och flyttat bak tyngdpunkten ca 1 cm så att den blir helt neutral. Då biter rodren ännu bättre om man nu vill det. Det som förvånar mig mest är att det går så bra att göra Pop Tops och Flat

Spins, knivaggsspin har jag i skrivande stund inte klarat av. Med de små (50 procent) utslagen så blir flygningen mjuk och harmonisk, den kräver väldigt lite roderutslag i kniven, så det blir enkelt att göra momentrollar och långsamma rollar. Behåller den sommaren ut.

Skön sommar på er!

Håkan Dahlberg.



Arrow 60 en nostalgitripp

I slutet av 70-talet konstruerade Wolfgang Matt Arrow 60. Konstruktionen var samtida med Hanno Prettner's Currare och en annan modell som hette Blue Angel. MK sålde högkvalitativa byggsatser i vackra kartonger.

Som nybliven modellflygare så växte jag under de tidiga tonåren upp med dessa F3A raketer. De var såväl kostnads- mässigt och flygmässigt ouppnåeliga ikoner. Min första riktiga F3A modell var en Saphir, även den konstruerad av Wolfgang Matt. Ända sedan den tiden har jag varit lite nyfiken på Arrow 60, hur flög den, fungerade bromsar/klaffar och hur bra flyger den jämfört med dagens stora eldrivna F3A-modeller.

1980 skrev tidningen Modelaircraft News en artikel om Arrow 60. Artikeln beskrev Arrow 60 stark och tålig konstruktion som flög rakt och snyggt i alla lägen. Tack vare att Bo Edström hade en kopia på både artikel och ritning kunde jag hösten 2013 påbörja bygget.

Motorval

Den svåraste frågan för mig var att välja motor. Originalversionen i Wolfgang Matts tappning flögs med en Webra Speed. Idag tror jag att en Webra Speed 61F Racing Competition 1030C 2,3hk, Pump från Eltech skulle vara ett utmärkt alternativ. I och med att jag helt övergått till el ville jag ha ett sådant alternativ. Tyvärr är min kunskap och erfarenhet kring elmotorer mycket begränsad. Jag kontaktade HAB och förde fram mina önskemål, 11 tums prop och minst 15000 varv. De brukar leverera väl fungerande lösningar. I det här fallet föreslog de en Axi 4120/12. Axi 4120/12 tillverkades i mycket begränsad upplaga och är främst avsedd som helikoptermotor. KV värdet är 780 vilket innebär att jag behöver köra med minst 6 celler. Tyvärr visade det sig i efterhand att 6 celler överskriden maximal nivå för vad motorn, enligt tillverkaren, är byggd för. Å andra sidan finns det flera modellflygare som hävdar att Axi tillämpar väl stora säkerhetsmarginaler.

Bygge

Rent generellt är Arrow 60 byggd som en stridsvagn i jämförelse med dagens "moderna" konstruktioner. Kroppen till Arrow 60 byggs med bastanta 6 mm kroppsidor förstärkta längst fram med plywood. Över och undersida byggs upp med 10 mm balsa som rundas av. Fenan görs med 12 mm balsa i likhet med rodret. Jag följde överlag ritningen med undantag för motorinfästningen som anpassades för elmotorn. Trots det upplever jag inte kroppen som jättetung även om en mer modern konstruktion skulle kunna göras avsevärt lättare. Vingen byggde jag med 1,5 mm plankad cellplast. Originalkonstruktionen ville ha 2 mm vilket jag tycker är en överdrift utan dess like. Jag vet att man normalt dessutom kläddes den plankade vingen med siden eller nylån som sedan målades. Det blir starkt som tusan och minst lika tungt. Enligt uppgifter jag fått från Anders Johansson ska Wolfgang tyckt att modellen borde väga minst 4,1 kg för att flyga bra. En uppfattning som jag har svårt att förstå. Jag valde att klä vingen med oracover. Kroppen kläddes med 30 gram glasfiberväv som sedan målades.

Konstruktionen fick givetvis infällbara ställ (inklusive noshjul), luftbroms och klaff. Jag valde att sätta ett servo till varje vinghalva/stabbhalva. Noshjulsstyrningen fick ett eget servo som mixades ihop med sidrodret.

Infällbara ställ

Personligen tycker jag att infällbara ställ är en trevlig bekantskap. Jag har i princip alltid kört med luftdrivna ställ. Luftdrivna ställ tillsammans med Jettronics elektroniska ventiler är enligt min uppfattning ett vinnande koncept. Arrow 60 är konstruerad med noshjul. Det är enligt min mening inte ett vinnande koncept, särskilt inte om du kör på gräs. Då gäller det att alltid landa på huvudställen, lyckas rulla på huvudställen utan att sätta ner noshjulet förrän det är absolut nödvändigt. Arrow 60 är visserligen byggd som en stridsvagn men att landa på en 3,7 kg tung modell på noshjulet garanterar ett böjt noshjul. Min Arrow 60 är något av en nostalgitripp. Om det inte vore för det skulle jag aldrig använt noshjul. Det funkar inte bra på gräsfält. Dessutom uppkommer ett annat problem. När man kör med noshjul måste man hålla fullt höjd när man drar för start. Syftet är att givetvis att minska belastningen på noshjulet. Det gäller bara att släppa av på höjdrodret när modellen

lyfter. I annat fall kan modellen klippa direkt efter lättning med totalhaveri som följd. Om jag till övervägande del kört på asfalt så är noshjul däremot ett mer logiskt val. Risken att asfalten skadar propellern är avsevärt mindre. Starprocessen är enklare med noshjul på asfalt, kör rakt fram till lättningsfart och dra lite höjd. Med sporre så får man ta det försiktigt på asfalt. Drar man fullt höjd i starten så är risken att stjärten far fram och tillbaka höger till vänster. Drar man däremot inte någon höjd alls riskerar propellern att skadas av asfalten. Logisk slutsats, noshjul är bra på asfalt och sporre på gräs. Sen är det givetvis en vanesak. Jag har lärt mig att starta (och landa) mina F3A-modeller med sporre både på gräs och asfalt. Det gäller bara att göra rätt så går det lätt...

Servon

Jag har valt att sätta alla servon så nära rodren som möjligt. Till sidrodret har jag ett Hitec 5245 och till skevroder Hitec 5125 mg. Eftersom jag haft lite problem med Hitec 5125, två trasiga av 8 möjliga... så valde jag att köpa MKS DS6125 från RC-Sweden till höjdrodren, ett i varje höjdroderhalva. Det här med servon tycker jag är svårt. Jämför man Hitec 5125 (ca 400 kr) och MKS DS 6125 (ca 625 kr) så är MKS servon starkare, drar ca 6 kg medan Hitec 5125 drar 3 kg. Men 6 kg till ett av två digitala höjdroderservon på en Arrow 60 som på 80-talet förmodligen hade ett analogt 2 kg servo till höjdrodret? 12 kg dragkraft istället för 2 kg? Slutsatsen är uppenbar över all tydlighet. 2 stycken Hitec 5125 med 3 kg dragkraft räcker långt utöver alla behov och kostar ca 400 kr styck jämfört med MKS som kostar 625 kr st. Å andra sidan har jag 8 stycken Hitec 5125 av vilka 2 pajat efter förhållandevis kort driftstid. Sedan mitten av -90 talet har jag kört genomgående med Hitec servon. Jag har sällan eller i princip aldrig haft några problem med Hitecservon. Hitecservona som övervägande tid dessutom används i en förhållandevis slitsam servomiljö, dvs i en kraftigt vibrerande tvåtaktsdriven F3A-modell. Jag kunde köra över 150 starter á ca 8-10 minuter årligen. Oavsett ska det bli mycket intressant att se hur MKS servona fungerar. Enligt reklamen ska upplösningen och centring vara bra. Titta gärna på reklamen på <http://webshop.rcsweden.com/sv/servo/mks/wing/ds6125.html>. Sen återkommen frågan, hur bra upplösning behöver du? Bra servon kan lätt kompenseras med en dålig roderupphängning....



Vikt

När jag monterat ihop kärran ställde jag den på vågen, totalt 3,7 kg med en 5200mAh 5S 35C ack. Om det inte räcker riktigt kommer jag att chansa på att köpa en 6 cells ack på ca 4000 mAh med samma vikt. Under bygget har jag stämt av vikten med Anders Johansson. Anders har tävlat med Arrow 60 på 80-talet och vet det mesta om modellen. Anders tvåtaktsdrivna modeller vägde ca 3,7 kg.

Provflygning

Provflygningen gick utan några problem. Till och med landningen blev bra första gången. Modellen flyger precis så stabilt man kan vänta sig av en F3A modell. Med fem celler (18,5 volt) är modell inte direkt snabb. Med en 11*8 propeller varvar det ca 14 000 varv. Vertikaldraget är inte imponerande men ligger kanske i paritet

med, eller något under, vad en 60 motor kunde prestera 1980. Den går givetvis inte alls att jämföra med dagens 2*2 meters F3A-modeller. Vikten, har ökat från ca 3,7 kg till ca 5 kg samtidigt som motorkraften nästan fördubblats. Kniveggsprestandan lämnar av naturliga skäl övrigt att önska. Det går inte att göra någon kniveggs-looping... Rollar och loopingar fungerar utan större problem även om det krävs lite mer sidroder i rollarna. Vridmomenter från motorn verkar göra att stallturnen går lite bättre åt höger än till vänster. Modellen har inga hyss för sig i övrigt utan flyger fint.

Test av klaffar och luftbromsar.

Jag tycker att klaffar och bromsar är lite av en besvikelse. Om jag dyker rakt ner och fäller ut broms/klaff så händer inget märkbart med kärran. Modellen bromsar

inte in märkbart utan fortsätter i samma takt. Om jag tävlade i F3A med en Arrow 60 skulle jag förmodligen välja att inte ha klaff/luftbroms. Visst det är kul och ser häftigt ut men behöver mixas med trottelspaken för att kunna användas i praktiken. Stryk klaff/luftbroms och satsa på en lättare modell istället. Jag skulle förmodligen minska vikten ett hekto och samtidigt få ett mindre rättbo med servokabel etc i kroppen.

Slutligen kan man säga att Arrow 60 är ett bra flygplan. Förmodligen var konstruktionen perfekt utformad för de flygprogram som flögs i början på 80-talet. Modellen är rolig att flyga, stabil och drar man i spaken så händer inget oförutsätt.

Multiplex Funlider

Flygplanet levereras med: motor, fartreglage och servon. Allt är installerat och klart med dekalerna påsatta. Allt som behövs är en minst femkanalig mottagare och en ack, ca 1000 MaH. Jag programmerade modellen efter rekommendationerna i bruksanvisningen till planet. Planet har skevroder, höjdroder, sidoroder och motor. För att få tyngdpunkten på rätt plats medföljer blykuler för att stabilisera planet. Plats för dessa finns i nedre delen av fenan. När man lagt i rätt mängd så planets tyngdpunkt är rätt tejpar man för med en vit dekal som medföljer. Det var ganska lätt att få planet i Balans. Planet är lätt att förvara och tar lite plats då man kan ta isär och ta av vingar och stabilisator på ett snabbt sätt. Lådan som modellen levereras i är en utmärkt transportlåda. Ta isär stabilisatorn gör man på samma sätt som med exvis Multiplex Shark. (vilken troligen kommer som test i ett senare nummer). Vingarna hålls ihop på ett helt annorlunda sätt (se bild).

Planet är väldigt lätt att flyga, då det är på nivå 2 på Multiplex femgradiga svårighetsskala. Det vill säga att den är rätt lätt att flyga. Planet steg lite mycket när jag gasade så jag fick trimma ner höjdrodret lite. En mycket bra stigförmåga med motorn ca 60 - 65 grader och var väldigt trevligt att flyga. Jag lyckades knappt ens ställa modellen, den bara ramlade lätt över ena vingen och kom snabbt in i ett fullt kontrollerbart läge efter ställen. Under premiärflygningen hann jag med att göra både loopingar och rollar dock var rollarna lite "tunnelformade" beroende på att jag inte hunnit fin-programmera skevroderdifferensen för att minska tunnelrollandet. FunGlider har två skevservon så för att landa vinkas bägge skevservodren upp och då sjunker den nästan som en gråsten men med full kontroll med höjdroder och motorpådrag. Flygtiden utan termik är enl. tillverkaren ca 20 minuter. Jag flög utan motor väldigt länge.

Magnus Karlsson 12 år
och medlem i Busy bee i Bålsta



FAKTA

Multiplex Funlider

Spännvidd:	1300 mm
Längd:	800 mm
Flygvikt:	ca 590 g
Pris Sverige:	ca 1500 kr.

Inomhus EM 2015 i Slanic, Rumänien



Nedfart till gruvan.

Rumänien stod som arrangör för årets inomhus EM i klass F1D. Världsnationen är mycket rutinerad på att arrangera inomhusmästerskap eftersom en av de bästa tävlingsarenorna i Världen finns i just Slanic. Tävlingsplatsen är en saltgruva som erbjuder näst intill perfekta förhållanden för just klass F1D. Att jag fick möjlighet att besöka mästerskapet var eftersom jag blev tillfrågad att medverka som reserv i juryn. En ordinarie jurymedlem kunde inte komma så jag fick åka istället.

I år var vi hänvisade till hallen "Unirea" som ligger lite lägre ner än hallen "Mihai" som tidigare använts. Att det blev den här hallen berodde på att hissen till den ursprungliga hallen inte var tillgänglig.

Nu blev det istället transport ner på 200 meters djup med minibussar. Hallen vi använde var 56 meter hög, 100 meter lång och 33 meter bred. Med en stabil temperatur på 11 grader och en luftfuktighet på 70 % och naturligtvis utan minsta avdrift så förstår alla att de 1,4 gram tunga modellerna hade perfekta flygförhållanden. Det var redan innan tävlingen klart att vi skulle få ett nytt världsrekord under mästerskapet. För att minska prestanda på modellerna hade reglerna ändrats till året, vikten på modellerna hade ökat från 1,2 gram till 1,4 gram och vikten på snodden minskats från 0,6 gram till 0,4 gram. Med så signifikanta ändringar för modellerna skulle ett nytt världsrekord

noteras men ingen visste exakt hur mycket ändringarna skulle minska prestanda.

Tre dagars tävling

Tävlingen flögs under tre dagar med två perioder varje dag. För en utomhusflygare som mig verkade periodlängden på tre timmar väl tilltagen, men när man ser hur långsamt de tävlande måste röra sig för att de 55 cm stora modellerna inte ska blåsa sönder och hur extremt långa flygtider modellerna har så förstår man också att tre timmar behövs. F1D kan nog liknas vid modellflygets Qui gong, det är långsamma rörelser som eftersträvas. Bara att gå med modellen från prepbordet till tävlingsytan

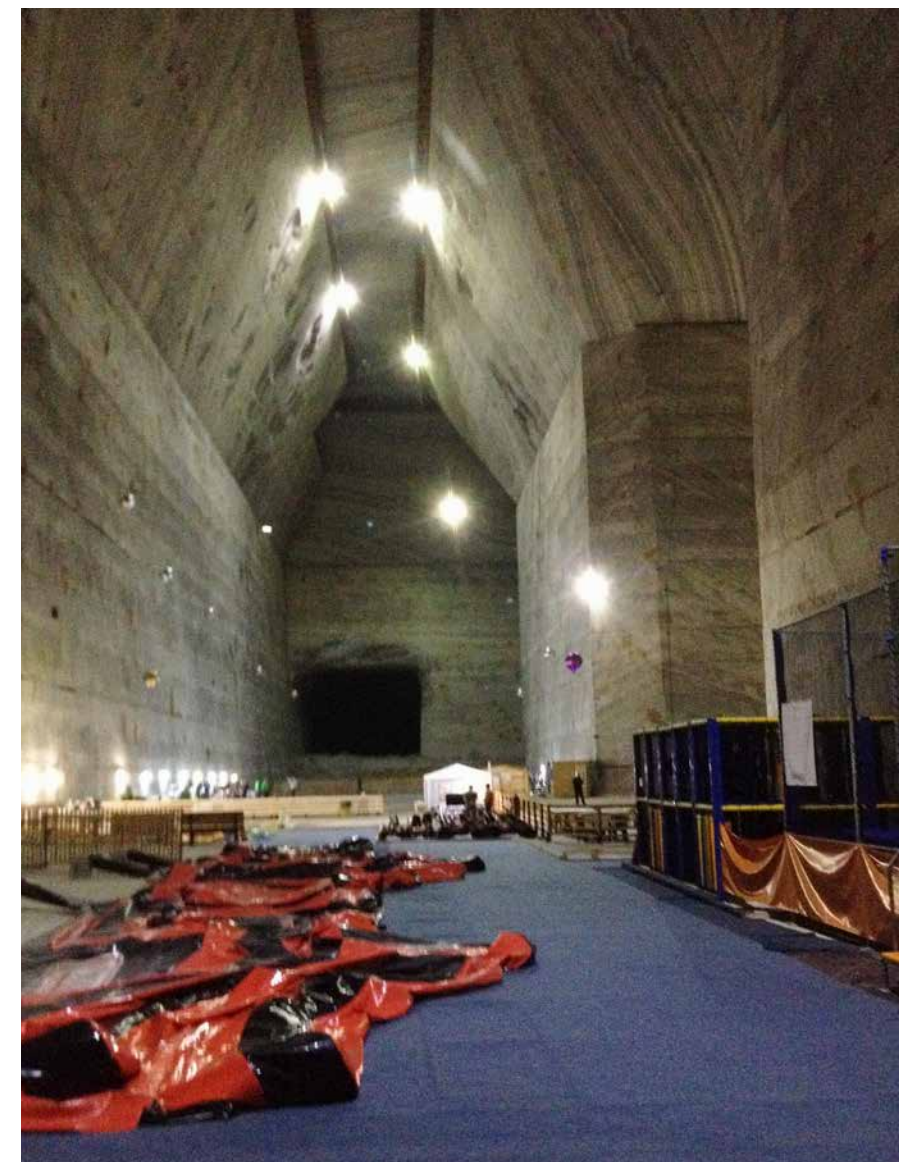
tog nästan fem minuter för de tävlande. Det hände att det blev möten efter vägen där en del modeller blåste sönder av fartvinden från den mötande personen så det gällde verkligen att vara på sin vakt. Snart var även utomhusflygaren Per i Qui gong mode, det gick inte att stressa.

Imponerande flygning

Den första tävlingsflygningen som gjordes var av den erkänt duktiga ungraren Zoltan Sukosd. Han gjorde en imponerande flygning som snuddade taket och tog mark efter 27 minuter och 33 sekunder. Men ingen visste om det var en riktigt bra flygning eftersom referenser saknades. Efter den flygningen noterade de övriga som flög bra under första dagen cirka 2 minuter kortare tid. När dag två började valde jag att ta tid på Zoltans första flygning.

Det var en verkligt imponerande flygning som skulle visa sig bli tävlingens längsta. Modellen tog mark efter fantastiska 28 minuter och 11 sekunder vilket är det nya världsrekordet i klass F1D. Ingen kunde matcha varken den enskilt längsta flygningen eller de två sammanlagt längsta flygningarna, vilket ligger som grund för resultatet i mästerskapet, så Zoltan tog helt rättvist hem titeln som Europamästare. I lagtävlingen flög Rumänien bäst och jämnast och blev naturligtvis populära segrare.

Jag imponerades stort av de rumänska juniorerna som inte bara vann lagtävlingen för juniorerna, de hade även tagit hem silvret i seniorernas lagtävling, vilket speglar hur överlägsna de var i juniortävlingen. I juniorernas individuella tävling segrade Clin Bulai, Rumänien.



Tävlingsarenan.

Närstudie av F1D modeller.

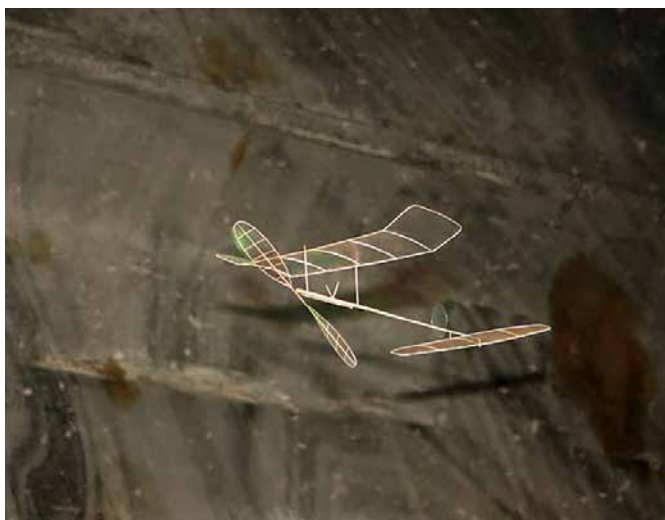


Hur gick det då för Per i hans första jurymedverkan? Det gick faktiskt utmärkt! Att jobba i jury under en tävling är lite som att agera polis. Det gäller att visa upp sig på rätt ställen för att undvika att reglerna böjs för mycket. Man ska iakttä och inte lägga sig i arrangemanget vilket kan vara svårt ibland. De kritiska momenten i en F1D tävling är när modellerna ska styras. Kommer modellerna för nära varandra

eller för nära en vägg får den tävlande fånga in modellen med en lina fäst vid en heliumballong. Modellen får sedan dras till ett säkrare flygställe. Klantar den tävlande sig så kan han naturligtvis förstöra för andra modeller i luften. Men alla skötte detta i stort sett perfekt så inga incidenter noterades. Efter varje flygning kollas också modellens spännvidd, vikt och gummimotorvikt. Inte heller här noterades

några regelöverträdelser. Inte heller några protester lämnades in vilket underlättade juryns jobb. Efter en del pappersexercis sista kvällen och utdelande av pokaler och medaljer under banketten var jag en erfarenhet rikare.

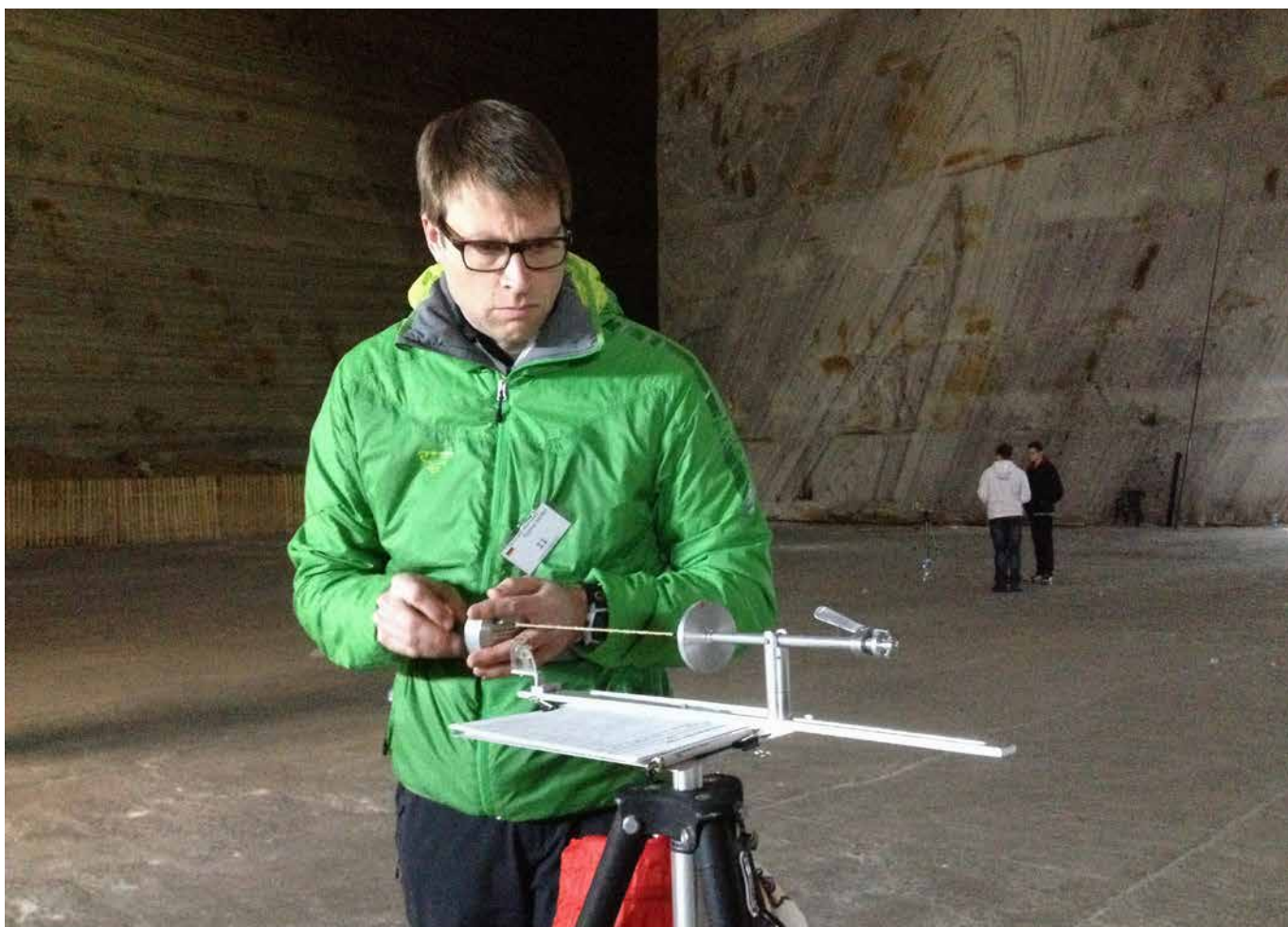
Per Findahl



Modell i luften.



Prispallen i seniortävlingen.



Uppvevning av snodden.



Tävlingsarenan.



Modeller packade i trunk.

Challenge Cup Trophy F1D - seniors individual
awarded to Sukosd Zoltan, Hungary

PLACE	COMPETITOR	FAI LICENCE	COUNTRY	ROUND						TOTAL
				1	2	3	4	5	6	
1	SUKOSD Zoltan	HUN 0321	HUNGARY	27:33	25:02	28:11	0:00	27:42	0:00	28:11
2	MANGALEA Corneliu	ROU 133	ROMANIA	26:11	25:26	27:08	27:29	27:15	24:03	27:29
3	POPA Aurel	ROU 135	ROMANIA	20:08	25:31	21:33	24:54	25:06	18:47	25:31
4	SEDNEV Dmytro	UKR 759	UKRAINE	20:03	20:57	21:41	22:25	24:06	23:58	24:06
5	HEBB Anthony	GBR 035650	UNITED KINGDOM	21:27	18:14	22:18	23:05	23:32	20:12	23:32
6	ZHARIY Denis	UKR 760	UKRAINE	20:05	22:15	22:04	18:48	21:41	24:18	24:18
7	BARBERIS Didier	FRA 551	FRANCE	21:20	20:34	23:38	6:30	22:19	6:08	23:38
8	KORNIYCHUK Oleh	UKR 452	UKRAINE	18:39	17:21	22:31	21:55	21:15	20:26	22:31
9	TREGER Ivan	SVK 1001	SLOVAKIA	22:38	21:00	20:55	21:21	21:12	21:30	22:38
10	NICOARA Vasile	ROU 131	ROMANIA	19:38	19:29	22:33	20:47	21:19	17:45	22:33
11	ORSOVAI Dezso	HUN 0030	HUNGARY	20:07	19:53	20:18	21:22	20:57	20:49	21:22
12	CHAMPION Robert	FRA 339	FRANCE	16:55	19:31	19:40	21:02	1:20	19:51	21:02
13	MARILIER Thierry	FRA 971	FRANCE	18:59	6:12	17:25	17:25	20:17	19:51	20:17
14	BENNS Mark	GBR 072513	UNITED KINGDOM	18:39	17:35	19:58	18:35	20:03	20:04	20:04
15	REE Andras	HUN 0027	HUNGARY	19:33	19:34	17:18	12:16	13:06	14:28	19:34
16	STAARTJES Hans	GBR 185400	UNITED KINGDOM	16:19	15:39	17:50	17:48	19:53	17:10	19:53
17	BUNDESEN Uwe	GER 3252	GERMANY	18:20	18:25	16:14	18:44	17:52	17:08	18:44
18	STRAKA Jaroslav	CZE 1279	CZECH REPUBLIC	11:52	15:17	16:01	17:21	19:43	17:07	19:43
19	MERKT Thomas	GER 1833	GERMANY	15:45	16:45	17:56	18:54	17:00	15:46	18:54
20	KAPLANOVA Klara	CZE 1017	CZECH REPUBLIC	14:21	10:20	17:48	18:14	18:22	18:18	18:22
21	POLONEC Pavol	SVK1353	SLOVAKIA	13:47	13:02	15:18	16:23	17:50	16:44	17:50
22	KAPLAN Mikita	CZE 1016	CZECH REPUBLIC	15:38	9:24	16:01	18:18	1:35	15:01	18:18
23	STEPONENAS Rimas	LTU 213	LITHUANIA	9:16	10:47	10:12	9:08	9:25	0:00	10:47

Champion of Europe Trophy F1D juniors individual
awarded to Bulai Calin, Romania

PLACE	COMPETITOR	FAI LICENCE	COUNTRY	ROUND						TOTAL
				1	2	3	4	5	6	
1	BULAI C Iin	ROU 135	ROMANIA	22:34	24:01	25:12	23:09	0:00	0:00	25:12
2	ARJAN David	ROU 131	ROMANIA	18:15	7:54	16:03	21:46	22:41	24:44	24:44
3	ZHARIY Denis	UKR 760	UKRAINE	20:05	22:15	22:04	18:48	21:41	24:18	24:18
4	GHEORGHE TATU Filip	ROU 133	ROMANIA	24:28	2:01	8:46	20:47	6:50	15:40	24:28
5	VITKO Iyrii	UKR 916	UKRAINE	18:20	17:51	18:09	23:05	21:38	18:00	23:05
6	MAZVILA Tomas	LTU 726	LITHUANIA	10:35	11:37	12:13	11:04	14:23	14:00	14:23
7	KALINOVAS Algirdas	LTU 862	LITHUANIA	0:06	8:11	5:56	6:45	9:22	12:43	12:43
8	STANKEVICIUS Mindaugas	LTU 863	LITHUANIA	8:09	9:16	9:01	10:45	9:46	11:09	11:09

Hunindoor Cup Trophy F1D Senior Team
awarded to the team of Romania

PLACE	TEAM	TOTAL
1	ROMANIA	149:13
2	UKRAINE	139:03
3	HUNGARY	137:19
4	FRANCE	126:58
5	UNITED KINGDOM	124:27
6	CZECH REPUBLIC	108:03
7	SLOVAKIA	78:42
8	GERMANY	73:59
9	LITHUANIA	20:59

Transitional Cup Trophy F1D Junior Team
awarded to the team of Romania

PLACE	TEAM	TOTAL
1	ROMANIA	141:53
2	UKRAINE	91:16
3	LITHUANIA	72:22

Majtävlingen/Lilla SM 2015



På andra försöket lyckades Uppsala-klubben få till tävlingen den 9/5. Första försöket den 2/5 misslyckades på grund av vädret. Tävlingen hölls på åkermark och för detta krävs att det är torrt i markerna som välvilligt ställts till förfogande av Olle Lundborg i Skogstibble.

Vädret var lite svårfluget på grund av turbulensen i den något byiga vinden. Förutom småklasserna och de större F1A/2, B/2 och Oldtimer, premiärflygs den "nya" klassen E36.

E36 är en eldriven modell med 36 tums spännvidd, se även MFN nr1 2015.

Nämnas bör att denna klass inte har SM-status liksom de större 2-klasserna.

Som dagens prestation får väl anses vara Andrea Hartstein som kom på cykel med efterhängande transportkärra från Uppsala, en resa på ca 20km. Visserligen var det en Elcykel, men ändå. Vi får hoppas att strömmen i batteriet räckte till återfärden.

Totalt deltog 20 deltagare med 24 modeller. Om vädret varit lite mer flygvänligt hade nog fler modeller fått känna på luften. En liten fundering, har vi

för många klasser på tävlingarna? Detta innebär kanske att det blir splittrat och med få tävlande i varje klass.

Resultat se bifogad resultatlista.

Vi modellflygare tackar Uppsalaklubben för att dom håller igång denna tävling.

Inge Sundstedt Gagnefs Flygklubb.



Majtävlingen



Majtävlingen



Majtävlingen/Lilla SM 2015 i Skogstibble 9 Maj										
	Namn	Klubb	Per 1	Per 2	Per 3	Per 4	Per 5	Total	Klubb no	SMFF no
F1A/2	1 Inge Sundstedt	Gagnefs Fk	120	46	102			268	W-224	240
	2 Kjell Johansson	AKM	57	35	120			212		2480
F1B/2	1 Per Johansson	Malmens Fk	120	117	120	69		426	E-376	6743
F1G	1 Per Johansson	Malmens Fk	66	120	120	107		413	E-376	6743
	2 David Thorsen	UFK	120	44	57	80		301	C-09	
	3 Magnus Astervik	Gagnefs Fk	59	91	64	52		266	W224	58994
KPG	1 Thomas Dahlström	Kumla	60/56	60/60	60/35	60/		300	T-07	1835
	2 Björn Wallman	Mfk Sländan	44/60	60/60	54/60	59/1		299	P-186	26825
	3 Eddy Astfeldt	Eskilstuna Fk	60/60	44/56	7/60	60/24		296	D-106	1886
	4 Martin Larsson	Mfk Sländan	33/60	54/56	53/60	34/60		284	P-186	
	5 Inge Sundstest	Gagnefs Fk	30/50	32/	24/39	22/31		182	W-224	240
P30	1 Göran Larsson	Norbergs Fk	120	97	120			337	U-284	556
	2 Tommy Eriksson	Gagnefs Fk	74	120	105			299	W-224	
	3 Andrea Hartstein	Red Baron	63	86	120			266		
	4 Bertil Henriksson	Sala RC-klubb	45	47	46			138		27085
P30j	1 Asma Ägren/Komri	UFK	25	22	11			56	C-09	71472
F1H	1 Bengt Olov Törnkvist	Norbergs Fk	100	120	93	27	340		U-284	449
	2 Andrea Hartstein	Red Baron	41	23			64			
E36	1 Håkan Broberg	Gagnefs Fk	120	69	120		309		W-224	448
	2 Tommy Eriksson	Gagnefs Fk	45	120	101		266		W-224	240
	3 Björn Wallman	Mfk Sländan	7				7		P-186	
Oldt.	1 Gunnar Ägren	UFK	120	120	87		327		C-09	60
	2 Göran Larsson	Norbergs Fk	120	36	34		190		U-284	449
	3 Andrea Hartstein	Red Baron		120			120			50967
Gurras vandringspris för bästa prestation i Oldtimer gick till Göran Larsson Norberg.										
Tävlingsplats var Olle Lundborgs marker vid Vrå i Skogstibble som han även i år välviligt ställt till klubbens förfogande stort tack Olle.										
Vädret var fint litet turbulent i den ibland byiga vinden.										
Ett stort tack för många fina priser från följande:Rynos Hobby Leffes Cykel samt Hobby Trä.										
Tävlingsorganisatör Gurra Ägren Tävlingsledare Mats Rosling med hjälp av David Thorsen.										
Senioravgifter till SMFF:postgiro 518165-6										

Kristiflygareträffen i Norberg 2015



Jetdepån

För omväxlings skull var det fint väder om än något pustigt som Nalle Puh skulle uttryckt det.

Jag som kom österifrån längs den kurviga och vackra 256'an från Sala blev plötsligt varse stora förbudsskyltar vid vägkanten. Nå't nytt som militären hittat på? Nej då, resultatet av den stora skogsbranden året innan och det som återstod var ingen vacker syn. Lyckligtvis stoppade riksvägen branden att ta sig över till andra sidan och sparade därmed Karbenings kyrka som annars mest troligt blivit lågornas rov.

Själva träffen är alltid välbesökt och har hållits så länge jag kan komma ihåg. Den som håller i trådarna är Lars Wendel och träffen avhålls på Norbergs flygplats Bålsjöfältet dit man kommer genom att i Kärrgruvans samhälle passera igenom

en av de nedlaga gruvorna komplett med lave, malmtransportörer och allt. Det är inte långt undan att man lägger i backen och undrar om man missat en skylt och kört vilse? GPS'en hjälper inte mycket till. Den är lika förvirrad den. Men man är faktiskt på rätt spår och väl framme finns både hangarer och asfaltsbana.

Glasfåglar

Innan man ens hunnit parkera stötte man på folk från Enköpingsklubben som just anlåtit och hälsade välkommen med en mugg kaffe. Vädans bra start på dagen och solen sken från klar himmel. Inte blev det sämre när Per Findahl kom inrullande och förutom sina friflygsgrejer plockade fram ett par glasfåglar ur skuffen. Glasfåglar är alltså linstyrda combatplan.

Han skulle bjuda på uppvisning så fort sonen kommit på plats. Den mannen har många strängar på sin lyra verkar det som.

På väg in till fältet stod en annan gammal bekant. F.d. klubbkompisen Per Hultén med hustru Roya vid ett försäljningsbord. Per hade utökat verksamheten med att också sälja fiskedrag och Roya hjälpte Birgitta (som inte ville bli fotograferad eller uppge sitt efternamn) med att sälja tagetesplanter för 3 kr styck. Måhända var hon rädd att skattmasen skulle granska den enorma förtjänsten :-)

Det blåste skapligt vilket lade sordin på flygandet, men Bosse Gustafsson från Västerås räds inte vindarna utan tog till våders med sin JA-37 Viggen. Flygningen gick alldeles utmärkt, men kastvindar tog tag i modellen vid landningen så den kom



Per Findahls glasfågel.

ur kurs, girade över banan där gräskanten tyvärr slöt sig runt och inte ville släppa taget om noshjulet. Ett härligt ljud har den i alla fall och om jag inte minns fel sitter det en Wren Mv54 inuti.

Turbinmaskiner hade även Kristian Berggren, fast el-drivna. Hans Draken t.ex. har 6-celler som matar på en 90 mm's fläkt och det går undan det med. Kristians J-35 är en ARF-konstruktion som inte är 100% skalariktig. Exempelvis har den 4-kantigt utblås. Så Kristian struntade i en förebild och färgsatte modellen enligt eget tycke samt försåg den med infällbart landningsställ. Trots ARF blev det en hel del pill innan den blev flygklar.

Svindlande upplevelse

Men ska man prata fart bjöd Patrik Johansson på en svindlande upplevelse med sin lilla Bajo Jet. Modellen har inget landningsställ utan Patrik handstartar den genom att hålla den upp-och-ner i typ 60-70 graders vinkel. Trycket från motorns placering gör att modellen vill dyka, men i och med att den hålls upp och ner i vinkel rätar den upp sig och stiger rakt upp. Patrik håller alltså ett stadigt grepp om kroppen men har inte en chans att hålla kvar när motorn spolat upp förbi halvfart. Det är bara att släppa och låta den sticka iväg samtidigt som Patrik får en värmedusch från blåslampen. Motorn

som är en Lambert mikroturbin knuffar på rejält och redan vid tomgång snurrar den med 100.000 varv per minut. Patriks Bajo Jet är klockad för 475 km/tim men denna gång flög han den "bara" i 450. Det var ingen större mening att försöka fånga något av den med en stillbildskamera. Modellen försvann ur sikte så fort man fick skott på den. Patrik bankar den i 375 km/tim och eftersom den är så liten och går så fort brukar Patrik vicka den lite grand för att få en uppfattning om modellens

läge i luften. Tappar han den helt och hållet får han ha is i magen och visualisera flygningen tills han får syn på den igen. Patrik flyger med mycket expo eftersom modellen förflyttar sig med 125 meter per sekund och i den farten vill man inte ha den för känslig på rodren. Det är tillräckligt adrenalinpumpande ändå.

Per Findahl skulle förstås inte enbart flyga linstyrt utan han och några till hade en liten uppvisning med F3K-modeller som är handkastade friflygsmaskiner helt



Bo Gustafsson mekar Viggen.

utan motor. Vingen har utskott längst ut vilket man grabbar tag i och med en diskussving hivas modellen upp så högt man klarar av. Värstingarna klarar runt 70 meter. Även med mindre höjd räcker det till för att sniffa runt i omgivningen och leta termik. Hittar man en blåsa kan man sen flyga i princip hur länge som helst.

8-motors drönare

Speaker var Per Nilsson som hade med sig en octocopter. En rejäl 8-motors drönare som i ärlighetens namn inte bör klassas som normal hobbyverksamhet. Per använder den i jobbet och tar bilder för stora byggfirmor som med hans foton som underlag skapar information över hur det färdiga projektet kommer att se ut. Dessutom ligger hans pjäs i en prisklass en bra bit över vad vanliga normala hobbyidkare kan tänka sig spendera på sin hobbyverksamhet. Startvikt 6,7 kg. Flygtid 10 min.

Peter Wik från Vansbro och hans kompisar stod för helikoptrandet på träffen. Jag sticker gärna ut hakan och påstår att Peter är landets mest välflygande modellhelikopterpilot när det gäller avancerad flygning. Då Peter flyger ser man när en manöver tar slut och nästa tar vid. När man tittar på de flesta andra som flyger 3D ser det ut från åskådarens horisont mest som ett våldsamt ryckande i spakarna. Förstås oerhört skickligt utfört, men man vet aldrig om det var menat eller bara blev så? När Wiken är i luften går det så lugnt och harmoniskt trots att det går undan. Dock fick vi den här gången inte se hans spektakulära autorotations-landningar eftersom han inte flugit in helin han skruvat ihop under natten för att ha nånting med sig till träffen.

En av de andra helipiloterna var Ronne Olsson från Sala som tvärt emot alla andra började med el-drivna helisar och nu håller på att gå över till metanol. Han hade med sig en gammal Raptor 50 han fått tag på som Peter såg till att den blev inställd till belåtenhet. Den matades med 80/20-soppa, så det luktade modellflyg precis som förr i världen.

Samtidigt med att Per Findahl flög lincombat bjöds det också på R/C-combat där tre modeller försökte tugga i sig varandras serpentiner. Då de höll till en bit bort var det svårt att få en uppfattning om hur nära varandra modellerna flög, men det såg i alla fall ut som att någon lyckades göra ett klipp. I normalfallet flyger man 8 modeller i varje heat och då brukar det hända en del både på gott och ont.

Linstyrd Peace Maker.

Slutligen flög Erik Huss en linstyrd Peace Maker. En modell av George Aldrich. Alltså samma konstruktör som skapade den berömda stuntmodellen Nobler. Eriks



Ulf Höglins Cub.



Erik Huss Peacemaker.jpg



Per Nilssons drönare.



Peace Maker flög fint men vingen var fastsatt med gummisnoddar vilket inte var så lyckat. När han buntade låg hela belastningen på gummisnoddarna vilka släppte och kroppen separerade från vingen vilken snyggt kom dalande efter att kroppen tagit mark. Inga skador mer än en reva i klädet. Det hade i princip varit möjligt att sätta dit fler gummisnoddar och fortsätta flygandet. Erik tyckte dock det var bäst att först göra fast vingen på ett förnuftigare sätt.

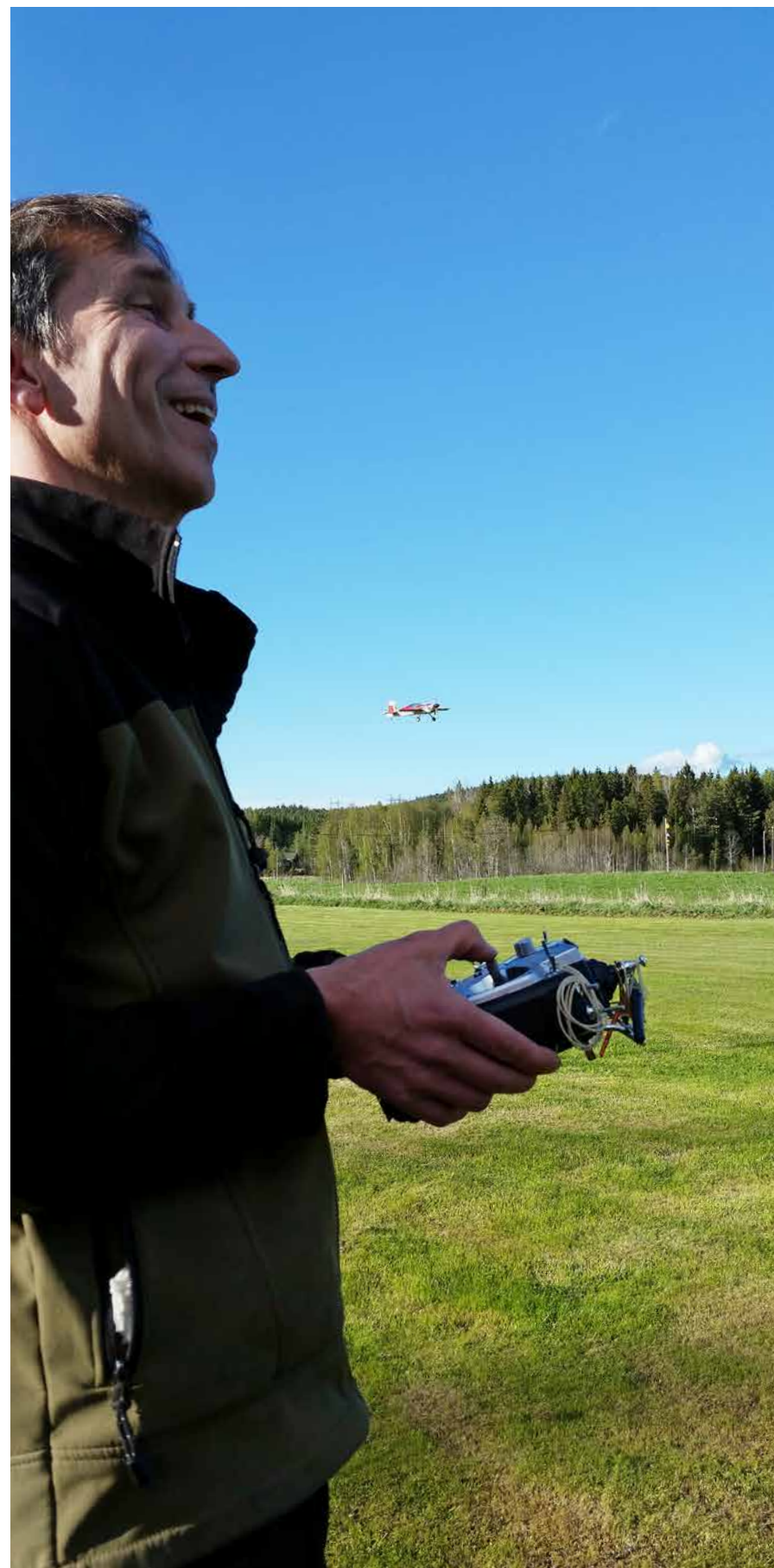
Verkligt trevlig dag i Norberg

Förvånansvärt mycket folk hade kommit till denna träff. Man fick nästan känslan av ett Barkarby Skaladagar fastän i mindre format. Men en verkligt trevlig dag i Norberg blev det även om man kunnat önska sig lite mindre vind. Hur som helst regnade det inte denna gång, men dagen innan såg det verkligen hotande ut. Hagel och stormbyar förhindrade att man kunde packa bilen kvällen innan.

Slutligen, när man åker från Bälsjöfältet och ut på stora vägen står en skylt Polhemshjulet. Gör man sig omaket att svänga ner där blir man varse att Christopher Polhem i slutet av 1600-talet konstruerade världens första push-pull-system och det finns rester av hans konstruktioner runt om i Bergslagen. Just denna anläggning är byggd år 1876 enligt Polhems principer trots att det då fanns ångmaskiner som kunde göra samma arbete. Men Polhems push-pull-system var mer ekonomiskt. Det är ett vattenhjul med femton meters diameter som via en stångång drev en vattenpump vid Svinryggens gruvor ända fram till 1920-talet. Vattnet kom till Polhemshjulet via en 3 km lång kanal från Bälsjön. Sista biten var en vattenränna högt ovanför marken fram till hjulhuset. Principen är exakt densamma som de länkar vi använder. Bara att tänka sig vattenhjulet som ett servo. Man kan konstatera att de varit noga med att se till att länkarna är styvt upphängda så utslaget från ena änden till den andra inte försvinner i form av att konstruktionen böjer sig, samt man att minimerat glappet för att så mycket som möjligt av den ursprungliga rörelsen når slutdestinationen. När man behöver byta riktning använder man ett vinkelok precis som vi gör. Fast Polhems är av modell större. Mycket större. Hur som helst klart sevärt. Förresten är hela bygden full av minnen från gruvbrytningens epok. Det går lätt att spendera en dag i trakterna runt Norberg för den som är intresserad.

Dan Johansson från MFK BusyBee på uppdrag av SMFF

Vårens Roll-Out i Falun



Falu RFK bjöd sedan vanligt in till Vårens Roll-Out onsdagarna 20 och 27 maj. Trots dåligt majväder så blev det 2 fina flygkvällar. Erfarenheten har visat att sannolikheten för stabila förhållanden är bättre på ett kvällsmeeting än mitt på dagen i maj månad.

Syftet med våra Roll-Outs är att samla medlemmarna inför säsongen och attrahera nya medlemmar/intresserade. Klubbens skolflygplan finns tillgängliga och det var både ung och gammal som fick tillfälle att spaka på egen hand. En liten tillökning i medlemsantalet blev också resultatet. Lokalpressen var också på plats.

Flygningen var varierad från de större (50cc) maskinerna till lätta elcubbar samt 4-taktsputtrande buskkärror... Drönarflygning testades också och blev givetvis diskussionsämnet för kvällen.

Det finns ett ökande intresse för modellflyg och det roliga är ju all utveckling som skett på senare år som jag tror gör att man dras till hobbyn av fler anledningar än förr. Dessutom är det nog många som provat på med mindre "leksakerplan" och vill komma vidare.

Falu RFK som nu funnits sedan början av 80-talet har ca 50 medlemmar och ett eget fält vid Gringsbo öster om Falun. Det mäter nästan 200 meter och intill ett stort öppet fält som ger mycket utrymme. Det första spadtaget på fältet togs i början av 80-talet och var då omgärdat av stora stenar vilket resulterat i mycket balsaspillror genom åren.

Flygsäsongen kan därmed sägas vara igång i Falun.





Göran Ridderström och hans Bumling



Som bekant borde ju inte en humla (släktnamn: bombus, på latin) kunna flyga men den kunskapen ger den f-n i och surrar på för glatta livet ändå så här års. Lite så är det även med den F3A-modellen som Göran Ridderström och Christer Gillgren drog upp linjerna för, en gång för 45 år sedan. Den ser också ut som en "bombus" i kroppsformen och borde inte heller kunna jordlyfta, men det gjorde den och det med besked.

Göran var med i Stockholms Radioflygklubb och flög tillsammans med Tore Lodin. Därefter gick han med i Starfighters. År 1972 bildades RfK Micros, med namn som Finn Drape och Kurt Jansson. Senare tillkom Christer Gillgren samt Göran Karlsson. Gänget hade ett

riktigt bra fält, som inbjöd till träning. Tävlingsdebuten kom på F18 Tullinge någon gång runt 1966 eller -67.

– Redan från början var jag inne på konstflyg för jag "gillade att rycka i spakarna", säger Göran, där vi sitter i sommarvärmen och snackar gamla minnen på verandan i hans sommartorp på Ljusterö.

Den Crusader han flög var byggd med en av Tommy Bennwik gjuten glasfiberkropp. Tommy hade nämligen kontaktat världsmästaren Ralph Brooke och fått hans klartecken att serieproducera modellen. Tekniken att gjuta kroppar var relativt ny då och Tommy var lite av en pionjär på området.

Vid en SM-tävling i Linköping började

"Riddis" märka att det gick bra. Med tiden, någon gång runt 1969 eller 1970 började tävlingsdrivet komma och han minns att på fredagarna såg han fram mot att sluta jobbet och komma iväg och flyga. Och som bekant, träning ger färdighet – tävlingsframgångarna började komma.

En ny modell

Senare, cirka 1970, köpte Christer Gillgren Bennwicks firma och tog över tillverkningen av kroppar. I den svängen började Göran och Christer tillsammans dra upp riktlinjerna för vad som skulle komma att bli Bumling:en (bombus major, på latin). Vid den tiden kom momentrollar och kniveggsflygning in i programmet och

Göran Ridderström

detta krävde en "bärande" kropp.

– Jag gick på "teknis" då och gillade att rita och konstruera. Vi träffades och diskuterade fram konceptet med så stora ytor som möjligt. Kroppen är stor men lätt, bara ett skal, nämner Göran.

Till modellen tog Christer fram en urstark honeycombvinge, som slipades fram. Brooke hade en liknande "fabriksgjord" vinge på sitt plan (med spryglarna lagda i kors).

De unga männen byggde var sin Bumling – Görans var vit och Christers gul. Tillsammans flög de mycket, tränade, tävlade och uppvisningsflög i rote.

"Riddis" knep SM-guld med modellen 1971, då den var helt ny.

– Sedan deltog jag på VM med den och hade en Jephire som reservmodell.

I laget ingick Bert-Erik Stövling, Christer Gillgren och Göran "Riddis". Jesper von Segebaden, Jan Levenstam och Nils Hollman deltog som supportrar.

Göran blev bäste svensk med en 22:a plats, av 63 deltagare, med sin Bumling.

– Kärran väckte naturligtvis en hel del uppseende eftersom den var så udda. Den var ju dessutom ny i sin genre då men jag vet inte om så många egentligen byggdes. Dessutom var planet effektivt eftersom det hade en låg vingbelastning, minns han.

Sin Bumling flög han mellan åren



Göran Ridderström

1971 till -74. Därefter gick Riddis över till Prettner-konstruktionerna Curare och Magic, fram till han slutade det aktiva tävlingsflyget i mitten av 70-talet.

Allting har ett slut

Intressant nog har denna märkliga modell satt sina spår i gamla F3A-flygares minnen. Göran har fått flera förfrågningar om vart gjutformen tog vägen och han har bedrivit en del efterforskning i frågan, dock utan resultat.

– Christer dog i Als när han var cirka 60 år gammal. Synd att han gick bort så tidigt för han var en tillgång.

Allt har ett slut. Göran tog över en firma och modellflyget fick stryka på foten. Men kontakten med hobbyn har han behållit. För sin fru, som är husmäklare, har han fotograferat byggnader för, från quadrocopter. Och eftersom paret har sommarhus med sjötomt flyger han även ett sjöplan. Bumlingen då? Ja den hänger i ett garage, i väntan på att även Göran Ridderström ska drabbas av nostalgi-febern och plocka fram denna legend ur sin Törnrosasömn.

Text och foto:
Conny Åquist



Midnight Sun Fly-In i Luleå 2015

MFK Jupiter hälsar alla varmt välkomna till årets Midnight Sun Fly-In i Luleå.

Evenemanget pågår traditionsenligt första veckan i juli (i år måndag 29 juni t.o.m. söndag 5 juli).

Anläggningen som MFK Jupiter förfogar över är väl utbyggd med ett flygfält på cirka 50 hektar inklusive asfalterad rullbana som mäter 140 meter. Dessutom finns en tjärn för sjöflyg. Det finns sedan förra året även en stor modellbilbana vid sidan av den utökade parkeringsplatsen.

Trots att fältet ligger nära Luleå så finns det inga restriktioner på varken buller eller flygtid. Här kan vi flyga och köra modellbil dygnet runt.

Många av besökarna är långväga gäster från hela Sveriges avlånga land men även de andra nordiska länderna brukar vara väl representerade där Norge stoltserar med de flesta deltagarna.

I mån av plats ingår husvagnsparkering, varmvattendusch och WC kostnadsfritt för deltagarna.

Det här är ett gyllene tillfälle att få träffa likasinnade modellflygkamrater och utbyta erfarenheter.

Varför inte ta med hela familjen på besöket? Glöm inte att även ta med modellbilar.

Förutom Midnight Sun Fly-In så erbjuder Luleå och Norrbotten även andra trevliga sommarnöjen under midnattssolen. Besök gärna Luleå Turistportal <http://www.visitlulea.se> för evenemang, aktiviteter och boende.

För uppdaterad information om flygveckan så rekommenderas ett besök på MFK Jupiters webbplats: www.mfkjupiter.se

För ytterligare information:

Ordförande: Marcus von Elling: Tel. 0706586729

Fältansvarig: Jörgen Balkefors: Tel. 0706766964

E-post: mfkjupiter@gmail.com



NM i F3A och Nordic 2015

2015 har Sverige äran att arrangera nordiskt mästerskap (NM) i F3A och Nordic.

Tävlingen kommer att genomföras den 7-11 juli.

Karlstad modellflygklubb kommer att stå som värdklubb för tävlingen.

Den officiella träningen börjar tisdagen den 7:e juli och första tävlingsdagen blir

den 8:e juli. Finalen i F3A planeras att genomföras lördagen den 11:e juli.

Under perioden 8:e till 10:e juli kommer det att flygas från klockan 0900-1900.

Finalflygningarna på lördagen kommer att vara mellan kl 0900-1230.

Prisutdelning kommer att ske 13.00 på lördagen den 11:e juli.

Är du intresserad av att komma och titta är du mycket välkommen. Karlstads modellflygklubb kommer att sälja läsk och godis i anslutning till tävlingen.

Vägbeskrivning finner du enklast på klubben hemsida.

Mer information om tävlingen finns på www.f3a.se

Varmt välkommen

Bo Edström tävlingsledare boem@algonet.se +46 70 6260798

Edvard Käll GS-konstflyg edvard.kall@live.se 0736-289434

RIPA MODELLFLYGKLUBB

INBJUDER ALLA MODELLFLYGARE TILL

RIPALÄGER VECKA 29 2015

Ripa Modellflygklubb fyller 20 år i år, förvisso inte förrän i november, men se den tonåring som inte håller igång firandet av sin ungdom, så mycket, och så länge det bara går.

Målsättningen med Ripaläget är att genomföra det som ett trivsamt och gemytligt meeting, med inbjudan till, och deltagande av alla kategorier modellflygare, som vill träffas för att flyga, men även för att snacka och umgås under trivsamma och gemytliga former.

Klubbens tradition att bjuda in modellflygare till temadagar har "burit frukt" genom åren, många blivande modellflygare får "gratis" inspiration dessa dagar, modellflygare utan klubbtilhörighet, åker långa vägar för att träffa modellflygkompisar med samma intresse, klubben fortsätter med samma vinnande koncept i år, information om veckodagarna för dessa tema kommer att presenteras på klubbens hemsida.

Efter dagens flygning samlas vi vid pergolan och lägerelden för att grilla korv och ljuga lite lagom!

Traditionsenligt firar vi "JUL(i)AFTON" med Kalle Anka, och alla vänner. Juliafton infaller i år torsdagen den 16 juli och firas med långbord i klubbens pergola, eftersom temat är dubbelbottnat är det upp till var och en att duka upp den mat man gillar bäst, trivsel och gemenskap är dock obligatoriskt.

Passa på att besöka Degeberga marknad den 11 - 12 juli och Kiviksmarknad den 13 -15 juli, Tomelilla marknad den 16 juli, och Sjöbo marknad, som avslutar marknadsveckanden den 16 -17 juli

VÄLKOMNA TILL RIPA!

Frågor? Kontakta Mats Erlandsson

044-350202 0705-350202

www.ripamfk.com



MEETINGS PÅ "DRAGS" 2015

Siljansbygdens RFK på Dragsängarna, Insjön inbjuder till:

Skala / Nostalgi / Oldtimer

Modellflygets dag



Lördagen den 1:a Augusti arrangerar Siljansbygdens RFK sin skala/oldtimer/nostalgiträff på Dragsängarna.

100% nostalgi utlovas och det går utmärkt med vatten-farkoster nere vid stranden. Förtäring kommer att finnas. Fina möjligheter till bad och camping i anslutning till fältet.

Kontakt:

Micke Berg: 070-290 36 77

Micke Sundqvist: 070-677 20 12

Lars Holmsten: 070-290 36 77



Lördagen den 5 September Arrangerar Siljansbygdens RFK Modellflygets Dag på Drags.

Vi kör det som ett meeting i gemytets tecken med allt som flyger och alla som är intresserade är välkomna, även sjöflyg. Förtäring kommer att finnas och det går bra att bada och campa i anslutning till fältet. Varmt Välkomna!

Kontakt:

Lars Holmsten: 070-863 61 43

Micke Sundqvist: 070-677 20 12

Micke Berg: 070-290 36 77

★ ★ ★ www.siljansbygdensrfk.se ★ ★ ★

Fly-In Malung

Malungs modellflygklubb anordnar Fly-In fredag 17 juli och lördag 18 juli på Malungs flygfält kl. 10-17 båda dagarna. Både stora plan och radiostyrda modeller är varmt välkomna.

Vecka 29 anordnas också Malungs dansbandsvecka.

Flyg till Malung och delta på Fly-In på dagarna och dansa på kvällen. Grillning på fredag kväll samt allmänt samkväm i hangaren, deltagare i detta erbjuds att köpa grillbit och potatissallad samt grönsakssallad till en relativt billig peng. Vi har ett antal platser för husvagnar, kostar 100 kr/natt. Modellflygare har förtur. Servering av kaffe, väfflor och korv. Kontakt 070-314 64 72



Arboga Storskala 2015

Datum: 18 Juli 2015. Tid : 10 - 15
Plats : Flygfältet i Arboga. Öster om staden, mot Eskilstuna 500 m efter ÖB.

Se skyltning med RC.

Kontakt: Jonas Hagberg 0589-18607
jonas.hagberg@samhall.se

Storskala träff för den finkänslige med lite krav på fria ytor.

Fullskala fält med grässtråk och asfaltsbana. Fredagen den 17 Juli är fältet öppet för träningsflygning mellan 10 - 22.

Lördagen den 18 Juli är publikens dag med uppvisningsflygning mellan 10-15.

Fri flygning resten av kvällen.

Kollektiv grillning kl 21 på campingen. Söndag den 19 Juli fri flygning och som avslutas kl 15.

Arboga Flygklubb

Fred 17/7 tränings provflygardag. 10 - 21.

Lörd 18/7 Uppvisning publikensdag kl 10-15 (fri flygn på em och kväll till 21)

Sönd 19/7 fri flygning.

Möjligheter till camping mot avgift.

kontakta arrangören på plats vid ankomsten.

Grillning på campingen på Lörd kl 21.

Välkomna

Inbjudan till Meeting 2015 i Helsingborg

Helsingborgs modellflygklubb (HMFK) inbjuder till sin årligen återkommande modellflygträff under vecka 30, dvs. den 18/7-26/7 2015. (9 dagar!)

HMFK har ett av Sveriges mest centralt belägna modellflygfält, bara några kilometer från såväl Helsingborgs city, shoppingcentrum och havsbad! Så ta med hela familjen!

För de som flyger så har vi vårt väl tilltagna gräsfält med drygt 2 hektar klippt landningsbana inklusive en 145 x 15 m stor asfaltsbana. Här ryms både stort och smått flyg av alla kategorier!

Notera att giltig försäkring krävs för att få flyga!

Vi har en bra belägen yta för uppställnings av husvagn/bil eller tält.

Fältet har tillgång till el och vatten för disk o dusch.

Vi håller med kiosk med glass, dricka och grillat hela veckan liksom frukostbullar på morgonen.

Under veckan körs lite olika tema, mer exakt schema kommer att upprättas på hmfk.se när det närmar sig.

Det blir även någon enklare tävling som passar de flesta!

Som vanligt kulminerar meetingveckan med Modellflygets dag lördagen 25/7.

Detta annonseras i allehanda media och brukar dra hundratals åskådare. Vi kör uppvisning och utställning med så mycket och varierande flyg som möjligt och det är ni, kära gäster, som gör denna bredd möjlig med alla fantastiska flygetyg ni har med er! Ta med det bästa, minsta, största, äldsta eller mest märkliga ni har i flygväg helt enkelt! En plus om ni vill flyga det på uppvisningen också!

Kostnaden för meetinget är som tidigare 800:-/husvagn/bil eller tält för hela eller delar av perioden 19-28/7.

Extra dagar före eller efter kostar 100:-/dygn.

Som medlem (även gästmedlem) betalar du bara 800:- för hela säsongen, inkl. meetingveckan.

Har ni några frågor får ni gärna höra av er till: ordförande@hmfk.se

Helsingborgs Modellflygklubb

Slättlanda MFK

SM-Final i Aircombat 22-23 Augusti

22/8 bjuder vi särskilt in till familjedag till vårt flygfält utan för Vara.

Vi genomför bl.a. flyguppvisning med allt från el till jetflyg och har lotteri där 2 st quadcopters lottas ut.

I vårt informationstält finns flygsimulator och givetvis grillar vi hela helgen!

Mellan heaten visar vi upp vår verksamhet tillsammans med piloter från andra klubbar. För dig som vill vara med och flyga under helgen, vänligen anmäl dig till klubben via vår Facebooksida eller kontakta oss på niklasokarlsson@gmail.com eller ring 0739-504714.

Fältet är utrustat med nybyggd laddstation.

Gps koordinater till flygfältet:

Lat: N 58° 16.849' Long: E 012° 54.151'

Välkomna!

SENSOMMARTYRÄFF I PÅLSBODA

Lördagen 8 augusti

Pålsboda Modellflygklubb hälsar alla välkomna till en informell och trivsamt flygträff på vårt fina fält strax utanför Pålsboda.

Vi har gott om utrymme för alla sorters flygetyg, och vi flyger hela dagen den 8 augusti.

Enklare förtäring kommer att finnas.

Gästflygare förväntas ha gällande försäkring.

Begränsat utrymme för husvagnar finns.

VÄLKOMNA!

GPS-kordinater till fältet:

N 59° 02' 18,3"

O 015° 23' 25,1"

Kontakt: Gunnar Broberg 0709329920
Bert Jansson 019-121467, 0706747670



Lilla och Stora Friflygcuperna 2015

Som tidigare år flygs cuperna tillsammans, förutom finalen för Stora Cupen som avgörs i samband med tävlingen TWTIA.

Finalen i lilla cupen körs som tidigare år dagen innan TWTIA. Se även kalender.

En nyhet för i år är att vi lagt till en ny klass i Lilla Friflygcupen. Klassen heter E36 och det är en eldriven modell med 36 tums spännvidd (ca 91mm). Vi kör liksom i övriga klasser med 2minuters maxtid. Motor tiden sätts till 10 sek. i grundomgångarna.

Om det blir aktuellt med skiljeflygning behålls maxtiden på 2 min. men motortiden sänks till 5sek. och behålls tills tävlingen är avgjord. I övrigt kör vi med samma regler som förra året.

Gagnefs friflygare genom Inge

Sunne RC-meeting 2015

Modellflygvecka 1-9 augusti 2015

Vi träffas, flyger och umgås. Allt modellflyg välkommet även turbin/jet. Möjlighet till camping intill fältet. Tillgång till kök, dusch och toaletter.

Sunne Flygplats
E45 norra Sunne avfart Återvinningscentral

Passa på att besöka sevärdheter i den vackra Fryksdalen.

Sunne Flygklubb tillsammans med Södertälje modellflygklubb.
www.sunnefk.se www.sodertaljemfk.se

Besök hos på Facebook:
Modellflygarna i Sunne resp Södertälje Modellflygklubb

Kontakt
Bengt Lövenheim 0709 744 919
Bengt.lovenheim@telia.com

Solstatträffen lördag 22 augusti 2015

OBS! Nytt datum p.g.a. kollision med andra tävlingar.

Lilla Friflygcupen klasser: F1H/G/J/P, P30, HKG, KPG och E36.

Stora Friflygcupen klasser: F1A-2, F1B-2 och F1C-2.

Plats: Brattforshedens flygplats som ligger mellan Karlstad och Filipstad.

Tid: Samling kl 10:00 vid flygklubbens parkering.

Reservdag: Söndag 23 augusti.

Startavgifter: Seniorer 100kr plus 20kr per extra klass, juniorer 0kr oavsett antal klasser.

Startavgifter betalas på plats (jämnna pengar).

Sista anmälningdag: 10 augusti.

Anmälan till: Inge Sundstedt tel. 0241-10831,

076-1091226, mail familjen.sundstedt@spray.se

Övriga kontakter: Tommy Eriksson tel. 070-6089348,
mail tommy.eriksson48@telia.com

Camping med småstugor finns i närheten.

Tälta på flygklubbens område går bra.

Reservation för att vi kanske inte får tillstånd av Länsstyrelsen (Värmland) att få nyttja fältet.

Inge Sundstedt Gagnefs Flygklubb

Tullinge Modellflygare

inbjuder till ett Jet Meeting på f. d. Tullingefältet (F 18)

Mer info på www.tullingemf.se

Lördag 15 augusti 2015

Flygtider kl 10.00 - 18.00. Briefing kl 09.30

Vi flyger med turbinjetplan, turbinhelikoptrar och EDF-modeller (minsta vikt 2 kg).

Alla deltagande svenska flygare skall vara medlemmar i SMFF. Gästande piloter från de nordiska länderna skall vara medlem i sitt lands nationella modellflygförbund.

Medlemskort skall visas upp före första flygning.

Alla modeller skall uppfylla SMFF modellspecifikationer.

Vid ankomst skall piloter skriva in sig på TMF anmälninglista samt ta del av regler och flygområden som gäller för TMF Jet Meeting. Alla piloter skall ha en caller vid flygning. Callern skall samverka med flygledaren, som finns vid pilotrutan.

Max två modeller tillåts samtidigt i luften.

Anmäl före flygning om du vill vara ensam i luften. Alla piloter till turbinmodeller skall ha egen brandsläckare redo vid start av turbinmodell.

Bilparkering för alla piloter finns längs anslutande taxibana.

I depåområdet får endast i- och urlastning ske.

Ytterligare information finns på TMF hemsida www.tullingemf.se
(<http://www1.idrottonline.se/TullingeMF-Flygsport/>)

Kontaktperson TMF Jet Meeting:

Kenneth Näslund kenneth@kknaslund.se (073-0589174)



RFK Skilling Meeting 2015

RFK Skilling inbjuder till modellflygsmeeting den 7:e till 9:e augusti.

RFK Skillings meeting startar den 7:e augusti klockan 14.00 och avslutas den 9:e klockan 15.00.

Platsen är på klubbfältet Slätten, södra infarten till Skillingaryd.

Fältet är ett 300 m långt gräsfält lämpligt för det mesta inom modellflyg och allt från el-flyg till jettidrivna flygplan är välkommet på vårt flygfält.

Flygningen sker mellan kl. 09:00 till kl. 21:00 alla dagar gäller motorflyg, (el-flyg får flyga dygnet runt)

På lördagen blir det fri flygning med några kortare avbrott för godisbombning för barnen. På söndagen är det fri flygning hela dagen. Lotteri med fina priser kommer att finnas att köpa under lördagen.

Under helgen kommer bl.a MBS RC Models (www.mbs-rcmodels.se) att finnas på plats.

Hobbymarknad - ta med dig och sälj vad du inte längre behöver, det kommer att finnas bord till förfogande.

Camping med el-platser 50 kr/dygn, toalett (Baja Maja) finns i anslutning till campingen. Vi har tillgång till vattentoalett och dusch på militärförläggningen ca. 200 m från fältet.

Det finns också möjlighet till logi i logement på förläggningen, för 120 kr per natt och person. Sängkläder ingår inte. Anmälan senast 3 dagar innan meetinget till Stig Andersson s.e.andersson@swipnet.se

Givetvis finns fika, korv och hamburgare att köpa! Gemensam grillkväll för meeting deltagarna kommer att anordnas under lördagkvällen.

Närhet till High Chaparral för hela familjen. Arrangör: RFK Skilling. För mer information om meetinget maila till: info@rfkskilling.se eller ring: Mattias Andersson, mobil: 070-55 282 23, 070-318 25 57 eller Kenth Sjöberg, mobil: 070-316 30 65. Gå in på vår hemsida: www.rfkskilling.se för mer information om klubben.

Bilder från Meeting 2014

foton: Ritah Lang



Karlskoga Jet Power

3-5 JULI 2015

Välkommen till Karlskoga flygplats!

Internationella R/C jetflygare i full aktion alla dagar.

Flygningarna pågår från kl 9.00 – 20.00 varje dag.

Lördag flyguppvisning från 10.30 – 15.00.

Servering öppen alla dagar.

Inbjudan till Svenska Mästerskapen 2015

Datum: 8-9 augusti 2015

Plats: Johannisbergs linflygfält, Västerås

Klasser: F2A, F2B, F2C, F2D samt Lag-SM

Preliminärt tidsschema bifogas.

Avgifter: Seniorer: 150:- / klass Juniorer: 120:- / klass

Anmälan och betalning: Senast den 30 juli till (bindande):

Anmälan till: Ingemar Larsson

ingemar.larsson.vis@telia.com 0521-672 12, 0703-40 44 05

Betalning till: MFK Galax plusgiro 22 94 49-4

Övrigt: Genom att anmäla sig till SM förbinder man sig också att hjälpa till som funktionär i de klasser man inte själv flyger.

Bränsle ingår i F2A och F2D

Gemensam bankett på lördag kväll. Mer info kommer.

Gemensam prisutdelning efter F2C-finalen på söndag.

Välkomna!

Grenstyrelsen i linflyg

Vad gäller vid flygning med Modelluftfarkoster ?

När det gäller luftrummet så har några nya lagar trätt i kraft i Sverige, dessa berör främst de klubbar som har sitt fält inom en flygplats kontrollzon, CTR.

Reglerna gäller även alla modellflygare som vill spontanflyga oavsett klubb/förbunds-tillhörighet

Alla luftrumslagar gäller lika för alla som utnyttjar luftrummet över Sverige.

Modell, allmänflyg och det kommersiella flyget har samma regler att rätta sig efter.

Transportstyrelsen har uppdaterat sin sida med gällande regler på förekommen anledning. Det man kan läsa är en max flyghöjd på 120 meter och ett horisontellt avstånd på 500 meter, detta är för att man ska se sin modell tydligt och kunna manövrera den utan problem.

Något som är väldigt viktigt är att ta reda på vilken sorts luftrum man flyger i då det är olika höjder upp till kontrollerad luft beroende på vart i landet man befinner sig och vid vilken tidpunkt man tänkt flyga.

Inom flygplatsers närområde går luftrummet som är kontrollerat ända ner till marken och ju längre ifrån flygplatsen man kommer ju högre upp är luften fri.

Detta finns att ta reda på genom att titta på kartan i länken <http://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?useExisting=1&layers=c2e180d322bc4907949dfa470f4f4a53> eller AC-ICAO kartor som finns att köpa hos KSAK "http://www.pilotshop.se/SE/Catalog/kartor/icao_svenska/",

Man kan även besöka en flygklubb om man har någon i närheten och be att få titta på deras kartor över vad som gäller vid det egna modellflygfältet.

För flygklubbar som ligger inom kontrollzon så kan man ingå ett avtal med ACR-Sweden som är tornens organisation. Då kan man få tillstånd att öppna en modellflygsektor som öppnas och stängs via ett telefonsamtal.

För att den försäkring som ingår i SMFF:s medlemskap skall gälla skall modellen styras från en plats som är godkänd av den lokala klubben, det kan vara det ordinarie flygfältet, klubbfältet eller en idrottshall där man flyger inomhus på vintern.

Den plats som avses skall dokumenteras av klubben och man bör också skriva in lokala regler för varje plats (storlek på modeller exempelvis 450 helikopter, el eller jet) och flygtider.

Och till slut det viktigaste, Även om modellflyghobbyn är en oreglerad verksamhet så måste vi följa de regler och lagar som finns.

Följer vi dom så kan vi ha kul och välkomna nya medlemmar med ett leende.

/Ulf Höglén

GRAVITY

Populär!

- 250 Copter
- EMax motorer
- EMax SimonK
- Gravity LiPo

Gemfan Proppar

RCFlight.se



MED ERIDERS EKOLOGISKA RAMAR I BAMBU

Vi har cykelramar i olika storlekar och färger, bygg ihop med delar du redan har eller välj helt nya

RAMEN ÄR EN UNIK SVENSK DESIGNAD OCH NY PÅ MARKNADEN.
Den har klarat samtliga CE tester enligt SS:EN 4210:2015, och är otroligt nog starkare än stål och kolfiber

www.eriders.se



HOBBYTRÄ

TRÄMATERIAL FÖR HOBBYFOLK
CNC FRÄSTA MATERIALSATSER
TILL OLIKA MODELLER
TILLBEHÖR MODELLFLYG

Hobbyträ i Älvdalen AB
E-post info@hobbytra.se

Dalgatan 121
tele. 0251 10175

796 30 Älvdalen
www.hobbytra.se

Välkomna



Boken Spännvidd

Boken Spännvidd är en unik händelse i den svenska historien om ett litet idrottsförbund. Boken omfattar de första 50 åren av Sveriges Modellflygförbunds historia. Detta är ett unikt tillfälle för er att beställt boken från den begränsade upplagan.



Pris

Pris 195 :- för medlemmar + frakt 69:-
Pris 245 :- icke medlemmar + frakt 69:-

Sätt in pengar på 518165-7. Märk inbetalningskortet med Jubileumsboken, namn, adress och SMFF-nummer så kommer boken inom kort.

modellflyg^{nytt}

Nästa nummer

Ute 18 sep

- 3D-Skrivare
- Sommarens Meeting



POSTTIDNING B
Modellflygnytt - SMFF
Box 7819
103 96 Stockholm



MULTIPLEX®

HERON



Kit

RR

Distribueras av:

AutoPartner AB
www.autopartner.se

Tel 016-400 11 33
info@autopartner.se