



2 bra böcker

GÖSTA LÖNNQUIST har skrivit den första svenska boken om fickracerbilarnas konstruktion och tillverkning. Boken redogör in i den minsta detalj för hur man bäst skall konstruera och bygga en fickracerbil. Otaliga illustrationer. **Kr. 3:75**

SVEN LINGÖ är författare till den första egentliga svenska handboken för modelljärnvägsbyggare. Den beskriver hur man skall bygga såväl anläggning som lok och vagnar. Boken rymmer över 100 illustrationer. **Kr. 3:75**

Rekvirera från



FÖRLAG Tunnelgatan 15 - Stockholm

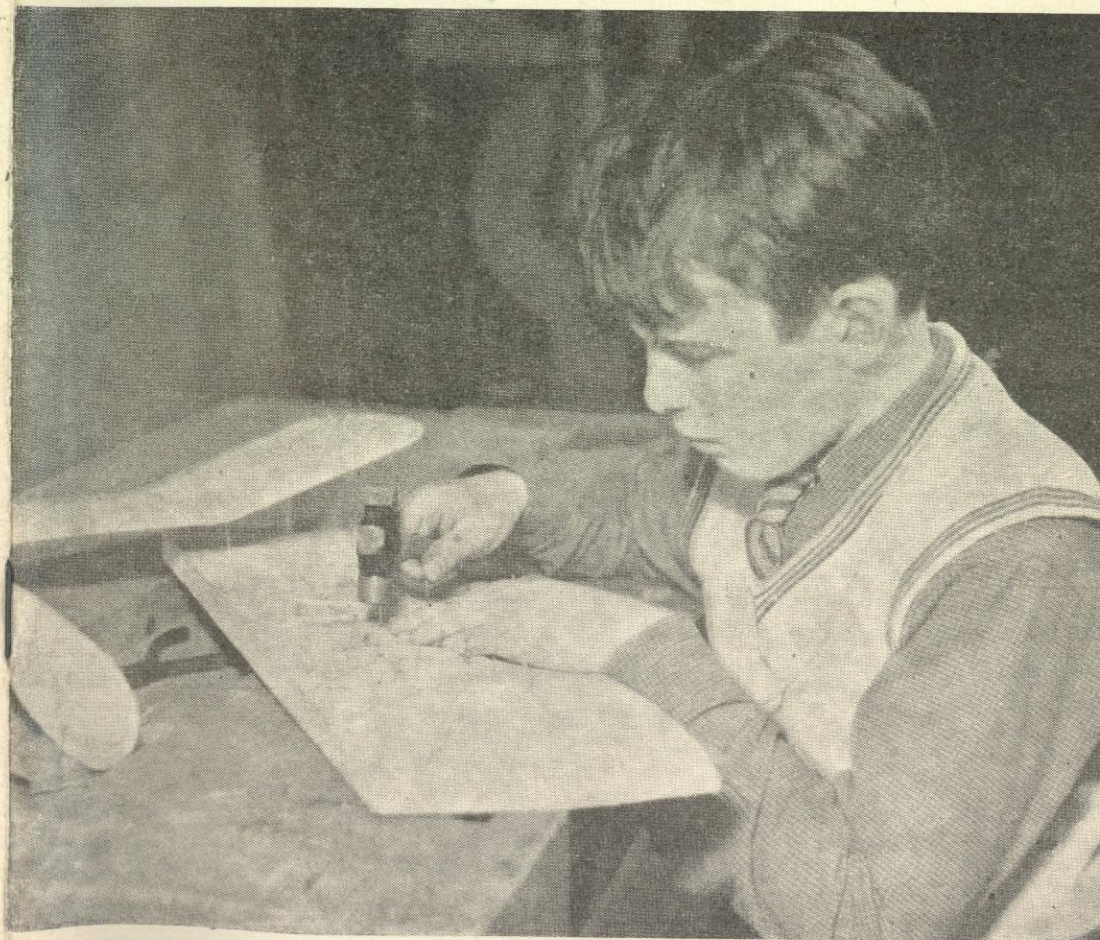
LINDARNAS TR., FALUN

MODELLFLYG -TIDNINGEN

Nr 1

1947

Pris 50 öre

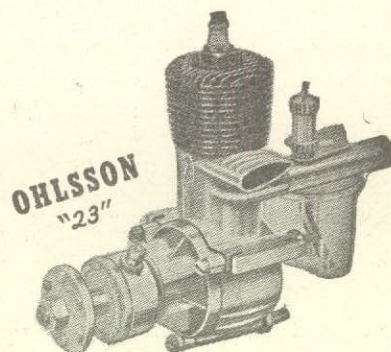


2 "stora" bensenmotorer för modellflygaren

OHLSSON "23"

Cyl. vol. 3,8 cm³
Cyl. diam. 16 mm.
Slaglängd 17,5 mm.
7.500 varv per minut
Effekt 1/6 hkr.
Motorvikt 130 gr.

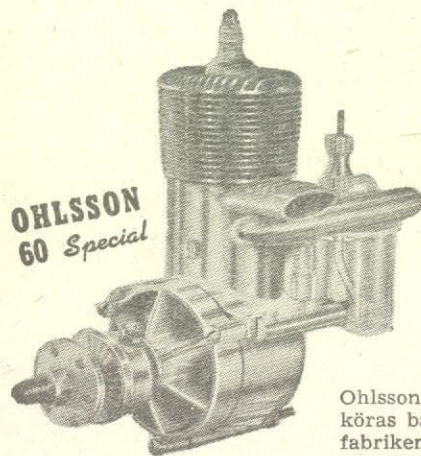
Komplett med tändspole, kondensator och tank
(inkl. oms.) Pris kr. **95:-**



OHLSSON "60"

Cyl. vol. 9,84 cm³
Cyl. diam. 24 mm.
Slaglängd 22 mm.
7.500 varv per minut
Effekt 1/4 hkr.
Motorvikt 225 gr.

Komplett med tändspole, kondensator och tank
(inkl. oms.) Pris kr. **105:-**



Ohlsson & Rice motorer äro byggda att kunna köras både medsols och motsols. Levereras från fabriken med motsolskörning. Önskar man köra motorn medsols lossas vevhusets främre del och vrides 120° motsols. Motorerna kunna köras antingen upprätt eller inverterade. För invertering erfordras endast utbyte av bränsletanklock.

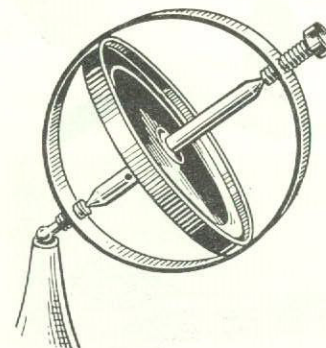
GENERALAGENT

AeroModeller

Box 120 15 - Stockholm 12 - Giro 525 39

Nytt år *Ny* prenumeration

Du kan helt enkelt inte undvara
MODELLFLYGTIDNINGEN under
nästa år heller, så skicka med en
gång 4 kronor på posten så är Du
säkrad.



En enastående trevlig och rolig artikel som faktiskt upphäver tyngd-lagen. Snurrans gångtid 7-12 minuter och varvantalet c:a 10000 varv per min.
Beställ redan i dag! Roa och förbluffa Edra vänner.
Pris kr. 3:75 + porto. 2 st. portofr.

GYROTEKNIK

Box 18 005 - Stockholm 18

Var god sänd mig st. gyro-snurra mot postförskott.

Namn

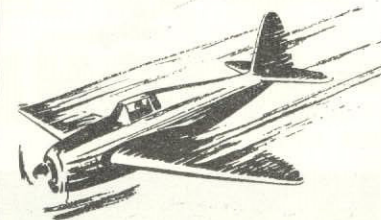
Adress:

Postadress:

Skriv tydligt!

Aero 7

Nu är den här!



HOBBYBOKEN 1946

Modellbyggarnas årsbok

Red.: Lennart Sundström.

Alla modellbyggares önskebok, innehållsrikare än någonsin. Internationellt innehåll med bl. a. intressanta bidrag från Sovjet, U.S.A. och England. Rikt illustrerad och försedd med instruktiva ritningar och arbetsbeskrivningar.

4.50

POJKARNAS TEKNIKBOK

Red.: Lennart Sundström.

En modern bok av helt ny typ för alla pojkar som är intresserade av flygplan, bilar, båtar m. m. Otroligt rikt och instruktivt illustrerad.

1.50

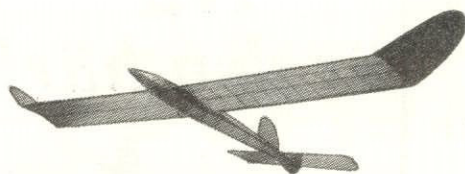
Från Bokhandel eller AB Lindqvists Förlag, Grevturegatan 18, Stockholm, rek. att sändas mot postförskott, oms. och porto tillkommer:

..... ex. Hobbyboken 1946 à 4.50

..... ex. Pojkarnas Teknikbok à 1.50.

Namn:

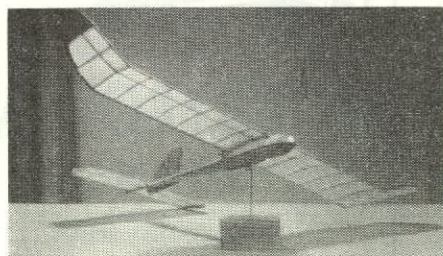
Adress: MFT.



DET ÄR MIN MODELL!

Oscar

Prisbillig, lättbyggd tävlingsmodell för nybörjare eller något erfarna.
Spv. 100 cm. Alla delar färdiga. Kr. 4:50

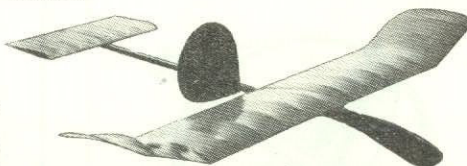


Easy

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

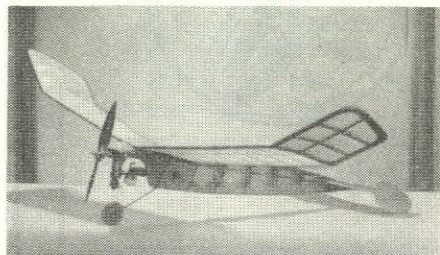
Charlie

Startsäker A 2:a med finsk vingfastsättn. Spv. 170 cm. Kr. 9:85



Starlight

Okonventionell D 1:a med inverterad motor helt i balsa. Spv. 116 cm. Kr. 12:—



Härmed beställer jag byggsats:

"OSCAR" Kr. 4:50 "CHARLIE" Kr. 9:85

"EASY" „ 6:75 "STARLIGHT" „ 12:—

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

TORE HAGLUND

MODELLFLYGINDUSTRİ
Centralgatan 31, Hofors - Tel. 423

MODELLFLYG -TIDNINGEN

Nr 1

1947

50 öre

Så står vi åter inför ett årsskifte. Som seden är bland hövligt folk, önskar också red. alla ett Gott Nytt År! Alla Modellflygtidningens läsare. Önskar alla modellflygare ett framgångsrikt år med många lyckosamma tävlingar och många goda modeller.

Vid övergången till en ny tidsperiod har folk för vana att inge sig nya goda föresatser. Människor med dåligt samvete för att dom inte presterat det, som legat i deras förmåga. Nyåret är de stora, goda föresatsernas tid, man säger, att man skall sluta upp med dåliga vanor och begynna ett nytt skede, göra ett energiryck.

Vi har all anledning att tro, att modellflygarna lider av dåligt samvete. Vi ser med vemod tillbaka på årets modellflyghändelser, som kommer att bilda ett svart blad i det svenska modellflygets annars så stolta hävder.

Därför har vi orsak att flyga in det nya året med goda föresatser. Föresatser att rycka upp det svenska modellflyget ur dess vanmakt. Och dom skall förverkligas. 1947 skall bli ett framgångens år!

Och så ännu en sak. Modellflygarna har fått chansen att få en egen tidning. Ni skall ta vara på den gåvan och förvalta den. Alla modellflygare i samarbete kan göra något stort av den och den skall bli alla modellflygares språkrör.

R L—Å

Nordens första och största modellflygtidning



**Måhända en oas
i Stockholms ut-
döende modell-
flygvärld**

Piggt gäng i storstaden

Modellflyget verkar alldeles utdött i den kungliga huvudstaden. Nej, kanske inte riktigt. Ett rykte snuddade vid mitt öra, bara helt lätt, men nog för att jag skulle uppfatta det. Uppe vid Stadshagen, viskade det... modellflyg...

En mörk novemberkväll. Det blåste och ruskade, och normalt folk höll sig inomhus. Jag hade på något sätt hamnat uppe i Stadshagen bland höga hyreskaserner och gick där och snokade. Jag trodde nämligen det låg någonting bakom det där ryktet. Men ingenting anmärkningsvärt. Jag var nära att uppge hoppet. Men då! Med ens kände jag en frän dunst slå emot mig. En välbekant doft av lim och zaponlack! Med näsan som vägvisare hamnade jag med ens nere i en trevlig källarlokal full av stojande smågrabbar, som satt och petade och påtade med modeller.

Och där har vi ju byggledaren, som just hjälper en grabb med något gott råd. Han tittar just upp, och faktiskt är det

inte en gammal bekant, en före detta storfräsare i Vingarna, Bengt Haraldsson.

Han berättar, att han lagt tävlingsbestyren på hyllan, för att i stället hjälpa en yngre generation och intressera dom för den ädla hobbyen. Han har nu sedan gott och väl ett år tillbaka varit byggledare för Arbetarbstadsfondens barnstuga för fritidssysselsättning uppe i Stadshagen. Nog så intressant och skojigt, särskilt med en sådan samling av hurtfriska smågrabbar i åldern 10 till 14 år. Ett tiotal sammanlagt för närvarande.

Det byggs både Vargar och Tigrar, och en del har hunnit så långt, att dom börjat konstruera egna modeller. Ett par grabbar höll just på med var sin gummitormmodell. Det är en fröjd att se dessa unga grabbar. Hur dom lägger ned hela sin själ i modellen, som dom bygger. Det limmas och skärs spryglar av hjärtans lust.



Och nu blir det ett himla liv i ett hörn av bygglokalen. En byggherre har just fått färdig sin Tiger, och alla grabbarna skall förstås rusa dit för att beskåda mästerverket. Det kritiserar och beröms om vart annat... "Nedrans va flott ööö! Men de där e inte likadant på ritningen ööö! Vaffö ha'ru gjort sådära?" Och så rusar hela gänget iväg för att provflyga modellen.

Men dom kom snart ned i lokalen igen.



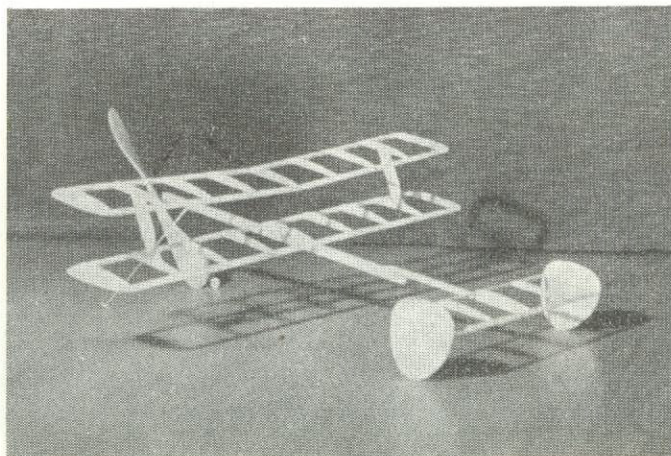
Besvikna och molokna. "De blåste så nedrans, magistern, så're gick inte!"

Nå, att fråga grabbarna, om dom tyckte, att det var kul att bygga, tyckte jag var en alldeles onödig fråga. Men, vad skulle dom göra, när dom blev 14 år och inte fick bygga här längre? "Gå in i en klubb så klat!" Och sedan? "Modellflyga så klat!" — — —

Så dom herrarna visste, vad dom ville. Rejåla grabbar, sådana som vi får hoppas på i fortsättningen. **Rld.**

Överst på motstående sida limmar Bertil Ljungqvist fast spryglarna till sin "Tigern" II. På bilden överst till vänster på denna sida har Birger Westman just fått färdig sin modell och alla kamraterna samlas för att kritisera, fr v Arthur Ljungberg, Sven Bergman, Birger Westman, Torsten Isacson och Bengt Ljungberg. Till höger har Olle Schneider skurit sig i fingret och blir omplåstrad av "magistern" Bengt Haraldsson. Längst ned på sidan en byggidyll med fr v Hardy Hedman, Lennart Eriksson och Olle Schneider.





Nu BYGGER VI MFT-1

Modellflygtidningens sensationella biplan

Här har vi modellen! Modellen, som man bygger när som helst, när man har lust. Får den klar på ett par kvällar. En modell, en liten enkel, behändig sak, som intresserar gamla erfarna modellflygare såväl som nybörjare. Alla kan bygga den! Alla blir överförtjusta, när dom får se den. O boy!

Prototypen byggdes på 3 timmar!

Idén fick konstruktören så där hux flux. Kände sig helt enkelt så där hiskeligt flygsugen, som man kan göra ibland. Flyga något nytt, inte någon vanlig modell. Ni vet, den mest tävlingserfarne flygare kan ibland få en sådan där nyck. Det kan bli en sådan där vanlig liten papperssvala. Nu blev det en liten stavmodell, ett biplan! Kärran byggdes med en gång, utan ritningar eller något som helst konstruktivt tänkande. Plockades ihop av några ribbor, som just för tillfället råkade finnas hemma. Blev klar på 3 timmar och 10 minuter och flögs samma kväll — inomhus! Flög som en liten ängel. Långsamt i en cirkel.

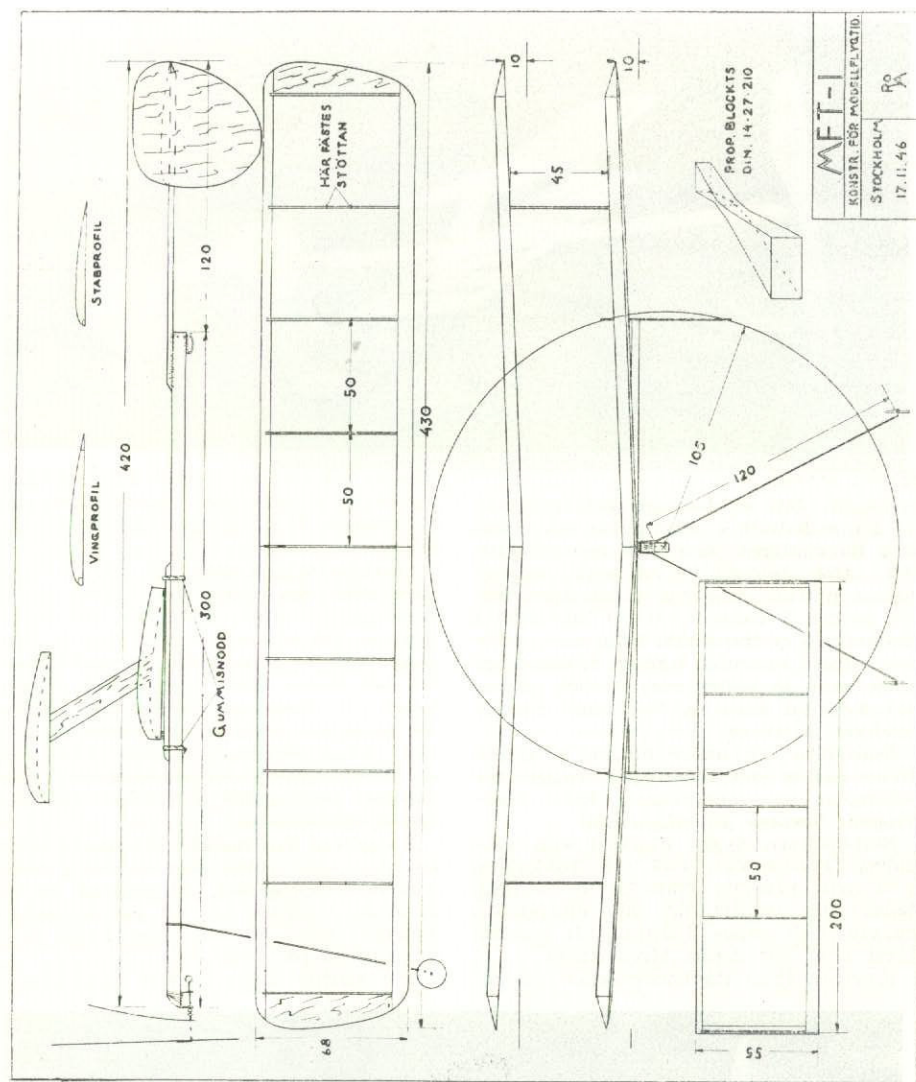
Flyger både ute och inne.

MFT-1 är mycket lätt både till konstruktion och vikt. Prototypen vägde inte mer än omkring 11 gram, vilket gör en vingbelastning på ungefär 2 g/dm². Den har visat sig flyga lika bra ute på ett fält som inne i ett rum. Utomhus har MFT-1 redan gjort flygningar på långt över minuten. Skillnaden är bara, att det behövdes mera gummisnodd för utomhusflygning. Inomhus räckte det med endast två strängar 1×2 mm, men ute behövdes det fyra strängar. Vid inomhusflygning blir det alltså betydligt längre motortid, och flygtider mellan två och tre minuter får absolut inte betraktas som fantastiska.

Vi bygger...

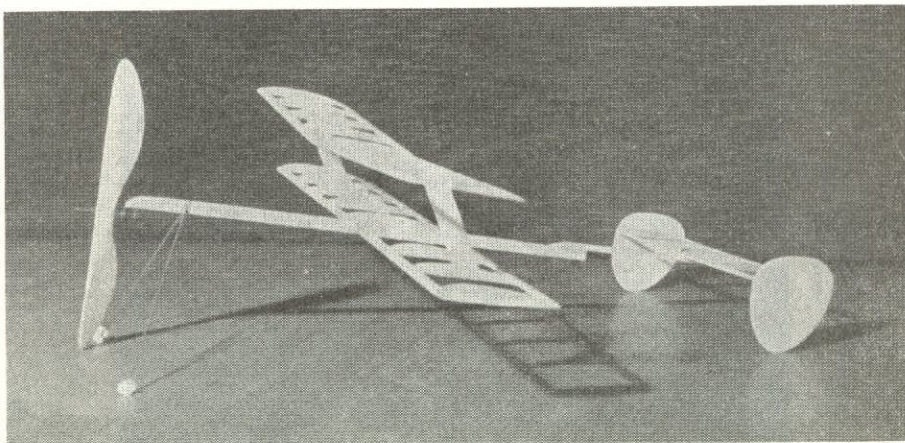
Som redan förut sagts åtgår det mycket lite material för att bygga MFT-1. Sammanlagt torde det inte röra sig med mer än stort tre meter ribbor. Till vingarna åtgår det endast två olika dimensioner. Framkanten 2×4 mm och bakkanten 1,5×7 mm.

Fram och bakkanten nålas fast direkt på
(Forts. å sid. 10)



Här hugger vi till med lite data för Modellflygtidningens lilla biplan. Spännvidden för båda vingarna är 430 mm och vingdjupet är 68 mm. Kroppen är lika lång som spännvidden, alltså 430 mm. Stabilitatorspännvidden är 200 mm och djupet

50 mm. Flygvikten på prototypen var 11 g, vilket ger en vingbelastning på 2 g/dm². Om modellen skall flygas utomhus användes en motor på 4 strängar 1×2 mm. Om den däremot skall flygas inomhus räcker det med 2 strängar av samma dimension.



(Forts. fr. sid. 8)

ritningen. Nio stycken spryglar skärs ut ur 1 mm balsaflak och limmas till fram- och bakkanterna och vingpetsarna till den yttre spryglan. Först sedan limmet torkat, plockas vingen från ritningen. För att ge den V-form, skärs ett litet snitt i undersidan av fram- och bakkanterna, vilka bryts uppåt en aning. Inte ett alltför djupt snitt bara, så håller vingen. Och så var det dags för slipning. Noggrann! Spetsig bakkant önskvärd.

Den övre och undre vingen är precis lika, varför det lämpligen byggs två exemplar av undervingen. Eller övervingen! Smaken är individuell!

Stabilisatorn byggs likadant som vingarna. Framkanten 1×3 och bakkanten 1×5 mm. Fenorna skärs ut ur så tunn balsa som möjligt, 0,5 mm exempelvis räcker. Och slipas. Limmas till stabben först efter det denna blivit klädd.

Kroppen är av stavkonstruktion och be-

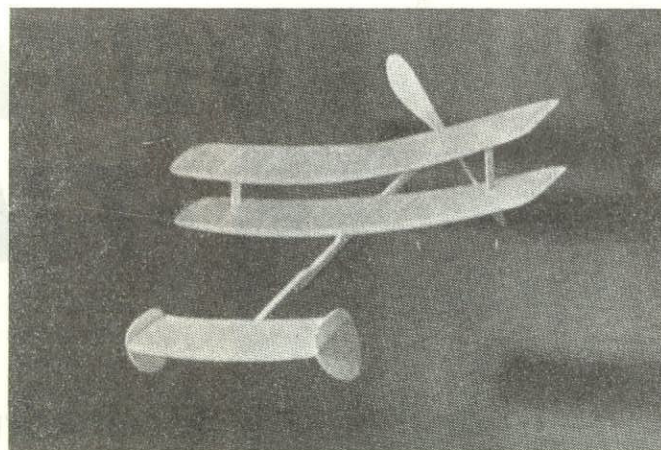
står av två stycken ribbor. Ett kraftigare stycke, 4×6, för själva motorstaven och ett klenare, 2×4, för upphängning av stabilisatorn.

Propellerbocken görs av rätt så tunn metallplåt. Kan lämpligen klippas ur en rumford-burk eller dylikt och bockas till. Limmas och surras till motorstaven. Propelleraxeln är av 0,75 mm pianotråd. Bockas och fästes direkt i propellern. Prototypen var visserligen försedd med frigång för propellern och det är förstås elegantast, men modellen flyger bra också utan en sådan finess. Vi kan ju lova att i nästa nummer återkomma med några frikopplingskonstruktioner.

Propellern kan man endera karva ut ur ett block eller också göra en vanlig enkel tummeliten-propeller. Alltså med en bit rundstav i mitten och ett par propellerformade bitar av flak, som sticks in i rundstaven på ömse sidor.

Till klädsel duger endast japanpapper.

På bilderna ser vi vårt lilla biplan i klätt och oklätt tillstånd. Längst ned till vänster ser vi utmärkt, hur vingarna är stafflade. Lägg också märke till, hur bakkroppen är fäst till motorbommen. För övrigt talar väl bilderna för sig själva. — Håll med om i alla fall, att det är en rasande liten trevlig kärra.

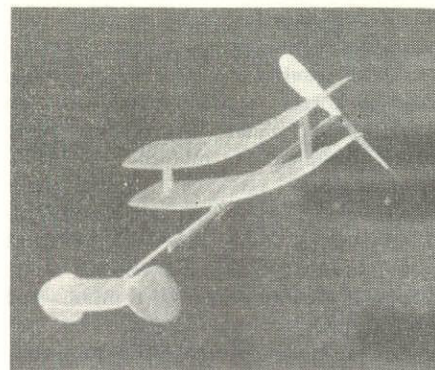


Något annat blir säkert för tungt. Vingarna får på oversidan kläs i olika bitar, för att det inte skall bli skrynklor. Klädseln fästes lämpligen med zaponlack. Krympningen, för att klädseln skall bli spänd och jämn, sker som vanligt med vattenbesprutning. För impregneringen räcker två tunna lager zaponlack eller annat slag av dope.

Först efter klädseln, efter impregneringen, limmas stöttorna till vingarna. En ribba med samma bredd som staven limmas till undervingens undersida — se ritningen — för att underlätta monteringen till kroppen. Stabilisatorn är direkt limmad till staven.

Vi trimmar och flyger...

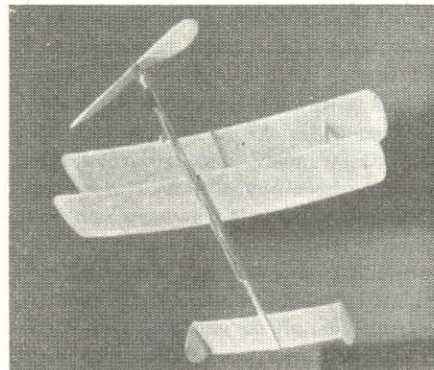
Kärnan kan trimmas både inomhus och ute i fria luften. I det senare fallet bör det helst vara lugnt, ingen blåst! Det är inte mycket att säga om trimmningen.

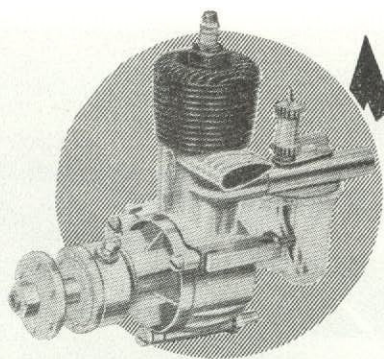


Det är bäst att var och en själv får komma underfund med kärnan. Den är så pass lätt och flyger så långsamt, att den knappast kan slås sönder vid ovarsamhet. Men sätt bara inte igång och dra upp propellern för fullt, trimma in glidet något så när först! Tänk också på, att propelleraxeln måste vara nedåtriktad en aning, annars överstegrar sig kärnan i motorflykten. Det går också bra att trimma med bakkroppen. Den är ju tämligen klen och kan alltså böjas, så att stabbens anfallsvinkel kan ändras efter behov.

Vad skall den heta?

Ja, vad skall kärnan heta? Red. har inte kunnat hitta på något riktigt bra namn. Varför kan inte läsekretsen hitta på ett kul och trevligt namn och sända in det till Modellflygtidningen. Årsprenumeration av både Modellflygtidningen och Aero till bästa förslag. Vi ses i nästa nummer.





MOTOR -TIPS

Motorbränsle för inkörning

Under rubriken "Motortips" kommer Modellflygtidningen i fortsättningen att införa råd och anvisningar med avseende på miniatyrmotorer. Nya motorer, små knep och finesser.

Kända experter garanterar vederbärfiga anvisningar, men också Du själv, som sysslar med diesel- och bensenmotorer i miniatyrförmat, kan bidra. Du har kanske kommit på något nytt och bra för din motor. Skriv då till Modellflygtidningen och berätta. Med ord och bilder. På så vis kan Du kanske hjälpa någon annan, som måhända har krångel med sin motor.

De små förbränningsmotorer, vi använder till modeller, är ju mycket fina och känsliga instrument, som tarvar en synnerligen noggrann vård. Särskilt förfarandet vid inkörningen är av stor vikt och bestämmer motorns vidare existens.

Häromdagen kom en grabb upp på redaktionen med en Ohlssons 23:a i näven. Han berättade, att en välsinnad människa hade rått honom till att köra in motorn

på en fet blandning, 2 till 1, för att efter inkörningen använda en magrare på 4 till 1. Han undrade nu, om han vågade följa det rådet.

Nå, det var tur, att han kom upp och frågade, annars hade han väl fått hålla på till domedag för att få igång motorn. Det bästa rådet, vi kunde ge, var att följ alltid fabriken anvisningar, som följer med varje köp. Fabriken vet bäst, vad som passar just deras motor.

Motorerna framställes under oerhörd precision, alla detaljer har en exakt passform och tillåter differenser på endast tusendels millimetern. Om man använder sig av en sådan fet blandning som 2 till 1 blir motorn inte tillräckligt smord, emedan blandningen är för fet för att kunna smyga sig in mellan dessa små toleranser. Detta resulterar i ett onödigt slitage, vilket en korrekt blandning reducerar. Ju större slitage under inkörningen, desto kortare livslängd får motorn.

Om å andra sidan en alltför mager blandning användes, blir det samma resultat. Motorn under gång blir ju starkt upphettad och sänker effektiviteten av de smörjande beståndsdelarna i oljan, med det resultatet, att kolven går varmt och de fina, glatta glidyrtorna blir förstörda.

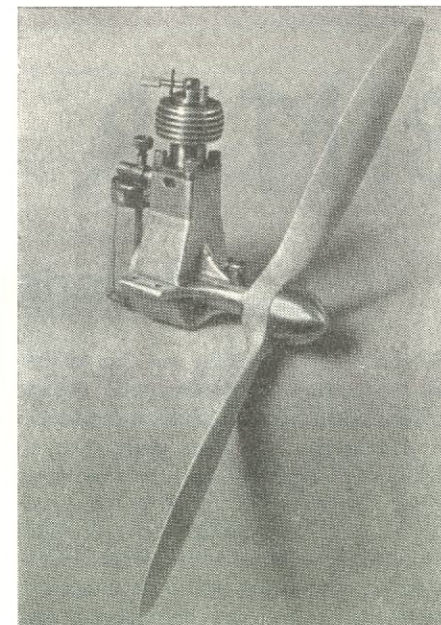
En idealisk blandning för inkörning består av 3 delar bensen och 1 ricinolja. Denna blandning har den fördelen, att den är tämligen mager, emedan den har stor motståndskraft mot hetta, beroende på ricinoljans effektiva smörjningsförmåga. Men man måste vara noggrann med att skaka flaskan före påfyllandet av tanken, enär ricinolja inte så särskilt lätt blandar sig med bensen. Det är inte lämpligt att använda denna blandning utomhus i kallt väder, emedan ricinoljans viskositet ökar starkt med fallande temperatur och gör det svårt att starta.

Denna blandning av ricinolja och bensen kan användas rätt allmänt. Men det finns en del motorer, som inte tål alltför mycket ricinolja. Som exempelvis Ohlssonmotorer, som i stället körs in med normal blandning, alltså 4 till 1. Lite ricinolja behöver den dock men bara några droppar, som kläms in i insugningsröret varannan minut. Bara så mycket, att kolven och kannan kan anses bli ordentligt smorda.

Allt eftersom motorn slits, på grund av användningen, en fetare blandning inte bara reducerar onödigt slitage utan också gör det lättare att starta motorn. På grund av slitaget blir ju kompressionen mindre och kolvens slag svagare, men en rik, fet blandning fyller upp mellanrummen, som uppkommit genom slitage. Många motorer kan köras på en så pass fet blandning som 1 till 1 långt efter det dom ansetts för uttrangerade. På mycket slitna motorer kan man lämpligen klämma in några droppar SAE 70 i cylindern före starten.

Detta gäller tändstiftsmotorer. Dieselmotorer är emellertid inte fullt så känsliga under inkörningen. Där gäller det bara, att använda en något fetare blandning än den normala efter inkörningen.

Och så slutligen är det väl självfallet allom bekant, att bensinen man använder är vanlig apoteksbensin och oljan skall helst vara SAE 70.



Dansk diesel

Micro-Diesel heter den här lilla motorn och är till börden dansk. Den har till pappa en köpenhamnare vid namn Kaj Nielsen.

Som vi hör av motorns namn är det frågan om en diesel. Den påminner onekligen mycket om den schweiziska Dyno — det gör för övrigt de flesta miniatyrdieselmotorer. Den huvudsakliga skillnaden torde väl bestå däruti, att den har ett annorlunda kanalsystem och att tanken är längre och smalare.

Motorn framställes fabriksmässigt och är mycket populär i Danmark. Håller på att tränga ut den gamla Kratmo-motorn, tändstiftsmotor som bekant.

Micro-Diesel har följande data: Den utvecklar 1/10 hk vid 7.000 varv i minuten. Väger med propeller 250 gram. Borrningen 12 mm och slaglängden 17,5 mm. Cylindervolyten är 1,98 cm³.

BANTR

Bananens segerrika modell

Ja, red. undrade också, vad det kunde vara för ena mystifika krumelurer överst på sidan, men redaktionsfilosofen Oskar, stor kännare av alla slags tungomål och skrifttecken, upplyste oss ögonblickligen, att det var fråga om runskrift. Översatt till god svenska betydde krumelurerna kort och gott *Balder*, ursprungligen namnet på en mycket god och omtyckt gudagestalt i den nordiska mytologien. Att den där människan Bananen sedermera hade fräckheten att ge sig till och knycka ett gudanamn, kunde Oscar absolut inte förstå. Om man numera slår upp ordet *Balder* i Nordisk Familjebok, så står det... ja låt oss citera:

— Namnet på ett mycket känt och segerrikt modellflygplan. Har vunnit ett otal tävlingar. Konstruerat och byggt 1944 av Rune Bananen Andersson.

Återkommen från sin Finlandsresa i juli 1943 byggde Bananen denna modell med namnet *Balder*. Han tävlade med den för första gången på SM detta år, men modellen var alltför otrimmad och hamnade "endast" på femte plats. På nästa tävling, som gick i Göteborg, blev det emellertid en överlägsen seger och en sträckflygning på över 1½ mil. Nytt svenskt rekord men överträffat, innan det hann bli godkänt.

Nästa stortävling, i Väingsö, återigen en säker seger med en medeltid på 4½ min. Överlägsen segrare under höstens vidare tävlingar.

Samtliga klubb-tävlingar under vårsäsongen 1945 blev vinster för *Balder*. När

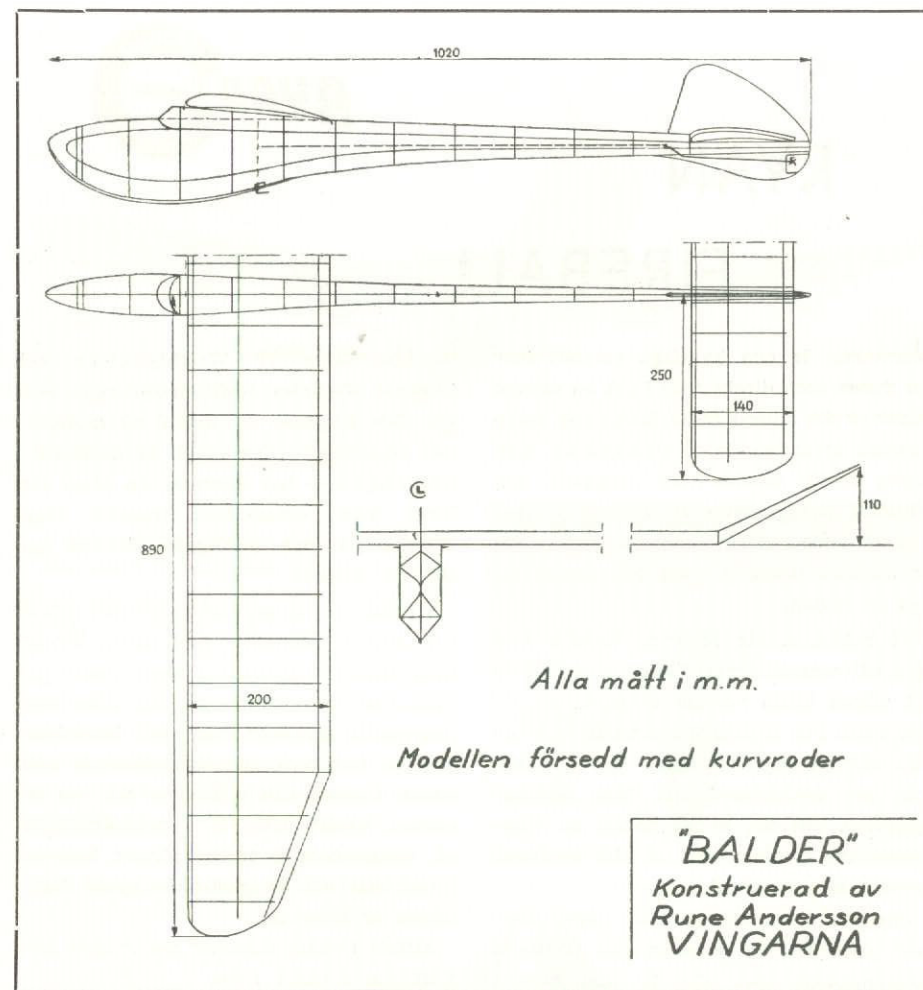
det var så dags för detta års nordiska mästerskap var *Balder* naturligtvis med i leken och placerade sig som god tvåa i en järnhård konkurrens. På Vingarnas internationella stortävling på Skå i juli blev det en tredjeplats i en ännu hårdare konkurrens. På en nationell tävling strax efteråt seger över vinnaren i Skå-tävlingen.

På hösten blev det en synnerligen överlägsen seger på Västerås Flygklubbs jubileumstävlingar, och samtliga klubb-tävlingar på hösten rakades hem av *Balder*.

Balders tredje levnadsår blev inte mindre segerrikt än de föregående. På 1946 års första internationella tävlingsutbyte — klubb-tävlingen mellan Odense Modellflyveklubb och Vingarna — blev det en mycket överlägsen vinst. I det miserabla vädret gjorde den över fyra minuter i genomsnitt. En hel minut före närmaste man. Men *Balder* flög bort.

Men före nordiska mästerskapen, som gick i Finland, hann *Balder* komma tillbaka från Danmark. Men någon trimning hanns inte med. Inte heller i Finland, utan Bananen drog upp modellen direkt till tävlingsstart. Tiden blev 8 minuter med bortflygning som resultat, varför tävlingsresultatet inte blev mer än 2 minuter på grund av maxtidsbestämmelserna. Så några ålderdomskrämpor tycktes *Balder* inte lida av. Kämpade ända in i det sista och fick en stolt död i Finland.

Sammanlagt torde *Balder* ha vunnit ett 15-tal segrar. Troligen mer, än vad någon



annan svensk modell förmått. Egendomligt är bara, att en sådan suverän modell aldrig förmådde ta hem ett svenskt mästerskap. Måste helt ha berott på otur.

Orsaken till *Balders* många segrar låg mycket däruti, att den startade så fullkomligt suveränt. Veterligt missade den aldrig en start under hela sin tillvaro. Alltid en fenomenal topphöjd.

Balder var inget extremt tävlingsåk, var ingen frukt av något tävlingsraseri utan tillbliven med tanke på förening av styrka och skönhet. Kanske inte vacker

efter internationell måttstock, för engelsmän skall ju en modell likna ett "riktigt" flygplan. Men enligt svensk sed, var det ett vackert flygplan.

Här några data till *Balder*:

Går efter gamla FAI-regeln. Spännvidd 1.780 mm. Vingdjup 200 mm. V-form: dubbel 110 mm. Längd 1.020 mm. Stabilisatorspännvidd 500 mm. Stab.-djup 140 mm. Vingprofil ungefär Gött. 500. Stab.-profil bärande svagt välv undersida.



RYAN

FIREBALL

Jänkarna är ena hyggliga prissar. Här om dagen kom direkt från USA en mängd bilder av det amerikanska jaktplanet Ryan Fireball neddråsande på redaktionen. Inte någon nyhet precis, men originell, och eftersom det kommer en ritning av den i skala 1:100 i nästa nummer, passar det ju alldeles utmärkt med lite bilder av den nu redan.

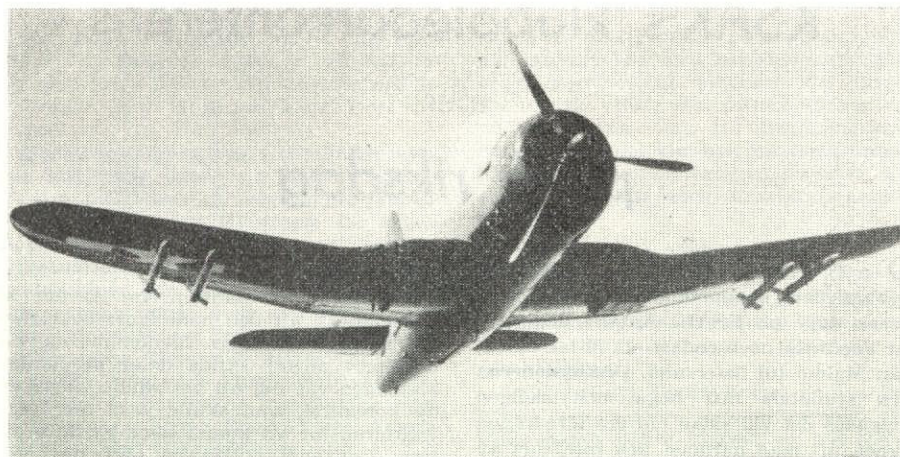
Vi beklagar, att bilderna kanske inte helt tillfredsställer replikbyggarna. Men till någon hjälp hoppas vi ändå, att de kan vara. För replikbyggarna är ju fotos lika viktiga som ritningar. Det är dom, som ger detaljrikedomen. Vad replikbyggarna vill ha, är ju bilder av förekommande flygplan sett ur alla tänkbara synvinklar, inte sant!

Fireball är måhända inte något vackert plan. Till det yttre är den tämligen konventionell, men det är som bekant

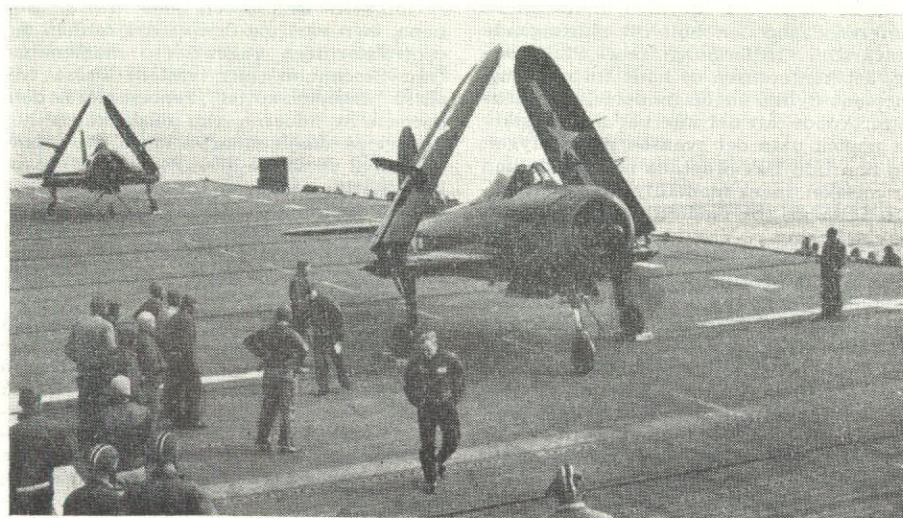
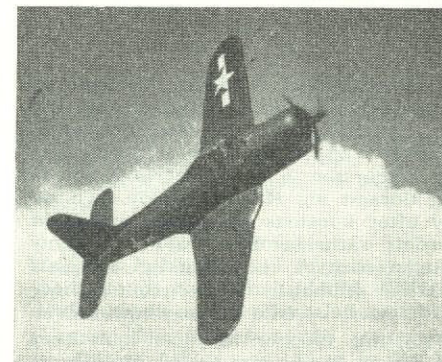
kombinationen av Wright-motorn och General Electrics reaktionsaggregat, som gör den originell. På grund av motorernas placering — aggregatet är monterat i bakkroppen — har kabinen sin plats rätt långt fram, omedelbart framför vingframkanten, och möjliggör sålunda god sikt för föraren.

Fireball är hangarfartygsbaserad och är US Navys speciella skötebarn. Tyvärr hann den aldrig träda i aktiv tjänst och visa, vad den kunde gå för. Tre-landningsstället ger kort start- och landningssträcka. Och tack vare den omtalade goda sikten framåt, kan piloten se till, att det främre hjulet inte tar i bromskablarna på hangardäcket, innan planet kommer i rätt läge och bromskroken gripit fast i någon av kablarna.

Alltså! I nästa nummer ses vi igen med Eldkulan i skala 1:100.



Bilden på motstående sida visar en division Ryan Fireball klar för start. Överst på denna sida kommer en Fireball svepande med endast reaktionsmotorn i funktion. Både reaktionsmotorn och den "vanliga" används vid stigning, vilket synes vara fallet på bilden till höger. Härunder ser vi, hur Fireballs kommer in på däck till en hangarkryssare och fäller ihop vingarna för att "stuvas" nere i fartygets innandömen.



KSAK:s klubbledarkonferens

eller

polsk riksdag

Den 23 och 24 november var landets modellflygledare sammankallade till en konferens uppe på KSAK. Antalet deltagare var begränsat, och endast ett 30-tal deltog, från Malmö till Östersund. Diskussionerna gick stundtals rätt höga, och ideligen hoppades det vid sidan om det föredragna ämnet, att man närmast fick intrycket av en polsk riksdag.

"Isac" i elden...

Konferensen fick en väl så kryddad och hetsig början, så att det riktigt osade illa på långt håll. Ing. Isacson och sign. "Kontakt" på Nordisk flygtidning, alias Lars Andersson, hade av begriplig anledning ådragit sig KSAK:s vrede, och de blev efter konstens alla regler utskälda i ordets rätta bemärkelse. På ett synnerligen obskyrt och osmakligt sätt, att hederliga klubbledare blev djupt chockerade och helst ville sjunka under golvet.

Nåja, ing. Isacson är ju en självsäker och garvad herre, som tål en utskällning av detta slaget och återkom under andra konferensdagen och höll ett sjurungande försvarstal. Ordföranden fabr. Stark ansåg, att konferensen ej hade tid med ing. Isaccsons dylika angelägenheter, men denne förordade, att det inte var honom själv det angick utan det svenska modellflyget. Om han inte fick ordet, så betraktade han sin mission inom modellflyget såsom avslutad. 15 år till modellflygets värn och popularisering... Varvid delegaterna blev så djupt rörda, att dom tillät Isacson att yttra sig. Med många gester och handklappningar och bultande på ett stackars balloptikon lät "Isac" sin vältalighet flöda. Modellflygkommitténs undanskuffande och försteinstruktörens enväldshärskande och modellflygets minskade popularitet... och väl inkiat ett försvar för egen del! — Modellflygledarna var rörda till tårar, men den gode "Isac" blev trots detta inte invald i modellflygkommittén, vilket väl var hans innersta önskan.

Den nya modellflygkommittén.

Den gamla kommittén var tyvärr så sammansatt, att den hade stora svårigheter att sammankallas. Medlemmarna var bosatta i alltför skilda delar av landet. Meningen var nu, att det skulle väljas en ny kommitté, som skulle vara mer centraliserad för att kunna sammanträffa oftare. Det ansågs lämpligt, att medlemmarna bodde i närheten av Stockholm. På så sätt skulle ing. Derantz inte bli "enväldig" utan snabbt kunna diskutera angelägenheter med modellflygkommittén. Sådan var konferensens önskan. Alla klubbledarna var med på noterna. Den nya kommittén fick följande sammansättning:

Fabrikör Landegren, Västerås;
Terje Larsson, Malmö;
Fabrikör G. C. Nilsson, Stockholm;
Kandidat Börje Stark, Stockholm;
Förvaltare Nils Lindqwister, Ronneby;
Oscar Lindén, Karlstad;
Scoutsekr. Jonas Naucelr, Djursholm.

Ja, man blir onekligen en aning förvånad över resultatet. Så blev kommittén — folkvald! Rejåla och goda krafter allihopa, men vart tog den vackra tanken om centraliseringen vägen? Tre medlemmar från Stockholm, men resten! Dessa tre, alltså "arbetsutskottet", representerar dom spetsen av idéerna och önskemålen hos de övriga medlemmarna långt ute i landet. Skall dessa tre herrar — mittåt, "pappa" Stark också som ordförande — ensamma kunna diskutera ihop några tävlingsregler åt modellflygare före nyåret eller skall KSAK återigen kosta på dyrbara resor för de övriga kommittémedlemmarna långt ute i landet?

Som naturligt var, förekom många klubbfrågor på programmet. Bygglokalfrågan. Vingarna som varande elitklubb ansåg, att en bygglokal inte var av så stort värde. Det blir bättre och mera genomtänkta modeller, om dom byggs hemma. En gemensam bygglokal för med sig så många orosmoment. Majoriteten ansåg dock, att en bygglokal var absolut nöd-

vändig. För kurser och nybörjare, som lär sig mera, om dom får bygga tillsammans. Dock svårigheter att få tag i lokaler. Ing. Derantz berättade, att han talat med förre borgarrådet Larsson om lokalfrågan, varvid denne visat stort intresse.

Modellflygledarna var i allmänhet mycket bekyttade över, att många modellflygare förlorades till segelflyget. Många elitflygare har fattat intresse för segelflyget för att fullkomligt släppa modellflyget. Det är ju så populärt, att benämna modellflyget för basen i den pyramid, som bygger uppåt med motorflyget som topp. Modellflyget anses som ett led i utbildningen. Men modellflyget är också en hobby, som skall kunna bedrivas trots att utövaren kanske är segelflygare eller motorflygare. Som i England och Amerika, där höga flygmilitärer ofta sysslar med modellflygning.

Instruktionsfrågan var på tal. Malmö menade, att i stället för långrandiga lektioner, skulle det passa bättre med filmer. Men fick upplysningen, att en sådan film skulle bli alltför lång och dyrbar, för att ge samma effekt som en instruktör. Vanliga ljusbilder föreslogs av någon.

Allmänheten förstår inte modellflyget.

Att modellflyget inte är någon publik-sport är känt. Folk förstår inte mycket, när dom går och tittar på en modellflygtävling. Dom ser ett gyttar av modeller stiga och sjunka. Det behövs något ovanligt, som lätt drar till sig uppmärksamheten. Det behövs en effektivare propaganda, för att allmänheten skall ställa sig mera förstående.

Påhittige Lindqwister från Ronneby, ny i modellflygkommittén, föreslog att det skulle anordnas Modellflygets dag! Liksom Fars dag och Barnens dag. Tävlingar, utställningar och uppvisningar.

Linden menade, att pressen, alltså de journalister, som refererade modellflygtävlingar, inte skulle vara alltför hemma på området. För då blev det för mycket facktermer, som folk inte förstår.

Tiggeri ger största inkomsterna!

Klubbarna har ont om pengar. Småklubbarna klarar sig visserligen bra, och många har ingen medlemsavgift utöver registreringsavgiften, vilket ändå får anses väl hyggligt. Modellflygklubbar, som ingår som sektioner i större flygklubbar går det också bra för, men fristående klubbar har det knalt med kovan.

Att ta inträdesavgift på tävlingar och

uppvisningar är värdelöst, emedan folk ogärna betalar för något, som dom inte begriper. Startavgifter på tävlingar hjälper inte mycket, men bör finnas. Ett program med många annonser kan bli en ekonomisk vinst, men oftast räcker annonsintäkterna bara till tryckningskostnaderna. En del klubbar har dock kunnat hjälpa upp ekonomin med lotterier. För sådant erfordras dock länsstyrelsens tillstånd.

Många tävlingspriser.

Tanken att inskränka antalet priser på tävlingarna slog tydligen slint. Grabbarna vill ha priser, annars förlorar dom lusten. Helst så långt ned som en fjärdedel av resultatlistan.

Förslaget om Cuptävlingar väckte inte heller någon större uppmärksamhet. Där enda priset skulle utgöras av ett vandringpris. Flertalet modellflygare utgörs av unga grabbar, som inte inser värdet i att vinna en stor pokal, mycket påkostad. Däremot kunde det vara lämpligt med Cuper för elitflygare. Inte heller Derantz förslag om tävlingar med specialmodeller framkallade intresse. Grabbar, kompetenta för konstruktion av dylika modeller är oftast upptagna av klubbarbete. De svenska modellflygarnas olusta för experiment bromsar också.

Inga nya regler.

Man hade onekligen väntat sig, att det äntligen skulle bli någonting av med regelhistorierna. Det enda beslut, som fattades därvidlag var, att konferensen enades om, att man skulle gå in för helt svenska regler. De gemensamma nordiska reglerna går inte i lås. För stor oenighet. Därför borde det räcka med, att endast de klasser i vilka nordiska mästerskapen skall utkämpas, är gemensamma för Norden. De andra klasserna kan vara speciella för Sverige.

Den nya modellflygkommittén fick i uppdrag att utarbeta den nya regeln. Om vi får en acceptabel regel före nästa år återstår att se.

Ing. Derantz föreslog också en ny definition av modellflygplan, som skulle ligga till grund för ett nytt regelförslag. Betydligt enklare! Denna definition skall tjäna som grundregel, av vilken man sedan kan fastställa särskilda regler för olika tävlingar. För SM en slags regel, för Rikstävlingen en annan. SM skall exempelvis omfatta endast två klasser: en motor- och en segelklass. Motormodellen efter wakefielddregeln, segelmodellen efter

(Forts. på sid. 35)



PINOTTI LUCIFER

Mystisk S 1:a

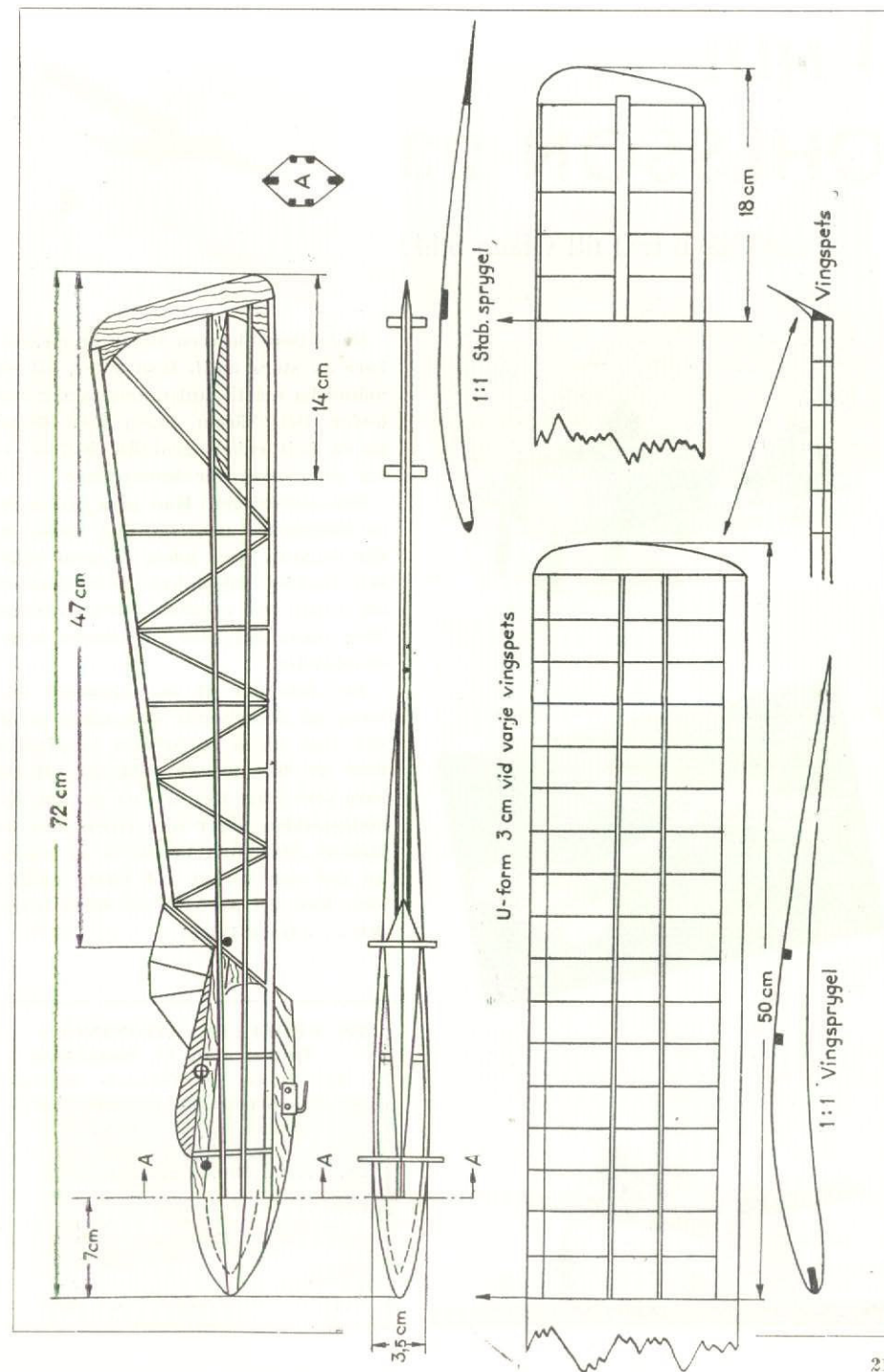
Mario Pinotti, sonen till honom med de fina små motorerna, är tydligen en av de få, som hörsammat kallelsen: "bort med de stjärnkonstruerade tävlingsåken och bygg sådant som du själv har lust till". Han har just byggt en sådan där kufisk modell, som det kanske är otänkbart att ställa upp på en tävling med, men som det är så fabulöst roligt att se flyga.

Vi träffade Mario ute på Gärdet en söndag och se där kom hans "Lucifer", snirklade runt ett tag, gjorde en lågsniff över en gubbe, som stod där och gapade av pur häpnad. Vi förstår gubben så väl, för kärran såg kul ut, liknade allt annat än någon av de andra modellerna, som låg och kretsade runt där uppe i luften. Liten kort nos och en stor platt bakkropp utan fena. Den flög kanske lite väl fort, var en aning för tung men kunde byggas lättare, upplyste Mario.

Bilderna visar "Lucifers" konstruktör, Mario Pinotti. Sonen till honom med de fina små motorerna. Lagg märke till den stora flata bakkroppen.

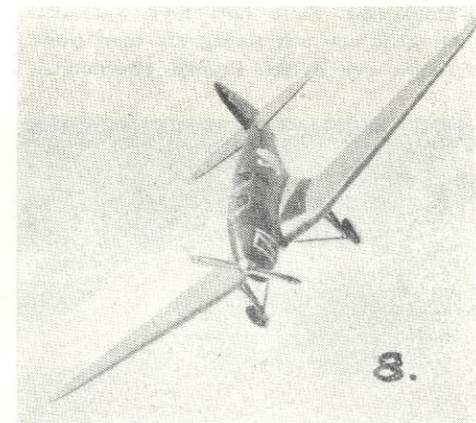
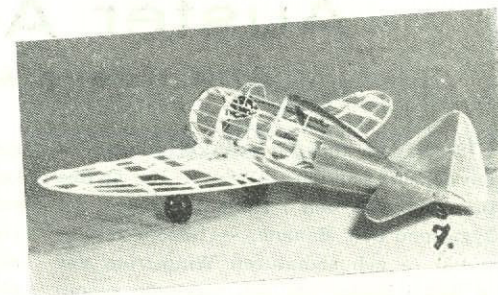
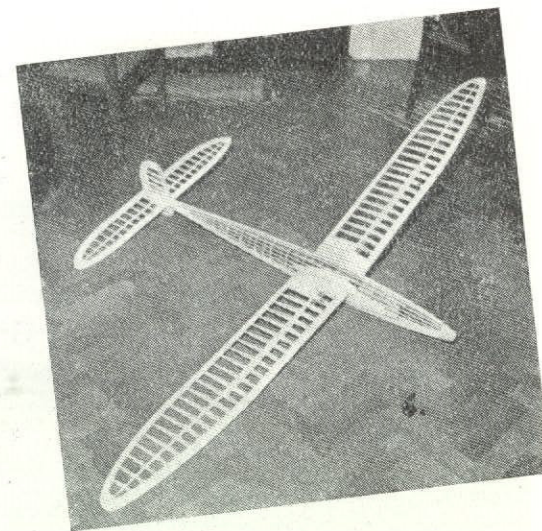
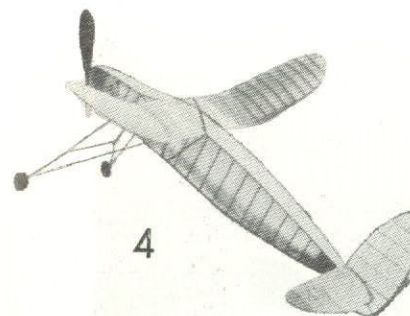
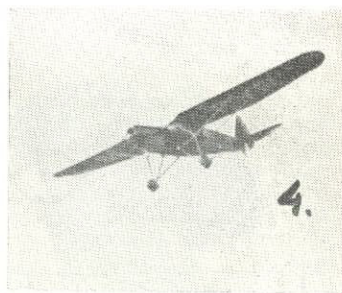
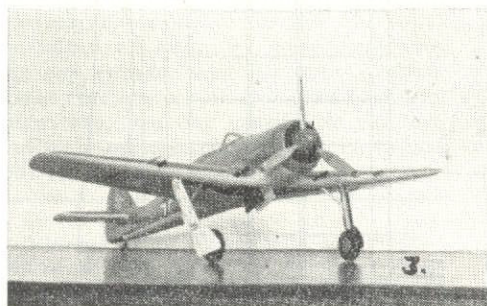
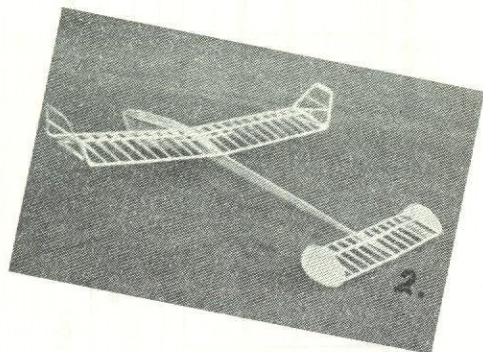
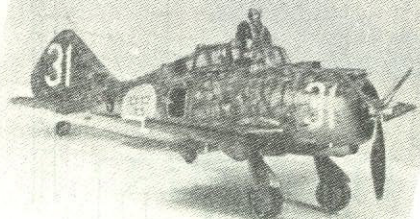
"Lucifer" går i den minsta segelklassen och har en spännvidd av 1000 mm och med vingdjupet 150 mm. Kroppen 720 mm. Stabspännvidden är 360 mm och djupet 120 mm. Vingbelastningen är omkring 13 g/dm². Både ving- och stabilisatorprofilerna är mycket tunna men inte så färligt välvda. Vingen har en svag U-form med korta öron.

Kort sagt: ett kul bygge, som inspirerar till fortsättning.



Vinn OHLSSON 23

Vilken text till vilken bild?



Redaktionsfilosofen Oscar är en tänkare av stora mått. Han anser, att en människa måste tänka, annars går hon under. Och härom dagen kom Oscar på en helt enkelt genialisk idé! — — En pristävling för läsekretsen!

Och sannerligen! Kan man tänka sig en lämpligare sysselsättning under de där dagarna efter julen, då man sitter och smälter julsinken. Och chansen att vinna en rasande ettrig Ohlsson 23:a måtte väl vara ett alldeles extra dragplåster.

Det hela går ut på, att bland texterna på motstående sida välja ut de nio, som antas ha största sambandet med de lika många bilderna. Hafsas bara inte iväg. Det är gott om tid, för tävlingstiden utgår inte förrän den 31 januari 1947. Och tävlingen är värre, än vad den verkar vid första anblicken. Men det är bara att sätta igång och . . . Good Luck!

Till MODELLFLYGTTIDNINGEN Tunnelgatan 15, Stockholm.

Jag anser, att följande bildtexter (bokstäver) hör samman med

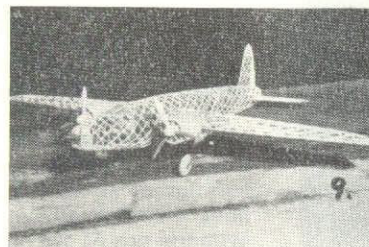
1 4 7
2 5 8
3 6 9

Namn

Adress

..... MFT 1

- A. Gloster Gladiator.
- B. Coupe de Belgique.
- C. Stockholms-Tidningens.
- D. Termik.
- E. Kungl. Svea Flygflottilj.
- F. Strolch
- G. London 1937.
- H. J 20.
- I. Wakefield 1939.
- J. Arne Blomgrens Camilla.
- K. SK-14.
- L. Fock-Wulf 190.
- M. Cumulus.
- N. Avro Lancaster.
- O. Skolflygplan.
- P. Vickers Wellington.
- Q. Republic Guardsman.
- R. KSAK-3.
- S. Republic EP-1.
- T. B 5.





Auster Autocrat

Alla tiders sportplan

Här har vi äntligen replikaritningen på den oerhört populära Auster'n. Det är lika kul att bygga den i skala 1:100 som att flyga med den. Bananen — honom känner ni väl — och signaturen Wingström var en dag i höstas ute och plockade svamp med Auster'n. — Ja, absolut sanning! Dom startade från Bromma iförda ett par stora svampkorgar. Satte kurs mot Skå, där dom gick ner och försåg sig med flugsvampar och dylikt. Framåt eftermidda-

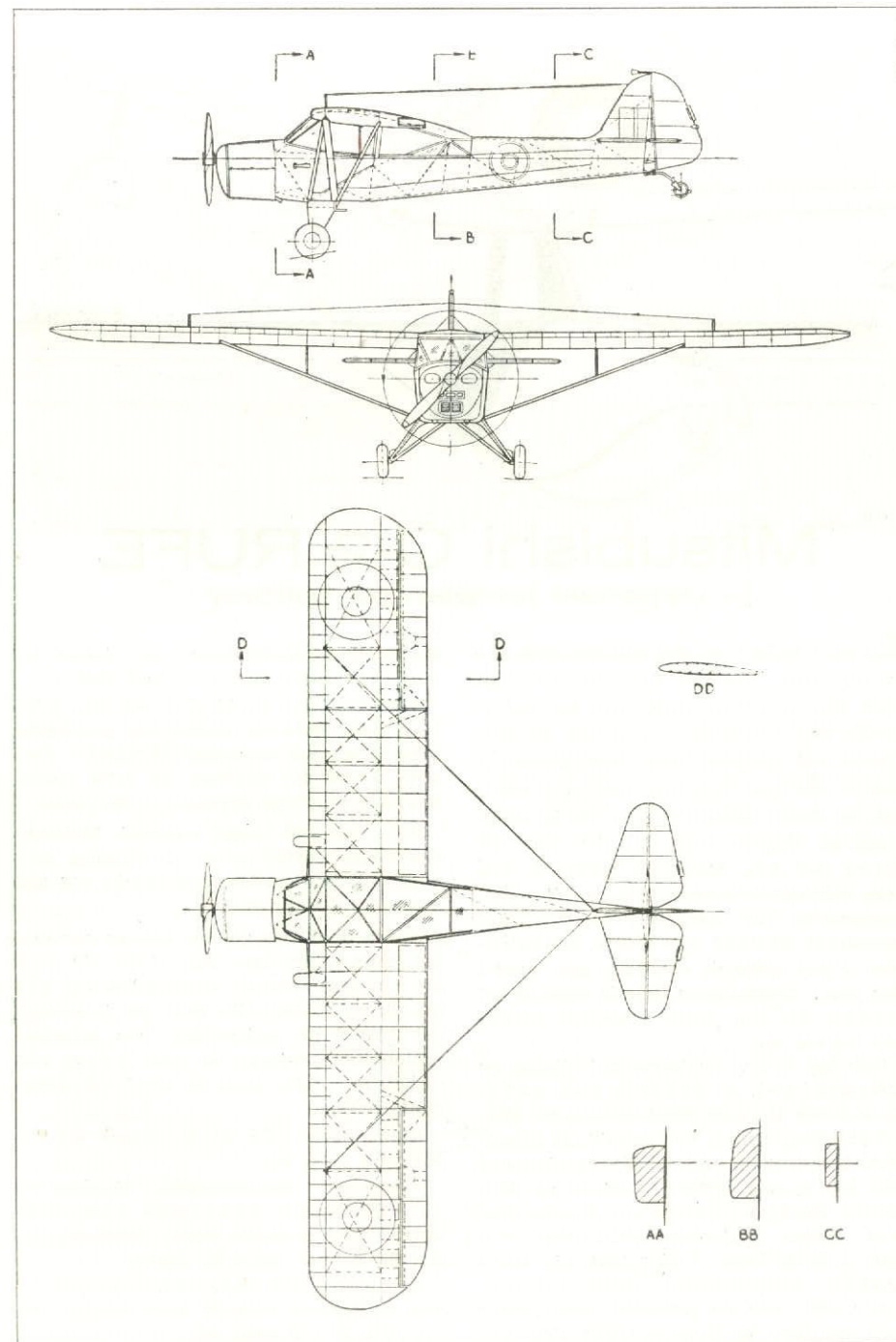
gen satte dom ned kärran på Bromma igen. Övermåttan belåtna. Bananen har numera slängt sin berömda Husqvarna-motorcykel på sophögen och använder i stället Auster'n, när han skall ut och plocka svamp...

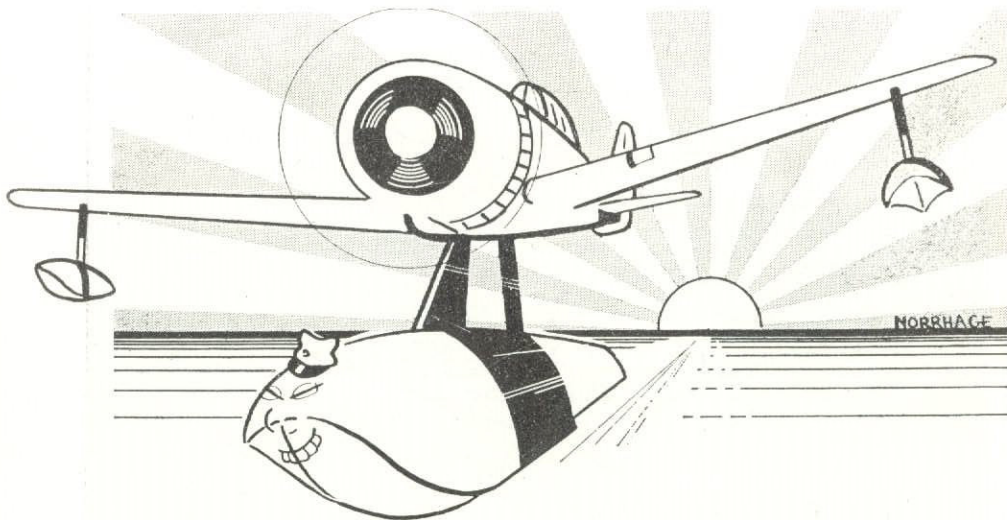
Använd som sportplan här i Sverige är den vanligen målad i krämigt gult med svarta registreringsbokstäver. Som engelskt eldledningsplan var den olivgrön.

Men ni vill ha lite data och prestanda:

Maximifarten ligger vid 208 km/tim, medan den ekonomiska hastigheten ligger vid omkring 176 km/tim. Landningshastigheten är 48 km/tim — utmärkt för potatisåker! Flygsträckan är 480 km.

Spännvidden är 11 m och kroppslängden 6,8 m. Flygvikt 772 kg. Motorutrustningen är en Lycoming 0-209-3, luftkyld, 4-cylindrig och på 130 hkr.





Mitsubishi O-2 RUFE

Japanskt jaktplan på flottörer

En för replikbyggarna sällsynt vara torde väl vara ritningar av japanska flygplan. Det är väl ett fåtal, som har publicerats här i Sverige. Japanerna är som bekant ett tystlåtet och hemlighetsfullt släkte, och man fick inte veta stort mycket om deras flygplanstyper, förrän amerikanska flygare fann på det fina att skjuta ned dom. Men inte heller då fick man tillfredsställande ritningar till stånd, maskinerna var vanligtvis i ett mycket demolerat tillstånd och måste rekonstrueras. Först sedan de snedögda gav tappt i den stora dragkampen, kunde man få ett begrepp om, hur deras maskiner verkligen tog sig ut.

Och här har vi en intressant ritning av Mitsubishi O-2, av jänkarna Rufe kallad. Rufe är en flottörförsedd version av Mitsubishi Navy 00 och var avsedd att tjänstgöra i sådana områden, där landbaserad jakt inte kunde operera. Särskilt på Aleuterna, ökedjan nordväst om Alaska, med dess dåliga väderleksförhållanden, var Rufe i flitigt bruk. Under 1944, när amerikanska Liberatorplan anföll Paramirshuru, norr om de japanska öarna, blev dom angripna av Rufe-jaktplan. Den för-

sta nedskjutna maskinen av denna typ kom i allerades händer i juni 1943.

Betraktat som flottörplan och inte jaktplan, hade Rufe en relativt hög prestanda. Toppfarten var omkring 278 miles i timmen, alltså 447 km/tim, på 4.876 meter. Praktisk topphöjd närmare 11.000 meter.

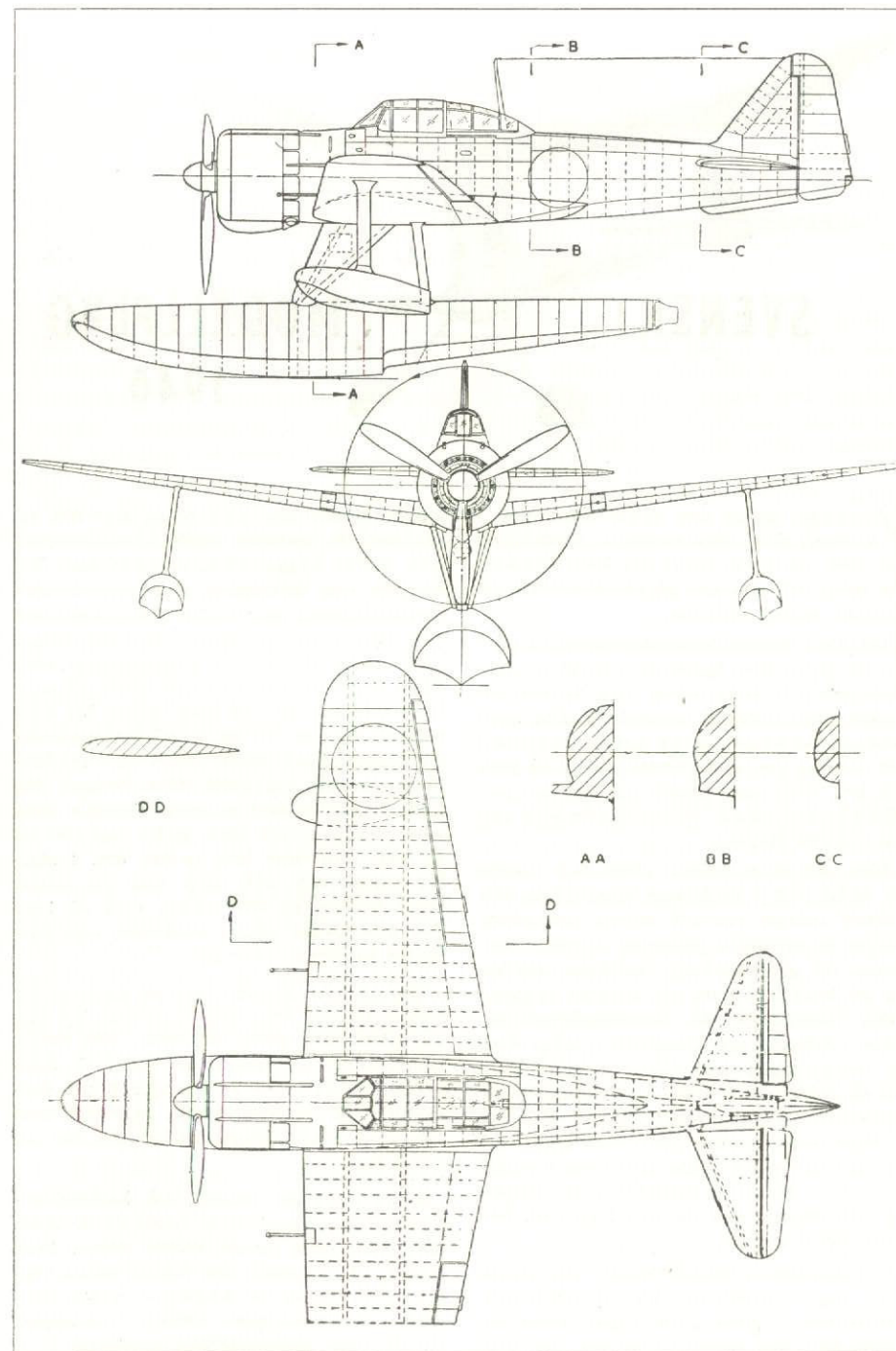
Rufe var helt byggd i metall. Motorutrustningen bestod av en 12-cylindrig luftkyld radialmotor. Maximal styrka vid 4420 meter 955 hästkrafter.

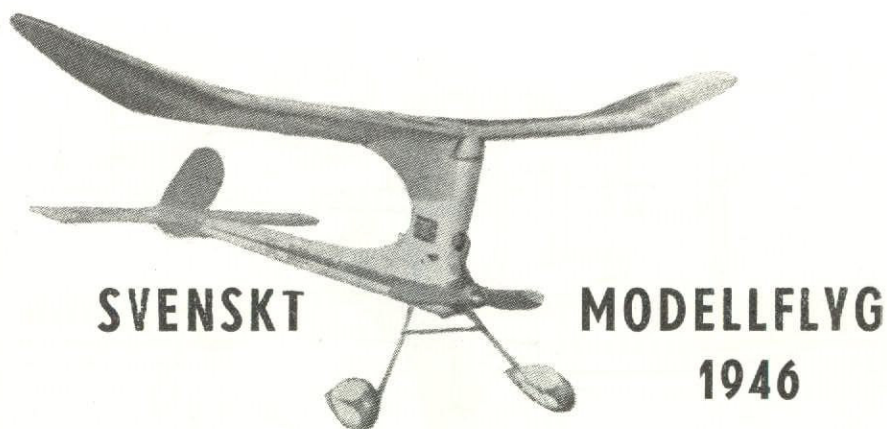
Några uppgifter på hur kärran var målad finns tyvärr inte, men vi får väl anta, att den som varande sjöflygplan var helt militärgrå, eventuellt grön på översidan och blågrå på undersidan. Den japanska nationalbeteckningen är som bekant rött cirkelrunt fält med en smal vit cirkel runtomkring.

Data: Spännvidd 12 m, längd 10,5 m. Flygvikt 2.685 kg.

Prestanda: Maxhastighet 447 km/tim vid 4.876 meter. Flygsträcka (max) 2.059 km. Tophöjd 10.790 meter. Stighastigheten 637 m/min vid 4.267 meter.

Beväpning: Två fasta synkroniserade 7,7 mm kulsprutor ovanpå motorkåpan och två fasta 20 mm akan. En i vardera vingen.





Vi måste nog se den bittra sanningen i vitögat. För vårt svenska modellflyg har 1946 varit ett svart år. Utvecklingen har stått och stampat på samma fläck, ja faktiskt ramlat tillbaka.

De stora modellflygkonferenserna i slutet av förra året sprakade riktigt av frihetsideal och brödraskap. Det talades så vackert om nordiskt samarbete. Det nordiska modellflyget skulle samlas under ett och samma tak, och allt skulle bli så gott och bra. Och man tänkte sig, att det påföljande året skulle bli ett sjusärdeles extra i modellflygväg.

Men det slog alldeles slint. Det visade sig svårt, att i praktiken genomföra den vackra tanken om ett intimt samarbete mellan de nordiska länderna. Särskilt reglerna, de gemensamma nordiska, ställde sig på kant och kom att inverka synnerligen hämmande på tävlingsaktiviteten. Både i Finland och Danmark tycktes dom bli accepterade, men här i Sverige gick det då rakt inte. Reglerna var alldeles för invvecklade, påstod modellflygarna. Det tog ju flera veckor, innan man förmådde stava sig igenom det digra häftet med regel-förslaget. Erfarna modellflygare ställde sig oförstående och de nya i sporten begrep ingenting alls.

Det nordiska regelförslaget inverkade som sagt hämmande på utvecklingen. Grabbarna vågade inte bygga efter de gamla gällande svenska reglerna, för dom

skulle slopas när som helst, var det tal om. Och de nordiska reglerna vågade man inte heller bygga efter, emedan dom ännu inte var fastslagna. Och man förstår modellflygarna så väl, för redan i december 1945, efter en modellflygkonferens i Oslo, sades det, att de gemensamma nordiska reglerna var definitivt klara och man bara väntade på, att dom skulle bli fastslagna. Nå, det dröjde med fastslagandet av reglerna, och under tiden gick modellflygarna och var sura. Som bekant har dom inte förstånd — eller kanske dom inte vågar — att säga ifrån, om det är en sak, som dom inte tycker om. I stället tjuras det, och man tror att saken skall ordnas på det sättet. Och så blev det inte byggt några modeller, och inte heller tävlingar blev av.

När så FAI började röra på sig igen för första gången efter kriget, hakade det upp sig ytterligare mera. Herrarna, som skulle skapa reglerna, måste nämligen ta hänsyn till FAI, som är i begrepp att omöblera de internationella reglerna, som självfallet skall ligga till grund för de nordiska.

Först sent på hösten, på klubbledarkonferensen, kom man underfund med, att något helt enkelt måste göras. Man beslöt, att vi skulle ha helt svenska regler, och endast de klasser, i vilka nordiska mästerskapen skulle utkämpas, skulle vara gemensamma nordiska!

Goda internationella framgångar

På tävlingsfronten har det under året gått litet bättre. I de internationella dusterna har våra svenska modellflygare dragit sig ur helskinnade. Nordiska mästerskapen blev en säker seger både i lag och individuellt genom den skånske kometen Lennart Persson. Vingarnas kamparesa ned till Danmark slutade lyckosamt med seger, visserligen knapp, mot Odense Modellflyveklub. Dansk Modellflyveunion hade i år sitt sedvanliga modellflygläger och skåningarna, Lennart Persson, landslagsmannen alltså, och Kjell Andersson, försvarade de svenska färgerna med den äran.

Några fler internationella tävlingsutbyten har det inte varit, således tvärtom vad man förmodade förra året.

I vanlig ordning har vi haft Vintertävlingen, SM och Rikstävlingen. Särskilt den senare blev mycket lyckosam ur resultatthänseende. Troligen de mest strålande tider, som presterats på en svensk tävling. Inte mindre än fyra man-nar hade över 4 minuter i genomsnittstid, varav tre låg mellan 4.26,8 och 4.28,1. Med andra ord mycket hårt. Men så var det också frågan om tidernas termikväder.

I övrigt har det varit ett dåligt tävlingsår. Ovanligt lite tävlingar, och särskilt på sensommaren och hösten var det alldeles dött. Hela det svenska modellflyget föreföll ligga i dvala. Norrköping var förstas ett strålande undantag. Där flögs det mer än någonsin.

Nya förmågor

Årets tävlingar har fört fram flera nya namn på det svenska modellflygets stjärnhimmel. Lennart Friberg är ett! Från Trelleborg. Grabben är bara 14 vårar, men icke förty knep han FLYG:s pampiga pokal på rikstävlingen i hård konkurrens. Var även med i Finland och bärgade den svenska segern.

Ännu mer framstående är Lennart Persson från Malmö. Också bara 14 år, men har redan gjort sig känd som synnerligen framgångsrik tävlingsflygare. Svarede för de största internationella segrarna i år. Blev nordisk mästare och vann flera klasser nere i Danmark. Tvåa på SM. Framgångarna har till en stor del berott på en fabulös tur på tävlingarna, men säkerligen också på skicklighet. Särskilt hans startteknik lär vara god.

Frågan är bara, hur både Persson och Friberg kommer att klara sig i fortsättningen. Dom har hittills endast flugit med andras konstruktioner. De stora framgångarna har vunnits med modeller konstruerade av Vingarnas storfräsare, och den modell, med vilken Lennart Persson tog hem det nordiska mästerskapet, var Bananens "Balder", samma modell, som vann den första segelmodell-landskampen mot Finland 1943. — Men det är ingen som missunnar dessa herrar vidare framgångar med egna konstruktioner.

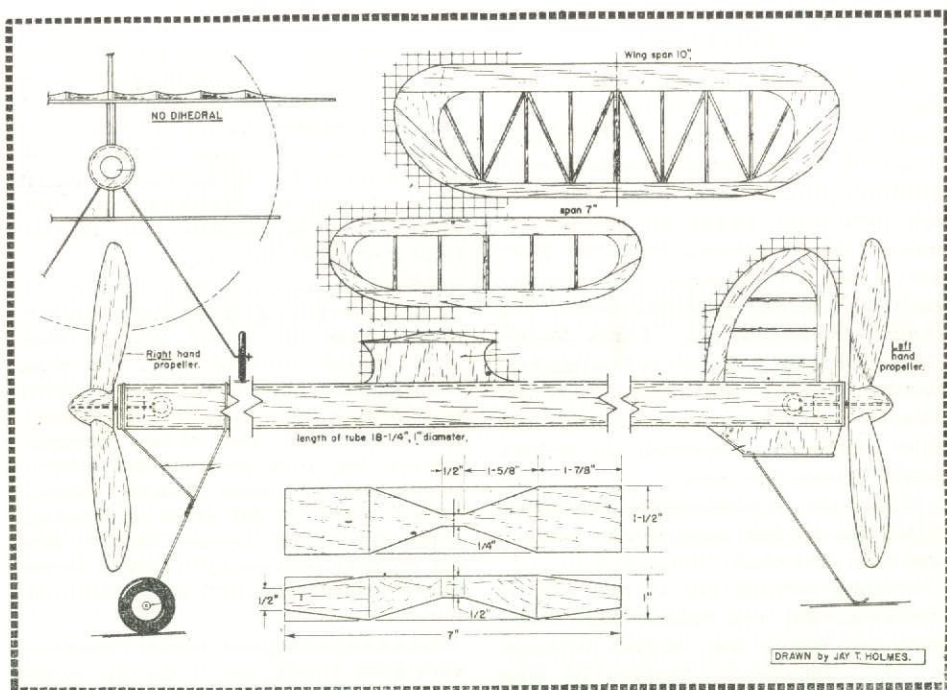
Trelleborgs modellflygklubb förefaller vara årets komet, och vi får väl hoppas att den stannar kvar och inte snabbt försvinner igen, som så många klubbar gjort tidigare. Största framgången var lagsegern i finalen vid årets Rikstävling.

I konstruktivt hänseende har vi nog i år trillat tillbaks en hel del. Inga nya raffinerade modeller har setts på tävlingarna, det skulle i så fall möjligen vara F-modellerna som har gått framåt en gnutta.

I februari återvände alla modellflygares efterlängtnade och kära balsa, och försäljarna tänkte sig väl, att det skulle bli vild upståndelse och extas, men därav blev intet. Inga nya gummimotormodeller. Vi skylldes på gummisnodden, som inte hade kommit än. Men även den anlände så småningom framåt höstsidan. Det förblev lika slött. Och då var det inget annat att skylla på än reglerna, som ingen vågade bygga efter.

Ja, ett dåligt modellflygår har det varit. I utvecklingshänseende. Men vi har all anledning tro att det skall bli desto ljusare 1947. Efter ett dåligt år följer ofta ett gott. Ett gott nytt år alltså!

Löwen.



Amerikansk racermodell

Flygning med racermodeller har inte någon större utbredning här i landet. Sedan Ulf Hallvig satte ett svenskt rekord för åtskilliga år sedan har det varit alldeles tyst på racerfronten. Orsaken är allom känd. Tävlingsraseriet! Ingen har ju tid, att syssla med modeller, som inte är avsedda att tävla med. S 1:or och S 2:or — det är allt!

Det har alltid visat sig svårt att tävla med racermodeller. Mest beroende på tidtagningen. Den enda vederhäftiga tidtagningen kan ju endast ske på elektrisk väg, och det är ju dyrbart med sådana grejor. Men det har väl kunnat vara kul att flyga med racermodeller ändå, fast man inte kan tävla med dom. Men se, det kan inte en svensk modellflygare inse!

Han finner inte den där tjusningen i experimentet. Tänk bara vilka nya perspektiv racermodellflyget leder en in på. Så mycket nytt man får att tänka på. En helt olika slags trimning än med vanliga modeller. Tänk tjusningen i fart! Och

sist men inte minst, vad all slags racerbetonat imponerar på allmänheten.

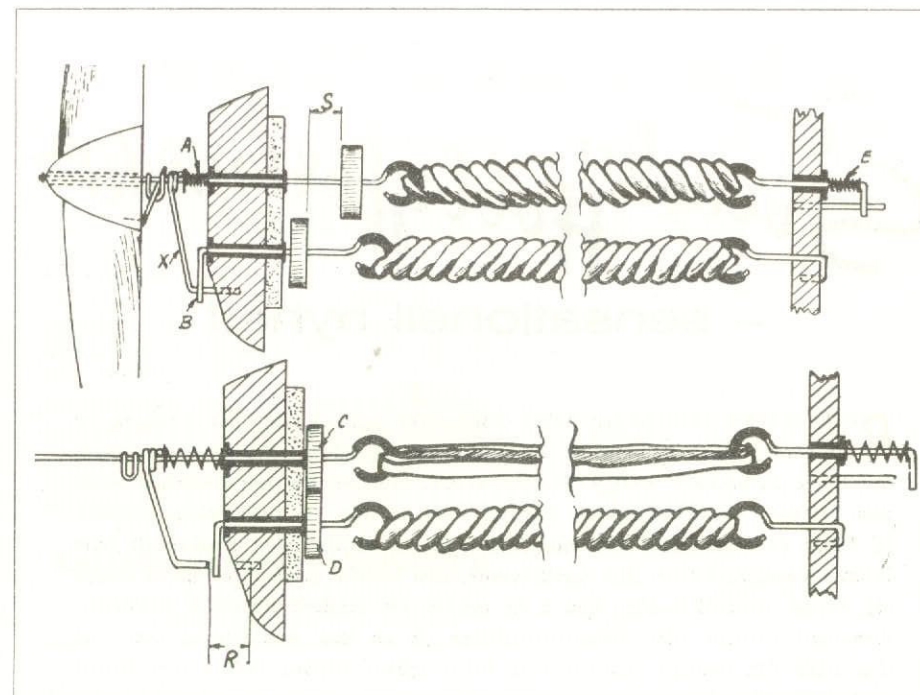
Det svåraste med racermodeller är att få dom att flyga i normalt läge, hålla sig i horisontalläge. Hallvigs racer lär ha rollat oupphörligt under sina hastighetsflygningar. Det naturliga sättet att upphäva det vridande momentet är att förse modellen med två motroterande propellrar. Finnarna har kommit fram till lyckosamma flygningar på det sättet och likaså i USA. Ta en titt på den här racern.

Den är konstruerad av välkände specialisten Roy L. Clough jr. Vad som intresserade mest, då red. fick syn på den här modellen, var två saker: V-formen och vingprofilen.

Konstruktören anser tydligen, att modellen blir tillräckligt stabil utan någon som helst V-form. De två motroterande propellrarorna upphäver alltså det vridande momentet till fullt.

Vingprofilen är synnerligen intressant. Främre delen av den är konkav på över-

(Forts. på sid. 35)



ENGELSK OMKOPPLARE

En enkel konstruktion

I det förra numret av Modellflygtidningen hade vi en amerikansk omkopplare för gummimotormodeller införd. Säkerligen med rätta skrev vi, att den var onödigt invecklad. Den här engelska lösningen förefaller betydligt enklare, visserligen inte idealisk.

Men låt oss se, hur den fungerar. Idén är baserad på det faktum, att en gummimotor drar ihop sig i längdriktningen, när den "dras upp". När båda motorerna är uppdragna, som på den övre bilden, drar toppmotorn ihop den lilla fjädern A och skjuter tillbaka armen X, så att denna hindrar den undre motoraxeln B att gå runt. Ändan av X sticker in en bit i nosblocket. Motorn drar också ihop fjädern E och sålunda hindrande, att akterkroken går runt.

När toppmotorn har gått ut, som på den undre bilden, drar alltså inte längre den ihop fjädrarna A och E, utan dessa skju-

ter ut. A skjuter således framåt och drar med sig kugghjulet på denna axel, så att det kopplas in med det undre hjulet. Också fjädern X dras fram och frikopplar sålunda den undre motorns axel. Fjädern E å sin sida frikopplar den övre akterkroken. När den undre motorn går ut följer den övre med i rotationsrörelsen. Man måste se till, att den övre motorn inte slappnar alltför mycket, att den trasslar ihop sig med den undre. Att det hela fungerar beror också på, att avstånden R och S är desamma.

Som sagt, inte heller denna engelska lösning av omkopplare är tillfredsställande. Den verkar alltför klen och vek med dessa fjädrar och armar, som skjuter in och ut.

I nästa nummer hoppas vi däremot få till stånd en rejäl svensk konstruktion. En modifiering av Åke Roggentins gamla omkopplare.

Svenska Hobbyförbundet

— sensationell nyhet!

På berömvärdt initiativ av några hobbyister i Stockholm har äntligen en sammanslutning gemensam för alla hobbyns vänner kommit till stånd, nämligen SVENSKA HOBBYFÖRBUNDET. Genom sin huvudsakliga strävan att med ungdomens eget bistånd söka få den att tillvarata fritiden på bästa och nyttigaste sätt har förbundet en oerhört stor mission att fylla inom svenskt hobbyliv. Nya medlemmar, som kanske ännu inte hunnit skaffa sig någon speciell hobby, kan t ex genom att studera de olika klubbsektionernas arbets- eller diskussionsmöten få en god uppfattning om, vad den eller den hobbyen innebär, och sedan själva avgöra vilken som passar just deras läggning.

Genom att undan för undan knyta avtal med olika firmor och förlag räknar förbundet med att kunna erbjuda medlemmarna rabatt på sådan litteratur och materiel, som har samband med nära nog all slags sund hobby. Detta innebär att medlemmar har chans att inte bara återfå sin årsavgift utan dessutom spara en god slant.

En annan fördel är att alla medel, som inflyter till förbundet, kommer i så stor utsträckning som möjligt att användas till medlemmarnas bästa, genom att klubbarna efter hand får anslag till inredande av läsrum, samlingslokaler m m.

Svenska Hobbyförbundet har inte för avsikt att konkurrera med på hobbyområdet redan existerande specialsammanslutningar utan tvärtom genom sin verksamhet söka skapa ett ökat intresse för all slags sund hobby och få till stånd ett intimare och mera givande samarbete mellan hobbyentusiaster, något som dess både nationella och internationella adressförmedling ytterligare garanterar för.

Red. hälsar med glädje SVENSKA HOBBYFÖRBUNDET och riktar samtidigt en vädjan till alla MODELLFLYGTIDNINGENS läsare, som sysslar med någon form av hobby, att ansluta sig till förbundet. Genom att studera specialartikel i HOBBYMAGASINET, officiellt organ för SVENSKA HOBBYFÖRBUNDET, eller insända kupongen å sidan 43 erhåller Ni alla upplysningar Ni behöver.

NYTT FRÅN STAG

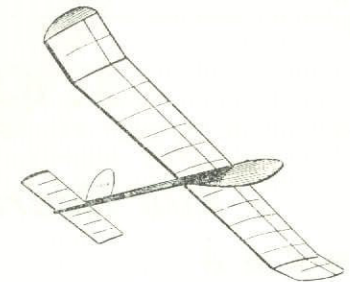
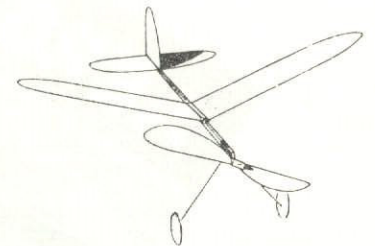
Röde Jim — den idealiska gummi-motormodellen för nybörjare.

Spännvidd 45 cm. Pris kr. 2:25.
Röde Jim är en stavmodell helt av balsa. Mat-satsen innehåller alla delar färdiga för montering. Vinge och stjärtparti äro målade i vacker, röd färg. **Röde Jim** är modellen som vem som helst kan bygga. En händig nybörjare klarar den på ett par timmar.

Gummimotor och byggbeskrivning medföljer mat-satsen. Beställ i dag! Om Du själv ej önskar bygga den — ge den i present! **Röde Jim** blir uppskattad av alla modellflygare.

Segelmodellen Scrappy

— Löwens sensationsmodell byggs fortfarande i tusental över hela landet. Du, som tänker bygga en segelmodell med verkligt god flygsäkerhet, rekvirera vår kvalitetsmaterialsats å 5 kronor.



MODELLFLYGARE I STOCKHOLM

STAG-material kan nu fås i **HOBBY-AFFÄREN**, S:t Eriksgatan 101, Sthlm.

Du som sätter värde på fullgott modellmaterial rekvirera STAG-katalogen eller gör ett besök i **HOBBY-AFFÄREN!**

STAG-material är kvalitetsmaterial!



INDUSTRIFIRMAN STAG - Bollnäs.

Jag rek. följande att sändas mot postförsk., varvid end. porto tillkommer:

.... st. mat.-satser Röde Jim å kr. 2:25

.... st. mat.-satser Scrappy å kr. 5:—

.... fl. Balsalim (25 gr.) å kr. 0:65

STAGS modellflygkatalog å 30 öre, som bifogas i frimärken.

Namn

Adress MFT 1



Alla tiders tidningar ...

AERO

är visserligen ännu inte den största flygtidningen i Norden, men den är på god väg mot en ledande ställning. Och den är utan tvivel den bästa flygtidningen — tidningen med de välskrivna artiklarna, snabba flygnyheterna och trevliga underhållsartiklarna.

Helår kr 5:—; halvår kr 2:50; lösnummer 50 öre.

Flygnytt från AERO

är Nordens enda veckotidning för flyg. Den utkommer varje tisdag och är alltid först med de senaste flygnyheterna. Tidningen har de bästa kontakter med flygbolag, flygtidskrifter och flygexperter över så gott som hela världen. Helår kr 10:—; halvår kr 5:50; kvartal kr 3:—; lösnummer 25 öre.

Hobby-Magasinet

heter tidningen för de som är populärtekniskt intresserade och som har någon hobby överhuvudtaget. Tidningen innehåller en oändlig mängd ritningar och bilder samt beskrivningar på populärtekniska saker, bilar, båtar, modelljärnvägar och modellflyg mm mm.

Helår kr 6:25; halvår kr 3:75; lösnummer 75 öre.

Modellflygtidningen

skrivs för modellflygare av modellflygare. Modellflygtidningen är den första i sitt slag i Norden — tillkommen på modellflygarnas eget initiativ, för deras egen skull.

Helår kr 4:—; halvår kr 2:—; lösnummer 50 öre.

Provnummer på samtliga tidningar mot 75 öre i frimärken!



Konferensen ...

(Forts. fr. sid. 19)

något liknande nordiska A 2-regeln. Rikstävlingen kan exempelvis omfatta endast motormodeller av alla storlekar med begränsning av vingbelastning och kroppssektion.

Mycket enkelt och förnuftigt, som, om det kan slå igenom, kan sammanfattas på ett par blad, inte en hel tjock bok till regelinstruktion, som vi för närvarande har. Start- och tävlingsbestämmelser skall vara desamma som förut, medan mättningsreglerna bortgår.

Aeroklubben i Malmö ivrade för borttagning av rekorden. Dom hade inget som helst värde. Betingelserna är aldrig desamma, som exempelvis inom allmänna idrotten. Dessutom framkallar rekorden ofta fatala missuppfattningar från allmänhetens sida. Dom kan höra i radio eller läsa i tidningen, att en modell flugit i över en timme. Och så kanske dom kommer ut på ett fält och får se modellflygare, som gör goda resultat på 4—5 minuter. "Asch, de här modellerna är väl ingenting, det finns ju modeller, som flyger mycket bättre", säger man och går sin väg. Den människan kommer troligen aldrig att förstå modellflyget! — Nåväl, det kan ju vara sant, men rekord är väl ingenting, som kan tagas bort. Rekord är något, som är oundgängligt; de bästa resultaten i vilken sport det vara må, kommer alltid att noteras, det behövs för propagandan, om dom nu skall kallas för rekord eller något annat!

Bort med tiondelar av sekunder.

Sune Stark kom med ett mycket förnuftigt förslag. Han ansåg, att tiondelarna av sekunder inte borde noteras i tävlingsresultaten. Dom har ingen som helst betydelse, och för övrigt kan tidtagarna aldrig precis se, när modellen landar. Det skiljer ofta på åtskilliga sekunder, varvid medelvärdet av de bådas tider antecknas i protokollet. Dessutom underlättar det uträkningen av sluttiden före brådsakande prisutdelningar.

Sune föreslog också ett modellflygcertifikat som kvalificering för deltagande i SM. Elitmärket ansåg han med rätt inte vara vederhäftigt. Certifikatet skulle innebära, att modellflygare skall ha gjort prov för guldmärket två eller tre gånger eller något liknande, och det skulle förnyas varje år.

Ja, detta var väl de viktigaste, av vad som kan dras fram ur diskussionernas vågor vid denna polska riksdag. Rld.

Amerikansk racer ...

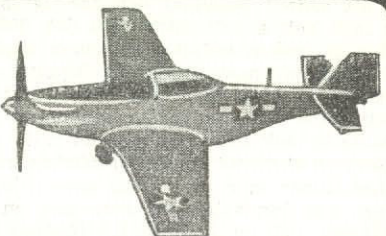
(Forts. fr. sid. 30)

sidan! Under kriget var det en amerikansk flygexpert, som introducerade detta slags profiler avsedda för mycket höga hastigheter. Men att sådana profiler skall kunna lämpa sig för modellflygbruk förefaller egendomligt. Nåja, vindtunnelsförsök kanske bekräftar förhållandet.

Intressant är för övrigt också det höga läget för vingen och motsatta förhållandet med stabilisatorn. Placeringen åstadkommer troligtvis en tendens för planet att trycka. Ett synnerligen förnuftigt arrangemang, emedan de flesta racermodeller har för vana att vilja stiga rätt i höjden vid fullt varv på motorn.

OCH SÅ var det en dräplig historia, som hände härom dagen. — Det ringde på telefon uppe hos Aero Modeller. Chefen Lennart Ekman svarade. Han hörde en mörk, guttural stämma i bred dalmasdialekt: "Hallååå, ä'l'e Ohlsson och Rice?" — — — "Ohlsson och Rice?!?" ekade det förundrat från Ekman. "Ohlsson och Rice ja, de då sla motorena, vitt'ja", hördes rösten i upplysande ton. "Har ja int' kommi' rätt?" — — — Det tog fem minuter, innan Ekman fattade sig. . .

MODELLFLYG — BÅTAR



MODELLBYGGARE!

Här är mina 35 öre i frimärken.
Sänd katalog och M.C.-nytt Nr. 1 o. 2 till:

Namn:
Adress:
Postadress:

MODEL-CRAFT

Kungsgatan 7 b - MALMÖ

Nya böcker — ohoj!

"Bygg selv - og lær andre"

i svensk översättning

För ett par år sedan kom det ut en dansk modellflygbok, "Bygg selv — og lær andre". Författaren var Knud Flensted-Jensen, den danske modellflygaren och pedagogen. Boken var skriven med ett frejdigt humör och äkta danskt gemyt och var mycket lärorik. Tyvärr var det inte så många svenska modellflygare, som fick tillfälle att läsa den.

Nu har emellertid "Bygg selv — og lær andre" kommit ut i svensk översättning på Mauritzons bokförlag. Svenska modellflygets chef, ingenjör Derantz, har översatt, och han har gjort sin sak utmärkt väl. Han har lyckats bevara Knud Flensted-Jensens gemyt och med enkla medel fått boken att passa efter svenska förhållanden.

Danskarna har förut gjort bra modellflygböcker, och denna bok är intet undantag. Den fyller sin uppgift utmärkt väl. Den behandlar aerodynamiken, ett eljest så torrt ämne för ivriga modellflygare, på ett sådant populärt och trevligt sätt, att man helt enkelt måste läsa det. Större delen av boken avfattar hur man bygger och trimmar modellflygplan. Mycket realistiskt skrivet, men allt oväsentligt är dock borta och man måste konstatera: ja, just så är det! Precis så går det till!

Som en slutsalut för det utmärkta innehållet finner man på bokens sista sida en pärm, som innehåller två ritningar, en av "Vargen" och en av Flensted-Jensens egna konstruktioner, "Myggen"! "Bygg själv och lär andra", som boken heter på svenska, rekommenderas varmt till alla svenska modellflygare, gammal som ung.

Hobbyboken 1946

Så kom den då äntligen till slut, Hobbyboken. Den har låtit vänta på sig lite väl länge i år. Det har frågats lite här och var, vad det egentligen blivit av med

Hobbyboken. Så det är tydligt, att den är uppskattad.

Hobbyboken är en bra sak. Det är inget tvivel om det. Men rent redaktionellt är den inte bra. Den verkar alltför slarvigt gjord. Man litat inte riktigt på vederhäftigheten. För övrigt är det inte heller riktigt rätt att kalla den för "Hobbyboken". Större delen av boken omfattar ju modellflyg; ett par tiotal sidor om båtar och till slut bara ett par sidor om modellracer. Hobby utgörs knappast bara av modellflyg. Visserligen förklarar det en del, att redaktören av boken, Lennart Sundström, är gammal modellflygare själv. Men det får inte gå ut över bokens innehåll.

Som vanligt är det massor av ritningar, och det är alldeles riktigt, för just sådant intresserar hobbyisterna i hög grad. Dom är kanske lite väl mycket förminskade stundtals, men däger utmärkt till uppslag och tips för hobbyisten.

Hobbyboken utges i år av Lindqvists förlag och kostar som vanligt 4:50 riksdaler. Hobbyboken rekommenderas som vanligt med varm hand — särskilt till modellflygarna!

Pojkarnas Teknikbok

Även denna bok kommer från Lindqvists förlag. Och med Lennart Sundström som redaktör. Boken är onekligen en gäta! Man undrar, vad dess uppgift egentligen är och namnet är helt enkelt missvisande. Knappast något för pojkar. Boken innehåller en samling artiklar om flyg och bilar, och man får absolut det intrycket, att artiklarna är oavslutade, man väntar en fortsättning. Boken ger närmast intrycket av ett reklamhäfte. Av någon anledning är priset ej angivet och förhöjer den gåtfulla fläkten över denna "Pojkarnas Teknikbok".

RLÅ.

Modellflygnytt i korthet...

NYTT SVENSKT REKORD.

Från KSAK meddelas, att ingenjör Sigurd Boberg, svensk mästare i klass F och västeråsare, har slagit nytt rekord i denna sin specialklass. Den nya tiden lyder på 10.56,4 min. Motortiden var endast 22 sek. På västeråsarnas ypperliga flygfält i Johannisberg var det rekordet föll söndagen den 29 sept.

Det förra rekordet innehades av Arne Widén, Solnaeskadern, och lydde på 4.28,3 min. På årets vintertävling överträffat med några sekunder av Göran Thulin, Vingarna, men med för liten marginal för att kunna godkännas som rekord.

Från KSAK meddelas även, att det den 28 november fanns 403 modellflygklubbar i landet med sammanlagt 8.647 registrerade modellflygare. Alltså färre än vid samma tidpunkt förra året.

NY SENSATIONELL MOTOR.

En ny dieselmotor, sensationellt billig, har i dagarna blivit färdig, meddelar Olle Bergström, Hobbycentralen.

Konstruktörer är Olle Bergström själv och hans broder ingenjör Per Bergström. Motorn är huvudsakligen gjord i elektronmetall, en tämligen lätt legering, som ger motorn en så pass låg vikt som 155 g,

flygfärdig! Vid 7.000 varv/min ger den en effekt av 1/10 hk.

En nyhet för motorn är, att den ej har någon reglerbar kompressionsskruv. Det har nämligen i praktiken visat sig, att en dieselmotor knappast behöver variera kompressionen, sedan den en gång har blivit inställd.

Motorn blir så sensationellt billig som 65 riksdaler! Alltså den billigaste motorn i landet!

TELEGRAFTÄVLING.

Den 12 januari skall Halmstads modellflygare ha en telegrafmatch med likasinnade på Jylland, Danmark. Lagen har ännu inte uttagits.

FRÅN INGENJÖR PINOTTI

meddelas, att en ny dieselmotor är i varande. Den blir större än den förra GP-dieseln. På omkring 4 cm³. Ingenjör Pinotti förtäljer vidare, att den blir mycket kraftig, på omkring 1/4 hk, och skall absolut inte väga mer än 250 g. Propelleraxeln skall lagras i dubbla kullager. Unga får i stil med Mc Coy-motorn, den berömda amerikanska. — Så det blir tydligen något för modellflygarna.

Skala 1/100. Spännvidd 123 mm.

Byggsats 1.20

Skala 1/50. Spännvidd 245 mm.

Byggsats 2.50

Skala 1/25. Spännvidd 488 mm.

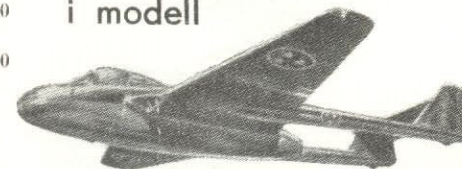
Byggsats 5.00

Porto tillkommer.

WENTZELS

Apelbergsgatan 48, Stockholm

"VAMPIRE" J 28
i modell



Finsk vingprofil

De finska vingprofilerna är mycket sär-
egna och intressanta. Dom är i regel be-
tydligt mer välvda och tunna, än vad
våra svenska profiler är.

Orsaken till, att vi svenskar inte använ-
der så tunna profiler, beror väl närmast
på, att vi är alldeles för lata till det. Det
är ju betydligt arbetssammare att bygga
en vinge med tunn profil. Det måste vara
en noggrann balkkonstruktion för att den
skall hålla. Men finnarna går i land med
det, eller rättare orkar med det.

Stundtals kanske finnarna överdriver
lite väl mycket ifråga om välvning och
tunnhet. I lugnt fint väder går det bra
att flyga med sådana profiler, men blåser
det lite så trillar modellen rakt ned. Det

märkte vi på landskampen förra året på
Skarpnäck och i viss mån i årets lands-
kamp.

Den här avtecknade profilen förefaller
dock vara acceptabel. Den torde lämpli-
gen passa till segelmodeller med en korda
mellan 14 och 18 cm. Profilens procent-
värden här nedan.

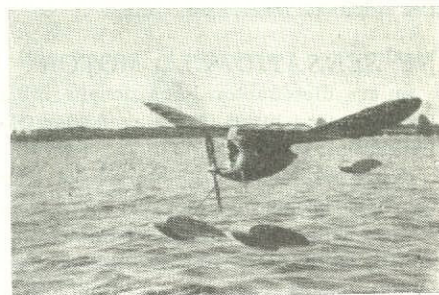
%	Över	Under
0,0	1,57	1,57
2,5	5,03	0,47
5,0	6,35	0,38
10,0	8,66	0,90
20,0	11,06	2,63
30,0	11,81	4,33
40,0	11,64	5,53
50,0	10,78	5,65
60,0	9,38	5,46
70,0	7,35	4,50
80,0	5,15	3,18
90,0	2,70	1,55
100,0	0,00	0,00



Dieselmotormodel- ler i Motala

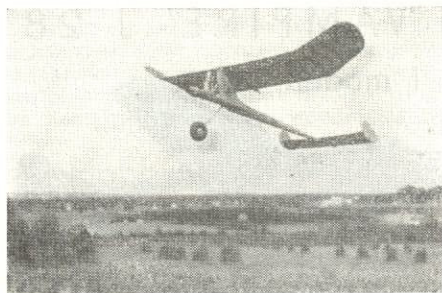
Från Claes Arnell kommer dessa två
fotografier. Han är hemmahörande i Mo-
tala och känd som en våra bättre F-fly-
gare. Nu senast kom han tvåa i Östgöta-
mästerskapen efter Sven-Erik Lundin,
Norrköping.

Claes Arnell är också känd för att byg-
ga utmärkt väl. På svenska mästerskapen



deltog han med modellen till vänster, den
med enbent landningsställ. Den är ett
mönster av välbygge och väckte berätti-
gat uppseende. Kroppen är helt i balsa
och på bilden framgår det kanske också,
hur elegant motorfästet är gjort. Motorn
är den lilla Pinotti-dieseln.

Claes är nog också en av de få här i
landet, som har byggt en F-modell med
tofflor. Vi ser här, just när den går in
för landning på det våta elementet. Som
vi ser har den tretoffelställ, vilket har vi-
sat sig bättre än konventionella två. Ock-
så denna modell drivs med en Pinotti-
diesel.



X-acto

X-ACTO-kniven ökar Eder skicklighet. Den skär mjukt
och är lätt som en penna i användning. X-ACTO-kniven
är det oundgängliga verktyget för modellbyggare, träsnidare
och fotografer.



Kniv nr 1 för finare arbeten, skaft av
massiv aluminium, med 1 blad. **Kr. 5:80**



Kniv nr 5 för tyngre arbeten, skaft av
trä, med 1 blad. **Kr. 5:80**



Kniv nr 2 för lättare arbeten, skaft av
massiv aluminium, med 1 blad. **Kr. 6:85**



Kniv nr 6 för tyngre arbeten, skaft av
massiv aluminium, med 1 blad. **Kr. 8:95**

X-ACTOS 4 olika knivskaft och 13 typer av blad passar för alla arbeten.

Beställes att sändas mot postförskott:

..... st. X-ACTO-kniv nr

..... pkt X-ACTO-blad (5 st.) à kr. 3:95

Namn

Bostad

Postadress

..... MFT 1

Box 12015

STOCKHOLM 12

Modellbyggare i Stockholm!

Nu kan Ni erhålla allt tänkbart modellmaterial från

Aeromodeller — A.-B. Avesta Modellflygindustri — Model-Craft
Modell-Sport — Norrlands Modellflygindustri — Industrifirman
Stag — Sven E. Truedsson Modellflygindustri

från den nyöppnade

HOBBY-AFFÄREN

St Eriksgatan 101

Stockholm

En strålande ungdomsbok . . .

Käcka svenska segelflyggrabbar är huvudpersonerna i denna spännande och roliga ungdomsbok, skriven av en journalist och segelflygare. Ett band smugglare har slagit upp sitt högkvarter utanför en norrländsk stad, segelflygpojkarna fås nys om deras tillhåll och kan efter en mängd spännande förvecklingar hjälpa polisen att spränga smugglarligan.

Pris endast kronor **4: 25**



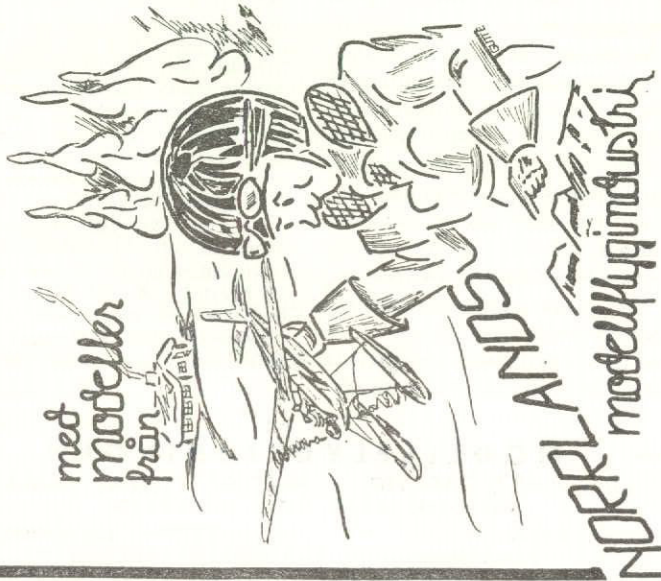
FÖRLAG - Tunnelgatan 15, Stockholm



Gott nytt år



med
modeller
från



Innehavare: STURE SANDBERG - UMEÅ

"Sappo"

Segelmodell i klass A 1. Förmålig modell med övertäckad startsäkerhet. Byggsatsen innehåller allt erforderligt material för byggandet. **Pris pr byggsats 5:50**

"Novis"

är en ypperlig modell för nybörjare i klass A 1. Byggsatsen innehåller allt erforderligt material för byggandet. **Pris pr byggsats 4:75**

Populärmodeller i balsa

J 21	i skala 1/50.	Pris pr sats	2:75
J 22	"	"	2:25
J 26	"	"	2:25
SAAB B 17	"	"	2:25
Douglas DC 3	"	"	3:25

Byggsatserna innehåller: kontursågat balsaträ till kropp och vinge, lister, svarvade hjul, balsalim, sandpapper och ritning i full skala etc.

1947 års katalog utkom i december månad. Den innehåller massor av nyheter för modellbyggaren, bl. a. replikamodell i balsa, ett stort urval flygande modeller av moderna konstruktioner, dieselmotorer, ritningar m. m. Sändes mot 30 öre i frimärken.

Var god sänd mot postförskott:

.... st. byggsats	
st. katalog	
Namn	
Adress	 MFT 1

Läsarna har ordet ...

En flicka med ruter i!

Jag är en flicka, som blivit allvarligt modellflygbiten. Jag anser, att den sporten går utanpå alla andra hobbies och intressen. Inte behöver det vara skillnad mellan en pojkes och flickas syn på det området.

Tänk bara, när ett välbyggt och vältrimmat modellflygplan svingar sig upp mot det blå, antingen dragen av en lina eller gående för egen motor. Den blir mindre och mindre för att slutligen försvinna. Det är en fröjd för ögat. Men det gäller förstås att få tag på planet igen, och när man följer dess färd mot solen, tycker man det är vackrare än en fågel, om man nu kan jämföra ett dött ting med ett levande.

Men man kan nästan säga, att det är byggnaden, som är det trevligaste av hela modellflygsporten. Tänk, när man sitter i ett varmt och hemtrevligt rum vid ett stort bord, fullpackat med ribbor, flak, limburkar. Och inte att förglömma, en trevlig liten kokplatta med en puttrande basningskokare på, som ångar för fullt. Ja, det är en riktig idyll. Så tillkommer den aromatiska sågspåns lukten uppblandad med lukten av oljefärg, impregneringsmedel, lack och diverse andra härliga dofter. Om någon icke modellflygintresserad kommer in i rummet, kan man vara alldeles säker på, att personen i fråga utropar: "Usch, var det stinker här inne" och rusar fram till fönstret för att öppna det, vilket jag förstås aldrig i livet tillåter. Och när den personen är utom dörren igen, bygger man av hjärtans lust, tills allra minst halva planet är fär-

digt. (Det är att observera, att jag talar helt av egen erfarenhet!)

Det är så tjuande det där, när man sitter och bygger, att se det växa bit för bit för att slutligen bli något helt. Det är det, som gör, att man inte kan tröttna på modellflygplansbygge, vilket man så lätt gör med andra hobbies. Även de som har en stor portion tålmod. Alltså jag vill rekommendera modellflygningen till alla pojkar och flickor, såsom varande den mest intressanta hobby, som finns.

Elisabeth Ohlsson,
Kapellgården, Danderyd.

PS.

Så ber jag, att få säga red. att det gläder mig, att Modellflygtidningen har fått en sådan efterfrågan. Det bevisar väl, att vi har många modellflygare i vårt land.

DS.

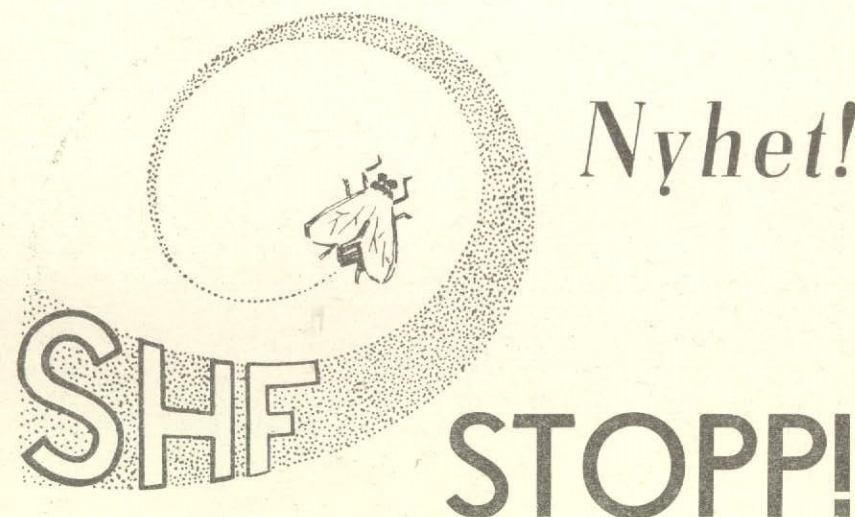
Ja, så skriver en flicka! Kan man tro det? En tös, så full av begeistring för modellflyget. Det får man väl i alla fall betrakta som ett synnerligen sällsynt fall. Att en flicka emellertid skarpt gillar lukten av zaponlack och lim är ju allom känt. Lukten påminner ju mycket om den av nagellack. Inte sant? Men Elisabeth gillar tydligen omnämnda lukt av helt godtagbara skäl...

Och här är det väl på sin plats att meddela att Modellflygtidningen under rubriken ovan tar in allt som läsarna har på hjärtat och vill sjunga ut med. Skriv bara inte en roman, för det tillåter inte utrymmet. Men skicka gärna fotos av modeller och annat av intresse.

RED.

MODELLFLYGTIDNINGEN

Ansv. utgivare: ULF HALLVIG Redaktör: ROBERT LÖWEN-ÅBERG
Red.-sekreterare: STIG SANDELIN
Redaktionen 20 70 83 Expeditionen 20 70 55
Tunnelgatan 15 — STOCKHOLM, SWEDEN



Förlåt, att vi tar Din uppmärksamhet i anspråk, men bara en enda liten samvetsfråga: Hur mycket kostar Dig Din hobby varje år med alla prenumerationer, inköp o. d.? — — — Så mycket! Det var sannerligen inte småsmulor!!! Då har vi någonting som passar just Dig, nämligen

Medlemskap i SHF

Tack vare vårt rabattsystem har Du möjlighet att inte bara tjäna in Din årsavgift utan dessutom spara en god slant! Läs därför närmare om detta och om alla andra fördelar, Svenska Hobbyförbundet kan erbjuda Dig, i

Hobby-Magasinet

— vårt officiella organ —

eller skicka in nedanstående kupong och Du erhåller gratis våra stadgar och ytterligare upplysningar!

Ingen sund hobby är främmande för

SHF!!!

SVENSKA HOBBYFÖRBUNDET,
S:t Eriksgatan 82, Sthlm
Sänd mig gratis stadgar, broschyrer m. m.
Namn
Adress
Hobby