



Klubbträff 2002-10-30

## Modellflygets historia

---

Sven-Olof Lindén är en entusiast som vi känner från Modellflygnytt och ett otal artiklar om modellflygets historia.

30 okt hade Sven-Eric Hallin lockat honom och hans hustru Violet hit från Örebro och vi fick lyssna till hans livfulla berättelse om modellflygets utveckling från sådär 1870 och framåt.

Sven-Olof är än idag en hängiven friflygare, han föresatte sig en gång att delta i 100 tävlingar. Det målet är för längesedan nått. Nu har han passerat 350 st och lär väl hålla på länge än så länge benen bär, eller som han uttryckte det - så länge som benen på Violet bär. En friflygande modell landar bevars inte på startplatsen precis och det kan bli långa promenader ibland för att hitta modellen.

Alphonse Pécaud fick kring 1870 en gummimotordriven med skjutande propeller att fungera.

Kruxet även för de fullstora maskinerna på den tiden var stabilitet kring längdaxel, då man ännu inte kommit på betydelsen av vingar med V-form eller detta med skevroder.

Handböcker i modellflyg publicerades mycket tidigt. 1909 kom "Model Flying Machines" ut i handeln.

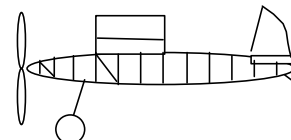
Veckotidningen Allers hade redan samma år artiklar om modellflyg.

1910 fann man prov på modellflygplan i Åhlén & Holms katalog, och samma år hade man den första tävlingen på Gärdet i Stockholm.

Vi som är litet till åren har ju handlat byggsatser och material i affären Eskader i Stockholm. Firman finns ännu och har sitt upphov och namn ifrån den första modellflygklubben med prinsarna Carl-Johan och Bertil som medlemmar.

I Göteborg var man tidigt också mycket aktiv och genom Kungl Svenska Aeroklubben publicerades skriften "Flygplansmodeller".

Lord Wakefield i England satsade pengar från sina inkomster från Castrol oljan på modellflyget och gav sitt namn åt en speciell gummimotordriven konstruktion.



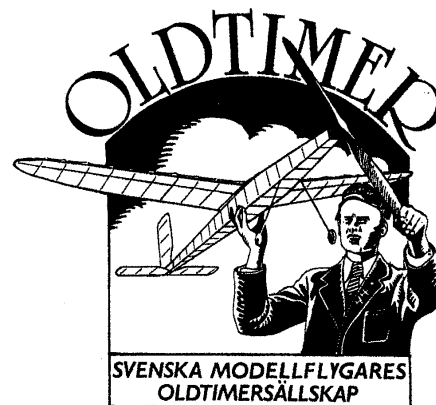
Wakefieldmodellen vikt (228 g) och kroppsform standardiserades 1937 och den låga vikten uppnådde man som idag med balsaträ.

Tyskarna byggde sina modeller med kroppen av hårdträ och vingarna av ihop lödd ståltråd.

Gummimotorflygarna håller i startläget modellen om kroppen med en hand och spetsen av ena propellerbladet med den andra.

Palmgren i Göteborg var en mycket framstående wakefieldflygare och han har fått stå modell för logotypen för "Sveriges Modellflygares Oldtimer sällskap".

Den som vill flyga med unika modellflygplan från den gamla goda tiden och vill bli medlem kan sätta in 140 kr på pg 88 66 95-6.



## Klubbträff 2002-10-30

### Modellflygets historia

---

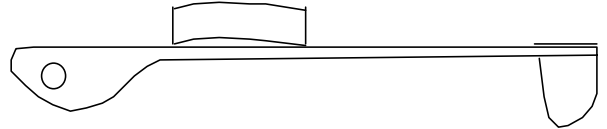
Wenzells saluförde redan 1935 modellen Tummeliten, urtypen för en enkel gummimotordriven modell med helflaksvingar i balsaträ.

Här i Sverige var man tidigt duktig på att uppnå långa flygtider. 1936 klockade man ett exemplar av Kungsörnen med kropp i trekantsektion för 42 min flygtid, dvs det var så länge man hade den i sikte. Senare fann man den i Liljansskogen - en bra distans ifrån Gärdet.

Under kriget hämmades modellflyget av bristen på balsaträ och gummi.

Då fick man lita till inhemska träslag, askflak i vingarna var inte ovanligt.

Sigurd Isaksson konstruerade en mycket lättflugan segelflygmodell med pappersklädda vingar.



Efter kriget konstruerade Björn Karlström en dieseldriven högvingad friflygande modell, och 1946 kom Sigurd Isaksson med sin Auster. Ingen vet hur stort antal som han lät tillverka av sin klassiska modell, men det kan röra sig om strax under 1 miljon byggsatser.

Idag tillverkas Auster på nytt av Arne Andersson i Nyköping, pris 125 kr.

Sven-Olof hade med sig friflygande modeller av olika slag i stor mängd och visade upp dem en efter en - en del kan betraktas som museimodeller medan andra tillhör dem som Sven-Olof tävlar med än idag.

Intresserad av ritningar? Hör efter med Sven-Olof - han har tillgång till ett arkiv om ca 450 olika modeller och kan i de allra flesta fall ordna kopior med en ringa slant.

Vi som var där är Sven-Olof stor tack skyldiga för en mycket intressant och trevlig kväll.

Vid pennan

Bengt Alenfelt