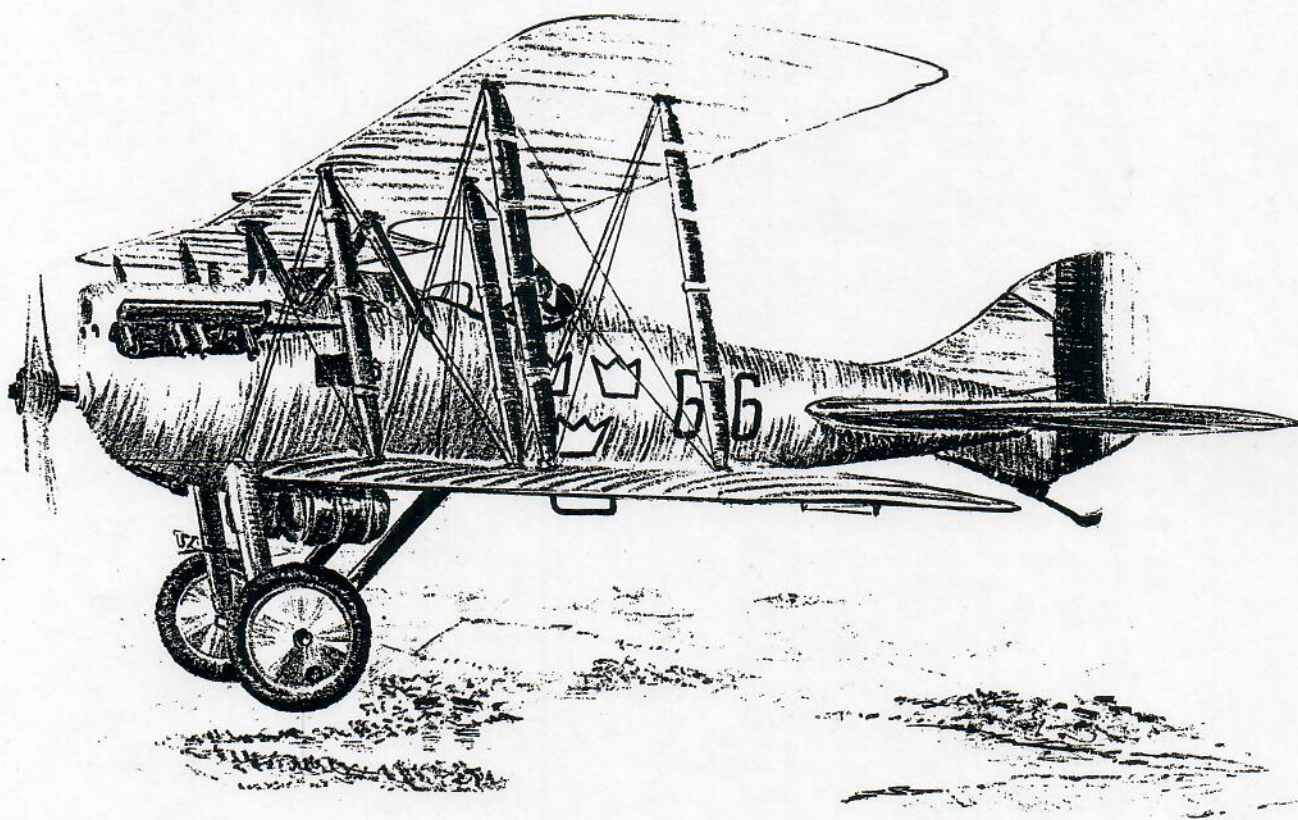


NIMBUSBLADET

NR 2 1995



En tidning för medlemmar i Modellflygklubben NIMBUS



God Jul
och
Gott Nytt
År

Hej!

Äntligen blev det ett Nimusblad igen. Det innehåller en hel del referat från årets tävlingar samt några No Cal- ritningar. Passa på att bygga till Blå Hallen den 7/1 - 96. Glöm inte bort årsmötet den 6/1 kl 14.00, Solhemsgatan 18A (se även separat utskick).

OLDTIMER- S.M. 1995

AKM och SHMF stod liksom tidigare för organisation och arrangemang. Alldeles utmärkt var ju förläggning och matsal "på gångavstånd" från tävlingsplatsen! De militära anläggningarna vid Rinkaby stod till vårt förfogande och det var en utomordentlig lösning av logi och utspisning.

Många anlände redan på fredagskvällen den 4 augusti.

Lördagsmorgonen grydde lika solig och vacker som dagarna innan. Utvinden låg ca SSO, vilket betydde flygning på tvärs över fältet. Rinkaby räcker dock till för våra behov. Maxtiden sattes till 2 min. för att bortflygningar skulle undvikas. Klass F fick ha sin startplats lite "offside". Klass B (gummimotor 50-75 cm spv) samlade flest deltagare. Modellerna är av "lagom" storlek men nu kom ännu en faktor in i bilden. Man kunde tävla i två klasser samtidigt! Till årets OT-SM hade nämligen familjen Truedsson ställt upp ett vandringspris till minne av Sven E. Truedsson - modellfabrikanten från Malmö, som gick bort 1991. Genom ett handikappsysteM kunde alla G-modeller som tillverkats av Truedssons delta i tävlingen om minnespokalen. Pouläraste modell var "Tern" sex var anmälda. Annars var de kugghjulsförsedda "Landegren Krax" och "Västanvind" i majoritet. Dessa konstruktioner kunde inte tävla om vandringspriset men väl om segern i klassen. Det blev också en av vardera typen i en "fly-off". Anders Håkansson flög en "Landegren" medan Sigurd Isacson givetvis hade sin egen konstruktion "Västanvind". Nu vann Anders på maxtid satt till 3 min, medan Sigurd fick problem med ihoptrasslade gummimotorer och ej hann reda ut hävan innan starttiden löpt ut.

I stora segelmodellklassen S2 blev det även "fly-off" mellan Helge Wannberg, Arne Berglin och Sven Landervik. HEWA vann och tog på nytt en in-teckning i "Vingarnas" vandringspris.

Twin-pusherklassen hade bara tre man anmälda med fyra modeller. Sigurd Isacson uttryckte sin förtvivlan om klassen skulle dö ut.

F - Motorklassen för dieslar har nu sin stadiga anslutning. Elva modeller var anmälda och sju fick tider noterade. Efter dagens tävling skedde prisutdelning direkt på fältet. De tävlande skyndade till förläggningen för uppfräschning då middag vankades och därefter sedan vanligt årsmöte.

Söndag 6 augusti.

Vi gick igång en timma tidigare än dagen innan.

Första periodens flygningar skedde från en plats nära den väg man åker in på. Vid middagstid måste vi dock flytta till samma startplats som vi använde dagen innan.

Vi hade besök av våra danska vänner. Poul Rasmussen hade särskilt god lycka och tog hem två Oldtimer-plaketter. Han blev 3:a i både S1 och klass A. Poul och Fritz Neu-mann flög med en trevlig S1:a "Jochum", lite "Isac"-inspirerad med fenan nedåt och S1-profiler.

Rolf Astervik svarade för en spektakulär flygning. Hans "HiHo" en G-modell i klass C tog termik och befann sig på hög höjd då den fusade. Det hjälpte inte, modellen kom inte ner ändå. I kikare kunde man nu se hur flygplanet synades av två glador -eller kanske hökar. En åskådare såg även hur en av fåglarna gick till angrepp! Då modellen inte brydde sig om sällskapet tröttnade fåglarna. Upp i det blå drog modellen iväg och syntes ej mer. Rolf har dock fått besked om att den är upphittad ca 20 km från startplatsen!

Dagens man blev Kurt Sandberg. Han hann med att flyga både Sint och S1 till seger! Hans "Toothpick" gled långsamt och stabilt trots vinden som ökat under dagen, en viss sjöbris förstärkte den annars svaga vinden.

Det drog med sig svårigheter att markstarta lätta Wakfields t.ex. Einar Håkansson's "Erhardt". Flygplanet helt enkelt blåstes snett av kastvindar.

Sune Stark medförde sin Wakefield av 1937 - i original. Den gamla modellen, skör som en spetsgardin, var uppfräschad med lite papper för att tåla landning på fältet. Tack och lov för Bertil Dahlqvists fina startbana! Höjden över marken gav frigång så mycket att Sunes modell klarade startsträckan med knapp marginal! Det behövs ork i gummimotorn att driva upp planen!

Far och dotter - Gunnar och Sofia Wivardsson - satsade på "ork", så mycket att snoddarna brast! Jag tror inte de hade någon oskadd modell med hem i trunken!

Kuggväxlar eller direktdrift är ju en fråga. Tomas Hultgren visade att man visst kan vinna utan mekanik i kraftöverföringen. Med den elegant byggda "Warring's Lightweight" - med frihjulspropeller och landställ - vann han klass C. Ett par "krax"-modeller hotade men med en enda

sekund tillgodo vann han över Anders Håkansson.

Just Anders Håkansson var den ende denna dag som prickade in 3 maxar. med sin egen konstruktion "Tusse" vann han Wake-fieldklassen. "Classic Wakefield" blev på nytt en triumf för Lennart Hansson. Han vann före Bertil Dahlqvist. Båda flög den förnämliga modellen "Lanzo Duplex".

Familjen Truedsson hade kom till prisutdelningen. Fru Gina med sonen Conny och barnbarn överlämnade pokalen till Sven E. Truedssons minne. Segern blev delad mellan Sten Persson och Anders Håkansson. Båda flög det vackra modellplanet "Clipper". Det är väl troligt att koefficient-talet sänks för den modellen till nästa år.

Sune Stark framförde de tävlandes och tack och vi hurrade fyrfaldigt för segrare och arrangörer.

Resultat

Klass A G-modeller < 50 cm

1. Anders Sjöberg, Sthlm	328 s
2. Tomas Hultgren, "-"	240
3. Poul Rasmussen, Danm.	218
6. S.-O. Lindén, Nimbus	117

8 delt.

Klass B G-modeller 50-75 cm

1. Anders Håkansson,	360 +180
2. Sigurd Isacson, SMHFS	360 + 0
3. Anders Håkansson,	352
17. S.-O. Lindén, Nimbus	233

28 delt

Klass C. G-modeller > 75-100 cm

1. Tomas Hultgren, Sthlm	417
2. Anders Håkansson	416
3. Lars Ljungberg, Nynäs	382

20 delt.

Klass D - Wakefield

1. Anders Håkansson	450
2. Tomas Hultgren	446
3. Sigurd Isacson	445
13. S.-O. Lindén, Nimbus	209

19 delt.

Klass S1 -segel < 100 cm

1. Kurt Sandberg, SHMFS	305
2. Sigurd Isacson,	292
3. Poul Rasmussen, DK	270

16 delt.

Klass S2 -segel 100-150 cm

1. Helge Wannberg, Domsjö	360+132
2. Arne Berglin, Östers.	360+ 84
3. Sven Landervik,	360+ 65

13 delt.

Klass Sint - Intern.segel

1. Kurt Sandberg	376
2. Arne Friberg, Trelleb.	365
3. Rune Tedenryd, Malmö	360

10 delt.

Klass F -motor 2,5

1. Sten Persson, SHMFS	330
2. Leif Sundvall, Lidingö	298
3. Gunnar Stedt, Kristianst	262

7 delt.

Klass Twin-Pusher -G-modeller

1. Sigurd Isacson	348
2. Ove Larsson,	258
3. Sigurd Isacson	32

3 delt.

The Third European SAM Champs

Redan förra hösten började vi planera ett deltagande i den stora oldtimertävlingen på Middle Wallop i England. SAM 1066 heter organisationen och David Baker heter mannen bakom det hela.

Örjan Gahm tyckte det skulle vara trevligt att vara med och Sigurd Isacson var eld och lågor och fick med sig Kurt Sandberg. Ja, det blev vi fyra som ställde upp i tävlingarna, just det pluralis, för det var många klasser och flygning hela dagarna! Inte mindre än 25 olika klasser kunde man tävla i! Allt ifrån "handluns" till de största motormodellerna med tändstiftsmotor och däremellan lite "Military glider"; "Jumbo Rubber" och "Waterplane".

Örjan och Gull-Britt Gahm samt jag och Vailet reste med bilfärjan "Scandiavian Princess" som på ett dygn tog oss över Nordsjön från Göteborg till Harwich.

Även Sigurd med sin Anita kom med båten. Kurt skulle resa med sonsonen per flyg lite senare och hämtas upp av Sigurd.

Vi fick ett par dagar på oss att turista och passade på att besöka Ipswich innan vi for till London. Det var hett i London. Som tur är ligger pubarna tätt, så det gick att överleva!

Torsdagen den 17 aug.

Ett besök på RAF museet i Hendon hann vi med innan Örjan och jag for till Middle Wallop. Vi lämnade våra fruar i London och hoppades att de skulle finna sig till rätta. Vi fann snart David Baker ute vid flygfältet vid Middle Wallop. Han gav oss en karta så att vi kunde köra till vår förläggning, en jordbruksskola, ca 25 km från fältet.

Fredagen den 18 aug.

Vid grinden in till fältet står en skåpvagn och där finns en flicka som avkräver oss en avgift för inpassering på fältet. 7.00/pers. för tre dar. Vinden kommer från "fel håll" det blåser NO och det betyder vind lite på tvärs. Vi får köra runt 3/4 av fältet för att komma till samlings-platsen. Det är redan mycket varmt när klockan är ca 9.00. Jag passar på att videofilma litet direkt. Jag står mitt i vägen, då en bil kommer bakom, jag ville inte flytta mig utan filmar färdigt. När jag vänder mig om står en stor Jaguar och spinner därbakom. De första engelsmän jag träffar på tävlingen är Laurie Barr och hans fru Betty! Vi är bekanta sedan VM i Göteborg 1971 och från inomhus VM i Cardington 1976 och-78.

Sigurd och Kurt har redan kollat hur det ska gå till på den här tävlingsarenan. Vi får betala startavgift för de modeller vi avser att flyga. 2 per modell är det nu på fredagen. G-modeller som skall markstarta får göra det från en cirkelrund platta - målad som ett nationalitetsmärke till en "Spitfire" - uppbyggd ca 1/2 m., men startplatsen är illa vald tycker vi. I lä bakom en stod dunge. Det visar sig snart att de som startar där får problem.

"Men", säger David Baker, "ni får starta var ni vill- -ta med tidtagaren och gå hur långt ni vill!"

Sigurd hade bråda dagar. Han flög minst två klasser per dag, med termik och vind blev det mycket löpande efter modeller. I lilla G-klassen startade han med Kungsörnen, som behagade komma ner i en av högt stängsel omgiven brandgrop. David Baker ringde på brandkåren, som snabbt ryckte ut och återbördade både modell och Sigurd. I "Flight Cup" som gällde modeller i storlek mellan 36" och Wakefield flög Sigurd med sin Kummer Twin pusher. Den klarade lätt tre maxar och det blev fly-off mot två engelsmän med modeller liknande Ray Smith's Nat's Winner 1940. Den spinkiga TP:n

syntes ej lika bra som de andra modellerna med tjockare kroppar. Sigurds tid blev 3.56 min medan segraren hade ca 9 min ! Tvåan hade ca 7 min ! Men nog undrade vi hur man kunde se flygplanen så länge?!

Själv flög jag "Fröjds" mer på "skoj" än för att vinna. Tiderna var måttliga kring 1.30 min

Solen stod fortfarande högt och hettan var intensiv. Även i lilla G-klassen var det fly-off. Jag följde med videokameran Laurie Barr's uppdragning och flygning med hans "Pinocchio". Med sprängrör instoppat laddade han in massor med varv, medan hustrun Betty modigt höll i. Stiget var snabbt och högt. Jag tror han blev trea - vi har ännu inte sett några resultatlistor.

Det var skönt att komma åter till förläggningen för dusch och middag.

Lördagen den 19 aug.

Denna dag innebar för Örjan och mig flygning i två klasser. Kurt skulle nu "i elden" också. Sigurd kämpade givetvis också, nu med tre modeller. Som tur var hade de var sin löpare! Anita åt Sigurd och så Kurts sonson. Sigurd satsade med ännu en av sina Twin-pushers, nu "Simmers" samt "Sunnanvind" i Open glider >50" -och så "Rimfaxe" i 8oz Wakefield

Kurt maxade i alla tre starterna med "HW 44" -lätt match med 100 m lina! Sigurd hittade sjunk åt "Sunnanvind" och avstod tredje starten. "Rimfaxe" drabbades av turbulensen i starten från den runda startbanan varför han satsade för fullt i Large Rubber med TP:n.

Örjan och jag lånade italienarnas startbana - kartongark lagda på marken en bit ut på fältet för att slippa den turbulenta vinden. Min "Korda" orkade inte upp så bra i första starten, medan Örjans "Landegren Wake." flög normalt ca 3 min. I andra starten nådde "Korda" upp i termik och fusade på god höjd. Örjan klockade den till 4.06. Så var det Örjans tur igen. Han är en modig man som flyger utan termikbroms. Det kunde bara gå på ett sätt här på Middle Wallop. Flygplanet tog termik och steg högre och högre bort mot Stonehenge. Örjan sprang efter men måste ge upp. Min klocka stannade på 9.44 - Jag gick för att hämta åter "Korda"; då jag fick se Örjan komma och bära på något gul/svart, det såg så konstigt ut. När han kom närmare såg jag - det var "Korda" med vingen bruten i tre delar, fenan avslagen - en dyster syn. Ingen mer flygning kunde göras.

Vi ägnade oss åt våra S1:or- Örjan flög "Pin Up" och jag "Scrappy". Båda planen startar rakt och snällt, de ställer sig också rakt -men inte så lyckat, rakt mot vinden! - Tiderna var klena - mellan 1 -1.30 min.

Vi hann titta lite på Water Plane Event. Några tävlande monterade ställ med tofflor på sina ordinarie hjulmodeller. Vissa svårigheter uppstod, särskilt om man startade reglementsenligt. En tävlande lät inte flottörerna ens nudda vid vattnet då han släppte i väg sin modell! Roligast att se var de två flygbåtarna med dubbla motorgondoler. De lättade från vattnet och flög stabilt och bra om ock inte så länge.

Kurt var klar för fly-off. Varför gick det inte så bra den gången? - Sjunk förstås. Jaha, tyckte Kurt, det var ju roligt i alla fall att ha varit med. Men visst hade det passat bra att ta hem "Sigurd Isacson Cup" till Sverige! En man till hade full tid, en tjeck med en modell påminnande om gamla tyska "Baby". Han skulle förstås lätt överträffa 1.57 min. Men ibland grinar oturen illa. Han drog för hårt i linan, vingen knäcktes och plötsligt var Kurt segrare i klassen!

Omflygningen med Wakefield-modellerna omfattade en stor skara. Peter Michel gjorde en medioker start med turbulensstörning. Elegantast av alla flög en "Jaguar"- snabbt stig rätt upp högre än alla andra. Det förlorade han på! Ska man ha

längsta tiden är det bättre att snubbla omkring på låg höjd först, sen ta termik och befinna sig inom synhåll. Det var det Peter Michel gjorde och vann!

Söndag 20 aug.

Sedan vi plockat ihop våra prylar, drog vi på nytt in till fältet. Då vi inte hade någon flygning att göra förrän kl 16.15 passade Örjan och jag på att besöka Arméflygmuseet vid fältet..

Det var välordnat med många dioramor både i modellstorlek och i fullskala. Några av dem var dock lite makabra med, som vi tyckte förhärliigandet av brittiska framgångar i både Falklandskriget och "Ökenstormen".

4 oz Wakefield dvs modeller från tiden före 1937 med halva minimivikten jämfört 8 oz-klassen visade sig innehålla så stora modeller som "Lanzo Duplex"-kanske ett misstag?

Annars var det mindre plan jämförbara med t.ex. svenska "Cirrus". det blev flera "Lanzo" i fly-off, annat var ej att vänta.

Smått och stort. Bredvid varandra fanns startplatser för Chuck Glider Cup och TexacoCup. Den senare betydde tändstiftsmotormodeller. Visst var det härligt att se bl.a. två stora "Civvy Boy 84" med .60-motorer brumma iväg uppåt!

En tävling för Twin Pusher Denny Shields "A" Frame innebar endast en start - alla samtidigt på kommando. Sigurd satsade för fullt med sin "Kummer". Här gällde det längsta tid och det betydde att flyga bort modellen utan fuse! Så blev det ju också. Anita såg modellen i kikare i 4.50 min. "Då var det kört då", tyckte Sigurd lite uppgivet. Hans uppsyn ljusnade dock efter några minuter. En engelsman hade följt Sigurd modell längre. 9.05 hade han klockat den till! Det betydde seger! Det visade sig att engelsmännen hade kikare på 12x50 och på stativ! Undra på att de såg bättre än vi! Nu var vi överens om att engelsmännen visat sportsmanship och fair-play!

Ett World Record blev det. Precis kl 16.15 stod så gott som alla på fältet beredda att släppa iväg ett modellplan!

Nedräkning 20 seconds - 10, -5, -4, -3, -2, -1, GO!

Plötsligt är luften full av modeller som flyger åt alla håll,, kanske 200 kanske 300! - En sveper precis förbi min kamera, när jag försöker filma virrvarret! Javisst,- jag har ju min lilla "FIB" uppdragen i ena handen,- lägger ner kameran och skickar iväg modellen och fortsätter att filma ! Tjosan! Det här var roligt! I år var det 253 modeller i luften samtidigt. Det var en mer än förra året! Vilken tur att jag deltog med min lilla "FIB"-annars hade det ju inte blivit nåt rekord!

Masstarten blev finalen för oss. Sigurd och Kurt stannade kvar till prisutdelningen. På något sätt blev det en miss det där med Sigurd Isacson Cup. Engelsmännen - SAM 1066 - hade lovat att ställa upp en sådan bara de fick vårt medgivande och det fick de! Men vad som hände sen vet vi ej! Nå, Kurt fick en annan stilig pokal som ställdes upp 1958 av Italien! Över en timma tog prisceremonien under David Bakers humoristiska ledning.

Örjan och jag bröt upp för att hinna tillbaka till London innan mörkret kom. Vi hade otroligt svårt att hitta gatorna till vårt hotell i dagsljus även när vi såg det på håll, att hitta i mörker skulle vi aldrig klarat av!

Den här tävlingen var en upplevelse väl värd att minnas och varför inte återuppleva?!

Återstående dagar blev också utnyttjade för sight-seeing. London är så stort att man aldrig hinner se mer än bråkdelar av staden. Båtfärden hem gick över lugna vatten och glada och nöjda vände vi motorhuven mot NO och mot Örebro.

SM-95

För andra gången genomfördes ett samlat SM i modellflyg. Det var Norrköping som stod som värdar under veckan 3:e - 9:e juli. Tidpunkten kan väl diskuteras, många har väl andra planer för semestern, men å andra sidan fanns ju möjligheten att följa de olika klasserna genom att stanna hela veckan i Norrköping.

För friflygets del så gällde inomhus på fredagen i Ishallen. Klasserna var F1L= Easy B, Flugan och No-cal. Från Nimbus kom en Fiat med fyra tävlande och en chaufför. Det var klen med information om hur dags tävlingarna skulle börja, så jag försökte få tag i grenchefen Sven Pontan på torsdagen. Efter några samtal fick jag den upplysningen att han befann sig i Norrköping och hade en s.k. Mini-call och att jag skulle knappa in mitt nummer och avsluta med fyrkant ???!! Vadå fyrkant. Sådana tekniska underverk har inte nått fram till Pålshoda. Vi chansade att om vi var framme vid kl. 9 så räckte det. Jag trodde det skulle vara massvis med folk i hallen men det var bara Sven P. plus några till. Easy B klassen hade bara två anmälda, där blev det ingen tävling. Lokalen blev en besvikelse, uppe i taket var det balkar och en massa andra saker som hängde i vägen. Fri flyghöjd var runt 6-7 meter.

Från Nimbus tävlade Christoffer Gustavsson, Kristian Thorén och Dennis Varga i No-cal, samt Dennis och Thomas Bergendahl i Flugan. Dennis No-cal hade blivit misshandlad under transporten, men efter lagning blev den någorlunda flygbar. Christoffer G. hade en nybyggd Mustang och lyckades bäst med tider kring 50 sekunder. Kristian T. hade en Hansa, ett tyskt jet-trafikplan med omvänd pilform. Den flög stabilt och han blev tvåa följt av Dennis på tredjeplatsen. I Flugan-klassen lyckades Dennis bäst.

Under lördagen och söndagen skulle det flygas utomhus på gamla F 13:s flygfält. Det mesta av fältet är numera beväxt med spannmål, och det blev svårt att hitta modellerna i bland. Första dagen var anslagen till F1A, F1G (Coupé D'hiver) och B1. Det blåste friska vindar så F1A klassen uppskötts till 17-tiden medan gummiklasserna tävlade. Urban Lindström var ensam tävlande från Nimbus och kom trea F1G-klassen. Efter en nolla i första starten flög han bättre och bättre och fick ihop 273 s. Vann gjorde Bertil Dahlqvist med 348 s. Eftersom Urban åkte hem kunde han inte starta i F1A. Där genomfördes fem starter och slutade inte förrän vid tiotiden på kvällen. Resterande två starter kördes på söndagsmorgonen. Då flögs även de övriga klasserna, F1B, F1C, F1H (A1) och HKG. Denna sista dag var vi fyra tävlande från Nimbus. Förutom undertecknad och Urban hade Sven Olov och Lars Lindén åkt till Norrköping. Samtliga tävlade i F1H. Vi fick vänta i två perioder så att F1A flygarna fick flyga färdigt och vi hann då att trimma våra modeller.

Vädret var ganska bra, lite stark vind gjorde att modellerna flög långt vid en max. I första perioden var det sju stycken som flög fullt, däribland Urban och jag. S.-O. fick 97 s. och Lasse 89 s. I andra var det tvärtom, S.-O. och Lasse 120 medan jag och Urban missade grovt 33 resp 36 s. Inge Sundstedt och Gunnar Holm var de enda som hade två max. Båda kör med snurrekrok. Lasse fortsatte med två max till men hade ingen modell kvar till sista starten. Hittade inte sina modeller i havren. Han var dock den som lyckades bäst av oss och kom trea med 449 s. För os andra var det lite upp och ner, jag kom femma med 419 s. Urban sexa, 409s. och S.-O. åtta med 365 s. Även han hade ingen modell att flyga med i sista starten. Vann klassen gjorde Inge Sundstedt, han tappade 22 s. i sista starten.

Det var inte många nya ansikten i friflygklasserna, det är samma folk som för 10-20 år sedan. Vart är vi på väg? SM- resultatet i "Modellflygnytt" visade bara de tre bästa i varje klass, inga tider. Svagt tycker:

Olle B.

F1G	Bertil Dahlqvist (S Hallands MfSällsk)	62	37	84	62	103	tot348	plac	1
	Sofia Wivardsson (Mfk Sländan)	32	110	35	73	84	334		2
	Urban Lindström (Mfk Nimbus)	-	30	38	88	81	237		3
F1H	Inge Sundstedt (Gagnef)	120	120	120	120	98	578		1
	Gunnar Holm (Solna Msk)	120	120	60	120	120	540		2
	Lars Lindén (Mfk Nimbus)	89	120	120	120	-	449		3
	Olle Blomberg (Mfk Nimbus)	120	33	120	50	96	419		5
	Sven-Olov Lindén (Mfk Nimbus)	97	120	81	67	-	365		8

MAASTRICHT - en reseberättelse om INTERSCALE -95

av Lars Tolkstam och Johan Svanestrand.

"I will personally lead the attack!" försäkrade Richard Granger och gick i täten för styrkan av huvudsakligen engelska modellflygare som nyss blivit utsatta för en massiv anfallsvåg av papperssvalor (en del vikta som triplan, andra som yorkshire-terriers), kastade från ett av de andra borden i hotellets restaurang. Nu skulle hämnd utkrävas... Fältherren Granger, för aftonen iförd kostym, slips och flygarhuva med dito glasögon, höjde handen, och under hemska vrål kastades 15 snabbvikta svalor mot "fiendebordet". Vi hade aldrig varit med om något liknande, åtminstone inte under en femrätters middag. "Mad dogs and Englishmen..."

Plötsligt vrålade någon: "Look, Santa Claus!" Vad nu? Julafton mitt i augusti? Nej, det var bara Klaus-Jörg Hammerschmidt (känd från Modellflygnyttis artiklar om kolsyremotorer) som delade ut små presenter till alla deltagare och supporters efter tävlingarnas slut.

Vi var tre stycken från Sverige som tävlade vid INTERSCALE-95, som gick av stapeln i Maastricht, Holland: Georg Törnkvist, som rest ner med hustru Birgit som supporter, dvs markpersonal (det är kvinnorna på marken, som håller planen i luften). Georg är väl känd i inomhus- och oldtimerkretsar här på hemmaplan, han har deltagit alla tre gångerna som Interscale arrangerats (1991, 1993 och 1995). Och så skribenterna, Lars Tolkstam och Johan Svanestrand. Färden till Maastricht påbörjades den 16 aug., först med bil till Göteborg, så färja till Kiel över natten, och därefter vidare med bil till Tecklenburg (en sömnig by ett par mil utanför Osnabrück), där inkvartering på vandrarhem skedde. Den "serviceinriktade" värden ville till en början inte släppa in oss. Han muttrade något om "Mittagpause", och bad oss komma tillbaka ett par timmar senare. "Fint", tänkte vi "då äter vi först och packar upp sedan". Det var bara ett problem. Vandrarhemsvärden var inte den ende i byn, som ville ha Mittagpause. Varenda butik och matställe stängde klockan två på eftermiddagen, för att öppna igen senare på dagen. Till sist fick vi i alla fall i oss lite mat och kunde återgå till vandrarhemmet. Den här gången gick det bättre, vi blev insläppta och fick ett litet rum i källaren. Här började de två gossarna att bygga! Då frågade sig vän av ordning: Skall man inte ha modellen färdigbyggd och färdigtrimmad när man åker utomlands på tävling?

Jo, men Lars är inte känd som någon blixtnär vid byggbrädan, och kan ni tänka er, Johan är ännu långsammare!

Framåt kvällen, efter några timmars intensivt byggande, började händerna darra av näringsbrist. Vi gick upp till matsalen med bröd och vin i handen. Grönmögelosten kröp själv efter! Sedan var händerna mycket stadigare och vi kunde bygga ännu några timmar innan vi kröp till kojs. Nästa dag var lika varm som alla andra den här veckan. Vi gav oss ut på motorvägen igen, och efter några timmars köer och omvägar, nådde vi vårt mål Dousberg Parc Sportel i Maastricht. Efter incheckning, uppackning och dusch var vi med på invigningen. Vackra tal, flaggviftningar och nationalsånger följdes av staden Maastrichts kvinnliga borgmästare i hennes debut som modellflygare. Hon släppte iväg en liten elmodell, som flög så bra att den aldrig ville komma ner (den fastnade i en av takbjälkarna).

De två tävlingshallarna på vardera 24 x 50 m, med en fri takhöjd på drygt 7 m, hade skalenligt gräs (grönfärgad heltäckningsmatta). En detalj som för svenskar var svår att förstå, var det faktum att en fullt utrustad bar fanns i anslutning till hallarna. Den kom dock väl till pass under tävlingsdagarna, då temperaturen stundtals närmade sig 32° C och luftfuktigheten upplevdes som nära 100 %. Efter invigningsceremonien och besiktning av hallarna jobbade vi vidare med modellerna. Framåt kvällskvisten försökte Lars trimma lite i en av hallarna. Vid andra flygningen var kurvan för vid, Tiger

Mothen flög i väggen och föll på ena vingparet. Resultatet blev en spricka tvärs över vingen. Alla balkar gick tvärt av. Mothen bars under panikartade former upp till flygplansakuten på rummet. Skalpeller, snabblim, färg och kolfiber användes flitigt, och efter två timmar kunde kirurg Tolkstam konstatera att Mothen åter var flygduglig. Men många timmars arbete återstod ännu. Den natten blev det två timmars sömn för Lars och en för Johan. Således ett perfekt utgångsläge för nästa dags drabbningar!

Lördagen inleddes med frukost, och därefter skulle tävlingarna i F4E och F4F (Peanut) avgöras. F4E är klassen för kolsyre- och elmotordrivna friflygande skalamodeller. Storleken är, till skillnad från Peanut, fri, men flygvikten får inte överstiga 150 g. Inte bara skalariktigheten bedöms, utan flygplanet skall även flyga så skalenligt som möjligt. Detta bedöms av tre domare, som tittar på start, stigning, landning osv. Varje tävlande gör fyra starter enligt ett rullande schema. För att kvalificera sig i flygmomentet måste flygningen vara minst 15 sek, vilket inte är så lätt som det låter.

Johan lyckades, p g a motorproblem, inte få till någon godkänd flygning. Modellen flög bevisligen hyfsat vid en trimstart under dagen, men när det var dags för tävlingsstart strejkade motorn. Sålunda noll poäng i flygmomentet. Skrämd av gårdagens krasch flög Lars på säkerhet. Kurvan var något för snäv för att det skulle se helt realistiskt ut. Handstart fick också tillgripas eftersom heltäckningsmattan bromsade för mycket vid markstart. Botemedlet är att flytta bak tyngdpunkten, men det är som bekant vanskligt och bör utprovas under betydligt lugnare former. Flygpoängen blev modesta 1190 poäng.

Georg, som efter ett motorhaveri var tvungen att byta motor(efter konsultation hos CO₂-doktor Hammerschmidt) lyckades inte få till någon godkänd flygning under förmiddagen. Efter ett febrilt trimmande under lunchpausen fick han motorn att fungera godtagbart. I det tredje startförsöket vågade han inte markstarta utan handstartade för att säkert få en godkänd flygning. Han missade alltså startpoängen, men för övrigt var flygningen mycket bra.

Sista flygförsöket såg till en början mycket bra ut. Efter snygg start och flygning på hög höjd sänkte sig modellen i en mycket snygg plané, men under landningsfasen styrde den plötsligt rakt fram, rätt mot domarna! Stor dramatik! En av domarna tog modellen i luften och räddade den därmed från att flyga in i väggen. Men därigenom förlorades landningspoängen. Mycket synd eftersom denna flygning annars kunde ha gett Georg segern. Vann gjorde i stället tjecken Tonda "Den Förskräcklige" Alfery. Detta trots att engelsmännen kvällen innan, genom en lång och krävande krogrunda, försökt få honom ur balans. Vid detta Interscale erövrade han två förstaplaceringar, både i F4E med sin lätta och långsamt flygande Spad XIII, och i Peanut med Avia BH 253. Alfery är alltid mycket väl förberedd och har bra trim på sina modeller. Ett alltid vinnande koncept....!!!!!!!

På andra plats kom Charlie Newman med en superb SE 5A. Förmodligen tävlingens snyggaste bygge.

Tredje plats belades av engelsmannen Mike Goldby med en Bristol Fighter, endast 8 poäng före Georg Törnkvist, 3105 mot 3097!

Tilläggs skall att kvaliteten på modellerna var över lag mycket hög. En av tävlingens mer udda modeller var Richard Grangers flygande "Archaeopteryx", förebilden finns bevarad på Old Warden i England. Den konstruerades, byggdes och flögs på 30-talet av två bröder, en av dem var Richards far.

Utom tävlan visade Alfery sin elmotordrivna Vickers Vimy. Förebilden var en tvåmotorig, engelsk dubbeldäckad bombare från första världskriget. Alferys modell flög många gånger på ett mycket trovärdigt sätt.

I gummimotorklassen F4D, gjordes många snygga och realistiska flygningar, kanske därför att de ofta blir lättare än motsvarande kolsyredrivna modeller. Vann gjorde tävlingarnas ende amerikan, Edward Stoll, en mycket ödmjuk och populär segrare, med en lätt och välflygande Corben Super Ace. Andra plats belades av Richard Crossley från England. Han hade en fin tvåmotorig Ju 88 byggd i cellplast. Den hade

en tunn och välvd profil = snygg flygning. Tredje plats i F4D gick till Mike Goldby med en Farman Mostique.

Det var väldigt roligt för och svenska när det stod klart att Georg tog hem bronspokalen i lilla Pistageklassen . Hans Poker Pixie fick plats i pokalen! Silverplatsen togs av engelsmannen Divs Masters med en Fokker D VII , han fick bäst skalapoäng i klassen. Segrade gjorde en ung holländare, Gert Brendel, med en Evans Volksplane VP1.

Under hela söndagen gick skribenterna av och an i lokalerna , hjälpte Geog en smula, när så behövdes, med Pistagetävlandet, sorterade intrycken och bearbetade den sårade stoltheten från lördagen. Naturligtvis såg vi också fram emot söndagskvällens bankett, och jodå, den blev just så bra som vi tänkt oss.

JS LT

Autum Max World Cup 15-17 sept. i Järpås

För att hålla igång utomhus friflyget gjorde vi reklam för Autum Max World Cup i bygglokalen. Tyvärr var det för tidigt, höstsäsongen hade inte kommit igång. Det var bara Daniel Bränn och undertecknad som ställde upp. Han och jag fick chansen att trimma en vecka före tävlingen så att vi hade modellerna i ordning.

Daniels pappa ställde upp med sin Chevy Van så vi tre startade från Kumla kl. 6 lördagsmorgonen. Enligt SMHI var det risk för regn, men i Närke var det uppehåll. Vid Mariestad började det regna och det höll på hela dagen. Inte så kraftigt men inte något bra flygväder.

Eftersom det var en internationell tävling hölls genomgången på engelska, bra gjort Herbert Hartman. Dagsregn var det som gällde och en del tävlande åkte hem. Vi som stannade fick slåss inte bara mot vätan, det blåste också rätt friskt. Fältet var bra, en stubbåker ett par kilometer i vindriktningen.

Det märks att vi inte har varit med på tävlingar så mycket på senaste tiden. Ett måste är ett regnskydd som man kan lägga modellerna under. Det är lätt att få tyngdpunksförskjutning när stabben tar åt sig fukt.

Daniel och jag tävlade i FIH. De flesta tävlade i de stora klasserna och förutom de nordiska länderna var Ukraina, Österrike och Tyskland representerade. Resultaten blev lidande av det dåliga vädret, de som behärskade vädret bäst var gummimotorklassen.

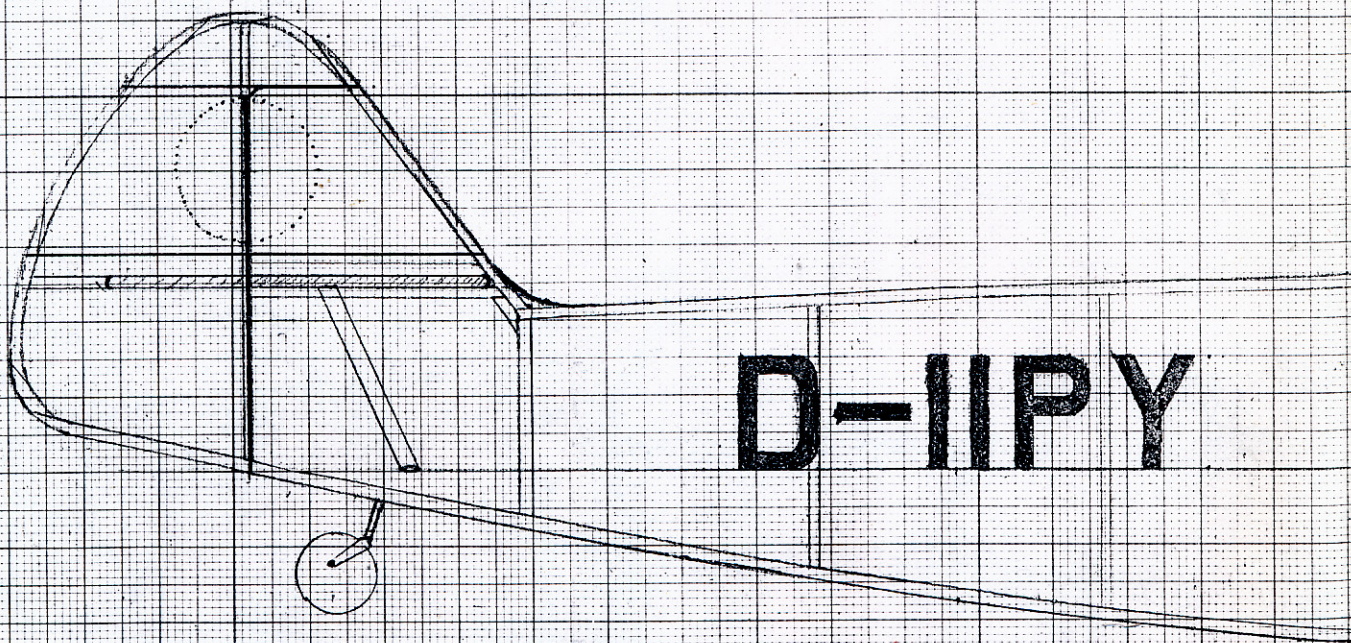
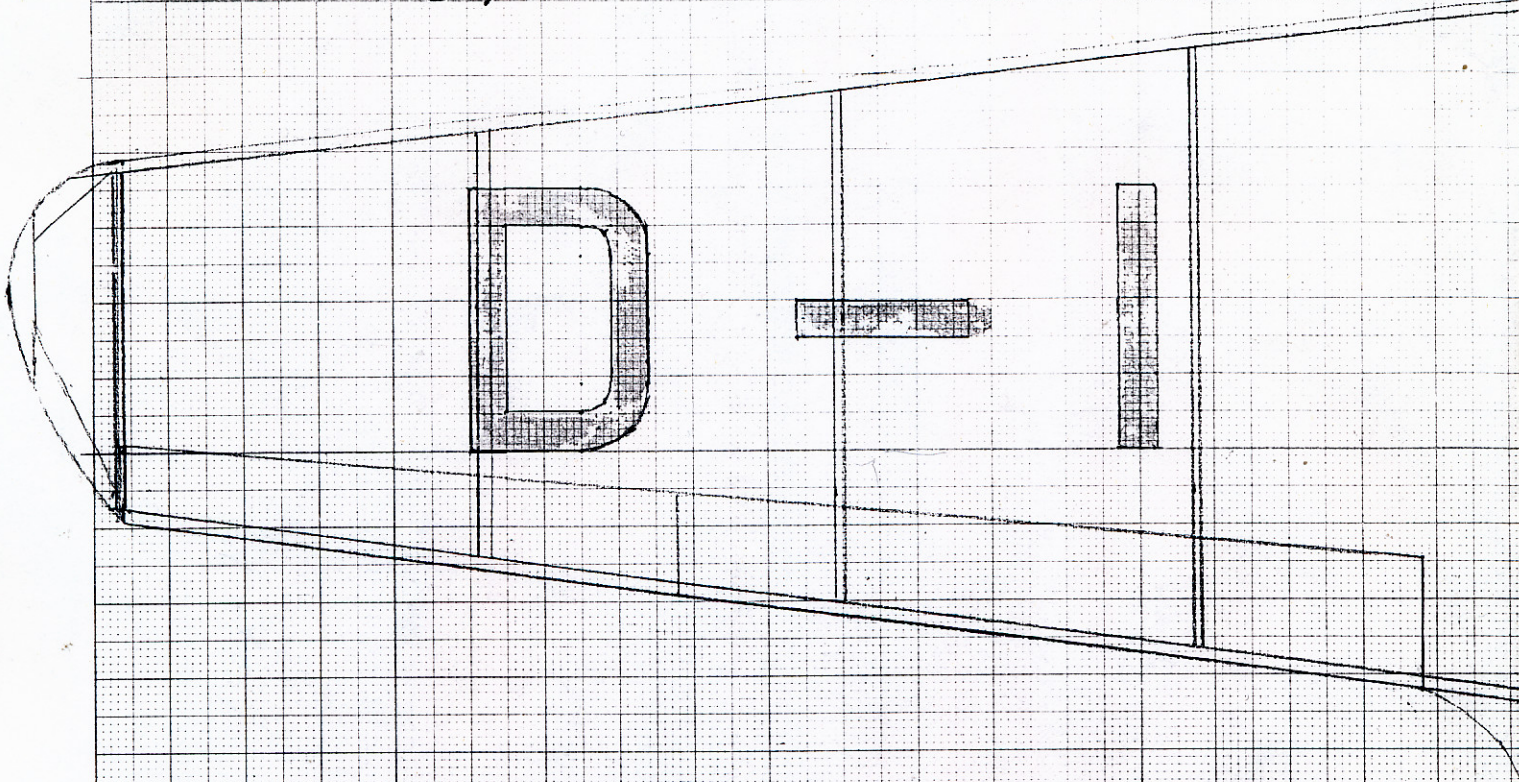
Vi kämpade så gott vi kunde och Daniel kom tvåa i juniorklassen och fick en pokal som pris! Min placering vet jag inte i skrivande stund, vi vände näsan hemåt så fort vi kunde. Efter några mils åkning lättade molnen och vi hade bra väder ända hem. Maximal otur med vädret.

Olle B.

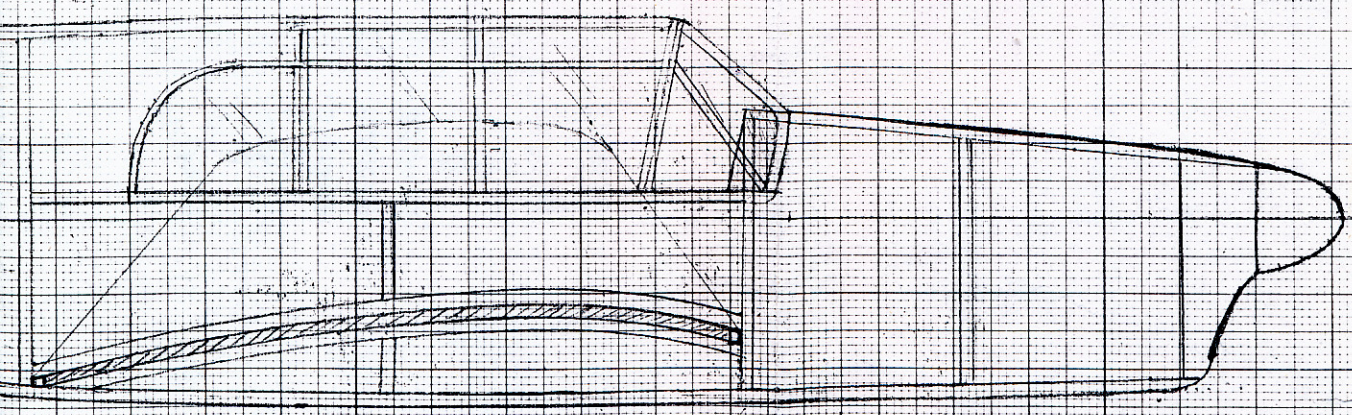
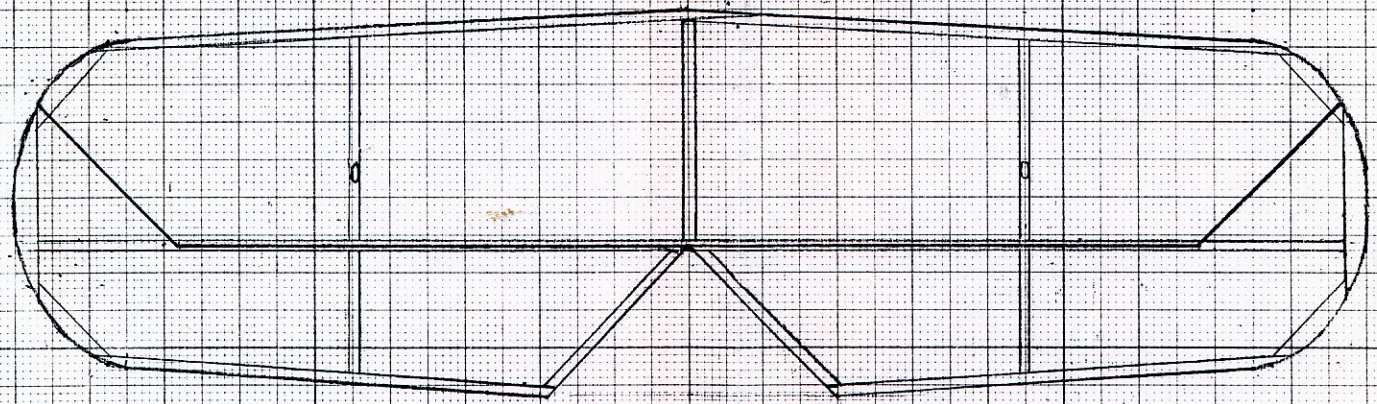
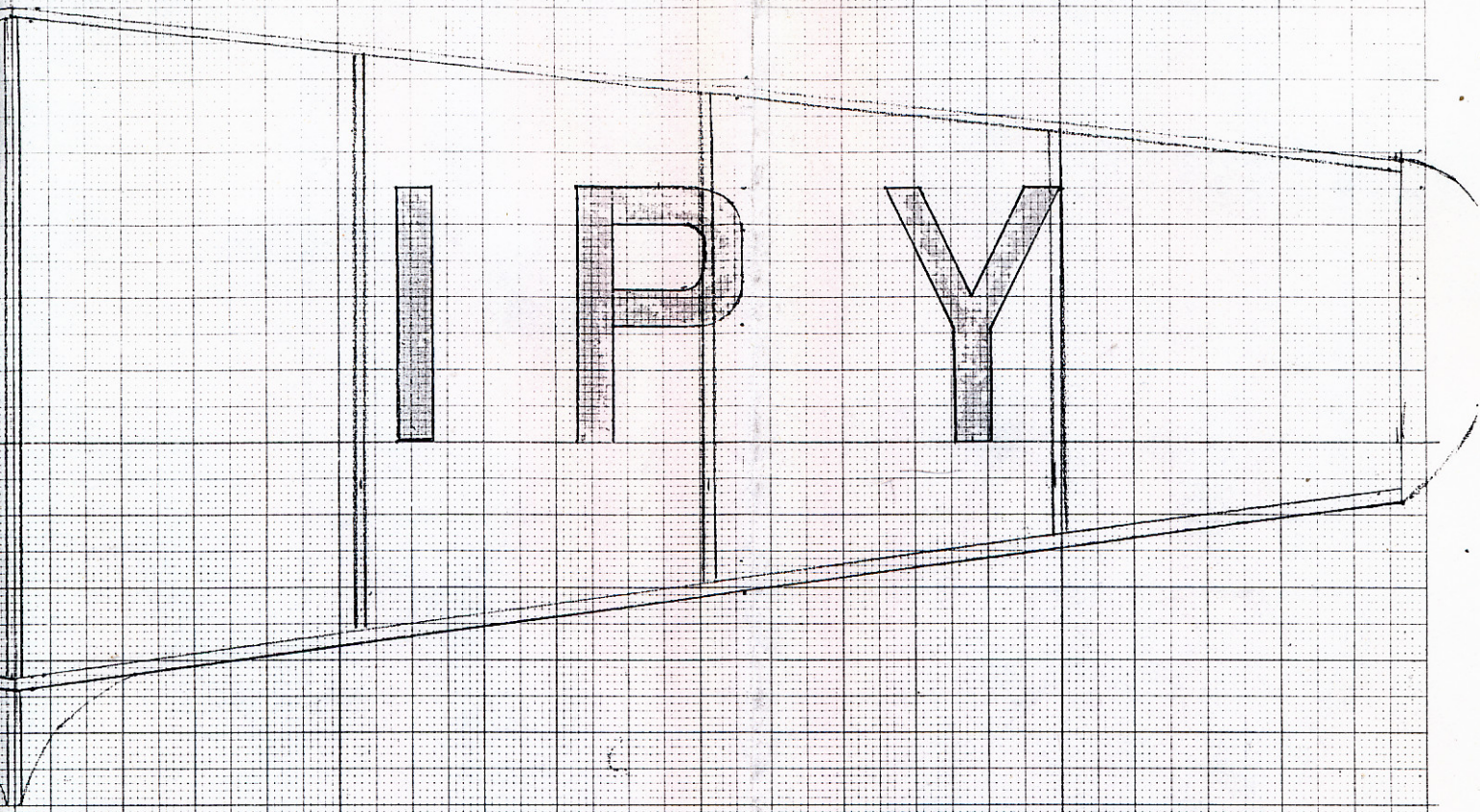
950101 LT

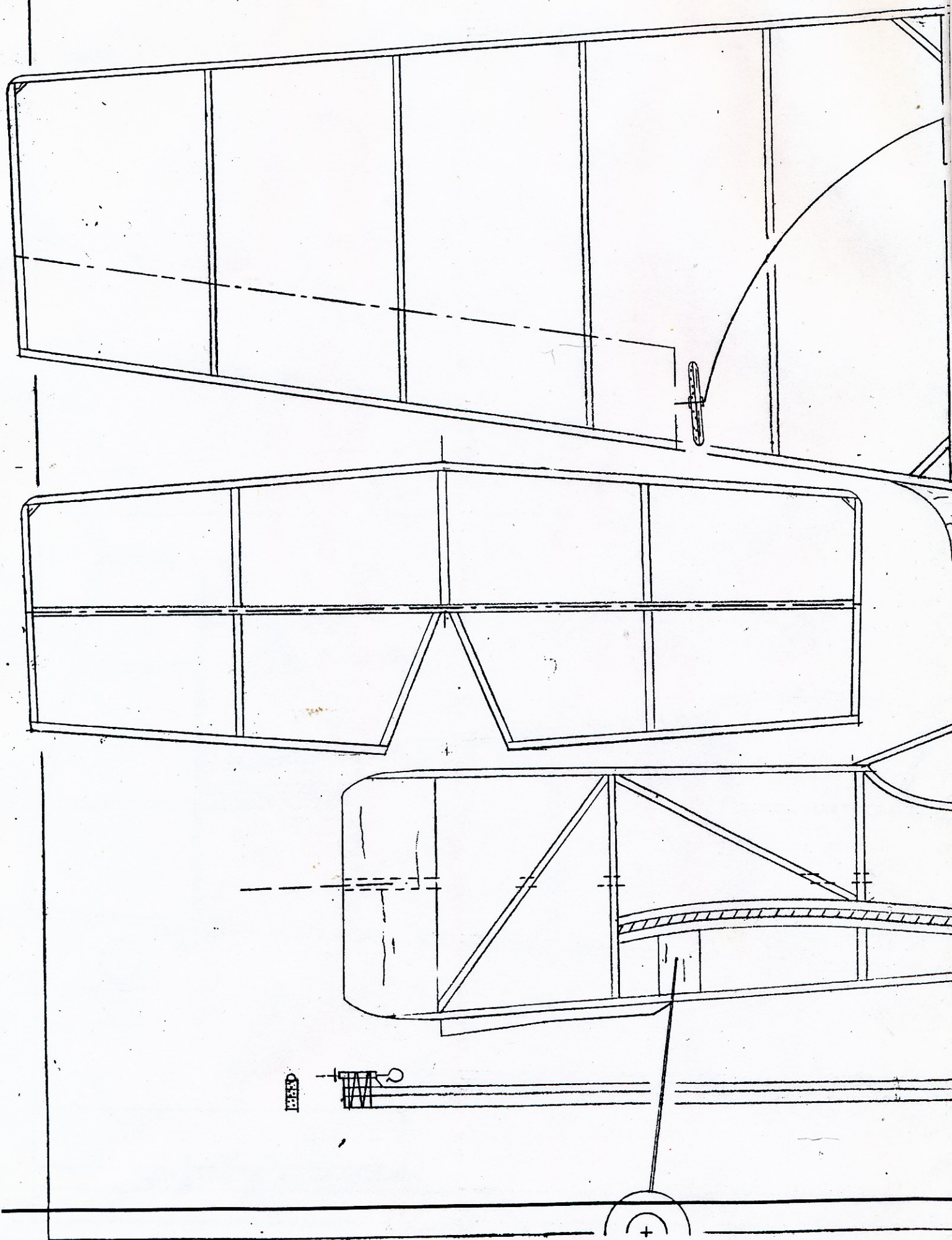
Bf 108 B "Taifun"

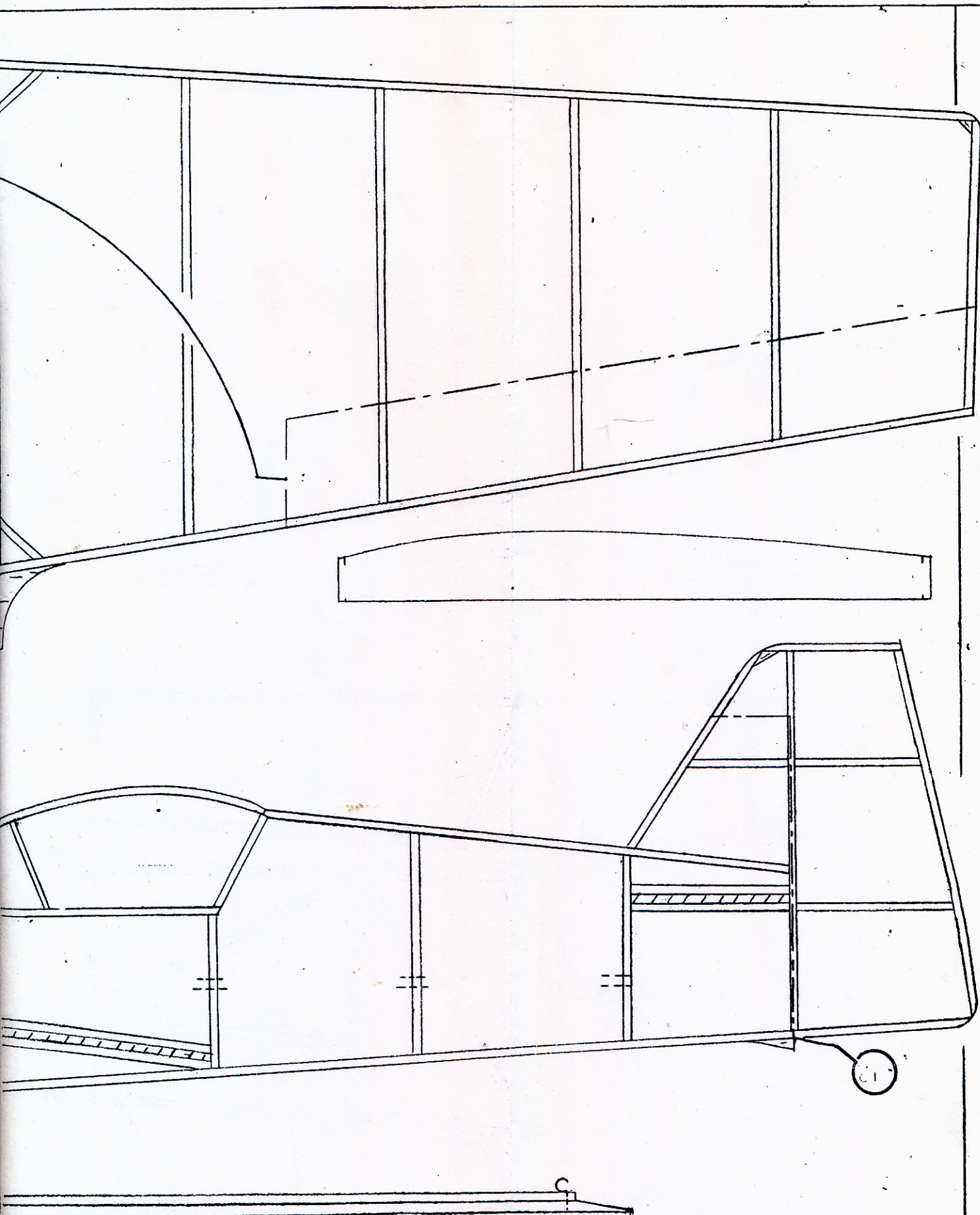
V-form min. 25mm u.s.p.



8'2" 5'02"







SU 26 M

RITAD/KONSTR: G. ENEBOG

Messerschmitt Bf 109E

No-Cal spv ca 40cm

Ritad & Konstruerad:

Johan Svanstrand 940115

