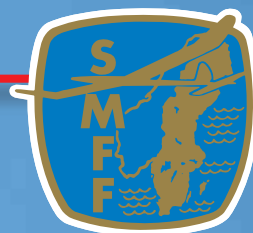


modellflyg^{nytt}

SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD

5 2014



*Extra tjockt
julnummer!*

*Höstens
tävlingar*



Julläsning



Tomas Carléns YAK 54

Uppvisningsflyg
från Dragsängarna



Friflyg-EM 2014 i Rumänien

Karlskoga Jetpower 2014

Rekord på Dragsängarna

Dags för årets julnötter!

Sveriges Modellflygförbund



Gör PR för modellflyg

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



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

MODELLFLYGNytt är organ för Sveriges Modellflygförbund

SMFF ordförande
samt ansvarig utgivare:

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

Ansvarig distribution, prenumeration eller vid utebliven tidning kontakta

Sveriges Modellflygförbund
Box 7819
103 96 Stockholm
Telefon 010-476 54 71
Pg-konto 51 81 65-6
Hemsida: www.modellflygforbund.se
e-mail: kansli@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!
Annonssunderlag i digital form, pdf- eps- X-ad- eller tif-format normalt 4 veckor före angiven utgivning.

Preliminär utgivning
Modellflygnytt nr 1/15 20 feb
Tidningen beräknas postas angivna veckor
Ordinarie manusstopp är 4 veckor före angivna utgivningsdagar, efter avtal kan senare lämning ske.

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

Tryck: V-TAB Vimmerby, 2014
ISSN-0345-813X



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

INNEHÅLL NR 5/2014

● FAI General Conference 2014	8
● Stora Grabbars Märke	10
● Tre generationers flygintresse	12
● EM i Friflyg 2014	16
● Lilla och stora friflygcupen	22
● Karlskoga Jetpower 2014	24
● Gränscupen 2014	28
● Hösttävling i F3A	33
● Tomas Carlén Air Racing	36
● Nakke flyger igen	39
● Rekord på Dragsängarna	42
● Stefan Olssons Spitfire	48
● Spitfire i Sverige	52
● Färgade stridspiloter	54
● Årets Julnötter	60
● Skriv en rad!	64



16



24



36



42



Då var vintern här med mörker och kyla men med chans till massor av inomhusflygning. Ta tillvara på alla möjligheter både i hemmaklubben och hos de klubbar som bjuder in till lite större evenemang i olika delar i landet.

Nyss hemkommen från ett möte med Flygsportförbundet så kan jag tala om att det kommer att föreslås stadgeändringar som kan vara till det bättre. Men för att det ska gå igenom så behövs ert stöd, delta på Flygsports årsmöte där klubbarna kan göra sin stämma hörd.

Deras möte kommer att gå av stapeln den 21/3 i Uppsala på Konferenscenter. Så planera in en tur dit, där ska även vi ska ha vårt förbundsmöte på söndagen den 22/3.

Mer information om vårt förbundsmöte kommer som vanligt att skickas ut till klubbarna i Januari.

En annan uppmaning blir till er som är klubbadministratörer, detta för att underlätta både för er och förbundet. Vill ni vara snälla och kolla upp så att era kontaktuppgifter är "up to date". Det är jätteviktigt att det kommer till rätt adress och rätt person så att ni inte missar något av informationen som vi skickar ut. Det finns en del klubbar som inte går att nå även om vi försökt att hitta rätt men ibland går inte det.

Vi vill även uppmana er att registrera utbildningstimmar och lokstöd i Idrott Online, det gör att RF ger fler pengar till flygsporten som gör att även vårt

Ingela Persson
Ordförande

förbund får mer pengar.

En annan sak som vi vill att ni tittar på och sprider till alla medlemmar är de nya reglerna för inköp av Nitrometan. Den som vill/behöver köpa ren Nitrometan kommer att behöva göra en tillståndsansökan. Detta har Bengt-Olof Samuelsson skrivit en text och det kommer även att finnas på hemsidan tillsammans med en länk till MSB.

Flyg högt, flyg väl, flyg länge

Ingela Persson



Styrelsen SMFF 2014



Funktion

Ordförande
Vice Ordförande
Kassör
VO-Elit
VO-Bredd
Suppleant

Namn

Ingela Persson
Claes Wahlund
Robert Sundström
Roland Brebäck
Christer Malmesäter
Ulf Höglén

E-post

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

Tel

070-627 43 03
070-577 05 78
070-731 62 80
076-115 21 46
070-695 49 64
070-478 45 74

Verksamhetsområde Bredd

Funktion

Chef
Vice chef
Ledamot
Ledamot
Ledamot

Namn

Christer Malmesäter
Sture Kinell
Inge Sundstedt
Sven Pontan
Claes Wahlund

E-post

ordf_vobredd@modellflygforbund.se
vordf_vobredd@modellflygforbund.se
familjen.sundstedt@spray.se
s_pontan@hotmail.com
viceordforande@modellflygforbund.se

070-695 49 64
070-572 71 64
076-109 12 26
070-592 47 52
070-577 05 78

Verksamhetsområde Elit

Funktion

Chef
Vice chef
Ledamot Radioflyg
Ledamot Linflyg
Ledamot Friflyg

Namn

Roland Brebäck
Bengt Lindgren
Gunnar Broberg
Bengt-Olof Samuelsson
Per Findahl

E-post

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

076-115 21 46
070-871 90 38
070-932 99 20
070-267 59 14

Revisorer

Revisor
Revisor

Namn

Anders Eriksson
Lennart Andersson

E-post

anders_s_eriksson@live.se
lennu52@passagen.se

070-345 80 70
070-467 50 03

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.



Sveriges Modellflygförbund
Box 7819
10396 Stockholm

E-post: kansli@modellflygforbund.se



Förbundsmärke, blazermärke

10:-



Lucy, byggsats

35:-



Pins

10:-



Mygga, introduktionsmodell, byggsats 15:-



SMFF-dekal

5:-



Thermal Dart, lite större AMA Cub 60:-

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



Sveriges Modellflygförbund VO Bredd i SMFF

DVD

De flesta klubbar har nu fått filmen och några har gett oss feedback. Vi i Bredd hoppas ni använder er av denna film och får glädje av den.

PR

Roll-up

Roll-up finns att låna hos dessa personer:

Karlskoga klubben hos vice ordf. Bredd Sture Kinell

Säter klubben hos Ulf Höglén

Växjöklubben hos Ordf. SMFF Ingela

Klubben Jupiter i Luleå

Banderoll

Banderoller finns att låna hos dessa personer:

Ordf Bredd Christer i Alvesta

Ordf. SMFF Ingela i Alvesta

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	sture.kinell@tele2.se
Ledamot	Inge Sundstedt	familjen.sundstedt@spray.se
Ledamot	Sven Pontan	s_pontan@hotmail.com
Ledamot	Claes Wahlund	viceordforande@modellflygforbund.se
Modellflygnytt.se	Patrik Gertsson	patrik@pgdata.se

Inbjudan till förbunds- möte 2015

**Söndagen den 22/3
i Uppsala på konferenscenter.**

**Mer info kommer
att skickas ut till klubbarna.**



Klubbledarpärm



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

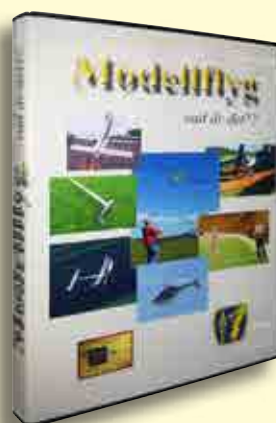
Denna klubbledarpärm riktar sig till klubbar som är anslutna till Sveriges Modellflygförbund.

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.



DVD

Under 2013 har det framkommit önskemål till SMFF om PR-material som kan användas i klubbarnas arbete med att rekrytera nya medlemmar. VO Bredd har därför i samarbete med PE-Film tagit fram en DVD-film på ca 30 minuter som presenterar ett stort antal grenar inom hobbyn modellflyg. Ett exemplar av filmen kommer under våren att distribueras till samtliga SMFF anslutna klubbar utan kostnad..

Tanken är att filmen ska kunna visas vid olika klubbaktiviteter, till exempel Öppet Hus, lokala utställningar och andra arrangemang där klubben vill visa upp sig och sin verksamhet för allmänheten och förhoppningsvis skapa ett intresse hos åskådaren att ta en fortsatt kontakt med klubben.

Sveriges Modellflygförbund
Christer Malmesäter
Ordförande, VO Bredd

En färgstark modellflygare har landat för gott



Arvid, som jag minns honom. Bild: Gunnar Farm

Arvid Holmbom har lämnade oss. Vi som kände honom minns en person som hela livet ägnade modellflyget mycket tid, både genom olika egna projekt och genom klubbarbete för att ge växande generationer möjlighet att uppleva glädjen i vår hobby. Vi saknar Arvids sakkunskap om allt som rörde flyg i allmänhet och modellflyg i synnerhet men framför allt hans förmåga att skapa glädje och gemenskap. Hans bullrande skratt har tystnat men minnet lever.

Arvid hade ett valspråk: "Det måste gå". Det gällde såväl klubbarbete som tekniska projekt. Man kan gott säga att

han var ovanligt tjurig. Hade han föresatt sig något så genomförde han det också. En sådan livshållning kan förstås möta en del motstånd, vilket det också gjorde. Själv drabbades jag inte men flera gånger valde han att bryta upp från den klubb han verkat i och bokstavligen bryta ny mark på annat håll.

Jag lärde känna Arvid 1975 då jag flyttade tillbaka till Sundsvall och blev medlem i MFK Skvadern. En av Arvids uppfinningar kom väl till pass för nybörjare på den tiden, en mekanisk anordning för dubbelkommando. Arvid hade helt enkelt försett klubbens skolflygradio med en

utriggare. Läraren hade egna spakar mekaniskt förbundna med elevens via mekaniska knutar. På detta sätt kunde man som nybörjare få handfast hjälp med spakandet.

Vid denna tid var det tvåtakts glödstiftare som gällde. Många i Skvadern tävlade i pylonracing. Motorerna trimmades och ljuddämparna var minimala. Ljudnivån runt fältet blev hög och våra grannar var inte alltid så förtjusta. I hobbyaffären började det dyka upp fyrtaktsmotorer som gav lägre ljudnivå. Arvid köpte en sådan men var inte alls nöjd med dess prestanda.

– "Det borde gå att bygga om tvåtaktsmotorer och få bättre prestanda" tyckte

Arvid. Så började han konvertera motorer åt sig själv, klubbkamrater och andra genom firman "AH-motor". Dom gick riktigt bra. Så småningom blev de fabriktillverkade motorerna tillräckligt bra så då slutade Arvid med denna verksamhet. Motorbyggandet fortsatte han ändå med. Bland de mest fantastiska skapelserna var en fyrcylindrig fyrtakts glödstiftsboxer med turbo på totalt 10 ccm! Den monterades in i en fin skala-Cub.

I MFK Skvadern tävlades en hel del. Förutom pylonracing hade vi såväl F3A-tävlingar i SM-klass som enkla tävlingar som Arvid döpte till Kovesen. En annan aktivitet var att ordna flygfält på någon sjö på vårvintern. En tidigare klubbkamrat påminde mig om en annan av Arvids starka sidor. Om han hade oturen att sätta en kärra i backen så åkte han hem och lagade, lackade och återställde så att man knappt kunde se skillnaden mot nyskick, ofta till nästa dag!

Arvid kom ofta med nya idéer som snabbt spred sig bland övriga i klubben. Några exempel: Under perioden med pylonracing byggde många extrema flygmaskiner baserade på gjutna glasfiberkroppar från Arvids verkstad. En annan fluga var plan med skurna cellplastvingar klädda med gråpapper. Det var billigt och fungerade bra till vardagsbusflygning.

Alla idéer var väl inte helt lyckade. När han skurit många cellplastvingar, och blev less på plaströken som låg tät, kom han på att man skulle kunna fräsa ut vingar ur cellplastblocken i stället. En böjd spik i en bormaskin i stativ fick bli fräs och cellplastblocket kunde åka på en släde fram och tillbaka. Det gick nog ganska bra men ni kan gissa hur mycket frigolitspån som bildades! Hela golvet i gillestugan blev täckt. När oväsendet var slut kom en av husets nyfikna kattungar nerför trappan. Som ni vet kan kattsinn bli statistiskt laddade så kattungen blev till en

stor boll av frigolitspån. Skrämd av detta rusade den uppför trappen igen och spred frigoliten även över hela övre våningen! Hustru Birgit blev inte direkt förtjust över denna metod för vingframställning, som ni kan förstå.

Ungdomsverksamhet låg honom varmt om hjärtat. I MFK Skvadern ägnade han otaliga kvällar till att håll byggverksamheten igång i vår egen bygglokal i de gamla lokstallarna på Kolvägen i Sundsvall, även om han ibland blev less på att "ungdjävlar" var mer intresserade av att springa omkring och kasta papperstussar än att bygga flygplan".

När Arvid byggde nytt modellflygfält i Vattjom fortsatte han och andra i Matfors MFK att ordna ungdomsverksamhet. För

några år sedan skapade han "Matforsarn". Det var en enkel balsaflygmaskin med elmotor. Genom bidrag från Flygsportförbundet kunde juniorerna köpa ett helt paket med allt som behövdes, inklusive en enkel flygradio, för en billig penning. Utan Arvids entusiasm hade det inte blivit av.

Arvid talade om vad han tyckte, även om det ibland kunde kosta på. På senare år skrev han också i lokaltidningen om sådant han tyckte skulle rättas till. I grunden var han en väldigt snäll person som spred glädje omkring sig i den klubb han var verksam. Vi saknar honom och hoppas att han får fortsätta flyga i sin himmel.

Här ser vi Arvid omgiven av Erik och Daniel när MFK Svadern ordnade vinterflyg på Klingstatjärn. Dom beskådar de sorgliga resterna av Daniels flygplan efter en "hård oplanerad landning". Bild: Gunnar Farm



Bilden visar en av Arvids ombyggda motorer, en OS 6,5cc konverterad till fyrtakt. Kamaxeln sitter på förgasarens tidigare plats. Vipporna är tillverkade av plåt! Bild: Gunnar Farm



Några glada ungdomar i Matfors MFK som under Arvids ledning byggt "Matforsarn". Bild: från Matfors MFK hemsida



FAI:s General Conference 2014



Bengt-Olof Samuelsson tar emot diplomtet ur John Grubbströms hand.

FAI genomför varje år sin Generalkonferens under hösten med deltagande av representanter för anslutna "aeroklubbar" (National Airsport Control), ordförandena för de olika kommissionerna samt ytterligare ett antal delegater. Tillsammans var det 43 aeroklubbar (NAC) och 49 nationaliteter representerade vid mötet som denna gång genomfördes på Holiday Inn i Pattaya, Thailand 16 – 18 oktober. Flera möten genomfördes dessutom dagarna före, bland annat inom CASI (FAI Air Sport General Commission) som har ansvar för Sporting Code.

Flygsportförbundet representerades av Bengt Lindgren och Håkan Dahlqvist, ordförande respektive vice ordförande i FSF. För SMFF var det extra intressant att FAI ville uppmärksamma en modellflygare och en modellflygklubb vid den Award Ceremony som inledde Generalkonferensen.

FAI tilldelade Paul Tissandier-diplomet till Bengt-Olof Samuelsson. Diplomet instiftades av FAI 1952 för att hedra dem som på ett förtjänstfullt sätt har verkat för flyg i allmänhet och i synnerhet sportflyg.

Paul Tissandier var FAI:s generalsekretärer åren 1919 – 1945. Motiveringen till utnämningen är:

Bengt-Olof has devoted his life to aviation and has been a true mentor for all of the Swedish Model flyers in the meaning of organizing events. His devoted work in the board and subcommittees has established a true spirit for the work and what's the meaning of working in a committee. During the time he has also been working in the CIAM subcommittee for Control Line both as a member and it's Chairman. The impact on the Swedish Aeromodelling community can't be calculated in dollars and cents. His devotedness has inspired young peoples to start working in the federation.

1994 tilldelades Paul Tissandier-diplomet till Carl-Göran Sundstedt. Därmed är det två svenska modellflygare som har fått denna prestigefyllda utmärkelse.

1965 instiftade FAI en ny utmärkelse; The FAI Honorary Group Diploma (for Aeronautics. Den tilldelas grupper eller organisationer som har utmärkt sig i

utvecklingen av flyg.

Diplomet utdelades i år till till AKMG med följande motivering:

Aero Klubben Modell Göteborg (AKMG) is over the years a key organizer of aero modelling events in Sweden. During the last years several international events and border events in the Nordic countries have been organized by the Club. AKMG has its own model airfield in the town of Gothenburg which is the old airport of Gothenburg. The Club has produced World Champions and several Nordic and Swedish Champions.

AKMG:s representant vid utdelningen av diplomtet var Björn Friberg. Han hade någon dag tidigare blivit påkörd när han åkte motorcykel i Thailand (bilföraren smet från platsen utan att på något sätt hjälpa till). Björn hade ordentliga blesseyer men vi som såg honom var glada att han inte var värre skadad än att han kunde motta diplomtet.

Text: Bengt-Olof Samuelsson
Foto: Phakin FAI



Björn Friberg tar emot AKMGs utmärkelse.



Paul Tissandiers diplom.

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.

I artikelserien, där Friflyg presenterar sina Stora Grabbar har vi nu kommit till nummer fyra i artikelserien som Håkan Broberg.

De får själva skriva om sitt tävlande och vad som har drivit dem till dessa prestationer.

Stora grabbar, Nummer 4

Stora grabbar, Nummer 4,
197 poäng.
Håkan Broberg SWE 376
Tävlrar för Gagnef Modellflygklubb

Meritlista

VM-guld i lag 2001
VM-silver i lag 2003
EM-brons i lag 2002
EM-silver i lag 2014
NM: 2 guld, 2 brons
13 SM-guld
3 Världscupsegrar

Modellflyg har varit min hobby nu i över sextio år. Jag var bara åtta år då jag började intressera mig för flygplan på allvar och bygga mina egna modeller. Modellflygandet har gett mig mycket genom åren. Det har varit mycket spänning, resor och härliga segrar men också en möjlighet att lära känna nya intressanta människor och se mycket av världen.

Jag känner mig lyckligt lottad att vid snart 70 års ålder (68 år) ha en hobby och sport som jag alltjämt orkar med. En hobby som berikar mitt liv på många sätt. Och en sport där jag är med i svenska landslaget.

Bakgrund

När jag som åttaåring började bygga modeller köpte jag delar från en sporthandlare i Falun. Vi var ett gäng grannkillar som till en början byggde tillsammans men idag är det bara jag som fortsatt med modellflygandet.

Även fast min flygkarriär började en aning knackigt. I den första tävlingen jag ställde upp i kom jag sist. Det var 1958 och jag var 12 år. Men som tävlingsmänniska sporrade en sista plats mig till revansch. Jag fortsatte att bygga modeller och började flyga med planet Gladan. När det var dags för Wenselpokalen i Östersund var vi fyra grabbar som fick skjuts från Falun norr ut av en av mina kompisars pappa och det gick riktigt bra för mig i tävlingen.

Första teorikursen

När jag var 14 år gick jag min första teorikurs och tävlade i S-int klassen upp till 15 års ålder. Sen började jag med F-int. Det var då det började gå riktigt bra för mig i tävlingar. När jag var 17 år kom jag med i Svenska landslaget första gången. I början av 70-talet bytte jag klass till A2, numera F1A, och var med i landslaget första gången 1973. Jag flög A2 fram till 1982. Därefter började jag flyga F1B, som också är den klassen jag varit aktiv längst inom.

Numera flyger och tävlar jag även med radiostyrda plan, F3D. Pylon Racing, men det är mest för att jag tycker att det är roligt.

Bästa minnet

Min absoluta höjdpunkt genom åren som modellflygare är VM i Kalifornien, USA 2001. I det svenska landslaget var Bror Eimar, min son Anders Broberg och jag med. Vi tog hem VM-guldet den sommaren. Att få stå överst på prispallen tillsammans med min son slår det mesta. Det var en fantastisk känsla. Två år senare, 2003 tog vi VM-silver tillsammans i Ungern. Även det är en av mina höjdpunkter inom modellflygningen.

Utveckling inom modellflyg

Ukraina tillverkar de bästa F1B planen. Jag köper alla mina plan från Ukraina av Stepan Stefanchuk som jag varit bekant med sedan länge.

Stepan var professionell modellflygbyggare, anställd av Ukrainas staten. Nästa alla öststadslander satsade stort på sporten inför VM och internationella tävlingar och hade professionella modellflygare. Det var inte förrän kommunismen föll i början av 90-talet fick vi tillgång till deras kunskap.



I början av 90-talet bjöd jag och min flygarkompis Janne Forsman hit Stepan Stefanchuk och hans kollega Alexis Bokien. Syftet vara att lära oss mer om sporten och modellbyggandet. Och de har nog faktiskt lärt mig det mesta inom modern F1B-flygning. De båda bodde hos oss en vecka innan vi åkte till Norge och tävlade i Holliday on Ice. Därefter kom Stefanchuk och Bokien åtta vintrar i rad och bodde en vecka hos oss och

lärde oss de senaste inom sporten.

Det var i samband med kommunismens fall den tekniska utvecklingen inom sporten tog ett stort steg framåt i Sverige. Duktiga modellflygbyggare kunde dela med sig av sin kunskap, sälja material och flygplansdelar till oss i väst. I dag är det nästan ingen som bygger sina egna plan eller köper delar utan man köper färdiga plan, främst från Ukraina.

I skrivande stund har jag kvalificerat mig till VM i Moldavien 2015 som jag ser fram emot.

Håkan Broberg

Flyg ett intresse över generationsgränserna

Få saker stärker familjebanden, även över åldersgränserna, så mycket som ett gemensamt intresse av något slag. I familjen Pousard är tre generationer – Bengt, Fredrik och Rasmus bitna av flyg, inte minst av modellflyg.

Det ska börjas i tid, det som stort ska bli. Rasmus Pousard var bara 6 eller 7 år gammal när han började med modellflyg och nu är han 11.

– Min morfar Bengt och min morbror Fredrik har lärt mig flyga, förklarar Rasmus.

I somras tog Rasmus sitt modellflygcertifikat men bara för att morfar håller i klubbens flygskolning fick han ingen "gräddfil" till ett cert. När Bengts barnbarn skulle flyga upp var andra funktionärer närvarande för att se till att allt gick rätt till.

– Fast innan jag flög upp hade jag tränat en hel del, påpekar Rasmus.

Modellen som den unge piloten flyger är en förenklad version av flygplanet Piper Cub, som kallas Fun Cub, med en spännvidd på runt 1 meter. Han har även en modell av det lätta transportplanet Beaver samt en motorseglare med en spännvidd på drygt 2 meter.

Deltar i klubbarbetet

Allt började för den unge flygentusiastens del när han kom i skolåldern. Han började då med flygleksaker från Toys"r"us och sedan blev det flyg med helikopter och quadrokopter, en flygande tingest med fyra propellrar.

De senaste fyra åren har intresset utövats mer regelbundet, även om skolan tar en hel del tid. Men Rasmus är inte enbart en duktig modellflygare, han deltar även aktivt i klubbarbetet och jobbar gärna med att städa och klippa gräs – viktiga saker för att dana en god och ansvarstagande samhällsmedborgare.

Åker runt i landet

Morfadern i familjen, Bengt började redan på 50-talet med gummisnoddsmodeller, så intresset för flyg sitter i generna. Nu,



Bengt och Rasmus Pousard gillar flyg i alla former.

som pensionär, tillbringar Bengt fem sex dagar i veckan på modellfältet och ofta har han då med sig barnbarnet Rasmus.

– Redan tidigt bestämde jag mig för att inte driva på, säger morfar Bengt. Det funkar inte att pressa fram något men jag har väl skapat ett intresse hos honom.

Bengt och Rasmus reser dessutom runt på en del flygträffar. De har varit

till Ljungbyhed, Laxå och Karlskoga och naturligtvis på barnens flyghelg på Aerozeum.

– Hobby och teknik är kul men jag gillar även fullskalaflygplan, påpekar Rasmus.

Conny Åquist

Tre generationer



Rasmus flyger en förenklad version av flygplanet Piper Cub. Modellen kallas Fun Cub.



Med en handhållen radiosändare styr Rasmus sin modell.



MFK Jupiter på Hantverksdagarna i Luleå



Hantverksdagarna i Luleå hade 140 utställare och 12 tusen besökare under tre dagar i anslutning till allhelgonahelgen. MFK Jupiter deltog som vanligt på mässan och visade upp en stor spännvidd av olika radiostyrda modeller av bilar, båtar, helikoptrar och flygplan.

På mässan visades bland annat äkta hantverk för alla olika intressen. Arrangörerna vill erbjuda något intressant för alla inom en familj. Några tycker t.ex. om egentillverkad glögg, sylt, marmelad, stenugnsbakat bröd, karameller med mera. Andra tycker om att se hantverk i form av svepaskar, hemstickade produkter, smycken och peruanska kläder av alpaca ull. Ytterligare andra tycker mer om veteranbilar, allmogebåtar, radiostyrda båtar, bilar, helikoptrar och flygplan.

Bland 140 montrar och 12 000 besökare så gäller det att nå fram till besökarna med något som intresserar



dem. I en mycket stor monter fanns MFK Jupiter med en bred utställning av olika radiostyrda modeller. Det fanns plats för en omfattande utställningsdel, en bilbana på filtmatte med flera hopp samt utrymme för att flyga inomhus med lätta modeller. För att synas och fånga intresset så gäller det t.ex. att bygga montern med utställningsmodeller på höjden för att kunna hittas av besökarna. Att flyga inomhusmodeller högt under taket innebär också att synas. Att starta en femcylindrig stjärnmotor och köra en kort stund fångar också intresset ljudmässigt.

När besökarna väl hittat fram till montern gäller det att ha utställningspersonal som kan svara på besökarnas frågor om olika modeller. En mycket populär aktivitet var flygsimulatore. Den var så populär så om det skulle uppstå ett kort ögonblick då den var ledig så användes den genast av MFK Jupiters egna unga utställare. Besökarna fick också pröva på att köra modellbil och att flyga dubbelkommando. De fick också se Jupiters ungdomar bygga flygplan i montern.

Att delta i en mässa innebär ett omfattande arbete för klubben men det ger också resultat. En tid efter varje mässa får klubben ofta ett antal nya medlemmar. Det märks framförallt på att fler besöker klubbens bygglokal under byggkvällarna och vill bli medlemmar.

Håkan Holmvall

Rtp-flygning – en snurrig sysselsättning

Förr i världen hade man enkla vanor. Roliga vanor som Rtp-flyg, exempelvis! Round the pole-flygning* är en form av flyg från anno dazumal, en del av vår hobby som kanske har blivit lite bortglömd. Synd, för verksamheten passar gammal och ung, hög såväl som låg (alltså inte kort eller lång utan adel och bönder, kanske rent av präster och borgare), inom- och utomhus... Ja, dessutom löser denna form av flyg de bullerproblem som många modellflygfält dras med.

*(snurrit värre runt ena påle, i värmländsk översättning)

Conny Åquist



Modellen strax innan start. Spana in den lilla yta som krävs för denna form av modellflyg.



Göran Herngren visar Rtp-flygning i AKMG:s klubbstuga. Observera den välordnade bakgrunden.



Göran Herngren vevar upp gummimotorn i sin Tummeliten.

Friflyg EM 2014



Svenska laget efter Europamästerskapen

Europamästerskapen i Friflyg flögs i mitten av augusti på det välkända fältet utanför staden Salonta i Rumänien, nära den ungerska gränsen. Mästerskapen samlade hela 29 nationer denna gång. Innan EM flögs det två Världscuptävlingar som uppvärmning. På papperet så hade Sverige ett lag med något färre deltagare än vanligt. Det skulle kunnat oroa svenskarna, men istället för att oroa oss så valde vi att tänka lite annorlunda än brukligt, se till fördelarna, skala bort saker vi visste vi inte skulle rå med och istället koncentrera oss på att använda våra resurser maximalt. OK, en lite annorlunda taktik än under tidigare mästerskap, men vi kände ändå att vi hade något stort och bra på gång.

I segelmodellklassen F1A fanns Per Findahl med för att försvara sitt guld från vinsten i Italien 2012. I det svenska tremannalaget flög Kosma Huber från Norberg tillsammans med Anders Persson och Jan Svenungsson, båda tävlande för AKM i Malmö. För både Jan

och Kosma var årets landslagsuppdrag det första i de svenska färgerna. I klass F1B, gummimotorklassen, hade Sverige bara två personer uttagna, Oskar Findahl, Norberg och Håkan Broberg, Gagnef. På plats bestämdes att Per Findahl skulle gå in och flyga som nummer tre i laget så vi skulle få ett fullt lag i lagtävlingen. I klass F1C tävlade Tommy Eriksson, Gagnef. För att klara F1A-dagen med hela fyra tävlande så tog vi med rutinerade Tereza Vosejkova från Tjeckien som hjälpare. Tereza fick ta vår officiella plats som tidtagare, men med förbehållet att hon skulle hjälpa oss under F1A-dagen.

Pelle, Oskar, Tereza och Kosma var på plats för den första Världscuptävlingen, Harghita Cup. Både Kosma och Pelle missade lite tid under grundomgångarna så det blev ingen final denna gång. Men dagen erbjöd ändå otroligt bra träning och möjlighet att få känna på termiken, det var klart lurigt med termikblåsor som dog ut, det var lätt att hamna på sidan av den bästa luften. I Klass F1B flög Oskar

suveränt, plockade massor av termikblåsor på egen hand, och tog sig till final. Det blev en morgonfinal där maxtiden var satt till 10 minuter. Oskar gjorde en mycket fin flygning som räckte till en tiondeplats i det tuffa startfältet.

Salonta Cup

Under Världscuptävling två, Salonta Cup, flög åter igen Oskar suveränt genom grundomgångarna och tog sig till final i klass F1B. Nu hade även Tommy Eriksson och Håkan Broberg anlänt. Håkan flög liksom Oskar mycket inspirerat och klarade sig till finalen i klass F1B. Tommy valde att flyga ett par starter i F1C-tävlingen, men efter att ha träffat en elledning i en flygning, men med turen att klara modellen, valde Tommy att stå över de avslutande grundstarterna. I Klass F1A flög Pelle säkert och gick till final, Kosma hade några tekniska problem med sin modell och tappade tid. Den första finalen flögs på kvällen med sju minuters maxtid. I klass F1A klarade endast tre personer den



Pelle på bronspallen i klass F1A.

tiden, Pelle, Anton Gorskiey, Ryssland och Roland Koglot, Slovenien. I klass F1B gjorde Oskar en kanonflygning men hamnade på sidan av den bästa luften, 6 min och 25 sekunder blev Oskars tid som räckte till en 18 plats i det 25 personer starka finalfältet. Håkan gjorde även han en kanonflygning och kom dessutom med i den bästa luften och klarade maxtiden. I klass F1A blev det en morgonfinal mellan de tre återstående flygarna, till morgonfinalen i klass F1B tog sig tio personer. Pelle valde taktiken att springa bort mot en by i närheten av startplatsen för sin flygning, tanken var att en del varmluft kunde släppa där. Det visade sig vara en bra taktik. Pelles modell tog mark efter drygt åtta minuter vilket var nästan en minut bättre än tvåan Anton. Roland slutade på tredje plats några sekunder bakom Anton. En skön seger i den kanske starkaste världscuptävlingen för säsongen. Håkan fick också till en mycket bra flygning. Men med lite vind i finalen drog modellerna långt bort. De modeller som hade LED flashers (lampor) på sig syntes bäst och kanske tappade Håkan segern på att han inte hade lampor. Men en fantastiskt fin tredjeplats fick ändå Håkan med sig. Det kändes som vi var redo för mästerskapet!

Under den officiella ankomstdagen för EM kom slutligen Anders och Jan

och laget var fulltaligt. Vi hade öppning ceremoni, modellkoll och lagledarmöte på agendan. Därtill så klart några möten med svenska laget för att lägga upp taktiken. Tereza på linjen agerande lagledare för det svenska F1A-laget, Oskar med som lagledare/hjälpare för Pelle, Tommy och Håkan som modelluppsamlare nere i vinden. De svenska tävlande fick själva gå ner i omgångar och möta upp och ta med modellerna upp till startlinjen. Men vi bedömde inte det som något stort problem, F1A laget var i bra fysisk form och skulle lätt klara den sysslan. Som medlöpare under flygningarna var vi flexibla och hjälptes åt så mycket vi kunde för att laget skulle lyckas så bra som möjligt, det funkade otroligt bra.

Lurig termik

Vädret under F1A-dagen var mycket bra, men termiken lite lurig så det gällde flyga säkert. Vi inledde säkert med fina maxflygningar, lagarbetet var på topp. Starterna rullade på och svenskarna flög stupsäkert. Startordningen var den att supersnabba Jan flög först, Anders som nummer två och Kosma avslutade. Kosma fick en mid air kollision som förstörde en vinge, men den lagades medan Kosma flög med reserven. Tereza skötte sin lagledarsyssla

med bravur. Helt suveränt flygande gjorde att Sverige till slut hade med samtliga fyra tävlanden i den 39 man stora finalen. Speciellt roligt naturligtvis att se Jans och Kosmas säkra agerande under sina mästerskapsdebuter, svenskt friflyg har bredd i toppen! Eftersom Sverige endast hade med åtta personer totalt i laget hade vi svårt med att både ha med hjälpare på linjen och hämtare till finalen, men med rutin och flexibelt arbete så lyckades vi få ihop allt. Den första finalen hade maxtiden fem minuter. Pelle och Kosma klarade tiden. Anders tappade endast 16 sekunder vilket räckte till 20 plats. Jan flög ihop 240 sekunder och lade beslag på plats 27. Sveriges första EM medalj var nu i hamn. Fyra lag hade flugit fullt, nu fick de individuella placeringarna avgöra lagplaceringen. Ryssland segrade i lagstriden med Israel på plats nummer två. Med så stabila finalflygningar visade det sig att Sverige fick med sig ett brons i lagtävlingen, helt underbart!

I sista finalen skulle 9 minuter flygas. Både Kosma och Pelle fick till fina flygningar. Kosma landade efter 348 sekunder och hamnade på sjätte plats. Pelle flög 389 sekunder och fick med sig bronset. Anton Gorskiey, Ryssland tog silvret endast 5 sekunder före Pelle. Segrade gjorde Robert Lesko, Kroatien efter en suverän niominutersflygning. Två medaljer till Sverige, heja!

Under tävlingsdag två flögs det F1B. F1B gänget började lika bra som F1A laget, fina och säkra maxflygningar. Håkan flög först av svenskarna, Oskar som nummer två och Pelle avslutade. Tommy fanns på linjen under dagen och skötte lagledarsysslan tillsammans med Pelle. Vi plockade termiken bra, Pelle hjälpte Håkan och Oskar gick sen in och hjälpte Pelle som avslutade. Under Oskars flygningar fanns Pelle med och stöttade. Lagarbetet flöt åter igen på suveränt enligt planerna. Vi var snabba om någon sprängde en motor så nummer två kunde veva istället, väldigt få termiktillfällen missades under dagen. Allt rullade på bra fram till sista flygningen. Efter att Håkan flugit sin sjunde max kom vinden och det blev mer svårfluget. Oskar plockade luft med tio minuter kvar av perioden, det räckte precis till en max. Med endast 1,5 minut kvar av perioden flög Pelle en kanonmax, det svenska laget hade åter igen flugit fullt! Denna gång hade fem nationer klarat sina lag felfria till finalen så den individuella finalen skulle bli mycket spännande även denna gång för lagtävlingen. En storm drog in på kvällen så det blev en tiominutersfinal morgonen därpå. Samtliga svenskar gjorde bra och stabila flygningar. Efter stormen såg morgonens luft stabil och lugn ut, men skenet bedrog,



Svenska F1B-laget på silverplats.

det var rejält rörigt och turbulent trots den svaga vinden, flera i toppskiktet trimmade bort sig och stallade. Håkan flög ihop 352 sekunder och slutade åtta. Per flög 326 sekunder och slutade tia, Oskar flög 261 sekunder och slutade 21:a. Överlyckliga svenskar kunde konstatera att de stabila finalflygningarna tog laget till en näst intill osannolik silverplats bakom segrande Ryssland. Sveriges medalj nummer tre var ett faktum!

Under den avslutande tävlingsdagen flögs motorklassen F1C. För Sveriges del tävlade alltså Tommy Eriksson. En något försenad start av F1C-tävlingen efter F1B-finalen gjorde att det fanns skillnader i luften redan nu. Tyvärr fick det svenska

laget känna av att det fanns sjunk. Fyra minuter var maxtiden. Tommy gjorde en bra flygning, modellen tryckte något under avslutande delen av motorflykten, men tappade ändå inte mycket höjd. Med de växlade motorena som har stora propellerdiametrar är det känsligt hur proppen lägger sig när den faller, det påverkar trimmet. Tyvärr så lade sig propellern så modellen tryckte något plus kurvade ganska tight. Modellen hade säkert klarat maxen om endast två av de tre sakerna inträffat, men med samtliga tre negativa saker samtidigt räckte det inte riktigt till en max, en halvminut fattades tyvärr. Flera andra säkra flygare hade flugit tillsammans med Tommy och även de fick känna på sjunk, exempelvis stupsäkre Alan Jack,

England missade tid i samma luft. I start två blev det lite flygcirkus från Tommy. I landningen till start ett slog modellen i en mylarpinne ganska hårt och en arm till timern hade fått sig en törn. Det gjorde att bunten låg i nästan 10 sekunder i start två, det blev ryggflygning och låg urtagning, men modellen gled sedan suveränt, fuse på 2 meters höjd precis över en grupp får, som nästan blev ihjälskrämda!? Men maxen var i hamn! Resten av dagen flög Tommy stupsäkert och hade utgångshöjd som övriga i startfältet. Visst fanns det flappers och folders som kom något högre, men Tommy var med strax där under. Vädret under F1C dagen upplevdes som ganska enkelt och mer än halva startfältet gick till final. Tommy slutade på 39 plats. Flera spännande modeller fanns på linjen till finalen, den kanske häftigaste hade vår danske kollega, Thomas Köster. En helkolkärra, fantastiskt bygge, med en LDA-F1A proil på vingen. Modellen kom grymt högt och hade ett spännande snabbt glid. I första finalen råkade tyvärr Thomas ut för ett servohaveri och fick efter det två korta motortider, trist. Modellerna i första finalen drog ner i den svaga vinden mot några kraftledning. En rökpelare tornade plötsligt upp, en tjeckisk modell hade brunnit upp efter kollision med en ledning. Den andra finalen på sju minuter samlade 15 flygare som klarat fem minuter. Många fina flygningar kunde ses. Själv följde jag Gerd Aringers modell som såg ut att klara maxtiden. Men med tio sekunder kvar tog den i en av elstolparna nere i vind, gled sakta på ledningen innan den fick kontakt med ledning två och eldklot två med efterföljande epoxyrök var ett faktum, mycket trist tappa tid och modell på sådant. Till sista finalen då nio minuter skulle flygas fanns sju personer kvar. Samtliga gjorde bra flygningar, men den enda helt perfekta flygningen stod Alexandrov Viacheslav, Ukraina för. Perfekt stig och urtagning gjorde att han blev ensam om att klara nio minuter och tog således hem titeln som Europamästare i klass F1C. Ryssland vann åter igen lagtävlingen.

Det blev naturligtvis trevlig avslutning av mästerskapet för Svensk del. Tre tillfällen på pallen under prisutdelningen tycker jag är en mer än en godkänd prestation. Vi kan summera med att vi tänkte lite "outside the box" denna gång. Det medförde att vi kunde utnyttja lagets kvaliteter på ett bra sätt och att alla i laget kunde prestera på topp. Resultatet att vi kom på andra plats i medaljligan efter Ryssland är helt fantastiskt och näst intill osannolikt! Vi är grymt nöjda och stolta att vi kunde få med så många medaljer hem till Sverige, det bådär gott inför VM som går i Mongoliet nästa år!

Per Findahl, lagledare för det svenska friflyglanslaget 2014.



Tereza och Oskar, vi har inte bara gamla flygare!.

F1B Seniors - Team Classification
Ukraine Challenge Trophy F1B Team
awarded to RUSSIAN TEAM

Place points	Team	competitor 1	competitor 2	competitor 3	TOTAL	individual places
1	RUSSIA	1320	1320	3960	14	(2+5+7)
2	SWEDEN	1320	1320	3960	39	(8+10+21)
3	SERBIA	1320	1320	3960	39	(11+11+17)
4	GERMANY	1320	1320	3960	66	(13+23+30)
5	ISRAEL	1320	1320	3960	99	(29+31+39)
6	GREAT BRITAIN	1320	1320	3958		
7	POLAND	1296	1320	3929		
8	LITHUANIA	1320	1298	3903		
9	ITALY	1258	1320	3898		
10	FINLAND	1320	1320	3895		
11	HUNGARY	1320	1248	3888		
12	BOSNIA AND HERZEGOVINA	1304	1289	1294	3887	
13	FRANCE	1320	1244	3884	121	(19+38+64)
14	SLOVENIA	1303	1310	3884	147	(43+47+57)
15	CZECH REPUBLIC	1320	1240	3880		
16	LATVIA	1320	1237	3877		
17	CROATIA	1310	1218	3848		
18	SWITZERLAND	1301	1201	3822		
19	UKRAINE	1320	1209	3795		
20	ESTONIA	1305	1116	3737		
21	TURKEY	1320	1153	3718		
22	AUSTRIA	1103	1264	3669		
23	ROMANIA	1055	1320	3532		
24	SLOVAK REPUBLIC	1320	1087	3483		
25	NORWAY	1320	1320	2640		
26	SPAIN	1290	326	1616		
27	DENMARK	1295		1295		

F1A Seniors - Team Classification
Ukraine Challenge Trophy F1A Team
awarded to RUSSIAN TEAM

Place points	Team	competitor 1	competitor 2	competitor 3	TOTAL	individual places
1	RUSSIA	1290	1290	3870	28	(2+5+21)
2	ISRAEL	1290	1290	3870	39	(9+13+17)
3	SWEDEN	1290	1290	3870	50	(6+20+27)
4	ROMANIA	1290	1290	3870	66	(4+23+39)
5	FRANCE	1290	1290	3858		
6	ITALY	1290	1264	3844	95	(16+26+53)
7	GREAT BRITAIN	1278	1290	3844	119	(31+43+45)
8	SLOVENIA	1290	1277	3841		
9	SLOVAK REPUBLIK	1290	1255	3835		
10	UKRAINE	1290	1226	3806		
11	SERBIA	1270	1273	3753		
12	LITHUANIA	1262	1211	3741		
13	FINLAND	1186	1267	3733		
14	LATVIA	1242	1225	3712		
15	CZECH REPUBLIC	1290	1145	3698		
16	DENMARK	1290	1290	3690		
17	AUSTRIA	1177	1280	3660		
18	BOSNIA AND HERZEGOVINA	1290	1255	3623		
19	HUNGARY	1272	1232	3614		
20	POLAND	1290	1075	3588		
21	TURKEY	994	1290	3574		
22	SWITZERLAND	1189	1290	3535		
23	BULGARIA	1231	1131	3523		
24	GERMANY	1112	1113	3515		
25	CROATIA	1290	1290	3330		
26	NETHERLANDS	1290	1290	2580		
27	NORWAY	1266	1290	2556		
28	ESTONIA	1290	1232	2522		
29	SPAIN	1290		1290		

No	Name, Surname	Country	FAI License	1st	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th	Result	1st	2nd
1	LESKO ROBERT	CROATIA	F-002	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	540
2	ANTON GORSKY	RUSSIA	RUS485	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	394
3	FINDAHL PER-Ech	SWEDEN	SWE 15125	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	389
4	SZIJJARTO SZILARD	ROMANIA	ROU-321	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	373
5	LOMOV NIKOLAY	RUSSIA	RUS2537	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	354
6	HUBER KOSMA	SWEDEN	SWE 71391	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	348
7	BEZAK IVAN	SLOVAK REPUBLIC	SVK 1078	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	345
8	KOGLLOT ROLAND	SLOVENIA	SLO 174.007	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	340
9	STUDNIK AVNER	ISRAEL	4-141095	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	316
10	RAGOT EMMANUEL	FRANCE	FRA 888	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	302
11	BEZCHASNY VASYL	UKRAINE	UKR 112	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	298
12	KARGIN CETIN	TURKEY	TUR-76	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	295
13	GALOR EYAL	ISRAEL	4-1486	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	294
14	OLGUN YALCIN	TURKEY	TUR-04	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	282
15	BOMBOK IGOR	CROATIA	F-008	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	264
16	STRANIERI MARCO	ITALY	ITA 11149	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	238
17	BACHAR LIOR	ISRAEL	4-126	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	227
18	STEZALSKI DARIUSZ	POLAND	POL-3849	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	218
19	PAPEZ VACLAV	CZECH REPUBLIC	CZE 1304	210	180	180	180	180	180	180	1290	300	214
20	PERSSON ANDERS	SWEDEN	SWE 8335	210	180	180	180	180	180	180	1290	284	
21	RYAZANTSEV ALEKSEI	RUSSIA	RUS286A	210	180	180	180	180	180	180	1290	272	
22	ASSMUSS RON	GERMANY	GER-3024	210	180	180	180	180	180	180	1290	264	
23	SION JULIEN	ROMANIA	ROU-1150	210	180	180	180	180	180	180	1290	251	
24	TREGER IVAN	SLOVAK REPUBLIC	SVK 1001	210	180	180	180	180	180	180	1290	244	
25	ANDRIST CHRISTIAN	SWITZERLAND	SUI 46607	210	180	180	180	180	180	180	1290	241	
26	BRUSSOLO VITTORIO	ITALY	ITA 7120	210	180	180	180	180	180	180	1290	240	
26	SVENUNGSSON JAN	SWEDEN	SWE 72286	210	180	180	180	180	180	180	1290	240	
28	KEES VAN DE VEN	NETHERLANDS	NED 32308	210	180	180	180	180	180	180	1290	237	
28	JAREMENKO DENYS	UKRAINE	UKR 691	210	180	180	180	180	180	180	1290	237	
30	ABERLENC FREDERIC	FRANCE	FRA 23116	210	180	180	180	180	180	180	1290	227	
31	WILLIAMS CHRISTOPHER	GREAT BRITAIN	GBR 052853	210	180	180	180	180	180	180	1290	223	
32	ABAD JAVIER	SPAIN	ESP 498	210	180	180	180	180	180	180	1290	222	
33	NYHEGN JES	DENMARK	DEN 640	210	180	180	180	180	180	180	1290	212	
34	HJORTH ESBEN	DENMARK	DEN 4211	210	180	180	180	180	180	180	1290	205	
35	PECENKOVIC ENES	BOSNIA AND HERZEGOVINA	F-120	210	180	180	180	180	180	180	1290	203	
36	NERENG VEGAR	NORWAY	NOR 5769	210	180	180	180	180	180	180	1290	189	
37	WIN BELLEN	NETHERLANDS	NED 650754	210	180	180	180	180	180	180	1290	143	
38	LEPP TAMBET	ESTONIA	EST-0297	210	180	180	180	180	180	180	1290	94	
39	MITRACHE ALIN	ROMANIA	ROU-323	210	180	180	180	180	180	180	1290	73	
40	ARINGER LUCA	AUSTRIA	9999991005	210	180	180	177	180	173	180	1280		
40	TAHKAPAA HEIKKI	FINLAND	FIN-289	200	180	180	180	180	180	180	1280		
42	POUZET BERTRAND	FRANCE	FRA 917	210	180	180	168	180	180	180	1278		
42	CARTER JOHN	GREAT BRITAIN	GBR 050520	210	180	180	180	180	168	180	1278		
44	LEMUT MIHA	SLOVENIA	SLO 143.018	210	180	167	180	180	180	180	1277		
45	RICHARD JACK	GREAT BRITAIN	GBR 051191	196	180	180	180	180	180	180	1276		
46	HRAST MATIJA	SLOVENIA	SLO 124.020	210	180	180	180	180	180	164	1274		
47	SAVIC SLAVKO	SERBIA	F-345	193	180	180	180	180	180	180	1273		
48	HALASZ-SZABO ISTVAN	HUNGARY	HUN-1981	210	180	162	180	180	180	180	1272		
49	BORDOSKI MILOS	SERBIA	F-192	210	180	180	180	180	180	160	1270		
50	DIMAVICIUS VIDAS	LITHUANIA	LTU-137	188	180	180	180	180	180	180	1268		
51	LINKOSALO TAPIO	FINLAND	FIN-2500	210	180	180	157	180	180	180	1267		
52	KLEMETSEN ANDERS	NORWAY	NOR 3035	210	180	156	180	180	180	180	1266		
53	GHISELLI PAOLO	ITALY	ITA 7217	210	180	180	180	180	154	180	1264		
54	FRIC DUSAN	CZECH REPUBLIC	CZE 1008	210	180	180	180	180	180	153	1263		
55	JAKUTIS SIGITAS	LITHUANIA	LTU-081	210	180	180	152	180	180	180	1262		
56	BJELAJAC ROBERT	BOSNIA AND HERZEGOVINA	F-401	210	180	145	180	180	180	180	1255		
56	PITLANIC MIROSLAV	SLOVAK REPUBLIC	SVK 1158	210	180	145	180	180	180	180	1255		
58	ABOLINS GUNDARS	LATVIA	233YL	210	180	180	180	148	167	180	1245		
59	ZARINS JANIS	LATVIA	237YL	210	180	180	180	180	180	132	1242		
60	SELL JANAR	ESTONIA	EST-0269	210	180	180	180	180	122	180	1232		
60	KRASZNAI JOZSEF	HUNGARY	HUN-0241	210	180	180	122	180	180	180	1232		
62	BARDAROV BORISLAV	BULGARIA	59	210	180	180	180	180	121	180	1231		
63	GRUSHKOVSKIY IURII	UKRAINE	UKR 154	210	180	180	180	180	116	180	1226		
64	PLUME ANRIJS	LATVIA	254YL	210	180	115	180	180	180	180	1225		
65	HALICKI LUKASZ	POLAND	POL-3778	210	180	180	180	113	180	180	1223		
66	MACKUS TOMAS	LITHUANIA	LTU-459	210	180	180	180	180	180	101	1211		
67	BLAGOJEVIC RADOJE	SERBIA	F-014	210	180	180	180	180	100	180	1210		
68	GRUNEIS MANFRED	AUSTRIA	3100221009	210	180	180	180	93	180	180	1203		
69	BACHMANN CHRISTOPH	SWITZERLAND	SUI 11858	210	180	180	180	180	169	90	1189		
70	LIHTAMO MATTI	FINLAND	FIN-359	210	180	180	180	140	180	116	1186		

No	Name, Surname	Country	R O U N D										1st	2nd	3rd
FAI			License	1st	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th	Result	1st	2nd	3rd	
1	CIHAK JAN	CZECH REPUBLIC	CZE 1054	240	180	180	180	180	180	180	1320	430			
2	USEYNOV TIMUR	RUSSIA	RUS0735	240	180	180	180	180	180	180	1320	398			
3	TREGER IVAN	SLOVAK REPUBLIC	SVK 1001	240	180	180	180	180	180	180	1320	387			
4	KUTVONEN ARI	FINLAND	FIN-1842	240	180	180	180	180	180	180	1320	371			
5	BURDOV ANDREY	RUSSIA	RUS168	240	180	180	180	180	180	180	1320	370			
6	KUSTERLE MARIO	ITALY	ITA 323	240	180	180	180	180	180	180	1320	361			
7	BULATOV ALBERT	RUSSIA	RUS2700	240	180	180	180	180	180	180	1320	360			
8	BROBERG HAKAN	SWEDEN	SWE 376	240	180	180	180	180	180	180	1320	352			
9	ROSONOKS VIKTORS	LATVIA	006YL	240	180	180	180	180	180	180	1320	327			
10	FINDAHL PER	SWEDEN	SWE 15125	240	180	180	180	180	180	1320	326				
11	GOSTOJIC SVETOZAR	SERBIA	F-018	240	180	180	180	180	180	180	1320	325			
11	GOSTOJIC BOJAN	SERBIA	F-297	240	180	180	180	180	180	180	1320	325			
13	WIESIOLEK THOMAS	GERMANY	GER-1792	240	180	180	180	180	180	180	1320	315			
14	FRANIC ANTE	CROATIA	F-016	240	180	180	180	180	180	1320	303				
14	KULAKOVSKYY OLEG	UKRAINE	UKR 120	240	180	180	180	180	180	180	1320	303			
16	MARTIN PETER	GREAT BRITAIN	GBR045729	240	180	180	180	180	180	180	1320	302			
17	BLAGOJEVIC RADOJE	SERBIA	F-014	240	180	180	180	180	180	180	1320	294			
18	ISOTALO JANNE	FINLAND	FIN-3721	240	180	180	180	180	180	180	1320	290			
19	RIGAULT MICKAEL	FRANCE	FRA 4856	240	180	180	180	180	180	180	1320	275			
19	KRAWIEC ADAM	POLAND	POL-4526	240	180	180	180	180	180	180	1320	275			
21	FINDAHL OSKAR	SWEDEN	SWE 58263	240	180	180	180	180	180	180	1320	264			
22	NOVY MILAN	CZECH REPUBLIC	CZE 1074	240	180	180	180	180	180	180	1320	262			
23	GEY ANDREAS	GERMANY	GER-2030	240	180	180	180	180	180	180	1320	260			
24	NERENG VEGAR	NORWAY	NOR 5769	240	180	180	180	180	180	180	1320	258			
25	KOCSIS ISTVAN	HUNGARY	HUN-0589	240	180	180	180	180	180	180	1320	256			
26	IVANCIKAS VIRGINIJUS	LITHUANIA	LTU-325	240	180	180	180	180	180	180	1320	248			
27	JANIS ZARINS	LATVIA	237YL	240	180	180	180	180	180	180	1320	237			
28	VARADY MIHALY	HUNGARY	HUN-0238	240	180	180	180	180	180	180	1320	235			
29	KUFLIK SHMULIK	ISRAEL	4-12257	240	180	180	180	180	180	180	1320	231			
30	SILZ BERND	GERMANY	GER-459	240	180	180	180	180	180	180	1320	226			
31	GILAD MARK	ISRAEL	4-192	240	180	180	180	180	180	180	1320	221			
32	SIEBENMANN DIETER	SWITZERLAND	SUI 2352	240	180	180	180	180	180	180	1320	217			
33	LARSEN DAG	NORWAY	NOR 564	240	180	180	180	180	180	180	1320	190			
34	WOOLNER MICHAEL	GREAT BRITAIN	GBR057957	240	180	180	180	180	180	180	1320	166			
34	SURANYI BELA	ROMANIA	ROU-319	240	180	180	180	180	180	180	1320	166			
36	YURTSEVEN ISMET	TURKEY	TUR-07	240	180	180	180	180	180	180	1320	164			
37	MURARI BRUNO	ITALY	ITA 3823	240	180	180	180	180	180	180	1320	159			
38	TEDESCH SERGE	FRANCE	FRA 0668	240	180	180	180	180	180	180	1320	77			
39	MITZMACHER GIL	ISRAEL	4-115	240	180	180	180	180	180	180	1320	0			
40	PEERS RUSSELL	GREAT BRITAIN	GBR027418	240	180	178	180	180	180	180	1318				
41	MOISTUS IGOR	ESTONIA	EST-0193	240	180	180	180	180	180	176	1316				
42	POCZOBUT ANDRZEJ	POLAND	POL-2013	240	180	173	180	180	180	180	1313				
43	SOKOLIC DANKO	CROATIA	F-034	240	170	180	180	180	180	180	1310				
43	STANKOVIC STAS	SLOVENIA	SLO 164.011	240	180	180	180	170	180	180	1310				
45	LUMAN TONU	ESTONIA	EST-0291	240	180	180	180	180	180	165	1305				
46	HAJDAREVIC EMIR	BOSNIA AND HERZEGOVINA	F-051	240	180	180	180	164	180	180	1304				
47	STANKOVIC DRAGAN	SLOVENIA	SLO 164.001	240	180	180	180	163	180	180	1303				
48	PIBER DIETMAR	AUSTRIA	5100070037	240	180	180	180	180	162	180	1302				
49	EGGIMANN WALTER	SWITZERLAND	SUI 3744	240	180	180	180	180	180	161	1301				
50	MACKUS ROLANDAS	LITHUANIA	LTU-232	240	180	180	180	180	180	158	1298				
51	SKIBICKI STANISLAW	POLAND	POL-3076	240	180	164	180	172	180	180	1296				
52	KRISTENSEN, JENS B.	DENMARK	DEN 1323	215	180	180	180	180	180	180	1295				
53	CABARAVDIC MALIK	BOSNIA AND HERZEGOVINA	F-012	240	180	154	180	180	180	180	1294				
54	DURENDEZ RAMON	SPAIN	ESP 177	240	180	160	172	178	180	180	1290				
55	JUSUFBASIC HARIS	BOSNIA AND HERZEGOVINA	F-071	240	180	175	154	180	180	180	1289				
56	MACKUS TOMAS	LITHUANIA	LTU-459	240	180	180	145	180	180	180	1285				
57	HRIBAR TOMAZ	SLOVENIA	SLO 3.023	240	180	180	157	180	180	154	1271				
58	STEFANCHUK STEPAN	UKRAINE	UKR 102	240	180	126	180	180	180	180	1266				
59	GREIMEL VERENA	AUSTRIA	3100221049	184	180	180	180	180	180	180	1264				
60	D'ATTI ALFONSO	ITALY	ITA 8718	240	180	180	180	180	180	118	1258				
61	WALTONEN YRJO	FINLAND	FIN-621	240	180	115	180	180	180	180	1255				
62	KRASZNAI JOZSEF	HUNGARY	HUN-0241	240	180	108	180	180	180	180	1248				
63	BITIK NACI	TURKEY	TUR-08	240	180	180	180	180	105	180	1245				
64	MARQUOIS MICHEL	FRANCE	FRA 044	240	180	180	180	142	180	142	1244				
65	KRATKY VIT	CZECH REPUBLIC	CZE 1062	240	180	180	180	180	180	100	1240				

Lilla och Stora Friflygcupen samt SM för småklasserna

I år samkördes Lilla och Stora Friflygcupen förutom vid TWTIA-tävlingen då Stora cupen kördes samtidigt med TWTIA. För att få till ett SM samkördes den med Finalen i Lilla Friflygcupen.

Tävlingarna avhölls på åkermark nära Kumla. Vi passar på att tacka markägare för deras välvilja att tillåta oss att vistas på deras marker, samtidigt tackar vi Thomas Dahlström i Nimbusklubben för all hjälp med kontakterna med markägare. Under tävlingarna samlade vi in pengar som Thomas använde till att bjuda markägarna på smörgåstårter, vilket uppskattades.

Under året genomfördes åtta tävlingar i Lilla Friflygcupen och fem tävlingar i Stora Friflygcupen. I Lilla deltog under året 12st i F1H, 18st i P30, 3st i F1G, 11st i KPG och 5st i HKG, totalt alltså 49st fördelade på 5 klasser, en del tävlar i mer än en klass. 5st juniorer har deltagit i P30 och 3st juniorer har deltagit i KPG, men eftersom man måste delta i minst två tävlingar (Finalen räknas som två) så kan de inte ingå i sammanräkningen. I Stora cupen deltog under året 9st i F1A-2 och 1st F1b-2 tyvärr ingen i F1c-2. En förhoppning är att det blir fler deltagare nästa år i speciellt Stora cupen. Största problemet är dock juniordeltagandet, hur göra? Resultat se bilaga.

Årets landskamp mellan Norge och Sverige vanns av Sverige.

SM samlade 7st i F1H, 11st i P30, 3st i F1G, 3st i HKG och 6st i KPG. En junior deltog tillsammans med seniorerna i P30.



Gypsy wake i luften.

Resultat Lilla SM: F1H

1. Per Findahl Norberg.
2. Kosma Huber Norberg.
3. Per Johansson Linköping.

F1G

1. Per Johansson Linköping,
2. Per Findahl Norberg,
3. Håkan Broberg Gagnef.

P30

1. Tommy Eriksson Gagnef,
2. Anders Lindström Nimbus,
3. Holger Sundberg Gagnef.

HKG

1. Martin Larsson Sländan,
2. Per Findahl Norberg,
3. Björn Wallman Sländan.

KPG

1. Björn Wallman Sländan,
2. Thomas Dahlström Nimbus,
3. Martin Larsson Sländan.

Inge Sundstedt i Gagnefs Flygklubb



Vegar Nereng med P30.



Henrik Skogsund - Cikada m. glasfiberbakkropp o klädd m solarfilm - tung men tålig.

Karlskoga Jetpower 2014



Ryssar på flightline tillhörande Kim Heyerdahl

Under 4 dagar första veckan i juli hade Karlskoga Modellflygklubb inbjudit till ett jetmeeting. Det är ingen tävling utan ett vänligt meeting där såväl fotogen som EDF-jets är välkomna. Det var 6:e året i rad och det blev nytt deltagarrekord med drygt 60 piloter från Sverige, Norge och Tyskland. I genomsnitt hade piloterna två flygplan var, så i år var man tvungen att använda två hangarer för förvaring. Klubben har en underbar anläggning några kilometer utanför Karlskoga men dess fina 150 m asfaltsbana är lite för kort för de flesta av deltagarnas kärror. Man hade hyrt i Karlskoga Flygplats som utöver lång bana ger ett härligt fritt flygområde. Organisationen var som vanligt perfekt bestående av ett 20-tal medlemmar ledda av klubbens ordförande Sure Kinell och jet-generalen Börje Luthman. Vid flygfältet fanns servering och bra information för de många åskådarna som kom speciellt på lördagen. Åskådarplatserna är lagda så att man på ett säkert sätt kan beskåda såväl depå som flygningarna. Säkerhet var ledordet och med assistans av flygledare, fyrehjulist motorcykel med brandsläcknings-

utrustning mm genomfördes flygningarna med endast ett totalhaveri långt från publiken. Detta visar också piloternas skicklighet och ansvar.

Jag anlände själv torsdag eftermiddag och med mig hade jag min J35 Draken, skala 1:8 byggd från ett glasfiberskal av Einar Johnsson med VT80 turbin. Ovanpå Draken i min Toyota låg min nya J34 Hawker Hunter från Jepe Jets (eg Fly Fly) med en Kolobri T25 turbin. Det var fjärde året i rad jag var med och tjänstgjorde även i år som speaker. Vid modellflygfältet finns möjlighet till övernattnin i små hus eller via camping i husbilar/vagnar och tält. Mycket trevligt umgänge vid grillen om kvällarna och en hel del flygning med mindre kärror inte minst bland medföljande barn.

Jag bodde som vanligt i huset Draken och denna gång tillsammans med Anders och Kalle. Dessa killar är pappa till den berömda svenska turbinen Hawk. I huset bodde också Daniel Larsson (mycket duktig fotograf) som provflög sin Sebart Aventi med Hawkturbin. Mycket trevliga diskussioner i huset kan Ni tro! En del

med STORA husbilar bodde ute på stora flygfältet. Dom flesta normmännen bodde på hotell. Som vanligt var det våra norska vänner som var värst när det gäller stora och många modeller och jag tänker ge en bild av årets highlights.

Man måste börja med mr jet Norge, Trond Hammerstad. Trond är förutom en utmärkt pilot väldigt produktiv vid byggbordet. Han är något av en testpilot för Airworld och i år hade han med sej två juveler. F104 Starfighter i skala 1:4 med en BF300 turbin med dragkraft på 30 kg. Kärran är över 4m lång, vägde 29 kg med 5,5 liter bränsle, simulerad EBK med lysdioder och var målad som den första F104:a som kom till Norska flygvapnet 1962. För att kunna landa fullskala-Starfightern hade man framkantsklaff, klaff och klaffblåsning. När man kopplade bort allt detta så tränade man X15-landningar i öknen med ca 450 km/h landningsfart. Trond hade bara klaffar på sin!!! Jag frågade honom om den var besvärlig att landa. "Naj" sa han, Lightningen jag hade med i föl var värre. Trond hade också en Airworld Aermacchi 339 i skala 1:3,6 med

Beotech JB220. Han hade röksystem och flög som vanligt mjukt och skalariktigt.

Fantastiskt att det fanns en F104 till. Rolf Öjnes hade en Skymaster i skala 1:5 målad i German Airforce färger. Tyskarna hade väldigt många haverier med sina F104G. Man använde den som en groundattack-kärra och det var den inte byggd som. Den var en fantastisk interceptor på hög höjd i överljudsfart. Rolf hanterade sin F104 på ett elegant sätt med landning nose high. (jag tror han hade framkantsklaff).

Kim Heyerdahl kom med sitt eget flygvapen bestående av: Mig 15 1:5 från C-ARF, Mig 21 1:5 från Airworld, L29 Dolphin 1:5 from Air-C-race och slutligen en Aermacchi M 339 från Feibao. Hans Mig 21 hade ett flame out men Kim tog ned den perfekt och den hämtades av 4-hjulsmotorcykeln med släp.

En annan norrman Vidar Hognestad hade en fantastisk målad Mig 21. Skala 1:5 från Airworld med Be 180. Vikt 20 kg och dragkraft 19 kg. Vidar flög den på rygg, full fart på max 1 m höjd längs banan. Ståpås!!! Han hade en annan skönhet, en T33 från Skymaster. Vikt 20 kg med Merlin 160 och vacker flygning.

Egil Rove hade en ENORM Su25 FROGFOOT med en vikt på 130 kg, spännvidd över 3 m och med 2 x 30 kg turbiner. Egil hade haft kontakt med ryska



Kims Mig 15 hämtas av markpersonal efter flameout.

ambassaden om att få ritningar till kärran. Detta lyckades inte så han hade byggt den efter öppna foton. Kärran är konstruerad för dykanfall i höga dykvinklar och Egil hade stora dykbromsar i vingpetsarna. Dessa skulle han konstruera om enl. originalet med luftspalter som gav ännu mer aerodynamiskt motstånd. Kärran var ju inte färdig utvändigt men flög majestätiskt. Trond kunde ju inte låta bli

att showa med att taxa och sitta ovanpå till publikens jubel. Dessutom hade Egil en äkta rysk flygvapenhatt. Egil hade också en Eurosport som var målad så den liknade en Eurofighter.

Min favorit "show pilot" Tom Storvik som tidigare år bland annat flugit JAS på ett fantastiskt sätt hade i år med sej en Rafale från Aviation Design skala 1:5 med en vikt på 30 kg + bränsle. Två Jetmunts 160

Börje Luthman "mr Karlskoga Jetpower" med sin nya Airworld L39. Dekaler kommer senare.





Här ser man tydligt ringen med lysdioder som ser ut som EBK i luften

turbiner satte fart på Rafaelen.

Åter igen fick vi se en realistisk presentation av Tom intill flygplanets gränsvärden. Den landning som Tom gjorde med ett trångt varv och sväng ända ned till banan med mjuk sättning skulle renderat honom flygförbud en månad vid en division. Man måste komma ihåg att Tom inte hade några computers att lita till som piloterna har i fullskala. Mästerlik flygning!!!

Tom hade också en Airworld Aeromacchi M339 i skala 1:3,6 vikt 24kg med Jetcat 200. Flygplanet hade röksystem och var målat som prototypen från 1978. På söndagen när det blåste stygg sidvind och ingen flög stod jag caller till Tom när han flög sin M339. Det var som balett. Jag sa till honom att jag skulle vilja sitta i. Det var så fantastisk mjuk flygning i manövrerna att jag tror att jag hade suttit stadigt i stolen hela tiden.

Som vanligt mycket normmän med häftiga modeller men dom svenska profilerna fanns där också. Fem Sebart Avanti var närvarande och både Daniel Larssons och Anders Wikmans med Hawkturbiner provflögs med lyckat resultat. Det fanns ett antal Viper och Futuras som ju flyger utmärkt. Thomas från HAB hade en stor L39 målad i uppvisningsschema med

Hawks nya 24 kg:s turbin. Tobias Sjögren från Älmhult provflög sin fantastiskt fint målade F18 skala 1:8 från Skymaster. Lasse Palm flög engelska Hawk och turbinhelikopter. Han hade också en segelkärria med Jetcat 20 på ryggen. Börje Luthman som var ledare fick inte mycket tid att flyga men var i luften med sin nya fina L39:a från Airworld. Claes Meijer från Linköping Hade med sej en egen konstruerad och byggd F22 Raptor. I fullskala ett flygplan i stealth (syns knappast på radar) och som kan marscha med överljudsfart på grundmotorerna. Alla vapen vilka är många finns inombords.. Lär aldrig ha blivit nedskjuten under övningar oberoende av vad man satt in. Dyr förstås, så USAF som beställt ett par hundra har fått nöja sej med 60 st. Jämför JAS som beställdes 220 st och nu skall vi kanske ha 60. Clas bygge är unikt. Han har byggt efter 3-plansskisser på internet, spännvidden är över 2m, längd 3m och en vikt på 25 kg med 5 liter bränsle. Kärran är byggd av Depron som är förstärkt med glasfiber både på insida och utsida. Ett ovanligt byggsätt som blir lätt och också billigt. Dessutom var detta Claes första turbinprojekt!!! Med sin stora vingyta och låg vingbelastning, driven av två ATJ 120

turbiner flyger den majestätiskt. Claes som ju också är en indoorchampion säger att han kan hovra den utan några gyron.

Det fanns några små turbinkärror också. Amir Rahimi flög sin Yak 130 från Ready2fly med Kolobri T25 och rök på ett imponerande sätt. Yak:en är ju tvåmotorig men grabbarna (Amir och Henrik Torphammar) har vid HAB i Ljungby utvecklat ett kit med bara en turbin i vinkel som inte drar snett. Jag hade själv problem med min J34 och T25 och Amir hjälpte mej mycket. Lösningen var att använda Jetcat turbinolja i stället för Q8:s tvåtaktsolja som jag har i VT80:n.

Eiwind Schriwer hade en L39 från Hobby King med Kolobri T35 och det fanns också en Fox 35 Trainer med T25.

Holger Rilling från Tyskland brydde sej inte om sidvinden på söndagen utan flög en F4 Phantom från E-Flite med T35.

Som Ni förstår så finns det mycket mer att berätta om men jag föreslår att Ni bokar första helgen i juli 2015 för ett besök på Karlskoga Jetpower. Med eller utan flygplan. Jag kommer, pratar och flyger.

Med vänlig hälsning Uno Andersson



Rolf taxar ut sin F104 med taxitank på vingen.



Trond styr Su 25 med passagerare.



Vidar taxar ut sin Mig 21 Fishbed för ytterligare en vass flygning.



Tronds stora M339 med massor av detaljer.



Norska Flygvapnet i luften. Pilot Trond Hammerstad

Gränscupen, SM i F3A och riksmästerskap i Nordic



Galactic med takvinge och Ola Fremmig, Gränskuppenvinnare 2014. Modellen skulle se bra ut utan takvinge. Undrar hur mycket takvingen gör i praktiken?

Den första Gränscup-tävlingen i F3A kördes 1974. Det innebär att det 2014 var 40 års jubileum för tävlingen. Arrangörerna Ingmar Svensson och Conny Åqvist bestämde sig 2012 för att återuppliva denna anrika F3A tävling, Gränscupen. Hittills har det varit en framgångssaga. Antalet deltagare har växt och 2014 var det 13 anmälda i F3A, varav 3 från Norge och 4 i Nordic. I båda klasserna finns ett mycket vackert vandringpris som det gäller att få 3 inteckningar i för att få behålla det. Före tävlingen hade Anders Johansson två inteckningar i F3A och Fredrik Lundberg två inteckningar i Nordic.

Tävlingen invigdes av en representant för Tanums kommun, Liselotte Broberg (M). Liselotte berättade om vad Tanums kommun kan erbjuda. Kommunen ligger som bekant vackert men är även känt för sina hållristningar som är klassat som ett världsarv. Jag tycker att det är väldigt trevligt att kommunen inte bara lånar ut sitt fina flygfält utan även tar sig tid till

ett personligt välkomnande. Som GS konstflyg hoppas jag på att Gränscupen kan arrangeras på samma plats nästa år. Då kan jag tveklöst rekommendera inte bara tävlande utan även bättre hälfter att besöka inte bara tävlingsplatsen utan även de mycket vackra omgivningarna.

Tävlingen, Gränscupen var inte bara en tävling öppen för tävlande från vårt nordvästra grannland utan även SM i F3A och RM i Nordic. Det innebär att det skulle flygas finalprogram i F3A.

Väderprognosen inför tävlingen var inte helt perfekt. På söndagen utlovades regn och åska hela dagen. Som tur var ändras prognosen under tävlingen och hela tävlingen inklusive prisutdelning genomförs utan regn och åska.

F3A

Inför 2014 hade flera namnkunniga Nordicflygare gått över och börjat flyga F3A. Jag har upprepade gånger till och med nämnt vederbörande vid namn och påpekat att de inte bara kan flyga F3A

utan även flyga F3A bättre än mig. Jag är numera en rutinerad F3A flygare och hade givetvis på gott och ont rätt i mina förutsägelser. Det är ju bra att ha rätt i sina uttalade förutsägelser men det är inte alltid som det, som nu, är riktigt lämpligt att säga "vad var det jag sa". Omgång ett inleddes i lite kyttigt nästan konstigt väder. Till och med Ola Fremming fra Norge, som kom på 22:a plats på EM i Lichtenstein, stördes av vädret. Ola är en mycket duktig F3A pilot, den bästa jag någonsin sett flyga. Flygningen är lugn, tydlig, distinkt och exakt. Det är inspirerande att titta på hans flygningar och Ola vann samtliga grundomgångar och eftersom det var SM tävling även finalflygningarna. Anders Johansson låg på andra plats genom hela tävlingen och eftersom Ola inte kan vinna SM så gjorde Anders det. På fjärde plats (SM 2:a) kom Johan Brorsson. Johan är en mycket duktig F3A flygare som utvecklats snabbt de senaste åren. Efter fyra grundomgångar låg Stefan Olsson på tredje plats. Stefan är mera känd för



Alexander Moberg med sin Zeque. Modellen framför tillhör en norrman. Alexander har en elmotor från Hacker i nosen och i Norrmannens modell sitter en YS 180.

sin scalamodell av Sophwith pup. Stefan hade aldrig flugit finalprogrammet och valde att stå över finalen. Det innebar att han föll till femte plats på SM en plats som även blev hans i Gräns cupen.

F3A tävlingen flöt på bra. De lite konstiga vindkantringarna, kytten och termiken gjorde tidvis flygningen till en utmaning på lördagen. Några piloter landade något långsamt vilket bland annat ledde till att dyra kolfiberpropellrar fick kasseras.

Flygskickligheten ökar hela tiden och även om jag utvecklas så gör alla andra det också. Det som i framtiden är avgörande är att hitta ett sätt att träna effektivt. Ska

man under vintern flyga simulator? Träna inomhus? Kan man inleda säsongen med intensiv flygning en hel helg för att få en effektiv start? Helt klart är att stå ensam och flyga, som jag gör, utan någon som helst hjälp är ineffektivt och ett slöseri med flygtid. Men som tur är har jag roligt.

Nordic

I Nordic kom bara fyra tävlande till start, alla från Sverige. Tävlingen i Nordic var mycket mer spännande än i F3A. De tre första på resultatlistan vann minst en omgång. Thomas och Bo flög mycket jämnt medan trean Joakim ändrade slutre-

sultatet genom att vinna omgång 4. Den som överaskade mig mest var Thomas. Thomas har som nybliven pensionär äntligen hunnit flyga lite, en så där 250 starter hittills i år. Det mina vänner är bra och har gett resultat. I år vann Thomas RM i Nordic och Gräns cupen. Ett stort grattis! Nordictävlingen var i övrigt mycket jämn och spännande in i det sista.

Modeller

På modellsidan var det mest intressant att se vad normmännen hade med sig. Vinnaren Ola Fremmig körde med en Galactik från Oxai. Om du behöver fråga vad den kostar



YS 180 med kompressor, bränslepump och elektronisk tändning. En mycket vacker motor, ett tekniskt mirakel och enligt min uppfattning en relik i F3A sammanhang.



Vandringspriserna i F3A och Nordic. Det är de här priserna det hela handlar om



Mythos, en "utveckling" av Wind S pro? Och SM vinnaren för typ 20:e gången? Anders Johansson. För honom verkar det lika enkelt att prenumerera på SM-titlar som på deklarationsblanketten.

så har du inte råd med modellerna från Oxai. Dessutom är den utrustad med en, enligt min åsikt, mycket ful takvinge. Men som Ola sa "F3A är ingen skönhetstävling för modeller" vilket är helt rätt! Spridningen av modeller var i övrigt bättre än tidigare. Wind S Pro (tre tävlande) börjar bli lite "gammal" och har ersatts av Mythos (tre tävlande). Personligen tror jag att Wind S Pro är bättre i grundprogrammet än Mythos men i Finalprogrammet är sannolikt Mythos helt överlägsen Wind S Pro. Alexander, tävlingens enda junior körde med en Zeque. Det är en modell som nästan helt är byggd i trä. Modellen var från början avsedd för en YS fyrtaktare men Alexander hade övertalat modellen om att en Hacker 13 xl var ett bättre val. En av våra Norska medtävlare, körde med en Zeque i mer originalutförande med en YS 180.

Fredrik Lundberg använde tävlingens vackraste modell, en Jupiter. Modellen är snyggt målad, har genomskinlig canopy med pilot och ingen takvinge. Fredrik kom totalt trea i SM tävlingen med den modellen. En annan modell som är värd att

nämna i det här sammanhanget är Conny Åqvists Rapsody. Det är ytterligare en modell som faktiskt ser ut som ett flygplan och inte ett rymdskepp ur Starwars. Men som Ola sa, modellens utseende vinner inga tävlingar.

Radioanläggningar

Om modellerna var likriktade så är valet av radioanläggning desto mer spritt. Ola körde med en Graupner MC32. Anders Johansson med en Multiplex. Två piloter körde med Futaba Robbes flaggskepp FX40. Det blir mer och mer telemetri i modellerna vilket ökar säkerheten. Valet av radio har sannolikt ingen som helst betydelse för resultatet. Ola hade säkert vunnit med en tretusen kronors radio och Conny Åqvist hade säkert inte vunnit med en FX40 signerad av F3A legenden Hanno Prettnr.

Motorer

Hela två tävlande körde med YS fyrtaktare. Joakims motor värmenöp redan i omgång ett vilket innebar att han fick byta motor. YS fyrtaktarna är fantastiska skapelser

både tekniskt och gångmässigt. EM tvåan Christof flyger med en YS 180 fyrtaktare. Det fungerar om man har den mekaniska skickligheten och tålmodet när det trilskas. I övrigt är det bara elmotorer från Hacker eller Plettenberg som gäller. Det här med elmotorer är intressant. När de blev aktuella i F3A sammanhang, någon gång i början på 2000-talet var det dyrt, framförallt med ackar. En ackuppsättning kostade 5000 kronor. Idag 10-15 år senare kostar en uppsättning från Hobbyking ca 700 kr. Kvalité, livslängd och prestanda ökar hela tiden. Fördelen för el är helt igenom uppenbar. Enda kvarvarande nackdelen är laddningen. Men det problemet är övergående. Jag vill nästan inte se det som ett problem längre. En del har med sig bensin eller dieseldrivna generatorer och andra har med sig stora fritidsbatterier. Fler och fler modellflygklubbar drar ut el till sina flygfält.

Utvecklingen inom modellflyget ligger helt i linje med mina förutsägelser. Nu ska jag komma med en till. Det är uppenbart att samma utveckling även kommer inom bilbranschen. Man kanske inte ska

överdriva likheterna, men de finns. Hur mycket delar sitter det i en YS-fyrtaktare och hur många rör sig? Titta i din bilmotor. Jämför sedan med en elmotor inom modellflyget. En elbil har två nackdelar och det är att den behöver laddas, vilket i dagläget tar tid samt dyra batterier. Det i sin tur beror på att laddstationerna inte är utbyggda i tillräcklig omfattning samt utvecklingen av batterier vad gäller produktionsvolym och produktionsmetoder. Lite av samma problem som elflyget hade i början. Det var dyrt med batterier och laddningen var svårtillgänglig eller tog tid. Jag tror att vi inom en snar framtid kommer att se fler och fler elbilar på våra gator. Och som jag, med mina begränsade kunskaper, ser det finns det bara två förlorare på det. Oljestaterna och statskassan. När efterfrågan på olja minskar kanske det förhoppnings blir mindre krig i mellanöstern.

Övrig utrustning

Kolfiberspinnrar och kolfiberpropellrar börjar bli mer och mer vanliga. De är hantverksmässiga mästerverk som kostar lika mycket som en Sandström skjorta. Två tävlande kasserade var sin kolfiberpropeller till ett värde av ca 800 kr st vid mindre incidenter. Personligen ser jag ingen anledning för egen del att använda kolfiberpropellrar. Jag tycker mina APC 20,5*14 för 150 kronor är dyra. De levererar dessutom tillräckligt bra prestanda.

Just tillräckligt bra är viktigt att trycka på. F3A är en materialsport, men de dyraste grejorna vinner inte alltid. Modellen ska vara enkel och tillförlitlig. Samtidigt ska den vara lätt och flyga bra. Har man bara ekonomiska förutsättningar kan man köpa konkurrenskraftig utrustning som med ett minimum av ansträngning räcker till en SM titel. Ansträngningen flyttas över till själva flygningen. Köp grejer och lägg hela fokuset på flygningen är helt



Tävlingens vinnare och för tillfället nordens bästa F3A pilot, Ola Fremming. Ett stort grattis till segern!

igenom rationellt beteende. En ny typ av framgångrik F3A-flygare har möjlighet att växa fram. Anders Johansson är en mycket duktig modellflygplanskonstruktör och byggare. Har han någon nytta av det i sitt F3A tävlande idag? Marginellt skulle jag vilja påstå.

Slutligen vill jag tacka samtliga tävlande, domare och arrangörerna Ingmar Svensson och Conny Åqvist för en mycket trevlig tävling. Jag vill även passa på att tacka Tanums kommun för att vi fick låna

fältet med dess fasiliteter. Sen får jag inte glömma att tacka medlemmarna i Falkenbergs modellflygklubb där jag flyger under min semester. Falkenbergs modellflygklubb har ett mycket fint flygfält strax norr om Falkenberg. Åk gärna dit och titta och vill ni gästflyga så kontakta klubben först. (www.fmfk.se) . Vill ni veta mer om F3A gå in på www.f3a.se .



Fredrik Lundberg och hans finfina Jupiter. Så ska en F3A-modell se ut!



Wind S pro och Stefan Olsson, Varken modellen eller Stefan behöver någon ytterligare presentation.

Gränscupen 2014 F3A						
No	Name	Round 1(N)	Round 2(N)	Round 3(N)	Round 4(N)	3 best
1	Ola Fremming Tönsberg MFK	1000	1000	1000	1000	3000
2	Anders Johansson Linköpingseskadern	958.33	980.25	934.65	941.59	2880.17
3	Kjell Tore Pettersen Fredrikstads MFK	906.72	883.32	928.29	883.52	2718.53
4	Johan Brorsson Uddevalla MFK	810.68	919.62	859.93	883.16	2662.71
5	Stefan Olsson Uddevalla RFK	891.17	877.96	846.51	888.79	2657.92
6	Arnstein Solberg Kongsberg MFK	840.22	865.55	893.88	877.23	2636.66
7	Fredrik Lundberg Kungsbacka MFK	844.37	866.73	852.29	783.72	2563.39
8	Johan Ahlström Linköpingseskadern	796.79	783.27	858.03	789.57	2444.39
9	Alexander Moberg Kungshamn's MFK	778.54	765.3	760.9	786.23	2330.07
10	Edvard Käll Gamen	759.04	748.01	743.25	671.94	2250.3
11	Ingmar Svensson Stranda MFK	764.6	697.53	744.81	732.27	2241.68
12	Conny Åqvist Kungshamn's MFK	633.41	611.49	641.64	613.87	1888.92

Nordic RM 2014						
No	Name	Round 1(N)	Round 2(N)	Round 3(N)	Round 4(N)	3 best
1	Tomas Johansson Linköpingseskadern	1000,0	987,6	994,2	940,7	2981,8
2	Bo Edström Karlstads MFK	972,1	1000,0	1000,0	975,5	2975,5
3	Joakim Sandström Skellefteå RFK	246,3	976,9	947,5	1000,0	2924,4
4	Daniel Bergqvist Kungshamn's MFK	790,5	789,0	666,0	0,0	2245,5

F3A SM 2014			
No	Name	Grund	Final
1	Anders Johansson Linköpingseskadern	3000,0	2000,0
2	Johan Brorsson Uddevalla MFK	2801,9	1897,1
3	Fredrik Lundberg Kungsbacka MFK	2683,4	1764,0
4	Johan Ahlström Linköpingseskadern	2594,6	1563,0
5	Stefan Olsson Uddevalla RFK	2785,6	928,5
6	Alexander Moberg Kungshamn's MFK	2469,2	
7	Ingmar Svensson Stranda MFK	2381,2	
8	Edvard Käll Gamen	2358,3	
9	Conny Åqvist Kungshamn's MFK	2010,1	

Hösttävling i F3A



Fredrik Lundberg och Amethyst. Visst är den snygg och den flyger bra. Samtidigt kostar den ny en förmögenhet. Enligt uppgift ska en Norrmann ha ägt modellen för Fredrik. Norrmannen testade failsaifen hemma i garaget. Failsafen var ställd på fullgas, inte stoppläge... kolla nosen. Fredrik arbetar som lackerare på en bilverkstad. Han lovade att fixa till modellen till nästa säsongså så den ser helt ny ut.

Även 2014 avgjordes hösttävlingen på LEN:s flygfält utanför Vikingstad ca två mil från Linköping. Vädret hade arrangören lyckats med på ett förträffligt sätt. Om vädret hade varit typiskt höstväder hade jag kunnat stå ut med typiskt höstväder året om.

F3A

I F3A kom 7 tävlande till start. Anders Johansson vann samtliga omgångar och Johan Brorsson fortsätter jaga Anders resultatmässigt. På den nivå som Anders och Johan flyger så blir det nyanser och flygstil som avgör resultatet. I det näst intill perfekta vädret handlade det inte om en dåligt utförd manöver som faller avgörandet. Det handlar om att leverera en

flygstil som passar domarna i förhållande till regelboken. Sen ska inte manövern vara perfekt utförd utan se ut att vara perfekt utförd. Nu blev det krångligt.

På tredje plats kom Fredrik Lundberg. Fredrik flög med två olika modeller, både med tävlingens snyggaste och tävlingens dyraste. Det var dock inte samma modell som vackrast som var dyrast bör man tillägga.

Resultatlistan överaskade inte någon utan var nästan klar innan tävlingen började. Efter tre omgångar kunde tävlingen ha avbrutits. Personligen gillar jag lite tätare resultatlistor där de tävlande byter placering mellan varje omgång. Då gäller det för oss piloter att utvecklas flygmässigt så att det blir just så.

Nordic

Nordicklassen har under 2013 åderlåtits något till förmån för F3A klassen. Det är enligt min uppfattning en naturlig, positiv

och bra utveckling. Hela syftet med Nordicklassen som tävlingsform är just att de tävlande ska utvecklas och gå vidare till F3A. Meningen är egentligen att man ska kunna ställa upp med förhållandevis enkla modeller eller mindre varianter av fullstora 2*2 meters F3A-modeller.

Själva tävlingen diskades av förhållandevis effektivt med endast 4 mycket rutinerade tävlande. Bo Edström flög stabilt genom hela tävlingen och presterade bra flygningar. Bo har på sikt mycket goda förutsättningar att ta nästa kliv, eller myrstege upp i F3A (Formel 1). Både Tomas (plats nr 2) och Sven (plats nr 3) är mycket erfarna rävar.

Motorer

El, el och åter elmotorer är det som gäller. Det innebär att, man så länge man inte sätter i en oladdad ack, kan genomföra hela flygningen utan problem. Just nu händer inte så mycket på elmotorfronten. Utvecklingslinjen är att de

tävlande lämnar de växlade Hacker Q50 motorerna till förmån för direktdrivna. Hacker Q50 motorerna är effektiva men växellådan låter en del och måste smörjas var 50-80 start. Det innebär inte särskilt mycket jobb och tar ca 1 timme. OS, den kända kolvmotortillverkaren har sent om sidor kommit med en ny elmotor för F3A. Motorn är växlad men istället för drev använder OS drivremmar. Personligen tror jag att OS kom för sent med den motorn och att OS istället behöver satsa på en motor utan växel. Växlade elmotorer har fördelar, samtidigt som en växellåda väger och framförallt låter.

Modeller

Äntligen börjar antalet Wind S Pro på startlinjen att minska till förmån för andra modeller. Johan Brorsson hade före tävlingen sålt i väg sin Mythos och använde sin "gamla" Xigris. Johans Xigris är inne på sin femte session och enligt både Johan och resultatlistan är modellen ännu gångbar. Jag har sagt det tidigare och jag kan säga det igen. Det är piloten som i första hand är avgörande, inte modellen. Om man tror att det räcker med att byta modell och sen vinna, gör det för enkelt för sig. I princip alla modeller köps nästan helt färdigbyggda idag. Personligen hade jag tyckt det hade varit roligare att få se fler typer av modeller och framförallt egenkonstruerade modeller. Ur mitt perspektiv är modellflyg och även F3A en hobby som kräver en helhet. Det innebär i princip att jag helst vill rita, bygga och tävla med en egen modell. Som det är idag kan man köpa en "toppmodell" och tanka över radioinställningar via internet och sen börja träna. Sen gäller det givetvis att träna rätt också men halva jobbet är, så

att säga, redan gjort. Men regler är regler och det gäller att anpassa sig om resultatlistan är viktig.

Domare

För att en F3A-tävling ska bli en tävling och genera en resultatlista krävs domare. F3A grenen har under flera år haft svårt med att få fram domare. Som tur är dömer vår nestor Bengt-Erik Söderström både på nationell och internationell nivå. I mina samtal med Bengt-Erik upplyste han mig om att han börjar bli till åren och på sikt, av åldersskäl, inte kommer att kunna ställa upp som domare. På i princip samtliga tävlingar i år har tävlingsledningen tvingats be Nordicpiloter att döma i F3A och F3A piloter har dömt i Nordic. Det går och det fungerar hjälpligt. För att en tävling ska få högsta möjliga klass krävs välutbildade domare. På F3A-tinget beslutade deltagarna att grenen inför 2015 ska genomföra en särskild satsning på domare. Det finns ingen given fördel för en domare att vara F3A-pilot. Det kanske till och med är en fördel att inte vara det. Är du intresserad av att vara domare i F3A så kommer det arrangeras en domarkurs till våren. Om du har några frågor kring domaruppdraget är du välkommen att kontakta Edvard Käll GS F3A. Mina kontaktuppgifter finns på www.f3a.se och på www.modellflygforbund.se.

Konstflygting

I samband med hösttävlingen hade undertecknad kallat till konstflygting. Tinget genomfördes för första gången utomhus i det fina vädret. På tinget beslutades om aktiviteter inför 2015. Målsättningen att det ska genomföras 4 UT-tävlingar och ett NM. I skrivande

stund finns inga helt spikade datum för tävlingarna. En arbetsgrupp bestående av Bo Edström, Fredrik Lundberg och Alexander Moberg fick i uppdrag att ta fram förslag på arrangör för NM i Sverige 2015. Undertecknad valdes till GS-konstflyg på två år och GS suppleant Bo Edström kvarstår under 2015.

Grenen kommer även att arrangera ett träningsläger förmodligen i nära samband med NM. Träningslägret kommer troligen att genomföras på Katrineholms flygfält.

Datum, tider, platser och mer information kommer att redovisas på www.f3a.se. Där kommer även protokollet från 2014 års ting att publiceras.

Bankett på lördagskvällen hos Sven

Även i år blev vi inbjudna till Sven på Bankett. Som vanligt pratades det modeller, motorer och radioanläggningar. Skämten haglade givetvis också. Johan Brorsson frågade varför jag använde min bil som väghyvel? Jag råkade skrapa i underredet på min specialanpassade "modellflygbil" när jag skulle parkera hos Sven. Inget farligt, men det roade publiken en aning. Humöret var på topp under hela kvällen och maten var som vanligt utmärkt. När man får så god mat äter man tills det nästa rinner över. Sen kommer efterrätten... Tack Sven med fru för en mycket trevlig kväll.

Slutligen vill jag tacka LEN, tävlingsledningen, funktionärerna och domarna för en väl genomförd hösttävling!

Edvard Käll
GS F3A



Domare i Nordic, tävlande i F3A med internationell erfarenhet, Johan Ahlström med skrivare.



Solceller som laddar ett bilbatteri, som i sin tur via laddare laddar en drivack. Daniel Bergqvist visar hur det kommer att se ut på våra miljövänliga modellflygfält i framtiden!



GS F3A, Edvard, med sin Wind S.

Resultat F3A

N o	Namn	Klubb	Round 1(N)	Round 2(N)	Round 3(N)	Round 4(N)	3 best
1	Anders Johansson	Linköpingseskadern	1000,0	1000,0	1000,0	1000,0	3000,0
2	Johan Brorsson	Uddevalla MFK	963,3	973,1	932,9	969,0	2905,4
3	Fredrik Lundberg	Kungsbacka MFK	895,1	919,0	882,9	820,7	2696,9
4	Alexander Moberg	Kungshamns MFK	861,9	892,5	861,0	913,2	2667,6
5	Johan Ahlström	Linköpingseskadern	850,2	865,2	847,7	831,9	2563,1
6	Ingmar Svensson	Stranda MFK	867,0	427,1	832,4	816,9	2516,4
7	Edvard Käll	MFK Gamen	771,9	836,0	821,4	811,3	2468,7

Resultat Nordic

N o	Namn	Klubb	Round 1(N)	Round 2(N)	Round 3(N)	Round 4(N)	3 best
1	Bo Edström	Karlstads MFK	1000,0	1000,0	1000,0	1000,0	3000,0
2	Tomas Johansson	Linköpingseskadern	955,9	845,6	979,4	967,2	2902,5
3	Sven Löfqvist	Linköpingseskadern	864,6	815,7	928,7	801,1	2608,9
4	Daniel Bergqvist	Kungshamns MFK	804,9	827,5	860,1	892,0	2579,6

Thomas Carlén brinner för hobbybyn



Den kaxige modellflyghunden Nisse tar täten när planet bogseras ut inför start.

Modellflyg är en udda sport, som attraherar många entusiaster här i landet, men intresset har många fördelar. Dels har utövaren sysselsättning året om och därtill passar hobbyn alla människor.

Den flitige modellflygaren Thomas Carlén träffar vi en dag när han tränar konstflyg med sin stora modell. Med den flyger Thomas det så kallade IMAC Sportsman-programmet, han funderar nämligen på att börja tävla nästa år. Thomas gör rollar,

loopingar och en rad andra manövrer som ingår i programmet. Modellen är en Yak 54, som har en förbild i form av ett ryskt konstflygplan från 1990-talet.

– Motorintresset ledde mig in på flyget. Jag har alltid gillat motorer av olika slag, ända sedan jag fick den första moppen i tonåren och körde runt i skogarna med.

Från bil till flyg

Motorintresset drog honom till modellflyget. Thomas, som hade kört slotcar (spårbunden miniracing med elbilar) inomhus i Mölndal, började även med banracing på Väst 8 Ring i Torslanda men efter en tid kände han sig ensam.

– Bilarna jag hade var i skala 1:8 och de sista åren var jag mer eller mindre helt ensam om att använda dessa. Jag körde mest bara för att det var kul men efter ett tag började jag fundera på vad jag gjorde där.

En kontakt med en god vän, som både höll på med modellbil och modellplan förändrade situationen. Thomas Carlén



började ta flygktioner sommaren 2004, och föll direkt för hobbyen. Han åkte till en modellaffär i Floda och bytte in bilutrustningen mot en konstflygmodell. Affären drevs av engelsmannen John Pascoe.

– Hela den sommaren var jag hans flygelev.

På den tiden var Thomas medlem i Mölndals modellflygklubb men 2006 gick han med i Aeroklubben Modell i Göteborg, som har sitt flygfält i Torslanda. Där blev Thomas kompis med Christian Olsson, som fick honom in på programflyg.

– Allt blir mycket roligare då.

De unga männen blev nära vänner och flög mycket tillsammans.

Åker även gärna på bilevent

Thomas lider av en muskelsjukdom som började ge sig tillkänna tidigt. Han var bara fem år gammal när problemen startade. I dag har han därför assistenter, som hjälper honom skruva ihop modellerna.

– Men, jag fryser lätt och det gör att jag inte kommer ut och flyger så ofta som jag vill, även om det inte varit ett stort problem denna sommar.

För att underlätta flygningen har han ett specialgjort sändarbord och lite större sändarspakar med anpassad utformning



– det mesta går alltså att lösa med lite klurighet.

Men flyget har inte tagit överhand, även bilintresset finns kvar och Thomas Carlén åker gärna ut på olika slags bilevent i sin

metallicblåa Chrysler Grand Voyager – en bil specialanpassad för äventyr på marken och i luften.

Conny Åquist

Klart för start.



Thomas Carlén



Specialgjort sändarbord och sändarspakar gör det lättare att flyga för Thomas Carlén.



Carlén Air Racing.



Nakke flyger igen



Den kände Stuntflygaren, F2B-domaren, filosofen och gitarrvirtuosen Kauko Kainulainen har byggt en Nakke*, Juhani Karis avskedskonstruktion till världen.

– Den bästa Stuntkärra jag någonsin ägt, kommenterar Kauko sitt nya bygge.

På gymnasiet fick vi läsa novellen När dog János Kovács? av den ungerske författaren Lajos Zilahy. Andemeningen i texten var, vill jag minnas, att en människa inte dör när hon rent bokstavligt dör, utan först den dag då ingen längre kommer ihåg henne eller när alla spår av personen är borta. Osökt dyker minnet av texten upp i min skalle när jag ser Kauko Kainulainen flyga sin nya Stuntmodell. Juhani Kari lever fortfarande, trots att det nu är många år sedan denna begåvade modellflygare så tragiskt rycktes bort från jordens yta. Han

lever kvar så länge vi tänker på honom och, inte minst som nu, för att Kauko har byggt hans konstruktion.

Magiska bottnar

En dag när jag kommer till fältet står Kauko Kainulainen och tränar. Han flyger igenom F2B-programmet på ett anmärkningsvärt bra sätt. Överraskad lyfter jag, likt Roger Moore, på både det ena och andra ögonbrynet. Jag vet nämligen att han bara har ett par dussin flygningar "under bältet" med sin nya modell men ändå sitter varje figurer som en "smäck" – inte minst imponerar höjdhållningen.

– Det var något magiskt med Juhani Karis bottnar så därför har jag jobbat mycket med just bottnarna, påpekar Kauko.

Fox 35 preparerad av George Aldrich

I nosen Kaukos Nakke sitter den klassiska Stuntmotorn par préférence, Fox 35, specialpreparerad av motorgurun och

tillika konstruktören av Nobler, George Aldrich. Motorn är inköpt från Kaz Minato i Japan.

– Alla slår ju ifrån sig och säger att det är fel väg att gå när man nämner Fox 35, att den är så besvärlig men hemligheten ligger i att köra den med mycket olja. Jag har nog bortemot 30 procent av en ricin- och syntetblandning, och 5 procent nitro krävs också sommartid och 10 under den kallare årstiden, förklarar Kauko.

Sammanfattning: Legendens Juhani Kari lever, eftersom han finns kvar i vårt minne, inte minst tack vare att Kauko Kainulainen har byggt denna Nakke.

*Modellen är uppkallad efter seriefiguren Hacke Hackspett, som heter Nakke Nakuttaja på finländska.

Conny Åquist

Nakke





Modellflygets dag på Dragsängaran

Modellflygets dag på Dragsängarna utanför Insjön drog rekordmånga. Modellflygets dag startade när klubben fyllde 25 år, 1985. I år var träffen större än någonsin, då bortemot 400 människor kom.

– Och klubbens Midsommarmöte startade redan 1969 och är förmodligen landets äldsta möte, påpekar föreningens ordförande, Micke Berg.

Klubb med gamla anor

Siljansbygdens Radioflygklubb kom igång 1960 men grundstommen hade lagts redan 1949 av män som John Lyrnell, Helmer och Sven-Erik Winge samt Tage Nissvik.

– Klubbsamlingens äldsta radiostyrning är en E.D. från just -49, jag vet det eftersom vi håller på att bygga upp ett radiomuseum, påpekar Micke Berg.

Eftersom klubbarrangemangen är så unika har radioflygklubben fått medlemmar från mer eller mindre hela landet. Ja, till och med skåningar är med i dalaklubben. En del klubbmedlemmar kommer helt enkelt hit, ställer upp sina husvagnar och tillbringar hela sin semester här.

Totalt är 150 markägare inblandade i de 150 hektar mark som finns i omgivningen.

– Vi hyr av sju åtta av dessa och har ett bra samarbete med dem, fast kommunen vill att vi köper marken. Jag kan även nämna att vi lagt ner ett fruktansvärt jobb och massor av pengar i denna anläggning, säger Micke.

Själva gräsfältet är 180 meter långt och 30 meter brett på ena halvan och 70 på den andra.

Drags är naturskyddsområde

Dragsängarnas modellflyganläggning, som drivs av Siljansbygdens Radioflygklubb, ligger på ett naturskyddsområde. Stället speciella natur består av vattenområde, sandstrand, strandäng, vassrugg, åker- och skogsmark samt öppna gräsytor. Området ingår som en del i Leksands kommuns största samman-

hängande skogsmarksområde. Här trivs fågelarter som pilgrimsfalk, brun kärrhök, ormvråk, fiskjuse, flera olika ugglearter, aftonfalk, gulsparv... you name it! Därtill kommer att i skogarna finns massor av vilt, exempelvis hare, rådjur och älg.

– Samarbetet med ornitologföreningen, Leksands Fågelklubb, är gott och många

av oss i vår klubb har ett stort fågelintresse, berättar Micke Sundqvist, som är vice ordförande i Siljansbygdens Radioflygklubb. De här båda sysselsättningarna krockar inte, exempelvis har vi fotografier på när en termikkärra flyger tillsammans med en kungsörn. Vi flyger ju gärna där rovfåglarna är för där stiger det



ordentligt men detta innebär aldrig några problem.

– Här finns massor av fåglar, det är en myt att modellflyg stör fågellivet. Exempelvis har vi ett enormt fågeltorn 800 meter bort från fältet och vi hör aldrig några klagomål därifrån. Därtill har vi holkar för olika arter uppsatta runt om.

Även många andra kommuninnevånare kommer gärna till Drags, inte minst för att bada. Här hålls dessutom exempelvis bröllop, dop och skolklasser besöker området på friluftsdagar. Så om inte modellflygklubben funnits hade inte området varit öppet för allmänheten.

– Klubben har lagt massor av pengar på att göra vägen hit ner farbar, påpekar Micke Sundqvist.



Många olika piloter

I folkvimlet träffade vi även några entusiastiska modellpiloter. En av de yngsta på fältet denna dag är Johan Orre, 9 år gammal. Han flyger en Sukhoi 31.

Johan må verka ung men han började tidigt.

– Förmodligen var jag runt fyra eller fem år men det blev ett långt uppehåll tills i sommar, då satte jag igång igen, säger han innan han gör en flygning med rollar, ryggflyg och knivegg längs hela fältet.

Träffens största modell, utan konkurrens, flögs av Mats Karlsson, från Malungs MFK. Han gjorde den ena spektakulära uppvisningen efter den andra med sin Bellanca Decathlon i halvskala. Röckkanistrar i vingtopparna förstärkte de spektakulära flygningarna.



Bellanca Decathlon är ett högvingat plan med konstflygpotential.

Dragsängarna



– Modellen är en Arf från Kina och motorn är en 275 kubik stor boxer på 26 hästkrafter, berättar han.

Hobbyhandlare

Till träffen brukar även en del hobbyhandlare komma. En av dessa var Tomas Kaiser. Han har, som han säger, hobbyhandeln som hobby.

– Fast jag har ett bolag, Hello Sweden, som sysslar med sponsring av unga idrottskillar och tjejer. Detta finansieras av olika företag.

För den racingintresserade förefaller namnet bekant, och mycket riktigt. Tomas körde bland annat Formel 2 och även hans far, Gert, deltog i racingsvängen på 50- och 60-talet.

Att Tomas kom in i modellflygsvängen var mest en tillfällighet. Han fick nämligen en byggsats när han fyllde 50.

– Jag glömde tid och rum! Sedan har det fortsatt. Inte minst fungerar modellbygget som en terapi när det är stressigt på jobbet, säger racerföraren som sadlade om.

Sjöflyg som hette duga

Lars-Åke Lundin från Ludvika är en given besökare på Dragsängarna. Han anser att Dragsängarna har landets bästa "sjöflygfält". Herr Lundin flög ett Canadair medan hans sjöflygkompisar flög plan som Beaver, Cub, Dornier 18 och andra.



Dragsängarna

Träffens största sjöflygkärra var en Supermarine S6B, byggd av Hans-Göran Ask från Söderhamn.

– Planet är en föregångare till Spitfire och är definitivt en del av flyghistorien.

Conny Åquist



Hobbyborgen var på plats.



Tomas Kaiser sålde modeller från Minicars.

Dragsängarna



Stefans segerrika Spitfire



Stefans Spitfire startar. Foto: Gunnar "Direktörn" Lundell.

Stefan Olsson från Uddevalla Radioflygklubb har byggt denna Spitfire Mk IX, som vann första tävlingen den ställde upp i.

Varje höst arrangerar Aeroklubben Modell i Göteborg, AKMG, tävlingen Skala Väst på Torslanda Flygplatsens gamla bana 27. Tävlingsformen går ut på att bygga ett modellplan efter en verklig förebild och flyga så likt det stora planet som möjligt. Speciella domare bedömer hur noggrant byggaren har hållit sig till fullskalaritningarna och sedan dömer andra domare hur väl piloten lyckas med flygmomenten. Poängen slås därefter ihop till ett totalresultat.

I år kom deltagarna från stora delar av södra Sverige och vi fick en pratstund med landets mest framgångsrike skalaflygare, Stefan Olsson från Uddevalla. Han har fler SM medaljer än någon annan och minns knappt ens hur många de är.

– Åtminstone tio har det blivit, alla med min Sopwith Pup, säger han.

Många nackdelar

Spitfire är ett av världens mest välkända plan. Ändå har det inte blivit så populärt i modellkretsar eftersom typen har många



Segern är klar och det är bara att bära in modellen för avtorkning. Foto: Gunnar "Grosshandlarn" Lundell.

nackdelar i miniatyrformat. Något som inte avskräckte landets främste skalaflygare.

– I mitt fall handlar det om tillfälligheter, säger Uddevallasonen Stefan. Jag ville ha en modell över 2 meters spännvidd och jag ville bygga efter engelsmannen Brian Taylors ritningsunderlag. Hans konstruktioner är nämligen smarta och de är alltid bara av balsa, vilket gör dem lätta. Dessutom är han en noggrann och duktig konstruktör. Sedan är Spitfire det snyggaste jaktplanet, så jag tänkte, "varför inte".

Stefan kom över ett påbörjat projekt, som han tog över, och från en bok om Spitfire, av Paul H. Monforton, har han hämtat bakgrundsinformationen.

– Där fanns rubbet, med varenda nit. I boken hittade jag även en treplansskiss som jag använder för att visa skaladomarna. Kort och gott är boken en enorm tillgång för en modellflygare.

Välkända svårigheter

Till svårigheterna hör att stabilisatorn är liten, landställ sitter tätt ihop och de avsmalnande vingarna kräver fart för att inte ställa. Ett berömt "hästhandlarknep" bland modellflygare har därför varit att höja båda skevroderhalvorna lite för att ge vingen "wash out".

Stefans modell lider dock inte av alla dessa problem, men några.

– I luften är kärran inte kritisk, och förmodligen inte värre än något annat jaktplan från den tiden, men svår att landa och starta. Stället är smalt vilket gör modellen känslig i sidvind så man måste komma rätt i vindögat på finalen. Därtill sitter hjulen nära tyngdpunkten vilket gör att planet vill tippa över, speciellt på gräs. Höjdrodret har dessutom dålig respons i låg hastighet så fullt upp gäller vid start och utrullning i samband med landning. Vingens V-form gör även att sidvind lätt tar tag och gör inflygningen orolig, påpekar han.

Nytt projekt på gång

På byggbordet hemma hos Stefan Olsson ligger en Bücker Jungmeister i skala 1:3, vilket innebär en spännvidd på 2,2 meter. Modellen ska drivas av en bensindriven trecylindrig stjärnmotor.

– En helt annan typ av maskin, avsedd att klara av avancerat konstflyg.

Och ytterligare en vinnarkärra, kunde han ha tillagt.

*Text och foto:
Conny Åquist*



Stefan Olsson från Uddevalla tävlar med denna prisvinnande Spitfire Mk IX.



Stefans Spitfire startar. Foto: Gunnar "Direktörn" Lundell.

Spitfire



Spitfireplan i flera olika skalor deltog i tävlingarna. Den stora modellen tillhör Stefan Olsson.



Förberedelser inför start. Foto: Gunnar "Potatishandlarn" Lundell.



Stefans modell är byggd helt och hållet av lösvirke efter en Brian Taylor-ritning. Hela modellen är av balsa som täckts med tunn glasfiberduk innan målning.



Stefans modell är i skala 1:5,3 och har därmed 2,10 meter mellan vingpetsarna. Den cirka 8 kilo tunga Spitfiremodellen drivs av en engelsk Laser-motor.



Närbild av huvan avslöjar Stefan Olssons hantverksskicklighet.



Noggrant detaljerad modell ger höga poäng på skalaplans-tävlingar.



Landställarna sitter tätt ihop vilket ger problem vid landningen.

Fågel Blå S 31 – Spitfire i Sverige

Få, om ens något annat, plan är så välkänt som Supermarine Spitfire. Flygplanstypen tjänstgjorde inte enbart runtomkring i världen under kriget utan fick även en roll i efterkrigstidens försvar. Här i Sverige var S 31 Spitfire stationerade på F 11. För ett antal år sedan fick vi en pratstund med en av piloterna som flög planet här i landet.

Den femtonde oktober 1941, mitt under brinnande krig, öppnades officiellt F 11 i Nyköping. Då, landets enda flygflottilj som använde S 31 (spaningsversionen av Spitfire). Precis som inom alla andra flygvapen blev Spitfire Mk XIX mycket populärt bland de piloter som flög planet. För att celebrera flottiljens 60-års jubileum samlade den forne Spitfirepiloten Kjell W Ahlberg in dokumentation avsedd för allmänt intresserade och/eller modellbyggare, som vill lära sig mer om denna spännande tid i svensk flygvapenhistoria. Kjell har publicerat materialet i form av en CD.

Förutom planets historia, och Kjells egen erfarenhet av S 31, finns här massor av ritningar och bilder – sammanlagt är det nästan 160 fullmatade sidor.

Fågel Blå S 31

S 31 var stationerat på F11 tillsammans med andra legender som till exempel SAAB S 18, Junkers Ju 86 K (B3) och Fiesler Storch Sk 14. De andra planen får ursäkta men ingen var så vacker och mytomspunnen som... Spitfire. Här i landet kom kärran emellertid inte att tjänstgöra som jaktplan utan var försedd med kameror för fotospaningsuppdrag.

Spitfire P.R. (Photographic Reconnaissance) Mark XIX var ett ensitsigt lågvingat monoplan som utvecklats för långdistansspaning på såväl hög som låg höjd. Konstruktionen byggde på kroppen från XIV med modifierade Mk VC vingar och universalfästen för kameror. Typen var dessutom anpassad att klara alla typer av klimat.

Två lodräta och en snedmonterad kamera satt i bakre flygkroppen. Kamerorna värmdes av varmluft, som togs från en av kylarna, för att inte kameramekaniken skall frysa fast.

Bränsletankarna, i kropp och vinge, rymde 1 115 liter och fälltankar fanns antingen med 205 liters eller 409 liters kapacitet. Med full tanklast hade XIX en aktionsradie av 2 254 km vid 580 km/h och 10 670 meters höjd i lugnt väder och försett med full spaningsutrustning; om man räknar med start, stigning och 15 minuter med full motoreffekt. För enbart färjflygning kunde en extratank på 773 liter monteras, vilket gav en total bränslekapacitet av 1 928 liter och en räckvidd

på 3 059 km, vid en höjd av 20 000 fot (6 100 m).

Planets Rolls-Royce Griffonmotorn gav med tvåväxlad tvåstegs kompressor och mellankylare 2 035 hästar vid 2 750 varv i minuten på 7 000 fots höjd.

Planet hade ingen beväpning men var försedd med en hel del skydd för piloten samt självtätande undre huvudtank.

50 plan av denna typ köptes in till det svenska försvaret, där de användes mellan åren 1948-55.

Premiärflygningen

Kjell W Ahlberg arbetade som pilot och hade 15 000 timmar i luften, varav 200-300 i Spitfire. 1949 fick han, 21 år gammal sitt elddop då han flög en S 31:a för första gången.

– Det är klart man var nervös innan start, berättade han i en intervju som jag gjorde med honom för ett antal år sedan. Flottiljchefen, överstelöjtnant Greger Falk, satt i en jeepstol, som ställts ut i gräset ett stycke från landningsbanan, och höll ögonen på en och man visste att kärran kostade 93 000 kronor så...

Kjell skulle flyga plan nummer 14, med tidigare engelsk beteckning PS 928. Den individen hade byggts i en grupp om 79 stycken Mk XIX, mellan november 1944 och maj 1945. Försäljningen till Sverige skedde den 10 augusti -48 och planet lämnade England den 19 januari -49 samt ankom Nyköping den 21, samma månad, förd av fänrik Bengt Palmqvist. Individen skrotades officiellt den 20 augusti 1955 och hade då totalt 465 flygtimmar.

Så här målande beskriver Kjell sin första flygtur i en Spitfire:

"På händerna har jag vita glacéhandskar – ett attribut som kom med S31. Ur ena benfickan sticker flygkartan upp och i en annan har jag checklistan. Jag vet att den närmaste timmen kommer att vara fylld av ovanliga förstagångsupplevelser. Mina reaktioner kommer att ha avgörande inverkan på hur flygpasset utvecklas, och jag är fast beslutad att göra mitt bästa, men räcker det för att allt ska avlöpa programenligt?"

Planet känns tydligen lite ovant, för han skriver vidare:

"Jag sitter trångt. Motorhuvu är imponerande och skymmer det mesta av utsikten framåt."

Så blir det dags att starta den enorma Rolls-Royce Griffonmotorn på ett par tusen brutala hästar.

"Med några pumpslog ger jag motorn det extra bränsle som behövs... Med vänstra handen på gasreglaget – trycker jag på startknappen. I samma ögonblick hörs en kraftigt väsande puff. Ett rökmoln väller upp... innan motorn får en tändningskick och snärtar igång. Det multrar förtroendeingivande där framme i nosen... drygt tvåtusent hästkrafter känns lite ovant. Jag svänger undan nosen än åt ena och än åt andra hållet för att få en skymt av taxibanan. Över radion kommer klart att ställa upp för start. Nu finns ingen återvändo."

Kjell hade förberett sig noggrant genom att ha läst förarinstruktionerna ett flertal gånger och noterar vidare:

"Sidorodret är trimmat till vänster så långt det går, och jag håller fullt vänster sidoroder. På med gasen men inte för fort. Motorljudet blir ettrigt, och det multrar förskräckligt! Farten ökar snabbt.

Nu har det hänt! Jag är knappt medveten om att jag lämnat marken. Passerar niohundra meter innan jag fått någorlunda kontroll på instrumenten och utan att medvetet styra flygplanet. Det bara går uppåt, uppåt, uppåt..."

Motorn vrålar öronbedövande men roderharmonin är så finstämd att det förtär allt buller.

"I samma ögonblick som jag föreställer mej att utföra en manöver är jag redan inne i den. Jag upplever balans, harmoni och stora utforskade möjligheter... planet känns som en integrerad del av mej själv. Jag blir ett med flygplanet. Det är en ovanlig och skön känsla, som gör flygningen enkel och självklar. De många hästkrafterna som lurar under huven bara väntar på att få komma loss i en looping eller topproll..."

Så blir det dags för landning. Kjell förberedde sig emellertid genom att först göra tre fejkade landningar på ett moln men därefter är det allvar.

"Jag dyker ner mot den mörka marken. På omkring ettusen meters höjd har jag fri sikt åt alla håll. Jag rundar 3:e divisionens hangar på gott avstånd. Ett par lätta dunsar... och landställsindikatorn... vittnar om att allt är i sin ordning. Ett plötsligt hopp vittnar om att bromsklaffarna fungerar."

Därmed inleds den spännande landningsfasen.

"Med en svag vänstersväng under plané - nödvändig för att se banan under inflygning - måttar jag in mej mot banan. Flygplanet går som på räls i min tänkta bana och håller liksom av sig självt rätt fart. Inte en vindpust, inte den minsta lilla termikblåsa stör S 31 nr 14 när den med sporrhjulet i sättningsläge sänker sig mot

banan. Tiden står fullständigt stilla tills plötsligt gnisslet från gummi mot asfalt ger signal till mej att ta höjdspaken långsamt bakåt och hålla den kvar där.

Intaxningen kräver koncentration. Skulle jag komma utanför (taxibane) kanten kan en liten grop i marken sätta stopp för all vidare framfart till ett pris av 10 000 kronor för en ny propeller och därtill en motorinspektion. Efter en kort väntan på att

motorn ska svalna, stänger jag bränsletillförseln. Några oregelbundna knattranden avlöses av en utomordentligt behaglig tystnad. Jag tillåter mej att fångas in av upplevelser som inte alla förunnats, innan dagens händelser förpassas till minnenas garderob."

*Text och foto:
Conny Åquist*



En blåmålad svensk S-31 Spitfire och som synes är denna modell är utrustad med elmotor.

Spitfire P.R. Mk XIX som flögs av Kjell W Ahlberg

Motor:	Rolls-Royce Griffon 66 på 2 035 hk försedd med tvåväxlad, tvåstegs kompressor med intercooler.
Spännvidd:	11,23 m
Längd:	9,96 m
Höjd:	3,86 m
Vingyta:	22,48 m ²
Vikt:	4,082 kg kg
Vingbelastning:	181,6 kg/ m ²
Max hast:	716 km/h
Startsträcka:	548 m
Landningssträcka:	640 m

Färgade flyghjältar under andra världskriget

En okänd del av andra världskrigets historia är berättelsen om de färgade stridspiloter som utbildades i staden Tuskegee, Alabama i USA, och som kom att bli några av krigets skickligaste eskortflygare - de tappade nämligen inte ett enda eskorterat plan till fienden.

Om man var färgad och intresserad av flyg i början av vårt århundrade i USA hade man det inte lätt. Det var nästan omöjligt att få någon att lära ut flygning, man fick inte låna plan och tillgången till flygplatser var i det närmaste obefintlig. Vill man lära sig att flyga var man således tvingad till att ha en järnvilja, tur och massor av skicklighet. Här är berättelsen om några färgade som lyckades och om en okänd del av andra världskrigets flyghistoria.

How the west was won

Tumult följde i spåren av det amerikanska inbördeskriget där mer än 186 000 svarta hade kämpat – varav 38 000 givit sina

liv, utan att de för den skull fick något erkännande för sin heroism.

Strax efter kriget bildades det nionde och tionde kavalleriregementena, bestående av färgade, som ett experiment för att använda svarta att beskydda nybyggarna mot infödingarna på de stora slätterna i Arizona och Texas. De här kämparna kallades för "Buffalo Soldiers" av indianerna, för att håret liknade buffelns man. Som namnet anger var man både rädda och imponerade av dessa krigare eftersom de var ansedda som "Great Warriors". De färgade hade således en roll i hur västern erövrades.

På 30-talet stationerades de två regementen i Kansas, Virginia och New

York. Vid den här tiden var det dessutom så att några, för de färgade, frontlinjer erövrades i det amerikanska samhället. År 1937 blev William H Hastie utsedd till den förste svarte federale domaren. Och 1938 blev den färgade operasångerskan Marian Anderson utnämnd till hedersdoktor, så det gick framåt även om det gick sakta kampen att vinna fullvärdig medborgarstatus i Amerika.

Amerika förbereder sig på krig

När man i slutet av 30-talet började ana att Amerika kunde bli indraget i kriget sjösatte CAA, civilflygfartsstyrelsen, ett

De färgade eskortpiloterna flög P-51 Mustang med rödmålade stjärter.



Civilt Pilot Tränings Program (CPTP) i september 1939. Man ville helt enkelt få fram en potentiell militär pilotreserv. Man certifierade 220 collegeskolor och universitet rätten att utbilda piloter. Resultatet blev – 11 000 nya flygare det året.

De var helt vanliga studenter som fick en flygutbildning, till ett pris av runt 300\$ per person - som staten betalade. Utbildningen gav eleverna ett privatcertifikat men det räckte inte till för att börja flyga stridsplan. Det var emellertid en bas att stå på om man ville vidare och det gav dessutom militärflyget personal med en viss grundutbildning. Dessutom tillkom med tiden ett fortsättningsprogram som kallades för "advanced".

I Chicagoområdet fanns en ung färgad kvinna som hetta Willa Brown och som kämpade för att få fler färgade att flyga. Hon såg med spänning fram mot vad CPTP kunde göra för de färgades möjligheter. Willa var sekreterare i National Negro Airmen's Association och en av de få färgade som både var kvinna och hade certifikat. Hon och hennes man startade den första flygskolan, avsedd för svarta, på Harlemplygplatsen nära Chicago och därifrån fick hon tillstånd att anordna flygutbildning under CPTPs försorg. Willa och hennes man Cornelius Coffey (den förste färgade flygmekanikern) utbildade sammanlagt 1500 flygare under CPTP

programmet. I slutet av 1970-talet och början av 80-talet fick Coffey, Brown och några andra av de svarta flygpionjärerna motta erkännande för sin insats inom flyget och inom CPTP. Men de och många andra färgade, hade fått slåss för sina rättigheter att komma med i det civila pilotträningsprogrammet.

Hjälp från Truman och Roosevelts

Av en ren tillfällighet kom en icke helt obekant senator från Missuori, vid namn Harry S. Truman, att träffa några av de tidiga svarta aviatörerna och bli informerad om deras aktiviteter. Truman blev så imponerad att han tog sig an deras sak. Bland annat fick han se det gamla och slitna plan som ett par unga färgade killar hade flugit från Chicago till Washington, och utbrast då med att säga: "Om ni killar hade modet att flyga den grejen från Chicago, så har jag modet att hjälpa er så mycket jag kan." Det löftet höll han också. Senare kom man även att få hjälp genom president Roosevelt.

Truman fick bland annat med sig kongressen på att ge anslag till CPTP-utbildning på svarta collegeskolor och på färgade flygskolor som inte hade någon anknytning till något college. I sista stund fick man även med institutet i Tuskegee inom ramen för CPTP.

Vid ett tillfälle, då få vita trodde att färgade överhuvudtaget kunde lära sig att flyga, bad presidentens fru - Eleanor Roosevelt – om att få en flygtur med den förste färgade flyginstruktören på Tuskegee, Charles "Chief" Anderson. Ett kort tag därefter kom beskedet att man hade blivit utvalda att delta i ett program, tillsammans med U.S. Army Air Corps, för att utröna om svarta kunde bli piloter med militära uppdrag.

Utbildningsexperimentet i Tuskegee

Man kan nog tryggt påstå att det var ett experiment som var avsett att misslyckas! För det var knappast några i ledande ställning som trodde på projektet att utbilda färgade stridspiloter. Naturligtvis hade man inte hört talas om vare sig Eugene Bullard, Bessi Coleman, Willa Brown eller någon annan färgad pilot heller för den delen. Och inte hade de sett någon svart man flyga i U.S. Army Corps. Så det är intet att förvånas över att man på krigsdepartementet inte trodde att färgade kunde läras att flyga.

I Europa mörknade emellertid krigsmolnen allt snabbare i slutet av 30-talet och i fjärran östern hotade japanerna Manchuriet. Den första reaktionen i Amerika var emellertid att isolera sig från omvärlden för att hålla



sig borta från kriget, man hade ju knappt börjat resa sig igen efter depressionsåren i början av decenniet. Endast ett fåtal politiska ledare ville se krigshotet som en realitet och därmed stödja en nationell upprustning. Landets militära styrkor var dåligt rustade och ett massiv höjande av materiel och manskapsstandarden var av nöden. Bland de ledare som såg krigshotet som ett reellt allvar fanns det en del svarta talesmän inom pressen. De ansåg att trots de historiska fakta som visade att färgade förband och enskilda hade visat mod i tidigare krig som landet varit indraget i, så fick man slåss för sin rätt att strida.

Det svarta ledarskapet var också väl medvetet om de svårigheter som man hade att kämpa mot för att få en fot in i civilflyget. År 1939 var det endast 125 färgade som hade flyglicens. Man var även medvetna om den negativa attityd som fanns inom det militära ledarskapet inom såväl armén som flottan, och militärflyget var man totalt utestängd från. Det svarta ledarskapet var emellertid fast övertygade om att färgade kunde delta i ett kommande krig på lika villkor som vita och deras medvetna satsning kom att få avgörande betydelse på den framtida utvecklingen. De hade dessutom tiden på sin sida, CPTP var definitivt ett steg i rätt riktning för de färgade – det kom dessutom snart att byggas ut med målsättningen att ge 20 000 studenter per år flygcert.

Det grundläggande CPTP-programmet bestod av 72 timmars markutbildning och 35-50 timmars flyginstruktion, vilket var tillräckligt för att ge eleverna ett privat-flygcertifikat. Det var dessutom redan klartgjort från start att det hela var en del i den nationella försvarsupprustningen.

Inte sämre än vita

I slutet av det första CPTP-året gjordes en utvärdering och då befanns att 91 % av de färgade män och kvinnor som genomgått utbildningen hade klarat sig - vilket var exakt samma procentsats som de vita hade. Detta till trots förvägrades man rätten att söka in till Army Air Corps. Det var först efter lagändringar och framstötter från färgade organisationer som saker började hända och i oktober 1939 godkändes Tuskegee i Alabama som officiell träningsbas inom ramen för CPTP. Flygtränningen skulle genomföras av Tuskegee och Alabama Air Service på Montgomery flygfältet och studierna skulle genomföras i samarbete med Alabamas polytekniska institut i Auburn. När utbildningen kom i gång i december 1938 så stötte man emellertid på en mängd olika svårigheter. Avståndet mellan förläggningen och flygfältet var kanske det största problemet, vilket gjorde att man

fick åka långa sträckor för att komma till flygtränningen. Segregationen i södern däremot tycks ha varit av ett betydligt mindre problem än förväntat och mycket berodde det nog på att flygare och personal helt enkelt "höll sig på sin kant". Så totalt sett övervägde nog det positiva i att färgade fick delta i en statsunderstödd flygutbildning.

1940 – det börjar röra sig

För att lösa problemet med de långa transporterna hyrde man en bit land vid förläggningen. Tuskegee institutet skänkte 1000 \$ och studenterna stod för arbetskraften. Fältet kom att kallas Nr 1, senare Kennedyfältet, och blev stort nog att härbärgera tre Piper Cub. Det här fältet löste därmed det omedelbara problemet med att slippa pendla till Montgomery. Som grädde på moset så klarade samtliga deltagare i första CPTP klassen den skriftliga examen strax därefter.

I juli 1940 fick man utöka utbildningen med en påbyggnadsträning av piloter - vilket sågs som ett erkännande av verksamheten. Den kursen gav deltagarna 240 timmar extra på marken och 35-50 timmar mer i luften. För att få plats med all flygtränning fick man låna Tuskegee-institutets eget lilla flygfält.

Hela Tuskegee-programmet hade således fått en flygande start men om succén skulle fortsätta var det nödvändigt med ett större fält och till det krävdes 200 000 \$. Det skulle emellertid visa sig att Eleanor Roosevelt, presidentens fru, satt i styrelsen för Julius Rosenwald fonden i Chicago, och genom den fonden fick man låna 175.000\$, allt genom fru Roosevelts försorg. Däremot fick man kämpa vidare med krigsministeriet och U.S. Army för att vinna acceptans för färgade stridspiloter. Emellertid gick presidenten själv ut och dikterade för ministeriet att "färgade skall ha samma möjligheter som vita inom alla militärdepartement".

Militär flygutbildning för färgade kommer till

När U.S. Air Corps föreslog ett segregerat träningsprogram för enbart färgade protesterade den förste svarte federale domaren Hastie, men han ändrade sig till slut eftersom han ansåg att det ändå var ett steg i rätt riktning. Det var även Hastie som föreslog att man skulle använda sig av Tuskegee eftersom man redan hade gjort en början där - med flygutbildning för färgade.

Efter det att en färgad civilperson hade hotat med en stämningsansökan gav U.S. Air Corps med sig och tog emot ansökningar från färgade som hade genomgått den avancerade fortsättningskursen av CPTP. Kort därefter skrev

man från krigsministeriet och gav order om att en plan skulle utarbetas som skulle upprätta en 99:e skvadron enbart för färgade. Den skulle bestå av 400 enrollerade män och officerare samt 33 piloter och 27 plan. Dessutom tillfördes 1 miljon dollar för att bygga Tuskegee Army Air Field.

Man använde sig av samma utbildningsplan i Tuskegee som den som hade antagits 1939 och som sammanlagt gav 191 654 flygare sina vingar mellan januari 1941 och augusti 1945. Flygkadeterna fick genomgå en mycket krävande utbildning som till en början bestod av hårsnaggning, marchträning och vaktsysslor. Den första flygtränningen skedde i Stearman PT-13, Ryan PT-16 och PT-20 samt Fairchild PT-19. Denna flygtränning pågick i 9 veckor och gav cirka 60 timmar i luften. Efter denna basala flyggenomgång gick man vidare för att bli militära stridsflygare. Då flög man stora North American BT-13 eller BT-14 samt Consolidated Vultee BT-13. I dessa kärror lärde man sig navigation, instrumentflyg, natt- och formationsflyg. Dessutom fick man lära sig att hantera kommunikationsradio samt ställbara propellrar.

Allt skedde under övervakning av militära instruktörer och man fick sjuttio timmars flygtränning under en nio veckors tidsperiod. Efter det att denna träningsperiod var slut blev man utvald om man skulle gå vidare till avancerat flyg med en- eller tvåmotoriga kärror, det senare alternativet fanns emellertid inte på Tuskegee och således inte för färgade. Så man flög vidare i North American AT-6 i ytterligare sjuttio timmar. Nu tränades framförallt stridsmanövrer, luftskytte samt ytterligare formationsflygning, navigering och instrumentflygning. De flygare som överlevde denna träning, kroppsligt och mentalt - eftersom fränfallet var 40 % - fick sina vingar och rangen 2nd Lieutenant eller Flight Officer. Vita kadetter som kroknat på vägen, och inte klarade utbildningen, fick andra möjligheter medan svarta helt enkelt sändes hem. Först 1943 kunde de vidareutbildas till navigatörer eller bombfällare i stället.

Motståndet mot svarta piloter ledde till att de ledande inom U.S. Army Corps helst såg att utbildningsexperimentet i Tuskegee misslyckades, medan förespråkarna gjorde allt för att det skulle lyckas. Detta till trots var det mindre än 1/2 % av alla flygutbildade under kriget som var färgade och många av dem kom aldrig att bli stridsflygare utan fick andra uppgifter istället.

Chief Anderson – svarta flygets fader

Charles Alfred "Chief" Anderson har kallats det svarta flygets fader. Han föddes

Bridgeport, Pennsylvania 1909 och genomgick flera olika flygskolor i Boston och Chicago. 1932 tog han sitt flygcert. Tillsammans med kompisen Dr Albert Forsyte gjorde han flera långflygningar – bland annat den första transkontinentala flygningen med enbart färgad besättning och deras flygning till Kanada var den första flygningen där färgade korsade en landgräns, och så flög man vidare och slog nya rekord. Chief Anderson blev den förste färgade flygläraren i Tuskegee och lärde ungefär 1 000 elever att flyga. Efter kriget kom han att få en rad andra befattningar. Han dog 1996.

Bland alla märkliga människor på Tuskegee fanns något världsunikt - en färgad kvinnlig flygmekaniker vid namn Majorie Chetham. En av höjderna på basen var kapten Noel F Parish som hela tiden fick försvar projektets framgångar - det var ju avsett att bli ett fiasko, så inte blev han befördad inte. I ett tal till piloterna på basen sa han bland annat: " ... er framtid, bra eller dålig, kommer till stor del att bero på hur beslutsamma ni är i uppgiften att inte tillfredsställa de som vill se er misslyckas".

Utbildningen

Det var en tuff utbildning männen genomgick. De steg upp klockan 6, frukosten var en timma senare, därefter gymnastik och sedan studier. Flygningen var på eftermiddagen för vissa klasser och på förmiddagen för andra. Efter flygpassen hade man en timma ledigt och därefter egna studier. Det var tufft och alla var trötta när kvällen kom. Från början användes färgade civila instruktörer men senare kom vita militärer in i undervisningen. Eftersom man hade en fast maximal kvot så var det en del som föll i från utan att i egentlig mening vara dåliga. Det var som att balansera på slak lina i nio månader – ingen visste i förväg vem som skulle klara sig.

Men det fanns även tid för underhållning. Lena Horn, Louis Armstrong och Joe Louis var några av artisterna som kom på besök. Dessutom hade man egna idrottsaktiviteter, musikgrupper med mera för att lätta upp stämningen.

1942 – på väg in i kriget

I och med den förödande japanska attacken på Pearl Harbor blev flygtränningen helt plötsligt allvar. Tuskegee fick en ny ledare – överste Kimbel – som genomförde en strikt segregering på basen men även gav den ett organisatoriskt uppsving.

För flygkadetterna var detta en tid av yttersta stress. Det var svårt nog att flyga ett plan, men de hade dessutom 13 miljoner färgade som såg på deras

framsteg och för vilka kadetterna var en källa till inspiration.

Att man hade ett yttre tryck på sig visar följande historia. Löjtnant Mac Ross tvingades att överge sitt brinnande P-40F i luften. När han plockades upp ur ett bomullsfält var det enda han kunde tänka på att han hade förstört ett plan som var värt tusentals dollar, trots att han inte hade orsakat olyckan. "Kanske skulle man säga att negrer inte kan flyga trots allt." Hans farhågor besannades emellertid aldrig.

1943 – saker och ting ändras

Ett stort problem var att övergången mellan träning och förflyttning till stridsredo förband inte fungerade för de färgade. Detta ledde till en frustration eftersom den fanns en önskan att komma iväg och slåss mot fienden. Man hade klara och färdigutbildade stridspiloter i oktober 1942 men de kom inte ut till förbanden förrän på våren 1943, under tiden tränade de flygning, skjutning och bombdykning. Hela tiden gick dock rykten om att man skulle sända iväg den första "negerdivisionen" till utlandet. Den första april -43 rullade så det första tåget med piloter iväg mot New York och därmed mot kriget. Själva förberedelserna där tog tio dagar innan de kom i väg med USS Mariposa, som var fullastad med fyra tusen passagerare, den 15, samma månad. Nio dagar senare ankom piloterna Casablanca i Marocko.

Väl framme stationerades amerikanerna utanför staden Fez. Här fick den 99 skvadronen träna luftstrid med sina fabriksnya P-40L plan. Efter en intensiv månad sändes de vidare till Tunisien där man stationerades på halvön Cape Bon. Det var härifrån man den 2 juni 1943 kom att göra stridsdebut, flygbombades den befästa ön Pantelleria – halvvägs mellan Cape Bon och Sicilien. Bill Cambel var den förste Tuskegeeutbildade, som fick äran att släppa de första bomberna över ön och därmed göra en aktiv insats i kriget. Därefter följde ytterligare anfall, mot samma mål, under en veckas tid, utan att fiendeflyg siktades.

Man kan nog med fog påstå att de färgade piloterna var vältränade men saknade stridserfarenhet, verkligheten skulle emellertid ändra på det. Den nionde juni möter en grupp på sex P-40 tolv stycken Focke Wulf 190 och Messerschmitt Bf 109, som var på väg med en eskort av 18 bombplan för att angripa allierade invasionsstyrkor på väg mot Pantelleria. Efter en del stridigheter vände tyskarna om till Sicilien och jänkarna till Tunisien. Löjtnant Willie Ashley blev nästan bokförd för ett nedskjutet fiendeplan och skulle därmed ha blivit den förste färgade att "plocka poäng" – men det fick anstå till en annan dag och en annan strid.

I luften över Sicilien

I början av juli hade allierat flyg, stationerat i Algeriet och Libyen, tagit luftherraväldet över Sicilien. Den 2 juli eskorterade sex P-40 från den 99:e skvadronen B-25 bombare som angrep Castelvetro när tyska FW-190 dök upp. I striden som uppstod sköt Charles Hall ned ett tyskt jaktplan och blev därmed den förste färgade att inbringa en seger. För det fick han motta personliga gratulationer från general Eisenhower och andra militära höjdare. Emellertid fördunklades glädjen eftersom två av skvadronens plan hade kraschat med varandra i starten med dödlig utgång som följd.

De färgade flygarna deltog aktivt i invasionen av Sicilien den 10 juli och det därefter pågående slaget. Under den 38 dagar långa kampanjen var man ständigt i hetluften innan ön var erövrad.

På hemmaplan var läget allt annat än positivt. Toppmilitärerna var föga imponerade av den 99:e skvadronens insats och man utdelade kritik för att de färgade piloterna inte klarat av att skjuta ner mer fiendeplan. Försvararna hävdade emellertid att uppgiften var att störtbomba, inte ge sig in i luftstrid. Pressen hakade på med negativa skrivelser och den 30:e september kunde man läsa i New York Daily News: "Fastän tusentals färgade har blivit inkallade så har endast en enhet deltagit i aktiva strider – den 99:e skvadronen. De hade ett kort uppdrag i Afrika men har nu sänts hem för träning".

De värsta belackarna ville tillskriva presidenten men överste Emmett O'Donnell menade att man skulle strunta i det hela, vilket också gjordes. Emellertid visade affären att man inte hade ändrat sig inom Army Air Forces, men på andra sidan Atlanten kämpade den 99:e skvadronen vidare mot landets fiender.

Skvadronens insatser september -43 till juni -44

I början av september försökte man under stort motstånd från tyskarnas sida att etablera en flygbas på det italienska fastlandet. Man knöts till den 79:e Fighter Group för sex månader och fick lära sig mycket av sina mer erfarna vita kamrater. Överste Carter lär ha sagt att: "Detta var den första integrationen i U.S. Air Force".

Med hösten kom även regnet och därmed leran. Man kämpade mot stormar och kyla men värst var, som sagt, leran. Man gav den brittiska sjunde armén luftstöd när den slogs för att komma över floden Sangro. Däremot så sköt man inte ner några fiendeplan och orsaken var enkel – det fanns helt enkelt inga att skjuta ner. För mellan oktober -43 och januari -44 sågs inte en enda tysk till i lufrummet, men det ändrades när man flyttade till närheten av Neapel i mitten av januari för

att understödja de allierades landstigning i Anzio. Den 27 januari sköt medlemmar ur den 99:e skvadronen ner åtta fiendeplan. Tyvärr, förlorade man även ett, då Samuel Bruse blev den första ur skvadronen som förlorade livet i luftstrid. Nästa dag fortsatte de våldsamma striderna och man sköt ner fyra fiender, utan egna förluster. Dagen efter hade man en seger och dagen därefter noterades tre nedskjutna fiendeplan, sedan skulle det komma att gå fem månader utan någon ytterligare seger – då i en helt annan typ av plan.

Nya grupper från Tusekgee

Hemma i USA hade segregationen inom det militära släppt påtagligt tack vare några höga vita officerare. Och från Tuskegee hade nya piloter tränats för uppdrag i Europa. Två nya skvadroner, den 100:e och 332:a var på väg för att ta sig över Atlanten strax efter julen -43. Destinationen var Taranto på Sicilien. De här piloterna kom att flyga P-39 Aircobra och P-47 Thunderbolt (eller "Jug" som det också kallades) till att börja med. Det var "avlagda" kärror från skvadroner som övergått till P-51 Mustang. Dessa plan målades om så att de kom att få röda stjärtpartier som igenkänningsmärke - en färgmarkering som kom att bli synonym med de färgade flygarna.

Det bestämdes ganska snart att man skulle bli eskortplan till långdistansbombare som angrep taktiska mål som hamnar och förråd. Dessa "Red Tails" flög sitt första stridsuppdrag den 7 juni. Redan dagen efter noterades fem segrar. Vid det tillfället hade man kommit från flygplans-tillverkaren med några representanter, tillsammans med några militära höjdare, för att undervisa piloterna hur planen skulle flygas. En högdragen major berättade för "you boys" att planet aldrig fick långsammrollas under tusen fot på grund av sin vikt. Just då kom de hemvändande åter och gjorde perfekta segerroller på mycket låg höjd, den ene i hasorna på den andre.

– You can't do that, skrek majoren.

Tuskegeeflygarnas sista insats med P-47 planen var unik. Man fick se en tysk jagare i Triestes hamn. Ljötanterna Pruitt och Peierson dök med sina plan, den ene efter den andre, och sköt och lyckades mirakulöst nog få in en direkträff så att båten sjönk omedelbart. Kamerorna bekräftade att männen hade sänkt en jagare med bara kanoneld - det hade ingen annan någonsin gjort.

Nya plan – P51 Mustang

Man hade börjat vänja sig vid Thunderbolt planen när det var dags att byta till P-51 Mustang. Man fick Mustang i B, C och D versioner. Planen målades i röd färg längst

baktill, tillsammans med röd spinner och ett rött band kring nosen. Övergången till nya flygplan och det korta stålskodda fältet i Ramitelli gjorde att man förlorade några plan, dessutom var piloterna trötta eftersom man hade flugit betydligt fler uppdrag än sina vita kollegor. Dels var det så att man inte hade tillräckligt med färgade avbytare och dels hade man inget att erbjuda de färgade piloter som sändes hem (förutom instruktörsjobb på Tuskegeebasen), alltså fick grabbarna flyga så länge man orkade.

Även hemma i USA hände det saker. Där hade ett gäng färgade börjat att träna tvåmotorigt flyg för att gå vidare till B-25 Mitchel bombare. Lustigt nog var det framförallt storvuxna personer som kom att börja med dessa plan. Det var de som var längre än 180 och vägde mer än 90 kilo som upplevde att jaktplanen inte var ritade för deras kroppar - i bombplanen fick de emellertid plats. De kom dock inte att sättas in i kriget eftersom ett våldsamt rasbråk mellan vita och färgade officerare, gällande rätten att utnyttja gemensamma fritidslokaler på flygbasen, satte stopp för det hela.

Ära och framgång för "Rödstjärtarna"

Den 12 juli eskorterade "The red tails" en grupp B17-bombare över södra Frankrike för ett uppdrag där det gällde att slå ut ett järnvägsområde. Då angreps man av 30 stycken FW-190. Man beordrades att fälla vingtankarna för att vinna hastighet och manöverförmåga. Fyra tyskar sköts ner utan att man förlorade en enda bombare till fienden. Det här var starten på "rödstjärtarnas" rykte som suveräna eskortflygare bland bombplansbesättningarna.

Tre dagar senare sköt man ner två italienska Macchi kärror som förmodligen tillhörde Aviazione Nazionale Repubblicana - Mussolinis inofficiella stat uppe i norr. Två dagar senare sköt man ner två Bf-109 över Avignon. Tyskarna försökte att ändra taktik. Man lade sig ett par tusen fot över bombarna på ett sätt som liknade amerikansk flygeskort när eskortplanen kommit utanför sitt operationsområde. Detta lurade bombplansbesättningarna i en del fall.

Den 18 juli lämnade 66 Mustang Ramitelli i Italien för att eskortera bombare till en Luftwaffebas i Memmingen, Österrike. Tre dussin Messerschmitts attackerade, varav nio sköts ner, och när man närmade sig basen så sändes ytterligare tre dussin tyska jaktplan upp i luften - varv två sköts ner. Tre "rödstjärar" hade förlorats men ingen bombare. Taktiken hade nämligen varit att inte lämna bombplanen och jaga efter tyskarna – en mycket framgångsrik taktik skulle det visa

sig. På ett liknande uppdrag två dagar senare sköts ytterligare fem tyskar ner över Friederichshafen när man eskorterade B-24 bombare.

Så fortsatte det sommaren igenom med ständiga framgångar för Mustangeskortörerna med de röda stjärterna. De flög mycket på Österrike, mot flygplatser och stridsvagnsfabriker. De flög mot mål på Balkan, i Frankrike, Jugoslavien, Rumänien och Tyskland. Den 27 juli agerade man eskort för ett uppdrag över Budapest i Ungern. Här sköts fyra FW-190 och fyra Bf-109 ner. Månadens slutfacit var 39 nedskjutna fiendeplan. I augusti knep man dels luftsegrar och dessutom förstördes massor av tyska plan som aldrig kom i luften när jänkarna angrep med sina Mustangar – facit: 105 förstörda fiendeplan. Höstmånaderna hade dessutom det goda med sig att fem försvunna kamrater hade överlevt och tagit sig tillbaka till basen. I mitten av september fick flera av gruppens medlemmar motta medaljer. Hösten fortsatte i samma stil: skvadronen förlorade inte ett enda bombflygplan som man eskorterade till sina uppdrag.

Vintervila

Vintervädret medgav inte så mycket flygning men man byggde upp en lägerstad i leran. Vid ett flyguppdrag i november fick tre rödstjärter eskortera ett ensamt bombplan möta åtta fiendeplan. Ett sköts ner direkt men ett annat attackerade kapten Weathers bakifrån. Han kuperade trottn blixtnabbt, fällde ner ställ och flaps varpå kärran abrupt förlorade fart. Den förföljande tysken svepte förbi i full fart – och fick sig en dödlig kulsprutekärve i haken. Bombaren kom säkert hem och rödstjärtarnas rykte upprätthölls.

Den 9:de december fick man för första gången, vid två olika tillfällen över Tyskland, syn på de nya jetjaktplan Me-262 utan att det kom till strid. Den 25 mars - 45 var det emellertid dags, då 59 rödstjärter lämnade Ramitelli för att eskortera B-17 bombare till Daimler-Benz stridsvagnsfabrik i Berlin. Man blev angripna av jetkärrorna från vänster men Roscoe Brown, dök kvickt nedåt till höger och kom under jet kärrorna och sköt ner en av Me-262:orna. Det var den första jetkärran som skvadronen besegrade och två ytterliga "sänktes" av de färgade den dagen. Jetplanen kunde inte utnyttja sina överlägsna fartresurser mot de långsamma bombarna.

31 mars kom det till en stor luftstrid över Linz i Österrike där de färgade jänkarna sköt ner 13 tyska jaktplan - det var rekord för en dags insats. Men man hann med andra saker också. På en månad hann man med att förstöra 69 lok, 269 täckta vagnar, 37 öppna vagnar, 27 rälsbussar, 22 oljevagnar, 13 motortransporter, 10 magasinsbyggnader, 5 järnvägssta-

tioner, en kraftstation och 17 plan på en fiendebas. Dessutom vann man den 15 luftförsvarsstyrkans basketbollsturnering!!! De allierades framgångar på alla fronter gladdde alla, men nyheten om president Franklin D Roosevelts död lade sordin på glädjen eftersom FDR hade varit en sann vän, som understött de färgade flygarna.

Så kan det gå

Kriget gick mot sitt slut men en fantastisk händelse skedde den 1:a april när James Fisher kom två timmar försent hem till basen efter att kamraterna hade landat. Han kom utan plan, utan fallskärm men

med en fantastisk berättelse i bagaget. Han hade nämligen skjutit ner en FW-190 och skadat två andra. Själv hade han träffats två gånger av luftvärnseld och två gånger av jaktplan. Styrspaken hade skjutits bort så han fick flyga med trimrattarna! Bensinen läckte ut genom hål i vingarna, från luftvärnselden, så han fick hoppa ut i fallskärmen över Jugoslavien, där partisaner tog hand om honom. Därifrån kom han med en C-47:a till hemmabasen – endast två timmar försenad.

En dryg månad senare var kriget i Europa slut och gruppen gjorde sin sista förflyttning när man tog Cattolica flygfältet i besittning. Kriget var visserligen inte

helt över och en del flygare gick vidare till stridsuppdrag i Fjärran Östern. Många av de färgade flygarna från Tuskegee gick sedan vidare som stridspiloter i Korea och Vietnam och tjänstgjorde således i tre krig men det, det är en annan historia.

Krigsutbildningen på Tuskegee upphörde den 16 oktober 1945.

Text och foto:
Conny Åquist

Några färgade flygares öden:

Eugene Jacques Bullard

Eugene Jacques Bullard föddes den 4 oktober 1894 i Georgia. När han var åtta år flydde han undan från den rasism som hade dödat han bror i ett upplopp. Bullard hade hört att man behandlade färgade annorlunda i Frankrike, där förfäderna kom från, så han tog sig österut genom att likt en erfaren luffare hoppa på tåg i farten. Vid tio års ålder hade han kommit till Norfolk i Virginia och därmed nått atlantkusten. Han hade emellertid ingen aning om var Frankrike låg eller hur man kom dit. I Norfolk fick han tag på en ångare som släpte av honom i Aberdeen, Skottland. I England började han en boxningskarriär som bland annat tog honom till Nord Afrika.

Vid 17 års ålder kom han över till Frankrike och Paris. Väl där enrollerade han sig i Främlingslegionen vid krigsutbrottet. Efter att ha blivit skadad vid flertalet tillfälle och förklarad för handikappad av infanteriet, sökte han sig in vid det franska flygvapnet. Där blev han som världens förste färgade man, utbildad till stridspilot. I luften släppte han lika lite på garden som han hade gjort som boxare. Efter kriget fick han femton olika utmärkelser, bland annat Croix de Guerre, Chevalier de the Legion of Honor och Medaille de Verdun. Den amerikanska regeringen erkände emellertid aldrig Bullards krigsinsatser.

Eugene Jacques Bullard var den enda färgade stridspiloten under första världskrigets. Han hade utmärkt sig för mod och flygskicklighet hos fransmännen. Detta till trots fick han inte tjänstgöra i U.S. Army Flying Service!

Bullard hade ett motto målat på sitt plan: "All blood runs red" – bättre kan det väl inte sägas.

Bessie "Brave Bessie" Coleman - första färgade kvinnan med certifikat

Bessie Coleman föddes 1893. Som kvinna och färgad förvägrades hon rätten att utbilda sig till pilot och fick därför, på samma sätt som Bullard, söka sig till Frankrike för att få certifikat. Hon studerade franska hemma i USA och reste två gånger över till Frankrike. Där fick hon FAL:s flygcert nr #18.310 i juni 1921.

Väl hemma uppvisningsflög hon och talade sig varm för de svarta att börja flyga. Själv ville hon starta en flygskola men omkom 1926 när hon ramlade ur karran under en roll i luften eftersom hon inte hade använt säkerhetsbälte.

Flygaress

Lee A "Buddy" Archer

Buddy Archer blev flygkadett på Tuskegee 1942. Han flög i 302:a

skvadronen under kriget och fick medalj för tapperhet, bland annat The Distinguished Flying Cross. Han var den ende färgade som nådde status av "Flygande Ess" och hade fyra och en halv seger på sin meritlista (från sina 159 flyguppdrag) - vilket var mer än någon annan färgad stridsflygare. Tre av segrarna kom på en enda dag – 12 oktober 1944 vid ett bombeskortuppdrag över Tyskland. På vägen hem gjorde han och kompisen, som också han hade skjutit ner tre fiendepplan, en segerroll, den ene åt höger och den andre åt vänster.

Böcker:

För den som är intresserad av ämnet kan två böcker rekommenderas – de finns mig veterligen endast på engelska.

Loving's Lover: A Black American's Experience i Aviation av Neal Loving

Tuskegee's Heroes av Ann och Charlie Cooper

Böckerna kan eventuellt köpas genom Motorbooks International, 729 Prospect avenue, PO Box 1 Osceola WI, USA

Go jul i stugan!

Ja, nu är det jul igen och nu är det jul igen och julen vara ända fram till näst jul – åtminstone om man sysslar med modellflyg, för då är livet en enda låång fest.

Förra året var svårighetsgraden mycket hög på julnötterna och nu har vi laddat upp med en hög, förhoppningsvis, ogoogelbara frågor. Vad gör man då? undrar vän av ordning. Svar: Jo, man gissar. Och som vanligt, den som har turen med sig får ohemult fina priser i form av presentkort hos en av våra hobbyhandlare.

Svar skickar du som vanligt till:

Herr Conny Åquist
Krongatan 10
456 32 Kungshamn



eller mejlar: conny@tidningen.se



1

1: Dogfight är det engelska ordet för luftstrid. Av vilken ras är den berömda tecknade seriedogen som flög denna plantyp?

- 1 Ulmerdogg
- X Westie
- 2 Beagle



2

2: Jag kommer alltid att tänka på en modellmotor när jag hör namnet... men du får ingen hjälp av bilden att tänka som jag!

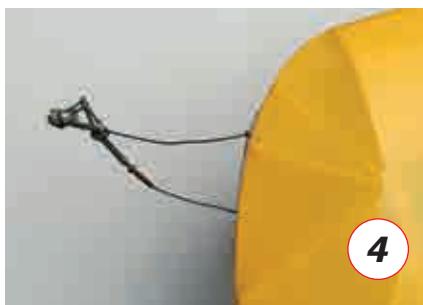
- 1 Sinead
- X Ethniu
- 2 Moya



3

3: "För att vara riktigt lycklig måste man ha två tre hobbies." Vem sa det?

- 1 A. Strindberg
- X W. C(hurchill)
- 2 T. Leijon



4

4: "Att flyga Stunt är sunt", lät en gammal god paroll. Den amerikanske linflygaren Ed Southwick blev känd för att han i cirkeln hade ett hyss för sig. Han...?

- 1 Dansade
- X Rökte
- 2 Tuggade tuggtobak



5: När man ser den här motorn kan man lätt komma att tänka på ett kameramärke. Nämligen:



5

- 1 Minolta
- X Canon
- 2 Hasselblad

6: Den mångårige danske F3A-mästaren Erik Toft hade ett knep för att lugna nerverna innan en tävlingsstart. Han tog en "lille"...



6

- 1 öl
- X snaps
- 2 sömntablett



7: I fullskalaflygkretsar är TWA ett känt begrepp men vi modellflygare tänker på...



7

- 1 Friflyg
- X Linflyg
- 2 Radioflyg

8: Djuret vi tänker på här dricker balsablomsnektar på nätterna borta i Latinamerika. Vi snackar då om ett djur som i sitt namn har ordet...



8

- 1 apa
- X katt
- 2 björn

9: Motorn till vänster har vunnit VM i F3A. En mindre och tidigare variant av motorn till höger har vunnit VM i?



9

- 1 Linflyg
- X Friflyg
- 2 Radioflyg



10: En SG-38, då tänker man direkt på en svensk skådespelerska och sångerska.

- 1 Sickan Carlsson
- X Annalisa Ericson
- 2 Alice Babs



10



11

11: Här i landet har några radiostyrningsreparatörer blivit lite kända. Den här kepsen fick jag av en av dem.

1 Rune Svenningsson
X Kaj Johansson
2 Anders Balte



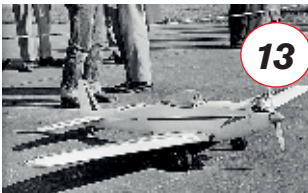
12

12: En Enya III 60 vann VM i Multi på sent 60-tal. På ett ungefär vad kostade en sådan motor då?

1 150 kr
X 250 kr
2 350 kr



13: Korsa en Spitfire med en Mustang och man får en Mustfire. Det var exakt det som Jesper "Jeppe" von Segebaden gjorde men kärran kallades något annat från början...



13

1 M 60
X S 60
2 JvS 60

14: Jesper von Segebaden hade en lysande lin- och radio-karriär – han vann SM i såväl det ena som det andra. Efter att ha lagt både linhandtag och sändare på hyllan började Jeppe att köra cykellopp för oldboys och när även cykelstyret hamnade på hatthyllan började han med sin nuvarande fritidssysselsättning – musik på, vaddå?



14

1 Munspel
X Dragspel
2 Piano



15

15: En elegant gentlemannahatt får oss att tänka på en linflygare

1 P. Hallman och F2A
X B. Hunt och F2B
2 G. Rylin och F2C

16: OS Hanno Special 61! Med en sådan vann Herr Prettnner sitt sista VM, hemma i Österrike. Hur många driftstimmar hade motorn då?

1 30
X 60
2 90



16

17: Den som designade detta plan vet du säkert namnet på, eller Googlar lätt fram, men han tävlade även med en kär-ra som hade en fullskalaförebild, som du inte hittar på nätet så lätt. Nämligen en...

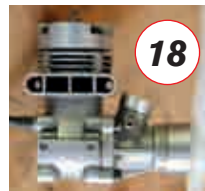


17

1 Spinks Acromaster
X Extra 300
2 Stephens Akro

18: Vi måste ha med en lätt fråga också! Detta är en...

1 Enya
X Fuji
2 Ueda



18

19: Sonen till planets konstruktör blev berömd. Han var...

1 Operasångare
X Balettdansör
2 Skådespelare



19

20: Denne bildsköne, men oftast förvirrade, yngling tänker på en Amerikansk delstat när han tittar på detta plan, kallat Liberty Bell, hos Carl Goldbergs.



20

1 Texas
X Pennsylvania
2 Ohio



21

21: Från detta område kom en kungadynasti som regerade i England i 300 år och här flög en känd pionjärflygare för första gången i Europa. På monumentet i förgrunden finns en minnestavla över flygets första offer, bland annat Charles Rolls, ni vet han med bilen.

1 Oxford
X Le Mans
2 Bryssel



22

22: Duke Fox påstod att han konstruerade en motor som såldes i fler än ... exemplar (obs, inte den på bilden).

1 100 000
X 1 000 000
2 500 000



23: Den som designade detta linkontrollhandtag var en riktig kändis i linflygcirklar.



23

1 G. Aldrich
X J. Kari
2 B. Palmer





En Trystar i handen!

Den dagen han kom verkade redan från början lite överklig. Solen stekte. Luftendallrade över den lilla asfaltbanan. I buskaget nere vid dammen sjöng näktergalen hektiskt – nästan som elektriska urladdningar.

Han kom gående övergräsmattan framför klubbhuset. Det var tur att inte Helge var där. Gräsmattan var Helges skötebarn. Ingen fick gå på gräsmattan. Man kan ju gå på grusgången, tyckte Helge. Med all rätt.

Nu kom han i alla fall gående över Helgs gräsmatta. Ingen hade sett honom förut. Han tittade ner i gräset då han gick. Den gröns Lantmännen-mössan var för stor för honom. Han var smal, nästan spinkig. Han bar en Tempokasse i ena handen. Den andra höll varsamt om en liten flygplansmodell. Den var blå och vit. Det var en Trystar.

Han hade hunnit fram till mekarboden, då depågänget upptäckte honom. Han stannade upp. Tittade lite skrämt på grabbarna, som låg i skuggan av den vackra hängpilen intill depån. Det såg ut som om han ångrade sig.

Tjena grabben, sa depågänget, Olle, Carl-Anders, Smygarn och så Championen. Han kallades så, för han kunde flyga allt som kunde flyga. Han var den bäste i klubben.

Skaru flyga?

Den nye ställde ner sin Tempokasse.

Och den lilla Trystaren intill.

Jag vet inte. Jag har aldrig flugit förr, sa han lågmält, lite tvekande. Nu såg man tydligt att han ångrade sig att han kommit.

Inga problem, serru! sa Championen, "det där grejar vi lätt!".

Championen var alltid så där, att han ville hjälpa till. Eller också var han så där, att han inte ville hjälpa till. För är man nu en champion, så må man få tycka att det är småknott med trekanal, Boxfly och liknande skräp. Och den här var ju ännu mindre!

–Ta fram grejerna, så kör vi igång!" Den nye, blyge, som fortfarande såg ut att ångra sig, plockade långsamt upp en liten sändare ur Tempokassen. Ett runt, svart batteri följde efter ner i gräset liksom en till synes nyköpt blank lite bleckdunk.

Championen lyfte med vän hand upp den lilla Trystaren, som tycktes ha krympt och blivit ännu mindre.

Haru fått tyngdpunkten där du ska ha'n? Bra jobbat, grabben!

Den nye sa ingenting. Bara fumla- de med skruvmejseln, som han råkat få upp från sin kasse. Vad han nu skulle med till?

Ge mej sändarn, så kan jag kolla roderorna mens du tankar!

Championen tog en lilla sändaren i sin

hand och slog på. Roder gick upp och ned.

Allt blev godkänt, för han sa bara "bra grabben". Gott betyg!

Grabben, det var alltså den nye det. Och den nye fick äntligen fast den lilla svarta slangen från bränsledunken i röret som stack upp från någonstans i modellen. Han tryckte och det tycktes komma bränsle in i flygplanstanken.

Du kan slå igång den, så tar jag över sen! sa Championen och tände en cigarett. Den nye på marken blev allt mindre och det såg ut som om han ville gå hem och glömma allt som hette modellflyg. Han pillrade lite förstrött på propellern

Snapsa! sa Championen. Snapsa!

Den nye visste inte vad snapsa var och inte heller hur man får igång en tredslande glödstiftsmotor, om än en liten en. Men Championen visste och snart tjöt den i alla lägen man vred och vände på modellen.

Championen taxade ut. Trystarens små hjul rullade nått och jämt i gräset, fastän det var nyklippt av Helge. Trystaren först, sen Championen.

Sist kom den nye, tyst, blek. Det fanns inte mycket för honom att säga, men Championen talade.

Championen talade om hur man flyger, om startriktning, om vind, om kompen- sationer hit och dit, om allt! Den nye

En champion och en näktergal

hörde nog, men hörde inte på. Han var alltför omtöcknad och omtumlad av allt det nya. Han gick bara med!

Trystaren stod nu i banänden och Championen pekade på den gröna ntennimpeln och talade. Sen pekade han lite till och talade återigen till den nye. Som verkade lyssna.

Depå-gänget låg fortfarande under pilen i skuggan. Näktergalen sjöng sprakande. Nu startade en ny liten Trysta. För första gången skulle den få flyga. Den flög!

Championen gjorde några varv. Trimmade lite. Han talade till den nye, som fick prova att styra själv. Championen tog snabbt över, för en störtspiral är plågsam.

Den nye fick åter ta över. En ny störtspiral, nu åt andra hållet. Championen ingrep lugnt. Säkert.

Den nye svettades, men sa inget.

Den nye hade så lyckats hålla sin kära Trystar på rak kurs. Och några svängar hade också blivit till. Det såg ut att gå bra. Men krampen var nära. Efter några minuters flygning fick den nye nog. Svetten lackade. Sändaren var alldeles blöt. Luften dallrade över asfaltbanan.

Näktergalen piskade sina drillar från snåret. Depå-gänget tittade på de två som stod ute på fältet.

Championen tog över flygandet. Den nye gick på svaga ben tillbaka till depån.

Championen skulle bara flyga en stund till – till soppan är slut! Han brukade göra så, då han skolade.

Trystaren gjorde en looping, som föregick klättringen upp till en spinn, som blev perfekt ansatt. Liksom utgången med rätt kurs enligt konstflygreglerna. Rollen blev lite konstig, men Trystaren hade ju bara sidroder och höjdroder! Championens flygning med den lilla Trystaren visade att han var en champion. Han kunde!

Hur länge har vi varit uppe, skrek Championen åt den nye, samtidigt som han tittade bort mot depån.

Den nye satt på staketet.

Tio minuter, sa den nye så tyst att knappt depå-gänget hörde honom.

Championen hörde inte honom.

I stället tittade han upp mot himlen igen. På Trystaren, som på lagom höjd gick från honom och närmade sig den punkt där han brukar göra sin nittio-graderssväng, som inledde ett snyggt landningsvarv.

Trystaren flög lugnt, fint rakt fram. Solen sken från molnfri himmel.

Det var mycket varmt. Luften dallrade. Näktergalen var som besatt.

Championen gav lite lätt vänster

sidroder för att inleda vänstersvängen. Trystaren flög lugnt och stadigt på sin rakbana.

Championen gav lite mer vänster sidroder. Det var hög tid att svänga. Näktergalen sjöng obesvärat. Trystaren flög rakt fram. Inget annat hände! Ingen vänstersväng!

– Radiostörning skrek Championen och tänkte direkt på, att dom där jädrans torrbatterierna är ingenting att ha, inget att lita på!

En Trystar fortsatte sin rakbane-flygning. Den nye satt på staketet vid depån, men reste sig hastigt. Men stod kvar. Depå-gänget satte sig upp. Radiostörning?

Championen försökte nu desperat med fullt utslag vänster. Det förändrade ingenting. En Trystar flög oförtrutet rakt fram en vacker och mycket varm sommardag, då även en näktergal sjöng frenetiskt.

Championen var lätt irriterad, då han nu gav fullt höger sidroder. Det kunde han egentligen ha låtit bli, för den hittills lyckade jungfruturen fortgick oförändrat rakt fram. Han stirrade mot den lilla modellen, som nu flög i en kurs rakt ifrån honom. Den var nu ganska liten. Han kunde inte begripa något. Vad hade hänt?

Han begrep än mindre då Trystaren plötsligt gjorde några loja vingslag och svängde ut åt höger!

Hans Trystar var en mås! Måsen cirklade runt i en nyfunnen uppvind helt för sig själv. Måsen bara cirklade vidare uppåt, bortåt.

– Var fasen är Trystaren då, sa han högt för sig själv. Han fick inget svar.

Han kunde bara se en mås och en kompis till måsen, som låg i samma

blåsa. För övrigt bara några vita cumulusmoln, som snart skulle torna upp sig till åskgivande mörka cumulonimbus. Så varmt var det!

Championen kisade mot himlen, som inte visade något förbarmande.

En modell hade försvunnit.

En liten Trystar hade försvunnit!

Championen hade sändaren i ena handen. Den andra skuggade han med för att bättre kunna se. Men han såg bara moln och några måsar.

Efter en lång stund slog han av sändaren. Sköt långsamt in antennen. Han stod kvar. Längre. Innan han med trötta steg gick mot depån. Vad skulle han säga?

Den nye såg helt vilsen ut. Vad hade hänt? Championen var knäckt. Han ställde ner sändaren invid den nye och dennes Tempokasse. Då han gick mot parkeringen med böjt huvud kunde han intge se depå-gängets förskräckta miner – de kunde ju heller inte begripa något.

Den nye gick ut på fältet igen till den plats där Championen så fint fått honom att göra de första svängarna med Trystaren.

Där stod han, då depå-gänget troppade av hemåt. Han tittade upp mot den blå himlen, där ett vitt moln snabbt växte på höjden.

Där stod han, när näktergalen slog sina elektriska överslag invid dammen.

Där stod han då depå-gänget försvann borta vid vägkröken.

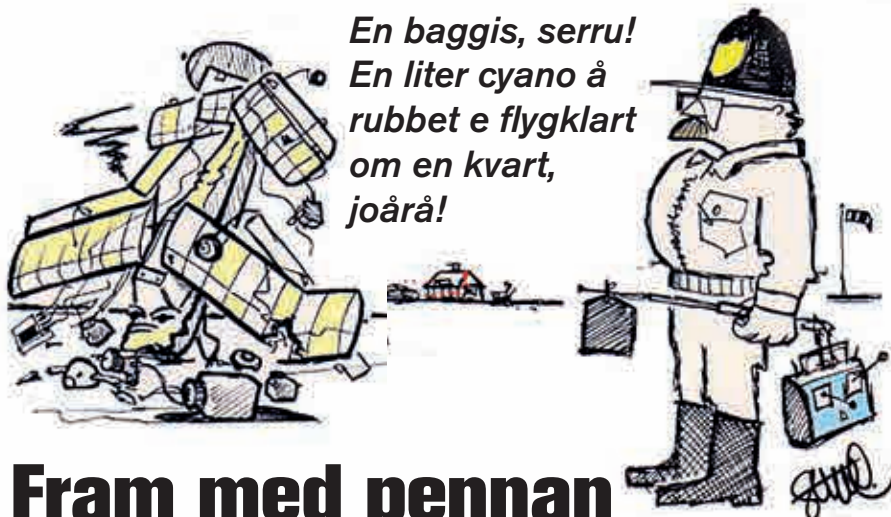
Där stod han fortfarande, då det uppfriskande regnet började falla. I fjärran mullrade redan åskan.

Det hade varit en besvärlig dag.

Sture Tingwall



Fram med pennan boys!



Fram med pennan boys, för nu ere dags!

Från tanke till handling. Nu är det dags att låta höstmörkret lägga sig över oss, så att vi i lugn och ro kan sammanfatta sommarens upplevelser. Och det ska det skrivas om i husorganet Modellflygnytt. Punkt och slut. Som medlem i SMFF är det här ett smart och billigt sätt att bidra till verksamheten.

Även icke-medlemmar är välkomna att bjuda på godsaker! Se de här raderna lika mycket som en inbjudan som en utmaning. Tänd ett ljus, ta en öl och släpp fantasin lös! Skriv!

Nu har vi chansen!

Nu tar vi chansen!

Här har vi nu möjlighet att skryta om modellen vi byggt och flugit. Och ge tips. Med bilder.

Och gick det inte riktigt bra – som teckningen ovan kanske? – så kan det trots all bedrövelse bli värdefulla kunskaper att sprida. Med bilder!

Att berätta kan alla. Allt behöver inte vara helt sant, så det är okej att krydda sin berättelse om man vill.

Alla kan berätta, skrev jag. På klubbens ljugarbänk ges allvar och underhållning. Där blir mycket sagt!

Det är lätt att få in kåserier. Men en teknisk tidning som Modellflygnytt måste också sprida kunskap om teknik: Trimning, elmotorer, byggtips, tävlingsmetoder med mera.

Att skriva en artikel är som berätta för intresserade, som lyssnar. Det är egentligen ingen skillnad att muntligen ge info än att skriva ner den?

Behöver det vara någon skillnad att få ner "pratet" på ett papper innan det går i tryck? Jo, det kan bli lite knepigt. Där är oftast tröskeln för många, som sannerligen

har mycket att berätta. Många vill, men snubblar på tröskeln. Ett blankt tomt papper kan vara ett stort mentalt hinder.

"Nej, jag kan inte skriva, jag kunde ju inte ens stava rätt i skolan!" "Och du, hur sjutton ska man börja då?" Så sa jag också för hundra år sedan.

Men nu är det fritt fram!

De, som kan skriva ska vi vara glada för. De, som inte kan skriva ska vi nu också vara glada för! Alla levererar till tidningen.

För nu har vi ett botemedel, som gör att Modellflygnytt kommer att fyllas av intressanta artiklar.

Botemedlet är Den gamble Redaktören, en medfödd svamlare. Svammel kan vara tröttnande. Men nu tänker vi dra nytta av det. Effektivt!

Kan du inte skriva – skriv!

Ni, som inte har problem med skrivandet, skicka in era manus direkt till Tingwall. Vi bugar på förhand!

Du, som har problem med att skriva, att stava, att få meningarna lättflytande. Nu kan du strunta i de problemen! Så bara skriv! Skriv!

Skriv ner och skicka ditt manus till mig, så "tvättar" jag det, som det så vackert heter i tidningskretsar.

Dina rader är alltid välkomna oavsett de är nedplitade med kulspeppenna, blyertspenna, spretig bläckpenna doppad i gammeldags bläckhorn. Formen spelar ingen roll!

Vad innebär nu ordet "tvätta"? Jo, för den, som anser sig ha svårigheter att stava rätt, att skriva meningar och ord i rätt ordning kan det vara skönt att veta att nu finns en suverän lösning.

Så skriv nu bara ner vad du vill berätta.

Det finns så mycket...

Jag har spånat fram några rubrikförslag nedan. Det behöver inte vara någon stor händelse för att det kan bli en kul historia eller en lärorik artikel. Läs om pojken med sin Trystar.

Där hände inte mycket, men dock något värt att läsa innan man somnar! Eller ...?

Du, som vill ha hjälp, skicka ditt manusförslag till sting@adept.se eller med snigelpost till

Sture Tingwall,
Pårps Kattegattväg 14,
305 95 Halmstad.
035-21 31 41

Skriv som du känner, skriv bara på, strunta i stavning och ordval. Då blir det bäst!

Då du tycker att du fått fram vad du vill ha fram i din artikel. Då är du klar! Svårare än så är det inte nu!

"Vågar jag skicka in den här texten?" Visst! Du behöver inte tveka. Den nya artikelvåttinrättningen klarar allt, garanterar att det blir en bra artikel, en läsvärd artikel.

Skicka Ditt manus till mig. Jag tvättar Ditt manus, så att texten blir lättläst och Du står fortfarande som stolt författare till den.

Några rubrikförslag

- En bra första modell
- Lipo – skötsel och tips
- Olika sätt att laga cellplast
- Nödvändiga verktyg
- Tillverka lätt balsafanér själv
- Gångjärn eller textilband?
- Single stick – bättre sändare?
- Då vi besökte grannklubben
- Då jag köpte på Blocket
- Vi fem på ljugarbänken skryter
- En grej för rätt tyngpunktsmätning
- Så här klädde man med siden
- Vi bjöd in alla slöjdlärare för info och sen hade vi en modellflygdag
- Fördelar med elflyg

Ovanstående bara några exempel på **faktaartiklar** eller för ren nöjesläsning. Dessutom tar jag här med två **modellflygsagor** av det lugnare slaget. Teknikartiklar, som bör dominera Mfn-utrymmet, kommer sedan.

Inbjudan till alla inomhusflygare

15 timmar non-stop flygning i Degerfors

Karlskoga Modellflygklubb fortsätter med sin traditionella
Inomhusflygning trettondagsafton den 5 januari 2015
i Stora Halla i Degerfors

Vi startar klockan 09.00 och avslutar klockan 24.00

Flygavgift 150 kr/ pilot, som betalas vid incheckning



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

Karlskoga Modellflygklubb hälsar
alla välkomna till en av
Sveriges största flygfester
inomhus 2015



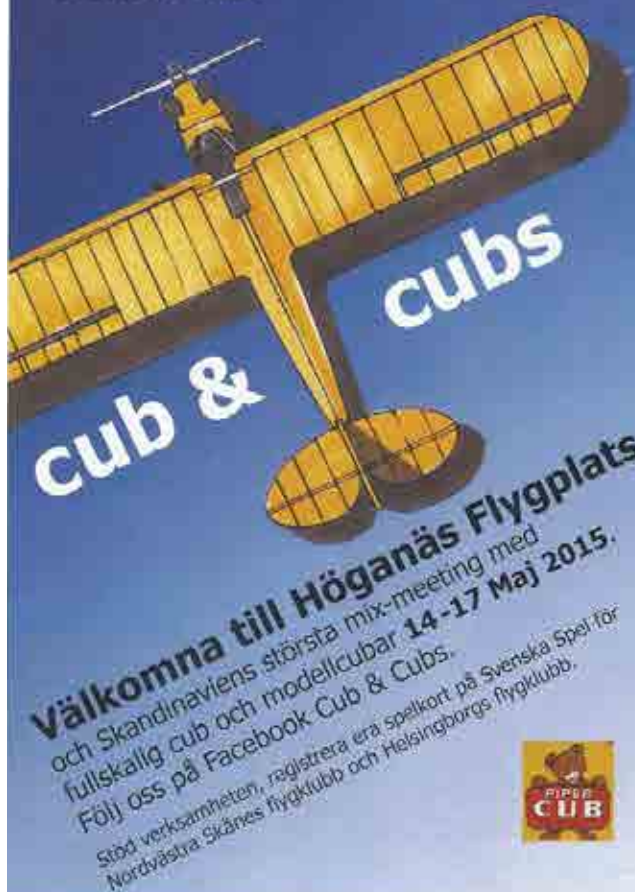
Tropik 2

F1A class Free Flight glider kit
Designed by Lars Larsson
<http://www.byggmuse/>

- + Stark
- + Lätt
- + Snabb att bygga
- + CNC frästa delar, bra passform
- + Unikt sätt att bygga



www.h-fk.se





InomhusFlyg!



Små starka motorer!



Små Servon!



Små LiPo!
180 - 250 - 360 mAh

Allt för inomhusflyget!

RCFlight.se

Boken Spännvidd

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



Pris

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

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

30 år med

3+ Hobby Service

Läs mer på <http://www.3fhobbyservice.se/>
tel: 070-6261370



TRÄMATERIAL FÖR HOBBYFOLK
CNC FRÄSTA MATERIALSATSER
TILL OLIKA MODELLER
TILLBEHÖR MODELLFLYG

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

Dalgatan 121
tele. 0251 10175

796 30 Älvdalen
www.hobbytra.se

Välkomna



modellflyg^{nytt}

Nästa nummer

Ute 20 feb

- *Nostalgi på Dragsängarna*
- *Mustfire flyger igen*



MULTIPLEX®



You Tube

SHARK

The FUN flyer



1070 mm



870 mm

RR

MPX-264286



MPX-224327



MPX-224328



MPX-224329



You Tube



DOGFIGHTER

Let's race



882 mm



812 mm

RR

MPX-264251



You Tube



PILATUS PC6



1250 mm



930 mm

RR

RR

MPX-264290 MPX-264291

MULTIPLEX® www.multiplex-rc.de

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

Watch us on  

Get the free MPX news-app!

 Google play

 App Store



Distribueras av:

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