

BYGGTIPS • BREWITZ • MARTIN MINNS • ÖREBRO • WASG

ACES HIGH

Nr 1 2010

www.aircombat.se

ACES Sweden

EXTRA STORT
HÖSTNUMMER!



NC BYGGER YAK9



HAN VANN ALLT
sidan 29

ALLT FRÅN SÄSONGEN 2010

CORSAIR

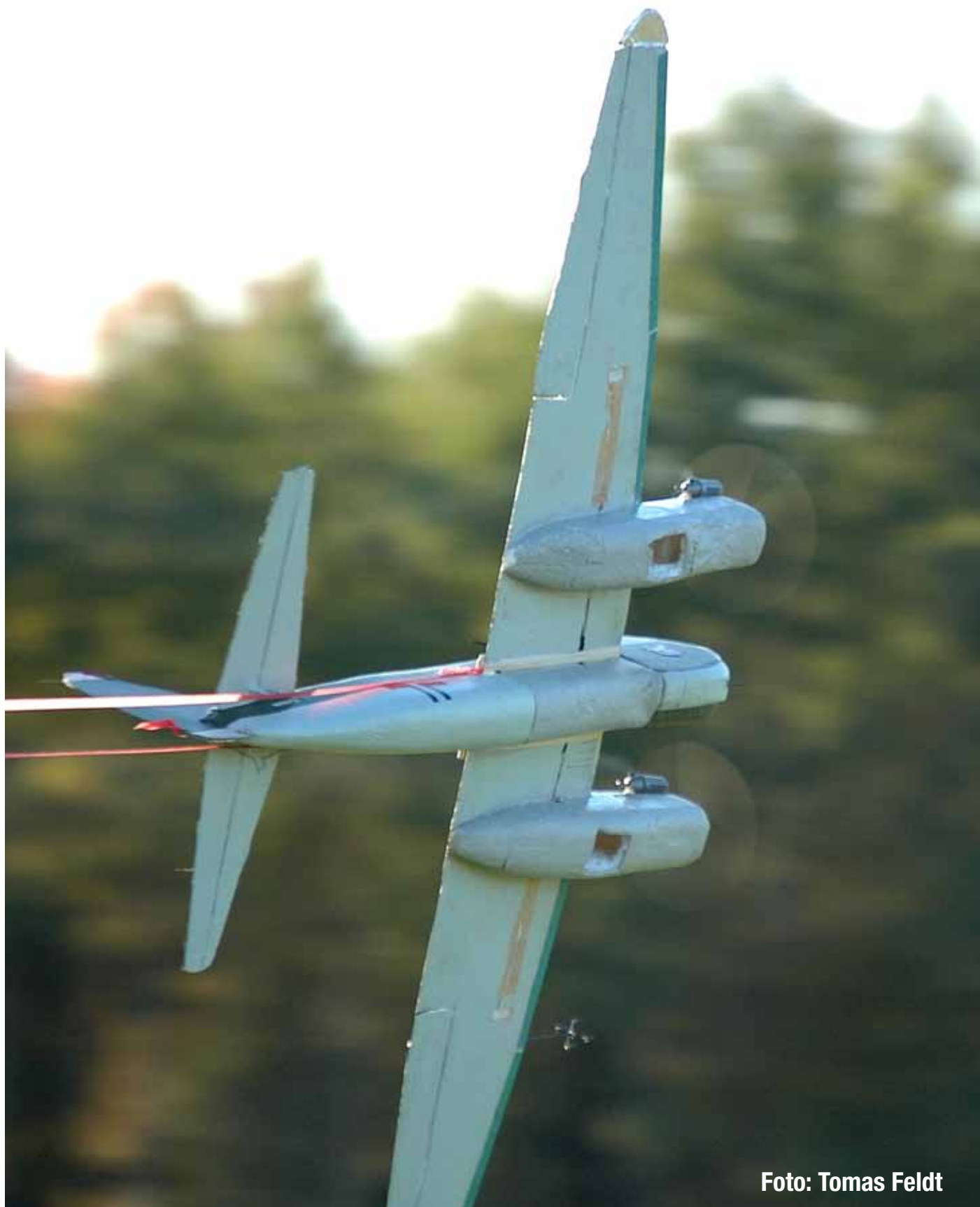


Foto: Tomas Feldt

Vi vill tacka vår sponsor aiR/CPro för dess stöd till ACES under 2010



Aces High är ACES
Svensk officiell
medlemsblad.

Distribueras via e-
post till föreningens
medlemmar.

Aces High kommer ut
med ett variabelt antal
nummer per år.

Redaktör:
Fredrik Pettersson

Grafisk design:
Roger Pettersson
Fredrik Pettersson

Layout:
Fredrik Pettersson

Kontakt:
info@erfk.se

**Material till Aces
High.**
Kontakta redaktionen
för information om
hur du kan bidra med
material till tid-
ningen.

**ACES organisation
National Cordinator
1:**
Henrik Svärdskog
1st_nc@aircombat.se

**National Cordinator
2:**
Fredrik Lanz
2nd_nc@aircombat.se

**Supply shop
PR-ansvarig
Theréz Lundell
theréz.lundell@
aircombat.se**

**Vill du annonsera
i Aces High?**
Kontakta redaktionen
på e-post: info@erfk.se

Välkomna tillbaka!

Så där, då var Aces High tillbaka igen
efter några års bortavaro. Som ni sä-
kert har märkt är formatet lite annor-
lunda och så även distributionssättet.
Vi passar på att börja den här nya eran av
Aces High med ett extra jättestort höst/
vinternummer, vi har en del att ta igen.

Redaktionen hoppas ni skall gilla denna
nya version av tidningen och att den skall
motivera till att spendera tid i hobbyrum-
met, bygglokalen, bunkern eller garaget
eller var det nu är ni bygger era modeller.

Förhoppningsvis finns det artiklar som
skall passa både gamla veteraner som de
som är nya inom Aircombat. Likaväl som
jag hoppas att många artiklar skall vara
intressanta för de som aldrig har varken
sett eller hört talas om Aircombat förut.

Ett tips är att skriva ut och häfta ihop ett
eller flera exemplar av tidningen och lägga
i bygglokalen att ha att bläddra lite i när
den där extra motivationen behövs, jag själv
har redan gjort det. När du ändå skriver
ut ett exemplar till dig själv kan du passa
på att skriva ut några till och distribuera i
klubblokalen, stugan på fältet, hos hob-
byhandlaren eller ge till någon annan mo-
dellflygare. Alla vill väl läsa om Aircombat?

Bakom oss ligger en fantastiskt rolig sä-
song med bland annat ett väldigt trevlig
SM i Ripa och otroligt roliga (trots vädret)
tävlingar i Örebro. Dessutom med många
tävlingar där det inte bara var kul och bra
tävlingar utan också kanonväder. (Mer om
tävlingarna finns så klart att läsa om i detta
nummer.) Det som står närmast framför oss
nu är höst och vinter och det är fortfarande
långt kvar till den riktiga Aircombatsäsong-
en drar igång igen. För de allra flesta i alla
fall. Personligen ser jag redan fram emot sä-
songen 2011 och hoppas att den blir ännu
roligare än säsongen som gick. Kanske kan
till och med vädret bli bra i Örebro nästa
år, det bara måste hända förr eller senare.

När jag ändå har chansen så vill jag passa på att
tacka alla de som har ställt upp med material
utan att knota även om tiden har varit knapp.
Det är ni som har gjort den här tidningen.

Tack alla!

/Den tillfälliga redaktören

Innehåll

Tävlingsreportage

4 Örebro 2010
9 Säsongen 2010
38 SM 2010
54 WASG

Reportage

24 Tävlingsdebut
28 100 Mila tävling
30 SM och cupvinnaren
44 IDA Dogfight
52 Brewitz 60

I varje nummer

67 NC har ordet
42 Dix Minnen: 1992

Bygge, test, tips

22 Kabinhuv i plast
26 Martins el-comback
32 ASP .15 blåtopp
37 Ritning, byggsats eller
ARF
45 NC bygger Yak 9
49 Skära frigolit



I focus:

34 Corsair F4U



Säsongsavslutning i Örebro

Tävlingarna i Örebro är klassiska, vädret lika så.

Traditionsenligt avslutades årets AirCombat säsong med en tvådagars tävling i Örebro. Lördagens tävling anordnades av Grupp Öst och för söndagens aktiviteter stod Grupp Väst.

Fredagkväll

Redan på fredagskvällen började flygfältet fyllas upp av husvagnar i varierande form och storlek. Då marken utanför den grusade parkeringen var ganska sank efter den senaste tidens regnande hade vi från klubbens sida vissa funderingar på att avlysa parkeringen till uppställningsplats, men då aircombatanter är ett modigt släkte hade de flesta husvagnarna redan parke-rats ute på åkern när vi kom till platsen.

Förberedelser

Kvällen ägnades åt förberedelser, upp-sättning av förtält, dragning av el, och en och annan provflygning. Staf-fan Lenard passade på att träna lite grann genom att flyga runt med en micro modell. Flygningen avslutades

något plötsligt när Staffan (påhejad av omgivningen) försökte runda ett "ko-ägg" och fick avståndet lite fel...

Regn

Lördagen började med ett ihållande men inte särskilt intensivt regnande som fortsatte hela dagen. Strax före breifing gjorde Griffon Squad en stor-

stilad entré genom att anlända med sina flaggprydda folkabussar och stödfordon i formation. Dagen till ära hade ledarbussen bestyckats med en kulspruta monterad på taket, be-mannad av en väl påpälsad Greger.

31 piloter

Vädret till trots hade hela 31 piloter samlats till lördagens tävling för att göra upp om placeringarna. Medan heatlistorna räknades ut kunde alla piloter visa upp sina finaste flygplan för att försöka ta hem priset för "Best





B25, vinnare av BiS, i luften

Örebro dag 1 2010

1 Denny Fritche	1585
2 Roger Eriksson	1336
3 Oscar Cederlöf	1244
4 Samuel Olofsson	1097
5 Fredrik Pettersson	1052
6 Jonas Brewitz	1021
7 Pär Bertilsson	917
8 Tomas Feldt	801
9 Per Danielsson	797
10 Jens Gustavsson	754
11 Mikael Kilbro	704
12 Johan Grabmüller	696
13 Jörgen Grabmüller	637
14 Kjell Jansson	599
15 Peter Christensen	581
16 Stefan Lundell	568
17 Fredrik Lanz	555
18 Gunnar Fredriksson	541
19 Henrik Svärdskog	533
20 Sebastian Jonsson	473
21 Daniel Nyström	366
22 Andreas Johansson	353
23 Martin Ozols	340
24 Daniel Zettervall	339
25 Greger Olovsson	302
26 Pasi Puranen	296
27 Lasse Lundell	288
28 Staffan Lenard	268
29 Mats Ejnar	182
30 Martin Elmberg	152
31 Åke Juhlin	58

in Show". Örebrotävlingen brukar av tradition locka fram en del roliga/udda maskiner och denna gång var inget undantag. Några som förtjänar ett omnämnande var Dennys fläktdrivna ME262, Sebbes eldrivna V1 bomb samt en Gloster Meteor och en B25 Mitchel, båda byggda av "Mr. Testpilot" Jonas Brewitz. B25:an tog för övrigt hem priset för "Best in Show".

Denny

Tävlingen avlöpte väl trots det usla och fuktiga vädret och när dagens flygningar var avklarade stod inte helt oväntat Denny Fritche på förstaplatsen. På andra och tredje plats återfanns två veteraner som återkommit efter en tids uppehåll, nämligen Roger Eriksson och Oscar Cederlöf. Skönt att se att takterna sitter i!



Klipp!



Sebbes V1, helgens minsta modell

Samkväm

På lördagskvällen var det dags för samkväm i Ikaros klubbstuga med middag, prisutdelning och underhållning. En stor del av den senare stod Griffon Squad för som nu transformerats till dansbandet "Griffonz" komplett med 70-tals kragknappar...

Tidigt?

Söndagens morgon kom enligt flera piloter alldeles för tidigt och på grund av det (och ett par fall av brist på flygdugliga flygplan) kom 28 piloter till start dag två. Medan heatlistorna beräknades avgjordes "Twin Heat Trophy", ett extra heat utanför den ordinarie tävlingen med enbart tvåmotoriga kärror. Vinnare blev Per Danielsson. Vädret var tack och lov mycket bättre utan regn, men med en kall nordostlig vind.

Ingen bakkropp

Tävlingen inleddes med att undertecknad gjorde tävlingens (och karriärens) sämsta heatresultat. Efter 20 sekunder i luften klippte Pasi Puranens Spitfire inte bara streamern, utan hela bak-

partiet av min tvåmotoriga Petlyakov PE-2 vilken blev minst sagt svårstyrd. Bara att dra av gasen och se maskinen singla ner bakom säkerhetslinjen. 7 flygtidspoäng och -200 poäng för korsande av säkerhetslinjen gav det imponerande usla resultatet -193 poäng. Bättre gick det för rookieen Peter Christensen vars kompetenta flygning slutligen räckte till en fjärdeplats. Bra jobbat! Medan poängräkningen pågick inför finalen kördes ett "Nostalgi-heat" med maskiner designade i Aircombat:ens barndom. Detta heat vanns av Denny Fritche med en P39.

Efter att finalen flugits stod Per Danielsson som vinnare med Oscar Cederlöf på andra plats och Samuel Olofsson på tredje plats.

Efter avklarad prisutdelning och lossbaxning av husvagnar så var 2010 års Aircombat säsong avslutad. Stort tack till alla som hjälpte till att göra denna tävling till en höjare trots vädrets makter.

Text: Pär Bertilsson

Foto: Tomas Feldt

Örebro dag 2 2010

1 Per Danielsson	1798
2 Oscar Cederlöf	1360
3 Samuel Olofsson	1346
4 Peter Christensen	1096
5 Jonas Brewitz	1020
6 Denny Fritche	950
7 Fredrik Pettersson	812
8 Pasi Puranen	711
9 Staffan Lenard	681
10 Daniel Zettervall	608
11 Fredrik Lanz	572
12 Pär Bertilsson	568
13 Stefan Lundell	547
14 Mats Ejnar	530
15 Martin Ozols	529
16 Daniel Nyrén	526
17 Jonas Håstlund	472
18 Lasse Lundell	470
19 Martin Elmberg	460
20 Roger Eriksson	455
21 Jens Gustavsson	455
22 Tomas Feldt	442
23 Johan Grabmüller	389
24 Henrik Svärskog	363
25 Kjell Jansson	348
26 Mattias Widén	221
27 Jörgen Grabmüller	144
28 Andreas Johansson	104

NC har ordet!



NC blickar tillbaka och ser redan fram emot nästa säsong.

Det är med lite vemod jag skriver dessa rader då jag lämnar min plats till förfogande inför årets omröstning. Detta är ett beslut jag tog för över ett år sedan och det är inga yttre omständigheter som fått mig att fatta det, utifall det skulle föreligga några oklarheter kring den frågan. Tvärtom har ACES vuxit sig starkare och starkare under åren som gått och jag skulle vilja påstå att stämningen ligger på topp i skrivande stund. Det finns så mycket positiv energi att ta tillvara på, så mycket skaparanda och framåt-tänkande. Det är under sådana omständigheter man, enligt min mening, ska kliva åt sidan och ge uppdraget åt någon annan som känner sig manad och som har förtroendet att göra så.

Vi har en stark kandidat för posten, Fredrik Lanz, och jag är övertygad om att han kommer att tolka sitt kommande uppdrag mycket bra. Jag själv kommer inte att försvinna helt ur ACES organisation utan kandiderar som GC Öst då jag tycker det verkar vara en inspirerande post, men jag kommer att få hjälp från flera håll, mer om det i ett senare skede.

Lite tillbakablick

Vad har då hänt under "mina" år som NC, ja en hel del kulle jag vilja säga, så det är inte helt enkelt att plocka ut höjdpunkterna som jag ser det, detta är alltså inte någon allmän resumé över åren som gått. Jag tänkte ta det i hyfsad ordning och börjar med 2007. Detta år arrangerades SM i grupp norr (Luleå) med utomordentlig hjälp av Anders Anderberg mfl, han instiftade dessutom det vi idag kallar Best In Show, hatten av för dig Anders! Tävlingen

som sådan blev en blåsig och blöt sådan, åtminstone under finaldagen, men kul var det och vi bjöds på härliga fighter i stormen. Under säsongsavslutningen i Örebro fick vi även för första gången se en Junkers 52 i luften, vad jag minns presterade den både ett klipp och en kill....och landningen skedde med ett antal motorer i ej fungerande tillstånd, gissa skvadronen.....!!

2008

Det var året då vi drog till Fano i Italien för att flyga WASG, något av det häftigaste jag gjort i Aircombat sammanhang. Vi blev ett väl sammansvetsat gäng som umgicks om dagarna i den stekande hettan på fältet varefter vi svalkade av oss i Adriatiska havet på sena e.m. Tävlingen som sådan gick väl inte så bra ur vår synvinkel, men Pär B tog sig till final spakandes sina vita ryssar med två motorer, härlig insats! Under säsongsavslutningen visade Daniel H



Startfältet på SM 2009

upp sin film från "äventyret" och segelflyget gjorde sitt inträde i Aircombat, gissa skvadronen... minnen för livet!

2009

Jag begår tävlingsdebut i Älmhult detta år, även det en mycket rolig och välarangerad tävling, men det blev ju en lång dag med många mil i bilen. SM avgörs i Herrljunga med ett stort hjärta från den arrangerande klubben, Johan R gör lite comeback som huvuddomare och hela tillställningen blir väldigt lyckad. Daniel Hornestedt sätter poängrekord och en viss "f.d" GCÖ missar tredjeplatsen med EN poäng för att någon stod på hans streamer i starten och han tvingades vända om och landa...sånt glömmar man inte i första taget! Vi var även ett gäng som drog till Tjeckien (Znojmo) för att tävla i EASG, en tävling som bjöd på allt man kan tänka sig i form av väder men även visst uppehåll i flygningarna då den lokale bonden bestämde sig för att ta in skörden första tävlingsdagen....vad skulle man göra...? På vägen hem bestämmer sig jag och Per Danielsson för att bygga en dubbelsaftare ingen byggt förut (SM 92), tre veckor senare flyger den under SM!

2010

även detta år drar jag ner till Älmhult för att dra igång säsongen, flög min Jak 9 för första gången (provflygning + ett heat). Kul tävling som alltid, och några mil i bilen förstås... Några veckor senare är det Jönköping, tvådagars och Eurocup första tävlingsdagen. En ny

pilot dyker upp, Andreas från Göteborg, som byggt en Ki-100 parallellt med mig under vintern (byggtråd finns på forumet). Med sig hade Andreas ett glatt gäng medhjälpare som stod honom bi hela långa dagen. Dagen blev lång, väldigt blöt och mycket kall. Under sena e.m hade vi nollgradigt i luften och ett och annat snökorn i regnet. Grillningen på kvällen tinade dock upp de flesta så det blev som vanligt en mycket trevlig tillställning! SM avgjordes på legendarisk mark, Ripafältet utanför Åhus i Skåne. Ännu en gång gjorde gänget i syd en fin insats med arrangemanget med benäget bistånd från klubben som ordnade med en riktig dundermiddag på lördagskvällen.

John R tog på sig rollen som huvuddomare och vi kunde kora Denny som vinnare med Per D (Mr Ki-61) på en andra och "Gubben" Kjelle på en hedrande tredje dito, starkt jobbat! Under avslutningen i Örebro fick vi ånyo se kärror ingen trodde skulle flyga i ett aircombatheat... eller vad sägs om P-25 Mitchell och V1 raket, bara för att nämna några... Mycket trevlig fest på kvällen med dito prisutdelning, bl a till några piloter för lång och trogen tjänst inom ACES! Vi fick även se Roger och Oscar på startlinjen igen, välkomna tillbaka säger jag och hoppas att ni stannar kvar denna gång!

Avslutningsvis

Ja, det var väl vad jag lyckades dra fram ur minnet denna gång, men givetvis finns det mycket mer att berät-

ta, men det får kanske bli en annan gång. Med dessa ord vill jag tacka för allt stöd och support jag fått under åren, utan den hade min uppgift blivit väldigt svår. Det är givetvis svårt att plocka ut enskilda namn, men om jag nu måste kan jag givetvis inte låta bli att nämna Mattias Widen, The-rez, Fredrik Lanz och Johan Rimqvist. Dock vill jag påpeka att jag har många fler att tacka, men jag tror ni vet vilka ni är trots allt. Hatten av för er, det är ni som är ryggraden i ACES!

Nu tänker jag ägna mig ännu mer åt Aircombat, bygga fler modeller och kanske åka på fler tävlingar, för jag har verkligen inte tröttnat på detta nu, tvärtom! Vi går nu in i en ny era inom ACES känns det som, lite gammalt försvinner, lite "gammalt" kommer tillbaka, tillsammans blir det en bra mix tror jag. Vi ska bli ännu bättre på att synas utåt och vi ska bli ännu bättre på att locka fler till vår hobby och framför allt vår gemenskap. Med rätt inställning går det mesta att utföra, det är bara en själv som sätter gränserna.

Nu blåser jag till beredskap inför det som komma skall, det kommer att bli KUL och jag hoppas att du som läser detta tycker likadant!

Over and out!

Henrik Svärdskog
NC 2007-2010



Under säsongen 2010 anordnade ACES 16 tävlingar i Aircombat i Svenska Cupen, inkluderat SM.

I grupp Öst arrangerades det hela 6 tävlingar medan grupperna Väst och Syd arrangerade fem var och det var också grupp Syd som stod för arrangemanget av SM.

På de nästkommande sidorna följer referat från samtliga "vanliga" tävlingarna. Artiklar om SM och tävlingarna i Örebro finns på annan plats i tidningen. SM behandlas på annan plats för att

det är SM, Örebro för att det är just Örebro. Tävlings säsongen drog igång redan i slutet av april och inte helt oväntat var det grupp Syd som var först ut. Traditionsenlig var det start i Älmhult för grupp Syd, och vad kunde då passa bättre än att börja med den tävlingen även här.



Text: Per Danielsson, Denny Fritsche, Tomas Feldt, Fredrik Pettersson Foto: Fredrik Pettersson, Tomas Feldt, Mikael Grundlach, Per Danielsson, Denny Fritsche, Andreas Johansson, K-E Nilsson, plus kanske några till.



2010-04-24:

Älmhult

Traditionsenligt startade Syd säsongen i Älmhult.

Redan den 24 april samlades ett gäng ringrostiga combatanter för att se hur högt ribban låg för att vara med i toppen och fightas (för vissa, tex jag själv handlade med om att se ifall motorerna startar även i år och ifall det är någon ström kvar i startlådan sedan förra säsongen).

Ett bra gäng kom till start, med grupp

syds mått mätt i alla fall, för 13 piloter är ju inte fler än vad Griffon är på en vintercuptävling. Mest långväga pilot var självaste NC, Henrik. Bra jobbat att köra dom milen (100 mil) tur och retur. Lennart dök sin vana trogen upp med ett gäng nybyggda kär-ror, byggen i toppklass, givetvis! Flygningen var som vanligt på premiären, ringrostigt och en del smällar blev det.

Då Cockspur squadron börjat bli ofint kaxiga behövde vi i Angel ta i med hårdhandskarna och visa vem det är som bestämmer. Och som av en händelse råka-de Ulf kollidera och då hans kärra faller mot marken smäller jag in i honom med min Fulmar (Angel-Cockspur 1-0).

Älmhult 2010

1 Daniel Hornstedt	1391
2 Denny Fritche	1375
3 Lennart Johansson	1098
4 Samuel Olofsson	792
5 Jakob Hulden	725
6 Per Danielsson	659
7 Fredrik Lanz	638
8 Morgan Nilsson	525
9 Henrik Svärdskog	460
10 Åke Juhlin	384
11 Mikael Gundlach	344
12 Ulf Valinder	324
13 Roger Bengtsson	178



Trevligt klubbhus i Älmhult





2010-05-08:

EC Jönköping

Den 8:e maj drog sydgruppen vidare till Jönköping.

En deltävling i Eurocupen var det som skulle avgöras. Det geografiska läget samtidigt som det är en dubbeltävling (grupp syd arrangerar en

tävling på lördag och grupp väst en tävling på söndagen) brukar locka en del folk, även de lite mer långväga.

Nu var inte väderprognosen så lovande och en del regn utlovades, vilket gjorde att en del veklingar stannade hemma (Angel – Cockspur 2-0). Nu visade det sig att meteorologerna hade rätt, vädret var nog det i särklass värsta jag varit med om i min Aircombat karriär. Blås, regn och 2 grader varmt. Nu var det somliga som inte rädde regn och kyla trots att aldrig ha deltagit på en Aircombat tävling, ställde Andreas upp, och flög trots avsaknad utav fler kläder än jeans och en huvtröja (vilket kan jämföras med mina långkalsonger, 2 par byxor, + regnbyxor 3 tröjor, tjock jacka, regnkappa). Med sig hade Andreas 2 kompisar som ställde upp som

pilotdomare, vilket dom gjorde bra och med humöret på topp. Klubben eldade på bra i kaminen i den lilla klubbstugan och det var guld värt att kunna tina fingrarna mellan heat och regnskurar.

Min sammanfattning utav denna tävling är att man måste vara lite galen som flyger i sådant väder. Skönt att man inte är ensam om att vara det...



Grillen var varm i alla fall.

EC Jönköping 2010

1 Denny Fritche	1302
2 Samuel Olofsson	1141
3 Lennart Johansson	1009
4 Per Danielsson	916
5 Staffan Lenard	735
6 Henrik Svärdskog	575
7 Jens Gustavsson	469
8 Daniel Nyrén	314
9 Andreas Johansson	115



Andreas efter sin premiär

Jakob startar en RedTail P47



Jönköping 2010

1 Denny Fritche	1845
2 Daniel Hornestedt	1583
3 Tommy Aronsson	1082
4 Ulf Valinder	934
5 Daniel Nyrén	794
6 Henrik Svärdskog	702
7 Henrik Johansson	535
8 Pär Bertilsson	528
9 Lennart Johansson	511
10 Jakob Hultén	509
11 Per Danielsson	508
12 Kjell Jansson	488
13 Staffan Lenard	421
14 Samuel Olofsson	378
15 Jens Gustavsson	366
16 Fredrik Lanz	311

2010-05-09:

Jönköping

På söndagen var vädret betydlig bättre vilket också ledde till ett betydligt större startfält då det var hela 16 startande.

Dock gjorde det ingen större skillnad när det gällde förstaplatsen men resten av pallen blev inte densamma som dagen innan. Denny som återigen knep förstaplatsen hade två riktigt bra heat, heat 1 och heat 3 där han hade 636 respektive 635 poäng. Daniel Hornestedt var betydlig jämnare men det räckte ändå inte för att peta bort Denny från hans favoritplats högst upp på pallen. Tommy Aronsson passade på att knipa tredjeplatsen.

Staffan gör sig klar för start i Jönköping, troligen på Lördagen. Vädret ger vissa ledtrådar åt det hållet men exakta uppgifter saknas, som det så ofta blir "in the heat of the battle", eller kanske är det mer "fog of war" i det här fallet, då vädret ser lite dimmigt ut.





2010-05-16:

Strängnäs

De 17 som tog sig till Strängnäs möttes av en gråmulen, kall och duggregnande Söndag.

Staffan Lenard tog hem segern till allas stora glädje och inte minst till Mr Sabbatsårs egen förvåning. "Ni glömde mig!" uttryckte Staffan förnöjt. Tommy och Gunnar som gjorde Staffan sällskap på pallen var minst lika glada! Greger tog hem "Best in Show" med sin SAAB J21A, en av årets absolut fräckaste och mest blyade modeller.

Strängnäs 2010

1 Staffan Lenard	1098
2 Tommy Aronsson	1020
3 Gunnar Fredriksson	982
4 Pär Bertilsson	931
5 Jonas Brewitz	880
6 Stefan Lundell	787
7 Mikael Kilbro	726
8 Kjell Jansson	641
9 Lasse Lundell	572
10 Mats Ejnar	510
11 Daniel Zettervall	492
12 Andreas Östlund	456
13 Greger Olovsson	408
14 Daniel Nyrén	397
15 Henrik Svärdskog	364
16 Fredrik Pettersson	331
17 Tomas Feldt	272

En Stuka är aldrig fel



J21 i startögonblicket



Kjelle en gång när det var fint väder i Strängnäs





2010-05-22:

Stenstorp

Sju piloter kom till Stenstorp för att njuta av det vackra vädret och flyga lite Aircombat.

Det hade talats om regn inför tävlingen men av det blev det inget, däremot väldigt mycket bra Aircombat. Särskilt bra flygning var det av Samuel, Denny och Jonas Brewitz som jagade varandra som skällade råttor i ett av heaten. Det gick även bra för Jonas skvadronskamrat Pär Bertilsson som lyckades knipa en plats på pallen. Vilket i och för sig inte är någon ovanlighet när det gäller den mannen, bara rutinen som den piloten besitter räcker för att sätta skräck i de flesta anda på startlinjen.

Exakt sju

Eftersom det var exakt sju piloter på plats var det inte så svårt att avgöra vilka som skulle ta sig till final utan snarare stod kampen om de första tre platserna. Där blev det till slut så att Samuel Olofsson drog det längsta strået och knep förstaplatsen framför Denny, Pär B. tog som tidigare sagt den sista pallplatsen.

Latte

Samuel var inte bara mycket nöjd över att ta sin tredje seger utan också för att han till slut hade kommit överens med de för säsongen nya modellerna. Latte som de kort och kort brukar få heta, Samuel sa också att det kändes bra inför WASG att äntligen ha fått ordning på dessa flygplan.

Stenstorp 2010

1 Samuel Olofsson	1443
2 Denny Fritche	1314
3 Pär Bertilsson	1024
4 Jonas Brewitz	792
5 Stefan Tholin	780
6 Andreas Johansson	562
7 Jens Gustavsson	497



Latécoère 298, eller Latte kort och gott, den kanske populäraste typen av modell i grupp Väst säsongen som gick. Denny flög den, Jens flög den och Samuel flög den. Bra flög de också, den nedan är dock något sliten.

2010-05-29:

Trosa

Denny, Samuel och Jens från glada grupp Väst dök upp i Trosa och färgade tävlingen med glada miner och goa skratt.

Dagen började i regn men övergick till solsken strax efter avsatt starttid. Martin Elmberg gjorde Comeback efter ett antal års frånvaro. Nu med elmodeller, praktiskt förvarade i papperspåsar och också utrustad med obligatorisk mek-hink i plast. Martin hade nya fina elmotorer, accar, laddare osv, men modellerna var nog de äldsta på tävlingen.

Denna tävling gick verkligen i en fantastisk stämning. Alla var i toppform, inte minst Denny Fritche som satte nytt poängrekord med 2601 poäng. 6 klipp i första heatet, 5 i de efterföljande tre. NC Svärdskog flög skiten ur sin gamla Bf110 och Greger visade att en SAAB J21 kan flyga trots att stabben endast satt fast i en tunn remsa papper.

Fredrik Pettersson visade upp en fin silvrig Spifire som tog hem BiS-priset till Hållsta. Finalen avlöpte med massor av klipp, särskilt av Denny, och helt utan kollisioner. Denny var ohotad på förstaplatsen men det var dess hårdare om andraplatsen där det bara skiljde 43 poäng till Samuels fördel mot Tomas Feldt som fick nöja sig med tredje plats. Vilket var en rätt stor placeringsförbättring mot i Strängnäs för Östs gruppchef som uppenbarligen trivs bäst på hemmaplan.



Trosa 2010

1 Denny Fritche	2601
2 Samuel Olofsson	1337
3 Tomas Feldt	1294
4 Stefan Lundell	1162
5 Henrik Svärdskog	1033
6 Pär Bertilsson	1009
7 Kari Väliheikki	756
8 Gunnar Fredriksson	625
9 Tommy Aronsson	551
10 Jonas Brewitz	488
11 Martin Elmberg	485
12 Jörgen Grabmüller	441
13 Kjell Jansson	432
14 Jens Gustavsson	361
15 Lasse Lundell	345
16 Greger Olovsson	315
17 Fredrik Pettersson	291
18 Andreas Östlund	101



Vinnare av BiS



Tre glada killar på pallen

2010-06-05:

Hässleholm

När vi planerade tävlingsdatumen i vintras (Jag och Åke) bestämdes att Hässleholmstävlingen skulle gå av stapeln den 5 juni.

Detta var ett datum då Åke kunde vara med, nu visade de sig att Åke inte kunde vara med ändå, knappt några andra piloter heller för den delen. Nå-

väl vi körde på i vanlig ordning och för en gång skull så vart det fint väder. Det brukar som regel krävas mekning under presenningar när man är i Hässleholm men det slapp vi denna gången. Min fru sa till mig att jag borde ta av mig tröjan för att få lite solbränna, jag lyssnade inte på henne denna gången heller och nöjd med mitt beslut var jag när hon själv såg ut som en kräfta på kvällen.

En ynka medlem från Cockspur squad dök upp och jag och Lanz tvålade till honom varsin gång (Angel- Cockspur 3-0). Jag flög med en Brewster Buffalo i ett av heaten. Märklig kär-

ra, kort och tjock. Stiget begränsas utav att inte så mycket utav propellern sticker utanför kroppen, men neråt pinnade den på riktigt skapligt!

Daniel Hornestedt dominerade fullständigt resultatlistans övre plats.

Hässleholm 2010

1 Daniel Hornestedt	1466
2 Lennart Johansson	857
3 Fredrik Lanz	816
4 Per Danielsson	612
5 Jakob Hulden	538

2010-06-12:

Herrljunga

Tio tappra piloter samlades på fältet utanför Herrljunga för att göra upp i den tredje tävlingen för året i grupp Väst.

Detta var troligen den enda tävlingen i hela modellflygsverige som flögs denna dag. En vind på 15-20 sekundmeter och en del regn och inte mycket varmare än +12 grader. Kanske var vi de enda som flög överhuvudtaget, borträknat några hangflygare kanske, de brukar ju gilla blåst. Men en stridspilot pallar det mesta sågs det, så vi flög. Vind, blåst, regn, inget sådant stoppar grupp Väst.

Jens

I motvinden gick det säkert inte fortare än 30 km/timmen, men i medvinden såg det snarast ut som om vi höll på med F3D. Kämpigast var det nog trots allt för Jens som tappade herraväldet över sin modell och den flög längre och längre bort. Till slut så lyckades han få in modellen i en spinn mot moder jord. Men vi hade svårt att avgöra vad en landade, några riktmärken i form av en lada och en tall lyckades vi få till. Däremot var det svårare att avgöra i djupled var den hade hamnat då modellen inte var större än ett knappnålshuvud på det avståndet. Men hel streamer gav 50 poäng i alla fall!

Bristol 138a

I sitt tredje heat tog Samuel fram sitt nya vapen, en Bristol 138a. STOR och dödlig, med den fick han ett klipp innan Uffe (Cockspur Squad)

killade den och Samuels modell singlade till marken som en pappkartong.

Ingen Jens

Inför tredje heatet så upptäcker tävlingsledningen att det saknas en pilot, efter en snabb till i startlistan visar det sig vara Jens. Efter en del förvirring upptäcks han ca 800 meter bort letandes efter sitt flygplan i den höga havreåkern. Alla försök att komma i kontakt med honom misslyckas och han får därmed stå över sitt tredje heat. Resten av tävlingen rullade på som en tävling brukar, utan incidenter eller annat strul. Bara en hel hög med nöjda och glada aircombatpiloter precis som vanligt. Vinnare blev för fjärde gången för året Denny Fritsche, andra platsen knep Jonas Brewitz och den tredje pokalen gick till Jakob Hulden, första pokalen för honom för övrigt.

Herrljunga 2010

1 Denny Fritsche	1434
2 Jonas Brewitz	1223
3 Jakob Hulden	1162
4 Ulf Valinder	1130
5 Pär Bertilsson	991
6 Roger Bengtsson	725
7 Samuel Olofsson	562
8 Stefan Tholin	444
9 Jens Gustavsson	253
10 Andreas Johansson	99



Jens modell hittades först dagen efter, väl gömd i åkern. Tur att en av fenorna sticker upp!



2010-06-19:

Köping

10 piloter kom till ett Köping som bjöd på svag vind, lite sol och ganska behaglig temperatur.

Det bestämdes att vi bara skulle ha 5 piloter per heat för att få så rättvist dömande som möjligt då klubbens gubbar inte kändes helt bekväma i uppgiften. De var betydligt mer bekväma med att serva publik och piloter med hamburgare och annat ätbart, tack för det MFK Jordfräsarna.

Publiken fick vara med och rösta på Best in Show i vilken Jonas Brewitz fick revansch mot Fredriks Spitfire som vunnit i Trosa. Strategiskt nog ryfade Jonas sedan ner sagda Spitfire, troligen tyckte han det räckte med en BiS seger för denna modell. Dagens hårdaste kollision gjorde annars Tomas Feldt och Pär Bertilsson.

Jonas och Pär var inte bara inblandade i kollisioner utan också i striden om pallplatserna. Men de fick båda se sig slagna av Kjelle "Gubben" Jansson som visade att känslan för combat inte går ur med åren. Efter ett 5-klipps-heat visade han vart den största bucklan hörde hemma. Jonas och Pär fick nöja sig med andra och tredje plats.

Köping 2010

1 Kjell Jansson	1437
2 Jonas Brewitz	1306
3 Pär Bertilsson	1022
4 Lasse Lundell	943
5 Tomas Feldt	906
6 Stefan Lundell	721
7 Fredrik Pettersson	712
8 Jörgen Grabmüller	549
9 Mikael Kilbro	350
10 Andreas Östlund	224

Spitfire jagas av GCÖst Baraccuda, ett av de mer udda flygplanen under säsongen. Skevrodren längs in på vingen är inte så vanligt.



Parrots bas i Köping





Kättilstorp 2010

1 Samuel Olofsson	1843
2 Denny Fritche	1490
3 Jonas Brewitz	1097
4 Pär Bertilsson	1085
5 Åke Juhlin	994
6 Jens Gustavsson	920
7 David Bengtsson	662
8 Mikael Gundlach	489
9 Per Carlsson	453
10 Stefan Tholin	337
11 Andreas Johansson	187
12 Dan Strängby	162
13 Jesper Andersson	90

Tre glada killar på pallen i Kättilstorp. Samuel gjorde sin bästa tävling i karriären och knep förstaplatsen 353 poäng före Denny

2010-08-21:

Kättilstorp

Vädret den dagen då tävlingen i Kättilstorp skulle avgöras var inte särskilt inbjudande, snålblåst och regn hängande i luften.

Trots hotet om regn och vinden så dök det upp hela 13 tävlingssugna piloter. Som aircombatflygare blir man som de flesta vet van vid alla väder och det krävs mer än regntunga skyar och lite blåst för att avskräcka oss.

Ruta

När vi anländer till tävlingsplatsen så visar det sig att den gamle aircombaträven Dan Strängby klippt upp en stor fyrkantig ruta på styvt 60x60 meter på sina ägor och det var där tävlingen skulle hållas.

Nya ansikten

Denna tävling blev lite annorlunda på ett sätt, det dök nämligen upp sammanlagt tre rookies. Jesper Andersson från Vara, Andreas Johansson från Göteborg och minst men inte sist, David Bengtsson från Herrljunga. Nu börjar Väst känna sig starka! Även två äldre herrar som inte tävlar på ett tag var på plats, Per Carlsson och Dan Strängby. Båda två självklart medlemmar Wildcard squad!

Stolpskott

Rookin Andreas gjorde dagens bravado och fick efter detta ett nytt smeknamn, Stolpskottet. Hur gick då detta till? Jo, i dagens andra heat för Andreas var han rejält taggad men han hade ändå fullt fokus. När starten går springer han fram, startar motorn och ska precis till att kasta iväg modeller när motor börjar bluddra lite. Efter lite finjustering på nålen så gick den som ett spjut igen och efter ett riktigt spjutkast så lättar maskinen. Strax efter börjar givetvis motorn bluddra igen och vill inte ge någon vidare dragkraft. Han börjar med att göra en liten fly-by framför säkerhetslinjen och stävar mot det västra grangärdet. Modellen sjunker sakta men stabilt och Andreas försöker med allt han kan att hålla modellen flygandes. Givetvis har den hamnat i medvind nu också. Tyvärr lyckas han inte vända modellen och får snällt följa med vinden. Nu när vi andra börjar se vart det bär hän så börjar vi känna paniken komma krypande. Sväng Andreas! Sväng! 1 sekund senare har Andreas flygplan lyckats träffa mitt i en präktig telefonstolpe med ett riktigt "Plonk" ljud. Som tur var klarade sig flygplanet ganska bra. Dock hade de flesta svårt att hålla sig för skratt, men men, inga sura miner här inte!

Fler rookies

För en annan rookie gick det betydligt bättre. Han lyckades väldigt bra i sin första heat, bland annat gjorde han

hela tre klipp i andra heatet. David fick även en plats i finalen men flög den tyvärr inte, och han slutade på sjunde plats. Den tredje rookie som var med var Jesper Andersson som flög Samuel Olofssons gamla avdankade Il2or. Jesper är en ganska spretig pöjk med en hel del tävlingsnerver. I sitt första heat flög modellen tyvärr över säkerhetslinjen i den tuffa blåsten men han lyckades reda ut situationen bra och kunde landa säkert. I hans andra och tredje heat kämpade han på bra och högg efter andra streamers. Tyvärr fick han ingen utdelning men kämpade väldigt bra.

5 klipp

I övrigt så rullade tävling en på i rask takt och när tävlingen var över och alla poäng sammanräknade visade det sig att dagens vinnare var Samuel Olofsson med 1843 poäng. Han var nog var gladast av oss alla. Inte så konstigt med tanke på att han fick med sig en pokal för första pris hem och dessutom gjorde sitt första femklipps heat. På andra plats var undertecknad med 1490 poäng kämpades inte så mycket med som mot en P47 Thunderbolt som jag ryfader ner mig själv med. På tredje plats med 1097 poäng kom Jonas Brewitz, som vanligt med modeller av det lite mer udda slaget, bland annat en Bearcat. Tack till hemmaklubben som inte bara höll med fält för dagen utan också bistod med grillad korv, vilket värmdes i snålblåsten.



2010-08-28:

Borlänge

Borlänge i Dalarna stod som värd för den första tävlingen under den senare delen av säsongen i grupp Öst.

Hemmaklubben RFK Viggen tog emot 14 förväntansfulla piloter. Roger Eriksson, hemmahörande Dalarna och Parrot Squad, gjorde comeback efter

ett par års "flyga vänster" och Oscar C. visade att även en gammal världsmästare kan det där med huvuddommeri. Knappt hade man mellanlandat med stannad motor så hade man tillåtelse att hämta! Mikael "Bigwing" Gundlach gjorde en invasion från syd till öst, en så kallad "100-milatävling" (Läs mer om Mickes resa på sidan 28). Micke gick upp och påbörjade sin resa strax efter att en annan gått och lagt sig.

De två kumpanerna från Icaros, Pär och Jonas, åkte hem med bilen full med bucklor medan Tomas Feldt fick klara sig med den minsta.

Borlänge 2010

1 Pär Bertilsson	1479
2 Jonas Brewitz	1377
3 Tomas Feldt	1292
4 Mikael Kilbro	992
5 Jörgen Grabmüller	901
6 Kjell Jansson	815
7 Lasse Lundell	807
8 Tommy Aronsson	584
9 Stefan Lundell	581
10 Daniel Nyrén	562
11 Mikael Gundlach	489
12 Roger Eriksson	383
13 Henrik Svärdskog	356
14 Andreas Östlund	355



Icaros bas i Borlänge



3: Tomas 1: Pär 2: Jonas

2010-09-11:

Sala

Sala är ett ställa där Aircombat-cirkusen ofta stannar till, men tävlingarna brukar hållas på MFK Mosquitos fält som ligger lite norr om själva Sala.

Men detta år gick tävlingen på Sala flygfält som ligger på andra sidan. Ett bra initiativ, bättre med plats och lättare att hitta både för publik och piloter, mindre mygg och många färre träd framför säkerhetslinjen. Efter domartjänsten i Borlänge kunde Oscar Cederlöf inte hålla sig borta och han gjorde comeback även han. Både Oscar och Roger visade att flyga, de kan de än! Även om Oscar verkade ha problem att hålla sina modeller i flygbart skick hela heaten.

Bigwing

Micke "Bigwing" gjorde ännu en 100-milätävling och kom åkande i sällskap med Pettersson som erbjudit husrum. Så egentligen blev det ingen riktig 100-mila tävling. För övrigt är 120 mil på två dagar en enkel match för Micke.

Välkommen

Vi såg en Rookie ta sina första steg i Aircombatvärlden. Välkommen Martin, kom gärna tillbaka.

Mistel

Brewitz visade ett annat av årets alster. Denna gång en Mistel, i form av en Focke Wulf Ta154 med en Focke Wulf Fw190 på ryggen. En liten bit in i heatet separerade de två, Brewitz själv fortsatte



Jonas Ta154/FW190 Mistel

flyga Ta154:an och skvadronskamraten Pär flög ner och landade FW190:an, riktigt tufft! Som andramodell hade Jonas med sig en Blenheim som sådär i förbifarten visade sig vara riktigt vass.

Nakajimbo eller Nakajumbo

Tomas Feldt provade en ny modell i form av en Nakajima B5N som även den flög riktigt bra. Tills den kolliderade med en av Kjell Janssons nya gula Fairy Battle och blev av med fennan. Nakajiman utförde efter detta en perfekt flatspinn som slutade med en mycket mjuk kontakt med marken. För övrigt så kallade Tomas modellen för Nakajimbo, medan Pettersson tyckte att den borde heta Nakajumbo, för den var verkligen rätt stor.

Pokaler

Kampen om pallplatserna stod mellan

de två combackande killarna från Dalarna, Roger och Oscar, samt den från Syd tillresta Mikael Grundlach. Oscar tog i för allt han var värd i finalen för att komma ikapp Roger och Micke men även dessa gjorde ett riktigt bra heat och båda kunde hålla undan för den jagande före detta världsmästaren.

10p

Förstaplatsen knep till slut Roger och Grundlach lyckades hålla Oscar stängan med 10 poängs marginal. Och på det sättet fick en mycket nöjd Micke med sig en buckla för andra plats med hem till Skåne.

BiS

Best in Show priset gick inte helt oväntat till Jonas Brewitz för hans Mistel, det var aldrig någon riktig kamp om det priset.



Gul Battle från Vagnhärad

Sala 2010

1 Roger Eriksson	1377
2 Mikael Gundlach	1313
3 Oscar Cederlöf	1303
4 Tomas Feldt	919
5 Stefan Lundell	906
6 Pär Bertilsson	777
7 Andreas Östlund	704
8 Lasse Lundell	478
9 Kjell Jansson	447
10 Jörgen Grabmüller	436
11 Jonas Brewitz	429
12 Fredrik Pettersson	399
13 Martin Gustavsson	305

2010-09-18:

Malmö

Sista tävlingen för säsongen i Syd.

Då det är ganska många år sedan det arrangerades tävling i Malmö kände vi att det var dags. Malmöklubben är en aktiv klubb med många medlemmar, så detta skulle bli ett bra ställe att visa upp oss på. Klubben var entusiastiska i sitt förberedande inför tävlingen, dock rådde vi ut för lite manfall, vi skulle inte bli så många på denna tävling heller. Cockspur dök i vanlig ordning inte heller upp, (kan vara att dom fick lite tufft på SM samt ogillar tufft väder, Angel – Cockspur = 4-0).

NC

Henrik inser våran knipa och bestämmer sig för att åka ner och vara med (Detta skulle ge honom personligt rekord i restid/flygtid), all respekt. Nu visar det sig dessutom att vädret makter är inte kommer att bli nådiga. 15 sekundmeter skulle det blåsa enligt prognos, det blev värre än så. Det blåste så mycket att man hade svårt att stå still på pilotlinjen. Henriks första kärra höll på att vika ihop vingen i luften. Själv hade jag lite funderingar på hur mina och Fredrik Lanz 700 grams KI61or skulle klara vinden. Nu var tvivlet inte befogat och de klarade vinden betydligt bättre än de tyngre .25 maskinerna.



Kolla

Henrik har lite svårt att komma upp i luften och spenderar de första 2 heaten med att kolla på oss andra som flyger. En handfull medlemmar från klubben hade tagit sig ut till fältet trots att många tvivlade på att vi skulle flyga över huvud taget. Vi behövde domare för att kunna genomföra tävlingen och det ställde dom tveklöst upp på. Tack för det grabbar!

Malmö 2010

1 Per Danielsson	958
2 Fredrik Lanz	846
3 Åke Juhlin	824
4 Henrik Svärskog	248

Japaner,
Japaner,
Japaner!



Det har varit
ett japanskt
tema i grupp
Syd år 2010



Kabinhuv i plast



Här berättar Greger om ett smart sätt att göra plugg och kabinhuv med gummi, gips, plast och elgrill.

SAAB J21

Förra året började jag bygga ny modell som jag varit sugen på ganska länge, SAAB J21. I den här artikeln tänkte jag fokusera på en speciell del i bygget, canopyn. Ett problem med J21:ans canopy, om man vill vara skalariktig, är att sidorna buktar utåt. Tidigare har jag alltid gjort pluggar av trä, satt dem i en passande PET-flaska och värmt med värmepistol tills flaskan krympt till pluggens form.

Det funkar bra för vanliga släta huvar, men när man vill ha detaljer som går inåt, mot pluggen, så blir det svårare.

Vakuum

Lösningen (eller en lösning i alla fall) är att vakuumdra sin huv av huvplast. Likt föregående metod behöver man en plugg att forma plasten över, men också en låda med en massa hål i locket och ett hål för en dammsugare eller liknande. Då pluggen inte behöver tåla lika mycket tryck som vid PET-metoden valde jag att göra den av gips istället för trä. Jag vet inte om en gipsplugg håller för PET-metoden, men det kanske borde provas någon gång.

Gummi

Då canopyn har lite speciell form valde jag att testa ett nytt sätt att tillverka pluggen. Jag började med att på min färdiga modell bygga huven som den skulle bli med cellplast. Därefter lade jag ett par lager med vanligt trälim över för att få en jämn yta (Bild 1). Nästa steg blev att pensla på formgummi, som jag köpt på Panduro. Efter några strykningar gummi lade jag på gasbinda och sedan mer gummi (Bild 2). Så fortsatte jag ett par gånger tills jag var nöjd. När formen var klar var det mer eller mindre bara att kränga av den från modellen (Bild 3). Små skador uppstod dock där jag råkat få gummit över limkanten.



Bild 1



Bild 2

Sladdrig

Med gummiformen av från modellen så var den lite för sladdrig och öppen för att kunna användas. Det löstes dock genom att jag limmade fast den på två cellplastklotsar och en ram av Depron. Med formen klar var det bara att gjuta pluggen och efter det återstod lite putsarbete.

Inte svårt

Att vakuumdra en huv är inte så svårt, men med vissa former kan det vara lurigt att få det rynkfritt. På grund av den aktuella formen måste plasten dras ganska mycket på sidorna och mina första försök blev sådär.

Elgrill

När pluggen var klar att testas placerades den på vakuumlådan. Plasten fästes med klämmor i en ram och värmdes. I mitt fall använde jag en skvadronkamrats elgrill för uppvärmning, vilket funkar bra till både korv och plast. Efter någon minut eller två över grillen hade plasten töjts ut tillräckligt och den lyftes över pluggen och trycktes ner mot lådan. Har man tillräckligt med sug i dammsugaren och tillräckligt tätt mellan ramen och lådan så kommer luften sugas ut och plasten formar sig efter pluggen. Blir det inte bra direkt så kan man gå på efter med värmepistol för att få plasten att dra den där sista biten. Man får dock se upp med att inte värma för mycket på ett ställe; det är lätt att bränna hål på plasten.

Tjockare

Jag har inte haft tillfälle att testa ännu, men jag tror att det blir lite lättare att få till det bra med tjockare plast (0,8 - 1mm). Den huv jag satte på min första J21:a hade lite rynkor och var lite väl tunn underst på sidorna för att jag skulle vara helt nöjd, men material och tid stoppade fler försök för stunden.

Snyggt

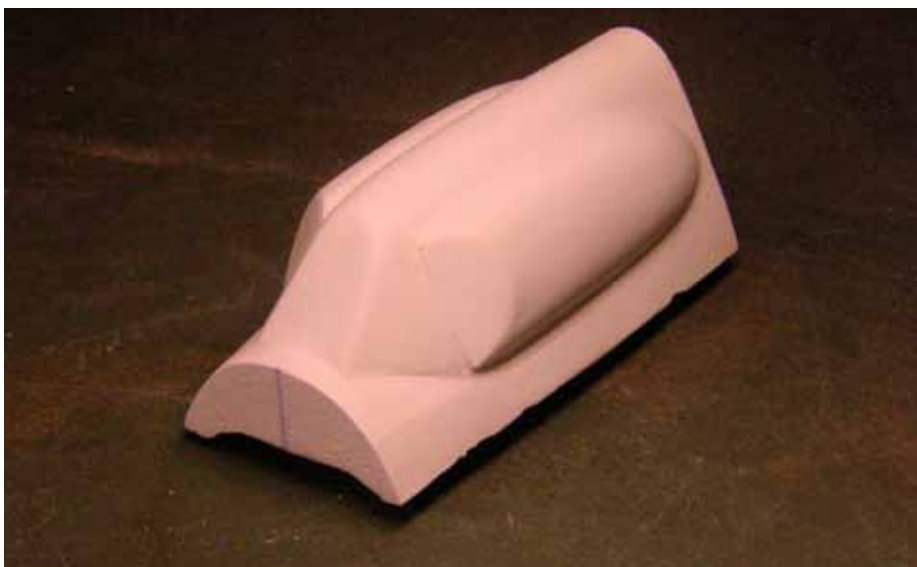
För de som är intresserade av att testa denna metod kan det vara värt att veta att huvarna tyvärr inte tål lika mycket stryk som en PET-huv, och materialet kostar betydligt mer - men det kan bli riktigt snyggt! Om du har några frågor i ämnet så funkar det utmärkt att fråga på forumet.

Greger Olofsson, text och foto.

Mattias Widén och Tomas Feldt, foto.



Bild 3



Den färdiga gipspluggen



Grill och vakuumlåda

Tävlingsdebut

Under slutfasen av säsongen 2010 gjorde Martin Ozols gjorde sin första, men knappast sista, tävling i Aircombat

Tävlingsdebut

Motorn går på högvarv, kasthjälpen tittar frågande... Är du redo? Hm... Egentligen inte men det är nu eller aldrig. Jag nickar och har bara en tanke kvar i huvudet, håll bara kärran i luften.

Busflyga

Det hela började för över ett år sedan, min bror och jag beslöt oss för att bygga var sin Aircombat kärra för att busflyga lite. Vi la upp byggtråden på forum och kom på så sätt i kontakt med flera eldsjälar inom Aircombat. Efter lite påtryckningar (betoning på lite då vi inte var så svårövertalade) åkte vi och tittade på en tävling.

Halv storm

Herrljunga blev det, och när vi kom fram tänkte vi "typiskt, nu får vi inte se något flygande". Det blåste halv och/eller hel storm. Men flögs gjordes det! Det verkade otroligt kul, inte bara flygande utan även allt runt om-

kring. Folk på plats tog kontakt med oss och undrade vilka vi var osv, någon som man tyvärr sällan upplever ute på klubbfälten. Efter det satte vi som mål att i alla fall testa på att tävla till våren efter lite byggande och tränande.

Kobra 20

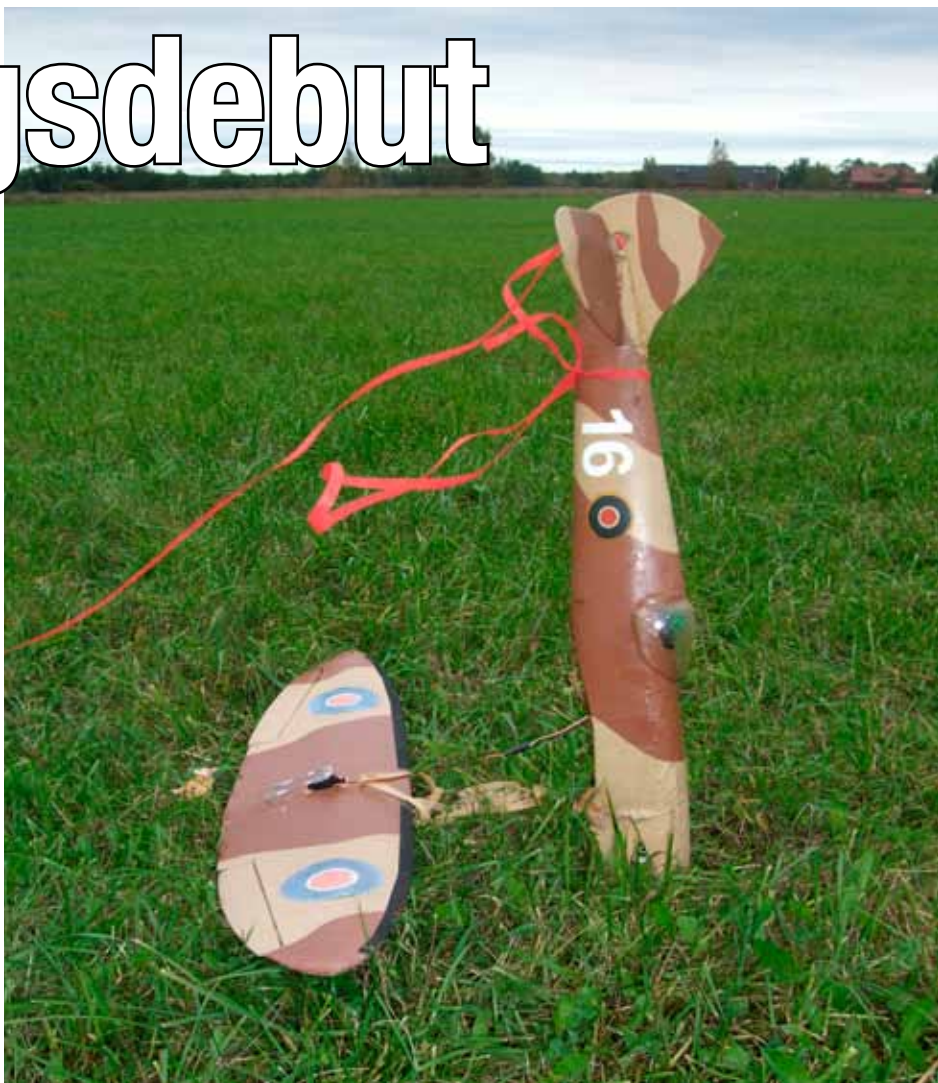
Men men... för min del sprack den planen på grund av att jag sökte en ritning på en Kobra 20. mr Lenard alias "Taffan" satte som ultimatum att jag fick en ritning om jag ställde upp i tävlingen i Örebro den 25-26/9.

Dasset

Jaha, det var bara att försöka. Med sämst timing på hela året så satte jag igång att bygga. Nu satsade jag på ett färdigt koncept för att spara så mycket tid som möjligt och valet föll på Magnus Jonssons KI100. Då jag i princip inte hade någon tid över hemma så satt jag faktiskt vid något tillfälle och klippte mallar när jag satt på dasset. Det mesta gjordes på rasterna på jobbet, och slutspurt blev nattetid hemma. Och som vår kära NC uttryckte det så infinner sig kreativiteten ofta sig på småtimmarna. Helt riktigt.

Rookies

Tillslut bar det av mot Örebro, jag och ett par rookies till från Göteborgstrakten började vår färd mot tävlingen i



Nr 1 blev grön

Örebro på fredagskvällen den 24 september, vi anlände sent och inkvarterade oss i Ikaros klubbstuga. Under natten byggde jag klart en av två ej helt färdigställda KI100. Inte helt optimal situation då man helst hade velat ha några kärror klara och framförallt provflugna. Nr 1 blev grön.

Hjälp

Nervositeten infann sig så fort jag vaknade, det snurrade av tankar i huvudet. Vad har jag missat? Hur gör man? Funkar motorn? Helt okörd ny ur kartong. Det började inte så bra då motorn inte fick soppa. Fick direkt hjälp av Fredrik Lanz som hittade gammal torkad olja i förgasaren. När vi fått igång motorn var det dags för uppflygning. Som förstagångs pilot skulle jag flyga upp för att visa att jag kunde flyga kärran utan fara för andra och annat värdefullt. Det blev lite stressigt så uppflygningen fick ske under 7 minutaren innan mitt första heat. Min största fråga kvarstod, kan jag flyga den här?

Är du redo?

Tillbaka till inledningen, Motorn går på högvarv, kasthjälp-pen tittar frågande... Är du redo? Tydligen, för det gick över förväntan. Efter lite trim så var kärran helt ok att flyga. Var mest ovan vid hastigheten. Nästa tanke var bara att få ner kärran hel så jag i alla fall kunde få vara med i ett heat, det var allt jag begärde. Inför landningen var jag lite skakis och hittade inte motor "cut" knappen, tittade ner snabbt. Tjof! Den landade själv, dock lite hårt men den höll! Påmedstreamer, tanka och sen kuta bakom linjen för att invänta startsignalen.

Klipp!

Starten gick bra denna gången också och jag fick flyga några varv för få ner pulsen. När jag låg och cirklade så ryckte kärran plötslig till, min domare hojtade. "klipp" Tjoho! Vilken lycka! Visst, jag gjorde inget, det var någon som flög in framför mig och lämnade över sin streamer men ändå!

Adrenalin

Jag överlevde även heat nr 2, men märkte att det var svårt att ta det lugnt. Man blev lätt ivrig och började jaga lite med följd att adrenalinet stegrade och man fick stilla sig själv med några långa varv. Upplevde det svårt att ha koll på sin egen kärra, se de andra kärrornas streamers och samtidigt akta sig för



Resultat av ett nattbygge

marken och framförallt säkerhetslinjen, så det blev en hel del flygning på egen hand. Men när man hamnade i närheten av någon så var det ju svårt att låta bli att försöka klippa en streamer.

Dra av gasen

I heat 3 kolliderade jag och kärran blev oflygbar. Min vakne domare påpekade direkt "dra av gasen" vilket jag uppskattade mycket. Blev ganska ställd av smällen. När sen kärran blåste in över säk och pilotlinjen blev jag dock rädd, folk varnade och ingen kom till skada men man blev påtagligt påmind om hur viktigt säkerhetstänkandet är.

Nattbygge

Efter ett tag när man själv "landat" efter alla intryck så började tankarna om nästa dag. Kärra nummer 2 är inte färdigbyggd, hinner jag få ihop den tills nästa dag? Jag vill flyga mer. På kvällen blev det partaj med god mat, trevligt sällskap och även byggande inför dag 2. Lyckades få ihop det mesta på kärran under natten.

För snäll?

Jag var kanske lite för snäll på söndagen och dömde 3 heat på raken, hann därför inte riktigt klart med förberedelserna inför mitt första heat så det missade jag. Flög de an-

dra två heaten och kärran överlevde! Att jag skulle kunna flyga 5 heat under helgen var långt över förväntan.

Beroendeframkallande

Aircombat är helt klart beroendeframkallande. Dels för att det är vansinnigt roligt. Viss, jag har bara varit med om en tävling och allt är nytt, men många man stöter på har hållit på länge vilket jag tror säger en del. En sak som gör tävlingsformen intressant är att den går utföra på så olika sätt. Är man en tävlingsmänniska ut i fingerspetsarna och är intresserad av att optimera allt till max med exotiska material med mera så kan man göra det. Eller om man bara är intresserad historiskt flyg så finns det en uppsjö med förebilder att bygga efter. Man kan helt enkel göra det på sitt sätt, och poängen i tabellen behöver inte vara det väsentliga. Samtidig är det en mycket trevlig social tillställning.

Avslutningsvis ett stort tack till alla som engagerat sig med tips och hjälp samt de som tar sig an det organisatoriska och gör det möjligt för alla att utöva Aircombat under ordnade former.

Over and out!

Martin Ozols
Text och Foto

Martins el-comeback

Martin Elmberg är tillbaka, både bakom pilotlinjen och tangentbordet.

Ja, det låg väl i luften på nåt sätt, att jag förr eller senare skulle halka in i Aircombat igen. Det är lite svårt att sätta fingret på vad som tippade över bägaren, men under vintern 2009-2010 kom jag till sist igång och ställde upp i Griffons vintercup. Ja det fanns ju en liten sida med det, nämligen att jag måste konvertera till Griffon sqd för att få tävla. Men vad gör man inte...

El-Aircombat

Jag har väldigt svårt att tro att jag skulle ha börjat med Aircombat igen med glödstiftsmotorer. En av de viktigaste faktorerna för att jag skulle börja igen var definitivt all den nya utrustning som man numera kan använda i Aircombat. Det låter kanske lite löjligt för en del av er, men att hitta 9 grams servon med samma dragkraft som ett gammalt hederligt standardservo från 90-talet – men till mindre än en fjärdedel av vikten och till ett pris av några tjugolappar. Jo, det har hänt en hel del inom modellflyget under de 8 år jag tog sabbatsår.

Mest av allt har det hänt massor vad det gäller elmotorer och ackar. Borstlösa elmotorer utvecklar en sanslös kraft i jämförelse med gamla ferritmotorer. LiPo-ackar går inte att jämföra med gamla NiCd-ackar. Jo allvarligt, jag provade lite elflyg på 90-talet. En Speed 400-motor med NiCd drivack, som hjälpmotor på en seglare. Hur det gick? Njae, den där seglaren den liksom lyfte aldrig utan flög runt på en meters höjd runt fältet. Ripa-fältet var det för övrigt och ordförande Mats Erlandssons kommentar var nåt i stil med "Den lyfte inte så bra den där..."

Prov och test

Jag har de senaste åren tittat lite på elmotorer men det var först efter att jag frågat lite på aircombat.se som jag kunde börja leta efter något vettigt att sätta i mina modeller. Jag skickade efter några olika motorer som verkade



lovande och en del fartreglage, ackar plus utrustning som behövs som laddare, mätutrustning, kontakter, m.m.

Så började några veckors tjutande i hobbyrummet, d.v.s. testkörning av olika drivlinor. Till sist klagade sonen över att det inte gick att sova p.g.a. allt tjutande från hobbyrummet. Men testandet gav resultat. Testprotokollen visade på två el-setupar – en för .15-storlek och en för .25 – som verkade kunna fungera. Nästa steg blev att modifiera några kärror för att testa i verklig combat. Det blev en FW190D-9 och en Hawker Typhoon, som fick elmotorer istället för glödmotorer.

Live combat-test

Dessa båda kärror och dess setup:ar testade sedan live dels i Griffon vinter cup och på Trosa-tävlingen. Det visade sig att det faktiskt funkar alldeles utmärkt att flyga med el. Mina testmodeller är tyvärr gamla, lagade och tunga, så prestandan blev inte super-bra, men åtminstone Typhoonen har definitivt prestanda för att hyfsat hänga med "de stora grabbarna". I en bättre – d.v.s. lättare - modell skulle jag tro att denna setup är helt konkurrenskraftig. Något som jag bara provat i testflygning är tvåmotorig kärra med el. Med tanke på den prestanda som denna kärra hade tror jag att detta

kommer att fungera minst lika bra.

Setups

Hur ser då setup:arna ut? Ja, det är relativt högvärviga motorer som drar rätt mycket ström. Motorerna är billiga kina-motorer för ca 200kr styck. Ackarna är 4000mAh resp. 5000mAh, för att hålla hela heatet. Ackarnas fabrikat är Flightmax, som är mycket lätta i förhållande till prestandan. Reglagen är standard 30-35A eller 40A. De reglage som funkade bäst är Turnigy, men det finns naturligtvis en uppsjö andra reglage att prova om man nu vill det. Kostnaden för en drivlina med ack och fartreglage ligger på ungefär ca 5-700kr.

Jag har också provat med lite olika propellrar men inte mätt vad detta ger för effektskillnad. Det sägs att man vinner en hel del på att byta till en bra



propeller, men allvarligt talat är det nog viktigare att få ner vikten på kärran.

Erfarenheter

Ja vad har jag då dragit för några rent praktiska erfarenheter från mitt elflygande? En stor skillnad är att en elmotor startar så fort du rör gas-spaken. Wow, det är lite annorlunda än en glödmotor det... Har man en 35MHz radio med lång antenn är det lätt att av misstag vispa till gas-spaken och voila så rusar motorn igång. Det blev några hål i vinterjackan p.g.a. det... Lärdom? Använd en radio med möjlighet att stänga av trottels-spaken, en s.k. Lock-funktion. Eller var jåkligt försiktig med trottels-spaken, rent ut sagt.

En annan erfarenhet är att det tar tid att byta ack i en kärra. En glödmotorförsedd kärra tankar man på under en halv minut. Att byta ack tar flera minuter, när man ska lyfta av vingen, byta batteri och sätta på vingen igen. Här krävs kanske anpassning av modellerna för att slippa ta av vingen så fort man ska byta ack. Elmotor-modeller kräver alltså lite speciell anpassning.

En tredje erfarenhet är att ackarna är känsliga för smällar. Ett par mindre smällar har gjort att ackarna fått en in-

tryckning i ena kanten av skruvar som stuckit ut från motorns fastsättning. En LiPo ack är känslig för detta och börjar reagera, t.ex. svälla upp och naturligtvis tappa en del av sin kapacitet. En ack som blivit skadad på detta sätt är bara att kassera. Två ackar på tre tävlingar har gått detta öde till mötes. Det går dock att bygga in ackarna i ett skydd så att man slipper dessa skador, vilket jag ska börja med till nästa säsong.

Fortsättning

Ja vad är då min slutsats efter några tävlingar och ca 15 tävlingsheat med elmotor? Jo, det här var kul! Det är en ny grej, spännande ny utrustning. Det är en motortyp som i princip alltid funkar (jag är inte så förtjust i trilsande glödmotorer). Här finns en stor framtida utvecklingspotential och det är definitivt så att flygningen blir roligare när man slipper oroa sig för att motorn ska dö mitt i ett heat av överhettning, igensatt förgasare, eller nåt annat skit-problem som man kan få med glödmotorer. Nä, det är helt enkelt så att ni kommer att få se mer av mig med elmotorer framöver!

Martin Elmberg
Text

Martins setuper

.15-storlek

Motor: FC2835-4T 1880KV.
Finns bla hos HAB, www.hab.se.

Ack: 4000mAh 3S 20C, Zippy Flightmax

Fartreglage: Turnigy Plush 40A

Propeller: Standard Master Airscrew 8x4 prop.

.25-storlek

Motor: 2814-5

Acc: 5000mAh 3S 20C, Zippy Flightmax

Reglage: Tower Pro 40A

Propeller: 9x4



Aircombatmotor?

Under sommaren har redaktionen testat en AXI motor i en modell av .15 storlek. Motorn är en AXI 2814/10. På tre celler snurrar den en Graupner Cam 8x4 ungefär 15.000 varv/min vilket ger testmodellen bra prestanda under normal flygning. Modellen är inte testad i tävling eller med streamer, men prestanda verkar lovande. Testning fortgår.

Data AXI 2814/10

Kv:	1590 varv/volt
Max ström:	40A
Effekt:	450 W
Vikt:	106 gram
Längd:	37 mm
Diameter:	35 mm

Finns hos tex MFT



Bigwing i Borlänge

100 mils Aircombat

Vissa åker längre än andra för att tävla i Aircombat. Den som troligen har gjort ett par av de längsta resorna för att jaga streames i år är Mikael Grundlach. Här berättar han om sina långresor under sommaren 2010.

Mot Öst

Då tävlingsprogrammet för 2010 kom ut var det dags att planera in vilka tävlingar som skulle bli offer för en invasion från Grupp Syd. Eftersom jag hade gjort två tävlingar förra året i grupp Öst så var det självklart att det skulle bli fler i år. Men planering blev spräckt på grund av förskjuten arbetsjour och sjukdom. Det är inte alltid att man kan styra det som man vill. Så efter SM var målet att åka på så många tävlingar som möjligt. Först ut var Borlänge och sedan skulle Sala få smaka på lite sydliga vindar.

Förberedelser

Efter varje tävling så brukar det alltid vara något som ska lagas och kollas upp, så vid tisdag/onsdag brukar jag se till att allt är provat och klart. Sedan kan man ta det lite lugnt, kolla var nästa tävling ska vara, lägga in vägbeskrivning i navin ifall man får ett ryck att åka. Fredagen är den dag som jag bestämmer mig ifall jag verk-

ligen skall köra iväg, och i så fall blir det till att packa bilen på kvällen.

Borlänge

Jag stiger upp vid 02:00, eller masar mig upp kanske är rätt uttryck. Fixar lite resemat och packar det sista, korporna och sändaren. Det gäller att inte glömma något, vingarna på uppfarten till exempel. Det vore inte roligt. Jag har nu drygt sju timmar och 63 mil att köra. Det flyter på bra, lite regn, annars inga problem. Jag kommer fram vid tiotiden. Var förvånansvärt lätt att hitta dit och jag blir glatt välkommen av alla. Nu är det bara att sätta igång och packa upp och sedan se till att få sig lite välförtjänt frukost, och lite snack med de andra piloterna så klart. Anmäler mig till Therez och gör sedan en provstart av motor och kollar att allt fungerar, klart för tävling.

Runda 1

Jag flyger i det första heatet och det går

rätt bra, jag flyger med en av mina BV 155B och lyckas få två klipp och okej flygtid. Jag dömer i det andra heatet, lite fler smällar i detta heat än i det första.

Runda 2

Flygningen i andra heatet blir kortlivad, flyger in i eller bli påflugen av Kjelle. Blir av med vänster vingspets och går i en brant spinn ända ner i backen. Får i stället av njuta en bra fight på första parkett, det är nice. Sen är det är lunch paus, klubben grillar hamburgare. Själv har jag med mig mat så medan jag pillar ihop nästa plan inför Runda 3 blir det varm korv, helt okej det också.

Runda 3

Även detta heat kunde ha blivit ett kort sådant, efter 2 minuter flyger jag in i någon och nu knäcks höger vinge mitt över skevrodret. Men denna gång ligger jag på högre höjd och drar av på gasen och lyckas häva spinnen och kan pressa vänster skev till max. Trimmar fullt skev

vänster och drar på full gas och lyckas hålla mig flygande resten av heatet, får inga klipp men blir en erfarenhet rikare.

Ingen final

Kommer inte till final utan kan lugnt börja packa ihop och sedan vara pilotdomare i finalen. I denna stod det mellan Pär B och Jonas B. Till slut är även denna final slut med Pär B som vinnare, Jonas B som tvåa och Thomas F som trea.

Hemfärd

Nu återstår endast hemfärden, vilket på något vis kändes som den gick snabbare än att köra dit. Efter cirka en timmes körning så började det regna och det gjorde det nästan hela vägen hem i olika mängd, värst var det när jag hade ungefär en 1 timmes körning kvar. Gjorde tre pauser och ben sträckare och matpauser och kommer hem vid 22:20.

Sala

Fick erbjudande av Fredrik P att sova över i Eskilstuna så att jag slapp köra hela sträckan på en dag. Den chansen missar jag inte, tackar Fredrik för sovplatsen och trevligt sällskap. På lördag

morgon blir det först lite frukost hos Fredrik innan vi ger oss iväg. Någon timme senare kommer vi fram till Sala flygfält och blir som alltid vänligt välkomnade. Packar ur bilen monterar ihop och gör en provstart, allting okej.

Runda 1

Det börjar med att tre plan går ner direkt i starten, att starta i medvind är inte alltid så lätt. Blir själv uppehållen av piloter som hämtar plan och blir sen upp. Bara att köra hårt tänker jag och lyckas att på kort tid få två klipp och sedan är det bara att jaga vidare. En del smållar, men ingen över säklinjen på det heatet. Eller på resten av tävlingen heller för den delen. Läger undan planet som klarar sig helt. Som vanligt dömer man i heatet efter. Nu småller det ännu mer men det är bra flyt på tävlingen, kul.

Runda 2

Ett heat som blir riktigt tufft, med härliga fighter. Lyckas med att få ett klipp och även hel streamer. Men planet småller ihop med Oscars modell och det förlorar hela höger skevroder sektionen. Flygplanet dyker hårt i backen.

Heat 3

Ännu en gång är man taggad till tusen. Jag lyckas få två klipp i början av heatet, flyger runt och försöker att få fler men helt plötsligt dör motorn. Får landa och gör en snabb hämtning, startar upp men den flyger i cirka 2 sekunder sedan dör motorn. Ingen idé att hämta igen då heatet snart är slut, vad är fel med motorn? I övrigt känns det bra, men är lite kluven om jag ska ta den modell som strular eller den gamla IL-2. Det får bli IL-2 om man går till final, vilket jag gör. Härligt!

Final

Tankar upp IL-2:an och flyttar mottagaren och gör en servo kontroll. Allt ser bra ut, har rätt modell program. Nu satsar jag 100 %, har inget att förlora, nu gäller det. Ett mycket tätt heat och jag lyckas få hela tre klipp. Härligt, nu ligger pulsen på topp. Ligger och jagar efter Roger Erikssons japanska flygplan, som har den längsta streamer kvar, så gott jag kan. Men under ett ögonblick så tittar jag för mycket på hans plan och går i backen. Flygtid drygt 5 minuter.

Pokal

Slutsignalen går, jag börja packa ihop medan de räknar ihop poängen. Detta känns bra, kan bli väldigt bra, prisutdelningen börjar och Jonas B vinner "Best In Show" med en Mistel Ta154/FW190A, coolt värre. Vi var 13 stycken piloter, inte illa alls och till min stora lycka kniper jag min första andraplats någonsin med 1313 poäng, jag kan inte bli gladare. Att sedan köra hem de 65 milen känns det som om jag hade vingar på bilen, gick hur bra som helst. Hemma vid 23:00, tog en rejäl ben sträckare och lite mat när jag hade kommit till Ödeshög.

Till sist

Varför sitta 14h i bilen och sedan kanske om man har tur får flyga i ca 27min? Om man går till final och har inte kraschat med någon annan eller något annat. Svar: för att få flyga Aircombat. Men kanske mest för att få träffa likasinnade och känna den fina gemenskap som finns inom ACES där alla hjälper alla.

Fast min fru har ett annat svar "Du är inte klok, men jag älskar dig"

Mikael Grundlach

Text och foto



En pokal till Syd



Han vann nästan allt!

Aces High tar en titt på vem vinnaren av SM och Svenska Cupen är bakom solglasögonen.

Efter att ha haft ett litet mellanår säsongen 09 var Denny Fritche tillbaka för fullt säsongen 2010 och han vann allt, nästan. Han tog en dubbel i Sverige med en förstaplats på SM och en seger i Svenska Cupen men fick nöja sig med en andraplats efter Patrik Svinda från Tjeckien på World Aircombat Scale Games 2010 i Tyskland.

En eller två

Nya modeller, ny frisy och en ny CNC maskin för att skära frigolit verkar ha hjälpt Denny att få tillbaka suget efter att tävla i Aircombat. Det är ganska välkänt i Aircombat Sverige att det krävs en hel del av den som siktar på att placera sig framför Denny i resultatlistan och de som inte redan visste om det känner säkert till det nu.

För resultaten från denna säsong vittnar om att han inte gärna släppte ifrån sig några förstaplatser i onödan. Eller vad sägs om den här listan Älmhult: 2, Jönköping EC: 1, Jönköping: 1, Stenstorp: 2, Trosa: 1, Herrljunga: 1, SM Ripa: 1, Kättilstorp: 1, Örebro: 1 och Örebro 6. Den tillfälliga formsvackan sista dagen i Örebro beror mer på att han bestämde sig för att flyga lite experimentartade flygplan i form av fläkt-drivna Messerschmitt 262 och Arado Ar234 än en tillfällig brist på förmåga.

Tillväxt i Väst

Den enda som verkligen har lyckats gett Denny en fight om förstaplatserna med någon form av regularitet är en annan ung förmåga från väst, nämligen Samuel Olofsson. Framöver får nog även Denny akta sig för denna yngling som bara blir bättre för varje år. Jag misstänker dessutom att han fortfarande är under utveckling och det skall bli intressant att se dem fightas om pokalerna nästa år.



Denny inför start i heat 3 i Trosa

Allt har en början

Blue Phoenix är ett flygplan som många har börjat sin modellflygarkarriär med och så även Denny Fritche. Redan vid 7-8 års ålder så flög han denna seglare så ofta han kom åt. Ett par år senare avancerade han till motorflygplan i form av en AirCore trainer. AirCore var för övrigt en tillverkare som gjorde modeller i CoroPlast, sån där wellpappliknande plast. Detta kanske kan förklara varifrån Denny fick några av sina mer udda konstruktionsidéer ifrån.

Aircombat karriären

Den första Aircombat modellen var även den en klassiker, en P39 av Martin Elmbergs konstruktion. Denna kom han dock inte att tävla med. Men till säsongen 2004 hade han i alla fall förberett sig med en Mig och en Mustang. Båda två till stora delar tillverkade i wellpapp, CoroPlast var inte lika lättillgängligt.

Dennys debut i Aircombat sammanhang var i Alingsås i April 2004 och redan den första tävlingen kom han på fjärde plats. Vilket låter bättre än vad det egentligen är då det bara var fyra deltagare i den tävlingen. Den andra tävlingen var i Brännebrona samma år och även där blev han fyra, men 934 poäng och betydligt fler deltagare än i Alingsås var nog en indikation på vad som komma skulle. I Tvååker var han nära att ta sin första seger men Per Danielsson var för svår.

Till säsongen 2005 var flygplansflottan uppdaterad med Il-2 och Blohm & Woss. Båda konstruktionerna tills



stor del bestående av vit frigolit och tejp. Första tävlingen den säsongen var i Älmhult. Där blev det samma visa som i sista tävlingen året innan.

I Alingsås tog han sin första seger, dock var den lite rumphuggen då det bara var tre deltagare där detta år. Men han behövde inte vänta länge till nästa seger för i Jönköping tog han sin andra seger. Den här gången på en tävling med gott om deltagare. Till slut blev det en tredje plats i Svenska cupen åter detta år, igen några poäng efter Per Danielsson.

2006 blev det en andra plats i Svenska Cupen efter Sätters stolthet Oscar Cederlöf. 2007 hade Denny däremot klättrat till förstaplatsen. Året efter blev det åter igen en andraplats och säsongen 09 var som tidigare sagt något av ett mellanår

och Denny fick då nöja sig med en tredje plats i cupen och en andra plats på SM där Daniel Hornestedt blev för svår.

2010

Säsongen blev 2010 har som vi redan sett en stor framgång med dubbla förstaplatser, SM och Svenska Cupen samt en andraplats på WASG. Flygplanen denna säsong har framförallt varit Latecoere Late-299. Dessa är byggda på ett mer traditionellt sätt, blå eller rosa frigolit klätt med brunpapper. De som har sett dessa modeller på tävling vet att det är riktigt vassa maskiner och det har lagts ner en hel del jobb på att bygga och testa olika prototyper. Vilket som uppenbarligen har gett resultat. Det som kanske inte är så traditionellt med dessa maskiner är att de är skurna i CNC maskin. Vilket passar bra då Denny till vardags arbetar som NC-operatör.

Framtiden

Exakt vad Denny har för planer vad gäller modeller inför säsongen 2011 är i skrivande stund lite oklart. Osäkra källor gör dock gällande att han har ett hälsosamt intresse att koncentrera sin energi på att bygga något mindre och mer välkänt till nästa säsong. Oavsett detta så är det säkert att den som tänker placera sig framför Denny i prislstan på tävlingarna 2011 kommer att få anstränga sig.

Text och foto

Fredrik Pettersson



Pallen SM 09, 2. Denny F, 1. Daniel H. 3. Samuel

ASP .15 Blåtopp



Redaktionen testar en motor i .15 klassen

Det är inte så ofta det dyker upp små glödstiftsmotorer på marknaden nu för tiden så när ASP släppte sin nya 2.5 kubiks motor för något år sedan var det en trevlig överraskning för alla aircombatpiloter.

Måttstocken i denna storleksklass har under några år varit OS 15 CV-A. Enligt utformningen av den nya ASP motorn så verkar den vara designad för att ta upp kampen med just denna OS motor. Historiskt sett så har ASP skamlöst kopierat OS motorer men denna gång verkar de ha designat själva.

Namn

ASP motorerna säljs under ett antal olika namn där ASP och SC är de vanligaste. Men de går även att få tag i med andra namn, till exempel PH som står för Planet Hobby. I denna artikel så kallas motorn ASP eftersom det ver-

kar vara det mest vedertagna namnet.

Blåtopp

Motorn är i Aircombat kretsar känd som ASP blåtopp på grund av den blåloxerade topplocket. Kikar man på resten av motorn så ser man att den är klart inspirerad av OS CV-A. Tydligast syns detta på förstärkningar på vevhuset fram emot främre lagret. Kylflänsarna på cylindern har fått en lite fyrkantigare utformning men till skillnad från den japanska konkurrentens motor så är topplocket runt. Motorn ger ett rejält och kraftfullt intryck och jämfört med föregångaren känns den betydligt rejälare.

Förgasare

Förgasaren är i princip en kopia på en OS förgasare. Dock har ASP valt att ha bränslenålen monterad på förgasaren i stället för på baklocket som OS har. Nålen är dessutom helt rak och kommer väldigt nära propellern. Andra saker är däremot likadana som hos OS, trottelarmen är till exempel exakt likadana som på den välkända OS 25FX.

Dämpare?

Ljuddämparen har även den fått en lite annorlunda utformning än tidigare, dels har den ett ovanligt stort utloppshål för en motor i den här storleken. Den saknar dessutom mellanväggen som är vanlig i dagens ljuddämpare. Dessa två lösningar gör att ljuddämparen har lite svårt att göra skäl för namnet, för det är få motorer som låter så illa som en motor med denna ljuddämpare. Det som däremot är bra med den är att den sitter fast med två M3 skruv i stället för M2,5 som annars är vanligt på motorer i denna storlek.

Olika

Jag har själv provat tre stycken olika ASP .15 och har ganska olika upplevelser av dessa motorer. Första köpte jag två stycken, den första körde jag in noga och jag hade en massa jobb med att få den att gå någorlunda bra. Den ville dessutom inte gå särskilt bra i modellen heller och har problem med höga G-krafter, trottlar dåligt och beter sig allmänt illa. Exemplar nummer två däremot var väldigt enkel att köra

in och har alltid gått hur bra som helst i de modeller den har gjort tjänst i. Det samma gäller för motor nummer tre som fick en av motorhistoriens kortaste inkörningar och sedan fick göra tjänst tillsammans med nummer 2 i en deHavilland Hornet där båda motorerna uppförde sig exemplariskt. Förutom ett och annat bränslestopp, men det kan knappast motorerna lastas för.

Vikt

En sak som kan vara ett problem är vikten (ca 205 gram med ljuddämpare), den väger rätt mycket för en så här liten motor och det ställer till två problem. Dels mår i princip alltid flygplan bra av låg vikt och dels kan det vara svårt att få tyngdpunkten på rätt ställe med en blåtopp i nosen. Särskilt på långnosade flygplan som Focke Wulf FW190D och liknande. Något som jag själv provat, med mindre lyckat resultat ska jag villigt erkänna.

Effekt

Min erfarenhet är att en "blåtopp" som fungerar bra ger rejält med effekt och med en 7x4 propeller kan det vara svårt att få den att hålla sig under de stipulerade 17.000 varven som är maxgränsen. I de svenska aircombat-reglerna. Med en 8x4 snurra däremot så brukar varvet bli betydligt lägre och det högsta jag har mätt upp är 15.300 varv med APC 8x4. Detta uppnåddes med en hel del nitro i soppan skall jag för säkerhets skull tillägga.

Omdöme

Min uppfattning är att en ASP .15 blå-



topp är en kraftfull och billig, om än något högljudd, motor som fungerar ypperligt i Aircombat. Om man får tag i ett bra exemplar vill säga. Tyvärr så verkar kvalitén vara något ojämn, i mitt fall två bra motorer av tre. Men med tanke på att den kostar mindre än hälften av en OS så får man ganska många fler motorer för pengarna och de flesta ASP .15 ägare som jag har talat med är rätt nöjda med sina

motorer. Även om det finns undantag.

I det stora hela så anser jag att den är en prisvärd motor med bra effekt som i de flesta fall fungerar utmärkt som motor i aircombatmodell i .15 storlek.

Fredrik Pettersson

Text

Fredrik Pettersson, Tomas Feldt

Foto



Per Danielssons Bf 109 går som ett skott med ASP blåtopp



Chance Vought Corsair F4U

Chance Vought F4U Corsair anses allmänt vara ett av de främsta hangarfartygsbaserade jaktplanet som användes operativt under andra världskriget, kanske det allra främsta. US Navy började använda detta jaktplan i Stilla havet i April 1944 och fram till slutet av kriget gjorde dessa anspråk på 2140 nedskjutna fiendeflygplan till priset av 189 egna förluster.

Sent intåg

Att Amerikanska flottan inte började använda Corsair fören våren 1944 verkar ganska märkligt med tanke på att konstruktionsarbetet började redan 1938. Det var den amerikanska flottan som vid den tiden tog in förslag på ett ensitsigt jaktflygplan som skulle kunna baseras på hangarfartyg.

Konstruktörerna Rex Biesel och ukrainaren Igor Sikorsky tog fram

en konstruktion baserad på den 46 liter stora och 2000 hästkrafter starka stjärnmotorn Pratt och Whitney R-2800 Double Wasp. Den starkaste motorn som då fanns att tillgå. För att då den prestanda som krävdes av flottan byggde de utifrån denna motor det minsta flygplanet som var möjligt.

Vingen

Det mest karakteristiska draget på flygplanet är utan tvekan vingen, och den karakteristiska formen kommer sig till viss del av valet på motor. En stor motor kräver givetvis en stor propeller och en stor propeller kräver i sin tur ett högt landningsställ. Eftersom man ville fälla landningsstället bakåt in i vingen begränsades landningsställets längd av vingens korda. För att komma runt problemet gjordes vingen som en inverterad måsvinge med landningsställens monterade i knäcken på vingen. Detta gjorde att landningsställsbenen kunde vara avsevärt kortare. Dessutom gör detta att vingens vinkel från kroppen blir optimal ur luftmotståndssynpunkt. Inre delen av vingen är gjord helt i



Hjulen fälls in bakåt



Corsair på Flightline, Duxford Flying Legends

metall medan yttervingarna är klädda med duk på området bakom huvudbalcken. Skevrodren är även de dukklädda.

Landningstället

Hjulen fälls in bakåt och roterar 90 grader vid infällningen så att de får plats i vingen utan att sticka ut och Corsairen var faktiskt Amerikanska flottans första jaktplan med helt infällda hjul.

Flygkroppen

Resten av flygplanet är av konventionell konstruktion, helt i metall och stor del av flygkroppen är punktsvetsad i stället för nitad. Huven bestod till början av ett antal rutor med metallram, detta ändrades sedan till den karakteristiska bubbelhuven.

Omkonstruktion

De första exemplaren var beväpnade med tre stycken 12.7 mm kulsprutor och en 7.62 mm kulspruta. Innan produktionen hann börja stod det dock klart att detta var alldeles för klen och att en förstärkning av beväpningen var nödvändig. Detta skulle visa sig kräva en hel del omkonstruktion.

Två 12.7 mm kulsprutor till i varje vinge skulle få plats, för att detta skulle vara möjligt togs bränsletankarna i vingarna bort. Detta gjorde att en tank

i kroppen behövdes, det enda ställe nära tyngdpunkten som återstod. Beväpningen i kroppen togs bort och ersattes av en bensintank. Men det var inte tillräckligt utan cockpit var tvungen att flyttas nästan 1 meter bakåt för att tanken skulle få plats. Februari 1941 togs den nya prototypen emot av US Navy och 30 Juni fick Vought ett kontrakt på 584 flygplan av typen F4U-1.

Produktion

Det första produktionsexemplaret flög 25 Juni 1942 och ändringar som längre skevroder, längre kropp, bepansring, skottsäker vindruta och installation av en ny version av motor. RDE nya 2800-8 som levererade de 2000 hästkrafter som flygplanet var konstruerat för. Det hade visat sig att de tidigare versionerna som mest hade kunnat få ur sig 1850 hästkrafter

I tjänst

I september 1942 hade tillräckligt många flygplan levereras så att det kunde utrusta en enhet med dessa. Det var US Marine Corps Squadron VMF-124 som fick äran att bli den första Corsair squadronen. Något senare fick även flottan ihop tillräckligt många flygplan för en skvadron även de. Tyvärr visade det sig att Corsair till en början inte var särskilt lämpad för

hangarfartygstjänst men i övrigt var prestanda goda och särskilt marinkåren var väldigt nöjda med sina flygplan.

Fler ändringar

En del ändringar infördes för att få flygplanet att fungera på hangarfartyg. Dessa ändringar var att flytta upp piloten 18 centimeter och att permanent låsa de övre kylklaffarna på motorkåpan så att oljan från motorn rann ner på sidan av kroppen i stället för att stänka på vindrutan. Sedan infördes även ändringar på landningstället och en liten spoiler sattes dit på framkanten på styrbord vinge för att komma till rätta med de obehagliga stallegenskaperna som fanns vid landning. Trots detta tog det rätt lång tid innan US Navy började använda Corsairs ombord på sina hangarfartyg. Faktisk började de inte använda dem till sjöss förrän Royal Navy hade provat ut Corsair ombord på sina hangarfartyg och hade tagit fram rutiner för landning och annat som hade ställt till det.

Versioner

Den första operativa typen F4U-1 byggdes i hela 4675 exemplar av Vought själva, Brewster byggde 735 och Goodyear 4014. F4U-2 var en nattjaksversion som det bara byggdes ett exemplar av. F4U-3 var en höghöjdsvariant som



inte byggdes klara under kriget. Den sista versionen som byggdes under andra världskriget blev F4U-4 som kom i tjänst i slutet av 1944. Den versionen hade förbättringar som en ny huv, om-designad cockpit, en bepansrad förarstol och nya motorer i form av R-2800-18W eller -42W med en propeller som var 4,01 meter i diameter. Totalt tillverkades 12.571 Corsair, den sista rullade ut från fabriken i Dallas i december 1952 och typen hade då varit i produktion i strax över 10 år. Kanske ett bevis att konstruktionen var ovanligt lyckad.

Operatörer

Vaught Corsair användes inte bara av USA:s olika vapengrenar utan även Royal Navy och Royal New Zealand Airforce under krigsåren. Till detta kommer att det även användes av en mängd även andra länder efter kriget och det gjorde även tjänst med US Marine Corps under Koreakriget.

Corsair i Aircombat

Vill man flyga Corsair i Aircombat och inte vill bygga så mycket finns det goda möjligheter att göra detta då det finns två tillverkare av modeller lämp-

liga för Aircombat. Dels Steinmodels från Tjeckien som tillverkar en mycket skalalik byggsats och Great Planes som har en ARF Corsair i sin combat serien. Den förstnämnda är en byggsats med kropp och motorkåpa i glasfiber, plankade frigolitvingar och stabbe i balsa. ARF versionen från Great Planes är en modell i balsa och plywood. Den är inte lika skalalik och lite ömtåligare än Steinmodels version men är lättare jag tycker den flyger lite bättre.

Text och foto

Fredrik Pettersson



Corsairs från Great Planes och Steinmodel

Ritning, byggsats eller ARF?

Aces High tar en titt på vad marknaden har att erbjuda i form av ritningar, byggsatser och ARF modeller för Aircombat

De flesta Aircombat-piloter tenderar att bygga sina egna modeller. Antingen helt egna konstruktioner eller efter ritningar framtagna av andra piloter. Men det finns även andra lösningar för den som inte vill ta fram egna konstruktioner, eller ens bygga. Detta är ett en liten översikt över marknaden av ritningar, byggsatser och färdiga modeller som finns att tillgå för tillfället. Det är inte en helt komplett bild av allt som finns utan snarare ett urval.

Ritningar

På ACES hemsida (www.aircombat.se) finns en avdelning som heter Byggrummet och där går det att hitta ett antal ritningar till olika flygplan lämpliga för Aircombat under rubriken "Ritningar och Kit". Dessa är framtagna av piloter inom ACES och de flesta är utprovade i tävling, tyvärr så börjar en del av dessa han några år på nacken och det är inte säkert att alla finns att tillgå. Men det finns kontaktuppgifter till konstruktören och priser på ritningarna. Är du intresserad av en ritning så är det bara att ta kontakt med konstruktören/säljaren för någon av de 15 tal ritningar som finns där.

Gratis

Det finns även en hel del gratisritningar som går att hitta på ACES hemsida, bla de som ritats av Martin Elmberg. Dessa ritningar är på några av de mest kända flygplanen från andra världskriget, Spitfire, Messerschmitt Bf109 och Curtiss P40 Warhawk. Kanske inte lika kända, men även de gratisritningar från Martin, är FFVS J22 och den i Aircombat sammanhang ökända Airacobra P39. Ett flygplan som många aspirerande aircombatpiloter har börjat med, idag är det kanske inte det allra bästa alternativet men det är fortfarande en lättbyggd mo-



Spitfire av Mattias Widéns konstruktion

dell, och ritningen är som sagt gratis. Utomlands ritar de också. Det finns även ritningar att få tag i utomlands, bla Timo Starkloff från Tyskland har gjort några ritningar som håller väldigt hög klass. Dessa kan fås gratis via NC Henrik Svärdskog (e-postadress finns på sidan ?) Både den tyska och den italienska ACES hemsidan innehåller dessutom ett antal gratisritningar, dessa sidor hittas enklast från ACES Sveriges hemsida under Byggrum/Gratisritningar.

Byggsatser

På samma sida som ritningarna kan hittas på ACES hemsida finns det även ett antal byggsatser, de flesta i frigolit. Dessa går att köpa på samma sätt som ritningarna. En modell av dessa som fungerar väldigt bra är Denny Fritsches Thun 3603. Den består av frigolit delar skuren i CNC maskin och flyger väldigt bra. Från Tjeckien finns det ett antal modeller att köpa, Patrik Svida tillverkar högklassiga modeller och hur man får tag i dessa kan nuvarande NC hjälpa till med. Stein Models är ett företag i

Tjeckien som specialiserar sig på modeller för Aircombat, dessa modeller är väldigt fina och de flesta fungerar fint. De är lite mer skalalika än vad Svidas modeller är och tenderar också att vara lite tyngre. Men de flesta Stein modellerna är lugna och fina flygare.

ARF

Vill man bygga så lite som möjligt är ARF modeller ett alternativ. Det finns några få modeller på marknaden och det går även att hitta färdiga modeller på ACES hemsida. Den enda större firman jag känner till som tillverkar ARF-modeller för Aircombat är Great Planes som har en serie bestående av en Corsair, en Spitfire och en Mustang. De är alla gjorda för .25 motor men i Sverige är de två sistnämnda endast godkända för .15 motor. Corsairen har jag själv tävlat med och den fungerar väldigt bra. Nackdelen med dessa modeller är att de är gjorda i balsa och plywood, men de är fint byggda.

Text och Foto

Fredrik Pettersson

SM 2010

I år var det grupp syds tur att arrangera SM och som fält hade man valt det gamla anrika Ripa-fältet. Ett fält som det flugits combat på när det fortfarande kallades "dogfight" och som det första internationella mästerskapet arrangerades på, EAG 99.

Klubben har haft turen att själva få köpa loss marken så nu har de alla möj-

ligheter i världen att kunna investera i föreningen - och det är möjligheter man har tagit! Man har en ganska stor camping (ungefär 30 husvagnar eller tält) och förutom klubbstugan med ett riktigt kök har man en facilitetsbyggnad med tre toaletter och två duschar.

Fredag

När undertecknad anlände på fredag eftermiddag hade folk redan börjat droppa in och tält börjat resas. Det enda märkliga med scenen var att bara husvagnarna stod på campingen - tälten hade folk börjat resa UTANFÖR cam-

pingen, utmed vägen ner till fältet. Efter att ha luskat lite och ställt några subtila frågor (Hur fan har ni tänkt här?) så visade det sig att alla gjorde så "för att han där hade redan..." och så vidare. Föga förvånande spårades det hela tillbaks till Cockspur squad som anlänt tidigt och snabbt etablerade sig i vägrenen, vilket innebar att de dessutom hade väldigt nära till fältet med lök. Jo, hela åkern bredvid (en riktigt stor åker faktiskt) användes till att odla lök åt en välkänd amerikansk skabbmats... nej för låt, snabbmatsrestaurang heter det ju. Efter att ha hälsat på folket som anlänt så slog jag upp mitt eget tält (på campingen) och sedan väntade vi bara på Per D för att kunna börja checka in modeller.

WASG stämpel?

Till sist anlände Per och Marina och medan han gjorde sig i ordning för att börja checka in modeller så hissade jag den kejsrerliga japanska marinens krigsflagga för att visa våran närvaro. Hjälmarna byggdes på så att den nu hade en liten tuta och precis då rullar Thomas Feldt och Thereze Lundell förbi med sin vuvuzela - ett krigsbyte från WASG i Tyskland. Tvärt emot min tradition att vara bland de sista att checka in mina modeller så var jag först, men det skulle komma att straffa sig... Samuel försökte slinka igenom incheckningen snabbt eftersom hans modeller hade klarat incheckningen på WASG men det hjälpte inte. De enda frågetecken som uppstod under incheckningen rörde några märkliga Hellcats och en ännu märkligare Airacobra, men de rätades ut och vi började bli redo för morgondagens tävlande. Fram mot kvällen kom det några sena ankomster, jag körde iväg och hämtade min flickvän som kom med tåg norrifrån och sedan var vi några som drack lite öl på campingen.



Lördag

Efter att ha kommit upp och fått i sig lite frukost och kaffe och tagit sig ned till fältet så var det hög tid att göra sig redo. Totalt hade 20 piloter anlänt och checkat in och Johan Rimquist hade anlänt för att ta på sig rollen som huvuddomare. Det var roligt att se att grupp väst har börjat växa och vi hade två rookies från Göteborg - Andreas som har börjat tidigare den här säsongen och Peter som gjorde sin premiär på SM. Däremot var det lite tråkigt att se att Fredrik Petterson var den enda Grif-fonen (som kan flyga) som var på plats och att även Red Tails var underrepresenterade. Men allt har en förklaring och i detta fallet finns den hos Wikipedia: The Red-tailed Hawk (*Buteo jamaicensis*) is a bird of prey, one of three species colloquially known in the United States as the "chickenhawk".

Hett

När heaten var färdiglottade så drog det igång och det gick hett till från början. Vinden låg från ett märkligt håll och det var lite diskussioner inom tävlingsledningen före tävlingen om hur säk skulle ligga. I första heatet tog jag ett

tidigt klipp och sedan körde min Ki-61 ihop hårt med Peters Hellcat. Mina rester blev liggande ute på fältet medan Peters rester blåste in över säk... Kanske inte det bästa sättet att välkomna en nybörjare. Han verkade däremot inte överdrivet ledsen och han har ju fortsatt tävla sedan dess, men det kändes som att det var läge för dumstruten. Johan Rimquist visade tidigt vem det är som bestämmer när han dömde ner Åke för att han skulle ha passerat säk. Det blev sedan intressanta diskussioner efter den här händelsen eftersom Åkes domare inte ansåg att modellen hade varit över säk. Men det var bara att bita i det sura äpplet och ta emot -200 poäng. Henrik var också med om en incident i första rundan som gjorde att han hamnade bakom säk och då hade vi en säk i varje heat i första rundan. Ett litet möte togs inom tävlingsledningen med resultatet att säk flyttades och piloterna fick det återigen förklarat för sig att de måste vara mer uppmärksamma på att inte flyga för nära säk. Efter det så höll sig modellerna på rätt sida under heaten.

Bubbelgummi

Resten av dagen flöt på smidigt och det var förhållandevis bra flyt och det var inte fler än normalt som glömde bort att de skulle döma. Det enda som var märkligt var när det började lukta bubbelgum riktigt intensivt när Jake the

Snake körde sin motor. Doften låg likt en fjollrosa dimma över fältet och många pilot rynkade på näsan och undrade vad som stod på men mest förundrad var nog ändå Jakob eftersom han inte hade någon aning om varför just hans soppa luktade syntetiskt tuggummi. Men jag antar att sånt händer ibland när man flyger för snoppskvadronen.

Tacos

Efter att dagens övningar var slut så samlades vi för en pilotmiddag bestående av taco-buffé och utlottning av priser från sponsrande hobbybutiker. När alla hade tryckt i sig en aning mer mat än de orkade så kommer Mats, ordföranden för Ripa-klubben, med tre gånger mer Ben & Jerry glass än vi hade en sportslig chans att få i oss. Efter detta var egentligen ingen i form att röra sig särskilt mycket så det blev till att sitta stilla och dricka Sake och snacka med de andra piloterna. Resultaten för dagen är framräknade och vi får en snabb genomgång över resultatlistan efter dagen. Det enda som var lite förvånande var att Denny inte var i topp. Det som inte var så förvånande var att istället så var Samuel i topp.

Sked

Allt efter som kvällen lider så försvinner fler och fler och till våran stora besvikelse så smyger även Jakob och Ulf iväg

"det gick hett till från början"



tidigt, utan tvekan för att skeda lite i sin buss. Antingen måste de ha haft med sig för lite rom, eller så har de gjort slut på den för snabbt men i vilket fall som helst så var det ingen riktig stamina i Cockspur. Nämnas kan att bland de sista var både en rookie och en Redtail. Bara så att vi lägger ribban till nästa år.

Söndag

Eftersom de flesta tvärt emot seden hade lagt sig i ganska vettig tid så var det många fräscha ansikten på fältet på söndag morgon. Jag började med att kollidera ner min fjärde kärra på fyra heat med en sammanlagt flygtid på aningen mindre än 6 minuter. Jag har varit med om min beskärda del av usla resultat på SM men det här var nästan exceptionellt. Däremot var det några som fick till det. Framförallt

Denny gjorde bra ifrån sig med ett fyrklippsheat och ett med fyra klipp + heal streamer, men även Henrik for genom tabellen likt en raket. Per D, Pär B och Jonas klättrade också i tabellen. Själv fick jag ett erbjudande från Mikael Gundlach att låna en av hans modeller. Jag tyckte att jag inte hade något att vinna genom att skrota någon annans modell (inte ens en Cockspurs) eftersom resultaten ändå var så usla så jag säkrade kycklingpriset genom att avböja erbjudandet.

Final

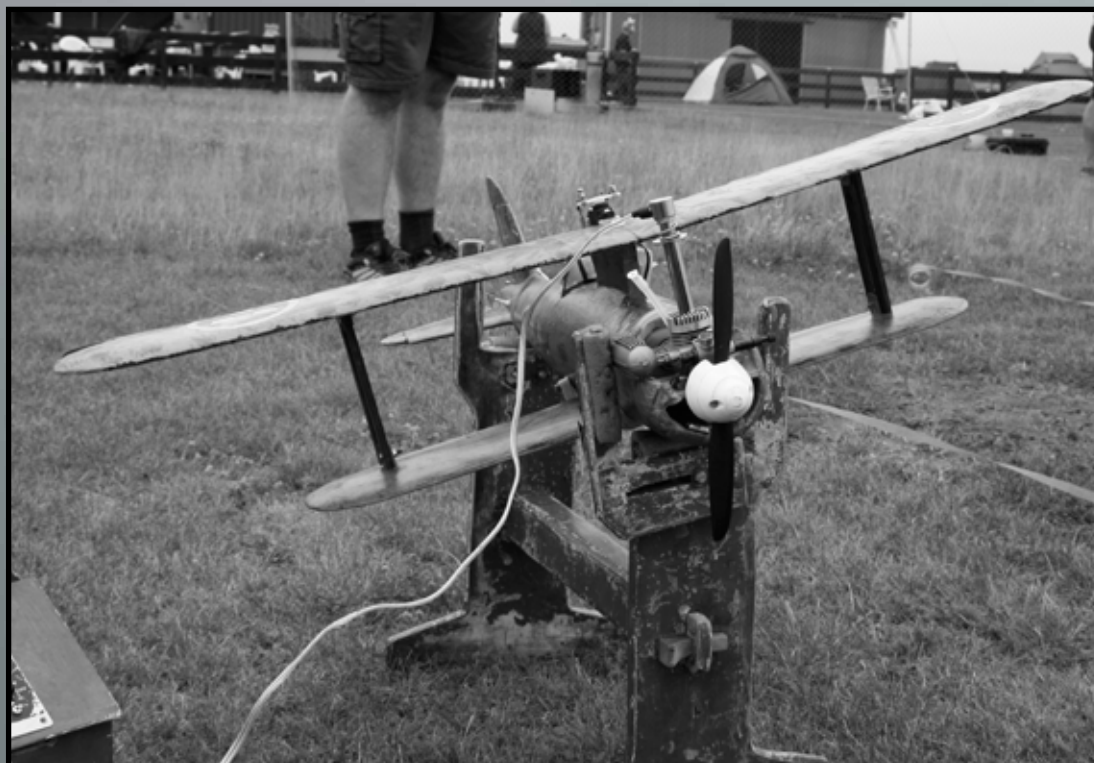
Inför finalen hade Denny kopplat ett grepp före Per och sedan följde Kjelle, Pär, Samuel, Jonas och Henrik inom 150 poäng. Som alltid på SM var finalen ett tydligt bevis på att vi har några av världens bästa pilo-

ter i Sverige. Heatet var otroligt tight och väl sammanhållet. Denny gjorde SM:s bästa heat och tog guld ohotat. Per D tog silvret och Kjelle lyckades behålla sin lilla lilla marginal från före finalen och snodde åt sig bronset precis före Pär B. Det skilde endast fyra poäng så det var ju nästan "en Öberg" (fast utan Kilbro och streamer).

Pris

Efter en genomräkning av poängen (och ett antal kontrollräkningar) så hölls prisceremonin där vinnarna även fick välja priser från ett bord. Denny och Per fick ett kit var, Kjelle fick en motor och jag fick ett kycklingpris.

SM 2010 gick av stapeln på klassisk Aircombat mark, Ripa.



” tvärt emot
seden hade
lagt sig i gan-
ska vettig tid”

SM Ripa 2010

1 Denny Fritche	2555
2 Per Danielsson	1844
3 Kjell Jansson	1777
4 Pär Bertilsson	1773
5 Samuel Olofsson	1692
6 Jonas Brewitz	1576
7 Henrik Svärdskog	1367
8 Ulf Valinder	1239
9 Stefan Lundell	1200
10 Jakob Hulden	1151
11 Mikael Gundlach	947
12 Jens Gustavsson	897
13 Daniel Nyrén	885
14 Fredrik Pettersson	838
15 Åke Juhlin	837
16 Tomas Feldt	790
17 Lasse Lundell	528
18 Fredrik Lanz	515
19 Andreas Johansson	470
20 Peter Christensen	263



1992

Artikelförfattaren för 18 år sedan, med en J22 Dogfight.



1992: Sovjetunionen upplöstes officiellt, TV4 sänder för första gången, försvaret beställer 110 stycken JAS Gripen, Stefan Edberg blir världsetta i tennis, Falu koppargruva stänger efter 1000 års drift och de första nationella tävlingarna i Aircombat anordnas i Sverige.

För 18 år sedan

Från och med det här numret kommer vi att göra en tillbakablick 18 år tillbaka i tiden och se vad som hände då, inom Dogfight och senare Aircombat. Eftersom det idag bara är undertecknad kvar som aktiv av de som var med för 18 år sedan kan det förhoppningsvis vara lite roligt och intressant för er andra att läsa om vad som hände "då det begav sig". Varför vi går 18 år tillbaka i tiden? Ja, det var liksom då det började, så vi börjar s.a.s. med starten.

Upprinnelsen

Innan 1992 hade det lagts en grund för radiostyrd combat i Sverige. Redan 1985 hade Helge Örbö publicerat en artikel med enkla jaktplan i skala 1/14, att flyga skoj-combat med. 1989 började ett norskt team köra skoj-tävlingar i lunch-pausen på Barkaby skatävlingar. Svenska deltagare var Kristian Berggren och Anders Gustafsson

och de fick låna jaktplan av norrmännen. Skalan hade 1989 ökat till 1:13.

Inför Barkaby 1990 skrev Kristian en kort notis i Allt om Hobby om att det skulle köras radiostyrd combat – Dogfight – i lunchpausen, i form av en landskamp. Tävlingsreglerna sa att det skulle vara jaktplan från tiden 1935-50 i skala 1:12. Motorn fick vara .15 för modeller med förebild som hade radmotor, och .20 för modeller med förebild som hade stjärnmotor. Jag ställde upp tillsammans med vapendragaren Johannes O. Övriga svenskar i laget var Kristian Berggren och Jan "Pylon" Karlsson

Lyckad landskamp

Landskampen blev lyckad på så sätt att Sverige vann och Dogfight som tävlingsgren fick en del uppmärksamhet. Norrmännen hade med sig proffsigt tryckta regelhäften och byggsatser av P51D Mustang och FW190D-9. Det var framförallt norrmännen Pål Engelstad och Helge Örbö som låg bakom

detta. Pål Engelstad var grundaren av Dogfight och de båda ägde tillsammans firman som tillverkade byggsatserna.

1991 åkte wingman Johannes och jag runt till lite olika meetings i södra Sverige och gjorde reklam för Dogfight och sålde ritningar av J22 Dogfight. Under året fick jag lite inspiration och tyckte att den här roliga grenen av modellflyget borde belysas i Modellflygnytt så jag skrev en artikel som gjorde att tävlingsgrenen lyftes fram lite mer.

1992

Så blev det då 1992. Kristian Berggren hade bett mig att ta över som tävlingschef för Dogfight i Sverige, men jag hade sagt nej. Döm om min förvåning när det internationella regelhäftet damp ner i min brevlåda och det var mitt namn som stod som tävlingschef för Sverige! Kristian hade gjort en kupp och uppgett mitt namn trots att jag sagt nej.

Jag ger det väl en chans, tänkte jag, och satte igång. Jag skrev en notis i Modellflygnytt och nämnde att vi tänkte hålla två tävlingar under året: En under Emmaboda-träffen och en under Ripa-träffen. Dessutom tänkte vi delta i lunchpausen på Barkaby, tillsammans med norrmännen. Jag tryckte upp fler ritningar av J22 Dogfight, tryckte upp regelhäften och förberedde tävlingsut-

rustning, d.v.s. tidstagarur, visselpipa och streamers. Ja streamers kan vara värt att nämna: Vi hade först kört med party-serpentin, men dessa gick av direkt i luftdraget. Därefter hade vi provat med crepepapper, men även detta var svårt att få till. Till slut tänkte vi prova med en slags plastremsor som gick att få tag i på bokhandeln. Laddade med detta och våra slitna J22 Dogfighters, så gav vi oss in i 1992 års tävlingssäsong.

Inte enligt plan

Nu gick egentligen ingenting enligt plan. Barkaby-tävlingen gick inte speciellt bra för vare sig Johannes eller mig, men vi fick i och för sig en hel del uppmärksamhet i depån och sålde en del ritningar. Emmaboda-träffen blev en katastrof, trots att flera modellflygare hört av sig och sagt att de skulle ställa upp, kom det inga deltagare utöver Johannes och mig. Vi flög ett heat på skoj och åkte sen hem till vårt favorit-disco och roade oss på annat sätt.

Inför den sista tävlingen på Ripa-fältet var jag rätt uppgiven. Vi hade varit på Östersjöfestivalen på fredag kväll och lördag förmiddag körde jag ner till Ripa-fältet. Jag var sen, jag var trött och jag åkte ner med inställningen att jag bara skulle ner och vända och konstatera att det inte dykt upp någon

till tävlingen. Johannes följde inte ens med, han tyckte inte att det var någon idé (eller så var han tröttare än mig efter föregående kvälls festivalstämning).

Den första tävlingen

Men dömt om min förvåning! Väl på plats såg jag tre modellflygare som tänkte delta i tävlingen. Dels var det Magnus Johansson med en J22. Dels var det Rickard "Rille" Petersson och lillebror Roland "Rolle" Petersson - Rille med en egenkonstruerad Bf109 och Rolle med en Spitfire i byggsats från Helge Örbö. Vid det laget hade nämligen Pål och Helges firma brunnit upp (det sägs att det var en fax som började brinna) och nu var det enbart Helge som sålde byggsatser, nu av Spitfires i balsa.

Nåväl, vi började dra igång ett heat. Magnus och jag var först upp i luften och började fajtas en del. Efter ett tag kom en Bf109 också upp men den flaxade mest runt lite på låg höjd och hann med att korsa säkerhetslinjen innan den small borta vid taggtråden. Självt gjorde jag någon sorts klippförsök som slutade med att streamern fastnade runt vingen och ryckte loss denna så att den satt lös. I samma veva tappade jag kontrollen över kärran och vinglade in bakom säk för några sekunder. Rolles Spitfire fick aldrig igång

sin motor. Dålig Rolls Royce i den Spit:en antagligen... Tävlingsmässigt vann Magnus på flygtid, Rolle kom två (!), därefter undertecknad och sist Rille. Efter det heatet fanns det inga modeller kvar att tävla med. Spit:ens motor hade lossnat, Bf109:n kraschat och min J22 hade som sagt ryckt loss vingen, så pass att jag inte vågade fortsätta flyga med den (den hade ju fastlimmad vinge, alltså var det obra med en lös vinge).

En spännande fortsättning

Man kan säga att denna första tävling blev någon slags antiklimax. Självt tyckte jag att den var rätt patetisk och tänkte att det här med Dogfight, nä, det blir nog inget mer än så. Men återigen, dömt om min förvåning när Rille dyker upp hemma hos mig i Lund och börjar snacka Dogfight.

Då visar det sig att Ripa-gänget flugit hela resten av sommaren med olika konstruktioner. Rille har gjort en MiG-3 som flyger bra och som man flugit mycket med. Även Bf109:an har han fått ordning på. Dom är fyra piloter som tränar regelbundet, med ytterligare ett par stycken på gång.

Det är också nu som den första svenska skvadronen bildas - 1. Duck squadron. Varför Duck? Jo, det flyger på sensommaren förbi många ankor över Ripa-fältet och så fort det dök upp ankor skrek nån av piloterna "ankorna!!!" vilket var signalen för att snabbt starta upp och börja jaga fågel. Inte för att man någonsin hann ikapp någon fågel.

Det var så här det började. 1992 hade i princip alla svenska piloter som norrmännen fått igång tröttnat. Det lilla av Dogfight som fanns i Sverige var på väg att dö ut. Men en tävling och fyra piloter gjorde skillnad. Hösten/vintern 1992/93 blev ett eldorado av energi. Vi skrev artiklar, konstruerade modeller, sålde ritningar, ja det hände helt enkelt massor. I julnumret av Allt om Hobby fick vi med min J22 Dogfight som mittritning. Gissa om det satte fart på Combat-sverige?! 1993 skulle sedan bli en riktigt häftig säsong, men det tar vi i nästa nummer.

Martin Elmberg
Text och foto



J22 Dogfight, så som dom såg ut då. Detta var en balsakonstruktion med fast Clark-y -vinge, och balsaklädd kropp. En liten special var kroppkonstruktionen, som byggdes flat på byggbordet. Kroppens undersida byggdes sedan på, med kastgrepp och allt, som en slags köl

IDA Dogfight

Någon gång 89/90 bildade International Dogfighter Association, som stöd för tävlingsgrenen Dogfight. Tävlingsregler skrevs och trycktes i snyggt fyrfärgs-tryck på regelhäfte i 4xA4-format.

Med hjälp av kontakter och några artiklar i internationell press fick man nationella tävlingschefer över stora delar av Europa. Grundarna Helge Örbö och Pål Engelstad gjorde dessutom en road-tour i USA och la då grunden till det som något senare blev AMA 704 WWII combat, det som senare utvecklades till 2610 WWII Combat.

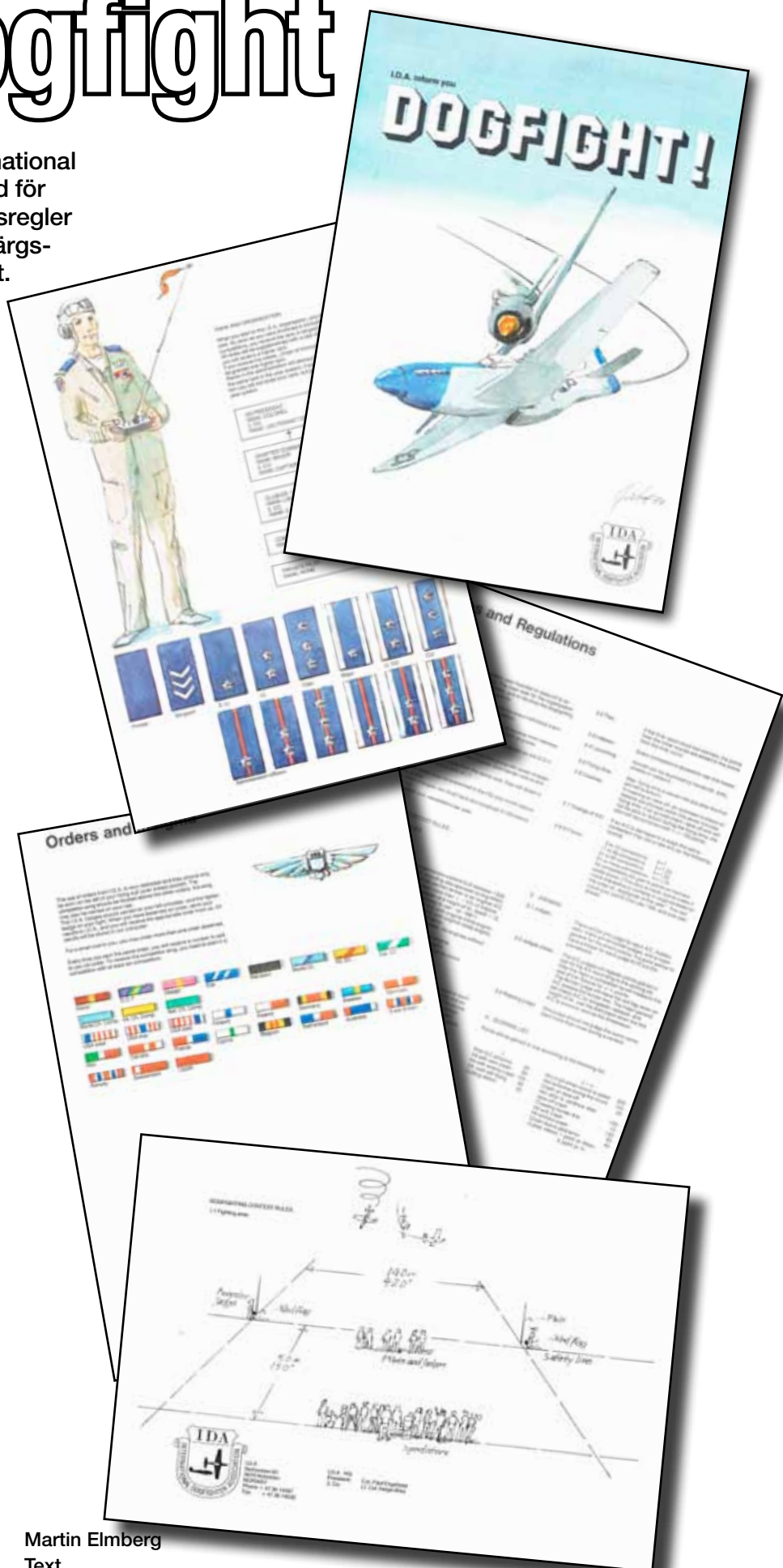
Dogfight-reglerna 1990

Några av grunddragen i Aircombat fanns redan i Dogfight-reglerna 1990. Skala 1:12, andra världskrigsplan, säkerhetslinje, flygtid, streamers och streamerklipp. Scramble-starten är också fortfarande kvar. Men mycket har förändrats.

Man fick på den tiden lika mycket poäng för klipp som för kollision. Motorn bestämdes av om förebilden hade radmotor eller stjärnmotor. En liten förebild med stjärnmotor kunde på det sättet få topp-prestanda. Ett exempel är J22 Dogfight som var mindre än en Spitfire eller Mustang, men som till skillnad mot dessa två fick ha .20-motor istället för .15. Följden blev att J22 Dogfight med sin tjocka clark-y -vinge i balsa var vassare än både Spitfire och Mustang och flög som värsta pylon-kärnan runt alla andra plan i tävlingsheaten.

Regelhäfte

I regelhäftet fanns det också ett avsnitt om ordnar och gradbeteckningar. Detta var helt nytt inom modellflyget – vi hade aldrig sett något liknande. Först tyckte vi att det var lite löjligt, men efter ett tag blev det lite roligt att börja titta på vilka ordnar man fått och vilken grad man uppnått. Faktum är att denna del av reglerna hjälpte till mycket i starten när vi byggde upp tävlingsverksamheten i Sverige. Det blev liksom en sport att nå upp till ACE eller Designer, att få Norge-orden för att ha tävlat i Norge, att räkna antal "missions", osv.



Martin Elmberg
Text

JAK 9 för Aircombat



NC skriver om bygget, flygningen och slutligen tävlandet med JAK 9, en sovjetisk stridskärra från andra världskriget.

Förebilden

Jakovlev Jak-9 (NATO-namn: 'Frank') är ett sovjetiskt lågvingat stridsflygplan som blev avslutningen av serien utvecklade från Jakovlev Jak-1. Jak-9 konstruerades av Aleksandr Jakovlevs konstruktionsbyrå 1942 och redan i oktober samma år var flygplanet ute på förband som jaktflygplan.

Roller

Flygplanet modifierades för att kunna användas i flera roller. Jak-9 användes utöver sin huvuduppgift även som attack-, lätt bomb- och eskortflygplan. Första striderna för Jak-9 blev i luft- rummet över Stalingrad. En Luftwaffe pilot sa efter striderna att det inte var några problem att klara av en Jak-9 med en Messerschmitt Bf 109, men problemet var att det var så många Jak-9 i luften att man var underlägsna i antal flygplan.

Många

Under andra världskriget tillverkades 14 579 stycken flygplan och tillverkningen fortsatte fram till 1948. Utöver Sovjetunionen har Jak-9 använts av Polen och Frankrike. Under

1990-talet återupptogs en mindre produktion för samlare och konstflygare.

Varianter

Yak 9 fanns i ett antal versioner, bland annat dessa:

Jak-9D "Dalnij"

En variant utrustad med långfärdstankar, användes för att eskortera amerikanska bombplan vid räder mot rumänska oljefält.

Jak-9U "Usilennij"

förstärkt flygkroppskonstruktion.

Jak-9T

utrustad med en 37 mm kanon

Jak-9B - "Bombardirovsjtjik"

försedd med ett bombrum i flygkroppen med plats för en bomb.

Jak-9R

En modifierad variant för fotospaning.

Jak-9PD

En höghöjdsvariant utrustad med en 20 mm kanon framtagen för att anfälla tyska spaningsplan.



Bygget börjar på nästa sida



Utskurna kroppsdelar

Konstruktion och ritning

Jag blev övertalad av Timo Starkloff (2:nd NC i Tyskland 2002-2010) att prova bygga hans variant som är helt i balsa. Självklart blev jag nyfiken då han talade väl om modellens snälla flygenskaper och robusta konstruktion.

Det första jag började titta efter var om det på ritningen fanns utrymme för förbättringar/modifikationer som kunde göra modellen mer lättbyggd och kanske även mer stryktålig.

Ganska snart fann jag ut att man kunde bortse från att göra spanten i 3 mm plywood som ritningen anbefaller, onödigt tungt och ganska jobbigt att skära ut. Alla spant utom motorspantet gjordes därför i 4 mm balsa. Jag tittade sedan på fastsättningen av vingen där Timo valt två nylonbultar, ett onödigt moment som dessutom brukar ta stryk

vid ev ofrivillig markkontakt. Det fick bli två "blompinnar" genom kroppen och hederliga gummiband istället. När vi ändå är inne på vingen så gjorde jag även där en förändring i och med att jag valde separata vingservon istället för ett centraldito vilket jag tycker är mer tidsödande att installera, dessutom tappar man lite säkerhet om servot lägger av, med två har man i alla fall ett kvar.

Jag valde även att placera höjdroderservot utanpåliggande baktill i kroppen istället för framtill med långa stötdänger (mer jobb och onödig vikt). Men nu är det dags att börja bygga tycker jag.

Bygget inleds

Jag började med att limma alla mallar på en bit kartongpapp, därefter skar jag ut alla spant och förberedde lite balsaflak. Bygger man som här helt i balsa

klarar man sig långt med en mattkniv och sandpapper, inte så dumt om man är nybörjare och inte har tillgång till skärutrustning för cellplast mm. Man kan ju fråga sig varför jag som byggt ganska många "konventionella" modeller i cellplast nu väljer att göra dylika helt i balsa. På det kan jag svara att jag tycker det är ganska "fostrande" att bygga i balsa, man lär sig en hel del om byggandet av modellplan om man gör det från grunden s.a.s. Till detta bygge krävs inte mycket mer än tre 3 mm balsaflak, ett 4 mm dito samt två 1.5 mm, därtill några centimeter på ett 3 mm plywoodflak. Jag skar ut alla spant inkl spryglar till vingarna samt balsan för plankningen och tog sen fram limtuben och satte igång.

Kroppen

Limmades ihop nästan helt på en kväll (jag byggde två kärror), därtill monterades motorspantet efter sedvanlig håltagning för tanken samt montering av islagsmutter för motorbocken (RadioActive). Jag skar även ut fena, stabbe och höjdroder samt putsade dessa till önskad finish. Jag fixade till urtag för höjdservot bak samt justering av infästningen för stabben innan kroppen förseglades med ett flak upptill samt nertill. Detta blir ju då en ganska "fyrkantig" kärra, men klart inom reglerna och mycket stabil. På originalet låter konstruktören kroppssidan fortsätta ut förbi motorn på vänster sida som ett slags motorkåpa, det struntade jag dock i och gjorde en riktig kåpa av en pet-flaska istället, snyggare!

Vingen

Här har vi alltså en traditionell konstruktion med spryglar och plankning,



Kropparna limmas



En träfärdig kropp

resultatet blir en lätt vinge med bra styrka, inga behov av förstärkningar direkt. Konstruktören har valt en profil som heter Spica, ganska lik Clark Y, m.a.o en profil som inte erbjuder några direkta fartresurser men väldigt stabilt uppträdande och bra kurvning. Skevroderen är ett kapitel för sig, dessa är nämligen utskurna i efterhand ur ett 3 mm balsaflak, därmed får man inte med något av vingprofilen i dessa. Lite märkligt kan tyckas men det skulle visa sig bli alldeles utmärkt ändå. Jag gjorde hål för skevservona i vingens ovansida samt "kanaler" för dess kablar. När man plankar får man inte glömma att lägga en 4 mm balsabit under bakändan på varje vingspets, i annat fall missar man skränkningen helt och hållet med kända problem under flygningen som direkt följd. Efter lite finputs av vingen sammanfogas halvorna med hjälp av mittbiten som anger v-formen, sedan återstår bara att limma dit luftintaget och sen klädsel.

Klädsel och montage

Timo har valt att klä sina modeller med Solarfilm, jag är medveten om att alla inte är så förtjusta i den varianten, därtill är det ganska dyrt. Självklart kan man köra på med vanlig klädsel i brunpapp alt någon form av väv som lackas på plats eller fixeras med epoxi. Jag valde dock Solarfilm då jag hade en hel del hemmavid, det går ganska snabbt när man väl skurit ut allt och blir snyggt på en gång, därtill är det mycket bra bränsleskydd och även skydd för andra oönskade vätskor, som regn t ex... Jag klär även in motorkåpan med Solarfilm, det fungerar ganska bra. Fortsatte sedan med att även klä vinge, skevroder, stabbe och fena. Därefter var det dags att limma stabben på plats, detta gjordes givetvis med vingen på plats för att få till vinklarna så bra som möjligt, sedan fäste jag höjdrodret med packtejp och skruvade höjdservot på plats. Till motor valde jag en "gamal" ASP som fick ta plats längst fram, trottelservo monterades och därefter började jag passa in motorkåpan. När det var klart klädde jag även den med solarfilm. Vingen kläddes därefter med Solarfilm och skevroderen monterades med packtejp, skruvade i servon och passade in länkar för skeven. Nu återstod bara montering av tank samt radion, ett jobb som gick väldigt snabbt, därefter limmade jag på en huv (som jag fått av Timo men som legat i karantän hos en



Spryglarna och framkant limmas



Två färdiga vingar



Klädsel av vinge



Inpassning av motorkåpa



Höjdroderservo

viss Bertilsson en ganska lång tid...).

Provflygning och tävling

Min första tävling säsongen 2010 var i Älmhult dit Jaken fick följa med, den provflögs då på plats enligt gammalt hederligt aircombatmané, men den flög väldigt fint. Tog sig genom kurvorna rent och fint utan klipptendenser, men som väntat var den inte ett fartvidunder direkt. Dock gick det att bita sig fast hårt på samma ställe och bara ligga och kurva runt, ganska kul flygning måste jag säga. Under det följande heatet hände inget särskilt, kärran blev aningens trögare med en streamer bakpå,

men annat var väl inte att vänta heller.

Konklusion

Jak 9 är en trevlig modell som mycket väl lämpar sig som instegsmodell tycker jag. Man får en aircombatkärra som uppför sig mycket snällt och som dessutom tål en del stryk, därtill är kärnan lätt om man väljer att bygga enligt mina instruktioner. Dessutom kan man med väldigt enkla medel bygga denna kärra helt i balsa, lämpar sig kanske utmärkt som ett "far och son/dotter projekt" nu i vinter?

Jag vet att en annan pilot i ACES flyger

just denna modell försedd med en el set-up, det jag har sett har imponerat, den flyger fint med den snurran i nosen.

Kanske är det även dags för dig att bygga en liten men naggande god lite aircombatkärra, spännvidden är endast 86 cm, du får nästan ner den i jackfickan.

Vill du ha ritningen skickar du ett mail till: ml430_68@hotmail.com

Over and out!

Henrik Svärskog
Text och Foto





En sak som är väldigt bra att kunna om man skall bygga sig flygplan för att tävla med i Aircombat är att kunna skära frigolit. Givetvis så finns det flera sätt att göra detta men jag skall här försöka förklara ett tillvägagångssätt.

Såg

Frigolit skärs lättast med varmråd, dvs man spänner upp en tunn tråd som man leder ström igenom så att den blir varm nog att smälta sig igenom frigoliten. En frigolitsåg består med andra ord av tre huvudsakliga delar, en tråd som leder ström och tål värme, en anordning för att hålla tråden spänd och en strömkälla. Den såg jag använder mig av är en väldigt enkel historia (bilden ovan) som består av en böjd pianotråd med ett par tråklossar i ändarna som tråden spänns emellan, i praktiken ser den nästan ut som en pilbåge. Denna konstruktion passar sig bäst till en mindre såg, vill man ha en större båge för att kunna skära större delar finns många olika varianter men dessa kommer jag inte att gå närmare in på här. Tråden

är en sträng från en elgitarr, den tredje strängen nerifrån, eller G-strängen som den egentligen heter. Det finns bättre tråd att använda men jag har personligen aldrig känt något behov av att skaffa sådan då det funkar så bra med gitarrsträng som är billigt och lättillgängligt.

Mallar

Det man måste börja med när man vill skära ut något i frigolit är att göra mallar till det som skall skäras. Mallarna till en vinge är ytterspyglarna, rot och spetsstrygel, på en vinge som går att skära i en del, eller två delar beroende på hur man ser det. Det underlättar att ha två av varje (Bild 1). En del är alltså antingen höger eller vänster vinge, tillsammans blir de också en vinge, konstigt nog. Mallarna går att göra i flera olika material men plywood av bra kvalitet på 1-4 mm brukar fungera bra. Den enklaste är att såga ut dem i bandsåg och slipa till dem i en bandslip, men det går även bra med vad som finns till hands, tex lövsåg och sandpapper. Putsa till mallarna så att de har en slät yta där tråden skall löpa. När man skär vingar så kan man göra profilen spetsig i framkant på mallen och sedan putsa till framkanten av det som

skurits. Eller göra mallen rund i framkanten och försöka skära vingen rund på en gång. Ett tredje alternativ är att göra den rund i framkant och sätta en nål som stopp på mitten av mallen. I bakkant är det bra om man kan göra mallen några mm längre än vad den egentligen är så att tråden inte halkar av när den kommer till slutet på vingen, eller så att det finns något att vila tråden på när skärningen skall börja. Det är också bra att göra märken på mallen, tex numrerade streck, lika många på rot och spetsstrygel så att det snabbt går att avgöra var man är med tråden.

Block

Materialet som så småningom skall bli en vinge finns det även det olika varianter av, vit frigolit, rosa, blå och även andra varianter, och bara för att den har en viss färg betyder dessutom inte att den är på rätt sätt. Vilken man skall välja beror på vad den skall vara till, det är stor skillnad på vanlig vit frigolit och de övriga varianterna och vanligen använder jag mig av vit frigolit om jag skall plank vingen med balsa och med rosa/blå om jag klär med papper eller vacuum-baggar med kompositmaterial. Oavsett vilken frigolitvariant som an-

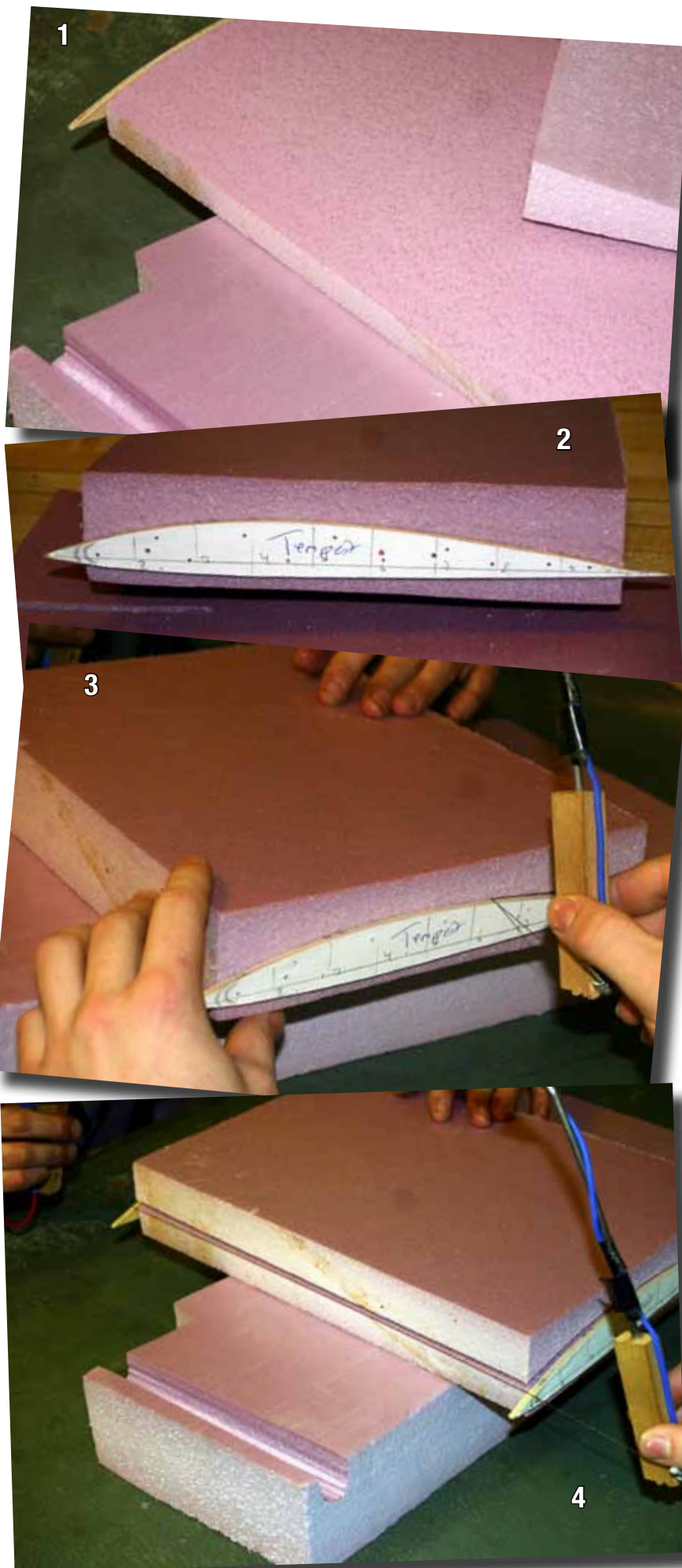
vänds så måste den kapas till i block som är lagom stora för att skära ut vingen i (Bild 1). Plankar jag med balsa brukar jag göra blocket något mindre eftersom jag då limmar dit en balsakloss i änden som vingspets och dessutom limmar dit en framkantslist av balsa.

Alla mallar på plats

När jag skär en vinge så har jag oftast mallar så att jag kan skära både höger och vänster sida utan att behöva malla om när jag väl har börjat skära men i detta fall så behövs det bara en mittbit till en vinge och två ytterdelar därför är det enbart en mall på var sida (Bild 2). Jag mäter ut vart dessa skall sitta och sätter dit alla mallar som de skall sitta inklusive eventuell skränkning. För att få fast mallarna på sidorna på frigolitblocket så kan man antingen nåla fast dem med vanliga knappnålar eller ännu hellre lite större och grövre nålar. Detta kräver givetvis att det finns ett antal hål borrade i mallen. Eller så använder man sig av ett par tre hål och några lagom stora spikar.

Börja skära

När väl alla mallar är på plats så är det dags att börja skära. En sak som är bra att ha när man skall skära vingar är en kamrat som hjälper en, för det är enklare när man är två eftersom man då kan hålla koll på var sin ände av vingen. Sen är den stora frågan om man skall börja framifrån eller bakifrån och skära. Båda varianterna har sina för och nackdelar, det är så att tråden alltid släpar efter lite grand i mitten och skär man bakifrån och fram så kan främre delen bli lite konstig, särskilt om man skär för fort. Skär man framifrån och bakåt så är det risk att bakkanten blir dålig i stället. I det här fallet så skär vi bakifrån och framåt eftersom jag vill ha en rak och fin bakkant (Bild 3). När man är man två personer, vilket jag rekommenderar om man är ovan, så är det enklast om den som skär den större sidan hela tiden talar om var tråden är på den sidan genom att använda de markeringar som finns på mallen. Den andra som har en kortare bit att skära anpassar farten efter dessa så att båda är på samma ställe hela tiden. Skär man bakifrån och fram så gäller det att ta det försiktigt på slutet och se till att verkligen vara på samma ställe med tråden i båda ändar så att framkanten blir bra (Bild 4), det är trots allt kanske den viktigaste delen på vingen. Dessutom



är det även väldigt viktigt att se till att inte skära för fort här för då blir inte framkanten rak utan den kommer att bukta in på mitten, vilket inte är så bra.

Värme och fart

Det som är svårast med att skära, särskilt i början, är att få till rätt fart och värme. Det vanligaste felet är oftast att skära för fort med för varm tråd. Gör man det så brukar det bli sönderbränt i den mindre änden och i den större änden kan man se att vingen blir lite tunnare strax innanför mallen. Det går att skära väldigt sakta och med mindre värme än man tror och resultatet blir bättre när man gör det, men som så ofta är lagom bäst och det enda jag kan säga är om det inte blir bra på en gång, försök igen. Dessutom går många skavanker att fixa med sandpapper om det inte blir så bra. I praktiken gäller det alltså att ha så hög fart så att det inte bränner sönder för mycket i den smalare änden och så låg fart att tråden inte släpar så mycket på mitten, får man detta rätt och värmen på en bra nivå så är chanserna goda att få mycket bra resultat.

Skavanker

Misslyckas man på några ställen så går det som tur är väldigt enkelt att putsa ner upphöjningar som har råkat bli om man inte ligger riktigt an mot mallen med tråden på alla ställen. Har det dä-



Färdigskuren vingdel

remot bränts sönder på något ställe så är det värre men inte olösligt för det går utmärkt att spackla frigolit med tex lättspackel, sånt som säljs i modellaffärerna och egentligen är till för balsa.

Till slut

Även om vingen har blivit alldeles perfekt skuren så måste den putsas i alla fall eftersom det vid skärandet bildas ett lager av tunna trådar på vingytan, "angel hair" kallas de på andra sidan Atlanten (Bild 7). Dessa måste bort

annars fungerar det dåligt att limma fast någon beklädnad på vingen, tex balsa eller papper. När man putsar bort dessa är det viktigt att putsa från framkant till bakkant eller tvärt om och inte från spets till rot eller tvärt om för gör man det bildar de små kulor som repar sönder vingen, och det är både tråkigt och onödigt att förstöra en vinge efter att den är färdigskuren.

Text och foto

Fredrik Pettersson



Allt om GWC11 i nästa nummer av Aces High

10 x 6 =60!



Den 24 September 2010 fyllde Jonas Brewitz 60, och då är det inte år det handlar om utan om flygplanstyper. Detta firade han i stor stil genom att flyga en B25 Mitchell, som var nummer sextio, på hemmaplan i Örebro.

Flitiga

De flesta aircombatpiloter har säkert träffat Jonas Brewitz på någon tävling och lika säkert också hans skvadronskamrat Pär Bertilsson som han oftast har sällskap med till tävlingarna. Anledningen till att de flesta troligen har träffat dessa båda herrar är att de är några av de absolut mest flitiga besökarna på tävlingarna landet runt.

Olika

Då Pär mest koncentrerar sig på att flyga en eller ett par olika typ av flygplan per säsong gör Jonas Brewitz ibland precis tvärt om. Vilket har lett till att han utan tvekan är landets mest diversifierade aircombatpilot med inte mindre än 60 olika modeller byggda och tävlade med under sin karriär. Detta är alltså 60 stycken flygplan av olika typ, till detta kommer även ett antal byggda

modeller mer avsedda för att tävla med bra resultat med. Med andra ord har vissa av de 60 olika typerna av flygplan byggts i mer än ett exemplar. Ett flygplan som man till exempel ofta ser Brewitz med är IL-2 Sturmovik som han själv säger är det han trivs allra bäst med.

Testpilot

Den åtråvärda titeln Testpilot föräras den aircombatpilot som flugit tio stycken olika flygplanstyper i tävling, detta har alltså Jonas klarat av hela sex gånger om. Något som han givetvis är ensam om, i alla fall i Sverige. Under tecknad skulle inte bli förvånad om han nu i hemlighet planerar på att göra





Fw190A + Ta154 Mistel

det tio gånger om jämt. Varför sluta vid 60 när det har gått så bra hittills?

351

Jonas gjorde sin debut som aircombat-pilot på hemmaplan i Örebro 2001, en tävling då det faktiskt var fint väder för ovanlighetens skull. Debuten var kanske inte direkt något att skriva hem om, 134 poäng och en 34:plats. Men Jonas verkar inte ha blivit nedslaget av det för han var tillbaka redan månaden efter i Norrköping och då gick det bättre 512 poäng, klipp blev det också. Detta gav tydligen blodad tand för efter det har det blivit inte mindre än 351 heat till.

Resultat

Man skulle kunna tro att en pilot som lägger så pass mycket energi på att berika combatvärlden med olika flygplan skulle ha svårt att hävda sig på tävling mot de som koncentrerar sig mer på en typ av modell för enkelhets skull. Men så verkar inte vara fallet för om man studerar det senaste årets cupresultat ser man namnet Jonas Brewitz redan på fjärde raden. Inte illa av en pilot som dessutom passade på att bli testpilot för sjätte gången under säsongen som gick.

Text Fredrik Pettersson

Foto Fredrik Pettersson,
Tomas Feldt



Dornier Do335 Pheil.

.15 motor fram och elmotor bak. Dessutom med infällbara landningställ.



Stilstudie av
Jonas Brewitz
i aktion, Pär B.
assisterar

Alla Brewits 60 flygplan

.15

FFVS J22
Supermarine Spitfire
North American P51 Mustang
Hawker Hurricane
Kawazaki Ki61
Bell P39 Airacobra
Curtiss P40 Warhawk
Bell P63 Kingcobra
Messerschmitt Bf109
Polikarpov I16 Rata
Mikoyan-Gurevich Mig3
Messerschmitt Me163 Comet
Focke Wulf Fw190a
Dewoitine D520
Mitsubishi Zero
Kawazaki Ki43
LaGG La7
SAAB J21
Yakovlev Yak3
Fiat G.55
PM-1
Bloch mb152

.25

Grumman Hellcat
Grumman Helldiver
Chance Vought F4u Corsair
Republic P47 Thunderbolt
Blackburn Skua
Nakajima
Douglas SBD Dauntless
SAAB B17s
Ilyushin Il10
Aichi
Hawker Typhoon Mk1
Fairy Battle
B5 - Northrop 8A-1
Hawker Tempest mk2
Nakajima C6N1
Junkers Ju87 Stuka
Ilyushin Il2 Sturmovik

Twin

Ca313 Caproni
Messerschmitt Bf110
Messerschmitt Me262
Heinshel Hs129
deHavilland Dh98 Mosquito
Lockheed P38 Lightning
Arado Ar234 Blitz
Petlyakov Pe2
North American P82 Twin Mustang
Dornier Do335 Pheil
Nakajima J5N1 Tenrai
2010
Reggiane Re. 2005 Sagittario
Kawazaki Ki 100
Yakovlev Yak 9
Thun C.3603
Grumman Bearcat
Hawker Seafury
Bristol Blenheim
Focke Wulf Ta 154, Mistel
Gloster Meteor
North American B25 Mitchell

WASG 2010



2010 var det Tysklands tur att anordna WASG. Tomas Feldt berättar om resa och tävling.

Söndag

En varm söndag tog jag V70:n på tur upp till Åsen i Säter för att hämta upp mina två medresenärer Lasse och Annette Lundell. Målet var Tyskland, Bayern, Roding Pösing. WASG, World Aircombat Scale Games.

AC

Resan genom Sverige visade sig inte innehålla några problem dock visade biltermometern 30 grader och uppåt hela resan med med AC i bilen satt vi oberörda. Hamburgaren som inmundigades i Värnamo åts inne på restaurangen, det var för varmt ute... Det skulle visa sig att värmen skulle hålla i sig.

130-140

Så småningom kom vi fram till båten i Trelleborg och resan över till Rostock spenderades sovandes. Väl framme i Tyskland visade sig vädret från sin bästa sida, Strålände sol och 35 grader varmt. De Tyska vägarna kan inte riktigt jämföras med något hemma och inte heller hastigheterna. Således sattes farthållaren på 130-140 km/h. En måttlig hastighet med tyska mått.

Öltält eller hall?

Många mil senare hittade vi till slut fram till Pösing och flygfältet, dock behövdes det en pekning av mamma och pappa Fritsche för att komma rätt. Det första vi såg på lite håll var ett enormt öltält, mer likt en ölhall. Detta kändes inte riktigt som aircombat i skala 1/12 kände vi. En stor del av det Svenska laget var på plats och redan installerade.

Själva påbörjade vi resningen av det tält som skulle bli vårt hem den kommande veckan. Värmen var bedövande, svetten rann och vattnet i våra strupar likaså. Det var utlovat duschar i en intilliggande sporthall men detta uteblev. På fältet fanns dock en dusch av typen trädgårdsslang med riktigt kallt vatten, en fantastiskt uppskattad dusch i värmen.



Pokaler



Det tävlades i WWI också

Basläger

Någon dag senare dök de sista två piloterna upp och ett basläger i form av ett rejält stort partytält sattes upp strax utanför avspärrningarna till själva flygområdet. Provflygningar genomfördes med mer eller mindre lyckade resultat. Över lag visade det sig att vi fick ganska mycket sämre varv än hemma på grund av den tunna varma luften.

Lagledare

Så blev det då äntligen dags för själva tävlandet. Vi kände nog som lag att vi inte hade några direkta förväntningar. Vi lyckades ta några ströklipp här och där. Fredrik Lantz tog sitt ansvar som lagledare och briefade både före och efter flygningarna. Tack för det extra slitet Fredrik! Denny avslutade inte helt oväntat med det bästa svenska resultatet efter första dagen. Men många flygningar återstod.

Två grupper

Tävlingsledningen hade bestämt att piloten som skulle vara i nästa heat skulle vara på plats i förberedelseboxen när heatet innan gick. När man sedan flugit klart fick mecken hämta flygplanet. Piloten lämnade in sin sändare i sändarinlämningen och gick sedan till dommartjänst för de piloter som stod i förberedelse. Detta skapade så att säga två grupper med sin egen huvuddomare. Ett gäng flög hela tiden och ett stod i förberedelse. Ett lyckat sätt att ha rätt personer på plats hela tiden.

Storm

Dagarna fortsatte med många flygningar och en hel del kraschade modeller i det svenska laget. Men vi hade en god sammanhållning och våra medhjälpare tog väl hand om oss på dagarna. När

så solen gick ner och värmen avtog lite inmundigades öl och grillat. Ölhallen fylldes på kvällarna av byborna från de närliggande byarna och först nu började vi förstå vad denna hall skulle användas till. En och annan storm med ösregn drog förbi på nätterna och förändrade klimatet radikalt men när så solen åter steg var värmen tillbaka.

Ny morgon

En ny morgon grydde och en ny tävlingsdag var på gång. Det var saknade startlistor och saknade resultat efter heaten som gjorde att den utsatta tiden för start fördröjdes. Undertecknad meckade åt Lasse som krockade ganska snart in i heatet. När heatet

"Six cuts with a fifteen!"

blästes av fick jag känna på hur varm man kan bli av att jogga fram och tillbaka till vraket i 35 gradig värme. Jag brydde inte ens om att få av mig tröjan, in med huvudet under duschen bara!

6 klipp!

Per gjorde några klipp, Lasse och Jens gick utan jag tog två och Samuel tre Denny typ 5 men Lantz spöade skiten ur sin KI-61a och gjorde 6 klipp! Lantz utropade "Six cuts with a fifteen!" innan han gled ner på rygg i gräset



Pågarna från Syd i startögonblicket

Ett par riktiga fighters, aldrig fel!



med händerna upsträckta. Valförtjänt!

Mästarklass

Vi fick se ett helt fantastiskt heat där Denny fick möta riktigt värdigt motstånd i form av Jacob "Rampa" Scotnica. Detta heat var helt klart det fräckaste under tävlingen. När två piloter vräker runt sina modeller på en halv-meters höjd ömsom knivegg, ömsom rättvänt, ömsom på rygg då flyger resten av piloterna ner sig. De två visade mästar-klass och innan heatet var slut hade de klippt alla streamers på de andra piloternas modeller samtidigt som de hade bytt klipp med varandra några gånger.

Semifinal

Tävlingarna fortlöpte i ett ganska behagligt tempo, så småningom hade hela startfältet flugit sina fyra grundheat och det var dags för semifinalerna. Inte mindre än tre piloter hade kvalificerat sig. Denny, Samuel och Lanz som tog sista semifinalplatsen. Samuel bråkade med sin regnkrökta Latecoere hela semin och tog ett klipp. Varken Lanz eller Denny gjorde stordåd utan fick med sig nåt klipp var. Bakifrån hade nu Patrik Svida närmast sig med stormsteg och hade tagit fyra och fem klipp i sina sista heat.

Final

Till sist var det bara finalen kvar.

"ömsom knivegg, ömsom rättvänt, ömsom på rygg"

Denny var där, också de värsta rivalerna Rampa och Svida. Bäddat för en riktig kanonfinal således!. Ett riktigt antiklimax. Knappt hade finalen börjat innan den va slut. Ett enda flygplan höll tiden ut. Resten krockade bort sig mer eller mindre hastigt tyvärr ingick även Denny i den skaran. Svensk pallplats

När resultaten sen kom var frågan hur det skulle gå. Skulle vi få in en svensk på pallen? Svaret blev att Denny tog andra platsen, Svida vann och Rampa trea. 124 poängskilde Denny från att ta guld!

Best Fighter

Det skulle även koras en "Best Fighter" dvs en egen liten tävling i tävlingen där de bästa med 15-modeller skulle göra upp. Per Danielsson och Lanz var våra svenska hopp. Per gjorde två fina klipp med sin Kawasaki och tog andra platsen. Vinsten gick till Österikaren

Martin Kiraly och hans ankprydda Yakar. Lanz gick in på en femte plats.

Resultat

Så var då tävlingarna slut. Bara prisutdelningar kvar. Vem hade åkt längst, Vem hade klippt flest i ett heat, vem var yngst och inte minst, vem vann? Svaret för de svenska blev ett silver i lag, ett silver i WW2-klassen genom Denny. Ett brons i WW1-klassen genom Samuel Olofsson och ett silver i Best Fighter klassen till Per. Vilka prestationer av det svenska laget! Samuels historia har jag inte tagit upp i den här artikeln, det är en historia han själv får berätta.

Minnesvärt

Det svenska laget samlades på en restaurang i närheten på kvällen och avnjöt mat och dryck. Innan vi skildes åt för att åka hem åt varsitt håll var vi överens. Sammanhållningen i den svenska laget gjorde detta WASG till något särskilt och ytterst minnesvärt!

Tomas Feldt
Text och foto



Blandade bilder från
säsongen 2010, från
Sverige och WASG.

Foto:
Tomas Feldt
Fredrik Pettersson
Mikael Grundlach



Twin Heat Trophy, Örebro 2010

Foto: Tomas Feldt

I nästa nummer: Inför säsongen, Airacobra, Klä med papper, Tävlingkalendern, Nya regler, J21 och givetvis allt från Griffon Winter Cup.

Nästa nummer kommer troligen någon gång under våren.