

OLDTIMER

Specialtidskrift för modellflygare



I svenska modellflygare i toppklassen.

INNEHÅLL:

MODELLFLYGGET I SVERIGE 1941-42

"BANANENS" MODELLER

"CAMILLA", ARNE BLOMGRENS S: 3a,

OLDTIMER MODELS 1978 KATALOG

N 2. 1978

"OLDTIMER" - Organ för "Oldtimer-sällskapet"
Red. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro
Tel. 019/ 18 21 79. Postgiro 55 09 16 - 1.
Ärg. 8 Nr 2. År 1978 Pren.avg. 3 nr/ år 16:50 kr.

"Oldtimer-tävlingen"

Även detta år hålls tävlingen på Axvalla, nära Skara, söndagen den 20 aug. kl 10.00. I händelse av ogynnsam vindriktning är P4:s övningsfält vid Klagstorp nära Skövde beräknat som reservplats. Vi träffas dock först på Axvalla för att ta del av situationen där.

Mfk Nimbus, Kumla och Axvalla fft (free flight team) är gemensamma arrangörer.

Tävlingsklasser:

Gummimotormodeller

konstruerade senast 1942

A2 0 - 50 cm spv

B2 + C2 50 - 100 cm spv

D Wakefield 1928-42

"Sleek Steek"

Segelmodeller

konstruerade senast 1946

S1+S2+S3 - 0 - 250 cm spv

HKG - handkastglidare

(Om tillstånd kan utverkas kommer även förbränningsmotormodeller att få tävla.)

Tävlingsregler:

Markstart för motormodeller, undantag A2. För segelmodeller 100 m lina vinsch- eller löpstart. 3 starter. Omstart vid flygning under 20 sek. 6 min max.tid.

Ritningar, foton o. dyl. som styrker modellens ursprung bör medföras. Inga ändringar i huvudsakliga mått, profiler eller propellerarrangemang. Timer eller fuse tillåts och modifieringar för dess användning tillåts.

Tävlingstid:

Kl 10.00 Samling
10.30 1:a period
12.30 Paus
13.00 2:a period
14.00 3:e period
15.30 Prisutdelning

Tävlingsavgifter:

En klass 15:-
Två eller flera klasser 25:-
"Sleek Streek" i klasser 25:-
byggsets finns att köpa på tävlingsplatsen. Enbart HKG 5:-
Sleek Streek = byggsetspriset.

Anmälningar:

Sänds till "Mfk Nimbus", c/o Olle Blomberg, Bo, 690 70 Pålshoda.

Startavgifter inbetalas på postgiro 28 07 21 - 2, "Mfk Nimbus".

Sista anmälningsdag 14 augusti.

Upplysningar lämnas av Olle Blomberg, tel 0582/ 440 03, Sven-Olov Lindén, tel 019/18 21 79
Nils-Olof Gustavsson, tel. arb. 0500/180 10, bost. 0500/182 82

Hjärtligt välkomna hälsar

Axvalla fft & Mfk Nimbus

Axvalla hed

Ett tidningsklipp ur "Skövde Nyheter" 14.4.1978 som Nisse Gustavsson sänt berättar om Axvalla hed.

Svenska arméns flygskola började sin verksamhet på Axvalla hed 1912. Malmslätt var alltså inte först! Förhållandena var litet primitiva. Man stack fingret i munnen för att känna vindriktningen! Eleverna fick börja med små hopp på 15-20 meter med flygplanet. Vem som var först att flyga över Vättern från Axvall via Karlsborg råder delade meningar om; von Platen eller von Porat? En söndagskväll 1912 flög han över Billingen och södra Kyrkefalla och landade på kanalbanken i Karlsborg för att sedan fortsätta över Vättern till Malmslätt. Hastigheten sägs ha varit ca 30 km/h i denna allra första flygningen över Vättern.

Urladdare för R/C-ackar.

Mer nyheter från Skövde. Om Du händelsevis innehar en anläggning för radiokontroll med därtill hörande ackumulatörer, men begagnar dem väldigt lite, så är risken stor att ackarna förstörs. För att hålla dem fräscha ska Du ladda och "dra" ur dem då och då. Att köra anläggningen för detta betyder ju onödigt slitage. Vad gör man då? Jo, hör efter hos Arne Nohlberg - tävlingsledare på "Oldtimer-tävlingen"! - han tillverkar nämligen en "urladdare" för ackar. På ett par timmar har spänningen sjunkit och lysdioder blinkar då är det dags att ladda igen. Arnes adress: Gröna väg 46B, 541 00 Skövde. Tel 0500/10130 eller 0500/83534 eller 0511/81494.

"Oldtimer-sällskapet"

Lennart Edström	Pl 222	860 24 Alnö
Hans Eklund	Norra Kyrkogatan 14 E	871 00 Härnösand
Stig Eriksson	Jössefors 1664	671 00 Arvika
Hanns Flyckt	Dalskogs gård	561 00 Huskvarna
Kennan Fulks	Pl 1822	940 16 Svensbyn
Bo Hallgren	Munkvägen 10, Box 30	610 23 Kolmården
Sture Johansson	Nybodagatan 1 ^{II}	171 42 Solna
Nils Johansson	Storvägen 14	824 00 Hudiksvall
Kurt Sandberg	Släktvägen 2	310 40 Harplinge
Gert Svensson	Snellsgatan 2 ^{II}	261 37 Landskrona
Ragnar Åhman	Skårvägen 3	603 65 Norrköping

Alla nya medlemmar hälsar hjärtligt välkomna i "Sällskapet" !

OMSLAGET.

på detta nummer visar fyra skickliga modellflygare från "Vingarna" i Stockholm Fr.v. Olle Lindh, Åke Roggentin, Bengt och Arne Blomgren. Fotot är taget på Gärdet troligen 1939. De tre förstnämnda håller var sin "Wakefield" medan Arne håller en "internationell 75:a"

Förra numrets omslagsbild visade Lennart Flodström, Stenungsund, med den "Laban", som flög bort vid förra årets "Oldtimer-tävling" efter att ha varit synlig i 21 min. 46 sek.

"Camilla"

Det ur "Flyg" Nr 4 - 1943 reproducerade bladet om Arne Blomgrens "Camilla" har välvilligt ställts till förfogande av Jørgen M. Larsen i Farum, Danmark. Tack för det ! "Camilla" är nu restaurerad och skall kunna beskådas på Tekniska museet i Stockholm i den permanenta modellflygutställningen där. SLM - Stockholms Läns Modellflygförbund håller i upphängningstrådarna. Tack Bertil Beckman för att Du ställt "Camilla" till förfogande !

Ritningsbanken

Följande nya ritningar har tillkommit:

1935	"Hast" (tysk)	Harald Storbeck	S3	spv	2100 mm	SOL
1936	"Knock out"	H.Vilén	C2	"	960 mm	SOL
1943	Wakefield	Sverker Blom	D	"	1200 mm	ÖG
1945	"Tico-Tico"	Sture Sandberg	S3	"	1800 mm	SOL
1945	"HA-50 Cyclone"	Tore Haglund	F	"	1060 mm	SOL
1944	"Flyg-44"	Björn Karlström	F	"	940 mm	ÖG
1947	"Sirocko"	Haglund-modell	Sint	"	1660 mm	SOL
1947	"Peking-43"	Rune Johansson	Sint	"	1750 mm	SOL
1949	"Spiggen"	Rune Andersson	S:1	"	950 mm	SOL
1950	Wakefield	Anders Deurell	-	"	1140 mm	ÖG
1952	Wakefield-Winner	Arne Blomgren	-	"	1070 mm	ÖG
1954	Wakefield 6:a	Arne Blomgren	-	"	1150 mm	ÖG

Skalamodeller

Sparmann-jagaren	Anders Edlén	0,5 - 1,0 cm ³	spv	890 mm	SOL
"BHT-1"	Modellsport	skala 1:10	"	670 mm	SOL
Bücker Bestmann Sk 25	Wentzels	" 1:25	"	420 mm	SOL
"R.E.P. 1910 Mod. B"	Tom Stark	CO2-motor	"	635 mm	SOL

Ritningarna finns att beställa i ljuskopior hos Örjan Gahn resp. S.-O. Lindén.

Om Du vill ha en komplett förteckning på de ritningar som nu ingår i "Ritningsbanken", så sänd ett frankerat kuvert med Din egen adress till S.-O. Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro. Ljuskopior ordnas till självkostnadspris + porto. Ett särskilt tack riktas till Stig Eriksson i Arvika, som lånat ut "Flyg-44" och "Hast" samt Lennart Wahlqvist i Linköping, som bidragit med "Knock-out".

MODELLFLYGET

I SVERIGE

1941

NORRLAND OCH FLYGET

kallades ledaren i "Flygning" Nr 22 - 1941. Även detta avsnitt av "Modellflyget i Sverige" kan få samma rubrik.

Skeppsredare Åke Grundberg, Örnsköldsvik skrev i ett upprop i tidskriften "Till all Sveriges ungdom".

Cit. "Börja med flygmodellsbygge! Det är en av de första vitala pinnarna i Er stege till målet. Du kan aldrig tro, vilken underbar tillfrédstillelse detta slags bygge skänker och vilken flykt tankarna få. Sedan komma modellflygtävlingarna, trimningsfinesser, kontakt med grannklubbar och kanske uttagning till någon mästerskapstävling och så till sist måhända, som kronan på verket, Ålleberg, med stort Å och diplomerna.

Själv började jag bygga modellplan 1912. Teckningar i dagspressen fingo stå som förebilder. Dubbeldäckaren svärmade jag då mest för. Jag hade dock svårt att få nosen på dem att efter landningen vara kvar vid marken. De skuttade nästan alltid snabbt upp igen, som en kråka på rövarstråt, för att sedan definitivt baklanda med stjärten före. Brytningsvinklar och sådant tyngde då ej mitt sinne. Utvecklingen gick emellertid till synes även då snabbt framåt."

D.M. för Gästrikland

Geflebygdens Flygklubb samarbetade med tidningen "Norrlandsposten" och prdnade D.M. den 21 september på övningsfältet vid Valbo. 27 startande kom från Gävle, Sandviken, Storvik och Hofors. En stor publik följde tävlingen, som kommenterades i högtalare av Gösta Forslund.

Klass M 1.		Klass M 2.		Klass M 3.	
1. Gunnar Nygren, Sandviken	1.22,3	1. Erik Lind, Hofors	1.15,8	1. Thore Åberg, Hofors	2.07,2
2. Birger Westerlund, Gävle	1.07,4	2. Gunnar Nilsson, Storvik	1.10,2	2. Birger Westerlund, Gävle	0.46,3
3. Holger Klein, Söderhamn	0.51,3	3. Gunnar Nygren, Sandviken	0.56,9	3. Karl G. Forss, Storvik	0.32,3
4. Sigvard Forslund, Storvik	0.43,3	4. Karl G. Forss, Storvik	0.38,6	4. Olle Johnsson, Hofors	0.26,9
Klass S 1.	1. Sten Pettersson, Storvik	0.40,9	2. Lars Ygge, Gävle	0.06,9	

FOLKSKOLLÄRARE LÄR MODELLFLYG

Norra Ängermanlands Flygklubb anordnade 6 - 10 augusti i Örnsköldsvik en kurs för folkskollärare. Kursledare var Åke Sundelin, som också svarade för den teoretiska delen av kursen, medan Helge Wannberg och Olle Lindh skötte den praktiska bygginstruktionen.

I kursen deltog folkskollärarna Isidor Johansson, Ö-vik, Axel Olsson, Sollefteå, E.A. Höglund, Ullånger, Axel Strandberg, Husum, Erik Lök, Umeå, Tycho Hägglund, Flärke och Emil Markström, Bjärtå.

Under kursen byggdes segelmodellen "Hobby 2". Alla slet intensivt för att få modellen flygklar på den korta tid, som stod till buds, både nattsömn och mat glömdes bort! På söndagen var alla klara för trimning och en tävling, men regnet öste ner och det blev dåligt med praktisk flygövning. Några stannade till måndagen och praktiserade då sina kunskaper. Flygtider på lm. 30 s. uppnåddes.

Avsikten med kursen var att få in modellflyget i skolans slöjdundervisning på frivillig väg.

NÅFK:s TÄVLING 26 oktober

Norra Ångermanlands Flygklubbs andra stortävling gick i busvädrets tecken. De dominerande personerna var, som vanligt Helge Wannberg och Evert Gidlund. Tävlade från Sundsvall, Sollefteå, NÅFK och NÅFK:s Husumsektion ställde upp.

Ett vandringspris som ställdes upp av Örnsköldsviks-Posten gick till Helge Wannberg, som vann med minsta möjliga marginal till svåraste medtävlaren, Evert Gidlund.

Klass M 1.		Klass M 2.		Klass M 3.	
1. Helge Wannberg, NÅFK	1,15,3	1. P.G.Svanberg Sundsvalls FS	0,19,0	1. Helge Wannberg, NÅFK	1,03,7
2. Evert Gidlund, NÅFK	0,28,5	2. Sune Nolin, Sollefteå	0,12,2		
Klass S 1.		Klass S 2.		Klass S 3.	
1. Evert Gidlund, NÅFK	0,59,9	1. Helge Wannberg, NÅFK	1,50,4	1. T.Sandström, Husum	0,44,3
2. Erik Jonsson, NÅFK	0,44,6	2. E.Karlsson, Husum	1,46,6		
		3. Evert Gidlund, NÅFK	1,33,2		
		4. A.Odén, Husum	1,01,7		

REGELHÄFTE - 10 ÖRE

Från K.S.A.K. utgavs ett regelhäfte på 16 sidor. Det innehöll allmänna tävlingsbestämmelser, klassindelning och regler samt speciella bestämmelser för S.M., K.S.A.K:s modellflygpokal, Wakefieldtvvingen och svenska och internationella rekord.

"Vi som vill opp" INOMHUSEFLYG FRÅN REVYSCEN.

- TVA GRAM "TUNGT" FLYGPLAN PÅ FANTASTISK FÄRD ÖVER AUDITORIUMS PUBLIK !!

Aftonbladets revy, som gick 14 gånger, innehöll som ett extra publikknipande nummer en modellflyguppvisning samtidigt som artisten Inez Johansson sjöng en flygarvals.

Att utnyttja modellflygplan i en revy var något helt nytt. När de små skimrande planen steg mot Auditoriums kupol gav sig publiken på nåd och onåd och stirrade i stum häpnad på modellerna.

I samarbete med modellflygklubben "Vingarna" skedde dessa uppvisningar. Vid sin sida hade Inez Johansson Anders Deurell och Bengt Blomgren iförda K.S.A.K:s vita overall samt hållande var sin motormodell. Medan Inez sjöng kom Olle Lindh och Arne Blomgren, eller som ersättare för någon av dem Nils(Curry)Melin in i salongen och släppte iväg sina inomhusmodeller.

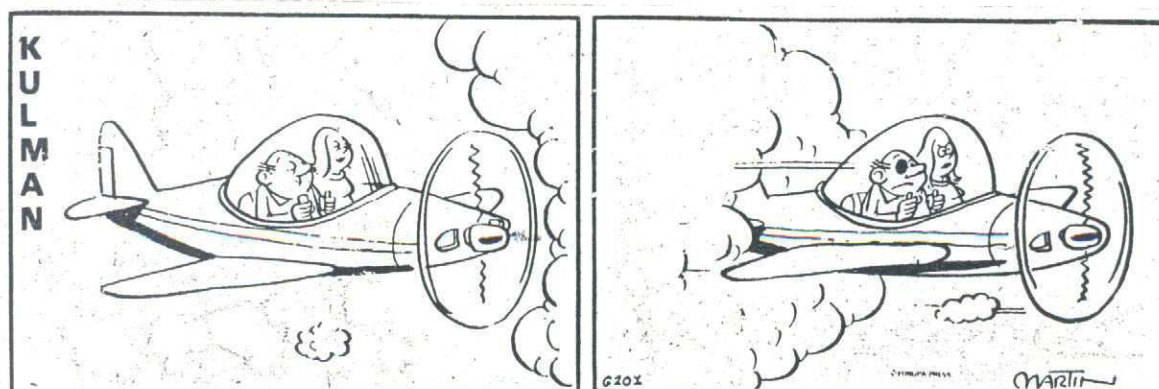
- För två och ett halvt år sedan berättade Arne Blomgren för AB:s reporter gjorde Olle Lindh och jag de första försöken. Inomhusflyget kräver en god portion tålamod och lite speciellt handlag.-

Arne Blomgren byggde förutom de enklare stavmodellerna även en kroppsmodell. Planet hade en spännvidd på 50 cm och vägde 2 gram. Propellern hade en diameter på 25 cm, vid navet en tjocklek på 0,5 mm och vid spetsen 0,1 mm. Kroppen var 40 cm lång. Gummitorn var 4 strängar 0,8x 0,8 mm snodd. Propelleraxeln en pianotråd 0,25 mm. Rotationshastigheten ca 50 varv/min och flygtider på 4 - 5 min. var vanliga. Arne Blomgrens bästa tid var 7 min 20 sek.

Märkligt nog totalförstördes bara 2 modeller, reparation efter varje kväll var vanligt, då planen landade mitt bland publiken. Konfrencieren bad publiken sitt lugnt stilla så kom ägaren och hämtade planet, så att kommande kvällars publik fick njuta av skådespelet.

Ca 20.000 personer besökte revyn och inomhusflyget och "Vingarna" fick en god reklam !

Forts.nästa nr.



Bananens segerrika modeller

Forts. från föreg. nr.

"FORTUNA"

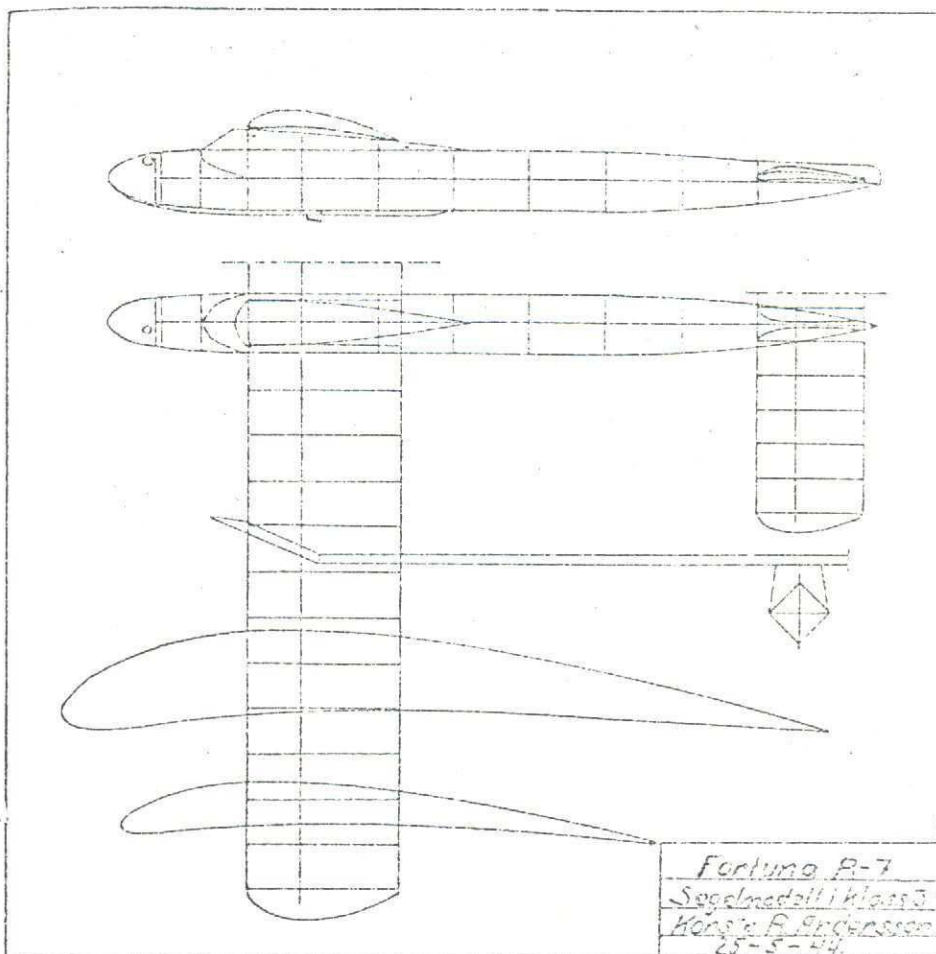
Data: Spv. 156 cm. Längd 102 cm
Vingkorda 20 cm. Stab.korda 14
cm. Vingbel. 18 g/dm². Kroppsvärsnitt enl. FAI.

Material.

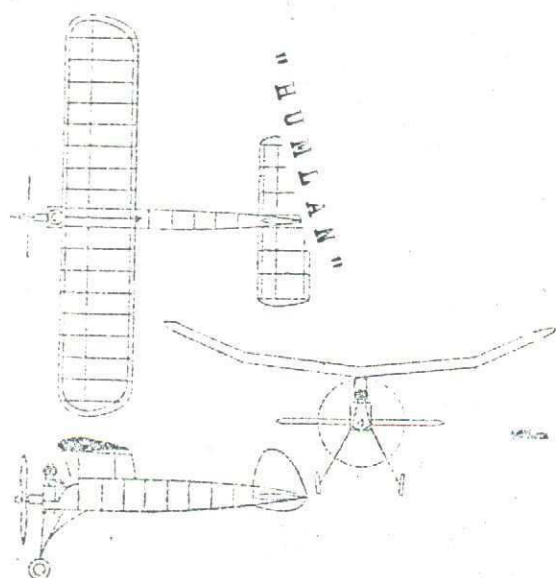
Kropp. Longeronger 4x4 mm furu
Spant och vingbrygga 1 mm ply.
Nosblock- furu. Vindruta 0,5
mm celluloid. Landningsskena
3x8 mm furu.
Vinge. Framkant 3x8 mm furu.
Bakkant 4x15 mm furu. Mittbalk
5x12 mm furu. Spryglar 1,5 mm
ply. Vingspetsar 1,5 mm ply.
Stabilisator. Framkant 2x5 mm
furu. Mittbalk 4x4 mm furu.
Bakkant 3x10 mm furu. Spryglar
1 mm furu. Spetsar 1 mm ply.
Klädsel. Japonsiden. Färger.
Vinge-stab. röd, kropp blå.

I sin första tävling den 4 juni
1944 gjorde "Fortuna" en vack-
er serie. 3.40 - 6.30 - 4.20.
Detta uppnåddes med 100 m lina
(Tidigare hade 200 m vinsch-
lina fått användas.)

Spännvidden är liten- 156 cm är inte mycket för en
S 3:a. Det mest karaktäristiska är dock att model-
len saknar fena. Den behövdes inte! Tyngdpunkten
ligger mitt under vingen. Senare måste "Bananen"
montera en liten fena - dock ej större än en tum-
me! Det var vid tävlingarna i Finland på Jämijär-
viläget i juli 1944. Modellens namn ökades då ut
till "Flying Fortress BB Tumme Special".



"Teknik och Hobby" - Juli 1944



Som pris för bästa prestation under Jämi-
järviläget fick "Bananen" en Dyno-motor.
Väl hemkommen från Finland satte han igång
med bygget av en F-modell, som fick namnet
"Humlan".

Data: Spv 104 cm. Längd 77 cm Vingkorda 20
cm. Stab.korda 14 cm.

Ett par tävlingar, som "Humlan" vann.
Västerås jubileumstävling 1945 1.30,6
Avestatävlingen 1945 2.39,9

Ytterligare 3 av "Bananens" F-modeller kan
du finna i "Oldtimer" Nr 2. 1975, där
"ORION" från Tfa 15 febr. 1946
"HUMLAN" Tfa 17 jan. 1947
"HUMLAN" Efa 26 sept. 1947
finns reproducerade.

"Teknik och Hobby" - Sept. 1944

Ritningen publicerad 1943 i

"Teknik för Alla" Nr 24 11.6.43

Data: Spv. 180 cm Vingkorda 20 cm
Längd 120 cm. Stab.spv. 70 cm.
Stab,korda 15 cm.

Material: Spant 1,5 mm ply. Fr.
o.m. spant nr 7, lätthål i spant
Longeronger 4x12 mm furu övre o.
undre longerong 5x5 mm.

Fena. 4 mm ply och 4x8 mm furu
Vinge. 4 mm ply i spetsar .Fram-
kant 4x10 mm furu. Mittbalk 5x
18 mm furu. Bakkant 4x12 mm furu

Spryglar 1 mm ply
Landningsskena 3 mm ply.
Nosblock 100x55x42 mm furu.

Kroppen byggs upp på en mall av
det utseende fig. på ritningen
visar. Spanten fästes med nålar
och de längsgående longerronger-
na och undre longerongen limmas
fast.



Propaganda-
utställning för

MODELL och



SEGELFLYG

anordnad av Vingarna

En högaktuell utställning med bl.
a. filmföreläsningar och föredrag.

Filmföreläsning denna
vecka kl. 15, 16, 17.

Öppet: 9—10 dec. kl. 9—18
vard. 12—23 dec. kl. 9—20

Fri entré.

FRÖJDS
Stureplan 2

Annons i Stockholms-Tidningen
9 december 1938

»BANANENS» SENASTE ÄR »JÄMI»

En framgångsrik modellflygare får aldrig ha det lugnt. Den ena modellen efter den andra flyger bort, och nya måste byggas i stället. Dessutom har de stora modellflygarens alltid ett par, tre reservkarror, som alltid måste pysslas om.

En av de flitigaste modellflygarna är Rune Andersson »Bananen». Hur många modeller han byggt vet han knappast själv. En hel hopar är det i varje fall.

Tyvärr så har han flugit bort de flesta, och sällan har han mer än så där 7-8 plan redo. De brukar kanske räcka ett par tävlingar.

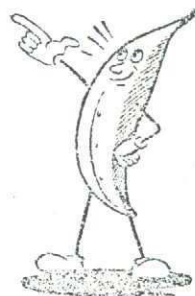
I somras var »Bananen» stark medlem av det svenska laget som fick resa till Jämsjö. Där gällde det ju att vara med i så många tävlingar som man orkade och att nå så bra resultat som möjligt.

Därför hade »Bananen» bl. a. konstruerat ovanstående modell, en S 1:a, som döptes till »Jämi». Den visade genast framfötterna (om en modell nu har så-

dana) och tog hem segern i fria handikapptävlingen. Samtidigt passade modellen på att flyga bort. Men eftersom det var en bra modell byggde »Bananen» en likadan när han kom åter till Sverige. Därav 2:an efter »Jämi» på ritningen.

Nu är det så att »Bananen» inte fävlar med sina allra bästa modeller i onödan.

»Jämi» är så bra, att den endast tas fram till internationella tävlingar. Påstår »Bananen».



Så var det modellens data:

Spännvidd: 1000 mm.

Längd: 870 mm.

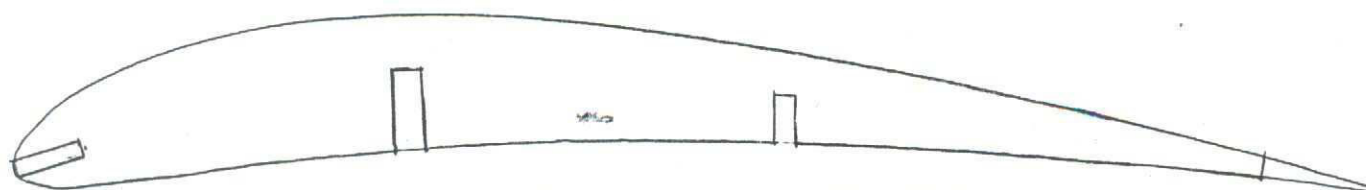
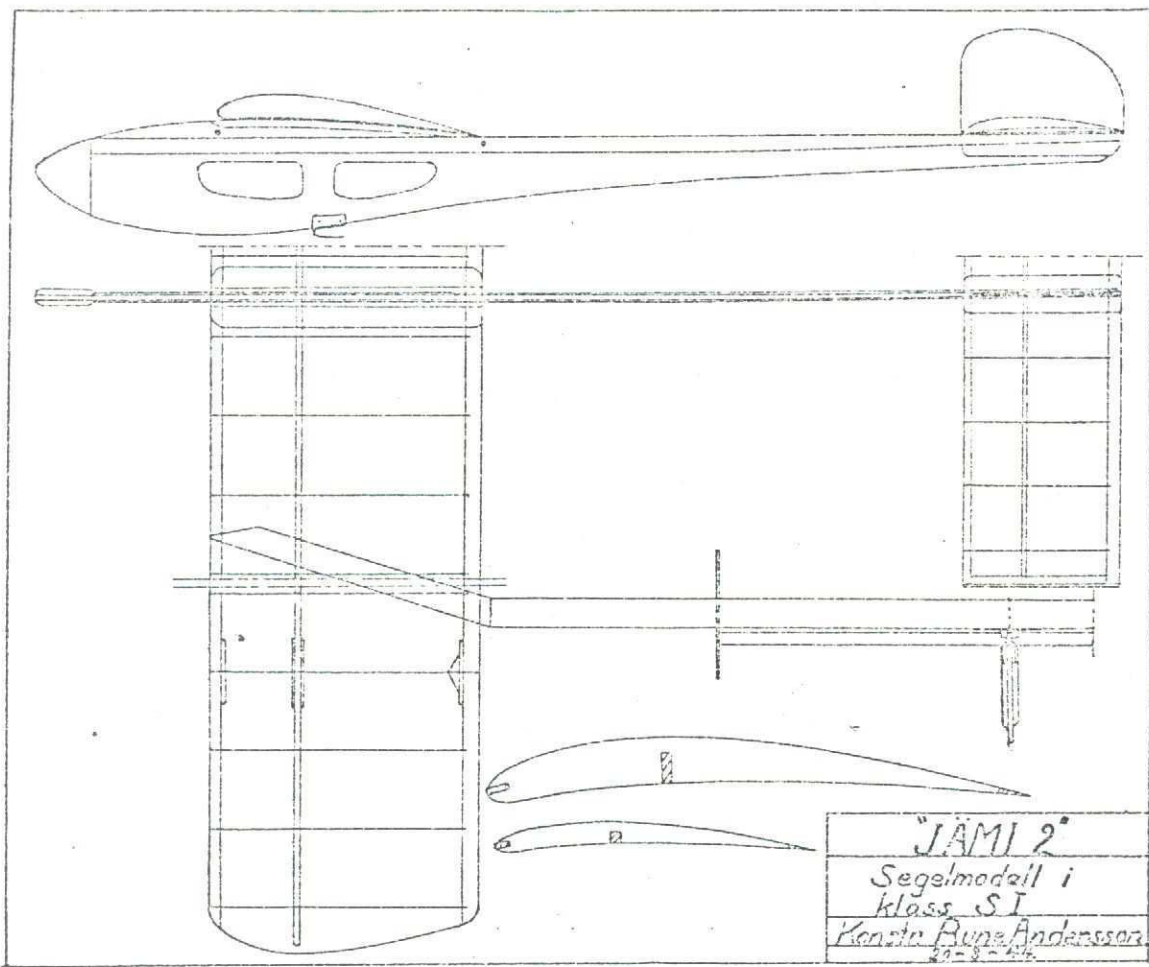
Korda: 215 mm.

Stab. spv.: 475 mm.

Stab. korda: 125 mm.

Vingbelastning: 12 g/dm².

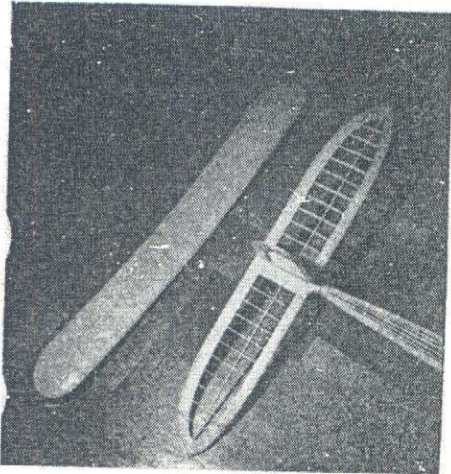
Ur "Teknik och Hobby" Nov. 1944



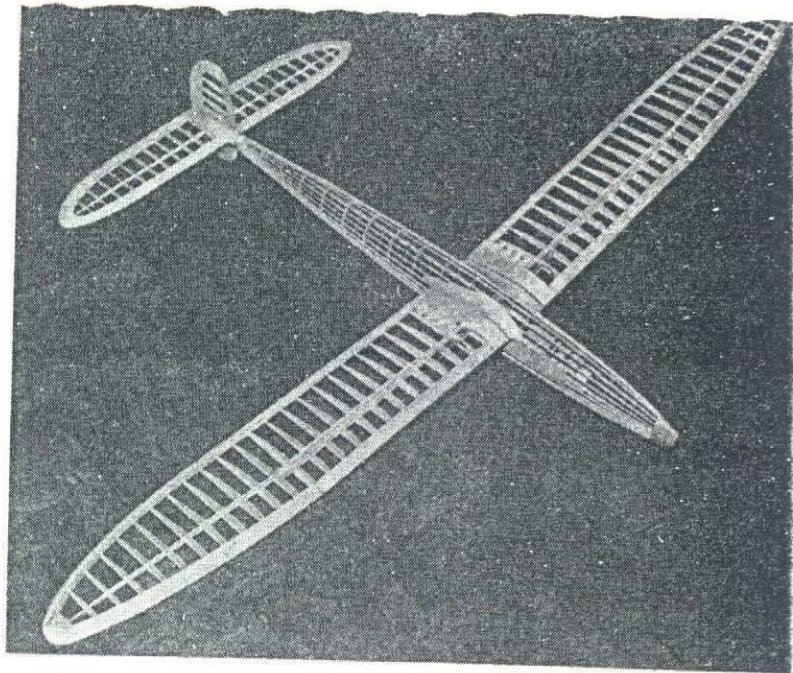
En "äkta" "Bananen"-profil. Uppritad efter en av Runes egenhändigt utsågade spryglar. Men till vilken modell den hör vet ingen i dag!

VACKRASTE S-3:AN

HAR BYGGTS AV
Arne Blomgren



Arne Blomgrens vackra »Camilla» i sin oklädda skönhet. (Bilden t. h.) Längst ned kroppsdetaljer och t. v. stabilisatorarrangemang.



Vingen, som har en spännvidd av 218 cm., är byggd i stegkonstruktion, en metod som var mycket populär 1935—1936. Konstruktionen kan emellertid endast användas till vingar med plan undersida, och har därför begränsad användning. Av det sagda framgår att profilen, som kallas »Blomgren-Lind special», har plan undersida, något som är mycket sällsynt när det gäller segelmodeller. För att modellen lätt skall kunna transporteras, är vingen delbar, och fästes till kroppen medelst en genom kroppen gående vinkelbalk samt 3 å vardera vinghalvan sittande tappar. Vinkelbalkens infäste i vingen är försett med en förstärkning av lättmetall, och så anordnad, att vingen i händelse av kollision, hastigt frigöres, så att ej större skador åstadkommes. Övergången mellan vinge och kropp är noggrant utformad till s. k. strömlinjeutfyllnad.

Spryglarna äro av balsa, likaså framkanten, strömlinjeutfyllnaden, stabilisatorn och fenan. I övrigt är modellen byggd av lind och ask, träslag som få en allt större användning inom segelmodellbygget. Vingytan är 42 dm², största korda 21 cm. och sidoförhållandet är (ungf.) 1:13. Vingspetsarna äro elliptiska.

Kroppens totala längd är 140 cm. och största genomskärningsyta 113 cm². Spanten äro tillverkade av plywood (1,5 mm.). I spanten äro longerongerna, 20 till antalet, insänkta. Strax framför vingfästet är mekanismen för tidsinställningen belägen, en enkel men effektiv anordning, förmodligen den bästa hitintills. Tider från 20 sek. till oändlighet kan inställas medelst ett vred, inbyggt längst fram i nosen och åtkomligt genom att halva nosklotsen skj-

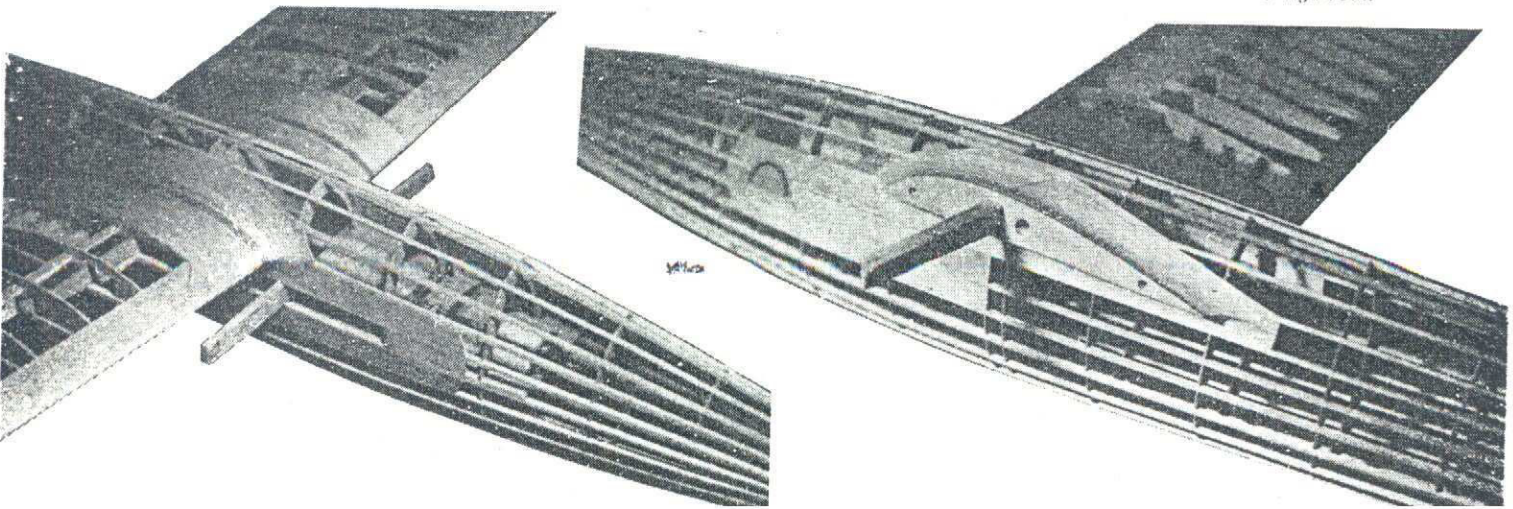
tes åt sidan. Inställes nu exempelvis 7 min. å timern, utfälles efter 7 min. två klaffar på vardera sidan av kroppen. Dessa dra ut tvenne fallskärmar av sidan, som genast utvecklas och äro så konstruerade att de nedbringa modellens hastighet, så att den sjunker igenom. En bortflygning med alla dess konsekvenser, kan sålunda elimineras utan större svårigheter. För klaffarnas läsning och inkoppling till timern finnes å vänster sida av kroppen en spärr, löpande i ett halvcirkelformat spår. Tidsinställningsanordningens konstruktion är tills vidare hemlig.

Stabilisatorn har en relativt stor spännvidd, 90 cm., och största korda är 15 cm. Profilen är bärande och är alltså plan liksom vingen. Avståndet från stabilisatorns framkant till vingens bakkant är 66 cm. Fenan, som är sammanbyggd med stabilisatorn, fästes intill kroppen medelst krokar av pianotråd och gummiband. Trots sin storlek, rymmas modellen i en vanlig modellflygtrunk av typ »Vingarna».

Vår fotograf har varit på besök hos »byggmästare» Arne Blomgren, och tagit en hel serie bilder, varav några ses på denna sida. Modellen var då oklädd, så att det även gick att fotografera en hel del intressanta detaljer, som eljest skulle varit osynliga. Vi kunna emellertid avslöja att klädseln är orangefärgat sidan.

»Camilla» är ett välkommet tillskott till S-3:ornas magra modellpark. Må den flyga lika vackert som dess välformade linjer ge löfte om. Må den bilda upptakten till ett elitmässigt segelmodellflyg, så att vi, när freden kommer, skall kunna nå samma standard som vi uppnått med motormodellerna.

Vingström.



Mer än en studerande modellflygare har som enskilt hemarbete byggt modellplan eller utfört aerodynamiska beräkningar. Ingen torde dock ha åstadkommit ett så högförnämt arbete som Vingarnas Arne Blomgren. Över 500 timmar har han använt för konstruktion och bygge av denna segelmodell, en S-3:a, och resultatet måste imponera även på den mest blaserade modellflygare. Det är säkert ingen överdrift att påstå, att Blomgrens S-3:a är det bästa och vackraste som åstadkommit i tävlingsmodellväg.

Arne Blomgren är utan tvekan den tävlingsflygare som bygger mer noggrant och gediget än någon annan i vårt land. Hans modeller stå alltid i hög klass, och denna modell utgör inget undantag. Den är kronan på hans hittillsvarande produktion.

Julen 1941 påbörjades arbetet. Det var många och långa beräkningar som utfördes och flera nya idéer föddes. Bl. a. ett alldeles nytt och mycket effektivt system för kroppens uppbyggnad. Så småningom kunde själva byggandet påbörjas, och i jan. detta år var verket fullbordat, så när som på klädseln. Något luftdop har modellen ännu icke fått, men väl har den döpts och erhållit det klingande namnet »Camilla» (förvisso icke utan orsak).

HÄN LIGT



ELEKTRISKA PENNAN

— en behändig apparat för
figurritning på metall

Den här presenterade elektriska "pennan" är ett utmärkt verktyg när det gäller att rita olika ornament på metallföremål, tillverka namnskyltar och märka verktyg — detta för att nämna endast några exempel. "Pennans" konstruktion och verkningssätt är i korthet följande:

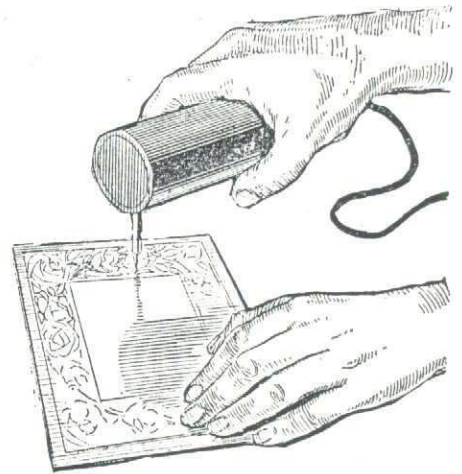
Ett spetsigt stålstift (gravér-nålen) är fastsatt vid ett rörligt ankare, som påverkas av en elektromagnet. Denna elektromagnet, som anslutes till en transformator (en kraftig s. k. ringledningstransformator kan i regel användas) drar ankaret till sig, men tack vare att växelström användes, vibrerar ankaret i takt med den elektriska strömmens periodtal eller frekvens. Likström kan således inte användas som strömkälla för denna apparat. Ankarets vibrationer fortplanta sig givetvis till nålens spets, och genom att trycka densamma mot arbetsstycket "graverar" nålspetsen figurerna eller tecknen genom att man för apparaten i önskad riktning.

Apparatens konstruktion är den enklast tänkbara, och materialkostnaden (exklusive transformator) torde icke uppgå till mer än på sin höjd fem kro-

nor. Fig. 1 visar apparatens olika beståndsdelar. Först och främst anskaffas ett rör av något elektriskt isolerande material, t. ex. bakelit, fiber, presspan e. d. (mässingsrör kan event. användas). Rørets inre diameter bör vara omkring 38—40 mm; längden avpassas till övriga detaljer.

Till rørets ändar sågar man till två träskivor e. d. Ett hål borras i det bakre gavelstycket för ledningsgenomföring.

Magnetkärnan tillverkas av c:a 0,5 mm tjocka järnplåtstycken (s. k. svartplåt) enligt måttuppgifterna på fig. 3. Plåtarnas sammanlagda tjocklek skall uppgå till 13 mm. Sedan samtliga plåtstycken tillklippts, pressar man ihop dem i ett skruvstycke och renfilas alla kantytter. Därefter renfilas samtliga kanter och befrias från eventuella grader på varje plåtstycke för sig. Till slut bestrykas plåtstyckena med schellack och läggas åter tillsammans. Mel-



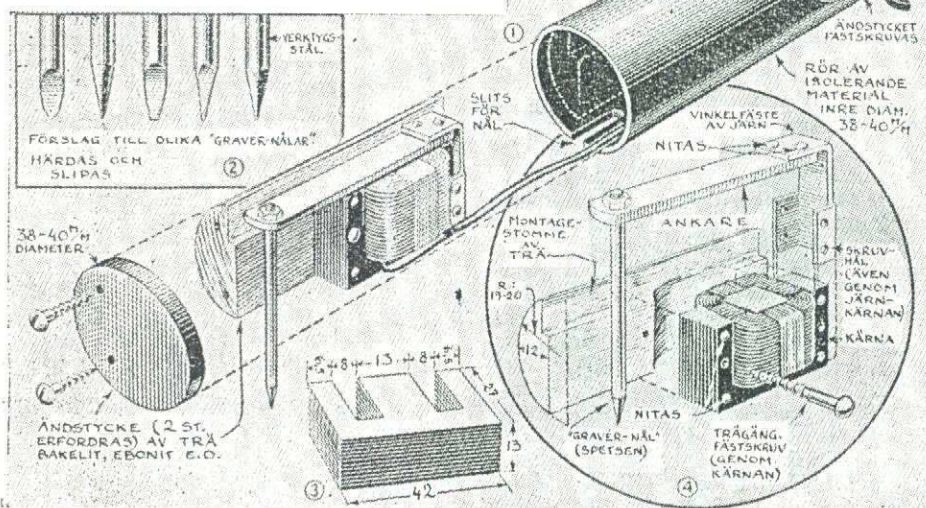
lan varje stycke lägger man ett mellanlägg bestående av tunt, schellackimpregnerat papper. Till slut borras man sex hål genom plåtpaketets yttre skänklar enligt fig. 4. De fyra rektangulär placerade hålen äro avsedda för nitar, som sammanhålla magnetkärnan; de två mitthålen borras upp passande till trängade fästskruvar enligt skissen. Träklotsen som tjänstgör såsom stomme, och vid vilken magnetkärnan fastskruvas, göres enligt måttuppgifterna på fig. 4. Den fasthålls av två par skruvar, som gå genom ytterrørets gavelstycken — se skissen.

Hållaren för ankaret göres av ett stycke något fjädrande plåt enligt fig. 1, 4 och 7 och nitas fast samtidigt med magnetkärnans sammansättning. Detta får dock ej ske förrän magnetlindningen satts på sin plats.

Ankaret, vid vilket "gravér-nålen" även är fastsatt, tillverkas av ett stycke mjukt järn. För att vara på den säkra sidan och för att förbättra apparatens funktion är det klokt att glödgjärnstycket i en ugn eller het gas- eller blåslampslåga och låta det svalna långsamt — helst genom inbäddning i aska. Ankaret fastsättes vid fästjärnet medelst ett par nitar enligt figurerna.

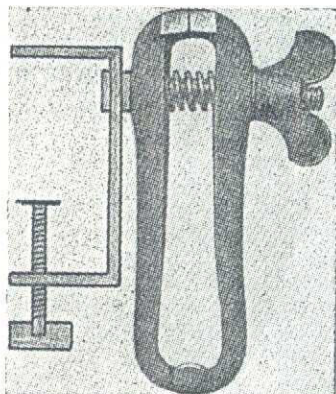
"Gravér-nålarna" kunna utföras i olika former enligt fig. 2, beroende på det ändamål de skola användas för. Som ämne använder man dock i samtliga fall c:a 5 mm diam. verktygsstål, som hårdas enligt för vederbörande stålsort gällande regler. Särskilt spetsen på nålarna måste vara synnerligen hård för att inte förslitas alltför snabbt. Efter-slipningen sker lämpligen på smärgel-skiva och finslipningen med oljebryne. Nålens övre ände gängas (naturligtvis före hårdningen) och fastsättes vid ankaret medelst en mutter.

Magnetlindningen utföres enligt fig. 5 och 6 sedan man iordningsställt en lindningsstomme enligt figuren. Observeras bör, att kärnan T—W skall ha något större dimensioner än magnetkärnan, detta för att det överhuvudtaget skall vara möjligt tränga på magnetlindningen över densamma. Som isolation användes oljeduk eller oljeimpregnerat papper. Finnes ej sådant till



MED ÅNGMASKINSBYGGGE SOM HOBBY

*Praktiskt verktyg
för
modellbyggare*



Modellbyggaren behöver ofta ett litet skruvstycke, vari olika arbetsstycken kan fastspännas. En av TFA:s läsare, 13-årige Nils Wallin, Båtsmansklivet 20, Mälarhöjden, har kommit på idén att förse en vanlig filklove med skruvtving — se bilden — och resultatet blir ett litet behändigt universalverktyg! I motsats till ett vanligt skruvstycke kan skruvtvingen vridas runt sin egen axel och fastläses samtidigt som man spänner fast arbetsstycket. Detta har synnerligen stor betydelse vid en mångfald arbeten, där man är beroende av att ställa in ett föremål i visst läge.

Det lilla verktyget är ett utmärkt en-kvällsjobb, som man har stor nytta av i hobbyverkstaden.

Bliv medlem i
**MODELLBYGGARNAS
RIKSFÖRBUND!**

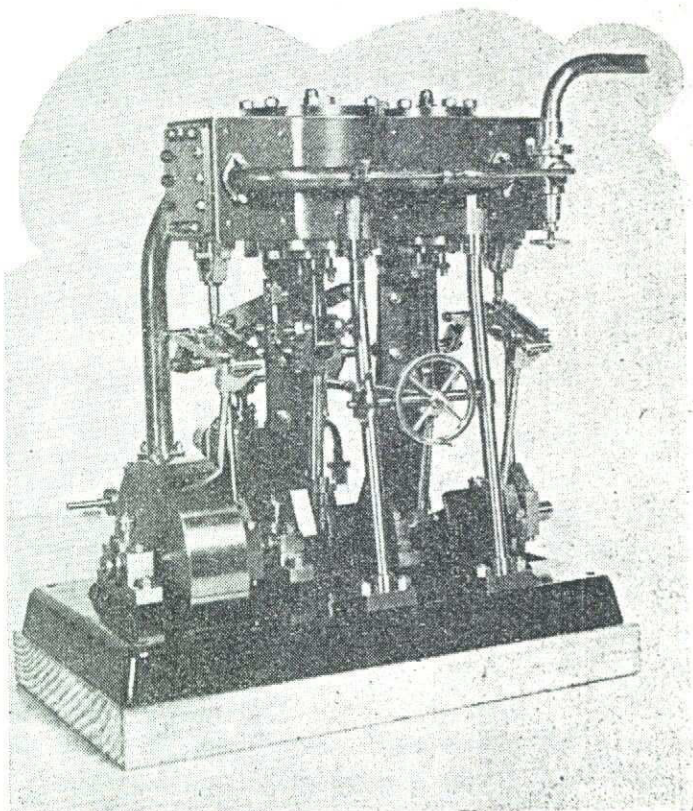
Herr Bror Lindberg berättar om sin hobby på vår förfrågan: "Redan som liten pojke hade jag ett brinnande intresse för allt vad maskiner heter. Detta kanske ej var så underligt då min far var smidesmästare och min morbror mariningenjören Carl Richson, som konstruerade ubåten Hajen. Jag såg upp till honom med mycket stor beundran. Det blev förstås många små maskiner och båtar gjorda, med olika framgång. Glädjen var nog störst när jag lyckades få en liten ångmaskin med rörlig cylinder att gå, ty mitt största intresse har nog alltid varit ångmaskiner. När jag så efter många år blev i tillfälle att skaffa mig verktyg, lämpliga för modellbygge samt mera fritid, vilket jag nu har i form av fridagar vid min anställning vid Stockholms Brandkår, beslöt jag att bygga den maskin, som jag i pojkåren ej lyckades med. Den modell, som jag hade utställt på "Teknik i miniatyr", är en hög- och lågtrycks sjöångmaskin, med omkastning för fram- och backgång samt utrustad med kondensor och luftpump. Byggtiden blev ungefär tre år och jag hade vid bygandet tillgång till svarv och bormaskin. Allt annat arbete som filning, slipning, hårdlödning och plåtarbete har utförts för hand och har varit mycket tidsödande. För de minsta muttrarna har jag filat upp sexkant av 2,5 mm rundstål, gängen är 1,2 mm. Alla rörarbeten samt pådragsventilen

m. m. äro gjorda av sammansatta delar och hårdlödda med paljelod. Detta lod har jag funnit vara mycket lämpligt vid lödning av mäsingsdelar med små dimensioner då det är lättflutet och ej fordrar så hög värme. Det svåraste arbetet var svarvningen av vevaxeln, som gjordes av 40 mm axelstål. Detta är i korthet några detaljer från mitt modellbygge. Vad jag erfarit, troligen i likhet med

de flesta modellbyggare, är att man måste ha ett oändligt tålamod för att fullfölja ett arbete och ej ge upp, då modellen är halvfärdig. Glädjen är så mycket större, då modellen är färdig och går perfekt."



Bror Georg Lindberg.



Här se vi ett foto av den vackra ångmaskin herr Lindberg hade utställt på Teknik i Miniatyr.

"PONTUS VI" – EN BR

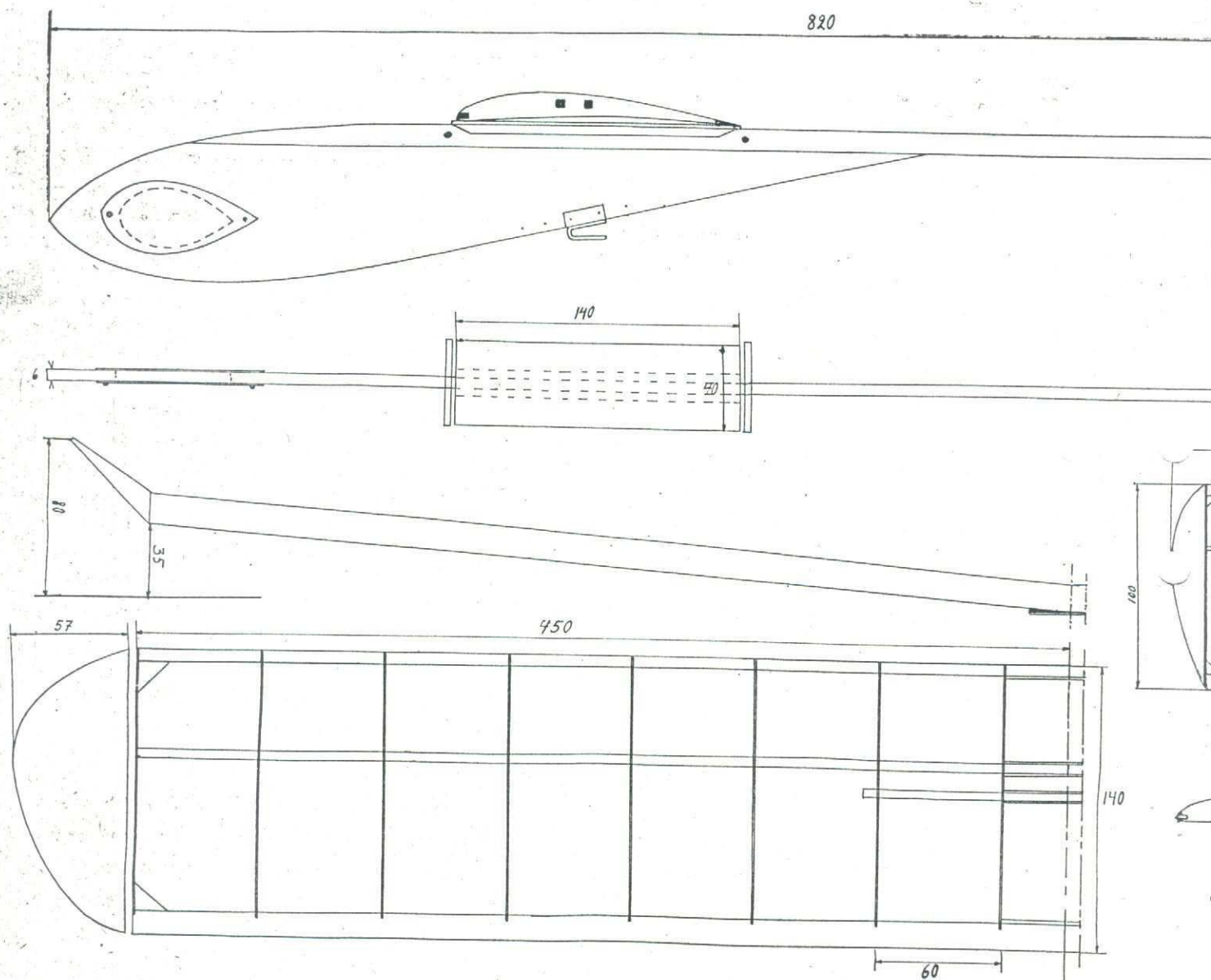
Byggnadsbeskrivning.

Kroppen, som är av skäligen enkel konstruktion, består i främre delen av en 6 mm furuplywoodplatta och baktill av en 6x10 mm furulist. Upprita först den främre delen på en 6 mm plywoodplatta och såga ut den med lövsåg. Tillkapa sedan den lista som skall utgöra den bakre delen och limma fast den vid den främre som ritningen visar. Var mycket noga med denna fog, emedan den är utsatt för särskilt stora påfrestningar. När

detta är gjort utsågas de plywoodbitar, som skall utgöra ving- och stabilisatorfäste. Vingfästets tjocklek är 1.5 mm och stabilisatorfästets 1 mm. De limmas sedan till sina platser som ritningen visar. Vingfästet förstärkes på varje sida av kroppen med en 4x4 mm furulist. Ballastrumets väggar, vilka består av 1 mm plywood, sågas eller klippas ut, och anbringas på sina platser. Den ena limmas fast, medan den andra fästes med små skruvar för att man skall kunna öppna den

vid avvägningen av modellen. Startkroken, vars utseende framgår av ritningen, tillverkas av 0.5 mm mässingplåt och 2 mm pianotråd.

Vingen är av numera ganska vanlig typ med s. k. tippar, och är uppbyggd på 1 mm plywoodspryglar. Börja med att slipa alla lister väl, särskilt bakkanten som skall vara utslipad i en spets så att den följer profilformen. I bakkanten skall också göras urtag för spryglarna, vilket sker bäst med ett bågfilmsblad. Vid förfär-



SEGLANDE MODELL

digandet av spryglarna göres först en mall, som användes vid uppritandet av de andra. De utsågas lämpligen med lövsåg och slipas väl. Särskilt noga bör man vara med att uttagen för balkarna kommer på exakt rätt plats emedan vingen annars blir skev och krokig. Nu kan hopsättningen av ena vinghalvan börja. Man fäster först bakkanten vid ritningen och pallar upp den så att den får rätt

lutning i förhållande till profilen. Därefter limmas spryglarna fast i bakkanten och fästas på ritningen med knappnålar. Framkant och mittbalk inskjutes sedan på sina platser och limmas väl. I ytterändan där tippen skall fastsättas förstärkes med två stycken plywoodhörn av 1.5 mm tjocklek. Vinghalvan lossas nu försiktigt och arbetet med den andra kan påbörjas. Den bygges ju på samma sätt varför ingenting särskilt behöver nämnas, med undantag av att den får vingspetsen åt motsatt håll. När denna är tillverkad hopsättes den med den andra vinghalvan. Skarvarna som skall göras mycket noggrant förstärkas med 1.5 mm plywoodbitar. Vingtipparna utsågas ur ett 1 mm plywoodflak och limmas till sina platser i underkanten på yttre sprygeln. Skarven förstärkes genom att man lägger en 3x3 mm furulist mellan sprygeln och tippen.

Vingbalkarna, som samtliga äro av furu, har dimensionerna: Framkant 3x6, mittbalk 4x4, hjälpbalk 4x4 och bakkant 3x12 mm.

Stabilisatorn, vars byggnadsätt är lika som vingens, uppbygges på 1 mm plywoodspryglar. Dessa tillverkas också på samma sätt som vingens. Innan hopmonteringen kan börja slipas alla lister väl. Stabilisatorspetsarna, som göras av 1 mm plywood, basas så att de få en svag välvning, som passar till profilen. Stabilisatorlisternas dimensioner äro, framkant 2x5, mittbalk 2x3 och bakkant 1.5x8 mm.

Fenan och den lilla underfenan tillverkas av ett 1.5 mm asp eller lindflak och slipas väl.

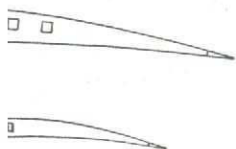
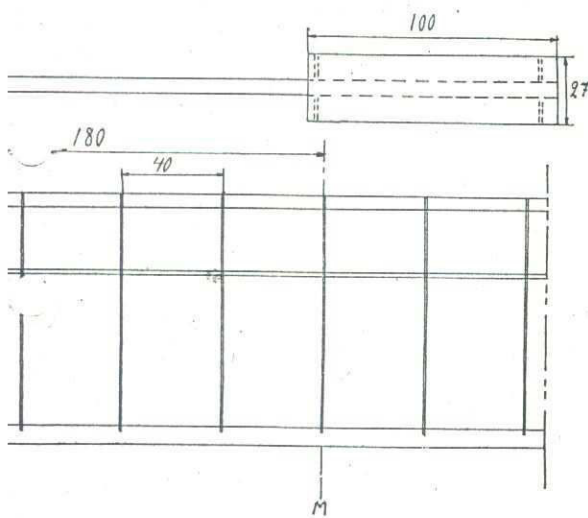
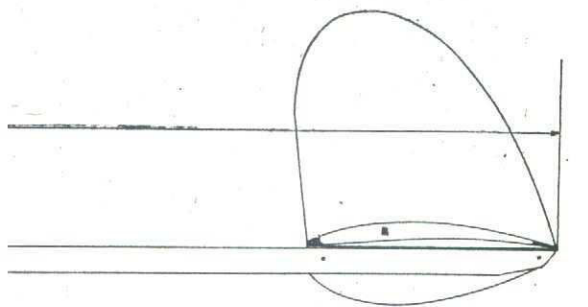
Den framgångsrike modellflygaren RUNE ANDERSSON, känd under smeknamnet "Bananen", presenterar här en prima nykonstruktion.

Innan klädningen av modellen kan börja slipas alla lister noggrant med fint sandpapper. Som beklädnadsmaterial bör användas siden emedan det är starkast och bäst. Det fastsättes med tunt balsalim. På undersidan av vingen och stabilisatorn, som klädes först, bör man se till att sidenet sitter väl fast på varje sprygel, ty annars vill det gärna släppa där på grund av profilens välvning. Kroppen och fenan behöver ej kläs, men impregneras tre ggr med zaponlack. När vingen och stabilisatorn äro färdigklädda sprutas de med vatten, vilket sker bäst med ett fixerrör. Till impregnering av vinge och stabilisator användes första gången tunt balsalim, andra och tredje gången zaponlack. När vingen är färdigimpregnerad ditlimmas den 1 mm plywoodplatta som sitter under vingens mittparti, för att den ej skall sitta och vicka på vingfästet. Plattan skall på varje sida förstärkas med en ribba eller plywoodbit. När stabilisatorn är färdig fastlimmas fenan på denna.

★

Till slut: Studera ritning och arbetsbeskrivning noggrant, och bygg modellen väl, ty en välbyggd modell gör sin byggherre all heder, och den flyger dessutom bättre än en slarvigt byggd modell.

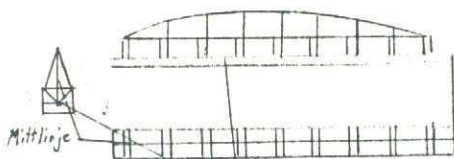
RUNE ANDERSSON.



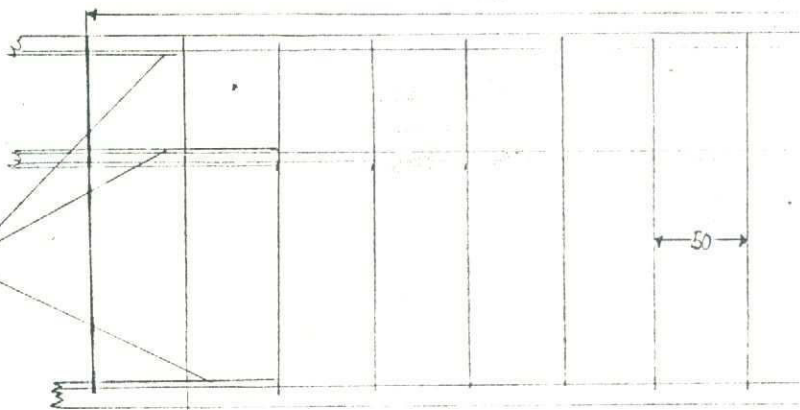
PONTUS VI
Seglande modell i klass I
Skala 1:3

Skala 4

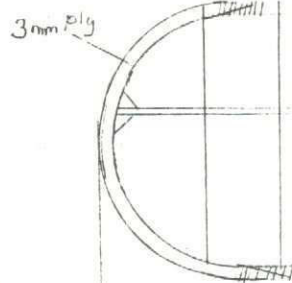
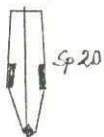
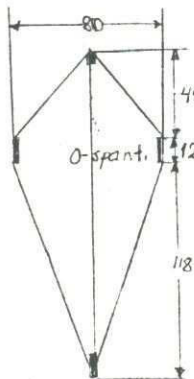
Ply i ringar



Schem. ritn. av kroppsbödd.



ply förstärkn.



2mm ply

