

# "OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare

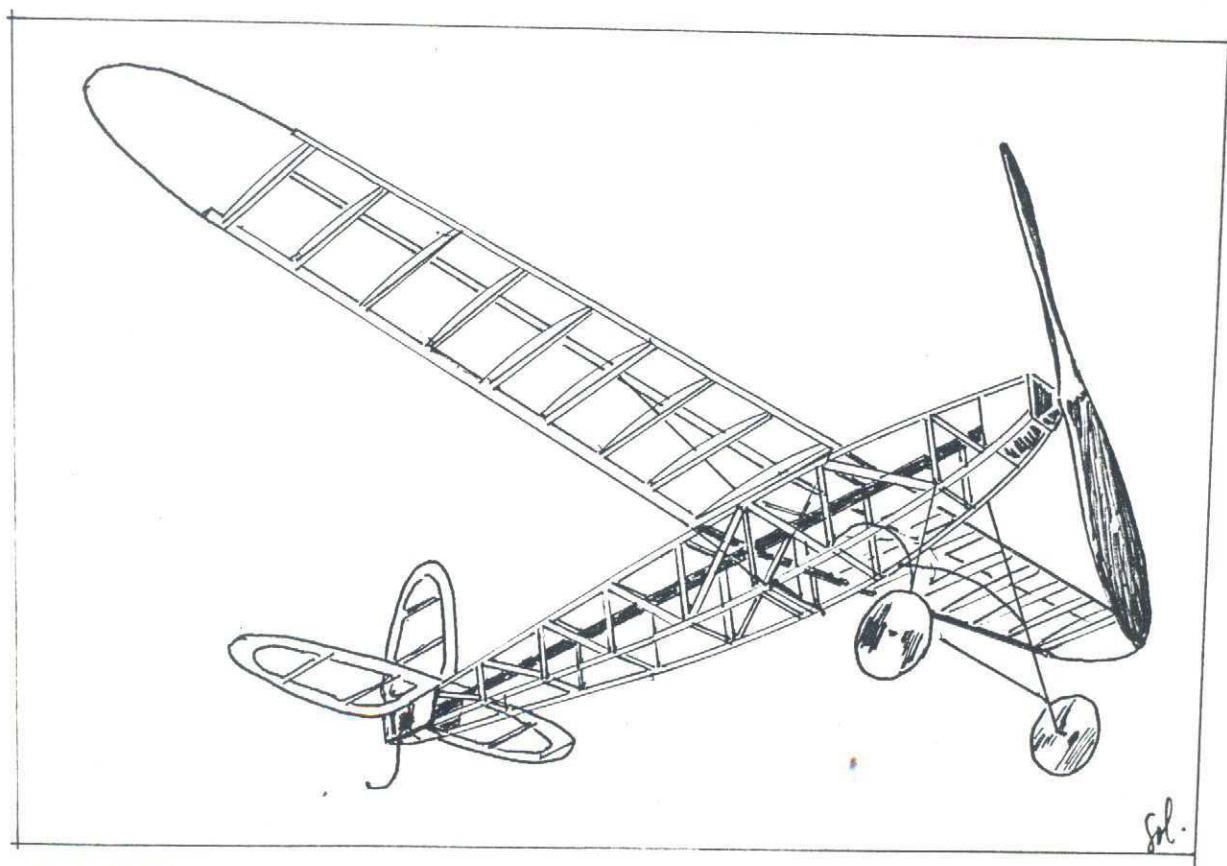


## INNEHÅLL:

"Modellflyget i Sverige. Året 1935."  
"Bröderna Wright" forts. från föreg.nr.  
"Mayfly II", en engelsk Wakefield 1936  
"Dyna" och andra europeiska dieselmotorer.  
Kopplingsschema för tändstiftsmotorer.  
K.S.A-K:s tävlingsregler 1938.

## Redaktören tycker....

- att han genom de brev och telefonsamtal, som kommit under hösten och vintern fått förnyade krafter, så att han inspirerats till ett nytt nummer av "OLDTIMER".
- att alla som har synpunkter på oldtimerflygandet hör av sig, se t.ex. de brev som refereras i detta nummer.
- att alla "oldtimers" ska skynda på med sina byggen för årets upplaga av "Oldtimer-tävlingen". Markera på bif.talong om Du vill flyga den 15-16 eller 29-30 juli. Tävlingsinbjudan kommer att rätta sig efter majoritetens önskningsar.
- att amerikanerna gått för långt -- de har satt radio i sina oldtimermodeller !  
Vad säger Du ? Det är kanske framtiden ?



Modellflygplanet "Gladan". Konstruktör Sven Wentzel . År 1935

# MODELLFLYGGET I SVERIGE

Fram till år 1935 hade modellflygning bedrivits lite mer som en kuriositet, men från och med detta år kom klubbverksamhet och organiserade tävlingar i gång.

Stockholms Modellflygklubb kallade sig nu sammanslutningen av stockholmsmedlemmarna i "Eskader". Klubbens verksamhet var i början av året mycket livlig. Sammankomsterna hölls i ett stort garage på Skeppargatan, där Stockholms Segelflygklubb börjat bygga två glidplan.

Västra Sveriges Modellflygklubb höll den 18 februari konstituerande sammanträde, varvid en interimstyrelse tillsattes. För verksamheten uppgjordes följande plan: Två modellflygplanstyper konstrueras i samarbete med Chalmers Segelflygklubb, till vilka ritningar och arbetsbeskrivningar utdelas till medlemmarna. Material tillhandahålles genom en särskild organisation "Västra Sveriges Modellplandepå". Samling skedde under vinterhalvåret i Göteborg men sommartid på Torslanda. Medlemsantalet var redan i början av året över 300 !

Ytterligare modellflygklubbar uppstod under första halvåret t.ex. i Norrköping, Lindesberg, Söderhamn och Östersund.

Polemik i "FLYGNING"

## F R I A O R D

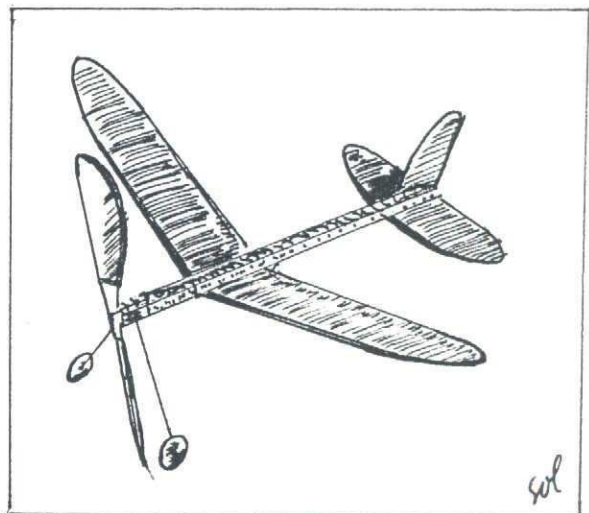
Med anledning av ett härvarande företag tillåtit sig att i sin reklam för tillbehör till modellflygplan framhålla sig som det enda företag i branschen hos vilket fås gummi, dope, färg, lim etc. står att erhålla, bedja undertecknade firmor inom modellflygbranschen skarpt få protestera mot denna uppgift såsom icke blott stridande mot god affärssed utan även direkt vilseledande.

Vi föra nämligen ständigt i lager både fås gummi och färger, lim, etc., förutom alla andra tillbehör för modellflygplan, vilka genom stor omsättning städse äro av den högsta kvalitet till låga priser.

Stockholm den 6 maj 1935

Sven Wentzel  
Apelbergsgatan 54  
Stockholm

H. Vilén  
Nybrokajen 7  
Stockholm



"Tummeliten", stavmodell helt av balsa. Spännvidd 43 cm.  
Konstruktör Sven Wentzel



# 1935

Det fanns i Stockholm en del modellflygare, som var missnöjda med den ringa aktiviteten i Stockholms Modellflygklubb, och man diskuterade därför möjligheterna till bildande av en ny och mera livskraftig sammanslutning. Initiativtagare till denna nya klubb blev Sven Wentzel.

Klubben bildades den 17 juli 1935 och döptes till "Vingarna". Den första styrelsen bestod av Lars Mårtensson, ordf., Nils Pettersson, v. ordf., Sven Wentzel, sekr Åke Lundmark, v. sekr., Sune Stark, skattmäst. och Björn Andersson, 7. skattmäst.

Utöver dessa fann i starten bara två medlemmar Tord Andersson och Börje Stark. Snart ökades medlemsantalet snabbt och av de mer kända modellflygarna som var med från början var Olle Lindh och bröderna Åke och Rune Roggentin.

Klubbens högkvarter blev Ladugårdsgärde där medlemmarna tillbringade det mesta av sin fritid. Så småningom blev tisdagskvällen den speciella samlingskvällen. Då ordnades med trimningstävlingar i kombination med "bullfest". Som "lottor" fungerade fru Stark och fru Olsson, vilka även var klubbens tidtagargrupp nr 1.

Kort efter bildandet kom en bastant herre klivande och ville vara med. Han hade lockats av den nya sporten genom sina två söner och snart nog blev han tillsammans med Wentzel den ledande kraften i klubben. Dessa två, "Biffen och Bananen", som de så träffande snart kallades tog hand om pojkarna. Det är givetvis Tyko Stark eller som många känner honom "Pappa" Stark, som här åsyftas. Han invaldes snart i KSAK:s Modellflygkommitté och påtog sig en stor börda för modellflygets utveckling.

1939 uppstod en tråkig schism inom "Vingarna", som bl.a. resulterade i att Wentzel lämnade klubben. Utan tvivel var det en stor förlust för klubben, då den i Sven Wentzels Modellplansfabrik hade ett gott stöd.

Den första klubbtävlingen hölls den 1 aug. 1935, givetvis var tävlingsplatsen Gärdet. Bästa segrartid var 51,3 sek., ett resultat som verkar blygsamt, men för dåtida förhållanden utmärkt!

Stavmodeller, högst 50 cm spv.  
1. Lars Mårtensson, 32,9 s., 2. Ingvar Karlsson, 31,8 s., 3. K.-E. Karlsson, 25,9 s.

Stavmodeller, högst 75 cm spv.  
1. Harry Nilsson, 31,3 sek  
Kroppsmodeller, högst 75 cm spv.  
1. Kjell Ekström, 18,0 sek.

Kroppsmodeller, högst 100 cm spv.  
1. Björn Andersson, 51,3 s., 2. Sven Wentzel, 41,0 s., 3. Egon Jönsson, 40,7 s.

Tidskriften "FLYGNING" inbjöd till en "modellplantävling" i sitt augustinumner. Flygningarna fick göras på hemmaplan. Två tidtagare av myndig ålder krävdes. Handstart tilläts och modellerna indelades i tre klasser med många undergrupper:

Klass 1. Stavmodeller  
a) -50 cm, b) -75 cm, c) -100 cm, d) -150 cm  
e) + 150 cm

Klass 2. Kroppsmodeller  
a) - e) enl. ovan

Klass 3. Specialmodeller

I klasserna 1 och 2 gällde gummimotordrift och landningställ och i klass 2 även att motorn var innesluten i kroppen.

Vad det gällde klass 3, så fanns inga begränsningar.

Nedan finns beskrivna en del av de modellplantyper som var lämpliga.

Resultaten från "FLYGNINGS" -modellplantävling visade att Sveriges modellflygare hade kommit upp i klass med Tysklands bästa.

Sven Wentzel dominerade tävlingen och vann inte mindre än tre klasser. I övrigt var det också "vingar" på segrarplats. På prisplats fanns från landsorten bara C.G. Norlén, Uppsala och Ulf Cappelen-Smith, Östersund.

# FLYGNINGS MODELLPLANTÄVLAN

## OLIKA MODELLPLANTYPER

lämpliga för "FLYGNINGS" tävling 1935.

**ANKAN**, stavmodell av anktyp. Spännvidd 46 cm klass 3. Balsavinge. Pris kr 1:50 .Allers Flygklubb, Hälsingborg

**BANTAM**, liten och lätt stavmodell, klass 1a spännvidd 23 cm. Lämplig för inomhusflygning Pris färdigbyggd kr. 4:50 Ing. H. Vilén, Stockholm.

**FROG**, kroppsmodell i minsta klassen 2a; kropp av dur-aluminiumplåt, vingar med metallspryglar och pappersklädda. Finns med olika nationalitetsbeteckningar. Spv. 30 cm. Endast färdigbyggd. Pris kr 9:50 .Ing. H. Vilén, Stockholm

**GLADAN**, kroppsmodell av stor typ, klass 2c. Spv. 96 cm. Kropp av balsalister, klädd med papper el. siden. Vingarna uppbyggda, klädda med papper el. siden. Flygresultaten de bästa, som uppnåtts i Sverige. Pris kr. 8:75. Firma Sven Wentzel, Stockholm.

**KICK-OFF**, högvingad kroppsmodell, helt i balsafalak. Spv 60 cm, klass 2b. Byggsats 4:-, Firma Sven Wentzel, Stockholm

**KOLIBRI**, Stavmodell i minsta klassen, 1a. Spv. 30 cm, huvudsakligen i balsa. flygtid ca 10 sek. Pris kr. 1:50. Göteborgs och Västra Sveriges Modellplandepå, Göteborg.

**METEOR**, kroppsmodell i minsta klassen, 2a, Spv. 48 cm Endast färdigbyggd, flyger ca 100 m. Pris 8:50 kr. Ing. H. Vilén, Stockholm.

**MÅSEN**, Kroppsmodell i klass 2a, helt i duraluminiumplåt, deformerar lätt, relativt tung. Spv. 37 cm. Levereras endast färdig, pris kr. 3:50. Vårt Hem, Stockholm.

**SLÄNDAN**, stavmodell med stor vinge, uppbyggd. Spv. 50 cm, klass 1a. Flygtid ca 10-15 sek. Göteborgs och Västra Sveriges Modellplandepå. Pris kr 2:75. Enbart ritning kr. 0:20.

**TADPOLE**, liten stavmodell, klass 1a, avsedd för flygning inomhus. Spv. 20 cm Vikt 3 gram. Levereras endast färdig kr 4:-, Ing. H. Vilén.

**TERN**, minsta klassen, 1a, Spv. 38 cm. Kroppen består av två stavar, vingen plan. flyger ca. 50 m. något vekt. ,endast färdigbyggd, pris kr. 2:50, Ing. H. Vilén, Stockholm.

**TRANAN**, relativt stor kroppsmodell, spv 85 cm, klass 2c. Kropp och vingar av balsa, klädda med siden. Byggsats kr. 8:- från Göteborgs och Västra Sveriges Modellplandepå.

**TROLLSLÄNDAN**, stavmodell i minsta klassen, spv 50 cm, Enkel balsavinge, lätt att bygga .Pris för byggsats kr. 1:50. Allers Flygklubb, Hälsingborg.

**TUMMELITEN**, ett av de allra bästa modellplanen i minsta klassen, klass 1a, Lämplig för nybörjare. Stavmodell, spv 44,5 cm. Stav och vinge av balsa. Vingprofil erhålles genom ett par balsaspryglar på vingens undersida. Vanlig flygtid 25-30 sek. Flygsträcka flera hundra meter. Pris för byggsats 2:25. Kr 3:75 för färdig maskin. Ritning kr 0:50 Firma Sven Wentzel, Stockholm.

**VILDANDEN**, ett lågvingat plan av kroppstyp, utfört helt i balsafalak. Lämpar sig för den mera försikkomne. Spännvidd 95 cm. Byggsats från Firma Sven Wentzel, Stockholm, pris kr. 9:40 .



## Resultat av "FLYGNINGS" modellplantävling 1935

### Klass 1 a)

1. Sven Wentzel, Vingarna, Tummeliten,	81,6 s.
2. Harry Nilsson, -"- , egen konstr.	54,4
3. Ingvar Karlsson, -"- , Tummeliten	52,9

### Klass 1 b)

1. Kjell Ekström, Vingarna, egen konstr.	51,7 s.
2. Åke Roggentin, -"- , -"-	34,0
3. C.G. Norlén, Uppsala, först. Tummeliten	33,0

### Klass 1c)

1. Lars Mårtensson, Vingarna, egen konstr.	44,6 s
--	--------

### Klass 2 a)

1. Sven Wentzel, Vingarna, SW 10	37,7 s
2. Lennart Welander, Vingarna, Frog IV	14,0

### Klass 2 b)

1. Sune Stark, Vingarna, Tärnan	67,6 s.
2. Börje Stark, -"- , -"-	66,5
3. Kjell Ekström, -"- , Kick-off	25,2

### Klass 2 c)

1. Sven Wentzel, Vingarna, Gladan	140,0 s
2. Björn Andersson, -"- , Lincol	108,5
3. U. Cappelen-Smith, Östers., Örnungen	34,4

"Vingarnas" dominans kan bara förklaras av att i klubben fanns erfarenheter som kunde förmedlas av erfarna instruktörer - läs Sven Wentzel - och att i huvudstaden fanns rätt material lätt att tillgå, samt att medlemmarna genom flitigt tränande hade skaffat sig rutin och skicklighet att hantera sin modeller.

"FLYGNING" hade som pris bl.a. gratis resor till de nordiska tävlingarna i Göteborg. Då ju Wentzel inte gärna kunde åka mer än en gång, så löste man problemet så, att Sune Stark och en av landsortsflygarna, som uppnått bra resultat med sin "Tummeliten", det var Bror-Erik Andersson från Linköping.

## Ur brevskörden

..... Sedan har jag några synpunkter på oldtimertävlingarna och dessa modeller. En oldtimermodell har ju i sig själv inget värde rent tävlingsmässigt. Dess värde ligger ju så att säga i modellen själv, med andra ord ett egenvärde. Tävlingsmomentet får därför inte bli huvudsyftet, det kommer då att medföra att ett par, tre modeller med goda prestanda, jämfört med dagens modeller, kommer att dominera oldtimertävlingarna. Syftet är då enligt min mening förfelat. Den första Wakefielden kan rent tävlingsmässigt inte jämföras med t.ex. Kordas 39:a. En klassindelning med hänsyn till detta är tydligen tvungen att göras.

Beträffande bygget är jag av den meningen att modellen bör till 99,9 % följa originalet resterande tiondel bör avsättas till sådant material som inte går att anskaffa i dagens låga läge, t.ex. bambu. Fuser eller tåmer bör inte tillåtas på sådana modeller, som inte hade detta i original. Är stabben fastlimmad på originalet, så bör den vara det på kopian också! Även risken för bortflygning bör ju tillhöra det "originella".

En oldtimertävling bör vara en fest för hela familjen, där man träffas under trevliga och gemytliga former för att diskutera och utbyta tankar om allt som kan flyga och fara på lätta vingar in the air.

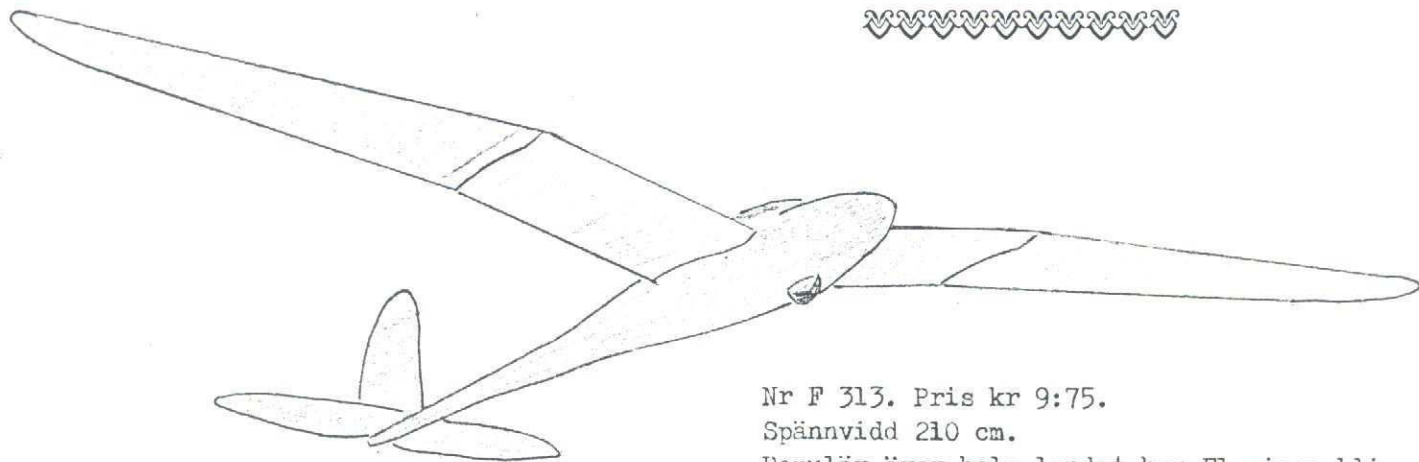
Risken är stor, att om man lägger för mycket på själva tävlingsmomentet, kommer många att möta svårigheter och en viss elit att bildas, som kommer att skrämja bort dem som ligger i "marginalen" så att säga. Grupper för "självbeundran" tycker jag det finns så att det räcker till.

Med modellflygarhälsningar  
Östen Karlsson

Södra Hamngatan 20 A,  
932 00 Skelleftehamn

Red. vill lämna dessa frågor öppna och väntar sig att övriga oldtimerbyggare - flygare hör av sig. Hur skall våra regler vara? Kom med Dina synpunkter, adressen vet Du!

## FLAMINGO



Nr F 313. Pris kr 9:75.

Spännvidd 210 cm.

Populär över hela landet har Flamingo blivit, och det är inte svårt att förstå. Modellens linjer är ovanligt vackra och smäckra och spännvidden imponerar - 210 cm!

Vingen är måsformad, kropp i spantkonstruktion samt försedd med landningshjul.

Så här beskrevs Flamingo i Viléns katalog. Och visst är den tjuvig! Genom Ulf Markstens spanande kom en ritning och en delvis byggd modell fram. Den fanns hos två bröder Persson i Moliden. Nu har P.-O. Larsson i Kumla ritat upp den på transparent papper med hel spant och sprygelruta. Kontakta red. om Du vill ha en kopia!

BRÖDERNA WRIGHTS  
EGEN SKILDNING ÅR 1908 AV DERAS ARBETE  
PÅ FLYGPROBLEMETS LÖSNING.

(Forts. från föreg. nr)

De första flygningarna med den motordrivna maskinen utfördes den 17 december 1903. Endast fem personer utom vi själva voro närvarande. Det var John T. Daniels, W.S. Dough och A.D. Etheridge från Kill Devil's livräddningsstation, W.C. Brinkley från Manteo och John Ward från Naghead. Ehuru en allmän inbjudan gjorts till personer, som bodde inom 8--9 km. från platsen, var det icke många, som hade lust att trotsa en kall decemberdags obehag för att som de säkerligen föreställde sig, se ännu en maskin, som icke kunde flyga. Den första flygningen varade endast 12 sekunder, en flygning, som visserligen var mycket blygsam i jämförelse med fåglarnas, men som icke desto mindre var den första i världshistorien, vid vilken en maskin, bärande en man ombord, hade med hjälp av egen kraft lyft sig upp i luften i fri flygning och färdats fram i horisontell bana utan att förlora hastighet samt slutligen landat utan haveri. Den andra och tredje flygningen var något längre och den fjärde varade i 59 sekunder, varvid en sträcka om 250 m. tillryggalades i en motvind om 9m/sek.

Efter den första flygningen fördes flygmaskinen tillbaka till lägret och placerades på ett ställe, som vi trodde vara säkert. Men några få minuter efteråt, under det att vi voro upptagna av att diskutera flygningarna, fattade en kastvind tag i maskinen och började stjälpas den över ända. Alla rusade till för att hejda den, men vi kommo för sent. Daniels, som var en jätte ifråga om växt och styrka, lyftes upp och föll in mellan vingarna och skakades om som en rätta i en bur, när maskinen vältrade runt. Till sist föll han ur, dock endast något mörbultad, men skadan å maskinen förorsakade ett avbrott i försöken.

Genom tillmötesgående från Torrence Huffman i Dayton, Ohio, kunde vi våren 1904 resa ett skjul och fortsätta våra försök på den s. k. Huffmans prärie vid Simms station 13 km. öster om Dayton. Den nya maskinen blev tyngre och starkare men i övrigt liknade den, med vilken vi flugit vid Kill Devil-höjden. När den var färdig för det första försöket, underrättades alla tidningar i Dayton och ungefär ett dussin representanter för pressen voro närvarande. Vår enda begäran var att inga fotografier skulle tagas och att meddelandena icke skulle göras sensationella, så att folk därigenom skulle samlas vid vårt försöksfält.

Inalles var det sannolikt 50 personer på platsen. När förberedelserna hade blivit avslutade, blåste det en vind av endast 1,5 - 2 m/sek., vilket var otillräckligt för en start, men då många hade kommit lång väg för att se maskinen i verksamhet gjordes ett försök. Till de andra svårigheterna kom den omständigheten, att motorn icke ville gå riktigt bra. Sedan maskinen löpt ut banans längd, gled den av den utan att alls höja sig i luften. Åtskilliga av tidningsmännen återvände följande dag, men blevo återigen besvikna. Motorn gick dåligt och maskinen landade efter endast 18 meters glidning. Vidare försök uppskötos till dess motorn hunnit försättas i bättre stånd. Tidningsmännen hade nu utan tvivel förlorat förtroendet för maskinen, ehuru deras rapporter vänligt nog icke nämnde något därom. När de sedermera fingo höra, att vi gjorde flygningar, som varade flera minuter, voro de endast föga intresserade, då de visste, att man med luftskepp gjort längre färder, och då de icke kände till den väsentliga skillnaden mellan luftskepp och flygmaskiner.

Vi hade icke flugit länge år 1904, förrän vi funno, att stabilitetsproblemet ännu icke blivit fullständigt löst. Ibland hände det, att maskinen vid en vändning i cirkel började luta över trots alla de motåtgärder föraren företog, ehuru maskinen under samma förhållanden vid vanlig rak flygning omedelbart kunde rättas till. Under en flyg-

ning år 1905, då maskinen utförde vändningar runt ett 15 meter högt träd, började den plötsligt att vända kring en ving och satte kurs på trädet. Föraren, som icke kunde förlikas med tanken att behöva landa i trädet, försökte nå marken. Den vänstra vingen slog emellertid emot trädet på 3 á 3,5 meters höjd över marken och tog med sig åtskilliga grenar. Men flygningen, som redan sträckt sig över 9 km., fortsattes till utgångspunkten.

Anledningarna till dessa besvärligheter, vilka äro av alltför teknisk beskaffenhet för att förklaras i detta sammanhang, kunde icke helt och hållet elimineras, förrän mot slutet av september 1905. Flygningarna tilltogo därefter mycket snabbt i längd, tills våra försök avbrötos den 5 oktober på grund av att alltför mycket folk samlades vid fältet. Trots att dessa flygningar utförts över ett fält, som var öppet åt alla håll och begränsat på två sidor av starkt trafikerade vägar med spårvagnar, som passerade varje timme, och trots att de iakttagits av alla, som bött t.o.m. på flera kilometers avstånd, samt av hundratals andra personer, trots detta hava flygningarna av en hel del tidningar gjorts till ett stort "mysterium".

Då vi på så sätt förverkligat en praktiskt användbar flygmaskin, använde vi åren 1906 - 1907 till att bygga nya maskiner och till affärsunderhandlingar. Icke förrän i maj 1908 återupptogo vi våra försök (som avbrutits i oktober 1905) vid Kill Devil-höjden N. C. De flygningar, vi nyligen utfört, hava avsett att utröna, huruvida vår maskin var i stånd att fylla de fordringar, som uppställts av amerikanska staten för en leverans av en flygmaskin, nämligen att leverera en flygmaskin, som kunde medföra två man och tillräckligt med bränsle för en flygning om 200 km. med en hastighet av 64,5 km/tim. Den maskin, som vi använde för dessa prov, var densamma, som vi använt för flygningarna vid Simms station 1905, ehuru en hel del förändringar gjorts för att fylla de uppställda fordringarna, enligt vilka föraren skulle intaga en sittande ställning i stället för att ligga framstupa, som vid försöken 1905, och ytterligare en sittplats skulle anordnas för en passagerare. En större motor inmonterades och nya kylare och bränsletankar med större kapacitet ersatte dem, som tidigare använts. Inga försök till långa flygningar eller att nå stor höjd gjordes.

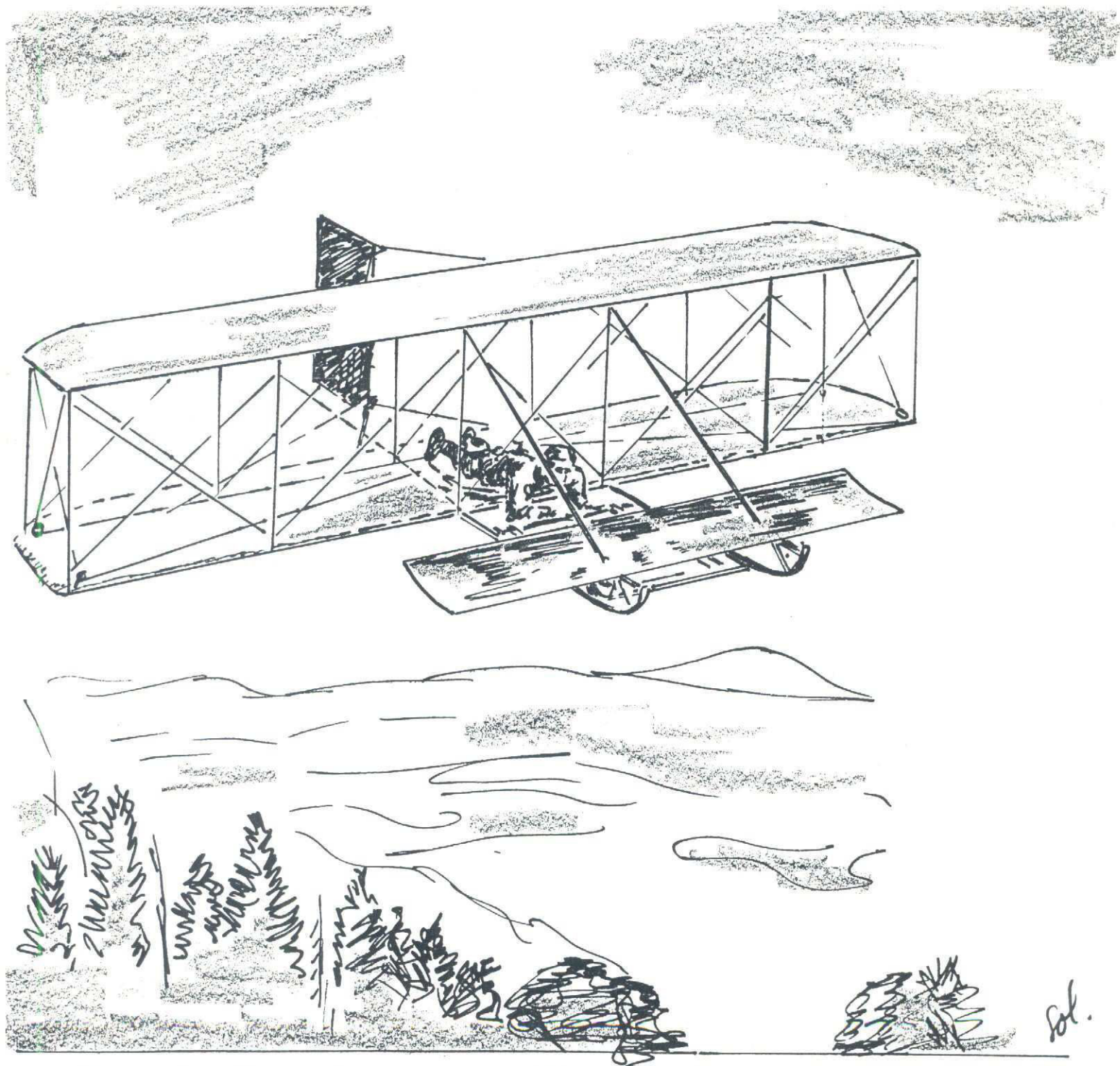
För att sätta läsaren in i det sätt, på vilket maskinen manövreras, skola vi antaga, att vi äro klara till start. Maskinen är placerad på en enskenad bana rätt emot vinden och fasthålls på ett tillförlitligt sätt av en kabel. Motorn startas och propellrarna där bak surra. Ni tar plats mitt i maskinen vid sidan av föraren. Han utlöser kabeln och ni skjuter iväg framåt. En medhjälpare, som håller maskinen i balans på skenan, springer framåt tillsammans med er, men redan efter femton meter är hastigheten för stor för honom och han låter gå. Innan ni nått slutet av banan, rör föraren det främre rodret och maskinen lyfter från banan som en drake, buren av lufttrycket under vingarna. Marken under er är först en fullständig dimma, men när ni höjer er bliva föremålen tydligare. På en höjd av 30 meter har ni knappast något intryck av rörelse med undantag av vinden, som blåser i ert ansikte. Om ni icke redan vid starten varit försiktig nog att sätta fast hatten, så har ni sannolikt förlorat den vid det här laget.

Föraren rör en styrspak och högra vingen lyfter sig, under det att maskinen vänder åt vänster. Ni gör en mycket tvär vändning och ändå erfar ni icke känslan av att glida från sittplatsen, som så ofta händer i bil eller på tåg. Ni finner Er återvända till startplatsen. Föremålen på marken synas nu röra sig med mycket större hastighet ehuru Ni icke erfar någon förändring av lufttrycket i Ert ansikte.

Ni kan därav sluta er till att Ni flyger med vinden. När Ni är i närheten av startplatsen, stannar föraren motorn, medan Ni ännu är i luften. Maskinen glider ned tangentiellt till marken, och efter att ha glidit 15 till 30 meter på denna, står den stilla. Ehuru maskinen ofta landar med stor hastighet, så känner Ni icke någon som helst stöt och kan faktiskt inte säga, i vilket ögonblick den först tar marken. Motorn, som är placerad tätt bredvid Er, förde ett nästan öronbedövande oväsen under hela flygningen, men Ni har i Er spänning icke lagt märke därtill, förrän motorn stannade.

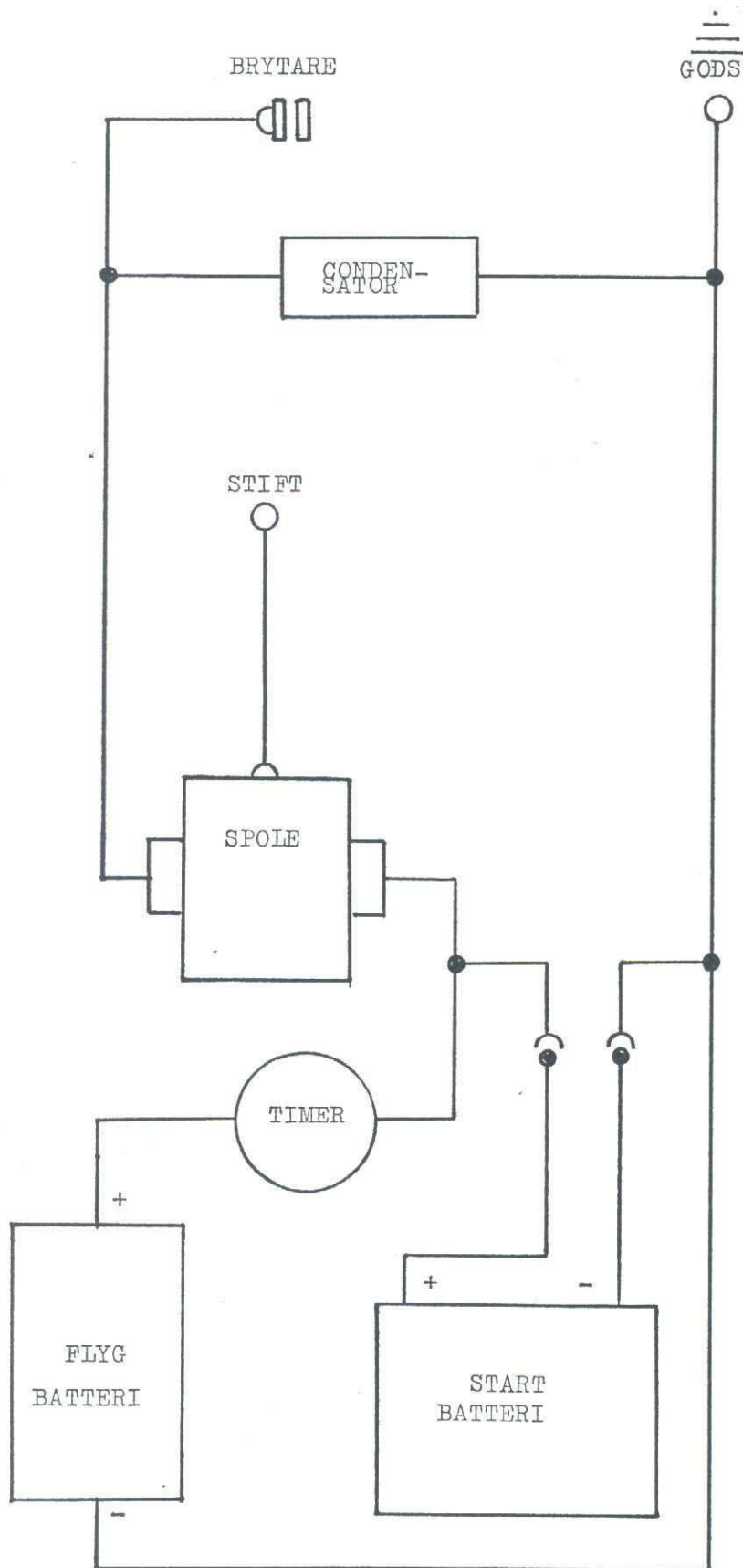


Vi hava företagit våra försök helt och hållet på egen bekostnad. I början hade vi icke en tanke på att återfå, vad vi gävo ut, vilket icke var mycket och begränsades till vad vi kunde undvara för rekreation. När vi sedermera lyckades företaga en motordriven flygning, slutade vi den affär, som vi bedrevo för att helt ägna vår tid och våra pengar åt utvecklandet av en maskin för praktiskt bruk. Så snart vår ställning är sådan, att vi icke ständigt måste intressera oss för affärssidan, hava vi för avsikt att i och för publikation bearbeta resultaten av våra laboratorieförsök, som uteslutande möjliggjorde en tidig lösning av flygproblemet.



Kopia -förenklad - efter teckning i Illustrated London News 1908. Bilden visar bröderna Wrights glidplan.

KOPPLINGSSCHEMA FÖR TÄNDSTIFTSMOTORER



# DYNO



OCH NÅGRA ANDRA EUROPEISKA DIESELMOTORER

Den första framgångsrika dieseln avsedd för modellflygplan utvecklades i Schweiz och blev tillgänglig för modellflygarna omkring 1938. Två modeller annonserades i Aero-Revue: Dyno och Etha.

Då de flesta ledande modellflygarna i Europa prenumererade på denna tidskrift blev dessa motorer kända och kopierade över hela Europa. En del motorer fanns redan i många modellflygares ägo, då kriget kom och satte stopp för resor och postpaket.

Men det huvudsakliga steget var taget. Idén med dieselmotorn hade blivit bekant och då möjligheterna att få över bensinmotorer o. tillhör till dessa från U.S.A. var stoppade började dieselmotorer utvecklas i flera länder. Alla baserade på Dyno-motorn, som förebild.

Det kan tyckas, som om alla modellmotorexperter hade en svarv och drillborr i en skrub, och genom uppfinningsrikedom, som saknar motstycke uppstod en mängd variationer av dessa dieslar.

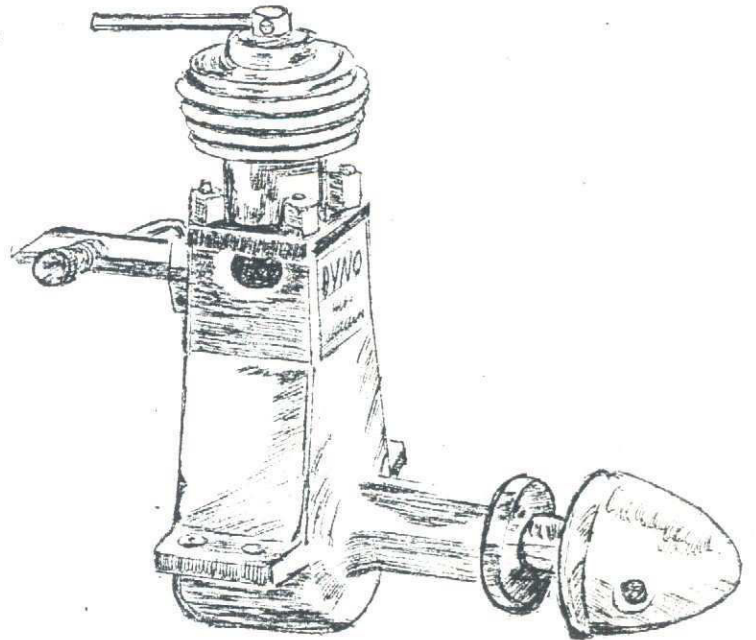


Fig 1. "Dyno 1" från vilken alla europeiska dieslar härstammar. Cylindervolym  $2,3 \text{ cm}^3$ . Ca. 0,09 hkr vid 7.200 varv/ min



Dieselmotorn DYNO 1 i genomsnitt. Numren betyder: 1 vevhus, 2 monteringsfläns, 3 mellansegment, 4 vevstake, 5 cylinder, 6 kolv, 7 kompressionskolv, 8 cylinderhuvud, 9 kompressionsregleringsskruv, 10 kompressionsregluge, 11 förgasaren, 12 förgasarslutning, 13 vevhuslock, 14 bronslager, 15 vevaxel, 16 propellernav, 17 propeller, 18 splinner, 19 utblåsningsskruv.

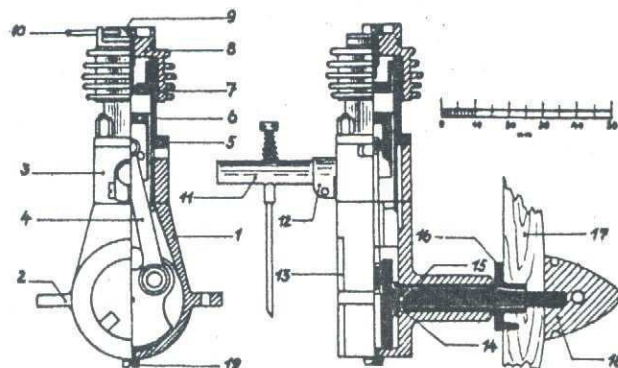


Fig 3. "Etha-1" Ca  $2,5 \text{ cm}^3$  cylindervolym  
Styrka omkr. 0,1 hkr vid 6.000 varv/min

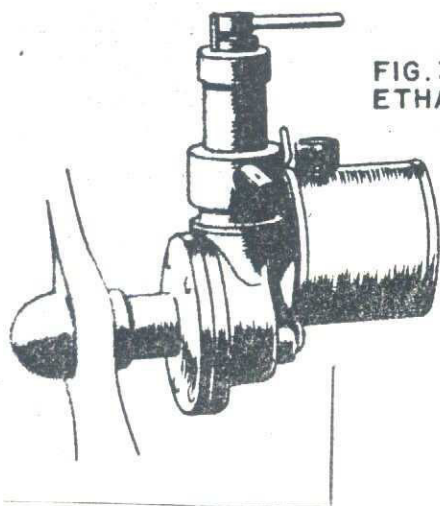


FIG. 3  
ETHA I

FIG. 4  
JIDE 8

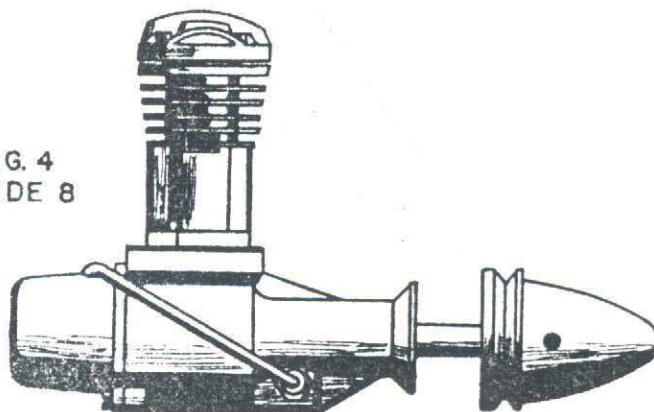


Fig 4. "Jide 8" ,en liten diesel gjord i  
Besancon, Frankrike. Omkr.  $2 \text{ cm}^3$ . 5.000 varv/  
min. med 25 cm propeller. Vikt ca 100 g.  
Kostade vid tiden för invasionen i Frankrike  
ca 150:- kr.

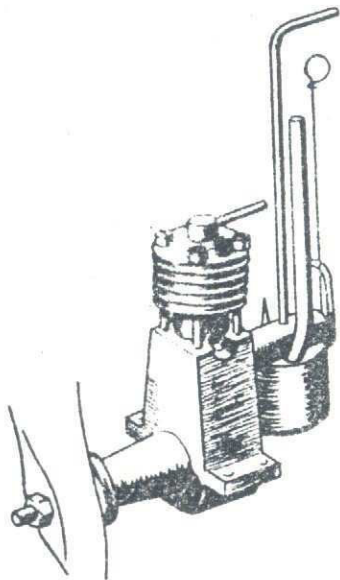


FIG. 7  
ALLAUCHERY'S  
"PETITE MOTEUR"

Fig 7.  $1,5 \text{ cm}^3$  byggd av M. Allouchery, som  
hade den monterad i en liten flygande skala-  
modell av Monocoupe.

Fig. 5 "STAB" tillverkad i Paris. Förekom  
antingen som bensinmotor eller som diesel.  
Ca  $2,4 \text{ cm}^3$ . Drev en 22 cm propeller vid  
6.200 varv/min i bensinutförande och en  
27 cm propeller vid 5.000 varv/min i die-  
selutförande.

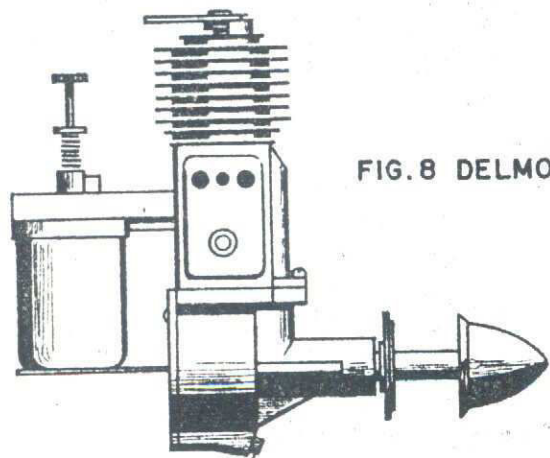


FIG. 8 DELMO

Fig 8. "Delmo" Ca  $4,5 \text{ cm}^3$  ,En av de bästa fran-  
ska motorerna efter kriget. Omkr. 5.000 varv/  
min med 28 cm propeller.

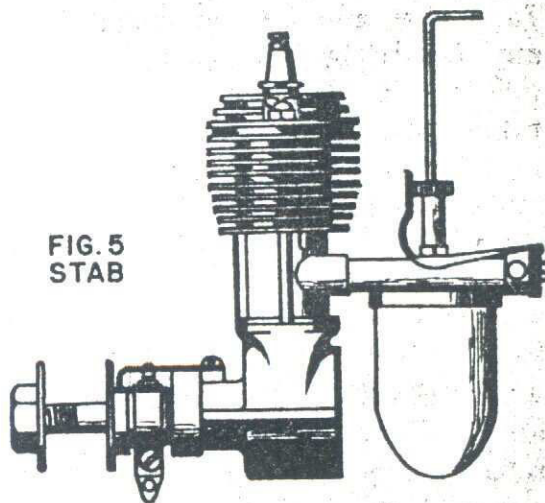


FIG. 5  
STAB

# KSAK:s tävlingsregler år 1938



## Tävlingsgrenar:

Tävlingen kan omfatta: tidsflygning, Längdflygning, hastighetsflygning och höjdflygning.

1. Tidsflygning: Varje anmäld modell får göra tre flygningar, och medelvärdet av den uppnådda tiden blir utslagsgivande för placeringen.

För klass M.A.1 gäller dessutom: en flygning, som ej varar i 10 sekunder, räknas som en misslyckad start och får göras om. Två på varandra följande misslyckade starter räknas dock som en flygning, och den bästa av de två tiderna medräknas.

Tiden skall tagas av minst två tidtagare med stoppur. Erhålla tidtagarna olika tider på en och samma flygning, noteras medelvärdet i protokollet för så vitt ej skillnaden är alltför stor, då tävlingsledaren kan besluta omstart.

Tidtagarna skola stå kvar på startplatsen under tidtagningen. Kikare eller annat hjälpmedel får ej användas för att följa modellen.

## Tävling kan för grupp M vidare omfatta:

Handstart, då modellen släppes iväg från handen under det den tävlande står direkt på marken.

Markstart: då modellen med hjälp enbart av sin egen motorkraft startas från marken eller från startbana på högst 30 cm. höjd över marken.

Vattenstart: då modellen med hjälp enbart av sin egen motorkraft startas från vatten. Dess flytanordning får vid starten ej lösgöras från modellen.

## Tävling kan för grupp S omfatta:

Handstart: Samma bestämmelser som för grupp M.

Katapultstart: då modellen skjutes iväg med hjälp av gummilina, som ospänd får vara högst 3 meter lång.

Högstart: då modellen startas med lina, som i spänninglöst tillstånd får vara högst 100 meter lång och till högst 25% bestå av gummi i ospänt tillstånd.

## Klassindelning:

Klass A: Spännvidd t.o.m. 50 cm.

1. Stavmodeller.
2. Kroppsmodeller.

Klass B: Spännvidd över 50 t.o.m. 75 cm.

1. Stavmodeller.
2. Kroppsmodeller.

Klass C: Spännvidd över 75 t.o.m. 100cm.

1. Stavmodeller.
2. Kroppsmodeller.

Klass D: Spännvidd över 100 t.o.m. 150 cm.

1. Stavmodeller.
2. Kroppsmodeller.

Särskilda bestämmelser: Modellens totala längd får ej överstiga spännvidden. Stavmodell får endast omfatta en stav, och gummimotorn(motorerna) skall ligga helt utanför staven. Med stav förstås även rör- eller fackverkskonstruktion.

Ytan av kroppens största tvärsektion skall vara minst lika med modellens totala längd dividerat med 200.

Modellen skall vara försedd med tillräckligt kraftigt landningsställ för att kunna

starta och landa på marken eller på vattnet.

Största tillåtna spännvidd 150 cm. och största vikt 500 gr.

### GRUPP S. Segelplanmodeller.

Klass A: Spännvidd t.o.m. 50 cm.

Klass B: Spännvidd över 50 t.o.m. 75 cm.

Klass C: Spännvidd över 75 t.o.m. 100 cm.

Klass D: Spännvidd över 100 t.o.m. 200 cm.

Särskilda bestämmelser: Största tillåtna spännvidd 200 cm. och största vikt 750gr.

**GRUPP SP. Specialmodeller.** Till denna grupp hänförs modeller, ej tillhörande grupperna M och S, såsom autogiros med flera. Modeller försedda med motorer för bensen, komprimerad luft och liknande äro ej tillåtna, såvida ej särskilt tillstånd erhållits av lokala myndigheter och av KSAK, varvid skall uppgivas tävlingsplats, tävlingsledare vidtagna säkerhetsanordningar m.m.

I övrigt gälla inga andra inskränkningar än att spännvidden ej får överstiga 150cm och vikten 500 gr.

### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER:

Tävlande skall själv starta anmäld modell. Beträffande segelplanmodeller äger den tävlande rätt att välja mellan att hålla linan eller modellen vid starten.

Startplatsen bestämmes och be gränsas av tävlingsledaren och förlägges för grupp M och SP på ungefärlig genomsnittsnivå av den omgivande terrängen.

Utbyte av modell får ej göras under tävling. Däremot äger tävlande rätt att företaga reparationer av deltagande modell samt utbyta delar. Vid varje start skall dock modellen motsvara klassbestämmelserna.

Inga delar få under flygningen lösgöra sig från modellen för så vitt denna icke tävlar i grupp SP.

Om modell, speciellt när det gäller markstart, omedelbart efter starten stoppas eller hindras av person eller föremål i omedelbar närhet av startplatsen, kan tävlingsledaren tillåta omstart, om begäran härom framställes från den tävlande och kollisionen konstaterats av tidtagarna.

Protester skola för att kunna upptagas till behandling s kriftligen framföras till tävlingsledningen senast två timmar efter tävlingens slut. Vid tvistigheter utgör KSAK högsta instans.

Tävlingsledningen kan i inbjudan till tävling begränsa antalet modeller för varje deltagare.

Obs ! Här har utelämnats reglerna för långflygning, hastighetsflygning och höjdflygning

