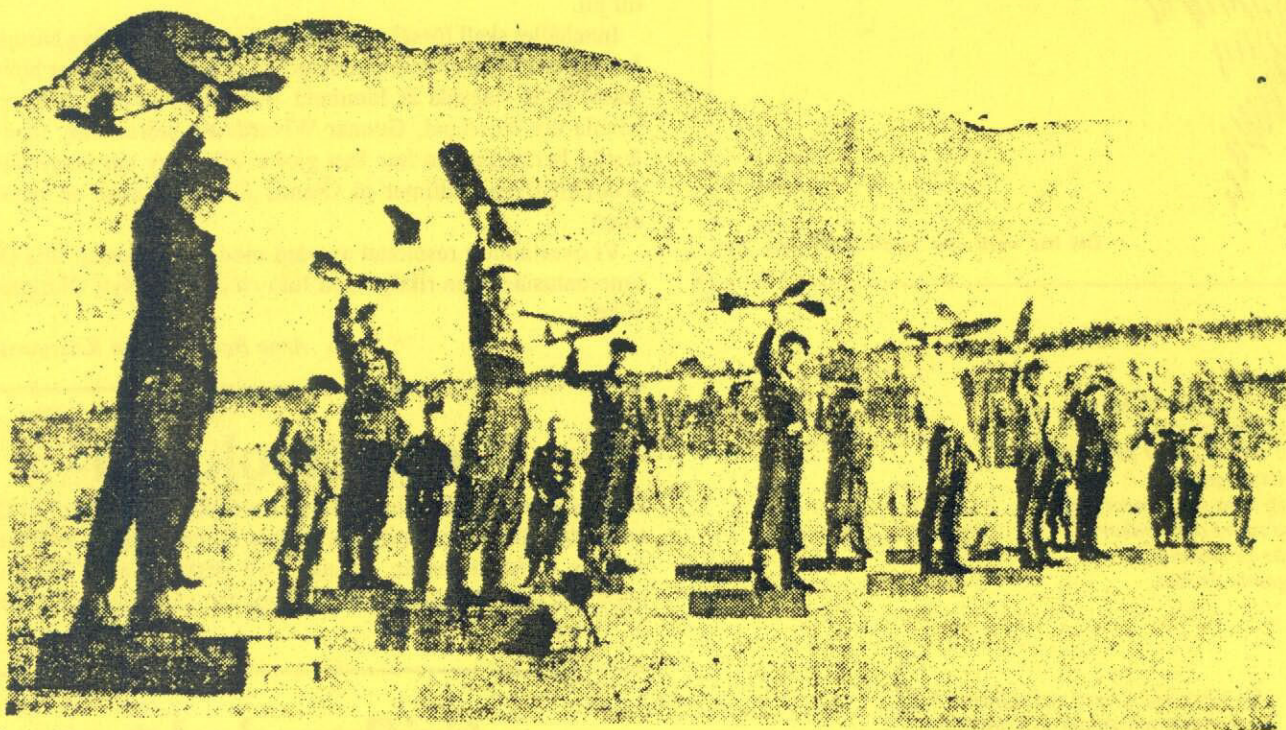


"OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare

Västernorrlands Allehanda

Måndagen 26 Mars 1945



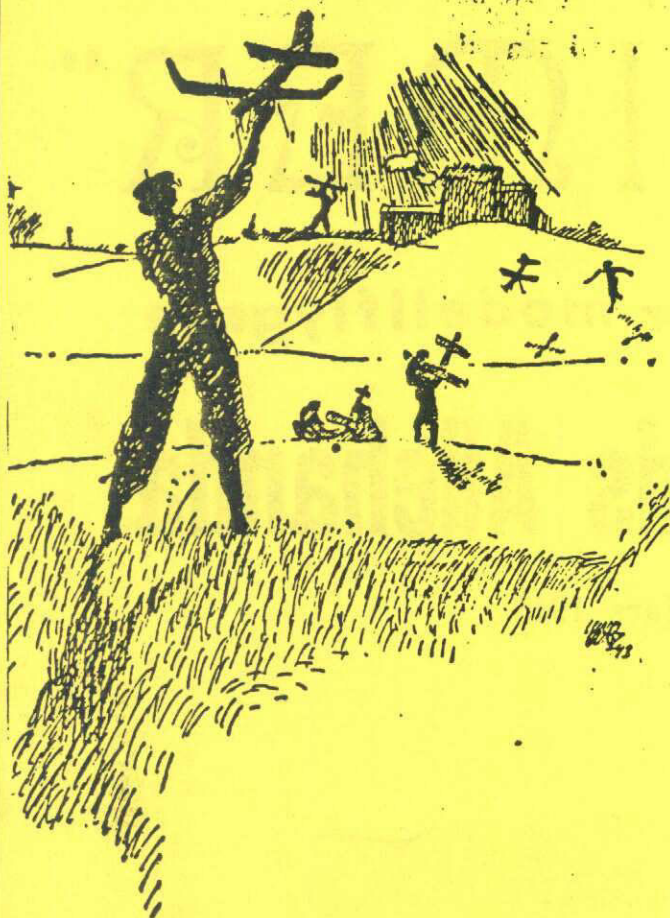
25 av Härnösands flygarpojkar deltog i uppvisningen. Här ses A-styrkan — ena hälften — klar till start.

*2,000 såg flyg i Härnösand
Gamla modellflygare berättar
Oldtimers i skala 1:1, ritningar*

Nr 3. 1985



MODELLFLYGARNA.



Det har varit stor modellflygtävling igen

Pojkarna pillar med fil och kniv
och finaste sandpappersark.
Att flyga mot vårhimlen är deras liv
från jordklotets låga mark.
De skapar sig lätta manöverorgan
och märkliga roder och spakar,
ty numera gör de modellflygplan
i stället för gamla drakar.

De sitter om vintern vid slöjdens bord
och sågar och gnider och limmar.
De pysslar och arbetar utan ett ord
i hundratals aftontimmar.
Så träder de ut någon vårlig dag
på soliga fält och hult
och leker med sina modeller ett slag
med bröstet av glädje fullt.

Och vi som vid drakars flykt som små
i vinden av jubel skrek,
vi borde väl inte ha svårt att förstå
den nya ungdomens lek.
Med blicken riktad mot himmelens höjd
över landets diken och tuvor
de följer i år sina plan med fröjd
i knallröda, toppiga luvor.

HENRIK



ÖSTERSUND 200 ÅR 1986

Som framgår av omslaget är nr 3/85 av Oldtimer en Norrlands-upplaga. Redaktionen gick till verket med målsättningen att tidningen skulle vara klar till mitten av november. Den ambitionen sprack förstas per omgående. Nu hoppas vi åtminstone vara klar till jul.

Innehållet skall försöka spegla gårdagens modellflyg häruppe. Jomennisst! men eftersom redaktörerna är äkta surjämtar blir det naturligtvis slagsida åt Jämtland. Allt kommer förstas inte att handla om Norrland, Gunnar Wivardsson bidrar t.ex. med en festlig berättelse om hur han gjorde allvar av sin länge närda dröm att flyga Oldtimer på Ölands Alvar. Så skall en slipsten dras!

Vi överlämnar resultatet av våra mödor och önskar alla Oldtimerentusiaster en riktigt God Jul och ett Gott Nytt Oldtimerår 1986.

Arne Berglin, Sten Kristiansson

Wentzelpokalen

Från och med 1985 tävlas i klass S1 vid Wentzelpokalen på Op-tands flygfält i Östersund. Dock har arrangörerna satt 1953 som senaste konstruktionsår. Orsaken till detta är att "Gladan", oupplösligen förenad med Wentzelpokalen, är konstruerad detta år.

Friflyg-skala

Oldtimer-Sällskapet, Östergötlands Flyghistorisk Förening och kanske även Flygvapenmuseum vill slå ett slag för en modellflyggren, som alldeles somnat av. Linköpings stad — kommunen fyller 700 år — Malmslätt blir 75 år — Museet blir 3 år — under 1987. Då ska vi försöka komma in på gamla F3-Malmslätt och flyga med gummimotor respektive förbränningsmotordrivna skalamodeller **OBS!** Ej radiostyrda! De ska vara friflygande. Närmare regler kommer senare. Den som initierat detta är Carl-Gustaf Ahreemark. Tips om lämpliga modeller och var man kan få tag på ritningar kan du få från honom och S-O Lindén.



Vinjettpildern visar modellflygare från Östersund i Gröndalen, fr. v. rekordhållaren i S2 Lars Persson, Sture Sandberg och längst till höger Mårten Lindahl.

NORDISKA FLYGTIDNINGEN
MALMO — NR 9 — 1946

NF presenterar:

ÖSTERSUNDS FLYGKLUBB

— stark norrländsk modellflygelit

I SEPTEMBER 1943 bildades på initiativ av Mårten Landahl och Sture Sandberg Modellflygsektionen inom Östersunds Flygklubb. Vid starten hade sektionen endast ett tiotal medlemmar. Till klubbledare för år 1944 valdes Sture Sandberg. Denne är själv en mycket skicklig modellflygare — elitmärket erövrades 1945 — som för övrigt nyligen startade Norrlands enda större modellflygfirma, Norrlands Modellflygindustri. Under hans ledning tog verksamheten fart, och aktiviteten vid flygnin-garna under söndagarna var mycket stor. Klubben deltog dock ej i tävlingsverksamheten under detta år. 1945 blomstrade emellertid tävlings-utbytet mellan Östersund och ett flertal andra klubbar upp. Till klubbe-dare under detta år hade valts Mårten Landahl — även han innehavare av elitmärket. Vid en tävling i Sundsvall, där några av sektionens medlem-mar ställde upp, hemförde dessa segern i såväl S1- som S2-klassen. En månad senare fick sundsvallsklubben tillfälle till revansch vid en tävling i Östersund, men även denna gång gick segern till östersundsklubben.



Så här ser de ut — de norrländska modellflygarna: T. v. Östersunds segrande lag i Sundsvalls-tävlingen. Sture Sandberg, Mårten Landahl, Olle Olsson samt Lars-Magnus Persson.

Två rekord på en flygning

Vid uttagningen till KSAK:s Rikstävling placerade sig sektionens lag på 7:de plats, men på grund av ekonomiska svårigheter kunde man inte sända något lag till finaltävlingen. Sommaren 1945 deltog däremot ett lag från Östersund i Vingarnas jubileumstävling på Skå-Edeby. Därvid slog som bekant östersundaren Lars-Magnus Persson nytt svenskt rekord i klass S2 med en flygning som varade i 1 timme och 2 minuter! Under denna flygning slogs även nytt svenskt höjdre-kord, då modellen uppnådde en höjd av 575 meter. Bland de andra goda resultaten vid denna tävling märktes Sture Sandbergs andraplacing i klass G1. I lagtävlingen slutade klubben på tredje plats.

Vid SM-tävlingen i Halmstad 1945 representerades klubben av ett lag på tre man, av vilka Sture Sandberg blev 3:a i klas S1.

Besegrade sin egen klubb

Vid en av klubben anordnad tävling på Storsjöns is vid Östersund fick emellertid arrangörerna vidkännas ett svårt nederlag mot Umeå Flygklubbs Modellflygsektion, vars lag belade de främsta placeringarna. Det

ta berodde kanske till stor del på att östersundsklubbens förste klubbledare, Sture Sandberg avflyttat till sin födelsestad Umeå och alltså tävlade för denna stads lag.

Under påskhelgen 1945 företog klubbens modellflygare tillsammans med segelflygarna en expedition till Gröndalen i Jämtlandsfjällen. Denna expedition varade en vecka och blev mycket givande inte minst för modellflygarna, som fick ett utmärkt tillfälle att försöka sig på hangflygning med sina modeller. — Vid ytterligare en tävling i Hammerdal i nov. 1945 belade en östersundare en första plats i klass S2.

Bra fält men sämre bygglokal

Vid ingången av 1946 hade sektionen c:a 45 registrerade modellflygare. Till klubbledare för detta år valdes Roland Reineck. Sektionen fick nu en svår motgång i det att den blev utan bygglokal. Tidigare hade segel- och modellflygsektionen inom klubben fått disponera en butikslokal på tre stora rum med värme. Nu stod medlemmarna en tid utan lokal, till dess att man kunde flytta in i en visserligen rymlig men inte särdeles varm lokal i ett gammalt tingshus i stadens utkant. Genom tillmötesgående från stadens myndigheter får klubben disponera denna "nya" lokal liksom den tidigare gratis. På grund av den fuktiga luften i den nuvarande lokalen kan inte segelflygaren använda densamma till bygge, varför modellflygarna ensamma får disponera hela lokalen. Trots att fukten naturligtvis även inverkar menligt på modellflygarnas verksamhet råder det varje helgfri kväll ett intensivt arbete på klubblokalen. Det konstrueras och byggs modeller till sent ut på kvällarna. På söndagarna samlas sedan medlemmarna till trimning och tävlingar på A 4:s exercisfält en bit från bygglokalen. Detta fält är inte särdeles stort, och runt omkring det finns bostadshus. Detta senare har emellertid det goda med sig, att flertalet bortglugna modeller återställs till klubben av ärliga upphittare, som bor i närheten. Under den senaste tiden har sektionen även kunnat använda det utomordentligt goda flygfältet vid Ope en mil utanför Östersund. Detta fält, som är omgivet dels av låg skog och dels av åkrar och ängar, är ett verkligt tillhåll för termikuppvind. På vintrarna, som är ganska långa så här pass långt norrut, flyger man mest på Storsjöns is. Något mera idealiskt "tävlingsfält" kan man knappast tänka sig.

Egen stil på konstruktionerna

Klubbens mest framgångsrika medlemmar under den senaste tiden har varit brevbäraren Stig Lewin, som med sina vackra och välbyggda modeller gjort många flygningar på närmare 10-minutersgränsen, Curt Svensson och klubbledaren Roland Reineck. Lewins kärror ha nästan undantagslöst haft omvänd pilform på vingen och har visat sig vara mycket startsäkra. Reineck har konstruerat en modell kallad "Ankan", som är försedd med U-formad "stabbe" med plattor och en extremt lång nos.



På bilden t. h. beudras Mårten Landahl och hans modell småpojkarne omedelbart efter sin seger i klass S3.

Denna modell har vid uprepade tillfällen gjort flygningar på över 4 min. och visat sig vara mycket termikkänslig.

Den genomgående stilen på sektionens modeller har i övrigt varit låga och platta kroppar samt V-formade stabilisatorer. Dessa båda egenskaper har visat sig i praktiken medföra såväl god start som kurvningsförmåga.

Gott om märkeshajar

Utöver klubbledaren består klubbens styrelse av Curt Svensson, den energiske kassören samt klubbens materialförvaltare och allt i allo, Herbert Jacobsson, populärt kallad "Kusen". Märkestagningskontrollant är Stig Lewin.

Inom klubben har erövrats 4 elit-, 12 guld-, 15 silver- och 25 järn- o bronsmärken.

I år har Roland Reineck och Curt Svensson deltagit i den tredje instruktörskursen på Älleberg, och de är nu som bäst i färd med att omsätta i praktiken de lärdomar som de inhämtade under denna. Resultatet härav låter kanske inte vänta så länge på sig...

Modellflygarminnen från södra Jämtland

av Arne Berglin

Kurt Sandberg avslutar sin fina artikel i förra "Oldtimer" med orden: Tänk att modellflyg ge så mycket glädje. Det håller jag odelat med om. När man ser tillbaka på sitt modellflygarliv och skall försöka göra en summering är det svårt att riktigt definiera vad det är som gör att modellflyg är så oerhört fascinerande. Nåja, summering; Jag har ju förstås tänkt flyga oldtimers långt in på 2000-talet.

Först en presentation av författaren. Jag är född i Hoverberg, Bergs församling, 6 mil söder om Östersund, 56 år ung, till yrket mejerist, ansvarig för mesvarutillverkningen vid Östersunds Mejeri.

Min första modell var ett pappersplan som jag fick på Konsum eller Kopra som vis sa. Det klipptes ur ett ark. Kroppen veks ihop till V-form och en 2-öring limmades fast i nosen. Planet var färggrant men flög förmodligen inget vidare. Sedan fick en yngre broder och jag varsin flakmodell av furu. Mitt flög bättre när vi kastade planen från en backe bakom ladugården. Detta fixade brorsan genom att resolut klippa av kroppen på min modell med en klövsax. Efter sabotaget följde givetvis en stunds intensivt slagsmål.

Min första kontakt med riktigt modellflyg fick jag när en grannpojke vilkle ha min hjälp med att bygga en "Flax" som han fått i julklapp. Med gemensamma krafter lyckades vi få ihop modellen och sen blev jag så begeistrad att jag beställde en likadan från Sven E Truedsson. "Flax" var emellertid för tillfällets slut, så jag fick en "Sländan" istället. Byggsatsen var tillverkad av Bröderna Boreus, Helsingborg. Vid det här laget intresserade sig alltfler grannpojkar för modellflyg. Vi beslöt oss för att strata en klubb. Året var 1944 och medlemsavgiften fastställdes till 5 öre per månad.



Starterna skedde från lagårdstaket och tiden togs på en väckarklockas sekundvisare. Eftersom vår lagård stod på en backe låg takåsen ca 30 meter ovanför den omgivande terrängen. Flygtiderna var sällan över 20 sek. En av grabbarna byggde först en "Pollux" från Swings Sportdepå. Den flög sällan över 10 sekunder. Hans nästa bygge var "Flugan", en väldigt stor kärra tyckte vi. Spännvidden var 1 meter medan våra andra modeller hade mellan 50—80 cm. "Flugan" nådde utan vidare flygtider på 30 sekunder.

Förutom "Sländan" flög jag med "Borås 1:an" från Hobbyförlaget, Borås.

År 1945 började jag som mejerielev vid Undersåkers mejeri i Västra Jämtland. Så värst mycket modellflyg blev det nu inte ett par år framåt. Dock byggde jag ett par Auster. Den första typen av byggsatsen där alla delar var av balsa.

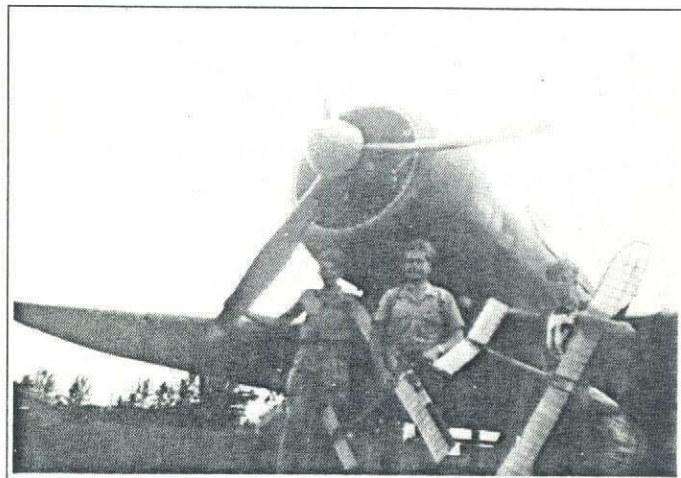
Så småningom blev det dags för min ostpraktik och år 1947 kom jag till Bergs mejeri, i hemorten alltså. Bergs mejeri låg i Svenstavik och där hade man samma år startat modellflygklubben Z3 Termik. Jag gick naturligtvis med och nu blev det fart på modellflygetandet. Sl:an "Easy" inköptes från Thore Haglund och jag lyckades ta järn och bronsmärkena. Fordringarna för bronsmärket var ju 3 flygningar om 1 minut. Silvermärkets 3 x 1,40 verkade helt omöjligt, tills jag en vacker dag fick en flygning på 3,08. "Easy" hade fått termik! Ett par flygningar på drygt 1,40 och saken var klar. Flera av grabbarna följde mitt exempel och klarade silvret med sina "Bantam" och "Flugan" men även med "Vargen".

Att någon skulle klara guldmärket verkade helt omöjligt, att en kärra skulle flyga 3 minuter 3 gånger samma dag trodde vi inte på.

Thore Haglunds katalog studerades flitigt, jag inhandlade "Skyway",

en av grabbarna, Bengt Andersson, bestämde sig för "Tico-Tico". Bengt hade för övrigt gjort en egen konstruktion, en S2:a med dubbla stjärtbommar som han döpt till "Blue Bird". Varför kunde ingen begripa inte ens han själv. Kärran var nämligen helt rödmålrad. Den flög för övrigt medelmåttigt, sällan över 1 minut.

Nåväl, både Bengt och jag klarade guldmärket med våra nya modeller. Året var 1948 och nu skulle vi vara med på vår första stora tävling. Norrlandsmästerskapet skulle gå av stapeln på F4 på Frösön och det var med spända förväntningar vi åkte in till Östersund med rälsbussen och vidare ut på Sveriges vackrast belägna flygflottilj.



Jag startade i S-int med min "Skyway" och blev 3:e man. Det var inte så många tävlande i den klassen. Bengt med sin "Tico-Tico" i S2 hade större konkurrens och slutade på 15:e plats. Vi insöp allt med vidöppna sinnen och fick många tips för vår vidare verksamhet. Bland annat fick jag syn på en modell som attraherade mig så pass att jag sedan beställde en byggsats. Det var "Charlie", en S2:a med finsk vingfastsättning, alltså med delbar vinge. Den flögs av konstruktören själv. Kärran var synnerligen svårbyggd, men blev en bra sysselsättningsterapi när jag strax före jul bröt foten ur led vid skridskoåkning med 3 månaders sjukskrivning som följd.

I och med att jag börjat tävla med oldtimers har jag byggt repliker av såväl "Easy" som "Skyway" och "Charlie".



DET ÄR MIN MODELL!

Charlie
Startsaker A 2:a med finsk vingfastl. Spv. 170 cm. Kr. 9:85



Easy
Ny succémodell till största delen konstruerad i balsa. Spv. 96,5 cm. Kr. 6:75

Rekvirera vår katalog omfattande över 30 sidor, där Ni finner allt för modellflyg. Sändes gratis!

TORE HAGLUND
MODELLFLYGINDUSTRI
Centralgatan 31, Hofors - Tel. 423

År 1949 praktiserade jag vid Valne mejeri, 3 mil norr om Östersund. Där tillverkades ementalerost, 2 ostar om dagen med en vikt av 85 kg per styck. Det var jobbigt men jag orkade i alla fall med att bygga "Master", en S-intmodell med en genialisk kropps konstruktion.

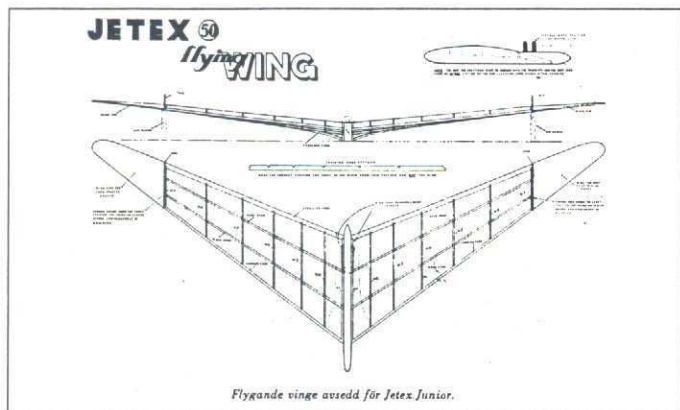
Jag avslutar redogörelsen om mina tidigaste modellflygarår med några ord om Jetex.

I början av 50-talet byggde jag två "Jetex Demon". Nr 1 försvann vid första flygningen och återfanns först efter flera veckor. Den var naturligtvis förstörd. Men Jetex 100 motorn var hel. Demon nr2 byggdes och gjorde många fina flygningar. Det var dock nära att den fått ett våldsamt slut när en flygning slutade i en hög slät tall. Min äldste broder, som då var tulltjänsteman, erbjöd sig att skjuta av kvisten den fastnat i med sin sin tjänstepistol. Förtsa skottet missade och när den andra kulan gick igenom vingen avböjde jag ytterligare hjälp. Genom att klättra upp i en gran bredvid tallen lyckades jag peta ner Demonen.

Forts. på nästa sida

En annan minnesbild. Jag skulle demonstrera jetexflygning för mina kurskamrater vid Dvårsatts Mejeriskola. Vi höll till på en åker där ett tiotal kor gick och betade. Eftersom kor är mycket nyfikna, hade vi snart hela koflocken omkring oss. De följde intresserat mina förberedelser för flygningen. Men när Demonen med ett väsende steg mot höjden var det slut på kolugnet, samtliga stack iväg med svansarna i vädret och följde sedan uppvisningen på behörigt avstånd.

Jag byggde även en flygande vinge som Sigurd Isacson saluförde. Flygande vingar brukar vara svårtrimmade. Men denna flög bra från första stund och jag minns speciellt en vinterdag på Indalsälvens is utanför Undersåker. Temperaturen höll sig strax under noll, himlen var klarblå och det var fullkomligt vindstilla. Vällistefjället, Renfjället och Åreskutan inramade det hela. Den rödklädda vingen gjorde ett tiotal perfekta flygningar och Jetexmotorn lämnade varje gång en fin rökspiral efter sig.



Detta får bilda slutvinjett. Jag kanske återkommer med modellflygarminnen från 50-talet och framåt vid ett senare tillfälle.

Arne Berglin

OLDTIMER PÅ ALVARET

Vi höll på att packa bilen för en kortare bilsemester. Det behövs mycket prylar när tre vuxna (ur bilreseutrymmessynpunkt är en tolvårig dotter att betrakta som drygt fullvuxen!) och en hund skall leva en vecka med bilen och ett extremt fjälltäkt med knapp ligghöjd som enda bostäder.

Hittills hade allt fungerat planenligt. Jag hade föreslagit östra Småland som resmål. Vimmerby, Västervik och sedan ner mot Kalmar.

— Öland!, hade hustrun sagt. Då åker vi även till Öland, där har jag aldrig varit.

Därmed hade hon fått bestämma oss, och min sedan länge närda dröm om att få flyga modellflyg på Stora Alvaret skulle kanske uppfyllas. Utrymmesargumentet hade jag förtänksamt undanröjt genom att låna en stor skidbox, som jag monterat på taket under ivrigt argumenterande om hur skönt det skulle vara att slippa sitta trångt.

Jag hade just hittat en lämplig låda och packat ner min 50 cm oldtimermodell (Oldtimer-sällskapets posttävling pågick t.o.m. sista juli, så det skulle passa väl in) och diverse tillbehör som reservmotorer, drill, tape m.m. På väg nedför trappan möter jag hustrun.

— Vad är det där! Orden kommer rappt och med ett tonfall som avslöjar att hon vet svaret.

— Jag tänkte jag skulle försöka få tillfälle att trimma lite. Den här lilla oldtimern har varit besvärlig att få ordning på.

— Menar du allvar...

— Ja, just det, avbryter jag. Där är ju stora ytor och alldeles slätt. Och så kan man ju passa på att titta på blommorna samtidigt.

Hustrun skakade uppgivet på huvudet när jag lade lådan i den stora skidboxen.

Vid ett lägerstopp på en biltillgänglig ö i Västerviks vidunderliga skärgård, som vi raskt beslutade oss för att någon framtida semester utforska båtledes, tar dottern och jag en liten promenad. Jag berättar om vad vi ska göra på Öland: titta på fåglar, blommor, ruiner, arkeologi — och flyga modellflyg.

— E' du dum, eller? Vaddå me'?

— Min röda oldtimer. Och du får ta tid för det är posttävling.

Hon inser att hennes oförfärlige fader troligen menar allvar, men hysar fortfarande visst tvivel.

— E' de' den som ligger i den där lådan?

Jag nickar instämmande. Plötsligt stannar hon.

— Vet mamma om det?

Jag bekräftar att så är fallet och får det dräpande omdömet: — Du är inte klok!, men samtidigt fnittrar hon och avslöjar därmed att hon är road av tilltaget.

Väl på Öland åker vi till Ottenby för fågelskådning. Vadarsträcket har börjat, och jag inviger familjen i de tydliga skillnaderna mellan förefintliga kärrsnäppor, gluttsnäppor, kustsnäppor och spovsnäppor. Långe Jan får även sin tribut av övriga familjen, medan jag med tubkikare besöker yttersta udden. Att hustrun har en viss förståelse för sin makes obskyra hobbies avslöjas dock när hon senare pekar mot en buske. — Titta där!

— Vaddå, säger jag som inte ser något.

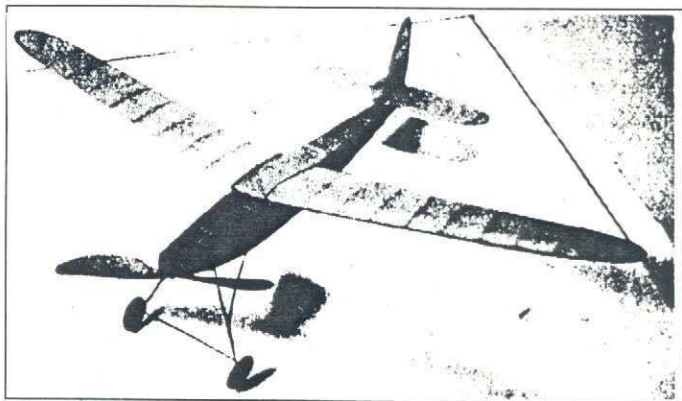
— Strax under toppen, på grenen till vänster.

Jag fokuserar kikaren och minsann — hon har sett en stenkäck! Utan kikare! Och utan att vara fågelintresserad.

Från Otteby styr vi norrut och besöker Eketorps befästa fornby, som restaurerats till sitt 600-talsskick med hela byn omsluten av hög ringmur mitt ute på Alvaret. Det är en mycket intressant visning i detta levande museum, där man gör upp eld med flinta och fnöske och bakar bröd över öppen eld. Jag kan dock inte låta bli att kasta förstulna blickar ut över Alvaret. Stort, platt och lockande. Snart!

Strax norr om Eketorp svänger jag in på en väg som leder rakt över Stora Alvaret. Vi parkerar på en avfart och jag plockar fram modellen, medan hustrun börjar ordna kaffe och smörgås.

Jag har aldrig fått till något riktigt konsistent flygmönster hos denna lilla 50 cm-modell, annat än i helt vindstilla. Nu blåser det kraftigt. Typiskt! Det hade varit nästan vindstilla på förmiddagen! Jag och dottern vevar upp modellen och när jag kastar den visar den upp den luftcirkus som är typisk för lilla oldtimer-klassen, innan vinden tar tag i modellen och kastar den i marken. Ett förnyat försök ger samma resultat. Modellen hänger i propellern och kommer inte runt mot vinden. Det är tydligt att modellen måste ges mera fart för att stabiliseras, varför jag byter motor till något som jag dittills ansett vara kraftigt överdimensionerat för klassen. Och si! Nu fungerar det! Med måttlig uppdragning går modellen runt mot vinden och stiger. Jag har fått åskådare i form av några cykelturister, när jag ber dottern hämta en pallning på 1 mm för att justera stigraketet.



— Det här är ju 1,5 mm, jag behövde 1,0, sa jag när hon kommer med pallningen.

— Det var mamma som tog fram den och jag sa att den var för tjock, men hon sa att det gick nog bra ändå.

Hon går tillbaka och hämtar en 1,0 mm pallning, för hon förstår vem som är modellflygexperten i familjen.

Nu drar vi upp modellen kraftigare, och för att inte riskera någon bortflygning har jag kopplat bort frihjulsmekanismen. Efter en förstulen blick över axeln för att konstatera att åskådarna fortfarande är kvar, släpper jag modellen som elegant stiger högre och högre. De imponerade åskådarna får veta att modellen är en kopia av en modell från 1941 och att den drivs av ett tvinnat gummiband och att jag nu måste börja springa, för modellen börjar se oroväckande liten ut där den har förts bort av vinden.

En knallröd modell borde vara lätt att hitta, men Alvaret visar sig vara en symfoni av färger, och jag får leta länge innan jag får syn på modellen.

På återvägen funderar jag på pallningen. Jag skulle vilja justera motorflykten något ytterligare men kan ju inte ta 1,5 mm pallning, så jag bestämmer mig för att sidorikta fenan 0,8 mm i stället. Men först skall jag göra ytterligare en försiktig flygning med nuvarande inställning för att få ett hyfsat resultat till posttävlingen. Det kallas taktik och inte feighet, förklarar jag för dottern när vi gör en ytterst måttlig uppdragning för en flygning som resultatmässigt dock är en hygglig uppbackning till den första flygningen.

Till den tredje flygningen byter jag motor och gör pallningen av fenan och nu är allt perfekt. Ett vackert stigmönster resulterar i fin höjd och solen lyser genom en röd modell mot en klarblå himme.

— Nu gick den fint. Så ska du ha den.

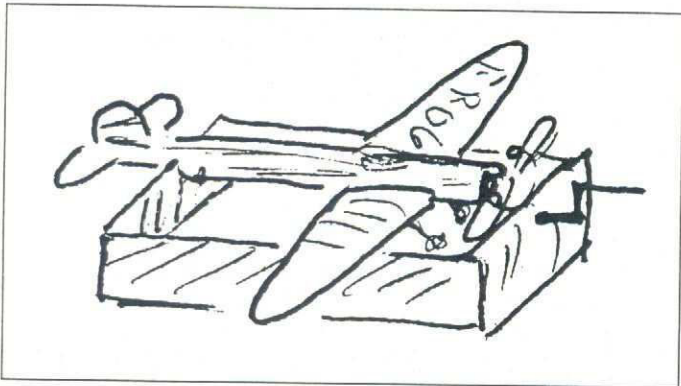
Expertkommentaren kommer från hustrun som givit mig kaffe och smörgås, och hand i hand går vi ut över Alvaret för att hämta modellen.

Gunnar Wivardsson

HEWA

Under denna rubrik döljer sig undertecknad, Helge Wannberg. Jag skall försöka teckna modellflyget från min egen och även Norrlands sida på 30—40-talet. Det var i mitten av 30-talet det började. I julklapp fick jag av min far ett färdigbyggt plan — en FROG. Sedan man monterat ihop delarna satte man ner den i kartongen och vevade upp gummisnodde. Modellen var av papp och aluminium. Den var försedd med en växel, som jag sedan själv använde på mina MA 1:or (stuvmodeller spv t.o.m. 50 cm) och MA 2:or (kroppsmodeller spv 50—75 cm).

Någon flygklubb fanns inte här i Ångermanland, utan jag gick med i Fibs Modellflygklubb.

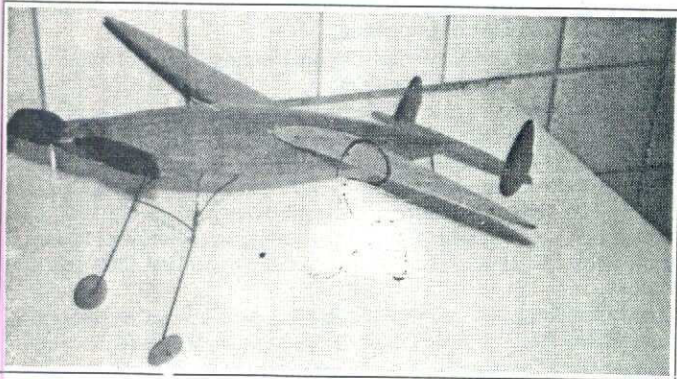


1939 var första året jag tävlade. Det var FIB:s uttagningstävling i Kramfors. Där blev jag 2:a, slagen med 0,9 sek.

1940 I juni detta år bildades NÅFK (Norra Ångermanlands Flygklubb) med en modellflygsektion. I oktober detta år för jag och Evert Gidlund på vår första tävling utombys. Det var i Avesta. Plac. blev 3:a resp. 2:a. **Rubriker kring tävlingen:** Över 700 personer på modellflyget i Avesta, - - tävl. var bättre organiserad än SM i Linköping, - från Ö-vik i norr till Stockholm i söder kommo deltagarna, - - de båda norrlänningarna fick sitta och skaka i järnvägsvagn 13 timmar natten till söndagen. Konsul Axel Ax:son Johnson hade visat tävlingen och flygklubben sitt stora intresse. Samma månad höll NÅFK sin första flygvecka: Fönsterutställning — modellflygtävling, modellflygkurs och "flygfest".

1941 hölls de första norrländska mästerskapen i Ö-vik. En ny klass var hastighetstävling (svenske mästaren Hallvig ställer upp med specialkonstruerad racermaskin.

Det blev inofficiellt världsrekord med 120 km. Undertecknad blev 2:a. Rekordet godkändes ej, ty det skulle vara elektrisk tidtagning och banan 50 m, och dessutom fordrades det FA 1:s sportlicens. Jag byggde en modell till denna tävling, se kort!



Det blev en flygvecka även detta år i Ö-vik med många aktiviteter. De norrländska flygarnas ledare hade samlats till möte i Ö-vik (från Gävle i söder till Malmberget i norr). Red. Lennart Sundström pratade om modellflyg. Mötet beslöt att uppvakta kommunikationsministern om att modellflygarna skulle ha rätt att få åka tåg till tävl. enl. skyttetaxan (40 % på ord.pris). På torget i Ö-vik finns sedan dess en klockpelare med en modellflygare huggen i sten. Tidningscitatt: "Vid middagen talade bl.a. överste Einar Qvarnström och dir. Knaust. Den sistnämnde hade för övrigt färdats på ett för civilpersoner mindre vanligt sätt (d.v.s. nu för tiden) nämligen flyg. På söndagsförmiddagen landade ett hydroplan elegant vid Ö-viks hamn och med detta anlände norrländske flygpionjären och delikatessmästaren.

1942 var ett stort modellflygår — inte minst för mig. Det började med Vingarnas Vintertävling på Ulvsundasjön med deltagare från Eslöv i söder till Ö-vik i norr. Tidn.citat: "— det fordras verkligen intresse för att åka så långt, när järnvägsbiljetter kostar över 70 kr." Jag tävlade i klass M1 och blev 2:a efter Karl-Erik Svensson, Len. Noterat om tävlingen: 1000-talet åskådare, 130 modeller, 90 deltagare, speaker den populäre brommachefen Bertil Florman: — Stark såg till att allt gick i lås. Lottor sålde varm mjölk och bullar.

Modellflygpropaganda gjordes på flera ställen i länet. I Sollefteå var jag en vecka före en tävling och hjälpte de egna modellflygarna till rätta med byggning, och trimning. Tävlingen: 700 åskådare, en särskild observationspost var placerad, vilken rapporterade var planen hamnade efter flygningen — allt per telefon. Scoutpatruller cyklade sedan iväg och hämtade planen. Överste Qvarnström förrättade prisutdelningar och betonade att modellflyget var en militär förutbildning - - - förutsättning att bli en försvarsflygare. Jag fick Å.M.K:s bronsplakett för det arbete jag nedlagt som instruktör inom klubben. I juli kom ett glädjande besked — att jag var uttagen som en av de fyra som skulle ingå i ett svenskt landslag till Jämijärvi i Finland. De andra var Karl-Erik Landegren, Västerås; Sverker Blom, Stockholm; Sigurd Isacson, Linköping. Den 16 juli flög vi med en finsk DC-2:a till Åbo. Sedan med tåg och buss. Kriget syntes redan från luften — jagarna som eskorterade konvojerna. Tävlingen var fantastisk — att för mig som 18-åring få åka utomlands och representera Sverige i Finland mitt under brinnande krig. (Jag var ju inte ens myndig — det blev man vid 21 år.) Som tur hade vi ju Sigurd — han kunde ju modellflyga — och innan veckan var slut kunde han även finska. Som tur hade han god hjälp av torrhumoristen Blom. Som truppens Benjamin gick det ganska bra för mig. 2:a efter Sigurd i klass A, hand- och markstart. I Wakefield fick vi se Aarne Ellilä — han var en klass för sig (Sigurd får ursäkta). I denna klass blev Sigurd 2:a och jag 3:a. En annan upplevelse var att se Karl-Eriks Kranich flyga 40 min. Men tävlingens sensation var den 14-åriga finskan Tytti Aatto, som segrade bland 30 manliga konkurrenter i hangtävlingen klass A.

Tyvärr — när man ser tillbaka drygt 40 år — skulle man noterat och fotograferat mera. Höjdpunkten blev avslutningen som betonade det svenska lagets uppriktiga hyllning till det finska folket och dess kamp som här uttrycktes genom modellflygarna, och än en gång: Eläköön Suomen Lippu (Leve Finlands Flagga) som utbringades genom vår lagledare Sigurd Isacson. Jag deltog även i en konstruktionstävling som FLYGTIDNINGEN hade till en Vinsch för segelmodeller (Bil 1).

1943 Kursverksamheten var stor inom modellflyget i början av 40-talet. De stora företagen bl.a. Hägglund & Söner och Mo och Domsjö AB gav anslag till dessa kurser. Detta år blev jag inkallad — F 21 Luleå. Trots kriget var det lätt att få permis till större tävlingar. NM (Norrlands mästerskap) gick detta år i Ö-vik på Gullängets flygfält (Hägglund & Söners fält för skolflygplanet de tillverkade). Prisutdelning vid en tävling var i regel höjdpunkten. Denna gång på Odd Fellow — restaurangen — med tal och närvaro av stans prominenta personer. Skrytsamt sagt: NÅFK kammade hem även vid denna tävling vad som kunde tas.

1944—45 blev för min del rätt lugna flygår. Jag var ju inkallad — kriget trappades upp — för att sluta 1945. Det blev mycket med konstruktionsfunderingar. Finlandsresan satt i huvudet — jag vidareutvecklade Kraxen med 3 gummimotorer. På de minsta gummikärrorna hade jag växeln från FROGEN. Sedan kom jag över en växel för två gummisnoddar. Hemligheten med mina modeller (enl. tidn.) var att jag hade "bärande profiler" till skillnad från de neutrala. Likaså skulle vinge och stabilisator ha likvärdig konstruktion (profil). Det automatiska kurvrodret hade jag funderat länge på. De var svårt att få segelplanet rakt i starten med en lina på 200 m i vinschen. I bilaga 2 där jag behandlar klasserna S2 och S3 har jag skissat idén. Vi konstruerade även gemensamt medlemmarna i klubben. Gustav Pettersson, en eldsjäl betr. förbränningsmotorer, och undertecknad, arbetade ihop. Han byggde motorn och jag gjorde planet. Jag byggde nästan aldrig någon annans konstruktion (bara plankade det bästa). För kursverksamhet konstruerade jag lämpliga nybörjarplan på segelsidan; mina HEWA-plan 1, 2 och 3. 1:an och 2:an i balsa och furu, 3:an med sprylar och klädd vinge. Byggsatser tillverkades av Norrlands Modellflygindustri med Sture Sandberg i spetsen.

Jag skall sluta de här 10 årens återblick på mina första modellflygår med många norrländska modellflyghälsningar.

HEWA

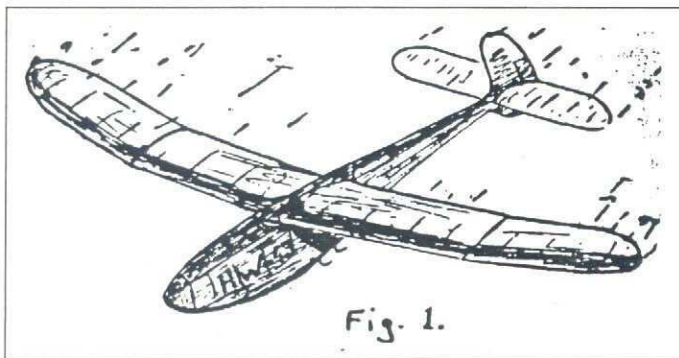
Helge Wannberg
Bredånger 1568
890 14 Köpmanholmen
0660/339 24

Modellflyginstruktion: Klass S 2 och S 3

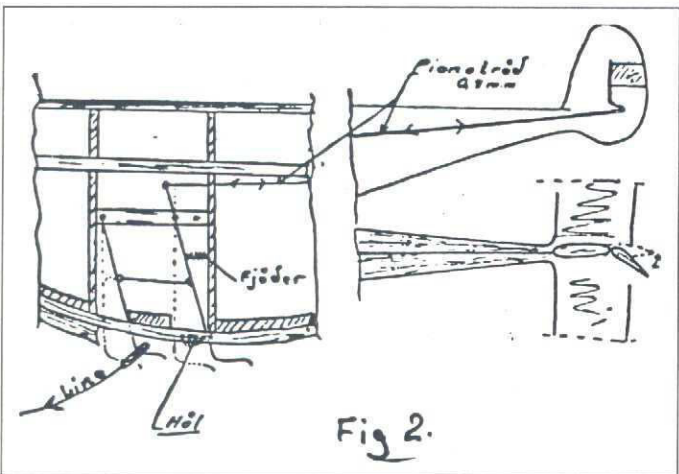
I denna artikel beskrivs segelmodeller tillhörande klasserna 2 och 3. Klass 2 omfattar modeller med spännvid från 100 till 150 cm. För övrigt gäller samma bestämmelser i denna klass som i klass 1. För segelmodeller är klass 2 den mest omtyckta, kanske främst beroende på att modellerna som hör hit i regel har mycket goda flygegenskaper. Vidare är dessa modeller säkrare att starta än t.ex. modellerna i klass 1. KSAK har tyvärr inte ännu utgivit vare sig några ritningar eller byggsatser till klass S 2 men det torde väl inte dröja så länge innan de kommer, då intresset för desamma är mycket stort. För min egen del har jag enbart sysslat med egna konstruktioner i denna klass (se fig. 1) och har kommit underfund med att man ej bör ge sig på allt för svåra och invecklade konstruktioner. Åtminstone bör nybörjaren alltid börja med den enklaste typen och bör då också hålla sig till klass 1. Självfallet är ju de mindre modellerna lättare att bygga och trimma än de större.

Vi skall här titta litet närmare på de större modellernas konstruktion. För att börja med *vingen* så skall den ha ett sidoförhållande mellan 8—10 d.v.s. en vingbredd på ungefär 16—18 cm. Profilen bör vara ganska välvd, men naturligtvis inte så mycket som den jag ritade till S 1 i min förra artikel. Man kan också använda profiler sådana som t.ex. Clary Y, RAF 32 m.fl. Dessa är emellertid speciellt lämpade för högt liggande vinge.

Vad V-formen beträffar kan man med fördel använda den vanliga eller "polydiöhdal" (dubbel v-form), se fig. 1.



Kroppen till en S 2-modell kan givetvis göras platt men en rund kropp byggd på spant är att föredraga. Det är emellertid en mycket svår sak att få till en verkligt bra sådan, varför vi kan göra en fyr-, fem- eller sexkantig och tills vidare nöja oss med denna. På grund av att kroppens främre del ofta utsättes för rätt hårda stötar bör särskilda förstärkningsåtgärder vidtagas. Flygkroppen kan sedan förses med en del finesser. Man vill ju alltid få en så bra start på sin modell som möjligt men ofta händer det att planet vill "skeva" åt ettdera hållet. För att avhjälpa den saken bör man alltid ha ett s.k. trimningsroder som man kan inställa för att få planet i "kurva".



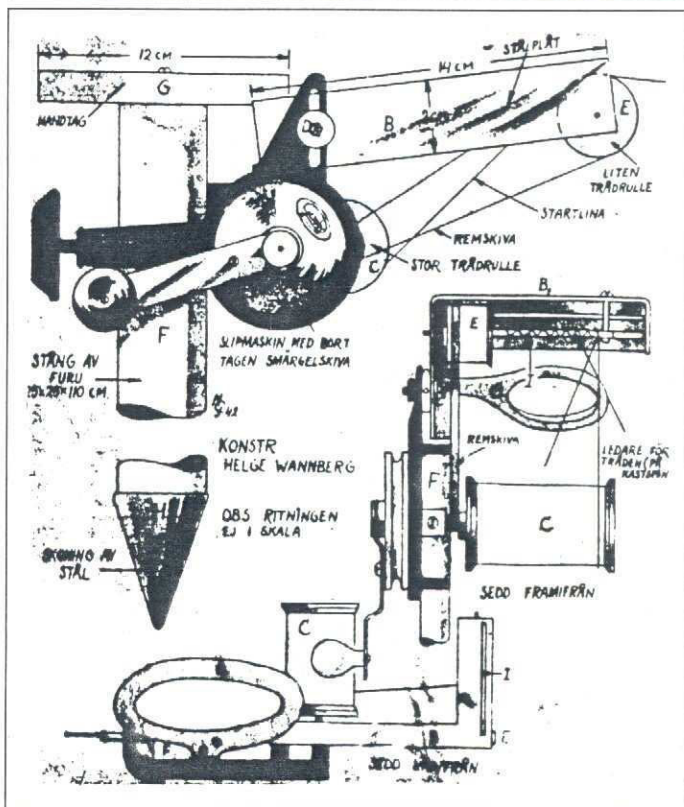
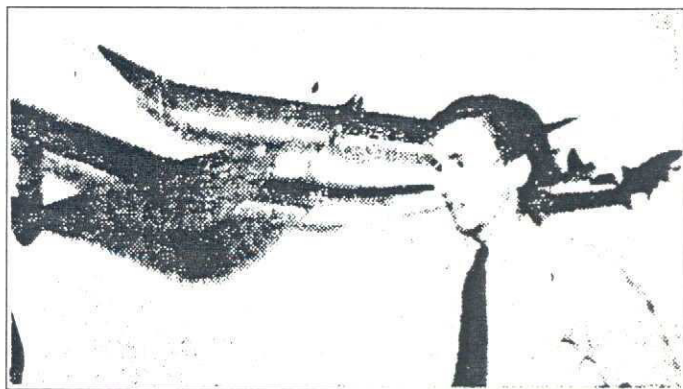
Vid högstart av ett segelmodellplan spänns startlinan och härigenom drages startkroken till sitt främre läge. Vid denna krok är en pianotråd fastsatt vilken för trimningsroder till neutralt läge. När sedan linan lossnat från startkroken återgår denna till sitt ursprungliga läge genom en fjäder (se fig. 2). Dessutom kan man också få olika storlek på kurvorna genom att sätta en sprint i de hål som finns vid startkroken. Emellertid är det en nackdel förknippad med detta "kurvsystem", det går inte att flytta startkroken. Detta har jag emellertid avhjälpt genom att förse modellen

med två startkrokar, som är sammankopplade med varandra.

Stabilisator och fena på en modell i klass 2 är i likhet med vad jag tidigare sagt om samma i klass 1. Dessa större segelmodeller bör klädas med siden då paper blir för svagt på större ytor.

Vad som här sagts om modeller i klass S 2 gäller till största delen också klass S 3.

Helge Wannberg



Likaväl som segelflyget har sitt vinschproblem att bemästra, har modellsegelflyget ett liknande, ehuru i ringare grad. Enligt gällande tävlingsbestämmelser för modellsegelplan ges det bland annat två startmetoder — löpstart och vinschstart. Till den förstnämnda startmetoden, som för övrigt kanske även är den lättaste, får en lina om 100 m längd användas, medan man till den senare får nyttja en 200 m lina. Till större modellsegelplan — med en spännvidd på över 1 m — är det därför ur många synpunkter förmånligast att använda vinschstart. Men en dylik start ställer stränga krav både på vinschens konstruktion och på den person som sköter densamma.

På senare tid har en intressant diskussion om modellplanvinschar kommit igång, och olika konstruktioners för- och nackdelar ha livligt debatterats. För att söka få fram en gedigen konstruktion uppmanade FLYGTIDNINGEN i januarinumret sina läsare på modellsidorna att insända förslag och konstruktionsidéer, och sådana ha även i överväldigande grad strömmat in. Det har varit en svår men synnerligen angenäm uppgift för oss att välja ut den bästa konstruktionen, men vi tro oss med lugnt samvete kunna lägga fram vidstående konstruktion som det främsta förslaget. Upphovsman är den unge norrländske elitflygaren Helge Wannberg, Norra Ångermanlands Flygklubb, Örnsköldsvik. Vi hoppas att detta förslag i sin mån skall medverka till en snabb och effektiv lösning av det problem som dessa modellplanvinschar utgöra. Beträffande olika startmetoder för modellsegelplan hänvisa vi till ett tidigare nummer av FLYGTIDNINGEN, där en artikel i detta ämne var införd (nr 6/1940).

Apropå referatet i Oldt. nr 2 från modellflygtävlingen i Halmstad år 1937 som hade samlat ca 1000 åskådare. Som framgår av nedanstående entusiastiska rader i Västernorrlands Allehanda så var man ännu värre i Härnösand i början av 40-talet.

15-åring rekordbyggde — slog igenom!

En av dagens absolut främsta prestationer utförde 15-årige springpojken hos Luxor Radio, *Jan Erik Öhman*. Endast en månad men varje natt veckan före uppvisningen har han arbetat på Pluto, det största modellflygplanet i Härnösand.

Trots klubbledarens avrådan arbetade han vidare — ingen trodde att han skulle hinna — och på söndagsmorgonen kom han in med sitt plan, nästan dubbelt så stort som den unge flygaren själv! Och det gick! Fullkomligt perfekt svepte det fram över åskådarna, landade lika perfekt på startplatsen och när speakern meddelade tiden, bröt ett orkanliknande jubel ut.

Applåder från 2.000 begeistrade härnösandsbor blev hyllningen för unge Jan Erik, som Härnösands modellflygklubb, ja, hela Härnösand kan hoppas mycket av.

Och många med honom bidrog till att göra uppvisningen till den upplevelse den blev för den stora publiken. Särskilt kan nämnas Stig Pettersson med Tigern, Arne Pettersson (egen konstruktion), Nils Tjernberg (Condor), flygscoutledare Gunnar Westin (egen konstruktion), Ingemar Bergfors (Termik), K. A. Eriksson (egen konstruktion) och Rune Johansson (Bantam). Och så förstås Härnösands modellflygklubbs ledare och alt i allo montör *Einar Larsson*, som ställde upp med inte mindre än tre plan, Jan Erik Öhmans chef köpman E. Lindberg med två plan, och ingenjör Eric Oldberg med en utsökt vacker och välflygande Condor.

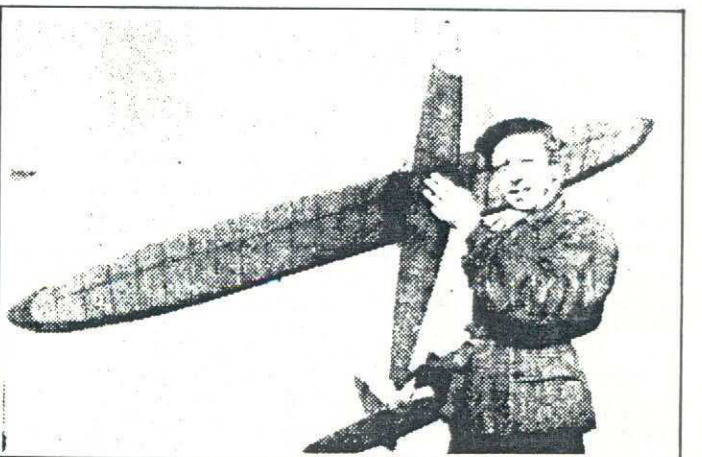
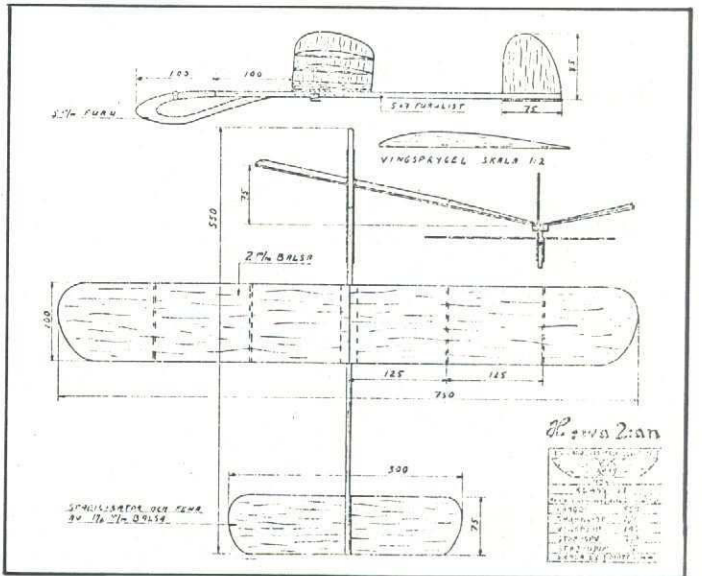
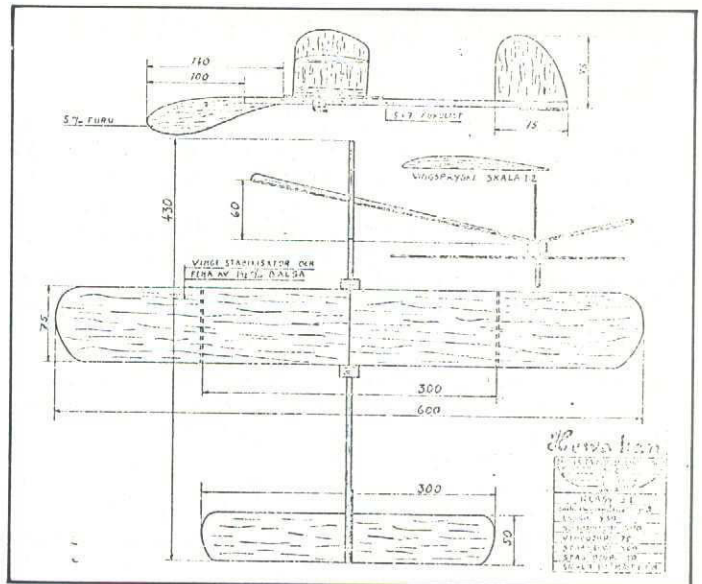
Strålande debut för VA-dieseln

Det som kanske trots allt drog den största uppmärksamheten till sig var den av VA inköpta dieselmotorn, som nu flögs för första gången. Först i slutet av veckan kom den till örnsköldsviksflygaren Gustaf Pettersson, som har hand om trimningen, men då tiden var för knapp hann inte Pettersson bygga plan till den utan härnösandsflygaren Gustaf Wiklund fick träda hjälpende emellan med ett av sina plan som egentligen var konstruerat för en tyngre motor. Men det gick i all fall!

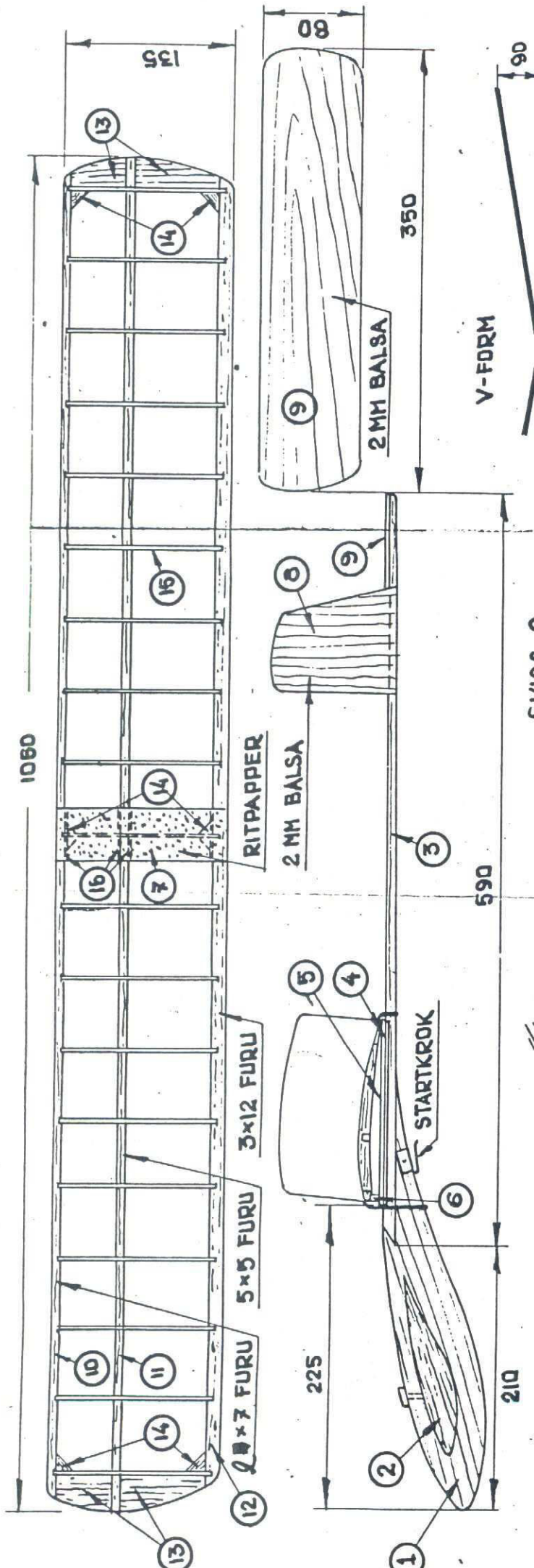
Efter ett febrilt ombyggnadsarbete natten till söndagen var planet klart för start på morgonen. Litet för sig själva gick de båda motorflygarna bort från startplatsen för att inte riskera en "kvadd" mitt bland publiken, och plötsligt — ett fint spinnande hördes i luften, och där kom dieseln! Jämnt och säkert flög den fram — och därmed var saken bevisad: dieselflyg går, och det går fint!

Så var det slut på denna första modellflyguppvisning i Härnösand. "All vår början är svår" säger ordspråket, och detta fick arrangörerna mer än en gång känna på, men VA tillsammans med Härnösands modellflygklubb och flygscouterna skall återkomma, nästa gång kanske med fem dieselman och dubbelt så många segelmodeller!

ORWAR

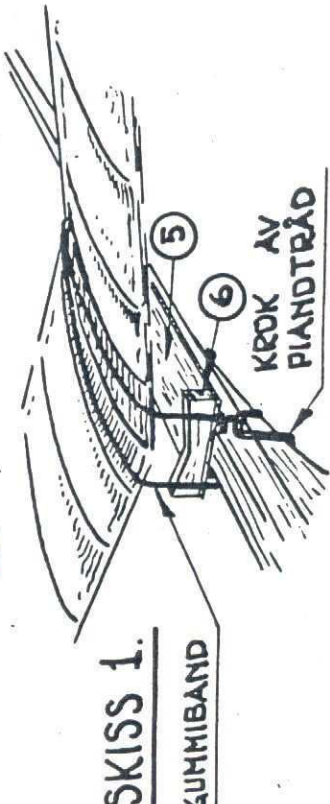
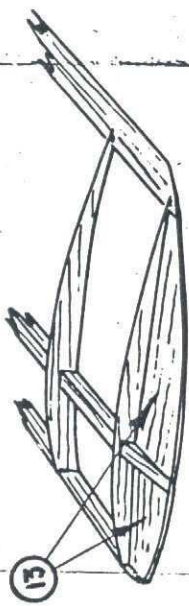


Längst t. v. ses Härnösands modellflygklubbs ledare Einar Larsson, intill honom flygarfar och flygarson — det är köpman E. Lindberg i Luxor Radio med sonen Gunnar. På de två högra bilderna ses dagens lille sensationsman Jan Erik Öhman med sin Pluto och ingenjör Eric Oldberg (längst t. h.) med Condor, också ett av uppvisningens främsta plan.



OBS! LISTERNA TILL VINGEN ÄRO EXAKT TILLKAPADE OCH SKOLA JUSTERAS FÖRST SEDAN VINGSPETSARNA FASTLIMMATS.

SKISS 2.

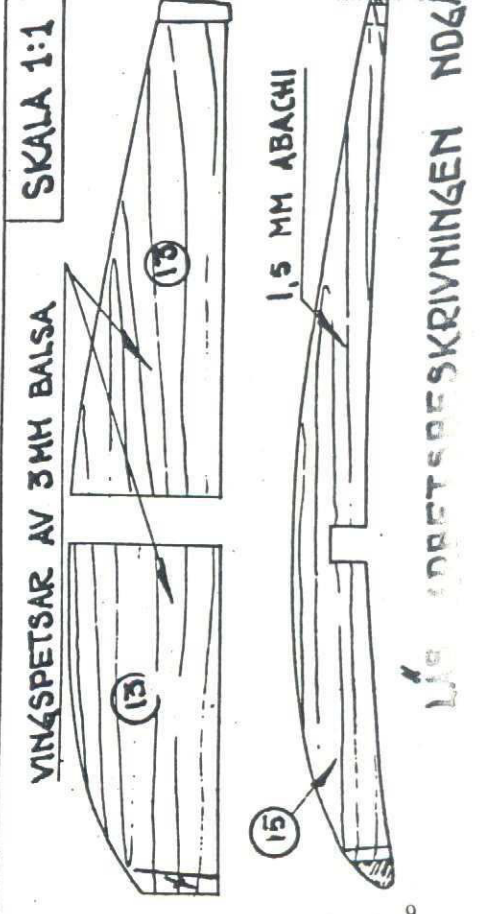
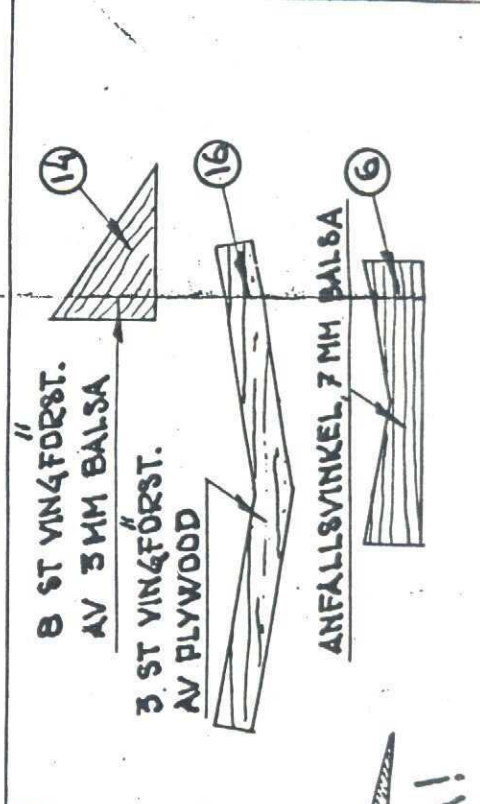


SKISS 1.

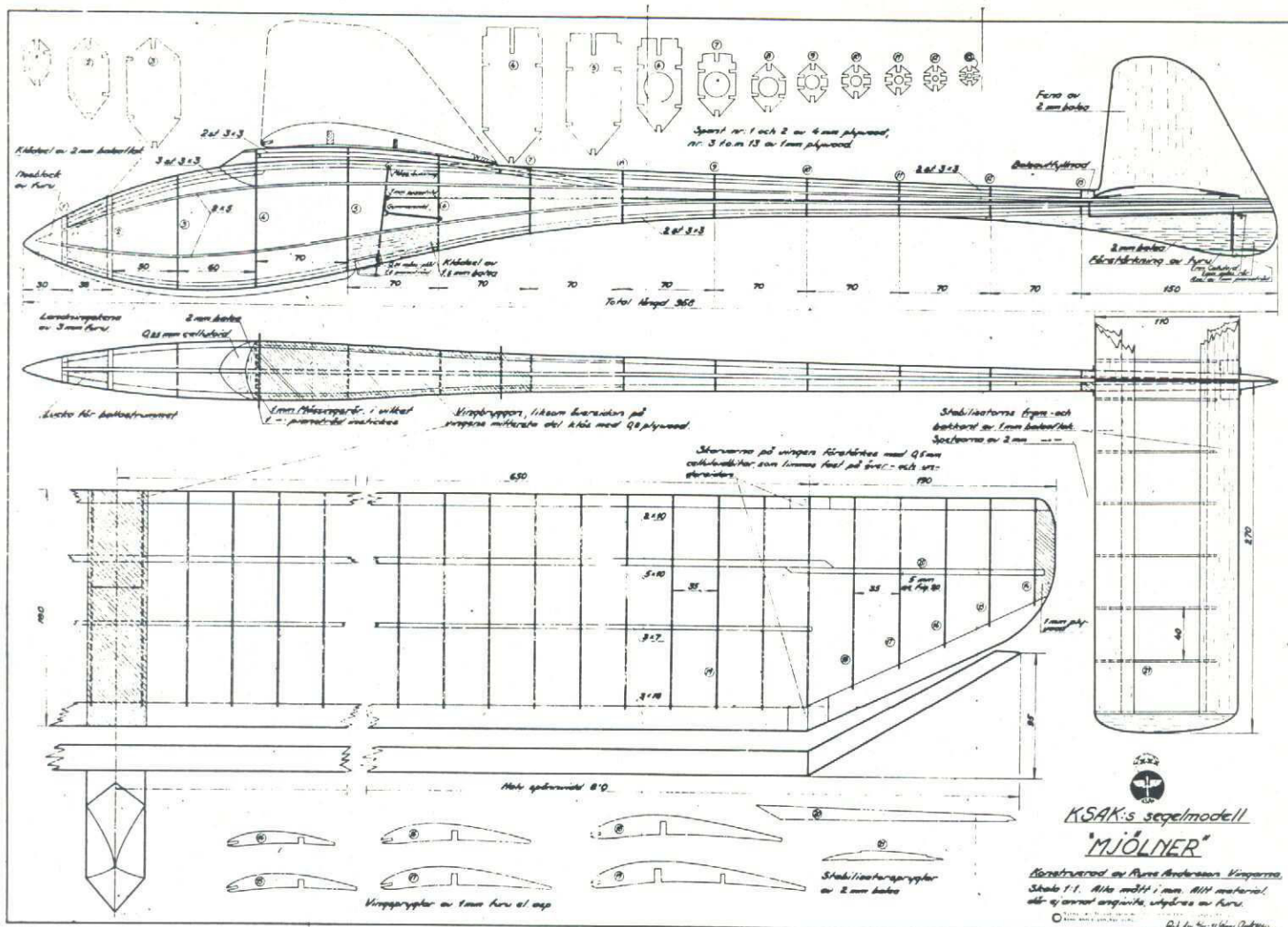
HEWA 3:an

S:1

SPÄNNVIDD: 1060
LÄNÅD: 800
KONSTR. H. WÄNNBERG
RIT: J. JENSEN



LÄS OBBETS BESKRIVNINGEN NOGA!



Till Ritningsbanken

RITNINGAR! Från 1 juli har jag fått ensamrätten till KSAK:s modellritningar. Just nu har jag följande:

- 1942 KSAK-1 B. Stark
- 1942 KSAK-2 Mfk Vingarna
- 1944 Vargen S. Isaksson
- 1944 Tigern S. Isaksson
- 1944 Tigern 2 S. Isaksson
- 1944 Sunnavind S. Isaksson
- 1950 KSAK Tempo A. Blomgren/R. Andersson
- 1950 Balder Rune Andersson Sint
- 1951 Mjölner Rune Andersson Sint

S1
S1
S1
S1
S1
S1

Byggsats och ritningar kan beställas från Arne Andersson, Box 3028, 611 03 Nyköping. Tel. 0155-868 52. Helst kvällstid!
Om du har vägarna förbi Nyköping, så titta gärna in, men ring i förväg!
Det kan ju bli kaffe på resan!!!

"POSTTÄFLINGEN"

Intresset för "posttäflingar" är alltid klen. Denna gång var det bara Gunnar Wivardsson och undertecknad som meddelade några resultat. Gunnar skriver så här:

— Sänder mina resultat till Oldtimers posttävling. Jag hade en fin serie flygningar på Stora Alvaret på Öland sista söndagen i juli (trots blåsten), så nu är "Volo Duplex" för första gången riktigt intrimmad.
Resultat:

Klass A2 — modell "Volo Duplex"

Flygare — Gunnar Wivardsson
Tid: 74,5 + 40,0 + 74,6 = 189,1 s.
Tidtagare — Sofia Wivardsson
Åsyna vittne — Signe Wivardsson

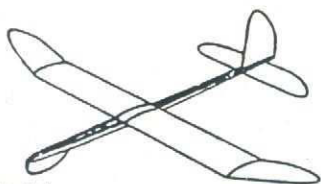
För egen del kan jag berätta att jag reparerat en del av stallet med modeller och tog med mig ut till det alltmör uppodlade Gustavsvik. Min medhjälpare var K.G. Nylund, radioflygare i RFK Ikaros med Sparmann S1 som favoritmodell.

Flygare — Sven-Olov Lindén, 30 juli 1985, Gustavsvik, Örebro.

Klass:
A2 — modell "Trim II" 43 + 39 + 41 = 123 s
B2 — " " "Meteor" 45 + 35 + 47 = 137 s
D — " " "Korda-37" 49 + 79 + 82 = 210 s
D — " " "Flying Minutes" 53 + 63 + 76 = 192 s
S1 — " " "Scrappy" 82 + 75 + 80 = 237 s

EN OLDTIMER!

KSAK-1. Spännvidd 70 cm
Konstruerad av Börje Stark 1942.
Byggsatsen består av lister, tryckta flak av lind m.m. Nybearbetad ritning.



Pris 50 kronor. Portofritt vid förskottslikvid.

Om byggsatsen skall sändas mot postförskott, deb. 20 kr för porto!

EFTERLYSNING! Kan någon hjälpa mig med ritningen till KSAK-3 från 1942, konstr. Sven Witt?

Rödluvan, Bums och Spiggen kommer lite längre fram i höst.

Något för Wentzelpokalen?

Hobby 2 S1 endast några ex.

Baby S2 endast några ex.

JetexMåsen endast några ex.

1941 Nimbus S. Isaksson

Denna ritning stämmer inte riktigt p.g.a. sneddragning i förstoringen, men om man räknar om den, så går det att bygga efter den.

STOCKHOLMS MODELLFLYGNINGSKLUBB 1921

Den från 4:de juni uppskjutna tävlingen med flygplansmodeller inom Stockholms modellflygningsklubb kommer att avhållas inom aug. mån. Närmare upplysning om tävlingsdagen kommer att meddelas genom dagspressen. Program för tävlingen:

- 1) Längdflygning med start från handen.
- 2) D:o med start från marken.
- 3) Distansflygning 300 meter med minsta antal »mellanlandningar».
- 4) Längsta tid i luften.
- 5) Precisionslandning.

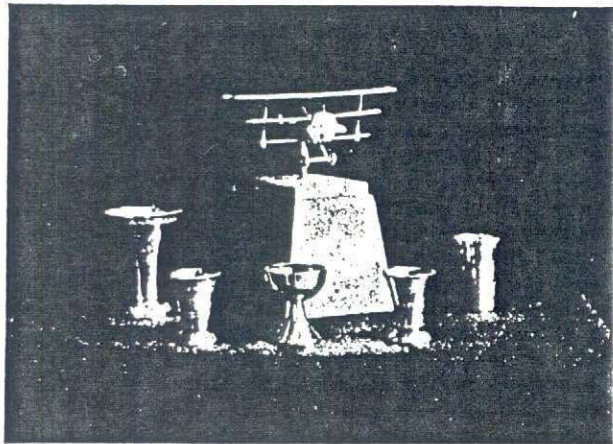
I varje gren utdelas ett första pris, vandringspris, samt diplom för andra och tredje.

Bästa resultat inom varje gren kommer att räknas som rekord.

Hederspris utdelas till den som inom samtliga grenar kommer med lägsta poäng räknat efter

- 1:sta pris 1 poäng
2:dra » 2 »
3:dje » 3 »

I distansflygningen havererad modell äger rätt att repareras, dock att reparationstiden ej överstiger 5 min, de nu utbytta delarna skola vara av samma mått och vikt som de sönderslagna.



PRISER VID STOCKHOLMS MODELLFLYGNINGSKLUBBS TÄVLING

Tävlingskommitté:

S. Lindberg, ordf., E. Behmer, skattmäst., E. Gjetwoldsen, klubbm.
Tävlingen den 4 juni blev uppskjuten på grund av ogynnsamt väder.

Redan 1 timma innan tävlingen skulle gå av stapeln voro klubbens medlemmar samlade på »S. M. F. K:s flygfält» vid Värtavägen. Snart nog var luften full av surrande modeller, som skulle göra en sista provflygning. Men Eoulus var vredgad och kastade de små mot marken och till slut blev även den tyngsta hårdvindsmodellen placerad i ett träd. Trots att skogsbruket i hast blev förvandlad till reparationsverkstad måste tävlingen uppskjutas.

Lärdom från tävlingssörsöket:

Använd bättre material!

Starkare »motorkraft»!

Pröva först modellen i glidflykt före flygningen!

Från Modellflygningsklubbens övningar. För någon tid sdan besöktes S. M. F. K:s flygfält av Deras Kungl. Högheter prinsarne Bertil och Karl Johan, vilka hört talas om klubben och därför gjort en bilfärd dit ut.

Småprinsarne upphöllo sig en längre stund med klubbmedlemmarna och voro mycket intresserade.

Klubben har beslutat invälja prinsarne till hedersledamöter.

All slags tillbehör för flygplansmodeller och reservdelar finnas nu att tillgå hos S. M. F. tills vidare genom S. Lindberg, Storgatan 25 II, Sthlm.

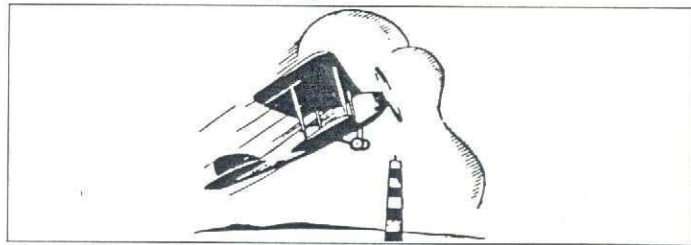
På lager finnas: gummisnodd, hjul och propellrar i alla storlekar, utväxlingar, aluminiumrör, träribbor, spant och stagspännare m.m.

Förberedelser till »Flygnings» stora septembertävling pågå med energi; så har t.ex. inrapporterats från en medlem, att denne lyckats få sin modell att glida 30 meter och detta på ena vingen??, säkerligen rekord! (? Red.).

Vice ordföranden har efter haveriet med senaste »pressluftmotor» lyckats omkonstruera densamma till gräddvisp! Detta är ju bra, men motsatsen vore nästan bättre!

S. M. F. K:s medlemsmärken äro nu under arbete hos Sporrongs.

Flyg 1935



MODELLPLANBYGGE

Vi skola i dag vända oss till nybörjarna och de yngre bland modellbyggarna. Först och främst ett råd! En nybörjare skall inte börja med en modell av det finare slaget, som han tror att han kan slå rekord med vid första försöket. Så lätt lyckas det i alla fall inte. Det kan taga flera veckor att bygga en finare modell, och sedan kan man vara nästan säker på att den, som är alldeles oerfaren, lyckas få den att gå på näsan så att stickorna yr. Då är risken stor att hela intresset hastigt försvinner, och så är modellflyget en anhängare fattigare. Nej, modellflygning och modellbygge fordrar tålmod och systematisk övning, och därför bör man börja med små, enkla modeller utan motor, som man kan mixtra ihop på några minuter eller timmar. På dem kan man lära sig hur olika modellformer uppföra sig i luften och hur rodren verka. Vidare kan man prova ut vilken inverkan en förflyttning av tyngdpunkten har och hur man skall ställa om rodren för att motverka en felaktig viktfordelning. Dessutom, och det kanske är det viktigaste, kan man lära sig känna igen var felet ligger om en modell inte flyger som den skall. På så sätt kan man genom att börja med enkla modeller lära sig undvika svårare skador och besvikelser när man sedan övergår till mera invecklade och dyrbara maskiner.

Man skall inte tro att man inte kan åstadkomma några resultat med en enkel pappbit, som är tillklippt i lämplig form, eller att man blir för gammal att leka med små, enkla leksaker. Den kände tyske konstruktören Alexander Lippisch har faktiskt från början utprovat sin mångomtalade »flygande vinge» med hjälp av små papp- eller plåtmodeller, som han klippte till med en vanlig sax medan han var ute och promenerade.

Det kanske kan vara på sin plats att i korthet repetera några av de viktigaste benämningarna på en flygmaskins olika delar. Vad *vingen* är för någonting och att dess uppgift att bära upp hela maskinen vet väl alla. *Stabilisatorn* har fått sitt namn därför att den stabiliserar maskinen och sitter vanligen längst bak på maskinens stjärt, parallellt med vingen. Bakre delen av stabilisatorn är på riktiga maskiner rörlig, och denna del kallas för *höjdroder* därför att man styr maskinen i höjddled med hjälp av densamma. På modeller brukar man inte göra något särskilt höjdroder utan i stället röra på eller böja hela stabilisatorn. *Fenan* är också placerad längst bak på vanliga maskiner men står rätt upp, vinkelrätt mot stabilisatorn. Dess bakre, rörliga del kallas för *sidoroder*. Inte heller detta brukar vara löst på modeller, utan man ändrar på hela fenan vid sidostyrning. Ytterligare en sorts roder finns på riktiga flygmaskiner, nämligen *skenvingsrodren*, vilka bruka utgöra en del av vingarnas bakkanter. Liksom övriga roder brukar man på modeller göra dem fasta. *Kroppen och landningsstället* förstår man utan vidare vad det är. *Sporren* kan sägas vara en del av landningsstället och utgöres av en fjädrande pinne eller litet hjul under stjärten. Den är till för att inte kroppen skall släpa direkt på marken. *Spryglarna* kunna också kallas vingspann. Deras form är i mycket hög grad avgörande för maskinens flygegenskaper och kallas för vingsprofil. *V-form* på vingen innebär att vingpetsarna befinna sig högre än mitten så att vingen om vi se den framifrån har formen av ett V. Man ger vingen denna form för att maskinen inte skall luta åt ena eller andra sidan under flygning. Genom att ge vingen *pilform* kan man antingen göra maskinen stadigare i höjddled eller också fördela lyftkraften gynnsammare i förhållande till tyngdpunkten.

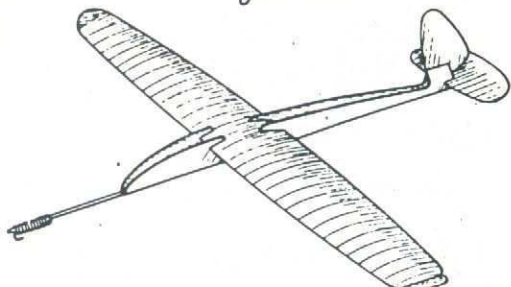
Man kan uppdelade de vanliga flygmaskinerna eller s. k. drakflygarna i tre grupper, nämligen normala flygplan, som ha vingen fram till och stabilisatorn längst bak, vidare s. k. ankor, som ha stabilisatorn längst fram och vingen bak samt slutligen »flygande vinge» utformad på så sätt att en del av densamma fungerar som stabilisator.

Även fenan och sidorodret kan placeras på olika ställen. I stället för att ha dessa längst bak kan man till exempel ha två stycken, en på vardera vingpetsen. Detta blir ofta nödvändigt på ankor och »flygande vingar».

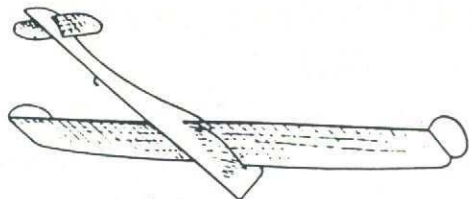
Vi visa i dag prov på några enkla modeller, en av vardera slaget, som kunna klippas ut ur vanligt papper eller tunn kartong. De flyga alla mycket bra när de blivit rätt trimmade, men många komma nog att bli förvånade över hur stadigt särskilt ankan flyger. Det är också ett faktum att ankytten är en av de stabilaste flygplansformer man känner, den kan t.ex. inte gå i spinn. Orsakerna till att den inte slagit igenom på stora flygplan skulle det föra för långt att här gå in på. För modeller är den emellertid mycket lämplig.

forts. nästa sida

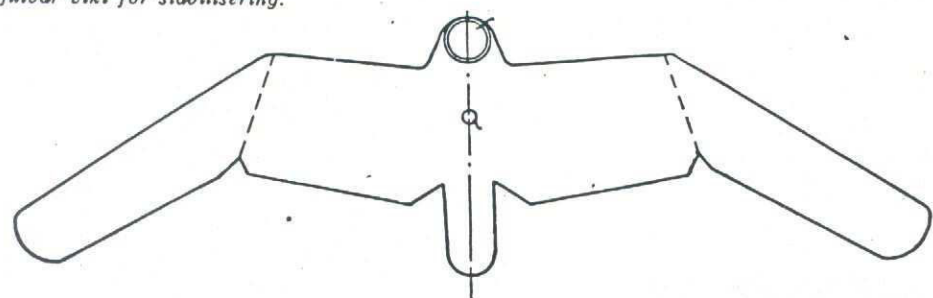
FLYG



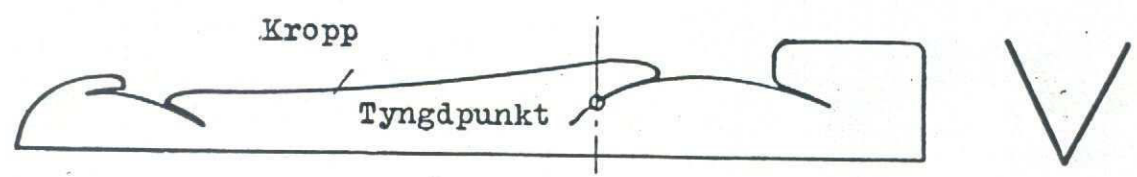
Normalmodell sedd uppifrån. I främre ändan en förskjutbar vikt för stabilisering.



Ankmodell sedd framifrån och underifrån.



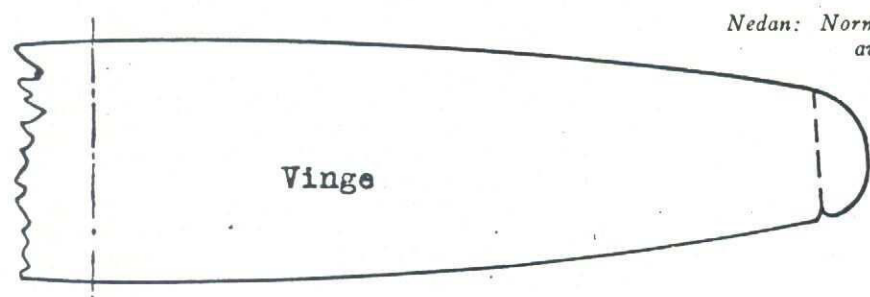
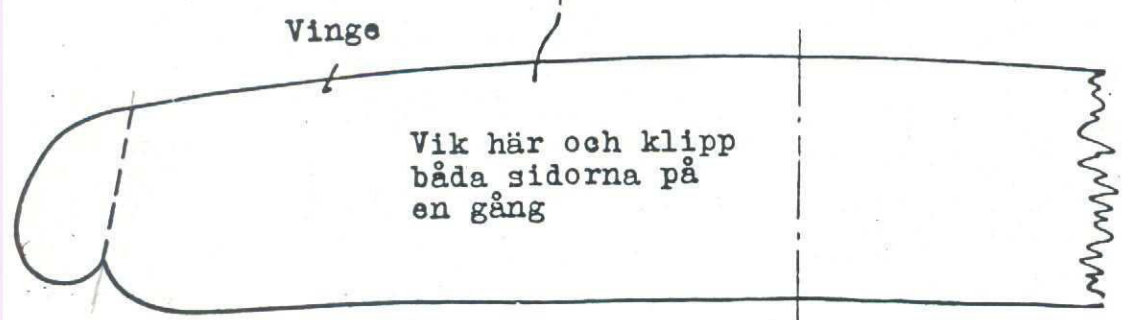
Enkel typ av tunn kartong.



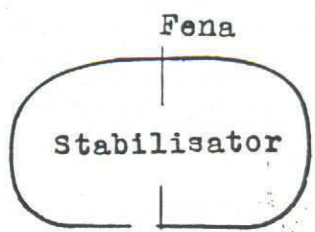
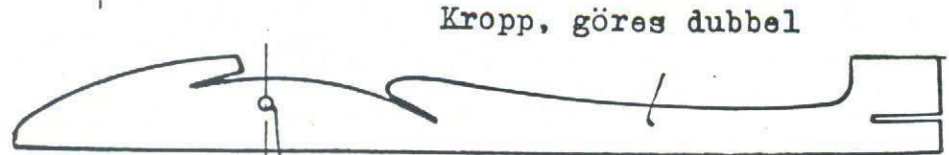
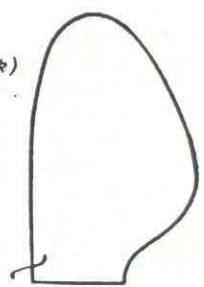
Ankmodell (naturlig storlek). Kan göras av vanligt papper.



Stabilizator Papperet vikas här och klippes dubbelt



Nedan: Normalmodell (naturlig storlek) av vanligt papper.



OLDTIMER SM 1985

När Calle Sundstedt i Uppsala Flygklubb föreslog att "Oldtimer S.-M." kunde läggas i anslutning till UFK:s 50-årsjubileum och hållas på Sundbro sista lördagen i augusti, antogs erbjudandet direkt.

I Uppsala hölls det första officiella svenska mästerskapet för modellflyg 1938, även om man då höll till på ett fält närmare stan.

Vi tävlade i samma gummimotorklasser som för nära 50 år sedan och en modell som var med redan då, flög faktiskt igen! Det var Sune Starks gamla Wakefield från VM 1937 i London. Sune ställde inte upp i tävlingen med den utan höll sig till en nyare modell — den från 1950! Gummisnodden var också gammal — "Jag har inte köpt något motorgummi sen 1952 så det måste vara minst 33 år!" Åke Roggentin, som höll i åt Sune, blev förskräckt över alla varv som Sune vevade in, men det gick bra och en 3:e plats blev det. "Roggen" skulle ha flugit med sin 1936 års "Kungsörnen", som han vädrade på "Vingarnas 50-årsjubileum", men pappersklädseln var för skör, så han måste avstå.

Ytterligare ett par modeller i original var med. Det var två stora segelmodeller från 40-talet. Sven Rågwalls "Uranus" i elegant ellipsform och Rolf Holms "Diamond", ett kantigt, robust tävlingsåk från tiden då man inte hade termikbroms utan alltid riskerade bortflygning.

Nära 80 modeller anmäldes och flertalet deltog i tävlingen. Flitigaste flygaren var onekligen Nisse Gustavsson, Skövde, som ställde upp med 7 plan. Deltagare kom från Östersund till Malmö, men mest långväga var nog Bengt Rosengren från Schweiz, hemma på semester. Tack vare uppsalaklubbens kunniga medlemmar sköttes tidtagning och resultatgivning perfekt. Många maxtider — 3 min — uppnåddes i segelmodellklasserna.

Bertil Dahlqvist, Laholm, framstod som tävlingens gigant — han vann tre klasser, bland dem huvudklassen Wakefield och bröt därmed Einar Håkanssonns långa segerrad, Bertil får nu en in-teckning i det vandringpris som uppsattes 1974. Hallänningarna dominerade mycket denna dag. Sten Persson tog två klassegrar trots att han hade oturen att kvadda — lindrigt — sina två wakefieldmodeller.

Från "Vingarna" överlämnade Sune Stark och Åke Roggentin ett vandringpris att utdelas i klass S2, stora segelmodellklassen. Första in-teckningen togs av Lars Larsson, Sollebrunn, som flög en "vingkonstruktion" — Rune "Bananen" Anderssons "Balder" — en passande kombination!

Än så länge drar F-klassen minst deltagare. Hade vi på förhand vetat vilket förnämligt 1:a pris som väntade — en 2,5 cm glöd-stiftsmotor, skänkt av Modellhobby i Uppsala, så hade nog startlistan varit större. Nu vann unge Johan Edström, Uppsala, med en 1/2-skalemodell av "Brooklyn Dodger".

Alla 1:a, 2:a och 3:e pristagare fick den speciella jubileumsplaketten i guld, silver och brons som Uppsala FK tagit fram till sitt 50-årsfirande.

SOL

RESULTAT "OLDTIMER" — S.M."

UPPSALA 31 AUGUSTI 1985

Klass A2 — gummimotor högst 50 cm spv.

1. Bertil Dahlqvist, Laholm	27 + 74 + 58 — 159	"Trim II"
2. Sven-Olov Lindén, Örebro	37 + 39 + 47 — 123	"Trim II"
3. Lars Tolkstam, Kumla	25 + 28 + 29 — 82	"Trim II"
4. Gunnar Wivardsson, Gråbo	8 + 2 + 59 — 69	"Volo Duplex"
5. Bengt Rosengren, Mellingen	1 + 34 + 24 — 59	"FIB"
6. Karl-Axel Pettersson, Västerås	5 + 27 + 14 — 46	"Trim II"
7. Olle Blomberg, Kumla	20 + 14 + 5 — 39	"FIB"

Klass B2 — gummimotor 50 — 75 cm spv.

1. Bertil Dahlqvist, Laholm	155 + 180 + 115 — 450	"Fröjds"
2. Sten Persson, Halmstad	119 + 118 + 93 — 430	"Clipper"
3. Bertil Dahlqvist, Laholm	68 + 96 + 112 — 276	"Tip Top"
4. Lars Lindén, Stockholm	65 + 87 + 91 — 243	"Landegren"
5. Carl-Johan Eiroff, Halmstad	33 + 55 + 115 — 203	"Tern"
6. Nils-Olof Gustavsson, Skövde	63 + 52 + 76 — 191	"Kurir"
7. Nils-Olof Gustavsson, Skövde	61 + 40 + 88 — 189	"Kungsörnen"
8. Gunnar Ågren, Uppsala	30 + 60 + 49 — 139	"Tern"
9. Sofia Wivardsson, Gråbo	42 + 43 + 53 — 138	"Baby"
10. Sofia Wivardsson, Gråbo	29 + 31 + 47 — 107	"Cloud Chaser"

Klass C2 — gummimotor 75 — 100 cm spv.

1. Sten Persson, Halmstad	135 + 136 + 169 — 440	"Prim"
2. Bengt Rosengren, Mellingen	35 + 61 + 59 — 155	"Landegren Spec."
3. John Hagedahl, Solna	36 + 55 + 62 — 153	"Gladan"
4. Per-Arne Holmberg, Stockholm	21 + 47 + 29 — 97	"Gladan"
5. Rolf Astervik, Gävle	9 + — + — 9	"Laban"

Klass D — Wakefield t.o.m. år 1950

1. Bertil Dahlqvist, Laholm	125 + 134 + 131 — 390	"Joseph"
2. Einar Håkansson, Malmö	105 + 125 + 136 — 366	"Ellilä -39"
3. Sune Stark, Täby	69 + 106 + 126 — 301	"Stark -50" (original!)
4. Einar Håkansson, Malmö	89 + 80 + 91 — 260	"Korda -37"
5. Nils-Olof Gustavsson, Skövde	90 + 86 + 67 — 243	"Korda -37"
6. Sven-Olov Lindén, Örebro	35 + 75 + 96 — 206	"Korda -37"
7. Sven-Olov Lindén, Örebro	46 + 61 + 71 — 178	"Flying Minutes"
8. Örjan Gahm, Jakobsberg	89 + 0 + 0 — 89	"Landegren Spec."
9. Rolf Astervik, Gävle	54 + 18 + 0 — 72	"Gordon Light"
10. Sten Kristiansson, Östersund	37 + 0 + 0 — 37	"Gordon Light"
11. Nils Olof Gustavsson, Skövde	8 + 0 + 0 — 8	"Magnusson"
12. Olle Blomberg, Kumla	3 + 4 + 0 — 7	"Magnusson"
13. Sten Persson, Halmstad	0 + 0 + 0 — 0	"Smoothie"
14. Sten Persson, Halmstad	0 + 0 + 0 — 0	"New Yorker"
15. Peter Sundstedt, Uppsala	0 + 0 + 0 — 0	"Korda -39"

Klass F — förbränningsmotor högst 2,5 cm3

1. Johan Edström, Uppsala	101 + 46 + 1 — 148	"Brooklyn Dodger" — 1/2 skala
2. Anders Edström, Uppsala	9 + 133 + 0 — 142	"HU 10 C" — 1/2 skala
3. Carl Johan Eiroff, Halmstad	39 + 38 + 0 — 77	"Diesel Scout"
4. Rolf Astervik, Gävle	0 + 0 + 47 — 47	"Flyg-44"

Klass S1 — segelmodeller högst 100 cm spv.

1. Sten Persson, Halmstad	169 + 180 + 177 — 526	"Sunnanvind"
2. Kurt Sandberg, Halmstad	180 + 180 + 164 — 524	"H.W."
3. Arne Berglin, Östersund	168 + 113 + 140 — 421	"Easy"
4. Rolf Holm, Solna	180 + 102 + 96 — 378	"Alex"
5. Sven Rågwall, Halmstad	180 + 39 + 60 — 279	"Reynold"
6. Sven-Olov Lindén, Örebro	98 + 63 + 109 — 270	"Scrappy"
7. Nils-Olof Gustavsson, Skövde	74 + 64 + 115 — 253	"Alex"
8. Ove Larsson, Staffanstorps	79 + 155 + 0 — 234	"Scrappy"
9. Per-Arne Holmberg, Sthlm	53 + 58 + 56 — 167	"Flugan"
10. Bengt Rosengren, Mellingen	17 + 20 + 21 — 58	"Pantern"
11. Nils-Olof Gustavsson, Skövde	20 + 10 + 0 — 36	"Hang"
12. Ove Larsson, Staffanstorps	1 + 0 + 0 — 1	"Sunnanvind"

Klass S2 — segelmodeller 100 — 250 cm spv.

1. Lars Larsson, Sollebrunn	166 + 179 + 180 — 525	"Balder"
2. Kurt Sandberg, Halmstad	122 + 180 + 180 — 482	"SM-vinnaren"
3. Rolf Holm, Solna	180 + 119 + 180 — 479	"Diamond" (original 1947!)
4. Ove Larsson, Staffanstorps	180 + 59 + 176 — 415	"Terrik"
5. Carl-Johan Eiroff, Halmstad	120 + 174 + 120 — 414	"Scout"
6. Arne Berglin, Östersund	180 + 98 + 122 — 400	"Skyway"
7. Örjan Gahm, Jakobsberg	49 + 65 + 102 — 215	"Myggan"
8. Mårten Landahl, Täby	57 + 62 + 35 — 154	"Myggan"
9. Ove Larsson, Staffanstorps	52 + 26 + 18 — 96	"Taifun"
10. Nils-Olof Gustavsson, Skövde	52 + 2 + 0 — 54	"Cherokee"
11. Sven Rågwall, Halmstad	36 + 0 + 0 — 36	"Uranus"
12. Erik Knutsson, Gimo	0 + 0 + 0 — 0	"Gull-Olle"

Klass HKG

1. Lars Lindén, Stockholm	32 — 60 — 49 — 36 — 45 — 0 — 0 — 222
2. Staffan Zetterlund, Uppsala	14 — 22 — 35 — 60 — 9 — 4 — 27 — 20 — 164
3. Jerker Zetterlund, Uppsala	13 — 19 — 26 — 13 — 26 — 13 — 15 — 15 — 101
4. John Hagedahl, Solna	— 0

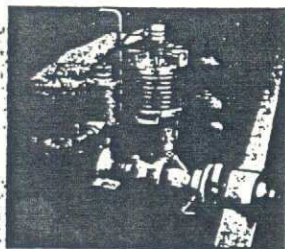
Tävlingen hölls på Sundbro flygfält. Första perioden började kl. 13.00, då vinden var måttlig, solsken, en hel del termik. Vid andra periodens början hade vinden mojnät, termiken avtog. Sista perioden gick i helt lugnt väder. UFK ställde upp med funktionärer. 1985 års "Oldtimer-S.M." ingick som del i Uppsala FK:s 50-årsjubileum.

SOL



Flyg- och modellracermotor.

Fabrikat Centra.



Komplett motor
Nr U 864.

- Centra har ensam Centras automatiska, reglerbara smörjapparat.
- Centra har med ett handgrepp reglerbar smörjning även under drift.
- Centra kan därför köras med alla bränslen, även med racerbränslet sprit.
- Centra har lätt åtkomliga regleringsorgan.
- Centra har speciell lättmetallkolv som stora flygmotorer, varav följer liten kolvvikt, mindre vibrationer och hög fart.
- Centra har löstagbart cylinderlock och kan därför lätt trimmas.
- Centra har högeffektändspole med kraftig tändning.

Centra kan lätt ändras från luft- till vattenkyllning eller tvärtom.
Centra är precisionstillverkad av lättmetall och verktygsstål.
Centra är försedd med stadig anslutning för avgasrör.
Centra är elegant.
Centra står på toppen av modern småmotorteknik.
Centra garanteras för material och fabriktionsfel.
Centra är billig.

Centras sensationella, nykonstruerade, automatiska, reglerbara smörjapparat väger endast 30 gram men ger den utomordentliga fördelen av skilda bränsle- och oljetankar samt med ett handgrepp även under drift reglerbar smörjning. Bränslen, som inte kunna blandas med olja, t. ex. speciellt racerbränslet sprit, kunna användas utan vidare. Ingen annan små-motor har denna fördel. Centra går för övrigt lika bra på sprit, bensin, bensol, acetone och andra lämpliga bränslen.

Motor är lämplig för modellflygplan upp till 2,5-meters spännvidd, modellbåtar upp till 1 meters längd, för modellracerbilar, samt för stationära ändamål, t. ex. generatordrift etc., varvid den vattenkylda motorn kan köras kontinuerligt vid full last.

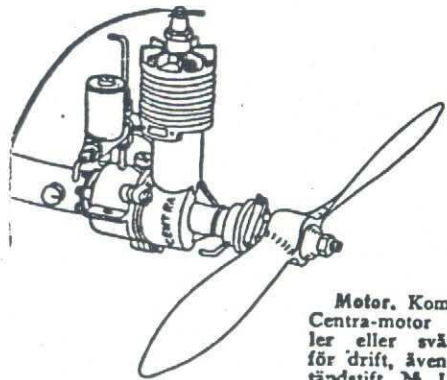
Dimensionsuppgifter

Mått i mm.

Längd utan tändspole	140
Längd med tändspole	225
Bredd över flätsen	62
Höjd utan tändstift	117
Cylinderdiameter	24
Slaglängd	26
Varvtal pr minut	2000-13000
Effekt hästkrafter ca	1/3
Cylindervolym kubikcm.	11,7
Propellerdiameter max (luft)	420
Vikt ensamt motor gram ca	400
Vikt med propeller och tändspole gram ca	520

Kompleta motorer.

Motorerna levereras provkörda, men inte inkörda o. äro utförda med största omsorg och noggrannhet. Garanteras med avseende på material, utförande och gång. Fullständig beskrivning, medföljer varje motor.



Motor. Komplet luftkyld Centra-motor med propeller eller svänghjul färdig för drift, även monterad m. tändstift **Nr U 783.**

Nr U 862, med luftpropeller och tändspole. Pris pr st. **86:—**

Nr U 863, med svänghjul och tändspole. Pris pr st. **86:—**

Det har tillverkats modellmotorer i Jämtland, vilket framgår av denna sida ur Claes Olssons, Insjön, katalog från 1944. Centra var en liten industri i Skanderåsen, 5 mil söder om Östersund. Den leddes av Ingenjör Sven Glas.

Förutom motorer tillverkades modellsvarvar. Även dessa såldes genom Claes Olsson.



Jämtländska modellflygprofiler



Nisse Nässén

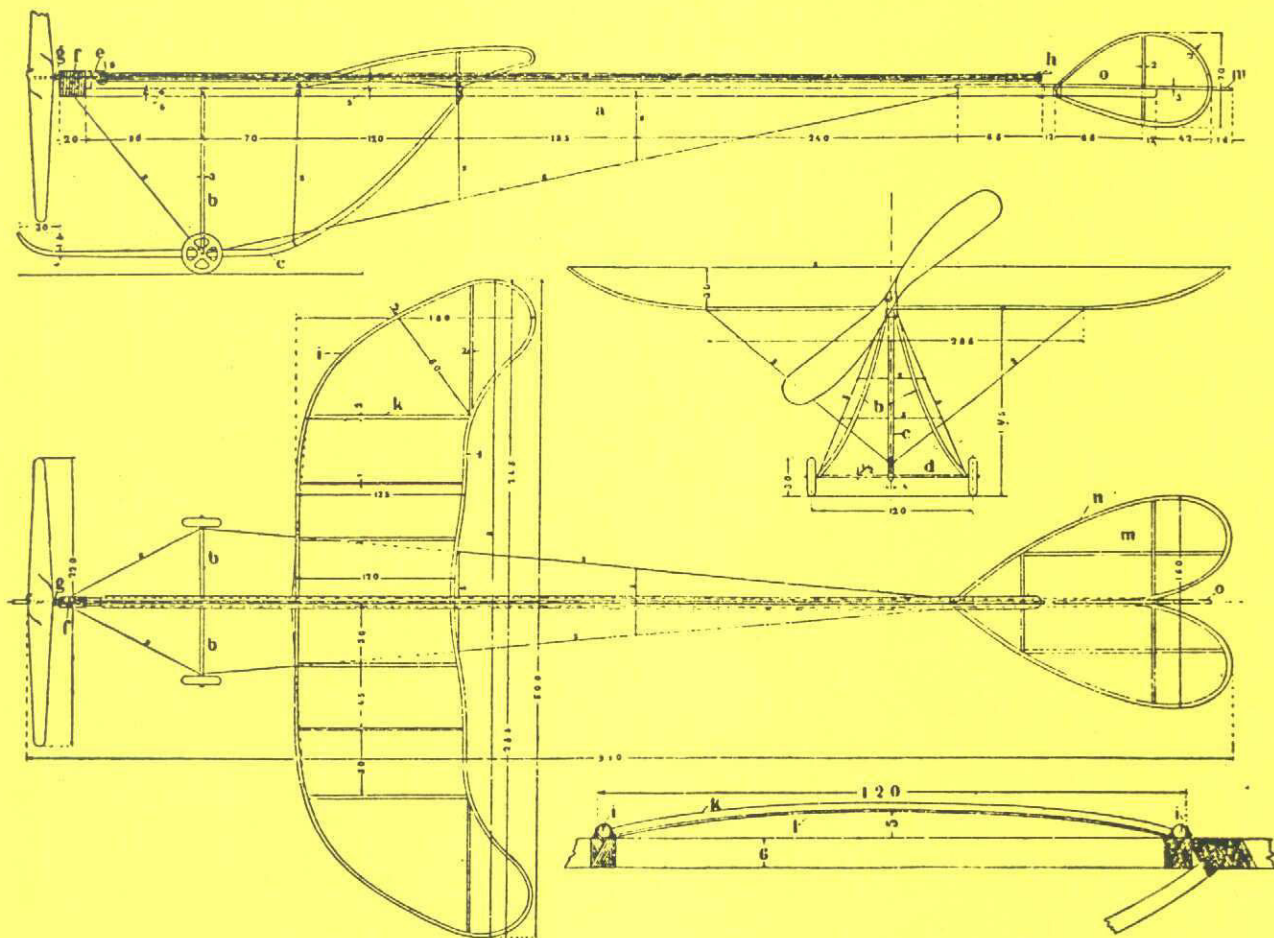


Stig Lewin



DM Strömsund 1943, Östersunds FK.

REIGNERS MONOPLANMODELL



Reigners monoplanmodell

VID EN MODELLTÄVLING I FRANKFURT a. M. utmärkte sig särskilt en modell av Reigner genom mycket goda flygegenskaper. Reignermonoplanet vann Euler-pris på 100 m. och flög synnerligen stabilt. Så snart motorkraften tagit slut inledde modellen automatiskt glidflykt.

Modellens flygkropp utgöres av en kvistfri fyrkantig trästav a vid vilken landningsstället bestående av strävorna b och meden c äro anbragta. Strävorna b äro framställda av spaltad och skalad rotting (spanskt rör). Meden c som även är tillverkad av rotting har elliptisk genomskärning. Vid nedre ändan av strävorna är hjulaxeln d bestående av en 1/2 mm ståltråd fästad. Förbindelsen mellan strävorna b och meden c och flygkroppen är utförd medels korsvis bindning av stark silkestråd. Stagningen av landningsstället med flygkroppen är utförd av silkestrådar s. s.

Gummimotorn består av 6 gummisträngar vardera 2x2 mm i genomskärning. Propelleraxeln e är lagrad i en genomborrad träkloss vilken tillsammans med staven a är omlindad med silkestråd och impregnerad med shellack. För att propellern skall löpa lätt är en glaspärla g insatt bakom propelleraxeln. De 70 cm långa gummisträngarna äro såsom ritningen anger fästade vid en hake h vid stjärtpartiet.

Bärplanen hava s. k. Zanonía-form. Ytterändarna av bärplanen äro böjda uppåt 30 mm. Stommen till bärplanen är utförd i 3 mm:s rund rotting i på vars översida små ribbor k 2x1 mm äro anbragta. Överdraget l är anbragt på stommens undersida och omlagd kring kanterna. Bärplansprofilen har på ritningen återgivits i naturlig storlek. Av denna skiss framgår även huru bärplanet och meden äro fästa vid motorstaven.

Höjdrodet och stabilisator m besitter hjärtform. Denna yta begränsas såsom bärplanen av rotting 3 mm i diameter. På samma sätt utföres sidodrodet.

Hela modellens vikt uppgår till 67 gram. Till överdrag användes tunt pergamentspapper. Modellens största flygdistanst vid start från marken uppgår till 45 meter. Vid provflygningar har även 50 m uppnåtts.

Flygnings tävling för flygplanmodeller

1. Tävligen är öppen för varje prenumerant å »Flygning».
2. Tävligen kommer framför allt att inriktas på största flygdistanst och flygtid, om så erfordras i tvenne klasser: klass I med gummimotor och klass II med annan drivkraft.
3. Tävligen kommer att fästa avseende vid självständiga och originella idéer.
4. Om tillräcklig anslutning till tävligen vinnes kommer prissumman att upgå till minst 1000 kr. Extra priser torde även förekomma.
5. Tävligen avhålls i september månad innevarande år.

Red.

