



2 bra böcker

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

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

Rekvirera från



FÖRLAG Tunnelgatan 15 - Stockholm

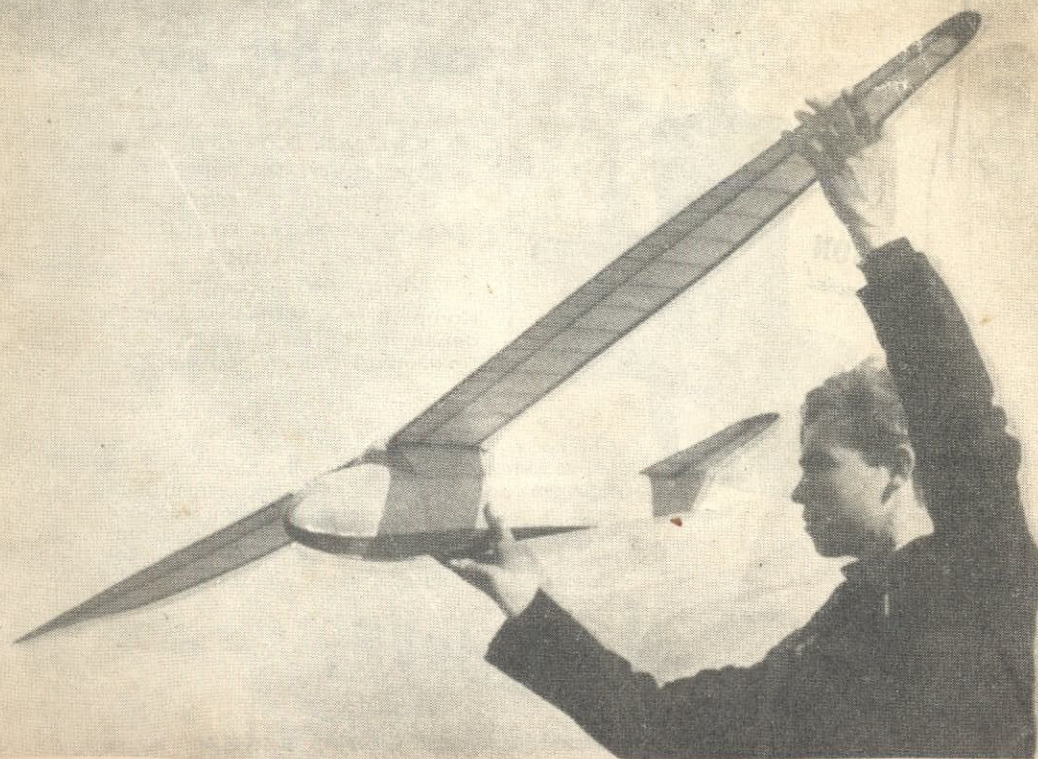
Lindarnas tr., Falun 1946

MODELLFLYG -TIDNINGEN

Nr 2

1946

Pris 50 öre



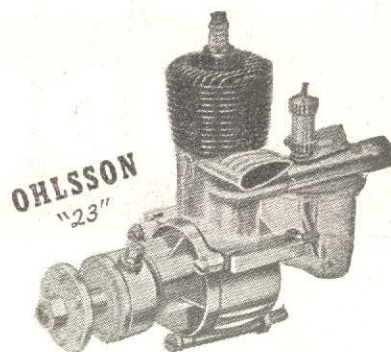
"Löwen" till Modellflygtidningen

2 "stora" bensinmotorer för modellflygaren

OHLSSON "23"

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

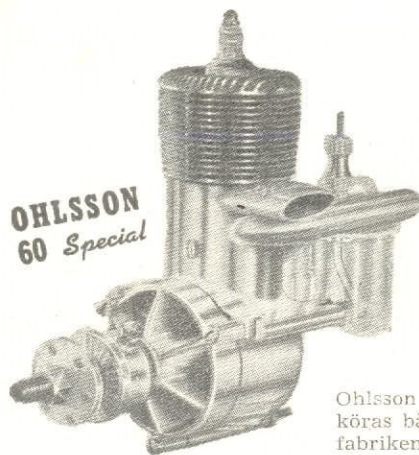
Komplett med tändspole, kondensator och tank
(inkl. oms.) Pris kr. **95: -**



OHLSSON "60"

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

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



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

GENERALAGENT

AerModeller

Box 120 15 - Stockholm 12 - Giro 525 39

MODELLFLYG -TIDNINGEN

Nr 2

1946

50 öre

Dra Ditt strå till stacken ...

Har du sett en myra i arbete, nån gång? Säkert! Då vet du också att det inte är en enda liten myra som släpar ihop myrstacken — du vet att det är ett myller av små, energiladdade myror som alla drar sitt strå till stacken för att få den så stor och bra som möjligt.

Samma gäller den tidning du nu håller i din hand. Den är inte en enda persons verk, nej, den är skapad av flera flitiga händer, som inget hellre önskat än att få fram en ordentlig modellflygtidning.

Ju fler arbetsamma myror som jobbar på stacken, desto större blir den — ju fler modellflygare som sluter upp bakom "Modellflygtidningen" desto bättre blir den!

Alltså: hjälp till att skapa en ordentlig modellflygtidning, en trevlig, elegant och innehållsrik tidning. Det är inte lätt att få fram en sådan, det är så sant som det är sagt, men det är väl värt ett försök.

Låt oss tillsammans visa, att "Modellflygtidningen" är gjord av modellflygare för modellflygare.

Nordens första och största modellflygtidning



En strålande ungdomsbok . . .

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

Pris endast kronor **4: 25**



FÖRLAG - Tunnelgatan 15, Stockholm

»LÖWEN«

redaktör för

MODELLFLYGTIDNINGEN

Nordens populäraste modellflygare redigerar
"Modellflygtidningen" från och med nästa nummer

Robert Löwen-Åberg — Nordens kanske populäraste modellflygare och modellflygskribent — är från och med nästa nummer redaktör för "Modellflygtidningen".

Egentligen skulle vi på övligt sätt införa några vackra och välformade rader om vår nye redaktör, men eftersom "Löwen" är känd av så gott som samtliga nordiska modellflygare, sparar vi på trycksvärtan och övergår i stället till att språka litet om "Modellflygtidningens" allra närmaste framtid.

Det har dröjt något med vårt andra nummer — och det har sina orsaker. Första numret tryckte vi nämligen i en tämligen liten upplaga och på ett nytt trycksätt (för att få tidningen så billig som möjligt) och sände ut den endast till de modellflygare som rekvirerade tidningen.

Emellertid blev intresset för tidningen så stort, att vi efter endast ett par veckor inte hade ett enda exemplar av upplagan kvar — vi hade inte ens själva ett exemplar att förlusta oss med.

Denna plötsliga framgång kom oss att fundera över större upplagor och bättre tryck. Och eftersom ord och handling hos

oss brukar vara ett, hade vi snart beslutat ge ut tidningen i vanligt s k boktryck.

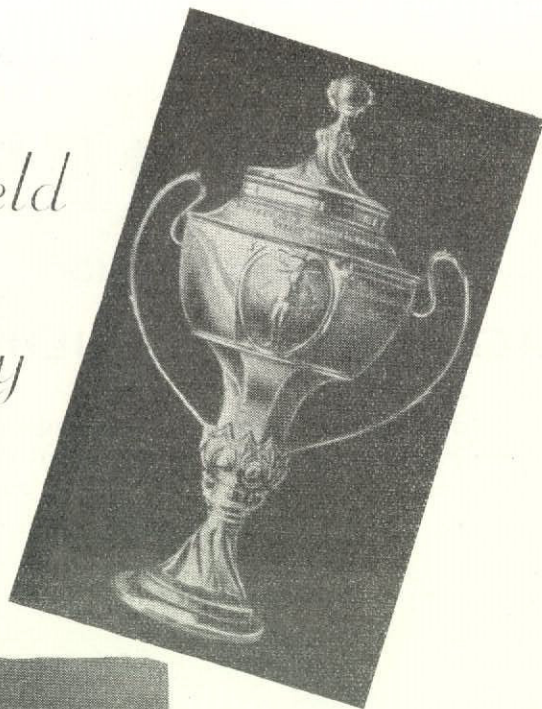
Enda svårigheten var att få tag på tryckeri och klichéanstalt — men även det gick i rekordfart. Och här har Ni resultatet! En modellflygtidning i trevlig uppläggning, gott tryck och med någorlunda bra innehåll.

Innehållet, ja, inte är det perfekt, den här gången heller, det är vi själva de första att erkänna. Men det skall bli bättre, mycket bättre, sedan vi nu fått en sådan kapacitet som Robert Löwen-Åberg knuten till vårt förlag. Han om någon bör kunna skapa en modellflygtidning av högsta klass — i samarbete med modellflygare över hela världen. Själv kan han nog göra en bra tidning, men i samarbete med alla våra läsare kan han göra *en alla tiders* modellflygtidning.

Själva ska vi göra allt för att underlätta "Löwen" i hans arbete — vi kommer att ställa alla tekniska medel till hans tjänst. Tryckeriet kommer att göra sitt yttersta, klichéanstalten likaså och expeditionen funderar på tredubbel arbetsdag...

Tummen upp för "Löwen".

Wakefield Trophy



Robert Löwen-Åberg
berättar om Wakefield Trophy – världens förnämsta internationella modellflygtävling, som skall tas upp på nytt nästa år

Lord Wakefields Cup på vidstående sida framkallar onekligen ljuva idéassociationer. Väl inte bara för dom, som var med på den tiden det begav sig, utan också för gemene modellflygare.

Wakefield har under krigsåren format sig till ett nära nog legendariskt begrepp. Det har varit med stor andakt, som man lyssnat till de stora tävlingsrävarna, dom som var med i London och Paris. Hur dom berättade om detta världens största modellflygevenemang, om alla de skilda slag av modellflygare, som de mötte där, hur Fillon vann i London och Cahill i Paris... och man har riktigt darrat av upphetsning och intalat sig själv: vänta bara tills kriget är över. Då skall det bli

andra bullar av, balsa, snodd... wakefieldkärror...

Ja, och nu har det börjat röra på sig igen. Vi har nu fått in balsa och gummi-snodd. Det har börjat diskuteras typer och — regler. Just reglerna är man inte riktigt belåten med. Redan före kriget hade man börjat förstå, att dom inte riktigt var, vad som vore önskvärt. Och på den nyligen hållna FAI-konferensen ansågs det, att modellflyget hade vuxit ur de gamla bestämmelserna, och att de borde ersättas med nya och mera praktiska.

Kroppen på wakefield-kärorna har alltid varit en stötesten. Efter de nuvarande reglerna blir den tjock som en limpa och är inte på något sätt tilltalande, varken estetiskt eller praktiskt. Nå saken kom på tal nere på FAI-konferensen. Alla var ense om att kroppsektionen skulle minskas. Schweizarna fick i princip ett förslag godkänt, som gick ut på, att kroppslängden inte längre var den avgörande faktorn utan vingytan. Enligt $Q = F : 100$, där Q är största kroppstvärsnittet och F vingytan. Delegationerna var dock inte säkra om, att konstanten 100 var lämplig, och det förstår vi så väl så. Med konstanten så pass stor blir ju Q orimligt litet. Ett värde på omkring 25 torde passa bättre.

Den schweiziska formeln tillfredsställer inte de svenska wakefield-flygarna. Ing. Derantz sammankallade några av Vingarnas "Stora", som varit med i London och Paris, och diskuterade det intressanta spörsmålet.

Nåväl, till slut kom det fram en sak, som verkade riktigt förnuftig, och som beslöts sändas till FAI tillsammans med en del andra svenska förslag.

Den gick ut på, att kroppslängden skulle införas i formeln men man skulle behålla vingytan enligt: $Q = L \cdot F \cdot K$, där K skall vara inverterade värdet av 3000. Efter kontrollräkningar med data för en normal wakefield, visade sig resultaten bli högst lämpliga. Kroppstvärsnittet blir ju proportionerligt mot modellens storlek. Med denna formel borde praktiskt sett den gamla bestämmelsen beträffande maximal kroppslängd automatiskt kunna bortfalla.

Apropå vingytan är det föreslaget, att samtliga horisontella bärytor skall räknas till denna. Således även stabilisatorytan. Och det är ju fullt förnuftigt, enär det ger större område för experiment. Vidare är det meningen, att vid bestämmandet av vingytan skall man räkna med den verkliga ytan, inte den projicerade, vilket emellertid kan ge anledning till diskussion om vad som skall räknas till bärytor.

Vi har exempelvis något, som heter ändskivor och fenor. Om dom inte står lodrätt utan lutar en aning, är det då frågan om bärytor? Tjaaa...

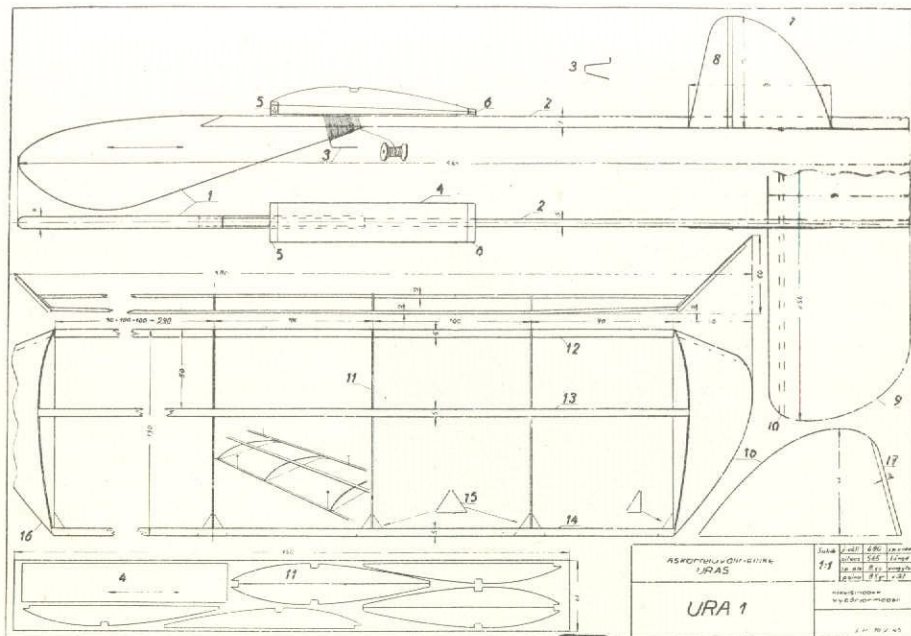
Av denna ändring följer naturligtvis, att stipulerad totalvikt måste sänkas eller vingytan ökas, ty i annat fall torde ökad vingbelastning bli resultatet. Den förefaller ju vara bra som den är.

Än så länge har inte någon wakefield-vinnare vunnit tack vare sin egen skicklighet eller god modell. Att Fillon vann i London berodde på en enda flygning, en tupp på omkring 20 minuter. Dom två andra flygningarna var inte mycket att tala om. Och Cahill i Paris! Den flygning, som gav honom segern, var på 37 minuter. Hans andra flygningar höll sig omkring minuten. Att hans modell under tupp-flygningen så gott som hela tiden befann sig i ett praktfullt stall förringar i hög grad prestationen. Allt beror på vindarnas nycker.

Ing. Derantz berättade, att modellflygdelegationerna på FAI-konferensen var mycket intresserade av det svenska förhållandet. Vår 6-minutersgräns, som i en viss mån reducerar turmomentet och visar vägen till rättvisare seger. Få se, om den vinner fullständigt gehör.

Bestämmelserna om att inga utbyten av delar får äga rum annat än av gummi-motorerna, anses väl av gemene modellflygare för förkastliga. Att exempelvis inte få använda sig av reservmodell, om den ordinarie skulle totalkvaddas genom motorsprängning. Eller om kärran skulle bli överkörd av en bil. Skall sådana omständigheter hindra den tävlande från att fullfölja tävlingen? Det kan ju vara rena rama oturen och inte något tekniskt okunnande. Denna mystiska bestämmelse måste helt bero på rådslan för, att den tävlande skall kunna kringgå klassificeringsbestämmelserna. Men kommer man inte från detta, om alla modeller före tävlingen märks. Delar, som tillhör olika modeller, förses lämpligen med olika tecken. Något ökat arbete för tävlingsledningen och kontrollgubbarna torde detta knappast förorsaka.

Det finns emellertid ett aber för eventuell ändring av wakefield-reglerna. Och det är, hur amerikanerna kommer att ta saken. Vi får tänka på, att Wakefield-cupen för närvarande befinner sig i Amerika. Jänkarna kanske anser, att reglerna i deras nuvarande utformning passar amerikanska förhållanden alldeles utmärkt, och att en ändring kan spela Wakefield-cupen ur deras händer.



FINSKA NYBÖRJARKÄRROR

Finnarna är onekligen ett förnuftigt släkte. Dom konstruerar många nybörjarkärror, men så är dom också den nation i hela världen som har det bäst ställt med nyrekryteringen. Nya skaror strömmar ständigt till, kanske inte minst beroende på, att dom har så många enkla modeller att välja bland. Och det är goda modeller, konstruerade av erfarna i gamet, som väl känner till en nybörjares alla svårigheter. De är inga affärsprodukter, avsedda att tjäna pengar på, utan konstruerade helt i den sunda tanken att förena stor enkelhet med god flygförmåga och enkel trimning.

Helt nyligen kom två färska nybörjarkärror neddansandes på redaktionsbordet, direkt från Suomi. Red. slängde sig över dom, och det var faktiskt något att bita i...

Eller vad sägt om den här Ura 1! Inte så illa! Enkel är det första intrycket! Enkel som en — — — för resten kan det

finnas något enklare, som kan tänkas flyga också. Att kärran visar påbrå från Esa 1 och Vargen är uppenbart, men det är klart och tydligt, att det är en förbättrad upplaga. Nosplattan har fått en annan utformning, fenan placerad en aning längre fram och vingbädden betydligt enklare än den både på Esa'n och Vargen. Vingen förefaller dessutom ha fått ett mindre sidoförhållande än förebilderna. Om det är en för- eller nackdel kan diskuteras.

Liksom på Vargen är endast översidan av vingen klädd. Vingörönen är gjorda i tunn kartong med förstärkningar. Samma material i stabiliseringsplanen. I övrigt all material i furu.

Hur modellen flyger? Ja, red. har verkligen inte sett den i luften än, men man kan bedöma en modells flygförmåga redan på papperet, om man är en erfaren man på området — — — och vi får väl

anta som fastslaget, att red. är hemma i gamet! Medelmåttig glidförmåga, god för att vara nybörjarmodell, tyder ju den enkla och normala profilsammansättningen på. Och startförmågan förefaller inte vara äventyrad av olycklig fördelning av lateralplanet. Allt verkar så förnuftigt så. Att oroa sig för Ura 1:s flygförmåga får alltså anses obefogat. Och för den som eventuellt tvivlar, så kan vi ju en gång för alla fastställa, att *allt flyger bara det trimmas rätt!* Och apropå trimning ja, så behövs det säkert inte så mycket av den varan på Ura 1. En list under framkanten på vingen, eventuellt bakkanten, så glider nog kärran bra.

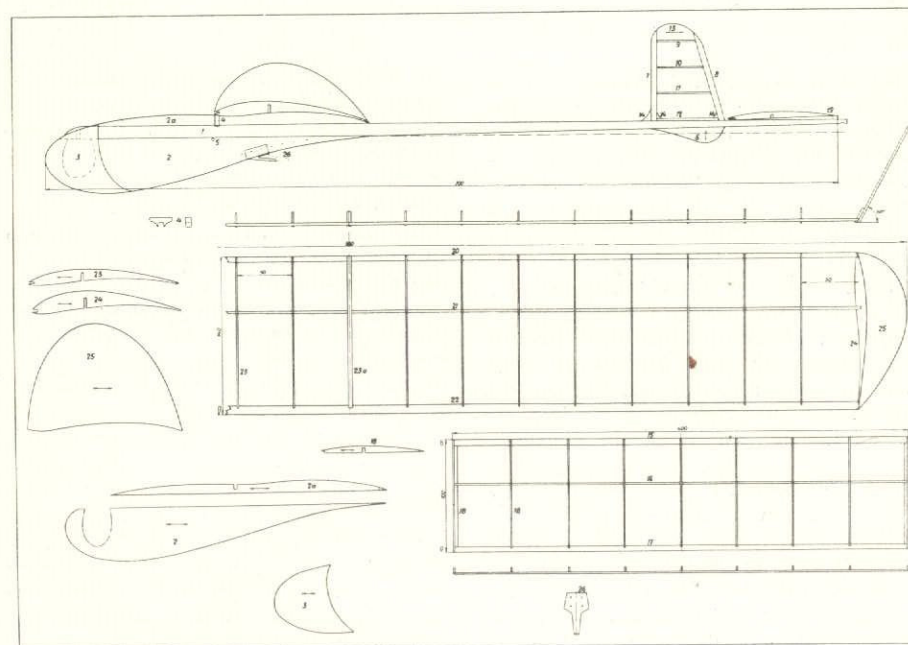
Och så har vi den andra finnen med det hundbetonade namnet "Bonzo". Den är lite mera avancerad, men så har den också den sedan flera år kände Arne Siren till pappa, som kanske har haft lite svårt att förpassa sig ända ned till nybörjarstadiet, när han konstruerade den här modellen. Också den visar påbrå från någon känd modell. Men vem? Nåja, alla

segelmodeller i det här stadiet påminner mycket om varandra.

Kärran är egentligen så pass vardaglig, så det är inte mycket att säga om den. Fenan förefaller kanske vara i det minsta laget, med tanke på de stora vingörönen och nosplattan. En god regel är ju den, att man ritat modellen med en större fena än den, som kan tänkas bli den användbara, så kan den ju sedan vid trimning kapas efter behov.

Och vingprofilen? Tja, den påminner inte alls om de hos oss i Sverige brukbara, så det kanske inte är värt att säga för mycket. Att ha välvningsmaximum så långt bak på en vingprofil aktar vi oss för. Finnarna själva hade dylika profiler för en fyra år sedan mycket allmänt, men dom tillhör numera det förgångna — med det här undantaget tydligen.

En bra kärra är det i alla fall och här är det kanske på sin plats att meddela, att ritningar i full skala kan rekvireras direkt från förlaget. Ritningar både av Ura 1 och "Bonzo".



OMKOPPLARE

för gummimotormodellplan

En amerikansk konstruktion presenteras

Gummibandet torde vara den mest effektiva kraftkällan i mindre skala. Tyvärr har det emellertid alltför kort verkningstid. Många försök har gjorts för att förlänga gummimotormodellernas motortid, och särskilt här i Sverige ha vi kommit rätt så långt, vad "kraxar", duplicatorer och växlar beträffar. En sak, som vi emellertid inte provat på så mycket, är omkopplaren.

Åke Roggentin gjorde en omkopplare för en del år sedan. Det var onekligen en mycket intressant konstruktion, och kul var det att se den arbeta. Men den visade sig inte ha någon större praktisk användning. Var alltför invecklad och visade sig inte ge stort längre motortid än en vanlig enkeldriven modell, och omkopplaren föll i glömska.

Amerikanarna tycks ha funderat en del på problemet, men förefaller inte ha kommit stort längre än vi. Vi visar här ett förslag. Det är rätt så knepigt men väl tillkrånglat. En del detaljer är så pass specialartade, att det torde behövas en hel mekanisk verkstad för att kunna utföra dem.

Innan vi ger oss in på detaljerna, kanske vi skall tala om, vad en omkopplare egentligen går ut på. Som regel används två motorer, av vilka den ene är i arbete, medan den andra vilar. När den ena motorn gått ut, kopplas den andra till propelleraxeln, och motortiden fördubblas på det viset. Ja, ni kan ju tänka er själva, hur modellen i starten stiger brant för att efter en stund plana ut och ännu stiga brant. Ser rätt kul ut! Teoretiskt sett torde kärran få dubbelt så hög höjd än en vanlig enkeldriven kärra, men i verkligheten är det inte riktigt så. Friktion och andra förluster spelar ju in.

Det tarvar kanske en förklaring, hur anordningen fungerar. Vi tittar på figur 1. När motor nr 1 är uppdragen, alltså endast några få varv för att hålla den förlängda motorn sträckt, förs kamaxeln 2 sedan in i slidförsedda röret 3, och stopppinnen 4 skjuts in i bajonettkopplingen 5. Ett mellanlägg av u-formad metallplåt placeras över propelleraxeln mellan lagerhuset och fjädern 6, så att denna kan tryckas ihop, varefter axeln 2 lätt förs in i bajonettkopplingen. Och så är det bara att dra upp motorn för fullt.

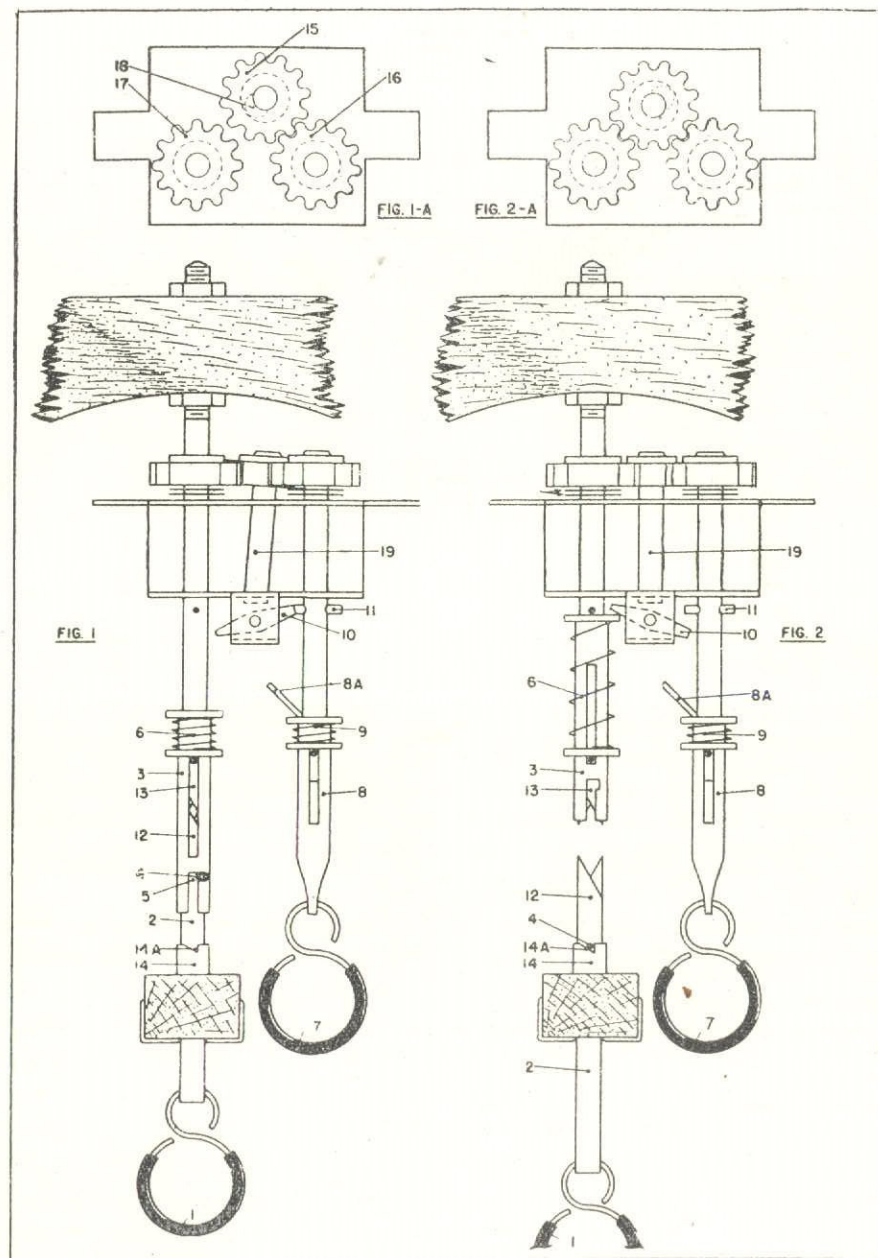
Med motor 2 förefaller det så, att den måste vara uppdragen, innan den kopplas till axeln — det är nämligen motorns dragning, som pressar ihop fjädern 9.

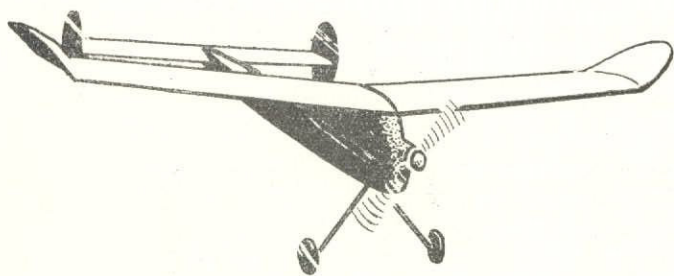
När den första motorn förlorar sin kraft, skjuter fjädern 6 framåt och pressar 12 mot 13, och på grund av den vridande kraften halkar stopppinnen ut ur bajonettkopplingen 5. Den återstående kraften i motorn drar tillbaka stopppinnen 4 till urtaget 14a och hindrar att motorn går ut helt och hållet.

När fjädern 6 skjuter framåt, slår den till den lilla spärren 10, som frikopplar den andra motorn, så att denna kan börja fungera. Av motor 2:s vridning pressas kugghjulet 15 mot 17 med resultatet, att propellern roterar. 15:s axel är nämligen skjutbar i ett spår och pressas mot 17 endast när 16 är i rörelse.

Då motor 2 är utgången slappnar fjädern 9 och skjuter fram och låser axeln, varvid kugghjulet 15 kopplas från 17 och propellern kan rotera fritt.

Som sagt, anordningen förefaller rätt invecklad, och det är inte alls meningen att inbjuda läsaren till bygge av den, utan den är publicerad helt med tanke på amerikanskt kuriosum.





VINGTOR

— originell norsk dieselmot

Den här norska dieselmodellen är konstruerad av Hans Peter Aasen, medlem i Oslo Modellflygklubb. Vid tävlingar har modellen uppnått en effektiv flygtid om 3.37.0 minuter på 30 sekunders motortid.

Vingens profil är av typ Goldberg G-5 — huvudspryglarna dock något modifierade. Vingen är byggd i två halvor, som limmats samman och getts polydiedralform.

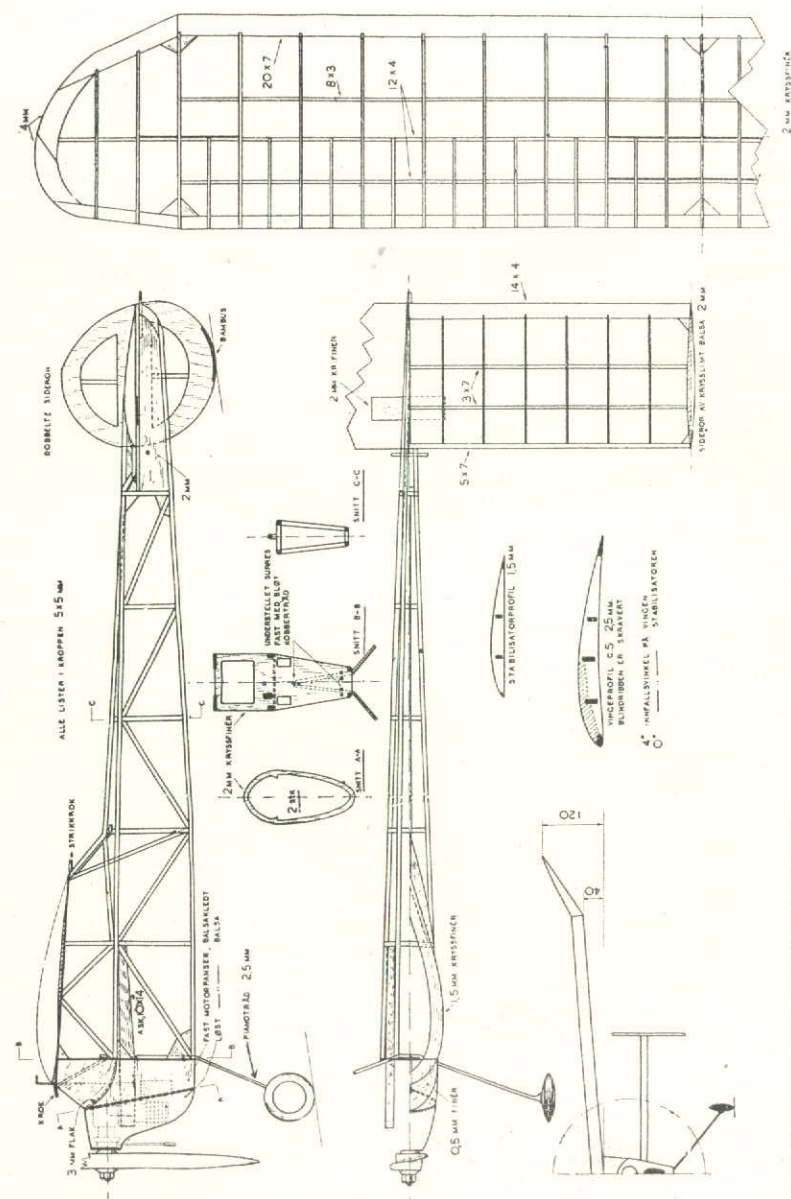
Kroppen är ganska originellt uppbyggd och skiljer sig avsevärt från svenska dieselmotorer. Den är klädd med dubbelt japanpapper.

Några ytterligare data utöver dem som angetts på ritningen här intill har vi tyvärr icke kunnat få fatt på. Allt som allt

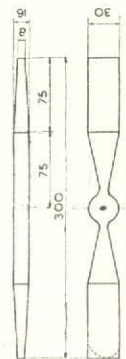
tycks dock konstruktionen vara väl genomtänkt och modellen väl utförd. Hur den flyger får vi väl se så småningom när vi får igång tävlingsutbyte med norr-männen.

I fortsättningen kommer vi för övrigt att få med åtskilligt av intresse från andra sidan kölen — redan nu vill vi uppmana alla våra norska läsare att sända in ritningar, beskrivningar och fotos på sina modellbyggen samt reportage från olika norska modellflygtävlingar.

Ritningen på Vingtor har vi förresten fått genom vänlig förmedling av den norska populärtekniska tidskriften "Teknikk for Alle", som ägnar åtskilliga sidor åt modellflyget varje månad.



Vingtor heter den här lilla trevliga dieselmotorn, konstruerad av en norsk modellflygare.





Månadens

och deras konstruktörer

På ett par tre sidor kommer vi i fortsättningen varje månad införa några bra bilder på vackra, originella och välflygande modellplan. Ibland skall vi söka ta med deras upphovsmän också...

1.



2.

modeller

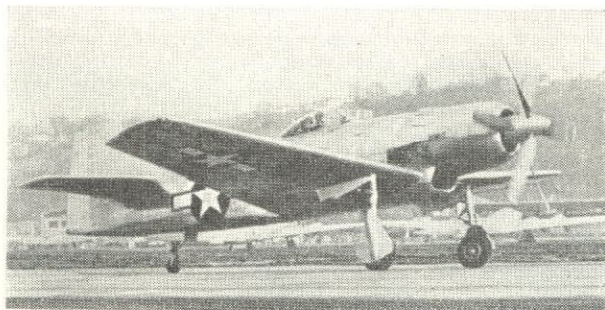


3.

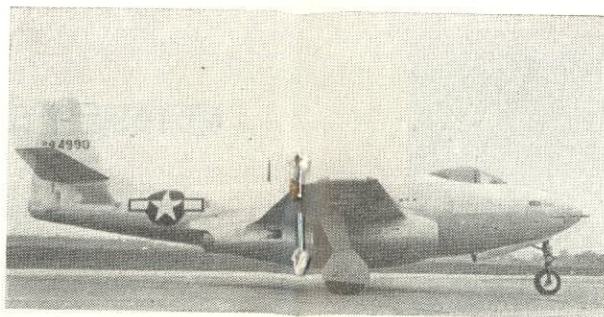
1. Arne Henriksson från Gislaved kallar sin pampiga modell för "Prillan". 2 meter och 20 centimeters spännvidd!
2. Med den här modellen har Kurt Sandberg från Västerås flugit 6 minuter och 24,5 sek. Vacker modell, inte sant?
3. Arne Widén, Solna, är en gammal specialist på dieselmodeller. Här en av hans mest pålitliga konstruktioner.
4. Här är han, allas vår "Löwen". Och sin segelmodell "Uppåt" har han med sig. 2 meters spännvidd — på modellen, vill säga.



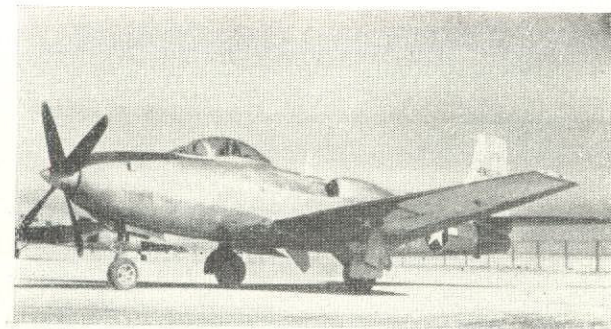
4.



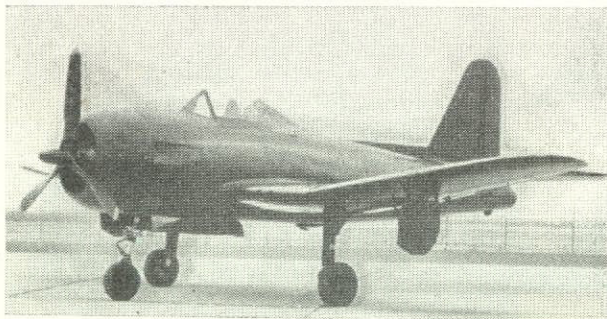
Ovan: Boeing XF8B-1.



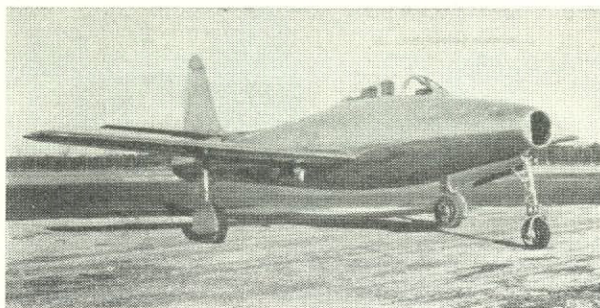
Bell XP-83.



Convair XP-81.



Ryan Fireball FR-1.



Ovan: Republic Thunderjet XP-84.
Nedan: Grumman F7F-1 Tigercat.



Ett knippe moderna militärflygplan

Åke Tollin tar hand om flygplansbeskrivningarna

Det är klart att det inte bör saknas "riktigt" flyg i en modellflygtidning. Därför har vi uppdragit åt vår medarbetare Åke Tollin att från och med nästa nummer sköta den avdelningen i "Modellflygtidningen".

Att det kommer att bli många, aktuella och bra flygplanbeskrivningar och ritningar i "Modellflygtidningen" — därför garanterar Åke Tollins välkända namn.

Åke Tollin är en av de verkliga svenska pionjerna på det moderna modellbyggets område. Över tjugo år har han hållit på att bygga flygplanmodeller och har med tiden blivit något av mästare på området.

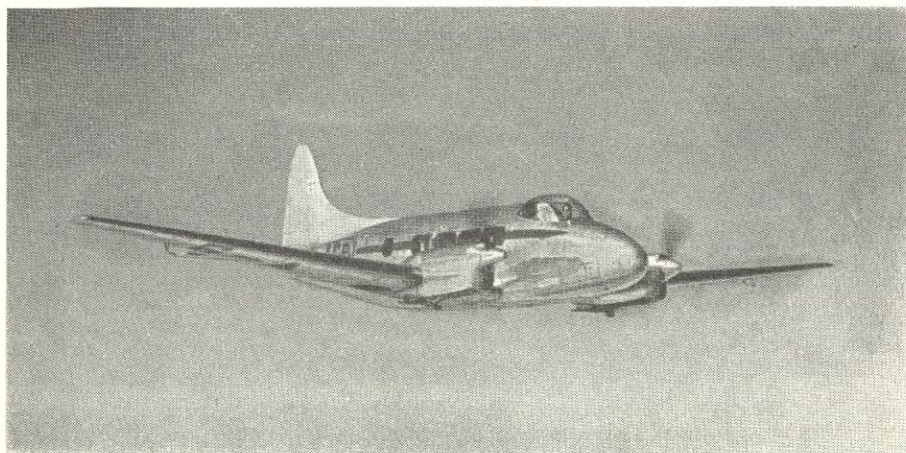
Hans verk finns att beskåda på Tekniska Museet i Stockholm, Svenska Aeroplanaktiebolaget i Linköping har ofta beställt sina vindtunnelmodeller från Tollin och många av hans skapelser pryder enskilda personers boningar.

I fortsättningen kommer Åke Tollin att varje månad lämna en större artikel om den senaste utvecklingen på flygets område — en artikel som skall förses med talrika, goda fotografier på de senaste flygplankonstruktionerna.

Förutom denna artikel kommer han att i varje nummer lämna en eller flera ingående beskrivningar på speciella flygplan, till vilka vi inför replikarritningar eller skalamodellritningar.

— — —

Denna gång har vi på dessa sidor samlat ett knippe färskas amerikanska militärflygplan — allesammans nästan lika originella: Republic Thunderjet — för att ta ett litet exempel — är reaktionsdriven och försedd med trebent landställ. Trebent ställ har också Ryan Fireball, som inte endast är försedd med vanlig propellermotor utan också med ett reaktionsaggregat. Både propeller- och reaktionsdriven är också trebenta Convair XP-81.



de Havilland "DOVE"

Elegant och snabbt engelskt trafikplan

Engelska trafikflygplanet de Havilland "Dove" är en nykomling, som säkerligen kommer att få stor betydelse för morgondagens flyg.

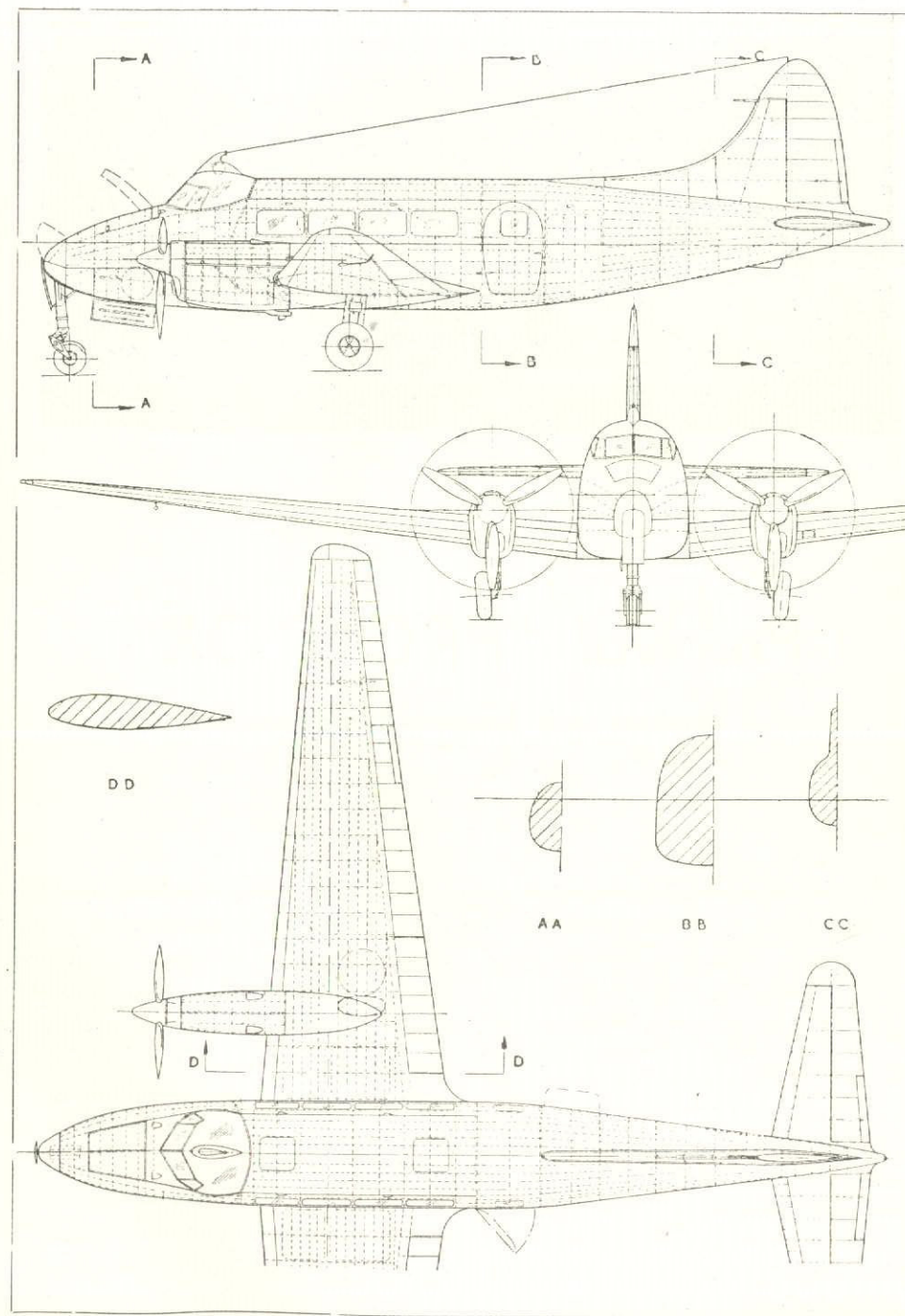
Planet är åtta-sitsigt och har två mans besättning. Vid flygningar över kortare distanser, kan plats beredas för ytterligare tre passagerare.

Prototypen provflögs den 25 september 1945 — på tjugofemårsdagen av de Havilland-fabrikernas grundande. Prototypen har sedan använts som demonstrationsflygplan, under det provflygningar och försöksflygningar över huvud utförts med ett andra exemplar av typen.

Kroppen är byggd helt i metall och i tre delar. Motorerna är av typ de Havilland Gipsy Queen 70 på vardera 270 hästkrafter. De driver två ställbara, trebladiga de Havilland-propellrar.

Planets spännvidd är 17,1 m, medan längden är 11,7 m och höjden 3,9 m. Maximala hastigheten ligger vid omkring 380 km/tim medan marschfarten är 250 km/tim. Topphöjden är 5.500 m.

Allt som allt är de Havilland "Dove" ett litet elegant och effektivt flygplan som man med nöje kommer att skärskåda innan och utan när det väl kommer till Sverige.





Percival "PROCTOR"

Vackert och lyxigt privatflygplan

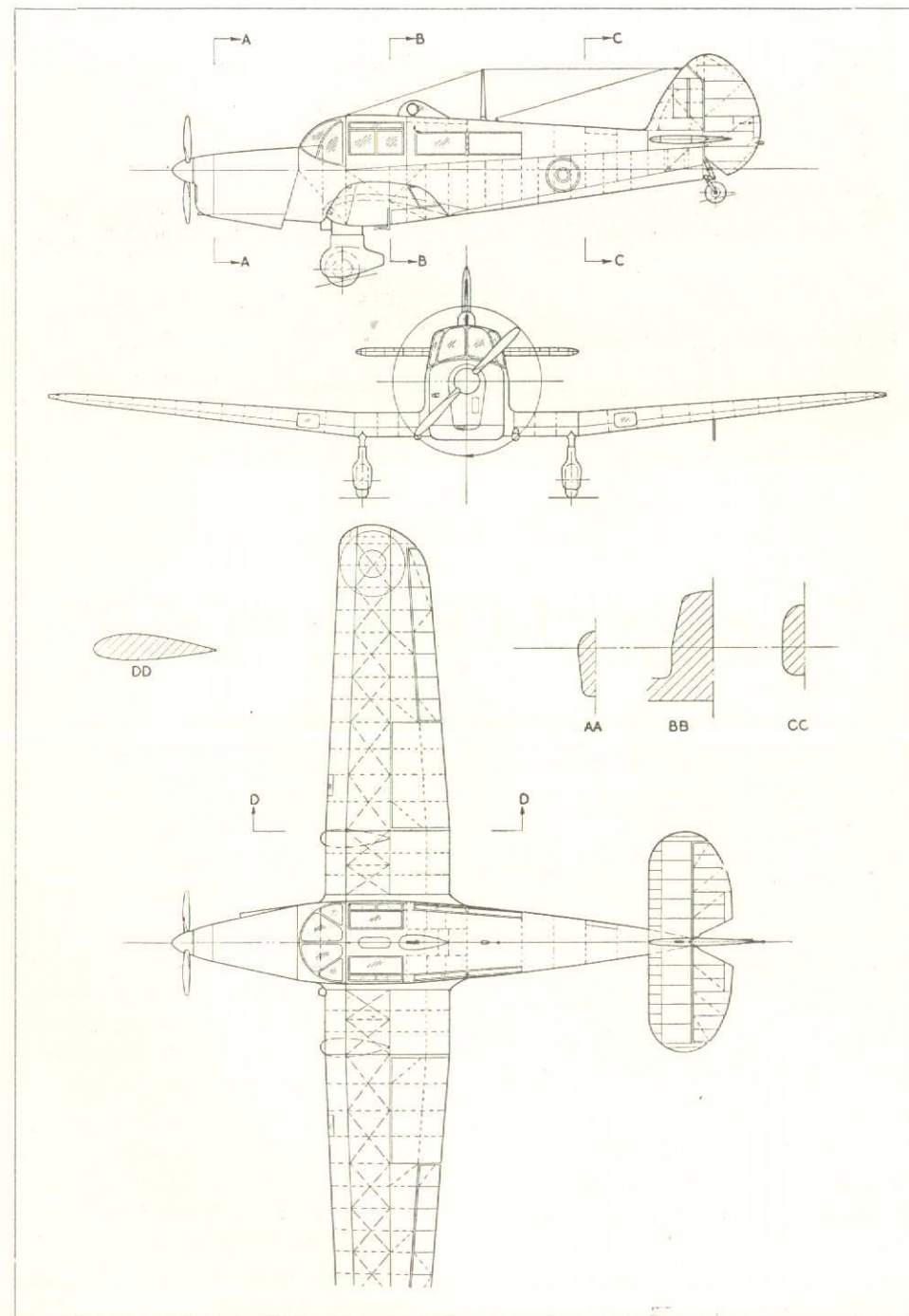
Percival Aircraft Ltd. i England är ett gammalt känt bolag för tillverkning av speciellt privatflygplan — privatflygplan i den förnämligare och dyrare stilen.

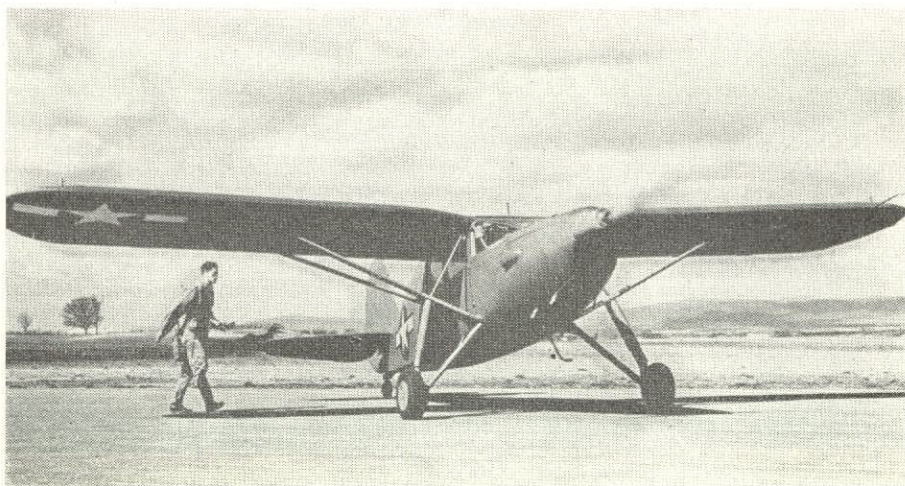
För inte så länge sen började bolaget äntligen att tillverka sin gamla hederliga Proctor — i dess femte och senaste version.

Planet — det finns ett exemplar här i Sverige — är till typen tre-sitsigt och enmotorigt. Motorn är en de Havilland Gipsy Queen II sexcylindrig, inverterad och luftkyld motor, som utvecklar sina modiga 210 hkr vid 2.400 varv/min.

Spännvidden är 12,07 m medan längden är 8,6 m. Största hastigheten ligger vid 256 km/tim under det marschfarten är 236 km/tim. Landningshastigheten — med flapsen fällda — är 88 km/tim. Höjden är maximalt 4.270 m.

Enda nackdelen med planet är dess osedvanligt höga pris — priset är faktiskt så högt att vi inte ens vågar nämna det i dessa spalter. Man måste faktiskt vara något av en miljonär, ifall man skall kunna ha råd att hålla sig med ett plan av denna typ.





Fairchild "FORWARDER"

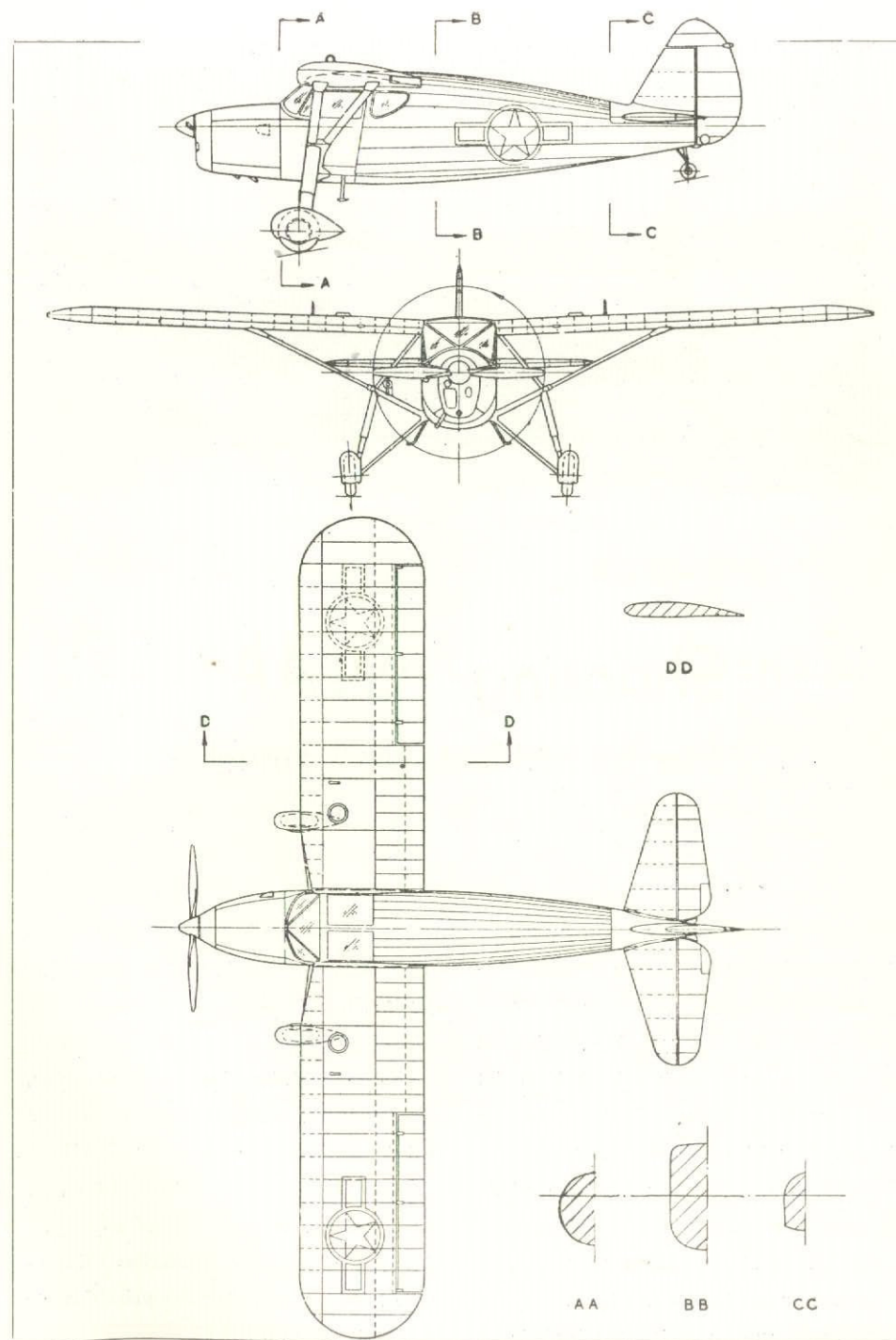
Populärt amerikanskt privatflygplan

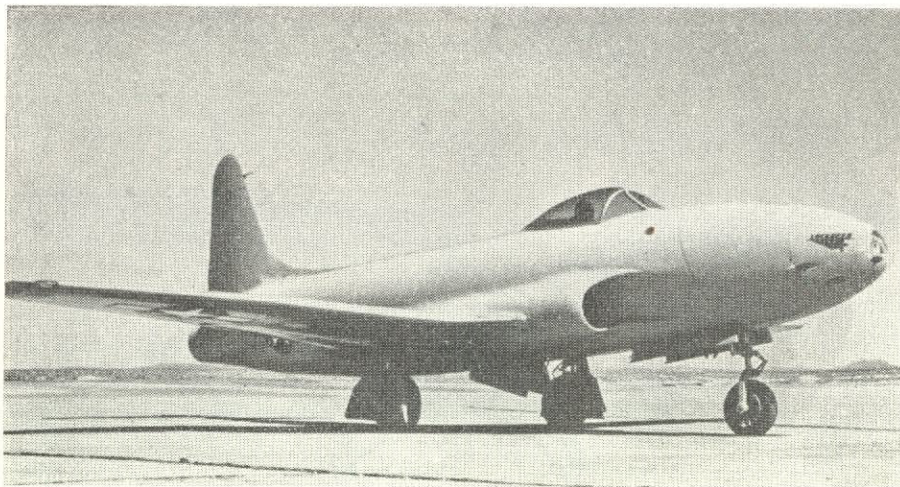
Fairchild "Forwarder" är ett flygplan som låtit tala om sig en hel del den senaste tiden. Bland annat har firma Sportflyg i Stockholm fått in ett antal plan av denna typ — en del av planen har bolaget behållit för egen räkning medan andra sålts för tämligen lågt pris till åtskilliga svenska flygsinnade personer.

"Forwarder" är ett fyr-sitsigt lätt lastflygplan, som kom till speciellt god användning under det andra världskriget då det användes inte endast av amerikanerna själva utan även av engelska flygvapnet.

Motorn är en Ranger 6-44OC-5 inverterad, luftkyld radmotor på 200 hästkrafter. Med denna motor har planet en maximal hastighet av omkring 198 km/tim och en marschfart av ungefär 179 km/tim. Landningshastigheten är så pass låg som 91 km/tim. Flygsträckan är hela 800 km medan tjänstetopphöjden ligger vid 3.860 m. Planet har en spännvidd av 11,7 m, en längd om 7,89 m och en höjd av 2,35 m.

Över huvud taget är Fairchild "Forwarder" ett av de vackraste och effektivaste plan i denna klass man kan tänka sig. Eller vad tycker Ni — sen Ni kastat en liten blick på bilden här ovan?





Shooting "STAR"

Tävlar om världsrekordet i hastighet

Redan år 1941 började de amerikanska Lockheed-fabrikerna syssla med reaktionsdrivna flygplan, men inte förrän år 1943 — det var i juni månad — kunde man intensifiera sina försök och få fram det nu över hela världen välkända och rekordsnabba jaktplanet Shooting Star.

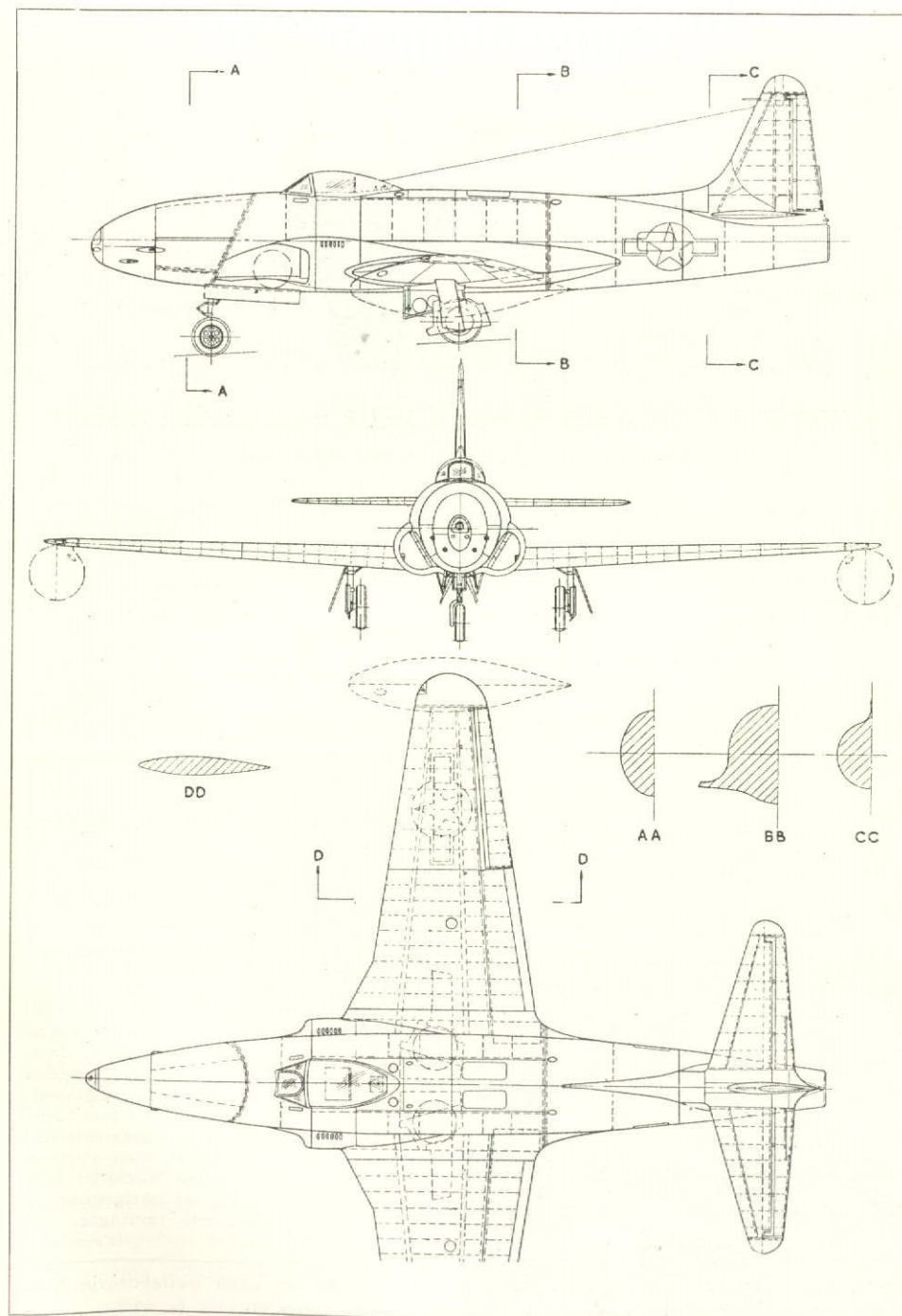
Prototypen, XP-80, var utrustat med ett engelskt de Havilland Goblin-aggregat. Den flög för första gången 9 januari 1944 och fick snart flera efterföljare.

Leveranserna av serietypen började år

1945 och fram till krigsslutet hann Lockheed-fabrikerna med att tillverka inte mindre än 917 "skjutande stjärnor".

Lockheed Shooting Star är till typen ett en-sitsigt reaktionsdrivet jaktflygplan, byggt helt i metall och försett med ett reaktionsaggregat av typ G. E. C. I140.

Planet har en spännvidd på 11,4 m, en längd om 10,2 m och en höjd på 3,3 m. Maximala hastigheten uppskattas till närmare 1.000 km/tim. Tjänstetopphöjden lär ligga vid 13.500 m.





TRELLEBORGS MODELLFLYGKLUBB

presenteras i denna lilla översiktsartikel

Modellflyget i Trelleborg har gamla anor. Redan på trettioalet fanns det modellflygare i staden, men trots detta blev det inte förrän 1941 som Trelleborgs Modellflygklubb bildades.

Redan från början satte klubben i gång för fulla segel. Samma år anordnas en nationell tävling, där klubben trots sin korta levnad lyckades placera sig bra. Emellertid upplöstes klubben samma år på grund av olika omständigheter.

1942 bildades en ny klubb med namnet Stormfågeln. Detta år blev ett framgångsrikt år. Sedan man ordnat med lokalfrågan, satte bygget i gång. Det var många modeller som såg dagens ljus i klubblokalen, och när sedan inbjudan kom till Skånska mästerskapen var man beredd med välbyggda modeller. Resultatet lät ej heller vänta på sig. Stig Karlsson, en

av klubbens dåvarande framgångsrika modellflygare, tog hem mästartiteln i klass S 3. Även i övrigt placerade man sig bra.

1943 blev ett svart år för klubben. Samma år tog man klubbnamnet Trelleborgs Modellflygklubb.

1944 blev raka motsatsen till 1943. Sedan Hemgården startat, fick klubben gratis disponera dess slöjdsal plus ett litet klubbрум. Man började med en nybörjarekurs, och klubbens medlemsantal steg enormt. Från ett femtontal medlemmar steg siffran till sextio. Dessutom blev man registrerad i K. S. A. K.

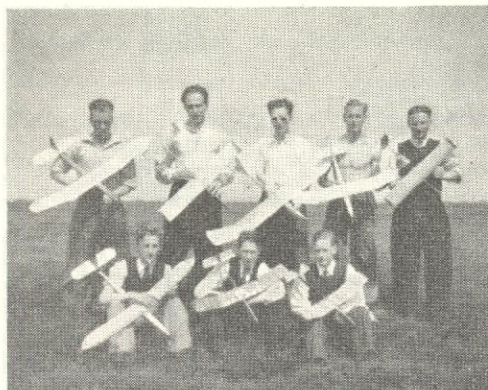
1945 blev ett tävlingens år. Klubben deltog i tävlingar i Höör, Malmö, K. S. A. K:s riksfinal i Göteborg, Skånska mästerskapen vid Klippan, Landskrona, samt anordnade själv klubbmästerskap, en serietävling med Haglösa Modellflygklubb samt deltog i Söderslättmästerskapen, där Lennart Friberg blev söderslättmästare i klass S 1.

Trelleborgs Modellflygklubbs ordförande heter Karl Svensson, klubbledare är Karl Erik Nilsson och instruktörer Lennart och Arne Friberg. I dessa grabbar har klubben skickliga och erfarna modellflygare, som leder klubben med fast hand.

Självkonstruktioner har byggts och flugits med skiftande resultat, men klubben har gått in för att bygga modeller som man vet flyger bra för att härigenom stå väl rustade i kommande tävlingar.

Termik.

Här bredvid ett gäng trelleborgsgrabbar med sina modeller.



Norrköpingsmästerskapen

1946

Vår korrespondent i Norrköping meddelar, att stadens tre klubbar, Gamen, Termik och NAFK just varit i slagsmål om årets mästerskapstitlar söndagen den 13 oktober på Kungsängens flygplats.

Trots det olycksbådande datumet var det ett strålande härligt väder. Som arrangör stod Gamen med Karl-Axel Petersson som tävlingsledare. Gummimotormodellerna var sammanförda i en gemensam klass, och segelmodellerna tävlade förutom i de gamla klasserna S 1 och S 2 i nordiska A 2.

Segern i den minsta segelklassen hemfördes av Karl-Erik Andersson, Gamen, med hygglig tid. Konkurrenten var inte så över sig hård, och andre man hamnade minuten efter.

Dagens sensation inträffade i S 2. Relativt okände Rune Johansson från Termik vann nämligen överraskande före internationellt kände Gunnar Kalén, Gamen. Och hans tid var strålande, en av de bättre i klassen i år. Nåja, Kaléns resultat skäms inte heller för sig, men hade blivit bättre, om Kalén inte haft oturen att kvadda bästa kärran och i stället måst använda en reservmodell.

I A 2 placerade sig samma män i täten och i samma ordning. Resultaten var avsevärt sämre. A 2-orna är ju också av-

gjort mera svårhanterliga på grund av högre vingbelastning än S 2-orna, och dessutom befinner de sig väl fortfarande i experimentstadiet. Rune Johanssons exempelvis, var rätt originell, med stark pilform och tunn äggkropp med bom.

I F-klassen hade vi Sven-Erik Lundin som favorit, men han fick se sig slagen av okände Göran Åbergh, också från Gamen. Lundin missade segerchansen genom för lång motortid i tredje starten. Tiderna dåliga!

De bästa resultaten:

S 1: 1) Karl-Erik Andersson, Gamen, 3.05,9 (Norrk.-mästare); 2) Sven-Erik Lundin, Gamen, 2.09,1.

S 2: 1) Rune Johansson, Termik, 4.15,8 (Norrk.-mästare); 2) Gunnar Kalén, Gamen, 3.28,4.

A 2: 1) Rune Johansson, Termik, 2.20,6 (Norrk.-mästare); 2) Gunnar Kalén, Gamen, 1.15,9.

G: 1) Sven-Erik Lundin, Gamen, 0.42,9 (Norrk.-mästare); 2) Hugo Djuvström, NAFK, 0.27,4.

F: 1) Göran Åbergh, Gamen, 0.48,3 (Norrk.-mästare); 2) Sven-Erik Lundin, Gamen, 0.45,9.

Lagtävling: 1) Flygklubben Gamen, 11.20,0; 2) MFK Termik 5.40,9; 3) NAFK 4.19,2.

Modellflygnytt i korthet ...

DANSK MODELFLYVER UNION.

Enligt meddelande från Dansk Model-flyver Union, hade klubben den 17 september i år inte mindre än 734 medlemmar, fördelade på exakt 48 modellflygklubbar. — Som en jämförelse kan nämnas att motsvarande siffror den 12 augusti 1938 var 13 klubbar med sammanlagt 186 medlemmar. Raskt marscherat, eller hur?

Dansk Modellflyver Union fick nyligen ny styrelse, ordförande blev Johs. Thinesen, vice ordförande Sven Wiel Bang, sekreterare Jørgen Gamst och kassör Aage Tage Hansen.

Förste instruktör för det danska modellflyget är fortfarande Per Weishaupt, som även utsetts till redaktör av Unionens fyrsidiga medlemsblad.

NYTT DANSKT REKORD.

Bent E. Larsen från modellflygklubben "Nordjyden" vid Brønderslev satte söndagen den 18 augusti nytt absolut danskt rekord genom att med en A-2-modell flyga 1 timma 27 minuter och 5 sekunder.

RYSKA MODELFLYGREKORD.

För några veckor sen satte ryssarna två nya internationella rekord med modellplan, meddelar den ryska tidningen Izvestija.

En modell, byggd i lättmetall och försedd med en bensinmotor samt konstruerad av studenten Ljubuskin vid Kuybysjevs högre flygskola, försvann nästan omedelbart efter starten, följd av två personer i ett "riktigt" flygplan. Flygarna kunde följa modellen på 2.700 meters höjd i över två och en halv timma. Först efter 2 timmar 49 minuter behagade modellen landa på ett fält 130 km från startplatsen.

En annan lättmetallmodell — med gummi-motor och konstruerad av trettonårige Dalanjan från Baku — flög nyligen 31 minuter 25 sekunder efter handstart. Det gamla ryska rekordet, som sattes 1943, löd på 26 minuter 41 sekunder.

MER MODELFLYGNYTT.

I nästa nummer av "Modellflygtidningen" kommer en hel del svenska ritningar på såväl segel- som gummi-motor-modeller. — Missa inte det stora julnumret.

Skala 1/100. Spännvidd 123 mm.

Byggsats 1.20

Skala 1/50. Spännvidd 245 mm.

Byggsats 2.50

Skala 1/25. Spännvidd 488 mm.

Byggsats 5.00

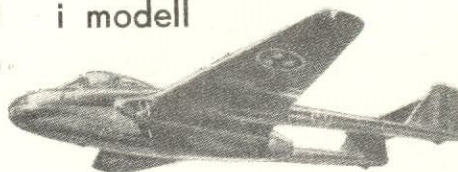
Porto tillkommer.

WENTZELS

Apelbergsgatan 48, Stockholm

"VAMPIRE" J 28

i modell



Amerikanska flygbilder

50 olika bilder - Format 7x12 cm - Per styck 40 öre

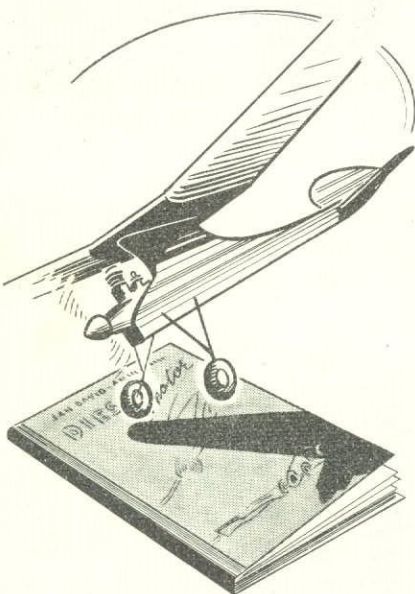
Direkt från Amerika har vi fått in tusentals vackra bilder på omkring 50 olika amerikanska flygplantyper. Fotografierna är framställda av Amerikas två specialfirmor för flygbilder — de säljas av oss med ensamrätt för Skandinavien. Bilderna är av verkligt god kvalitet — de levereras utan firmastämpel samt med full returrätt för köparen.

Sänd in 20 öre i frimärken — och Ni får vår prislista!

FLYG-BILDEN Tunnelgatan 15, Stockholm

MODELLFLYGARE

Försumma inte nästa nummer — julnumret. Det kommer att bli sensationellt tjockt och innehållsrikt. Julnumret utkommer den 5 december!



Norsk diesel-bok!

Det här är boken för varje dieselmotorsmodellflygare. På dess många, rikt illustrerade sidor, vimlar det av fina tips — som varje modellintresserad bör ta väl vara på! Med boken följer utförliga ritningar över hur man själv med enkla medel tillverkar en dieselmotor.

Pris endast kronor 4:75

HALLVIGS FÖRLAG

Tunnelgatan 15 Stockholm

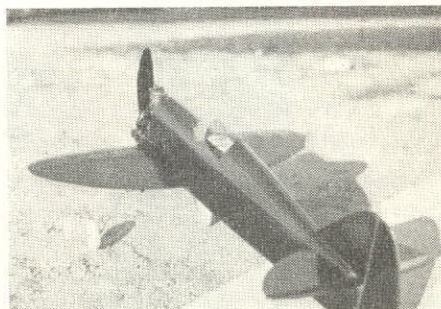
Sänd mot postförskott/frimärken:

.... st "Dieselmotorer..." à Kr. 4:75

Namn:

Adress:

MFT-2



Nissviks U-kontrollmodell.

Svensk U-kontrollmodell

Tage Nissvik är en av de första svenska pionjärerna vad U-kontrollmodellerna anbelangar. En av hans modeller presenterades nyligen i tidskriften "Hobby-Magasinet" — här följer ett foto på hans modell. Lägg märke till de osedvanligt små vingarna, de rörliga rodren och den kraftiga propellern.

—//—

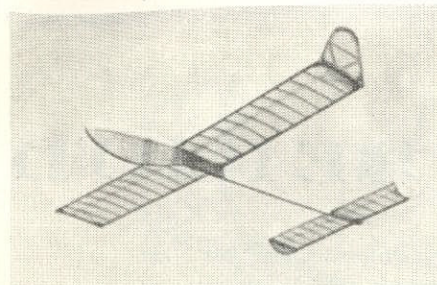
Tillverkning av kabiner

Den här metoden att tillverka kabiner för skalamodeller är ganska bra: Först mäter man upp kabinens längd och bredd, klipper ut en aluminiumplåt i dennas storlek och ritar ut alla rutor och andra indelningar. Därpå sågar man ut dessa rutor och indelningar och får ett galler, som man böjer till den form kabinen skall ha.

Detta förfarande gäller dock för raka kabiner. Man kan dock göra kabinen i olika delar och få den precis som på de riktiga flygplanen så att de kan skjutas in i varandra och öppnas.

För att fästa celluloiden på plåten och plåten på modellen använder man lamp-ligen Metallfix. Gäller det buktiga ytor får man först göra en modell av kabinen i trä, rita upp mönstret och sedan löda ihop kabinen. Då måste man givetvis använda plåt av mässing, zink eller dylikt. Genom denna metod får man en snygg och framförallt hel och stabil kabin.

Åke Johansson.



"Sunnanvind", byggd av Per Weishaupt.

"Sunnanvind" o. Weishaupt

Per Weishaupt tycks inte ha trott vidare värst på Sigurd Isacsons många underliga teorier — nyligen tog han nämligen och byggde en modell av "Sunnanvind" för att se ifall Isacsons teorier höll även i praktiken. Weishaupts modell syns på bilden ovan — vilket resultatet blev förmäler dock icke historien.

—//—

Idel beröm ...

Sedan första numret av "Modellflygtidningen" kom ut, har red. fått mottaga en mängd gratulationsbrev. Alla ha kanske inte varit helt nöjda med tidningens första nummer — men ett har alla breven haft gemensamt, alla har varit glada att den första modellflygtidningen äntligen kommit. Den 1 augusti blev faktiskt en milstolpe i det svenska modellflygets historia — den första nordiska modellflygtidningen var ett faktum!

En av våra läsare, Carl Lennart Hedman heter han och i Hedemora bor han, har skrivit följande vänliga rader:

"Undertecknad har i dag med glädje emottagit Edert första nummer av 'Modellflygtidningen'. Jag är glad, att det har kommit en tidning i Sverige, som enbart behandlar modellflyg. Jag rekommenderar denna tidning till alla Sveriges modellflygare. Eder pigga och trevliga tidning måste jag ha fler gånger, så jag bestämmer mig för prenumeration. Jag rekommenderar denna tidning till mina klubbkamrater, och jag emotser med glädje Edert andra nummer."

Vi tackar Carl Lennart för alla rosorna och lovar, att göra "Modellflygtidningen" bättre och bättre för varje nummer. Varken detta nummer eller det första visar upp den kvalitet och stil vi eftersträvar — men vi kommer igen och vi skall bli bättre för vart nummer.

Dieselpropellrar endast 4:35

Vi kunna nu erbjuda verkligt väl utförda dieselpropellrar av björk till det enastående låga priset kr. 4:35 pr st. (oms.-skatt inräknad).

GUMMISNODD av amerikanskt, syntetiskt gummi, pris pr 10 meter kr. 1:75. Portofritt vid försk.-likvid i frimärken.

STAG-materiel — KVALITETSMATERIEL! Katalog å allt modellflyg erhålles mot insändande av 30 öre i frimärken.

Industrifirman STAG
avd. M, BOLLNÄS



för flygintresserade!

Sänd mot postförskott — frimärken:

Flygmärke	Kr. 2:15
Flygring	" 4:25
Manschettknappar	" 4:95
Flygbrosch	" 3:45

Stryk under det som önskas!

FLYG-BAZAREN
Box 21032 Stockholm 21

Namn:

Adress:

..... MFT-2.

"LÖWEN" HAR ORDET:

SLÖHETSPERIOD

Vi har alldeles på tok för lite modellflygtävlingar här i landet. Det är ju just tävling, som är det bästa medlet för utveckling. Det är då, som grabbarna får komma samman, se andras modeller, nya uppslag till konstruktioner, nya teorier... Den reflexionen har varit stående länge nu, men vad skall man inte tro och tycka om tävlingsaktiviteten just detta år, särskilt nu på höstsidan, som hittills varit betraktad som vår egentliga tävlingssäsong. Något mera tamare och slöare har vi väl aldrig varit med om. Med undantag av SM har det inte varit en enda nationell tävling i hela landet.

Det är inte utan, att man framkläcker en stilla undran, vart det egentligen skall bära hän, om det fortsätter i samma stil. Det kan inte bara vara den nuvarande osäkerheten med reglerna, rädslan att ett tu tre ha en modell, som är klasslös. Det går att bygga en kärra, som faller både inom de gamla reglerna och även de föreslagna nya nordiska. Det är inte nödvändigt att följa en regel extremt!

Nej, den klena aktiviteten har en annan grund. Det är något som har kommit nu efter krigsåren. Tidsandan! Folk har blivit slöa och ligkiltiga. Dom har förlorat lusten att göra något produktivt på sin fritid. Man föredrar att ta igen sig på sofflocket eller "gå ut och ta sig en titt på stan"!

Men vi kan inte gå och vänta på, att en ändring skall komma som en blixt från klar himmel. Det är oss själva det beror på, vi kan inte låta vår fritid försvinna nyttolöst, vi måste helt enkelt ha något att pyssla och påta med, något att stöta bort slentrianmässigheten med. Vi måste ta ett rejält tag i kragen och rycka upp oss!

MODELLFLYGTIDNINGEN

Ansv. utgivare: ULF HALLVIG Redaktör: ROBERT LÖWEN-ÅBERG
Red.-sekreterare: STIG SANDELIN

Redaktionen 33 90 39 Expeditionen 20 70 55
Tunnelgatan 15 — STOCKHOLM, SWEDEN



Alla tiders tidningar ...

AERO

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

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

Flygnytt från AERO

är Nordens enda veckotidning för flyg. Den utkommer varje tisdag och är alltid först med de senaste flygnyheterna. Tidningen har de bästa kontakter med flygbolag, flygtidskrifter och flygexperter över så gott som hela världen.

Helår kr 10:—; halvår kr 5:50; kvartal kr 3:—; lösnummer 25 öre.

Hobby-Magasinet

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

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

Modellflygtidningen

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

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

Provnummer på samtliga tidningar mot 75 öre i frimärken!

