

# Svenska Tally-Ho

Juni -93

Organ för svenska IDA

## Swedish Dogfighter Cup

Som ni kanske vet har vi i år en dogfighter cup som alla tävlingar ingår i. Vinnare av cupen blir den som blir utsedd till svensk Dogfighter of the Year. Det innebär alltså den pilot som lyckas samla flest DOY-poäng under året. Alla tävlingar räknas i detta sammanhang, vilket innebär att den som tävlar mycket också ligger bättre till! Även tävlingar som hålls i Norge räknas, även om det inte är så troligt att vi får så mycket svenskt deltagande i dessa.

### DOY-poäng

För den som inte läst regelboken så noga kan jag berätta att DOY-poäng ges omvänt efter placering i tävling. För att som exempel ta tävlingen på Ripa den 15/5 som hade sex deltagare, så fick vinnaren 6 poäng, tvåan 5 poäng ner till sista man som fick 1 poäng. En tävling med många deltagare ger alltså fler poäng, relativt sett.

## DOY - poänglistan i Sverige

Rickard Petersson	15p
Roland Petersson	11p
Martin Elmberg	6p
Thomas Augustsson	3p
Ola Johansson	2p
Niklas Anderberg	2p
Johannes Odgren	1p

Just nu ser det ut som Rickard och Roland har ett ointagligt försprång till de andra, men vi får se vad som händer. Tävlingsäsongen har ju precis börjat...

## Gradbeteckningar

Lt. Rickard Petersson låter meddela att nu finns gradbeteckningar att köpa i Supply shop. De kostar 15:- och pengarna sätts in på PG 648 60 10-9. Det är förstås inte så många svenskar som har berättigat sig till gradstegringar ännu. Det krävs att man deltagit i två tävlingar med sex eller fler deltagare för att bli Sgt., och i en tävling med tolv eller fler deltagare för att få bära silvervingen.

## Erfarenheter från Barkaby

Efter tävlingar brukar man ha dragit en del nya erfarenheter, och jag tänkte berätta lite grand om vad jag tycker att man fick för några på Barkaby i år.

### Arrangemanget

Tävlingsarrangemangen flyter på i rätt så god ordning. Tävlingsledningen måste dock agera lite hårdare. På Barkaby har man problemet att man arrangerar en tävling för norrmännen som har varit med och arrangerat dogfights en hel del mer än vi svenskar. Frånsett detta upptäckte vi att det behövs en speciell anordning för att markera flygning utanför sidlinjen. Norrmännen har en ledning ut till linjedomarna som kan styra varsin elektrisk ringklocka som befinner sig strax till höger resp. vänster om piloter och domare. Problemet är annars att linjedomarna inte hörs i vrålet från modellmotorer och annat. Vi får försöka att få ihop något liknande.

### Om modeller

Jag skulle vilja påstå att årets Barkaby visade klart och tydligt att man inte alls behöver ha en dyr norsk "plastmodell" med en vrålände 20-motor i för att vinna. Rickards och mina konstruktioner, som ju är balsaupbyggda och (oftast) drivs av 15-motorer, flyger lika bra och lika fort som norrmännens. Vi har dock upptäckt en fördel med P-47ans glasfiberkropp - den går inte sönder vid krascher! P-47an är otroligt stryktålig. Ödegård tappade kontrollen över sin P-47a i finalen, han trodde tydligen ett tag att det var han som kolliderat med Rickard, vilket resulterade i en praktfull smäll. Balsavingen var totalt söndersmulad men glasfiberkroppen var sågott som hel!

### Om motorer

Att motorn är det som kan avgöra en dogfight visste vi redan innan, men blev återigen bevisat på Barkaby. Den som har en motor som startar fort och går jämnt och drar mycket, har genast en fördel gentemot den som har dålig kontroll på sin utrustning. Flygtid är viktig, och utan en bra motor, ingen flygtid. Den erfarenheten fick jag själv dyrt erfaras i första heat!

Material till Svenska Tally-Ho skickas till:  
Martin Elmberg  
Bromv. 25  
370 30 Rödeby

Nästa nummer kommer ut i augusti...

# TEST!TEST!TEST!TEST!TEST!

Från och med det här numret av Tally-Ho ska vi börja testa en del olika saker som har med dogfight att göra. Det kan vara modeller, motorer, radioutrustning, startutrustning mm, mm. Jag tänkte börja med att skriva en liten testrapport från ett bygge av Rickard Peterssons MiG-3.

## MiG-3

Förebilden var sprungen ur MiG-1an, fast med starkare motor och hel kabinhuv. 3an ska enligt en bok jag har, ha varit "no match for Luftwaffe fighters" och blev därför förvisad till ett liv som beväpnat spaningsplan. Men detta var som sagt förebilden...

### Bygget

Jag hade en tidig ritning att gå efter, så en del problem som uppstod för mig antar jag har rättats till. Jag började bygget med intentionen att ändra på en hel del saker, men det blev i slutändan i princip bara det främre kabinhuvsspanatet som sänktes och gjordes lite smalare, för att få fram den råa 30-talsracerlooken. Nåväl, jag tar delarna en bit i taget.

### Vingen

Med en plankad översida och lister på undersidan blir det en väldigt enkel och snabbyggt konstruktion. Konstruktionen lär ursprungligen komma från Helge Örbö, och resultatet blir en mycket lätt och stark vinge. Jag klädde dessutom hela vingen med Solartex vilket ökade styrkan och stryktåligheten en hel del.

### Stabbe och fena

Dessa följer den vanliga standarden, dvs de är utskurna ur 3mm balsaflik. Snabbt, enkelt, lätt och starkt.

### Kroppen

Kroppens uppbyggnad är egentligen väldigt klen, jämfört vad man är van vid, med endast 2mm balsa i kroppssidorna. Detta är inget problem, så länge man förstärker med en utanpåliggande klädsel av något

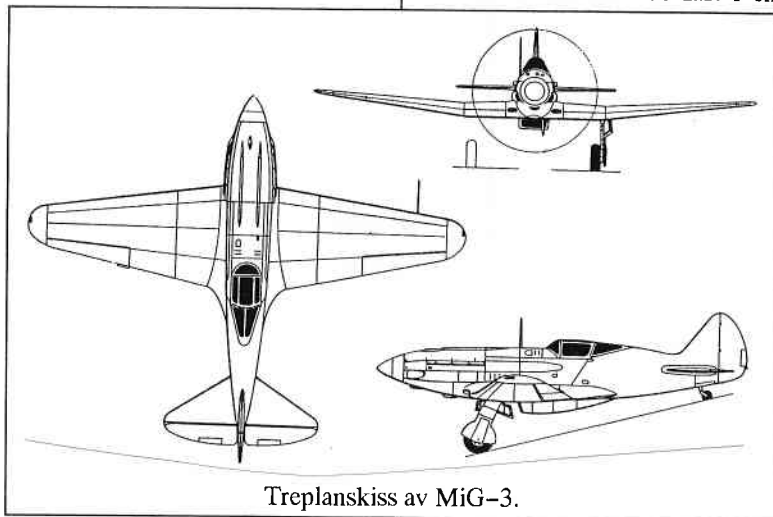
slag. Rickard föreslår att man ska klä balsafliken med gråpapper, vilket ger ett billigt och starkt resultat. Själv använde jag Solartex på hela modellen, vilket jag anser vara överlägset gråpapper på två punkter: dels styrkan och framförallt vikten. Nackdelen är kostnaden, som är rätt stor i jämförelse med gråpapper, som i princip inte kostar någonting. Konstruktionen är annars traditionell med spant som formar balsafliken till en rundad kropp. Problemet med sådana här konstruktioner är att få dem raka. Det räcker med att ha olika hårdhet i de båda kroppssidorna så kan hela kroppen bli skev och vind. Dessutom blev jag aldrig riktigt kompiss med bakkroppens konstruktion, med lister som skulle fasas mm. På min modell blev det i alla fall riktigt fult. Dessutom föreslår Rickard att man ska bygga in höjdroderhornet och dess stötstång i kroppen under stabben, men den lösningen vägrade jag att införa på min modell, utan jag drog ut stötstången utanför kroppssidan så att både link och höjdroderhorn hamnar utanför kroppen på ett mekvänligt sätt.

### Motorinstallation

Motorn ska skruvas fast i en 3mm plywoodbädd, som i sin tur bara limmas fast på två 5mm fyrkantiga balsalister i motorrummet. Det såg verkligen klen ut, men döm om min förvåning över hur bra det hela blev. Detta är en lösning som jag själv kommer att anamma i fortsättningen.

### Radioinstallation

Med två miniservon och ett standardservo till skevrodret började jag att installera. Skevroderöverföringen är lite speciell. MiGen har nämligen så kallad knäckt vinge, med rak vingmitt och två "vingöron". Med skevrodren i "öronen" blir installationen lite krånglig. Jag har samma konstruktion i min Typhoon, så problemet var inte nytt. Lättast löses det genom att själv bocka till ett par skevroderhorn av 1,5-2mm pianotråd, och sedan löda/limma på "horn" att fästa linkarna i. Acken placerades bredvid tanken för att lösa tyngdpunkten, och sedan var sågott som hela installationen klar!



Treplanskiss av MiG-3.

### Ytbehandling

Hela modellen kläddes i vit Solartex, för jag hade siktat in mig på en MiG i vit--röd vintermålning. Det betyder att jag sprutade vingöronen röda och fäste röda stjärnor plus röda pilar på kroppen. Ett nummer på fenan plus en liten rysk text blev kronan på verket. Över detta sprutade jag sedan ett tunt, knappt heltäckande lager klarlack. Med denna ytterst lätta ytbehandling vägde den flygklara modellen ca 730 gram!

### Flygning

Provflygning skedde en vecka innan Barkaby. Efter en del intrimning kunde jag direkt i första flygningen dra igång och flyga riktigt avancerat, med typiska dogfightmanövrer och liknande. Den flyger lite annorlunda mot de 22or jag är van vid. MiGen flyter på något sätt runt på ett helt annat sätt. Den flyger helt enkelt bra! Det enda som jag tycker är jobbigt är att den tappar en hel del höjd i vänstersväng. Däremot tycks den nästan stiga i högersväng. Detta måste ha med motorriktning/fenans riktning att göra. V-formen ska tydligen också påverka detta. Magnus Johansson berättar att på hans (saligen insomnade) MiG hade han knappt inga sådana problem, men då hade han också en kraftigt överdriven v-form som knappast ser skalalik ut.

### Fight!

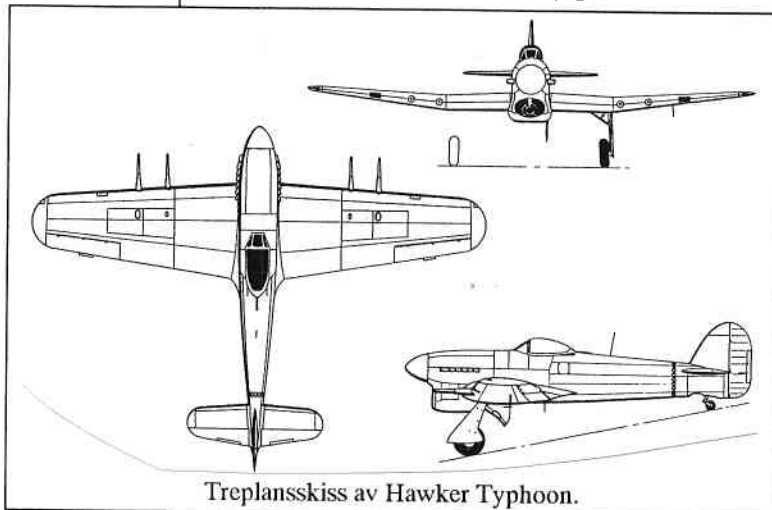
I andra flygningen provade vi MiGen mot Ola Johanssons J22 (egentligen Johannes Odgrens gamla 22a från Barkaby -90) med en Irvine 20. Trots att MiGen bara har en OS15FP flög den fortare, och det första jag gjorde var att klippa en bra bit av Olas streamer. Dagen efter var det så dags för 22ans baneflight. Under första rundan dogfightträning klippte jag 22ans vinge, kropp och tank! Det om något borde visa på MiGens kapacitet. J22ans historia, den gamla ärevördiga X, var därmed ändad.

### Sammanfattning

MiGen är ett klart bra plan, som klarar konkurrens av i princip alla dogfighters som finns på marknaden. En förutsättning är då förstås att man bygger den lätt. En låg vikt gör att man får en hög toppfart, och framförallt en stor manövrerbarhet. Ritning beställs genom att sätta in 90:- på PG 648 60 10-9 med talongen märkt MiG-3 och med Rickard Petersson som betalningsmottagare.

## Hawker Typhoon

Som vi alla vet är vissa modeller tillåtna för .15 och vissa för .20-motorer. Eftersom jag har ett par Irvine 20 som ligger, och J22an inte längre är godkänd för dessa, började jag leta efter en ny



Treplansskiss av Hawker Typhoon.

prototyp. Valet föll på Hawker Typhoon.

### Big bluff-looking machine

Förebildens historia är måhända inte så förtroendeingivande. Hawker byggde upp sin nya fighter runt två motorer varav den ena aldrig

### Data Hawker Typhoon:

<b>Motor:</b>	Napier Sabre, 2180hp
<b>Spännvidd:</b>	12.67m
<b>Längd:</b>	9.73m
<b>Höjd:</b>	4.66m
<b>Vikt:</b>	3992/6010kg
<b>Maxhastighet:</b>	664km/h
<b>Beväpning:</b>	4st 20mm Hispano akan balkar för 8 raketer el. 2 bomber
<b>Användes av:</b>	Storbritannien, Kanada, Nya zeeland

utvecklades färdigt. Den andra varianten byggdes runt en Napier Sabre motor, men serietillverkningen blev tillbakahållen i ett halvår eftersom fabrikerna tillverkade Hurricanes som det för tillfället var ett skriande behov av. 1941 kom så "Tiffyn" i produktion och 56e och 609e divisionerna blev utrustade med de första kärrorna. Till en början var det stora problem med motorn, stighastighet och höghöjdsprestandan, men problemen började lösa sig under 1942. Under -43 jagade Typhoons allt som rörde sig i norra Frankrike och under invasionen -44 fungerade de som flygande artilleri från långt framskjutna primitiva gräsält. Under Ardenneroffensiven slog Typhoons på en enda dag ut 175 tyska stridsvagnar! 3330 plan byggdes innan dess roll helt övertogs av den förbättrade Tempest.

# BARKABY – TÄVLINGARNA!

Årets dogfight på Barkaby har precis löpt av stapeln, och vi som var där har precis hunnit komma hem och torka upp... Ja, just det. För blött var det! Regn, regn och åter regn. Det höll på att ödelägga hela arrangemanget, men vi hade faktiskt tur i oturen och fick uppehåll när vi behövde det.

## Lunchuppvisning

Årets lunchuppvisning blev kort men intensiv. Det var precis att norrmännen hann komma till fältet och få ner sina modeller till flightline. Det blev mest P47or i luften med en och annan Spit emellan. Ingen ur det svenska teamet var uppe i luften, även om Rickard gjorde ett tappert försök med sin Me163 Komet. Resultatet blev en liten grop i asfaltsbanan. Det var synd, för det hade varit kul att visa den relativt vädret sett stora publiken denna lite annorlunda dogfighter, som väckte rätt stor uppmärksamhet i depån. Själv stod jag med en mikrofon och berättade för publiken lite allmänt om dogfight och modellerna.

## I depån

Som vanligt gjorde vi i dogfighter-depån ett bra lobbying-jobb för "vår" gren av modellflyget. Många intresserade stannade och tittade, frågade och en del köpte ritningar eller norska satser. Jag måste erkänna att vi hade en imponerande ansamling "svenska" modeller! Min MiG, Typhoon, Jak-1 och Mustang, Rickard och Rolands MiGar, Bf109s och kometen. Tungt! Framemot eftermiddagen kom regnet, och vi började samla ihop oss för tävling.

## Tävling i Upplands Väsby

Själva tävlingen var inplanerad till eftermiddag/kväll på Väsby modellflygares flygfält. Vägbeskrivningen dit, som jag tagit ur Allt om Hobby, var fullständigt usel, så det tog mig och min mekaniker två timmar att hitta dit. Ett par skyltar hade inte skadat, vi får tänka på det till nästa år. Vid femtiden, när tävlingen skulle ha startat, regnade det duktigt. Dessutom saknade vi den norska bussen med mer än hälften av deltagarna. Det visade sig att de hade fått motorhaveri cirka fyra kilometer ifrån fältet. Bland annat på grund av detta blev tävlingsstarten försenad med två timmar och 45 minuter, vilket egentligen är helt oacceptabelt. Vi hade en helt otrolig publik som pallade med att vänta!

## Start

Till startlinjen kom slutligen tio man. Jag hade räknat med några till, men det var tydligen inga nya dogfighterpiloter från stockholm som kunde/vågade börja. Magnus Johansson från Åhus kraschade sin nybyggda MiG precis kvällen innan, och Helge Örbö hade problem med sin Spit i lunchuppvisningen och ställde därför bara upp som domare. I första heat hade jag själv problem med syntetolja och fick helt enkelt inte min motor att överhuvudtaget starta. (Tack för det Synex!). Norrmännen ändrade på eget bevåg om heatlistorna vilket innebar att det blev färre piloter än vad det skulle ha varit. Norrmannen Ödegård fick i alla fall in ett klipp på Rabben med sin P-47. Ola Johansson gjorde också sitt första heat i en tävling med den åran.

## Strid!

I andra heatet hettade det till ordentligt, med Roland och Rickard mot några av de bästa norrmännen. Per Sarvik kraschade sin P-47 i take off pga dåligt laddade ackar. Det hände dock inte så mycket rent poängmässigt, förutom att Roland fick in ett klipp. I tredje heat hände det däremot desto mer! Årets svenske "rookie", Ola Johansson, flög lågt, tufft och bra (som jag sa till pylonflygaren Jan Karlsson) tills han fick Rickards Bf109 genom vingen. En kill till Rickard! Dessutom tuggade Rickard lite av Rabbens fena. Det klipptes streamers åt alla håll och var överhuvudtaget ett mycket tufft heat. I

fjärde heat skulle Roland och jag pröva våra vingar mot Leikvolds, Rune Nessen och Ödegård. Jag hade nu bytt till min Hawker Typhoon, min andra flygning med det planet! Detta blev ett mycket tätt heat med sex plan i luften. Dock blev det inga klipp och inga kollisioner.

## Final

På grund av den fallande skymningen blev vi tvungna att stryka den tredje rundan med två heat och istället direkt köra finalheatet. Lite tråkigt men nödvändigt... Till final kvalade Rickard, Roland, Kjetil, Ödegård, Nessen och Rabben in. Vi övriga fick agera domare. Det såg ut att bli en tuff final... Roland fick tyvärr problem och kom aldrig upp i luften. Rickard däremot flög som besatt av kills och hans Bf109 flög minst lika bra och snabbt som norrmännens P-47or och Spits, tills att Kjetil fick in

### Resultatlista Barkaby 12/6 -93

1.(10)	Rickard Petersson	469p	2 kill	Bf109
2.(9)	Björn-Egil Rabben	322p	-	P-47
3.(8)	Kjetil Leikvold	306p	1 kill	P-47
4.(7)	Rune Nessen	272p	-	Spitfire
5.(6)	Knut-Arvid Ödegård	263p	-	P-47
6.(5)	Roland Petersson	193p	-	MiG-3
7.(4)	Ola Johansson	187p	-	J22A
8.(3)	Oddgeir Leikvold	175p	-	P-47
9.(2)	Martin Elmberg	66p	-	MiG-3/Hawker Typhoon
10.(1)	Per Sarvik	21p	-	P-47

en fullträff i Bf109ans bränsletank (bakom piloten) och den singlar ner utan stjärt. Kjetil försökte nödlända på landningsstråket, men missade med en meter, vilket innebär kill till både Rickard och Kjetil. Oddgeir och Kjetil slet förtvivlat med att ladda och tanka om Kjetils P-47 för att få upp den i luften igen. De skulle nu visa den häftigaste start jag nånsin sett. Oddgeir tog tag i yttervingen på P-47an, svängade den runt ungefär som i diskuskastning och släppte i väg den – och det funkade! P-47an stack iväg spikrakt upp i hetluften. Heatet fortsatte med ytterligare ett par klipp.

## Grillfest

Så var tävlingen över och vi packade ihop våra saker och begav oss tillbaka till campingen på Barkaby. Fram med grill, gitarr och dricka och festen var ett faktum. Att man sedan inte ska försöka flyga dogfight klockan halv fem på morgonen är en helt annan femma! Min MiG gjorde ett snyggt hål i gräsmattan på andra sidan stängslet, och piloten är fortfarande rapporterad saknad...

## Prisutdelning

Vid middagstid på söndagen förrättade vi så en prisutdelning som inte alls blev den fina tillställning jag hade tänkt mig. Själv kände jag mig ungefär som en dränkt råtta vid det laget, och det verkade vara samma stämning hos de flesta. Pokaler och plaketter var i alla fall uppskattade, och direkt efteråt åkte de flesta normän hemåt i sin buss.

Martin Elmberg

## Chapter Commander mumlar

Mummel, mummel, mummel. Varför kommer det inga nya till våra tävlingar? Det är den stora frågan. Jag hade hoppats på lite fler deltagare på Barkaby, faktiskt. Den enda nye fightern från sverige var Ola Johansson, som i mitt tycke gjorde en väldigt stark insats. Ola och jag hade bara tränat i åtta(!) flygningar inför Barkaby. Detta var alltså all dogfight, i princip, som Ola överhuvudtaget hade flugit innan han ställde upp i en tävling. Det tycker jag borde bevisa att det går att ställa upp i en tävling utan alltför stora förberedelser.

## Risker

Visst, det finns förstås risker med att tävla. Med lite otur blir man klippt och blir av med sitt plan, men det är egentligen mest otur om det skulle inträffa.

Det räcker att flyga fort och att göra ständiga undanmanövrer för att klara sig helskinnad genom ett heat.

## Provflygningar

Har ni problem med provflygning eller intrimning av era modeller? Det är bara att dyka upp på en tävling. så lovar vi att hjälpa till efter all vår förmåga och tid. Ska man vara med och tävla måste förstås ens utrustning och framförallt modell vara i bra trim.

## Kom igen!

Så kom igen nu och dyk upp på lite tävlingar och visa vad ni går för! Ju fler vi är,

## TÄVLINGARTÄVLINGARTÄVLINGARTÄVLINGAR

Bara för att Barkaby är över ska ni inte tro att tävlingssäsongen är slut, långt ifrån! Nu närmast kommer tre tävlingar under juli månad som är av den lite mindre kalibern med mindre konkurrens och stress. Med andra ord är de helt perfekta för dig som aldrig varit med och tävlat förut!

### 3/7 Thor-Strutsmeetinget på Emmaboda flygplats

Detta är alltså ett meeting och vi kommer att hålla en tävling under ca en timma (eller två) på lördag kväll. Beräknat antal deltagare är 5-7 stycken.

### 11/7 Tävling på Ronneby MFKs fält i Johannishus

Detta blir en tävling i samband med en modellflygträff som RMFK håller. Det blir antagligen även en lätt variant av Funfly-tävling under samma dag, om du är intresserad. Vägbeskrivning: Kör E22 mellan Karlskrona-Ronneby. Sväng av mot Tving i korsningen Gärestad-Tving. Kör 6km, sväng därefter av på liten grusväg till höger (På tävlingsdagen finns skylt "RC-flyg"). Därefter finns skyltar.

### 25/7 Ripa fighterbase i Åhus

Ytterligare en tävling på Ripa-fältet. Jag hoppas att ni som var där då möter upp igen, och ni som inte var det, BE THERE! (det blir kul...).

Dessutom hoppas vi på en tävling i Lund i September, och en tävling med efterföljande årsstämma i Sölvesborg i slutet av oktober.

desto roligare blir det faktiskt...

