

# Tally-Ho



Tally-Ho är det officiella medlemsorganet för swedish international dogfight association.



**I detta nummer bla:**  
**ACES 1996 års reglemente**  
**1996 års tävlingsregler**  
**Nostalgi**  
**Statistik**

**Nr. 6-95**

## Chapter commander går upp i rök!

Jahaja, 1995 går mot sitt slut, och en ny säsong ligger framför oss, med nya regler, en ny organisation, med allt vad det innebär...

### Cup -96

Just nu håller vi på och lägger den sista handen vid planeringen av 1996 års cup. Är det nåt speciellt du vill påverka vad det gäller tävlingarna, så föreslår jag att du ringer din egen gruppchef och talar om vad du tycker.

Cupen som gick (1995 års) innebar att vi återigen fördubblade antalet tävlande, till en slutsumma av 41 stycken jaktpiloter! Målsättningen inför 1996 blir att återigen fördubbla aktiviteten, så att vi kommer upp i över 80 tävlande piloter. Går det? Jag tror det!

### Frågor

Jag vet att många tycker att det är lite oroligt på regelfronten just nu. De nya reglerna och reglementet följer med detta nummer som mittbilaga, så nu får åtminstone ni medlemmar ett regelhäfte att tumma igenom. Har ni några frågor, så är det bara att kontakta närmaste gruppchef, eller ta kontakt med undertecknad.

Andra nyheter är att det rör sig utomlands vad gäller vår tävlingsklass. Vi har fått kontakt med Slovenien, som från och med 1996 har en egen nationell kontaktperson. Jag har också fått kontakt med en kille från Schweiz och en från Frankrike, som båda är intresserad av Aircombat. Holger (Tysklandschefen) jobbar nu också hårt på att få igång aktiviteter därnere, och på att få in fler artiklar i FMT. Vi får se vad som händer...!

### Nät

Vi jobbar för tillfället hårt på det här med skyddsnet. Jag söker fortfarande någon som har försänkningar i den branschen, fiskenät alltså. Vi behöver sådana som skyddsnet.

Annat nät som är aktuellt är Internet. Jag har i november satt upp en "hemsida" över Internet, där man kan få senaste info om regler, modeller, tävlingar, etc. Adressen för dig som är ansluten är: "<http://www.student.lu.se/~cid90meg/aces-int.htm>". Alla som vill få in en länk till sin egen mail-adress eller hemsida är välkommen att skicka ett mail till mig, på adress "[cid90meg@lustudat.student.lu.se](mailto:cid90meg@lustudat.student.lu.se)".

### Squadrons

Ni som funderar på att bilda squadron, tycker jag ska höra av sig. Det krävs numera bara fyra anslutna medlemmar för det, och observera att ingen behöver ha tävlat för att få bilda en squad. Skicka gärna med squadlogo, så att jag kan scanna in och använda i olika sammanhang.

Om normmännen finns det också en del att berätta. Kristian B har varit i Norge (jobb) och pratat lite med Pål Engelstad, den så kallade "upphovsmannen" till Dogfight. Enligt Kristian verkade han inte ha speciellt mycket emot att vi gjorde våra egna regler, etc, och det känns ju tryggt. Jag har också pratat med Glenn Ågren (även han norman), och det verkar inte vara någon större fara för att normmännen är alltför upprörda över vårt beslut. Så förhoppningsvis kan vi få fajtats mot dem även 1996! Slutligen fick jag också ett brev från Helge Örbö, där han önskade oss lycka till med vår "nya" combat-gren.

Ja, nu finns det inte mer att tillägga. Detta är de sista rader jag skriver som "Chapter commander", så därför går härmed chapter commander upp i rök...! (Fire is cool, or something, huhuhuh!).

*Martin Elmberg*

#### Omslagsbild:

KRFS:s första dogfight tävling

#### Ansvarig utgivare:

Svenska IDA  
Martin Elmberg  
Kämnersvägen 11-N111  
226 46 Lund  
tel. 046-15 11 91

#### Redaktion:

Pierre Börjesson  
Allatorp PL 80 B  
371 91 Karlskrona  
tel. 0455-260 06  
mbi. 010-247 04 72  
fax. 0455-864 91  
Email. [Pierre.Borjesson@ms.mks.mil.se](mailto:Pierre.Borjesson@ms.mks.mil.se)

**Upplaga:** 100 ex

## Fyra händelserika år, eller The Rise and Fall of IDA/Sverige

Jag tänkte fortsätta att berätta om hur Dogfight blev till i Sverige, med en del intressanta fakta som jag har en känsla av att inte så många känner till.

### Prolog

Som modellflygare kommer man i vissa lägen till vägskalet, där ens val kommer att forma det fortsatta livet. Jag nådde ett sådant vägskalet i början av 1990, då jag inte visste riktigt vad jag skulle sysselsätta mig med inom modellflyget. Jag hade provat skala, manöverflyg, och även konstruerat en del egna vansinniga projekt.

Så, i februari, dök det upp en liten notis i Allt om Hobby, där Kristian Berggren efterlyste piloter till en landskamp i "Dogfight", som skulle hållas i samband med Barkaby skaladagar. Kristian förklarade i artikeln att det rörde sig om skalaplan av jaktplan från andra världskriget, i skala 1:12.

Detta räckte för att tända mig, och efter tio minuters övertalning över telefon, fick jag även min rotokamrat Johannes Odgren intresserad. Därefter ringde jag Kristian och anmälde oss. Nästa steg var att skaffa modeller, och valet blev J22, som med den tidens regler blev ett mycket vasst plan.

### Barkaby -90

Med lite träning i bagaget begav sig Johannes och jag till Barkaby, och fann att hela tävlingsformen och landskampen var en aning oorganiserad. Vi två fick inga speciellt lysande resultat beroende på bland annat radiostörning (P4) och krabb med motorer, men på något sätt vann ändå Sverige landskampen...!

Därefter fortsatte Johannes och jag att träna, och inför Barkaby -91 behärskade vi våra J22or fullt ut. Dock kom vi aldrig dit, beroende på förkylning, och dåligt väder.

### Ny chapter commander

Inför 1992 tyckte jag att det var synd att så lite hände vad det gällde Dogfight i Sverige. Johannes och jag hade under 1991 åkt runt till en del klubbar och visat upp vad man kunde göra med en dogfighter, men det gav inget speciellt resultat.

Istället bestämde jag mig för att skriva en artikel till Modellflygnytt. Måhända ett djärvt steg, för jag hade aldrig förut skrivit en tidningsartikel, men det gav verkligen resultat, intresset vaknade i Sverige, och jag blev under ett par veckor formligen nedringd av folk som undrade över ritningar, byggsatser, regler, etc.

Kristian ringde också, och tyckte att eftersom han inte hade tid längre (familj, etc), så kunde jag ta över posten som Chapter commander för IDA/Sverige. Faktum är att jag tackade nej, men ändå (!!!) droppade det ett par veckor senare ner ett brev i min brevlåda med information från IDA, med 1992 års regler, där jag fann mig själv uppsatt som chapter commander för Sverige. Ojdå!

### 1992 års tävlingar

Barkaby 1992 var en aning avslaget. Vi fick ett par minuter under lunchen att köra Dogfight-uppvisning på. Till sist fick jag under dessa minuter möta Rune Nessen, i en (faktiskt) rätt så hård kamp. Det bestående minnet är annars mest de kravaller som under natten uppstod inne i Stockholms centrum, på grund av det pågående fotbolls-EMet!

Jag hade under våren utlyst två tävlingar i MFN, en i anslutning till Emmaboda flygdagar, och en i anslutning till Ripalägre. Emmaboda blev ett fiasko, eftersom jag var den ende som hade en flygande dogfighter med mig.

Inför Ripa sa jag att "om det inte dyker upp några dogfjattare där, då skiter jag i detta!". Nu dök det händelsevis upp tre piloter på den tävlingen, varav två kom i luften under tävlingens enda heat (efter det fanns det bara ett flydugligt plan kvar, så tävlingen fick avblåsas). Med andra ord hängde det hela på en skör tråd...

### Fortsatt PR-kampanj

Under hösten dök Rickard, en av de tävlande från Ripa, upp hos mig och visade två av sina konstruktioner. Det var de vid det här laget klassiska Bf109G och MiG-3. Ripagänget (Rickard, Rolle, Magnus och Anders) hade under resten av sommaren tränat som besatta med dessa modeller, och när jag

presenterade dem i hobby-media fick de även spridning runt om i Sverige.

Inför 1993 planerade jag in ett par stycken tävlingar under våren och början av sommaren, och dessa blev efterhand utökade när intresset för tävlingarna höll i sig. Ripa i maj samlade sex stycken piloter, och även om tävlingen i sig var en smula avslagen, visade det på att det faktiskt fanns ett stort intresse.

### **Barkaby 1993**

För första gången la vi dogfight-tävlingen i anslutning till Barkaby på ett annat fält i närheten (Upplands-Väsby). Vi hade sex norska deltagare, och fyra svenska, som efter att ha väntat ut en evig regnskur kunde köra två kvalrundor och en final.

Därefter rullade den första svenska cupen på i god ordning, och vi avslutade året efter att ha genomfört sju stycken tävlingar. Man kunde märka att intresset för dogfight var stort bland modellflygarna ute i landet, men det var inte många som vågade ta steget fullt ut och ställa upp i en tävling.

### **Fortsatt stigning 1994**

Under 1994 genomförde vi en rätt omfattande cup med åtta deltävlingar, innefattande ett Riksmästerskap i Åtvidaberg och ett inofficiellt NM i Göteborg. Antalet tävlande piloter steg stadigt, och vi fick till slut även en ny tävlingsgrupp uppe i mellansverige, grupp Öst.

Inom IDA hade jag nu även fått ta posten som Section commander Europe, vilket innebar att jag försökte sprida dogfight ut i Europa. I samband med detta började jag också ifrågasätta organisationen inom IDA, och drev igenom en del demokratiska grunder, som personal, tävlingsgrupper, etc.

Mot slutet av 1994 började vi från svensk sida även att ifrågasätta en del av tävlingsreglerna som vi kommit fram till fungerade dåligt, med de erfarenheter vi samlat på oss. Det var egentligen först nu som vi tyckte att vi hade erfarenhet nog att ifrågasätta de norska upphovsmännen, eftersom våra tävlingar vid det här laget samlade minst lika många tävlande som i Norge.

### **Kallt krig**

Som de flesta av er känner till var det nu som

det skar sig mellan IDA/HQ och IDA/Sverige. Jag faxade iväg fax efter fax, där jag vidarebefordrade frågeställningar som vi kommit fram till här i Sverige. Det rörde sig bland annat om modell-godkännande, motorregler, och naturligtvis Pål Engelstads veto-rätt mot regelomröstningar. Det hela slutade i en helt ohållbar situation, där Helge Örbö i IDA/HQ började hota mig med uteslutning, etc, om jag inte "höll tyst och löd IDA/HQs order!".

Rickard Petersson (2nd Chapter commander) och jag beslöt oss då för att genomföra 1995 års cup, och under tiden lägga fram fakta för medlemmarna och se vad åsikterna var ute på fältet. Efterhand blev vi själva övertygade om att det var lika bra att vi ignorerade norrmännen och deras organisation, och istället satsade på att ta fram bra regler, efter våra erfarenheter, som vi åtminstone skulle kunna använda i Sverige. I samma veva bestämde vi oss för att inte ha mer kontakt med norrmännen än absolut nödvändigt, ett slags "kallt krig" om man så vill. Faktum är att detta hade viss verkan, för jag tror att norrmännen till slut insåg att vi menade allvar.

### **1995 års boom!**

Under 1995 års cup slog vi alla rekord! Vi genomförde 12 tävlingar inom cupen, med två fullt fungerande tävlingsgrupper. Säsongen visade också att de utvärderingar av reglerna som vi gjort, stämde rätt så bra. De nya regler som vi börjat skissa på, skulle i de flesta situationer fungera bättre än de gamla.

Samtidigt fick vi internationellt ut mycket PR, främst i form av en stor artikel med P-39 ritning i Flug und Modelltechnik. Resultatet blev ett par nya intresserade länder, och ytterligare några kontaktpersoner ute i Europa. I mina kontakter med dessa, blev jag ännu mer stärkt i att det inte gick att lansera varken IDA eller Dogfight-reglerna i dess nuvarande utformning, till andra länder.

### **Omröstningen**

1995 avslutades med den i Sverige landsomfattande omröstningen, där ni medlemmar med förkrossande majoritet röstade för ett utträde ur IDA! Samtidigt röstades också

nya, och mycket bättre regler igenom.

I och med detta kommer International Dogfighter Association i Sverige att upphöra från och med årsskiftet 95/96, och istället tar den nya organisation ACES vid, med sina nya och bättre regler.

#### Epilog

Det har varit ett par mycket intressanta och roliga år, även om det under det senaste året varit en hel del stridigheter mellan norrmännen och svenskarna. Det är egentligen synd, för trots allt är ju meningen att vi ska träffas, flyga mot varandra och ha kul. Nåväl, norrmännen kan även i fortsättningen komma hit och tävla, och det hoppas jag att de gör!

Vad framtiden har i sitt sköte, det kan man bara sia om. Att aircombat har en plats ute i världen kan vi vara övertygade om. Om vi får komma med i FAI däremot, är mer osäkert. I vilket fall, det viktigaste av allt är att vi kan tävla mot varandra under bra regler och former, här på hemmaplan i Sverige!

*Martin Elmberg*

#### Redaktören har ordet

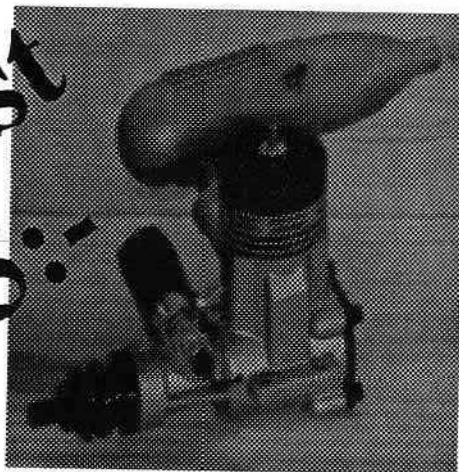
Då var det dags för det sista nummret av Tally-Ho, för nr 1-96 byter som ni säkert vet namn till ACES-High. Det har varit kul att producera denna tidning, trots att det tar mer tid än man kan tänka sig. Det kommer inte att bli någon stor skillnad på tidningens utformning, då det är rätt praktiskt att göra den i A5 format. Från och med detta nummer så har vi föreningsbrev vilket gör att vi kan göra tidningen 15 A4 sidor (60 tidnings sidor !!!) stor för enkelt porto. Som ni ser här nedan så har vi nu även annonser, detta för att få in lite inkomster så att vi kan höja kvalitén på tidningen. 96 kommer dock två nyheter. Dels så kommer det att finnas in lista på ritningar och byggsatser (ej företag) i varje nummer. Jag har också tänkt ha en Sälj/Köp sida där NI kan sätta in annonser. Så det går bra att skicka, faxa eller e-maila underlag till mig.

Gott Nytt år på er alla.

*Pierre Botjesson*

## Motorn För Aircombat

**Endast  
565:-**



**Irvine 20 ABC Blackhead**

**Natans Hobby • Box 47 • 430 24 Värö-Backa • 0340-66 00 66**

# International Dogfighter Association

## De första åren

När vi nu tar steget ut ur IDA är det kanske på sin plats med en historisk tillbakablick från de första stapplande åren. Idén att köra RC-combat växte fram i Norge i början av åttiotalet. Redan i Allt om Hobby nr 7/85 presenterade Helge Örbö sina första dogfighters, skala 1/14 modeller av Mustang, FW 190 och Spitfire. Vid den här tiden vara reglerna enkla, det gällde enbart att krocka ner motståndaren! Att flyga radiostyrda modellflygplan hade på åttiotalet blivit allt populärare, och både modeller och radiostyrningar hade blivit allt bättre. Vid den här tiden lektes det en hel del med olika former av luftstrider, vi körde till exempel dasspappersjakt med kvartsskala-och multimodeller i Norberg. I Sala körde man rävjakt, då fick en stackare fästa dasspappret efter sin modell och fick sedan hela kopplet med övriga galningars modeller efter sig.

### 1989

I Sverige väcktes intresset ordentligt på Barkarby 1989. Vid skalatävlingens briefing på lördagsmorgonen bad två norrmän om hjälp med att flyga en uppvisning i dogfight. De ställde upp med modeller och ev. reparation av skador.

Jag och Bosse Gustavsson anmälde oss direkt!



Pål Engelstad visar sin Mustang vid besöket i Notodden.

Vi var vid den här tiden jävligt less på skalatävlingar, allt som diskuterades var skalenlig hastighet, vilket vi definierade som den hastighet med vilken hjärnan på en domargubbe arbetar. Det betydde att allt som flög fortare än en stallande Bristol Boxkite dömdes bort!

Fortfarande gick dogfight ut på att krocka ned varandra. Vi flög pausuppvisningar med 5 modeller samtidigt, men inte sjutton fick vi till någon mid-air inte. Bosse lyckades bäst, han dängde på egen hand den lånade Mustangen, efter att först ha knäckt alla med att inverterat flyga på 2 dm höjd över banan. Redan då var reparationskapaciteten hög i kretsarna, Mustangens stickor och strån göts ihop med Zap och kicker på en halvtimme.

Barkarbytävlingen har sedan stadigt sett färre deltagare, dogfightinguppvisningarna har åtminstone tilldragit sig stort intresse hos publiken. 1990 blev det trenationerslandskamp mellan Sverige, Norge och Finland. Nu med serpentiner efter modellerna. Det var dock svårt att få intresserade svenskar att ställa upp på tävlingen, med några få undantag. Martin Elmberg och Johannes Odgren flög Martins J22-konstruktion, och Janne Karlsson med J21 var med på noterna.

Mycket slump, men Sverige vann i alla fall landskampen...

### Helge och Pål

De norrmän vi träffade på Barkis 1989 var Helge Örbö och Pål Engelstad. Pål var den som kläckte den ljusa idén att organisera dogfightingtävlingarna med regler, och har därmed rättigheterna till IDA:s spelregler. Man hade stora planer för IDA visade det sig, som ett brev på posten blev jag utsedd till chapter commander, och Bosse blev next in command. 14 medlemsländer fanns på listan och bland chapter commander kollegorna återfanns relativt kända namn som Greg Rose, Dave Platt, Philip Avonds och Mick Reeves...

### **Dogfighter Scale Models as**

Vi höll kontakten, och visst fanns det intresse också i Sverige för hundslagsmål med modellflygplan.

Visionerna i Norge var gränslösa, och nu splittrade man sig. Dels arbetade man på att utveckla IDA, dels såg man behovet av lämpliga modellbyggsatser. Vad som fanns av byggsatser var Marutakas gräsliga plockepinnmodeller.

Det var säkert lockande att på heltid få ägna sig åt sin hobby. Pål och Helge startade Dogfighter Scale Models i en avkrok som heter Notodden.

Förmodligen fanns det lokaliseringsstöd att tillgå för nya företag som etablerade sig där. Vi besökte dem 1990, och förvånades en del över hur man arbetade. Man hade fortfarande inga byggsatser klara, men reste ändå flera gånger, bland annat till USA för att bearbeta den marknaden. Man hade också stora beställningar på lur från USA.

Vid den här tiden blev därför informationen inom IDA dålig, vi fick bland annat inte reda på vilka svenskar som hörde av sig, och hade svårt att få till en vettig aktivitet i Sverige. Jag hade bildat familj och fått två döttrar så IDA halkade efterhand långt ned på prioriteringslistan.

### **Mustang och FW190**

Sent omsider kom i alla fall produktionen av byggsatser igång på fabriken i Notodden. Vi testade dem i Allt om Hobby nr 8/90. Det vi minns bäst var Bosses provflygning av FW190:an. Direkt efter handstart tog vridmomentet modellen som gick över på rygg och stack åt sidan. Bosse som sannerligen inte är född med tummen mitt i handen gav dyk på den skenande modellen som seglade inverterat några cm över ett taggträdsstängsel och sedan på ett par meters höjd vidare över bilparkeringen, innan modellen kunde rollas rätt...

### **Branden**

Ödet slog nu till på ett grymt sätt. Samma vecka som Allt om Hobby kom ut med testen brann faxen hos Dogfighter Scale Models,

med stor ödeläggelse i lokalen som följde. Det gick inte att få kontakt med Helge och Pål under lång tid, och produktionen av byggsatser kom sedan inte igång på riktigt igen. Det betydde bland annat att lyftet för dogfight i Sverige som vi hade hoppats mycket på, helt kom av sig.

Det blev några ytterligare år i Sverige utan större aktivitet, och Helge och Pål tappade naturligtvis också sugen.

### **Barkis 1992**

Självt fick jag en knäck vid Barkis 1992. Jag hade vid den här tiden två Mustangar, förutom dogfightern en fin scratchbyggd modell med en fyrtaktssextia i, spännvidd 1,35 m. Inför Barkis 1992 skulle jag provflyga, och totalsmacker bägge modellerna. Det visade sig att jag bara hade 50 m räckvidd på min Futaba 1024 sändare. Dessutom hade jag pratat med arrangörerna om att vi skulle flyga tävling på lunchen. Det hade man dock missat i sin tävlingsorganisation och hade istället organiserat jordens ambitiöst lunchprogram med alla möjliga kråkor som skulle flaxa runt....

Det kändes fiaskomässigt, enda ljuspunkten det här året var att jag tidigare, efter en stunds övertalning, och med visst våld, hade lyckats övertyga Martin om att han skulle ta över positionen som chapter commander i Sverige. Martin har sedan gjort ett enormt arbete, och tack vare det är nu Dogfight den expansivaste och roligaste klassen i Sverige, om än i hård konkurrens med pylonflygarna!

### **Epilog**

Helge är fortfarande till viss del aktiv dogfighter, Pål sprang vi av en händelse på i samband med den snöiga flygdagen i Västerås i maj i år.

Han jobbar som flygtrafikledare i Skien, och ägnar fritiden åt att sköta Scandinavian Historic Flights A26 Invader. Sina dogfightermodeller har emellertid kvar så man vet aldrig om det blir come back!

Kristian Berggren

---

## Grumman F6F Hellcat

### Prototypframtagning

Även om Grumman F4F Wildcat hade varit ett framgångsrikt plan i början av kriget började bristerna bli alltmer tydliga, speciellt tydligt märktes detta i strid med Mitsubishi "Zero". Den första prototypen av Wildcat hade trots allt provflugit redan 1936. Grumman ansåg dock att själva grundkonstruktionen var värd att utveckla till ett mer modernt och slagkraftigt jaktplan. Vid ett hastigt ögonkast är det därför inte så konstigt att likheterna mellan de båda planen är så uppenbara. Vid en närmare granskning kan man dock se en hel del förändringar. Bl a hade man placerat landningsstället så att det i indragat tillstånd var placerat i vingen i stället för kroppen. Detta skulle medföra att landningarna blev säkrare i och med att avståndet mellan landningshjulen blev större.

US Navy uppskattade Grummans konstruktionsförslag vilket ledde till att en order lades på fyra prototyper, daterad till 1941-06-30. De olika prototyperna hade varierande motorstyrkor från 1700-hk till 2000-hk, valet av motor skulle så småningom visa sig vara lätt.

I slaget om Midway led US Navy svåra nederlag i kampen om lufrummet, bl a blev 35 st Douglas Devestator nedskjutna under en enda dag. Detta ledde till att den starkaste motorn som fanns att tillgå skulle användas, denna motor hette Pratt & Whitney R-2800-10.

### Action

Hellcatplanen hade en förhållandevis enkel konstruktion. Detta i kombination med de stora likheterna med F4F gjorde att man redan från början kunde hålla en mycket hög produktionstakt. Den första serien plan, som kom att kallas F6F-3 premiärflyg den 4:e oktober 1942. Under de åtföljande åren 1943-

1945 tillverkades hela 12,262 st Hellcats. Dessa plan stationerades i stor utsträckning på amerikanska hangarfartyg i Stilla havet, där det genast sattes in i strid mot japanska plan som det fruktade Mitsubishi A6M "Zero". Fram till 1943 hade japanerna dominerat lufrummet i området. Detta var inte så mycket deras egen förtjänst, de hade få plan med låg motoreffekt. Men de var placerade i koncentrerade grupper samtidigt som de allierades styrkor bestod av ett hoplock av plan som stod utan central ledning.

Hellcaten hade visserligen sämre vändradie än Zeron men dess överlägsna motoreffekt övervägde klart detta. F6F var så pass överlägset när det gällde beväpning, eget skydd och stigförmåga att om de möttes så måste japanen antingen vara otroligt bra eller ha en enorm tur för att undgå att bli nerskjuten. Det blev inte heller lättare för japanerna att F6F producerades i en så hög takt. Därför var dess uppdykande på krigsskådeplatsen rena rama mardrömmen för japanerna. Dessa Hellcatplan sköt ner nästan 5,000 japanska plan under ren luftstrid. I mitten av 1944 började även Vought F4U Corsair placeras ut tillsammans med Hellcaten. Trots att Corsairen på flera punkter kan sägas vara ett bättre flygplan drogs inte F6F tillbaka utan dessa båda sorts plan stred sida vid sida kriget ut.

### Versioner

Under mitten av 1944 slutade F6F-3 att tillverkas efter 4,423 exemplar, den lämnade plats för F6F-5 som hade fått en del förbättringar. En del av dessa var en omdesignad motorkåpa och skevroder samt förstärkta stjärtytor. Motorn hade fått tillägget W, vilket innebar att motorn under begränsade perioder kunde vatteninsprutas. Detta medgav en effekthöjning på 10% vilket främst tillät en ökad startvikt. Därför



förekom det versioner som förutom standardbeväpningen, sex 12,7 mm kulsprutor dessutom hade två 454 kg bomber eller sex 12,7 cm raketer. Andra specialversioner var F6F-5N som var ett nattjaktplan utrustat med radar, —5K användes som målbogseringsplan, -5P hade fotospaning som huvuduppgift.

F6F användes också av den Brittiska flottan där den i början blev kallad Gannet. I slutet av 1943 användes den för första gången i strid utanför Norge. I Sumatra hade det en viktig uppgift att fylla som eskortplan under krigets slutskede. Det fanns även två skvadroner utplacerade i Nordirland men de hann aldrig sättas in i strid.

### **Nu som tävlingsplan !**

Jag har tagit fram en fighter i cellplast under sommaren som jag tycker klarar sig väl i konkurrensen. Genom att .20 motor får användas och att spännvidden är på dryga metern fås ett mycket pålitligt plan som även trivs i turbulenta luftfrum. Genom att använda en vass vingprofil uppnås trots dess storlek mer än tillräckliga hastigheter. Speciellt tycker jag att nybörjare ska prova Hellcaten för att den är mycket förlåtande och har i aircombatsammanhang segelplansliknande glidprestanda. Den enda gång den har uppträtt konstigt var när jag hade råkat reversera skevroderna. Förutom ritningen tänker jag även sälja Hellcaten som byggsats (utskuren kropp+vinge, med all balsa samt ritning). För närmare info se aktuella nummer av MFN och AoH eller ring 044-2139

75.

### **Nu som tävlingsplan II !**

Eftersom jag även hade en .15 motor började jag leta efter någon lämplig flygplanstyp, som också skulle vara i cellplast (givetvis). Efter ett tag fastnade jag för Focke- Wulf 190 D-9 för dess rena och slanka linjers skull. Dessutom borde det långa avståndet vingestjärtytor gynna flygegenskaperna. I luften uppträder den lugnt och säkert (smooth), med hänsyn tagen till den mindre spännvidden,

med fullt tillräcklig toppfart. Att dess siluett i luften verkligen är utmärkande gör ju inte saken sämre, dessutom kan man ju med all rättä göra "lång näsa" åt dem man flyger ner.

Om du vill bli den lyckliga ägaren av de ovanstående planen så är det en alldeles utmärkt början att beställa ritningarna genom att betala in 150:- på postgiro num- mer 926 25 64-9 eller 90:- per styck. Byggsatsen kostar 390:- + postens avgifter.

Sgt. Frank Petersson, Ducksquadron

### **Jak-9 ritning!**

Jodå, nu finns det faktiskt en ritning på min alldeles egna Jak-9! Både Animor och Daniel Ryfa hann göra sin egen variant innan jag själv till slut fick ordning på min konstruk- tion, som från början var en Jak-1. Så kan det gå.

### **Liten och tuff!**

Den blev bra till slut, och ni som såg den på Karlskrona tävlingen vet att den fungerar utan problem. Bygger man den lätt, och sätter in en bra motor (Fox) är det här en mycket vass kärra. Är du intresserad, så har jag ritningar uppkopierade, och som vanligt kostar de 90kr. Pengarna sätts in på mitt Pg 638 65 60-4, glöm inte att ange Jak-9 och din adress på talongen.

Martin Elmberg

## Nytt om grader

I förra numret gick jag ut med hur det nya reglementet är tänkt att fungera. Ingen av er medlemmar har hört av sig och klagat, men jag har fått höra någon åsikt lite i förbigående.

### Snabbt eller ej

En tanke som väckts är att det går långsamt att få befordringar genom att flyga "stridsupdrag". Däremot går det rätt fort att få befordran genom att jobba inom administrationen. Tanken bakom det hela är att ge de som jobbar någon slags morot, för allt jobb de lägger ned. Jag tror att det kan bli bra så här, men kom ihåg att vi kan alltid rösta och ändra saker. Vi är ju demokratiska, ju...

# FOX

## MODELLFLYG-MOTORER

### 15BB-Rc

#### Aircombat-motorn

(675 Kr ett tag till !)

JW's Rc-import

Södra Esplanaden 14

387 32 BORGHOLM

Mån - Tis - Ons 18 - 21

tel /fax 031 - 65 46 92

## FOX POWER

## Gradöverföring

En ändring som jag tror är nödvändig, är att man kan välja det sätt att räkna vad gäller grader, som är mest förmånligt. Det innebär att man antingen kan räkna med sin grad som man har vid årsskiftet 95/96 enligt IDA, och därifrån räkna på antal år inom administrationen och antal flygna sorties för att få befordran.

Alternativt räknar man om allt man gjort sedan man började antingen tävla eller jobba inom IDA, och räkna ut vilken grad man skulle ha vid årsskiftet 95/96 fast enligt ACES nya regler. Det alternativ som ger mest kan sedan väljas. "Mest" kan också räknas som vad som ger gradstegring snabbast, etc. Jag tror att ni förstår vad jag menar...

*Martin Elmberg*

---

## Tillägg till omröstningen

Jesper var snabb på att hitta att resultat C2H inte var omnämnt, alltså motionen om att modellen måste ha samma antal motorer som sin förebild. Detta förslag gick igenom med följande siffror:

27 För, 3 Emot, 0 Nedlagd, 0 Annat

Alla resultat ska naturligtvis redovisas, så nu är det gjort.

*Martin Elmberg*

---

## Statistik

Här kommer då statistiken för medlemmarna, så som den ser ut vid slutet av 1995. Ta en titt, och kolla så att det stämmer för dig själv. Det kan nämligen vara så att det blivit fel nästan, eftersom vi nu blivit så många att jag personligen inte längre kan ha full överblick. Är det fel, dubbelkontrollera, och om det fortfarande är fel (!), kontakta mig så ska vi rätta till det.

*Martin Elmberg*

---



# Föreningsbrev

ACES/Sweden  
c/o Martin Elmberg  
Kämmarsvägen 11-N111  
226 46 Lund

## Ur- fight på Ripa!

Vi har genom åren dokumenterat alla svenska Dogfight-tävlingar här i Tally-Ho - förutom den allra första, på Ripa Duckbase den 18:e juli 1992. Så nu är det dags! Håll i er, för det är bitvis rätt patetiskt...

### Planerade tävlingar 1992

Under -92 försökte jag till en början få igång lite tävlingar, och la dem då i samband med andra arrangemang för att det skulle finnas piloter på plats. Den första planerade tävlingen skulle ha gått av stapeln i samband med Thor-Struts meetinget på Emmaboda flygplats i början av juli. De enda dogfight-piloter som dök upp var Johannes Odgren och undertecknad (dessutom var det bara jag som hade flygbara plan med), så där blev det inget. Nästa planerade fight var i samband med Ripa-veckan, som hölls på den tiden.

### Ripa fight!

När jag begav mig mot Ripa, var det med mycket tvivel i sinnet, efter erfarenheterna från Emmaboda. Visserligen hade Magnus Johansson ringt mig och vi hade bestämt tid och plats etc, men jag hade ändå vissa tvivel om att det skulle bli någon tävling. Nåväl, i sista stund svängde jag in bilen på parkeringen, och fann att det faktiskt var en del piloter där, med modeller (wow!!!).

Trist nog upptäckte vi snabbt att jag glömt den viktiga röda dogfight-pärmen med alla tävlingspapper! Det innebar faktiskt inte bara att vi inte hade poäng-papper till domarna, utan även att vi hade problem med att komma fram till vilka poäng som fanns, och hur mycket de var på. Nåja, efter ett tags organiserande av domare, så var vi beredda för första heat.

### Modeller och piloter

Varla var där, då? Ja, förutom undertecknad, med en mycket sliten J22, så ställde Magnus Johansson upp med en väl kraschad, rödmålad(!) J22. Dessutom var förstas bröderna Rickard och Roland Petersson där, med Bf109G respektive Spitfire av Helge Örbös fabrikat. Bf109an var den första prototypen till Rickards senare (1993) så framgångsrika konstruktion. Den var imponerande lackerad, men skulle den flyga?

Jag kan lugnt säga att Rickard och Roland blev en aning snopna när de såg mitt gamla J22-muskedunder. Den kättra jag flög med (F8 röd Petter-niklas!) hade nämligen varit med i tre säsonger, och hade för övrigt inte ens varit vacker från början.

### Strid!

Den tillfälligt utsedda huvud-domaren blåste igång första heat, och striden var ett faktum. Magnus Johansson lyckades komma upp i luften ett par sekunder före mig,

och vann därmed startpoängen. Därefter började en jakt oss emellan, som faktiskt var hyfsad med tanke på att Magnus inte flugit dogfight innan. Efter ett par minuter dök en annan opponent upp i luften, nämligen Rickard med sin Bf109G. Jag försökte gå efter honom ett par gånger, men han vinglade omkring så långt borta i periferin, så det var faktiskt ingen idé.

Istället koncentrerades striden mellan Magnus och mig. Vi använde oss på denna tävling av plaststreamers, vilket skulle visa sig mindre lyckat. Jag lyckades få Magnus streamer om min vinge, vilket normalt skulle ha inneburit ett klipp. Istället gick streamern inte av, utan fastnade runt min vinge och ryckte loss denna! Nåja, inte riktigt, för vingen hängde fortfarande fast i vingbalken, men det var det enda som höll kvar den. Efter detta lyckades jag klanta till det ordentligt, och få in kärnan i en kvickrollsliknande manöver in bakom säkerhetslinjen och klubbstugan. Minuspöäng!

### Krascher

Det var jag nu händelsevis inte den enda som lyckades med, utan även Rickard trillade in bakom säkerhetslinjen med sin Bf109G, i en halvt om halvt forcerad kraschlandning. Lillebror Roland kom aldrig upp i luften under de sju minuterna, och efter heatslut landade Magnus och jag lugnt och stilla.

I pausen provflög Rolle sin Spitfire, och satte den efter motorbortfall i ett taggträdsstängsel. Efter detta fanns det i princip bara en hel kärra kvar, och det var Magnus J22. Vi beslöt oss därför att avbryta tävlingen efter detta enda heat, och utse en vinnare - Magnus Johansson. Rolle kom på en andra plats, genom att helt sonika stanna på marken och få 0p!

### Till sist...

Det var ingen dunder-tävling precis, men lagom för att tända jaktpiloterna på Ripa. Nästa år (1993) hade de konstruerat, byggt, tränat och var laddade till tänderna... Ta det här som ett exempel på hur det mycket väl kan vara på en första-tävling, med nya arrangörer. Det är inte alltid blodigt allvar det här, inte!

*Martin Elmberg*

### Resultat Ripa 18/7 1992:

Magnus Johansson	90p	J22A
Roland Petersson	0p	Spitfire MkXVIII
Martin Elmberg	-34p	J22A
Rickard Petersson	-65p	Messerschmitt Bf109G