

En gång modellflygare, alltid modellflygare!

Präglad på flyg och flygplan redan som 5-åring och fortfarande intresserad i 70+-åldern, är väl ett bevis på att texten i sidhuvudet stämmer!

Inslängd i en Fox Moth med registreringen SE-AFL och sittande i knät på mekanikern, upplevde jag som 5-åringen min första flygfärd. Min bror hade meddelat mitt intresse för förare och mek. Man utförde rundflygningar, motorn hade krånglat, efter reparationen behövde det provflygas, och det var ju passande att jag fick hänga med!!

Under tiden kom min mor ut på isen och frågade om någon sett var jag var.” Jo, han är där uppe” sa man och pekade på en prick på himlen! Allt rundflygande i Hammerdal, där vi bodde endast några meter från sjöstranden, försiggick alltid utanför vårt hus. Vägen gick ner där och bensin behövde köpas då och då. Jag var alltid den som först gick ut på isen och ”tog emot dom”.

Tyvänn totalhavererade planet den 24 mars 1944 på F4 i Östersund.

Ur haverirapporten: Planet avsåg att landa på F4. Piloten hade samtalat med passageraren varför motorn troligen haft lågt varv för att underlätta samtalet (höjd 150m). Bränslet i huvudtanken tog slut med åtföljande motorstopp. Planets låga fart medförde att det sjönk igenom och gick i spinn. Passageraren öppnade kranen till reservtanken, men på grund av planets lutning under spinnrörelsen kunde inget bränsle passera. Passageraren omkom. Tråkigt!

Detta var lite flyghistoria från en gången tid.

Modellbyggandet startade i 7-års åldern. Fick då en liten gummitormodell som hette Kolibri. Den var så svår att bygga för en 7-åring att mamma fick bygga den färdig. Första flygturen slutade naturligtvis med en krasch. Jag grinade. Det var då min far kom på ett uttryck som jag alltid fick höra när en modell mer eller mindre gått sönder. Han kom alltid smygande bakifrån och sjöng stillsamt i örat:” Ut och prova, in och grina och laga!

Det blev mest kastplan tillverkade av vingar och stjärtparti från tomma sockerkartonger, monterade på en pinne från vedboden. I tonåren fick man lite bidrag att inköpa första byggsatsen. Allt material var i furu, balsa fanns ju inte under kriget.

Innan jag hösten 1951 flyttade till Västerås, hade jag hunnit bygga många modeller: Det måsvingade segelplanet Flamingo, Tern, Laban, Hawker Hurricane, Nortrop B-5 och den enda linstyrda modellen jag byggt. Vi var två stycken om den. Jag höll med motor, en västeråsdiesel, Komet hette den! (Var finns den idag?) Ett halvt varv flög vi, sedan haveri. Tillsammans med den andre killen, startade vi Kramfors Modellflygklubb innan jag åkte ut i stora världen!

Jag började på ASEA som reläprovare där min första kompis delade mitt flygintresse. Han var riktig segelflygare och brukade följa med Aros-flyg som Biljettförsäljare. Vi byggde varsitt modellsegelplan och flög på Johannisberg. Mitt försvann söderut med termiken. Fick tillbaka stjärtfenan med adressen på av en bonde, som beklagade att han mosat modellen med skördetröskan.

Segelflygandet lockade. Föräldrarna skrev på ansökningspapperen, (det ville dom inte, när jag ville söka till flygvapnet). Det kostade 200 kr att ta A, B och C-diplom under sommaren. Men - dessvärre behövde tändarna lagas.

Där försvann de ihopsparade pengarna. Med 1.27 i tim. var det inte så lätt att skrapa ihop nya igen.

I stället blev det tidigt giftermål med Mary, min bästa modellflygsupporter. Så kom barnen och så småningom villabygge. Dessförinnan hade vi båt som sommarnöje. Orientering har jag hållit på med i 30 år.

Men 1971 vaknade åter intresset för modellflyget. Radiostyrningstekniken hade gjort stora framsteg och verkade spännande.

En Cirrus inköptes samt en 4-kanalsradio i byggsatsform från Valter Johansson. Cirrusen är definitivt ingen nybörjarmodell och det fick jag minsann erfa. Det var Kaj Johansson som gav dom första lektionerna, men jag insåg snart att en trainer-modell behövdes. Det blev Graupners Taxi, andra året också med flottörer.

Då började intresset för skalamodeller att ta över. En Pitts S-1 inköptes med en 10 cc motor. Vingarna kläddes med siden, den enda gången jag klätt med detta material, men med mycket lyckat resultat. Numera är det ju krympplast som gäller.

Pittsen blev färdig till semestern. Hemkommen från den, skulle det tävlas på Dragsängarna i Dalarna. Men modellen var ju inte provflugan! Ut till Johannesberg tidigt på morgonen. Den flög fint, lite träning på 8:or och looping, sedan hem och packa in i bilen. På Dragsängarna träffade jag en kille från Stockholm, Olle Bergkvist, han hade också en Pitts. Vi hjälpte varandra vid flygningen och läsningen för domarna.

Olle har numera hunnit bygga två fullskalaplan hemma i vardagsrummet och blivit riktig pilot.

Olle och jag tävlade några år på Barkarby med våra Pittsar innan vi byggde nytt. Han en Corsair och jag började med min Ju-52a.

Till Farsdagspresent hösten 1981 fick jag av Mary en check på 300kr. På checken stod det: "Till Junkern". Jag har den kvar än i plånboken, nästan utnött. Men det ska vara korrugerad yta, bestämde hon, annars kan det få vara! En verklig utmaning, men jag hade sett i en amerikansk tidning att en junkerbyggare hade använt balsaribbor. Jag tänkte, kan han, så kan jag.

Det tog drygt 2 år att få den färdig. Förebilden var den Ju52a som nödlandade i Äppelbo under andra världskriget. TV gjorde en film om denna händelse och hyrde in en äkta Ju52a från England. Bilddokumentationen var därmed tryggad. Jag fick tillgång till Dala-Demokratens alla bilder från inspelningarna.

Den kände flygplansritaren Björn Karlström ändrade sina egna ritningar så jag fick en mycket bra dokumentation på planet. Utan en bra sådan är inte modellen värd mycket för domarna.

Så kom dagen för provflygningen. Ringrostig, nervös och otränad skulle jag aldrig klara av en sådan prövning. Där kommer min Provflygare in i bilden - nämligen Bosse Gustavsson.

Drygt 2 års arbete ska upp i luften, 3 st motorer ska fungera utan mankemang. Med bankande hjärta och darrande knän såg jag hur kärran steg och faktiskt flög, och det gjorde den utan större problem. Bosse satte lugnt ner den igen, jag minns inte om vi gjorde en andra start så att jag fick känna på den. Lyckliga åkte vi hem den kvällen.

Nu skulle det tävlas på Barkarby! Men där har man asfalterad bana, det är skillnad att starta på en sådan, jämfört med gräs. Svårare att hålla rak kurs.

Därför övertalades Bosse att bistå med hjälp och stöd vid de träningar vi hade ute på Johannesberg, klockan 6 på morgonen! Detta finns på video, legendariske Envall ställde upp med dåtidens video-utrustning, så mycket grejor att transportkärra behövdes.

Barkarby var en stor tävling på den tiden, ca 100 deltagare. Statisk bedömning först och sedan en flygning på lördagen och en på söndagen. Man hade funktionärer, vars enda uppgift var att driva på dom tävlande till domarrutan eller readyboxen. Tyvärr var reglerna inte särskilt lyckade. De två flygstarterna lades ihop, och medelvärdet gällde som flygpoäng. Misslyckades man med en flygning var det kört. Vid en normal tävling i andra sammanhang flygs tre starter och de två bästa räknas.

Min Ju 52a var ett plan som väckte stort intresse hos publiken. Tre år i rad vann jag publikens pris. Det fjärde året ville förmodligen arrangörerna bryta denna trend för nya regler infördes. Nu skulle inte publiken rösta, utan enbart piloterna. Jag röstade på en härligt rödlackerad J 35 Drake som tog priset. Till året därpå hade jag mitt nya bygge färdigt, en Junkers F 13. Man hade då återinfört de tidigare reglerna, publiken fick rösta, och jag vann igen!

Skrytigt va?! Men så var det. Jag lyckades aldrig vinna själva tävlingen, men vad gör väl det, när 52:an fick så mycket uppmärksamhet.

Vanliga frågor var: "Du tänker väl inte flyga med den här kärran? Hur har du fått till den korrugerade ytan?"

Särskilt lade man märke till pilotens fingerhandskar i skinn som låg på instrumentbrädan.

Andra framgångar med 52:an var SM eller riksmästerskapstävling, som jag vann 1984 och 1985. Året därpå 2:a plats och året efter 3:a. Det var i Karlsborg. Det året bestod över halva startlistan med tävlande FRÅN VÄSTERÅS!

Jag kunde aldrig drömma om, att drygt två års modellbyggande skulle ge så mycket tillbaka. Som en extra bonus fick jag 1986, under Brommadagarna, en gratis flygtur med Lufthansas nyrenoverade Ju 52a!

1994 skänkte jag 52:an till flygvapenmuéet i Linköping. Efter diverse turer hänger nu modellen i vårt museum i Västerås.

Nästa modell var Junkers F 13 - jag började kallas Junkern på Barkarbytävlingarna.

Om 52:an var en framgång, så var F 13 en stor besvikelse. Den var flygklar en vecka före Barkarby 1988. Vi fick låna en taxibana på F 1. Bosse var som vanligt testpilot. Men den här gången klarade inte ens Bosse av eländet! Krasch efter 5 sek! Vingen for åt ett håll, kroppen åt ett annat. Vad var det för fel? Tyngdpunkten fel? Ej fungerande stjärtparti? Hela modellens yta var enligt originalet helkorrugerad. Orsakade detta virvelströmmar?

Jag lagade skadorna, plockade in en massa bly i nosen och provflög en tidig morgon på Johannisberg. Inte mycket bättre, men jag ställde i alla fall upp på Barkarby. Lyckades med Bosse, som moraliskt stöd genomföra flygningarna à la skadskjuten kråka.

Som en tröst vann jag, som sagt, publikpriset.

Jag lyckades aldrig sortera ut problemen med den kärran. Varje flygning blev en pers och jag tröttnade. Den såldes till Brommas flygterminal där den eventuellt hänger idag.

Mustangen har alltid fascinerat mig. Första gången jag såg den var 1946, när den dånade fram över hustaken där hemma. Det var grannens son, som ville visa sig i luften.

Modern ut med kökshanduken, som hon vevade runt med över huvet.

Jag fick tag i en delvis påbörjad Byron Mustang till halva priset. Den flyger mycket bra och efter motorbyte från en vibrations-Quadra till en V-2 Laser på 50cc är det en mycket trevlig maskin. Deltog med den endast statistiskt på Barkarbytävlingarna.

Senast byggda modell är en Junkers Ju-86:a, B 3 kallad i Sverige. Byggd efter uppförstorad Karlströmsritning. Materialet i flygkroppen är blå frigolit som urholkats till 20mm väggjocklek. Sedan förstärkt med ett lager epoxy. Ytterst pålimmade gråpappersremсор för att efterlikna plåtarna. Vingarna av balsaklädd vit frigolit. Motorerna är två st. Laser 70.

Dom infällbara ställen fungerar enl. samma princip som originalet, funktionstid ca 10 sec. Hela bygget tog ca 4.5 månader (pensionär numera).

Bosse var som vanligt provflygare. Och det var ju tur det! Vi provflög på Johannisberg för att få lite utrymme.

Efter start steg Junkern och steg och steg i vågrörelser! Bosse kämpade med trimmar och höjdroder. Tydliga tecken på baktung kärra. Till slut kom vikningen, men Bosse hade då nått så stor höjd att det fanns plats att plana ut. Med kraftigt dykroder fick han ner den hel och fin. Efter omflyttning av alla batterier flyger B-3an nu alldeles utmärkt.

Deltog på Barkarby med Junkern endast statistiskt, den var ej flygklar. Året efter deltog jag utom tävlan. Bosse gjorde en start med den på lördagen. På söndagen gjorde jag två starter. En bild på landningsinflygningen kom som omslagsbild i Modellflygnytt.

Jag har tävlat 17 ggr på Barkarby, men finner numera, att det är betydligt vilsammare att vara publik!

Modellflyget genomgår en omdaning till EI-flyg. Utvecklingen gå snabbt, batterier utvecklas, motorer och fartkontroller gör motorflygandet till ett sant nöje. Såvida man inte absolut måste ha en motor som puttrar i nosen.

Västerås Flygmuseum har startat en modellflygverksamhet med hjälp av driftgruppen. Vintern 94 byggdes en ej flygande Mosquito i skala 1:7,2. Mosquiton fanns på F1 1948-53, inget exemplar bevarades för eftervärlden.

Årets bygge blir en B-18 B, som fanns på F1 före Mosquiton.

Västerås 20 mars 2005

Med hälsningar / Ragnar Eriksson

FLYG VÄL !