

6 2013

modellflyg^{nytt}



SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD

Extra tjockt
julnummer!



*Inomhussäsongen
har börjat!!!*



Australien



Johan Wallins
ASJA Viking Peanut.



- **Världscupen i friflyg 2013**
- **Inomhus-SM och RM i Malmö**
- **Museér i Finland och USA**
- **Dags för årets julnötter!**

Sveriges Modellflygförbund



Gör PR för modellflyg

Modellflyg är en kul och meningsfull hobby. Vi vill naturligtvis att många skall upptäcka denna härliga fritidssysselsättning. Därför 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 värddklubbar, som är utspridda runt om i landet.



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

MODELLFLYGNytt är organ för Sveriges Modellflygförbund

SMFF ordförande
samt ansvarig utgivare:

Ingela Persson
070-627 43 03
ordforande@modellflygforbund.se

Ansvarig distribution, prenumeration eller vid utebliven tidning kontakta

SMFF, Box 750, 521 22 Falköping
Telefon 0515-371 54
Telefax 0515-371 58
Pg-konto 51 81 65-6
Hemsida: www.modellflygforbund.se
e-mail: kansli@modellflygforbundw.se

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

Redaktion och annonser:
E-post: 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 1/14 21 feb
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, 2013
ISSN-0345-813X



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

INNEHÅLL NR 6/2013

- MFK Jupiter 7
- Hanno Prettners sista delen 8
- Enklare klasser i Friflyggrenen 10
- Lilla Friflyg-cupen 2013 12
- Världscupen i Friflyg 2013 16
- Modellbyggen Typ Kajsa Warg del 2 20
- Inomhus SM i Malmö 24
- Small Plane på Hallinge 28
- Ballongjakten 2013 32
- Finlands flygmuseér del 2 36
- Oliver Tiger Story 40
- Min Dala-Resa del 3 44
- Årets Julnötter 50





Nu är vintern här och för de flesta så innebär det att utomhusaktiviteterna är väldigt begränsade. Men då får man tillfälle att spendera tid i bygglokaler och med inomhusflyg.

De flesta klubbar har någon eller några gånger i månaden tillgång till hall och där kan ni ha mycket kul. Vill ni prova flyga i lite större hall så kan jag varmt rekommendera att ta er antingen till Bosön i Stockholm, Stora Halla i Degerfors och Tipshallen i Växjö.

Det är också en tid när klubbadministratörerna har fullt upp med att förbereda för årsmöten.

Många behöver använda Idrottonline i det jobbet och vi vet om att flera har haft problem med systemet.

Vi gör vad vi kan för att påverka RF

att göra det mer användarvänligt men vi kan bara önska för det är RF som styr. Det vi däremot kan göra är att hjälpa er när problemen dyker upp.

Ni får gärna kontakta oss via Ulf Höglin som är en "fena" på systemet som finns tillgänglig på sin mail och brukar vara snabb och effektiv att svara. Han nås på: suppleant@modellflygforbund.se

En stor förändring som vi jobbar med nu är att förbundet kommer att lämna Ålleberg. Vårt kansli kommer att lokaliseras på annan plats efter nyår.

Ni kommer även fortsättningsvis att nå oss på vår mailadress kansli@modellflygforbund.se Vi kommer att meddela ett nytt telefonnummer som dock i skrivande stund inte är klart.

Ingela Persson
Ordförande

Men det kommer naturligtvis att meddelas klubbar, publiceras i tidningen och på hemsidan.

Vi tror att vi har hittat en bättre och billigare lösning än den vi har idag och vi tror att detta alternativet kommer att göra ett effektivare arbete.

Flyg högt, flyg väl, flyg länge.

Ingela Persson
Förbundsordförande
ordforande@modellflygforbund.se



Styrelsen SMFF 2013



Funktion

Ordförande
Vice Ordförande
Kassör
VO-Elit
VO-Bredd
Suppleant

Namn

Ingela Persson
Patric Holmström
Robert Sundström
Roland Brebäck
Christer Malmesäter
Ulf Höglin

E-post

ordforande@modellflygforbund.se
viceordforande@modellflygforbund.se
kassor@modellflygforbund.se
viceordforande@modellflygforbund.se
ordf_vobredd@modellflygforbund.se
suppleant@modellflygforbund.se

Tel

070-627 43 03
070-818 93 92
070-731 62 80
076-115 21 46
070-695 49 64
070-478 45 74

Verksamhetsområde Bredd

Funktion

Chef
Vice chef
Ledamot
Ledamot

Namn

Christer Malmesäter
Sture Kinell
Inge Sundstedt
Åke Karlsson

E-post

ordf_vobredd@modellflygforbund.se
vordf_vobredd@modellflygforbund.se
familjen.sundstedt@spray.se

070-695 49 64
070-572 71 64

Verksamhetsområde Elit

Funktion

Chef
Vice chef
Ledamot Radioflyg
Ledamot Linflyg
Ledamot Friflyg

Namn

Rolle Brebäck
Vakant
Bengt Lindgren
Bengt-Olof Samuelsson
Per Findahl

E-post

ordf_voelit@modellflygforbund.se
vordf_voelit@modellflygforbund.se
ga_linflyg@modellflygforbund.se
ga_friflyg@modellflygforbund.se

076-115 21 46

070-267 59 14

Revisorer

Revisor

Namn

Anders Eriksson

E-post

anders.s.eriksson@yit.se

Till klubbar !

Modellflygmärken, brons, silver och guld 25:-
Prov skall avläggas
Distansmärken 1. 2. 5. 10. 20 mil 20:-
Kontrollant erfodras

Beställningar från klubbar & skolor faktureras
– övriga leveranser sker mot postförskott.
OBS Angivna priser gäller endast medlemmar i
SMFF, för övriga - ring och fråga om priser.

SMFF:s expedition

Box 750
521 22 Falköping
Tel 0515-371 55
Telefax 0515-371 58
Pg-konto 51 81 65-6



Förbundsmärke, blazermärke 10:-



Slipsklämma med förbundsmärke 40:-



Pins 10:-



SMFF-dekal 5:-



SMFF-dekal, 8 st på karta 30x30 mm 10:-



Lucy, byggsats 35:-

Registreringssiffror, ark 60:-



Myggan, introduktionsmodell, byggsats 15:-



Thermal Dart, lite större AMA Cub 60:-



Flygmaskinen, byggsats 30:-

Linus, linmodell enbart ritning 30:-



Handbok, Modellflygets grunder 20:-

Handbok, Vi modellflyger, 2 delar 20:-

Handbok, Att vara modellflygledare 20:-



Sveriges Modellflygförbund

VO Bredd i SMFF

Hej alla modellflygare

Fram till årsskiftet finns det pengar att söka av Idrottslyftet till er ungdomsverksamhet. Klubben behöver inte veta i förväg, hur många ungdomar som kommer på arrangemanget.

Ni behöver endast veta hur ni ska ta emot ungdomarna som kommer och vilken syfte/ aktivitet ni har att erbjuda.

Räkna med att egna arbetet värderas till 100kr/ timmen och max 200kr/timme enligt RF normer.

Det medför bara lite planering om vad ni vill uppnå och skriva en budget samt lämna in ansökan i förväg.

Är ni osäker på vart ni ska skicka ansökan finns det hjälp från förbundet att få.

Vi i Bredd jobbar vidare med vår turné runt landet där vi hoppas ni upptäcker era förutsättningar att driva klubben på ett mer effektivt sätt.

Efter årsskiftet kommer alla klubbar som inte har ett organisationsnummer falla bort i Riksidrottsförbundets register.

RF ändrar sitt system och jobbar bara med organisationsnummer.

Det medför att klubben inte finns i systemet och kan falla bort även hos flygsport.

Inomhus flygning

Varför hänger ni inte upp en A3 plansch på ytterdörren som talar om vem ni är när ni flyger i gympa-hallarna?

Det kan vara ett sätt att synas för ungdomar som råkar gå förbi.

Om vi inte syns där vi flyger, kommer vi aldrig att få nya medlemmar.

Nu är det jul och många har långledigt. Bredd önskar er alla en fortsatt god flygsäsong.

Christer Malmesäter
ordförande SMFF Bredd

VO-bredd består av följande personer:

Verksamhetsområde Bredd

vobredd@modellflygforbund.se

Funktion	Namn	E-post
Ordförande	Christer Malmesäter	ordf_vobredd@modellflygforbund.se
Vice ordf	Sture Kinell	vordf_vobredd@modellflygforbund.se
Ledamot	Inge Sundstedt	familjen.sundstedt@spray.se
Ledamot	Claes Wahlund	claes.wahlund@telia.com
Redaktör	Vakant	red@modellflygnytt.se

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.

Inbjudan till Förbundsmöte 2014

Söndagen den 30 Mars 2014

Panorama Hotell Göteborg 09.00 – 16.00

Mer info kommer ut till klubbarna via brev och publiceras på hemsida och här i tidningen.



Bengt Johnson

Karlskoga Modellflygklubb

En av modellflygets stora entusiaster har lämnat oss. I våra tankar finns idag främst hans tre barn och broder. Vi övriga, främst i Karlskoga Modellflygklubb, känner också ett stort tomrum. Bengt var en av tre hedersmedlemmar som varit trogen sedan starten.

Han var kanske den mest kände KMFK:are utanför klubben. Detta bevisas av att vid alla evenemang, som handlar om modellflyg, frågar många efter Bengt som var mycket omtyckt och populär.

Bengt började tidigt med modellflyg. Efter några års paus blev det full fart igen på 60-talet. Han tävlade flitigt i klasserna RC-1, RC-5 och senare även i F3B. Det var nog främst i den så kallade multiklassen han blev känd av många i Sverige.

När Bengt byggde ett nytt plan glömde han allt annat. Han var en skicklig byggare, noggrann och händig.

Modellflyget gick på sparlåga några år när intresset blev bilar och racing.

Efter den perioden blev det mest modellsegelflyg även om han deltog i flera oldtimertävlingar. Det blev även en period med segelflyg i fullskala.

De sista åren deltog Bengt i KMFK:s segeltävlingar, där han märkt av sin sjukdom satt på en stol långt från landningspunkten. Trots detta lyckades han precisionslanda för det mesta.

Under Bengts sista två år orkade han varken att bygga eller flyga mer.

Han var en glad och god kamrat som saknas mycket.

Bengt blev 71 år gammal.

*Karlskoga Modellflygklubb
genom Göte Persson*



MFK Jupiter på Hantverksdagarna i Luleå



Hantverksdagarna i Luleå hade 140 utställare och 12 tusen besökare under tre dagar i anslutning till allhelgonahelgen. MFK Jupiter deltog som vanligt på mässan och visade upp en stor spännvidd av olika modeller från små depronflyg till Christer Bergströms stora Republic Seabee.

På mässan visades genuint hantverk för alla olika intressen. Arrangörerna vill erbjuda något intressant för alla inom en familj. Några tycker t.ex. om garnhärvor, smycken, tovade hattar och renskinnsarbeten. Andra tycker mer om veteranbilar, allmogebåtar och modellflyg.

I en stor monter fanns MFK Jupiter med en bred utställning av olika flygplan. Nytt för i år var att även bilar och båtar visades. Till våren kommer MFK Jupiter att inviga

sin modellbilbana som en integrerad del av sitt modellflygfält. Det är den nya radiotekniken med 2.4 GHz som har gjort detta praktiskt möjligt med hänsyn till tidigare risker för frekvenskollision.

Många herrar och ungdomar stannade till vid vår monter och ställde frågor. Montern var alltid bemannad och mässbesökarna fick svar på sina frågeställningar. En del sade att det hade modellflygplan hemma men använde dem inte eftersom de hade svårt att få motorn att starta och fungera tillfredsställande. De blev glatt överraskade över utvecklingen av elmotorer och batterier och blev intresserade att konvertera sina modeller till elflyg.

Klubbens nestor, Rune Westbom 87 år, förevisade sitt fantastiska bygge av en

Rolls-Royce Merlin V12-motor i skala 1:5. Nytt för i år från Rune var en turbindrivna helikopter!

Modellflygsimulatoren med projektor på filmduk, drog till sig många nyfikna som ville prova på modellflyg. Tidvis var det lång kö för att få prova.

Att delta i en mässa innebär ett omfattande arbete för klubben men det ger också resultat. En tid efter varje mässa får klubben ett antal nya medlemmar. Det märks framförallt på att fler besöker klubbens bygglokal under byggkvällarna och vill bli medlemmar. Till nästa års mässa siktar klubben på att få en större yta för att förevisa både modellflyg med dubbelkommando såväl som rc-bilar.

Håkan Holmvall

Hanno Prettner Sista delen Pokalrummets hemligheter

Sjömansänka är ett gammalt ord som beskriver situationen för sjömännens fruar, alltså att de har ett liv som änka trots att mannen lever, när familjeförsörjaren är till havs långa perioder. Ordet används ibland även i lite mer skämtsamma former som fotbollsänka eller ishockeyänka. Vi har träffat en modellflygänka, som dock nuförtiden ser sin man dagligen.

"Det var stenhårt"

Om man tagit bortemot 350 segrar släpar man naturligtvis hem en hel del pokaler och få modellflygare, om ens någon, har fler medaljer och segertroféer än Hanno Prettner. Speciellt utmärker sig de enorma TOC-pokalerna som tronar som stora segermonument i familjen Prettners speciella pokalrum. En Webravevaxel finns dessutom också som ett minne där. Hanno började nämligen som förste F3A-pilot flyga med pipa och den gav så mycket extraeffekt att motorerna havererade.

– Jag kunde aldrig göra en hel flygning eftersom vevaxlarna alltid gick av i slutet av spinnen och i de sista manövrerna fick jag

därför ingen poäng. Trots det tog jag silver på EM berättar Hanno. Dessutom var det ont om tid mellan flygningarna men min far och jag bytte vevaxel på två och en halv minut!

Ingen når framgång bara genom att ligga på soffan och sova. Segerns väg är kantad av arbetet, arbete och åter arbete.

– Det var stenhårt på den tiden, berättar Hannos fru Christa när hon visar oss pokalrummet. Varje helg tillbringade han och min svärfar i hobbyrummet. Långt fram på nätterna var de där. Sedan träningsflög han mycket. Och att bara ta sig härifrån med bil på de trånga gränderna i stan tog sin tid. Sedan, om något gick fel, fick de komma tillbaka och reparerar och därefter åka tillbaka till fältet igen.

Reste världen runt

Christa Prettner följde gärna med sin man på alla hans uppvisningsflygningar runt om i världen, upp till 25 sådana blev det per år. I Japan mötte de en begejstrad publik där han som mest flög inför 40 000 människor vid ett sådant tillfälle.

– Fast Sandown Park i England var ofta ett elände. Där blåste det och regnade ofta och kallt var det, minns Christa.

Däremot vägrade hon vara med på tävlingar.

– Alltför mycket anspänning. När Hanno flög blev det knäpptyst eftersom alla skulle se och kommentera vilka fel han eventuellt gjorde.

– Man allt jag fick försaka när Hanno var i hobbyrummet... vad fick jag för det? Putsa hans pokaler, säger Christa och skrattar för hon visar på alla sätt att hon verkligen älskar sin man.

Som genom en ödets skickelse har Hanno själv inte tillgång till pokalrummet eftersom den elektriska rullstol han är bunden till inte kommer in genom dörren! Vid en träningsflygning ramlade han nämligen baklänges och skadade flera nackkotor så att han numera är handikappad.

– Men jag är inte bitter. Livet har varit fantastiskt tack vare modellflyget, säger Hanno Prettner avslutningsvis.

Text och foto: Jon Gunnar Wold och Conny Åquist

En av fyra fullsmockade väggar i pokalrummet. Imponerande eller hur?





Fler priser från Las Vegas.



En ung Hanno med några av de första troféerna från hans makalösa räckta av segrar.



*Dörren som Hanno inte längre kommer igenom.
Lägg märke till TOC-trofén i mitten.*

Nya enklare klasser i Friflyggrenen



Vid 2013 års förbundsmöte godkändes ett förslag att på prov införa enklare klasser i Friflyggrenen.

Klasserna är godkända att flygas i de internationella klasserna F1A,B och C med den skillnaden att många fördyrande och komplicerade detaljer slopats. Klasserna har fått beteckningen F1A-2, F1B-2 och F1C-2. Reglerna för dessa kan hämtas från SMFF hemsida under Elit/friflyg. De står även omtalade i MFN nr2/2013, här blev det en liten miss nämligen att motorn i F1C-2 skall vara försedd med ljuddämpare. Reglerna kan även fås av Inge, familjen.sundstedt@spray.se .

Klasserna vänder sig till de som vill flyga med enklare modeller, till de som gillar att bygga själv, till sk. återvändare samt "nybörjare". Förhoppningsvis leder detta till att vi även kan locka fler juniorer till vår fina hobby/sport.

I tidningen MFN kommer det att skrivas artiklar om resp. klass med tips om modeller, ritningar, bygge, utrustning, trimning mm. För den som har tillgång till gamla Modellflygnytt finns en uppsjö av ritningar på modeller.

Det gäller också att det ordnas tävlingar, varför inte återuppta VT (Vintertävlingen). Friflyget har ju problem med tillräckligt stora fält, på sjöarna finns det ju plats vintertid.

Om detta faller väl ut kan klasserna få SM-status.

För inköp av material såsom balsa, furu m.m. och andra tillbehör se hemsidor www.hobbytra.se

www.sodersrcfobby.se www.elflyg.se www.byggmo.se www.freeflightsupplies.co.uk/ m.fl.

Fortsättning följer i kommande nr.

Inge Sundstedt
familjen.sundstedt@spray.se

F1B-2

För den som vill pröva denna trevliga klass finns en utmärkt och komplett byggsats att köpa via Mike Woodhouse (<http://www.freeflightsupplies.co.uk/>) . Det är en modell som heter "Prima" konstruerad av Vivchar. Modellen är en förenklad version av hans mycket framgångsrika F1B-modell. På hans hemsida finns bilder på modellen under fliken "Kits". Byggsatsen är inte billig utan kostar ca 2000:- men då får man en modell som är konkurrenskraftig.

En annan mycket bra modell är Bror Eimars klassiska "Tilka" som har fostrat många F1B-flygare världen över. Det finns för närvarande inga byggsatser till Tilkan, men diskussioner pågår. Tills vidare får man bygga efter ritning som säkert går att få tag på. Hör med Bror Eimar om han vet om det finns några ritningar. Tilkan flyger mycket bra och är lättbyggd och inte svår att trimma. Kapar man av propeller-spetsarna en dryg centimeter så blir den mycket lättflugan! Se även ritning på F1B "FLUX" som troligen är föregångare till Tilka.

Betr. Tilka så finns sprygelsats att tillgå, se www.hobbytra.se .

Om intresse finns för "Prima" kan man ju tänka sig att göra en gemensam beställning.

Gunnar Wivardsson
gunnar_wivard@hotmail.com



Klass F1A-2

För den som vill bygga en byggsats rekommenderas nya Sky-Lady som är en mkt kapabel modell i klassen. En annan bra modell är Nordic liksom Tropic.

Besök gärna www.byggmo.se Här hittar du Sky-Lady och Tropic, här finns även nödvändiga tillbehör att köpa. Betr. Nordic pågår undersökning om möjlighet finns att återuppta tillverkning av denna modell, nye ägaren av Hobbyträ är tillfrågad.

Se även bif. ritning på en enkel F1A-modell av M. Borell (MFN nr 4/81). Fler ritningar kommer i senare nr. av MFN.

Inge Sundstedt

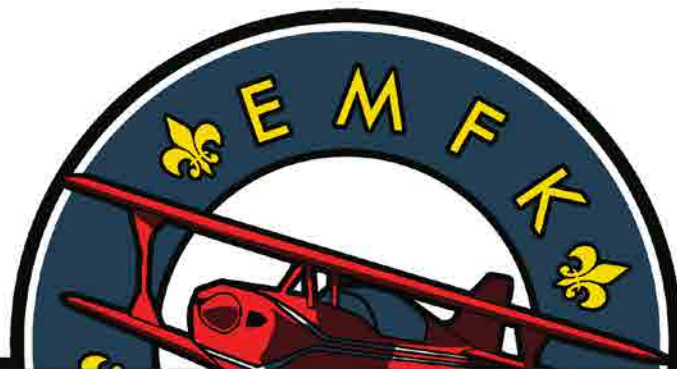
Klass F1C-2

I denna klass finns inga byggsatser men se ritning på modellen "Power to the people" (MFN nr1/78) av Lars-G Olofsson som kan vara något att börja med. Motorer som används måste vara försedda med ljuddämpare, max motorstorlek 2,5 cc. Här följer motorer som är godkända för klassen och som finns att köpa i Sverige:

OS, CS (Minicars), ASP (HAB), och Magnum. CS, ASP, och Magnum är i princip samma motor. Även gamla motorer tillåts bara de är försedda med ljuddämpare.

Tillbehör såsom motortimer kan köpas från Texas Timer USA och Mike Woodhouse GB www.freeflightsupplies.co.uk/

Inge Sundstedt



ENKÖPINGS MODELLFLYGKLUBBS SWAP MEET

20 APRIL 2014

KL. 10:00 - 14:00

Västerledan 155 Enköping,
Västerledsskolans matsal.
Kostnad per bord: privat 100:- företag 200:-
Boka bord: Namn, telefon, privat/företag
Till: jan-olov.andersson@telia.com

Säljare tillträde från 09:00
Kaffe, läsk & korv till försäljning.

Alla varmt välkomna till Enköping
KÖP BYT SÄLJ

www.emfk.nu



11/1 - 2014

10:00-16:30

UPPVISNINGAR, TÄVLINGAR OCH ANNAT KUL.

FRI FLYGNING HELA DAGEN.

HANDLARE FINNS PÅ PLATS.

KORV OCH ANNAT FÖR DOM SOM BLIR HUNGRIGA.



Inträde:

Pilot 150:-

Publik 20:-

Lilla Friflygcupen 2013

Detta år genomfördes sju tävlingar i Lilla Friflygcupen från Skåne i söder till Gagnef i norr, nämligen Norbergsträffen, Värmaxen i Skövde, Lilla SM/Majtävlingen i Skogstibble, Small Swedisch-cup i Skåne, Solstaträffen på Brattforsheden i Värmland, Gagnefsträffen och avslutades med Finalen på Brattforsheden. Finalen måste även detta år flyttas till Brattforsheden p.g.a. skördeläget. Det vore trevligt om någon kunde arrangera en tävling/tävlingar längre norrut.

I år fick äntligen Norbergsträffen

vinterflygväder som borde passa alla, svag vind några minusgrader dock ingen sol. I stort sett kan vi väl anse att alla tävlingarna hade hyfsat väder. Solstaträffen, Gagnefsträffen och Finalen hade oförskämt bra väder.

I F1G blev det äntligen en godkänd cuptävling, det krävs nämligen resultat i två tävlingar.

Årets segrare i resp. klasser blev: F1H Per Findahl Norberg, P30 Ole Torgersen Norge, F1G Per Johansson Malmen, KPG Tommy Eriksson Gagnef, HKG Per Findahl Norberg och KPGjun. Robert

Westerlund Norberg. Se även sammanställning av resultat.

Det var flera juniorer som deltog som "prova på" men hur får vi dessa och andra juniorer att fortsätta med friflyg?

Liksom föregående år har A2-Classic flugits parallellt med Cupen. Per Findahl fick ta med sig vandringspriset, som är uppsatt av Lasse Larsson, detta år.

Nedtecknat av Inge Sundstedt Gagnefs Flygklubb.





Friflyg



P30 jun.

Placering	Namn	SMFF-nr	Klubb	Klubb-nr	1	2	3	4	5	6	7	8 Final	3 bästa Summa
	Asma Agren/Kh	71472	Uppsala	C09			4						4
	Alice Edström	prova på	Uppsala	C09			3						3
	Arvid Edström	prova på	Uppsala	C09			2						2
	Clara Edström	70214	Uppsala	C09			1						1
	Lisa Sundstedt	prova på	Gagnef	W224						4			4
	Klara Sundstedt	prova på	Gagnef	W224						3			3
	Jennifer Sundstedt	prova på	Gagnef	W224						2			2
	Daniel Sundstedt	prova på	Gagnef	W224						1			1
	Fride Kraft	prova på	Norberg	U284								2	2
													0
													0

Resultat Lilla FriflygCupen 2013

Poängberäkning: Beror på antal startande: Tävlingar: 1 Norbergsträffen, 2 Vårmaxen, 3 Lilla SM/Majt., 4 Solstaträffen, 5 Small Sw.Cup, 6 Gagnefsträffen, 8 Finalen. De tre bästa resultaten inberäknat finalen räknas. Vid finalen räknas dubbla poäng. Man måste ha deltagit i minst två deltävlingar för att få räknas in i slutresultatet. För att få räkna dubbla poäng vid finalen krävs att man även deltagit i minst en av de övriga tävlingarna. Finalen räknas som två, se dock poängber.

F1H SENIORER				Tävling								Final		3 bästa
Placering	Namn	SMFF-nr	Klubb	Klubb-nr	1	2	3	4	5	6	7	8	Summa	
1	Per Findahl	15125	Norberg	U284	(4		(4		4	9		18	31	
2	Lasse Larsson	174	Sländan					9	2			12	23	
3	Robert Hellgren	40391	Norberg	U284					9			8	17	
5	Johnny Eriksson	60026	Gagnef	W224					6	6			12	
4	Kosma Huber	71991	Norberg	U284	(3		3	3				6	12	
6	B.O.Törnkvist	449	Norberg	U284				6				4	10	
7	Oskar Findahl	58263	Norberg	U284			1			4		2	7	
9	H. Skogsund	9141	Karlstad					4				2	6	
8	Göran Larsson	556	Norberg	U284	(1	(1		1		3		2	6	
10	Inge Sundstedt	240	Gagnef	W224	2		2						4	
	Atle Klungrehaug		Norge						3				3	
11	Martin Jonsson	70338	Gagnef	W224				2		1			3	
	Sara Sundstedt	prova på	Gagnef	W224						2			2	
	Vegar Nereng		Norge						1				1	
	Jan Wold		Norge						1				1	

F1G SENIORER				Tävling								3 bästa	
Placering	Namn	SMFF-nr	Klubb	Klubb-nr	1	2	3	4	5	6	7	8 Final	Summa
1	Per Johansson	6743	MFK Malmen	E376			4		1				5
2	Håkan Broberg	376	Gagnef	w224			3			2			5
3	Magnus Astervik	58994	Gagnef	w224			2			1			3
	Kurt Strömdahl	59968	Stångby mfk				1						1
													0
													0
													0
													0

Vid samma poäng räknas inbördes möte. (Minst två tävlingar krävs för slutres. i cupen. Finalen räknas som två)

P30 SENIORER				Tävling								3 bästa	
Placering	Namn	SMFF-nr	Klubb	Klubb-nr	1	2	3	4	5	6	7	8 final	Summa
1	Ole Torgesen		Norge						3			18	21
2	Tommy Eriksson	448	Gagnef	W224				6		9		6	21
3	Göran Larsson	556	Norberg	U284	3	(1		(1		2		12	17
4	Holger Sundberg	7368	Gagnef	W224			4	4		(3		8	16
5	Magnus Astervik	59994	Gagnef	W224			9			6			15
6	L.G. Lindblad	12	Eskilstuna	D106				2		4		4	10
7	Inge Sundstedt	240	Gagnef	W224	(1			3		1		2	6
	Anders Edström	15733	Uppsala	C09			6						6
	Kurt Strömdahl	56968	Stångaby				3						3
	Tor Bortne		Norge						2				2
	Lars Tolkstam		Nimbus	T07	2								2
	Andrea Hartstein	50967	Red Baron				2						2
	Jan Wold		Norge						1				1
	Georg Törnkvist	30001	SMFF				1						1
8	Erik Huss	327	Norberg	U284								1	1

F1G SENIORER				Tävling								3 bästa	
Placering	Namn	SMFF-nr	Klubb	Klubb-nr	1	2	3	4	5	6	7	8 Final	Summa
1	Per Johansson	6743	MFK Malmen	E376			4		1				5
2	Håkan Broberg	376	Gagnef	w224			3			2			5
3	Magnus Astervik	58994	Gagnef	w224			2			1			3
	Kurt Strömdahl	59968	Stångby mfk				1						1
													0
													0
													0
													0

Vid samma poäng räknas inbördes möte. (Minst två tävlingar krävs för slutres. i cupen. Finalen räknas som två)

P30 SENIORER				Tävling								3 bästa	
Placering	Namn	SMFF-nr	Klubb	Klubb-nr	1	2	3	4	5	6	7	8 final	Summa
1	Ole Torgesen		Norge						3			18	21
2	Tommy Eriksson	448	Gagnef	W224				6		9		6	21
3	Göran Larsson	556	Norberg	U284	3	(1		(1		2		12	17
4	Holger Sundberg	7368	Gagnef	W224			4	4		(3		8	16
5	Magnus Astervik	59994	Gagnef	W224			9			6			15
6	L.G. Lindblad	12	Eskilstuna	D106				2		4		4	10
7	Inge Sundstedt	240	Gagnef	W224	(1			3		1		2	6
	Anders Edström	15733	Uppsala	C09			6						6
	Kurt Strömdahl	56968	Stångaby				3						3
	Tor Bortne		Norge						2				2
	Lars Tolkstam		Nimbus	T07	2								2
	Andrea Hartstein	50967	Red Baron				2						2
	Jan Wold		Norge						1				1
	Georg Törnkvist	30001	SMFF				1						1
8	Erik Huss	327	Norberg	U284								1	1

Världscupen i Friflyg 2013



Världscupen på Nya Zeeland.

Världscupåret 2013 började med tävlingar i Lost Hills Kalifornien i februari. Ett gäng svenskar var på plats, Håkan Broberg, Bror Eimar, Thorvald Christensen och Anders Persson. Bäst lyckades Thorvald med

en utklassningsseger i klass F1B under North American Cup. Även Bror fick med sig fina poäng efter en bronspeng i klass F1B under Maxmen International.

I mars fortsatte tävlandet med Nordens Icemanserie. Swedish Moose Cup

hölls i samband med Finska Bear Cup och arrangerades av Sverige på den fantastiskt stora sjön utanför Sääkylä. Arrangemanget blev väldigt lyckat trots att vädret var tufft med vind och kyla, främsta svenska resultatet blev Kosma Hubers seger i klass F1A. Under Bear Cup så lyckades Bror Eimar bäst med en seger i klass F1B. Norges Holiday on ice avslutade Icemanserien, tyvärr fick vi inga svenska pallplaceringar under den tävlingen.

Per Findahl gästade Australien i slutet av mars och fick med sig två segrar, en i Southern Cross Cup och en i Australian Free Flight Championships.

I Rumänien arrangerade Ungern två tävlingar i mitten av maj. Per Findahl var på plats och lyckades bäst under Szabó Miklós Memorial Contest of Hungary där Per tog fjärdeplatsen.

Svenskt arrangemang

I slutet av juni arrangerade Sverige den sedvanliga tävlingsveckan på Rinkabys övningsfält i Skåne. Vädret var svårare än vi vant oss vid med regn och vind, men det kunde ändå genomföras tre tuffa



Brian Pacelli USA knådar F1B gummi.

Världscuptävlingar. Swedish Cup arrangerades av Sverige och här lyckades Per Findahl och junioren Robert Westerlund bäst med varsina två andraplatser, Per i klass F1A och Robert i klass F1A juniorer. Danish Cup följde Swedish Cup, Jan Svenungsson lyckades bäst i F1A seniorer med en silverplats. Robert Westerlund lyckades ännu bättre med en seger i juniorklassen. Avslutande tävlingen som flögs på Rinkabyfältet blev Norwegian Cup. Resultatet för Sveriges del blev en exakt kopia av resultatet under Danish Cup, Jan tvåa och ytterligare en seger till Robert.

I slutet av juli flögs två tävlingar utanför Kiev i Ukraina. Kosma Huber flög för Sveriges del. Bäst lyckades Kosma under den andra tävlingen, The Commonwealth Cup of Belarus, där han tog hem fjärdeplatsen i klass F1A.

Före VM var två världscuptävlingar planerade. Under den första, Poitou-Montcontour, lyckades Oskar Findahl och Håkan Broberg bäst med varsin meriterande andraplats i den stenhårda konkurrensen, Oskar kom tvåa i klass F1A och Håkan i klass F1B. Tommy Eriksson tog en fin sjundeplats i klass F1C. Den legendariska Poutou fick lov att ställa in precis innan VM, en stor katastrof, så av de två planerade tävlingarna innan VM fick vi bara flyga en.



Artem Babenko, Ukraina tog hem totalsegern i Världscupen, klass F1C.



Roy Summersby vann VM, men hamnade längre ner i totalen i Världscupen i klass F1C.

Fält med F1B modeller.





Legendariske Victor Stamov som så tragiskt avled under en Världscuptävling i Bosnien.

Stor sorg

Den stora sorgen under 2013 års Världscup kom under en Världscuptävling i Bosnien i augusti. Den legendariske F1A flygaren Victor Stamov dog med linan i handen under en grundstart i tävlingen. En hjärtinfarkt var orsaken, trots tidiga hjälpinsatser gick inte Victors liv att rädda.

I september så flögs två tävlingar i Makedonien, Anders Persson och Per Findahl var på plats. Bäst lyckades Per med en andraplats under Trophy of Prilep och en fjärdeplats under World Cup Macedonia.

Under den avslutande Världscuptävlingen Eurofly i Schweiz som flögs i oktober flög Per till sig en finalplats i stenhård konkurrens, men tyvärr ställde vädret till det så finalen inte kunde flygas varvid Per delade segern med tio andra.

Kort om Världscupen....

Totalt har drygt 50 tävlingar flugits under året, Sverige har haft flygare med i 20 deltävlingar. I det totala sammandraget räknas de fyra främsta resultaten för varje tävlande, en seger ger 50 poäng. Tävlingar med många deltagare ger dessutom bonuspoäng. Totalt tog 363 flygare poäng i klass F1A, 242 i klass F1B, 116 i klass F1C samt 78 i klass F1A juniorer.

Per Findahl, SWE 15125



Världscupen i Frankrike, Oskar Findahl, Anton Gorskiy och Sergey Makarov.



Robert Westerlund tog hem 15 platsen i juniorernas Världscup.



Fältet i Narrandera, Australien.

De slutliga Världscupresultaten blev som följer:

Klass F1A

1	Mikhail Kosonozhkin	RUS 222
2	Sergey Makarov	RUS 204
3	Borislav Bardarov	BUL 198
4	Roland Koglot	SLO 189
5	Per Findahl	SWE 187
15	Kosma Huber	SWE 140
43	Oskar Findahl	SWE 87
45	Jan Svenungson	SWE 86
55	Anders Persson	SWE 77
122	Robert Hellgren	SWE 43
252	Deniz Varhos	SWE 18
277	John Pettersson	SWE 16

Klass F1A juniorer:

1	Petra Meglaj	CRO 207
2	Alexey Khoroshev	RUS 204
3	Vaclav Papez	CZE 204
15	Robert Westerlund	SWE 100

Klass F1B:

1	Alexander Andriukov	USA 211
2	Andrey Burdov	RUS 210
3	Soniboj Sabo	BIH 192
19	Bror Eimar	SWE 137
33	Thorvald Christensen	SWE 96
38	Håkan Broberg	SWE 91
130	Oskar Findahl	SWE 30
146	Magnus Söderling	SWE 27

Klass F1C:

1	Artem Babenko	UKR 192
2	Viacheslav Aleksandrov	UKR 188
3	Alan Jack	GBR 183
79	Tommy Eriksson	SWE 34

Modellbygge typ Kajsa Warg (man tager vad man haver)

av Kjell Elmgren, Alingsås – kjell@asiageosupply.com



I denna del 2 av beskrivning hur man bygger flygande modellplan av diverse vardagligt material skall jag beskriva punkterna 6 - 8. Läs och förundras!

Transistorradioantennerna är gjorda av väldigt tunna mässingsrör som sitter teleskopiskt i varandra. Dessa är användbara till div saker. Man bryter bort den nedersta homogena biten och sedan kan man plocka isär hela paketet. Jag använder dessa rör till landställ och diverse beslag. Om man filar små tändar i ändan av ett sådant rör får man ett bra borrhål med i sköra material eller PET flaskor.

Materialen Polyetentereftalat är väldigt starkt och kan användas till diverse saker på ett modellplan. 1.5 liters FANTA har den största cirkulärplan ytan så den använder jag gärna till "täckplåtar". Man borrar ett hål i var ända av den plana delen och klipper sedan ut en cylinder. (Bild 3 och 4). Jag brukar skruva "plåtarna" i hörnen

med en s.k. Fleischmannskruv. Den är 1,3 mm och kan köpas i hobbyaffärer som även sysslar med modelljärnväg. Längs spanten kan man slå i små spikar. Det ser då ut som det är nitat. (Bild 5 - 6 - 7).

Låt mig beskriva en Heinkel 115 eller T 2 i Svenska flygvapnet där kroppen och diverse andra detaljer är gjorda av PET flaskor. Hela den komplicerade nosen är tillverkad av PET flaskor. (Bild 8 och 9).

Artikel

- 1 Ölburkar (urdruckna)
- 2 Gamla TV antenner
- 3 Havererade torkvindor
- 4 Svetstråd
- 5 Gamla persiennblad
- 6 Gamla transistorradioantennerna
- 7 PET flaskor
- 8 Fogskum
- 9 Blompinnar
- 10 Hundmatskålar
- 11 Skyltmaterial
- 12 Kolfiber

Material

- Aluminium
 ”
 ”
 ”
 ”
 Mässing
 PE
 Polyuretan
 Trä
 PVC
 Papper och skumplast

Fogskum är ju oxo ett ganska lätt material. Jag använder det som fyllning i skrov till flygbåtar (CI 215) och till att exempelvis limma ihop pontonhalvorna till T 2:an (Bild 9 och 10).

T 2 , Ett bortglömt flygplan.

När orosmolnen började samla sig strax före 2:a världskriget insåg man i Sverige att vår nedrustade flotta inte skulle kunna stå emot en invasion särskilt bra. Man tänkte då att flygplan med torpeder kunde vara ett alternativ som kunde anskaffas relativt snabbt. Det utmynnade i att 12 st He 115 beställdes från Tyskland år 1938. He 115 var ett ganska stort flygplan med en spännvid av över 22 meter. Tomvikten var 5700 kg. Motorer: 2 st BMW 132 K – 9 cylindrig stjärnmotor på 850 hk.

Besättning 3 man, sett framifrån : 1) Chef - tillika spanare/skytt , 2) Förare, 3) Signalist/skytt.

Detta torpedplan var det enda moderna flygplan Sverige hade vid 2:a världskrigets utbrott och det kom inledningsvis att till stor del användas för spaning över Östersjön. Man kunde hålla sig i luften i 12 timmar! (Hur ordnade man toalettförfrågan?).

T 2 : an var ett omtyckt flygplan och var i drift fram till 1952. Av de 12 maskinerna hade då 5 st totalhavererat, ett p.g.av konstruktionsfel, tre p.g.av förarfel och ett troligen nedskjutet.

Planen var baserade på F2 i Hägersten med Gålö som sommarbas. På västkusten: Torsslunda med sjön Mjörn vid Alingsås som reservbas. (Därav mitt intresse för typen).

Sedan länge har man trott att ingen He 115 hade överlevt till idag men 2012 hittade man ett exemplar i en fjord utanför Stavanger i Norge – det har nu bärgats och skall återställas till utställningskick. Tag en titt på nätet, det finns en fin film om bärgningen. På flygvapenmuseum i Linköping finns inte ens en modell utställd.



PET Flaskor är ju något som ständigt dräller omkring.



Man borrar ett hål i var ända av den plana delen och klipper sedan ut en cylinder.



Från modelljärnväg: Fleischmannskruv.



Lite data om modellen T2

Skala	1:10 – spv. 2.2 m,
Flygvikt	7 kg, Vingbelastning 89 g / kvadratdecimeter,
Motorer	2 st GT 4020-09,
Propellrar	3 blad - motroterande ställbara 14 ", fabrikat VARIOPROP,
Batterier	2 st 4- cell 4Ah.

Uppbyggnad: Kropp av balsaspant med längsgående furlister, Vingar av balsa- klädsel plastfilm, Vingbalkar av aluminium (torkvinda) Kroppen klädd med "plåtar" av PET-flaskor, hela nosen uppbyggd av PET-flaskor, Motorkåpor bakre av "Ramlösa flaska", -främre av en hundmatskål.

Pontoner: varmtrådsutskurna halvkor av Frigolit som limmats mot en mittbalk av 3 mm plywood. Limningen sker med Fogskum. Pontonstöttor gjorda av 5 mm kolfiberstav med pålimmade fästörön av aluminium. (Se artikel del 1).

I artikel 3 skall jag berätta om mer "skräp" man kan bygga modellplan av.

*Kjell Elmgren, Alingsås
kjell@asiageosupply.com*

Nosen med kulsprutan.





Man skruvar "plåtarna" i furulisterna.



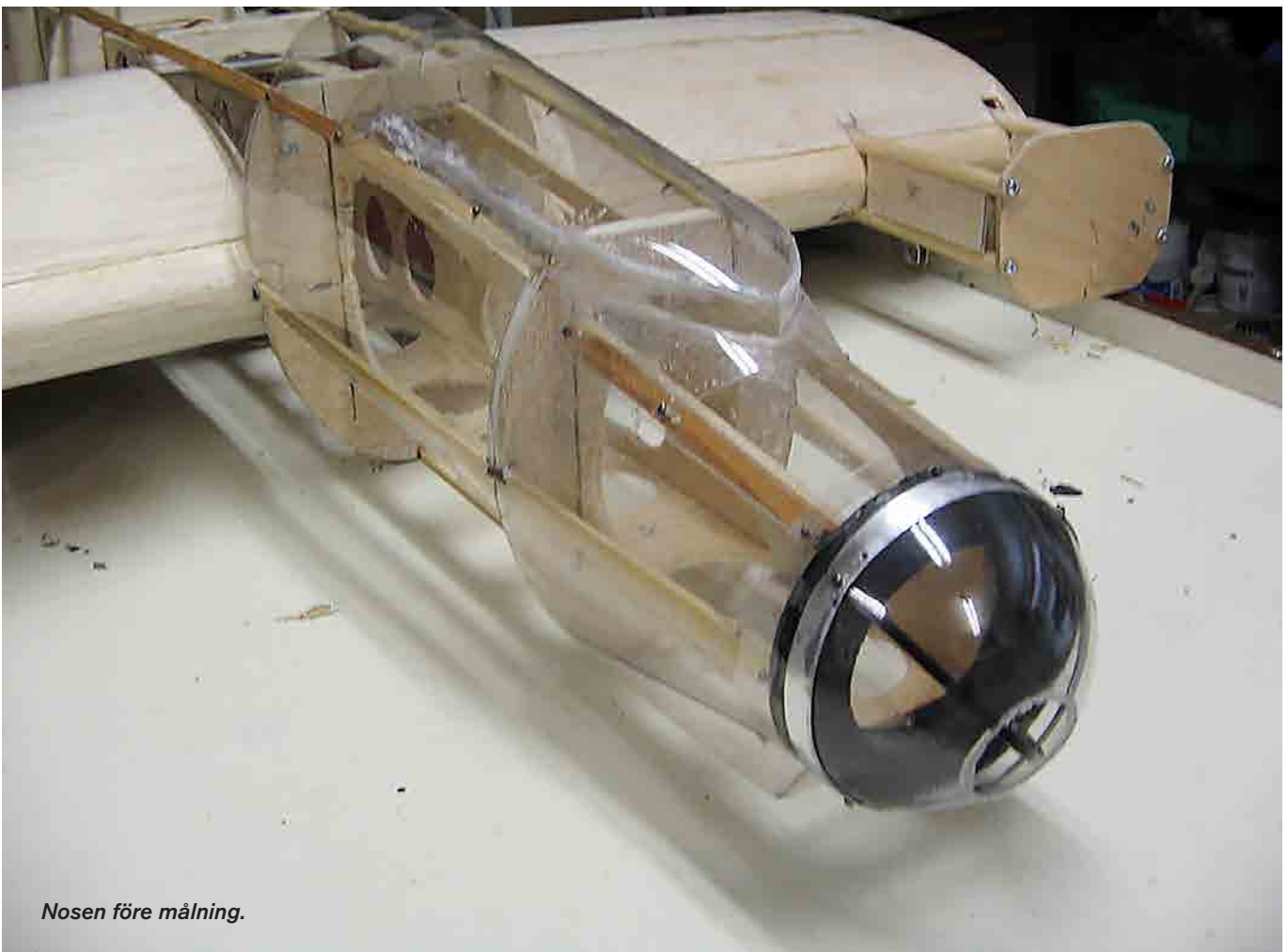
Resultatet blir starkt och ganska verklighetstroget.



Pontonhalvorna före limning.



Limning med Fogs-kum.



Nosen före målning.

Inomhus SM i Malmö



Flyg och tävlingsplatser för inomhusflyg på elitnivå växer inte på trä. Kombihallen i Malmö är ett sådant träd, c:a 17 m i höjd, ganska rent tak och tillräckligt stort till ytan. Följaktligen kunde årets inomhus SM och RM anordnas av Modellflygsektionen i AKM. Som framgått av inbjudan flögs hela nio klasser, 5 klasser med rena "tidsflygare" och 4 med de tyngre. Uppslutningen av tävlande kunde varit litet bättre

Världsmästarklassen F1D vanns av Jonas Romblad med tid över 51 min; F1L knep han också med 24 min men det finns ett koppel hungriga vargar i spåret. Det är fascinerande att se dessa ultralätta, genomskinliga, skimrande och mycket långsamt flygande tingestar glida genom luften, vid behov styrda med långa metspön eller ballongsnören. En dold värld av luftströmmar orsakade av ventilationöppningar, kallras och värme avslöjas obarmhärtigt liksom luftvirvlar orsakade av andra flygtyg

och gående tävlande. Koncentration i varje moment krävs av piloterna.

Intensiva kamper skedde i de små och mer lätthanterliga Ministick och A6 klasserna. Boston och NoCal är mer robusta, den senare vanns av svenskt modellflygs Grand Old Lady, Birgit Törnkvist., dessutom tvåa i Bostonian. Maken Georg ("Jojje") plockade hem placeringar i tre klasser, en lönande Malmö-resa för paret från Sollentuna.

Skalamodellerna i form av Peanut och Pistachio med spännvidder på 33 respektive 20 cm kan vara knepiga i trimningen, en del bekymrade miner och suckar syntes och hördes också under intrimningen men längsta enstaka flygningar på 80 resp. 67 sek skäms inte för sig. Snyggt hantverk och omväxlande modellval förgyllde klasserna.

Utan insatserna från skaladomarna Tycho Andersson och Thomas Johansson och sekretariatets Jan-Erik Andersson, Magnus Andersson och

Nils Persson hade tävlingen inte kunnat genomföras, övrigas insatser inte att förglömma. Bengt Stibners vakande blick vilade över det hela, understödd av Thomas Johansson och undertecknad.

Men, kära systrar och bröder i SMFF, det vore roligt med många fler inomhusflygare! Inomhusflyg är inte farligt och det ena utesluter inte det andra. Börja bygga A6, det kan man flyga hemma i lägenheten, hittar man en gympasal blir det ännu bättre. Bostonian, NoCal, Peanut kan byggas tillräckligt robusta för att flygas utomhus i vindstilla. Bygg, flyg, träna, vi ses på nästa SM!

Anders Sellman



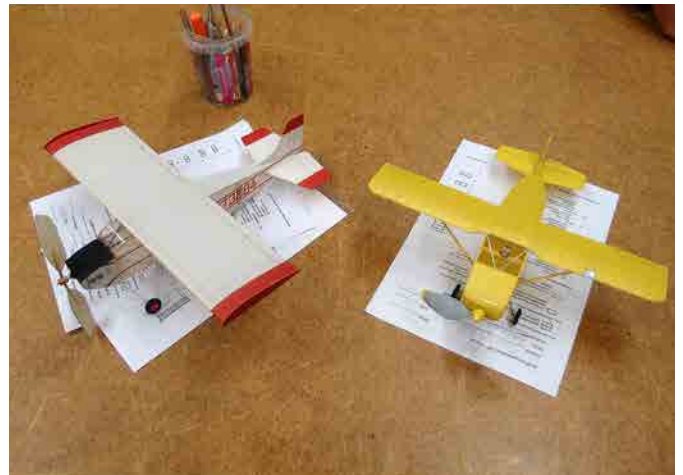
Sven med sin F1D-modell i förgrunden



Intressant tvåmotorig NoCal av Lars Tolkstam



Anders med vinnande peanut-modell; Santos-Dumont 14bis.



Högvingade sportflygplan passar ofta bra som friflygmodeller; här är Andreas Lacey och Peter Comets Nesmith Cougar.



Johan Wallins ASJA Viking peanut.



David vevar gummi.



Johan och Lars diskuterar nya projekt.

Klasserna F1D, F1L, F1M, Mini Stick, A6, NoCal, Bostonian

F1D

Namn	Klubb	Nummer	Flygning (sekunder)						Totalt 2 bästa (sekunder)	Placering
			1	2	3	4	5	6		
Jonas Romblad	Solna MSK	30769	928	1504	1461	1579			3083	1
Sven Pontan	Team Tornado	1878	1024	911	1087	1181			2268	2
David Brohede	Linköpings Eskadern	54311	437	815					1252	3
Peter Comet	AKM	22924	380						380	4

F1L

Namn	Klubb	Nummer	Flygning (sekunder)						Totalt 2 bästa (sekunder)	Placering
			1	2	3	4	5	6		
Jonas Romblad	Solna MSK	30769	745	160	701				1446	1
Sven Pontan	Team Tornado	1878	679	342					1021	2
Andrea Hartstein	Red Baron	50967	504	323	508				1012	3
Peter Comet	AKM	22914	305	306	392	408	269	261	800	4
David Brohede	Linköpings Eskadern	54311	621						621	5

F1M

Namn	Klubb	Nummer	Flygning (sekunder)						Totalt 2 bästa (sekunder)	Placering
			1	2	3	4	5	6		
Anders Sellman	AKM	17491	123	365	367	297			732	1
Jan-Erik Andersson	RFK Gripen	1850	284	242	282	202	323		607	2

Mini Stick

Namn	Klubb	Nummer	Flygning (sekunder)						Totalt 2 bästa (sekunder)	Placering
			1	2	3	4	5	6		
Jan-Erik Andersson	RFK Gripen	1850	256	180	73	268	292		560	1
Georg Törnqvist	SMFF	30001	244	296					540	2
Bo-Eskil Nilsson	AKM	70590	156	160	138	140	210	327	537	3
Thomas Johansson	Stångby modellflygare	337	159	189	107	168	160	169	358	4
Peter Comet	AKM	22914	45						45	5

A6

Namn	Klubb	Nummer	Flygning (sekunder)						Totalt 2 bästa (sekunder)	Placering
			1	2	3	4	5	6		
Jan-Erik Andersson	RFK Gripen	1850	303	233	310				613	1
Andrea Hartstein	Red Baron	50967	270	200	258	262	189		532	2
Georg Törnqvist	SMFF	30001	230	221	201	223			453	3
Christer Comet	AKM	70607	30	114	23				144	4

NoCal

Namn	Klubb	Nummer	Flygning (sekunder)						Totalt 2 bästa (sekunder)	Placering
			1	2	3	4	5	6		
Birgit Törnqvist	SMFF	51714	98	111	99				210	1
Bo-Eskil Nilsson	AKM	70590	77	63	36	57	63	95	172	2
Andrea Hartstein	Red Baron	50967	28	30					58	3
Lars Tolkstam	MFK Nimbus	18235	5	3					8	4

Bostonian

Namn	Klubb	Nummer	Flygning (sekunder)						Totalt 2 bästa (sekunder)	Placering
			1	2	3	4	5	6		
Thomas Johansson	Stångby modellflygare	337	60	83	90	82			173	1
Birgit Törnqvist	SMFF	51714	38	70	74				144	2
Christer Jönsson	Stångby modellflygare	64269	39	37	59	52	62	58	121	3
Tycho Andersson	Stångby modellflygare	70224	40	39	48	48	47		96	4

Small plane och oldtimer meeting på Hallingefältet



Esbjörn landar sin Sky-Scooter.

Södertörns Radioflygsällskap arrangerade Small plane meeting och oldtimerflygträff söndagen den 16:e juni på Hallingefältet för första gången. Enligt väderprognosen förmodligen den sista.

Efter att på lördagen i strålande väder ha bevistat Skå Edeby fantastiska flygdag, mycket påminnande om Old Wardens Transport Day, väntade dagen därpå vårt eget lilla arrangemang.

Regn och blåst under sena morgontimmarna skulle förmodligen skrämja bort deltagarna men som initiativtagare beslöt jag och Jörgen Daun att i alla fall vara på fältet på utsatt tid.

En halvtimme senare var vi 8 flygsugna Seniorer redo för flygning. Det blev en chansning som gick hem. Den hårda vinden låg mestadels i banriktningen och samtliga flygningar slutade med landning nära bankrysset. Så fin flygning brukar vi sällan se till vardags med modernare flygplan.

Nu kommer en kortfattad beskrivning av deltagarna och deras utrustning:





Olle Erikssons DH-6,

Jörgen Daun (Södertälje MFK) flög först en Tom Boy med en 0,8cc Red Fin Millica diesel i nosen. Kompkolven kärvade så motorn gick lite ansträngt. Därefter en Buzzard Bombshell med 0,8 PAW diesel.

Esbjörn Forslund (undertecknad) flög en Sky Scooter utan höjdroder men med sidoroder. Motorn en 1,5cc AE diesel.

Till vår förvåning kunde en deadstick landning med tom bränsletank ske mitt på banan.

Bosse Backman(Södertälje MFK) svingade sin Shubby Lady i luften och denna eldrivna flygande variant av "tjocka Berha"klarade blåsten väl.

Olle Eriksson flög först GE-Cabinet med 40 fyrtakt och sedan Dubbeldäckaren



Jörgen Dauns Red Fin Millica Diesel i nosen på Tom Boy.

DH-6. eldriven liksom den lilla Ranger. Fina flygningar även här.

Ragnar Stenarson flög sin egenkonstruerade eldrivna Depron Draken suveränt. Detta flygplan skänker ägaren mycket flygnöje för pengarna.

Kenneth Näslund flög sin Rare Bear, en mycket snabb och välflygande maskin. Idag bara laddad med 3S acce. Planet har klockats 209 km/ timme med 4S Batteri.

Thorkel Åkesson visade att ett litet prisvärt flygplan, Mini Glider med eldrift hävdar sig väl i blåst.

Lasse Gare'n, speleman från Gnesta som vanligtvis flyger på Väingsö flög sin Spook, en gullvingad skönhet med en "old reliable" OS 30 i nosen.

Som grand finale beslöt Olle Eriksson och Esbjörn att flyga linstyrt. Det var länge sedan sist men de gamla takterna sitter i visade det sig.

Min gamla av Bengt Holmer konstruerade "SMFF:s" Linus Stuntkärra flög fint med en 2,5cc MarX Ryss-Diesel.

Olle provflög en nyrenoverad Wentzels Fantom, 1,5cc combatkärra. Motorn en Webra Record även den som den vore i nyskick. Olle fortsatte att snurra några extra varv även sedan han landat.

Väl hemkommen började det att regna. En sådan här dag borde vi ha köpt en lott. / Esbjörn

Esbjörn, Thorkel, Ragnar, Lasse Garen, Olle Eriksson, Bosse Backman. Längst fram Jörgen Daun.





Lasse Garens karusellen, mindre kan det ju inte bli.



DH-6 landar.



Bosse backmans Chubby i aktion.



Esbjörns SKY-Scooter inför starten.



Thorkel med mini-glider.



Olle Eriksson, assisterad av Jörgen tankar sin Linkärre Fantom.



Fika medd Gubbarna.



Olle kastar Esbjörns Sky-Scooter.

Jörgen Daun s Buzzard Bombshell.



BusyBee's gästspel på Red Barons Ballongjakt



Jerker flyger rätt in i pinnen.

Sista fredagen i oktober bjöd på ett strålände höstväder vilket lovade gott inför morgondagens ballongjakt. Bättre än så kunde det knappast bli. Men vädrets makter ville annorlunda.

Vaknade upp till duggregn. Det kommer inte ner mycket men man blir ändå plaskvåt efter en stund. Varför i hela friden måste det slå om på det viset?

Hur som helst hade jag mer eller mindre lovat att komma, så det var bara att klä på barnbarnen, hoppas på det bästa och ge sig iväg.

Men se på rackarns, efter att kört någon mil längs motorvägen kom det ljusa strimmor på den i annars blygrå himlen och i jämnhöjd med Jakobsberg bröt faktiskt solen bitvis igenom molntäcket. Det fanns kanske hopp trots allt. Speciellt lovande kändes det någon knapp timme senare då jag hittade direkt till grusgropen i Älta. De senaste fem åren har jag alltid hamnat fel trots att jag varit helt tvärsäker på var man ska svänga. Men denna gång spik på! Dock får man vara försiktig när man ska ta sig igenom bommen in till själva området

eftersom man byggt en hög och smal trottoar som gärna vill ta för sig av bilens underrede om man inte tar det lugnt. Sen kan man ju undra varför man byggt en ny och fin asfalterad gångbana eller vad det ska föreställa mitt ute i ingenstans där det dessutom är skyltat med att obehöriga fordon inte har tillträde? Men kommunala beslut ska man kanske inte ifrågasätta. Nån anledning fanns det säkert.

Bonusdottern var med så Willy fick ge henne en lektion hur man styr en linkontrollmodell. Rättare sagt behövdes det två rundor eftersom hon blev bra vinglig efter första försöket och sick-sackade när hon skulle gå ur träningscirkeln.

Dagen blev händelserik och det började med en modell som gjorde en dunk i taket på en av de uppställda bilarna. Tur att man har takbox på Volvon ifall det skulle illa sig en gång till. För övrigt stod det över 20 fordon som mest på parkeringen vilket nog får anses som ett rekord i sig.

Tävlingen hade knappt börjat när Jerker

Winnå som byggt en sprillans ny modell inte hade koll på linlängden, utan drog rätt in i ballongpinnen så flisorna yrde. Både från pinne och modell. Men förutom det hände inga allvarigare incidenter trots att det ibland smällde till rejält i bambupinnarna som håller ballongerna. Man måste dock beundra dem som ställer upp med fina modeller eftersom det inte är helt riskfritt. Det kan bli så att man kommer hem med en kasse balsaffisor i stället för en pokal. Rättare sagt är det en leksaksdinosaur vilken belönas samtliga deltagare.

Hur som helst gjorde Stellan Norström bra ifrån sig och såg länge ut som vinnare ända till överdomare Calle Carlin antrände cirkeln och sin vana trogen inte flög många onödiga varv. Lugnt och med ett säkert grepp om styrhandtaget krossade han alla motståndare precis som vanligt. Calle och hans gula modell flyger enbart en gång om året och det är under denna skojtävling. Tja, undertecknad är inte mycket bättre han heller och resultatet brukar bli därefter. Men i år räckte det i

Ballongjakten 2013

alla fall till en delad tredjeplats. Kanske mångårigt Team Race-tävlande i unga år fortfarande sitter kvar i ryggmärgen? Men man borde nog limma ihop något oömt och träna lite om man ska kunna ro hem segern framöver. Att försöka fuska lönar sig inte eftersom Calle är enväldig domare.

Vi är alltid några från BusyBee-klubben norr om stan som försöker komma till Ballongjakten trots att det är en bit att åka. Inte enbart för att arrangörsklubben bjuder på korv med bröd, utan för att det helt enkelt är en trevlig familjetillställning där alla kan vara med förutsatt att man klarar av att stå på samma plats och snurra runt ett antal varv utan att bli yr i bollen. Och vi brukar faktiskt göra hyfsat ifrån oss fast ingen flyger lina hemmavid. Med assistans av Willy segrade bonusdottern Alfa i flickklassen. Vår David, föregående års segrare i juniorklassen, blev nedpetad från tronen och kom tvåa. Undertecknad hamnade som nämnts på en tredjeplats bland seniorerna. Totalt sett får det nog anses vara godkänt att med en deltagare i varje klass hamna på prispallen i samtliga.

Sist men inte minst gjorde Lennart Nord ett par fenomenala uppvisningar med två combatkärror där han tävlade mot sig själv. Ett handtag i varje hand. Det är bara att förstummas över vad som är möjligt. Modellerna gick ju inte ens lika fort och även om de skulle ha gjort det är det en



Calle monterar ballong.



Alfa tar emot sitt pris.

Ballongjakten 2013

prestation att bara ta dem runt i planflykt. Att dessutom låta dem förfölja varandra på sedvanligt combatmaner är en prestation. Hatten av Lennart, det må jag säga.

I och med Ballongjakten är årets säsong avslutad i grusgropen där Red Baron håller hus. Ån har inte schaktmaskinerna gjort entré, men orosmolnen hopar sig. Dock finns det hopp så länge bilskroten finns kvar i området eftersom där måste det grävas bort ett stort område med förorenad jord som sedan ska transporteras mot Örebrohället för rengöring eller deponi. Gissningsvis till Sakabs anläggning utanför Kumla. Bitvis sägs det vara flera meter djupt och det lär nog bli tvist om vem som måste stå för de violerna? Billigt blir det i alla händelser inte och frågan är om markpriset för bostadsbyggande i Älta verkligen kan absorbera den kostnaden? Det är nog ytterst tveksamt, men man vet aldrig. Den som lever får se. Bostadsbristen är stor i Stockholmsområdet och grusgropen i Älta är faktiskt inte långt från stan trots att man tror sig vara på landet.

Menade, fotade och skrev Danne Johansson från modellflygklubben BusyBee i Bålsta som håller tummarna för att nästa års Ballongjakt blir av. Bilder från evenemanget togs förutom av skribenten av BusyBee's ordförande Bo Nilsson.

RESULTATLISTA

Damer, juniorer

1. Alfa Tussanasakul	MFK Busy Bee	5
2. Ellen Sahlin	MFK Red Baron	-10

Herrar, juniorer

1. Tim Jureén	Lidingö MFK	22
2. David Bingefors-Wahlkvist	MFK Busy Bee	17
3. Oskar Robsarve	MFK Lidingö	-5

Herrar, seniorer

1. Carl Carlin	MFK Red Baron	26
2. Stellan Norström	MFK Red Baron	24
3. Dan Johansson	MFK Busy Bee	18
6. Willy Blom	MFK Red Baron	18
5. Örjan Falk	MFK Red Baron	16
7. Lennart Nord	MFK Red Baron	16
7. Magnus Hagström	MFK Red Baron	13
8. Jerker Vinnå	MFK Red Baron	11
9. Leif Sundvall	Lidingö MFK	0
10. Tommy Palycha	MFK Red Baron	-2
11. Alexander Sahlin	MFK Red Baron	-12



Dags att släppa Lelles combatkärror.

Ballongjakten 2013



David väntar på start.



Willy fixar den röda Myggan.



Alfa träffade.

Finlands Flygmuseum del 2 Ilmailumuseo i Vanda



De utställda modellerna håller högsta klass.

Bara någon kilometer från Helsingfors internationella flygplats Vanda ligger flygmuseet Ilmailumuseo och direkt man kommer inför dörrarna stöter man på modeller. Först en Messerschmitt BF 109 och bakom den finns flera andra modellplan, bland annat ett par flygbåtar. I entréhallen återfinns en hel del statiska modeller i olika skalor. Här ligger även museumsbutiken som säljer plast- och balsabyggsatser samt böcker och tidskrifter. Mitt emot den ligger även matsal och cafeteria.

Två finska museer

I Finland finns två flygmuseer. Dels ett i Tikkakoski och dels detta här i Helsingfors. Ilmailumuseo drivs av en stiftelse och här jobbar sju heltidsanställda samt att en hel del volontärer som hjälper till. I källaren håller exempelvis restauratörgruppen till.



Messerschmitt BF 109 G2 Mt 208 från 1943. Planet skadades i en start den 16 april -43. Typen var ju känd för att vara besvärlig i starten på grund av den lilla fenan och det minimala sidorodret som gjorde planet kursostabilt. 1 augusti 1946 störtade det i vattnet utanför Pori (Björneborg) men bärgades 1999.

– Det är mest gamla piloter och flygme-
kaniker som träffas här och renoverar plan,
förklarar intendent Mattias Laitinen.

Ärligen besöks museet av bortemot
28 000 flygentusiaster som på nära
håll kan spana in de 80 plan som tillhör
samlingarna i Vanda. Tyngdpunkten är
naturligtvis finskt flyg men här finns något
för alla.

Böcker och tidskrifter

I museet finns även ett mycket omfattande
bibliotek med såväl finska som engelsk-
språkiga publikationer och därtill en
hel del svenskspråkiga böcker och
tidningar. Ovanför allt detta svävar otaliga
modellplan, alltifrån gamla friflygande
modeller till moderna lin- och radioplan.
Bland dessa lade jag märke till en mycket
välbyggd version (men i usel kondition) av
Sirotkins fantastiskt vackra stuntmodell
Spacehound och en annan mycket märklig
linstuntare med framåtlutad fena. Överhu-
vudtaget finns väldigt många modeller
utställda i utställningshallarna, där även
modellmotorer och radiostyrningar från
olika tider kan beskådas i olika montrar
eller utplacerade bland fullskalaplånen.

Tre hallar

Samlingarna började först visas 1969 på
flygplatsen Vanda och då som en del av
terminalen. Åren 1980-81 flyttade utställ-
ningen till nuvarande plats, som ligger en



Polikarpov UTI – 4 från 1937. Planet lär vara ett av få kvarvarande i hela världen och är en del av ett krigsbyte. Motorn är en 750 hästar stark Shvetsom M-25 V.

dryg kilometer från flygplatsen. Hit går en
buss eller så går man till fots, vilket tar
20 minuter – en karta fås på flygplatsens
informationscentral.

Museet har hela tiden byggts till och
1998 tillkom biblioteksdelen. Nu finns här
tre stora hallar. En är för civilflyg, en för
militärflyg och en för tillfälliga utställningar.

– Normalt arrangerar vi tre specialutställ-
ningar per år, berättar Mattias Laitinen.

Detta till trots står flygplanen tätt.

– Plan tar massa plats så vi skulle vilja ha
ännu mer utrymme för att ge mer luft kring
varje utställt föremål, påpekar intendent
Laitinen.

Conny Åquist



En Daimler Benz 1475 hästars motor avsedd för Messerschmitt BF 109.



Detta Caudron C60 från 1921 försett med en 130 hästars Clerget-motor är ett skolplan som var i aktivt bruk fram till 1936.



I.L.V. A22 Hansa från 1922 är ett tresitsigt licensbyggt sjöspansningsplan. Just detta plan är det äldsta bevarade flygplanet byggt i landet.



Adaridi från 1923 med 12 hästars Salmson-motor är det första plan som både konstruerats och byggt i Finland.

Museer



En halvtopp från Harley-Davidson har använts som flygmotor.





Metropolitanmotorn är en dubbel Wasp på 2800 hästar.



En "Stork"! Fiesler Fi 156 KI Storch av år 1939. Denna individ användes fram till 1971.

Utställda radiostyrningar.



The Oliver Tiger story –



”Katter som tog världen med storm”



En av de sista. Lägg märke till det fint strömlinjeformade vevhuset.

Oliver Tiger är förmodligen världens mest kända Combat- och Team-Racingmotorer men historien började inte med rovor avsedda för flyg utan för linbilar. Inom bilracing dominerade nämligen deras 2,5 kubikare och senare även 1,5 kubikare i många år.

– Tack vare dem började jag tävla i linbil. Det ettriga ljudet fick mig fast, berättar mannen som äger motorerna som fotograferats till denna artikel men som vill vara anonym.

– Jag har träffat John Oliver flera gånger och han har varit här i Sverige vid ett flertal tillfällen. Så sent som för något år

sedan köpte jag tre stycken radiotrottlar av honom. John berättade förövrigt att under alla år som de skickat motorer till kunder runt om i världen hade inte en enda försvunnit på vägen.

Orsaken till tävlings- och försäljningsframgångarna var flera. Familjen Olivers motorer var bland de första högeffektmotorer som var lätta att använda, alltså starta och ställa in. Dessa engelska motorer var dessutom bränslesnåla, välgjorda och tillverkade av bästa tillgängliga material. Oliver Tiger var helt enkelt det finaste som gick att få för pengar då men de var dyra, handgjorddyra!

En av de första i Sverige?

I samband med jobbet inför utgivningen av boken Spännvidd kom jag i kontakt med den gamle speed- och team-åkaren Nisse Björk. I ungdomsåren bodde han en tid i England och besökte då Oliver Tiger-fabriken. Där lyckades han få köpa en motor, vilket normalt inte var lätt för Oliver hade långa väntetider, och kom därmed över vad som förmodligen var en av de första flygmotorerna av det märket här i Sverige. Väl hemma satte Nisse in sin motor i ett Team-Racingplan och vann det mesta han ställde upp i. Unge Herr

Björk blev emellertid inte höjd till skyarna för sina insatser utan istället utskällt efter noter och anklagad för fusk, för så överlägsen var motorn att det måste vara något djävulskap med i spelet! Men se det var det inte! Oliver's motorer var helt enkelt de bästa som fanns att tillgå.

Familjeföretag

John Arthur Oliver (1901-1988), kallad Jack eller JAO, började sin yrkeskarriär hos Raleigh Cycle Company i Nottingham. Tillsammans med frun fick han tre barn, varav mellanbarnet John S Oliver (1924-), kallad JSO eller bara John, kom att jobba med pappan för att förse världen med modellmotorer av högsta klass.

Under kriget arbetade JAO med precisionsslipning av Boforskanoner men efter kriget fick han se sig om efter ett alternativ till tidigare krigsorderjobb. Sonens modellflygaktiviteter kom då att bli inspirationskällan till den nya sysselsättningen – modellmotorer, var helt enkelt svaret!

Far och son startade en verksamhet där var och en ägde två femtedelar i företaget, fru/mor (May) i huset hade den resterande femtedelen – en nog så viktig del eftersom hon skötte allt pappersarbete samt publicerade deras tidning, Tiger Tattle.

Dynodieseln inspirerade

JAO byggde den första motorn, efter inspiration av den schweiziska Dyno-dieseln, 1947 och sände den till sonen, som vid den tiden tjänstgjorde i RAF. Första motorexemplaret kom att kallas The Battleax och till motorn byggde John S ett dubbeldäckt linplan, eftersom han inte ville riskera att flyga bort den i en friflygkärra. Ytterligare testmodeller byggdes. Dessa förfärdigades av balsa som togs från skrotade Mosquitos! Men så fort JSO återvände hem från det militära 1948 började far och son-duon bygga motorer till linbilar. Dessa linbilsmotorer kom att bli oerhört framgångsrika men såldes inte i de kvantiteter som krävdes för att leva av. Snart stod det dessutom klart att de tunga modellbilsmotorerna inte lämpade sig för modellflygbruk så lättare varianter togs fram.

Under tiden satte deras bilmotorer det ena nya engelska rekordet efter det andra. Företaget tillverkade nu såväl modellbilsdelar som motorer åt andra företag. Därtill började man även göra modellbilsschassin med direktdrift av motorer med två utgående vevaxlar, så kallade twin shaft. Dessa bilar levererades kompletta med motor, tank, hjul, bränsleavstängare och så vidare. Det enda som krävdes var att sätta på en egen kaross och därefter var bilen klar att köra.



Allt började med linbilar och motorer till dessa.

Nu var bollen satt i rullning. I början av 50-talet började Oliver's rykte att nå utanför landets gränser. Vid linbilstävlingar i Sverige 1949 hade JAO och JSO med sig en nydesignad kortslagit motor som vann 2,5-kubiksklassen och far och son-teamet blev omslagspojkar på tidningen Teknik För Alla i november det året. Som ett direkt resultat av familjen Oliver's insatser här i landet köpte en svensk affär in nästan hela lagret av dessa motorer!

En "Tiger" ger Oliver dess namn

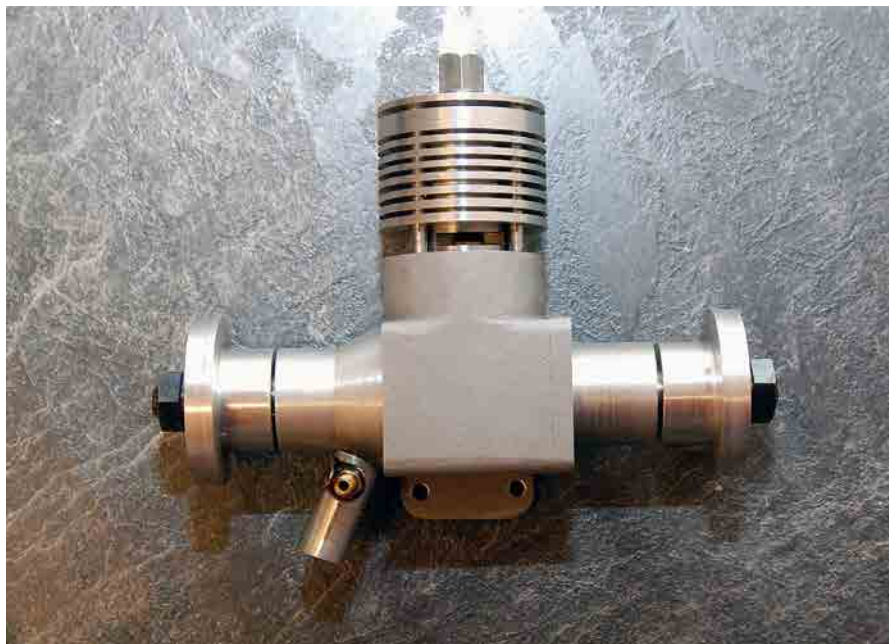
I samband med att John vann en linbilstävling i Stoke on Trent överräcktes priset till honom av den internationellt berömde

speedwayföraren "Tiger Stevens". Vid ett samtal efter prisceremonin frågade denne "Tiger" John vad motorerna hette och fick till svar att de inte hade något namn. Stevens föreslog då att de kunde heta Tiger och den första produktionsmotorn under namnet Oliver Tiger gick i tillverkning 1950.

En Oliver Tiger Mk I på 2,5 kubik satte 1951 två världsrekord i linbil. Sluthastigheten löd då på 135 km/h men redan året efter körde en annan engelsk bilåkare 142 km/h – tigern röt således ständigt ut sitt vrål och högre och högre lät det!

– Så sent som vid oldtimertävlingarna i Örebro 2012 körde John Goodall från England 160, 55 med sin Slabang försedd med en Oliver Twin Shaft. Fast

Twin shaft, linbilsmotor på 2,5 kubik.





En tidig twin shaft-motor.

snabbast någonsin med en Twin Shaft är svensken Arne Zetterström som körde 182 kilometer i timman i slutet av 70-talet.

En bilmotor i ett plan

Redan tidigt insåg far och son Oliver att marknaden för modellplansmotorer var mycket större än linbilsmarknaden men de trodde inte att de skulle kunna ta sig in på det området eftersom konkurrensen var stenhård. En kompis till familjen Oliver lånade emellertid en bilmotor av dem och satte in i en Team-Racermodell. Motorn visade sig var överlägsen både vad gällde fart och distans samtidigt som den, såväl kall som varm, var otroligt lättstartad. Succén var given och företaget fick en ny inriktning – "Olivers katter" skulle komma att ta modellflygvärlden med storm.

Oliver Tiger Mk III

Snart stod det klart att den från bildrift konverterade Oliver Tiger Mk II inte var helt idealiskt för modellplansbruk. Motorn var tung och lite klumpig så Mk III släpptes sent 1953, inför nästa års säsong. Den blev snabbt en hit världen över i Team-Racingcirklar, bland friflygare och senare i Combatringen.

Ständiga förbättringar av motorn ledde till ännu fler framgångar och sammanlagt kom sex olika versioner av Mk III att tillverkas. Vid den här tiden började dessutom Oliver erbjuda fabriksstrimmade motorer. Dessa fick lättade kolvar, uppfrästa kanaler i cylinder och vevhus samt vevaxel. Därtill gavs motorerna vassare porttider. Vid behov kunde motorerna även borraras om.

Succén var given. Far och son Oliver jobbade för högtryck men ändå låg leveranstiderna på ett år! Underleverantörer fick tas in och produktionskapaciteten steg till 500 motorer om året.

Oliver Tiger Mk IV

1967 var det dags för en helt ny modell – Oliver Tiger Mk IV. Familjens motorer användes nu mer och mer i Combat och ett nytt starkare och mer strömlinjeformat vevhus såg därför dagens ljus. I detta snurrade en vevaxel med en mindre men tjockare vevsläng. Förändringarna gav högre vevhuskompression samtidigt som kolven fick en längre mantel för att undvika luft komma in i vevhuset via avgasportarna då kolven befann sig nära övre dödläget.

Motorn såldes i två utförande, standard eller Combat Special. Den senare hade

en hårdkromad cylinder för att bättre motstå smuts. Därtill kunde Mk IV fås med radiotrottel samt till och med i en marinversion med svänghjul samt vattenkylmantel.

Oliver Tiger Mk V

Och det hände sig vid den tiden att från kejsar Augustus utgick ett påbud att hela världen skulle skattskrivras. Detta var den första skattskrivningen, och den hölls... öh, nej det var ju fel. Den texten kommer från en gammal artikel jag skrev för många år sedan. Så här skall det stå: Och det hände sig vid den tiden, sent 70-tal, att tvärspolade, så kallade schnürleportade, modellmotorer börjat bli populära och även Olivergänget hoppade på trenden. Endast lite drygt 50 av dessa motorer byggdes emellertid. Förmodligen insåg gubbarna Oliver att allt extraarbete med att göra denna typ av motor inte skulle löna sig.

Tiger Cub på 1,5 kubik

John experimenterade med en konverterad mindre motor som kom att gå i produktion, eftersom dess effekt var mycket bättre än



Två en och en halvkubikare. En sen och en tidig version.



Två stycken tvåhalvor, i olika versioner.



En schnürleportad motor, en av de få som gjordes.



En originalkartong.

förväntad. 1954 kom denna 1,5 kubiks motor, kallad Tiger Cub i produktion och introducerades alltså kort efter Mk III.

En förbättrad version, Oliver Tigre Cub Mk II, släpptes på sent 60-tal. En schnürleportad version kom ut vid decennieskiftet 1970-80. Cub-motorn användes i A-Team men när den klassen försvann, försvann även efterfrågan på motorn.

Tiger Major på 3,5 kubik

I början var Combat-klassen öppen för motorer upp till 3,5 kubik. Oliver Tiger Major på 3,5 kubik släpptes 1964-65 och var av en helt ny design. Motorn var tänkt för den då allt mer populära linflygklassen. Den kunde även köpas med ljuddämpare, trottelt och vattenkylmantel.

En förbättrad version av denna rova, Mk II, släpptes ut 1978.

Regeländringar gjorde emellertid att den blev för stor i Combat.

Tvåcylindriga motorer och annat smått och gott

Genom åren byggdes ett antal tvåcylindriga motorer för bil, båt och flyg. Dessa motorer fanns såväl av inlinetyp som av boxermotortyp. Twin-motorerna gick aldrig i kommersiell produktion utan byggdes i litet antal och mest för skojs skull till kompisar och familjemedlemmar.

Förvisso hade säkert ett antal kunnat ha byggts och avyttrats på världsmarknaden men den komplicerade tillverkningen skulle inte ha kunnat göras lönsam.

Båtmotorer gjordes i början enbart för familjens och goda vänners räkning men i och med Mk IV kunde marinmotorer beställas på specialorder. Kromade cylindrar med diamantlappad borrarning rekommenderades till dessa motorer för att hålla rosten stängd.

I radioflygets barndom fanns stora problem med att trottla motorerna. Far och son Oliver testade varje tänkbar metod att få till en säker tomgångsmetod. Avgasrestriktor, bränsleblandningsförställning, vevhustrycksänkning, strypning

av överströmningskanalerna – you name it, allt provades!

Under flera decenniers tid vann familjen Olivers motorer otaliga tävlingar, alltifrån lokala events till EM och VM. Svensken Kjell Rosenlund vann, med Nisse Björk som pilot, exempelvis EM i Team Racing med sin Miss F.A.I. III 1961.

Märkligaste segern kom kanske 1957 när engelska mästerskapen hölls i storm och regn. Då vann en man Combatklassen genom lottning eftersom tävlingen fick ställas in – i nosen på hans kärra satt en Oliver Tiger.

Bygde RCV-motorn

Som en slutkläm kan nämnas att John Oliver och kompisen Ray Ivey hjälptes åt att bygga RCV-motorn (Rotating Cylinder Valve), fyrtaktaren som designats av Keith Laws och som jag testade här i Modellflygnytt för många år sedan.

Conny Åquist

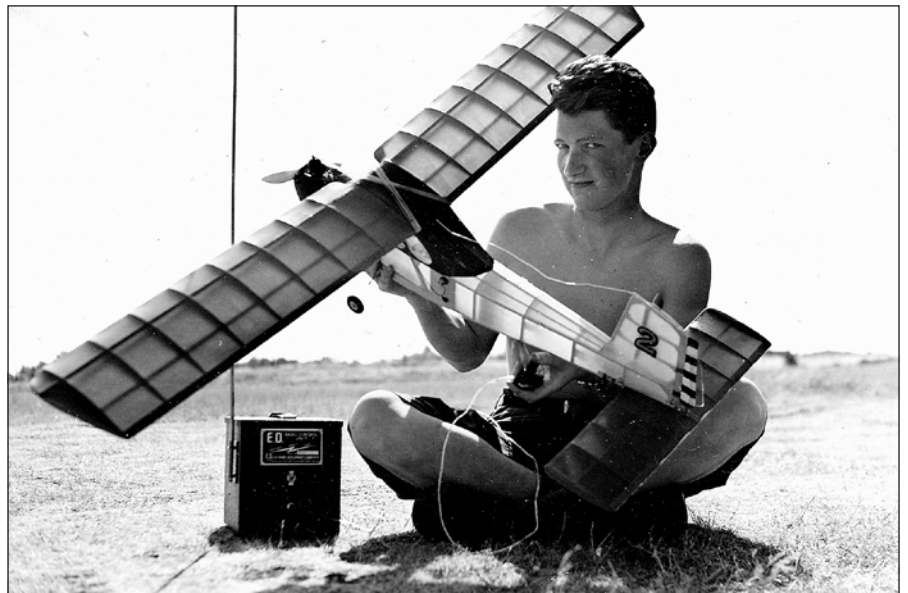
Inge Ahlin – modellflyget blev en livslång passion

Två tankar föranledde min resa till Dalarna. Dels att träffa människor som var med under radioflygets pionjärtid och dels att möta sådana som haft en livslång passion för vår hobby. En som passar in på båda dessa två kriterier är Salagrabben Inge Ahlin. Sala som ligger i Västmanland och därför i mitt fall låg på vägen till Dalarna.

Inge har byggt modeller mer eller mindre varje dag i 70 år. Fast...

– Långa perioder hade jag ett så tidskrävande jobb att jag inte hann flyga men trots det försökte jag alltid att dagligen ta mig lite tid att bygga, påpekar han.

Räknar vi lågt och kalkylerar med fem färdiga modeller per år så har herr Ahlin därmed byggt runt 400 modeller och därtill



kommer ytterligare bortemot 50 plastmodeller! Och Inge, som är född 1934, är fortfarande fullt aktiv i hobbyrummet. När vi kontaktar honom håller han på med en MFI för "peanut-klassen" och fler projekt

är på gång.

– Modellbygge är en bra avkoppling och dessutom är det kul med alla grejerna man måste kunna, som att löda, vakuumdra huvar... och så vidare.





Hela familjen gillade teknik

Redan vid åtta års ålder började Inge knäpa ihop modellplan, och det har han fortsatt med sedan dess. Flyg- och teknikintresset fanns där redan från början eftersom hela familjen Ahlin drevs av samma vurm. Men intresset hade ett pris.

– Redan 1938 dog min äldste bror, endast 19 år gammal, i en flygolycka. Brorsan störtade i Västerås. Han flög en Puss Moth och han och en volontär på F1 omkom. Efter det var vi sex barn kvar, tre flickor och tre pojkar, men alla brann lika



mycket för teknik.

Olyckan verkade inte avskräckande för en annan broder köpte en Piper Cub och dessutom en kursande modellfirmas lager och då blev det mycket byggt eftersom tillgången på balsa var hart när obegränsad.

– Den firman hade ett nytt sätt att göra spryglar på. De gjorde en kloss 5-6 centimeter tjock, med ett tvärsnitt som en sprygel, och den klövs sedan som man skivar en limpa.

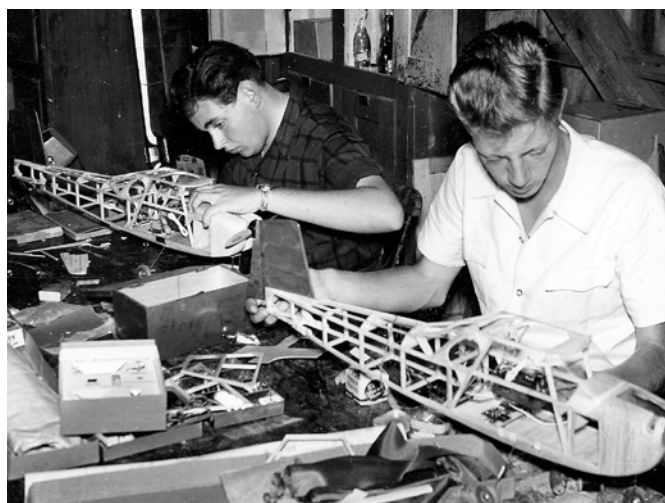
En liknande princip använde Inge när han på 1980-talet gjorde en del byggsatser för avsalu. Det rörde sig om en Extra 325,

framtagen från en fullskalartning som publicerades i Model Airplane News.

– Saken är den att jag ofta använder mig av en bandsåg när jag bygger och då blir det stabilare om man sågar ut många delar, staplade på hög, på en gång.

Tidig radiokurs på Ålleberg

Inge var med och startade friflygklubben Silvervingarna i slutet av 40-talet. Han vill minnas startåret var 1948. Klubbmedlemmarna kom att vinna många framgångar





men med tiden skedde en avflyttning från orten och på slutet återstod bara några få individer. Därefter kom radioflyget igång och därmed en ny klubbkonstellation, Sala Radioflygklubb även kallad Mosquitos, och där har Inge varit med i alla år sedan starten någon gång runt 1973.

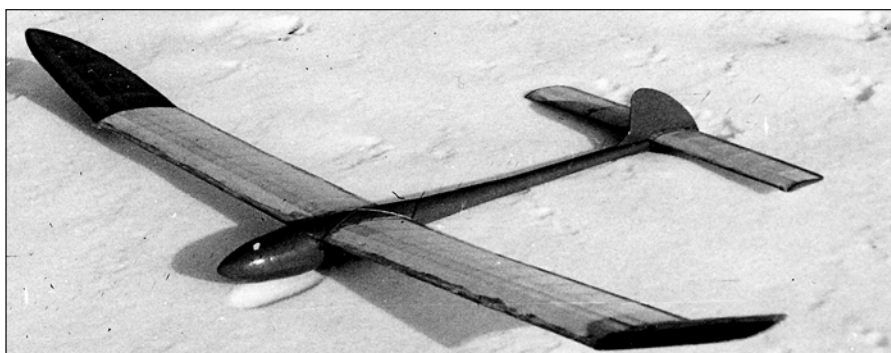
– Vi var väldigt aktiva i början och flög året om, inte minst på sjöisar. En period höll vi till på Salaortens flygfält också. Sedan fick vi ett fält, mellan Avesta och Sala, som vi arrenderar.

Radioflyget hade för Inges del börjat redan 1955, då i samband med en kurs på Älleberg som bland annat hölls av Bertil Beckman. Gänget byggde den tidens innemodell, Skyscooter, som styrdes med en radio från ED. Inge byggde själv även en egen så kallad reed-anläggning men relätungorna i mottagaren var så känsliga att de kom i resonans av motorvibrationerna.

– Längre fram köpte jag en av de första Kraft-anläggningarna som kom hit till Sverige. Och eftersom jag hade god kontakt med Bertil Beckman så flög jag senare en Sanwa-radio och därefter blev det Futaba.

Allt började med friflyg

Som så många andra modellflygare i Inges generation började allt med friflyg. Detta ledde för hans del vidare till ett





aktivt tävlingsliv mellan åren 1949-63. Största framgångarna noterade han i motorklassen och var exempelvis distriktsmästare i Västmanland mellan åren 1952-56.

– Jag tävlade mycket och vann en hel del.

En speciell händelse från denna tid, som Inger drar upp, är mötet med Mr Oliver.

– Jag satt intill Olivers son, John S Oliver, vid banketten i samband med VM

i England 1958. Då passade jag på och fråga om han inte kunde fixa en motor till mig, det var ju flera års väntetid på deras motorer. Han berättade att de jobbade heltid med att göra motorer men att han ibland gick ner i verkstaden på fritiden och satte ihop en och annan motor åt kompisar. Inför julen det året ringde Lasse Wenzel från Stockholm och berättade att hans firma fått in några Oliver Tiger-motorer och att på den ena lådan

stod mitt namn. Dessutom fick jag köpa motorn 25 procent billigare än de andra!!!

1965 övertog han och ena brodern pappans tv- och radiofirma och därmed försvann tiden att flyga, men att bygga hann Inge med vilket gör att han fortfarande har flera tävlingsmodeller klara, både för friflyg och radio.

– Jag hade 12-15 timmars arbetsdagar för på dagarna monterades antennerna och på kvällarna fick man åka och ställa



in tv-apparaterna eftersom på den tiden existerade utsändningar enbart kvällstid.

En enorm utveckling

Inge och hans generation modellbyggare har genomlevt en enorm utveckling. Han tycker att allt har gått fort, på gott och på ont.

– För mig som gillar att bygga är det en nackdel att det inte finns så mycket lösvirke att bygga av men bra är att andra grupper än bara de som brinner för att bygga kan ta sig in i hobbyn.

– 1976 fick jag en Wiik Astir i 1/4-skala av Bertil Beckman, han som drev Beckmans hobbyfirma i Stockholm. Det var en av de första Arf-modellerna som kom hit till landet. Det var bara att sätta in radio och motor. Bertil tog sedan med sig karran och visade upp vid Skala-VM i Borlänge det året.

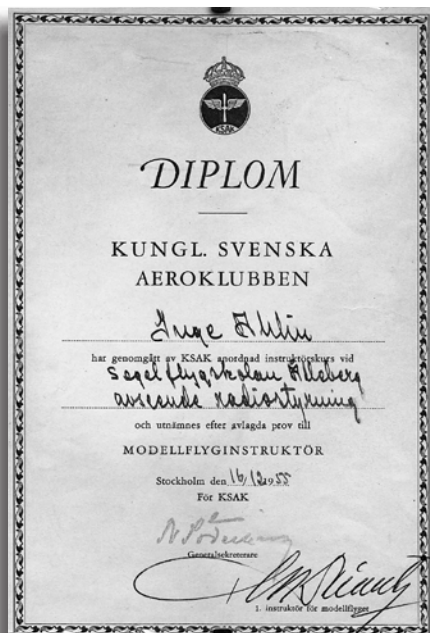
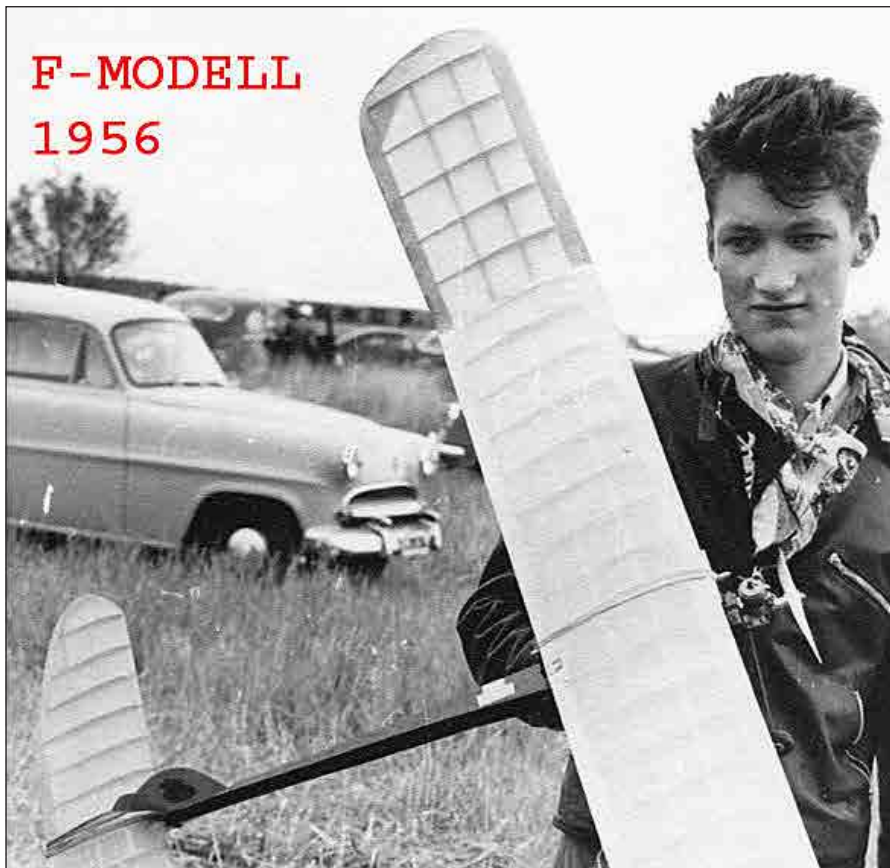
Julnötslösare av rang

Alla sina flygframgångar till trots är det något som Inge är speciellt stolt över, och det är hans insatser vid juletid.

– Jag har varit en flitig Julnötslösare i många år och fem gånger har jag haft alla rätt, och de övriga gångerna har jag haft två eller högst tre fel.

Däremot tycker han att den nuvarande julnötskonstruktören är en besvärlig figur, som gör förfärligt svåra julnötter. Denna artikels författare har därför lovat att framföra klagomålen till detta jublenöt till julnöt(skonstruktör) som gör så förbenat svåra frågor.

Conny Åquist



15 TIMMARS I STORA HALLA

INBJUDAN TILL ALLA INOMHUSFLYGARE

15 TIMMARS NON-STOP FLYGNING TRETTONAFTON 2014 STORA HALLA DEGERFORS

Karlskoga Modellflygklubb försätter med sin traditionella inomhusflygning trettonhelgen 2013, dock kommer vi denna gång att halvera tiden till 15 timmar. Vi startar 4 januari klockan 09.00 och avslutar klockan 24.00

Flygavgift 150 kr / pilot, som betalas vid incheckning

Friflygsaktiviteter kommer att anordnas för barn i den angränsande stora A- Hallen

Karlskoga Modellflygklubb
hälsar alla välkomna till en av
Sveriges största flygfester inomhus 2014



CARF MODELS

P-47 THUNDERBOLT
2,8 meter



...The best flying planes on the planet!

F4U Corsair 2,8 m



P51 Mustang 2,5 m



SIAI Marchetti SF-260

2,8 m - også i
Turbopropversion!



GEE-BEE R2 2,4 m



Spitfire 2,6 m



Tucano turbin 2,8m



Skandinavisk salgsrepresentant: Geir Flesche E-post: geir.flesche@gmail.com telefon (0047)92 455 780

Julnötter

Hur svåra frågor Julnötskonstruktören än försöker ställa så nog katten är det någon ännu klurigare gubbe som kommer på lösningen. Dessutom gäller det för herr Julnötskonstruktör att hitta en del ogooglebara, eller åtminstone svår-googlebara frågor så att allt inte bygger på "nätfiske".

I år hoppas jag att många läsare inser att frågorna är så svåra att man måste gissa och gissa friskt därtill. Saftiga priser väntas i form av presentkort. Seg-raren får 600 kr, tvåan får 400 kronor och trean 300 kronor att förstärka hobbykassan med.

Så var nu inte blyg utan skicka frejdigt in ditt svar med full adress och medlemsnummer till Julnötstomtefar, alias

Conny Åquist,
Krongatan 10,
456 32 Kungshamn
eller: conny@tidningen.se
Svar vill vi ha innan den
10 februari 2014.



Det här linplanet kommer oss att tänka på en sommarplåga, nämligen...

- 1 Bi
- X Geting
- 2 Humla



Den som en gång hört den 27 liter stora motorn i detta plan gå på "full sång" kan dö nöjd med livet. Men varför går en Merlin så ojämnt på låga varv – det är ju trots allt inte Harley-Davidson utan Rolls-Royce som konstruerat den. Jo, den bluddrande tomgången beror på... Ja, vaddå?

- 1 Vevaxeln
- x Mellanaxeln till turbon
- 2 Kamaxeln



Den här motorn kan sägas vara far till det motordrivna europeiska modellflyget. Motorn är från ett otippat land, nämligen...

- 1 Sverige
- X Spanien
- 2 Schweiz



I de senaste årens Julnötter har filmfrågor förekommit och här kommer ytterligare en. John Travolta blev känd i en film som i Göteborg kallades Griis men han är också känd för sitt flygintresse. Hur många timmar i luften har denne dansante man och hur många plan är han influgnen på?

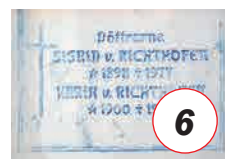
- 1 800 h och 4 plan
- X 4500 h och 8 plan
- 2 7000 h och 10 plan



Inte vilken huvkråka som helst utan symbolen för en modell som var väldigt populär på sin tid.

- 1 Ares
- X Thunderbird
- 2 Spacehound

Systrarna von Richthofen föddes i Sverige som frökornorna Johansson. Båda töserna blev gifta i Tyskland, dit familjen hade emigrerat. Karin och Sigrid ligger nu begravda på Kville kyrkogård men stammar från en ö i norra Bohuslän som även en annan berömd förstavärldskrigsflygare besökte, nämligen...



- 1 Hermann Göring
- 2 Oswald Boelcke
- 3 Ernst Udet
- 4 Manfred von Richthofen



Graupner och OS slog sig samman om att tillverka en ovanlig motor. Deras wankel har nu tillverkats i många år och version nummer III släpptes för inte så länge sedan. Hur många exemplar har gjorts?



- 1 under 10 000
- X runt 25 000
- 2 drygt 40 000



Genom åren har en rad skribenter medverkat i Modellflygnytt. Åtminstone tre av dessa har hoppat på vågen att skriva deckare. Vem har gjort dessa två böcker?



- 1 Bosse Gårdstad
- X Sture Tingwall
- 2 Mikael Nabrink



Att modellflygare är duktiga på många områden därom råder ingen tvekan. Det finns till och med sådana som vunnit filmens prestigepris, Oscar. Som exempelvis mannen till vänster på bild, Jimmy Stewart, och...

- 1 En svensk radioflygare
- X En norsk linflygare
- 2 En dansk friflygare



Fabriken som byggde denna bil sysslade även med flyg. En av flygplanskonstruktörerna där låg bakom ett litet enmotorigt plan, som emellertid blev en flopp. Vad hette han?



10

- 1 Muggen
- X Koppen
- 2 Glaset



Nej det här är inte Tjalle Tvärvigg utan göteborgaren Lars Göran Olofsson. Denne LG, som han kallas, sa till sig själv att han skulle vinna VM i F1C, något han lyckades med.



11

På fritiden röker han cigarr, läppjar på jäst druksaft och rumstempererad öl samt...

- 1 fiskar ål
- X åker H-D
- 2 mannekängar



12

Detta strävsamma par hyser ett stort flygintresse och de har även en son som brinner för hobbyn. Deras efternamn...

- 1 Leijon
- X Findahl
- 2 Åquist



Mannen som byggt och flyger dessa plan har även byggt en del modeller åt ett flygmuseum. Vilket?



13

- 1 Aeroseum
- X Västerås
- 2 Malmslätt

Planet är byggt på ett smått osannolikt ställe. Nämligen på...

- 1 Bilfabrik
- X Varv
- 2 Möbelverkstad



14

Denne man betydde en del för flyget eftersom han konstruerade en...

- 1 Turbo med tryck
- X Roterande motor
- 2 Själtvåtande tank



15

Norges Luftsportförbund har på denna mugg sin logotyp, som består av?

- 1 Tre flygplan
- X Tre fåglar
- 2 Bergstoppar med fåglar



16

Aeroklubben Modell i Göteborg gav i många år ut tidningen Stabben, som de påstod var...



17

- 1 Landets häftigaste
- X Landets minsta
- 2 Landets äldsta



18

AKMG:s klubbstuga ligger lite märkligt eftersom verandan, och därmed utsikten, inte vetter mot flygfältet! Varför?

- 1 Plattan göts åt fel håll
- X Arkitekten jobbade från Stockholm
- 2 Ingen hittade ritningen

Denna ljuddämpare från OS har samma namn som en...

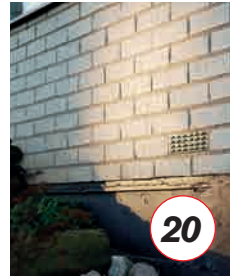
- 1 Spinner från MK
- X Förgasare från Irvine
- 2 Modell från Top Flite



19

Här tänker vi på en statsman som brann för flyg, att mura samt syssla med hasardspel.

- 1 Stalin
- 2 Truman
- X Churchill



20

Mannen till höger är världsberömd i motorkretsar. Hans efternamn är...

- 1 Oliver
- X Rossi
- 2 Fox



21

Den här mannen som uppenbarligen gillar linbilar vann en gång i tiden VM i...

- 1 F2A
- X F2B
- 2 F2C



22

Hur många kraftpulser per vevaxelvarv ger den här motorn?

- 1 En
- X Två
- 2 Tre



23



24

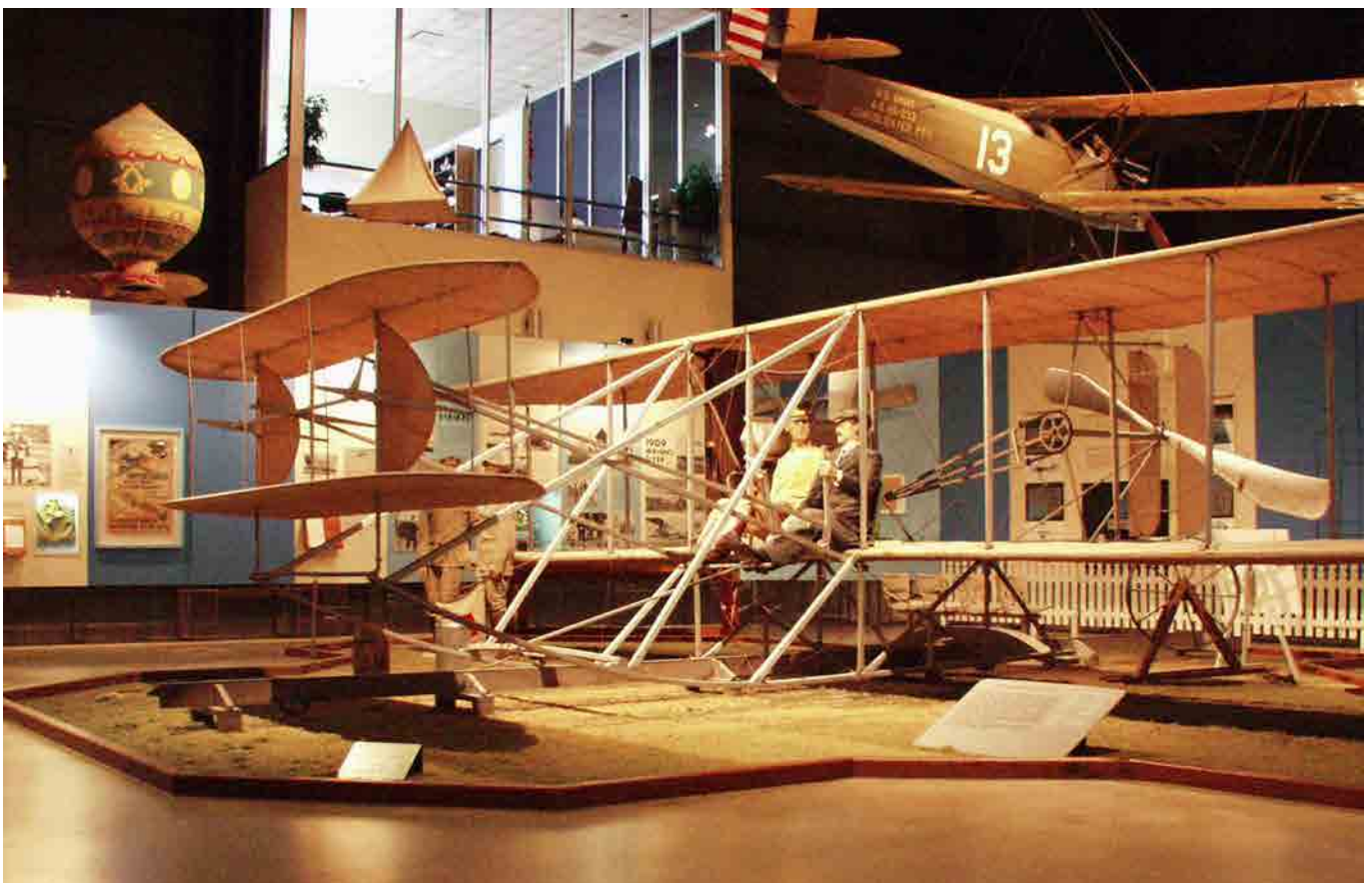
Svåra frågan kommer här, för nu krävs insikt i såväl språk som samhällskunskap: Om T-Forden satte världen på hjul satte detta plan världen på vingar. En grönmålad version av detta kallas som en nutida, från media känd, europeisk oppositionspolitiker heter i efternamn. Hans förnamn är...

- 1 Bengt
- X Bernt
- 2 Beppe



Världens största flygmuseum – United States Air Force Museum i Dayton, Ohio Del I

United States Air Force Museum är det äldsta och största militärflygmuseet i världen. Vi har varit på plats och kollat in, och vad kan man väl säga mer än att det är sanslöst imponerande – 66 000 föremål finns i samlingarna!



Ett mer logiskt ställe för ett flygmuseum än i Dayton, Ohio, är väl svårt att föreställa sig. Här bodde och verkade nämligen bröderna Wright och en knapp halvmil från museet, på Huffman Prairie, lärde sig bröderna att bemästra den svåra konsten att flyga och styra ett plan mellan åren 1904-1905.

Platsen för museet är Wright-Patterson Air Force Base och museet, som har både gratis parkering och inträde, är öppet alla dagar mellan 9-17. Eftersom stället är gigantiskt bör man avsätta två dagar för att få se allt i lugn och ro. Man kan dessutom gå och se hissande IMAX-film i "halvlek" så att man får vila upp sina ben en smula.

Eftersom flygmuseet är stort och plan samt utställda föremål många, så har vi delat upp artikeln i flera delar där den tidiga aviatiken behandlas i detta nummer och senare tidsepoker i därpå följande nummer av Modelflygnytt.

"Den som här inträder..."

Till sin huvudsakliga inriktning är det här ett militärflygmuseum. Och även om man i en officiell skrift uttryckligen påpekar att man inte vill glorifiera krig kan man ändå inte låta bli att reflektera lite. Det finns minst två sätt att betrakta militärflyg på. Åt den första sidan den officiella: "United States Air Force för en ihållande kamp för fred

åt alla". Och å den andra sidan att det är raffinerade vapen avsedda att döda. Flyget är ju onekligen ett tveeggat vapen som både kan användas till försvar och angrepp.

Flygpionjären Gustave Witthehead* intog emellertid en pacifistisk hållning till det hela. När han fick höra vad hans uppfinning användes till under första världskriget blev han religiös och ville inte mer veta av flyget. Själv blev jag alldeles tagen av fasa när jag gick under och fick se hur elakt gigantiskt stor en B-52 bombare är. De ord som osökt flög genom huvudet var en travestering på Dantes Inferno: "De som härnunder träder, låter hoppet fara".

"Det skall komma vingar..."

"Det skall komma att finnas (flygbara) vingar (för oss människor)... om den prestationen inte kommer att vederfaras mej, så tillkommer den någon annan..." De här framsynta orden uttalades för 500 år sedan av renässansgeniet Leonardo da Vinci. Men det skulle dröja ända till slutet av 1800-talet innan människans mångtusenåriga dröm skulle börja gå i uppfyllelse. Men det är inte bara den här sekelgamla uppfinningen som visas upp på museet utan man går tillbaka till den bevingade assyriske gudomen Ashur och den egyptiske Khensu med sina fyra vingar. Sedan följer berättelsen om Icarus, en modell av bröderna Montgolfiers varmluftsballong och en monter om Otto Lilinethals glidplansförsök. Allt detta för att på ett pedagogiskt sätt visa flygets historia, fram till våra dagars rymdfart.

Bröderna Brothers

Vad vore väl ett amerikanskt flygmuseum utan Orville och Wilbur Wright och här har man ägnat ett stort rum enbart åt bröderna. Här finns förutom en fin fullskalmodell (byggd av de skickliga hantverkarna på museet) av deras Wright 1909 Military Flyer, även en hel del saker från brödernas liv och verksamhet. Bland annat en

Caproni bombare.



Kopia av Curtiss 1911 model D

cykel från deras verkstad; de hade ju cykelverkstad hemma i undervåningen av huset – Wright Cycle Company. En av deras flygmotorer, som Orville skänkt, finns här och en sönderbruten bit bräda från deras hangar samt massor av bilder från brödernas flygverksamhet finns även utställt. Dessutom finns en Wright 1911 Modified "B" Flyer. Det var det första plan som tillverkades och såldes i större antal

av bröderna. Just den här individen flögs för sista gången 1924 i International Air Race i Dayton.

I en annan del av museet finns flygets "Hall of Fame" och den pryds av en enorm (18,5 x 5,15 m) mosaik som byggts upp av 163 296 stycken små keramikplattor som var och en är en kvadrattum stor. Bilden föreställer det mest kända av alla flygfoto-fotografier; nämligen när Orville flyger





Wright 1909 Military Flyer – världens första militärflygplan.

Flyer för första gången den 17 december 1903 och Wilbur står till höger och tittar på. Varje liten mosaikplatta har ett motiv på sig som har med bröderna att göra, det kan vara en cykel, brödernas verktyg, deras hus eller något annat.

Ånga och katapult

Det finns en del andra kort, modeller och annat att titta på från tidiga aviatörer och flygpionjärer. Bland annat lyfts Sir Hiram Maxim fram; ni vet han med kulsprutan. Herr Maxim var en amerikansk uppfinnare som redan 1894 gjorde ett luftskutt men tydligen mest bara för att visa att det gick.

Sir Hiram hade byggt en apparat stor som en häs... nä, ett hus – ett stort hus! Djävulsapparaten drevs av en ångmotor och löpte på räls, men var tjudrad till marken så att flygetyget inte kunde lyfta sig över marken mer än 10-15 centimeter. Djävulskapet slet sig emellertid och ville högre upp. Herr Maxim stoppade motorerna och alla vidare flygförsök.

– Problemen med framdrivning och lyftförmåga är lösta. Resten är bara en fråga om tid, sa han. Dock utan att nämna något om den tredje viktiga faktorn för framgångsrikt flyg, kontroll på grejerna.

Men även pionjäraviatörer som Octave Chanute och Samuel Pierpont-Langley

finns med både på bild och text. Många menar att den senare hade kommit i luften före bröderna Wright om hans startmekanism hade fungerat. Herr Pierpont-Langley skulle nämligen starta från en husbåt i Potomacfloden men katapulten havererade.

Elefantofoner?

Det går inte att komma från det faktum att bröderna Wright inte bara byggde funktionsdugliga plan, man hade även gått ytterst vetenskapligt till väga. I början förlitade de sig visserligen på andras studier men bröderna kom snart på att de beräkningar som Otto Lilienthal hade gjort inte stämde med deras egna observationer. För att ytterligare testa sina teorier byggde de en enkel vindtunnel där de kunde mäta lyftkraft, vindmotstånd, styrsystem och så vidare.

I ett angränsande rum finns en rad gigantiska trattliknande föremål i trä. Trattofoner eller Elefantofoner? Nej, tidiga vindtunnlar och bland dem en kopia av brödernas grej från 1901. Med den kunde de få en vindström på 257 km/tim.

Men allt var inte bara frid och fröjd med pionjärtiden. En tablå ägnas åt Thomas E. Selfridge som var den första människa som omkom i en flygolycka. Det skedde vid en flygning tillsammans med Orville den 17 september 1908 och i kraschen var Mr Wright bara hårsmånen från att stryka med han också.

Glenn Curtiss

Det går inte att beskriva amerikansk flyghistoria utan att nämna Glenn Curtiss



och naturligtvis är han inte bortglömd på United States Air Force Museum. Bland annat får man veta att den 20 augusti 1910 sköts det med gevär för första gången från ett plan. Det var löjtnanten Jacob E. Fickel som sköt mot ett landbaserat mål, med ett handhållet gevär, när Glenn Curtiss flög sitt plan på 30 meters höjd. Fem månader senare började man försök med att träna manuell bombkastning från luften och en tanke var att man skulle förstöra örlogsskepp genom att kasta bomber ner i fartygens skorstenar!

Curtiss fabrikation av plan blev en del av den tidiga rustningsindustrin och ett halvt decennium senare var luftkriget i Europa i full gång.

Första världskriget

Med första världskriget (från juli 1914 till november 1918) kom flyget att ta ett stor steg framåt. Men på grund av den amerikanska isolationistiska politiken kom landet inte direkt in i händelserna förrän sommaren 1917, fastän man redan på våren samma år förklarar krig med Tyskland.

Trots att museet här berör en del av Europas förstörelse lägger man tonvikten på piloterna och deras flygande maskiner. Historiska fynd, personliga dagböcker och fotografier av berömda flygare är utställda på väggarna. Man påpekar att autenticiteten är ett måste, och har så blivit bekräftat av män som deltog i kriget.

Naturligtvis finns även en del plan med från den tiden och samtliga är i ett pedantiskt skick trots att de snart är sekelgamla. Det är även intressant att göra en jämförelsen, för vägg i vägg med

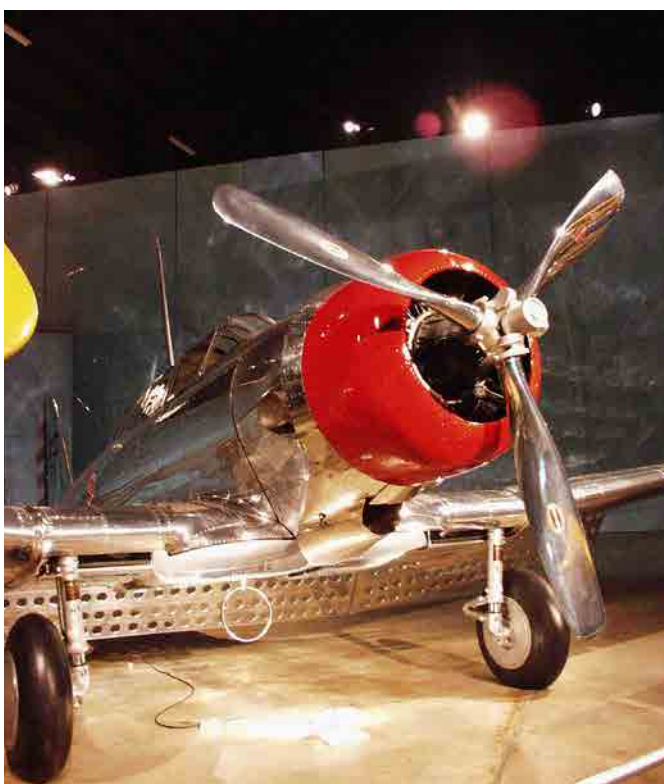


Stearman Pt-13 med en Curtiss AT 9 Fledgling nedtill.

dessa gamla knarriga kärror finns de strömlinjeformade jetålderns plan – visst har det gått fort?

Amerikas förenta stater förklarade Tyskland krig den 6 april 1917. Vid den tiden hade Signalkårens flygavdelning 131 officerare, av vilka praktiskt taget alla var piloter eller höll på att utbilda sig till piloter. Vidare fanns 1087 värvade män och knappt 250 plan. Inget av planen var stridsdugligt. Trots att en entusiastisk Kongress hade avsatt stora pengar till flyget kom den amerikanska flygindustrin aldrig att klara av att framställa inhemska

plan av egen design som kom ut i kriget. Orsaken var naturligtvis att man bara hade några få fabriker och knappast mer än ett dussin flygingenjörer. Den amerikanska nationens resurser hade helt enkelt ingen tillräckligt bred bas att bygga och utrusta ett effektivt luftvapen så snabbt som krävdes. Men genom att använda sig av en brittisk design kunde amerikansk industri bland annat producera 3431 De Havilland DH-4:or fram till vapenvilan, varav 417 stycken kom ut i stridigheterna. De allra flesta av planen tillverkades av Dayton-Wright Company.





Flygare

De första amerikanska luftstyrkorna som sändes till Frankrike började anlända till stridskådeplatserna i september 1917. I början använde sig den första flygflottiljen sig av AR-1:or i stridigheterna och i april 1918 kom första segern i form av en nedskjuten fiende, mycket av mellantiden hade nämligen ägnats åt träning.

Under krigets sista sju månader sköt jänkarna ned 756 fiendeplan och 76 ballonger medan man själv förlorade 289 plan och 48 ballonger. Då skall man komma ihåg att mycket av amerikanarnas utrustning var klart undermålig. 123 amerikanska flygare hamnade i tyska fångläger.

Ut ur stridigheterna kom en ny typ av hjälte – Flygarens. Det var piloter som hade fem eller fler luftsegrar på sitt konto. Amerika hade 31 ess, listan toppades av flygkapten "Eddie" Rickenbacker med 22 nedskjutna plan och fyra förstörda ballonger. Många av de här piloternas karriärer finns med i ord och bild på väggarna i museet.

Kapten Rickenbacker kom på besök till museet i samband med en högtid 1971 och fick se sina gamla prylar, bland annat märket, Uncle Sam-hatten i ringen, från hans Spad 13, upphängda på väggen.

Escadrille Americaine

Man får heller inte glömma bort de amerikanska piloter som nästan två år innan landet gick med i kriget frivilligt hade sökt sig till Frankrike och där, som en del av det franska luftförsvaret, deltog i striderna mot tyskarna. Ursprungligen kallades flottiljen Escadrille Americaine men bytte beteckning till Lafayette Escadrille när tyskarna klagade. I februari 1918 hade de skjutit 57 fiendeplan kaputt och förlorat nio egna.

De mest välkända av dessa amerikanska piloter var Raoul Lufbery och Bill Thaw. En annan amerikansk flygare vid den här tiden hette Eugen Bullard. Bullard kom att stanna kvar i Frankrike ända fram till andra världskriget. Bullards alla medaljer lär finnas på museet så det är värt att notera att han inte har glömts bort – Amerikas förste färgade stridsflygare.

Sammanfattning

Om man med några få ord skall sammanfatta första världskrigets betydelse för flygets utveckling i Amerika så kan nämnas att när man gick med i kriget hade man inget luftvapen över huvudtaget. Och trots att Kongressen

hade avsatt 640 miljoner dollar, riktade direkt till flyget, fick man i princip köpa in alla sina stridsplan utifrån. Bland annat 705 stycken franska Salmson 2A.2

Trots den sena starten och tidiga problem kom emellertid USA att producera 50 procent mer plan på de 19 månaderna som landet var med i kriget än vad Storbritannien gjorde under 36 månader av krig. I ljuset av detta skall man se dagens överlägsna amerikanska flygvapen.

*Text och foto:
Conny Åquist*

* Han var förmodligen världens förste motorflygare. Som ett ödets nyck får man väl även betrakta att hans födelsehem, i södra Tyskland, blev bombat och förstört av amerikanskt flyg under slutet av andra världskriget. G. Witehead/Weisskopf är, oss veterligen, inte omnämnd på museet.



John Silver med stumpen –skadad i strid

John Silver, ett öde bland mil- jontals andra skadade i kriget

Det finns ett mycket märkliga diorama på museet, med en enbent duva, kallad Stumpy John Silver. Stackars "Stympade John" kläcktes i de franska skyttegravarna 1918 och var redan vid några få månaders ålder en erfaren brevduva. När han var elva månader gammal flög han rätt in i ett tyskt granatanfall. Mirakulöst nog kom han fram 25 minuter senare till sitt mål och hade då averkat ett snitt på drygt 1,5 km per minut. Hans kropp var sargad men brevet hängde kvar kring resterna av det skadade benet. Han återfick hälsan men sattes aldrig mer in i kriget.

John Silver överfördes till det 11:e Signalkompaniet på Honolulu och dog 18 år gammal. Han blev en symbol för de modiga och trogna bredduvorna som användes av de stridande trupperna i det stora Europeiska kriget i början av vårt århundrade.

"Died of wounds recieved in battle in the service of his country", står det på hans minnesskrift.

Text: Conny Åquist



MBS

RC MODELS

MBS RC MODELS EXPANDERAR OCH HAR FLYTTAT TILL STÖRRE LOKALER I HERRLJUNGA!

Balsa av högsta kvalitet till Sveriges lägsta pris!

Byggsatser Servo Fartreglage
Motorer Sändare Lim Mottagare
Fläktar LiPo Laddare Verktyg NiMh
Spackel Färg Propellrar m.m.

Du är alltid välkommen med dina frågor!



SVENSKTILLVERKADE BYGGSATSER NÄR DE ÄR SOM BÄST!

MBS RC Models, Björkvägen 1, 524 32 HERRLJUNGA

Hemsida www.mbs-rcmodels.se

Telefon 0730-69 09 75

RC Factory Vill du ha det bästa?

469,-

RC Flight .se

IdrottOnline®

RF nya system för att administrera svensk idrott på ett effektivt sätt för att kunna spara tid. En ny möjlighet att skapa mera tid till idrott för den som är administratör av klubbar, förbund eller på Riksidrottsförbundet (RF). Mera information kommer fortlöpande i ämnet.

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 beställa 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.

Det nya sättet att handla från Hobbyborgen!

www.hobbyborgen.se

Rådgivning

När du står inför ett köp av produkter från oss, hjälper vi dig gärna på telefon!

Finansiering

Räntefri kredit via Klarna konto, faktura, kortbetalning eller förskott!

Trygghet

Vi är företaget med kvalité och service sedan 46 år!

Välkommen till den nya
webshopen!

www.hobbyborgen.se

Kundservice

0474 - 405 10

Exempel: Graupner MX20 HoTT

3995:-
Delbetala från
171:-/mån

- 12 Kanaler
- 24 Minnen
- Telemetri
- Ljudutgång
- Minneskort
- Fri webbutdatering



**hobby
borgen** 

POSTTIDNING B
Modellflygnytt - SMFF
Box 750
521 22 Falköping



RAZZOR

THE RACING MACHINE



The air's on fire!



For more information visit
www.multiplex-rc.de

✈
620 mm

RR **1.285:-**
Ready for Radio



Distribueras av:

AutoPartner AB
www.autopartner.se

Tel 016-400 11 33

MULTIPLEX

HITEC