

MODELLFIVG MODELLFLYG

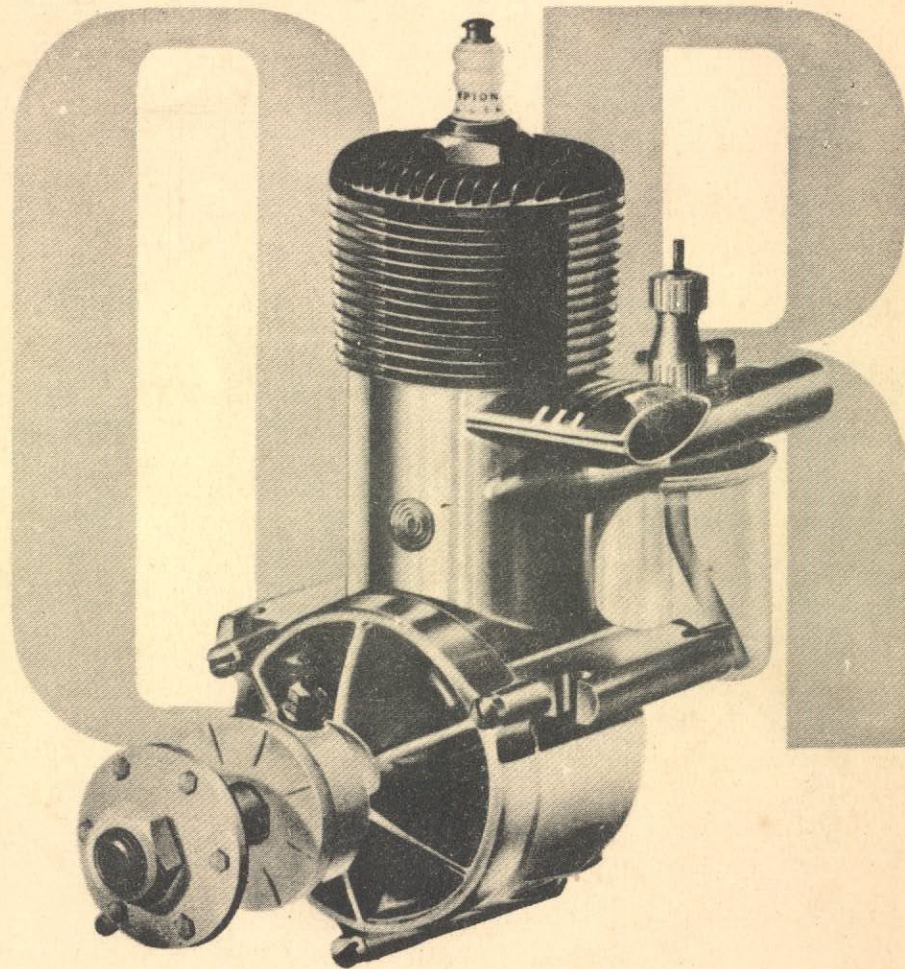
T I D N I N G E N

NR. 1. AUGUSTI 1946 35 ÖRE



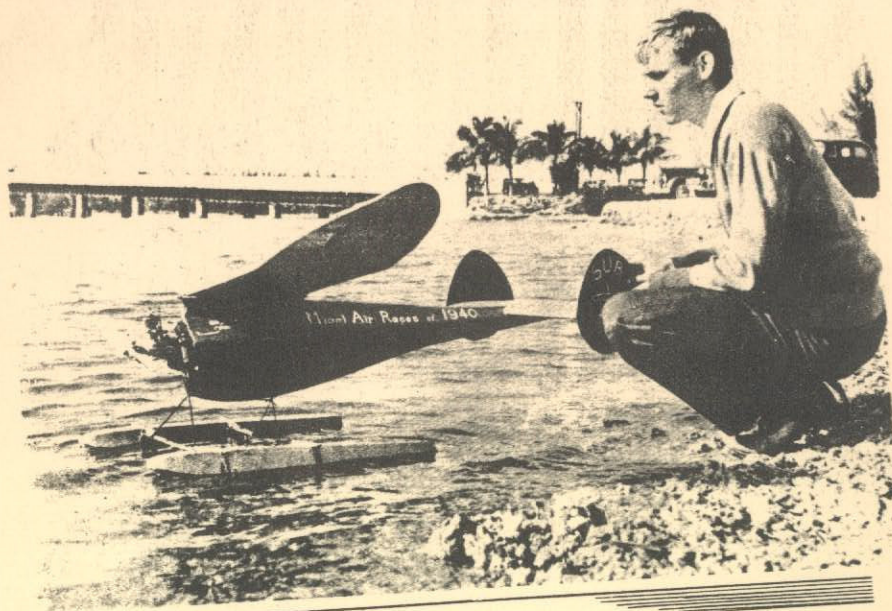
Skönhet — ett av modellflygets kännetecken.

av modellflyggare — för modellflyggare

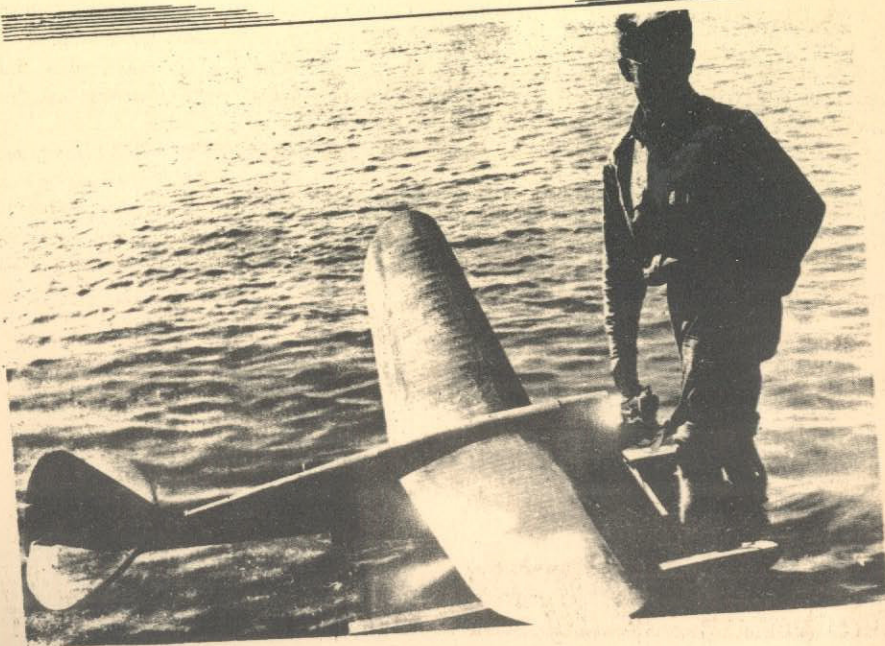


Generälgent:
AEROMODELLER
Box 120 15 Sölm 12 Girs 525 89
Tel. 25 56 44

TRYCKT Å MULTITH OFFSET
ELLAMS DUPLICATOR CO.
Stockholm 1946



**Amerikanskt
modellflyg**



MODELLFLYG

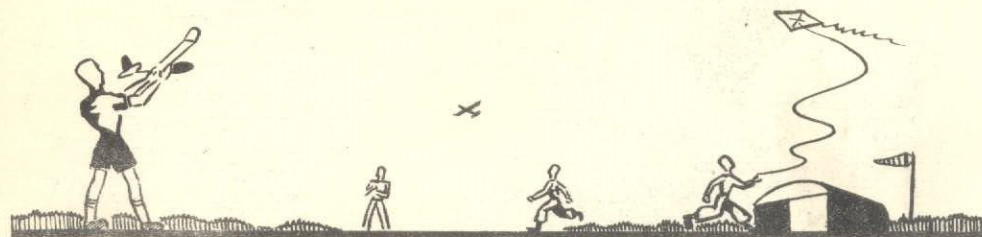
T I D N I N G E N

*av modellflyggare
för modellflyggare!*

Modellflygtidningen är den första nordiska i sitt slag, tillkommen på modellflyggarnas eget initiativ, på deras egen önskan. Den läses, skrives och utges av modellflyggare i alla åldrar och av alla kategorier. Den är — kort och gott — den sedan länge eftertraktade länken mellan de svenska modellflyggarna och mellan dessa och deras nordiska vänner och kolleger.

Modellflygtidningen kommer i fortsättningen ut den första varje månad med minst 32 sidor artiklar av olika slag, mängder av högtintressanta ritningar, bilder på nya modellkonstruktioner, skämt m. m. Trots det goda innehållet kommer tidningen inte att kosta mer än 35 öre per lösnummer. Helår kostar den 4 kronor, halvår 2 kronor.

Modellflygtidningen kan erhållas endast direkt från förlaget, eller från de olika modellfirmorna samt ombuden.



Med detta nummer följer en bilaga.



Amerikanskt modellflyg

New York, 25 juli 1946

Käre vän :

Här kommer några nya rader tillsammans med en del färskare bilder över amerikanskt modellflyg. Fler bilder och många, bra ritningar skall jag sända Dig till nummer 2 av den nya "Modellflygtidningen".

Här ovan ser Du mig själv tillsammans med en av mina modeller. Nedan håller en av mina äldre vänner på med en liten trevlig glidare, byggd helt i balsa. På nästa sida finner Du några originella bensinmotormodeller - en i ganska stort format och en liten, men naggande god i A-klassen. Den senare har en av de kända Atom-motorerna i nosen. Infälld ett prov på äkta amerikanskt första pris !

Dessutom sänder jag Dig några bilder på en del andra amerikanska bensinmotormodeller.

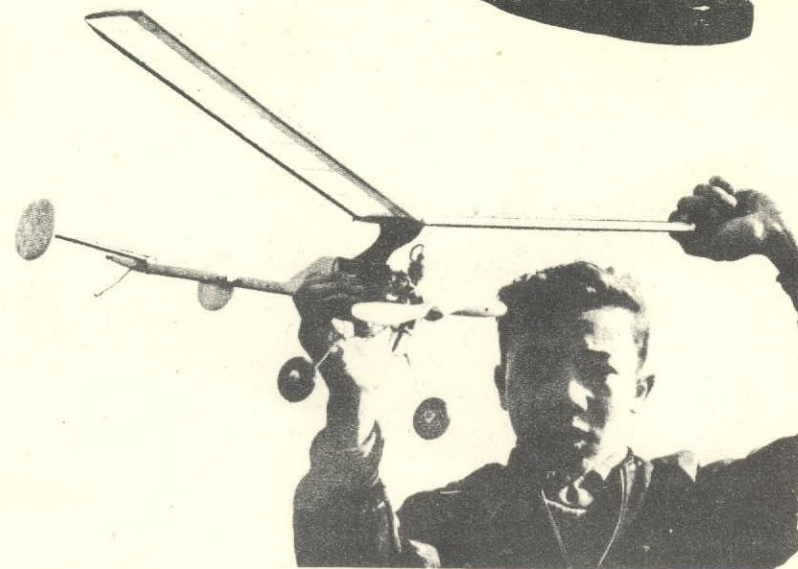
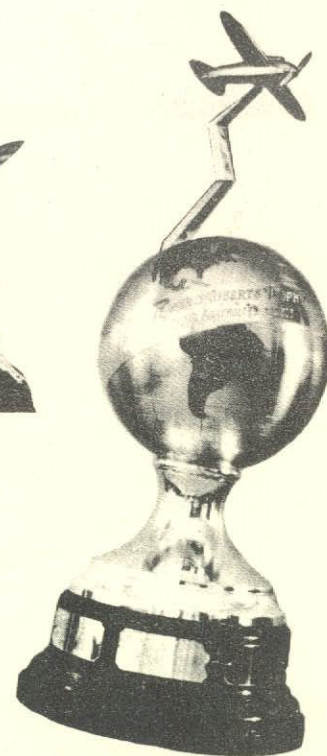
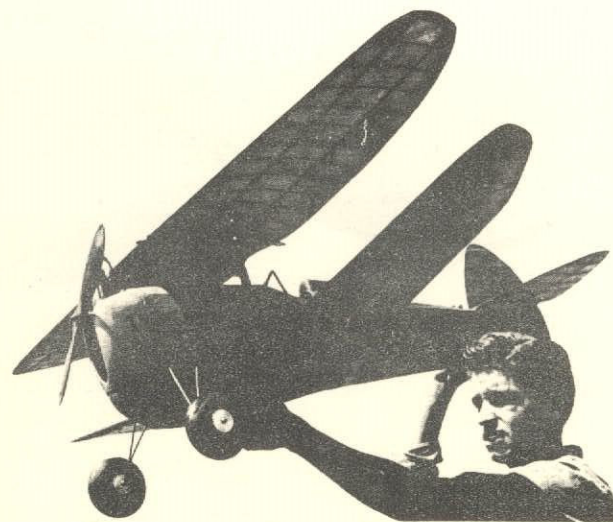
För övrigt kan jag tala om för Dig, att ett par firmor här börjat tillverka dieselmotorer.

Hoppas snart få höra från Dig igen.

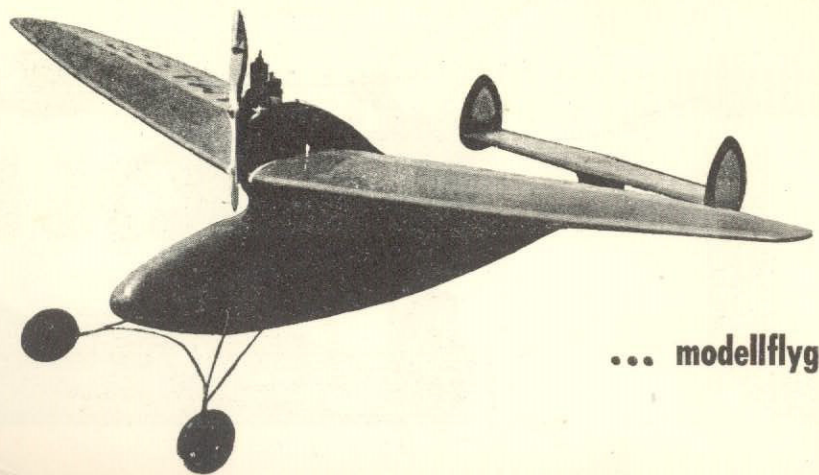
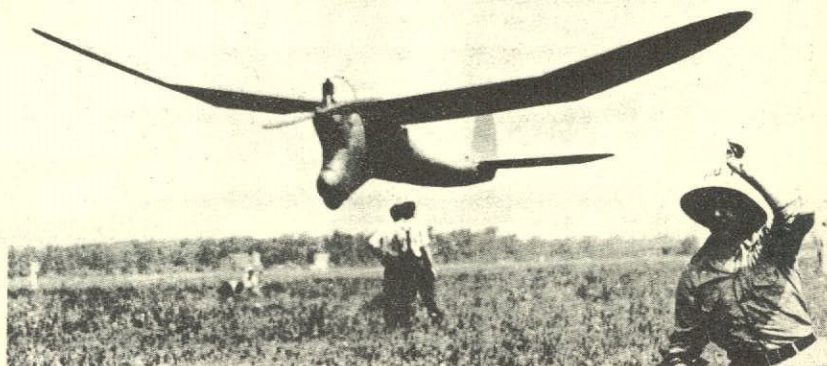
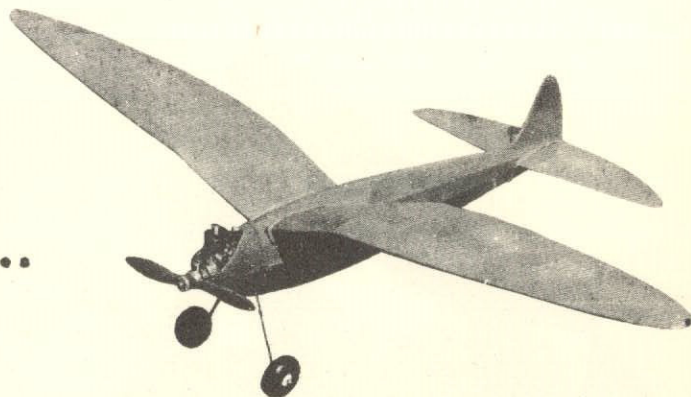
Hjärtliga hälsningar !

Din vän

Dick



Amerikanskt ...



... modellflyg



U

KONTROLL

Rigo Lindgren



Jim Walker i Amerika är en av världens bästa U-flygare.

Modellflyget har nu faktiskt kommit så långt, att modellflygaren helt behärskar sitt plan och inte längre behöver slänga iväg det, blunda och lita på turen att kärran skall komma hel ner igen. Nutidens modeller är mer eller mindre beräknade genom formler, grundade på erfarenhet. Före kriget utgav en göteborgare en liten handbok, späckad med formler för vingbelastning, gummimängd och många andra intressanta saker, men då kom den faktiskt ett par år för tidigt. Modellflyget hade inte fått den spridning, det nu har fått — och trots goda placeringar vid den internationella Wakefieldtävlingen hade de svenska modellflygarna inte en aning om hur de verkligen goda modellerna skulle konstrueras. Man byggde helt enkelt på måfå...

Först omkring 1938—40 kom de verkliga modellerna med de många och fina fineserna. Men då tog tyvärr balsan slut med ens, gummisnodden försvann och motormodellerna med den. Segelmodellerna tog vid!

Denna idé är ingalunda ny — den har utprovats i många länder och kanske alldeles särskilt i Tyskland, som har vissa regler för vad en modell skall kunna utföra. Förf. har emellertid själv experimenterat på detta område och kommit fram till högst intressanta iakttagelser, vilka ligger till grund för denna artikel, som vi hoppas skall komma våra modellflygande läsare väl till pass.

Själva modellen kan kort och gott se ut hur som helst, men givetvis lockar det en mest att bygga en liten skalamodell med en dieselmotor i nosen och se den göra loopings, roll och mycket annat ett femtiotal meter upp i luften. Här ligger vägen öppen för vars och ens fantasi!

Huvudidén är att en modell förses med en »klocka» av något slag, som med låg hastighet driver ett relativt stort hjul runt. Detta hjuls perefieri har urtag och förhöjningar, allteftersom man vill att modellen skall uppföra sig i luften. Mot detta hjul ligger i rät vinkel en fjäderbelastad arm, som i sin tur medelst stötstänger eller

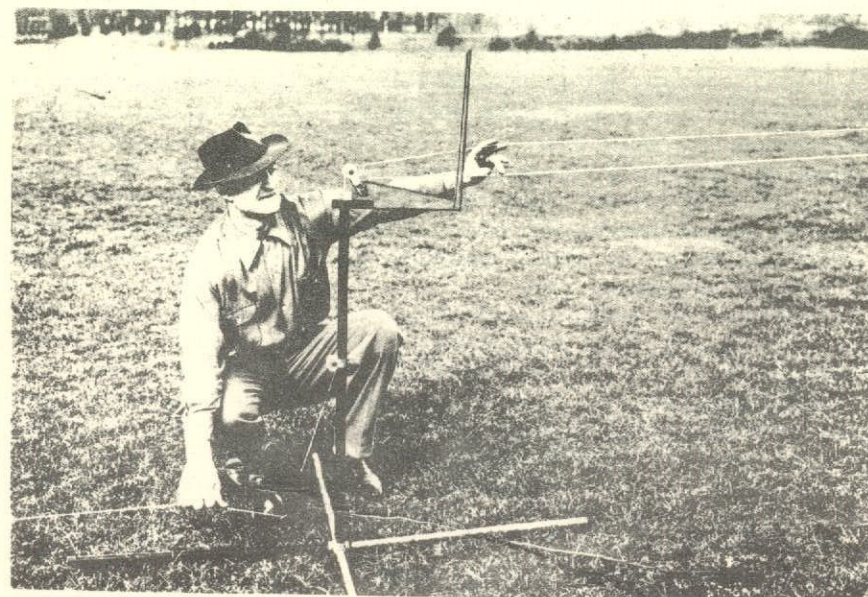
wires är förbunden med de olika roderorganen. Märkas bör, att man måste ha ett sådant hjul för varje organ. Om man sedan beräknar modellens hastighet och känner hjulets hastighet, kan man sedan räkna ut hur dessa urtag eller förhöjningar skall se ut, för att modellen skall utföra en perfekt roll eller looping eller någon annan manöver.

Är modellen stor nog, kan man givetvis montera in ett större urverk och därigenom kontrollera även andra manövrer och detaljer såsom flaps, landställ, förgasarinställning och motortid.

Utan tvivel kommer modellflygaren i närmare kontakt med det »riktiga» flyget i och med det att han börjar syssla med sådana saker som rörliga roder. Det går nämligen inte att hur som helst plocka ihop en kärra och slänga iväg den. Den verkligt kräsne flygaren och konstruktören måste nämligen avbalansera alla roder såväl statiskt som aerodynamiskt, så att dessa inte börjar pendla och slänga vid första bästa vindpust!

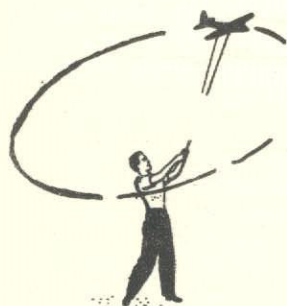
Det som kanske förvånar mest är hur stabil en modell blir under denna roderkontroll. Är roderutslagen sins emellan rätt beräknade (vilket inom parantes är en hel liten vetenskap för sig, innan man kommer underfund med en modells nyckel), blir man förvånad över hur »pall» kärran ligger i luften under alla de svängar man kan få den att göra. Självfallet bör rodren gå lätt på sina gångjärn och likaså bör tyngden reduceras till det minsta möjliga, så att de följer hjulets alla impulser. Nödvändigheten härav märker man snart!

En konstruktion, som förf. sett i praktiken, bestod av en liten 6 volts elmotor med stor nedväxling på motoraxeln, men denna var för tung för att passa till de små modeller vi hittills sett och samtidigt hade den olägenheten, att den förbrukade en massa ström, varför vi lämnar den idén så länge...



Med denna anordning behöver Jim Walker inte själv agera »påle».

K.-A. PETTERSSON:



Svenskt modellflyg

Det moderna svenska modellflyget började omkring år 1930 och utövades under några år i den då existerande Svenska Modellflygningsklubben »Eskader». År 1934 utkom den första svenska modellflyghandboken. »Modellplansflygning» hette den och författare var den kände och uppskattade, nu avlidne, redaktören Harald Martin. Denna första handbok var ypperlig för sin tid. I den beskrevs utförligt hur man bäst skulle konstruera och bygga gummimotordrivna modellflygplan. De anvisningar som gavs följde de erfarenheter författaren vunnit genom bygge och flygning med en modelltyp, som konstruerats av en herre vid namn Kurt Lundkvist i samarbete med Martin.

Genom Martins försorg såldes också byggsatser till dessa modeller och ganska många exemplar av denna typ, byggdes lite varstans i Sverige. En kort beskrivning av modellen kan vara på sin plats:

Kroppen var uppbyggd på femkantiga spant av tunn fanér. För gummimotorn nade cirkelrunda hål urtagits. Vingen var byggd av ribbor och spryglar av samma material som kroppen. Vingtipparna bestod av pianotråd. Stjärtpartiet var utformat av samma material eller av bambu. Landstället var gjort av bambu eller pianotråd medan klädseln utgjordes av siden.

År 1935 började några stockholmspojkar bygga gummimotormodeller efter engelska ritningar och främst var det modellen »Lincoln» som byggdes. Ingenjör Sven Wentzel, en av de få som skapat det svenska modellflyget, konstruerade efter någon tid en rent svensk typ, som var av ungefär samma klass som den engelska »Lincoln». »Gladan» kallades den och den torde för gamla och nya svenska modellflygare vara allt för känd för att behöva någon närmare presentation. »Gladan» blev en pionjärkonstruktion. Kroppen var uppbyggd av balsaribbor i fackverkskonstruktion och vingarna hade spryglar av balsafanér. Tidigare hade man inte använt balsa så mycket, men i och med »Gladans» tillkomst blev den med ens dominerande — i synnerhet för motormodellernas vidkommande.

»Gladan» hade vanlig enkel V-form på vingen och stjärtplan av lätt balsafanér, på vilket rektangulära ribbor limmats och slipats ner till lämplig profil.

Samma år — 1935 alltså — kom också flera stavmodeller, byggda helt i balsa, och så småningom kom också den ena lyckade typen efter den andra. Bland dem »Tummeliten», »Stormsvalan» m. fl.

1936 blev trion Björn Andersson, Sune och Börje Stark kända genom sina modeller med öron och dubbelfenor. Denna typ blev snart den allenarådande i hela Sverige. Trots det kanske dock en och annan följde de teorier, som tekn. dr. Arvid Palmgren lade fram i sin egen »Handbok för byggare av gummimotordrivna modellflygplan», en bok som utkom 1936.

Året därpå deltog svenska modellflygare för första gången i den kända och internationella Wakefieldtävlingen och fick vid denna lära sig en hel del nytt på modellflygområdet. Goda förbindelser knöts samtidigt med de utländska modellflygarna.

Samma år — 1937 — bildades också Folket i Bilds modellflygklubb och i samband därmed utkom »Modellflygets ABC», en handbok skriven av modellflygarnas modellflygare, nuvarande fabrikören Sven Wentzel. Utan överdrift kan man säga, att stora flertalet svenska gummimotormodellflygare hämtat sitt första vetande ur denna lilla gedigna bok.

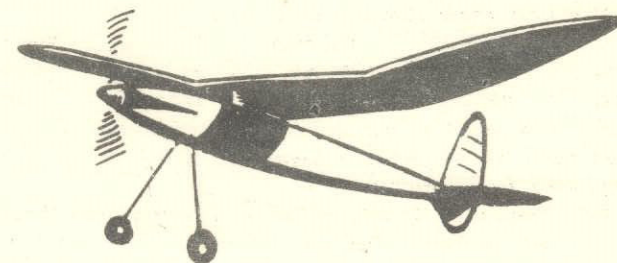
År 1938 började man kunna skönja det utländska inflytandet på modellernas konstruktion. Finesserna blev allt fler på modellerna — olika kuggväxlar började bli vanliga, ja, en och annan modell med fällbar propeller dök också upp och till och med en och annan med en utpräglad strömlinjeform.

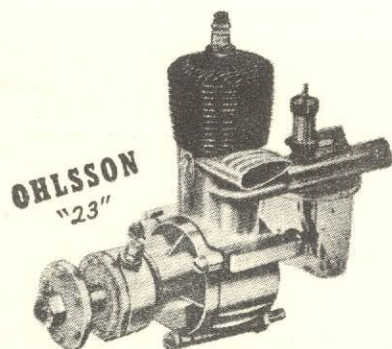
Dessa modeller rönt dock inte full uppskattning förrän år 1939, då Anders Deurell kom med sin berömda »Taifun». Den bestod av en kropp, utformad ur en balsastock och hade suveränt vackra linjer. Vingarna och stjärtplanen var elegant utformade och försedda med s. k. trosionsnäsor — dvs. balsaklädda fram- och bakkanter. Propellern var fällbar och landstället indragbart. Tyvärr visade sig »Taifuns» kropp väl svår att bygga, varför konstruktören ingalunda ville rekommendera den.

Betydligt bättre var då den kroppskonstruktion som denna tidnings redaktör lancerade när han framgångsrikt presenterade sin »Volo». Denna modell bestod av spant, som sedan kläddes med remsor av balsafлак. På detta sätt fick man lätt fram en god strömlinjeform. I stort sett var emellertid även denna modell svårbyggd för den genomsnittlige modellbyggaren.

År 1939 kunde man även se en del modeller med »omkopplare», dvs. en anordning som först låter en gummimotor dra propellern och när den är utgången kopplar in en andra motor.

→ 34





CYL. VOL. 3,8 CM³
CYL. DIAM. 16 MM.
SLAGLÄNGD 17,5 MM.
7.500 VARV PER MINUT
EFFEKT 1/6 HKR.
MOTORVIKT 130 GR.

2 "STORA"

BENSINMOTORER

Jag skall be att få presentera modellmotorn Ohlsson »60», som jag sedan någon tid grundligt prova't och vars egenskaper säkerligen intresserar den motorhungerige modellflygaren.

Under krigsåren blev vi här hemma i Sverige minsann inte bortskämda med bra modellmotorer. En och annan motor av tysk konstruktion och tillverkning letade sig visserligen hit, men gav varken modellflygaren, racerbilsentusiasten eller båt-fantasten några tillfällen till större utsvävningar.

Det var därför med stort och äkta intresse jag tog del av den nyinkomna Ohlsson motorn, som hittills anlänt i två storlekar — »60» på 9,84 ccm och »23» på 3,8 ccm. Båda är tillverkade vid världens största specialfabrik för modellmotorer — Ohlsson & Rice Manufacturing Company, Los Angeles, California, USA — och har importerats av modellfirman Aeromodeller i Stockholm, vars unge chef, Lennart Ekman, innehar generalagenturen för Skandinavien.

De två typerna skiljer sig från varandra huvudsakligen genom cylindervolymen, varför det som sägs i det följande likaväl gäller den mindre typen »23».

Men först några allmänna data! De är följande:

Typ	Cyl.vol.	Cyl.diam	Slaglängd	Varvtal	Effekt	Vikt
»60»	9,84 ccm	24 mm	22 mm	7.500	1/4 hkr	255 g
»23»	3,8 ccm	16 mm	17,5 mm	7.500	1/6 hkr	135 g

Man slås genast av den gedigna kvalitet motorerna tycks utstråla, en kvalitet, som med tanke på det förhållandevis låga priset, endast är möjlig tack vare en högt uppdriven serieproduktion.

Tvåtaktssystemet är det vanliga av 3-portstyp och tändsystemet det ordinarie med batteri och tändspole. Det som ställer motorn i särklass är emellertid detaljernas utförande och de gör, att man gärna uttalar sig i entusiastiska ordalag över motorerna.

Se bara på vevaxeln, där axel, balans och vevtapp är framställda ur ett enda alloystålstykke, ett åtskilligt omständligare och dyrare arbete men också mera pålitligt än det gängse förekommande med nitning och hårdlödning av detaljerna.

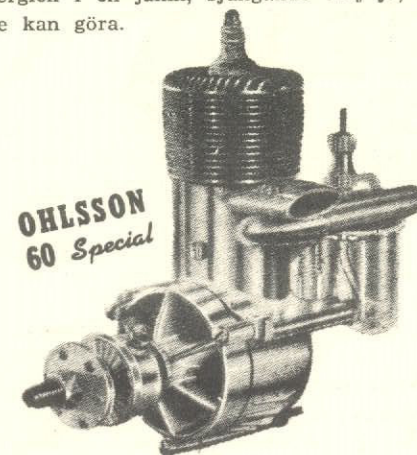
Cylindern, även den framställd av bästa stål, har inte mindre än fyrtiosex omsorgsfullt urfrästa kylflänsar, en viktig detalj som ofta nonchaleras i synnerhet vid billigare motorer, där kanske tre eller fyra ansetts till fyllest. Vid de höga varvtal dessa modellmotorer arbetar, är det av stor vikt, att värmetransporten sker effektivt enär annars en skärning lätt blir följden, varigenom hela motorn spolieras. Speciellt gäller detta motorer, placerade i bilar och båtar där propellervinden saknas och där fartvinden inte blir så stark.

Kolven är av stål, härdad och inslipad i cylindern enligt det numer allena rådande förfarandet utan kolvringar. Kolvringarna, som förr användes allmänt i de bättre motorerna, gav visserligen en god tätning, men de gick lätt sönder och förstörde då ofta cylinderloppet — vartill kom, att en nyinsatt kolvring för det mesta inte passade i ett redan inslitet lopp.

Vevstaken är av dural och försedd med bronslager i båda ändarna. Vevhuset är likaså av dural, pressgjutet och med ramlager av brons samt ett axialkullager för upptagande av propellertrycket, eller — och rättare sagt — dragningen.

Tändsystemet var, som jag nyss nämnde, av vanlig typ, men tändspolen visade sig vara något av det effektivaste man nånsin skådat. Förr måste man känka upp en större ackumulator var gång en ny motor skulle provköras, men den här lilla stackarn till spole gav fullgod gnista med ett begagnat ficklampsbatteri och den fungerar lika bra nu, ett par månader sedan det började användas. En del av äran får väl brytarmekanismen ta åt sig — spetsarna är av tungsten och brytaren garanteras arbeta tillfredsställande vid ett varvtal av 20.000 n/m. Vilket bör intressera fartdårarna alldeles särskilt...

Eftersom vi själva inte hade någon färdig propeller att tillgå, tillverkade vi en egenhändig sådan med följande dimensioner: D = 38 cm, S = 25,5 cm. Materialet var bok. Propellern blev väl lätt och jag fruktade faktiskt, att svängmassan skulle bli väl dålig för en ny motor. Men det var ogrundade farhågor — vid tredje rycket sprang motorn igång och gav ifrån sig ett härligt knatter och en mängd blå rök. Jag justerade nålventilen, knattret övergick i en jämn, sjungande ton, ja, motorn spann så fint en encylindrig tvåtaktare kan göra.



CYL. VOL 9,84 CM³
CYL. DIAM. 24 MM.
SLAGLÄNGD 22 MM.
7.500 VARV PER MINUT
EFFEKT 1/4 HKR.
MOTORVIKT 255 GR.

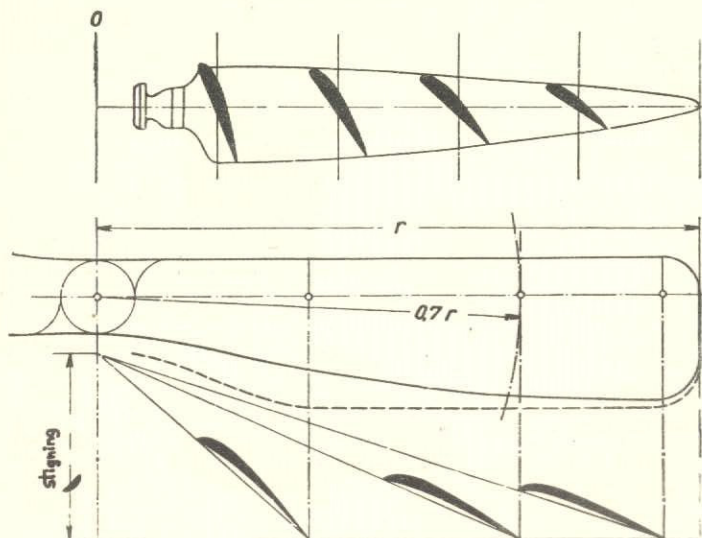
REYNOLDS TAL

OCH PROPELLERN

De lagar, som gäller för flygplanvingen, kan även tillämpas på propellern. I detta fall har visserligen centrifugalkrafterna ett visst inflytande på strömningen i det att gränsskiktspartiklarna erhåller en diametral rörelse varigenom strömningen kring propellerbladen något förbättras, vilket vi emellertid bortser från i fortsättningen.

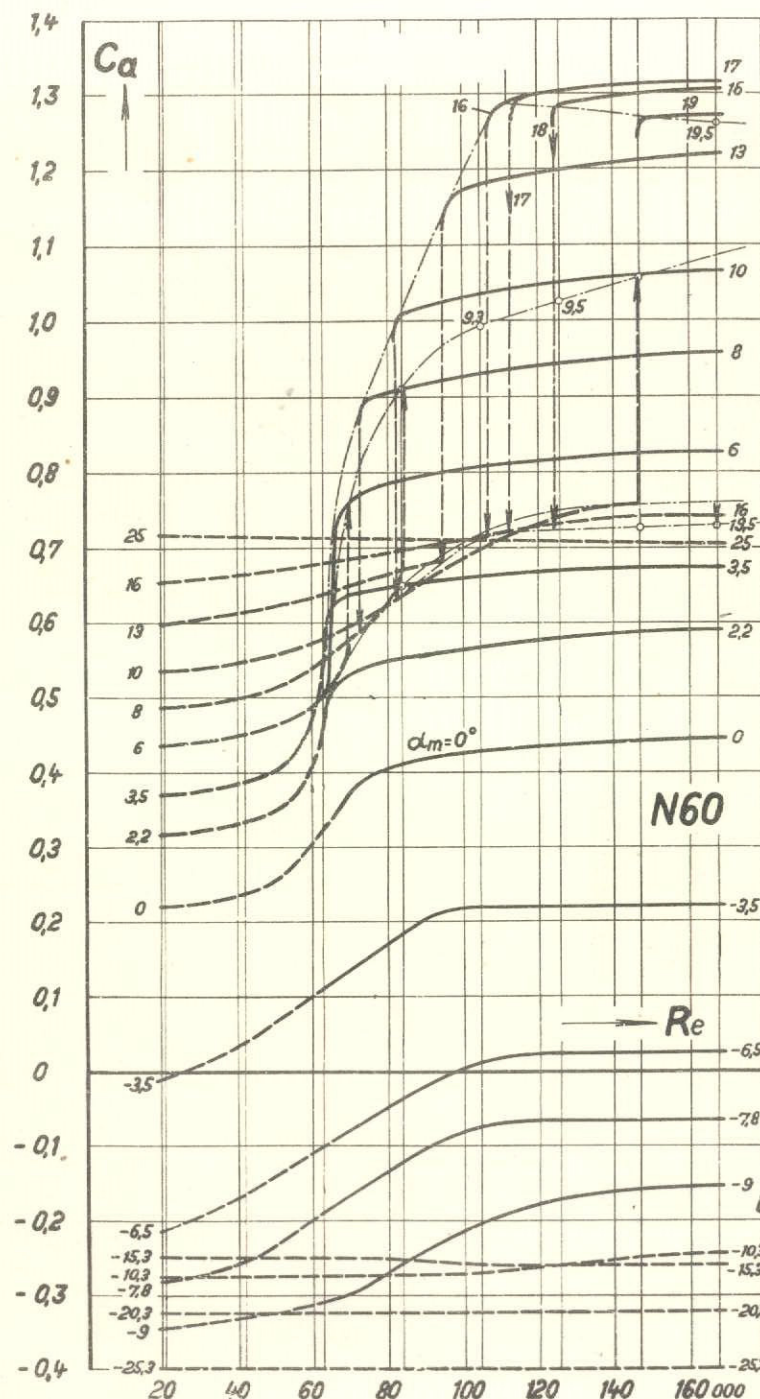
Invid propellerbladet är det Reynoldska talet litet för att sedan växa med avståndet från detta. Av denna anledning skall enligt försöksresultaten, som nåtts vid de prov som utförts för vingar, bladtvärsnittet invid navet alltså ha en tunn och spetsig profil. Av hållfasthetsskäl är detta emellertid svårt att ernå. Den närmast navet liggande delen av propellerbladet arbetar således under ogynnsamma förhållanden och ger likaledes dålig verkningsgrad. Vid en grov flygkropp är det även lämpligt att förse propellernavet med en strömlinjehuv (spinner), vilken dessutom ger förbättrad strömning i planets nos.

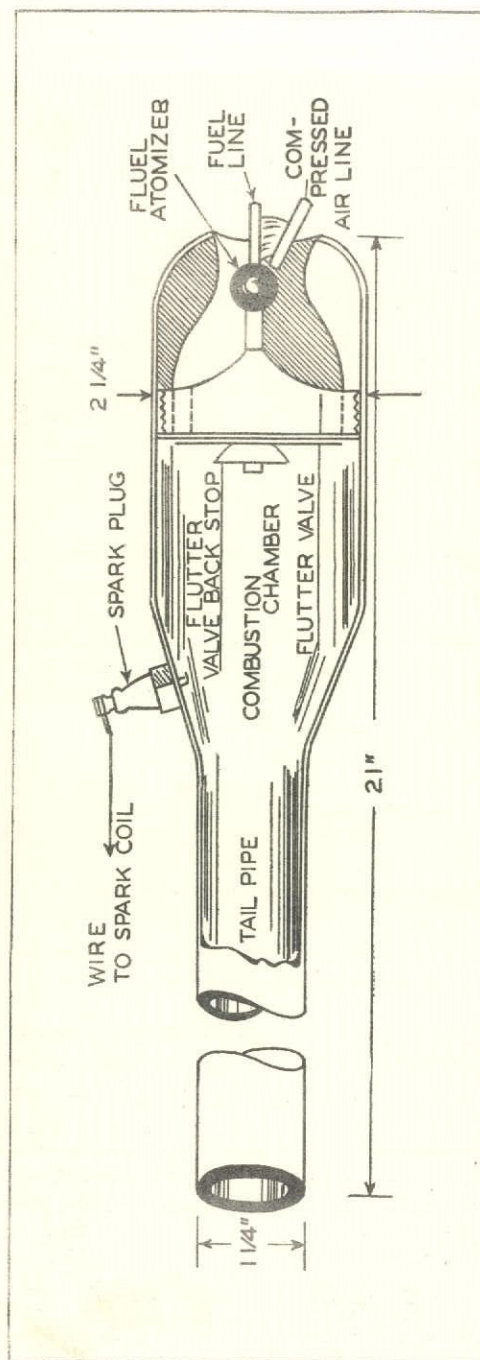
Liksom för vingen, gäller det tydligen även för propellern, att denna skall arbeta i det överkritiska området. I närheten av navet torde man nog som regel ej få räkna med att detta verkligen är fallet. Den tunna välvda plattan flyger överkritiskt redan vid $Re = 20.000$ och därför måste förhållandena vara sådana, att detta är



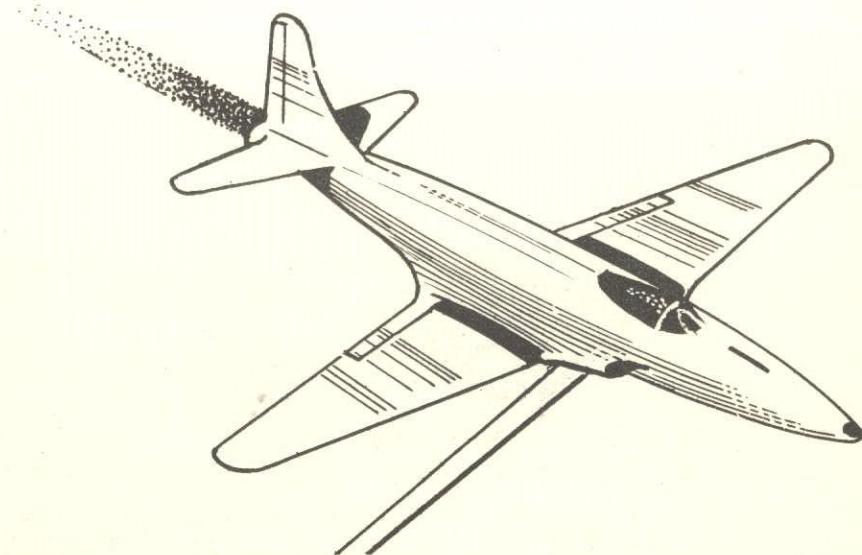
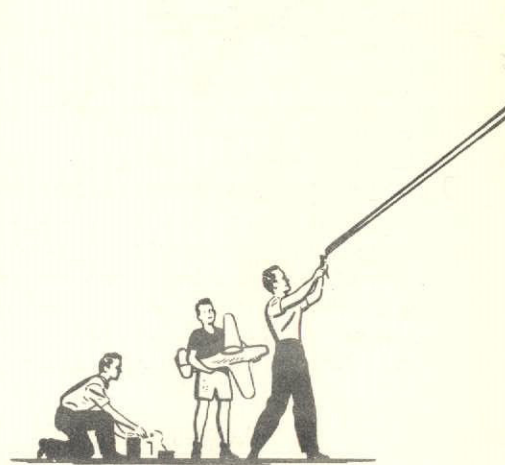
(Forts. i nästa n:r)

*Bearbetad
av
Tor Wiedling*





Reaktions- modeller!



Reaktionsdrivna modellplan hör till nyaste nytt i landet »over there», som till och med utlyst tävlingar mellan dessa nya, oerhört snabba modeller, som visslar fram med ett gällt ljud efter sig.

Redan nu har två amerikanska specialfirmor börjat tillverka dessa reaktionsaggregat, som är ungefär 60 cm långa och har en största diameter av 5 cm.

Deras konstruktion och funktionssätt framgår klart och tydligt av ritningarna på motstående sida, som visar ett typiskt amerikanskt aggregat, framställt till ett utförsäljningspris av ungefär 30 dollar.

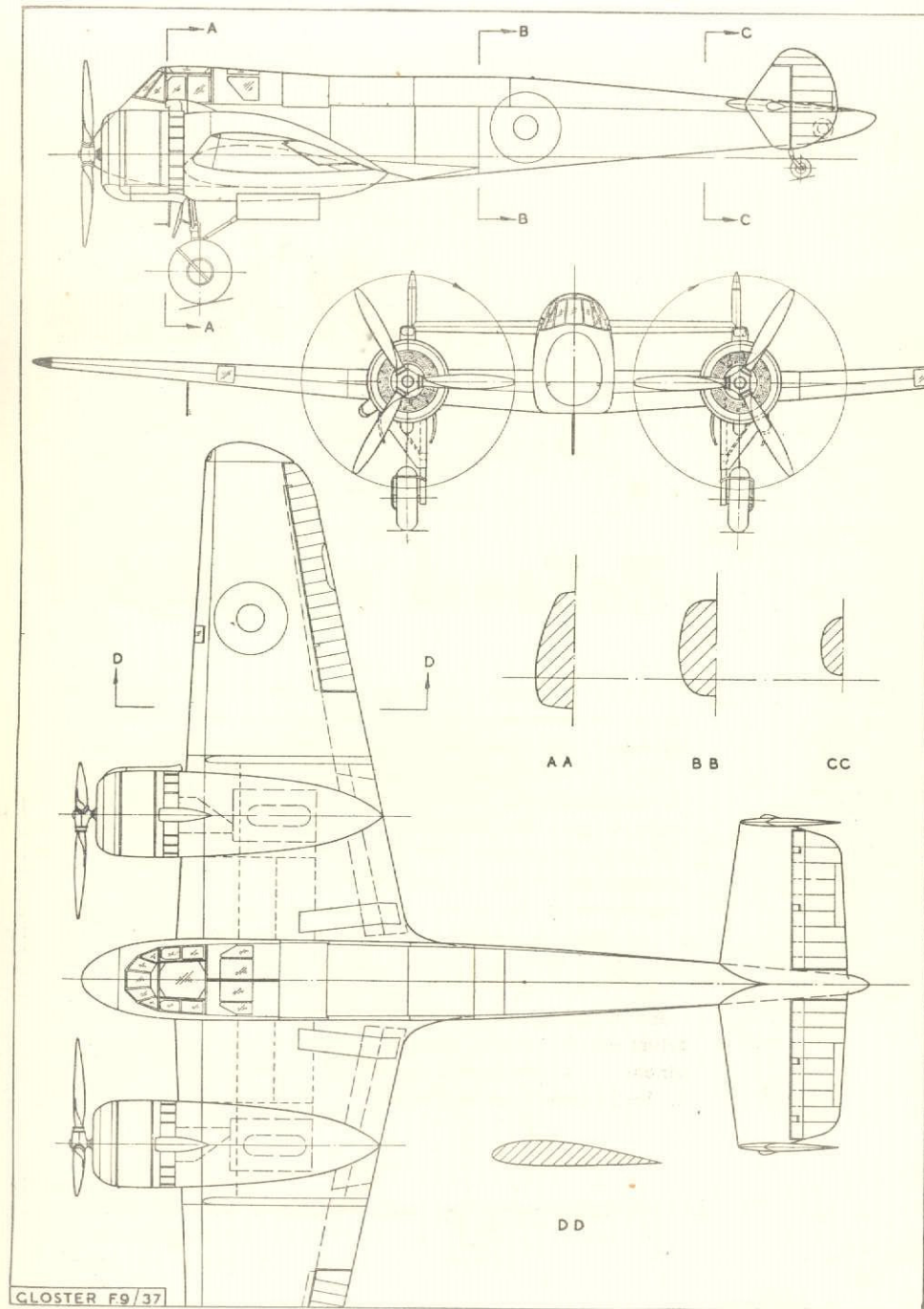
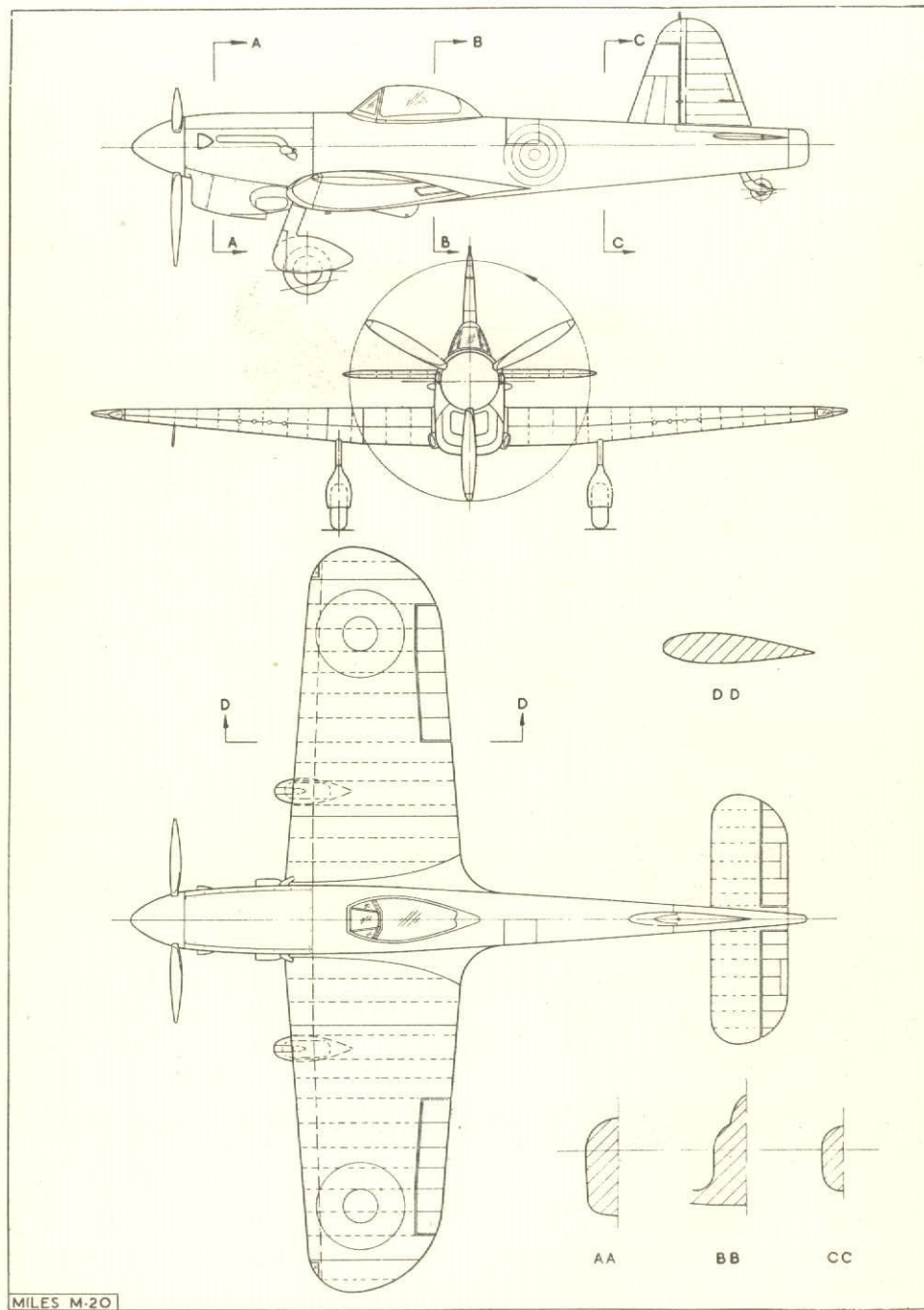
Motorerna är mycket lätta att starta och det nödvändiga bränslet är enkelt att installera. Luften presas in i aggregatet antingen med en vanlig cykelpump eller — vilket är att föredraga — med en bilpump. Under själva startögonblicket förbinds tändstiftet med en kraftig ackumulator, som emellertid kan kopplas från så snart motorn gått igång. Motorn stoppas genom att man helt enkelt täcker för luftintaget i aggregatets nos.

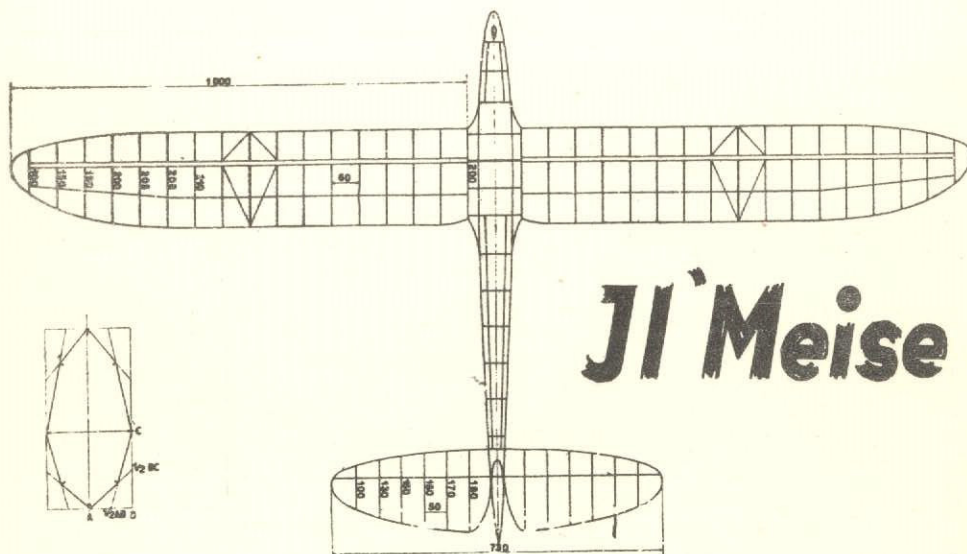
De flesta tror nog, att dessa små reaktionsaggregat lämnar efter sig en ordentlig eldflamma, men så är inte alls fallet. Man kan till och med hålla handen på 20 cm avstånd från aggregatet.

När man installerat sitt aggregat i en modell, måste man se till, att det kommer att ligga på ungefär 25 mm avstånd från modellens klädsel — aggregatet utvecklar nämligen en sådan hetta, att man lätt kan få kylskador på händerna, för att inte ta'a om risken att modellen brinner upp.

Red. har varit i tillfälle att se ett modellaggregat i funktion på en modell, men funnit att modellen får för stor hastighet, varigenom den blir ganska riskabel att flyga med. På grund av den höga hastigheten blir landningshastigheten även avsevärd, vilket för med sig, att aggregatet gärna skadas.

= senaste modellflygnytt





JI Meise

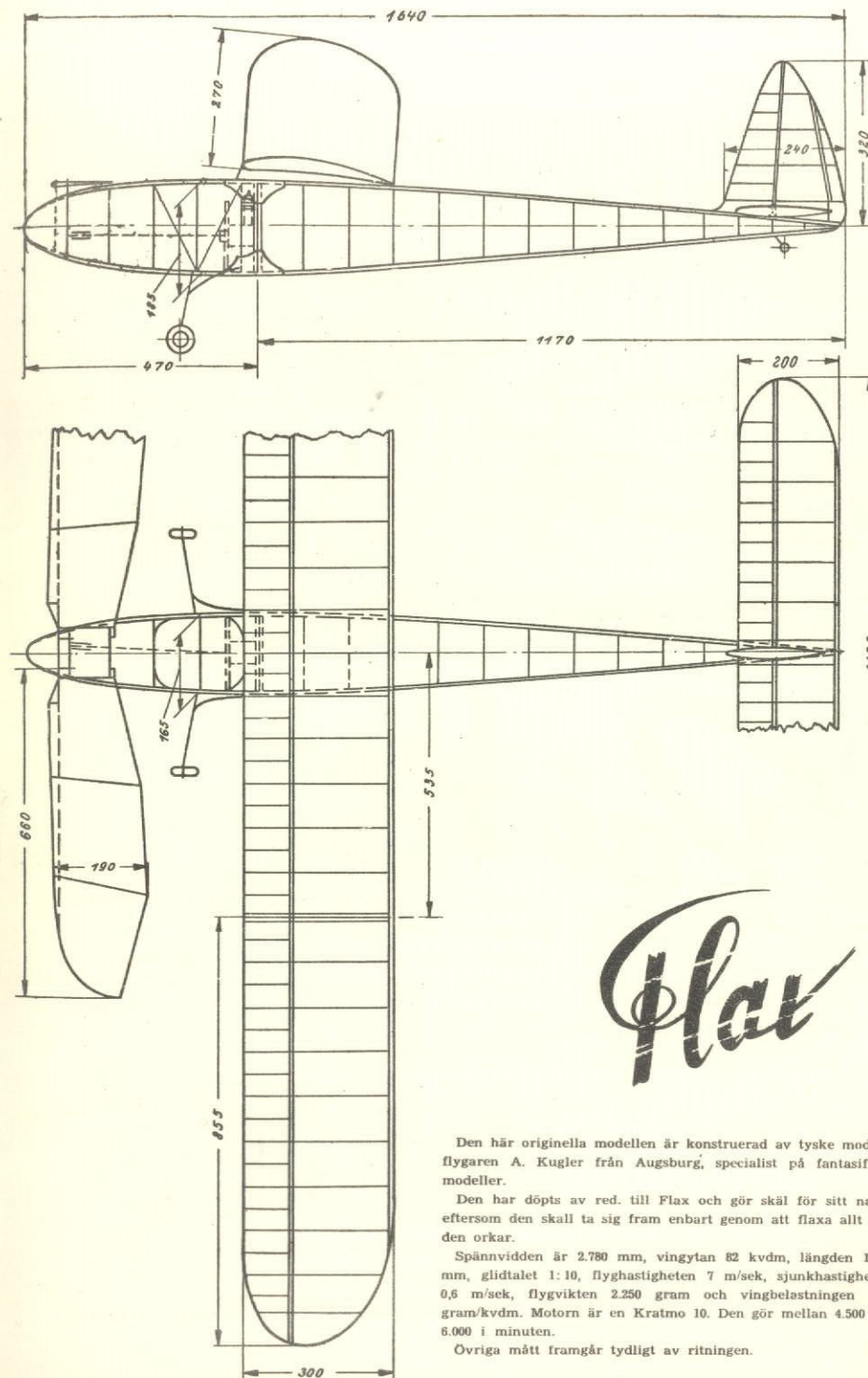
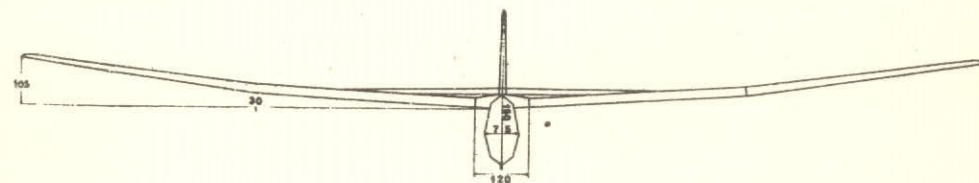
-italiensk segelmodell

Italienskt modellflyg har man inte hört mycket talas om. Visserligen vet man, att de italienska modellflygarna är experter på tändstiftsmotorer och dieselmotorer och att de älskar att bygga jättestora segelmodeller. Men mer vet man inte...

Red. har därför tagit upp kontakten med flera italienska modellflygexperter och organisationer och bitt dem samla ihop material över det italienska modellflyget för en presentation i Modellflygtidningen. Om någon tid återkommer vi alltså med mängder av italienskt modellflygmateriel!

Under tiden får vi nöja oss med den här tillfälliga skissen på en italiensk segelmodell, som vi fått direkt från Italien. Den visar klart och tydligt, att de italienska modellflygarna håller sig till vad vi i Sverige betraktar som gammalt och fornt.

Att modellen flyger — och flyger bra — råder emellertid inget tvivel om. Italienarna har ju gått om vulkaner med goda uppvindar... (Vilket kanske var väl stygt sagt av red. som annars är hyggligheten personifierad!)



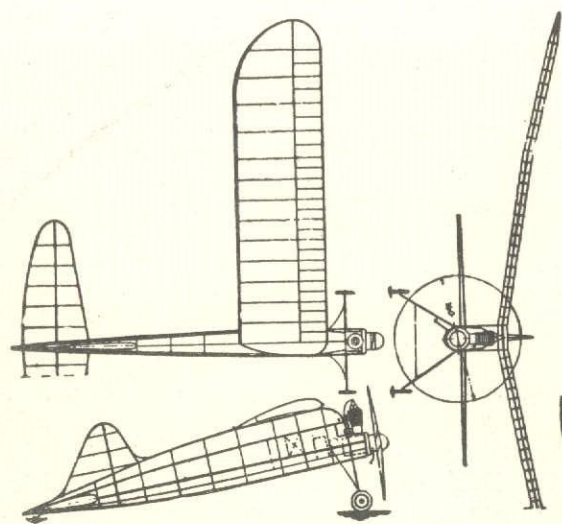
Flax

Den här originella modellen är konstruerad av tyske modellflygaren A. Kugler från Augsburg, specialist på fantasifulla modeller.

Den har döpts av red. till Flax och gör skäl för sitt namn eftersom den skall ta sig fram enbart genom att flaxa allt vad den orkar.

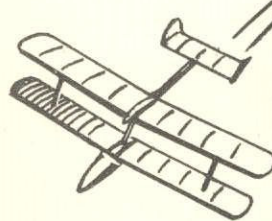
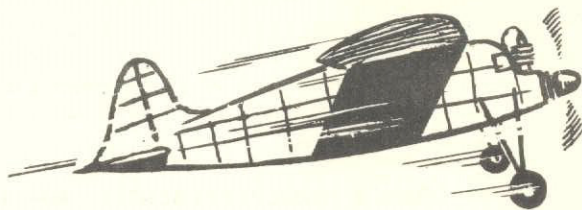
Spännvidden är 2.780 mm, vingytan 82 kvdm, längden 1.640 mm, glidtalet 1:10, flyghastigheten 7 m/sek, sjunkhastigheten 0,5 m/sek, flygvikten 2.250 gram och vingbelastningen 27,5 gram/kvdm. Motorn är en Kratmo 10. Den gör mellan 4.500 till 6.000 i minuten.

Övriga mått framgår tydligt av ritningen.

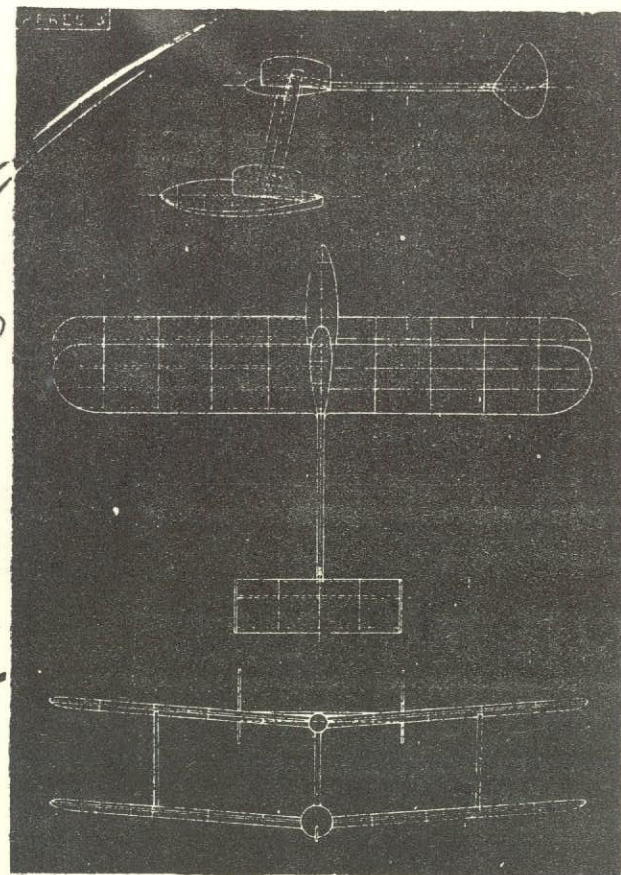


Dansk BENSINMOTORMODELL "Pai Hoo"

Konstr: Tekn.stud.E.Rasmussen
Motor: Kratmo.1/3 hk
Modellen innehar ett icke-offi-
ciellt distansrekord på 12,5 km
och ett lika officiellt flyg-
tidsrekord på 1 tim.50 min.



Originellt

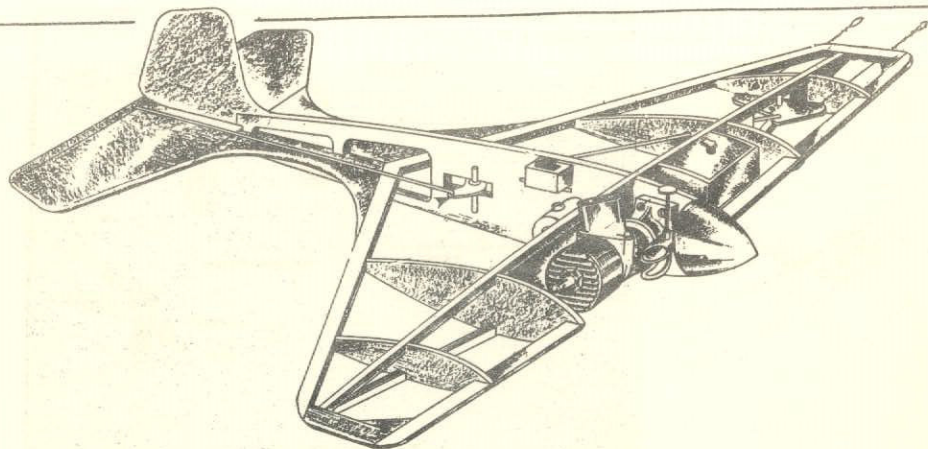


Att modellflygarna i Palestina inte är främmande för allt vad originellt heter, framgår av översiktsritningen härövan. Den visar en segelmodell, konstruerad av doktor Fidia J. Piattelli, chef för modellflygarna i Palestina. Modellen är konstruerad efter nya aerodynamiska principer, som doktor Piattelli dragit upp. Den är för övrigt byggd inte i balsa utan i vanligt trämaterial. Modellens flygegenskaper lär, enligt vår engelska kollega Aeromodeller, vara utmärkta.

MEDELAND

Var och en som sänder in namn och adress till Hallvigs Förlag, Tunnelgatan 15, Stockholm erhåller gratis de »Nyheter från Hallvigs Förlag» som regelbundet distribueras från och med augusti månad.

Aero . Flygnytt från AERO . Hobbymagasinet
Modellflygtidningen . Flyg-Bilden . Flyg-Bazaren
Musik-Bazaren . Hallvigs Förlag



Super Bat

Amerikanska modelltidningen Model Craftsman har i ett av de senaste numren en högtintressant modell, konstruerad av tidningens modellflygredaktör Leon Shulman och kallad Super Bat.

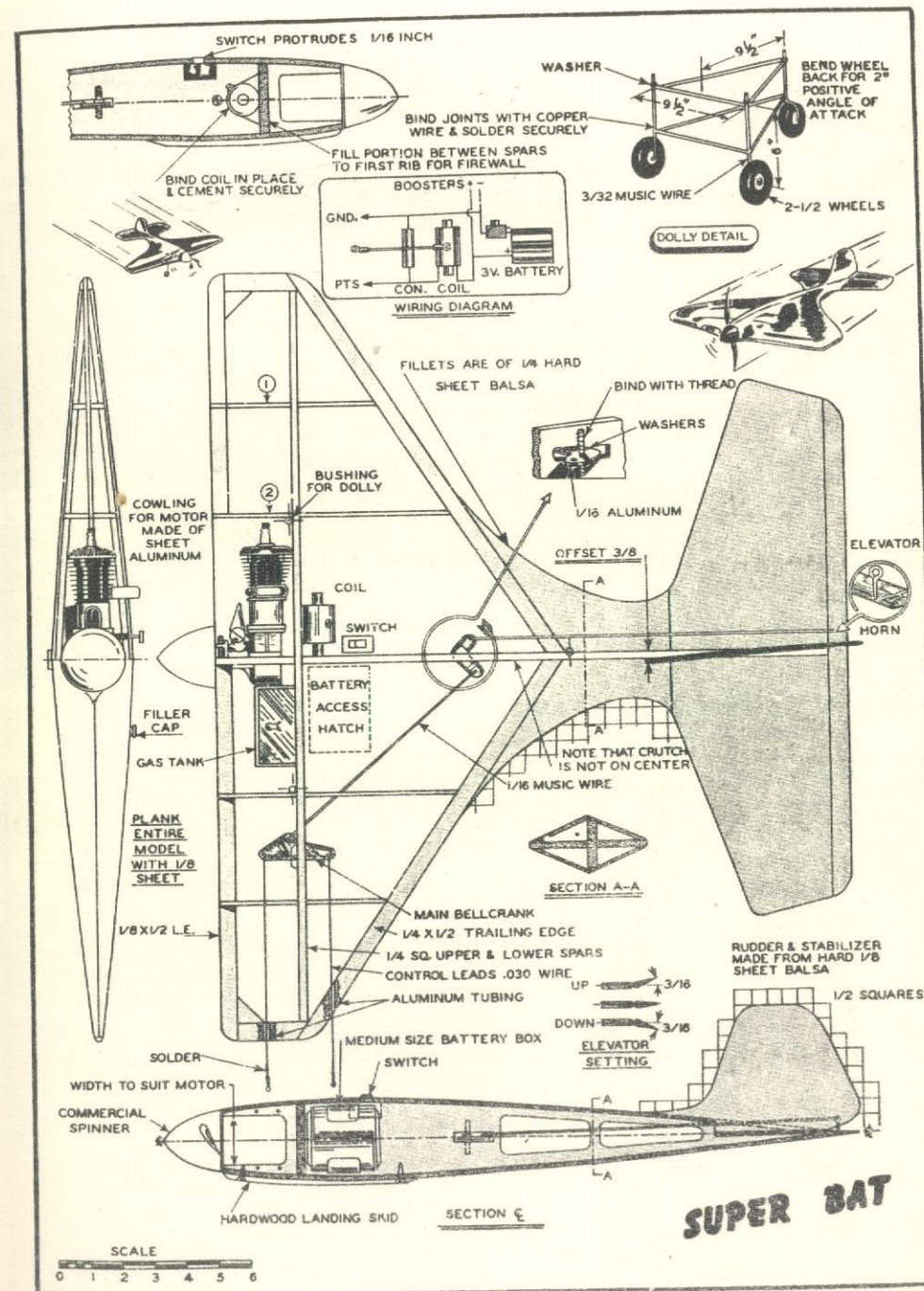
Modellen är avsedd för s. k. U-kontroll. Den är mycket originellt utformad med en liggande tändstiftsmotor inkaplad i den lilla, trekantiga vingens framkant.

Utformningen i övrigt framgår av ritningen på nästa sida. Vi har reproducerat den direkt efter den amerikanska tidningen och inte brytt oss om att vare sig rita om modellen eller förse den med svensk text, eftersom vi förmodar, att det är ytterst få nordiska modellflygare som tänker bygga den. Den är väl lite för avancerad för att bli omtyckt av stora flertalet modellflygare här, i Norden...

Modellen är emellertid i vilket fall som helst en mycket god representant för det i Amerika nu synnerligen populära U-kontrollflyget. Att den sedan är konstruerad av Leon Shulman, ett av det amerikanska modellflygets stora namn, är ett särskilt plus.

Enligt vad red. erfarit håller för övrigt flera svenska modellfirmor på att lägga upp byggsatser till svenska modeller för U-kontroll. Bl. a. kommer AB Avesta Modellflygindustri — kända för bra och billigt material — att inom kort föra några U-modeller i marknaden.

I nr 3 av tidningen Hobby-magasinet finns även en ritning på en av de första svenska U-modellerna, konstruerad av modellflygexperten Tage Nissvik.





Läsarna HAR ORDET

Det är med vemod man konstaterar att det svenska modellflyget i år inträtt i en farlig downperiod. Vilken skillnad märks ej mot 1945, då modellflyget här fick ett fantastiskt uppsving. Många nya och bra konstruktioner såg dagens ljus och tävlingsverksamheten var synnerligen livlig. Den övriga världen har säkert väntat sig en stark konkurrens av vårt modellflyg vid kommande tävlingar. Därför är det just nu så farligt ifall något dödligt inträder i modellflygsporten. Skall det svenska modellflyget ha någon som helst chans att hävda sig i den tävlingskonkurrens, som kanske redan nästa år uppstår på den internationella modellflygfronten, måste stora krafftåg göras redan nu.

Vad beror då detta dödliga på?

Ja, det är inte lätt att svara härpå. En starkt bidragande orsak är kanske att söka hos ledningen för respektive klub-



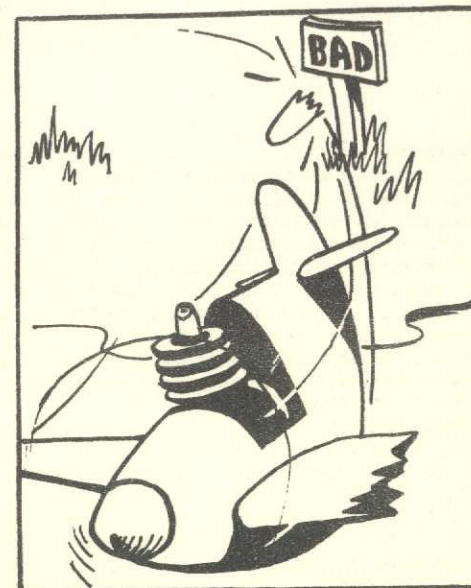
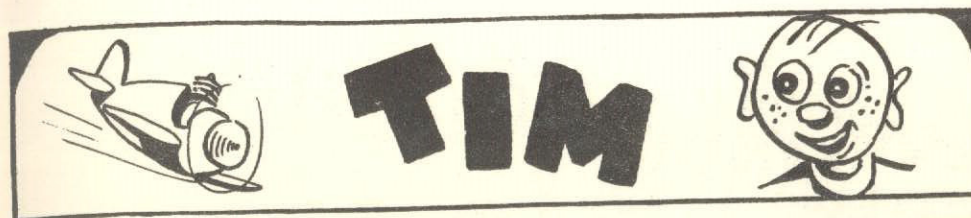
- När går nästa tåg?
- Det beror på vart ni skal
- På toaletten...

bar. Denna har kanske suttit kvar länge och haft för mycket arbete, vilket inte alla gånger givit något positivt resultat och då är det inte långt borta att ledningen »ger Johan» i allt samman. Det är därför av vikt att ständigt ha nya och energiska ledare. Att styra en modellflygklubb är faktiskt inte någon semester, vilket många tror. Har klubben ett 30-tal medlemmar får klubbledaren ägna sig mycket mer åt klubbens styrelse, än den aktive medlemmen ägnar sig åt själva sporten. Klubbledaren hinner inte att själv bygga eller tävla något och då slappnar intresset fort. Därför bör klubbledaren ej sitta kvar mer än 1-2 år, trots att han vunnit många värdefulla erfarenheter. En annan orsak till att modellflyget gått tillbaka är säkert att det göres alldeles för lite reklam för denna sport här i Sverige i motsats till t. ex. den i Amerika. Varje större klubb borde ha en särskild skribent, som i ortspresen kunde hålla allmänheten underrättad om vad som händer på modellflygsportens område. Att arrangera en uppvisning och hålla propagandamöte är också mycket värdefullt under förutsättning att man kan få fram ett omväxlande och väloljat program. Kan man inte det, så gör en dylik propagandaaktion mera »skada än nytta. Allmänheten är nämligen nu ytterst kräsen när det gäller offentliga uppvisningar.

Så en maning till de nya klubbarna. Sätt full fart på byggverksamheten, arrangera minst ett par tävlingar i månaden samt sätt fart på medlemsvärningen, så kommer nog allmänhetens intresse så småningom.

Som sagt måste en allmän uppräckning inom svenskt modellflyg komma till stånd med det snaraste. Modellflygare! Känn det som vars och ens plikt att nu slå ett stort slag för denna trevliga sport, som ger utövaren en så härlig känsla av tillfredsställelse och skaparförmåga.

B. J-n.



Modellflygnytt

I K O R T H E T

SVERIGE:

Tävlings tiden för Stockholms-Tidningens modellbyggare tävling har utsträckts till lördagen den 17 augusti 1946. Tävligen är arrangerad i samarbete med Wentzels. Det gäller för modellbyggarna att bygga en replikamodell av Stockholms-Tidningens och Aftonbladets vackra amfibie Viking II.

Firma Aeromodeller i Stockholm har nyligen fått in en sändning amerikanska timers av utmärkt kvalitet.

DANMARK:

Ungefär ett år efter det dansken Mogens Erdrup från Odense Model-Flyveklub med sin ME-14 flög 85 km, har FAI godkänt denna distansflygning som officiellt världsrekord, det första och enda internationella rekord danskt flyg har för närvarande.

Danske modellflygaren Per Weishaupt har utsetts till instruktör för det danska modellflyget.

Dansk Modellflyver Union har mottagit inbjudan till modellflygläget i Jämsjärvi, vilket nu ägt rum, samt till den nordiska landskampen i Björneborg 17-18 augusti. På grund av valutasvårigheter kan danskarna endast sända 4 man till landskampen.

DM för gummimotormodeller avhölls av de danska modellflygarna den 28 juli i Roskilde.

DM för segelmodeller skall avhållas i Fredericia den 25 augusti.

De danska mästerskapen för inomhusmodeller avhölls i Odense den 7 april. Danmarks mästare för tredje gången blev Otto Jespersen, Odense Modellflyve-Klub, med tiden 2.07.8. Andre man blev Chr. Rødsjer, Sportsflyveklubben i Köpenhamn, med 2.04.0. — Då intresset för inomhusmodellerna visat sig minimalt i Danmark, är det tvivelaktigt ifall nya mästerskap kommer att anordnas nästa år.

NORGE:

Flying heter den för närvarande enda norska flygtidskriften. Den ägnar varje månad ett par sidor åt modellflyget. Redaktör för tidskriften är Sverre Thoresen. Lösnummer av Flying kan erhållas i de största depeschbyråerna eller direkt från Hallvigs Förlag, Tunnelgatan 15, Stockholm, som även åtar sig förmedling av prenumerationer på tidningen, som kostar 14 kronor.

Teknik för Alle är den norska motsvarigheten till Hobby-magasinet. Tidningen utkommer 2 gånger i månaden och ägnar ett par sidor åt modellflyg. Lösnummer kostar 50 öre och prenumeration 10 kronor för helår och 6 kronor för halvår. Hallvigs Förlag, Tunnelgatan 15, Stockholm, förmedlar gärna kontakten mellan den norska tidningen och de svenska modellflygarna.

ENGLAND:

De engelska modellflygarna börjar bli alltmer intresserade av dieselmotorer. Flera sådana motorer har redan sett dagens ljus och en har gått i serieproduktion och väntas komma i allmänna marknaden om några få månader.

USA:

Nylon kommer kanske att kunna ersätta både japanpapper, bambupapper och siden som klädsel för modellplan. Amerikanska modellflygexperter håller för närvarande på att undersöka ifall nylonet har tillräckligt goda egenskaper.

Model Aviation heter den amerikanska motsvarigheten till det svenska modellflygorganet Modellflygaren. Tidningen är på åtta sidor och bekostas av de amerikanska modellfirmorna och modelltidsskrifterna. Tidningen går ut gratis till alla modellflygare.

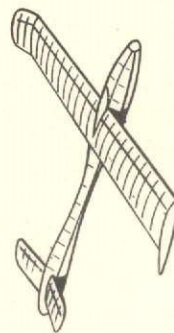
SCHWEIZ:

Schweizaren Emil Glunkins vackra segelmodellkonstruktion G. 41 satte nyligen världsrekord genom att flyga 2 timmar och 21 minuter. Modellen var byggd av Trangott Haslach.

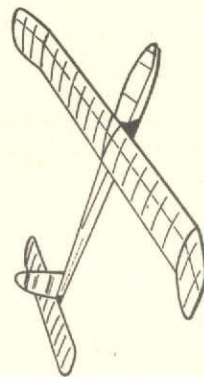
Modellflygare!

Härmed har vi nöjet meddela att vi öppnat en modellflygindustri i Norrland.

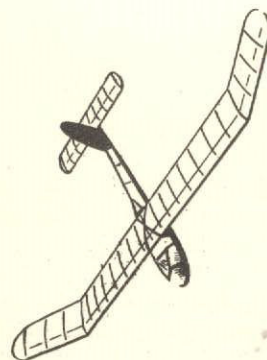
Det är vår absoluta avsikt att tillhandahålla ärade kunder de allra bästa kvalitéer av såväl byggsatser som andra materialer.



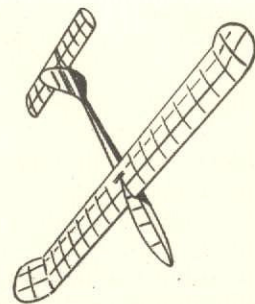
"ZYRRAC" spv 144 cm.
En förnämlig tävlingsmodell. Byggsatsen innehåller färdiga spryglar, diplompapper, ritning, balsalim m. m. Pris pr byggsats kr. 9:—.



"KORPEN" spv 98 cm.
Vacker, lättbyggd modell med god flygförmåga. Byggsatsen innehåller färdiga spryglar, diplompapper, ritning, balsalim m. m. Pris pr byggsats kr. 5:50.



"TICO-TICO" spv 180 cm.
Årets slag. Byggsatsen innehåller allt erforderligt material för byggandet. Pris pr byggsats kr. 9:50.



"SAPPO" spv 97 cm.
En välflygande, termikkänslig tävlingsmodell. Byggsatsen innehåller färdiga spryglar, diplompapper, ritning, balsalim m. m. Pris pr byggsats kr. 5:50.

Vår första katalog har nu utkommit med massor av intressanta nyheter, bl. a. segelmodeller, skalamodeller, dieselmotorer, ritningar m. m. Sändes mot 30 öre i frimärken.

Norrlands Modellflygindustri
U M E Å

Enklaste sättet att skaffa sig ett urverk är att plocka isär en gammal ringklocka av lagom storlek, varefter man sågar och filar bort den del, som innehåller ringverket eller ungefär hälften. Vidare tar man bort den s. k. spindeln, dvs. den del som »tickar» fram och tillbaka och bestämmer klockans fart. På näst sista kugg-hjulets axel monterar man ett svänghjul, som håller det nu erhållna urets fart någorlunda konstant. Skulle timern trots allt gå för fort, får man montera på någon broms av något slag. Lagom fart erhålles, då timvisarens axel vrider sig ett varv på 1 à 2 minuter. Den exakta tiden kan man bestämma själv med den ovan omtalade bromsen. Naturligtvis kan man få ännu längre tid, beroende helt och hållet på vilket slags timer man begagnar. Ju större den är, desto starkare och driftsäkrare blir den. Det är nämligen ingen idé att begagna sig av för små och svaga klockor, ty det kan hända, att de inte kan dra »manöverhjulet» runt, allra minst om det är försett med alltför kraftiga urtag och förhöjningar. Av det sagda kan man även dra den

slutsatsen, att belastningsfjädern ej heller får vara för kraftig, så att den vilar med för stort tryck mot skivan.

En annan sak, som är rätt svår att bemästra, är att få upp modellen på bra höjd, innan mekanismen börjar fungera. Detta är givetvis till största delen en ren trimningssak, men man bör tänka därpå, när man ritar upp manöverhjulets kontur. För något år sedan stod det omtalat i en engelsk tidskrift om en engelsman, som konstruerat något slags störbombplan, försett med en miniatyrbarograf, som måste justeras för var dag. Denna apparat var förbunden med manöverarmen, som skötte om dykningen. När modellen nått 30 meter och däröver frikopplades manöverarmen och låstes i neutralt läge, så fort planet kommit under 30 meters-strecket igen. Självfallet är detta en mycket bra sak, men alltför komplicerad och ömtålig, för att inte säga dyrbar, varför det i så fall vore bra mycket bättre att gå över till radiostyrning, som i sådant fall vore mycket säkrare.

Går man in för att kontrollera flera roder på en gång, kan man lämpligen montera manöverskiivorna på samma axel med något avstånd från varandra. Därigenom kan man lättast kontrollera, att flera manövrer sker samtidigt samt att de även kommer i neutralt läge vid start och landning. Dessutom tar de minsta plats vid ett sådant arrangemang.

Större svårighet erbjuder då fastsättandet av dem på timvisarens axel, men man får försöka förlänga denna axel, t. ex. att löda på ett mässingsrör och lagra den andra ändan i ett litet kullager. Sedan trär man på skiivorna på röret. Man bör för övrigt söka minska friktionen och vikten till ett minimum, så att ej för stor kraft åtgår för att få det hela att fungera. Det betalar sig alltså att vara noggrann och göra allt med största precision.

Bästa sättet att överföra kraften från manöverhjulet till rodren är att begagna sig av den tunna wire, som finns i radioapparater eller som används att vinscha upp mindre segelmodeller med. Diametern bör för ett plan med 1/7—1/10 hkr vara

0,5 mm. Wiren lagras i glaspärlor (ej metall med skarpa kanter), vilka limmas fast i träet. Vid skarpa vinklar (över 45°) måste man använda sig av bryttrissor, ty annars löper wiren inte lätt nog och kan haka upp sig. Till större modeller, dvs. plan med motorer på 15 hkr eller mer är det bättre att använda sig av 0,75 mm pianotråd samt stora trissor vid skarpa vinklar. Trissor måste i nästan vilket fall som helst komma till användning, om man vill ha rörliga skevroder.

Som man finner av ovanstående, kan utförandet variera i det oändliga, varför var och en får låta sin egen experimentlusta få fritt spelrum.



AERO

— de flygsinnades egen tidning



Vi går med stormsteg mot den efterlängtnade flygaldern och för var dag blir allt fler flygsinnade. AERO heter de flygsinnades tidning, som genom sin populära stil även riktar sig till de icke flygintresserade — till dem som ännu inte hunnit få kontakt med flyget. Genom sina goda medarbetare och förbindelser över hela världen är AERO synnerligen aktuell och vederhäftig. AERO behandlar såväl motorflyg som segel- och modellflyg.

Du får modellflygmateriel

av högsta kvalité till verkligt låga priser.

Du får garanti för full belåtenhet med retur- eller utbytesrätt om du gör dina inköp från STAG.

Sänd genast nedanstående kupong samt 30 öre i frimärken och du får vår utförliga katalog för 1946 jämte de senaste tilläggen med nyheter, bl. a. vår nya prislista å Balsa-artiklar med landets lägsta priser.

STAG - Bollnäs

Jag önskar Eder katalog med tillägg å nyheter och sänder härmed 30 öre i frimärken.

Namn

Adress

Var vänlig texta tydligt — tack!

Modellf. 1.

När kriget kom, och det blev total avspärrning mot väster, försvann balsan och gummisnodden — och därmed motormodellkonstruktionerna. Det är endast ett ringa fåtal modellflygare, med Karl-Erik Landegren från Västerås i spetsen, som skapat nya gummimotormodeller under kriget.

År 1940 började de första svenska segelmodellkonstruktionerna se dagens ljus. Det var främst modellflygarna i Linköping som slog stora slag för dessa modelltyper. Samtliga nya modeller var konstruerade på basis av de erfarenheter de svenska modellflygarna rönt med tyska modeller. Spännvidden höll sig omkring 2 meter och vingbelastningen var 22—25 gram/kvdm. Konstruktionen bestod av ovala kroppsspant och en mängd longeronger. Vingen var uppbyggd av kraftiga balkar och spryglar.

Intill sommaren 1943 följde samtliga konstruktörer här i Sverige de principer som dragits upp av linköpingsflygarna. På grund av den kraftiga konstruktionen och klädseln — siden — var det möjligt att bygga in olika tekniska anordningar, t. ex. pendelroder för att underlätta starten.

Intresset för bensinmotormodeller har inte varit särskilt stort i Sverige. Detta naturligtvis mycket beroende på att de motorer av amerikanskt ursprung, som salufördes i vårt land före och under kriget var allt för dyra i inköp. Likväl fanns det en hel del modellflygare, som pysslade med detta slags modellplan. Deras antal ökades högst avsevärt, när Sven Wentzel började saluföra motorer av märket Brown Junior, en slitstark kvalitetsmotor.

Mot slutet av 1939 kom den första svenska modellmotorn i marknaden. Konstruktör och tillverkare var den i Sverige bosatte italienske musikern Carlo Pinotti i Malmö. Motorn, som tillverkades i två storlekar och kallades GP-motorn, visade sig vara slitstark och effektiv och den fick stor spridning såväl i vårt eget land som i våra grannländer.

Våren 1940 kom den första helsvenska bensinmodellkonstruktionen i marknaden. Konstruktör var Sven Truedsson, som sålde byggsatser och ritningar på modellen genom sin egen modellfirma. Modellen döptes till GP-Special.

I slutet av år 1941 publicerade Gösta Hellström en synnerligen vacker modell med GP-motor, som kallades SFT-2. Hellström var även pionjär inom dieselmodellflyget. Tillsammans med Ivan Rogstadius gjorde han sina första försök år 1942. Motorn de använde sig av, var en av Ivan Rogstadius omarbetad konstruktion av den schweiziska Dyno diesel.

År 1941 började intresset för s. k. replikamodeller bli mer allmänt och det har under årens lopp blivit allt större. Även skalamodellernas anhängare har under årens lopp blivit många, men tyvärr saknas fortfarande ordentliga ritningar till detta slags modeller.

1943 lancerades i Sverige segelmodeller konstruerade enligt de principer tysken F. W. Schmitz angett i sin bok „Aerodynamik des Flugmodells“. Första gången dessa modeller visades upp inför en större publik var vid SM i Västerås. Modellerna bestod av en stav och en nosplatta av furu. Fenan var placerad under staven. Den ersatte en del konstruktörer nosplattan med en liten kropp, uppbyggd enligt den gamla principen. Dessa modelltyper har skämtsamt kallats för „älgar“ respektive „påskägg“.



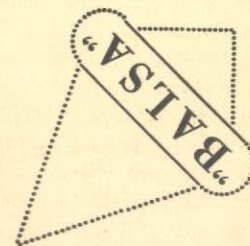
Hobby-Magasinet

— tidningen för händigt folk

HOBBY-MAGASINET är tidningen för hobbyister och andra händiga personer. Det är tidningen för dem, som samlar frimärken, insekter eller tidningsurklipp eller kanske rent av buggar modelljärnvägar och modellflygplan. Eller för dem, som broderar — liksom Kungen i egen hög person. Även HOBBY-MAGASINET har medarbetare och förbindelser världen runt. Det är kort och gott tidningen för alla och envar.



Modellflygare!



Nu har vi fått "Balsa". Det öppnar stora möjligheter för Eder. — Vi lagerföra lister och flak i de vanl. dimensionerna. Vi har även från Amerika fått en del byggsatser för spanthygge. Det är dessa byggsatser som vi länge gått och väntat på. — Allt vad Ni behöver för Eder hobby köper Ni med fördel hos:

MODEL-CRAFT
KUNGSGAT. 7, MALMÖ

Katalog N:r 3 jämte M. C.-nytt sändes mot 35 öre i frimärken.