

## Börja med Aircombat!

Avslappnad stämning på Aircombat Eurocuptävling i Trosa. För dagen hade vi besök av några ryska piloter.



Har du drömt om att flyga det där coola jaktplanet från andra världskriget, men aldrig riktigt vågat ta steget? Vill du lära dig att bygga modellflygplan eller prova på nya byggtekniker? Vill du ha lite mer utmaning utöver ditt söndagsflygande? Då är Aircombat grejen för dig!

### Klassiska jaktplan

Idag kan man för en rätt billig peng köpa ett jaktplan från andra världskriget som kommer i princip helt färdigt i kartongen. En sådan modell kan flyga hyfsat, beroende på tillverkarens ambitioner. Men vill man ha en riktigt välflygande modell av ett jaktplan från andra världskriget är de modeller som är byggda för Aircombat att föredra. Dessa är nämligen gjorda för att klara hela registret av hastighet och för att kunna göra snygga precisa manövrer.

En Aircombat-modell byggs i de allra flesta fall upp av en kombination av cellplast som kläs med s.k. brunpapper. Vissa detaljer görs av balsa och depron, som t.ex. vingframkant, stabbe och fena. Modellen är i skala 1/12 av en warbird från andra världskriget. Det kan vara allt

från de klassiska jaktplanen som Spitfire, Mustang och Messerschmitt till lite mer udda förebilder som den dubbeldäckade torpedbombaren Fairey Swordfish eller tyska prototypplan.

Det finns kanske dom som tror att en Aircombat-modell är svår att flyga. Sanningen är att en Aircombat-modell vare sig är lätt eller svår att flyga. Den är nämligen inte lättflugan som en nybörjarkärra, men heller inte speciellt svår att flyga. En väl byggd och rätt trimmad Aircombat-modell flyger dit du styr den. Styr du den inte, ja då kraschar den förr eller senare. Fördelen med en Aircombat-kärra är att den är riktigt rolig att flyga. Den går (nästan) så fort du vill, den svänger och loopar som du vill och du kan ha den både som en busflygmodell och som en enkel träningsmodell.

### Bygg ett jaktplan

Hur gör du då för att bygga dig en Aircombat-kärra? Det absolut enklaste är att du köper en byggsats. Det finns dels färdiga ARF:er, t.ex. från Great Planes, men det finns också särskilt anpassade byggsatser för svensk Aircombat. En byggsats jag gärna rekommenderar är Thun, som finns att köpa från RC-flight ([www.rcflight.se](http://www.rcflight.se)). Thun var Schweiz egenutvecklade jaktplan som användes av det schweiziska flygvapnet under andra världskriget. I modell är det en lättbyggd och relativt lättflugan Aircombat-modell. Med byggsatsen på Thun följer en byggbeskrivning som tar dig igenom bygget på ett lättfattligt sätt.

Är det då jobbigt och tar tid att bygga en Aircombat-modell? Nej absolut inte.





Här startar Pär Danielsson sin Ki-61 Tony. Notera den matchande hjälmen.

Konstruktören av Thun, Denny Fritsche, har från byggsatsen byggt ihop en Thun på ca sex och en halv timme. Det är faktiskt kortare tid än vad det tog mig att montera ihop en Aircombat P-47 ARF från Great Planes. Med andra ord är det fullt möjligt för dig som läser detta att köpa dig två Thun-byggsatser och bygga ihop dessa till färdiga modeller på en helg och några kvällar!

## Glöd eller el

En Aircombat-modell driver man med glödstiftsmotor eller med en el-setup. Dagens svenska regler för el är generösa och har du en hyfsad drivlina om 300-500W liggande passar den säkert att driva din Thun eller vilken Aircombat-modell du nu väljer. Reglerna för el-motorer i Aircombat är kanske inte helt lätta att sätta sig in i, men i grunden går reglerna ut på att förhindra att någon har alltför vassa prylar i sin modell. Har du funderingar på om din el-setup funkar för Aircombat, skriv då en fråga på [www.aircombat.se:s](http://www.aircombat.se:s) forum. Men som sagt, de flesta setup:ar om ca 300-500W funkar.

Föredrar du glödstiftsmotor använder man .15 - .25, beroende på förebildens och modellens storlek. Thun använder t.ex. .25-storlek och det är den vanligaste motorstorleken inom Aircombat idag.

Fr.o.m. 2012 kan vi i Sverige också använda oss av .21-motorer i förebilder som hade minst 12m spännvidd och då modellen har minst 1m i spännvidd. Spännande modeller som får en bättre chans i tävling med dessa regler är t.ex. Ta152H och Hawker Hurricane.

Vad ska man då välja, glöd eller el? Ja valet avgörs kanske mycket av vad man är van vid. Min bedömning är att det ena inte är bättre än det andra, så som tekniken ser ut idag. El har den stora fördelen av att vara driftsäkert. En elmotor startar när du dra på gasen, helt enkelt. Och får du



En silvermålad Thun startar med streamern knuten runt stjärtpartiet.





Det går även att tävla med EDF-modeller i Aircombat. På bilden ser vi Denny Fritsches ME262 med två EFD som drivkälla.



En P-47 Thunderbolt Great Planes ARF, här med elmotor Turnigy 35-36.



En Thun startar för klubb tävling i vinterlandskap.

en streamer som trasslar in sig i propeller, eller om du flyger så lågt att du tuggar gräs (!) då dör en elmotor inte av den extra belastningen (så länge ESC:en inte brinner upp, så klart). Glödstiftsmotorn har däremot den i Aircombat stora fördelen att den är enkel att tanka om till nästa heat. För en eldriven modell måste du byta hela ack-paketet, vilket i princip alltid tar längre tid än att tanka tanken full med metanol.

## Rolig tävling

Det ultimata är naturligtvis att ta sig till en tävling och prova Aircombat mot andra piloter. Att tävla låter för många som något stort och allvarligt, men i Aircombat ser vi det lite annorlunda. Vi träffas och flyger luftstrid med varandra och har kul. That's it. Eller som en av de nya piloterna under 2011 uttryckte det: "Jag ville börja tävla och jag tyckte att Aircombat var den gren som var mest avslappnad".

På en Aircombat-tävling deltar du normalt i tre kval-heat innan finalen som flygs av tävlingens 7 bäst placerade piloter. Streamers tillhandahålls av tävlingsarrangören, men ta med några tomma toarullar att rulla upp den på. Du behöver ha en hjälm på huvudet, av säkerhetsskäl. Det är också bra om du föränmäler dig till tävlingsarrangören (dock inget krav) men bortsett från det är det bara att ta med dina modeller (bra om du har minst två) och beger dig till tävlingsfältet, anmäler dig och betalar tävlingsavgiften. Du måste vara medlem i SMFF också, men eftersom du läser den här tidningen är du så klart redan medlem.

Men, säger du nu, kraschar man inte alltid sina modeller i Aircombat? Nja, det blir ju en del av luftstridsmomentet att ju tätare man manövrerar för att klippa varandras streamers, desto större är risken att man kolliderar. Min erfarenhet är dock att när du deltar i Aircombat-tävling dom första gångerna kommer du troligen inte att flyga så tajt som alla andra och risken för kollision minskar då också rejält.

## Att bygga, flyga, laga...

Men visst är det en del av Aircombat-livet, att bygga, flyga, krascha och laga. Men så är det väl med det mesta av modellflyget, eller hur?! Det finns många fördelar med Aircombat-modellerna ur den här aspekten. Dels är modellerna billiga och snabbbyggda, du bygger en modell på 10-20 timmar. Dels är modellerna konstruerade och gjorda i material som gör att dom kan repareras om och om igen.

När en Aircombat-modell av cellplast kraschar, då tar man reda på alla delar. Sen limmar man ihop dom med PU-lim och man använder då t.ex. maskeringstejp och når för att få ihop allt rakt igen. Har





Så här fint kan man bygga sin modell, här ser vi Mattias Widén med en av sina tvåmotoriga ME110 beredd inför start i twin-heat trophy - en tradition på Örebro-tävlingen där enbart tvåmotoriga modeller möts.

vingen gått av? Leta upp delarna, limma, tejpa. Samma sak för kropp, stabbe, fena... Ett exempel: I en klubbävling förra vintern smälde jag en Typhoon ner i isen i ca 70km/h och 30 graders dykvinkel. Delarna flög inom en radie av fem meter... Väl hemma i bygghörnan tog det mig ungefär 30 minuter att laga ihop planet, som flög på tävling två helger efteråt igen.

Mer information om regler, tävlingsdatum och modeller hittar du på [www.aircombat.se](http://www.aircombat.se). Har du frågor om Aircombat är du välkommen att ställa dessa på något av forumen på [aircombat.se](http://aircombat.se) - jag kan nästan garantera att du får svar inom ett dygn, ja kanske t.o.m. inom någon timme!

Ja, nu när du har läst allt detta om hur fantastiskt roligt vi som flyger Aircombat har det, varför inte prova du också?! Det är inte svårt. Det kostar inte speciellt mycket pengar. Men det är garanterat riktigt, riktigt roligt! Och du, det är väl för att ha roligt som vi är modellflygare?

Martin Elmberg

## Tävlingskalender Aircombat 2012

Datum	Plats	Grupp	Övrigt
2012-04-14	Älmhult	Syd	Briefing: 12:00
2012-04-28	Vara	Väst	Briefing: 12:00
2012-05-05	Enköping	Öst	Briefing: 11:00
2012-05-12-13	Jönköping	Syd/Väst	Briefing: 12:00
2012-05-20	Strängnäs	Öst	Briefing: 11:00 Obs, söndag.
2012-06-09	Trosa	Öst	Briefing: 11:00 Eurocup
2012-06-30	Mölnadal	Väst	Briefing: 12:00
2012-08-04	Halmstad	Syd	Briefing 12.00
2012-08-25-26	Herrljunga	Väst	Briefing: 12:00 SM + WW1
2012-09-01	Sala	Öst	Briefing: 11:00
2012-09-15-16	Örebro	Öst, Väst	Briefing: 11:00
2012-10-06	Ripa	Syd	Briefing 12.00

För att delta på tävling krävs medlemskap i SMFF och SMFF tävlingslicens. Det tar ca en vecka att få tävlingslicens, så ansök i god tid.

Under SM i Herrljunga körs även en tävling i Aircombat WWI, d.v.s. med modeller från första världskriget och enligt regler publicerade på [www.aircombat.eu](http://www.aircombat.eu).