

OLDTIMER

Specialtidskrift för modellflygare

Nr 2

1985



Modellflygminnen från Borås

KRAX

JETEX

Ritningar

"Quarter Scale" 1912



Halmstad i juni 1985.

OT-dax igen!

Ett för modellbygge idealiskt vinterhalvår har gått och nu gäller det att utnyttja den ack så korta men behagliga andra halvan av året till att så ofta som väder, fritid och fält tillåter lufta våra friflygande kreationer.

Egentligen behövs under denna aktiva säsong inte den inspirationspuff som åtminstone vi tycker att varje nummer av OLDTIMER utgör, men tidningen är ju också ett viktigt instrument i vår strävan att förmedla samhörighet och vi-känsla mellan medlemmarna och sådant får vi nog aldrig tillräckligt av.

Ännu ett OT-SM står för dörren och vi vill gärna att detta nummer ska utgöra en samling inför den kommande kraftmätningen och förmedla något av ovannämnda känsla, så att även vi sydlänningar inspireras att göra den långa resan till Uppsala i augusti.

De följande sidorna innehåller en blandad kompot av svenskt och utländskt material, färgad inte minst av det som vi i Södra Hallands Modellflygsällskap (SHMFS) tycker är intressant och som vi har material till i form av artiklar, ritningar och foton i våra samlingar av modellflyghistoriskt material. Denna ev. "färgning" ber vi inte om ursäkt för, ty om fler medlemmar utnyttjar möjligheten (skyldigheten?) att delta i utgivningen av OLDTIMER med det material, som intresserar just dem, så har vi så småningom tillgång till ett ännu bredare och mera mångfacetterat material än vi nu har!

I red. befinner sig alltså den lilla, men aktiva, OT-gruppen inom SHMFS. Fr.o.m. detta nummer kommer vi att via små återblickar presentera oss själva. Kurt Sandberg och K-J Eiroff börjar, den senare med inledningen till vad han lovar ska bli en hel serie om en intressant -och kanske ganska typisk- modellflygkarriär.

Må så gott - vi ses den 31 augusti!

OMSLAGSBILDEN

Prisutdelning i Halmstad 18/4 1937. Gunnar Jönsson får pris för dagens bästa prestation samt för modeller av egen konstruktion.

"Kondoren" var i stort sett en uppförstorad "Gladan" och såg mycket imponerande ut. Min egen modell, en "Winkler Junior", syns i högra hörnet av bilden. Prisutdelare är major Herman Kjellman, ordf. i Halmstads Flygklubb och mannen till vänster är löjtnanten greve Axel Kalling. Han håller tillbaka de påträngande fansen. Hattar och skolmössor var nästan obligatoriska på den tiden!

- Bertil D.

Forts. sid. 8

DET KOM ETT BREV...

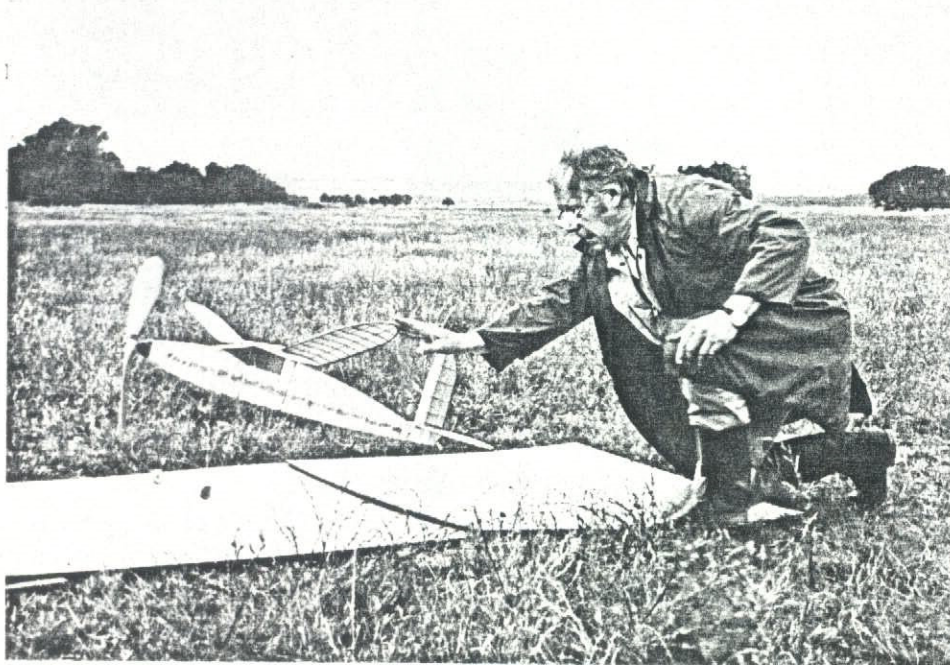
Vårt OT-SM 1983 fick en del publicitet i den superba modellflygkollegan MODEL BUILDER (gratis reklam!) och bl.a. fick den amerikanska publiken se Lennart Hansson starta sin "One-and-a-Half". Denna modell konstruerades på 30-talet av George Dela Mater, och då denne i vintras fick se bilden av Lennarts modell, skrev han omgående till red. Eftersom vi gärna vill dela med oss av denna förstahandsdokumentation från en av våra stora 30-talsidoler tar vi oss friheten att publicera följande fria översättning av brevet:

" En gammal bekant till mej, Parnell Schoenky, skickade nyligen över bifogade urklipp. Jag blev mycket förvånad då jag såg att en modell, som jag konstruerade 1937, fortfarande byggs! Jag tänkte att kanske du och L. Hansson vill veta mer om dess historia och därför ber jag dej att skicka Lennart en kopia av detta brev.

Den här modellen var egentligen min första lyckade konstruktion. Jag började tävlingsflyga 1936 som 14-åring, men byggde då endast andras konstruktioner. Vintern 1936-37 beslöt jag mej för att utveckla en enkel tävlingsmodell och "One-and-a-Half" blev resultatet.

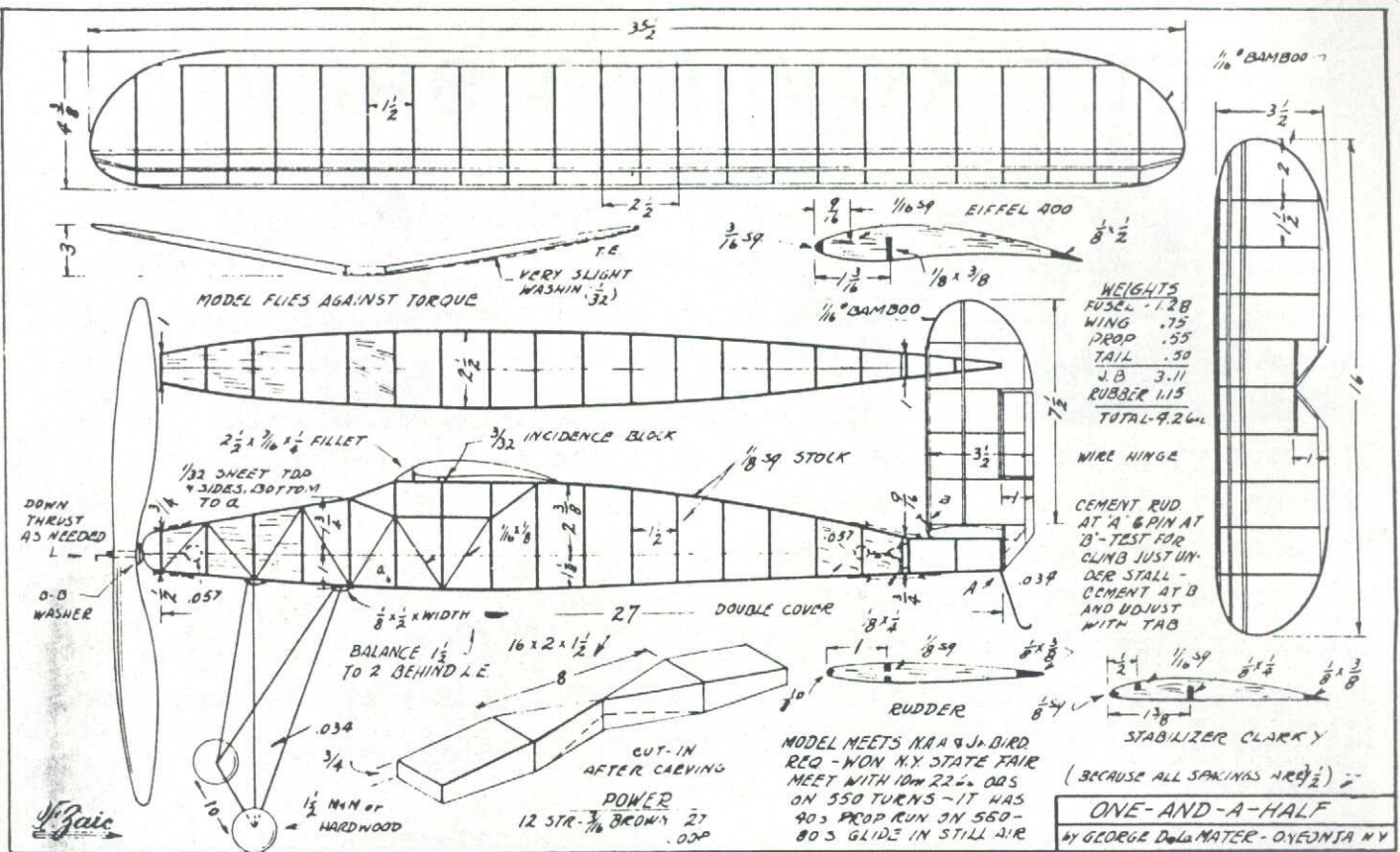
Jag följde de riktlinjer, som Franc Zaic lagt fram i sina 'Year Books', men var även inspirerad av de konstruktioner, som Wakefield-vinnaren Gordon Light presenterade. Den modell, som visas i 1938 års 'Year Book' var modell nummer två. Den första hade bl.a. något mindre propeller.

Senare versioner var försedda med enbenta landställ, fällbar propeller och roder i 1,5 mm balsa. Kropp och fena klädde jag i regel med gult papper, medan vinge och stabilisator var röda.



I slutet på 30-talet deltog jag med stor framgång i många tävlingar med min "One-and-a-Half".

Den var lätt att bygga och, inte minst, att reparera; lätt att trimma och mycket tillförlitlig. Jag har konstruerat många andra modeller med bättre prestanda, men över den första lyckade konstruktionen vilar ju forts.



Forts. från föreg. sida:

alltid ett visst skimmer. Den sista "One-and-a-Half" jag byggde deltog i 1949 års Nationals. Den dagen jag skulle tävla blåste det hårt och en kastvind tryckte modellen i marken, varvid vingbalken knäcktes. Detta blev slutet på sagan.

Historien har emellertid ytterligare ett kapitel, som få känner till. 1938 byggdes en 200 sq.in.-version för att delta i Wakefielduttagningen. Den gav mej en plats i laget med en flygning på 11:56. På den tiden flög vi utan tidsbegränsning så det gällde att starta då termiken kom och hoppas att tidtagarna kunde hålla modellen i sikte. Hur väl en modell syntes kunde alltså vara en avgörande faktor. Vid Wakefield-tävlingen i Paris missade jag termiken, men Jim Cahill hade bättre tur och vann tävlingen åt USA.

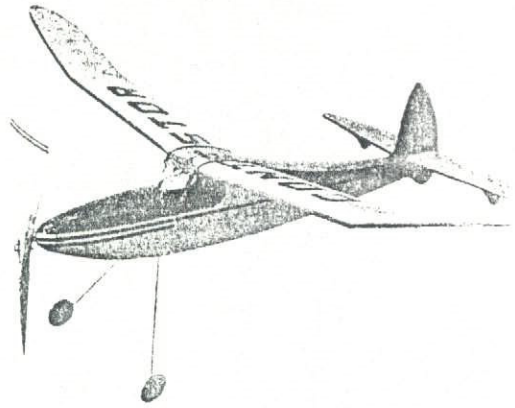
Under kriget gick jag på college och hade inte tid över för modellbygge. 1948 kom jag dock igång igen och byggde alla slags F/F-modeller, både för inom-och utomhus. 1953 började jag så med RC och fortsatte med det till 1960, då jag började flyga "på riktigt". Sedan dess har jag inte modellflygit, men jag hoppas komma tillbaka när jag pensionerat mej om två år. Då skulle jag än en gång vilja bygga en "One-and-a-Half" och visa dagens modellflygare vad en modell dög till för femtio år sedan!

Högaktningsfullt - George Dela Mater....."

The
"CONTESTOR"

A WAKEFIELD MODEL

by **BILL DEAN**



På följande uppslag presenterar vi Bill Dean's kända Wakefield-modell "The Contestor", som skördat lagrar både som utställningsmodell och som tävlingsmaskin. Varför förstår man då man tittar närmare på ritningen och specifikationerna. Prototypen byggdes 1946 och 1948 köpte "Keilkraft Kits" designen och sålde i många år en något förenklad version i byggsatsform. Modellens spv är 115 cm och framdrivningen består av 16 str. tvinnad 6 mm snodd (15,3 m) med en 45,5 cm propeller. Ritning i skala 1:2, med väsentliga detaljer i full skala, finns i "Flying Models" 10/48 och väntar på uppritning!



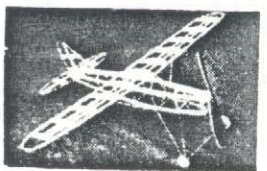
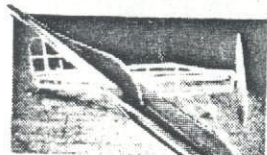
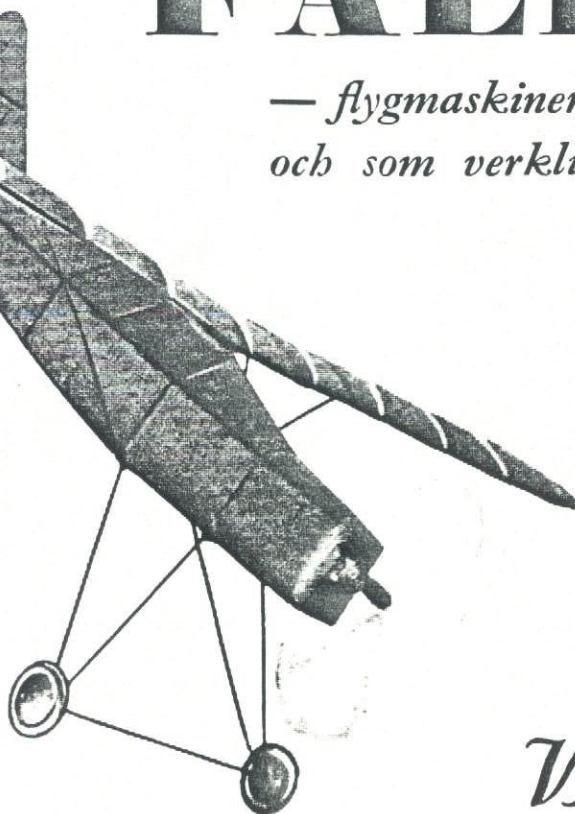
'FALKEN'

— flygmaskinen Ni kan göra själv
och som verkligen kan flyga . . .

Varje pojke sin egen flygmaskin, se där det glada budskap, som Vårt Hem har i beredskap at alla flygbitna ungdomar (se nr 10). Tyvärr kunna vi inte erbjuda en stor, riktig flygmaskin, det skulle kosta tusentals kronor och alltså ställa sig alitför dyrt, men vi ha låtit konstruera en modellflygmaskin som verkligen kan flyga och som vid provflygningar tillryggalagt ända upp till 200 meter genom luften.

VÅRT HEM

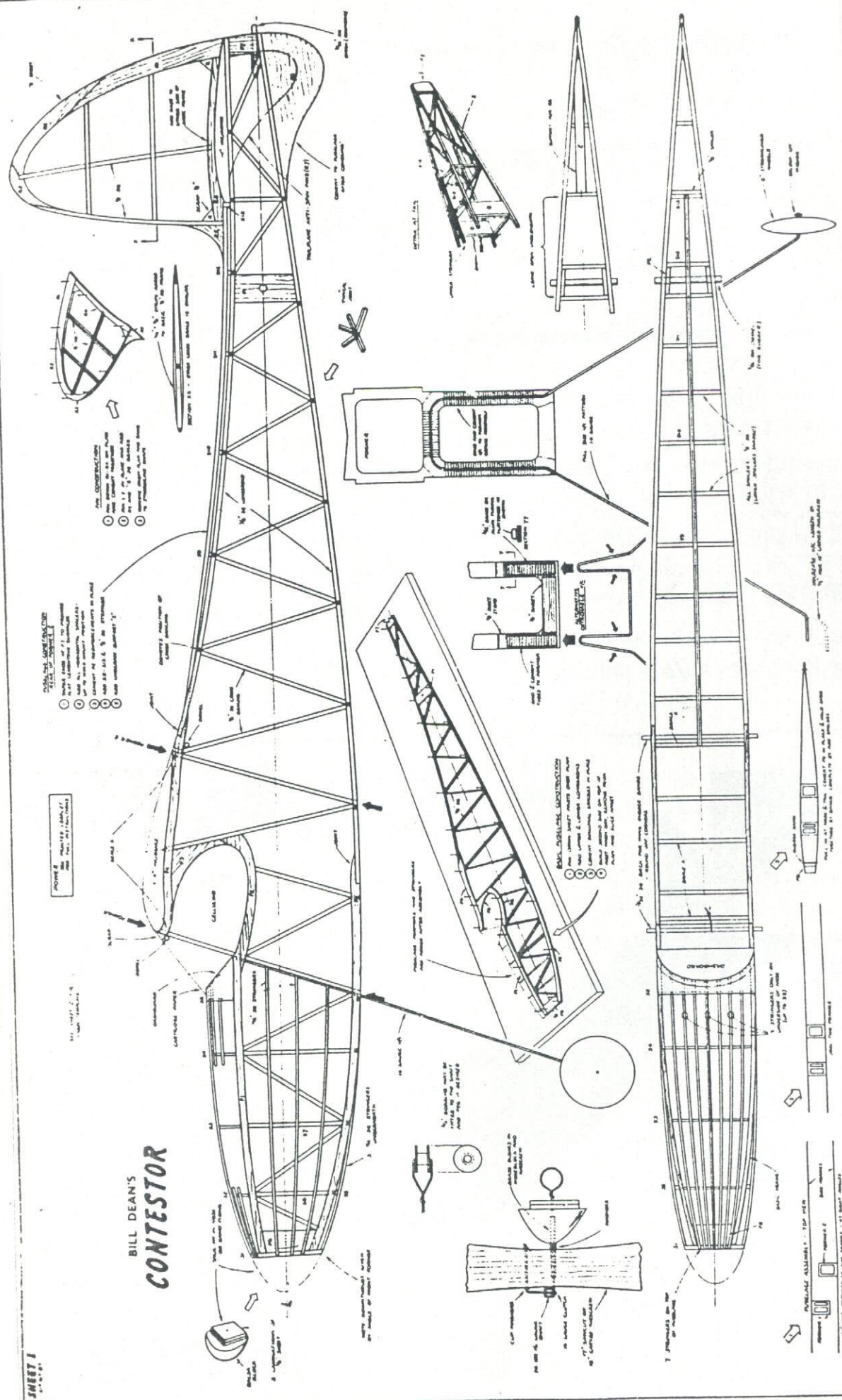
Läs vidare
i nr 10 av



Detta inslag på allmän begäran - av Sigurd Isacson: hans första modellplan! Se ritning på denna modell från 1934 i OLDTIMER 2/83!

SHEET 1

BILL DEAN'S CONTESTOR



- GENERAL CONSTRUCTION**
- 1. Keel made of 1 1/2" x 3/4" angle
 - 2. Ribs 2" x 1/4" plywood
 - 3. Gunwale 1/2" x 1/4" plywood
 - 4. Deck 1/2" x 1/4" plywood
 - 5. Cabin 1/2" x 1/4" plywood
 - 6. Hatch 1/2" x 1/4" plywood
 - 7. Trunnion 1/2" x 1/4" plywood
 - 8. Chine 1/2" x 1/4" plywood
 - 9. Stern 1/2" x 1/4" plywood
 - 10. Propeller 1/2" x 1/4" plywood
 - 11. Rigging 1/2" x 1/4" plywood
 - 12. Sheathing 1/2" x 1/4" plywood

- PORTS AND HATCHES**
- 1. Port 1/2" x 1/4" plywood
 - 2. Hatch 1/2" x 1/4" plywood

- KEEL**
- 1. Keel 1 1/2" x 3/4" angle

- RIBS**
- 1. Ribs 2" x 1/4" plywood

- GUNWALE**
- 1. Gunwale 1/2" x 1/4" plywood

- DECK**
- 1. Deck 1/2" x 1/4" plywood

- CABIN**
- 1. Cabin 1/2" x 1/4" plywood

- HATCH**
- 1. Hatch 1/2" x 1/4" plywood

- TRUNNION**
- 1. Trunnion 1/2" x 1/4" plywood

- CHINE**
- 1. Chine 1/2" x 1/4" plywood

- STERN**
- 1. Stern 1/2" x 1/4" plywood

- PROPELLER**
- 1. Propeller 1/2" x 1/4" plywood

- RIGGING**
- 1. Rigging 1/2" x 1/4" plywood

- SHEATHING**
- 1. Sheathing 1/2" x 1/4" plywood

- CHINE BLOCK**
- 1. Chine Block 1/2" x 1/4" plywood

- GUNWALE BLOCK**
- 1. Gunwale Block 1/2" x 1/4" plywood

- DECK BLOCK**
- 1. Deck Block 1/2" x 1/4" plywood

- HATCH BLOCK**
- 1. Hatch Block 1/2" x 1/4" plywood

- TRUNNION BLOCK**
- 1. Trunnion Block 1/2" x 1/4" plywood

- CHINE BLOCK**
- 1. Chine Block 1/2" x 1/4" plywood

- STERN BLOCK**
- 1. Stern Block 1/2" x 1/4" plywood

- PROPELLER BLOCK**
- 1. Propeller Block 1/2" x 1/4" plywood

- RIGGING BLOCK**
- 1. Rigging Block 1/2" x 1/4" plywood

- SHEATHING BLOCK**
- 1. Sheathing Block 1/2" x 1/4" plywood

- CHINE BLOCK**
- 1. Chine Block 1/2" x 1/4" plywood

- GUNWALE BLOCK**
- 1. Gunwale Block 1/2" x 1/4" plywood

- DECK BLOCK**
- 1. Deck Block 1/2" x 1/4" plywood

- HATCH BLOCK**
- 1. Hatch Block 1/2" x 1/4" plywood

- TRUNNION BLOCK**
- 1. Trunnion Block 1/2" x 1/4" plywood

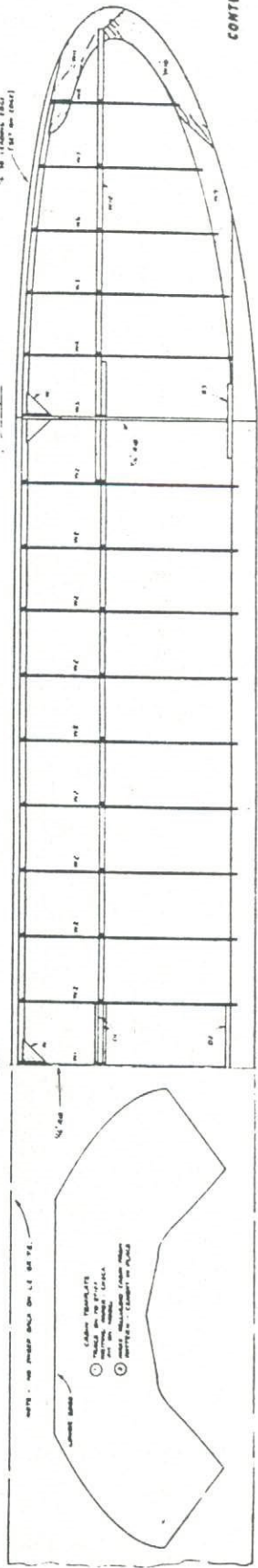
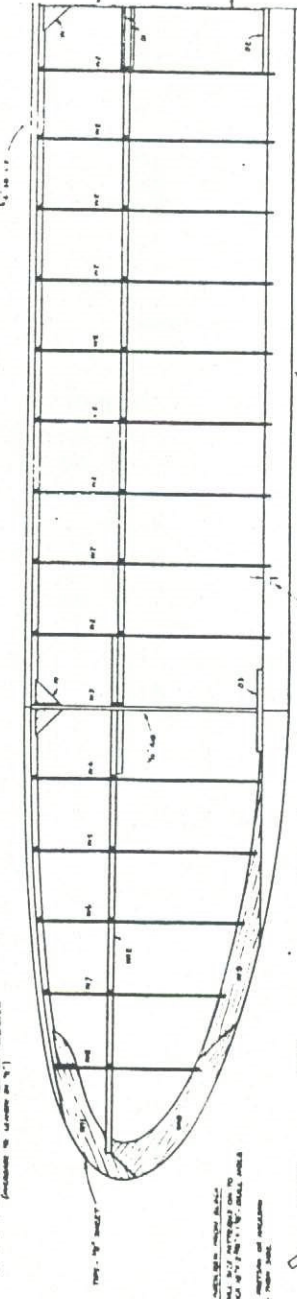
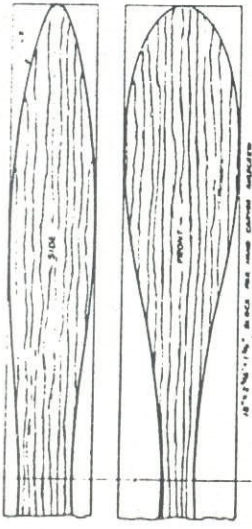
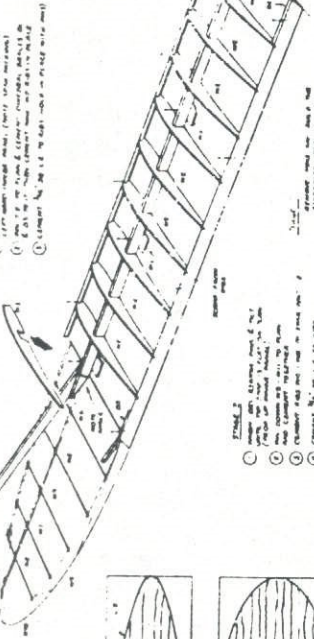
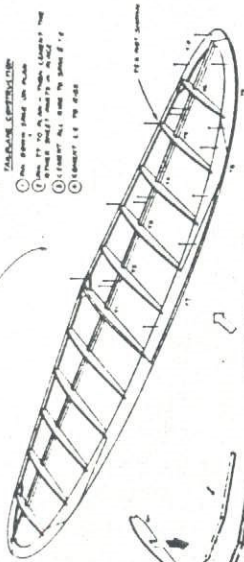
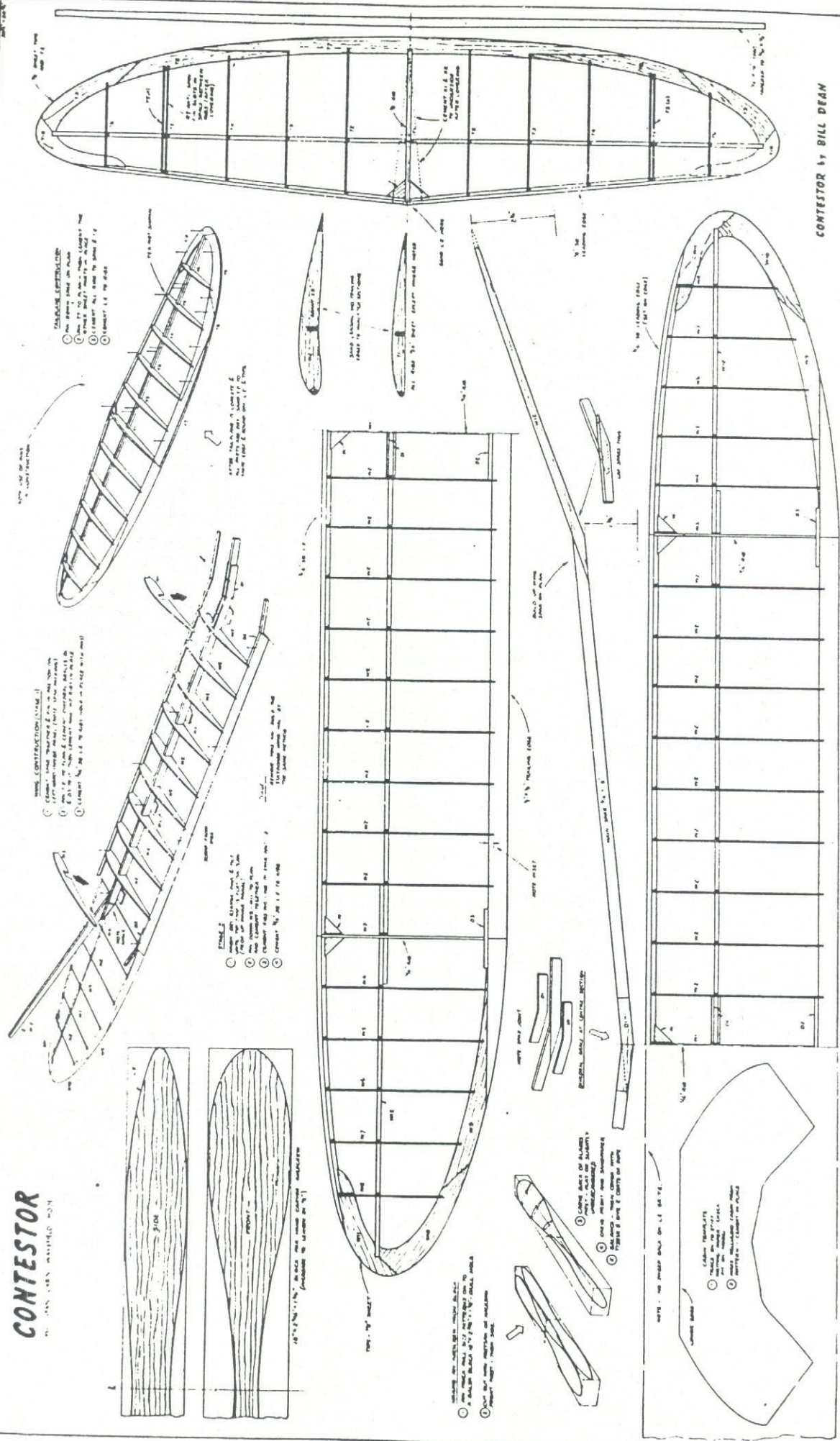
- CHINE BLOCK**
- 1. Chine Block 1/2" x 1/4" plywood

CONTESTOR by BILL DEAN

CONTESTOR

18' x 58" x 14" (approx.)

SHEET 2



- TABLE 1**
1. 1/2" x 1/4" x 10' (100)
 2. 1/2" x 1/4" x 10' (100)
 3. 1/2" x 1/4" x 10' (100)
 4. 1/2" x 1/4" x 10' (100)

- TABLE 2**
1. 1/2" x 1/4" x 10' (100)
 2. 1/2" x 1/4" x 10' (100)
 3. 1/2" x 1/4" x 10' (100)
 4. 1/2" x 1/4" x 10' (100)

- TABLE 3**
1. 1/2" x 1/4" x 10' (100)
 2. 1/2" x 1/4" x 10' (100)
 3. 1/2" x 1/4" x 10' (100)
 4. 1/2" x 1/4" x 10' (100)

1. 1/2" x 1/4" x 10' (100)
2. 1/2" x 1/4" x 10' (100)

1. 1/2" x 1/4" x 10' (100)
2. 1/2" x 1/4" x 10' (100)

1. 1/2" x 1/4" x 10' (100)
2. 1/2" x 1/4" x 10' (100)

Forts. från sid. 2:

Referat från Hallandspostens förstasida den 19 april 1937:

"REKORDEN HÄNGDE I LUFTEN VID MODELLFLYGETS TÄVLAN I HALMSTAD

Närmare tusentalet personer åsågo Halmstad Flygklubbs tävlingar på söndagen.

Svenska rekordet tangerat av 150 cm hemkonstruerad modell. - Ett träd stoppade rekordfärden.

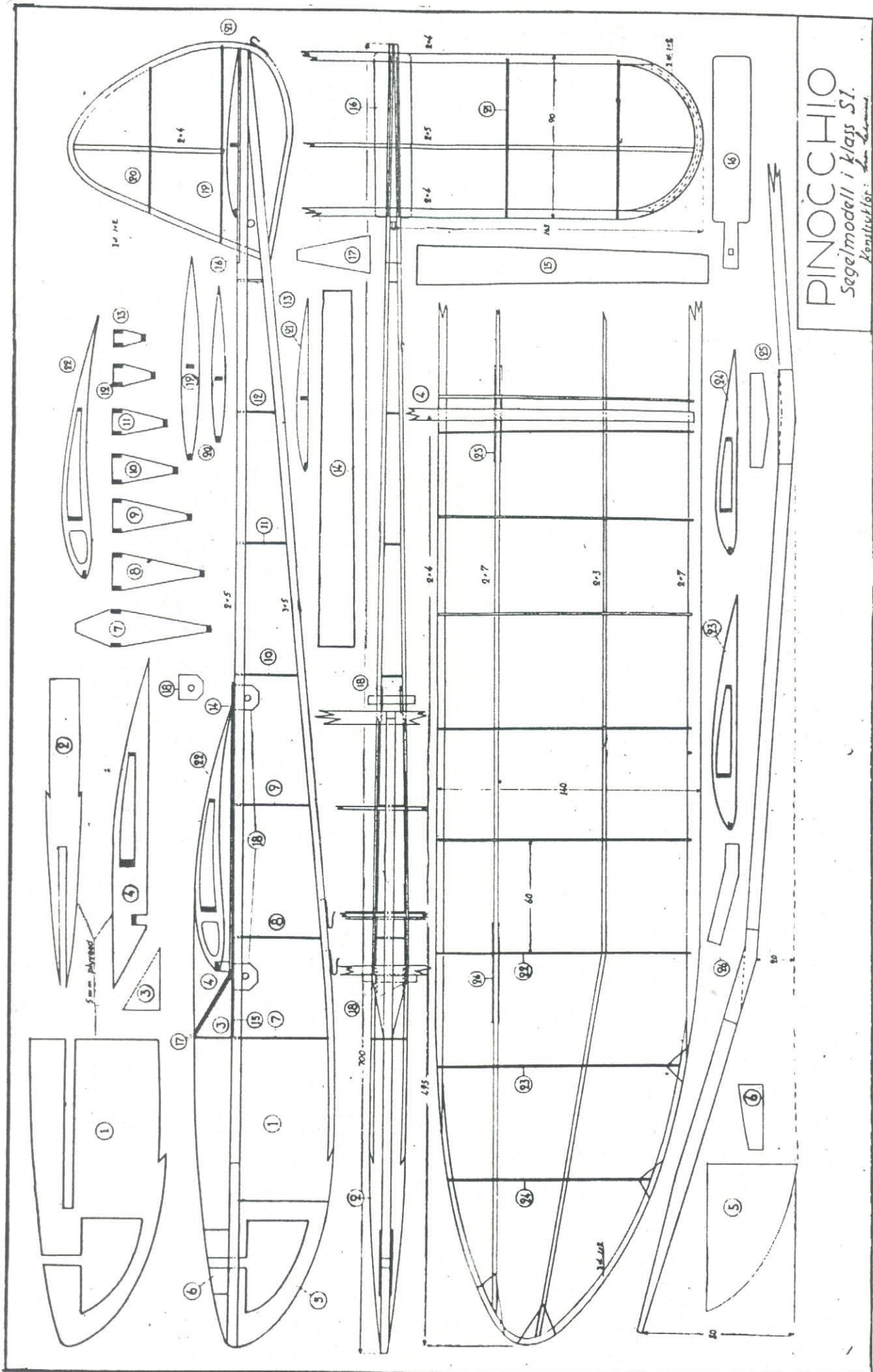
Närmare tusentalet personer tittade på Halmstad Flygklubbs modellflygtävling - den första i Halmstad - på flygfältet på söndagen, och sällan har väl en modellflygtävling gjort en bättre reklam för denna hädiga och ungdomliga sport. Tävlingarna blev också en framgång för klubben i det att två mycket goda resultat nåddes - det ena tangerade t.o.m. det svenska rekordet.

Flygklubben hade tur med vädret, det var nära nog idealiskt och hade det bara varit en aning mera sol så hade de s.k. uppvindarna - d.v.s. de vindar, som stiga från marken rakt uppåt - varit starkare och därmed hade också flygtiderna förlängts. In i det sista hade klubbens juniorer arbetat med sina modeller, ett par hade suttit uppe nästan halva natten och följderna var att trimningen blivit lite försenad. Flera av de startande hade inte sina maskiner klara när de skulle starta utan höllo på att lägga sista handen vid verket, vilket i ett fall som detta består i att trimma roder, vingar och propeller så att maskinerna får bästa möjliga balans i luften och alltså kan hålla sig svävande så länge som möjligt.

Vigt och lekfullt graciöst kilade maskinerna i luften. Modellflyget är en "leksport", men den fordrar oerhört mycket arbete och energi, kunskap och omtänksamhet om man ska nå goda resultat. Bara en sådan detalj som att uppbromsning från propellern när motorn - gummisnodden - gått ut, är ett problem, som måste lösas. På en del av de startande maskinerna hade de hädiga konstruktörerna anordnat ett "frihjul" på propellern, så att denna inte stannade och bromsade farten utan istället rullade sakta för vinden. ----- En del maskiner flögo oförskämt bra och speciellt var det två ynglingar, Gunnar Jönsson med en bjässe av egen konstruktion samt Bertil Dahlqvist med en segelmaskin, som skötte sig utmärkt. Med hjälp av ett snöre dras maskinen upp på en viss höjd och genom en krokanordning kopplas snöret av så att maskinen får flyga för sig själv. ----- Bertil Dahlqvists andra start blev den bästa - från stor höjd svävade maskinen ut över fältet och kretsade runt under publikens ivriga applåder. Först efter 2.40 tog den åter mark. Den tredje starten lovade också bra, men maskinen tog vägen utåt vattnet, där uppströmmarna inte voro så kraftiga, och tiden blev denna gång bara 1.08,9. ----- Gunnar Jönsson startade med "Kondoren" med 150 cm spännvidd. De två första starterna var maskinen inte riktigt trimmad och kom inte över minuten, men sedan konstruktören haft litet tid på sig blev det annan fart - den stora fågeln gick länge och väckte t.o.m. uppmärksamhet hos måsarna. Flygtiden blev 2 min 31 sek, men hade blivit ännu bättre, om maskinen inte haft otur att hamna i ett träd bortåt Västra Folkskolan. Nu räckte det i alla fall till att tangera svenska rekordet. Hade inte trädet stått så olämpligt placerat hade emellertid rekordet fått sig en bra knuff uppåt.

Flera nya medlemmar gingo in i klubben.

Forts. sid. 22

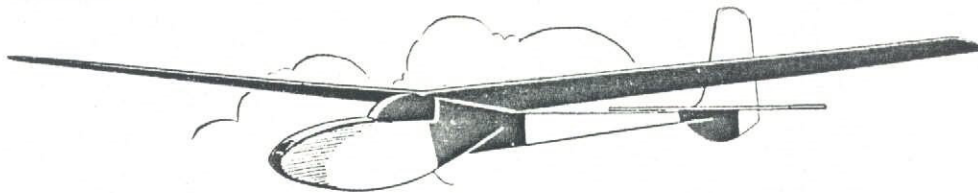


PINOCCHIO
 Segelmodell i klass S1.
 Konstruktör: Sven Isacson

Vackert utformad 99 cm S 1-modell med av S. Isacson godkänd vingprofil.. Konstruerad 1943 av Sven Salenius i Helsingfors. Helt byggd i furu och 1 à 1,2 mm plywood.

En Modellflygares Barndomsminnen

Fi-1



FÖRSKOLEÅREN

Dessa år tillbringades i Norrtälje. Norrtälje är ju sjöstaden, "Kalle Cheven" och liknande, Taube och Engström. Av detta minns jag bara en liten tur med jagaren "Uppland" och då mest skorstenen med brun rök. Annat var det med flyget. Vi bodde ganska högt, men hade en bergsknalle mellan oss och flygfältet. "Nu kommer den gamla Junkern" sa pappa. Det brummade bra och det stora planet skuggade lägenheten ett ögonblick då det passerade tätt över. Detta hände då och då.

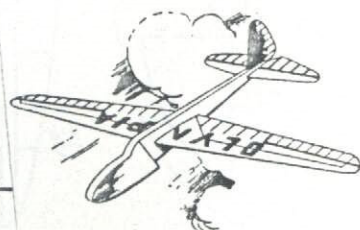
Från stan var det ingen större omväg att gå förbi flygfältet med dess hangarer, som låg alldeles vid vägen. Fanns det något plan ute? Ibland stod ett litet rött plan på plattan. Vi kallade det alltid "det lilla röda planet". Det var Bratts BHT-1 "Beauty".

En flygdag kom en DC-3 och tog upp passagerare. I samband med påstigningen fusade en liten segelmodell ovanpå flygkroppen. Jag minns det metalliska ljudet ännu. En annan segelmodell fick termik och försvann bort mot mejeriet. Kanske var det en "Rödluvan".



På den sidan av berget, som vette mot fältet, plockade vi svamp på hösten och blommor på våren. Då avnjöts medhavd mat i korg, medan ev. flygaktiviteter bidades in. Ostermans Bell 47:a promenerade vi förbi och tittade på. Det hände att vi drack läsk på Flygkaféet, som låg mitt i stan. Det var en uppallad DC-3:a med servering i kroppen och på vingarna!

Vägen till mjölkaffären var inte lång. Först över gården, sedan ett par hundra meter av Stockholmsvägen, och man var i stan. Tvärsöver gatan låg sportaffären med sina spännande skyltfönster. Där fanns Sigurd Isacsons byggsatser. "Meteor" med reaktionsdrift, liksom en monterad Fi-1:a i ett skyltskåp vid dörren. Inuti affären fanns en vacker kabinmodell med pontoner, av okänt ursprung. På hemväg från mjölkaffären gick jag och min syster in i sportaffären vid



forts.

Forts. från föreg. s.

ett tillfälle. Trots jag var där så sluk-
av detta vackra flyg-
tade ner disken fram-
plattad, men fullt
med sur min bort med
av den manlige expediten.
Den nämnda biten av Stock-
bred med sina trottoarer. Vid
några pojkar gummimotormodeller
likadana. Jag har alltid föreställt
sons "Torpedo".

Största intrycket gjorde en friflyktsmodell av pylontyp med dieselmotor.
Det var en större grabb, som visade upp den, då han var på väg till flyg-
fältet till fots.

Curtiss P-40 som "lindansare". När pappa var på bra humör spände han upp
en svart sytråd från takkronan till andra sidan av soffbordet några meter
bort. Tråden trädde genom den oglasade kabinen på en liten röd eller blå
Curtiss. Efter att ha släppts under lampan gjorde planet eleganta inflyg-
ningar och landningar, som kunde varieras med trådens grad av förspänning.



På baksidan av hyreshuset låg en tid en väldig ved-
trave. Vid sågningen hade det händelsevis bildats
långa tunna lister. Dessa fogade jag ihop så att
det bildades kropp, vinge och skjärtplan. Det blev
motsvarigheten till en streckgubbe och påminde
litet om de extrema modeller, som österrikarna
något år senare visade upp! Naturligtvis saknade
mitt plan fullständigt flygförmåga, men vilken känsla då det hölls i
handen!

Under Norrtäljetiden flög jag Isacsons kastflygplan "Olympia" i minst 2
ex, en papperssvala, som en skolgrabb vek ur en skrivbok, och ett kata-
pultplan i plast (!) och celluloid. Det hette "Stjärnskottet" och kunde
göra bra flygningar emellanåt. Av julklappspapper rullade jag ett litet
rör och limmade på vingar och skjärtplan av samma papper. Denna lilla
ljusblå modell med röda tomtar hade en nosvikt hängande i ett kort rött
snöre och ett gem. Stående på en stol för utgångshöjd släpptes den för
att mer eller mindre glida ut över köket. Vid denna tid lärde jag mig
också uppskatta Björn Karlströms treplansskisser i Flyg. Sittande vid
pappas skrivbord klippte jag ut de små svarta profilerna och satte
vingar och stabbe i skåror. Modellflygplan i annonser blev också ut-
klippta och beundrade.

att det inte var första gången
ades mitt intresse så starkt
plan att min cocosboll sme-
för mig. En något till-
ätbar, cocosboll togs
sopskyffel och borste

holmsvägen var ganska
ett tillfälle trimmade
här. De var vita och
mig att det var Trued-

LES PLANS
GUILLEMARD

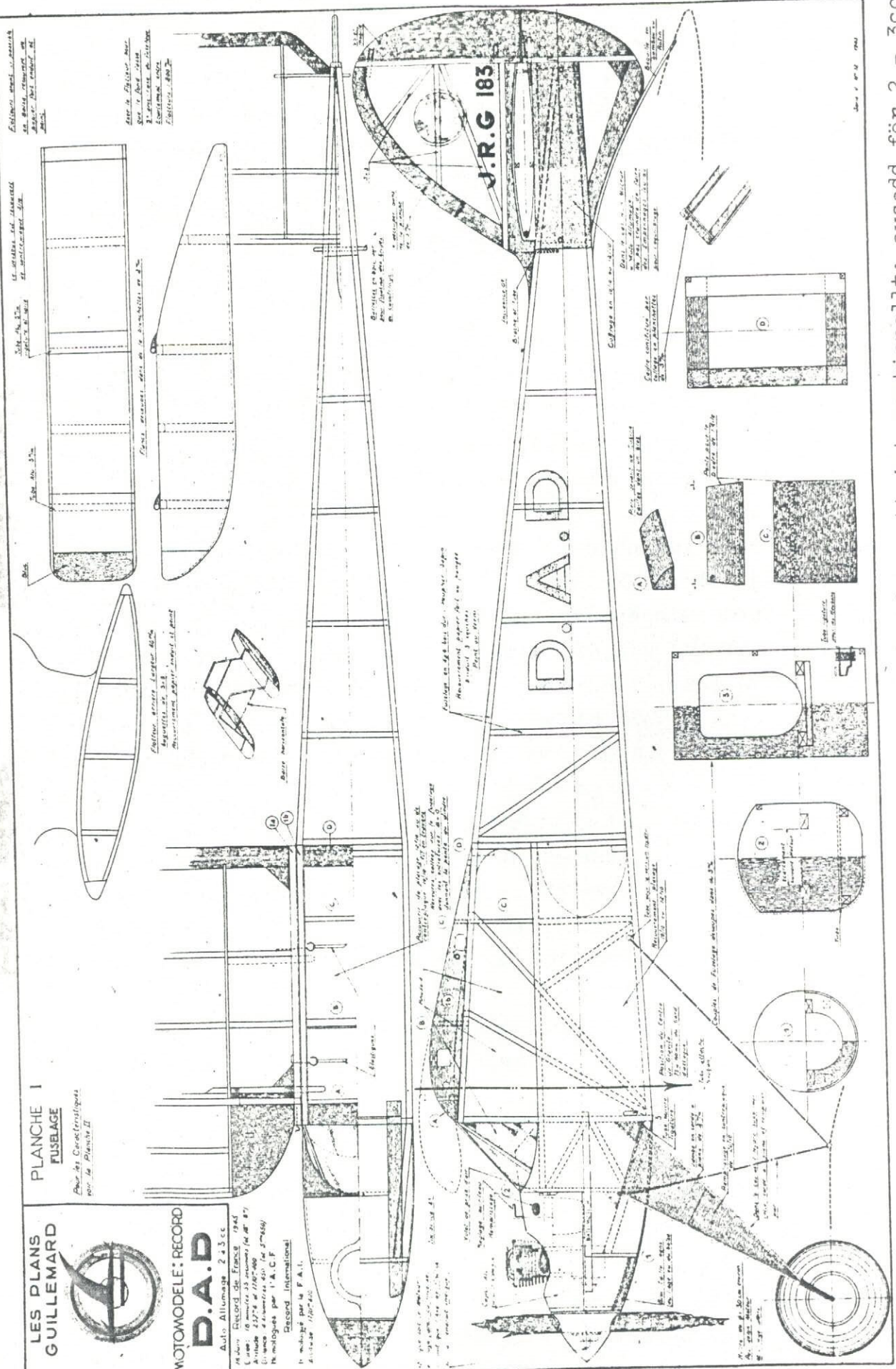


MOTOMODELE: RECORD

D.A.D.

Auto Allumage 243cc
14 litres
Record de France 1945
Course 10 minutes 33 secondes (4^e et 8^e)
A vitesse 257,8 et 198,7 km/h
Etance 400 mm (1^e et 3^e)
Régulé par F.A.C.P.
Record International
It multiplé par la F.A.I.
Altitude 1787 m

PLANCHE I
FUSelage
Pour les Cercles/Loges
voir la Planche II



Fransk F-modell, som 1945 slog flera rekord, bl.a. ett internationellt; avsedd för 2 - 3cc motor. Spv. 148 cm, längd 95 cm, vikt 850 - 900 g. Ritn. hämtad ur "Les Cahiers Techniques

MOTOMODELE
D.A.D.
 PLANCHE II

PROFILAGE

Longueur (sans queue)	1.200
Poids	1.200
Surface	1.200
Volume	1.200
Surface latérale	1.200
Surface supérieure	1.200
Surface inférieure	1.200
Surface totale	1.200

MATERIEUX

Bois	1.200
Aluminium	1.200
Acier	1.200
Verre	1.200
Caoutchouc	1.200
Plastique	1.200
Autres	1.200

REMARKS

1. Dimensions en mm.

2. Poids en kg.

3. Surface en m².

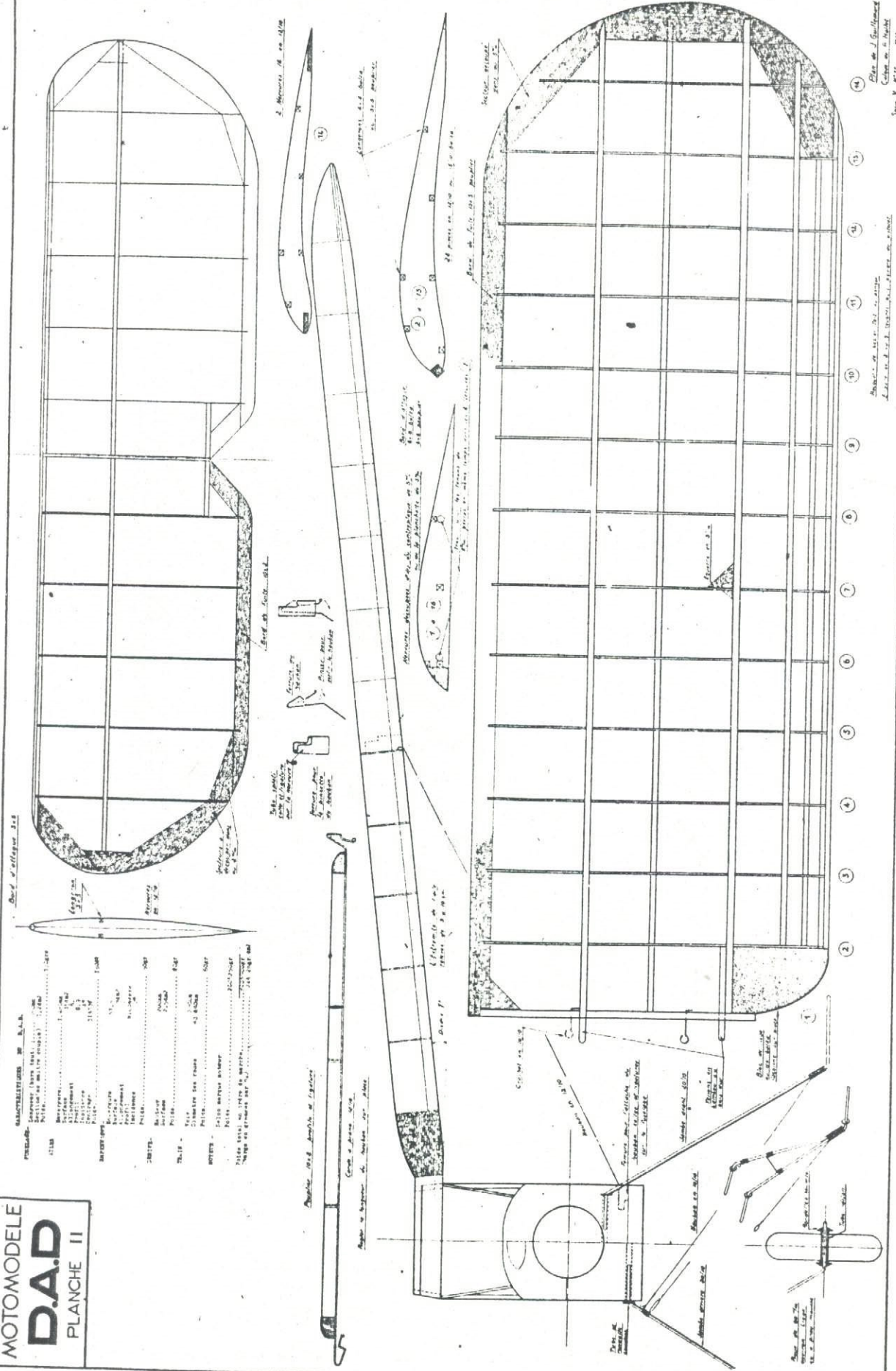
4. Volume en m³.

5. Surface latérale en m².

6. Surface supérieure en m².

7. Surface inférieure en m².

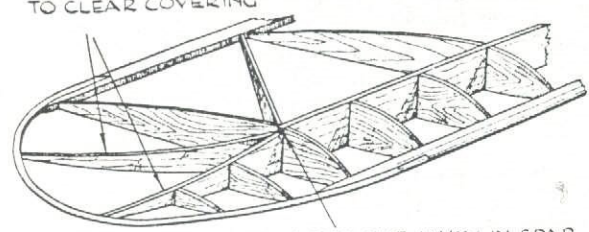
8. Surface totale en m².



Plan de J. Guillemin
 Constr. de la Houille
 10, rue de la Houille
 Paris 14^e

The Air Cadet

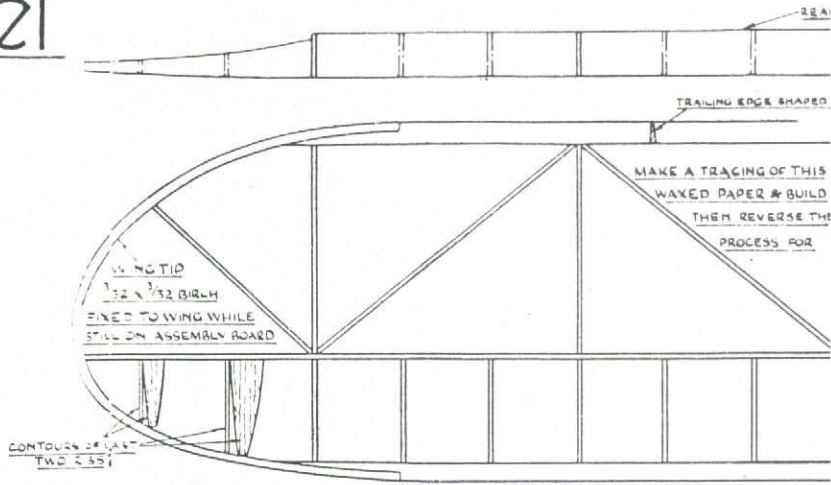
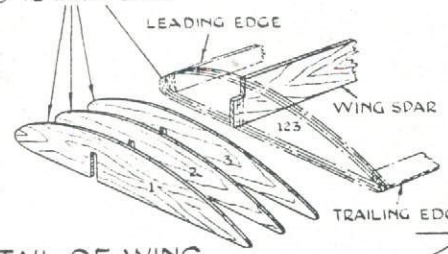
NOTE CONCAVE RIB & SPAR TO CLEAR COVERING



NOTE CUT-AWAY IN SPAR

FIG.2. DETAIL OF WING TIP

3 RIBS CEMENTED TOGETHER & FIXED TO MAIN SPAR



1/16" NO TIP
1/32" x 1/32" BIRCH
FINED TO WING WHILE
STILL ON ASSEMBLY BOARD

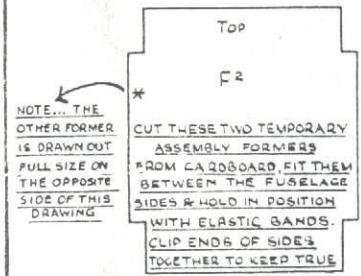
MAKE A TRACING OF THIS
WAXED PAPER & BUILD
THEN REVERSE THE
PROCESS FOR

CONTOURS OF LAST
TWO RIBS

DIAGONAL WING BRACERS

10 FROM 1/16" SHEET BALSA

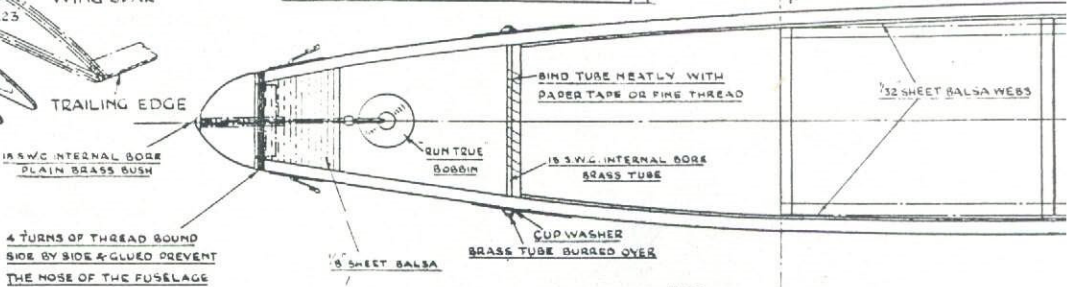
FIG.5. DETAIL OF WING ROOT FIXING



NOTE... THE
OTHER FORMER
IS DRAWN OUT
FULL SIZE ON
THE OPPOSITE
SIDE OF THIS
DRAWING

CUT THESE TWO TEMPORARY
ASSEMBLY FORMERS
FROM CARBOARD FIT THEM
BETWEEN THE FUSELAGE
SIDES & HOLD IN POSITION
WITH ELASTIC BANDS.
CLIP ENDS OF SIDES
TOGETHER TO KEEP TRUE

1/16" S.W.G. INTERNAL BORE
PLAIN BRASS BUSH
4 TURNS OF THREAD BOUND
SIDE BY SIDE & GLUED PREVENT
THE NOSE OF THE FUSELAGE
FROM BURSTING.



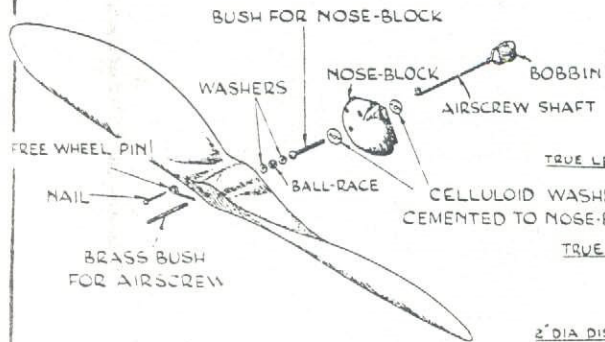
DATUM LINE
THRUST LINE
2° DOWNTHRUST

RIGGING INCIDENCE 3°

RUBBER LINE

1/8" SHEET BALSA
FILLETT

THESE WEBS FROM
1/32" SHEET BALSA



BUSH FOR NOSE-BLOCK

WASHERS

NOSE-BLOCK

BOBBIN

AIRSCREW SHAFT

FREE WHEEL PIN!

BALL-RACE

CELLULOID WASHERS
CEMENTED TO NOSE-BLOCK

BRASS BUSH
FOR AIRSCREW

TRUE LENGTH OF PAPER TUBE 3 3/4"

TRUE LENGTH OF LEG 7"

2" DIA DISC WHEELS ON
1/8" S.W.G. STUB AXLES

WHERE THE WIRE IS BOUND
TO THE BAMBOO LEG, IT IS
HEATED WHITE HOT AND
HAMMERED INTO A FLAT
TANG

NOTCH FILED IN BAMBOO LEG AFTER
BINDING ON THE 1/8" S.W.G. STEEL TANG
WHICH PLUGS INTO THE 1/8" BRASS
TUBE. THIS NOTCH RETAINS A RUBBER
BAND STRETCHED ACROSS THE
FUSELAGE AT THIS POINT TO KEEP
THE UNDERCARRIAGE SECURE.

PAPER TUBE

RUBBER
BAND

1/8" S.W.G. STEEL WIRE
SPREADER LOG

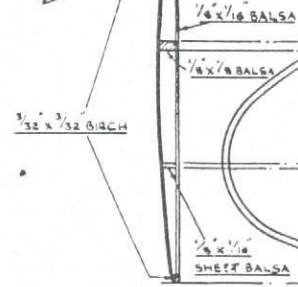
1 1/2" WHEELBASE

HUB AS DETAIL

1" M PLY

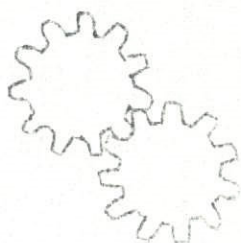
SECTION THROUGH WHEEL

1/16" SHT BALSA



TYPICAL RIB ASSEMBLY
I.E. AT W-Y

DESIGNED
BY C.A.
HONOR



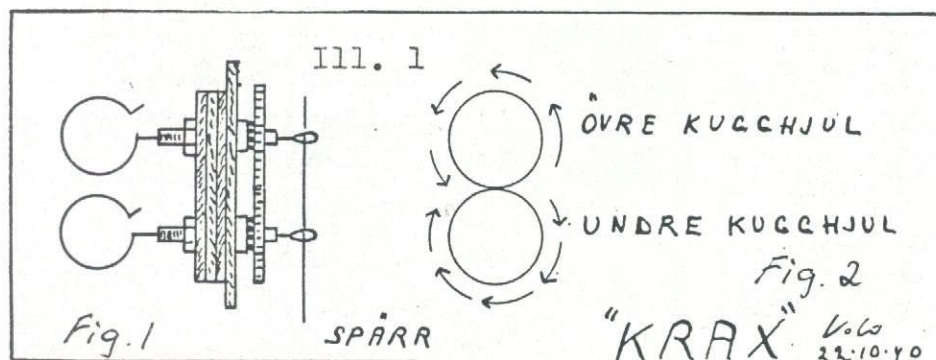
KRAX! ..igen..

Under många år saknade OT-intresserade Wake-flygare lämpliga kugg-hjul för att på allvar kunna ta upp kampen med Einar Håkanssons Elli-lä-maskin på något så när lika villkor. Men, som de flesta vet, finns nu två alternativ till "krax"-anordning på marknaden.

Dels säljer Thomas Sigurdsson nästan färdiga "kraxar" (endast S-krokar behöver bockas till. Se f.ö. annons i OLDTIMER 2/1984), dels har Peter Mason i England börjat saluföra lösa kugg-hjul av den typ, som han på beställning av några medlemmar i SHMFS tog fram. Även dessa har alltså svensk anknytning - jodå, det är en av Anders Håkanssons gamla "krax-ar", som stått som förebild! Se f.ö. annons i AEROMODELLER Nov./1984, där priset anges till £6.00 per par.

Fördelen med Sigurdssons enhet är naturligtvis att man får en färdig, kullagrad "krax" till ett facilt pris. Köper man Mason's lösa hjul så blir det ännu billigare - men mera jobb! Ibland kan det dock vara en fördel att kunna anpassa "kraxen" till den modell, som man ska använda den till och dessutom säger red's tekniske assistent att Mason's kugg-tand är den effektivaste..

Speciellt med tanke på dem, som själva gör sin "krax", återges här några illustrationer, som belyser installation och användning.



Ill. 1 är hämtad från en artikel i Teknik för Alla under 1940, där Ulf Hallvig i ett "tekniskt tävlingsreferat" något nedlåtande konstaterar att "landsortens" modellbyggare ej förstätt användning och konstruktion av "krax".

Dessbättre fortsätter han med en koncis beskrivning av denna innovation och, med tanke på att en del av dagens OT-flygare kanske är lika dåligt upplysta som 1940 års "landsortsflygare", citerar vi Hallvig direkt!

".....Det var egentligen ickeså underligt att de tävlande modellbyggarna från landsorten icke förstätt, vad en "krax" var för något. I artiklar om modellplan hade de läst, att "krax" var ett slags kugg-hjulsöverföring i kroppens akter. Mer hade det icke stått om denna betydelsefulla anordning.

I fig. 1 visa vi en dylik "krax". "Kraxen" anbringas, som nämnts, i kroppens akter. Den består av 2 st. lika stora kugg-hjul. Dessa kugg-hjul äro lagrade i skruvlager, som äro fastskruvade i ett fäste av 2 mm:s faner. Fästet för "kraxen" måste passa till urtaget i kroppens akter. Principen för "krax" framgår av fig. 2. Vi tänka oss, att vi se kugg-hjulen framifrån. När vi draga upp den undre snodden åt höger, vill den vrida det undre kugg-hjulet åt höger. Den övre snodden, vid vilken propellern är fäst, dragas också upp åt höger.

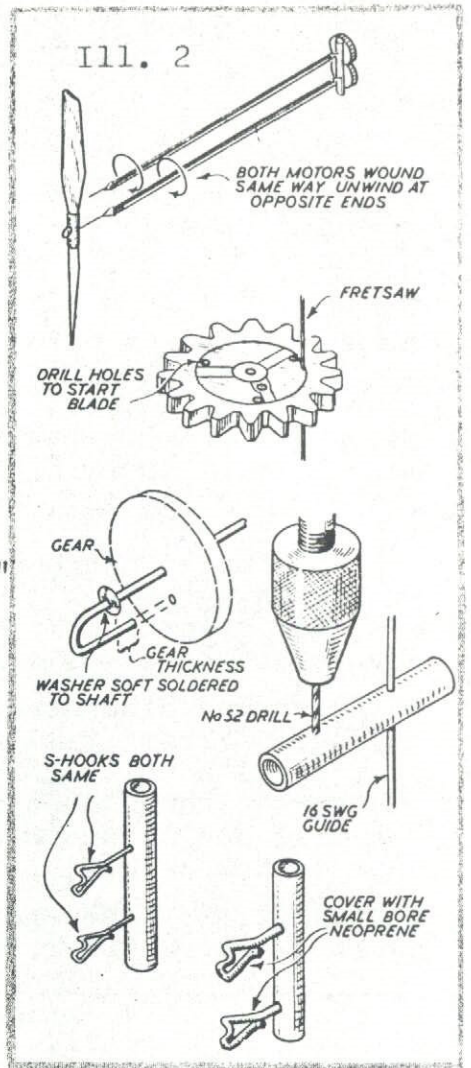
Forts.

forts. från föreg. sida:

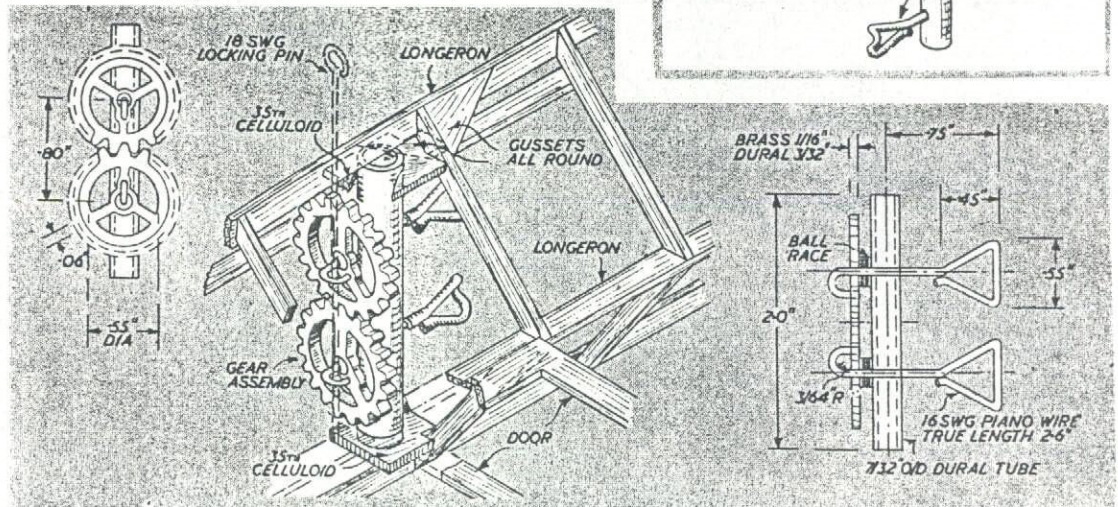
Nu vill den övre snodden vrida propellern och det övre kugghjulet åt vänster. När propellern gått några varv, blir kraftöverskottet på den undre snodden för stort och den överför då, via det undre kugghjulet, en del av sin kraft till den övre snodden. Denna överföring försiggår, till dess en kraftutjämning skett. Det är vid denna överföring, som det "kraxande" ljudet uppstår. Hela proceduren försiggår naturligtvis mycket snabbt.

Innan man drar upp de båda motorerna, måste man spärra kugghjulen. I annat fall komma kugghjulen att "rusa", och skada kan lätt uppstå på modellens kropp. Spärrningen av kugghjulen sker lämpligast så att man sticker en pianotråd eller borrh genom två öglor, som man böjt ytterst på de båda motoraxlarna."

I MODEL AIRCRAFT's marsnummer från 1952 finner vi en utförlig beskrivning av "the return gear system", där man inte bara redogör för systemets för- och nackdelar utan även ger t.ex. formler för hur man beräknar det exakta axelavståndet. Ill. 2 och 3 är hämtade därifrån. Man betonar bl.a. betydelsen av S-krokar och trycklagring, men anser tydligen att dural-rörets axelhål ej behöver bussas. Jämför t.ex. T.E.Murphy's "krax" i Zaic's årsbok 1951-52 (sid. 200), vilken Sigurdsson tydligen haft som förebild!



Ill. 3



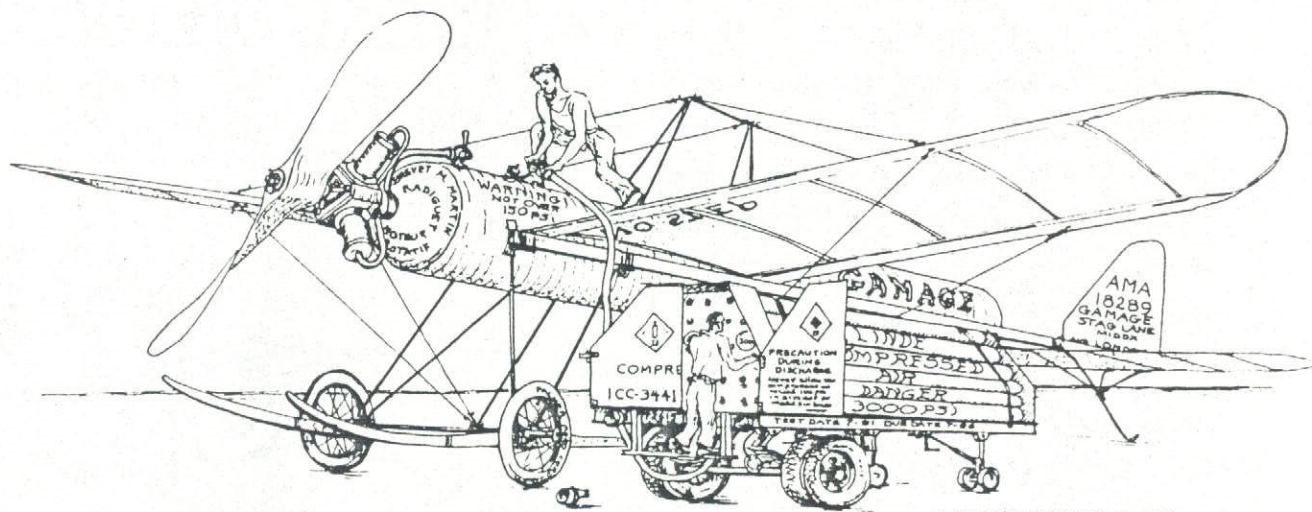
→ annons ←

FINNS att byta med: Hobbyboken 1943, 1946, 1947/48, 1949, 1952, 1960, 1961 ; Wentzel: Modellflygets ABC ; Russel: The Design and Constr. of Flying Model Aircraft (1943) ; S. and Rippon: The New Model Aeroplane Manual (1936) ; Grant: Model Airplane Design and Theory of Flight ; Bowden: Petrol-Engined Model Aircraft (1945) ; + många svenska och utländska modellflygtidningar och modellmotorer.

SÖKES: tidn. Modellflygsport och Nordiskt Modellflyg ; Teknik för Alla 1940: 1,2,3,5,9,10,14,17-27,29,39-43 , 1941: 32 , 1943: 44 , 1945: 2, 10 , 1946: 5,12,15,24 , 1947: 5 , 1952: 14,19,23 , 1953: 20

STEN PERSSON
Pålslyckegatan 26
S-30230 HALMSTAD
Sweden

Modellflyg Anno Dazumal



LAUREN MCCREARY - 1914

På nästa sida har vi nöjet att presentera den äldsta ritning, som publicerats i denna famösa tidskrift. Det är "Ideal's" friflygande skalamodell av Nieuport IV från år 1913, ritningen här i skala 1:4.

Liksom övriga ritningar i "Ideal's" skalaserie så består denna av två blad, ett översiktsblad i skala 1:2 och ett blad med de flesta av modellens delar i full skala. Ritningen till denna och liknande skalamodeller med spv. c:a 91 cm kostade år 1913 15cent ; en byggsats \$ 3.00 och en flygklar modell av t.ex. Blèriot XI kostade \$ 12.00...

Är det någon mer än jag som reagerar då man hör att det redan på 10-talet fanns den moderna styggelse, som vi idag förkortar med ARF eller RF - '(Almost) Ready to Fly' ?!

Det var i alla fall mycket som författaren (född -42) till dessa rader häpnade över, då jag insåg att modellflyget visst inte föddes på 30-talet, då folk började bygga modellplan, som än idag ser ut som modellplan med stort M. Liksom de flesta andra flygfanatiker lärde jag mej tidigt att fullskalaflyget utvecklades ur modellflygexperiment av bl.a. sådana kändisar som A. Penaud, Sir G.Cayley, Stringfellow och Langley - och visst hade man läst om tidiga försök med motorer,

forts.
sid. 20

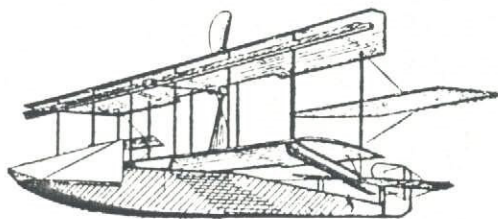
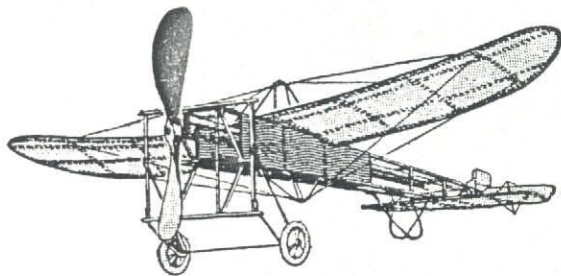
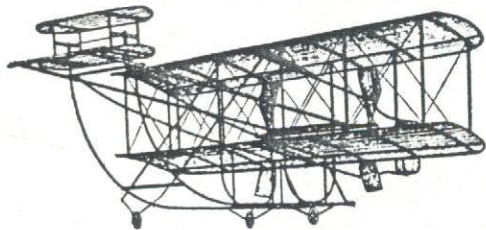


forts. från föreg. sida:

som drevs av det mesta från ånga, kol-syra, koldioxid, komprimerad luft till vanlig bensin. Nog hade man också hört om fantastiska långflygningar med g-modeller, som såg ut som flygande A'n eller V'n ("A-frame pushers"), men ändå....

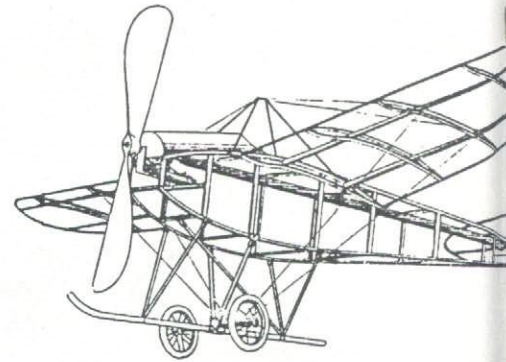
Bland mina kompisar var jag inte ensam om att tro att allt detta ändå var enstaka företeelser och det skulle ta åtskilliga år och mycket läsande av gammal flyg-och modellflyglitteratur innan jag insåg att gränsen för civilisationens begynnelse kunde flyttas
forts.

Tre andra "Ideal"-skalamodeller ur 91-cm-serien.



"IDEAL" NIEUPOORT MO

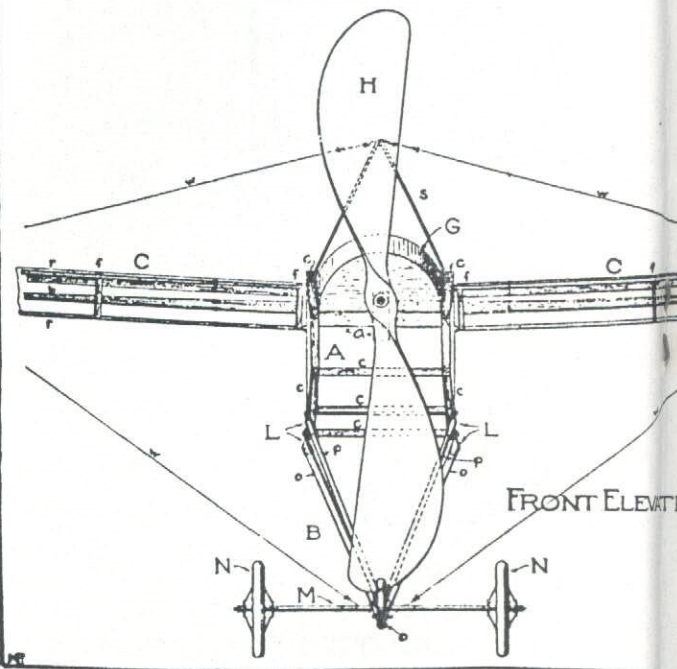
3 FOOT FLYING M



KEY TO PARTS		KEY TO MATERIAL	
A	Fuselage	a	Wood
B	Chassis	b	"
C	Main Planes	c	"
D	Tail	d	"
E	Elevators	e	"
F	Rudder	f	"
G	Spray Hood	g	"
H	Propeller	h	Reed
I	Ball Bearing Propeller Shaft	i	"
J	Aluminum Hanger	j	"
K	Wing Sockets	k	"
L	Terminal	l	"
M	Nieuport Running Gear	m	"
N	Rubber Tired Wheels	n	"

Complete Material to construct this Model, including a Carved Out Propeller
At your Dealer or direct from the Manufacturer

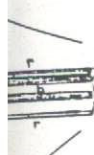
SCALE = $\frac{1}{4}$ FULL SIZE



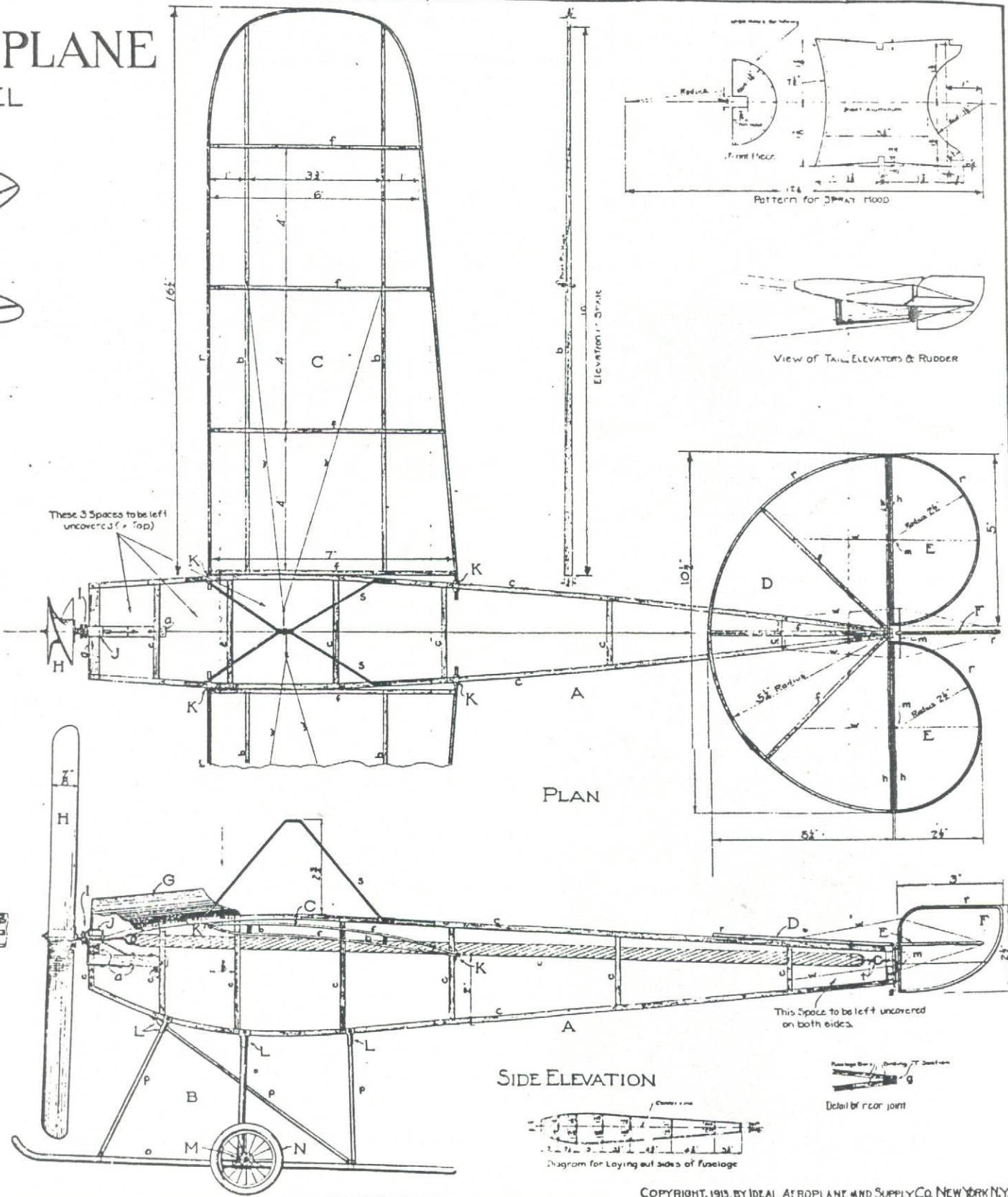
NOPLANE MODEL



iler-



ION

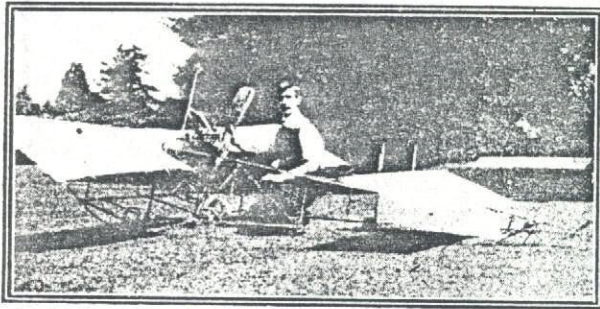


Models

Conducted by V. E. JOHNSON, M.A.

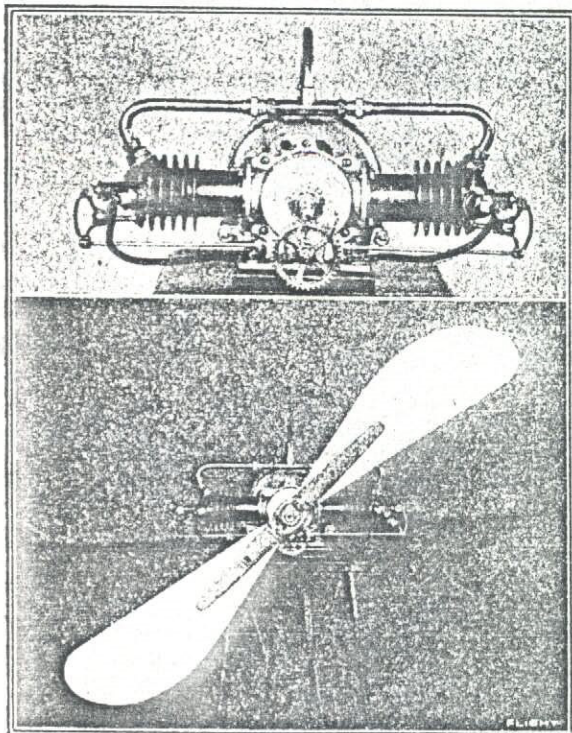
Petrol-Engined Models.

Mr. F. Mayer (Messrs. J. Bonn and Co.) writes us as follows *re* the above:—"I notice in your article in FLIGHT, June 8th, under the heading 'Models,' an enquiry *re* petrol-engined models. Having built a number of these large models, and having had considerable experience and success with them, I may be able to advise your correspondent. I recently built and flew a model monoplane fitted with a 1½-h.p. engine (see illustration). It was of the O-I-P-I type. I have not the exact dimensions before me, but from memory they are:—Span 13 ft., chord 3 ft., tail plane 5 ft. 6 ins. by 2 ft. 6 ins., overall length of model 13 ft. 6 ins. Various types and sizes of propellers have been used, the one in photo is 40 ins. diameter by

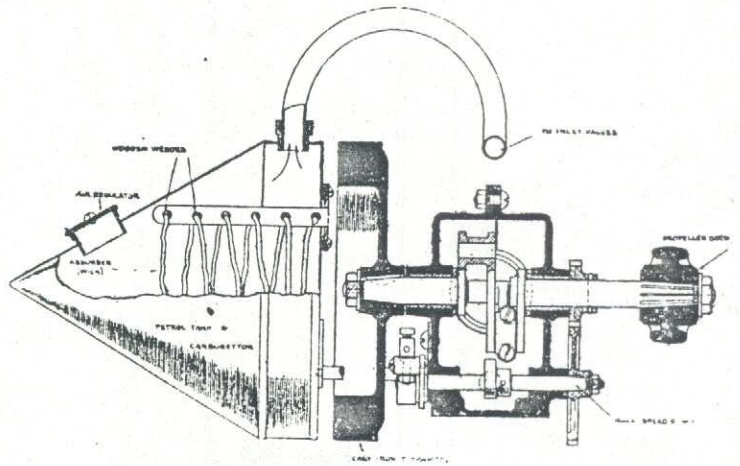


A 1½-h.p. petrol-engined model and its constructor, Mr. F. Mayer.

30 ins. pitch, turning at about 1,000 r.p.m. Weight of complete machine as shown, 41 lbs. This propeller gives a thrust of 14½ lbs. (static). Flying speed 20 to 23 m.p.h.



The interesting horizontal-opposed petrol motor for model aeroplanes described by G. Brent. The top photograph shows the half-speed shaft and the arrangement of the valve mechanism. This engine is air cooled, develops 1-h.p. at 1,500 r.p.m., and weighs 7½ lbs., including petrol tank and propeller. The bottom view shows the engine with propeller *in situ*.



Sectional elevation of the 1-h.p. petrol engine for models described by G. Brent. The disposition of the petrol tank and wick carburettor is particularly noteworthy. It will be seen that metal journals are provided for the crank-shaft, which is turned out of 2-in. bar steel.

strength. One of these engines has been run for one hour, and it is proposed to fit one to a quarter scale model Farman, which the designer is constructing. The makers of these motors are Messrs. Cook and Co., Standard Works, Altrincham, Cheshire.

THRUST TESTS WITH 30" DIAM. AERIAL PROPELLER

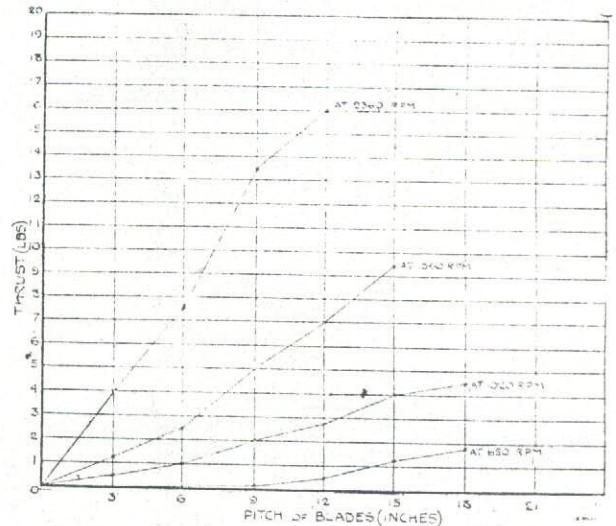


Diagram of results obtained from tests of the 1-h.p. model petrol motor described by G. Brent, showing the thrust in lbs. at varying speeds with propellers of different pitch.

forts. från föreg. sida:

tillbaka flera årtionden från dess tidigare markering.

Det började med att jag till mitt lilla modellflygbibliotek fick tag i ett halvt dussin engelska och amerikanska modell-

forts.

forts. från föreg. sida:

flygböcker från tiden före och under första världskriget, men vilken omfattning modellflygrörelsen hade vid den tiden fick jag inte riktigt klart för mej förrän ett engelskt antikvariat började skicka mej tidningar från åren 1909 - 1914. Det var företrädesvis FLIGHT, först enstaka ex., men sedan fick jag del av en större samling med bl.a. inbundna årgångar. Redan 1909 började modellflyg presenteras i dess spalter, och snart hade man en reguljär sektion om 2-4 sidor, fyllda med teori, praktiska modellflygförsök, rekordtabeller, tävlingsresultat, presentation av modellmotorer och komersiella modelltillbehör etc., allt åtföljt av foton, skisser, ritningar och effektkurvor. Man skilde redan på skalamodeller och rena tävlingsmodeller och speciella klasser för flottörplan, flygande vingar, ornithopters, helikoptrar (!) och rena racerplan fanns ävenså. Man hade däremot ingen indelning efter drivkälla, men gummit var kung, åtföljt av luftmotorn.

En rad olika serietillverkade förbränningsmotorer fanns också att tillgå för de penningstarka, men någon masstillverkning var det naturligtvis inte fråga om. Enda undantagen är möjligtvis den amerikanska "Baby Engine" (se ill.) från 1911 och brittiska "Gamage", vars Mk I lär ha varit i bruk redan 1909.

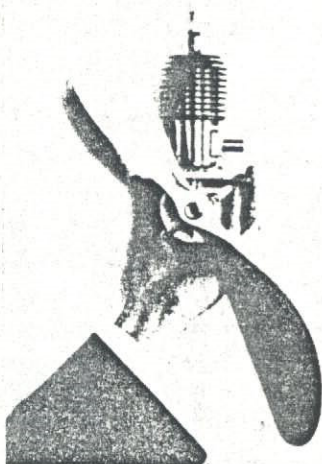
Många av diskussionsämnena i dessa spalter var typiska för perioden, exviss skjutande contra dragande prop,, monoplan vs. biplan, utformning av flottörer, växlad eller oväxlad gummitmotor, materialval etc.

Den eviga frågan om profilval känner vi ju igen, liksom många andra tidlösa ämnen. En intressant diskussion fördes i flera nummer år 1912 om lämpligaste storleken på skalamodeller.

forts.
sid. 27

The BABY ENGINE

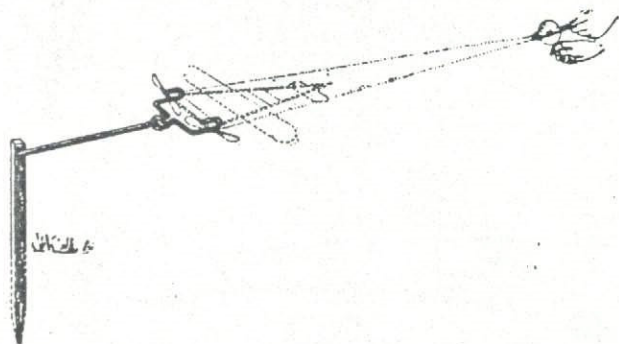
3 1/4 lbs.
1/2 H.P.



"A Bird in the Hand"

\$35.00

THE BABY ENGINE COMPANY, STAMFORD, CONN.



Komplett utrustning för "stretch-winding" gick att köpa redan 1912.

Forts från sid. 8:

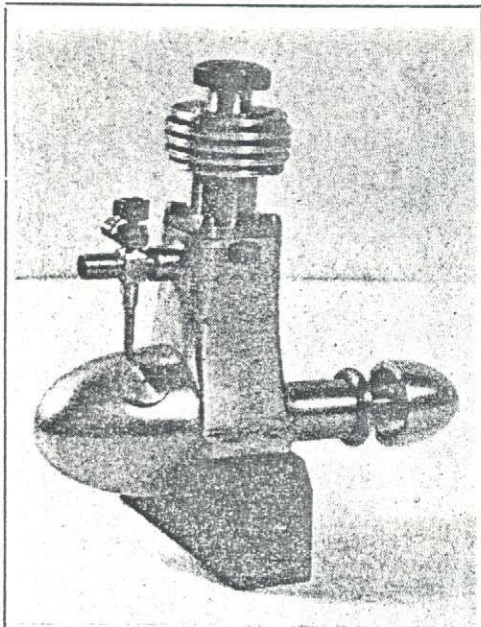
Kommentar av Bertil Dahlqvist till Hallandspostens reportage:

Ja, det här var ett reportage från den tiden det begav sig! Tänka sig uppåt 1000 personer som åskådare på en modellflygtävling!

Jag kommer mycket väl ihåg dagen. Det var nästan lugnt och idealiskt väder för den tidens modeller. Tävlingen hölls på gamla civila flygfältet i Halmstad i nordöstra hörnet, där Kattegattskolan nu ligger. Gunnar Jönsson, senare Brenkner, är samme kille som figurerar på omslagsbilden på OLDTIMER 2/83. Författaren till artikeln är Tore Berglund, som då var journalist och initiativtagare till bildandet av Halmstads Flygklubb, som firar femtioårsjubileum nästa år. I själva verket är ju reportaget ganska initierat, något som man knappast kan säga om många flygartiklar den dag som i dag är!

Någon dag efter tävlingen fick jag som present av en god vän till mina föräldrar en flygbok, "Moderna Luftfartyg", av Gösta Sunesson, tryckår 1910. Den är fortfarande i mycket gott skick och betingar antikvariskt ett pris på över 1000 kr.

Två månader senare hölls uttagningstävlingen till FIB:s Rikstävling. Ganska stort antal modellflygare ställde upp och det kom 200-300 åskådare denna gång. Bland deltagarna kan antecknas bl.a. Hans Hagnell, landshövding i Gävle, och Jens Reiman, sedermera fältflygare (nedskjuten över Östersjön av tyskarna 1944, men räddad), numera flygkapten vid Linjeflyg. Vädret var inte det bästa denna gång, det var ganska byigt, så manfallet blev stort. Jag hade turen att få bästa tiden, 1.37,2 med "Fröjds", och fick resa till Stockholm och träffa de stora grabbarna...



En synnerligen förnämlig dieselmotor. 1/10 hk, 7.500 varv/min, vältrimmad och effektiv. Motorn säljes för endast 62:— mot postförskott. Vid slitage av kannan kunna vi slipa in en ny till förmån. pris.

H. & B. JOHANSSON

Linnégatan 1 b

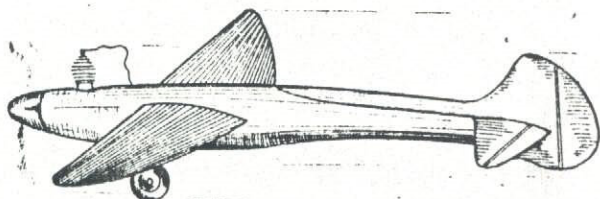
VÄSTERAS

Forts. från sid. 11:

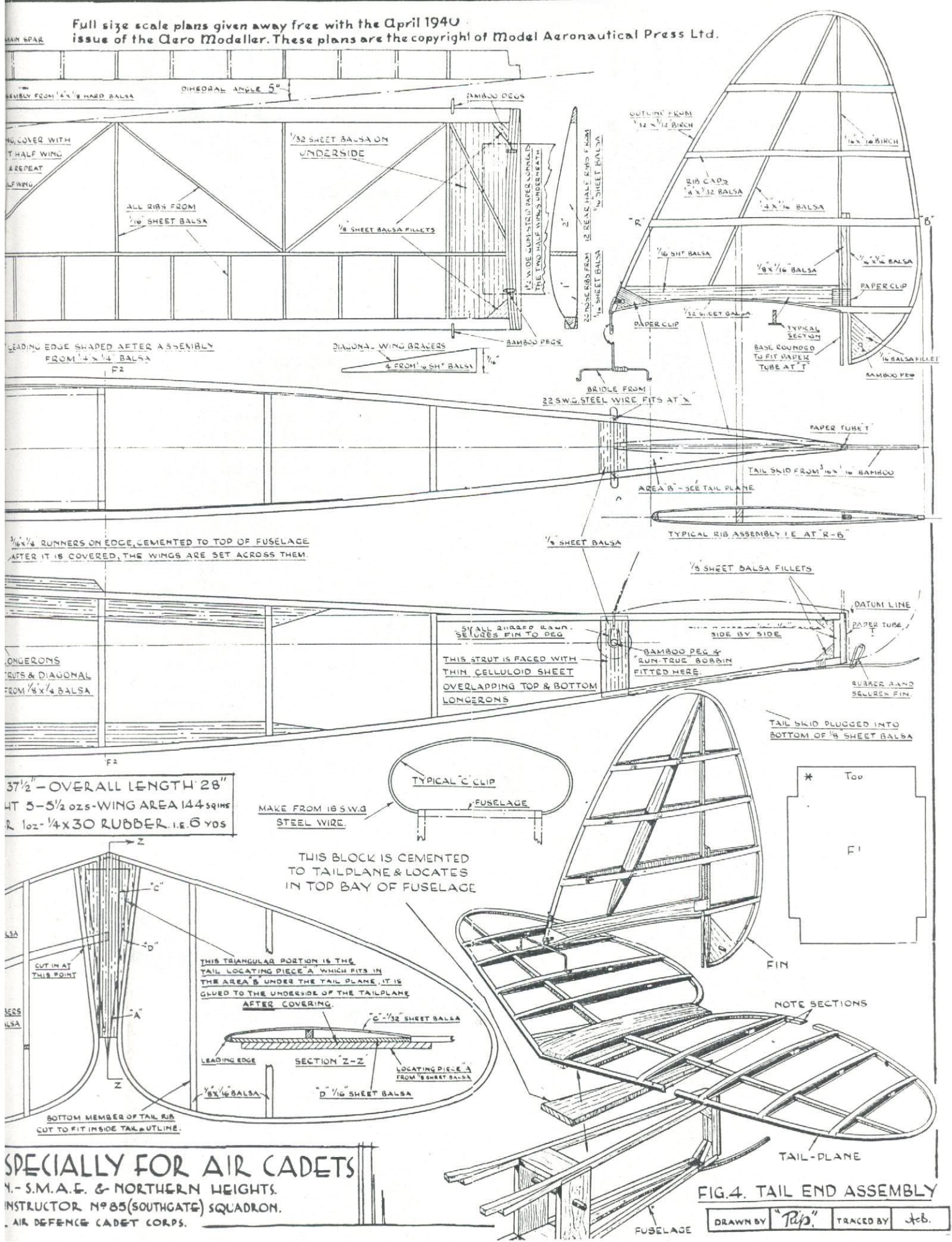
En stor händelse var naturligtvis Flygvapnets 25-års jubileum 1951 på Gärdet med J 29 Tunnan, Vampires, Mustangar o.s.v. samt ett par modellplan, som sågs på håll. Jag minns att den ena var en röd F-modell.

Vid slutet av mitt 5:e levnadsår flyttade vi till en Stockholmsförort. Jag hade blivit lovad en lövsåg i Stockholm. Med den skulle jag göra en speedway-cykel enl. ritning i Flyg. Den skulle framdrivas med en gummimotor i en polstav. När jag fyllde 6 år fick jag en modell av Noaks ark i byggsats. Det blev ett långvarigt arbete att såga ut båtens delar, för att inte tala om alla djuren! Den blev förstas aldrig färdig, trots ett evigt sågande. Det gick åt ett och annat sågblad, men det gav träning inför mera stimulerande arbeten längre fram!

K-J Eiroff

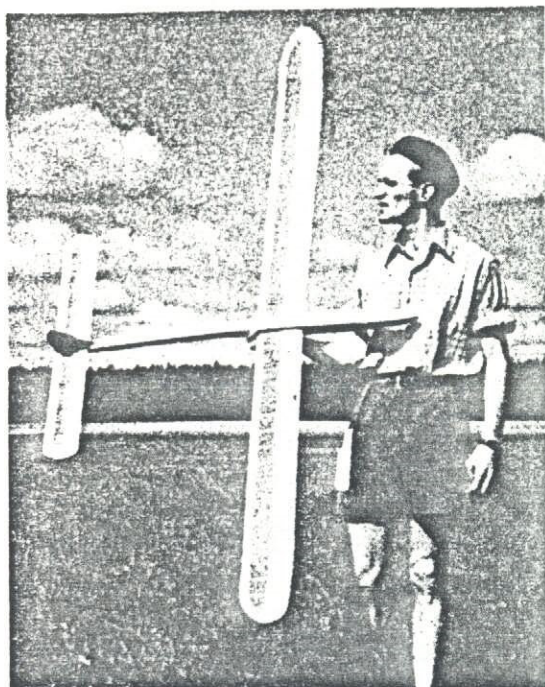


Full size scale plans given away free with the April 1940 issue of the Aero Modeller. These plans are the copyright of Model Aeronautical Press Ltd.



SPECIALLY FOR AIR CADETS
 N. - S.M.A.F. & NORTHERN HEIGHTS.
 INSTRUCTOR N°85 (SOUTHGATE) SQUADRON.
 AIR DEFENCE CADET CORPS.

Modellflygminnen från BORÅS



Kurt Sandberg, of Sweden, with his glider.

(Kurt Sandberg är en av de mest erfarna tävlingsflygarna inom SHMFS, men en mycket modest person. Då han ombads sätta några av sina modellflyggarminnen på pränt valde han inte oväntat att i första hand berätta om sina flygkamrater och deras modeller, och vi får väl vänta på den mer personliga delen av hans memoarer!

Efter några tel.samtal och besök i Borås har Kurt redan fått ihop ett ansevärt bildmaterial från 40-talet, något som efter redigering kommer att redovisas i en fortsättning på nedanstående artikel.

För att påminna lite om Kurts egna alster har jag fått tillåtelse att illustrera artikeln med en bild på Kurt och hans modell vid den första internationella tävlingen i "Nordic"-klassen 1950, samt bilder på tre modeller, till vilka Kurt sålde ensamrätten

till Hobbyförlaget 1944 för att dryga ut hobbykassan.!

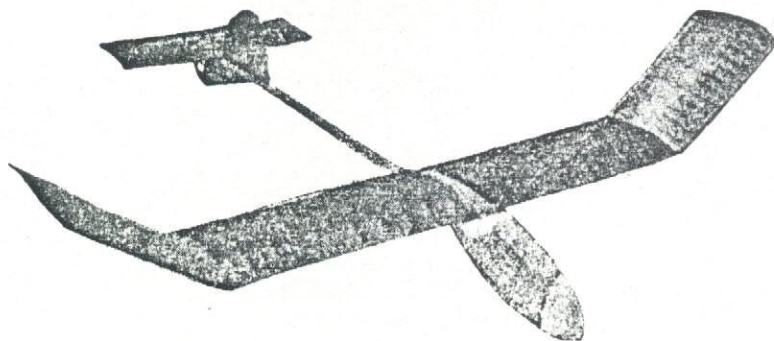
Sten P.)

-Borås Flygklubbs modellflygsektion var mycket livaktig i slutet av 30- och början av 40-talet. Det var i första hand blivande studenter och ingenjörer, som då fått kontakt med denna nya hobby, och rester av gammalt socialgruppstänkande kunde göra det mindre lätt för en obemedlad arbetargrabb att bli accepterad, trots det gemensamma intresset och trots uppenbara kvalifikationer. En person, vars namn jag minns, hade sin arbetarbakgrund att tacka för att han blev förbigången vid en laguttagning, trots att han kvalificerat sig med god marginal. Med den goda anda, som rådde i Borås, lär dock aldrig något sådant ha hänt där.

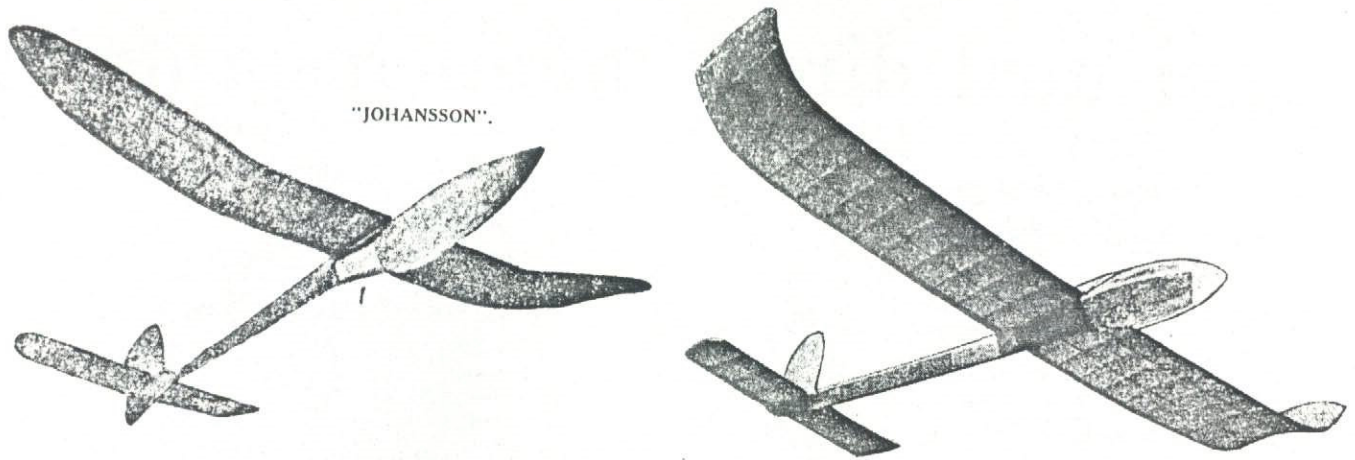
Det var så mycket som var okänt inom modellflyget och det gav stort svängrum för olika experiment. Bröderna Hans och Jan Westfelt, Olle Bergendahl, Åke Westerlund m.fl. ritade och byggde varianter som flygande vinge, vinge utan V-form, omvänd pilform, gummimodell med omkopplare, skjutande propeller, bromsklaffar o.s.v. Hans var en naturlig tongivare med sitt tekniska kunnande och sin fina känsla för form och fin-snickeri. Dessutom var han stark!! Det berättas att han under sin praktik på SJ:s verkstäder blev utmanad av smederna på armbrytning. Hans utgick som segrare i denna kraftmätning...

Åke Westerlund byggde bl.a. "Terry", en M1:a som vann SM på Älleberg 1941. Den hade förlängd motor (omkopplare?), som gav lika lång motortid som andra hade total flygtid. En märk-

Forts.



BORAS 3:an. Utomordentligt välflygande modell av modernaste konstruktion. Har slagit svenska rekordet i distansflygning för klass S: 3. Flyglängd 5,2 mil. Placeringar: Tvåa vid S. M. 1944. Första pris i klass S: 2 och S: 3 vid mästerskapen för Borås och Sjuhäradsbygden 1944. I samtliga övriga tävlingar modellen deltagit i har den belagt första platsen. Konstruktor: Kurt Sandberg Spännvidd 150 cm.



forts. från föreg. sida:

S. M.-Ettan. 1945 års segrar-modell i klass S1.

tig fällbar propeller med storstigning, som ganska sakta vispade runt och höll modellen kajkande på låg höjd. Fick termiken tag i den såg det ut som om propellern långsamt drog upp modellen bland molnen.

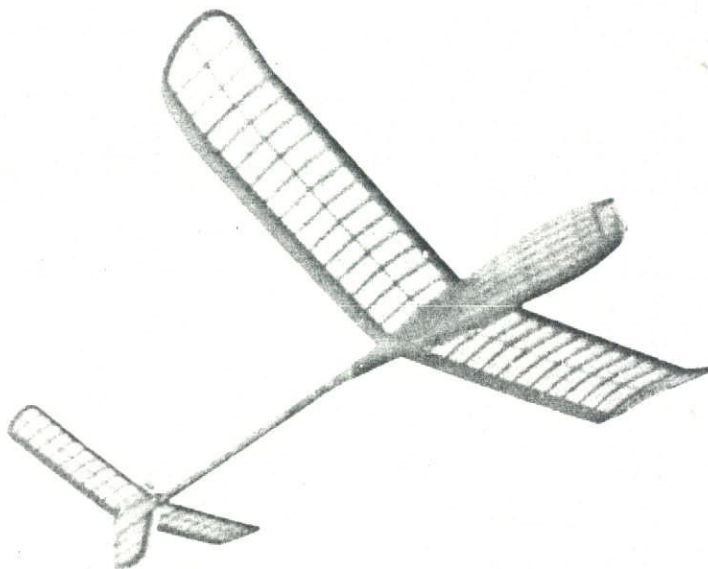
Olle Bergendahl, Jan Westfelt och jag ägnade oss allt mer åt segelmodeller. Våra konstruktioner blev efter hand mindre djärva och det bidrog kanske till att vi fick en viss framgång i vårt tävlande. Både Olle och Jan har några modeller kvar från den tiden. Dom är väl bevarade och färdiga för flygning om papper resp. siden håller.

Nu, ungefär 40 år senare, har jag fått kontakt igen med dessa pionjärer från Borås Flygklubb och bl.a. har Hans Westfelt skickat foton från 1940-1943. På ett foto har Hans skrivit "S1:a med omvänd pilform. Flög alldel- es utmärkt" och bilden visar, förutom omvänd pilform på vingen, en V-formad stabbe med både över-och underfena samt en sådan där fin kropp, som är typisk för Hans formgivning. Detta är ett mycket bra exempel på en segelmodell från Borås på 40-talet och jag skall därför försöka bygga den efter fotot och de uppgifter, som går att få om kroppslängd, spänn- vidd, korda, profiler m.m.

Jag känner verkligen för den här modellen och det kanske kan bli som det var förr vid första provflygningen. Då ville jag vara helt ensam. Några lätta handkast. Lite mer-eller mindre hagel, kanske pallning på stabbe eller vinge. Sedan pröva det lilla hanget vid Osdals lada.. Gick det riktigt bra kändes det som om jag själv svävade i luften, nästan med tår- ar i ögonen.

Tänk att modellflyg kan ge sådan glädje!

Kurt S.



Diesel med direkt bränsleinsprutning

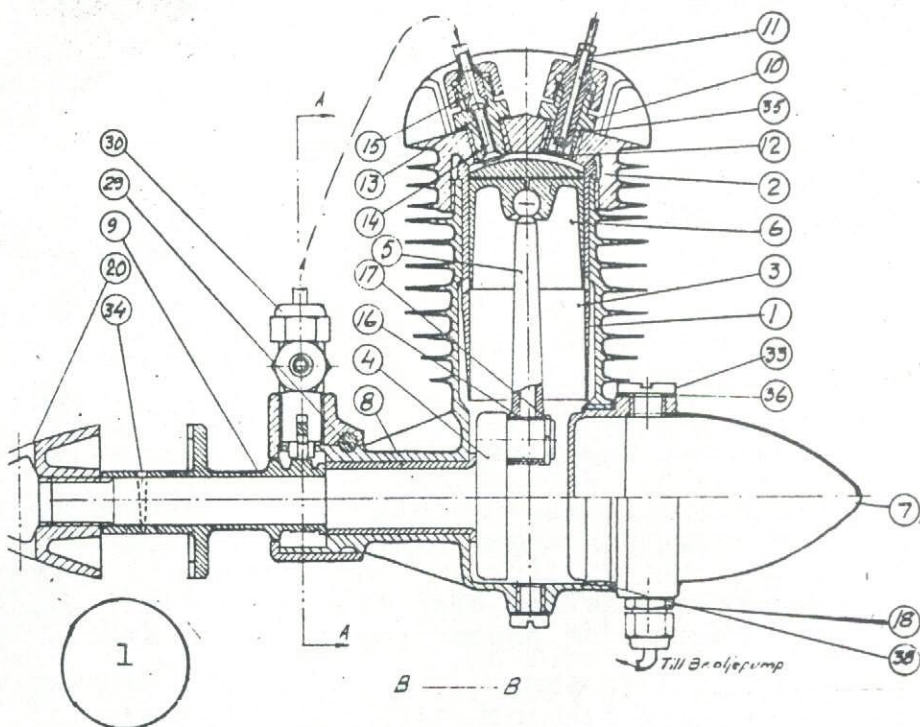
Ett intressant svenskt projekt till modelldieselmotor

I anslutning till artikeln på föregående sida presenteras här en annan svensk dieselmotor av ganska ovanlig konstruktion. Den är ännu inte byggd och därför finns inga uppgifter om dess prestanda tillgängliga, men den intressanta konstruktionen är dock värd ett närmare studium.

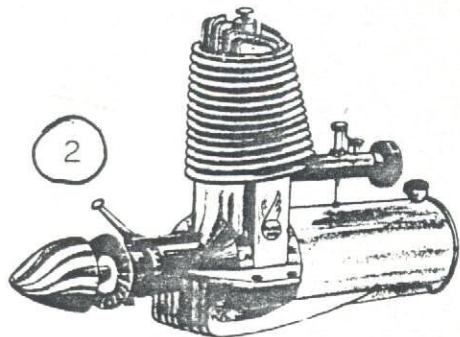
I motsats till den vanliga typen av modelldieselmotorer har den direkt bränsleinsprutning och elektrisk tändningsanordning, som emellertid fränkopplas så snart motorn blivit varmkörd och börjar tända av sig själv. »Tändstiftet» består av en liten glödtråd, som vid starten medelst elektrisk ström bringas att glöda för att underlätta tändningen medan motorn ännu är kall. Med den lilla bränslepumpen, som är ställbar som en strömbrytare på en tändstiftsmotor och drivs medelst en excenterskiva, kan man även reglera insprutningsögonblicket. För att avgaserna inte skall kunna tränga sig in i bränslesystemet är bränsleoljeröret försett med backventil, som sitter i cylinderblocket.

Motorn är 80 mm hög, 120 mm lång och 36 mm bred. Tillverkningen kommer förmodligen i gång så småningom och försäljningspriset beräknas bli högst 90 kr.

Salle.



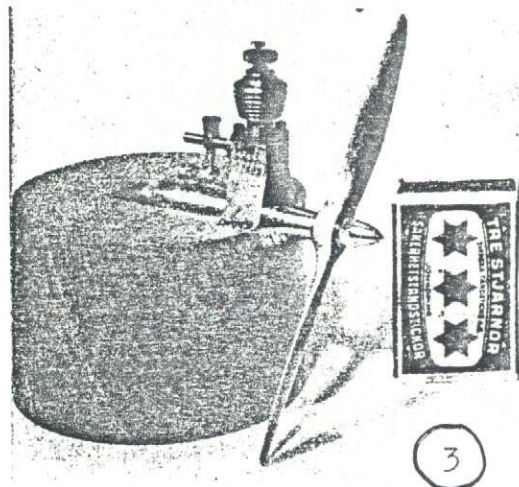
Modellmotorn "Flash"



Rolf Lundqvist från Södertälje och Bengt Rune Sjöfält från Stockholm har slagit sina kloka huvuden ihop och konstruerat en modellplanmotor, som i en tydlig och hastigt gjord skiss ses här ovan. En fabrik har intresserats för projektet och en serie håller på att läggas upp.

Motorn, som heter »Flash» och skall kosta högst 95 kr, är helt pressgjuten, har reglerbart gasreglage och två förgasare samt luftrenare. Cylinderloppet är gjutjärnsfodrat. Kolven är gjuten i en speciallegering. Tändningen är justerbar och tändspolen (dieselprincipen har alltså ej intresserat konstruktörerna) har inbyggd kondensator. Tändstiftet är av egen konstruktion. Några data: cylinderdiameter 21 mm, slaglängd 23 mm, slagvolym 7,8 cm³, beräknad effekt 0,4—0,5 hk, varvtal 0,000—0,000 v/min.

En kraftig hejare — några sådana motorer i framkanten på en segelplanvinge skulle nästan kunna tjäna som hjälpmotorer!



Sveriges minsta diesel, byggd av Fjällström.

Vad Hände Sen?

Att ganska stora serier modellmotorer tillverkats i Sverige har redan omtalats och belysts i tidigare nummer av OLDTIMER och vi vet även att en del amatörbyggen efter ritningar i bl.a. TFA sett dagens ljus. En del tidiga projekt har av allt att döma varit avsedda att serieproduceras,

forts.

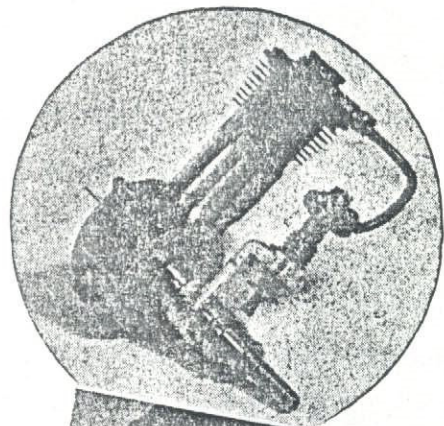
Här nedan lämnas några huvuddata över motorn:

Cylinderdiameter 20 mm

Slaglängd 25 mm

Varvtalsområde c:a 500—7000 varv/min.

Vikt vid serietillverkning c:a 300 gr.



4

Motor nr 4 finns utförligt beskriven i TFA 17/42. Den gjordes av ing. Per Spjelkavik på Scania-Vabis och bör vara på c:a 8 cc.

Forts. från föreg. sida:

något som av olika skäl aldrig blivit av. På dessa sidor visas fyra sådana konstruktioner, och red. undrar om någon vet något om dessa, d.v.s. varför tillverkning ej kom i gång, var prototypen tagit vägen, om flera ex. gjorts - eller om någon sett någon av dessa motorer. Ring i så fall - eller skriv en rad - till Sten Persson, Halmstad.

"Modellmotorn FLASH" verkar något oseriös, men kanske herrar konstruktörer går att spåra?

Nr. 3 - Harry Fjällströms små fina dieslar fick mycken publicitet både inom och utom landets gränser vid mitten av 40-talet. Att några av dessa mästerverk skrotades är ett känt och sorgligt faktum, men finns det verkligen inga kvar?!

Nr. 1 och 4 är intressanta ex på semidieslar med bränslepump och glödtändning. Om motor nr 1 vet vi inte mer än att den bör vara på c:a 2,5 cc och ritades 1946.

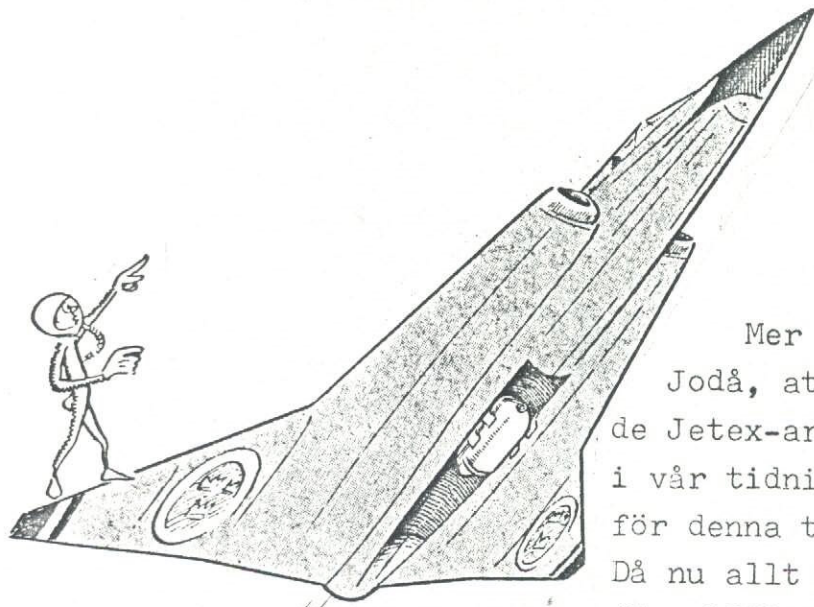
Motor nr 4 finns utförligt beskriven i TFA 17/42.

Forts. från sidan 21:

Tro det eller ej, men många hävdade att 1/4-skalan var att föredraga!! Ritningar till flera kvarts-skalamodeller publicerades och, för den som trott att denna "moderna" rörelse startades i USA, bifogas ett urklipp från FLIGHT 1912, där benämningen "Quarter Scale" användes, kanske för första gången. Notera även att man försåg sina kvartsskalamodeller med fyrtakts boxermotorer redan 70 år innan OS gjorde samma sak möjlig för oss sentida skalabyggare.! Frånvaron av lämpliga radioanläggningar var förmodligen det enda som hindrade att dagens elefantiasis-rörelse hade fått luft under vingarna redan före första världskriget!

Om denna epok finns förstås mycket att berätta och bl.a. om vad den "vanlige" modellbyggaren byggde, samt vad som fanns till hans förfogande, ber jag att få återkomma till i ett kommande nummer. S.P.

MERA JET!



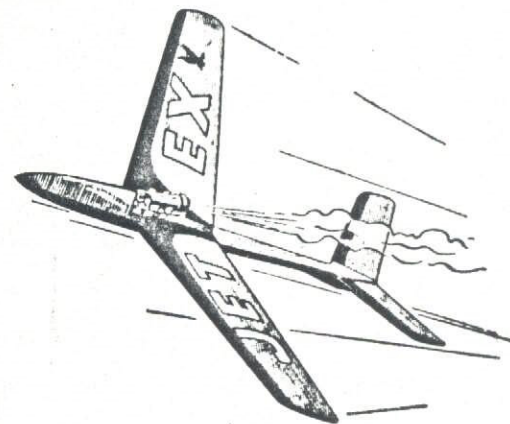
Mer JETEX i OLDTIMER ?!

Jodå, att döma av kommentarerna efter de Jetex-artiklar, som redan publicerats i vår tidning, så är faktiskt intresset för denna typ av modeller ganska stort. Då nu allt modellflygetyg med ursprung före 1951 räknas som 'lagligt' så kanske

man än en gång vågar lufta förhoppningarna om att vi en gång får en Jetexklass inom OT-Förbundet. Med tanke på att Jetex-material slutade tillverkas för åtskilliga år sedan och att kolossala priser betalas för det som finns kvar så har dylikt resonemang hittills varit enbart akademiskt. MEN - efter flera års lösa rykten vet vi nu från säker källa att ett nytt Jetex-bränsle testats och ska komma i handeln i år. Med risk för rop om april-skämt vågar jag knappast nämna att det nya bränslet är grönaktigt till färgen och lär ge nära 100% bättre dragkraft..!

Denna information kommer direkt från vad som förmodligen är världens enda sammanslutning av Jetex-fans. Organisationen grundades för c:a 1½ år sedan och, genom att skicka in \$10.00 blir man medlem och får per 'air mail' tillsänt medlemsbladet "PSSST-Sheet" med ritningar, annonser och värdefull Jetex-information. Tre nummer har hittills utkommit och även om det är en blygsam enmansuppgift så har bladet och föreningen fört samman Jetex-entusiaster från hela världen och pekat på intresset (och behovet!) av denna framdrivningsteknik.

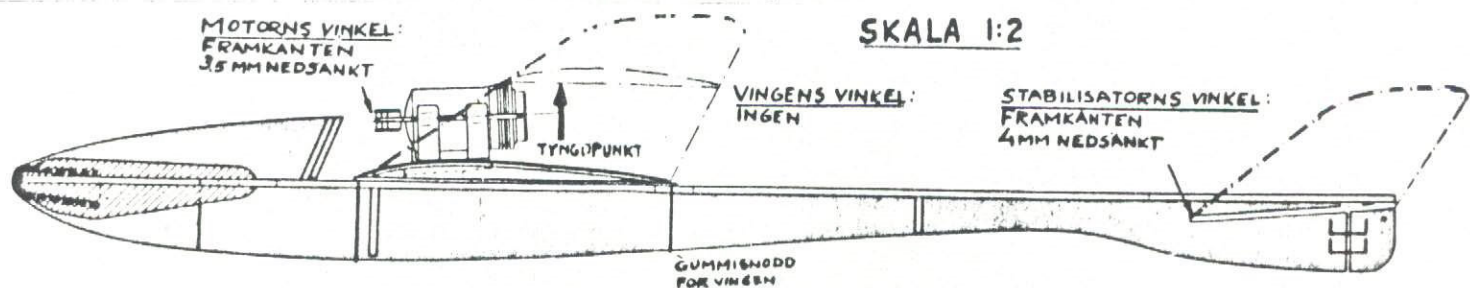
Adress till föreningen finns på sid 33



Forts. på sid 29

STAR

*lätbyggd tävlingsmodell för
JETEX MINIJET reamotor*

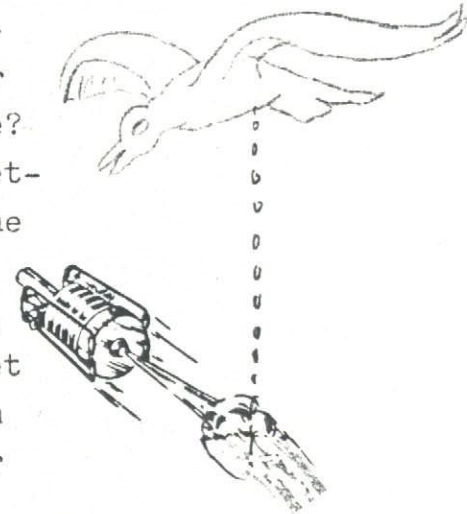


Forts. från sid. 28

För dem som vill läsa mer om Jetex så finns det, förutom ett otal artiklar i bl.a. "Aeromodeller" och dess "Annuals", en liten bra bok, som fortfarande kan beställas från USA för det facila priset av \$ 1.00 + porto. Se vidare under rubriken "Läst sedan sist", där det även står hur man får tag i SAM 35:s senaste årsbok. I denna får man nämligen "the Jetex story" i sammandrag, med varje motortyp behandlad var för sig. Visste ni t.ex. att inte mindre än 7 olika typer av "50"-motorer tillverkats, efterapningar i Australien, Japan och Tjeckoslovakien ej inräknade? Eller att det så sent som på 80-talet tillverkats Jetexmotorer och tillbehör i Japan? Eller att åtminstone två olika Jetex turbo-prop aggregat gjorts?

Mycket bra information om de olika typer av bränsle, som under åren tillverkats, ges även, liksom beskedet att grundbeständesdelen i allt Jetex-bränsle (liksom i JATO-raketer) är guanodin-nitrat, d.v.s. på vulgär svenska renad måsskit!

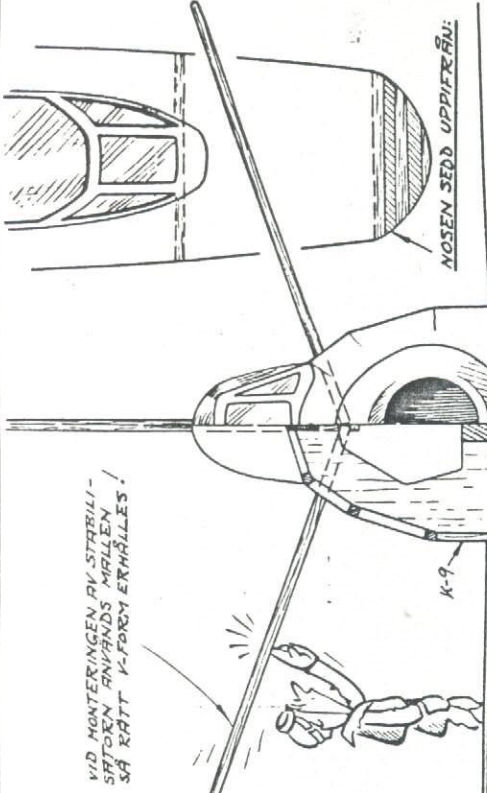
För fansen har vi denna gång valt att publicera en halvskala-sidovy av STAR, samt en ritning av en av S. Isacson's enormt populära skalakärror, "Landets enda flygande rea-modeller i skala"!



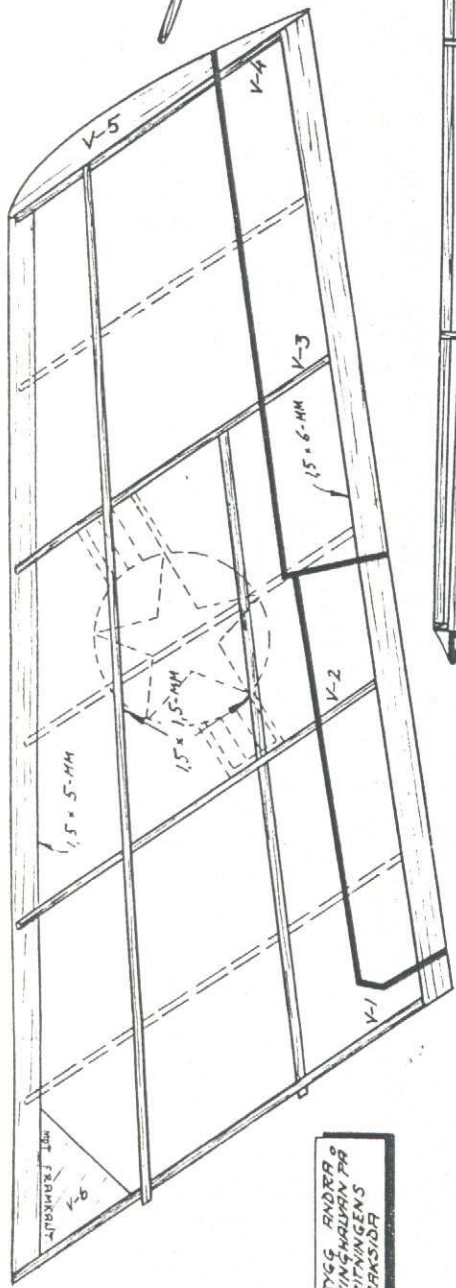
Efterlysning !!

FOTOKOPIOR AV TRYCKTA FLAK FÖR SPANT OCH SPRYGLAR TILL SIGURD ISACSONS JETEX 50-MODELLER SAAB 210, J-35 DRAGEN SAMT A-32 LANSEN önskas köpas eller bytas av Sten Persson, Pålslyckeg. 26, 302 30 Halmstad.





VID MONTERINGEN AV STABILISATORN ANVÄNDS MÅLLEN. SÅ KATT P-PÄRKY ERHÅLLES!

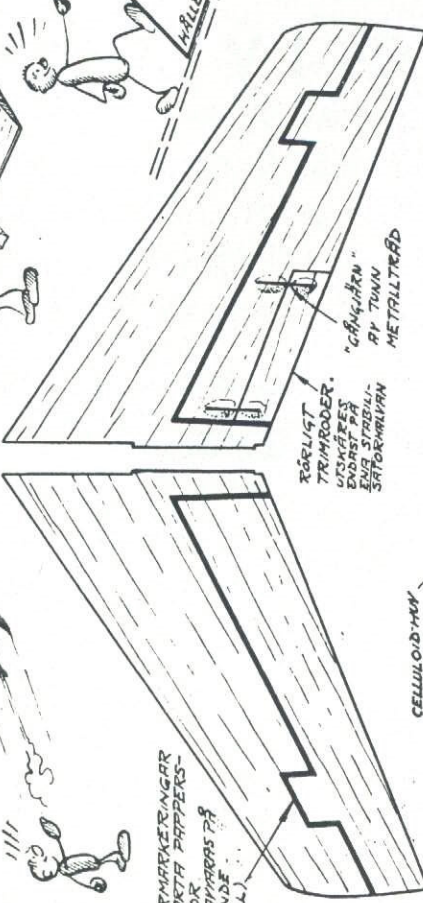


BYGG ANDRA 9 VINGHALLAN PÅ RITNINGENS BAKSIDA

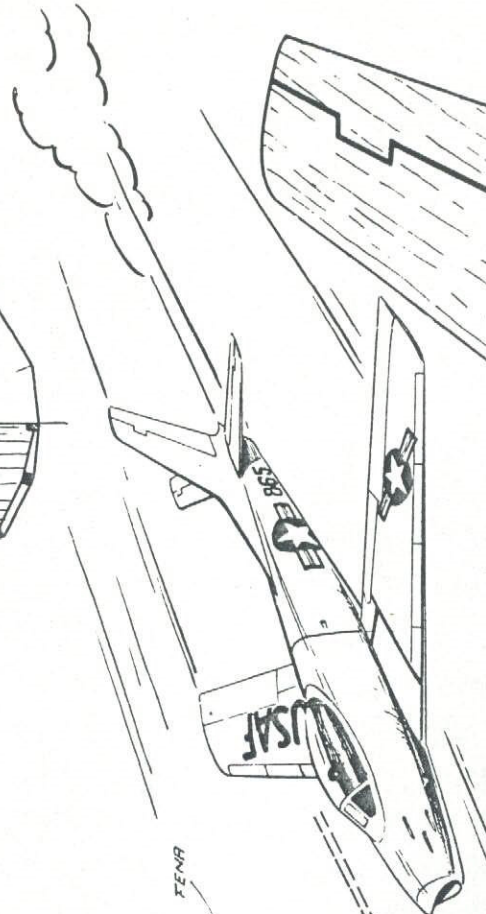
VINGEN ÄR RITAD MED TANKE PÅ VIKTEN. DEN SOM SÅ ÖNSKAR KAN FÖRDUBSLA SVÄVEL - ANTALLET (PRICKADE) OCH PÅ EN VACKARE - MEN TINGRE - VINGE.



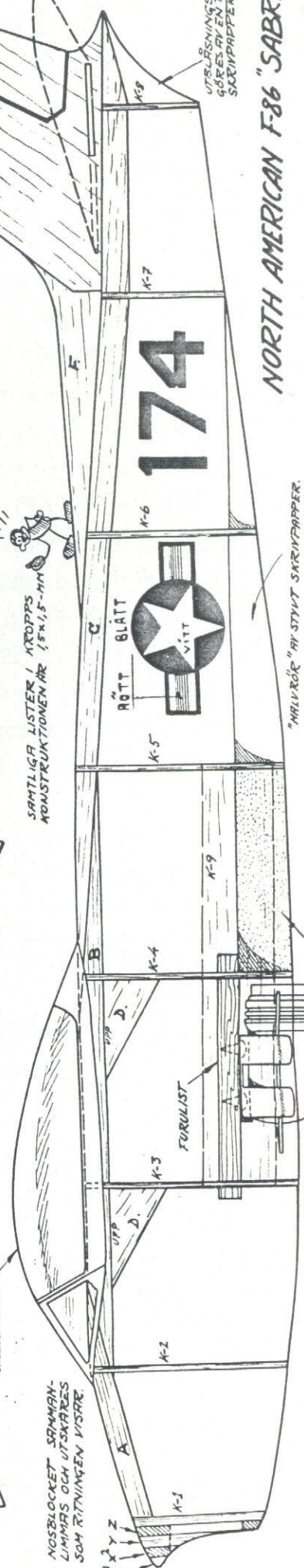
MÅLL FÖR STABILISATORNS V-FORM. KLIPPS PÅ MARKERING OCH UTSKÄRES!
HÅLLES MOT STABILISATORNS STAB.



RODERMARKERINGAR AV SVARTA PAPPER. REMSOR (KAN ANVÄNDS PÅ KLIVANDE MODELL)



SÄMTLIGA LISTER I KROPPS KONSTRUKTIONEN ÄR 15x1,5-MM



NOSBLOCKET SAMMANLIMMAS OCH UTSKÄRES SOM RITNINGEN VISAR.

"HALVÖR" AV STYVT SÄRINTAPPER.

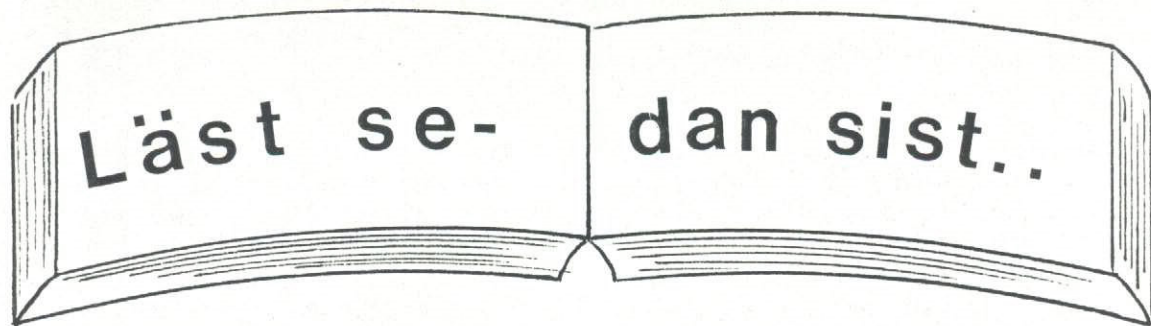
ARBEST MELLAN K-4 OCH K-5

JETEX 50

NORTH AMERICAN F-86 "SABRE"

RITAD AV: BERNHARZ STENHÄLL

UTSLÄSNINGSÖRRELEN GÖRES AV EN BIT STYVT SÖCKPAPPER.



SAM 35 YEARBOOK No. 3 - Sedan ett halvår tillbaka kan man köpa denna, för OT-fansen outhärliga, publikation, en i mångas tycke den hittills bästa.

Oavsett vilken OT-inriktning man har så bjuder denna bok på ett rikligt utbud av artiklar och ritningar och varje sann entusiast borde unna sig denna julklapp!

PärLAN bland de 38 ritningarna torde vara en Terry King-ritning i fold-out-form av Reg Parkham's 1939 års strömlinje-Wakefield. Bland artiklarna hittar man godbitar som t.ex. 'Hur man trimmar Wakefield-modeller', 'Tidiga bensinmodeller i England', 'The J.B.Allman story', 'The Eddie Riding Story', 'Magnetmodellernas historia' samt 14 sidor om Jetex-motorer.

Tidigare utgåvor är redan eftersökta samlarföremål, men No. 3 lär man fortfarande kunna beställa för £4.00 + porto från Tony Hogan, 30 The Courtway, Carpenders Park, Herts, England.

★★★★★

BUILDING/DESIGNING/MAINTENANCE & CARE OF JETEX ENGINES FOR MODELS

är den långa titeln på en liten, men naggande god bok om Jetex-motorer och Jetex-modeller. Den utgavs 1967 av Aristo-Craft och innehåller på c:a 50 sidor ett stort antal ritningar, skisser och artiklar. Ett mindre antal ex har nyligen hittats och boken kan beställas till det facila priset av \$ 1.00 + porto från Polk's Hobbies, 346 Bergen Ave., Jersey City, N.J. 07304. USA.

★★★★★

"-Ah, äntligen en modern bok om gummimotor-modeller", var min första reaktion då jag för några år sedan såg en annons om R.T. SMITH'S

BUILDING & FLYING RUBBER BAND-POWERED AIRPLANES, och tänkte på gamla godbitar som Warring's "Rubber Motors" och "Airscrews for the Aero-modeller" eller Stubb's "The Design of Wakefield Models" m.fl.

För \$12.50 inhandlades så boken från TAB Books Inc. och enda anledningen till att jag nu, två år efter genomläsandet, nämner den, är att jag vill varna andra från att, vilseledda av titeln, betala så många super-dollars för en så dålig bok.

Kort sagt handlar den om hur en snäll fader bygger sig igenom några kända SIG-byggsatser tillsammans med sina tonårssöner och avslutar med ett par egna konstruktioner. Den sista har en spv. om 91 cm, vilket, enligt den erfarna författaren, är övre storleksgränsen för en gummi-modell... På så stora modeller bör man enl. honom fästa vingen med två stadiga bultar (vilket han också gör!), men att dopa pappersklädsel eller förse friflygmodeller med fuse anser han vara onödigt "tjafs"...

Samtliga modeller, som beskrivs i boken, och speciellt hans egna, blir misslyckade ur flygsynpunkt, vilket förf. inte alls sticker under stol med! Han ger läsaren intrycket av att detta är helt i sin ordning med gummimotormodeller, men att dom trots detta ger mycket valuta för pengar

forts.

forts. från föreg. sida:

och möda!

Många sådana pärlor ifråga om groteska och felaktiga råd, tips och påstående hittar den tålmodige läsaren, varvat med en hel del användbart material. Boken riktar sig uppenbarligen till en yngre läskrets. För att undvika de grövsta fallgroparna i boken måste man dock redan ha en hel del erfarenhet och då kan man ju undra vilken kategori läsare/byggare, som har någon nytta av den. Tilläggas bör att boken är illustrerad med ett stort antal svart-vita foton, av vilka en stor del är så utanför fokus att ett vanligt lab aldrig skulle gjort sig besväret att kopiera dem!

Underhållningsvärdet i denna kuriösa bok är ej ringa, men knappast värt \$12.50. Satsa då hellre halva summan på ett bra begagnat ex av "McGillicuddy's Year Book" från något engelskt antikvariat!

Namnet FRANK ZAIC är för många synonymt med modellflygets förnämsta YEAR BOOKS. Dessa producerades från 1934 till 1964-65, men lades ner på grund av ekonomiska svårigheter. Nytryckta kopior lär dock sälja bättre än originalen och detta gäller även en annan ekonomisk flopp, nämligen THE NATIONAL MODEL AIRPLANE MEET IN PICTURES. Trots att bildmaterialet förlorat något i kopieringen så förmedlas här på c:a 40 sid. i stort format en mängd känsla och stämningar - förutom ren information i form av text, ritningar och tabeller - från 1939 års "Nationals" i Detroit. Den är väl värd sina \$4.00 + porto!

MODEL AIRPLANES and the AMERICAN BOY är en annan Frank Zaic-publication, som utkom 1982. Materialet består uteslutande av kopierade artiklar om modellflyg ur tidningen "American Boy" från 1927 - 1934. Även om den säkert ger mest nostalgisk behållning för en amerikansk läsare så hittar alla här en guldgruva av tidigt modell-flygstoff i form av 160 sid. (stort format) text, referat, foton, treplansskisser, annonser och, först och främst, en mängd ritningar och byggbeskrivningar. Mycket prisvärd för \$9.50 + porto!

Slutligen säljer Frank för \$1.00 ett behändigt litet INDEX, d.v.s. ett komprimerat innehållsregister över de artiklar och ritningar, som han publicerat i sina samtliga böcker, d.v.s. ej enbart "Year Books".

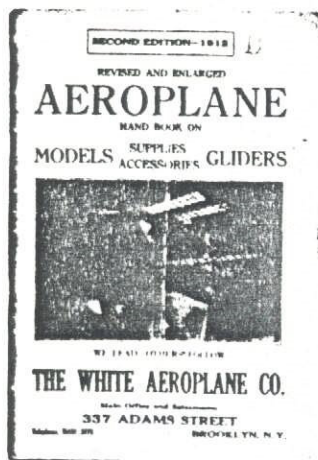
Samtliga Zaic-böcker kan beställas från Model Aeronautic Publications, Box 135, Northridge, Calif. 91328. USA.

Nära 75 år för sent kan alla modellbyggare nu ta del av två mycket tidiga modellflygkataloger i form av fotokopior av THE WHITE AEROPLANE Co 1912 HAND BOOK samt THE IDEAL MODEL AEROPLANE SUPPLIES 1911-1912. Inget ska här röjas om innehållet, men den som läst artikeln "Modellflyg Anno Dazumal" kanske anar att en överraskning väntar läsaren!

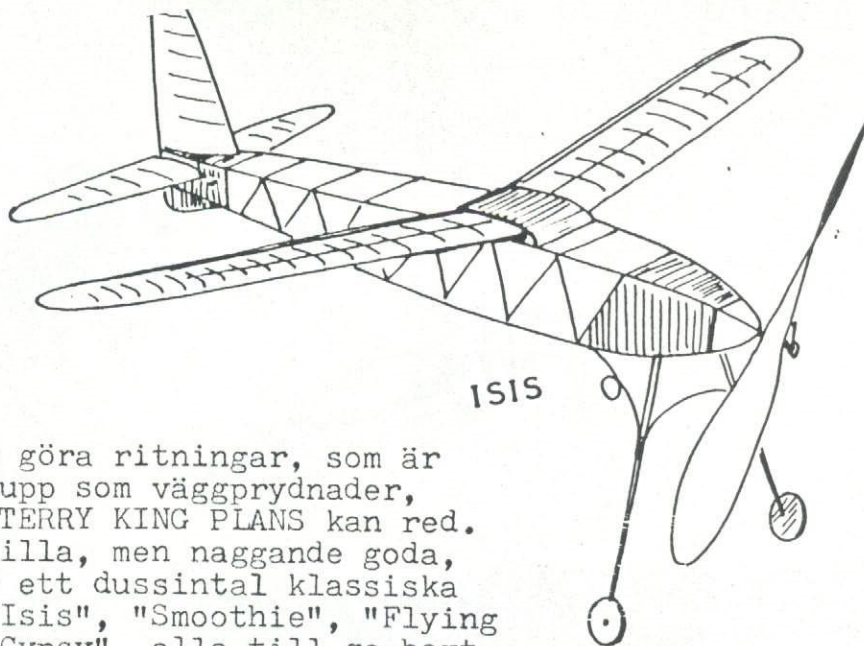
Båda fotokopierade katalogerna kan beställas från W.W.1 Aeroplanes, 15 Crescent Road, Poughkeepsie, N.Y. 12601-4490, USA - pris \$7.50 resp. \$5.00 + porto.

Slutligen gratis reklam och GRATTIS TILL 50-årsjubileet ger vi åt AEROMODELLER, världens näst äldsta modellflygtidning och Oldtimer-och friflygtidningen framför alla andra! Läs t.ex. June 1985 med 1933 Gordon Light Wakefield ritning, FAI-gummi-test och Super Cyclone i ny tappning!!

- Sten P.



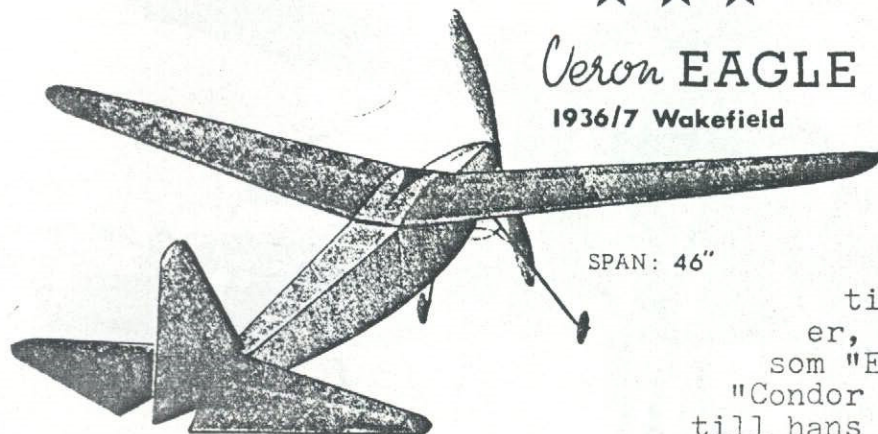
NÄR? VAR? HUR?



OLDTIMER-Ritningar I

SAM's Terry King säges göra ritningar, som är vackra nog att hängas upp som väggprydnader, och med 8 provex från TERRY KING PLANS kan red. bekräfta detta. Det lilla, men naggande goda, sortimentet inkluderar ett dussintal klassiska gummimodeller, bl.a. "Isis", "Smoothie", "Flying Minutes", "G.B.3" och "Gypsy", alla till ge-bortpriser på £2.50 - £3.00.

Terrys adress är 65, Main Street, Witchford, Ely. Cambridgeshire. CB6 2HG, England, och katalogen får man mot portokostnad endast.



Veron **EAGLE**
1936/7 Wakefield

SPAN: 46"

OLDTIMER-Ritningar II

PHIL SMITH är väl mest känd såsom konstruktör för den engelska modellfirman VERON och han har nu på gamla dar börjat salubjuda separata ritningar till hans flesta konstruktioner, alltifrån 30-talsmodeller som "Eagle" (t.v.), "M.S.S. Lynx", "Condor Curlew", "Veronite" etc.

till hans berömda impellermodeller från 50-talet, inkl. en rad klassiska

linkontrollmodeller. Hans väl illustrerade prislista inkluderar även en rad klassiker av den nyligen bortgångne Col.C.E. Bowden, och kan fås mot portokostnad från Phil Smith, 32 Verwood Crescent, Southborne, Bournemouth, Dorset, BH6 4JE, England.

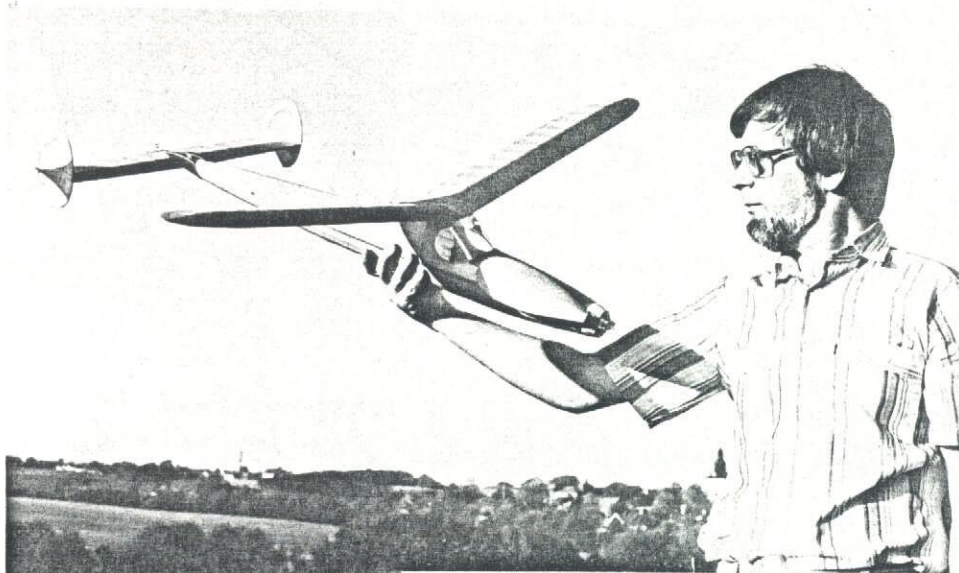


JETEX-entusiaster kan bli medlemmar i världens första, största och enda JETEX FAN CLUB genom att skriva till Roger L Wathen Sr., 3242 N. de Quincy, Indianapolis, IN 46218, USA. \$10.00 räcker till ett obestämt antal månaders medlemsskap, beroende på hur många nummer av medlemsbladet "Pssst Off Sheet" som utkommer..



Att WENTZELS flyttat till Gallerian vid Regeringsgatan är kanske ingen nyhet, men visste ni att dom har ett mindre parti av de gamla fina, japanska g-modellpropellrarna av körsbärsträ till försäljning!? Endast en storlek, nämligen 33 cm diam., och priset har stigit från ursprungliga 2:50 till 19:00... De kan aldrig ersätta en handkarvad balsapropeller, men de är tjusiga att titta på och bättre (och lättare!) än någon plastpropeller och ett alternativ framför allt för dem, som skyr propellertäljandet!

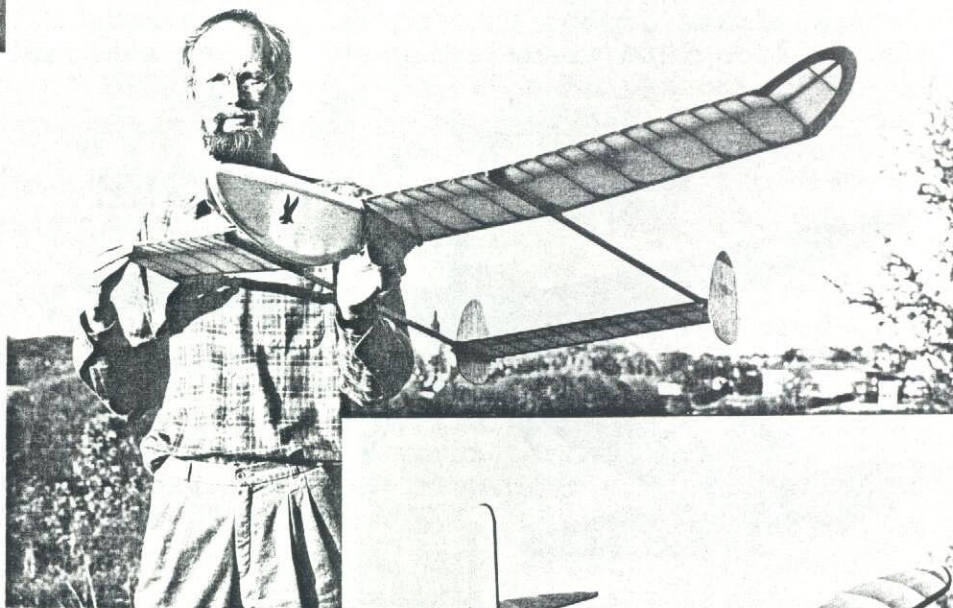
ETT AXPLOCK OT-
MODELLER AV MED-
LEMMAR I SHMFS.



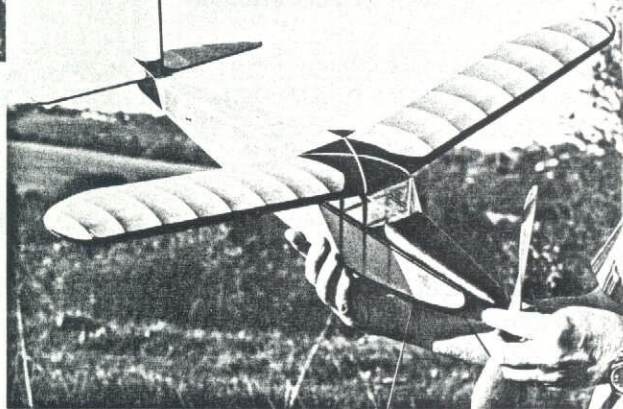
←
Sten Perssons
"Smoothie", en ele-
gant Wakefield från
1942.



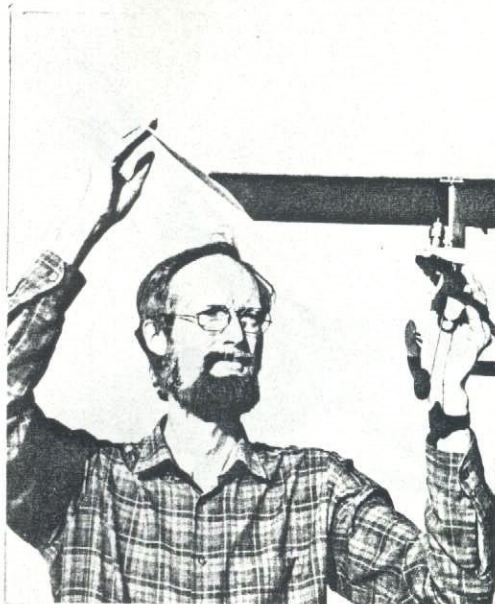
→
S. Isacsons "Scout"
här byggd av K-J
Eiroff, som även
har en motorver-
sion av densamma.



Stens 75 cm "Clipper I" →

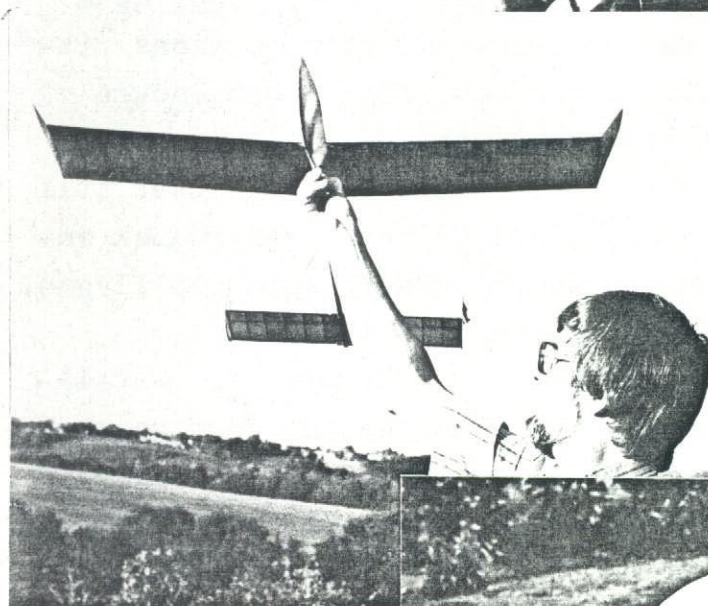
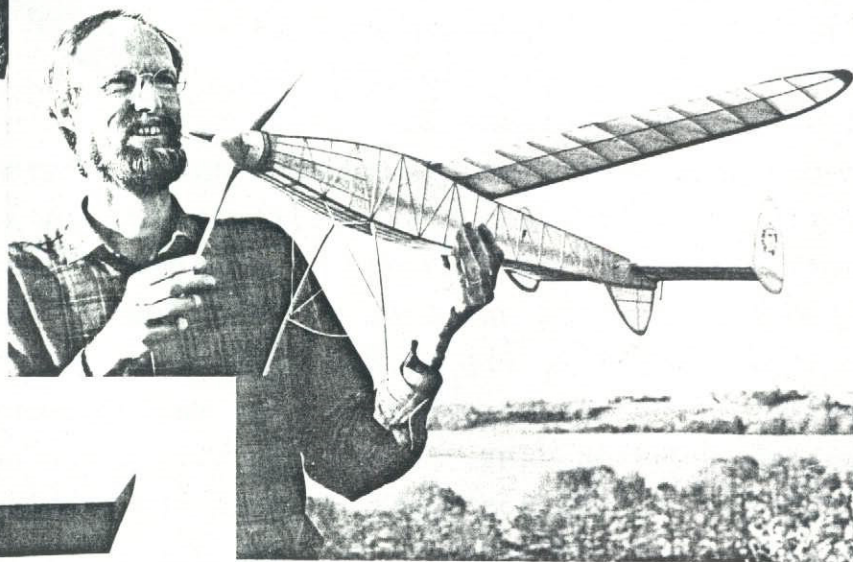


Sven Rågwall med Isacsons "Reynold"



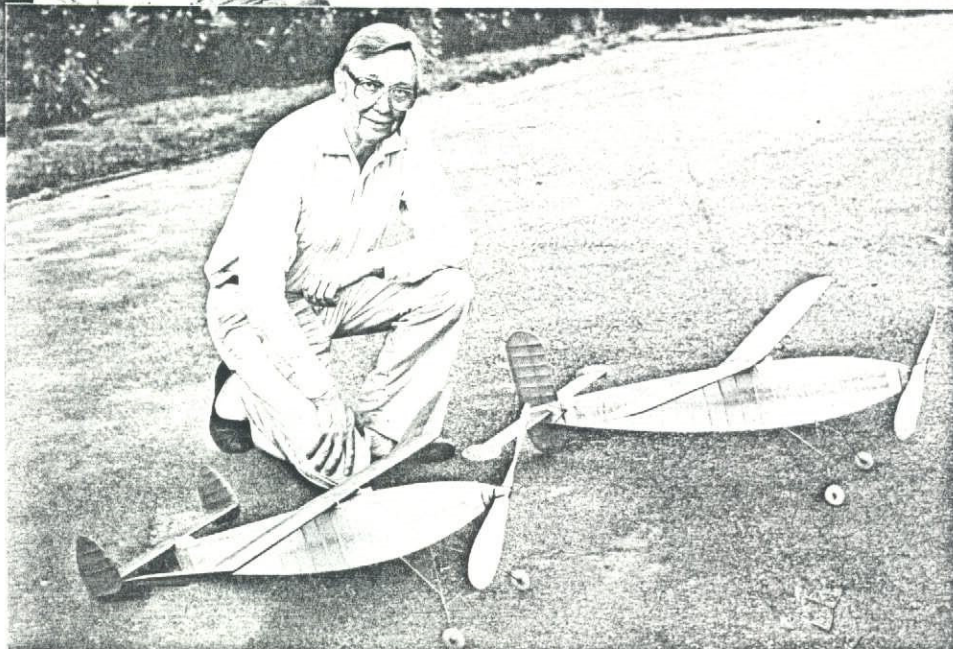
← Karl-Johans "Lolita" med indisk Mills .75.

En smäcker "Wizard II" av Karl-Johan →



← Sten med klassiska Sl:an "Sunnanvind".

Bertil Dahlqvist i gott sällskap med sin "Joseph" och "Ellilä" →



Historien om AUSTER

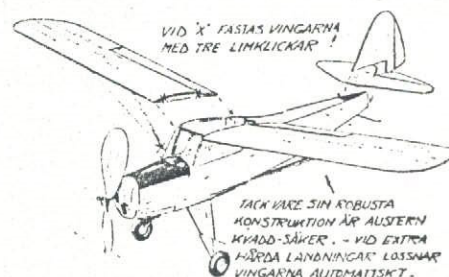
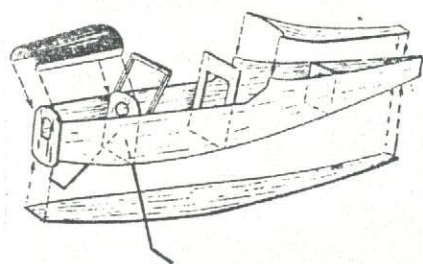
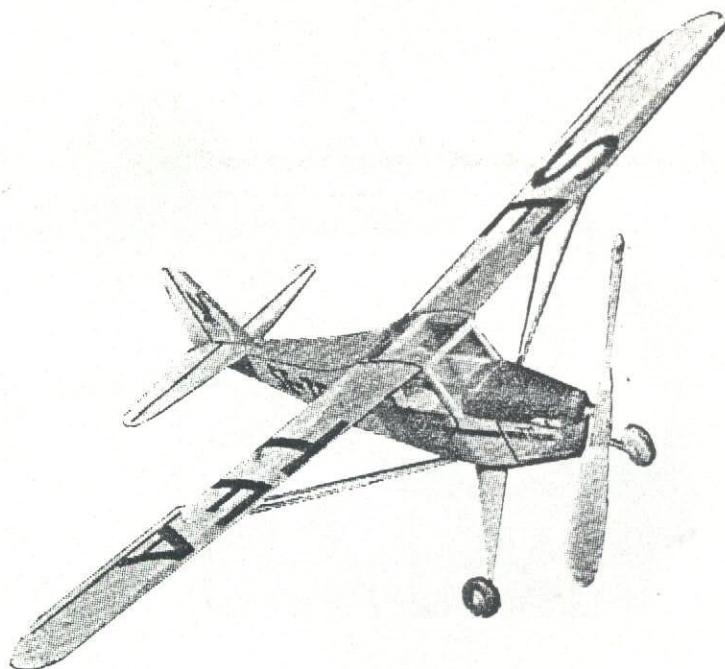
....ja, den trodde vi var färdigskrivnen för länge sedan (se "dödsrunan" i OLDTIMER nr 3/84), men...

I pressläggningsögonblicket får vi dock bekräftat riktigheten av tidigare rykten om upptäckten av ett antal byggsatser någonstans i mellan-Sverige. Nu har vi själva granskat två satser och kan lova att det rör sig om "äkta" sådana, nämligen de 200 sista, som tillverkades.

Nämnas skall att ingen av dem är komplett. I en del saknas smådetaljer som hjul och p-tråd och i en del även den kartong, som utgör kroppens ovan-och undersida. Propellrar finns ej heller med (dessa satser hade plastprop.) och färgtryck saknas på kartongerna. MEN däremot finns ritning och stansade flak, inte minst till vinge och kropp i det läckra färgtryck, som får nostalgikörtlarna att varva upp.

Ägaren har köpt dem billigt (liksom ett antal kompletta byggsatser till "Scrappy" från 40-talet!) och vill ej profitera på dem. Han är dock angelägen att de inte ska hamna "på samlarhyllor", utan byggas och flygas, och vill ha förslag på vad vi ska göra med denna Auster-skatt!

Ett förslag från red. går ut på att alla aktiva OT-flygare får beställa var sin byggsats till självkostnadspris, på villkor att de färdiga modellerna medtages till SM i Uppsala och flygs i en "AUSTER CUP"-tävling - eller, om tiden är för knapp, vid nästa års SM. Förslaget är godkänt och, om du är intresserad - eller har något annat förslag - så kontakta Sten Persson i Halmstad, som fungerar som "distributör"!



GÄRNI FÖR
INGENJÖRS-
BERÄKNADE
MODELLER

Ingenjör
SIGURD ISACSON