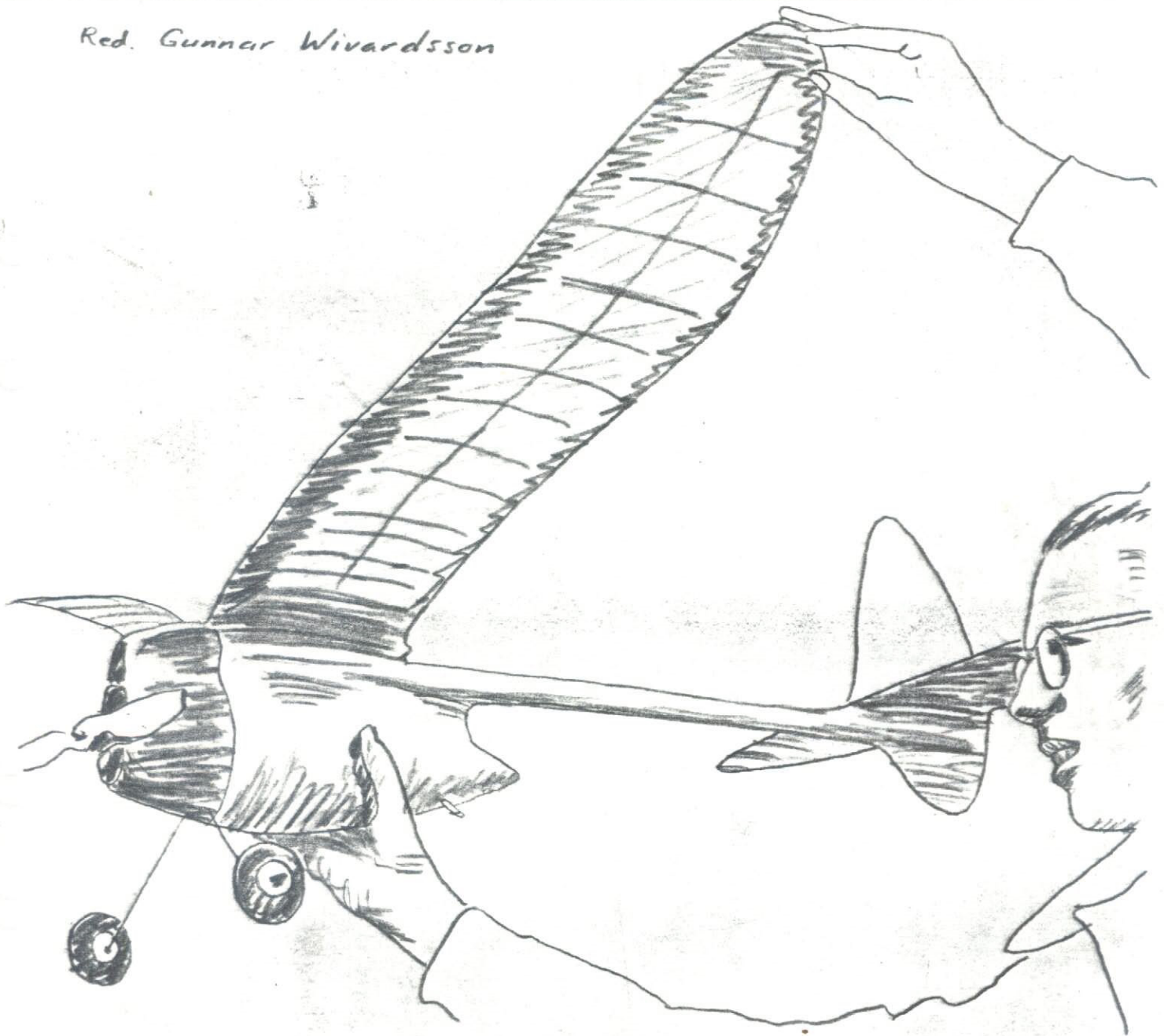


OLDTIMER

NR 1 1983

Red. Gunnar Wivardsson



Allt som är förnuftigt, är redan en gång tänkt, det gäller bara att försöka tänka det om igen

GOETHE

Varför springer man maraton?

Frågan infinner sig obönhörligt så här dagen efter. Med blåsor i fötterna och stela ben funderar man på om det finns någon anledning till att hålla på med sådana galenskaper. Men efter en dusch och uppmjukningsgymnastik i form av ett par timmars folkdans känns allt underbart igen. Så under kvällens långpromenad med hunden blir det några löpsteg, och man börjar planera träningen för nästa gång.

Likadant med modellflyget. Efter en sällsynt bedrövlig dag i Skåne med ösregn och blåst, där jag lyckades mosa tre stycken wakfieldar (eller vad det heter i pluralis), sa jag till mig själv att nu får det vara slut. Men - två nya F1B-kärror är på gång.

Förra årets oldtimertävling "exploderade" min gamla Amigos till ett irreparabelt skick. I vintras sprängde jag tampen i min Baby, så årets oldtimertävling är ju meningslös. Fast det är klart - man skulle ju kunna...

Så de få dagar jag är hemma mellan tjänsteresorna försöker jag sno ihop en wakefield från 1938. Om den kvaddar på trimstart är risken stor att jag börjar planera nästa bygge.

Och jag tycker det är roligt! Man kan inte vara riktigt klok!

53-orna.

Vad kan initiativet att införa en klass för Wakefield-modeller från före 1953 få för konsekvenser? Givetvis innebär en utökning av antalet klasser en administrativ komplikation, men syftet är sannolikt att bredda modellunderlaget med några underbara, klassiska konstruktioner. Låt oss hoppas att tävlingsmomentet kan hållas nere, så att vi får se en rik flora av de vackra modellerna från 40- och 50-talet.

Naturligtvis måste Sune Starks och Arne Blomgrens vinnare dyka upp. Vem blir först? Andra kärror att vänta på är förstås Tempo och Jan Nilborns modifierade Laban från 53. Det kan nog fortfarande finnas kvar obbyggda/osålda byggsatser av den!

Bland utländska modeller måste väl så småningom den klassiska Drifter av Joe Bilgri dyka upp och den vackra (?) engelska Jaguar. Någon av de långa amerikanska modellerna från 52 skulle också vara trevliga att se. De skulle säkert passa utmärkt för den termikfria tävlingsupplägging vi har i år.

Hursomhelst kan vi se fram emot en ny trevlig gammelklass. Låt oss bara hoppas att inte tävlingsmomentet blir för stort, utan att vi ser klassen som ett sätt att i levande form bevara några klassiska och vackra modelltyper.

Alla har sina favoriter - Men det är bara jag som har mina.

tävlingsinbjudan.

Tävling: "Oldtimer- S.M."

Arrangör: R 153 Axvalla FFT

Tid: 4-5 juni 1983

Trimning från kl 15.00 .Start lördag kl 19.00

Start söndag kl 07.00

Plats: Axvalla hed

Klasser: Gummimotormodeller före 1943

A2 - 0 - 50 cm

B2 - 50 - 75 cm

C2 - 75 -100 cm

D - Wakefield

samt Gint senast 1953

Segelmodeller senast 1953

S1 - 0 -100 cm

S2 - 100-250 cm

Motormodeller

F - senast 1953 max 2,5 cm³

Handkastglidare

HKG

Tävlingsregler -(detaljregler utdelas på tävlingen)
Markstart för klass D och Gint.Segelmodeller
max 100 m lina. 3 starter. Maxtid 3 min.

Avgifter: En klass 30:- ,ytterligare klasser 10:-
Erbart HKG 10:-

Anmälan: Senaste anmäln.dag måndag 30 maj.
Sändes till S.-O.Lindén,Hovstavägen 15,703 63 Örebro

Avgifter: Insättes på pgk 55 09 16 - 1 , S.-O.Lindén

Övernattning:kan ske på STF:s vandrarhem, Skara.

Konta ktmän: S.-O.Lindén,Hovstavägen 15,703 63 Örebro
tel 019/ 18 21 79

N.-O.Gustavsson,Sturegatan 3, 541 50 Sjövede
tel 0500/182 82 el.180 10.

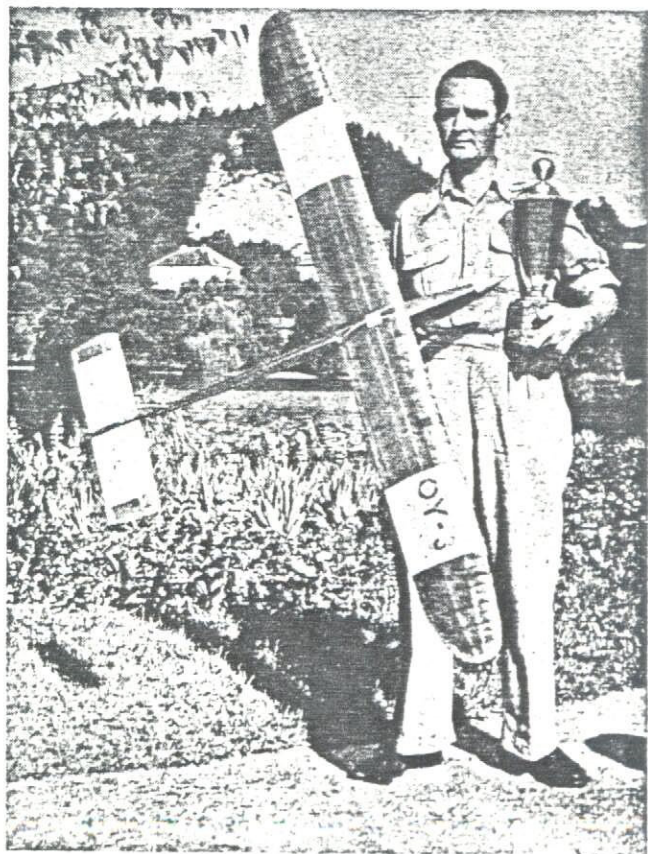
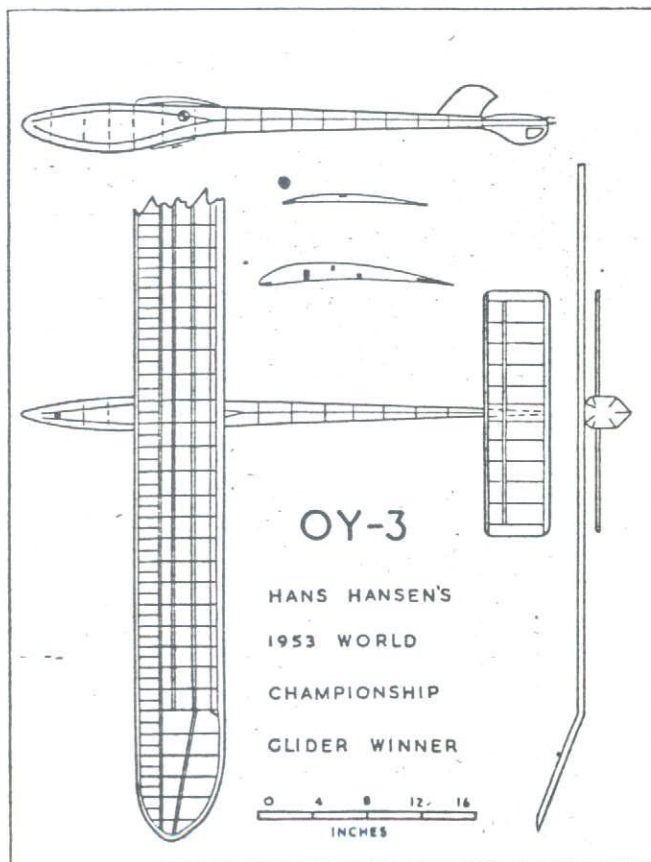
OBS!

I samband med Gubb-SM blir det tillfälle till gemytlig samvaro. Det är väl egentligen en av huvudanledningarna till träffarna. I år blir det ändå bättre tillfällen än normalt. Nisse och axvallagänget har nämligen fixat till det!

Efter lördagens flygningar samlas vi i gemytliga Lägerhyddan, där det vankas the eller kaffe och smörgås. Dessutom blir det film. Man hoppas vidare att vi skall ta med gamla klenoder och visa varandra - och det ska vi väl?

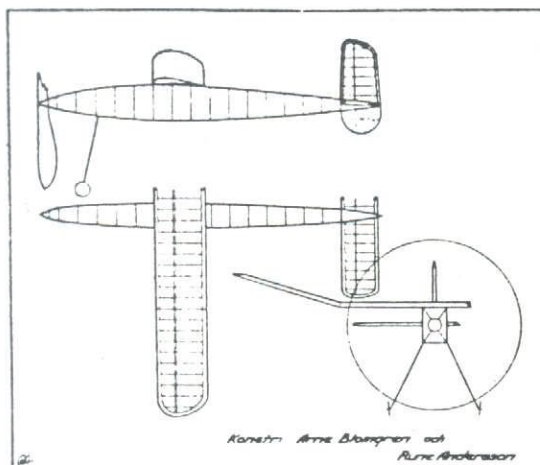
En bytesmarknad med ritningar, böcker, tidningar, prylar och allt annat av intresse för oss oldtimerfrälsta kommer också att äga rum. Ta med dig vad Du har. En gammal tidning kan bytas mot två nästan lika gamla!

Kommer ni tidigt på lördagen kan ni besöka Brännebrona Flygfält, där Mariestads Flygklubb har flygdag mellan klockan 10-15.



Tempo

KSAK:s SENASTE
G-MODELL



TEMPO

I tidningen Modellflygsport för januari 1950 påannonserades Tempotävlingen som en aktivitet för att stimulera intresset för och öka kompetensen inom wakefieldklassen. Tävligen skedde genom länsvisa uttagningar och var avsedd för nybörjare. De bästa skulle få komma till Stockholm för stor final.

I oktober 1950 presenterades modellen TEMPO som konstruerats av Arne Blomgren och Rune Andersson. Här omnämndes även att sponsorer för tävlingen var KSAK och Tempo AB.

Nummer 7-8 1951 innehöll reportage från Tempofinalen i Stockholm. Tävlingen omfattade tre moment: snabbyggnad, välbyggnad och flygning. En titt i resultatlistan avslöjar bl.a. följande nybörjare: 1:a Jan Nilborn, 2:a Charles Moberg, 3:a Roald Olsson, 4:a Rolf Hagel, 7:a Nils-Erik Hollander och 24:a Lennart Flodström.

1953 hölls åter en Tempofinal i Stockholm, och bland det årets framgångsrika nybörjare hittar vi också kända namn t.ex. 1:a Martti Bogandoff, 2:a Gösta Cassman och 3:a Malte Blomqvist.

Gummit var bättre förr!

Hur ofta hör vi inte klagomål på kvaliteten på vårt motorgummi. Det blir tydligen bara sämre och sämre. Annat var det förr!

Ikke så! Läser man i gamla skrifter från 30-, 40-, och 50-talen så klagas det hela tiden på att gummit inte är lika bra som det var förr.

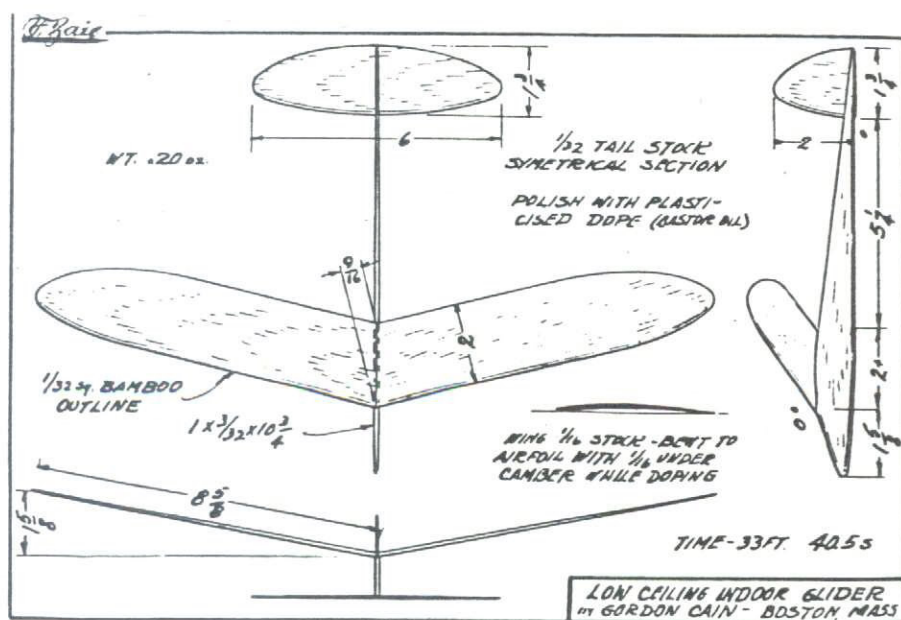
Jag skulle tro att spridningen i kvalitet är mindre nu, vilket gör det omöjligt att hitta den där supertampen som kanske fanns förr. Samtidigt tror jag att kvaliteten på tampen ökar i proportion till tidsfaktorn.

Själv har jag slutat drömma om gamla tiders gummi, utan accepterar dagens tamp och försöker ha skoj med den - men jag är ju inte tävlingsmänniska, så jag har inte så höga krav. Så sent som för ett år sedan trodde jag dock på lögnen om forna tiders Pirelli. Jag hade ett par snoddar av 59-an (enligt många den bästa årgången) i reserv. De skulle användas för fly-off. De har aldrig behövts. Jag hade också en snodd monterad i min gamla Amigos G-1:a. Den hade suttit där i många år. Vid senaste oldtimertävlingen brast den och totalkvaddade modellem Detta hände vid mindre än halva maxvarvet! Så kom inte till mig och snacka om hur bra gammal Pirelli var!

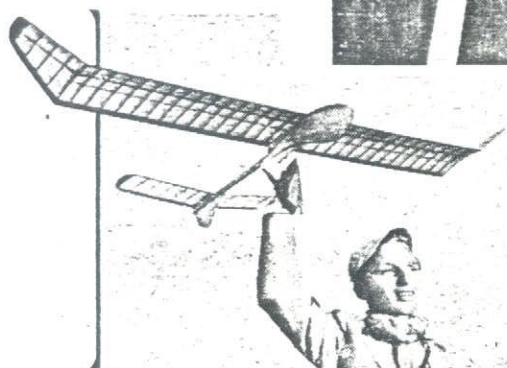
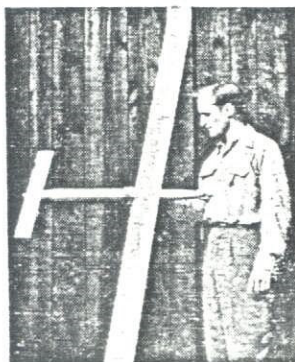
Handkastglidare

Att flyga HKG är en trevlig sysselsättning, och vi oldtimerdiggare borde givetvis leta gamla förebilder. Det finns massor att välja bland. Det är egentligen först på senare år som utvecklingen har tagit fart i denna klass. En gammal HKG har alltså hyfsad chans att hävda sig även idag.

Själv har jag upptäckt en liten pärla bland inomhus-HKG. Det är en modell som finns i Frank Zaics årsbok 1938 och även i hans "Model Glider Design". Modellen har pilform och en tunn profil som flexar ordentligt i kastet. Detta senare är något som kommit att återupptäckas på senare år via Coot och dess efterföljare. På denna gamla modell behövs dock inga kolfibrer och annat trams. Den flyger sagolikt som den är. Jag har byggt tre stycken i olika storlekar, och de flyger alla bra. Det är lätt att kontrollera höjden i kastet, om man väl har lärt sig kasttekniken. Jag har inte lyckats få denna modell att ta ut som den ska med konventionell kastteknik a la spjutkastare och bankning åt höger. När jag råkade läsa i en gammal MAN om kastglidare såg jag att man på den tiden (30-talet) rekommenderade s.k. "overhand throw" d.v.s. något liknande kasten i base-ball. Jag provade, och det fungerade utmärkt. Kasta rakt fram och så hårt att lyftkraften ger ett stig mindre (85%) version än ritningens på detta sätt lyckats få tio flygningar i rad över 20 sekunder, varav sju stycken mellan 23-24 sekunder vid en takhöjd av 6,5 meter. Det är konkurrenskraftigt även idag. Jag undrar vad en duktig handkastfygare kan göra med denna modell? Bygg och prova!



NÅGRA KLIPP FRÅN AEROMODELLER.



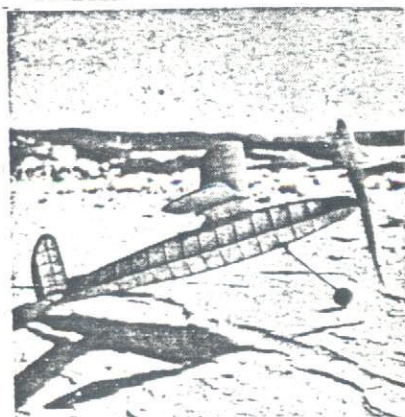
Överst t.v.: Arne Blomgren snackar minnen med Montplaisir och Holland.(VM 53)

Överst t.h.: Bertil Dahlqvist reparerar Anders Håkanssons Wake.(VM 53)

Mitten: Kurt Sandberg med annorlunda segelkärra.(VM 53)

Nederst t.v.: Rune Andersson håller Kurt sandbergs modell vid VM 52.

Nederst t.h.: Mobergs tragiska öde - en försvunnen stabbe! (VM 53)



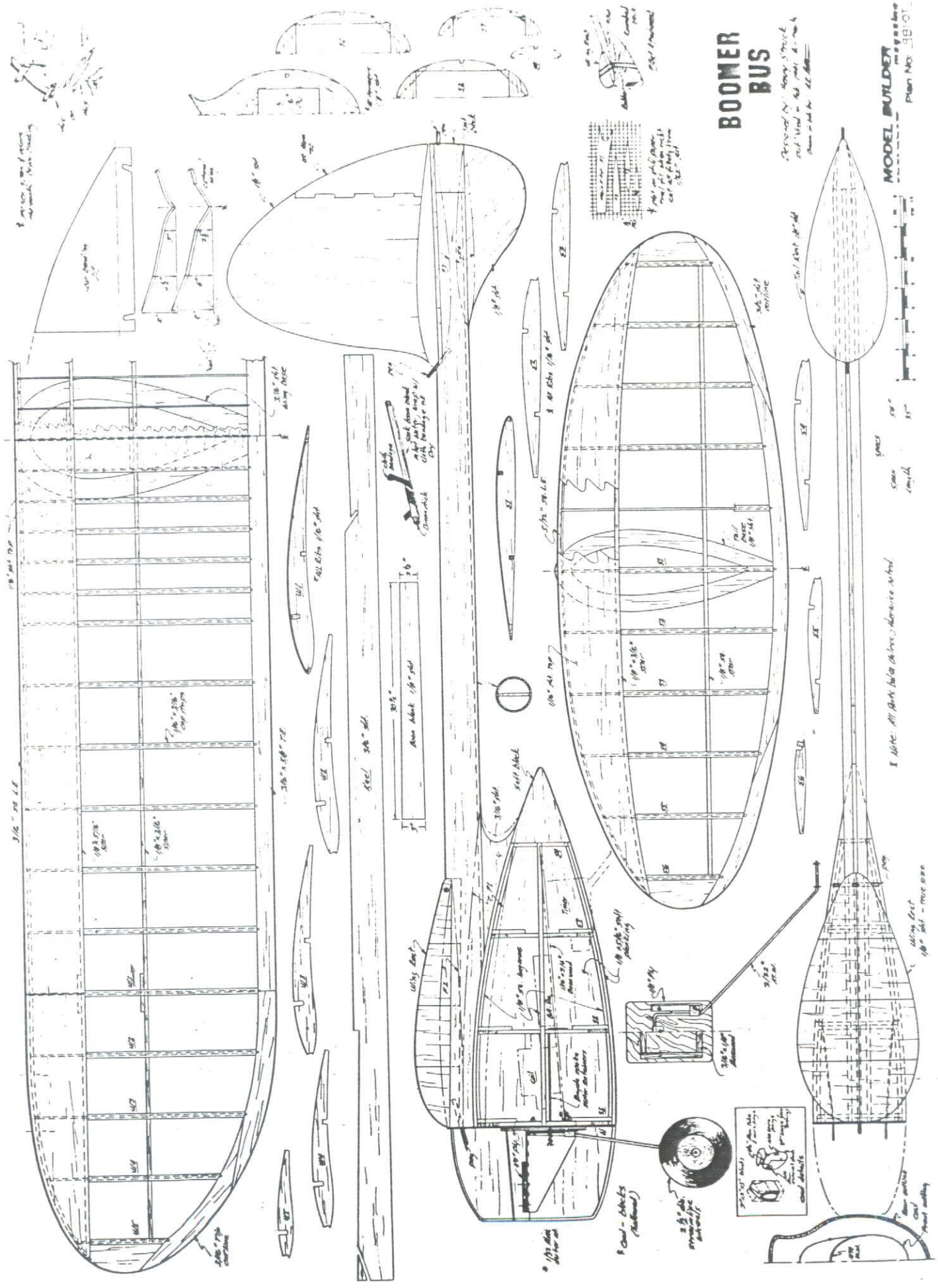
Bilder från VT 51. De vinnande modellerna i G-int och S-int.
(Ur Aeromodeller, juli 51)

Extreme left is pictured the model which was flown into winning place in the Wakefield Class at the Swedish Contest near Sundsvall. The successful competitor was S. Sandberg. The sailplane on the snow won the Nordic A2 Class for L. Johansson of Borlänge.

BOOMER BUS

Designed by Tony Street
 First built in 1957 at the age of 4
 Plans for the 1/2 scale

MODEL BUILDER
 Plan No. 38101



I Note: All parts below 1/8\"/>

Wing fast
 1/8\"/>

Wing fast
 1/8\"/>

Wing fast
 1/8\"/>

JETEX DEMON

Mitt modellflygande startade med Jetex. Det var 1954 som jag av min förutseende fader fick en byggsats till det nya och sensationella - ett modellflygplan med riktig reaktionsmotor. Vinterkvällarna ägnades åt bygge, vilket gick sakta, ty ingen av oss hade byggt en modell förr. Vi upphörde inte att förvånas över det fantastiska materialet - balsaträ. Så lätt och mjukt!

Modellen blev otroligt välbyggd (min fars förtjänst) och var så småningom klar för beklädnad. Min moders yrkeskunskaper i tillskärning kom här väl till pass, och jag sög åt mig hennes information om hur man skulle klippa till för att klara vingpetsar mm. Efter vattenspanning och lackning stod den där! Jetex Demon. Konstruerad av Sigurd Isacson. En läcker, strömlinjeformad skapelse, som bara ropade på luft under vingarna.

Provflygningarna fick vänta till en vacker vårdag, och efter en liten finjustering av motorns läge, genom att skjuta den ett par mm bakåt i sitt fäste, steg modellen i sin andra start i en vacker spiral högt upp mot en blå himmel.

Vilken syn! Vi hade aldrig sett ett modellflygplan flyga förr, varken far eller jag, men vi fick direkt lära oss hur det kan se ut när det är riktigt bra. Vilken upplevelse! Modellen gick över i elegant glidflykt och återvände långsamt och till synes motvilligt till marken. Vi upprepade upplevelsen en gång till, och sedan flera gånger under året, när det var vackert väder. Vår besvikelse var stor, när modellen en höstdag försvann efter en fantastisk termikflygning - fast då visste vi inte vad termik var.

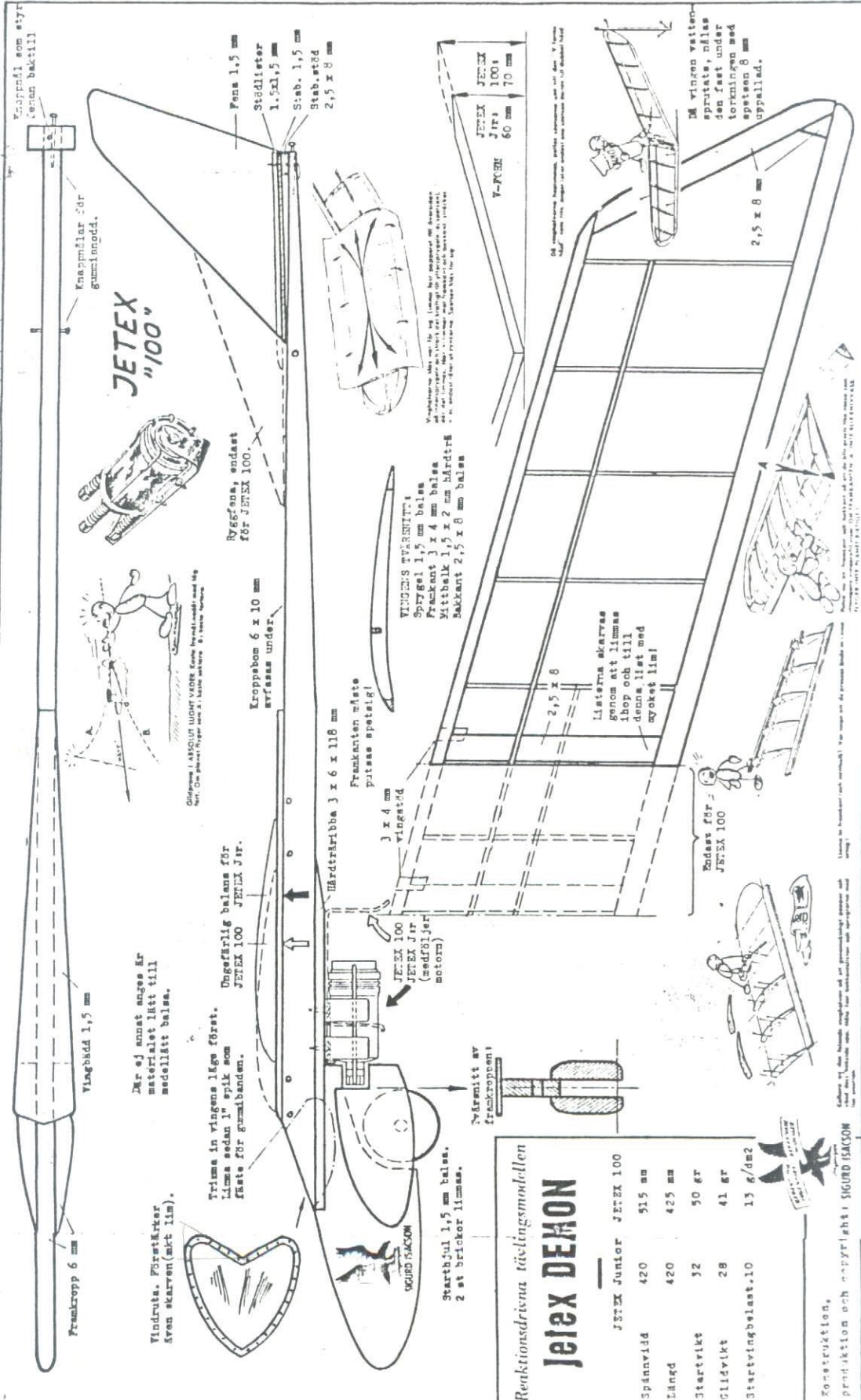
Modellen hittades ett halvår senare i en bäck av några lekande barn, som inte vågade gå ned och ta den, utan fiskade upp den genom att sticka en pinne genom vingen. Modellen reparerades, men blev sig aldrig riktigt lik.

Resterna finns kvar i någon låda, och när jag nu med 30 års erfarenhet i branschen ser på dem, frapperas jag av dels hur väl designad modellen är och dels av vilken kvalitet materialet har. Sådan balsa ser man sällan idag.

Konstruktionen visar hur skicklig Sigurd Isacson var. Varje liten detalj är genomtänkt och anpassad till sin funktion. Modellen kunde byggas i två versioner från samma byggsats och ritning. Vi beslöt att bygga den större varianten trots att den skulle förses med den lilla motorn Minijet, och det beslutet fick vi aldrig anledning att ångra. Vi fick visserligen aldrig ett vertikalt raketstig (då hade jag förmodligen flugit C idag) utan en mycket vacker stigspiral och ett sagolikt glid. Är det kanske denna drömbild av det perfekta stigmönstret som har lett mig in på gummimotorflyget?

JetexDemon var en fantastisk modell. Jag ser fram emot att få återse den i halmstadsversioner på kommande oldtimerträffar.

Hm... Om man skulle försöka få tag på en bra jetexmotor...



Knappfil som styr
sönnen bak till

Knappfil för
gummiongd.

**JETEX
"100"**

Fena 1,5 mm
Städflöter
1,5 x 1,5 mm
Stäb-stöd
2,5 x 8 mm

Byggsats, endast
för JETEX 100.

Kroppbom 6 x 10 mm
avfässa under.

VINGENS TÄRSÄMITT:
Sprygel 1,5 mm balsa
Framkant 3 x 4 mm balsa
Mittbalk 1,5 x 2 mm hårdtrå
Bakkant 2,5 x 8 mm balsa

FRAMKANTEN MÅSTE
PITASAS SPETSIG!

Hårdträribba 3 x 6 x 118 mm

JETEX 100
JETEX Jir
(medflöter
motor)

Varje mitt av
framkroppen!

Stårhjul 1,5 mm balsa.
2 st bräcker limmas.

JETEX Junior
JETEX Jir
JETEX 100
60 mm 70 mm



Om vingens vatten-
sprutats, pålas
den fast under
torkningen med
spetsen 8 mm
uppallad.

2,5 x 8 mm

Listerna skärvas
genom att limmas
ihop och till
denna list med
nykört lim!

Endast för
JETEX 100

Jär ej annat än en
motor som är
modellat till
modellat balsa.

Triarna in vingens liksom först.
Limma sedan i en spik som
fästs för gummibanden.

Vingebredd 1,5 mm

Framkropp 6 mm

Vindruta. Förstärker
även skarven (med lim).

Reaktionsdrivna tävlingsmodellen

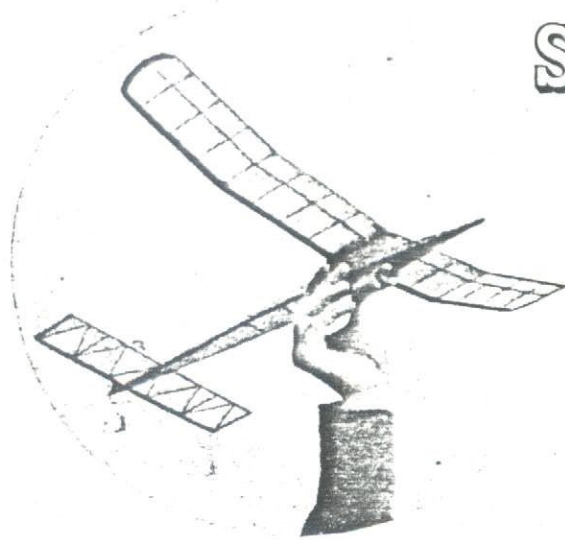
JETEX DEMON

JETEX Junior	JETEX 100
Spännvidd	420
Längd	425
Startvikt	32
Glidvikt	28
Startviktbelastning	10
	13 g/dm2

Konstruktion,
produktion och utveckling: SIGURD ISAKSSON

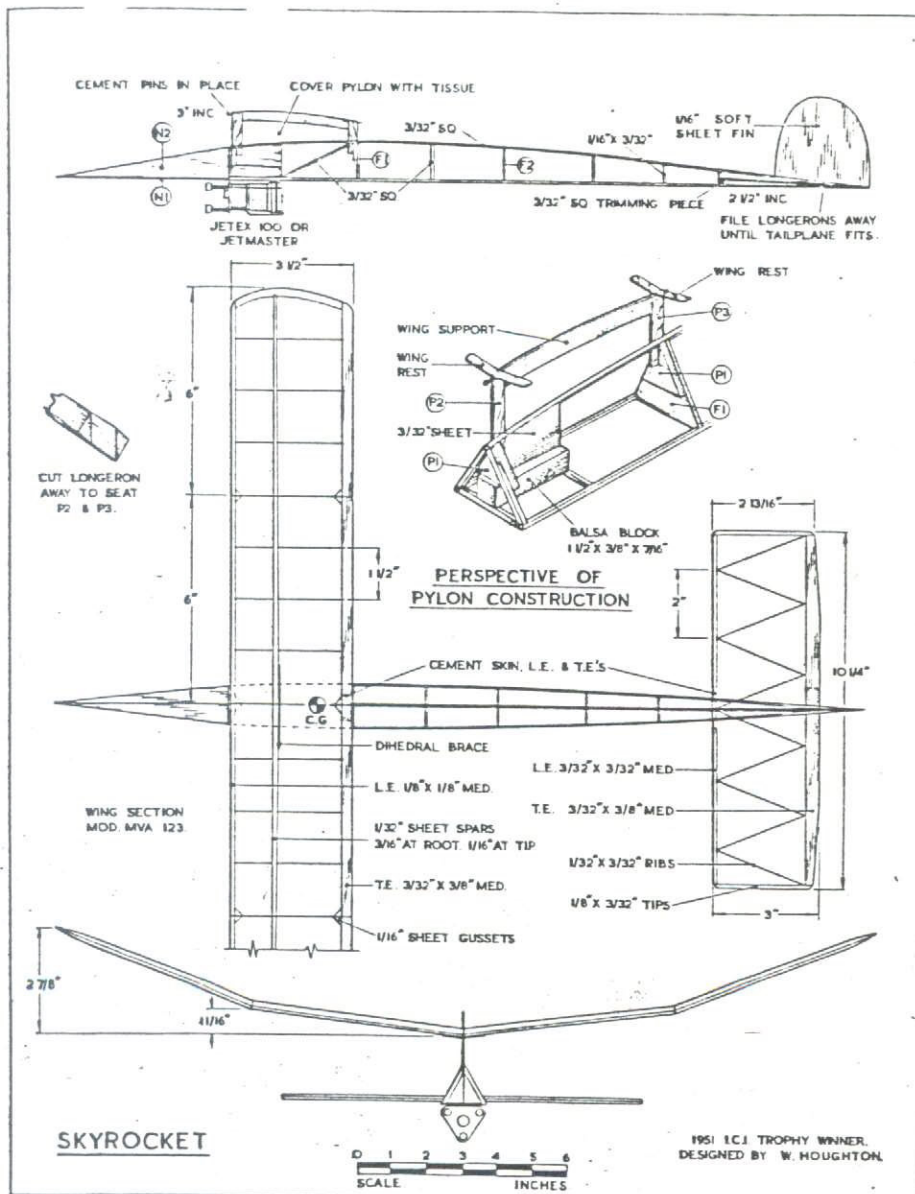
MEERA JETEX!

SKYROCKET



BEST PERFORMING
JETEX MODEL OF
1951

By WILLIAM HOUGHTON



SKYROCKET

FULL SIZE PARTS

