

Klubbträff 29 okt – Hawker Sea Fury

Bengt Alenfelt fick för flera år sedan en ritning till Hawker Sea Fury utav Bertil Winbladh. I sinom tid blev det en flygande modell, den blev nu inte lättflugan eftersom ritningen inte antydde hur spryglarna i den skränkta vingen skulle riktas. Resultatet blev en vinge med vingspetsar som blev ställda med lägre anfallsvinkel än den inne vid kroppen. För stabil flygning vid låg fart skall det ju helst vara tvärt om. Modellen blev svårflugan och slutade efter ganska få flygningar i en oreparabel krasch.

Great Planes saluför TopFlites "Gold Edition" serie vari bl a Hawker Sea Fury ingår. Beteckningen "Gold Edition" innebär att spryglar, spant m fl byggelement är utstansade i balsa och "lightply" med sådan precision att detaljerna låser till varandra. När ett antal bitar i ett tempo monterats samman skall man bara föra till cyanoakrylat till kontaktytorna och vips har man en robust och stabil konstruktionsenhet färdig.

Det här lät bra och Bengt skaffade för 5 år sedan en byggsats med förhoppning om ett snabbt bygge. Nu blev byggsatsen av olika skäl liggande i 2½ år men sedan blev det full fart. En vinter gick åt till vinge, stabilisator och fena och ytterligare en vinter ägnades åt kroppen och färdigställande av modellen.

1 juli detta år blev modellen provflugan av Kaj Johansson. Den var lättflugan tyckte Kaj. Sedan dess har den inte flugits mer med avsikten att helt säkert vara i kondition för att visas vid en klubbträff.

Vid klubbträffen 29 nov berättade Bengt om fullskalamaskinen. Den var i tjänst hos Royal Air Force 1945-1955.

Som stridsflygplan kom Hawker Sea Fury i hangarfartysbaserat bruk först under Koreakriget och har gått till historien som den snabbaste och enda propellermaskin som någonsin skjutit ned ett jetjaktplan (MIG15).



Hawker Sea Fury hade en fruktansvärt kraftfull "spis" i nosen – en luftkyld stjärnmotor på 2520 hk med 2 x 9 cylindrar.. Motorn hade inga ventiler som vi är vana vid idag utan rörliga cylinderfoder med portar i. För rörelse av dessa "slidventiler" krävdes avancerade växellådor.

Med prototyper och produktionsmaskiner tillverkades Sea Fury i bara ca 700 ex innan propellereran var över och nykonstruerade plan fick jetdrift.

Sea Fury hamnade i flera länders flygvapen.

Idag existerar några museiexemplar och ett antal racingmaskiner. Det mest kända pyloneevenemanget är kanske det årligen återkommande "National Championship Air Races" utanför Reno i Nevada, USA.

Fältet av tävlande maskiner samlas av ett ledarflygplan. När alla är samlade i luften utgår kommandot: "Fly Low – Go Fast – Turn Left!". Ledarflygplanet stiger upp från de tävlande med "Gentlemen, you have a Race!". Sea Fury som under Koreakriget var god för 740 km/h överträffas trots trimning av motorer och flygplan inte mycket. Årets race vanns av en maskin som kom upp i 756 km/h. Som stridsflygplan var Hawker Sea Fury enastående snabb för sin tid och snabb nog att tävla än idag med de bästa (Mustanger, Bearcats mfl).

Klubbträff 29 okt – Hawker Sea Fury



Till byggsatsen (inga detaljer saknades) för modellen hör en alldeles helt förträfflig byggbeskrivning med bilder och text samt referenser till ritningen för varje enskilt moment. Denna handling omfattar 67 sidor och ger i varje moment id nummer för de detaljer som skall sättas samman och på ett särskilt uppslag hittar man alla balsaflik med id numren för respektive detaljer. Således alla detaljer är lätta att hitta.

Spryglar, spant mm är stansade i balsa och "lightply", det sista är ett laminerat material, förmodligen av något lövträ – det är varken så styvt eller hållfast som vår byggplywood, men som namnet anger är det mycket lätt.

Byggsatsens balsa var som väntat av "pansartyp". Bengt bytte ut alla flak till plankning av vingar och kropp med material från en hobbyhandel och ersatte alla tjocklekar i tum med närmast underliggande tillgängliga millimeterflak. 1/16" (1,5875 mm) och 3/32" (2,38125 mm) ersattes med 1,5 resp 2 mm.

De amerikanska balsaflikarna är 3" (76,2 mm) breda medan europeiska flak är 100 mm breda. Med ersättningsbalsan vann Bengt förutom vikt även fördelen med färre skarvar för att få till de breda sjok som behövdes för plankning av vingarna..

Många moment i bygget blev ändå besvärliga därför att "klick-klick"-passningen detaljerna emellan inte var särskilt distinkt utan en stor del av byggtiden gick åt till att tillverka gigger för att hålla detaljerna på plats före och under limning.

Plankning av dubbelkrökta ytor är ett mödosamt kapitel för sig – men med fuktad balsa, gått om gummisnoddar, band och gud vet vad blir formen till sist nöjaktig och byggaren en erfarenhet rikare.

Prova själv! Byggsatsen gav meningsfullt innehåll åt ett stort antal vinterkvällar. Modellen är inte en fullfjädrad skalamaskin, så t ex valde Bengt att montera fasta landningsställ. Det valet har rönt den rätt skojiga kommentaren: "Fast landningsställ! Det är ju som att dansa tango med träskor!"

Vid pennan byggaren och tillika Flygbladets redaktör / Bengt Alenfelt