modellflyg nytt
1 2015
SVERIGES MODELLFLYGFÖRBUND • PRIS 60:- • MOMSBEFRIAD

Imac-VM i Amerika

Världens första mästerskap i IMAC

- **BusyBees Sylvesterflygning**
- **Spektakulärt Modellflyg**
- **Wright i Le Mans Frankrike**
- **USAF Museum i Dayton, Ohio**

Sveriges Modellflygförbund

Gör PR för modellflyg

Modellflyg är en kul och meningsfull hobby. Vi vill naturligtvis att många skall upptäcka denna härliga fritidssysselsättning. Där-för har förbundet tagit fram en del material som kan hjälpa klubbar att jobba med medlemsrekrytering samt att sprida information om vår verksamhet. Du kan exempelvis beställa affisch och broschyr från förbunds-expeditionen (kommer även att finnas på hemsidan för att printa ut) samt att fem roll-ups finns att låna från våra värdklubbar, som är utspridda runt om i landet.

modellflyg nytt

Svergies Modellflygförbund (SMFF) är en sammanslutning av ca 220 klubbar och 4700 medlemmar.

MODELLFLYGNYTT är organ för Sveriges Modellflygförbund

SMFF ordförande samt ansvarig utgivare:

Ingela Persson
070-627 43 03
ordforande@modellflygforbund.se

Ansvarig distribution, prenumeration eller vid utebliven tidning kontakta

Sveriges Modellflygförbund
Box 7819
103 96 Stockholm
Telefon 010-476 54 71
Pg-konto 51 81 65-6
Hemsida: www.modellflygforbund.se
e-mail: kansli@modellflygforbundw.se

Prenumeration/helår/400:-
Tillk. porto utlandsboende 100:-

Redaktion och annonser:
E-post: red@modellflygnytt.se

Grafisk formgivning:
Conny Carlsson
Stenserydsvägen 1b 598 91 Vimmerby
0492-12925 070-694 62 12
conny@bildomedia.se www.bildomedia.se

Ring, faxa, e-posta eller skriv för att få aktuella annonspriser. Redaktionen hjälper med glädje till med annonsutformning mm till låg självkostnad!

Redaktionsrådet
VO Bredd
red@modellflygnytt.se

Beträffande annonsbokning manusstopp kontakta redaktionen i förväg!
Annonsunderlag i digital form, pdf- eps- X-ad- eller tif-format normalt 4 veckor före angiven utgivning.

Preliminär utgivning
Modelflygnytt nr 2/15 24 april
Tidningen beräknas postas angivna veckor
Ordinarie manusstopp är 4 veckor före angivna utgivningsdagar, efter avtal kan senare lämning ske.

Skicka gärna manus i god tid!
Försenade manus försenar tidningen!
Manusstopp är 4 veckor före utgivning.
Redaktionellt material skickas till:
red@modellflygnytt.se
Annonser skickas till:
conny@bildomedia.se

Tryck: V-TAB Vimmerby, 2015
ISSN-0345-813X

Copyright Modellflygnytt
För insänt, av redaktionen ej beställt material ansvaras ej!

INNEHÅLL NR 1/2015

- **Behövs tillstånd för Nitrometan?** 6
- **Modellflyg i skolan** 8
- **Dala-Järna inomhusflyg** 9
- **Nya böcker om flyg** 10
- **Wingray i ny tappning** 12
- **Sylvesterflygningen 2014** 14
- **IMAC-VM i Amerika** 18
- **Spektakulärt sjöflyg** 24
- **Michael Scander** 32
- **Wright i Frankrike** 34
- **Flygets nittonhundra-tal** 40
- **Världens största flygmuseum del III** 44
- **Meeting** 50
- **El-konvertering av en 25-åring** 60
- **Svar på julnötterna** 64

Ledare

Ingela Persson
Ordförande

Tänk vad tiden går. Vi är inne på ett nytt år och snart är vintern slut. Dags att planera för en ny säsong. Kanske en ny kärra, nya batteri om de gamla är slitna.

Vårt kansli jobbar på och har börjat årets utskick av medlemskort och licenser. Lars har under det gångna året gjort ett storartat jobb och har fått mycket beröm för att han är så effektiv och ger snabb service.

Vi har även fått rätt på kontaktadresserna i idrottonline så att vi kan göra centrala utskick till klubbarna istället för att göra så brevledes. Det sparar porto.

Det är dock viktigt att ni som är klubbadministratörer ändrar i idrottonline om klubben skulle byta funktionärer så att utskicken kommer till rätt person.

Under hösten har vi fått flera nya ansökningar från klubbar som vill vara anslutna till förbundet och senast i veckan fick vi en ny ansökan från Hjo. Det känns positivt.

Ser också att vi fått många nya skribenter till tidningen. Det glädjer mig.

Tänk på att alla kan bidra med sina erfarenheter och upplevelser, detta är en tidning för medlemmar av medlemmar.

Om drygt en månad så stundar vårt förbundsmöte. Denna gången besöker vi Uppsala och konferenscentrum.

Klubbarna har fått inbjudan utskickad och vill man ha representant på plats på mötet så ska fullmakt och anmälan vara oss/kansliet tillhanda senast 1/3.

Det finns ett reseutjämningsbidrag som delas ut till de Klubbar som skickar representant. Inte till representanten så att inga missförstånd blir angående detta. Det justeras i efterhand. Välkomna!

Flyg högt, flyg väl, flyg länge

Ingela Persson

Styrelsen SMFF 2015

Funktion	Namn	E-post	Tel
Ordförande	Ingela Persson	ordforande@modellflygforbund.se	070-627 43 03
Vice Ordförande	Claes Wahlund	viceordforande@modellflygforbund.se	070-577 05 78
Kassör	Robert Sundström	kassor@modellflygforbund.se	070-731 62 80
VO-Elit	Roland Brebäck	ordf_voelit@modellflygforbund.se	076-115 21 46
VO-Bredd	Christer Malmesäter	ordf_vobredd@modellflygforbund.se	070-695 49 64
Suppleant	Ulf Höglin	suppleant@modellflygforbund.se	070-478 45 74

Verksamhetsområde Bredd

Funktion	Namn	E-post	
Chef	Christer Malmesäter	ordf_vobredd@modellflygforbund.se	070-695 49 64
Vice chef	Sture Kinell	vordf_vobredd@modellflygforbund.se	070-572 71 64
Ledamot	Inge Sundstedt	familjen.sundstedt@spray.se	076-109 12 26
Ledamot	Sven Pontan	s_pontan@hotmail.com	070-592 47 52
Ledamot	Claes Wahlund	viceordforande@modellflygforbund.se	070-577 05 78

Verksamhetsområde Elit

Funktion	Namn	E-post	
Chef	Roland Brebäck	ordf_voelit@modellflygforbund.se	076-115 21 46
Vice chef	Bengt Lindgren	vordf_voelit@modellflygforbund.se	070-871 90 38
Ledamot Radioflyg	Gunnar Broberg	ga_radioflyg@modellflygforbund.se	070-932 99 20
Ledamot Linflyg	Bengt-Olof Samuelsson	ga_linflyg@modellflygforbund.se	070-267 59 14
Ledamot Friflyg	Per Findahl	ga_friflyg@modellflygforbund.se	

Revisorer	Namn	E-post	
Revisor	Anders Eriksson	anders_s_eriksson@live.se	070-345 80 70
Revisor	Lennart Andersson	lennu52@passagen.se	070-467 50 03

Till klubbar !

Modellflygmärken, brons, silver och guld	25:-
Prov skall avläggas	
Distansmärken 1. 2. 5. 10. 20 mil	20:-
Kontrollant erfodras	

Beställningar från klubbar & skolor faktureras – övriga leveranser sker mot postförskott.
OBS Angivna priser gäller endast medlemmar i SMFF, för övriga - ring och fråga om priser.

Sveriges Modellflygförbund
Box 7819
10396 Stockholm
E-post: kansli@modellflygforbund.se

Förbundsmärke, blazermärke	10:-	Lucy, byggsats	35:-
Pins	10:-	Myggan, introduktionsmodell, byggsats	15:-
SMFF-dekal	5:-	Thermal Dart, lite större AMA Cub	60:-
SMFF-dekal, 8 st på karta 30x30 mm	10:-		

Sveriges Modellflygförbund

VO Bredd i SMFF

DVD
De flesta klubbar har nu fått filmen och några har gett oss feed back.
Vi i Bredd hoppas ni använder er av denna film och får glädje av den.

PR
Roll-up
Roll-up finns att låna hos dessa personer:
Karlskoga klubben hos vice ordf. Bredd Sture Kinell
Säter klubben hos Ulf Höglin
Växjöklubben hos Ordf. SMFF Ingela
Klubben Jupiter i Luleå

Banderoll
Banderoller finns att låna hos dessa personer:
Ordf Bredd Christer i Alvesta
Ordf. SMFF Ingela i Alvesta

VO-bredd består av följande personer:

Verksamhetsområde Bredd

vobredd@modellflygforbund.se

Funktion	Namn	E-post
Ordförande	Christer Malmesäter	ordf_vobredd@modellflygforbund.se
Vice ordf	Sture Kinell	sture.kinell@tele2.se
Ledamot	Inge Sundstedt	familjen.sundstedt@spray.se
Ledamot	Sven Pontan	s_pontan@hotmail.com
Ledamot	Claes Wahlund	viceordforande@modellflygforbund.se
Modellflygnytt.se	Patrik Gertsson	patrik@pgdata.se

Inbjudan till förbundsmöte 2015

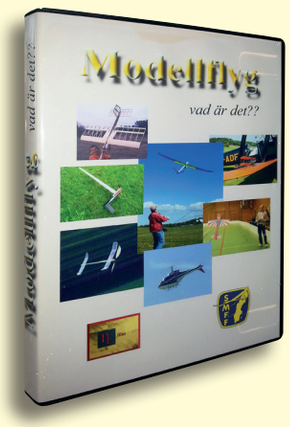
Söndagen den 22/3
i Uppsala på konferenscenter.

Mer info kommer
att skickas ut till klubbarna.

Klubbledarpärm

Det har under åren visat sig att många olika frågor dykt upp från klubbarna, varför SMFF-Bredd tagit initiativet att skapa en klubbledarpärm
Denna klubbledarpärm riktar sig till klubbar som är anslutna till Sveriges Modellflygförbund.
Innehållet skall ge information, riktlinjer och förslag till ett framgångsrikt klubbarbete.
SMFF-Bredd hoppas att innehållet i denna pärm kommer att vara till stor nytta och hjälp i ert klubbarbete.
Meningen är också att klubben kan använda denna pärm för att föra in sina egna dokument under respektive flik.

Klubbledarpärmen hittar ni på förbundssidan under Bredd.



DVD

Under 2013 har det framkommit önskemål till SMFF om PR-material som kan användas i klubbarnas arbete med att rekrytera nya medlemmar. VO Bredd har därför i samarbete med PE-Film tagit fram en DVD-film på ca 30 minuter som presenterar ett stort antal grenar inom hobbyn modellflyg. Ett exemplar av filmen kommer under våren att distribueras till samtliga SMFF anslutna klubbar utan kostnad..

Tanken är att filmen ska kunna visas vid olika klubbaktiviteter, till exempel Öppet Hus, lokala utställningar och andra arrangemang där klubben vill visa upp sig och sin verksamhet för allmänheten och förhoppningsvis skapa ett intresse hos åskådaren att ta en fortsatt kontakt med klubben.

Sveriges Modellflygförbund
Christer Malmesäter
Ordförande, VO Bredd

Behövs tillstånd för nitrometan?

Text: Bengt-Olof Samuelsson

Efter beslut i EU har Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB) skapat en lag som reglerar innehavet av sprängämnesprekursorer för att begränsa tillgängligheten till produkter som kan användas för att tillverka hemgjorda sprängämnen. Nitrometan är ett sådant ämne och innehavet regleras i denna lagtext.

Sedan lagen infördes har SMFF haft en löpande dialog med MSB för att underlätta för våra medlemmar att kunna anskaffa och använda bränslen innehållande nitrometan. Detta har medfört att MSB har förtydligat informationen på sin hemsida.

Grundregeln är att nitrometan inte får finnas med en högre koncentration än 30 viktprocent i vårt bränsle. Den koncentrationen gör att ett modellflygbränsle med följande blandning inte behöver tillstånd från MSB:

23 volymsprocent nitrometan
57 volymsprocent etanol och
20 volymsprocent ricinolja.

Det här innebär att modellflygare både kan använda bränslen upp till 23 procent samt att själva blanda bränslen från en blandning av 30/70 viktsprocent nitrometan/metanol. Därmed anser både SMFF och MSB att begränsningarna inte utgör något allvarligt hinder för de flesta modellflygarna.

Myndigheten är också införstådd med att många modellflygklubbar blandar bränsle från rena råvaror åt sina medlemmar samt att vissa modellflygare behöver högre koncentration av nitrometan till sina motorer. Några modellflygare vill också köpa rena råvaror för att få kontroll av renhet med mera.

För klubbar med organisationsnummer utfärdat av Skatteverket (gäller för samtliga klubbar i SMFF) behövs inget tillstånd för innehav nitrometan. Klubben kan därför blanda och tillhandahålla glödstiftsbränslen åt sina medlemmar. Kravet är dock fortfarande att den enskilde medlemmen inte får hantera bränslen med koncentration med mer än 30 viktsprocent utan tillstånd av MSB.

Några modellflygare har framfört åsikter att de behöver starkare koncentration av nitrometan eller att de själva vill blanda sitt bränsle från rena råvaror för att få fullständig kontroll på de ingående komponenterna. Av den anledningen har MSB tillmötesgått våra önskemål genom att låta dessa personer ansöka om tillstånd för innehav av nitrometan genom att ange:

vilken modellflygklubb som sökanden är medlem i

innehav av tävlingslicens i SMFF (gäller för radioflygare) och/eller FAI:s sportlicens.

Licenserna ska kopieras och bifogas ansökan till MSB. MSB kommer sedan att kontrollera uppgifterna bland annat hos SMFF.

MSB:s hemsida och länk till ansökningsblankett finns via denna länk:
https://msb.se/sv/Forebyggande/Brandfarligt--explosivt/Tillstand/Explosiva-varor/Sprangamnesprekursorer/Tillstand-till-bransle n-for-modellfarkoster/

Vart tog hantverks-skickligheten i F4C vägen?

Här kommer några tankar om att tävla i skalaflyg. Sitter här några dagar efter deltagande i Skala-Väst 2014 och skriver ned dem om hur det kan vara att tävla i en bedömningssport. När jag fick reda på resultatet för den statiska bedömningen satte jag kaffet i halsen. Vinnaren hade fått 2221, 0 poäng, tvåan 2023, 5, trean 1862, 5, fyran 1432, 0.

En av modellerna var köpt träfärdig och deklarerad efter enligt reglerna efter det. Gissa vilken det var? Jo, den köpta träfärdiga modellen! Jag trodde att man inte kunde delta i F4C-klassen överhuvudtaget när, som jag har uppfattat det, huvudregeln nummer ett är att du ska ha byggt din modell helt själv. När jag kontaktade huvuddomaren (som är en av våra mest meriterade internationella domare och tävlande) fick jag till svar att man hade dragit av två poäng på hantverksskickligheten eftersom den tävlande inte hade gjort stommen till sim maskin själv. Detta medför ett poäng avdrag på 72 poäng efter multiplicerande med en k-faktor och antal domare. Eftersom vinnaren hade 2221, 0 poäng blir detta 3 procent av totala poängsumman. Bra betalt tycker jag, eftersom det tar cirka två år (500 timmar) för de flesta att bygga en träfärdig stomme till en F4C-maskin.

Om det är så här det fungerar är det ju ingen idé att ha en F4C-klass kvar, utan det är ju lika bra att slå ihop F4H och F4C och kalla den för F4C, eftersom det ändå ingen skillnad är. Som det blev nu så förlorade den som kom på fjärde plats allra mest eftersom han hade gjort allting själv på sin modell och belönades med lägsta hantverksskicklighetspoängen. Är det konstigt att det då är så få som håller på med skalaflyg när det blir så här.

Skrivet av Anders ”Snickarn” Andersson, byggaren av 1:a maskinen till 50 procent och 2:a maskinen till 100 procent på Skala-Väst 2014.

Konkurrents CERTIFIERING

F4B F4C och F4G: Jag intygar att jag är byggare av modellen och att svaren ovan är korrekta .
Namn ..... (textat) Signatur .....

F4H Jag intygar att jag har målat och märkt modell och att svaren ovan är korrekta
Namn..... (textat) Signatur .....

e) Competitor's declaration:
The competitor must include in his documentation a declaration that he is the builder of the model aircraft entered, listing all components of the model aircraft he did not make himself. If using modified ready-made parts, it is the competitor's responsibility to prove the modification and that this is done by him. The competitor must also complete and sign the required declaration form (See Annex 6E) confirming these and other aspects. If found in violation the competitor may be disqualified from the contest.

Modellflyg i skolan

Under höstterminen 2014 hade jag modellflyg med elever i Kyrkskolans klass 6. Kyrkskolan ligger förutom nära Gagnefs kyrka även i anslutning till åkerarealer. Åkerarealerna lämpar sig väl för modellflyg och speciellt för friflyg. Friflyg är det enda tänkbara i detta fall med tanke på kostnader m.m.

Huvudsaken med detta modellflyg var att testa katapultglidare (KPG) som klubben inköpt från USA för 65kr/st. och bjöd eleverna på. Dessa KPG är i mkt enkelt utförande men fungerar utmärkt enl. tidigare prov jag gjort. Visserligen är prestanda inte de bästa men det viktiga är att modellen fungerar direkt utan att behöva trimmas, vilket kan vara nog så svårt för en nybörjare. Det enda som kan behövas är att justera tyngdpunkten. Byggsatsen är mkt välgjord, bl.a. är skarven mellan mittvinge och vingöron förputsade i rätt vinkel. Ett problem är att modellen bör lackas för att tåla lite fukt, den är ju tillverkad i balsa.

Klassen består av 13st elever, 6 flickor och 7 pojkar. Jag hade endast 6st KPG-modeller så jag fyllde på med 7st gummimotormodeller typ ”P30 Lucas” från Linecenter. Hur löser man då fördelningen? Läraren kom då på iden att bilda lag med en tjej och en kille i varje lag och varje lag hjälps åt att bygga en KPG och en P30. Killen som blev ”över” fick läraren som lagmedlem. Lagarbetet visade sig fungera alldeles utmärkt.

Efter tre dubbellektioner var alla modeller klara för provflygning. Beträffande lackning blev det hemläxa för mig att fixa detta då vi inte kunde göra lackandet i skolan.

Så var det dags för provflygning. Klassen tog en promenad ut till fältet (skördad åkermark). Vi började med KPG. Här gällde det att få till rätt vinkel på uppskjutandet, det blev lite problem för den som var kort till växten att kunna få rätt fart på modellen men hyfsat ändå. För att göra det lite mer intressant ordnade vi en liten tävling mellan lagen, dessa ställdes upp på led och tjejerna fick börja. Tider noterades i ett protokoll som jag förberett. Därefter vidtog P30. Nu visade det sig att det var bra med lagindelningen för nu kunde en lagmedlem hålla modellen medan den andre vevade upp gummimotorn med en vev som jag tillhandahöll. Det började bli smått om tid så vi chansade med att köra direkt. Vi nöjde oss med 600 varv på motorn för att det skulle bli lite säkrare med tanke på att inga provstarter hanns med. Alla modeller fungerade alldeles utmärkt direkt, det var nog tur att vi hade genomgång i skolsalen dessförinnan då vi kollade tyngdpunkt på såväl KPG som P30. Vi tränade även på att veva gummimotor och hålla reda på antal uppvevade varv, det blev då även lite matematik p.g.a. att ett varv på veven blev fyra varv på motorn. Lite trimningsanvisningar delgavs också.

Summan av detta blev att alla KPG utom en fungerade enl. förväntan och byggandet klarades också utan större problem. Som tidigare nämnts så fungerade alla P30 bra beträffande flygning, även bygget gick bra.

För att få lite avbrott under byggtillfällena passade jag på att visa SMFF-filmen som visar de olika modellflygklasserna.

Skrivet av Inge Sundstedt
i Gagnefs Flygklubb.

Dala-Järna inomhusflyg

Hej! Tänkte, i fall att det passar, att bidra med lite grann till vår tidning. Det är en helt vanlig söndag morgon i december i gymnastikhallen Dala-Järna, där vi får vara med vårt inomhusflyg.

Johan Gustavsson Västerdalarnas Flygklubb Dala-Järna, är inte bara världsmästare i segelflyg, konstflyg, och konstflygare med motorkärra, men också en skicklig modellflygare med egna konstruktioner av de mest skilda slag. Här ses han tillsammans med Curt Ihlar, även han välkänd i modellflygkretsar, inför premiärflygningen med en skalenlig DC-3a med klaffar och infällbart ställ. DC-3an flög elegant, vilket alla Johans modeller brukar göra även som här, inomhus.

Hälsningar
Hans-Erik Wiklund medlem.

Nya böcker om flyg i fullskala

Fotografen och flygskribenten Daniel Karlssons bok Flygande klassiker har just lämnat tryckpressarna. Den har varit i stöpsleven under en två år lång process. Boken säljs bland annat genom författaren.

Två nya flygböcker, skrivna av författare med bred ämneserfarenhet har nyligen kommit ut. Torslandabon Anders Rogberg genomgick sin pilotutbildning i svenska flygvapnet mellan 1946 och 1952. Bland plantyperna som han flög kan nämnas Mosquito, som han för övrigt råkade in i ryggspinn med och totalkvaddade. Mirakulöst nog överlevde han.

Längre fram i tiden fick han anställning hos KLM och stationerades i Indonesien 1953. Anders har hela livet haft ett brinnande intresse för fotografi och oljemålning och har genom åren gett ut en rad böcker om sina äventyr i luften, illustrerade med egna bilder. Nu har hans senaste bok, Pilot in the Far East 1953-1955, kommit ut. Detta är författarens åttonde bok, varav två är på engelska.

– När jag hade skrivit boken Pilots Flying Logbook, som såldes i Holland och Indonesien, hörde en holländare av sig och ville ta delar av den och kopiera in i sin bok, kallad Flygande Legender. Det blev en jättevolym på över 600 sidor och där mitt material från Pilots Flying Logbook ingick. Då fick jag idén till denna bok, som handlar om mina år som pilot i Fjärran Östern.

Flygande klassiker

Daniel Karlsson är en av landets ledande flygfotografer och han är även sedan länge etablerad som skribent inom flygområdet. Inte minst har han gjort sig ett namn för sina spektakulära bilder tagna från följeplan i luften.

– Intresset för flyg började när jag flög radiostyrda modellplan på Torslandafältet tillsammans med farfar Eric. I den svängen började jag tycka det var kul att skriva och började göra referat i Akmg:s klubbtidning Stabben, berättar han.

I ungdomsåren kom han kontakt med Veteranflygsällskapet och var då med om renoveringen av en Bergfalke. Här såddes de första fröna till vad som komma skulle.

Som gymnasist hade han en egen hemsida, som handlade om flyg. Den

uppmärksammades av tidningen Flygrevyn och han började skriva för dem.

– I början var jag ju sugen på att testa på allt och det ena ledde till det andra. Denna bok bygger därför på artiklar som tidigare publicerats i Flygrevyn men även på en hel del nytt material. Nu är mitt största intresse att syssla med veteranflyg, slår han fast.

Fotar från bakrampen

Tidigt väcktes tanken hos honom om att publicera allt material han samlat på sig i en bok. När han så fick kontakt med fotografen Björn Hellenius, som gillade flyg, såg de två till att fixa en del fotosessioner tillsammans.

– Många av bilderna är tagna från bakrampen på en An-28:a, som ägs av ett tyskt företag som i vanliga fall hyr ut det till fallskärmshoppare, förklarar Daniel.

Men innan Daniel ger sig upp i luften med kameran i högsta hugg är planering A och O. Fotosessionen gås noggrant igenom med de olika piloterna hur flygningen ska genomföras. Även bakgrunden är viktig i dessa sammanhang. Att flyga i en cirkel eller i en horisontellt liggande åtta brukar kunna ge olika intressanta vinklar.

Flygplan och personligheter

Naturligtvis kan vi inte avhålla oss från att fråga vilket eller vilka plan som ligger honom närmast hjärtat. En fotograf har ju sinne för linjer och proportioner – och flygdesign hänger ju intimt ihop med elegant svepande linjeföring, skapad av vinden själv.

– Spitfire och Mustang är svåra att slå, anser han utan att tveka en sekund.

Men flyg är ju inte enbart förknippat med plan utan även personligheter. Flyg verkar dra till sig lite udda människor, i en del fall rena original.

– Gunilla Öhrn från Alingsås är en 80 år gammal dam som flyger en gul Piper Cub hon ägt i bortemot 40 år. Hon imponerar på mig, påpekar bokfotografen.

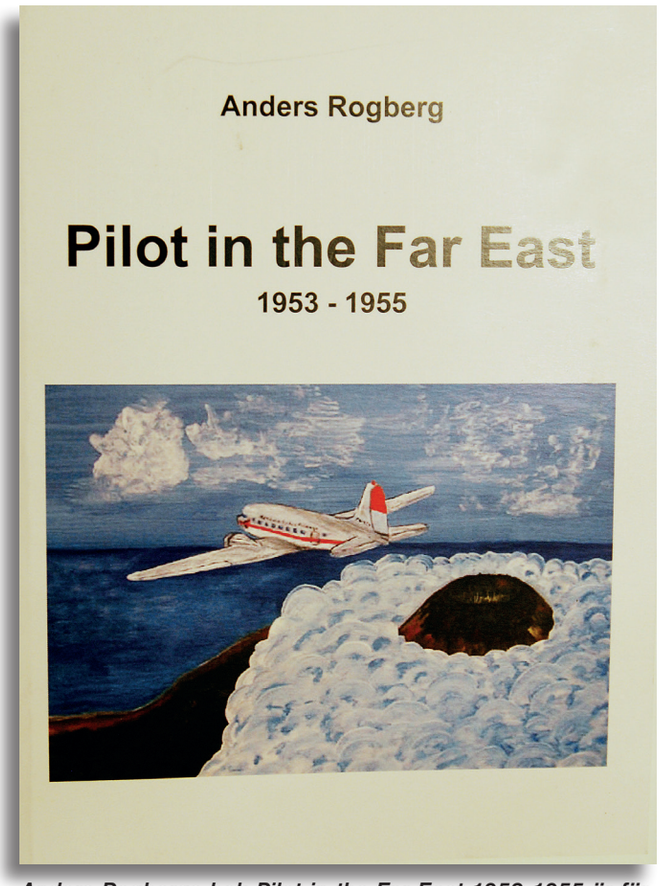
Skarpa bilder och reportage

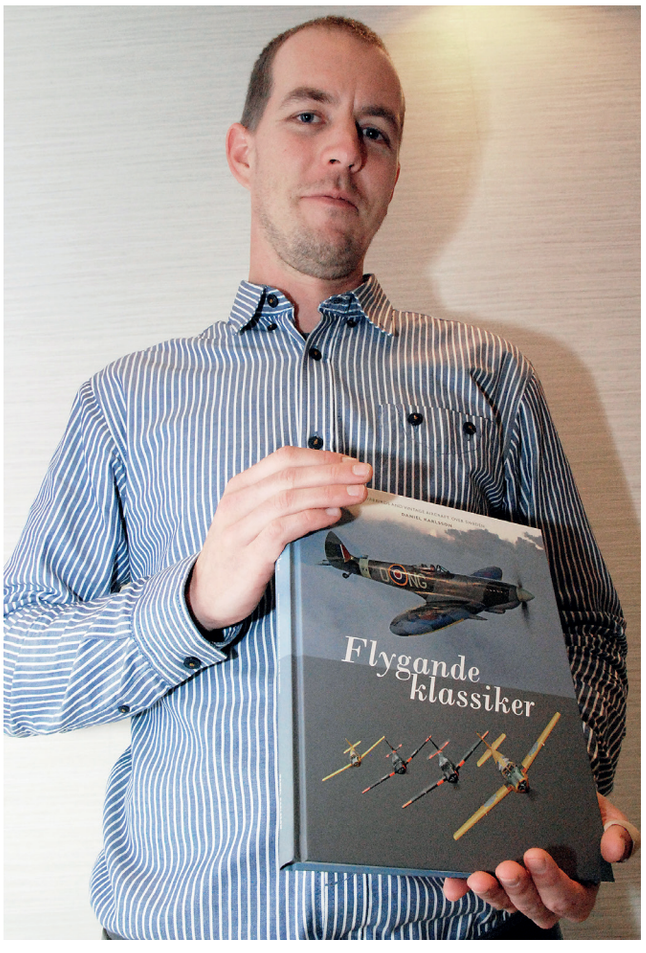
I sin första bok om veteranflyg i Sverige får vi följa med Daniel på en högtflygande resa där historiska flygplan, som ännu flyger, står i centrum. Från de tidigaste flygmaskinerna, mellankrigstidens dubbeldäckare, passagerarflygets barndom och fram till de tidiga jetflygplanen guidar författaren läsaren genom luftfartshistorien fram till 1950-talet.

– Fartvinden och vibrationer är de största fotomässiga utmaningarna, särskilt då man vill ha längre slutartider på äldre flygplan så att propellern inte ser ut att stå still.

Läsarna behöver dock inte vara oroliga, skarpare bilder och reportage än Daniels går inte att hitta någonstans i flygvärlden.

Conny Åquist





Anders Rogbergs bok Pilot in the Far East 1953-1955 är författarens andra bok på engelska. Den har även översatts till danska och tyska. Boken säljs genom författaren.

Wingray i ny tappning

Gammal och ny. Originalets grundkonstruktion är från 1993 och hundratals flygtimmar senare är den ”still going strong”. Vi får se om den nya konstruktionen lever lika länge.

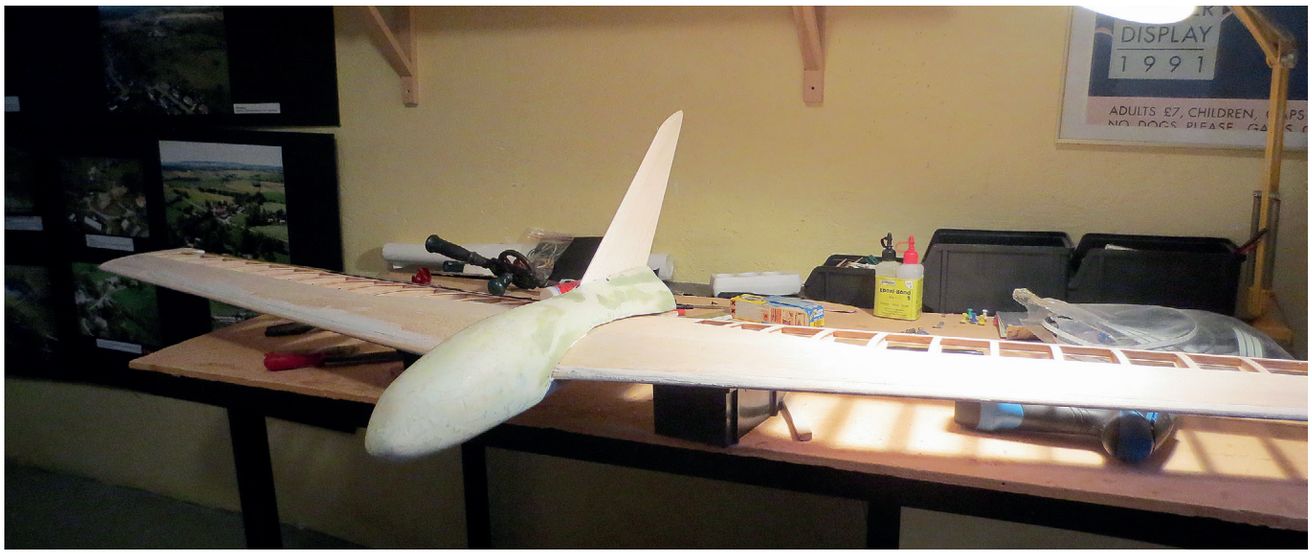
När vi, Carl-Gustaf Folkeson, Hans Strängby och undertecknad besökte Wales nu i höstas hade vi med var sin Wingray, en flygande vinge med en spännvidd på två meter. Denna vinge har varit med på alla våra resor sedan 1994, den är konstruerad av Ray Jones i just Wales och flyger otroligt bra i såväl svag som stark vind. Mycket stabil i luften, lätt att rolla med, okritisk att kurva, går att få skaplig fart på och är inte oäven att ta den termik som finns. Kort sagt: Den har inga egentliga svagheter och är ett måste att ha med när det vankas hangflyg, inte minst på våra resor. När vi nu besökte de Brittiska öarna via SAS och hyrbil upptäckte vi dock en nackdel. Den är inte demonterbar. Vingen är i ett stycke och blir därmed ganska ohanterbar när man ska packa ner den i en väska. Det gick, men det försvårade packningen alldeles oerhört. Sagt och gjort, vid hemkomsten beslutade jag mig för att bygga ytterligare en Wingray med en vinge som gick att ta isär.

Jag bestämde mig för att bygga den uppbyggd på balsaspryglar och furulister. Originalet har en frigolitkärna plankad med trä av abbaci. Med hjälp av måtten på originalvingen ritade jag en mycket enkel ritning. Därefter ritade jag av profilen i vingens mitt och vingspets, sågade till profilerna i plywood. Med hjälp av dessa täljde jag därefter fram samtliga balsaspryglar i sprygelpaket. Att bygga på det här sättet efter egen ritning ger total frihet, det är mycket inspirerande. Synd att så få gör detta idag! Vingen gjorde jag halvt plankad, en så kallad torsionsnäsa. Där profilen var som tjockast lade jag en furulist fem gånger tre millimeter. De fyra första spryglarna i vingroten gjorde jag i plywood, detta för att på ett bra sätt fixera de mässingsrör som pianostängerna ska löpa i. Ett servo i varje vinghalva. Skära, limma, slipa.

Vinghalvorna hålls ihop av den lilla flygplanskropp som Wingrayen har. Jag gjorde den aningen bredare än originalet, detta för att få plats med två styrpinnar i fram samt två skruvar i bak. Jag gjorde en plugg i frigolit, limmade på fem lager glasfiber med epoxiplast. Därefter tog jag en rejäl skruvmejsel och gröpte ur frigoliten. Det funkade hur bra som helst. Därefter blev det till att spackla och slipa några rundor. En fena limmades på tillsammans med två plywoodspant. Lite trixande med vingens infästning och därefter lackning med en lackfärg inköpt i närmaste järnaffär. Vingen klädde jag med Oracover. Det bästa för min del var att jag hade nästan allt liggande hemma. Det enda jag behövde köpa var epoxiplasten, glasfibern samt nämnda färg. Det kostade ungefär 300kr totalt. När vingen var färdig vägde jag den. 1320 gram, Originalvingen väger 1330 gram, nästan exakt lika med andra ord. Den nya vingen har drygt en decimeter större spännvidd, det ska bli spännande att provflyga den och jämföra.

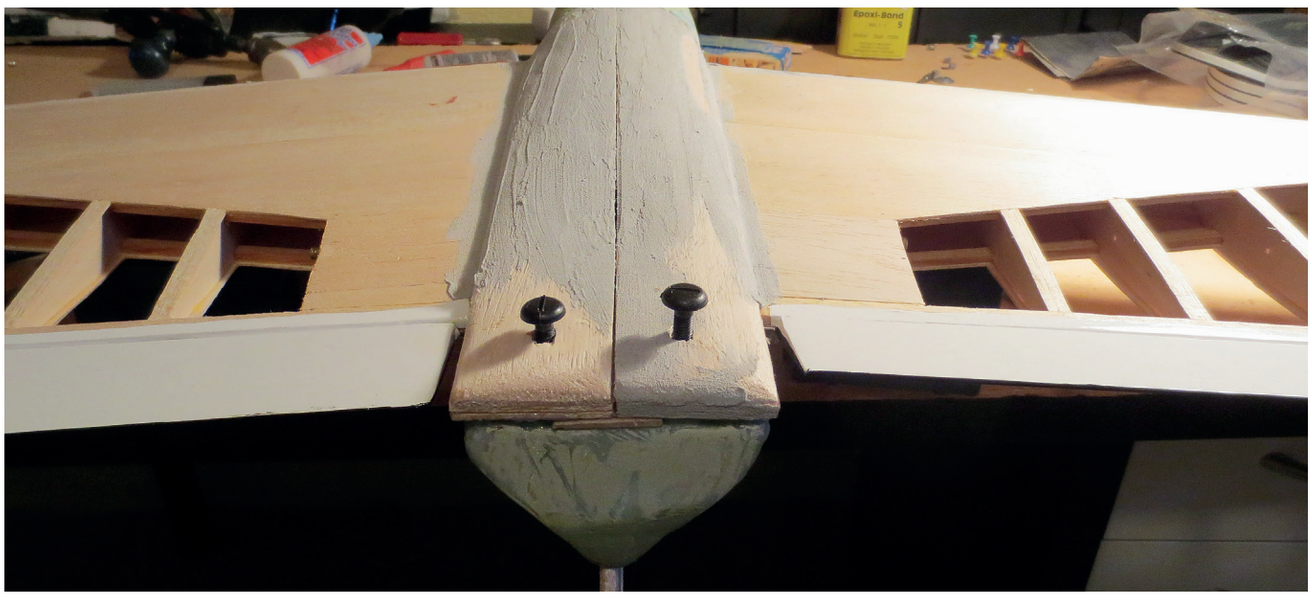
Jag är helt säker på att många har gammal balsa liggande i sina klubblokaler eller hemma i en garderob. Att bygga och konstruera själv på ”gammalt” sätt i balsa och furu är bland det häftigaste som finns. Utmana dig själv genom att prova du också. Allt behöver faktiskt inte vara ARF, RF eller plugg and fly…… Glädjen att se och flyga en helt egen konstruerad farkost är svårslagen!

Dan Strängby
dan_strangby@hotmail.com



Trä- och glasfiberfärdig. Kroppen tålde en del puts…

Vingen konventionellt uppbyggd av spryglar med furulister och plankning.



Anledningen till bygget var att få Wingrayen demonterbar. Det gick ganska enkelt att ordna.

BusyBee's Sylvesterflygning 2014

Daniel Tengvalls Goblin 700.

Förra året efterlyste vi plankflygare till Sylvesterflygningen eftersom det enbart dök upp helikoptrar och vi blev bönhörda även om helikoptrarna fortfarande utgjorde majoritet.

Nyårsaftonen hade fortfarande lite snö kvar på backen trots att det hunnit bli ett par plusgrader som innebar att underlaget var lite klibbigt vilket gjorde livet surt för de som startade med skidor och inte hade vallat för tö.

Ett 20-tal personer dök upp trots att förmiddagen bjöd på mulet väder, dock inget regn eller blåst. Tyvärr hade några redan droppat av då gruppbilden togs.

Som vanligt bjöd Daniel Tengvall på eleganta uppvisningar med sina Goblinhelisar, men Christian Lagerhorn flyger inte dåligt han heller. Även han flyger SAB Goblin fast Christians är röd medan Daniels är gula. Dock håller Christian sig på säker höjd medan det inte är långt undan till närkontakt med Moder Jord när Daniel är i farten.

Varje Nyårsafton har vi en tävling som vinns av den som bäst julpyntat sin modell eller sig själv.

Detta år blev Sylvestervinnaren Björn Crantz som efter mycket skottande för att få bort den klibbiga snön till slut fick upp sin Apprentice och därmed kunde knipa priset från Janne Jonssons delta vilken inte brydde sig om underlaget eftersom den kaststartas.

Försvunnen Apprentice hittad

Björn var extra glad eftersom han dagen innan fått tillbaks sin första Apprentice som i höstas försvunnit i riktning mot Lejondalssjön och trots mycket eftersök aldrig återfanns.

Under mellandagarna hittades den av familjen som bebor Skinnartorpet vilket är beläget över 2 km från Norrboda. Trots att modellen under tre månader i naturen bitvis blivit musföda är inte skadorna värre än att det går att reparera och det mesta ser ut att gå att återanvända.

En extra knorr på historien är att Björn parkerade sin bil alldeles vid den åker där modellen senare hittades när han försökte återfinna den strax efter den

flugit bort. Han koncentrerade sig på skogspartiet mellan Norrboda och Skinnartorpet eftersom han inte trodde det lilla cellplastflygplanet flugit så långt alldeles av sig självt. Och dessutom mest säkert fastnat i ett träd och inte landat på en åker.

Fantastisk vinterdag

När alla packat ihop och farit iväg för att förbereda kvällens festande bröt solen fram och det blev en alldeles fantastisk vinterdag. Tyvärr resulterade mildvädret i en dimmig kväll vilket gjorde att de Thailändska Khum Loy-lyktorna vi skickade iväg för att skona djuren tämligen kvickt försvann utom synhåll. Var de slutligen hamnade är osäkert, men det kom aldrig några brandkårssirener så det gick nog bra.

Alla är välkomna till nästa års Sylvesterflygning på Norrboda.

Dan Johansson för Modellflygklubben BusyBee i Bålsta

Sylvestervinnaren 2014 Björn Crantz.

Sylvesterpiloterna.

Sylvester

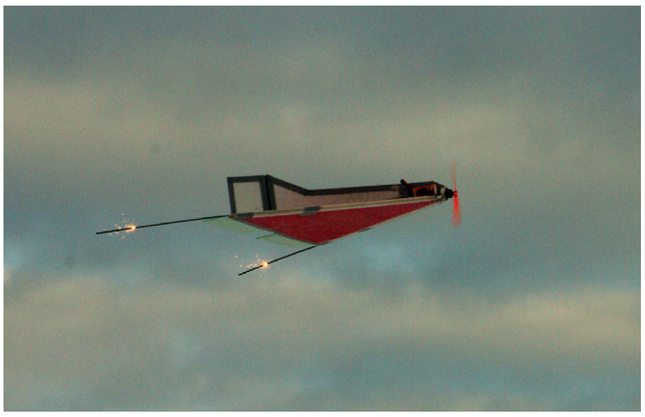
Apprenticen kom upp till slut.

Christian Lagerhorn Goblin 700.

Christian Lagerhorn, Mattias Canberger, Bo Nilsson.

Depåbild.

Emil Linds FPV250L Quadcopter.



Jan Jonssons Delta1.

Frigolitcub.

Jan Jonssons kameraförsedda quadcopter.

Imac-VM i Amerika

Världens första världsmästerskap i Imac arrangerades i Muncie, Indiana, i september och ”vi” hade ”våra grabbar” på plats.

Hösten 2012 hölls tävlingen Clover Creek Invitational i Tennessee. Arrangemanget kan ses som en fortsättning på de stora F3A-tävlingar som kallades Tournament of Champions (TOC) och som startade i Las Vegas på 70-talet. Clover Creek-tävlingen drog till sig ett internationellt startfält och då låg det nära till hands att lyfta frågan om att arrangera ett VM. Imac-presidenten Wayne Matthews tog tag i saken och bestämde sig – han gav order att ”vi kör” och hela arrangörsapparaten drogs igång. Redan från start kontaktades norrmannen Rolf Meum för att ingå i domarstaben, han hade nämligen även dömt i Tennessee. Rolf är förövrigt mannen som tog Imac till Norden.

Rolf berättar om hur enormt stor en tävling av detta slag är.

– Det ble tilsaman fløyet cirka 1300 sekvenser. Det ble 85000 score imputs! Og de ble lagt inn minst 2 ganger og deretter verifisert 2 ganger. Det blir 340 000! Det trengs erfarne, og mange, score keepers for å få det til, säger han.

Och inte var det billigt att arrangera heller.

– Kostnaden for VM er cirka 700 000 kroner plus utallige timer med frivillig arbeide. Det er et stort arrangement, säger han vidare.

Var ska sleven vara, om inte...

Tävlingen hölls i Muncie, Indiana, där Academy of Model Aeronautics huvudkontor ligger för ”var ska sleven vara om inte…?” Här skedde incheckningen och här ligger även AMA:s modellflygmuseum. Här på huvudkontoret hölls även domarbriefing och som vanligt uppstod snack om hur snaprollar ska dömas.

Utanför fanns hart när obegränsade ytor att flyga på och det behövdes eftersom bortemot 100 anmälningar hade inkommit. Tävlingarna skulle därför köras på fyra flight lines. Flygningen började klockan 8.00 och pågick utan pauser till alla piloter hade gjort fyra flygningar. Och raskt skulle det gå undan, när ett plan landade startade nästa inom loppet av minuten. Rolf Meum förklarar hur det gick till:

– Det er 2 flight lines, cirka 100 meter ved siden av hverandre. Det er tilsvarende oppsett cirka 300 meter på Y-akseln. Hver flight line har 20-25 piloter. Det flys 2 fly fra forskjellige klasser i samme airspace samtidig i tillegg til 2 fly som tar av og holder og 2 fly som flyr landingsrunder samtidig. Det betyr at det er opp til 8 fly

Team Sweden samlat i samband med invigningen av VM.

i det luftrommet vi normal har ett! Noen ganger kom det fly fra den andre sighten over oss mens de fløy rolling circle i sterk vind.

Att det var svårt förstår ju var och en men att inga större problem uppstod berodde till stor del på deltagarnas professionalitet. Så kallade ”safety breaks” var tillåtet, det vill säga att en omgång kunde brytas om fara förelåg och därefter kunde flygningen upptas när läget var lugnare, utan poängavdrag.

– De to flyene som flyr sine sekvenser flyr på samme linje/luftrom. Det var ingen midairs men det var noen få safety breakes. Jeg så 2 på de 200+ sekvensene jeg dømte. Det er viktig for de som flyr og fullstendig lukke ute alt som forgår og bare fokusere på sitt eget fly og egen flyging. Lettere sagt enn gjort!

Och att höra sin egen motor i ett luftrum där alltid fyra motorer, tidvis upp till åtta, är igång samtidigt var naturligtvis slätt omöjligt.

Därtill kom att flygplatsen, som låg 400-500 meter över havsnivå med upp mot 30 graders värme i skuggan, gav svåra flygförhållanden för den ovane. De som var vana med ”tjockare” luft blev överraskad över hur lite drag de hade i motorerna under dessa förhållanden. Micke Scander berättar vad som hände:

– Vi led av klent material. Detta märktes under de två dagarna som det var över 35 grader varmt och en luftfuktighet på 75-80% samt att vi befann oss på en höjd av 300 meter. Det var i hovring efter kvickrollarna det märktes mest. Vi blev tvingade till en radikal förändring på Felix maskin. De sista fyra sekvenserna använde vi freestyleproppen för att få kraft i vertikalerna. Vi hade helt enkelt inte power att kunna konkurrera mot DA 200-motorerna i Carden-maskinerna. Även flygning med två program på samma linje påverkade oss negativt, då vi inte hade någon som helst erfarenhet av detta från tidigare. Vi tappade minst två kanske tre sekvenser på bara på grund av det.

Svenskarna var med i leken

Till tävlingarna hade far och son Scander, Michael och Felix, anmält sig, senior som mekaniker och junior som pilot. I laget ingick även piloterna Ulf Svartén och Emanuel Fantini samt Mikael Ingmarsson. Och över hela gänget vakade lagledare Per Eklund.

– För fyra år sedan hade amerikanerna

Morgondimma första tävlingsdagen. Lite förberedelser i Advanced/Unlimeted depån i väntan på att dimman skall lätta.

började diskutera detta med att arrangera ett världsmästerskap och ett halvår innan det var dags kom de ut med en intresseanmälan. Vi sa att vi går på föregående års resultat i cupen för de piloter som ville ingå i laget. Vi frågade även en del andra men de tackade nej. Alla förstod att det skulle krävas stora personliga investeringar och så blev det.

Förberedelserna krävde ett år av våra gossar.

– Smff har varit ett fantastiskt stöd i detta projekt. Förbundet ställde upp med ekonomisk hjälp till frakten och det var en positiv överraskning. Dessutom fick vi hjälp med anmälningsavgiften, så det var bra, berättar Micke Scander.

Dyr transport

Den stora frågan för svenskarna var hur man skulle få planen över Atlanten. De fundera på alla möjliga lösningar, som att köpa färdiga maskiner där, eller be någon bygga ihop kärror på plats. Alla tankar fanns. Från början var det snack om att transporten skulle kosta 100 000 kronor men till slut blev det totalt 40 000 kronor, alltså 10 000 per modell och pilot, tur och retur. Men pappersexercisen var enorm. Bland annat fick motorerna tömmas på bensin och rengöras minutiöst.

– Vi anlitade en amerikansk transportagent, som löste allt för oss, med förtullning och allt annat. Modellerna kom

Sverige hade en domare med på VM, Per-Inge Dyplin. Här med Björn som skrivare vid sin vänstra sida.

Emanuel väntar på att starta. För att hinna med alla flygningar skulle maskinen vara i luften och läggas i "vänteläge" innan föregående startande var klar med sitt program.

Ulf värmer motor och Micke agerar ankare.

fram till Muncie direkt. Det kostade en slant men jag tror det var enda lösningen, förklarar Micke.

När tvåtaktsröken lagt sig visade det sig att svenskarna hade gjort riktigt bra ifrån sig. Felix slutade på tolfte plats, och Emanuel på en 13:e, Helt klart godkända placeringar med tanke på deras förutsättningar.

Grymt starkt motstånd.

– I själva flygningen har vi inga problem att konkurrera, säger pappa Scander. Det vet vi nu. Vi mötte dessutom grymt starkt motstånd. Men hade vi varit i Europa hade vi helt klart varit med i topp fem, då många av de amerikanska piloterna hade blivit bortdömda på grund av sina icke existerande stallbreaks i snappar och spinn.

Ulf Svartén och Mikael Ingemarson stod för en grym prestation i Intermediate, där de belade fjärde- respektive femteplats.

– Mikael, Ulf, Emanuel og Felix har vist at nivået er fullt på høyde med det beste i verden! Well done! Neste gang får vi håpe det blir deltagelse fra flere av de nordiske landene og så får vi gratulere Sverige med et meget bra VM-insats, säger domare Meum avslutningsvis.

Artikel: Per Eklund, Micke Scander, Rolf Meum och Conny Åquist

Det här är Imac, fakta:

IMAC Har fem officiella klasser och en nybörjarklass.

Basic: Handlar om att lära dig grunderna i sekvensflygning genom enklare manövrar.
Därefter byggs svårighetsgraden på ju högre man kommer.

Sportsman
Intermediate
Advanced
Unlimited: är högsta klassen men har ännu inte startat i Sverige.

Därutöver finns Freestyle, som är fristående från precisionsklasserna. Där flygs ett egenkomponerat program, till egen vald musik, under 4 minuter.

Svenska laget, fakta:

Laget bestod av:
Lagledare Per Eklund
Pilot Felix Scander,
Jr, Advanced och Freestyle
Pilot Emanuel Fantini, Advanced
Pilot Ulf Svartén, Intermadiate
Pilot Mikael Ingmarsson, Intermadiate
Mekaniker Michael Scander
Mekaniker Tony Fantini
Hjälpare Björn Eklund
Domare Per-Inge ”Perra” Dyplin
Domare Rolf Meum, Norge
Felix och Emanuel flög i den näst högsta klassen, Advanced.
Felix flög även Freestyleklassen.
Ulf och Mikael flög i klassen Intermadiate

Micke Scanders reflektion angående materialet:
Den erfarenhet vi fått på dessa dagar går inte att beskriva i ord – vi har lärt oss ofantligt mycket om både material, flygning och organisation På Advanced/Unlimited linjen fanns cirka 60 flygplan inklusive reserver och då har jag inte räknat freestyle kärrorna.
Jag såg inga motorhaverier under hela tävlingen. Dessutom fanns DA på plats med full reservdels- och motorförsörjning. Men det verkade ju inte behövas.

Kanhända jag missat någon med förhållandet är intressant:

1 st EF Extra 104” enda 100cc (vår modell)
1 st Pilot RC Sbach (Emanuels)
2 st Jitec Extra 3 meter
2 st H9 Sukhoi
1 st EF Extra 125”
1 st 3Dhobbyshop Extra
1 st Krill Sukhoi
1 st Krill Extra 330Sc
2 st CARF extra 330Sc
1 st CARF Extra 260
1 st Aeroworks 3meter
9 st Dalton Extra
37 st Carden Extra

Motorer
1 st 3W110 (vår)
3 st DA150 (Emanuels ena)
6 st DA 170
1 st DLE 222
1 st MVVS 175 NP
Resten: DA 200, 200L och 200M

Tony och Emanuel pustar ut och dricker lite vatten i värmen. Det gick åt närmare 80 liter under tävlingen totalt!

Felix registrerar sig under övervakning av Micke.

Felix och Ulf har fått det första okända programmet och inga ledsamma miner här inte.

Tävlingen är slut och maskinerna packas för hemtransport. Jobbet med att fixa transporten till och från USA var ett kapitel för sig!

Felix, Micke och Rolf Meum begrundar en flygning. Var det verkligen en riktig snapp det där?

Depåområdet för Sportsman/Intermediate. Det var väldigt skönt att få lite skugga i tälten.

Spektakulärt sjöflyg på Modellflygets dag

Modellflygets dag på Dragsängarna utanför Insjön arrangeras varje år. Sjöflyg ingår som en del av programmet och det är inte vilka kärror som helst som plaskar runt på Dalälvens blanka vattenyta utan riktiga skönheter.

Modellflygets dag startade när Siljansbygdens Radioflygklubb fyllde 25 år, 1985 och förra året var träffen större än någonsin, då bortemot 400 människor kom. Sjöflyg är ett givet inslag på dessa tillställningar och inte vilka sjöflygplan som helst deltog, utan skalaplan av hög kaliber.

Landets bästa sjöflygfält

Lars-Åke Lundin från Ludvika är en given besökare på Dragsängarna.

– Detta är det finaste sjöflygstället i hela Sverige, påstår han utan omsvep.

Till årets träff kom han med det dubbelmotoriga vattenbombarplanet Canadair. Modellen, som är byggd efter en amerikansk ritning för många år sedan, är utrustad med två italienska Super Tigre 7,5-kubiks motorer.

– Egentligen är planet avsett för mindre motorer men de 4-kubikare som jag hade från början gick inte så bra så jag bytte ut dem, påpekar han.

Modellen startar såväl som landar lätt på böljan den blå men kräver ett flitigt användande av sidorodret för att parera alla kast i startögonblicket.

Äldst i gänget

Träffens äldste deltagare var Insjöbon Bror Portström, 80 år gammal. Han har varit med i Siljansbygdens Modellflygklubb ända sedan starten 1960. Bror flög ofta med sin pontonförsedda Piper J3 Cub, som drevs av en 20-kubiks Enya fyrtaktare.

– Planet är byggt efter en svensk ritning, berättar klubbveteranen innan han drar igång den trogna gamla motorn för ännu en flygtur.

Svag för ovanliga flygplan

Rättviksbon Olle Flink är en flitig modellbyggare. Han har källaren full av sjöflygplan av de mest skilda slag. Till Modellflygets dag på Dragsängarna kom

han med den ovanliga modellen Dornier 18, ett sjöflygplan ritat i mitten på 40-talet.

– Typen fanns även med stjärnmotorer, annars drevs det av dieslar, förklarar Olle.

Detta plan har han byggt av lösvirke efter ritningar han hittat på nätet. Motorerna är japanska Enya tvåtakts glödstiftare, en dragande och en skjutande, om vardera 5 kubik.

– Planet har jag flugit ett 50-tal gånger och det är inte svårfluget men är knepigt att starta, framförallt för det lätt skär snett på vattnet, berättar han.

Olle hade även med sig det smått otroliga tremotoriga spaningsplanet Blohm & Voss BV138. Kärran är ihopknåpad av balsa och plywood, som sedan klätts med glasfiberväv och epoxi samt därefter målats med bilfärg.

– Jag köpte en ritning gjord av amerikanen Gene Falada, en man som enbart ritar modellsjöflygplan.

Stort plan med sköna former

Träffens största sjöflygplan hade Hans-Göran Ask från Söderhamn tagit med sig, ett Schneider Cup-tävlingsplan i skala 1:4. Hans-Göran är, för övrigt, en ständigt återkommande gäst på Dragsängarna men flyger även gärna hemma på F-15.

Denna Supermarine S6B är byggd efter amerikanskt ritningsunderlag, en ritning som emellertid blev liggande i tio år innan han kom till skott.

– Planet kändes krångligt att bygga men

till slut kunde jag inte hålla mig, förklarar Hans-Göran.

Denne söderhamnare har alltid sysslat med sjöflyg, eftersom han upplever att det ger modellhobbyn en extra dimension. Han är även svag för lite udda plan, alltså ”det som inte alla andra har”, och har därför byggt modeller som Canadair och Stinson.

Denna Supermarine S6B drivs av en 85-kubiks ZDZ tvåtakts bensinmotor och har 2,6 meters spännvidd.

– Till och med transportkärran är i korrekt skala, påpekar han för oss.

Vinge och stabilisator är emellertid större än korrekta skalamått, detta för att göra modellen mer lättflugen.

Hela modellplanet är byggt i balsa, som därefter klätts med glasfiberväv och epoxiplast.

– Kroppen är smal men jag har ändå lyckats få in en kanisterljuddämpare i den.

Som den Supermarine S6-entusiast han är har Hans-Göran Ask besökt Science Museum i London, där fullskalaförebilden finns.

– Planet är en föregångare till Spitfire och är därmed definitivt en del av flyghistorien.

Conny Åquist

Sjöflyg

Nostalgi är tidens melodi i Dalarna

I samband med Modellflygets dag på Dragsängarna sågs en hel del gamla mulitkärror, alltså gamla F3A-modeller, på marken såväl som i luften.

I Dalarna bedrivs ett slags ”modellflygarkeologi”. Ett gäng med Micke Berg och Micke Sundqvist i spetsen ”dammsuger” bygderna i jakten efter gamla multimodeller från 1960- och 70-talet. Grabbarna har nosat upp följande: En Bumlingbyggsats gjord av Christer Gillgren. En Ralph Brooke Crusader med plastkropp. Essen Airs egen Slybird, som han använde i sin katalog. Därtill kommer att herr Berg har en nybyggd Bosse Bergstedts Opus III, gjuten i originalformarna, och att Kjell Dalsheim har kvar några av sina gamla Morning Star-modeller samt även en Opus.

Flög i luften

I samband med Modellflygets dag i somras flögs en del av de gamla nostalgiska kärrorna. En helt nybyggd Mustfire vädrades, en Phil Kraft Kwik Fli stod i depån, en Tore Paulsen Spitfire flög, en nybyggd Don Lowe Phoenix 7 gick som en raket i luften, en Dirty Birdy…

Nu drömmer Dragsängengänget till och med om att återuppväcka den gamla F3A-tävlingen Dalahästen.

Snacka om att nostalgi har blivit tidens melodi, i Dalarna.

Conny Åquist

Artikelförfattaren fick äran att hålla Essen Airs gamla Slybird.

Tre gamla godingar på rad.

Unga grabbar, som gillar gamla kärringar... eh, gamla kärror.

Ända från Bohuslän kom denne man och den långa resan kröntes med att herr artikelförfattare fick posera tillsammans med Micke Bergs Opus III, som en gång hade konstruerats av Bo Bergstedt.

Denna Dirty Birdy flögs av multiplansarkeologen Micke Berg.

Micke Berg såg till att hans Dirty Birdy fick visa upp allt vad den kan.

En Slybird på väg upp i det blå. Modellen förvaltas och flygs av Claes Wallin.

Phil Kraft konstruerade modellen Kwik Fli och vann VM med kärran.

En Tore Paulsen Spitfire, byggd efter originalritning på dem gamla nostalgitiden (läs: 70-talet), startar från Dragsängarna.

Michael Scander – Drömmar är till för att förverkligas

Vi kan på annan plats här i tidningen läsa om de svenska grabbar som var över i USA och tävlade i Imac. Inte alla vet att en av deltagarna, Michael Scander, även har en bakgrund som fullskalaflygare – innan modellflyget tog helt överhand.

En del lyckligt lottade har hobbyn som yrke. Michael Scander (född Kempe) från Kungshamn är en sådan man… och det började redan i sandlådan.

– Mamma har berättat för mig att när jag var liten och satt i sandlådan flög två Viggenplan över huset där vi bodde. Jag blev jätterädd och kom in storgråtande, berättar Michael.

Efter den dagen var han såld på flyg och drömde bara om flyg… och att som vuxen få syssla med flygplan.

– En del av mitt flygintresse grundades även av att min far tog mig med till de stora årliga flygdagarna på Näsinge, utanför Strömstad.

Michael Scander är ursprungligen från Väjern i norra Bohuslän, född 1968, men när han var 8 år gammal flyttade familjen till Kungshamn. Ett par år senare kom han och en kompis i kontakt med ortens modellflygklubb och man började bygga modeller. Det blev emellertid en chockstart:

– Vi var små och rädda men hade samlat mod för att våga gå och knacka på dörren till klubblokalen. En äldre kille, med munnen full av snus, öppnade och vi frågade om vi fick börja bygga plan. ”Far åt helvete! Här har ni inget att göra småungar”, skrek han och slängde igen dörren. Grabbarna gav sig inte, lyckades till slut komma med i klubben och ett flitigt byggande satte igång.

Flygcertifikat och reklamsläp

Tillsammans med en annan entusiast, Lars Alsterqvist, från Kungshamn. fick Micke den första inblicken i det stora flyget, han brukade hjälpa Lars med reklamsläpen och fick på så sätt komma upp i luften.

– Det var Lars som pushade mig att börja skola, säger han.

När Michael var 19 år gammal påbörjade han certifikatutbildningen för motorplan. Läraren, Roland Broberg från Grebbestad, inpräntade ett säkerhetstänkande som satte sig i ryggmärgen. Framförallt gällde det attityden till flygning.

– Det var visserligen dyrt att utbilda sig till pilot men man måste prioritera så jag hade mitt cert när jag var 20, säger han vidare.

Ungefär samtidigt hade han köpt sig en modellhelikopter och började flyga med en sådan...

men det var svårt utan hjälp.

– Jag försörjde hobbyhandlaren under ett helt år. Han levde gott på inkomsterna från alla de reservdelar jag köpte av honom, säger Micke med ett stort skratt.

Dags att lumpa

1990 var det dags att göra lumpen. Michael hade gått på fordonsteknisk linje men ville komma till flyget så därför blev han värnpliktig flygmekaniker och arbetade med Sk-60, 50 och Sk-61 Bulldog.

– Kompisen, Lars Alsterqvist, tyckte emellertid att jag borde flytta till USA och ta trafikflygarcert där, själv arbetade han som flyglärare i Florida. Men jag sökte till flygvapnet och kom att praktisera på spaningsversionen av Viggen på F-13 i Norrköping. Under tiden Micke gick på officershögskolan i Halmstad lades flottiljen F-13 ned och han sökte sig till F-7. Utbildningen i Halmstad varade i två år samt krävde två års praktik på hemmaförbandet.

Sedan 1993 är han anställd på F-7, Skaraborgs Flygflottilj – Transportflygenheten, som officer i teknisk tjänst som titeln lyder. Michael arbetar med de stora transportplanen, C-130 Hercules, och det har inneburit en hel del resor i tjänsten.

– Ett fantastiskt charmigt jobb där jag inte vet på morgonen var man är på kvällen. Det innebär även att jag alltid måste ha packningen stående klar. Bland annat fick vi en gång åka till Grönland och byta en propeller… men det var kallt, berättar han.

Resandet gör att Mikael alltid har massor av historier på lager från äventyr runt om i världen.

– På Grönland blev vi körda långt ut i vildmarken. Där ute i det ödsliga landskapet stod ett enda, ensamt, hus. Det var landets roddarklubb och där blev jag invald som hedersmedlem, säger han med ett bullrande skratt.

Hjälp från luften

– Den humanitära aspekten av jobbet känns bra och att man kan göra en insats för andra. Nödsändningar och hjälp till drabbade områden över hela världen sker kontinuerligt, som exempel kan nämnas Sarajevo Air lift -94, Zaire -96 och jordbävningskatastrofen i Turkiet. Det händer saker hela tiden.

På fritiden är Micke med i Såtenäs flygklubb, där han har varit motorflygchef. Det innebar att han såg till så att folk sköter sig och att klubbens flygare håller en hög säkerhetsnivå. Man har även två Safirer på Såtenäs och dem håller man i ett pedantskick. Micke har flera hundra flygtimmar på Safir och har bland annat uppvisningsflugit i grupp med dessa maskiner.

En del av de anställda på flygflottiljen bygger egna plan, man har ju så goda flygmöjligheter på fritiden, så Micke började fundera på att bygga något själv. Han kollade på en

Van RV-6, men dollarn steg så det hela rann ut i sanden. Hösten -99 fick han emellertid kännedom om en dubbeldäckare, Steen Skybolt, som var till salu. Kärran stod på Barkaby i Stockholm, den hade stått avställd fyra år i en hangar. Som flygmekaniker kan man och får man göra mycket själv på ett plan, så det var bara att slå till.

– Det här var mitt flygplan, tänkte jag när jag såg det för första gången.

Alla papper kollades och så flög ägaren Skybolt:en till Såtenäs. Massor av småfel upptäcktes emellertid. Allvarligast var att kamaxeln var korroderad och att det var spån i motoroljan.

– Jag köpte det som ett renoveringsobjekt i april 2000 och sedan började jag renoverat motorn och planet.

Micke lade ner mycket arbete på sin ögonsten. Bland annat skaffades nya motorkåpor på plats och hela motorrummet totalrenoverades, kablage med mera. Totalt åtgärdades 59 små och stora fel.

Rutinerad testflygare

Premiärturen skedde den 25 juni 2001. Testflygningen utfördes av Herculespiloten Anders Walhström.

– Jag ville ha en rutinerad pilot för att kolla att kärran inte hade några dåliga egenskaper. Det är en rolig allroundkärra som man kan flyga aerobatic med men den är stabilare än en Pitts.

Sedan väntade nya utmaningar, Micke var med och restaurera en SK-16 Harward för Västgöta veteranflygförening och sedan har modellflyget tagit allt mer tid tillsammans med sonen Felix. 2008 sålde han sin Skybolt för att satsa allt på flygplan i mindre skala!

Drömmar är till för att förverkligas, även högtflygande. Micke Scander har förverkligat sina med råge.

Conny Åquist

Allmänt:

Konstruerad av Lamar Steen, som ursprungligen hade byggt ett modellplan som han var så nöjd med att han ville överföra modellens egenskaper till fullskala. Den togs fram som ett klassprojekt på luftfartsskolan där han jobbade. Kärran presenterades första gången 1971 på den stora flygutställningen i Oshkosh. Totalt har man sålt fler än 3.000 byggsatser/ritningar av Steen Skybolt.

Kärran är en vass aerobaticmaskin men duger väl för söndagsutflykten.

Det är dock sällan man hittar två Skybolts som är lika, en mängd variationer förekommer vad gäller huv och motoralternativ (mellan 150-400 hp).

Mickes kärra byggdes 1984 av Jim Simons i Chechire, USA, och togs till Sverige 1991. Planet har vunnit massor av priser för bästa bygge i Amerika, då det är otroligt välgjort. Jim ville inte sälja planet men blev övertalad att skilja sig från det. Men han kunde inte komma över förlusten så han tog helt resolut och byggde sig en ny, exakt likadan, kärra. med samma färgschema och registrering som den första, N619JS (Jims initialer)!

Mickes var tredje ägaren och totalt hade kärran då 700 timmar i luften.

Kroppen är en fackverkskonstruktion klädd med plåt. Medan vingar, stabbe och fena är dukade. Flygplanet har en täckt huv som kan tas bort och ersättas med en enkel vindruta.

Vid den tiden fanns två flygande exemplar av Steen Skybolt i Sverige.

Skybolt SE-X00

FAKTA

Längd:	5.8 m
Höjd:	2.3 m
Spännvidd övre:	7.3 m
Spännvidd undre:	7 m
Max startvikt:	840 kg
Max fart:	320 km/h
Max stig med max last:	1400 ft/min
Max belastning:	+9G - -9 G
Motor:	IO 360 A4A 180 HP
Rullsträcka start:	190 m

Wright i Frankrike

Den medeltida människan byggde katedraler till himmelens ära men det är först den moderna människan det har blivit givet att bekymmerslöst svinga sig upp i rymdernas sfärer.

Efter sina tidiga framgångar med flyget började bröderna Wright att förtvivla och var nära att ge upp hoppet om att kunna slå mynt av sina vunna erfarenheter. Det vände emellertid för dem och det var här i Europa det skedde, närmare bestämt i Le Mans, 20 mil väster om Paris.

Människans längtan och strävan mot rymderna är väl lika gammal som mänskligheten själv men det är först i vår tid som drömmarna har blivit verklighet. Assyriernas ziggurat, egyptiernas obelisker, och Mexikos trappstegspyramider reste sig inte för inte mot världsalltets skyar. Den medeltida människan byggde katedraler till himmelens ära och i staden Le Mans i Frankrike, som ju mest är känd för sina 24 timmars lopp med racerbilar*, sammanfaller de här strävanden på ett högst påtagligt sätt. Det är nämligen så att precis utanför katedralen S:t Julien, i centrala stan, står ett monument över bröderna Wrights pionjärgärningar. Men det är inte bara ett monument över bröderna Wright utan även över människans urgamla strävan att behärska luftrummet.

Bröderna Wright

Det låg många års slit bakom bröderna Wrights framgång som pionjäraviater. Och när deras mödor äntligen kröntes med succés den 17 december 1903, med planet Flyer, trodde de kanske att vägen låg spikrak framför dem men så blev det inte. Efter att ha gjort fyra lyckade flygningar, den sista varade i 59 sekunder och var 260 meter lång , slogs planet sönder i en kastby. Planet reparerades emellertid och året efter kunde de flyga runt i en cirkel och började bygga Flyer nr 2. År 1905 byggde de nummer 3. Nu kunde de flyga från ett fält nära sin hemstad i Ohio och nådde tider på 30 minuter och flygsträckor på upp till 38 km. De erbjöd sitt flygplans tjänster till USAs armé, som emellertid avböjde. Man trodde helt enkelt inte på planets utlovade prestanda. Bröderna Wright förlorade därför intresset för flygplan och ställde Flyer i ett förråd; förvissade om att möjligheterna för vidare utveckling var begränsade. Det var emellertid kortsynt av de två att ställa undan sitt flygplan därför att det lämnade fältet fritt för andra att fortsätta utvecklingen. Det blev den brasilianske luftskeppsentusiasten Santos-Dumont som tog åt sig äran i

Europa och fransmännen tog nu ledningen i utvecklingen på flygområdet.

Det var säkert en bitter tid i brödernas liv för de hade samlat på sig en flygkunskap som få kunde matcha vid den tiden: 1900 – segelplansförsök vid Kitty Hawk. 1902 – 200 meters flygning utan motor. 1903 – första motorflygningen. 15 september 1905 – första flygningen i sluten bana. 1906 och 07 – förbättringar av motor, kylare och tank.

Till Le Mans

Under två års tid var Orville och Wilbur Wright invecklade i en fruktlös korrespondens med amerikanska krigsdepartementet och under tiden blev flera utländska regeringar intresserade av deras uppfinning. Den franske industrimannen Leon-Bollée inviterade Wright att komma till Frankrike år 1908 och visa upp sina flygfärdigheter. Bakom sig hade Leon-Bollée både industrin och regeringens goda minne.

Medan Wilbur flög i Europa inledde Orville äntligen sina uppvisningar inför amerikanska officerare och ett år senare köpte signaltrupperna ett plan. Med den

Någon på el- eller gatukontoret måste ha humor. Så här ser elskåpet ut i korsningen intill flygmonumentet i Le Mans

Aviatiken har krävt sina offer – den förste var Ikaros

Överst på monumentets framsida är en relief av Wilbur där han sitter vid styrspakarna på sitt plan. Därunder en bild av planet, sett ovanifrån, som han använde i Le Mans 1908 för att sätta världsrekord i långdistansflygning

acceptansen hade flygning lämnat experimentstadiet och det etablerade flygets tidsålder hade börjat.

Wilbur flög för första gången vid den lilla byn Hunaudires, som ligger precis intill den berömda motorbanan, den 8:e augusti1908. Vid det stället fanns nämligen en stor slätt som var lämpad för flyg och där är i dag staden Le Mans flygfält beläget.

Wilbur måste ha känt sig välkommen i Frankrike för han stannade kvar länge och gjorde flertalet uppstigningar. Den 21:a september var han riktigt i stöten och satte ett världsrekord i både distans och tid. Sträckan som han tillryggalade var hela 66 km och 600m. Tiden löd på 1 timma 25 minuter och 25 sekunder!!!

Wilbur var mer än nöjd och skrev i ett brev den 18 december 1908: ”Till min vän Leon-Bollée med stor sympati och tack för hans hjälp som möjliggjorde min framgång i Le Mans”.

Monumentet

Wilbur Wrights flygningar kom att få betydelse för flygets utveckling i Frankrike både i form av ett ökat allmänt flygintresse samt för flygindustrins tillväxt. För att hedra Wrights besök och världsrekord samlades pengar till ett monument in; medel kom från både USA och Frankrike. Det invigdes den 17 juli 1920 med representanter närvarande från de båda länderna. Närvarande var även Le Mans borgmästare, dignitärer från Wrights födelsestad Dayton i Ohio, och representanter från Franska Aeroklubben samt Aeroklubben i väst, dit Le Mans hör. För att befästa vänskapen mellan de båda städerna, och länderna, finns båda ställenas vapen med på monumentets sockel.

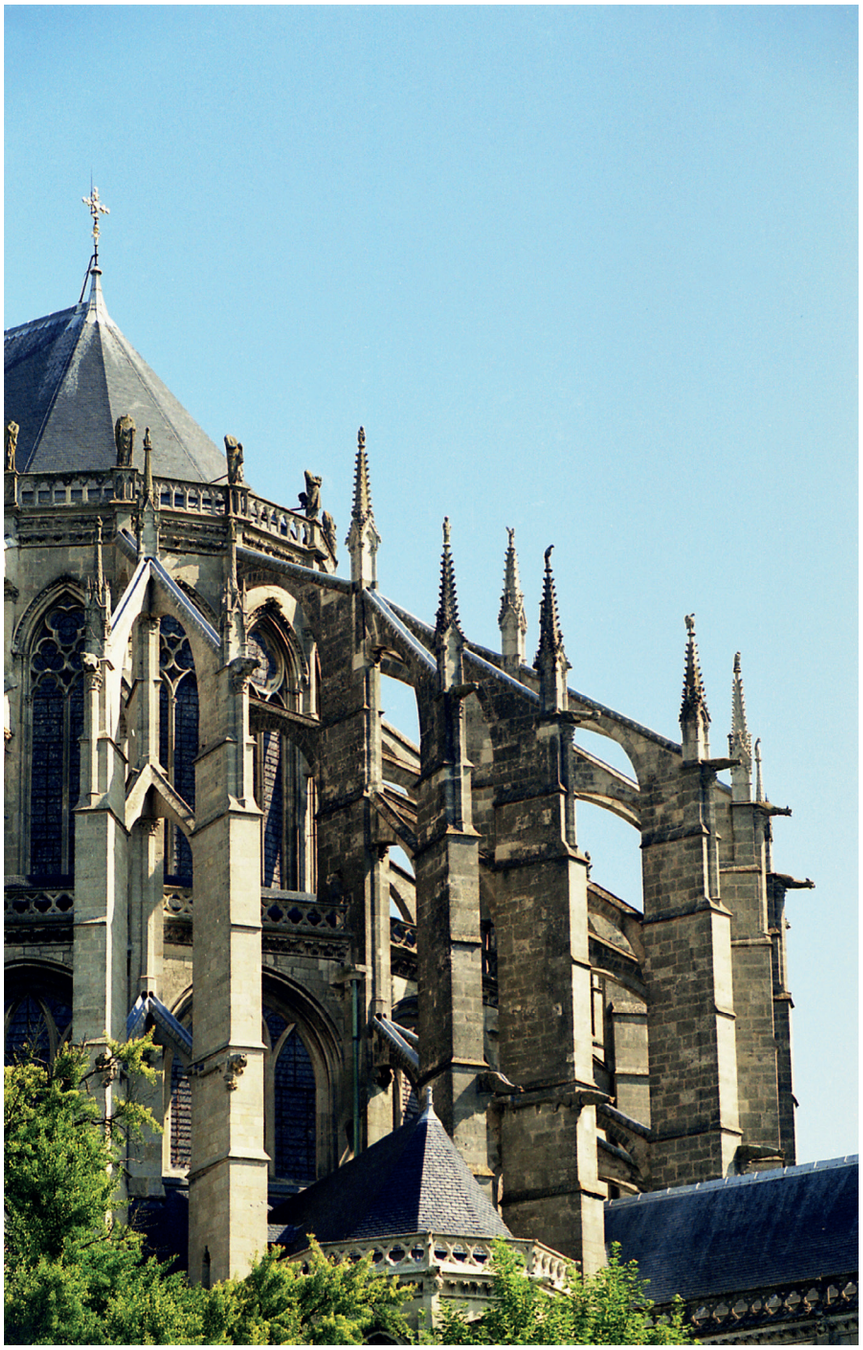
Flygets föregångare

Vad vore väl ett flygmonument om inte uppfinningens föregångsmän nämns? På ena sidan har man därför låtit hugga in Ikaros avfärd och Daidalos, Ikaros fader, som ju hade initierat sonen i flygningen, finns omnämnd.

Leonardo da Vinchi är ju naturligtvis given en plats. Likaså fransmän som till exempel : Bröderna Montgolfier, Voisin, Farman, Blériot och Gaross för att bara nämna några.

Offren

Att det var farligt att ta till väders i flygets barndom är oomtvistat och otaliga är de offer som krävts för att ge dagens människor ett säkert transportsätt och en källa till flygandets glädje. Det är väl därför inte mer än rätt att på ett flygmonument hedra några av de som gav sina liv i kampen för luftens erövring. På monumentet i Le Mans börjar man med att räkna upp Icaros och så går man uppåt genom seklerna. Från 1400-talet nämns fågelmannen J.B Dante de Perouse och närmare vår tids kändisar som Lilienthal och Rolls. Jo, han med bilen. Han var nämligen flygfrälst men störtade tidigt så han fick aldrig någon större nytta av företagets fina bilar.



Hemligheten men flyg är den inre konstruktionen av planet samt dess aerodynamiska utformning. Hemligheten med katedralernas inre luftighet är att skelettet som tar upp delar av krafterna sitter på utsidan – här strävbågar och pelare som förhindrar att väggarna rasar utåt.

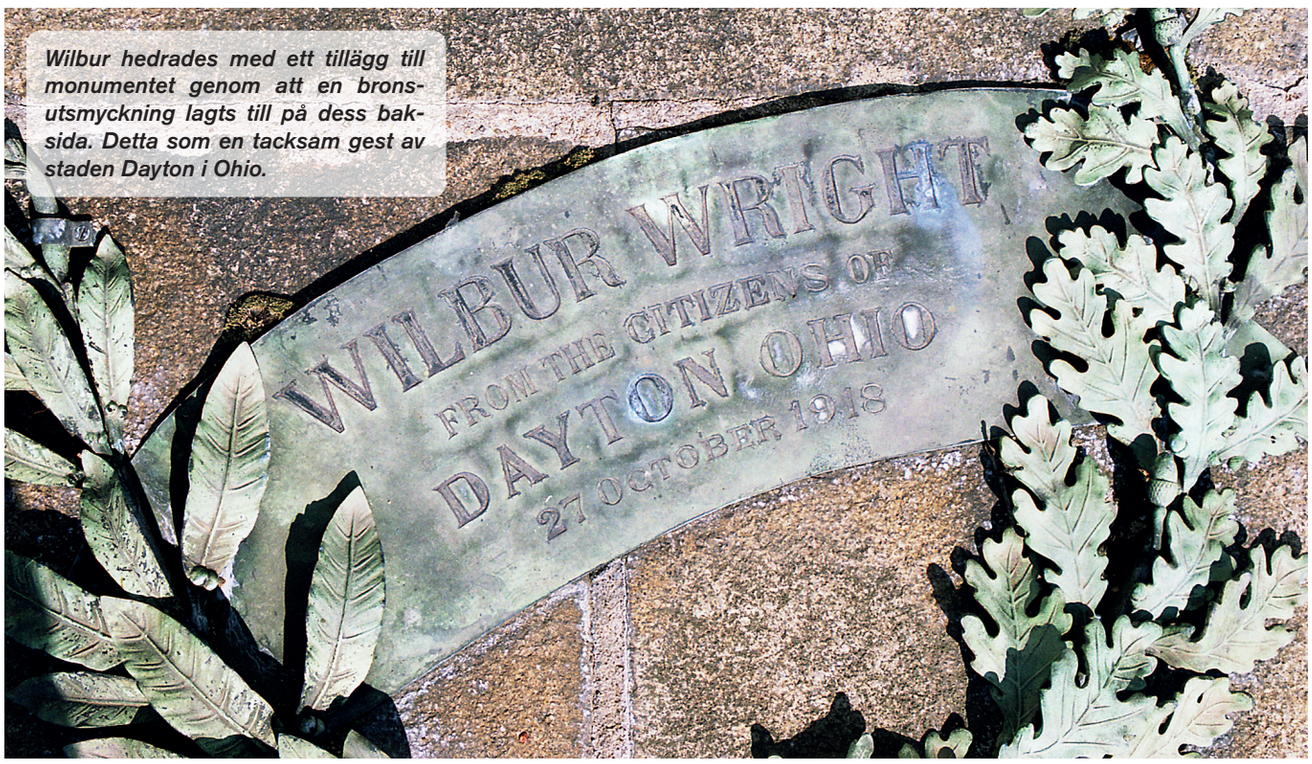
Bland offren nämns även bröderna Nieuport och Löjtnant Selfridge – den första som dog i en militärplansolycka. Året var 1908 och det var i samband med att Orville Wright uppvisningsflög för amerikanska militären som Selfridge följde med som passagerare. De kraschade och Orville skadades svårt men, som sagt, Selfridge dog.

Text och foto:
Conny Åquist

* Loppet rekommenderas varmt till de som tycker att det fläskiga basljudet från amerikanska högtrimmade V8:or är det näst bästa efter en V12 Merlin med raka rör.

Rekommenderas inte för de som tycker att Porsche är urtrista och borde ha bytt karossmodell för si så där 50 år sedan. För när alla andra bilar (läs roliga bilmodeller) givit upp andan för många timmar sedan går alla Porscharna som klockor, ända in i mål.

Gatan där monumentet står är följdriktigt uppkallad efter Wilbur Wright



Wilbur hedrades med ett tillägg till monumentet genom att en bronsutsmyckning lagts till på dess baksida. Detta som en tacksam gest av staden Dayton i Ohio.

Min första flygtur och andra minnen från min tid i Tyskland

Det blev mycket flyg för mig under mina år i Tyskland – främst modellflyg.

Direkt efter skolan, när jag var 16 år gammal, flyttade jag till Tyskland. Jag arbetade som alltiallo på vandrarhemmet i den gigantisk gamla borgen Wewelsburg, som låg högt uppe på ett berg, med en vidunderlig utsikt över dalen inunder. Här hade det varit svenskar förr, berättade personalen för mig. Det var under det 30-åriga kriget och då hade de elakingarna till svenskar försökt att svälta ut besättningen i borgen, dock utan att lyckas. Därför började de sprängt ett hål rätt in i berget för att störta hela borgen över ända. Hålet finns fortfarande kvar och det var ett elakt j*vla hål kan jag säga. Experter räknade på det och kom fram till att om svenskarna hade sprängt i 30 dagar till så hade hela härligheten störtat ned i dalen med man, berg, borg, och allt. Tyskarna hade emellertid fångat en svensk officer som avrättades och han spökade nu varje midsommar (dagen för avrättningen) i borgen. I parken utanför borgraven fanns ett sentida lågt betonghus. Där hade resterna av de hunner som var här och härjade, och som satt sin sista potatis under någon belägring där, för många århundraden sedan, stuvats undan.

Flög med en Cub

På min fritid brukade jag sitta med eleganta tyskor, som jag kurtiserade i borghallen, och titta ut på den romantiska utsikten. Uppe på höjden i bakgrunden låg ett flygfält. Vid ett tillfälle kom segelflygare till borgen och frågade om personalen där ville följa med. Jag nappade på erbjudandet och fick mej en tur i en gul Piper Cub. Helvete, sidorodervajrarna gick precis förbi mig där jag satt trångt inklämd och man kunde se pilotens minsta rörelse i styrpedalerna. Jag var livrädd att komma nära vajrarna för då trodde jag att vi skulle gå i spinn om jag låste rodret. Mindre förtroendeingivande det där, minns jag att jag tänkte. Vi flög en sväng över borgen och jag fick en betagande vy över landskapet. När vi skulle gå in för landning gjorde piloten en elegant stjärtglidning så man såg hela landningsbanan.

Några dagar senare gick jag upp till fältet igen och fick mig en tur i ett segelplan. Ganska kul, helt klart och inte kostade det många mark att få följa med heller.

Men, efter dessa upplevelser beslöt jag mig ändå för att om man ska flyga, ska man stå på backen! Jag kände mig helt enkelt säkrare på marken, eller som man också kan säga: ”I feel firmer on terra firma.”

Modellflyg i massor

Nere i borgens källare hade man haft modellbyggerikurser så det fanns massor av grejer man kunde ta eller låna. Gamla motorer och radiostyrningar – inga problem att använda grejerna. Så jag satte ihop en del plan. Det var både lin- och radiostyrda modeller och jag lärde mina kompisar, som i vanliga fall flög radio, att flyga lina. Den här verksamheten passade mej bra eftersom den var billig – jag tjänade inte så mycket men kost och logi var gratis.

Vid ett tillfälle hade jag renoverat en Foka. Det var ett stort segelplan från Graupner som hade en gjuten mjukplastkropp. Jag

tog med mig skrället och kravlade upp på det stora nordtornet. Där hivade jag ut besten mellan tinnarna och greppade sändaren för att börja styra. Tio meter ut från utkaststället gick den i spinn rakt ner i backen. Tornmuren var väl en meter tjock så jag fick kasa mig ut på en tinne och glutta ner. Det var högt kan jag lova. Först ett bautatorn och sedan ett bautaberg innan dalens bautabotten var nådd. Där såg jag den stora eleganta kärran anta korkskruvens vackra spiralformade kurva till backen. Das war das, kunde man tänka i det läget. Eller rent av ”Das war beschissen”.

Bezak flög aldrig åt rätt håll

Vid den tiden som jag bodde där störtade den ena efter den andra av Luftwaffes amerikanska Starfighterplan. Jag kommer ihåg att jag läste i pressen om havererade plan nummer 165,166 och 167. Vid ett tillfälle såg mina kompisar en Starfighter gå i backen. De cyklade ut i skogen och fann en lång nyröjd gata bland träden. De kom lagom till att räddningspersonalen plockade upp delarna av piloten.

– Das war så man ville spy, sa de till mig. De gick därifrån kraftigt illamående.

Vid ett tillfälle när jag satt i ett fönster och tittade ut kom en Zlin och flög förbi på låg höjd – i ryggläge. Det var den gamle världsmästaren i konstflyg, Ladislav Bezak* från Tjeckoslovakien, som några år tidigare hade flytt över ”Järnridån” med familjen instuvad i det lilla planet och nu låg han här och tränade 20-30 meter över backen. Hela byn var på fötter och alla var ute vid bergsranden och kollade ut över dalen där denne våghals övade. När han skulle vända flygriktning gjorde han det genom att göra en inverterad gunga.

Han kunde han, den gode Ladislav. Jag tror att han senare emigrerade till USA och startade flygskola där, men jag kan ha grymt fel därvidlag.

Kamikaze-barn

Under åren jag bodde i Tyskland arbetade jag tillsammans med en pytteliten snäll japanska som hette Yoko. Hennes pappa var flygvapengeneral hemma i Nippon. Under kriget hade han varit Kamikazesnubbe.

”Hur många uppdrag flög han”, tänkte jag elakt fråga men vågade inte. Istället frågade jag:

– Hur kommer det sig att du lever när pappa var kamikazepilot? drog jag till med en dag i stället. Du borde ju, så att säga, aldrig ha blivit påtänkt eftersom de där gubbarna inte brukade överleva så bra.

– Onna hai chang tung fuo, sa hon till svar (tror jag åtminstone). Seden satte hon igång med att lära mig det japanesiska alfabe… fa, fo, fe… Det tog flera år innan jag fattade (och då hade hon hunit lära sig tyska) att han, kamikazepappan alltså, hade varit uttagen till kamikazeri men att kriget hade slutat innan han fick en chans att visa upp vad han kunde. Hur snöpligt var inte det på en skala? Jag borde ju ha frågat om han var besviken och om han hade grämt sig hela livet men det hade kanske varit för elakt, vad vet jag?

Text och foto:
*Konrad** ”Conny” Åquist*

*Vann VM 1960 i en Zlin Z-226A

** Mitt tyska namn, Conny är bara ett smeknamn, som man kallar någon man känner väl. Dureformen är ju inte genomförd i Tyskland.

Från bautatornet på borgen Wewelsburg kastade jag ut kärran, som kort därefter gick in i ett aktivt spiralflygdykande tillstånd, eller ”Strudel” som det heter på Deutscka.

Nittonhundratalet – Flygets och då inte minst modellflygets århundrade

Det påstås att det aldrig tidigare i historien har hänt så mycket som i vår tid. För att visa lite av allt det som skett, stora händelser såväl som små, gör vi några nedslag i 1900-talets historia. Det har som synes hänt en hel del under seklet – inte minst på modellflygets område!

1901 Gustav Weisskopf gör världens första motordrivna bemannade flygning med ett plan tyngre än luften.
Den elektriska tvättmaskinen uppfinns – kanske den enskilt viktigaste uppfinning för den kvinnliga frigörelsen.
Människans fyra blodgrupper upptäcks (ABO – systemet) och utforskas av Karl Landsteiner.

1903 Henry Ford startar sin bilfabrik i Detroit. Han kom senare även att tillverka plan. I slutet av 20-talet gjorde Ford några prototyper till ett sportplan – Ford Flivver och på 30-talet producerade man ett tremotorigt transportplan.
William Harley och bröderna Davidson tillverkar sin första motorcykel. H-D är därmed världens äldsta motorcykeltillverkare..
Husqvarna startar serieproduktion av motorcyklar i Sverige.
Bröderna Wright går till historien med sin första motordrivna flygning den 17 december detta år.

1904 Elektronröret, en föregångare till transistorn, uppfinns av Flemming.
Hulsmeyer visar en radar som fungerar.

1905 Bröderna Wright flyger, gör kilometerlånga flygningar med Flyer III

1906 Den danske uppfinnaren Jacob Ellehammer företog förmodligen den första motorflygningen i Europa detta år med ett flygplan – skuttet var 42 meter, det vill säga något längre än bröderna Wrights första försök.

1907 Spangler introducerar dammsugaren i USA.

1908 Världens första folkbil, T-Forden introduceras, och sätter hela den industrialiserade världen på hjul. Drygt 15 miljoner tillverkas under 19 års tid. Det blir århundradets viktigaste bil.

1909 Louis Blériot flyger över den engelska kanalen. Året efteråt flyger man för första gången över Alperna med samma plantyp.
Den fösta motorflygningen i Sverige företogs av fransmannen Legagneux i Stockholm den 29/7 detta år.

1910 Panamakanalen öppnas och man behöver inte längre gå runt hela Sydamerika och det stormiga Kap Horn för att komma från Atlanten till Stilla Havet med båt.
Carl Cederström blir den förste svensk som får ”cert” – aviatörsdiplom.
Avro tillverkar det första planet med täckt kabin för piloten.

1911 Första gång flygplan sätts in i krig.
Sverige får sitt första plan för militärt bruk.

1912 Deperdussin konstruerar det första strömlinjeformade planet.

1913 Ett Deperdussinplan flyger fortare än 200 km/h – snabbast dittills.

1914 Första reguljära flyglinjen öppnas i Florida.

1914-18 Första världskriget – flyget utvecklas enormt och 177.000 plan byggs av de krigförande länderna under de fyra år som konflikten varar.

1915 Einstein publicerar sin relativitetsteori och världen blir aldrig mer vad den har varit.
Enoch Thulin påbörjar flygplanstillverkning i Landskrona.
Hugo Junkers gör ett helmetallplan med fribärande, det vill säga med ostagade vingar.

1916 RAF´s S.E.5 ritas på sommaren detta år.

1917 Ryska revolutionen.

1919 Första civila flyglinjen i Europa, gick mellan Berlin och Weimar. Senare samma år öppnas flygtrafik mellan Köpenhamn – Berlin och även mellan London – Paris.
KLM startas.
Första flygningarna över Atlanten.
Första luftskeppet över Atlanten.

1920 Sabena startar.

1923 Den första ljudfilmen visas.
Första autogiron

1925 Skotten Baird visar att man kan sända bilder trådlöst –tv.
Radiotjänst startar i Sverige.

1926 Ford inför 40 timmars arbetsvecka.
Luftskeppet Norge flyger över nordpolen.

1927 Svenskättlingen Charles Lindbergh tar 33,5 timmar på sig att ensam flyga över Atlanten i sitt Ryan – Spirit of St. Louis.

1928 Flemming upptäcker penicillinet – ett av historiens viktigaste medicinpreparat.
Första autogiron över engelska kanalen.

1929 Första numret av den berömda

modellflygtidningen Model Airplane News kommer ut.
Börskraschen i USA leder till en världsomspännande ekonomisk depression.
Richard Byrd gör den första flygningen över Sydpolen.
Doolitle gör det första kompletta instrumentflygningen.
Graf Zeppelin gör en jorden-runt-flygning på 21 dagar.
Den amerikanske flygläraren Edwin Link bygger den första flygsimulatorn, kallad linktrainer.

1930 1300 banker i USA går i konkurs.

1931 Svensk militär skjuter ihjäl obeväpnade demonstranter i Ådalen – fyra män och en ung flicka dör.

1932 Första serieproducerande modellflygplansmotorn tillverkas – dock i begränsad upplaga.
Amelia Earhart blir den förts kvinnan som ensam flyger över Atlanten.

1933 Wiley Post gör första ensamflygningen runt jordklotet i en Lockheed Vega.
President Roosevelt företar ekonomiska åtgärder för att komma tillrätta med depressionen – The new deal.

1934 Amerikanen Brown tillverkar den första serietillverkade modellflygplansmotorn – den kallades Brown Jr .60 modell B och var en encylindrig tändstiftsmotor på 10 cm^3. Den tillverkades i 1000 exemplar och kom att ge motordrivet modellflyg ”luft under vingarna”. Motorerna kostade 21,5 $, vilket var en saftig prislapp under depressionsåren. Mr Brown kom senare att tillverka små CO2 motorer.
Hitler kommer till makten i Tyskland.
Den italienska Macchi – Castoldi MC- 72, utvecklad för de berömda Schneidertävlingarna, uppnådde 709 km/h, vilket fortfarande gäller som hastighetsrekord för sjöflyg. Dubbla Fiatmotorer på 2800hk drev två motroterande propellrar.

1935 Douglas DC-3 premiärflögs den 22 december detta år och en legend var född. Det var ett av de första moderna trafikplanen med strömlinjeformad uppbyggnad och infällbara landställ.
En prototyp till ”B-17 Flygande fästningen” provflygs.
Baby Cyclone kommer i produktion. Det var första modellmotorn med vevaxelinsug, av den typ som används än i dag. Motorn såldes i 15.000 exemplar mellan åren 35-39.

1936 Margaret Mitchell publicerar romanen Borta med vinden.
Amerikanska modellflygakademin, AMA, startar.

1937 Howard Huges slår det transkontinentala hastighetsrekordet med sitt H-1 plan – snitthastigheten var 332 mph.
Det vätgasfyllda luftskeppet Hindenburg brinner upp, olyckan sätter punkt för luftskeppstrafiken.
Von Ohain gör hemliga experiment med jetmotor Tyskland

1938 Fösta modellplanet med el-motor. Motorn var gjord av en konverterad biltuta.
Första nationella mästerskapet i radiokontrollerat modellflyg arrangeras i USA.

1939 Andra världskriget bryter ut.
Televisionen debuterar i Amerika på en utställning i New York.
Fösta modellmotorn med roterande bakinsug – Bantam 19 konstruerad av Ben Shereshaw.
Igor Sikorsky provflyger sin VS-300 som blev världens första praktiskt användbara helikopter.
Världens första jetplan provas.

1940 Italienska Campini N var det första jetplan som kunde flyga längre än 500 km. Den 28 augusti, detta år, flögs det mellan Milano och Rom med en snitthastighet av 450 km/h.
En prototyp till P-51 Mustang provflygs den 26 oktober.
Första modellmotorn med vevaxel lagrad i dubbla kullager – det är mer eller mindre standard i dag.
Feeny var den fösta fyrtaktaren för modellflyg – fanns i tre olika storlekar.
Roterande truminsug i baklocket på en modellmotor.

1941 Japanskt flyg attackerar Pearl Harbor på Hawaii och USA dras in i 2:a världskriget.
Först engelska jetflygplanet lyfter.
Det raketmotor drivna Meserschmitt Me 163 Komet börjar serietillverkas – första planet över 1000 km/h

1942 Första nukleära kedjereaktionen demonstreras i Chicago.
Igor Sikorskys R-4 blir första serieproducerade helikoptern.

1944 Den berömda orkesterledaren Glenn Miller störtade i engelska kanalen när hans plan skulle flyga till Paris.
D-dagen.

1945 Andra världskriget slutar.
Bell 47 premiärflygs – kommer att tillverkas i mer än 5000 ex.

1946 FN bildas.
Dyna-Jet är den första pulsjetmotorn för modellflyg. Producerar 135 dB på tre meters avstånd!!! Motorn användes framförallt i linflygsammanhang och tillverkas väl fortfarande.

1947 Glödstift till modellmotorer kommer i produktion. Uppfinnaren heter Ray Arden.
Transistorn uppfinns. Med dess hjälp kan man styra strömflöden och därmed är grunden lagd för den moderna elektroniken.
Bell X-1 går igenom ljudvallen med testpiloten Chuck Yeager vid spakarna.

1948 Duke Fox börjar producera sin legendariska linflygsmotor Fox 35. Den har vunnit mer tävlingar än någon annan modellflygmotor och den görs än – tillverkad i mer än 1.000.000 exemplar.
Fösta, kommersiellt tillgängliga, ljuddämparen för modellmotorer.

1949 Världens första jettrafikplan, De Havilland Comet provflygs
Syntetolja för modellmotorer.
Uppblåst gumminapp används som tank i modellplan – standard i Combat-klassen nu

1900-talet

för tiden. Principen uppfanns av motormannen Bill Wisniewski.

1952 Första vätebomben exploderar på Eniwetokatollen i Stillahavet.
De Havilland Comet sätts i trafik.
Flygvapnets väderskola (VÄDS) tillkommer detta år – förläggs till F5 Ljungbyhed.
Den roterande trotteln kommer till användning i modellmotorförgasare.

1953 DNA strukturen upptäcks.
Temperaturkontrollerad miljö vid tillverkning av kolvar och cylinderfoder börjar tillämpas i modellmotorsammanhang.

1954 P-pillret uppfanns och den västerländska moralen blir aldrig mer sig lik.
De Havilland Comet tas ur trafik efter två krascher orsakade av utmattningsbrott på vingarna.

1955 A 32 Lansen tas i tas i bruk – det var det första svenska flygplan som (i dykning) överskred ljudets hastighet.
Lockheed Hercules börjara produceras.

1956 Första transatlantiska telefonkabeln i funktion.
Licensbetalda TV sändningar startar i Sverige.

1957 Rymdåldern inleds detta år med att Sovjetunionen placerar Sputnik 1 i en bana runt jorden.
Första radiostyrda modellplanet med elmotor.
Quadruplex introducerar den första kommersiellt tillgängliga – och tillförlitliga – proportionella radiostyrningen för modeller.

1958 Detta år kom Vindsurfingbrädan.
Det första amerikanska jetplanet, fyrmotoriga Boeing 707, sätts in i trafik över Atlanten.
Veco börjar tillverka tankar av plast, så kallade klunk-tankar, för modelländamål – det är standard i dag.

1959 X-15 provflygs för fösta gången. Under senare flygningar kom det upp i dryga 6000 km/h, raketmotorn utvecklade därvidlag 400 000 hk.

1960 Ny portningsteknik, laminärflöde, gör det möjligt för Super Tigre att använda kolvar utan kam – det vill säga med helt slät krona.
Super Tigre G 40 förses med ett topplock som har hel klämkant runt om, det vill säga av den typ som används nuförtiden. Detta möjliggörs tack vare den flata kolvkronan.
Super Tigre G20 – 15 utrustas med en portning där avgasport och överströmningsport öppnar samtidigt.
Första vädersatteliten.
Första leverans av J35 Draken till flottilj.
Amerikanska vetenskapsmän tar patent på datorchipet.

1961 Fox är den första att masstillverka en motor i den nu för tiden så populära 40 storleken.
K& B introducerar ett glödstift med bygel för att förbättra tomgångsegenskaperna.
K&B kromplätterar sina cylindrar till Torpedo 15R.
Ryssen Yuri Gagarin blir den första människan i rymden.

1962 Världen på randen till nytt storkrig – Kubakrisen.
John Glenn blir den förste amerikan i rymden.

1963 Detta året är det en nyhet att använda ringad kolv i ett kromat stålfoder.
President John F Kennedy skjuts i Dallas.
Affärsjetplanet Learjet premiärflygs

1964 Den första hjärttransplantationen.
The Beatles tar amerikanarna med storm.

1965 Avstämda ljuddämpare, såkallade pipor, börjar användas på tvåtakts modellmotorer. Utvecklingschefen på K&B, Bill Wisniewski, är en av männen bakom projektet. Bill utrustar senare sitt linplan Pink Lady med en pipa och vinner VM i linspeed. Längre fram i tiden kom Hanno Prettner att införa det på F3A kärror och en ny trend föds.

1966 Top Flite introducerar Monocote, en plastfilm som man kan klä modellplan med – en smärre sensation och standardsättet att klä modellplan i dag.
L-formade kolvringar, så kallade Dykes ringar, är en nyhet på modellmotorfronten detta år.

1967 Genomströmningsdämpare är årets nyhet på modellmotorernas område – dämpningen är emellertid minimal.
X-15 flyger 7295 km/h.

1968 HP 61 var fösta modellmotorn med Schnürleportning.
ABC motorer var en nyhet detta år.
ED börjar tillverka de första kommersiellt åtkomliga piporna.
Som en följd av Vietnamkriget sprider sig antikapitalistiska tankar bland ungdomar och studenter vilket leder till upplopp i en rad europeiska städer.

1969 Apollo II sätter den första människan på månen – ett stort steg för rymdflyget.
Boeing 747 – Jumbojet – provflygs.
Filmen Easy Rider gör det inne att köra Harley-Davidson.
Concorde provflygs

1970 Videon uppfinns.
Tyska Graupner samarbetar med den japanska firman OS om att tillverka en Wankelmotor i modell på 5 cm³ efter ett NSU-patent.

1971 Första leverans av AJ 37 Viggen till flottilj.

1972 Du-Bro kommer med sin universaldämpare – kommer ni ihåg den med alla metallplattorna?
Uppfinns miniräknaren.
Tre kroatiska nationalister kapar ett svenskt plan men grips i Spanien.

1973 I en artikel i tidningen Model

Airplane News beskrivs för första gången hur man använder sig av Ljuddämpartryck. Det är standard i dag om man inte har pump.
Bränslefilter helt och hållet i metall introduceras.
YS tryckregulerade bränslematningsystem för deras 10 kubiks tvåtaktare presenteras.
De oljeproducerande länderna, OPEC, kräver mer betalt för sin olja och oljekrisen är ett faktum.

1974 Överljudstrafikplanet Tupolev Tu 144 sätts i trafik.

1975 GloBee – glödstiftet med den platta spiralen presenteras.
Vietnamkriget slutar.

1976 OS-fabriken släpper ut en fyrtakts modellmotor på 10 cm^3 och startar en ny trend – den tysta revolutionen.
Första moderna fyrtakts radialmotorn presenteras.
Quadra´s 35 kubikare är startsignalen på en utveckling mot större modellplan.
Davis Development börjar göra konverteringssatser som förvandlar glödare till dieslar.
Hot Stuf revolutionerar limning av modellplan.
Viking Lander landar på Mars.
Överljudsplanet Concorde sätts i passagerartrafik.

1977 Första AAC motorn – Aluminium, Aluminium och Krom i cylinder och foder.
Modellmotorer med utväxling är årets nyhet.
Första persondatorn avsedd för en massmarknad släpps.
Största flygkatastrofen dittills, då 583 personer omkommer på Teneriffa.

1979 Webra 61 med inbyggd utväxling av propelleraxeln.
Propeller med, från sändaren påverkbar, justerbar stigning. Kom senare att användas i F3A av bland annat Wolfgang Matt.
Världens första offentliggjorda reaktorolycka sker i Harrisburg, USA.

1981 Första ABN (Aluminium, Mässing och Nickel) cylindern i modellmotorsammanhang.
Rymdskytteln Columbia, den första återanvändbara rymdfarkosten, och IBM:s PC dator är några av nyheterna detta år.

1982 John Perry släpper ut sin micro-oscillerande pump
Nu finns det 106 enskilda, 52 militära och 22 allmänna flygplatser i Sverige.

1983 Första turbinmotordrivna modellflygningen sker i Storbritannien.
En av världens bästa F3A flygare, Dave Brown, släpper sin flygsimulator.
Saab – Fairchild 340 premiärflygs.

1984 Första fyrtakts V-twin modellmotor.
Ozonhålet upptäcks.
Flygvapenmuseet på Malmen invigs.
50 miljoner passagerartransporteras av flygbolagen årligen.

1986 Sveriges statsminister Olof Palme mördas.
Paret Dick Rutan och Jeana Yeager flyger runt jordklotet, utan att tanka, i det specialbyggda planet Voyager.

1990 Berlinmuren faller.

1991 R/C mottagare går över till ”smalbandsteknologi”.

1997 Första klonade däggdjuret – fåret Dolly.
Århundradets varmaste sommar i Sverige.

1999 OS introducerar bränsleinsprutning på modellmotorer.
Digitala Servon i produktion.
Panasonic släpper 3000 mAh NiMh celler.
Första modellflygplanet över Atlanten.

2000 Öresundsbron ger Danmark och Sverige landförbindelse med varandra.

Vad var viktigast?

Det är naturligtvis omöjligt att välja ut den enskilt viktigaste modellhändelsen under åren som gått men här är några av mina kandidater.

Brown Jr den ”första” modellmotorn.

Ray Arden som uppfann glödstiftet 1947.

Amerikanaren Jim Walker populariserade linflygflugan på 1940- och 50-talet. Tillverkade även det första ARF-planet.

De proportionella radiostyrningarna som kom i slutet av 1950-början av 60-talet.

Monocote – en revolution för modellbyggandet.

CA-limmet. Även om jag själv nästan aldrig använder det så fattar jag att det har betytt enormt mycket.

ARF-modellerna.

Den första OS FS 60, fyrtaktaren som förändrade en hel värld.

Schnürleportade ABC motorer.

Elflyget har förändrat hela modellflyghobbyn.

Text: Conny Åquist

Efterskrift

Naturligtvis är en del av de här årtalen säkert ifrågasatta av historiker. Själv har jag i en del fall funnit olika uppgifter om samma sak och diverse källor säger olika saker. Så om fel uppgifter föreligger, så beror det på att källorna är felaktiga. Referensmaterialet för den här artikeln består av följande:
De gick till historien, av Martin Wein,
The big book of Harley-Davidson, av Thomas Bolfert, Model Airplane News december -99, Bra Böckers lexikon samt Boken om uppfinningar.

Världens största flygmuseum – United States Air Force Museum i Dayton, Ohio Del III

Vi har i två tidigare nummer av tidningen visat upp lite av den tidiga luftfarten så som den kommer till uttryck i världen största flygmuseum. Vi skall i detta nummer titta på den moderna tiden och rymdfarten. Av museets 66 000 olika föremål är 6000 föremål utställda till beskådan – några av de sakerna har vi visat upp här. Men det finns bara en sak som gör stället rättvisa – åk dit, du lär inte bli besviken.

Vi har i de två tidigare avsnitten uppehållit oss inomhus men flygmuseet har även en stor utomhusutställning av uppställda plan från andra världskriget och framåt. I början av den stora alle som bildas av plan uppsatta på var sin sida om en landningsbana finns ett reproducerat flygledartorn av standardtyp från andra världskriget. Det är byggt av massor av ihopsamlade rester från riktiga torn. Men sedan börjar planen ta vid. Där står den ena klassikern efter den andra.

– Det här är mitt favoritplan. Det är nog det något av det vackraste som har ritats, säger fotografen till mig. Och det är bara att hålla med för visst är det flyt i linjerna på en Lockheed Constellation. Nästan mittemot står ett annat spektakulärt flygplan, nämligen den gigantiska överljudsbombaren North American XB-70 Valkyrie. Det här är ett av världens mest exotiska flygplan. Det är ett höghöjds/höghastighetsbombplan som kan flyga tre gånger ljudets hastighet. Maskinen är tillverkad i honeycombteknik där metallerna i huvudsak består av rostfritt stål och titan. Valkyrian konstruerades för att använda sig av ett fenomen som kallas ”compression lift” denna komprimerade lyftkraft uppstår när chockvågen från planets överljudsfart bär upp delar av planets vikt. För att stabilisera flygningen i extremt hög hastighet kunde man vinkla ner vingtipparna hela 65 grader.

Go west young man!

Den här perioden utmärks av ett ”kallt krig” emellan de forna allierade i andra världskriget. Ett öst- och ett västblock som oförsonligt rustade i kapp tills det ena hade rustat ihjäl sin ekonomi för 30 år sedan. Men tidsandan präglades även av Korea- och Vietnamkriget om vi ser till de mer destruktiva delarna av de 70 år som har gått sedan andra världskriget slutade. Men ser man på civilflyget så har ju även där skett en enorm förändring, inte minst inom chartertrafiken till fjärran turistmål och det är ju den som vanliga människor kommer i kontakt med. Den senare delen finns inte alls berörd här på museet men däremot rymdfarten och här finns spännande saker från raketflygets utveckling och erövrandet av rymden.

För den seriöst flygintresserade finns det finns således ingen annan rekommendation att ge än – Go west young man!

Text och foto: Conny Åquist

Bakgrunden till museet och dess framväxt till världens största flygsamling

Den historia som United States Air Force Museum i Dayton berättar är egentligen en mycket rörande historia; eftersom den ju i lika hög grad berättar en del av mänskligheten historia under samma tid, samt en del enskilda öden. Det är således en episk berättelse övre människan och flygmaskinen.

Människans urgamla dröm att flyga finns manifesterad ända från forntiden och framåt. Leonardo da Vincis experiment med helikoptrar, drakar, glidplan, ballonger och andra luftfarkoster tog konkret form i slutet av 1800-taltet med hjälp av alla den tidens mer eller mindre lyckade flygpionjärer. Inte långt senare var världen inbegripen i stora krig där flyget tog en aktiv del; för att under den senare hälften av förra århundradet ta steget bort från Jorden och ut till fjärran himlakroppar, med eller utan mänsklig besättning. Den här enorma utvecklingen inom loppet av ett sekel speglas på United States Air Force Museum i Dayton.

Mycket krigsplan

Museet vill inte glorifiera krig men lyfter fram den enorma utveckling som militärflyget under första världskriget gjorde, vunna framgångar som omsattes inom civilflyget i mellankrigsperioden. Fyra år av krig gav tjugo år av civil flygutveckling, kan man kanske lite krasst uttrycka det. Det samma gäller för den senare tidens utveckling. Jettransportplanet Boeing 707, som var ryggraden i den tidiga kommersiella jetflottan utvecklades ur USAF:s KC 135.

Föränderlig utveckling

Museets utställningar är inte statiskt fastställda en gång för alla utan förändras ständigt. Dels kommer nya saker till, dels byter föremål plats. Ungefär 6 000 av museets 66 000 saker finns för närvarande utställda, vilket visar att man har enorma samlingar och att det finns anledning att återkomma. Mer än 300 missiler och plan finns utställda till allmän beskådan och det är just de historiskt intressanta planen och personliga tillhörigheterna som är själva huvudutställningen. Men det finns också en hel del dioramautställningar i olika storlekar och dessutom minnessaker från flydda tider.

Av museets föremål är nästan 25 000 föremål utlånade till runt 360 olika militära och civila museer runt om i världen.

Plan från när och fjärran

Det är emellertid långt ifrån bara amerikanska flygplan som visas upp. Här finns kärror från England, Frankrike, Italien, Japan, Kanada, Sovjetunionen och Tyskland. Så stället är rena paradiset för flyg- och fototokiga människor (fotograferandet är nämligen fritt och uppmuntras till och med), det är därför inget att förundra sig över att mer än en miljon besökare kommer hit årligen.

En intressant del av museet är utställningarna över berömdheter inom flyget. Här finns minnesutställningar över bland annat de färgade flygarna från Tuskegee (se annan plats i Modellflygnytt) och Glenn Miller. Vad har Glenn Miller i ett flygmuseum att göra? frågar sig vän av ordning och reda. Inget mer än att han försvann för gott i ett Norseman, kan tyckas vid en första anblick men att han och hans storband turnerande i de krigshärjade länderna ansågs vara den näst viktigaste uppbyggaren för moralen, näst efter breven hemifrån. Därför finns även hans originaltronbon på plats.

Startade 1923

Upprinnelsen till museets samlingar startade i ett hörn av en hangar 1923. I dag har man expanderat in i ett 25-miljoner-dollars komplex byggt 1970-71 och som dessutom har förstorats tre gånger sedan dess, den sista gången för tio år sedan. Anläggningen upptar nu cirka 400 tunnland.

Museets huvudbyggnader ligger på en gammal startbana i den nordvästra delen av det gamla Wright Field. Härifrån är det inte mer än knappt 5 kilometer till Huffman Prarie där bröderna Orville och Wilbur flög. Det var även här som bröderna senare etablerade en flygskola och tränade många av landets pionjär-raviatörer. I dag är området en del av Patterson fältet och tillsammans bildar delarna Wright-Patterson Air Force Base. Wright Field har emellertid massor av flyghistoria förbundet med sig. Sedan det dedicerades 1927 har det varit ett centrum för flygvapnet och här har massor av olika plantyper utprovats och antagits till USAF, de två decennierna innan andra världskriget.

Den ursprungliga samlingen fick vandra runt en del innan det ficka sitt första riktiga hem 1935. Då fanns det 2000 föremål, så som synes har det hela vuxit till sig betydligt.

Under kriget stängdes museet och i stället användes byggnaderna som krigskontor. Efter de allierades seger kom samlingarna in i en motorrenoveringshall som var stängd för allmänheten. 1954 öppnades emellertid stället upp och även om förutsättningarna var dåliga, man växter ur stället redan på 60-talet, så fick det vara kvar till de nya hallarna var klara 1971.

På 60-talet grundade tre Daytonbor en stiftelse som samlade in pengar till ett nytt museum. Det var med dessa pengar som bygget av de nya anläggningarna började. Den ursprungliga byggnadskroppen är 230 meter lång och består av två 24 meter

höga hangarliknande byggnader som förbinds med administrativa byggnads-passager. Till detta kommer en bio med plats för 500 åskådare och ytterligare stora och nyare tillbyggnader – de sista tillkomna på 90-talet.

Byggnadens inre bredd är 72 meter, vilket råkar vara exakt den dubbla sträckan Orville flög den 17 december 1903.

Hur i helsikes...

När man ser dessa gigantiska bestar till flygplan kan man undra hur i helsikes de kom in i byggnaderna? Skruvade man isär planen eller hur bar man sig åt. Sanningen är roligare än så… man satte planen på plats och byggde hangarerna över hela rasket! B-36 Peacemaker har tillexempel

en spännvidd på nästan 70 meter och vingarna går nästan från vägg till vägg.

Men USAF:s museum används till mer än bara vanliga utställningsföremål. Här visas gamla filmer och hålls föreläsningar av kända flygprofiler samt att man kan fika och köpa souvenirer, modeller, flyglitteratur med mera.

Det finns dessutom en utomhusutställning där många av de riktigt stora bestarna står. Därtill finns dessutom en speciell avdelning som heter The Presidential Aircraft Hangar och det är just det som namnet anger. Här finns bland annat planet som flög JFK till sitt sista uppdrag i Dallas, det var för övrigt samma plan som flög hem honom från samma tripp. Det är ett VC-137 C men mer känt under beteckningen SAM 26000 och det har tjänstgjort under alla presidenter, från Kennedy till Clinton.

Sista tillbyggnaden skedde 1988, då en byggnad som var 240x60 meter ökade på utställningsytan ytterligare. 11 miljoner dollar gick det kalaset på, varav hälften betalades av staten och hälften av insamlade medel. I den här senare tillbyggnaden finns flygplan från andra världskrigets kärror fram till dagens hypermoderna skapelser.

Surplus

Många av utställningsplanen är naturligtvis överskottsplan från USAF men en del har museet bytt till sig eller köpt in. Det är heller inte helt ovanligt att privatpersoner lånar ut eller donerar saker till museet. Dessutom har i en del fall plan skänkts från andra länder medan andra individer har räddats från undanskymda ställen och renoverats av museipersonal. Ett sådant exempel är den Douglas-38F som nödlandade i Alaska 1941. Det bärgades av en helikopter efter att ha legat ute i alla väder under 27-års tid. Det finns nu på museet i restaurerat skick.

Året innan nuvarande museet öppnades, 1971, tog man många av planen från deras tidigare hemvist per motorväg till dagens ställen. Då fick man spärra av vägen, plocka bort vägskyltar och trafikljus samt i en del fall demontera vingar och stjärtplan för att komma fram. Ett sådant exempel var när man skulle flytta USAF:s sista kvarvarande XB-70. Denna enorma överljudsbombare fick sina sex motorer avplockade samt ytterligare tio ton

utrustning borttaget för att minska på vägbelastningen vid flytten.

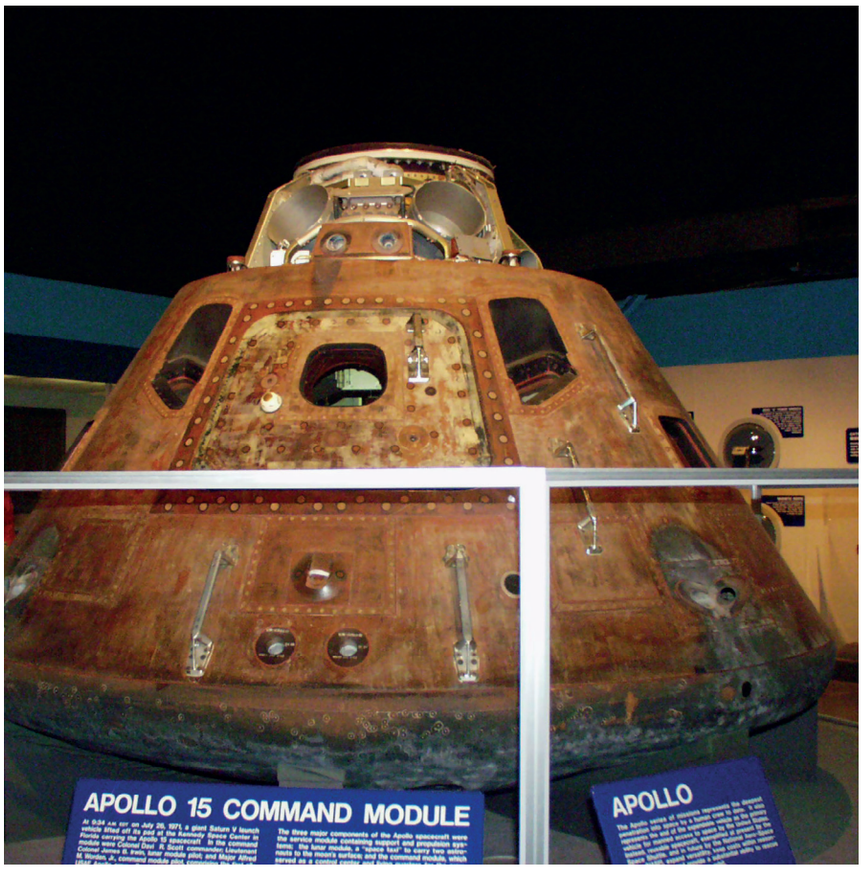
När de nya museibyggnaderna skulle invigas av president Nixon, berättade han i sitt tal att hans far hade fått flyga med Orville Wright över Huffman Prairie och att den gamle Wright hade sagt: ”Högre, högre, högre.”

400 frivilliga

Museet ägs, drivs och underhålls av USAF men stöds på många sätt genom att den privata Flygmuseumsstiftelsen är inblandad. Stiftelsen driver bland annat försäljning och biograferna på stället. Till detta kommer över 400 frivilliga som hjälper till inom alla områden av verksamheten det må gälla allt från renovering till att hjälpa till på kontoret. De har förbundit sig att arbeta minst femtio timmar om året men de flesta gör betydligt längre tjänstgöring.

Naturligtvis trycker man hårt på undervisning och hit kommer många skolklasser för att få en ”hands on” historisk tillbakablick, för här finns ju många av alla de klassiska planen man läser om.

Text: Conny Åquist



2458

Development

MARK 53
THERMONUCLEAR
BOMB

Karlskoga MFK´s Heliträff 2015

Lördagen den 13/6 Kl. 10.00 på vårt modellflygfält i Åbytorp.

Vi hälsar alla, såväl nybörjare som etablerade piloter hjärtligt välkomna.
Vi hoppas att alla skall kunna umgås, utbyta erfarenheter och ha trevligt. Enkelt men trevligt.
För dig som kanske behöver lite flygtips eller mekhjälp, så försöker vi fixa det också
Vi kommer att dela upp fältet, så att minst två helikoptrar kan vara i luften samtidigt.
Vi hoppas att du som har en fin skalamodell kommer och visar upp dem.
Servering av kaffe med dopp och hamburgare kommer att finnas under dagen.
Föranmälning (bara så vi vet hur mycket vi ska köpa in)
Vill du komma dagen före, så finns det bra platser med el för husvagn/bil á 100:-/dygn.
Vi kan även erbjuda ett enklare boende på ”loftet” för 50:-/dygn.
Fri tillgång till sanitetsbyggnad och vår klubbstuga med kök.

Pilotavgifter: Medlemmar i SMFF 100:-. För de som tillhör RCFF tillkommer 50:- för extra försäkring.
(Anmäl tidigare för vi måste registrera till smff så att ni har en försäkring)
Kontaktpersoner:

STEFAN KARLSSON 070 388 13 02
GUNNAR LAGER 070 392 33 00
DANIEL CARLSSON 070 601 70 29

Cub & Cubs´s meeting
14-17 Maj 2015

Succen är given!

Nu börjar vi närma oss årets flyghändelse för 2015 cub & cubs på Höganäs stora flygfält ESMH.
Ett meeting för de som älskar att flyga Cubbar både som fullskaleflygplan och modellflygplan.

Möjlighet kommer att finnas att få prova på verksamhet både för modell och fullskaleflygande.
Det är planerat med en enklare Navigeringsrunda över Nord Västra Skåne under en dag.
Sedan så kallad eskaderflygning med så många Cubbar som möjligt i luften samtidigt,
både modell och fullskala.

Vi har ansökt om utskänkningstillstånd för att möjligen kunna öppna en Piper PUB.
Vi har några sovplatser för i huvudsak flygande cubbvänner i ”Clubstugan”
men campingmöjlighet finns också även om antalet platser är begränsat så gå in på www.h-fk.se och
gör en bindande anmälan för att säkra en plats på flygfältet.
Servering under dagen kommer att anordnas.

Stöd verksamheten genom att registrera Er på Svenska spel och ange
Helsingborgs flygklubb och Nord Västra Skånes flygklubb och Flygsport som mottagare.
Frågor kan ställas till lassecub@mikab.net
Preliminära upplysningar angående meetinget
Arrangören inviterar härmed alla Cub-älskare att träffa likasinnade på Höganäs flygplats för trevlig
samvaro och aktiviteter enligt följande preliminära program.

Torsdag 14 Maj	Ankomst och installation
	Gemensam middag ca kl 19*:00
	Piper PUB öppnar kl 18:00
Fredag 15 Maj	Briefing kl 09:00
	Barnflyg 10:00 - 13:00
	Spontanflygning för de som så önskar
	Navrunda kl 13:30
	Modellflyg 10:00 - 16:00
	Prova på
	CUB skala
	Piper PUB öppnar kl 18:00
	Gemensam middag kl: 19:00
	Flygning efter kl 18:00 undvikes
Lördag 16 Maj	Briefing kl 09:00
	Barnflyg 10:00 - 13:00
	Spontanflygning för de som så önskar
	Eskaderflygning 13:00 --
	Modellflyg 10:00 - 16:00
	Prova på
	CUB skala
	Piper PUB öppnar kl 18:00
	Gemensam middag kl: 19:00
	Flygning efter kl 18:00 undvikes
Söndag 17 Maj	Briefing kl 09:00
	Spontanflygning för de som så önskar
	Modellflyg 10:00 - 16:00
	Prova på
	CUB skala
	Avveckling och hemflygning

Lilla Majtävlingen 2 Maj 2015

Uppsala Flygklubbs Modellflygare inbjuder
Sveriges friflygare till Lilla Majtävlingen/SM 2015
i småklasserna enligt nedan (ingår i lilla friflygcupen) Tävlingsplats är på odlad mark hos
Olle Lundborgs marker Wrå Säteri i Skogstibble en mil väst Uppsala,
Anmälan med SMFF:nr samt telefon och e:post till:
Gurra Ågren Regngatan 13 754 31 Uppsala Tel:018-206710 epost: gurra.agren@gmail.com
Senaste anmälningsdag: 27 april
Tävlingsplats är Olle Lundborgs marker med växande gröda,
enda restriktionen är att man är varsam när man hämtar modellerna,
men skulle det inträffa att det blir blött i markerna kan vi inte genomföra,
därför är det viktigt att telefon och e:post finnes på anmälan.
Samling vid Skogstibble Kyrka 0830 lördagen den 2 maj.
Reserv söndagen. 9 maj om det ej är torrt i marken ordinarie dag.
Tävlingsklasser:F1G. F1H. P30. HKG. KPG.
Vi flyger även F1A/2 F1B/2 F1C/2. Samt alla Oldtimer klasser.
Startavgifter:120:- för seniorer 20:- för extra klass. 60:- för juniorer flera klasser.
Betalning till UFK:s Bankgiro 289-9664. skriv Majt.
Alla Oldtimerflygare är välkomna att tävla om
Gurras vandringspris för bästa prestation i Oldtimer. Priser till alla juniordeltagare.
Gurra

SM i Friflyg 7 juni 2105

Stora klasser

SM: F1A, F1B och F1C
Stora Friflygcupen: F1A-2, F1B-2, F1C-2
Plats: Rinkaby fältet
Tid: 6 juni start 0800, 5 perioder.
Reservdag 7 juni. Fältet finns tillgängligt från 5 juni.
Startavgift: 250 kr, betalas på plats, jämna pengar
Sista anmälningsdag: 1 juni, OBS även icke tävlande skall anmälas

Thorvald Christensen
AKM
Killebacken 1, 277 31 Kivik

0414/715 06
070/60 999 64
tc@tcab.nu

EMFK

ENKÖPINGS MODELLFLYGKLUBBS

SWAP MEET

19 APRIL 2015 **KL. 10:00 - 14:00**

Västerledan 155 Enköping,
Västerledsskolans matsal.
Kostnad per bord: Privat 100:-
Företag 200:-
Boka bord: Namn, telefon, privat/företag
Till: jan-olov.andersson@telia.com

Säljare tillträde från 09:00
Kaffe, läsk & korv till försäljning

ALLA VARMT VÄLKOMNA
KÖP BYT SÄLJ

www.emfk.nu

Kurs för domare och skalaflygare/-byggare

Under våren planeras en kurs för rubricerade i klasserna Fly Only, F4h och F4c. Närmare information om plats och tidpunkt kommer att finnas på SMFF:s hemsida, under fliken skalaflyg, eller www.skalaflyg.org.

GS Skala

Dags att prova något nytt

Eldrivet friflyg har ju funnits sedan en tid tillbaka, jag tänker då på klassen F1Q. Att denna klass inte blivit så populär tror jag beror på att den blivit väldigt extrem, jämför med de andra klasserna F1A, B och C. Det finns en enkel och billig klass som heter E36 och som kommer från USA och är väldigt populär där och även i andra länder. Klassen liknar den gamla förbränningsmotordrivna klassen C1 i utförande och storlek, men man slipper kladd med bränsle och framförallt så slipper man oljudet från motorn.

E står för El, 36 står för 36 tum (ca 91mm) och avser max spännvidd. Lämplig motor kan vara en s.k. outrunner med en effekt på ca 70W, ackumulatorn (batteriet) kan vara antingen LiPo på max två celler alt. NiMh på max 6 celler, acken skall klara ca 9A under motortiden och vara så lätt som möjligt. Till detta behövs en drivenhet för motorn samt en timer(tidur) som sköter om motortid samt fusening (avsluta flygning).

Tävlingen: Maxtid 2minuter, antal perioder 3 . Motortid 15sek. Vid ev. skiljeflygning behålls maxtiden på 2minuter men motortiden sänks till 10sek. vid första skiljeflygningen, därefter sänks den till 5sek. och fortsätter med 5sek. tills tävlingen är avgjord. Med detta geniala förfarande blir det lättare att få fälten att räcka till. Diskussioner om motortider pågår.

För att testa denna klass har jag köpt en komplett byggsats från USA, hemsida www. cbmodeldesigns.com. Byggsatsen innehåller allt utom batteriet. De säljer även andra alternativ där man kan välja hur komplett sats man vill ha. Mitt alternativ stannade på strax under 1500kr (dollarkursen kan ju variera). Se även hemsida www.svensktmodellflyg.se, där finns en länk till en hemsida som behandlar klassen E36.

Klassen kommer att finnas med på årets Lilla Friflygcup.

Sammanställning modellkrav:
max spännvidd 36 tum = 91mm
min vikt 120gram
inga automatiska ändringar av roder och bärytor

Sammanställning av drivenhet:
alla typer av elektrisk motor
Nickelbatteri max 6 celler, lithiumbatteri max 2 celler
fällbar propeller tillåten

Inge Sundstedt i Gagnefs Flygklubb

Elsegelutmaningen 2015

Nu är det snart dags igen för en ny omgång av den populära tävlingen Elsegelutmaningen - tävlingen där du själv väljer när och var du vill tävla.

Under 2014 såg vi ett glädjande inflöde av nya deltagare till tävlingen och det var tio eller fler startande varje månad, förutom i oktober då det var ihållande dåligt väder över i stort sett hela landet. Totalt sett deltog 21 personer i någon deltävling under året. Det var tätt i toppen av tabellen och det var osäkert ända in i det sista vem som skulle lyckas vinna säsongspriset, men till sist var det klart att Lennart Andersson vann strax före Leif Pernstig och Krister Vernersson.

Men det skall sägas klart och tydligt redan från början: alla deltagare deltar inte för att vinna - många tävlar enbart mot sig själva! Det är en av f inesserna med denna tävlingsform. Alla kan vara med. Alla kan sätta sina egna mål. Alla kan ha roligt!

Reglerna i förenklad form:
Alla med en elseglare kan vara med. Målet är att flyga tre flygningar i rad så nära åtta minuter som möjligt. Full flygtid ger 480 poäng (8x60), varje sekund motorn körs ger en poängs avdrag, landning nära ett utlagt märke ger bonuspoäng. Varje deltagare väljer själv tillfälle för flygningen, räknar själv ut sitt resultat och redovisar det sedan i en tråd på svensktmodellflyg.se. Varje månad - under mars till oktober - utses en månadsvinnare och efter säsongens slut utses en årsvinnare. Priset till månadsvinnaren är ett diplom som denne får skriva ut själv.

Utöver ovanstående regler finns några extra detaljer kring poängräkning, handikappberäkning med mera och de fullständiga reglerna kan läsas på svensktmodellflyg.se.

Som du ser behövs ingen värstingutrustning för att vara med, det räcker med ett plan, ett stoppur och ett tiometers måttband. Planet behöver inte vara någon värsting, vi har under året sett fina resultat både med Blue Phoenix och Easy Glider.

För min egen del har Elsegelutmaningen medfört att jag tar mig ut till fältet oftare och att det är meningsfullt att flyga även om det är dåligt väder (helt plötsligt har det blivit KUL att träna landningar). Lägg till det den glada, trevliga och hjälpsamma stämningen i ESU-tråden på forumet så blir bilden komplett.

Så passa på att ladda radion och damma av modellen. Den 1:a mars drar vi igång årets säsong, passa att vara med då!

Välkomna!

/Stefan Revestam
administratör av Elsegelutmaningen

William ”Bill” Werwage Mannen bakom Ares

Vi minns vår ungdoms superhjäl... öh, Stunthjältar

En som verkligen förtjänar epitetet ”gammal ringräv” är den mycket sympatiske amerikanske Stuntflygaren William ”Bill” Werwage, mannen som konstruerade den klassiska stuntkärran Ares.

Bill började tävla i linflyg vid 11 års ålder 1954 och har hållit på ända sedan dess, endast med ett avbrott för militärtjänstgöringen.

Jag fick en pratstund med honom efter ett av jänkarnas träningspass i samband med att VM i lina arrangerades här i landet, Oxelösund 1982. Han flög då sin modell USA 1.

– Är det samma modell som du vann VM med 1972? frågade jag.

– Ja, det är det, sa Bill.

– Den ser fortfarande ut som ny, tyckte jag.

– Faktum är att jag inte har flugit så mycket med den sedan dess, svarade han.

Tröttnar aldrig på Stunt

Trots att Bill Werwage hållit på i så många år och hela tiden befunnit sig på världstoppen har han inga planer på att lägga av.

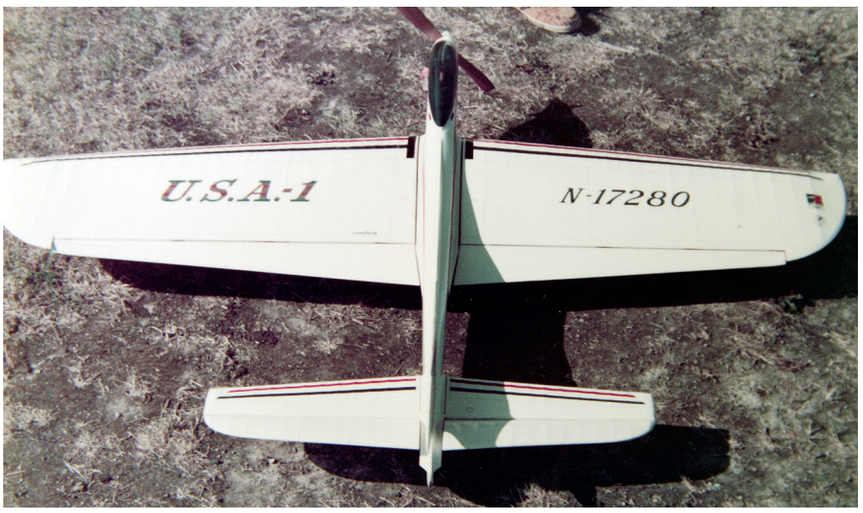
– Jag tröttnar aldrig på Stunt på grund av att det är så svårt att få det bra och för att jag aldrig har flugit det perfekta programmet än, berättade han.

Bill flyger även ”Old time Stunt”, det vill säga F2B med gamla konstruktioner, men tycker att de nya planen flyger bättre.

– Inte för att kärrorna har blivit så mycket bättre men på grund av att motorerna är så mycket bättre nuförtiden. De gamla Fox 35: orna, som jag körde med förr, krävde ett ständigt laborerande med cylinder/kolv passning för att gå bra, sa han.

Text och foto:
Conny Åquist

William ”Bill” Werwage med modellen USA 1.



Balanserad motor går allra bäst

Av konstruktionstekniska och kostnadsmässiga skäl är de flesta standardmodellmotorer långt ifrån så välbalanserade som de skulle kunna vara. Om man vill kan man modifiera en sådan motor och få betydligt mindre vibrationer, lägre tomgång och högre toppvarv.

Balansering av encylindriga modellmotorer

Prova först med gammal

Man bör prova med en gammal motor utan större värde första gången.

Vevaxelns motvikt brukar vara för lätt. För att råda bot på det kan man borra ett eller flera hål i den och ersätta det urborrade materialet med ett tyngre.

Ett sådant material är Wolfram (Tungsten) med en densitet av 19,3 g/cm3. 2,5 ggr. tyngre än stål. Det finns bl.a att tillgå som TIG-svetselektroder med olika diameter.

För mindre motorer är Ø 3,2 lagom. För större passar Ø 4,8 eller Ø 6,3 bättre. Det sistnämnda kan dock vara svårt att få tag i.

Wolfram är mycket hårt och sprött och bör kapas med en tunn kapskiva och sedan slipas till rätt längdmått på en slipskiva.

Hårt som rackarn!

Vevaxelns motvikt, liksom resten av vevaxeln, brukar vara ythärdad. Det gör att man först måste borra igenom ytskiktet med en hårdmetallborr eller slipa hål på det med ett sfäriskt diamantslipstift.

Sedan kan man vanligen borra med ett vanligt snabbstålsborr om man håller lågt varv och smörjer med tunn olja.

Borrhålet bör ej vara genomgående. Det bör finnas kant kvar i botten som stöd för wolframpluggen. Diametern på hålet bör vara maximalt 0,1 mm större än diamtern

Exempel:
Balansering av OS FS-70 Surpass (I):

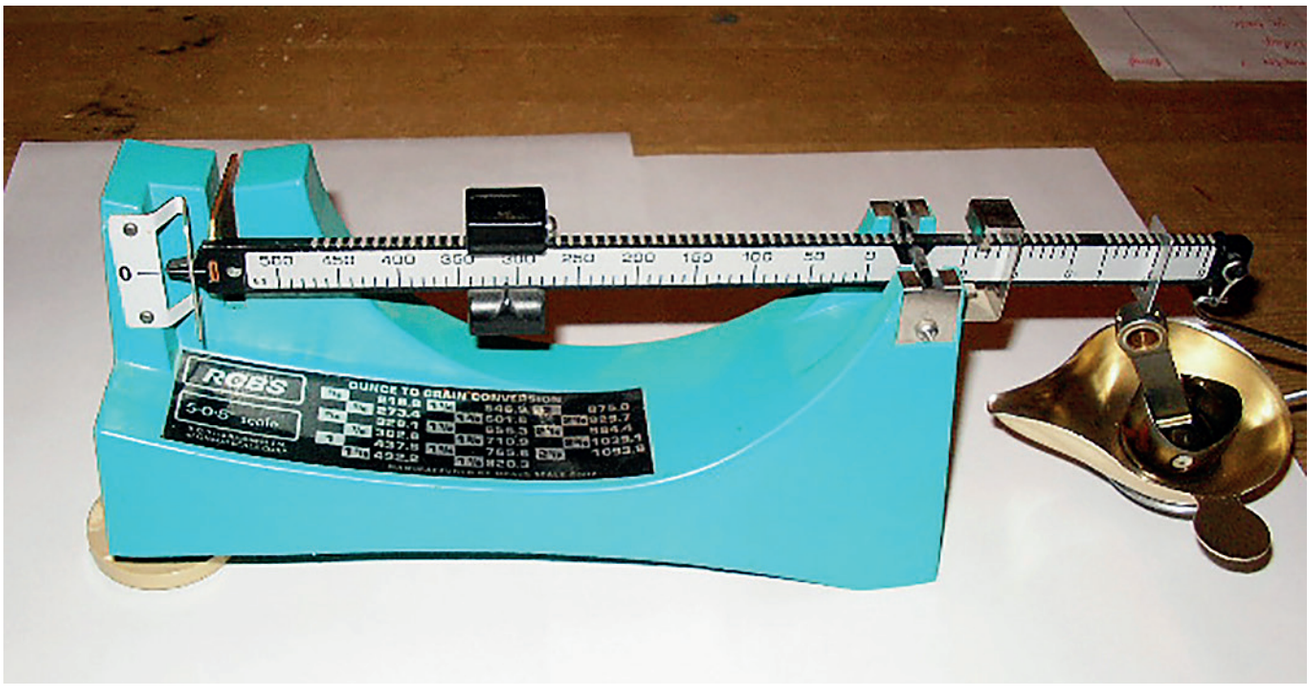
	grain	gram
Kolv, vevstake, kolvbult:	317	20,5
Vevstakens storände:	54	3,5
Medelvärde av ovanstående:	186	12,0
Uppmätt värde:	122	7,9
Differens:	64	4,1

Motorn har alltså en obalans av
4,1 : 12,0 x 100 = 34% jämfört
med vad som går att åstadkomma.

Beräkningar:

Wolfram, densitet 0,0193 g/mm!
Stål, densitet 0,0078 g/mm!
Diameter på pluggarna Ø 4,8
Tvärsnittsarea: 4,8 x 4,8 x 3,14 : 4 = 18,1 mm”
Skillnad i vikt per mm:
(0,0193-0,0078) x 18,1 = 0,208 g/mm
Erforderlig (sammanlagd) längd på borrhål
och wolframplugg: 4,1/0,208 = 19,7 mm
Motviktens tjocklek 8,5 mm,
gör att 3 pluggar behövs.
Plugglängd: 19,7 / 3 = 6,6 mm

Balanserad motor går allra bäst



på pluggen. Borrhålet bör vara placerat mitt i vevaxelns motvikt och på samma avstånd från centrum som vevtappen är placerad.

Är det flera hål, bör de sitta tätt och symmetriskt. Dock inte så tätt att borrningen äventyras.

Går det av någon anledning inte att placera hålen på samma radie som vevtappen får man kompensera för det när man räknar ut vikterna.

Limma eller löd

Fixering av pluggarna kan ske på olika sätt. T.ex. 24H-epoxy plus körnslag eller tennlödning. Tennlödning kräver dock att man först lägger på ett tunt skikt av silverlod på pluggarna innan de monteras eftersom lödtenn inte väter wolfram.

Man kan ej på ett enkelt sätt hårdlöda i vevaxeln utan att skada den.

Vid tennlödning bör man undvika att värma så att stålet blir blåanlöpt. Strax över tennets smältpunt, cirka 200°C, är rätt temperatur.

Varmluftspistol är att föredra framför gaslåga vid den här typen av lödningar.

Får absolut inte lossna!

Skulle en plugg lossna under drift är svåra motorskador närmast oundvikliga. Pluggarna måste sitta ordentligt fast.

Vill man inte löda är en kombination av körnslag och 24H epoxy effektivt. Epoxyn bör bara ligga mellan pluggen och hålets väggar. Övrigt torkas bort innan det härdar.

Epoxyn förhindrar att pluggen vickar i hålet och nöter sig ut.

Pluggarna bör skåras lite i ena änden före montering, så att körnslaget som slås i intilligande gods kan trycka in lite stål i skåran och låsa pluggen.

Körnaren måste ha mycket hård spets (helst hårdmetall) om godset är ythärdat.

Ett stadigt mothåll behövs också när man slår körnslagen, som helst bör göras innan epoxyn härdat.

Vägning i smått

För vägning kan man t.ex. använda en krutvåg vilka vanligen är graderade i grain. 1 grain = 0,0648 gram.

Andra vågar går att använda, men upplösningen bör nog vara 0,1 gram eller bättre, i varje fall för små motorer.

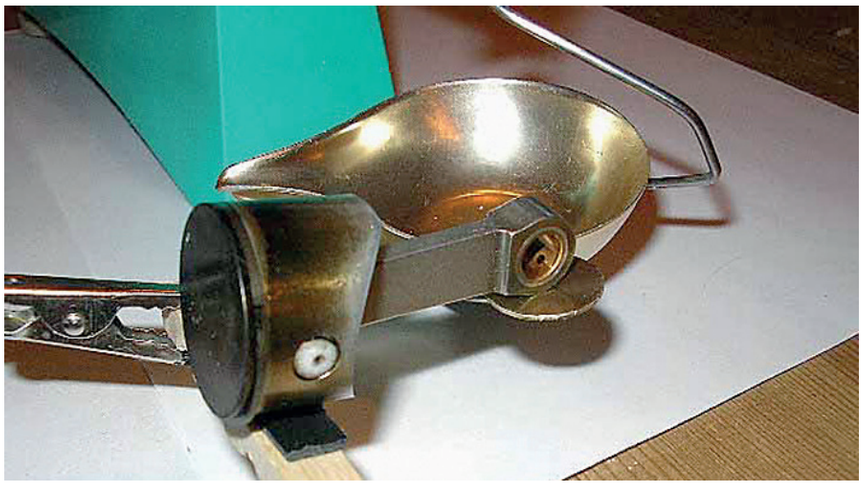
Först väger man kolv, kolvbult och vevstake och noterar resultatet. Sedan väger man vevstakens storände.

Det tillgår så att man pallar upp lilländen bredvid vågen och låter storänden vila på vågskålens kant. När vågen är i jämnvikt ska vevstaken ligga horisontellt. I annat fall får man justera uppallningen. Notera resultatet.

Noggrannt på rakblad

Härnäst pallar man upp vevaxeln på två rakblad som limmats ihop med en bit balsaträ emellan. Avståndet mellan bladen beror på vevaxelns storlek men 20-40 mm brukar vara lagom.

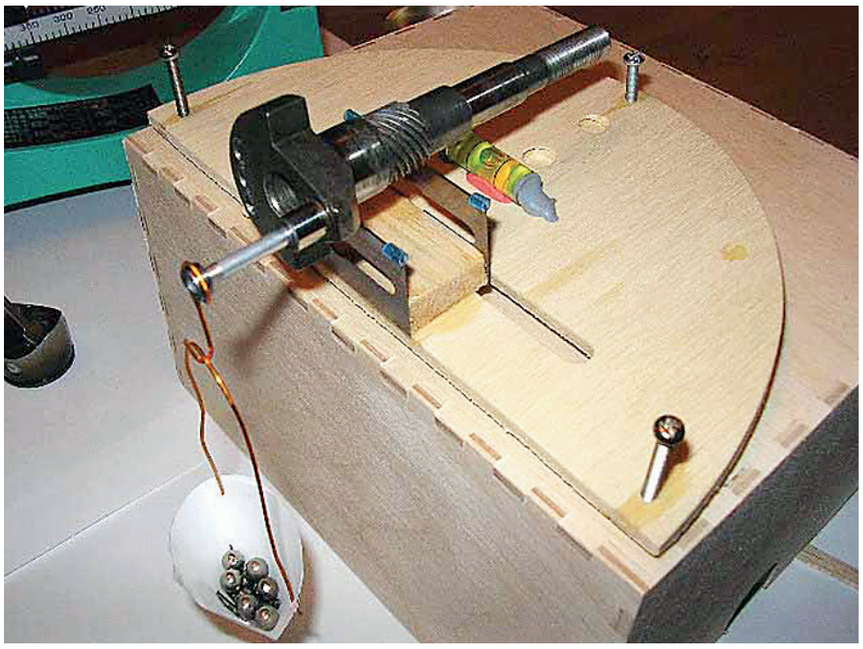
Eggarna måste vara helt parallella och horisontellt uppställda i längsled. Använd vattenpass.



Balanserad motor går allra bäst

Om vevaxeln har olika diametrar på de ställen där den ska vila på eggarna, får man palla under ordningen på ena sidan så att axeln kommer att ligga horisontellt ovanpå eggarna. Eggarna får inte ha hack. I så fall får man fel mätvärde.

Axeln måste vila på de rundslipade ytorna. Inte på de ytor som endast är svarvade eller på vevaxelgängan.



Nu pappersstrut

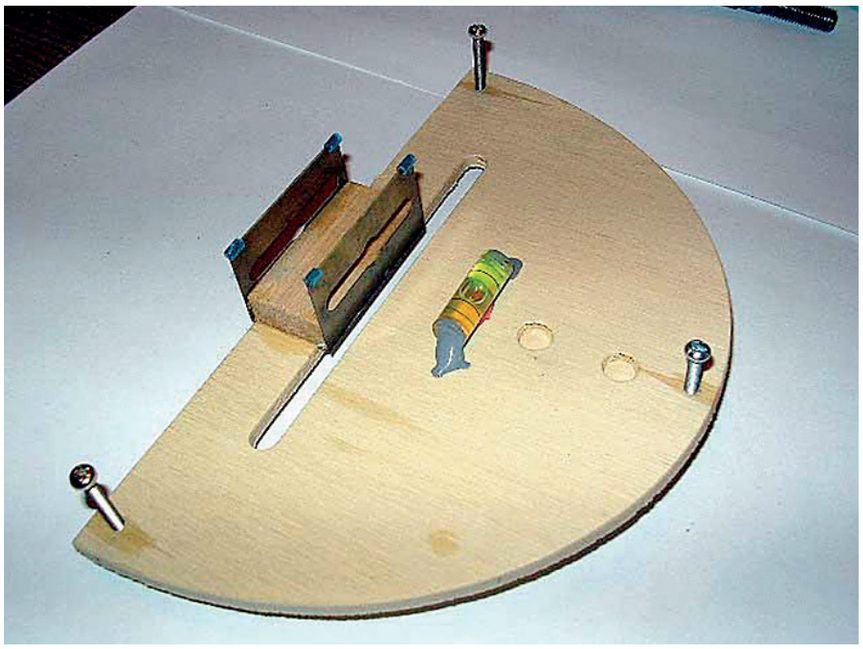
Nästa steg är att göra en liten pappersstrut och hänga den på vevtappen i en koppartråd el.dyl. (som ett julgranspynt med godis i). För att den inte ska glida av, kan man trycka på en o-ring på vevtappen.

Sedan lägger man i blyhagel (luftgevärskulor) i struten tills vevaxeln väger jämnt. Prova noga genom att försiktigt rulla axeln lite fram och tillbaka på eggarna.

Kontrollera att den inte tynger ner på ena sidan utan väger jämnt. Har man lyckats bra med upphängningen märks skillnad när man mot slutet lägger i halva hagel eller ännu mindre bitar.

Ett tiondels gram hit eller dit spelar ingen större roll för det man vill justera bort handlar om flera gram.

Härnäst väger man blyhaglen, struten och annat som hängde på vevtappen och noterar resultatet.



En tumregel är rätt OK!

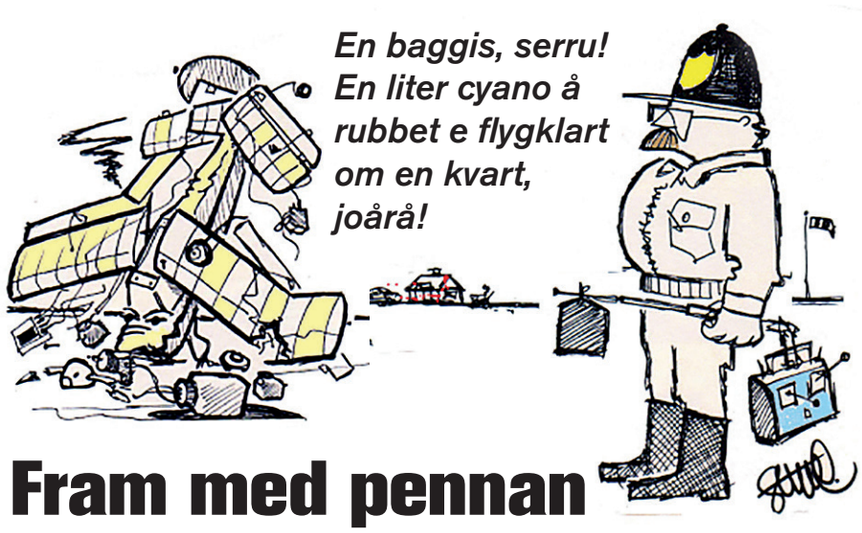
Tycker man att det är för besvärligt att väga vevstakens storände finns en tumregel som brukar ge godtagbart resultat, nämligen att vevaxelns motvikt ska motsvara 60% av kolven, vevstaken plus kolvbulten.

I exemplet ovan blir det 58,5% vilket är rätt nära.

Varning för rakbladen!

Anordningen med rakbladen bör hanteras med försiktighet och förvaras skyddat när den inte används.

Vissa typer av propellerbalanserare går att använda i stället för rakblad.



Fram med pennan boys, för nu ere dags!

Det finns så mycket...

Jag har spånat fram några rubrikförslag nedan. Det behöver inte vara nån stor händelse för att det kan bli en kul historia eller en lärorik artikel. Läs om pojken med sin Trystar.

Där hände inte mycket, men dock något värt att läsa innan man somnar! Eller …?

Du, som vill ha hjälp, skicka ditt manusförslag till **sting@adept.se** eller med snigelpost till

Sture Tingwall,
Påarps Kattegattväg 14,
305 95 Halmstad.
035-21 31 41

Från tanke till handling. Nu är det dags att låta höstmörkret lägra sig över oss, så att vi i lugn och ro kan sammanfatta sommarens upplevelser. Och det ska det skrivas om i husorganet Modellflygnytt. Punkt och slut. Som medlem i SMFF är det här ett smart och billigt sätt att bidra till verksamheten.

Även icke-medlemmar är välkomna att bjuda på godsaker! Se de här raderna lika mycket som en inbjudan som en utmaning. Tänd ett ljus, ta en öl och släpp fantasin lös! Skriv!

Nu har vi chansen!
Nu tar vi chansen!

Här har vi nu möjlighet att skryta om modellen vi byggt och flugit. Och ge tips. Med bilder.

Och gick det inte riktigt bra – som teckningen ovan kanske? – så kan det trots all bedrövelse bli värdefulla kunskaper att sprida. Med bilder!

Att berätta kan alla. Allt behöver inte vara helt sant, så det är okej att krydda sin berättelse om man vill.

Alla kan berätta, skrev jag. På klubbens ljugarbänk ges allvar och underhållning. Där blir mycket sagt!

Det är lätt att få in kåserier. Men en teknisk tidning som Modellflygnytt måste också sprida kunskap om teknik: Trimning, elmotorer, byggtips, tävlingsmetoder med mera.

Att skriva en artikel är som berätta för intresserade, som lyssnar. Det är egentligen ingen skillnad att muntligen ge info än att skriva ner den?

Behöver det vara någon skillnad att få ner ”pratet” på ett papper innan det går i tryck? Jo, det kan bli lite knepigt. Där är oftast tröskeln för många, som sannerligen har mycket att berätta. Många vill, men snubblar på tröskeln. Ett blankt tomt papper kan vara ett stort mentalt hinder.

”Nej, jag kan inte skriva, jag kunde ju inte ens stava rätt i skolan!” ”Och du, hur sjutton ska man börja då?” Så sa jag också för hundra år sedan.

Men nu är det fritt fram!

De, som kan skriva ska vi vara glada för. De, som inte kan skriva ska vi nu också vara glada för! Alla levererar till tidningen.

För nu har vi ett botemedel, som gör att Modellflygnytt kommer att fyllas av intressanta artiklar.

Botemedlet är Den gamble Redaktören, en medfödd svamlare. Svammel kan vara tröttande. Men nu tänker vi dra nytta av det. Effektivt!

Kan du inte skriva – skriv!

Ni, som inte har problem med skrivandet, skicka in era manus direkt till Tingwall. Vi bugar på förhand!

Du, som har problem med att skriva, att stava, att få meningarna lättflytande. Nu kan du strunta i de problemen! Så bara skriv! Skriv!

Skriv ner och skicka ditt manus till mig, så ”tvättar” jag det, som det så vackert heter i tidningskretsar.

Dina rader är alltid välkomna oavsett de är nedplitade med kulspetspenna, blyertspenna, spretig bläckpenna doppad i gammeldags bläckhorn. Formen spelar ingen roll!

Vad innebär nu ordet ”tvätta”? Jo, för den, som anser sig ha svårigheter att stava rätt, att skriva meningar och ord i rätt ordning kan det vara skönt att veta att nu finns en suverän lösning.

Så skriv nu bara ner vad du vill berätta. Skriv som du känner, skriv bara på, strunta i stavning och ordval. Då blir det bäst!

Då du tycker att du fått fram vad du vill ha fram i din artikel. Då är du klar! Svårare än så är det inte nu!

”Vågar jag skicka in den här texten?” Visst! Du behöver inte tveka. Den nya artikeltvättinrättningen klarar allt, garanterar att det blir en bra artikel, en läsvärd artikel.

Skicka Ditt manus till mig. Jag tvättar Ditt manus, så att texten blir lättläst och Du står fortfarande som stolt författare till den.

Några rubrikförslag

- **En bra första modell**
- **Lipo – skötsel och tips**
- **Olika sätt att laga cellplast**
- **Nödvändiga verktyg**
- **Tillverka lätt balsafanér själv**
- **Gångjärn eller textilband?**
- **Single stick – bättre sändare?**
- **Då vi besökte grannklubben**
- **Då jag köpte på Blocket**
- **Vi fem på ljugarbänken skryter**
- **En grej för rätt tyngpunktsmätning**
- **Så här klädde man med siden**
- **Vi bjöd in alla slöjdlärare för info och sen hade vi en modellflygdag**
- **Fördelar med elflyg**

Ovanstående bara några exempel på **faktaartiklar** eller för ren nöjesläsning. Dessutom tar jag här med två **modellflygsagor** av det lugnare slaget. Teknikartiklar, som bör dominera Mfn-utrymmet, kommer sedan.

Elkonvertering av en 25-åring

Det stod en gammal kladdig och skrynklig modell på loftet i 25 år. Men även gamla godingar kan vara spännande i nytt dagsljus.

Vill gamla Cuben ut igen?

Efter ett uppehåll från modellflygandet i många år så hade jag gått och skaf-fat en eldriven kinamodell och en 2,4GHz radio.

Vad enkelt allt är nu, med eldrift och modern elektronik, tänkte jag. Billigt dessutom – och det gör ju inget.

Men jag undrade om den gamla Cuben skulle vilja komma ut igen?

Sålt var det här ...

Men mek-lådan, glödstiftdrivaren och det mesta andra var sålt för länge sedan. Aldrig mer metanol var känslan. Kladdigt som det är, iallafall tvåtakts med ricinolja som jag har kört.

... men Pipern var kvar!

Historien började för tusen år sedan. Eller rättare sagt förra årtusendet. Livligt aktiv i modellflyg hemma på åkrarna och i byggrummet (= sovrum-met) så fastnade jag för en skalamo-dell av Piper J3 Cub.

Det blev en balsabyggsats från SIG med 1,8 meter i spännvidd och dukklädsel.

Kommer ni ihåg hur man gjorde när man lackade och slipade och klädde med tyg, och sedan lackade igen?

För att inte tala om dofterna från lack och lösningsmedel!

Motorkörning i källaren med tvåtak-tare var kanske inte heller världens bästa idé med tanke på hälsan.

Riktig dokumentation

Efter en tur till det riktiga flygfältet i Ängelholm så hade jag detaljfoton från en riktig Cub. (SE-AWP lär sedan ha sålts till utlandet.)

Det var min första skalamodell, så det kanske inte är en SM-vinnare, men den blev helt okej och flög utmärkt. Mottagaren och några servon hade jag flyttat från någon annan modell, så den enda radioutrustningen jag hade behövt köpa var två servon. Hela modellen slutade på 1400kr.

Men nu: vid rensning på föräldrarnas loft såg jag den gamla stackaren. Skrynklig av fukt och en aning dammig. Fram i dagsljuset! Damma och försöka torka av ricinoljekladdet. Hygglig framgång!

Hon sträckte på sig!

Och det magiska är att den skrynkliga klädseln sträckte på sej då modellen fick komma in i värmen! Se där, modellen var redo. Nästan.

Det behövs bara en liten elkonver-tering först. Och varför inte slänga ut mottagaren och stoppa i en modern 2,4GHz-mottagare istället.

De är ju så vansinnigt billiga! (Både beroende på billig tillverkning i Asien och samtidigt beroende på att min personliga ekonomi har utvecklats duktigt på tusen år.) Dessutom hade jag ju köpt en modern radiosändare till kinamodellen några månader tidigare.

Enyan ut, leve elen!

Dags att slänga ut motorn,en Enya 40BB (ja, den var överdimensionerad, medvetet), ljuddämpare, tank, gas-servo, mottagare och ack. Medräknat full tank bränsle så tog jag bort 875 gram.

I med elmotor, fartreglage, 2,4GHzmot-tagare och LiPo-ack (2600/4S) på totalt 625 gram. Som ni snabbt räknar ut så har modellen alltså blivit betyd-ligt lättare i och med konverteringen. Från 2,3kg till 2,05kg. Acken ger 15 minuters

flygtid, dvs ungefär som förr med metanol.

Modellen har en vingbelastning på runt 45 gram/dm2. Effekten räcker gott och väl till avancerad flygning, men sådant ska man väl inte hålla på med när man flyger skala-Cub, eller? Dessutom är den förstås både lätt-startad och tyst.

Nygammalt max 1.500:-

Konverteringen har kostat under 1500 kronor med en ack, och krävt "lagom lite" arbete. Efteråt har jag köpt några ackar till.

Skulle det bli bra, eller ...

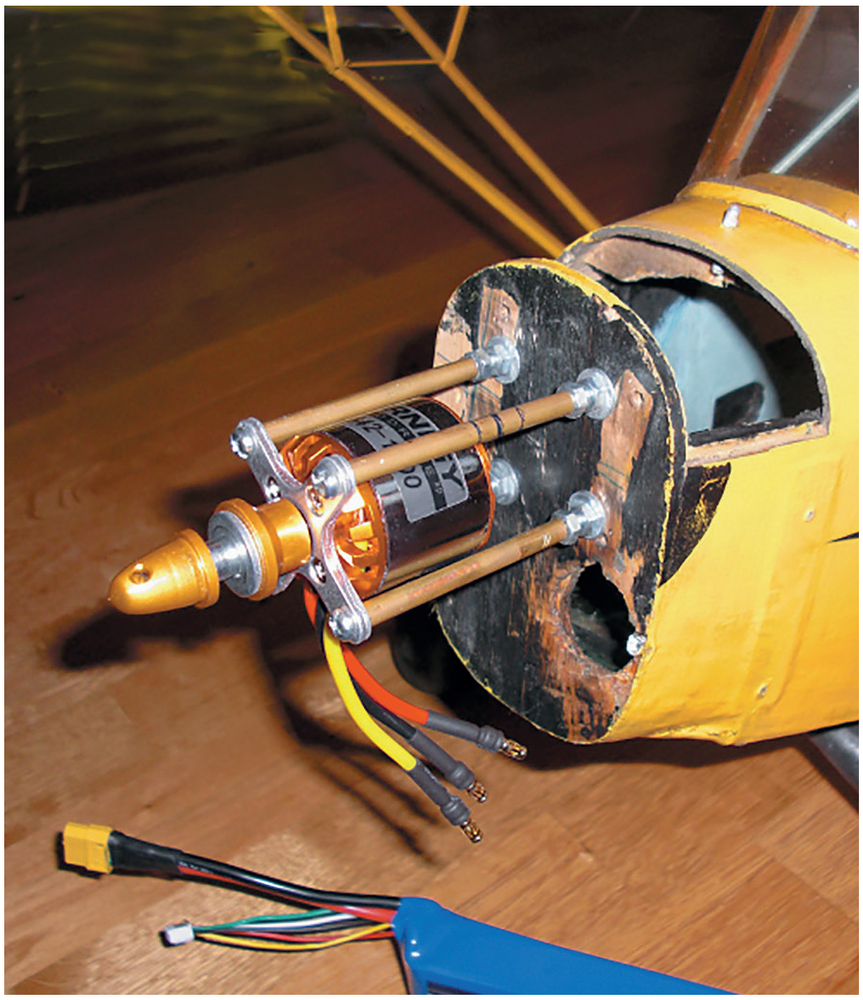
Osäkerheter under konverteringen då? Ja, internet är en fantastisk kunskaps-källa. Det har varit intressant att lära sig lite om den nya tekniken, motorer, Lipo och så.

Även om jag inser att det finns mycket jag fortfarande inte vet..

Gammalt och ungt!

En fundering jag hade var om en modern 2,4GHz-mottagare skulle kunna styra de gamla servona, bland annat Futabas klassiska bruna servon från 70-talet. Det funkade utmärkt! Ingenting har brunnit upp ännu.

Mats Henningsson,
Motala MFK



Kraft & likström drar!

Den Gamble byggde ett par halvskala-modeller av Robin (1926) för eldrift. Då allt var färdigt provade han att dra på full gas (går det med el?). Efter några sekunder hade motor med pro-peller och övrigt lösgods lämnat Robin och kunde plockas upp från golvet. Den valda elmotorn hade verkligen rejäl stuns!Slet isär balsablocket!

Johanna, hans första förälskelse!

Kan Du flyga Johanna?
Jovisst kan jag de,
bara inte gamle Redaktörn är me!

Den Gamble redaktören, han tillhör den där svåra gruppen besvärliga människor, som alltid tror att dom har rätt. Men det får man stå ut med. Det har dock hänt nån gång, att han haft rätt!

Han halkade in på modellflyg för länge sedan och det har satt sina djupa spår i sinnen såväl som här och där i naturen. Så ock idag.

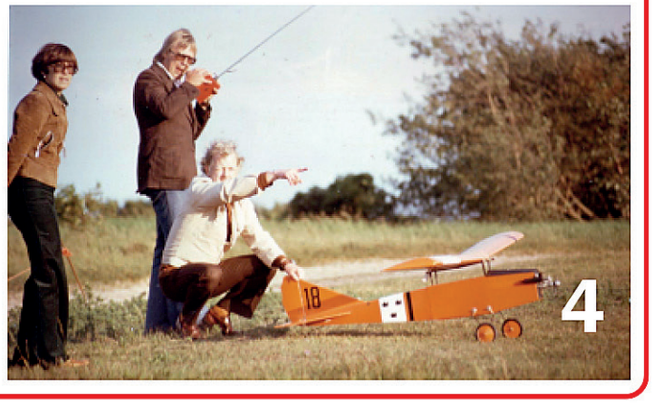
Då han lade golfklubborna på hyllan (trist spel, han blev bara förbannad) kom fröken Johanna Gårdstad in i hans liv. Han byggde sig en, som han fastnade för i en artikel i AoH nån gång för 40 år sedan. Den fick nr 18 för han hade byggt 17 modeller långt tidigare, då han var han medlem i den illustra Torftiga flygklubben i Uppsala. Nu är han hedersmedlem!

Färdig - ut och flyga,

Då den var klar, var det bara ut att flyga resonerade han. Eftersom han hade flygutbildning från Ljungbyhed fanns ingen anledning att begära hjälp. Han kunde det där!

Så en vacker dag startade en orange Johanna från I 16:s fotbollsplan i rätt hård motvind. Men det fick gå! Bild 2 nedan. På lagom höjd gjorde den en snygg vänstersväng.

Flög så på medvindslinjen och blåste snart in över I 16 regementsområdet och försvann. Det där att flyga en modell mot



Johanna, hans första förälskelse!

sig hade han aldrig gjort förut, han, som visste allt! Så det gick som det gick!

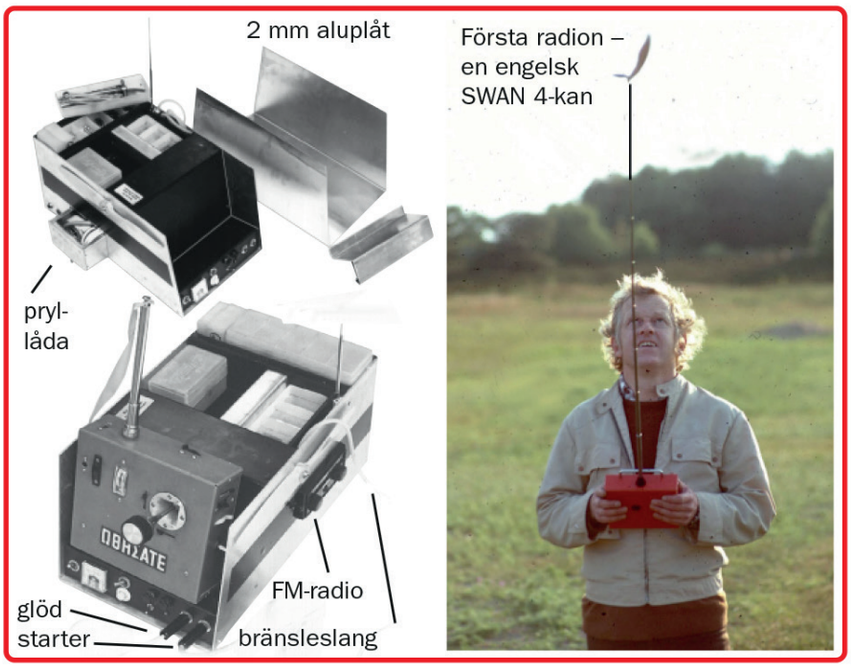
Det var bara att traska iväg till I 16:s grindvakt och berätta, att ett modellflygplan hade råkat komma in på området.

Där missuppfattade man situationen, skrek givaktoch visslade i pipor. En hes Fredrik gick också igång. Den stöddige Redaktören låstes in och en tropp på 6 man med furir i spetsen genomsökte regementsområdet. Man kom snart tillbaks.

Man hade hittat ett modellplan. Det var inte ett riktigt flygplan, som man först trodde.

Under bevakning av två man med kpist, kartfodral, hjälm och allt fördes Redaktören till nedslagsplatsen, där han fick hämta Johannan, som befanns i viss upplösning. Bild 3.

Helgen därpå ägnades åt reparationer samt besök å Hökaklubben, där man tog han om flyglärandet. Bild 4. Så snart den tvåspakade Swan-radion bytts ut mot en single stick lossnade det för Redaktören. som därefter flög sin Johanna – stundtals med viss bravur.



Dags för fler byggprojekt!

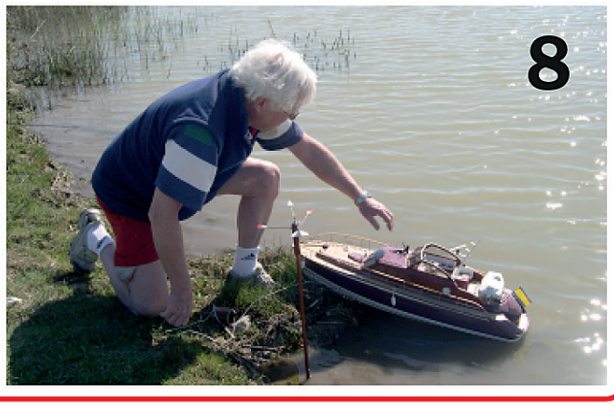
Det blev några byggen till, varav en Pilotbyggsats Curtis tog nära ett år att få fram. Bild 5 & 6. Den flög, men såldes. Hänger i Högskolans trapphus någonstans, där den definitivt är säkrare än styrd av denne Redaktör, som tror han vet allt!

Sjöar finns gott om, så det blev sjöflyg med egenkonstruktionen White Lady, bild 7 nedan,som redan under sin premiärtur med flottörer grymt tappade flygförmågan över Telegrafverkets ”stolpodling” i närliggande Simlångsdalen. (Stolpodling = som en skog av telefonstolpar, uppställda för att man ska få fram bästa impregneringsmetoden).

Väl nere vid sjön kördes det RCstyrd motorbåt vid andra tillfällen – ofta i brist på flygbar vehikel.

Då vinden var ren och fin företogs också seglingar och ibland även regattor med några av Kyoshos båtar. Men det är definitivt en annan historia, som inte ska berättas här.

Vid tangentbordet Athabascas



God fortsättning på det nya modellflygåret!

Märkligt nog får jag fler svar ju svårare frågorna är. I år var det rekordmånga som skickade in sina gissningar, eller kunde ni svaren? Hur som helst, kul att så många engagerar sig. Från en nötknäckare fick jag följande glada tillrop: ”Tack för all underhållning. Man hittar mycket roligt under allt googlande.”

Här följer nu svaren:

1: ”Attans klämmig dogg min herre ligger inne med.” Dessa ord fälls av Hasse och Tage i en av deras sketcher där doggen i fråga var en krokodil med nedfilade tänder och kapad svans. Doggen i vår fråga är däremot en beagle vid namn Snobben. Ett kvarts poäng går till dem som röstat på Ulmerdogg, bara för att namnet på rasen är så djäddrans kul. Rätt svar: 2

2: Ethniu är en annan namnform av Enya. Rätt svar: X (marks the spot)

3: Churchill var intresserad av flyg och tog enligt ryktet ett cert. Han brann dessutom för att mura, måla och spela skumma spel. Själv gillar jag bilar, motorcyklar och f*n vet allt… Svar X

4: Att röka och tugga tobak är inte bra för hälsan, att dansa däremot är rena hälsokuren. Ed såg till att hålla (lin) spänningen på topp genom att dra modellen kraftigt bakåt. En skribent beskrev hans flygstil ”som att han liksom dansade när han flög den liggande åttan”. Svar: 1

5: Denna motor är tillverkad av Karl Zeiss i Jena, fabriken som gör världsberömda objektiv till bland annat Hasse Blad, som kameran heter i tidningen Mad. Svar: 2

6: En lille snaps gör gott (läs med danskt uttal). Däremot är vi osäkra på om detta skall räknas som doping. Svar: X (marks the spot, den här gången också)

7: Trion Roger Theobald, William ”Bill” Wisniewski och Arnold Nelson tog guld, silver och en annan topplats utanför pallen i VM i Speed 1966 med deras egen motor, kallad TWA. Svar: X (marks the spot, än en gång)

8: I Panamas regnskogar lever den lilla och mycket skygga veckelbjörnen, som kalasar på denna saft 40-50 meter upp i luften. Rätt svar: 2

9: OS 15 vann VM i friflyg, motorklassen, men jag vet inte om klassen hette F1C redan då. Bilden visar en OS Max III 19. Svar: X

10: ”Gå upp och pröva dina vingar”, sjöng Alice Babs Sjöblom i filmen Örnungar. Alice hade ett flygintresse och hon funderade på att ta segelcert men jag tror aldrig att hon förverkligade sin dröm. Svar: 2

11: Hans svärfar vann en Oscar för sina tekniska insatser och själv är Anders Balte en hel del i Hollywood eftersom hans firma tillverkar kopplingar till filmkameror. Svar: 2

12: Amerikanen Phil Kraft vann VM med en Enya 60 1967 och här i landet fick vi slanta upp bortemot 250 kronor för en dylik tingest vid den tiden. Svar: X

13: Flygplanet konstruerades 1960, därav namnet Fpl 60, vilket nästan är lika med Modell 60 (som jag felaktigt skrev men det var ju oturstalet också så då blir det lätt fel). Svar: 1

14: Vet ni var en gentleman är? Jo, en man som kan spela dragspel men som avstår! Åtminstone påstår Sten Broman det i Robert Gustavssons gestaltning (kolla på Youtube). Jesper von Segebaden däremot är gentleman ut i fingerspetsarna men avstår inte från att spela dragspel. Svar: X

15: "Giv oss kraft av livets vatten, giv oss saft att bli i hatten." Ja, så skaldades det förritia men inte tror jag att Mr Hallman var så begiven på kraftsaft, däremot blev han kanske lite vimsig i mössan av allt Speedflygande, som gärna företogs i hatt. Svar: 1

16: Duke Fox menade att en modellmotor hade en livslängd på 200 timmar men då måste man nog byta både kullager och cylinder samt ring eller kolv några gånger. Hannos motor, som han vann VM med, hade gått 90 timmar och var orörd. Svar: 2

17: Lew McFarlane flög en Spinks med, HP 40 i nosen, tror jag. Detta hittades urenkelt på nätet trots vad jag förutspådde. Svar: 1

18: Den som minns Ueda räcker upp en hand! Men detta är en Fuji 15. Svar: X

19: Detta var årets filmfråga. BHT-1 Beauty kallades planet och sonen till flygingenjören som konstruerade planet blev rikskänd för sitt skådespeleri, han hette Ingvar Kjellsson. Farbrorn dog förövrigt nyligen. Svar: 2

20: Liberty bell är symbolen för Pennsylvania. Modellen på bilden är en Falcon Sr prototyp, som skall efterlikna den modell, kallad Liberty Bell, som flög tvärs över den Amerikanska kontinenten av ett gift amerikanskt par. Svar: X

21: Från Le Mans i Frankrike kom ätten Plantagnet. Och hit kom en av bröderna Wright för att flyga i Europa för första gången. Katedralen heter St Julien och här framför samlas alla tävlingsförarna för en veteranbilsparad genom staden innan 24-timmarstävlingarna startar. Svar: X

22: Den klassiska Stuntmotorn Fox 35 påstås ha sålts i fler än en miljon exemplar. Svar: X

23: Detta är en kopia av det handtag som George själv använde när han flög Stunt. Handtaget såldes kommersiellt en kort tid. Svar: 1

And the winner is...

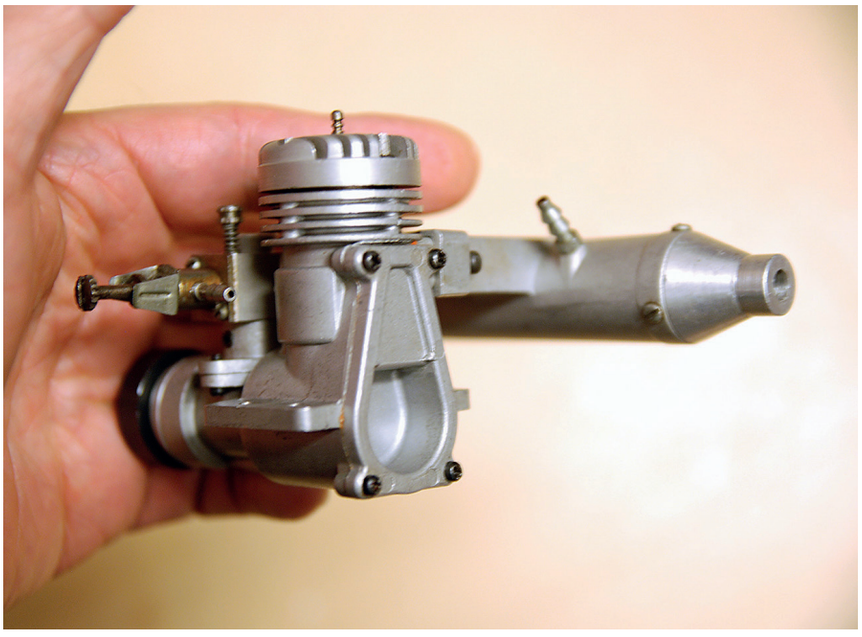
1 Arne Frinndal
Källängsvägen 26
181 44 Lidingö

2 Svante Lindström
Slånbärsstigen 12
144 37 Rönninge

3 Inge Ahlin
Norrbygatan 22 B
733 31 Sala

Tröstpris till fjärdeplatsen:

Christer Jönsson
Ernst Wigforss gata 2
227 62 Lund



Boken Spännvidd

Boken Spännvidd är en unik händelse i den svenska historien om ett litet idrottsförbund. Boken omfattar de första 50 åren av Sveriges Modellflygförbunds historia. Detta är ett unikt tillfälle för er att beställt boken från den begränsade upplagan.

Pris

Pris 195 :- för medlemmar + frakt 69:-
Pris 245 :- icke medlemmar + frakt 69:-

Sätt in pengar på 518165-7. Märk inbetalningskortet med Jubileumsboken, namn, adress och SMFF-nummer så kommer boken inom kort.

30 år med

3f Hobby Service

Läs mer på http://www.3fhobbyservice.se/
tel: 070-6261370

HOBBYTRÄ

TRÄMATERIAL FÖR HOBBYFOLK
CNC FRÄSTA MATERIALSATSER
TILL OLIKA MODELLER
TILLBEHÖR MODELLFLYG

Hobbyträ i Älvdalen AB
E-post info@hobbytra.se
Dalgatan 121
tele.0251 10175
796 30 Älvdalen
www.hobbytra.se

Välkomna

modellflyg nytt

Nästa nummer

- Göran Ridderström
- Mustfire

Ute 24 april

POSTTIDNING B
Modellflygnytt - SMFF
Box 7819
103 96 Stockholm

SVERIGE
PORTO BETALT