



1 2014

modellflyg^{nytt}

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD



Test av AT Texan Inomhus i Hunnebostrand



Denna lilla quadrokopter flyger utmärkt.



- **Epptasy 80 billig EPP-maskin**
- **Flygmuseer i Hannover del II**
- **Besök hos Uddevalla RFK**
- **Svaren på julnötterna 2013**

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 världklubbar, som är utspridda runt om i landet.



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

MODELLFLYGNytt är organ för Svergies 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 2/14 25 april
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, 2014
ISSN-0345-813X



Copyright Modellflygnytt

För insänt, av redaktionen ej beställt material ansvaras ej!

modellflygnytt nr 1 2014

INNEHÅLL NR 1/2014

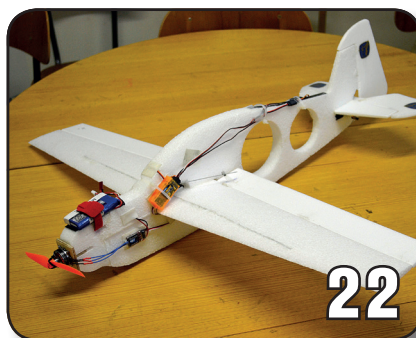
- **Stora Grabbars märke** 6
- **Ny klass inom skalflyget** 7
- **Nytt flygprogram F3A P15** 8
- **KPG tar fart igen** 10
- **Enklare klasser i friflyg** 14
- **AT 6 i balsa och oracover** 20
- **Epptasy 80 billig EPP-maskin** 22
- **BusyBees Sylvesterflygning** 24
- **Inomhus i Hunnebostrand** 26
- **Flygmuseer i Hannover** 30
- **Uddevalla RFK** 36
- **Flygmuseum i Dayton Ohio del II** 40
- **Svar på årets julnötter** 48



6



20



22



24



Ingela Persson
Ordförande

Hej alla modellflygare. Nu har vi gått in i ett nytt år som säkert bär med sig många fina stunder på fälten. Jag ser fram emot ännu ett år med modellflyget.

Vi har i december/januari flyttat vårt kansli från Falköping och Ålleberg till Stockholm. Detta för att vi bytt leverantör av tjänsten att sköta kanslisysslor. Jag passar på att tacka segelflygförbundet för den tid som varit.

Flytten har medfört ett digert arbete med att transportera allt samt att sortera allt som ska skickas till föreningsarkivet. Och även gå igenom gamla modellflygnytt och arkivera dessa för att kunna scanna in dem och publicera på nätet. Ett stort tack till dessa ideella krafter som lagt ner många timmar på detta, ingen nämnd och ingen glömd.

För er medlemmar så innebär det att en herre vid namn Lars Ekstedt svarar i telefon och på mail. Förbundets mail är fortfarande: kansli@modellflygforbund.se

Telefon till kansliet är 0515-13755, detta kommer dock att bytas ut mot ett nummer som ingår i en nummerserie hos RF som är reserverad för flygsport. Det numret kommer vi då att behålla även om vi någon gång i framtiden skulle byta leverantör av kanslitjänsten. Lars har påbörjat tryckningen av medlemskort och en del av er har redan fått dem.

Ni som är klubbadministratörer har en stor roll i att det ska bli rätt behörighet på dem. Från och med i år så används bara idrottonline för att hämta uppgifter och då måste alla behörigheter läggas in i systemet. Även dem som har de gamla certen måste läggas in som behörighet B. Görs inte det så får medlemmen ut ett kort utan behörighet. Skulle ni få bekymmer så kontakta gärna Ulf Höglin som är väl insatt i systemet och gärna hjälper till. Ni kan nå honom på suppleant@modellflygforbund.se. Han kommer även att hantera medlemskapen i MFK-Direkt. Så har man som

medlem några frågor om det är han rätt person att kontakta.

Vi börjar även närma oss vårt förbundsmöte som i år går av stapeln i Göteborg på Panorama hotell söndagen den 30/3. Där hoppas vi att många klubbar kommer och gör sin röst hörd.

Ni har fått en inbjudan utskickad per post där ni ska anmäla representanter. Dessa ska skickas in brevlades till kansliet senast den 27/2. Glöm inte fullmakterna så att ni får rösta.

Varmt välkomna till en ny säsong.

Jag hoppas vi ses där ute på ett fält någonstans.

Flyg högt, flyg väl, flyg länge

Ingela Persson



Styrelsen SMFF 2014



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:-



Mygga, introduktionsmodell, byggsats 15:-



Slipsklämma med förbundsmärke

40:-



Thermal Dart, lite större AMA Cub 60:-



Pins

10:-



Flygmaskinen, byggsats

30:-



SMFF-dekal

5:-



Linus, linmodell enbart ritning

30:-



SMFF-dekal, 8 st på karta 30x30 mm

10:-



Handbok, Modellflygets grunder

20:-



Lucy, byggsats

35:-



Handbok, Vi modellflyger, 2 delar

20:-

Registreringssiffror, ark

60:-

Handbok, Att vara modellflygledare 20:-



Sveriges Modellflygförbund

VO Bredd i SMFF

Hej alla modellflygare

Nu närmar det sig årsmötestider igen. Förbundet har sitt årsmöte i Göteborg i år och därför hoppas jag att fler som inte brukar komma när vi är i Stockholm vill komma denna gång.

Vi i Bredd har haft sex träffar under 2013 med klubbar och SISU. Det kommer vi att fortsätta med under 2014. Vår plan är att hinna med 8 nya träffar under våren och 8 träffar under hösten. Allt beror på hur stort intresse ni har ute i klubbarna. Ni får en inbjudan till klubben när vi börjar närma oss er klubb.

Vi i Bredd söker vidare efter någon som känner sig manad att leda vår tidning. Tidningsarbetet går vidare även i år trots att vi inte är fulltalig inom Bredd. Skillnaden i år är att tidningen kommer ut med 5 nummer i stället för 6 nummer. Detta för att spara pengar inom förbundet. Medlemsantalet sjunker och därmed sjunker resurserna till tidningsproduktion. När våra nordiska handlare känner att en annons i vår tidning inte ger tillräckligt, måste vi anpassa produktionen för tidningen efter verkligheten. Om vi hade haft en "redaktör" som endast hade tidningsarbete som uppgift så hade vi säkert lyckats fånga mer annonsörer till tidningen.

Bredd kommer ut med en DVD film till årsmötet som kommer klubbarna tillhanda och den är gratis. Meningen med filmen är att klubbarna ska kunna ha en tv i bakgrunden som spelar filmen om och om igen när ni visar upp er inför publika evenemang.

Bredd har tillhandahållit modellen Lucy till klubbevenemang ute i landet och den modellen är populär bland de yngre besökarna. Detta har inte gett många nya medlemmar. Därför vill Bredd att ni i klubben söker idrottslyftstöd och andra stöd som finns att söka. Allt detta finns att läsa i klubbledarpärmen. På så sätt har klubben även råd att köpa modellerna från förbundet.

När klubben söker stöd syns det hos riksidsrottsförbundet och på så sätt får vi alla mer pengar till modellflygverksamhet. Om klubben engagerar sig i förväg inför ett engagemang så blir alla involverade mer förberedd inför evenemanget och när den oinvigda vill bli medlem i er klubb, då vet alla vad som ska göras för att fånga den nya medlemmen.

Vi i Bredd kommer gärna ut och syns när ni har meetingar. Med vår slimmade budget inför detta år väljer vi i första hand de meetingar som Bredd blir inbjudna till.

Väl mött, jag hoppas på ett nytt förtroende från er till fortsatt arbete inom Bredd efter årsmötet

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.



Stora Grabbars Märke

Stora Grabbars Märke instiftades 1928 som ett hederstecken för framgångsrik idrottsprestation. Numera kallas utmärkelsen oftast för Stora Grabbars och Tjejers Märke. I stort sett alla förbund har denna utmärkelse och kraven är likartade. Man skall uppnå ett visst antal poäng och dessa poäng samlar man genom att placera sig i VM, EM, SM och World Cup tävlingar.

Inom Friflyg skall man ha totalt 35 poäng. Vinner man VM är man omedelbart Stor Grabb. Vinst i EM ger 25 poäng och ett SM guld ger 5 poäng. Alltså skall man bli Svenska Mästare sju gånger, vilket känns osannolikt. Alltså måste man lyckas kvala in i landslaget, som har tre deltagare per klass och tävla i VM och EM. Man kan också samla poäng genom att tävla i World Cup, där man möter den internationella konkurrensen.

Inom Friflyg har vi Stora Grabbar, som under många år utfört fantastiska prestationer del genom att tävla på högsta nivå, dels genom att göra det under flera årtionden. Friflyg är en tacksam sport eftersom man kan utföra sporten högt upp i åldrarna. Några inom Friflyg har varit så framgångsrika att SMFF instiftat Stora Grabbars Märke med Diamant, vilket kräver 350 poäng. Hittills har Per findahl (F1A) och Bror Eimar (F1B) fått denna utmärkelse.

Nu startar en artikelserie, där Friflyg presenterar sina Stora Grabbar.
De får själva skriva om sitt tävlande och vad som har drivit dem till dessa prestationer.
Personerna kommer att presenteras i den ordning de har poäng och först ut är Per Findahl.

Stora grabbar, Nummer 1

**Per Findahl, SWE 15125,
tävlar för Norbergs Flygklubb.**

Efter säsongen 2012 hade jag samlat på mig totalt 701 poäng i denna prestige-fyllda liga. Samtliga mina poäng är tagna i friflygklasserna F1A och F1B, merparten i klass F1A.

Meritlista:

VM guld 2001 och 2007

EM guld 2006 och 2012

VM brons 2003 och 2011

EM silver 1996 och 2008

Total segrare i Världscupen 6 gånger

I skrivande stund runt 35 delsegrar i Världscupen

Jag började min flygarkarriär vid 9 års ålder, min pappa Lennart tog med mig till Norbergs Flygklubbs ungdomsverksamhet. Jag byggde Flugan, Cikador och andra friflygmodeller. Snart blev det även linkontroll och radio. Jag började min tävlingskarriär i Örebro med ett distriktsmästerskap. I första starten flög min nybyggda Cikada bort; blev ingen topplacering. Var med första gången i landslaget 1984, EM i Livno, Jugoslavien. Sen har det rullat på med landslagsuppdrag. Efter att jag arbetat fram mitt träningskoncept kom de stora resultaten. Förutom att jag tävlat under alla år har jag även varit runt i världen och berättat om tränings- och tävlingsupplägg.



Friflyget har varit en mycket stor del av mitt liv sen 9 års ålder. Min passion är att träna och utveckla nya modeller för att sen mäta mig mot de bästa i världen. Redan som 15 åring var målet ett VM guld. Jag viker ett par timmar varje dag för träning och utvecklingsarbete, som sagt är det något av det roligaste jag vet.

Att arbeta med ungdomarna i klubben är också något som ligger mig varmt om hjärtat. Genom idogt arbete samt hjälp genom Idrottslyftet har jag, Robert Hellgren och Oskar Findahl fått fram flera ungdomar som lyckats bra. Stoltaste stunderna är naturligtvis Oskars två VM brons, EM silver, hans Världscupsegrar samt det Lag guld i VM, som juniorerna från vår klubb vann 2010. Ytterligare bevis på att mitt tränings- och tävlingstänk fungerar. Även en av personerna jag varit

mentor för, Robert Hellgren, har lyckats bra. Han vann VM guld 2003, något som gör mig jättestolt.

Jag har lyckats vinna allt som går att vinna i vår sport, men jag tycker fortfarande att sporten ger mig massor, så jag har inga planer på att lägga vingarna på hyllan. Jag känner att jag fortfarande utvecklas och så länge den känslan finns, är friflygsporten något av det roligaste. Utveckla träningsmetoder, utveckla nya tekniska lösningar i modellerna, utveckla nya modeller och sen få åka på tävlingar för att mäta mig mot de bästa i världen är helt fantastiskt. Samtidigt har alla resor till tävlingar gett mig vänner och kontakter över hela världen, någonting som verkligen berikat mitt liv. Har du inte provat friflygsporten tidigare och letar efter en utmaning tycker jag du ska testa!

Ny klass inom skala-flyget startar Fly Only

Nu startar vi en ny klass inom skalaflyget. Vi kallar den Fly Only. Fly Only är en klass för skalamodeller där enbart flygning räknas. Hur modellen är anskaffad har inte någon betydelse. Den tävlande behöver alltså inte ha byggt eller målat modellen. Reglerna är de samma för flygning i F4C/H.

Förutsättning

Tävlingen kan lämpligen genomföras i samband med F4C/H tävlingar.

Kravet för att delta i tävlingen är att flygmaskinen finns eller har funnits och har flugit. Denna kontroll kan genomföras av en jury som har utsetts i F4C/H tävlingen. Den kan också utföras av tävlingsledaren tillsammans med domare. Om tveksamheter uppstår åligger det den tävlande att bevisa originalets existens. Modellen för endast delta i Fly Only -klassen. Flygvikten på modellen får högst vara 15 kilo utan bränsle. Modeller som drivs med el får högst väga 15 kilo utan batteri till motorn. Samma gäller för F4C/H.

Flygning

Flygning genomförs efter F4C reglerna. Det betyder att man skall genomföra 10 manövrar. Det finns 4 obligatoriska manövrar i flygomgången: Start, Landning, Sjunkande cirkel och Liggande åtta. De återstående manövrarna väljer man beroende på vilken flygmaskin man flyger med. Tiden för den tävlande att genomföra



en flygomgång är 17 minuter. Vid normala förhållande genomförs 3 flygningar på en tävling.

Poängberäkning

Poängberäkning efter F4C reglerna utan den statiska delen: Vid 3 flygningar räknas medeltalet på de 2 bästa. Vid 2 flygningar räknas medeltalet av dessa. Avstår den tävlande en flygning och bara har flugit en omgång halveras poängen.

Startavgift

Tävlande i endast Fly Only betalar 75 % av startavgiften i F4C/H. Tävlande som deltar i två klasser eller mer betalar 50 % av startavgiften i F4C/H

I Sverige finns väldigt många fina modeller som skulle passa fint i denna nya klass. Vi som håller på med skalaflyg önskar att fler vill vara med och tävla och uppleva den fina gemenskap som skalaflyget ger. För närvarande är tre tävlingar planerade. Det är på Hökaklubben i Halmstad, RFK Gripen Simmelsberga och AKMG Göteborg. Datum för dessa tävlingar finns i modellflygnytt's tävlingskalendern och SMFF:s hemsida

Väl mött

GS Skala:

Kenneth Lodnert.Tel 0705560331

Epost: kenneth.lodnert@telia.com



F3A P15 – nytt flyg program 2014 och 2015

Manöver

- 1 Golfboll med två 1/2 rollar
- 2 1/2 Fyrkantslop på hörnet med en 1/2 roll
- 3 Dubbel immelman med två kniväggsflygningar
- 4 Halv fyrkantslp med 1/2 roll
- 5 Stall turn med 1 1/4 roll upp och 3/4 roll ner
- 6 Omvänd kubansk 8 med 1/2 roll
- 7 Rollkombination med tre 1/6 momentollar åt ett håll och sen tre 1/6 momentroll tillbaka
- 8 Pull-Push-Push Humpty-Bumpt med 3/4 rull upp och 3/4 roll ner (Option 1/2 roll upp 1/2 roll ner)
- 9 Top Hatt med 2 1/2 inverterad spin
- 10 Kniveggs Humpty-Bump med 1/2 roll ner
- 11 Omvänd kubansk 8 med två 1/4 momentollar och två 1/2 momentollar åt motsatt håll
- 12 Figur 9 med fyra 1/4 momentollar upp
- 13 Timglas med 1/2 roll, roll, 1/2 roll
- 14 Stall turn med två 1/4 momentollar ned
- 15 45 grader upp med två rollar i motsatt riktning
- 16 Split S med 1/2 roll
- 17 Avalanche med kvickroll på toppen

Koefficient

- 3
- 3
- 5
- 2
- 5
- 2
- 5
- 4
- 4
- 4
- 4
- 3
- 4
- 3
- 4
- 1
- 4

I F3A byts flygprogrammen ut var annat år. Inför 2014 kommer ett nytt flygprogram att flygas i F3A – P15. Till det kommer ett nytt semifinalprogram och finalprogram, kallat F15. Jag har försökt mig på en fri översättning av manövrerna. Hoppas ni har överseende med "fyrkantig" översättning och "svengelska". Det finns även en förenklad version av P-15, kallat A14.

En sammanställning av alla aktuell program hittar du på <http://www.fai.org/fai-documents>. För er som till äventyrs även är intresserade av finalprogrammet så finns även det att tillgå via samma länk.

Nu är det bara att börja träna inför tävlingssäsongen 2014! F3A säsongen 2014 kommer att se ut så här: (OBS datum och platser är preliminära).

10-11 maj	Domarkurs (Ålleberg)
24-25 maj	Trollhättan Aero Cup (Trollhättan)
14-15 juni	Träningsläger (Katrineholm)
28-29 juni	Skellefteå
10-19 juli	F3A EM
	enbart landslaget (Lichtenstein)
2-3 augusti	Gränskuppen SM
	(Anrås flygfält Tanum)
6-7 september	LENs Hösttävling (Linköping)

Ni som vill besöka EM tävlingen i Lichtenstein kan med fördel besöka EM-tävlingens hemsida, <http://www.ec-f3a-2014.li>.

Vill ni ha mer information om F3A så är ni välkomna att besöka WWW.F3A.SE. Där finns massor av information och även forum där du kan ställa frågor kring F3A och konstflyg.

Edvard Käll

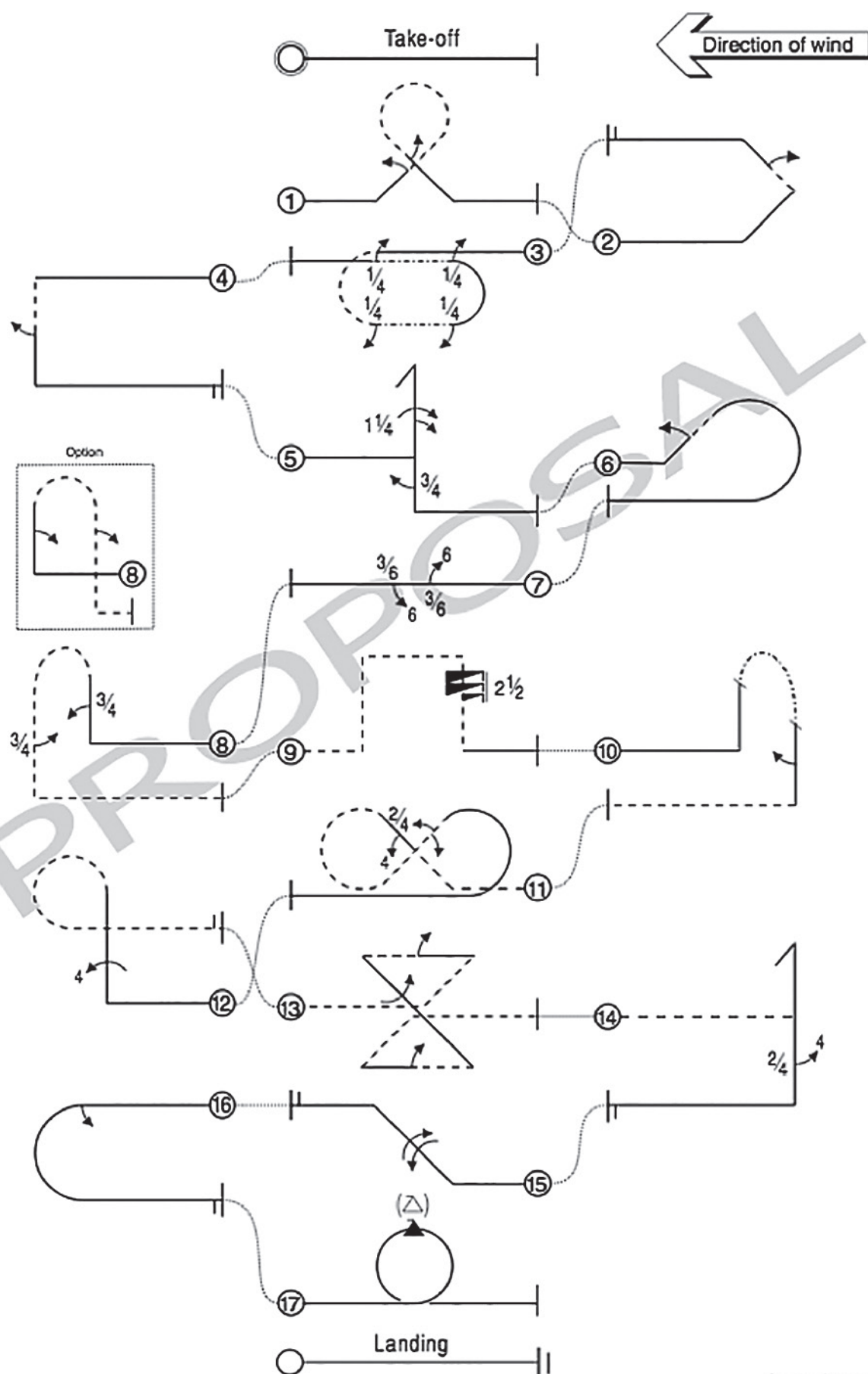
Bild

IMG 5118

Undertecknad själv på bild med en Wind S pro.



PRELIMINARY SCHEDULE P-15 (2014-2015)



Drawings by Kim Härmä
April 2013

Den fantastiska klassen KPG tar fart igen

KPG är i detta sammanhang en förkortning för Katapultglidare. Det är en av de roligaste och mest nybörjarvänliga klasser vi har inom modellflyget. Relativt enkla modeller för den som vill testa, men det går naturligtvis att även här bygga avancerat och vinna i längre flygtid. Klassen är häftig att flyga, det händer mycket och väldigt fort.

KPG är inte bara en lysande klass att börja sin flygkarriär med, den kan definitivt vara en utmaning även för den inbitne flygaren oavsett om man tidigare flyger friflyg, radio eller lina. Kan man flyga en KPG modell så kan man massor av aerodynamik, att trimma en modell som ska flyga fritt både fort och långsamt kräver en hel del kunskap. Men samtidigt kan man förenkla trimmandet mycket genom att följa enkla grundregler under bygget eller köpa en färdig byggsats där konstruktören förhoppningsvis tänkt så man slipper den biten.

Klassen är dessutom bra på så sätt att i princip alla kan flyga på samma nivå. Man behöver inte vara supervältränad för att tävla. Här kan alltså gammal/ung, svag/stark, lång/kort, man/kvinna osv. tävla på samma nivå. Men vem säger att man måste tävla?

Kul och intressant

En KPG modell kan vara mycket kul och intressant att flyga även om man inte är så intresserad av tävlingsbiten. Jag har personligen arrangerat flera skol-SM, företagsfester och plogtävlingar ihop med Världscuptävlingar där jag haft med ett 20-tal modeller för utlåning. Jag lovar att det inte finns många som inte blir bitna av att skjuta iväg en Katapultmodell! Att sen försöka spöa kompisen, kollegan eller en regelrätt mottävlande sporrar ju ytterligare.

Reglerna för klassen är väldigt enkla, 3 gram gummisnodd på en 15 cm lång pinne ska ta den byggda modellen upp i luften genom en katapultstart. Därefter är



Oskar Findahl och Henrik Westén.

maxtiden 60 sekunder. Under en tävling flyger vi oftast 8 flygningar varav de fem bästa resultaten räknas.

För att fler ska få chansen att upptäcka denna trevliga klass har jag introducerat klassen i CIAM's utbildningsutskott. Jag hoppas klassen nu kommer spridas till större delar av Europa som en komplementklass till den nystartade F1H cupen som går i Europa, allt för att vi ska få fler flygare i sporten. Martin Larsson, en av våra mest rutinerade KPG flygare, har arbetat fram ett gediget introduktions/inspirationsmaterial som vi inom CIAM försöker sprida för att locka till att fler ska få upp ögonen för klassen. Det är främst i England, USA och Sverige där det tidigare flugits mycket KPG, förhoppningsvis kommer materialet ändra på det.

Vad kan vi då göra i Sverige för att bli fler flygare? Bygge och flygning av KPG-modeller är perfekt att genomföra i grupp

med nybörjare. Om man räknar 3 gånger 2 timmar så kan man ha en modell flygfärdig, då räknar jag med att man bygger från lösvirke. Köper man en byggsats så går bygget naturligtvis fortare. Naturligtvis kan en sådan kurs innehålla mer än bara bygga, det går ju utmärkt att prata flyg, tävling, aerodynamik osv beroende på gruppen och intresse. Fortfarande kan vi få ta del av medel från Idrottslyftet. Varför inte arrangera en kurs tillsammans med skolan på orten där du bor? Här kan klubben få in bra med pengar samtidigt som klubben förhoppningsvis kan få in fler flygare och sänka medelåldern. Att ledare och andra klubbmedlemmar samtidigt får väldigt kul är ju bara en bonus.

Är du intresserad av Martins fina introduktionsmaterial så kan du skicka ett mail till mig så kommer det i pdf format. Är det fler klubbar som nappar på att bygga KPG så arrangerar jag gärna ett

Skol/nybörjar SM i juni i Norberg. Här är naturligtvis skolgrupper mycket varmt välkomna, men även andra som vill testa att tävla i KPG om det nu kanske är så att man väljer att bygga en modell själv eller genom någon kurs inom klubben, är man äldre än skolålder är det inget problem.

Inge Sundstedt kommer att beställa hem bra byggsatser som går att köpa, fler adresser för att köpa byggsatser finns med i Martins material.

Jag presenterar samtidigt här en ritning på en mycket enkel KPG modell, Rakt Upp. Vi har byggt flera hundra av den modellen under tekniklektionerna och under vår teknikprofil på Centralskolan i Norberg. Den lämpar sig mycket bra som en förstamodell i KPG. För den som vill ha fler ritningar och bra kursmaterial så har Martin Tärnroth fortfarande massor av gångbart material kvar på Gladiatoreernas hemsida. <http://www.algonet.se/~friflyg/>

Är det någon som har problem att få tag på snodd till katapulter så går det bra att höra av sig till mig så lovar jag hjälpa till att lösa problemet. Jag kan även maila ritningen på modellen Rakt Upp om någon vill ha den som pdf för utskrift. Flyg, ha kul och dra ditt strå till stacken så vi blir fler



an introduction to Catapult Launched Gliders

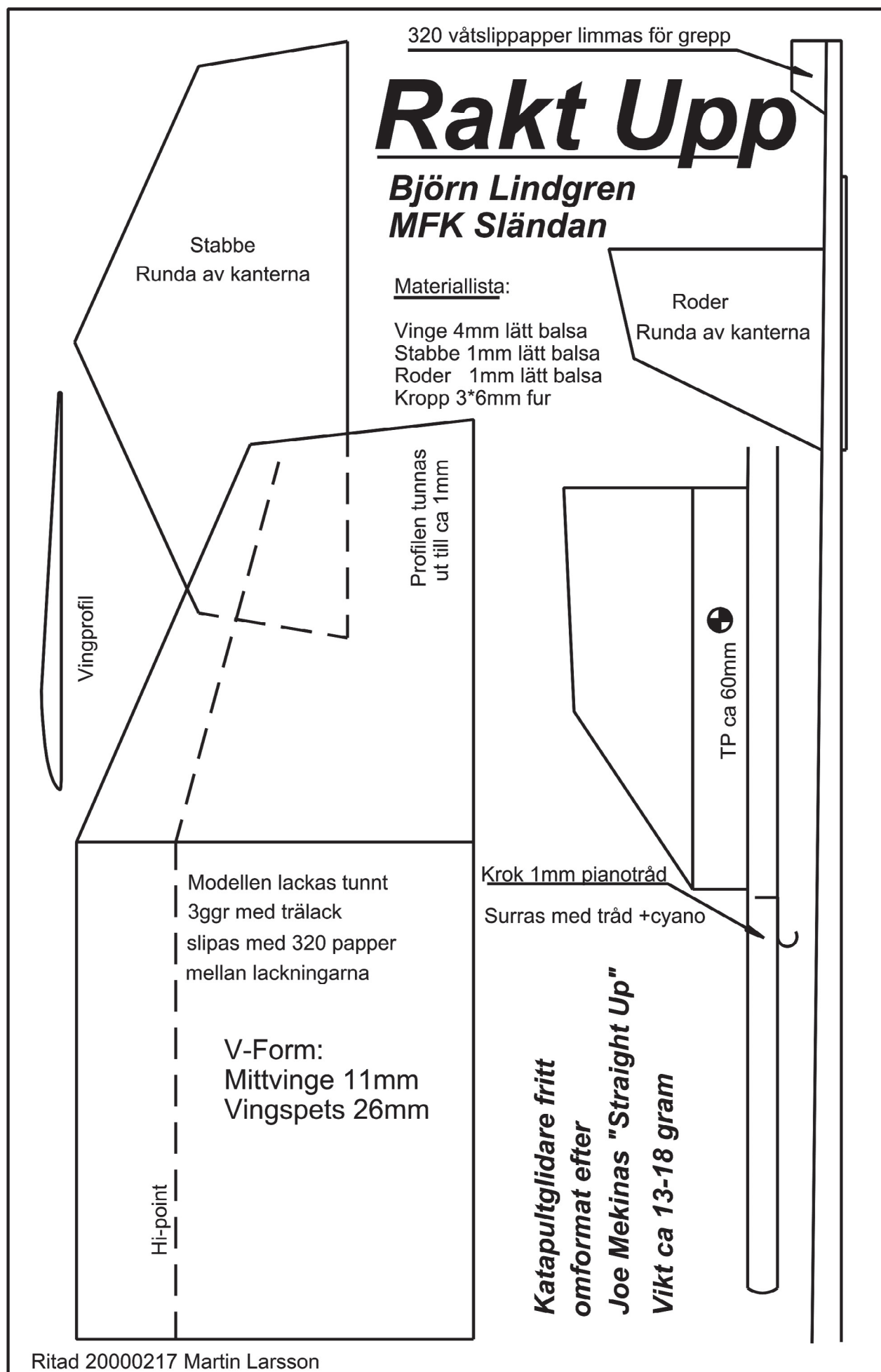
by Martin Larsson

som upptäcker flygsporten. Hör av dig till undertecknad om du är intresserad av ett Skol-SM i juni, blir vi några stycken så lovar jag att fixa en tävling på Bälsjöfältet i Norberg!

Per Findahl, SWE 15125,
[per.findahl\(at\)gmail.com](mailto:per.findahl(at)gmail.com)



Nästan hela gänget innan tävlingen.



Välkommen till Elsegelutmaningen 2014

Nu är det dags för en ny omgång av Elsegelutmaningen,
en tävling där alla som gillar segelflyg kan vara med.
Så varför inte passa på att flyga en tävlingsomgång nästa gång du är ute på fältet?

Grundprinciperna för reglerna är att de ska vara enkla.
Enkelt att delta. Enkelt att räkna sina poäng. Enkelt att redovisa resultatet.

Så här går det till:

Elsegelutmaningen består av åtta månadsomgångar: från mars till och med oktober. I varje månadsomgång får man redovisa så många tävlingsresultat man vill, men endast det bästa resultatet räknas. Du väljer själv när och var du vill flyga och du räknar själv fram resultatet. Bästa totalsumman när året är slut vinner.

En tävlingsomgång består av tre flygningar i rad som alla ska vara så nära åtta minuter i tid som möjligt. Man får en poäng per flygsekund upp till åtta minuter, landar man senare än så reduceras poängen med en poäng per flygsekund. Åtta minuter ger alltså 480 poäng, 7:30 och 8:30 ger båda 430 poäng. Enkelt va? Sedan tillkommer ytterligare en regel för att förhindra att man puttrar runt med motorn i sju minuter: motortidsavdraget.

Även den regeln är enklast möjliga: en poängs avdrag för varje sekund motorn körs. Alltså, om du landar på tiden 7:50 efter att ha kört motorn i 30 sekunder blir poängen $480 - 30 = 450$ poäng. Sedan är det bara att flyga två flygningar till som är lika bra.

För att göra det lite mer spännande finns också bonuspoäng att tjäna ifall man landar nära ett utlagt märke. Att lyckas landa nära märket och på utsatt tid förhöjer svårighetsgraden betydligt.

När du har flugit tre flygningar i rad så är det bara att räkna ihop poängen och redovisa summan. Det görs på forumet Svenskt Modellflyg (www.svensktmodellflyg.se) i avdelningen "Segel/ Hang" där det för varje ny månad kommer att finnas en Elsegelutmaningen-tråd att redovisa resultat i och där den aktuella totalställningen redovisas.

Där kan du också läsa de kompletta reglerna inklusive detaljerna i poängberäkningen. Här kan du även ställa frågor om allt som rör tävlingen eller bara segelflyg i allmänhet, man får vanligtvis mycket snabba och kunniga svar på allt.

För mig personligen har Elsegelutmaningen gjort att jag fått ut mycket mer av mitt flygande och jag har lärt mig segelflyga mycket fortare än jag skulle ha gjort annars. Jag betraktar mig fortfarande som nybörjare, men tycker att ESU, som tävlingen brukar förkortas, har varit en fantastisk hjälp för att utveckla mig själv inom segelflyget. Och du, du behöver inget värstingplan för att vara med. Jag har själv flugit med en (elektrifierad) Fling 2M från Great Planes och en Phoenix 2000 från Hobby King. Inget av planen är idealiskt för tävlingen, men båda är tillräckligt bra, åtminstone för mig på min nuvarande kunskapsnivå.

Nya enklare klasser i Friflyggrenen

I förra numret var det meningen att en ritning på en enklare modell för varje klass skulle ha varit med. På grund av utrymmesskäl kom de inte med, i detta nr är de dock med. Det kan ju vara något att börja med för den som inte har någon modell att plocka fram.

Under året körs de nya klasserna tillsammans med Lilla Friflygcupen samt några andra tävlingar i den internationella klassen.

Det blir en Friflygcup likt Lilla Friflygcupen och kommer att kallas Stora Friflygcupen och den har lika poängberäkning som Lilla Fc. Det kommer att ges hela tio tillfällen att delta.

Se tävlingskalender.

Uppmaning! Plocka fram din modell "ur garderoben" och kom med och flyg. Har du ingen modell kan du ju bygga en enl. bif. ritning, alt. köpa en byggsats (se förra numret av MFN).

Framförallt ta med juniorer! Om det blir tillräckligt med juniorer gör vi även juniorklasser.

Inge Sundstedt
familjen.sundstedt@spray.se



Tävlingsklasser:

F1A-2. F1B-2 och F1C-2.

Poäng:

Poängen baseras på antal deltagare vid resp. tävling. De tre bästa resultataten räknas samman för slutställningen. Man skall dock ha deltagit i minst två deltävlingar för att ingå i slutställningen.

Antal starter:

Minst tre och max fem starter i varje klass och tävlingstillfälle. Beslut om antal starter och ev. periodindelning tas av resp. tävlingsledning.

Maxtider:

Maxtid 2 minuter. Kan ändras p.g.a. väderleksförhållanden. Beslutas av resp. tävlingsledning.



Tävlingskalender för Lilla Friflygcupen 2014

Datum	Plats	Tävling	Kontaktperson
2014-02-22 (23)	Sjön Noren	Norbergsträffen	Per Findahl per.findahl@gmail.com 0223-22957
2014-	Gendalen	Vårmaxen	Lars larsson ffservice@swipnet.se 0709-400482
2014-06-28	Rinkaby	Small Swedish Cup	Robert Hellgren hellgren.robert@telia.com Per Findahl 0223-22957
2014-07-26(27)	Brattforsheden	Solstaträffen	Tommy Eriksson tommy.eriksson@telia.com Inge Sundstedt familjen.sundstedt@spray.se 070-6089348 0241-10831
2014-09-13(14)	Gagnef Kyrkby	Gagnefträffen	Inge Sundstedt familjen.sundstedt@spray.se 0241-10831
2014-09-20	Åkermark Kumla vid Säbylund	Finalen	Inge Sundstedt familjen.sundstedt@spray.se 0241-10831

Tävlingskalender för Stora Friflygcupen 2014

Datum	Plats	Tävling	Kontaktperson
2014-02-22	Sjön Noren	Norbergsträffen	Per Findahl per.findahl@gmail.com 0223-22957
2014-04-26	Gendalen	Vårmaxen	Lars Larsson Martin Larsson ffservice@swipnet.se 0709-400482 0709-347573
14-05-03(10)	Sundbro	Majtävlingen	Gunnar Ågren gurra.agren@gmail.com 018-206710
2014-06-06	Rinkaby	SM för FAI-klasser 2-klasser ingår ej ej i SM	Thorvald Christensen tc@tcab.nu 0414-71506, 070-6099964
2014-06-07	Rinkaby	UT3 FAI-klasser 2-klasser ingår ej i UT	Thorvald Christensen tc@tcab.nu 0414-71506 070-6099964
2014-06-28	Rinkaby	Small Sw. Cup	Robert Hellgren Per Findahl hellgren.robert@telia.com 0733-394630 0223-22957
2014-07-26(27)	Brattforsheden	Solstaträffen	Tommy Eriksson Inge Sundstedt tommy.eriksson48@telia.com 070-6089348 0241-10831
2014-09-13(14)	Gagnef	Gagnefträffen	Inge Sundstedt familjen.sundstedt@spray.se 0241-10831, 076-1091226
2014-09-21	Åkermark vid Säbylund nära Kumla	TWTIA	Per Findahl per.findahl@gmail.com 0223-229-57
2014-10-11	Höstmaxen	Gendalen	Lars Larsson Martin Larsson ffservice@swipnet.se 0709-400482 0709-34753

F1B-2

För den som vill pröva denna trevliga klass finns en utmärkt och komplett byggsats att köpa via Mike Woodhouse (www.freeflightsupplies.co.uk).

Det är en modell som heter "Prima" och är 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 kr men då får man en modell som är konkurrenskraftig.

En annan mycket bra modell är Bror Eimers 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 propellerspetsarna en dryg centimeter så blir den mycket lättflugan! Se även ritning på F1B "FLUX" som troligen är en 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

Lilla Friflygcupen 2014

Några ändringar inför årets cup:

1. Inget handikapp i F1Hsen.
2. Inga dubbla poäng i Finalen, dock måste man ha deltagit i minst två tävlingar i cupen för att ingå i slutställningen.
3. De nya klasserna F1A-2, F1B-2 och F1C-2 kommer att flygas parallellt med cupen på endel av dessa tävlingar.
4. A2-Classic slopas. Vandringspriset förs över till F1A-2.

Tävlingsklasser:

F1G, F1H, F1J/P, P30, HKG och KPG. Dessutom F1A-2, F1B-2 och F1C-2, dessa ingår inte i Lilla FC utan har en sep. cup och med lika poängberäkning som Lilla Fc.

Poäng:

Poäng baseras på antal deltagare vid resp. tävling. De tre bästa resultaten räknas ihop för slutställningen. Man skall dock ha deltagit i minst två deltävlingar för att ingå i slutställningen.

Antal starter:

Minst tre och max fem starter i varje klass och tävlingstillfälle. För HKG och KPG gäller åtta starter varav de fem bästa räknas. Beslut om antal starter, maxtider och ev. periodindelning tas av resp. tävlingsledning. Landskampen mellan Norge och Sverige:

I lagen deltar alla från resp. land som flyger klasserna P30 och F1H vid finalen. De tre bästa resultaten från resp. land oavsett P30 eller F1H sammanräknas, dock skall det vara tre olika deltagare.

Resultat från respektive deltävling skickas till Inge Sundstedt.

Mail:
familjen.sundstedt@spray.se
Tfn: 0241-10831,
mobil 076-1091226

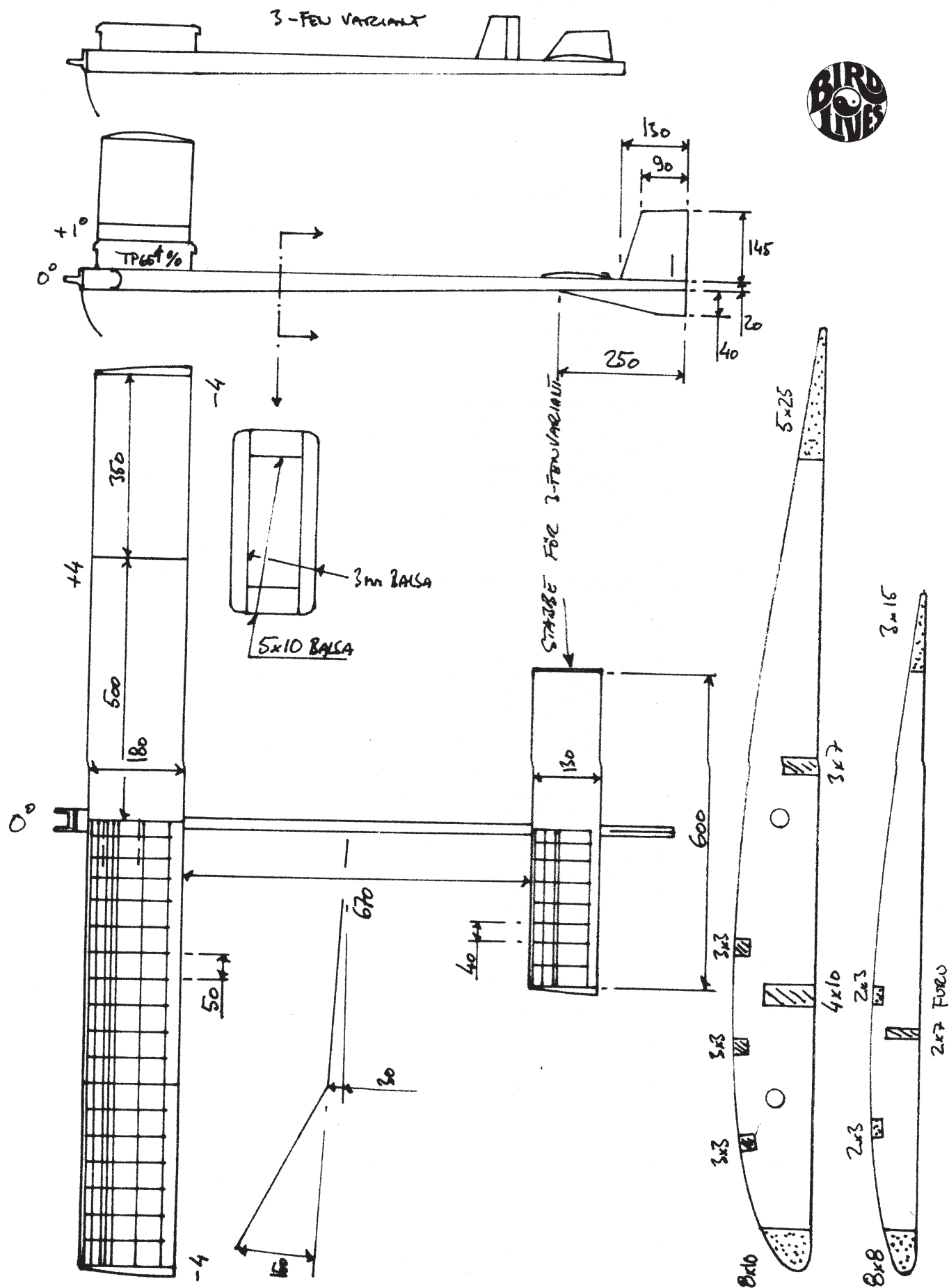
Postadress:
Björkvägen 8 78562 Djurmo

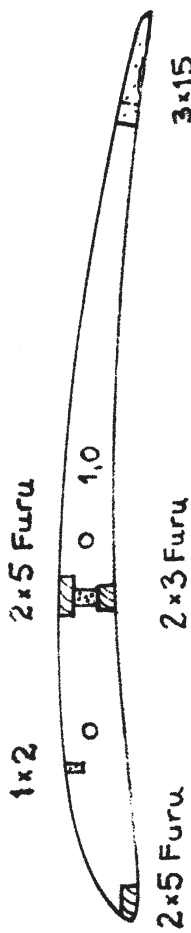
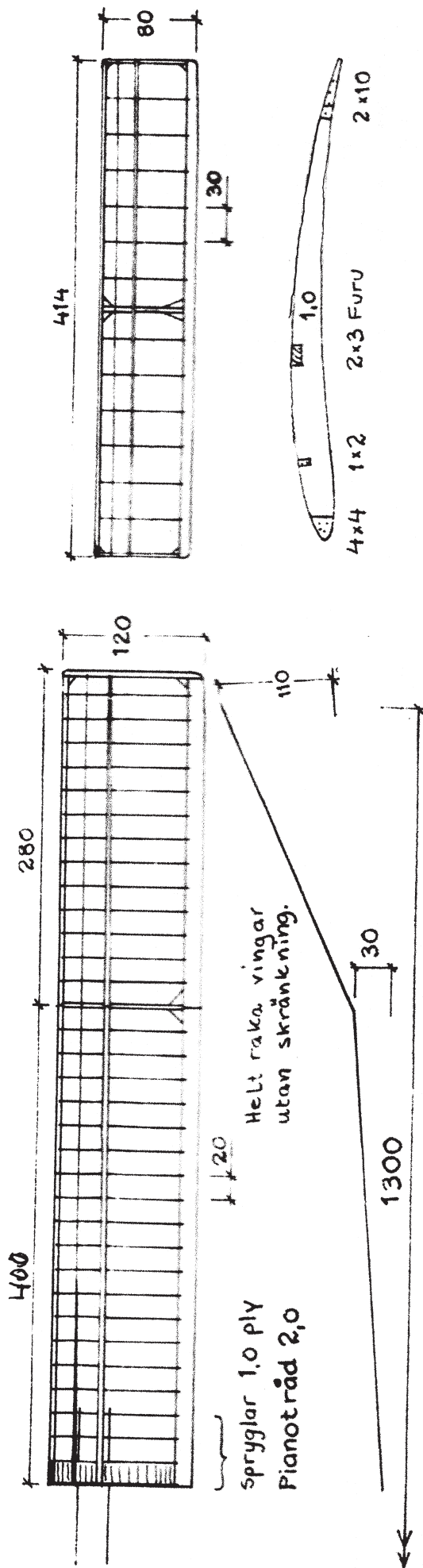
Gagnefs Friflygare
genom Inge



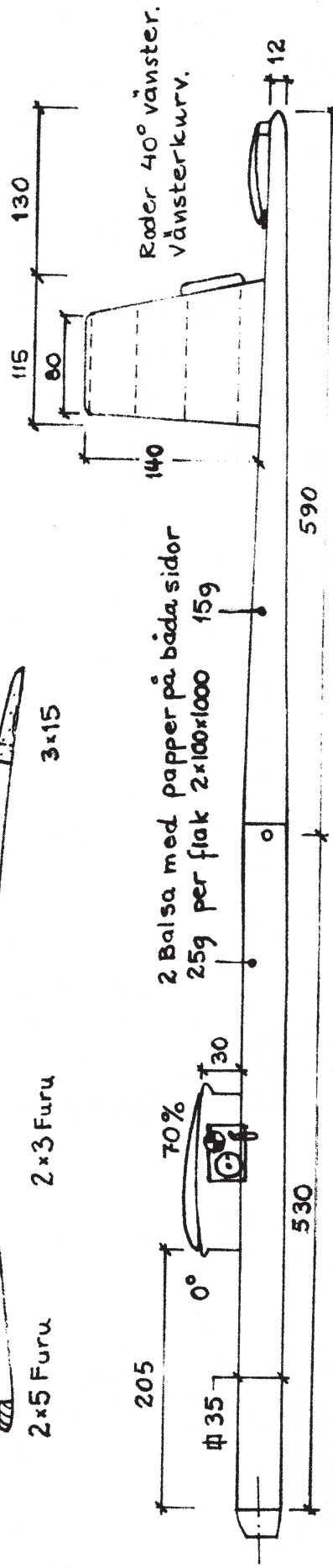
POWER TO THE PEOPLE

ENKEL FIC MODELL AV LARS-G. OROFSSON, AKTIV FREE FLIGHT TEAM.





Fena 11% symmetrisk.
0,8 Falsa på sprygglar.



Vikter: kropp 52 g
timer 20 g
prop. 46 g
vinge 66 g
stab. 8 g
192 g

Vtor: Vinge 15,6 dm²
Stab 3,3 "
Tot 18,9 dm²

FIB "FLUX"
Skala 1:1, 1:5
BROR EIMAR

Prop. axel: 4° höger
1,5° ned

Prop: Diam 600
Stign 720

Motor: 16 str 6x1 320 varv.
18 str 6x1 280 varv

AT6 i balsa och Oracover

Från RC Flight i Skövde kommer en snygg modell av den berömda AT6 Texan. Den här färdiga modellen är gjord av balsa och klädd med plastfilm i flera färger.

Seagull AT6 Texan är en ARF modell som sticker ut på grund av sin något annorlunda färgsättning i vitt, rött och blått. Balsakonstruktionen är klädd med Oracover och håller bra klass. Bygget eller rättare sagt monteringen av de färdigklädda delarna klaras av på några kvällar. Till och med urtag för rodergångjärn och hål för roderhorn var gjorda. Det var bara att limma och skruva. Sedan var det installation av radio och motor som tog lite tid. Ett servo för vardera stabbelisatorhalva och sidoroderservo sitter baktill. En sak som jag ändrade på var placeringen av accen. Den skulle enligt bygganvisningen sitta fast med buntband på motorboxen vilket skulle innebära att man inte kunde ta ur accen utan att montera bort spinner, propeller och motorkåpa vid t.ex. laddning. Jag byggde en "låda" så att accen blev "stående" genom kroppen och blev



Lars Wendel, modellflygchef inom Norbergs FK har testat en AT6 Texan.

åtkomlig genom urtaget på motorkåpans undersida. Denna modifiering innebär att accen hamnade något längre bak så för att kompensera för detta monterade jag lite bly på brandskottet. En mycket trevlig och lättbyggd modell med goda flygegenskaper, jag har flugit både från gräs och asfaltbanor utan problem.

RC Flight
Kåsatorpsvägen 5, Skövde
Öppen måndag - Fredag: 14:00 - 18:00
Telefon 0500-60 00 88
Hemsida: www.rcflight.se

Lars Wendel





Provflygning vid Hallstahammrs 74 årsjubileum.



Batteriinstallationen gjordes om...



FAKTA

AT6 Texan

Spännvidd:	1587mm, vikt ca 2,5kg pris 1395:-
Acc:	Gravity 3300mA 4s 14,8v pris 559:-
Motor:	E Max 8T2820/06 KV985 140g pris 279:-
Fartreglage:	Hobbywing FF 60A pris 599:-
Propeller:	APC 12X6 E Pris 55:-
Servo:	5 st Hitec HS-81 a 129/ styck
Summa:	runt 3500 kronor plus radio.

Epptasy 80 - enkel och billig EPP maskin

KB:s RC Hobby & Maskin i Falun säljer en rad enkla RC-modeller från Tyskland. Mfn har provat en 80 cm EPP-maskin som heter Epptasy. Den kostar enbart 260 kronor.

Epptasy 80 levereras som en materialsats, dels i EPP och dels i depron. Det här är en byggsats som dock inte innehåller allt det material som behövs, den är lämplig om man har överblivet material liggande. Radion, motor, fartreglage, Lipo samt gångjärn, roderhorn, stötstänger och så vidare måste du komplettera med själv. Kanske har du sådant material från något annat kvaddat projekt...

Det här är en instegsmaskin för den blivande konstflygaren. Kropp och vingar är av EPP RG20 och roder och stjärtparti av depron, 6 mm. Det följer med en kolfiberstav, 1 mm, som förstärkning i vingen.

Vingen är en fullsymmetrisk NACA profil. Flygvikten hamnar på 160-220 gram. Min blev 230 gram tung. För att få



tyngdpunkten rätt satte jag i en något större 2 cells Lipo. Man rekommenderar 5 grams servon, jag använde 9 grams.

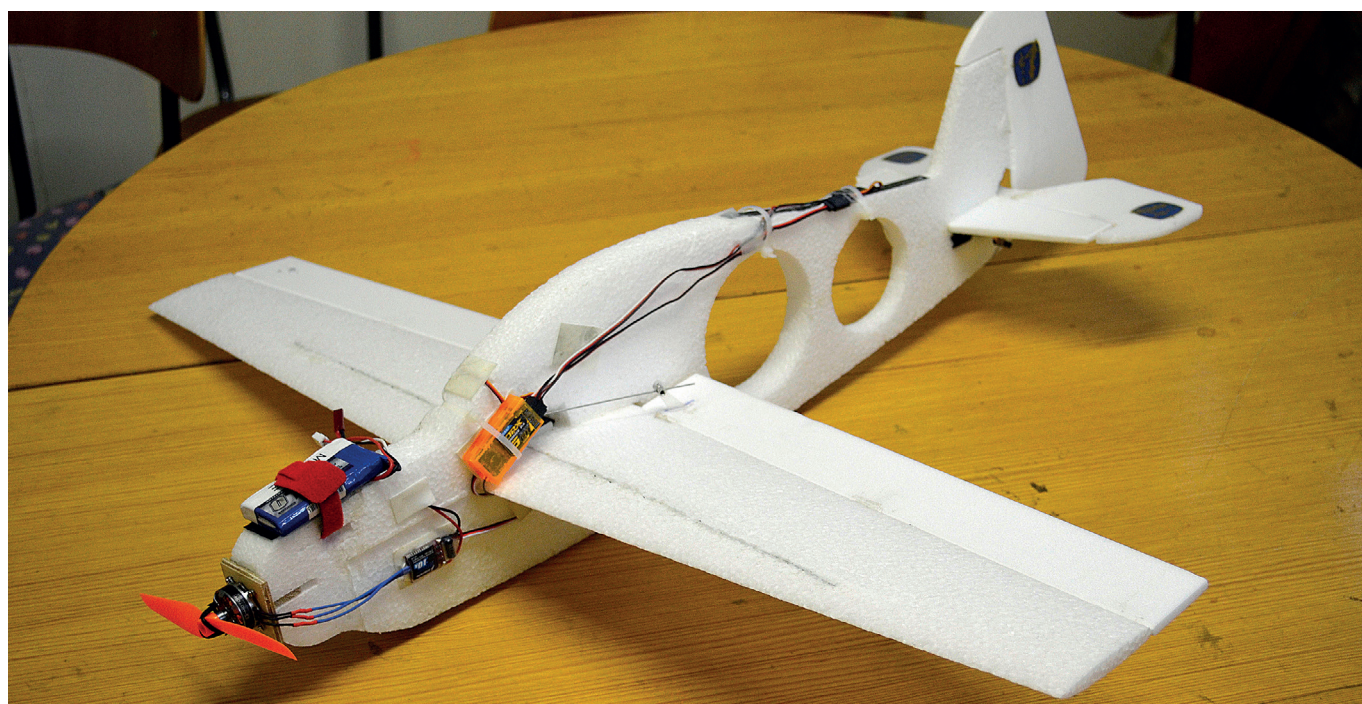
Beskrivningen är på tyska, via Internet, men bilderna förklarar för den vane modellbyggaren.

Monterade en 19 gram motor, AT2205-21. Tillverkaren anger 20-25 grams motor.

Provflygningen gjordes inomhus i Systemairhallen i Skinnskatteberg på Trettondagen. Maskinen är trevlig. Denna inomhusfotbollshall är lämplig i storlek. Epp-materialet gör den här kärran hållbar, lämpligt för den ovane RC-flygaren.

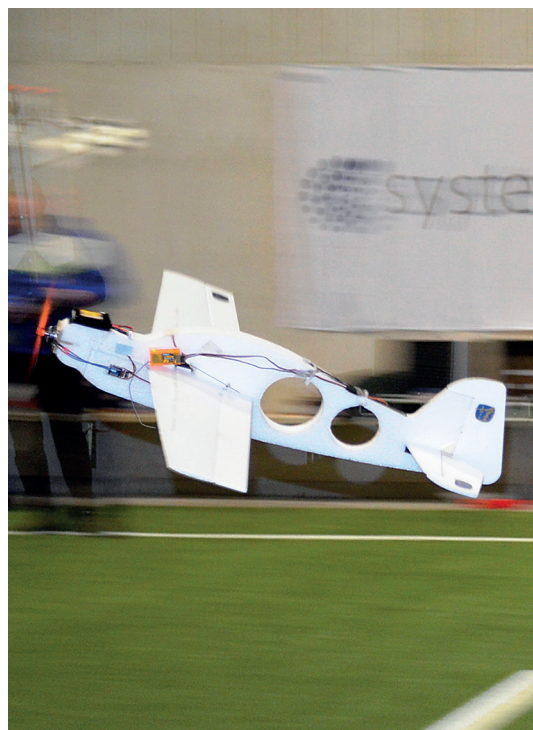
Internet-information:
EPP-Versand.de

Bo Holmblad

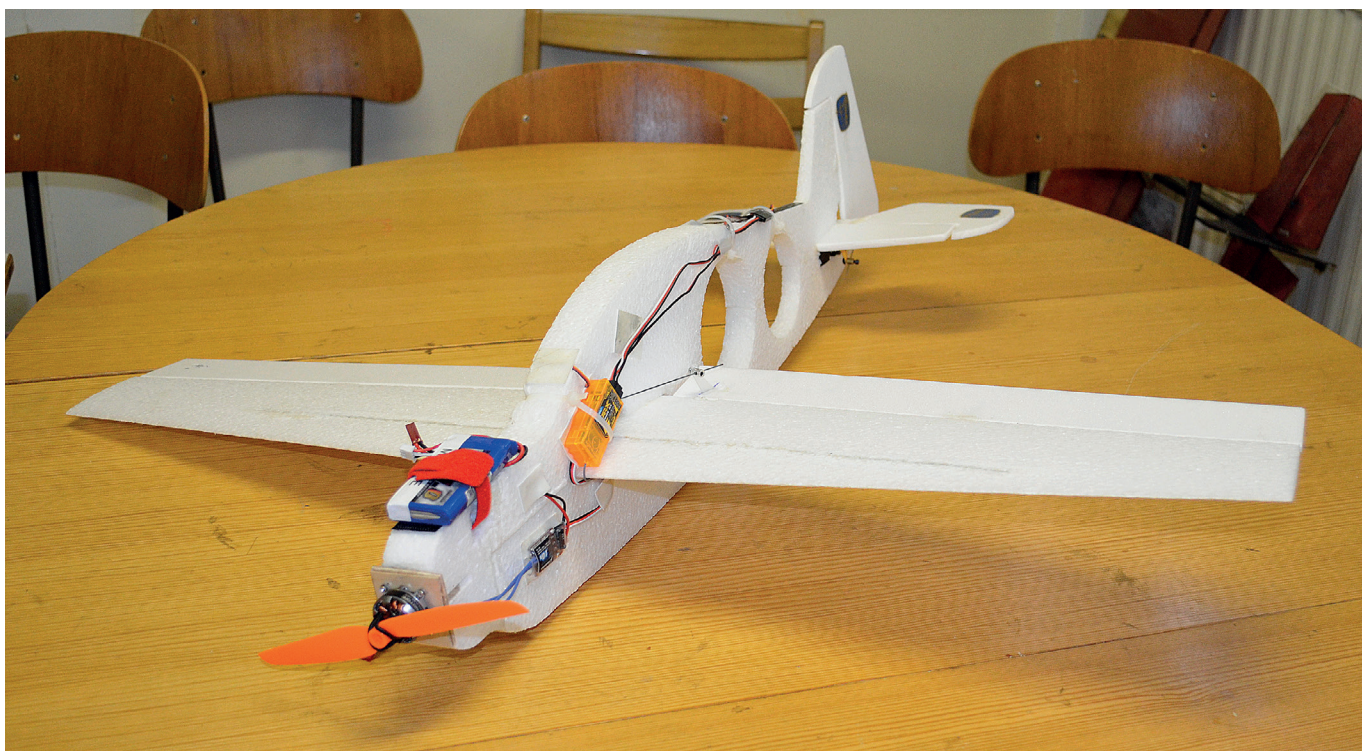


Epptasy 80. Jag förstärkte det tunna materialet vid de stora hålen i bakpartiet med kolfiber för bättre stabilitet.

Epptasy 80



Epptasy 80 provflygning i Systemairhallen den 6 januari 2014.



BusyBee's Sylvest-flygning 2013



Daniel hade med sig sin kompis Jonas Grönlund från Vallentuna Modellflygklubb, även han en duktig radiospakare. Bägge flyger Whiplash-helikoptrar. Flybarless givetvis.

Nyårsaftonen infann sig som vanligt den 31 december, men något som inte infunnit sig var vintern. Dock var det bitande kallt sådär som det t.ex. kan vara i Göteborg

där kroppen inte alls är överrens med termometern utan man fryser rätt in i mårgen, vilket drabbade en av Sveriges idag skickligaste helikopterflygare

vid namn Daniel Tengvall vars fingrar domnade bort varför vi bara fick se ett par minuter av hans uppvisning.

Först på plan var dock Magnus Hammarkind som inte hade med sig någon gammelheli utan en lite mer modernare plastvariant. Här står Calibern och värmer upp medan Magnus försöker få blodet att cirkulera i händerna innan det är dags att lyfta.

Nånting som man däremot kan flyga med utan varma fingrar är så kallade "Drönare" vilka i de mer sofistikerade varianterna som den här flyger alldeles av sig själv med hjälp av GPS-signaler. Om nöden tränger på och man behöver gå bakom en buske behöver man inte landa för den sakens skull, utan man ställer ifrån sig sändaren och flygmanicken



Först på plan var Magnus Hammarkind

Helikopter

står alldeles blick still tills man är färdig. Skulle man råka slå av sändaren flyger den tillbaks till startplatsen och landar där. Det är nästan ingen sport längre. Någon dag tidigare hade vi haft besök av en reporter från Enköpings-Posten där vi fick en helsida införd om vår Sylvesterflygning. Men det hade ingen tydligen ingen större inverkan då det inte dök upp några piloter västerifrån. Artikeln var i alla fall bra.

Nyårsafton har vi alltid en tävling om den som bäst julpyntat sin modell eller sig själv. Detta år vann Markus Korsell som erhöll en flaska skumpa att öppnas senare på dagen.

Detta år lyste flyplansflygarna med sin frånvaro, men vi hoppas att de dyker upp så vi får se ännu fler piloter till 2014. Alla är varmt välkomna oavsett flygetyg och hemort.

Väl mött om ett år hälsar Dan Johansson, Bålsta Modellflygklubb BusyBee



Från vänster: Håkan Hilmersson, Dan Johansson, Michael Wahlkvist, Jonas Grönlund, Daniel Tengvall, Bo Nilsson, Mattias Canberger, Magnus Hammarkind, Markus Korsell, Christian Lagerhorn.

Inomhusflyg i Hunnebostrand

När vintersnön yr runt stugknuten och kylan isar i märmg och ben, vad kan väl då vara roligare än att ge sig ut och flyga modellflyg... öh, fast inomhus då förstås.

Modellhobby har många fördelar. Dels skänker intresset sysselsättning året om och dels är verksamheten lämplig för såväl innesittare som friluftsmänniskor. En annan aspekt är att alla åldrar och kön kan finna nöje i att engagera sig i hobbyn, samtidigt som många olika moment inlärs. Limma, löda, bygga, konstruera... Kort sagt, en allmän händighet och teknisk förståelse lärs in på ett roande sätt.

Många dyker upp på helgen

Bohuslän är väl egentligen stället som glömdes bort när Vår Herre skapade intresset för modellflyg. Landskapet är rikt på berg men fattigt på slätter. Men i Hunnebostrand har de senaste helgerna runt 30 personer samlats på lördagskvällar för att flyga i ortens idrottshall.

I en del fall dyker hela familjer upp, men inte helt ovanligt är att far och son/söner samt far och dotter/döttrar kommit för att ha kul tillsammans.

– Nuförtiden finns så mycket färdigt att köpa, och till ett

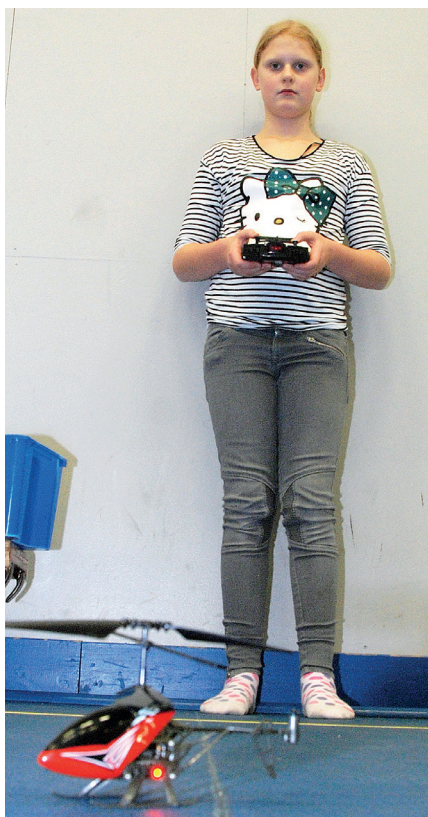


Modellflyg kräver full koncentration.

överkomligt pris, menar Göran Grandin, som är en av inomhusflygsentusiasterna i Hunnebostrand.

*Text och foto:
Conny Åquist*

Hunnebostrand



Kajsa Schöneman flyger en liten mini-helikopter, som hon även brukar träna med hemma.

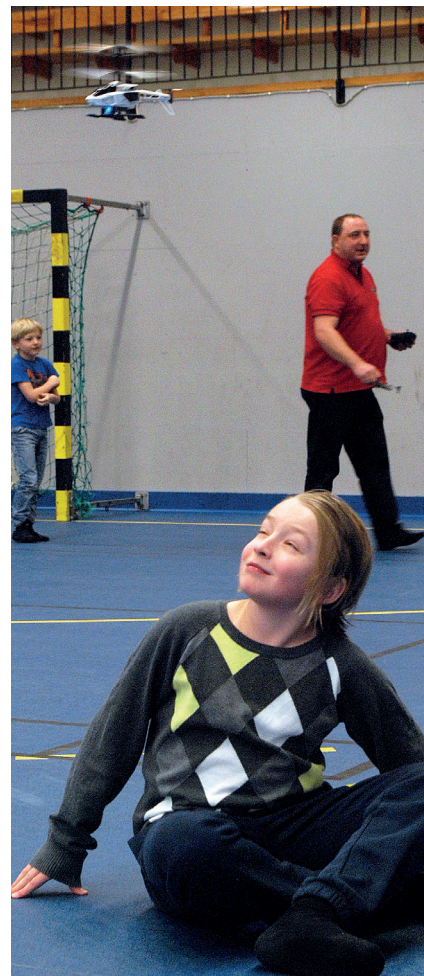


Lite snack mellan flygningarna hinns också med.



Modellplan hit och dit ilar, somliga lägger sig och vilar. Här har ett plan trasslat in en propeller i Kristina "Kicki" Olsens hår.

Hunnebostrand



Ulf Storm, till höger, gillar att flyga helikopter. Lillebrorsan Joacim ser på.



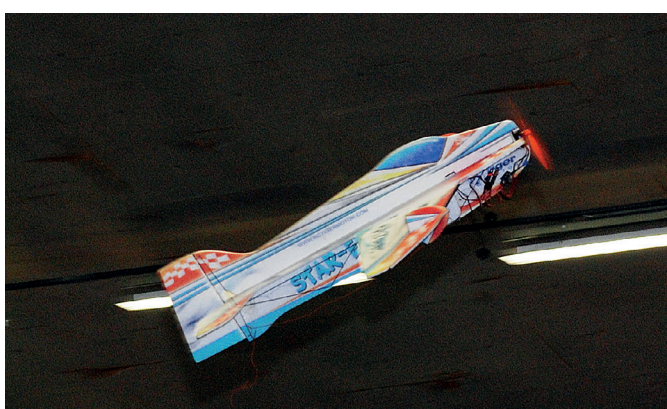
Hunnebostrand



Systrarna Schöneman gillar att flyga helikopter. Här försöker Emma att landa i Kajsas hand.



Nicklas Olsén bygger på sitt modellplan in i det sista.



Denna färggranna modell flögs av far och son Grandin – pappa med namnet Göran och pojken som heter Sebastian.



Daniel Schöneman flyger en liten Silverlite helikopter.

Denna lilla quadrokopter (helikopter med fyra rotoror) flyger utmärkt.



Flygmuseer i Hannover Del II: Luftfahrt – Museum, Sammlung Günter Leonhardt, Laatzen-Hannover

Har man gott om pengar kan man förverkliga sina drömmar, även på ett sätt som kommer allmänheten till del. Flygmuseet i Laatzen är bevis på det.



En överblick över entréhallen. I mitten syns en Fokker Eindecker från första världskriget.

Strax söder om Hannover, invid det berömda mässområdet, ligger privatmuseet: Luftfahrt – Museum, Sammlung Günter Leonhardt*. Herr Leonhardt är ägare till expeditionsfirman Nelke och har hela livet hyst en kärlek till flyget.

– Jag anser att en egenföretagare skall inte enbart lämna efter sig ett gott namn utan även en för eftervärlden mer bestående insats. Och en sak lär oss det förgångna – att man värderar historien på olika sätt genom tiderna. Därför vill jag för min del, med skapandet av museet, medverka till att historien om den tyska luftfarten beskrivs på ett objektivt sätt, berättade han i samband med museets öppnande 1992.

Mycket av Tysklands historia är förstört av de två stora krigen och perioden 1914-45 är ju i mångt och mycket borta.

Så även om tyngdpunkten på museet är flyg finns det även mycket tidstypiska attiraljer som bilar och kläder för att få en inblick i periodernas teknik och stil.

– Man tar så mycket för givet i dag, säger ägaren.

Samlat i många år

Günter Leonhardt har samlat i över 30 år och museet är helt privat, utan något statligt stöd. Målet är att visa tidsandan och luftfart i alla dess former. För att komma de olika epokerna nära finns många typiska saker utställda. Det må gälla alltifrån kläder och veteranbilar till plan – allt för att få en inblick i den tidens teknik. Detta har lett till att man har låtit bygga upp en mängd modeller och sammanlagt förfogar museet över 400 olika sådana, alla i absolut bästa skick. Det rör sig om avbildningar i alltifrån skala 1:1 till 1:72.

Museet är uppbyggt kring två stora hallar om tillsammans 3 500 m². Här finns ungefär 4 000 olika föremål utställda. Dessa spänner över tiden från den första bemannade uppstigningen med en varmluftsballong 1783, fram till 1970-talet.

I den första, entréhallen, som behandlar den tidiga luftfarten fram till första världskrigets slut, finns det en hel del mycket välbyggda fullskalakopior, bland annat av Fokker Eindecker och Fokker Triplane. Orsaken till nybyggnationen är att mycket av det gamla är förstört.

– Efter kriget var det bara jakten på mat och tak över huvudet som gällde så därför sparade man inte så mycket av historiska föremål, berättar guiden.

Världskriget innebar att flyget togs i militärt bruk och under de fyra år som kriget varade gick utvecklingen raskt framåt. Men även mellankrigstiden var en period



En oljemålning av Röde Baronens och hans medalj Pour le Mérite

av framåtskridande. För att belysa detta har museet låtit bygga en fullskalmodell av Junkers F 13, det första helmetallplanet för passagerarflyg. Typen inköptes i stort antal för det år 1926 grundade Lufthansa.

Personliga ägodelar

Till det mer intressanta hör även utställningar av personliga ägodelar och berättelser om berömdheter i aviatikens historia.

– Det är viktigt att ta fram personer ut ur anonymiteten, påpekar guiden.

Här finns en speciell monter om Manfred von Richthofen, Röde Baronens kallad, och flygministern Ernst Udet (1896-1941) som bland annat flög med baronen i första världskriget och som gjorde konstflyguppvisningar i mellankrigsåren. De båda tillhörde krigets mest framgångsrika jaktflygare. När Röde Baronens sköts ned 1918, blott 25 år gammal, hade han 81 segrar på sitt samvete och Udet, som var krigets näst mest framgångsrike pilot, 62.

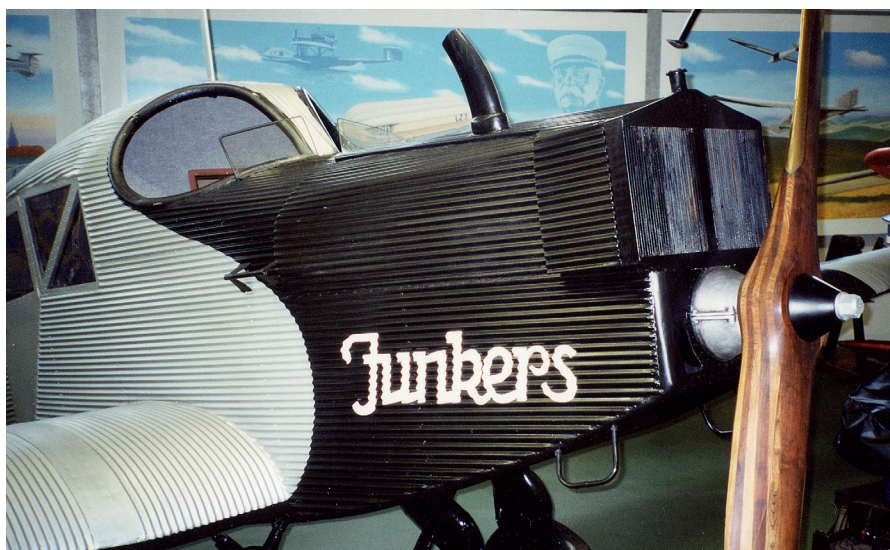
Udet övertalades av sin siste eskaderchef, Hermann Göring, att bli chef för tyska luftfartsministeriets tekniska avdelning. Han avancerade vidare men tog sitt liv när Hitler och Göring gjorde honom till syndabock för misslyckandet i Slaget om Storbritannien.

Men även andra kända flygare som flygarens från första världskriget, Max Immelman och Oswald Boelege, porträtteras. De båda utarbetade flera flygtaktiska sätt som användes ända fram till slutet av andra världskriget. För övrigt finns det många personliga historier och minnen kopplade till de utställda föremålen.

Flygutbildningen vid tiden innan första världskriget kostade 300 guldmark och då ingick en till två krascher i priset!!! Nödlandning tränades genom att man



En kopia av Fockers Triplane – Röde Baronens plan.



Junkers F13 var det första helmetallplanet för civilflyg. Planet var avsett för 1-2 mans besättning och kunde ta 4-5 passagerare i en uppvärmd kabin, observera den öppna cockpiten. Junkers F 13 framställdes bara sju månader efter det att första världskriget var slut. Totalt byggdes 320 stycken, vilket var ett mycket stort antal för den tiden.



Vingtipparna på ett segelflygplan. Detta experiment försökte efterlikna fåglarnas effektiva vingpennor.

tankade karran med två liter soppa och så fick flygspiranten lyfta – hårt men rättvist, lika för alla.

Härjad pilot

En guide visade mig ett foto på en ung blond och stilig flygare, runt 20 år gammal, och berättade att det här var landets mest framgångsrika Stuka-pilot under kriget. Sedan tar han fram ett annat kort, på en åldrad medelålders man – trött och sliten.

– Det här är samma man men kortet är tagit 18 månader senare! Där ser du vad kriget gör med människor och det här var ju trots allt en mycket framstående flygare.

Sanslöst spännande är även svenskättlingen Charles Lindberghs karta från Atlantöverflygningen 1927 med personliga noteringar; där man kan följa färdvägen och läsa hans upplevelser. Mitt över Atlanten, till exempel, försöker han flyga genom molntopparna men vänder om direkt eftersom det bildades is på planet. Vid samma tid ser han ljuset från en båt just norr om sig. Några timmar väst om Irland gör han en störtspiral ned genom ett hål i molnen men eftersom molnhöjden var lägre än 500 fot steg han igen och fortsatte två timmar i tjock dimma. Just utanför Irlands sydspets flög han genom lokala regnskurar samtidigt som han mötte en fiskebåt. Strax därefter klarnade det upp över Irländska sjön och kl 11.36 nådde han Cherbourg för att landa på Le Bourgetfältet på eftermiddagen.

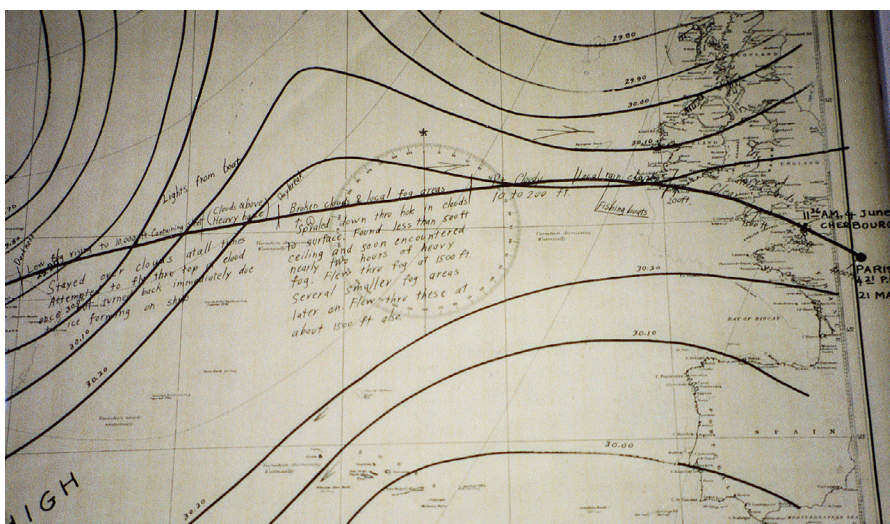
Havets hemligheter i stora hallen

En gigantisk modell i skala 1:32 av Graf Zeppelin hänger i taket och påminner oss om den tidiga lufttrafiken som tog människor till fjärran kontinenter innan flygplanen tog över. 1895 fick nämligen greven Friedrich von Zeppelin patent på ett luftskepp med stelt skelett. 1900 gjordes den första flygningen med LZ1 och 1910 börjas det med passagerartrafik med LZ 7, fram till 1914 hade 27 000 passagerare åkt med. Under kriget användes Zeppelinarna i huvudsak för spaningsverksamhet och på 30-talet gick man i reguljärtrafik över Atlanten. Det var enorma saker, Graf Zeppelin hade en startvikt på 200 ton och bränsleåtgången var lika stor som ett modernt jetplan. Det tog tre och en halv dag att flyg från gamla till nya världen och en biljett kostade fem månadslöner för en major så det var inte billigt (nu kan man göra fem resor på en relativt vanlig månadslön).

På grund av strategiska skäl efter första världskriget var tyskarna tvingad att använda brandfarlig vätegas i sina luftskepp medan man hade helium i amerikanska. Hindenburg katastrofen, 7 maj 1937, satte emellertid stopp



En kopia av Lindberghs plan, Spirit of St. Louis, med vilket han genomförde den första ensamflygningen över Atlanten. Den 21 maj 1927 landade han utanför Paris och därmed hade han skrivit världshistoria.



Charles Lindberghs karta med personliga noteringar. Mitt över Atlanten försöker han flyga genom molntopparna men vänder om direkt eftersom det bildades is på planet. Vid samma tid ser han ljuset från en båt just norr om sig. Några timmar väst om Irland gör han en störtspiral ned genom ett hål i molnen men eftersom molnhöjden var lägre än 500 fot steg han igen och fortsatte två timmar i tjock dimma. Just utanför Irlands sydspets flög han igenom lokala regnskurar samtidigt som han mötte en fiskebåt. Strax därefter klarnade det upp över Irländska sjön och kl 11.36 när han Cherbourg för att landa på Le Bourgetfältet på eftermiddagen.

på luftskeppstrafiken, trots att nya heliumskepp var på gång.

I stora hallen möts vi även av några unika plan. Här finns till exempel det enda Messerschmitt Bf 109 G-2 i ett tyskt museum. Det återfanns i Medelhavet, bärgades och totalrenoverades 1988. Här finns även jaktplanet Focke Wulf Fw 190 D-9, som togs upp ur Schwerinersjön och som även det byggdes upp från skrot, året efter. 1997 räddades ett FW 190 A från förgängelsen efter att ha bärgats ur Cheiner Moor, vid Saltzwedel.

Orsaken till dessa bärgningsaktioner är att de fåtal tyska plan som överlevde kriget återfinns i utländska museer och därför tvingas man att rädda vad som räddas kan. Det är även märkligt att av alla de drygt 32 000 Bf 109, världens genom tiderna mest producerade plan, finns det således bara ett enda kvar på ett tyskt museum.

I stora hallen finns även en stor samling flygarkläder, uniformer och tryckdräkter från olika länder. Därtill kommer att man har ett ansevärt antal motorer, alltifrån de första roterande radialmotorerna (här finns även världen största stjärnmotor på 3 500 hästar) till jetalderns "Turbinen-Luftstrahltriebwerke".

Viktiga plan och helikoptrar från mellan- krigstiden finns även representerade, bland dem märks F-104 Starfighter.

Kär... kvinnor i kärror kan

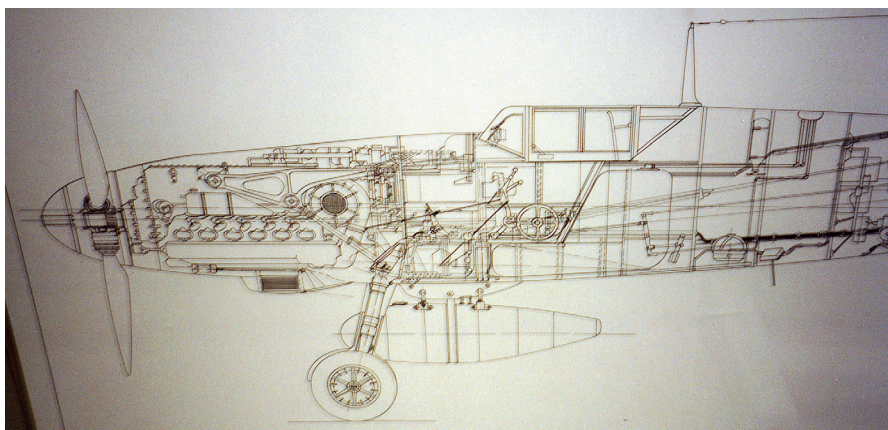
För att nämna något om museets stora spännvidd kan berättas att man har vikt en utställningsmonter enbart till kvinnliga pionjäraviatriser. Här finns berättelser om den första ballongflygarinnan, Wilhelmine Reichard, den modiga fallskärmsshoperskan Käthchen Paulus och den första tyska kvinnan som flög ett motordrivet plan, Melli Beese. På 30-talet slog Elly Beinhorn och Marga von Etzdorf längdflygrekord och Liesl Bach samt Vera von Bissing fick internationella erkännande för sin konstflygning.

Det är sannerligen ett fantastiskt museum Günter Leonhardt har låtit bygga upp men som han säger:

"Det hade aldrig gått utan mina medarbetare och därför går mitt stora tack till alla de som hjälpt mej."

Text och foto: Conny Åquist

* Det är lätt att hitta. Bundesstrasse 6 (B6) går precis förbi eller så tar man lokaltåget från Hannover Hauptbahnhof (centralstation) och 15-20 minuter senare är man framme.



Översiktsritning av en Messerschmitt Bf 109.



Focke Wulf FW 190 pedantrenoverades från nästintill ingenting – allt var skrot när den återfanns.

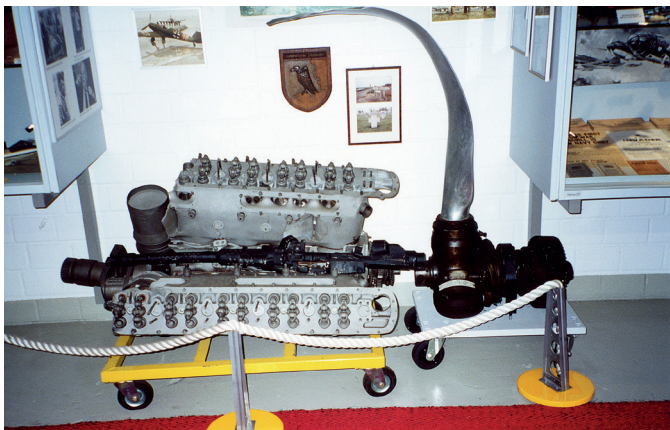


Det här är stjärtpplanet från den FW 190 som renoverades från skrot.

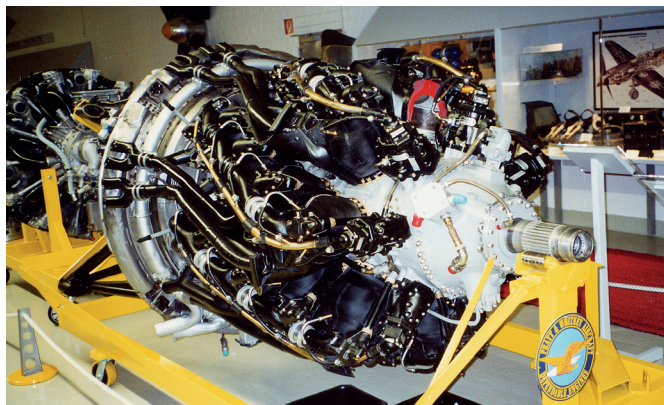


Landstället till det totalrenoverade Focke Wulf FW 190 som hittades i ett träsk.

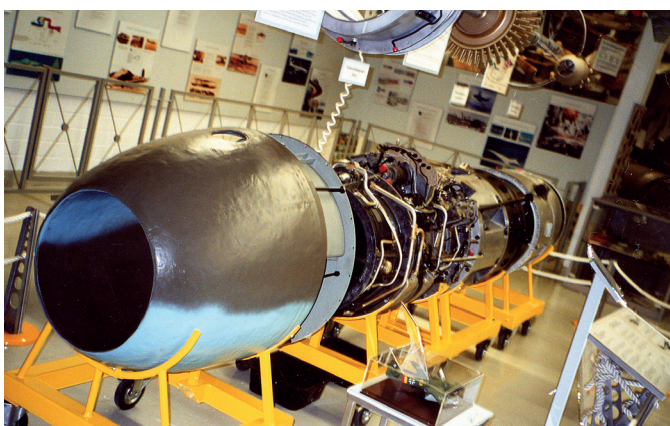
Museer



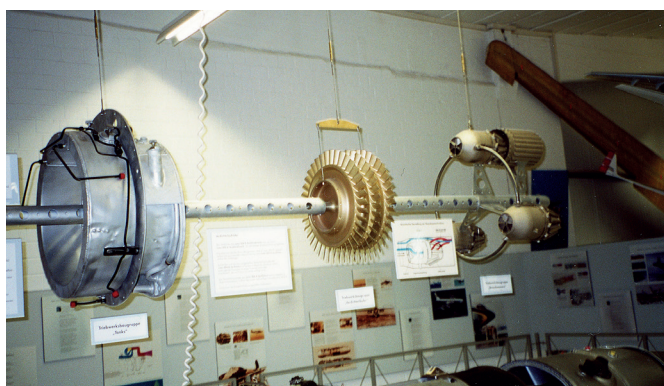
En V-10 motor från en Me 110. Den var utrustad med fyra ventiler per cylinder.



Världens största stjärnmotor. 24 cylindrar i fyra rader gav en slagvolym på 71,5 liter, den utvecklade runt 3 500 hästkrafter och man kunde plocka ut uppemot 3 800 hk.



Här en komplett motor från Me 262 men med täckplåtarna avplockade. Det rör sig om en Junkers Jumo 004A med serienummer 002 till världens första jetplan.



Det allra innersta i en Me 262 jetmotor – som synes ganska enkelt. Planet var en sensation, och mycket snabbare än de kolvdrivna jaktplanen, när det togs i bruk men kom för sent för att få någon betydelse för krigets förlopp.



Nosen till FW 190

Karl Jatho – Tysk flygpionjär in- nan bröderna Wright

Den tyske pionjärviatören Karl Jahto har glömts bort, trots att han flög med motordrivet plan fyra månader innan bröderna Wright.

I slutet av 1800-talet låg flyget i luften, om man såg det så, och det var många som tävlade om att bli den förste som löste flygningens mysterier. Otto Lilienthal skapade genom sina vetenskapliga undersökningar det aerodynamiska underlaget för bemannade flygningar. Med otaliga glidflygförsök i egenkonstruerade hängglidare (monoplan såväl som dubbeldäckare) bevisade han riktigheten i sina teorier och banade vägen för sina efterföljare.

En sådan pionjärviatör var tysken Karl Jatho. Han var född den 3/2 1873 i Hannover och dog 8/12 1933. Jatho var verksam som flygpionjär i hemstaden och höll på med egna

flygplanskonstruktioner mellan åren 1896-1914.

Under fem års tid försökte han att förena en fransk Buchetmotor på 9,5 hästar med sitt plan. Den 16 augusti 1903 flög planet men tippade bakåt eftersom motorn var för svag. Med ändrat plan och motor gjorde han ett lyckat försök den 18 augusti samma år, det vill säga fyra månader innan bröderna Wrights välkända luftskutt. Den första flygningen var 18-19 meter lång och Jatho nådde 75 centimeters höjd. Den 23 september flög han 30 meter och i slutet av oktober 48 meter på två meters nivå. Den första november flög planet upp till 60 meter med en maximal höjd av 3,5 meter men man insåg att motorn var för svag för större prestationer.

Bortglömd pionjär

Fram till 1914 byggde han mer än dussinet olika plan. Jatho ville även

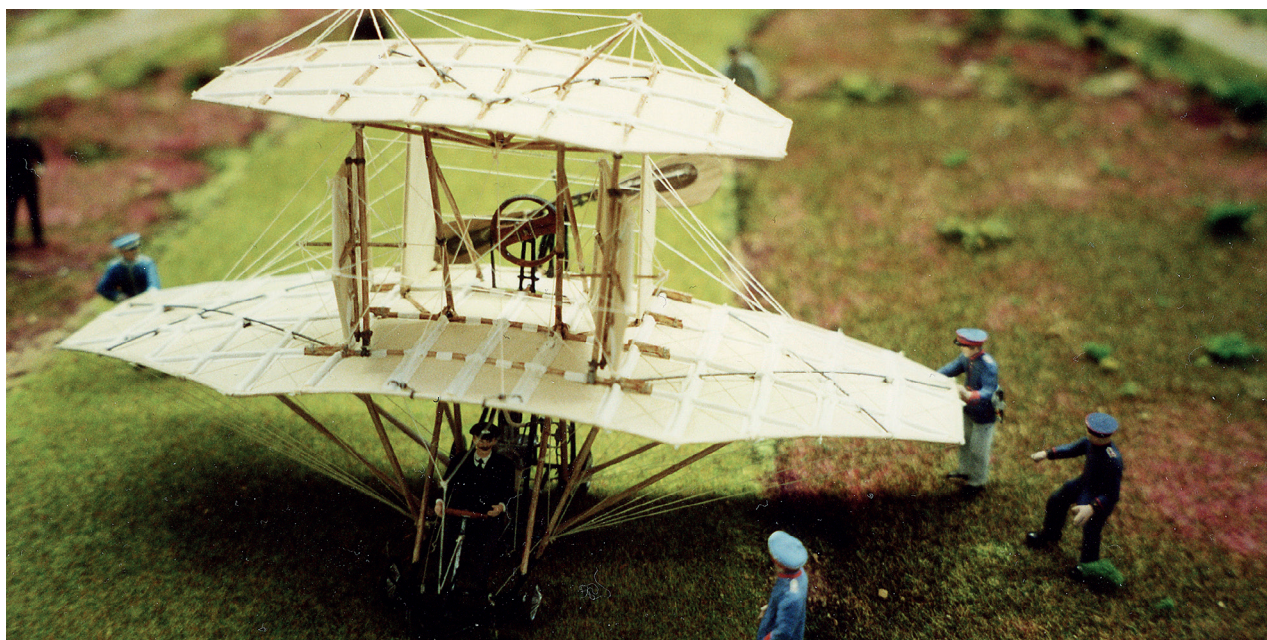
bygga militärplan men lyckades aldrig få några kontrakt; trots att hans metallplan, kallat Stahltaube och försedd med en 100 hästars motor, flög runt hela Hannover med Albin Horn vid spakarna.

Karl Jathos pionjärinsatser föll snabbt i glömska men återupptäcktes 1933 och hans livsgärning finns nu beskriven i några mindre utställningar på två av Hannovers flygmuseer.

På min fråga till museipersonalen varför hans öde fortfarande är så lite uppmärksammat fick jag svaret:

"Ingen blir profet i sin egen hemort och det är speciellt påtagligt i den här staden. Här får ingen den uppmärksamhet han förtjänar. Förmodligen hade vilken annan stad som helst gjort något stort av det här men, som sagt, inte här i Hannover".

Text och foto: Conny Åquist



Man har byggt upp en modell av Karl Jatho och hans första flygplan på Luftfahrt – Museum Sammlung Günter Leonhardt, som ligger i Laatzen, just söder om Hannover.

En vinterkväll i Uddevalla Radioflygklubb



Allmänt göbbatjöt, sådant som alltid blir på en klubb. Kallas ibland även: "mycket snack och lite verkstad". Vid sådana tillfällen diskuteras alltifrån världskriser till var säkerhetsbältena på en Tiger Moth sitter fast. Lägg märke till gubben längst till vänster, han som intar en speciell förståsigpåarpose. Han är faktiskt född samma år och på samma BB som Hanno Prettnner! Franz Frank var namnet.

Modellklubben i Uddevalla har fostrat några av landets, och rent av världens bästa modellflygare. Vintertid brinner flitens lampa i klubblokalen och då passade vi på att titta in.

Nämn namn som Stefan Olsson, Lars Helmbro och Alexander Olsson och modellflygsverige vet direkt vem vi pratar om. Samtliga dessa har en bakgrund i Uddevallaklubben. Uddevallasonen och tillika välbyggaren Lars vann VM i Skalaflug för drygt 30 år sedan och var Stuntlandslagsman på 70-talet. Jag tror till och med att han har någon SM-medalj i Combat. Stefan, å sin sida, har tagit hem fler Skala-SM än han kan räkna till och säkert har han också vunnit en del annat i modellflygsvängen. Yngst i denna duktiga trio är Alexander, som redan börjar visa

framfötterna i... ja, just det... Skala! Men denna kväll när vi kommer på besök är det klubbens förflutna som just linklubb som lyfts fram. För precis som jag sätter fötterna innanför dörren dyker Anders Ödehn fram med en gammal buckla och visar mig.

– Minns du den? Frågar han och räcker över Uddevallapokalen i Semistunt till mig.

Naturligtvis minns jag den, även om jag trott att den var försvunnen sedan länge. Den representerar inte bara mitt livs första seger i en modellflygtävling utan även början på en livslång kärleksrelation till modellflyg i allmänhet och linflyg i synnerhet. En kärlek som spås på ytterligare när jag kommer lite längre in i lokalen och där får se Lasse Helmbros gamla Ares, en av världens snyggaste linstuntare, hängandes i taket. Klart att

nostalgin då slår till som om jag träffats av ett basebollträ i roten (eller som det heter på stätkhååålska: "Nitad mitt i plåten").

Ickearaben som brinner för cameler

Nåväl, tillbaka till Bohusläns metropol och tillbaka till Uddevalla Radioflygklubb. Efter en stunds runtkollande i lokalerna börjar jag hitta rätt bland alla modeller och alla minnen. I Andes Ödehns bygghörna hittar vi en saftigt stor Noorduyt Norseman hängande i taket och en Sopwith Camel stående på byggbordet. Camel:en är i 1/3-delsskala. Kärran är en Mick Reeves-byggsats som Anders jobbat på i två säsonger nu. Motorn till den är en Turnigy CA80, vilket motsvarar en bensinmotor

på 80 cc. Herr Öden kommer att driva flygetyget med 44 Volt och cirka 100 Amp, alltså motsvarande 4,4 kw = 6 hk.

– Helst vill jag ha tag på en 34 tums propeller, alltså skala 1/3, men jag har inte hittat en lämplig ännu, säger han.

Men det här är långt från Anders första Camel. Han har redan byggt ett par andra, fast då i mindre storlek. Plantypen skänker honom helt enkelt en nostalgisk känsla.

– Kolla här på fullskalaritning som jag har. Kanske borde jag bygga en hel kärra, säger han och plockar fram ett par saftiga pappersark.

Om Anders är torsk på förstavärldskrigsmodeller så vurmar Mikael Bohm för andra världskrigets plan. Han knåpar på en Messerschmitt 109 F. Just denna individ flögs av Max Hellmuth Ostermann, ett tyskt flygaress med 102 nedskjutna plan på sitt samvete.

Byggsatsen från Fliteskin har han beställt från USA. Den dag vi kommer på besök monterar han de infällbara ställen.

– Speciellt kul är det med individer som jag har läst om, poängterar han och plockar fram en bok om Herr Ostermann.

Mellankrigsbil

Vid en bänk sitter Stig Berglund och bygger på en bil från mellankrigstiden. Det rör sig om en Mercedes Benz 540 K från 1936. Modellen är en Pocher-byggsats som innehöll 2400 delar. Stig köpte ursprungligen modellen till sin son men han ville inte ta tag i jättestorleken så pappa Stig fick knåpa ihop modellen.



Alexander Olsson tävlar i vanliga fall med en Piper Cub men nu bygger han på en Spitfire Mk IX efter en Brian Taylor-ritning. Modellen kommer att utrustas med en Laser 180.



Stefan Olsson jobbar på sommarens nya tävlingsmodell. En Spitfire uppbyggd i trä och som skall drivas av en Laser 180 med Runtronic tändsystem.

Uddevalla RFK

– Det rör sig om en dåtida lyxbil. Hermann Göring hade exempelvis en, påpekar han.

Som synes blandar man högt och lågt i klubben, såväl tidsmässigt som modelltypsmässigt.

Uddevallaklubbens lokaler har så många skrymslen och vrår att en besökare behöver ha med sig ledsagare, eller utrustas med karta om han själv vill gå på upptäckstur. I klubbens djupa inre finner vi Martin Lundin njutandes lyxen av ett eget rum. Här knåpar han i godan ro på en Tiger Moth, från Flair, som skall få en encylindrig Laser 180 i nosen.

– Dubbeldäckare är charmiga, tycker han. Det här är en gammal klassiker och kvartsskala är något lite extra att ta i.

Att Martin har ett eget byggrum kommenterar han med att det bara har blivit så.

En social institution

Oftast fungerar en modellklubb som en social institution, så även här i Uddevalla. Allmänt göbbatjöt, hör helt enkelt till på en klubb. Fenomenet kallas ibland även: "mycket snack och lite verkstad". Vid sådana tillfällen diskuteras alltifrån världsproblem till var säkerhetsbälten på en Tiger Moth sitter fast. Högt och lågt blandas, och så skall det vara för som det så kärnfullt uttrycks redan i Havamal: "Människan är människans gamman".

Text och foto: Conny Åquist



En Messerschmitt 109 F byggs av Mikael Bohm. Just denna individ flögs av Max Hellmuth Ostermann, ett tyskt flygaress med 102 nedskjutna plan på sitt samvete. Byggsatsen från Fliteskin har han beställt från USA.



Lasse Helmbros gamla Ares, en av världens snyggaste linstuntare, hänger i klubbens tak.



Stig Berglund bygger på en Mercedes Benz 540 K från 1936. Modellen är en Pocherbyggsats som innehöll 2400 delar.



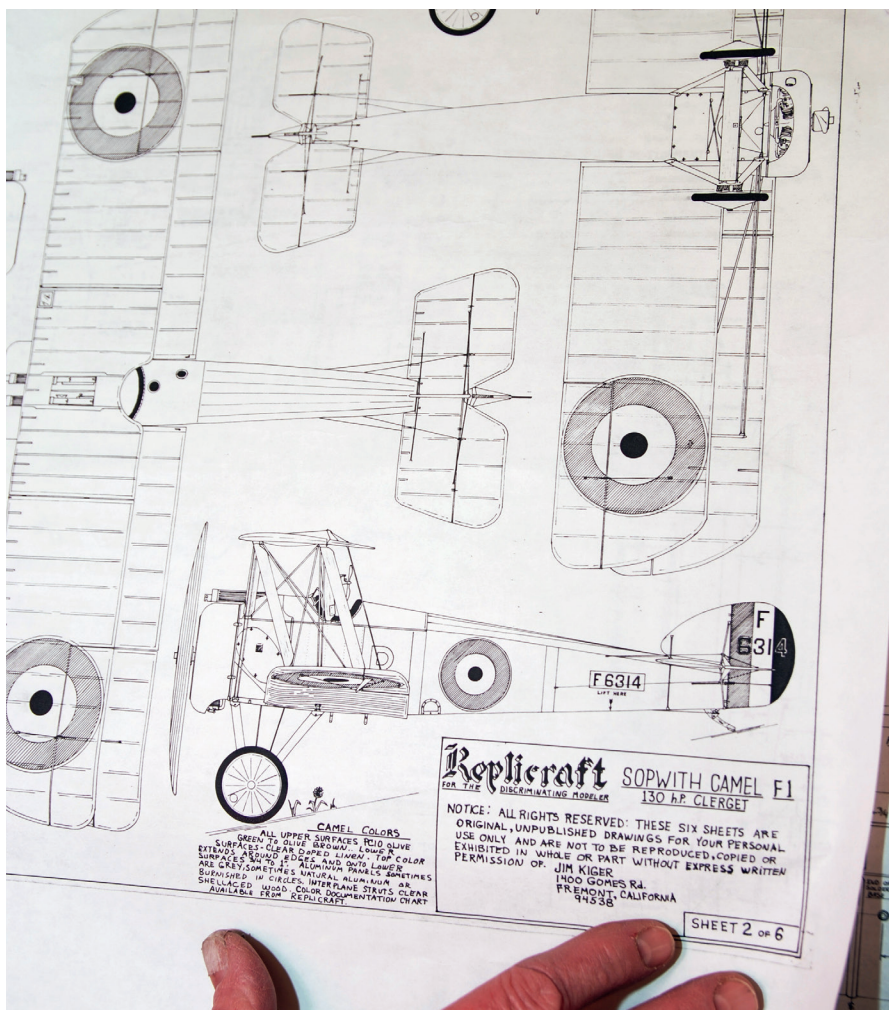
Uddevalla pokalen i Semistunt för åren 1970-77. Två delsegrar tog undertecknad innan jag gick över till Storstunt, F2B.



I Andes Ödéhns bygghörna hittar vi en saftigt stor Noorduyn Norseman och en Sopwith Camel i 1/3-delsskala. Camel:en är en Mick Reeves byggsats Anders har jobbat på i två säsonger. Motorn till den är en Turnigy CA80, vilket motsvarar en bensinmotor på 80 cc. Anders kommer att köra med 44 Volt och cirka 100 Amp, alltså motsvarande 4,4 kw = 6 hk.

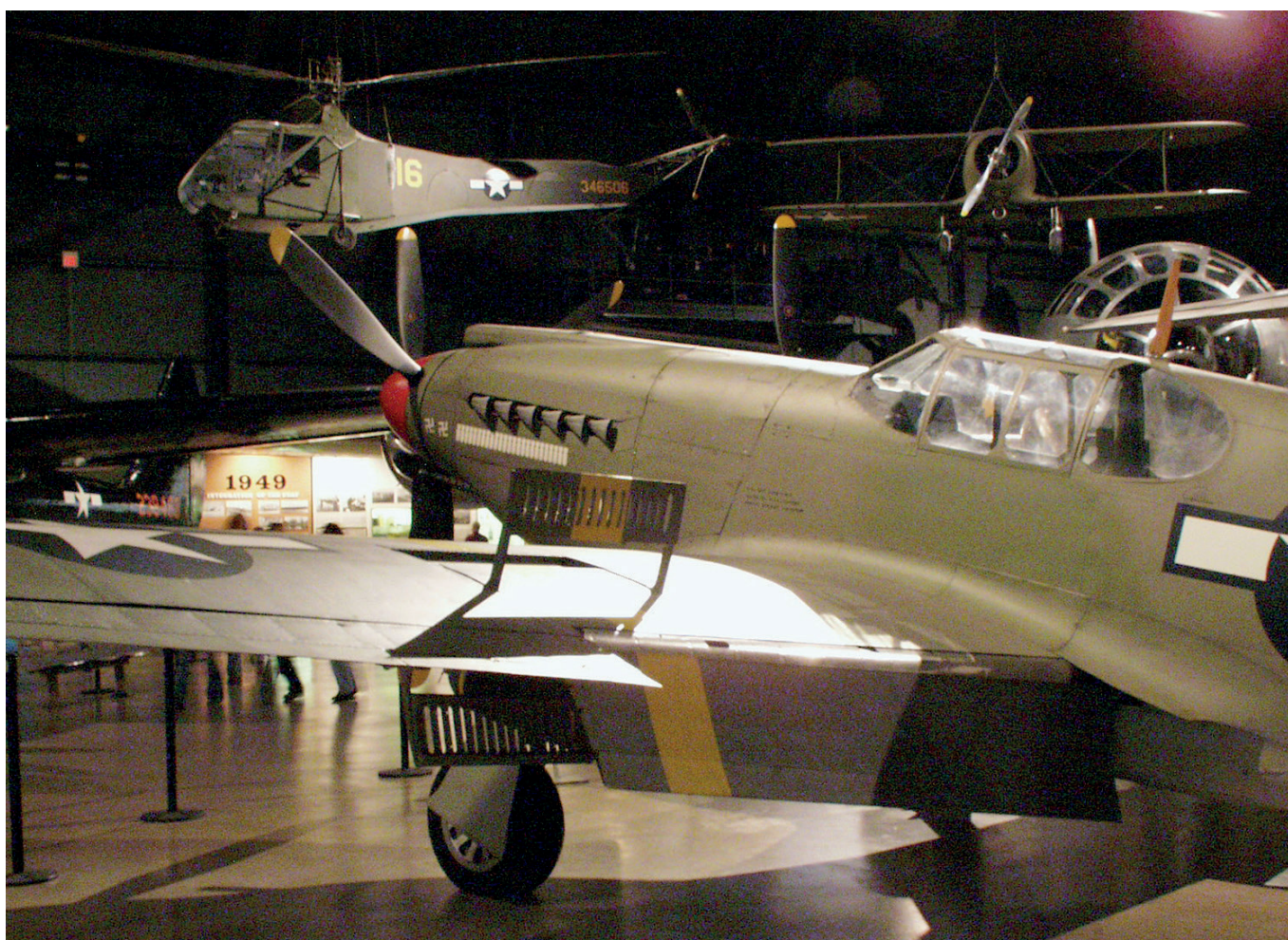


Martin Lundin njuter av lyxen av ett eget rum på klubben. Han knåpar på en Tiger Moth från Flair som skall få en encylindrig Laser 180 i nosen. I hans hylor hittar vi även sjöflygplanet Seawind, från Great Planes.



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

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!



Vi fortsätter här vår serie från United States Air Force Museum i USA, som började i förra numret. Vi har nu kommit fram till andra världskriget och plan från den tiden. Kriget skyndade på utvecklingen något våldsamt; från visuellt flyg till radarassisterat och från kolvmotorer till jetflyg. I den utvecklingen låg början till nya tidens era med dagens flygmaskiner.

Redan när man kommer på utsidan märker man att det rör sig om ett krigsmuseum för här står massor av robotar och raketer

uppställda. En gång hotfullt dödliga men nu pacificerade utställningsföremål – flygets historia och framväxt är intimt förknippat med krigets historia. Men så var inte fallet innan första världskriget och mellankrigstiden i Amerika.

På den sidan Atlanten hade man levt avskärmat från utvecklingen i Europa och när det första stora kriget bröt ut hemma hos oss var man helt oförberedda i Staterna och så var det, märkligt nog, även en lång tid in i mellankrigsperioden.

Mellan de stora krigen

Curtis JN-4D kallad "Jenny" var Amerikas bidrag till flyghistorien vid tiden kring första världskriget. Och även om hon mest kom att användas som träningsplan kom plantypen även i några få exemplar att bestyckas. Efter kriget såldes de här kärrorna ut till privatflygare och Jenny bildade ryggraden i den tid som kom att kallas Barnstorming-perioden. Hon kom så att göra ända in på 30-talet när "Flygets gyllene era" inleds.

Ur det första världskriget kom dyrköpt erfarenhet, ny taktik och utrustning samt att flygplanen hade fått en plats i den militära strukturen. Men för militärflygentusiasterna erbjöd mellankrigstiden många frustrerade år.

De mer framsynta hade naturligtvis sett flygets militära potential och brigadgeneral "Billy" Mitchell förevisade sjöstridskrafternas sårbarhet för angrepp från luften genom att 1921 sänka tre tillvaratagna tyska båtar från kriget och ett utrangerat amerikanskt slagskepp. Några år senare gjorde han om den spektakulära uppvisningen genom att sänka ytterligare några uttjänta gamla skorvar. Brist på skattemedel och den förödande depressionen på 30-talet ledde emellertid till en hel del stagnation på den militära flygsidan och pengarna räckte inte till en satsning både på jakt och bombflyg.

Mellankrigsperioden innebar ändå ett stort steg framåt i flygets utveckling; inte minst på grund av landets stora avstånd lades en hel del vikt vid uttålighet och långdistansflyg. Så utfördes till exempel den första tankningen i luften 1923 och året därefter flög ett Curtiss-plan tvärs över landet på 22 timmar. 1924 gjorde två Douglas plan den första världsomflygningen; den bedriften tog 175 dagar, även om det bara åtgick 15 dagar av ren flygning!!!

Mindre spektakulärt, men ändå viktigt, var postflyget som kom igång direkt efter första världskriget. Det var hemvändande piloter som flög med ombyggda D.H. 4:or.

Pearl Harbor på Hawaii

Luftstridskrafterna var ett utprovat vapen. Det hade bland annat Hitlers Luftwaffe bevisat i spanska inbördeskriget under andra hälften av 1930-talet. Men även i Amerika var man inte helt oförberedd. Att kriget var i antågande var många medvetna om och japanernas angrepp på flottbasen Pearl Harbor den 7 december 1941 drog landet oåterkalleligt in i andra världskriget.

Många av de plan som bidrog till de allierades seger finns utställda på museet men här finns även många klassiska kärror från länder som Tyskland, Italien och Japan. Det märkliga är ju att många av flygplanen som användes i kriget byggdes i enorma serietillverkade upplagor men endast ytterst få återstår i dag, varav ännu färre är i flygbart skick. Då skall man komma ihåg att av axelmakternas plan existera ytterst få över huvudtaget. En uppgift som jag har inhämtat är att det till exempel skall finnas en enda Stuka-bombare kvar och den lär finnas på ett museum i södra Tyskland. Det gör att man får vara glad för de som finns och att man tar väl vara på de få flygets artefakter som ännu är kvar från den tiden.

De modiga män som flög för Europas



Me-163 Komet "Das Kraftei"- Kraftägget- var ett raketdrivet defensivt jaktplan och en av krigets mest intressanta skapelser. Som tur var minimerades dess skadepotential genom tekniska svårigheter och det låga antal som typen kom att produceras i.

Den första Me 163 prototypen testades 1941 men motorflygningar med det mer avancerade 136 B försenades till augusti -43 av bränsle- och motorproblem. Så fastän planets raketmotor gav det en exceptionell stigförmåga, var den korta brinntiden på 7 ½ minut en black om foten. Dessutom var bränslet extremt farligt och kunde explodera utan föregående varning. Produktionen kom inte i gång riktigt förrän i juli 1944 men endast 279 plan levererades innan kriget var slut. Det enda förband som hade planet var JG 400 och de hade nio segrar på 14 förlorade egna plan.



Boeing P-26A. Den här knubbiga lilla kärran med det lustiga utseendet kallades kärleksfullt för Peashoter – ärtbössan – av piloterna. Det här var den första helmetallskärran med en vinge som gjordes för U.S.Army Air Corps och det var den sista med öppen cockpit, fasta landställ och stagad vinge. Modellen hade betydligt högre hastighet i luften, än tidigare jaktplan, och en relativt hög landningshastighet vilket ledde till införandet av flaps för att reducera hastigheten.

P-26A var Flygkårens främsta jaktplan fram till att det ersattes 1938-40 av Curtiss P-36 och Seversky P-35.

befrielse har inte heller de glömts bort. Här finns diorama-scener med bland annat personliga tillhörigheter utställda.

En Mustang... en dubbel Mustang

Det första som mötte oss när vi kom in i andravärldskrigsavdelningen var en Mustang eller rättare sagt en dubbelmusse kallad Betty Jo. North American F-82 "Twin Mustang" var det sista propellerjaktplanet som USAF mottog i någon större serie. Till det yttre kan det verka som två Mustang-kroppar på en vinge men i själva verket är det en helt ny konstruktion. Tanken var att ha ett jaktplan som tog en pilot samt en kombinerad co-pilot och navigatör för att reducera tröttheten vid långdistansbombningsuppdrag. F-82 började levereras tidigt -46 och kom således försent för kriget i Europa men sattes in i Korea.

Precis intill Betty Jo stod Amerikas först nattjaktplan, en Black Widow. Typen sattes in i stridigheterna för första gången sommaren 1943 och museiexemplaret hade skänkts av Amerikas pojkscouts. Sedan går man förbi den ena berömdheten efter den andra... en Spitfire här, en Mosquito där... och se, en A-36A Apache störtbombare med alla flaps och dykbromsar utfällda. Det var amerikarnas första version av Mustangen, som ju hade utvecklats på beställning för britternas räkning 1940.

Helt plötsligt står vi intill ett enormt landställ. När man tittar upp ser man den karaktäristiska nosen av en Boeing B-29 Superfortress och på den målat en ytterst obehaglig skylt – ett svampliknande moln över bokstäverna Nagasaki. Det tar en stund att överkoma svindelkänslan – det här är alltså planet som tog många tiotusentals liv/alternativt räddade tusentals andra liv genom att fälla den andra atombomben den 9:de augusti 1945. Det går inte att komma från en överlig känsla – det här är planet som står för en sådan enorm historisk händelse. Intill finns fullskalamodeller av bomberna Little Boy och Fat Man. Känner man inte "Historiens vingslag" här, då är det något fel på en. Den saken är klar!!!

Do it Doolittle

Redan den 18 april 1942 hade Jimmy Doolittle och hans flygbesättning anfallit Japan luftvägen med tre plan. Tanken var inte så mycket att uppnå militära vinster, utan mer för att visa japaneserna att de inte gick säkra från anfall. Ett sådant B-25 står här och väntar på att mekanikerna skall göra henne redo för start från hangarfartyget Hornet. På en monitor under planets bakkropp berättar Jimmy själv om uppdraget. Och framme vid nosen står en



Betty Jo – dubbel Mustang. Det ser ut som två vanliga Mustangkroppar satts på en vinge men det rör sig om en nykonstruktion. De dubbla Packard V12:orna på vardera 1380 hästar fick upp kärran i 450 knyck.

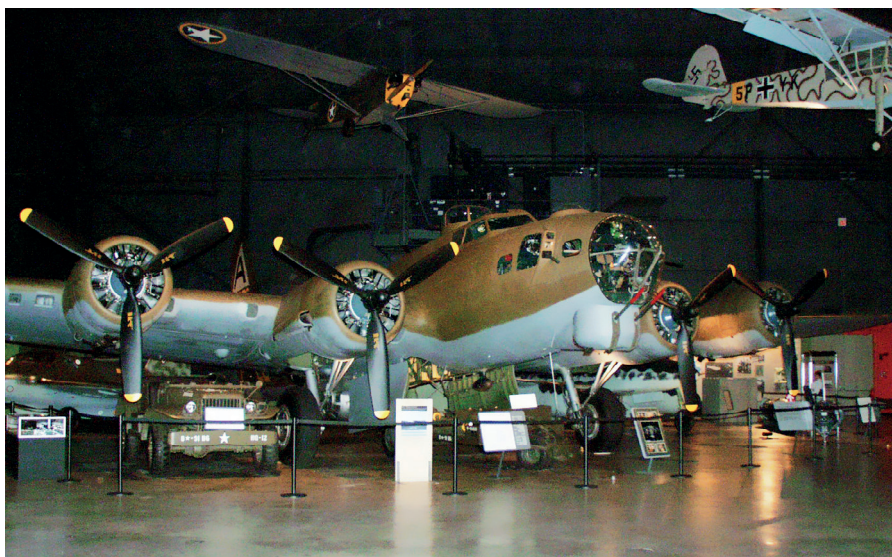


Focke-Wulf Fw 190D "Långnos" var ett av tyskarnas bästa jaktplan under 2:a världskriget. Det flög för första gången den 1:a juni 1939 och dök upp i strid, över nordvästra Frankrike, i september 1941; där det snabbt visade upp sin överlägsenhet över Spitfire Mk V, som var britternas bästa vid den tiden.

De flesta av Fw190 var av A-typ och motoriserade med en radialmotor från BMW. I slutet av 1943 kom D-serien som var försedd med vätskekylda Jumo 213 motorer. Med den starkare motorn var D typen bättre men på grund av den långa nosen fick man länga på bakkroppen, just framför stabben, med en halvmeter. Mer än 20 000 Fw-190 plan byggdes och den här individen var tilldelad JG3 "Udet" Geschwader; vilket var en av Luftwaffes mest berömda kampgrupper under kriget. Planet har lånats in från Smithsonian.



Detalj av Mosquito. DeHavilland DH-98 kallades även för "Mossie" och redan som liten fick jag veta, av min modellflygande far, att Mosquist...fl-låt! Mosquiten min-sann var byggd av både balsa och plywood. Typen var känd för sin höga hastighet, stora räckvidd och förmågan att flyga på höga höjder (utan att få svindel). Den första Mossien flög den 25 november 1940 och gick i produktion ett drygt halv-år senare. Det här skulle komma att bli en populär kärre med nästan 8000 exemplar producerade i England, Kanada och Australien till långt efter krigsslutet. Även amerikanerna använde Mossie och då till foto- och väderspaningsuppdrag samt för nattjakt. Den utställda Mossien är tillverkad i England men överlämnad till AAF som en omvänd Lend and Lease och flög till museet för egen maskin(er) 1985.



Boeing B-17G "Flygande fästning" är väl förmodligen en av de mest kända av alla krigets bombplan. Prototypen flög mitt i högsommaren 1935 men det var inte många produktionsplan färdiga vid tiden för attacken på Pearl Harbor. Flygplans-typen kom att tjänstgöra i alla krigets stridszoner men är mest känd för strategisk dagbombning över industrimål i Tyskland. Produktionen upphörde i maj 1945 och då hade 12 726 tillverkats. Den här individen är uppkallad av sin besättning efter en känd sång från den tiden. Det var stationerat i Basingbourn i England och flög 24 krigsuppdrag, varv det skadades av luftvärn sju gånger. Det första uppdraget var till Frankfurt den 24 mars -44 och den sista flygningen var bombning över Posen i Polen den 29 maj 1944 när motorstörningar tvingade den att nödlanda i Sverige och besättningen internerades här. 1968 återfanns planet övergivet i Frankrike och landets regering överlämnade det till USAF. Det har renoverats under 10 års tid till flygbart skick och det flög till museet för egna maskiner. En B-17 har 13 kulsprutor så det ligger lite i beteckningen – Flying Fortress.

fullskaladocka av Jimmy när han mottar information innan avfart – livfullt så det förslår.

Vid den här tiden började även amerikanska flygare att ta sig över Himalayas berg, en tripp som passande nog kallades "The Hump" för att förse Kina och Burma med förnödenheter. Tidigare hade USAF flugit från ö till ö i Stilla havet men nu angrep man Japan från fastlandet, innan atombombarna sattes in.

Långt innan kriget slutade hade emellertid president Franklin D. Roosevelt beordrat att effekten av bombningarna i Europa skulle undersökas. En liknande undersökning begärdes av president Truman i mitten av augusti 1945. Sammanfattningen av de två krigarna var: Ingen nation kan överleva i det långa loppet om en annan nation har luftherraväldet över det och att bombflyget spelade en avgörande roll för krigets utgång – även om bombardemanget i en del fall kunde ha satts in på ett annorlunda och bättre sätt. De här undersökningarna har gång efter gång använts när saken förts på tal i olika sammanhang men bombningens nytta har starkt ifrågasatts i senare tids forskning (se separat artikel).

Museet förfogar över flera olika av den tidens kända amerikanska bombplan – Liberator, Flygande fästning, Mitchell-bombare och så vidare.

Många frontavsnitt

En sak som är mycket utmärkande för andra världskriget krigsföring är alla de olika frontavsnitt som fanns över stora delar av jordklotet. Krig fördes i Afrika, Asien och Europa. Kort sagt: från Arktis till öken. Alla dessa speciella klimat och förutsättningar ställde olika krav på den militära utrustningen. Och i ett stor fullskaladiorama visas en Bell P-39 Aircobra under vinterutrustning på Aleuterna (ögruppen mellan Alaska och Sovjetunionen). För att få start på motorn i det kalla klimatet krävdes speciella förvärmare och här får man se det enorma aggregatet som fick fart på planets motorn.

Spännande nog finns här även tyska plan från samma tid utställda. Bland annat det ytterst spektakulära Me-262, även kallad Schwalbe (Svalan), världens första och i strid insatta turbojetplan. Över 1400 byggdes men mindre än 300 kom i strid eftersom man hade problem med bränslebrist, brist på utbildade flygare samt att många förstördes av allierat bombflyg direkt på marken. Den här utställda, togs till Amerika efter kriget för undersökning och renoverades för 40 år sedan på Kelly AFB i Texas. Det här planet får väl även tjäna som symbol för den tid som komma skulle efter kriget, när jetplan kom att bli dominerande både för militärt

och civilt bruk. Tyskarnas Me-262 kom, kan man väl säga, att bli startskottet för jetmotorn och reoplanens utveckling, för engelsmännen med Whittle i spetsen hängde ju rask på.

På museet finns dessutom den fantasieggande Me-163 "Komet", som på sätt och vis var en föregångare till Me-262:an. Det speciella med museets Komet är att det finns tecken på att det har saboterats under bygget, kanske av de slavarbetare som tillverkade planen i Tyskland.

Däck fett som fläsk

På ett ensamt podium står ett enda hjul med undre landställsben utställt. Det rör sig om en gigantisk pjäs och man vågar inte ens tänka på vad enbart däcket skulle kosta. Denna maxade grej är från ett Convair B-36, innan man kom på att fyra små hjul bättre fördelade gigantens vikt på marken. Av en ren tillfällighet kom vi att titta upp och ovanför hjulet hängde enorma grejer ner från en ännu mer enorm platt konstruktion. Den tog ett litet ögonblick innan vi insåg att det var vinge och motorer till den enorma best, vars hjul vi just beskådat. Herregud, kroppen var ju hur långt bort som helst!!!

B-36:ans bautagap till bombutrymme är öppet och man kan gå in i och se hur enormt det är. Intill ligger en åtta meter stor pjäs – en atombomb från kalla kriget dagar. B-36 Peacemaker ritades under kriget men flög för första gången ett drygt år efter kriget hade slutat. Det kom heller aldrig in i några stridigheter men är ändå en symbol för "Det kalla kriget" eller "Terrorbalansens tid" som perioden efter andra världskriget också kallas. Och därmed är vi inne i den nya tiden – The Jet age. För det enorma språng som flyget tog under andra världskriget kan ändå inte beskrivas i en kort artikel, det skulle krävas bokhyllmetrar. Men en sammanfattning är ändå: Från kolv till jet, från visuellt till radar samt från kulor och krut till raketvapen.

Text och foto: Conny Åquist

Consolidate B-24D. Liberatorbombaren Strawberry Bitch flög uppdrag i Nordafrika mellan åren 1943-44 och flögs till museet 1959. På grund av planets ekivoka namn kallas det för Strawberry Lady när barn kommer på besök. Liberatorbombarna användes vid alla krigsskådeplatser under kriget och var känt för sin stora räckvidd. Mer än 18 000 tillverkades.



Det här enorma hjulet är från en B-36. Hjulet är visserligen stort men så vägde ett fullastat plan hela 186 ton. För att fördela den enorma tyngden bättre ersattes so-lohjulet senare av fyra mindre.





En P-51 Mustang laddas. Planet hade tre kulsprutor på varje vinghalva och här förnyar mekanikern magasinen. Det utställda planet var faktiskt det sista propellerdrivna plan som avdelats till ett taktiskt förband. Ursprungligen hade typen ritats på britternas begäran och försågs med Allison motorer men vid prov 1942 med Rolls-Royce Merlin motorer fick man mycket bättre fart- och höjdcapacitet så biltillverkaren Packard började göra motorerna till kärnan.



Lockheed P-38 Lightning kallades också för "Der Gabelschwanz Teufel" av sina motståndare eller "The Forked-Tail Devil". Planet konstruerades 1937 för flygning på hög höjd och den första visades för offentligheten den 11 februari 1939 vid en sju timmars flygning mellan Kalifornien till New York. På grund av sin speciella design kom typen att lida av en rad barnsjukdomar som inte var åtgärdade förrän flera år senare. 1942 sattes den in i stort antal i Nordafrika kampanjen. Utrustad med fälltankar användes planet värden över för långdistanseskort men även för bombuppdrag, markattack och för fotorekognoseringsuppdrag. Nästan 10 000 byggdes.



Supermarine Spitfire är väl alltför välkänt för att berätta något om men om jag förstått saken rätt så har man två Spitfirrar!!! på museet. Den här blåa varianten är ett fotospaningsplan



SBD-3 Dauntless.



Artikelförfattaren lutar sig mot Fat Man, Little Boy till vänster. Det är lite svårt att fatta vad en enda bomb av den här ringa storleken kan ställa till med. Det påstås att Albert Einstein aldrig skrattade eller log mer efter det att han fått höra om bombernas verkningar. Och saken kan nog ha sin riktighet, för han ler aldrig på kort som man ser av honom från den tiden.

MODELLFLYGETS DAG I SÖDERTÄLJE/NYKVARN, KRISTIHIMMELFÄRDS DAG 29 MAJ 2014.

Traditionsenligt anordnar Södertälje MFK sitt årliga MFD på Kristihimmelfärdsdag den 29 Maj i Nykvarn, vid Påldalens vackert belägna flygfält.

Evenemanget är ett av mellanSveriges största evenemang och är mycket uppskattat då vi genom åren alltid har en riktigt stor publik och vi bjuder på en trevlig dag med massor av flygplan, helikoptrar och även linstyrt combat.

Nytt för i år är att vi kommer att flyga Jet, med start och landning på gräs!

Vi har också under åren haft överraskningar såsom fullskalahelikoptrar, ultralätta flygplan och seglare som landat hos oss.

Gästflygare, oavsett förbundstillhörighet är välkomna att flyga, enda kravet är att du har en gällande försäkring i något av dom 2 förbunden.

Kaffebiljett & tilltugg bjuder klubben till alla gästflygare.

Som vanligt har vi en trevlig cafeteria med kaffe, korv och läsk. Vi brukar också ha nöjet att ha några handlare hos oss som säljer det mesta inom modellflyg

MFD börjar kl 11.00 med briefing kl 10.45, och vi beräknar att hålla på till kl 16.00 därefter är det fri flygning hela kvällen.

Hur hittar du till oss?

Enkelt, gå in på vår hemsida www.sodertaljemfk.se så kan du läsa lite info om klubben och där kommer också en vägbeskrivning att finnas under hela maj månad, dessutom är det skyltat från E20 vid Nykvarnsavfarten.

Möjlighet till camping finns om du vill komma dagen innan.

Vill du veta mera kan du ringa vår ordförande Janne Andersson 070-4976373 eller ställa frågor på vårt forum.

Mera info kommer längre fram i tiden.

VÄLKOMMNA



Majtävlingen / UT1

Lördagen den 3/5 med reserv den 10/5 anordnar
Uppsala Flygklubbs Modellflygare sin 52 andra Majtävling.

Samling 0730 Sundbro

Tävlingsplats Sundbro flygfält och markerna syd om fältet.

Sundbro flygfält 1 mil norr Uppsala

Klasser: F1A, F1B, F1C, F1A/2 F1B/2 F1C/2 P30 och Oldtimer.

Startavgifter: F1A/B/C 250:- FAI -lag 100:- Oldtimer, P30, F1A/B/C/2 150:- Juniorer ingen avgift.

Lagtävling i FAI klasserna om UNT vandringspris.

Oldtimer flygarna tävlar om Gurras Vandringspris för bästa prestation i Oldtimer.

Bet till UFK:s bankgiro 289-9664 skriv Majt.

Kontakt: Gunnar Ågren. Tel: 018-206710

Sista anmälningsdag: 26/4 Via telefon eller e:post,

Ange e:post telefon nr, samt SMFF nr.

E:mail gurra.agren@gmail.com.

Övrigt: Startplats är i första hand Sundbro vid lämplig vindriktning.

Om annan vindriktning råder finns fyra alternativa startplatser på jordbruksmark.

Ytan som vi får disponera av de tolv lantbrukarna är c:a 2,5 . 2,5 km av Uppsala slätten.

Villkoret att vi får använda markerna är att det är torrt.



Karlskoga Jet Power
3-6 JULI 2014

Karlskoga Modellflygklubb inbjuder till en jet-träff på Karlskoga flygplats.

Flygtiderna är från kl 9.00 till 20.00 torsdag t.o.m. lördag. Under lördagen kommer det att genomföras en flyguppvisning av deltagarna mellan kl 10.30 och 15.00. Flygtiden på söndagen den 8 juli är mellan 9.00 och 14.00. Alla piloter måste vid ankomsten anmäla sig för information om säkerhetsreglerna gällande flygplatsen och träffen. Vi kommer att ha servering under alla dagarna. Modellflygklubbens fält ligger ca 10 minuter norr om flygplatsen. Där finns möjlighet att hyra stugor och el för husvagn. Klubbstuga med pentry, dusch och toaletter. På lördagkvällen planeras ett gemensamt (knytkalas) grillparty, vi tillhandahåller grillarna.

Praktisk info:
Startavgift 200:-/deltagare och betalas vid ankomsten.
Stughyra: 100:-/natt och bädd. 4 bäddar i varje stuga.
Husvagnsparkering, el, dusch m.m. pris: 100:-/dygn.
• Svenska deltagare ska vara anslutna till SMFF.
• Utländska deltagare ska intyga motsvarande krav.
• Egen brandsläckare är obligatorisk.

För mera information kontakta:
Börje Luthman, 0586-447 56, 070-635 24 16
E-mail: luthman.b@telia.com

För stugbokning kontakta: Sture Kinell, 070-872 71 64
E-mail: sture.kinell@tele2.se

Uppdaterad info på www.kmfk.org

Karlskoga Modellflygklubb hälsar både piloter och publik välkomna!



EFTERLYSNING

JAG SÖKER uppgifter om denna person:
UNO AXELSSON,
FRIFLYGARE (A2 och Wakefield)
på 1960-talet.

Då medlem i
KATRINEHOLMS FLYGKLUBB.

Jag har återfunnit en
värdefull sak i en gammal
kartong, något som jag skulle
vidarebefordra till honom för ca
15 år sedan, men som blev
bortglömd då jag inte fann hans adress.
Lennart "Floda" Flodström.
tel 0303-80377, e-
post: flodaviator@telia.com

God fortsättning på det nya modellflygåret!

God fortsättning på det nya året, som jag hoppas innebär mycket modellflyg, få eller helst inga krascher och massor av härliga dagar bland familj och vänner.

Hoppas även att julen var god, att just du fick grötmandeln och att klapparna var stenhårda.

Här följer nu svaren:

Har ni hört låten With a little help from my friends. I mitt fall gick allt åt skogen tack vare lite hjälp från mina vänner. En kompis till mig påpekade nämligen att han en gång i tiden haft modellen som Hobbex använde i sin reklam. Han sa att modellen hette Vespus och jag mindes hans modell väl men vi hade båda två tagit fel på namnet, för även jag var övertygad att hans gamla illgröna linkärra hette Vespus. Bilden visar emellertid en lite liknande modell med namnet Snurren. Vilket ställde till lintrassel bland julnöttslösarna. Men som inte detta var nog. Även fråga 22 blev fel. Av en linbilsåkande kompis hade jag fått bilden med vad han påstod var herr Rossi

från Italien. Denne Ugo Rossi (19?? – 2002) vann VM i F2A med en Super Tiger G20/15 1960 och samma år startade han en modellmotorfirma tillsammans med sin bror Cesare. Men se på den lede, bilden föreställde Herr Picco istället!

Å andra sidan fick jag hjälp av mina vänner att reda ut lintrasset med fråga 1. Såväl Villy som Göran hittade bilder i gamla kataloger på både Vespus och Snurren så "slutet gott allting gott".

1: Wentzels i Stockholm tillverkade en rad linkärror med namn som Biet, Getingen och Humlan. Men detta trodde jag alltså var modellen Vespus, som gjordes av konkurrenten Sven E. Truedsson i Malmö. Namnet fick dessa uppräknade modellflygplan naturligtvis efter motorljudet.

Vespa är det latinska namnet för geting (vanlig geting = vespa vulgaris), så nu fick ni svaret på varför den italienska skotern heter som den heter samt att rätt svar här borde vara ett X.

Lite unikt med modellen Snurren var vingens uppbyggnad. Den bestod av två frästa vingprofilshalvor, en fram och en bak, som limmades ihop för att ge en symmetrisk profil. Rätt svar: Allt är fel, tyvärr.

2: En Merlinmotor har en väldigt lång kamaxel, betänk att det är 6 cylindrar i varje bank, som drivs av kuggjul i ena änden. Torsionsfjädring i materialet gör att man "för vred" lite på kamloberna mot slutet av kamaxeln så att motorn får rätt andning på alla cylindrarna när den går på full sula. En kompromiss alltså och härav den ojämna sången på tomgången. Rätt svar: 2

3: Detta är en Dyno-diesel från Schweiz. Observera att detta är kopior, för motorn blev kopierad både här och där. Den store drulen till höger är exempelvis en svensk kopia. Sven Jerrings bevingade ord från ett fotbollsreferat (tror jag): "Japaner, japaner, överallt japaner" gäller många modellmotorer men alltså inte den här. Rätt svar: 2

4: Vilken prestation att både lära sig vals och masurka samtidigt som man sitter uppe i luften. Man undrar ju om John kopplar på kärrans autopilot samtidigt som han tränar bugg? Hur han hunnit med att spela in några filmer överhuvudtaget är svårt att förstå för här är alternativ 2 rätt!

5: Ford Thunderbird var populär i vissa kretsar medan Stuntplanet Thunderbird var populär i andra cirklar. På ritningen till Bob Palmers berömda Stuntmodell visas en version av Fords Thunderbirdhuvkråka så man kan nog anta varifrån den gode Mr Palmer fick inspirationen till namnet. Byggsatsen gjordes av Veco. Svar: X

6: Tyvärr var inte 4 korrekt. För hur spännande vore det inte om både von Richthofen och Hermann Göring hade varit där. Görning var ju gift med Karin von Rosén, vars familj hade sommarställe på en ö utanför Fjällbacka i Bohuslän. Rätt svar: 1 (bilden är ett frottage av systerns gravsten)



7: Tyska Graupner äger patenträttigheterna till denna femkubiksmotor, som japanska OS tillverkar. Trots att det rör sig om en "udda fågel" har den blivit en långkörare och har nu tillverkats i gott och väl över 40 000 exemplar. Rätt svar: 2

8: Bosse Gårdstad har skrivit flera spänningsböcker, Mikael Nabrink har gett ut två böcker i en deckartrilogi, julnötsskonstruktören själv skriver på en deckare i Kungshamnsmiljö och "Den Gamble redaktören" har nu gått och blivit "Den Gambe deckarförfattaren". Så vill du ha något att läsa, ring Sture i Halmstad. Den uppmärksamme lägger också märke till att Sture själv målat omslaget på boken Tusculum, ett självporträtt alltså. Rätt svar: X

9: Filmstjärnan Jimmy Stewart, till vänster, var pilot under kriget och hyste ett livslångt flygintresse. Han och kompisen, tillika filmstjärnan, Henry Fonda bygge modellplan tillsammans. Björn Hedén heter en svensk radioflygpionjär som fick en Oscar för sitt bidrag till filmens utveckling, eller technical achievement, som det också heter. Björn uppfann nämligen en progressivt gripande koppling som används till filmkameror. Björns svärson, radioreparatören Anders Balte, är också känd i modellsvängen. Rätt svar här: 1

10: Vem skulle väl anställa en flyginjör med namnet Koppen? Tyvärr gjorde Ford det! Sedan gick det som det gjorde, det vill säga åt hejpytten. Svar: X

11: Är han inte stilig i sin fritidsstass så säg? LG visar här upp en tjugig kollektion för den sanne friluftsentusiasten. Jag är bombsäker på att han vid något tillfälle berättade för mig att han mannekäng dessa kläder för en katalog men när jag nu pratar med honom om det minns han inte längre. Rätt säkert svar: X

12: Kortet togs när makarna Leijon just hade landat på Göteborg Söve med DC-3:an Daisy. Rätt svar: 1

13: Mikael Carlsons produktionskapacitet är ofattbar. Han har, bland allt annat han gjort i sitt liv, byggt modeller åt Malmen. Rätt svar: 2

14: Säg Götaverken och det räcker för en göteborgare eller en båtentusiast. Rätt svar: X

15: När jag läste på universitetet hette studierektorn där tufft nog P. O. Bentley. Men här gällde frågan W(alter) O(wen) Bentley, som konstruerade den sista roterande stjärnmotorn – kallad B.R. II, vilket skall uttydas Bentley Rotary nr 2. Rätt svar: X

16: Tre pippiar med berg i bakgrunden. Svar: 2

17: Säkert tyckte det att de gjorde den häftigaste men officiellt påstod redaktionen att det var den äldsta. Svar: 2

18: Här är alternativ X mest troligt men konstigt nog är det alternativ 1 som är det rätta.

19: OS Jetstream är en muffler som heter som de senare förgasartyperna från Irvine. Rätt svar: X

20: Truman hade ett flygintresse så ock Churchill. Den senare gillade även att mura, måla och gambla. Rätt svar: X

21: Kortet föreställer Mr John Oliver när han besökte Sverige för några år sedan. Svar: 1

22: Bilden föreställer Gualtiero Picco (1940 – 2011) och han har inte vunnit

något VM i linspeed. Det har däremot hans konkurrent Herr Rossi. Lägg märke till bokstäverna ...ros.. i bakgrunden som jag trodde kunde hjälpa. Rätt svar här: Alla alternativ är fel.

23: Nej, detta är ingen Felix Wankel-motor. Fredrick Erickson konstruerade denna Erickson MCC FE-120, som är en fullexpansionsmotor eftersom den använder förbränningsgasen längre inom sig än en vanlig motor. Tanken är helt enkelt att varje uns av energi skall kramas ur bränslet. Men som med så många andra alternativa motorkonstruktioner blev väl inte den här någon större hit. I vilket fall som helst är det här en twin och lämnar två kraftpulser per vevaxelvarv. Svar: X

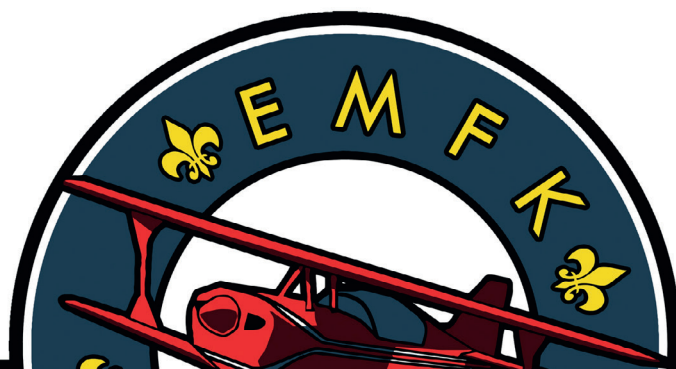
24: Satte detta grillen i huvet på dig? Om du röstade på italienaren Beppe Grillo fick du rätt här. Grillo betyder gräshoppa, som man ju kallade den militärgröna versionen av Piper Cub, även benämnd J-4. Rätt: 2

Vinnarna:

Jag skulle vilja tacka för alla svaren. Rekordmånga har denna gång gjort sig mödan och skickat in sina lösningar, kul!

- 1 Inge Ahlin
- 2 Bertil Henriksson
- 3 Jarl Kjellström
- 4 Leif Sundvall och Arne Frinndal





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



modellflyg^{nytt}

Nästa nummer

- *Reportage från
Förbundsmötet*
- *Meetingannonser*

Ute 25-4



MULTIPLEX®



You Tube

SHARK

The FUN flyer



RR

MPX-264286



1



You Tube



DOGFIGHTER

Let's race

4



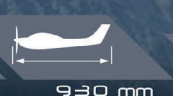
RR

MPX-264251

ELAPOR
FOAM



You Tube



RR

RR

MPX-264290

MPX-264291

3

PILATUS PC 6

MULTIPLEX® www.multiplex-rc.de

MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co.KG • Westliche Gewerbestr. 1 • D-75015 Bretten • Germany

Visit us on **You Tube** **facebook**

Get the free MPX news-app!

 Google play

 Available on the App Store



Distribueras av:

AutoPartner AB 016-400 11 33 www.autopartner.se