

OLDTIMER

Specialtidskrift för modellflygare

Nr 2

1986



replikamotorer

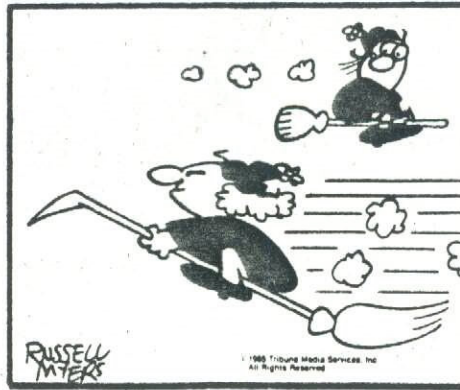
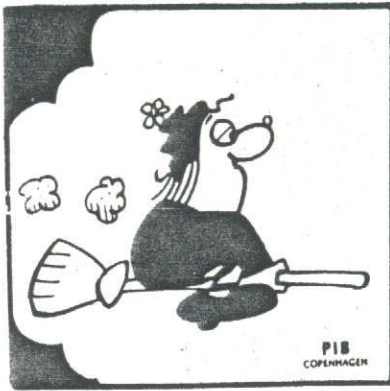
rc-oldtimer

stadgeförslag

sparvhöken

ritningar

tävlingsinbjudan



Halmstad i augusti 1986.

Med Kvasthildas tillfälliga inhopps i aerodynernas luftiga värld har Södra Hallands OT-flygare än en gång nöjet att presentera en blandad OT-kompott, som vi hoppas även ska fungera som en samlande stimulansspruta inför årets OT-SM.

Som framgår av tävlingsinbjudan på omslagets insida har tid och plats för årets OT-SM måst ändras. Tyvärr hade vi endast ett muntligt löfte om Såtenäs-arrangemanget, och då detta omsider togs tillbaka hade hobbytidningarna redan gått till tryckning. Vi hoppas dock på stor uppslutning, inte bara till tävlingen utan också till ett festligt årsmöte på Älleberg.

Införandet av stadgar och en fastare organisation betyder en viktig brytpunkt för vår förening och det är oerhört viktigt att en majoritet av medlemmarna är med och utformar detaljerna kring detta.

Enligt Sven-Olovs artikel på nästa sida inkom summa 5 (fem) brev i respons på hans vädjan om hjälp med att utforma OT-sällskapets stadgar. Detta bedrövliga resultat borde förbigås med tystnad men, välvilliga som vi är, så försöker vi tolka det icke såsom ointresse för OT-flygandet utan som ointresse för att komplicera formerna kring utövandet av vår gemensamma hobby. De fria ramar, både organisatoriskt och i fråga om regler, som vi i OT-sällskapet fungerar under tycker red. är något som är värt att slå vakt om - ja, det kanske rent av är en förutsättning för

existensen av denna rörelse i vårt land! Huruvida detta är riktigt eller ej tycker vi inte att vi ska riskera att ta reda på genom att krångla till saker o ting i onödan.

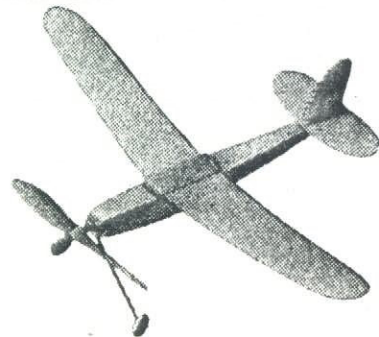
Dock: liksom vi accepterar att hålla oss inom ramen för vissa regler då det gäller våra flygande modeller så bör vi för vår fortsatta överlevnad acceptera ett minimum av struktur på vår verksamhet, och hur den strukturen ska se ut borde vara en angelägenhet för varje medlem!



Mittsidorna ägnar vi denna gång åt en fullskalaritning till Vilén-modellen "SPARVHÖKEN", direkt uppförstora från Flygning 2/1936.

"Sparvhöken" är en liten pärla, som länge legat red. varmt om hjärtat och det torde vara svårt att hitta någon enklare motormodell, som direkt passar in i nuvarande OT-regler, än denna lilla snyggt utformade helbalsamodell. Naturligtvis kan den inte ta upp kamp-

Förts. på sid.



SPARVHÖKEN

OMSLAGSBILDEN:

Georg Derantz, 1:e instruktör för modellflyget i KSAK, samtalar med Thore Haglund om dennes F-modell under SM i Halmstad 1945. Obs. dyrgripen i modellens nos: en 1,5 cc Pinotti G.P. diesel!

Foto: Bertil Dahlqvist

Remissvar på stadgeförslaget i Nr 1.1986.

Följande medlemmar har lämnat skriftliga svar: Lars Andersson, Arne Berglin, Per F.Nilsson, Sten Persson, K.A.Pettersson och Hans Schmiterlöv

- § 1. Tre uttalar sig för "Oldtimer-Sällskapet, som en fristående sammanslutning. En vill ha anslutning till SMFF och en till KSAK. Ingen anser att "OT" skall vara en i SMFF registrerad modellflygklubb.
- § 3. alternativ a) får majoritetens röster.
- § 5. KAP föreslår att föreningsmöten kungöres med 1 månads varsel.
- § 6. Ett förslag innebär att styrelsen skall bestå av 5 personer. Hans S. föreslår att styrelsen skall se till att tidningen utkommer med minst 2 nr/år, att styrelsen ordnar tävlingar och bevakar reglerna.
- § 7. Hans S. föreslår också att räkenskapsåret omfattar tiden 1/4-31/3 med årsmöte i maj.
- § 8. Vid upplösning skall tillgångarna tillfalla; SFF -1 röst (ev. 2) ; KSAK-1 röst; ; SMFF-2 röster.

"Riktkarlens" kommentar:.,

Någon konkurrenssituation gentemot SMFF har aldrig varit på tal. "OT" har hela tiden varit en sammanslutning för modellflyghistoriskt intresserade och bör så förbli. De eventuella problem som kan uppstå finns kring tävlingsverksamheten. Den ena delen rör försäkringsfrågor och BCL-"Bestämmelser för civil luftfart." Vi får här också tänka framåt, då troligtvis radiokontrollerade "OT"-modeller kommer att byggas och flygas. Då kommer även bestämmelserna om radiofrekvenser att beröra oss. Den andra delen rör oldtimerflygets status för officiella SM-tävlingar, detta kan endast erhållas genom SMFF. Enklast löser vi detta genom att de som vill tävla ansluter sig till en SMFF-klubb. Oldtimer flyget kan också bilda en arbetsgrupp inom t.ex. friflyggrenen. De som bara har historieintresset kan fortsätta att som tidigare enbart vara "OT"-medlemmar.

POSTTÄFLINGEN

Av outgrundlig anledning blir våra posttävlingar aldrig den succé, som man hoppats på. I år blev det ju så gott som mässfall, då inte ens initiativtagaren deltog! Det var väl så för er andra också, att när vädret var bra, då var man inte i tillfälle att flyga. När man ville flyga, då ville inte vädrets makter ställa upp!? Två tappra flög i alla fall: Nisse Gustafsson i Skövde och Thomas Johansson i Lund.

Nisse berättar: "Söndagen den 29 juni kl. 08.00 åkte Ingrid och jag från Vallstorp till Flu-gebyn. Vinden var nordostlig mellan 1-5 m/sek. Tyvärr fanns det gott om termik!

Resultat: S1 - "Alex" 1. 120 (132) + 91 + 120 (330) = 331

B2 - "Kungsörnen" 66 + 45 + 68 = 179

Tyvärr har jag ingen "Alex" längre. I tredje starten försvann den upp i det blå efter cirka 5½ min. Jag ville inte använda fuse pga eldfaran, kanske bäst så!

Redan vid första uppdragningen av gummitorn på "Kungsörnen" lossnade brickan för frigången, så samtliga resultat är uppnådda med stillastående propeller- i glidet alltså!

Tur var väl det annars hade jag blivit av med "Kungsörnen" också!

Thomas Johansson skriver så här: " Sänder resultaten till Posttävlingen. Plats Saxtorp. Klass A2. 30/6 kl 9.45-10.15

1:a starten 120 sek (137) -landning i tall med vissa skador.

2:a 100 sek

3:e 43 sek

Ovanstående tider intygar jag: Birgit Johansson. Modellen var en "Trumf".

Önskade ritningar ur Axel Mikkelsens samling har översänts. Resterande ritningar kommer att utdelas som priser vid årets "OT-SM".

SOL.

Ang. "Ritningsbanken".

Vissa av ritningarna i "Ritningsbanken" kan endast erhållas från innehavaren av originalritningarna. Ägarna till ritningskopiorna har underrättats härom.

SOL.

RC - OLDTIMER?

BREV TILL SVERIGES OT-FLYGARE FRÅN
BEN BUCKLE I ENGLAND, FRITT ÖVERSATT
AV THOMAS NATHANSON.

Bästa OLD TIMER vänner !

Jag skriver dessa rader på färjan från Sverige till Danmark, efter ett trevligt besök med Thomas hos Kalmar Flygklubb på Öland. Under besöket framkom att ni kunde vara intresserade av vilka RC-Oldtimertävlingar vi har i England.

Det finns flera olika sätt att flygtävla, men innan dess bedöms våra modeller med utgångspunkt från originalet. Poäng dras ifrån vid varje ändring, t.ex. ett poäng får varje synlig roderseparation. Modellen måste byggas med originalets V-form, anfallsvinklar o.s.v. Man måste även följa originalets ytterkonturer, sprygelavstånd, materialdimensioner och kropps konstruktion. Bonus ges för användandet av originalmotorer och hjul. Grundidén är att RC-Oldtimers ska se ut precis så som den friflygande versionen gjorde på den tiden när den fanns i produktion. Inga bonuspoäng ges för "super paint jobs" men däremot för kvaliteten på fackverkskonstruktionen, som bäst visas genom en halvtransparent klädsel. Det händer ofta att en enkel modell med en orginaldiesel slår ett superjobb med en dyr fyrtaktare när det gäller statisk bedömning.

Gas N' Oil

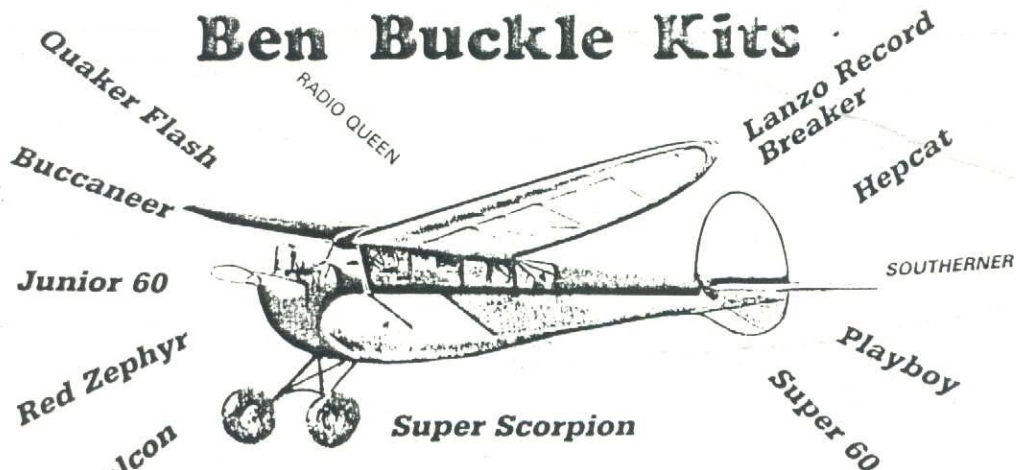


Alla modellritningar måste ha publicerats före januari 1951. Förstorade och förminskade versioner är tillåtna i de flesta tävlingar. I England har vi ett flertal tävlingsformer:

1. En handikappform, baserad på förhållandet mellan modellens motorstorlek och vingbelastning. En faktor räknas fram, som sedan översättes till tillåten motortid. Låter komplicerat, men är i verkligheten mycket enkelt. Detta är en populär tävlingsform och under sommarmånaderna försöker många att överträffa sitt handikapp och varandra.
2. Texaco-tävlingen är en amerikansk tävlingsform, där bränslevolymer bestäms av modellens vikt. 2 cc bränsle per pund (= 454 g) flygvikt. Max 24 cc bränsle. Här gäller alltså att få bästa bränsleekonomi. Flygtider på upp till 30 min. med en motortid på mellan 4 och 6 min. Reglerna är enkla och flygningen har 3 huvudaspekter för oldtimers: motorekonomi, termikflygning och team-work.
3. Populärast är "stig-och glid"-tävlingarna. Efter 4 min. motortid gäller det att glidflyga i 4 min. och pricklanda. Landning utanför cirkeln betyder

Forts. sid.29

Ben Buckle Kits



Pl. 155
S-430 22 Våröbacka

TELEFON
0340-600 66

Elegant STRÖMLINJEmodell

Tefa presenterar här en stilig tävlingsmodell, som skiljer sig avsevärt från vad vi äro vana vid i detta hänseende. Kroppen är elegant strömlinjeformad samt försedd med en vacker kabin. Vid denna är vingen, som är av s. k. Polydraltyp, fästad. Den mest anmärkningsvärda detaljen på modellen är dock propellern, vilken har en relativt stor diameter. Den är försedd med en spinner, för att minska luftmotståndet till ett minimum. Trots det låga varvtalet förmår propellern draga upp modellen i en brant och vacker båge. Motortiden är lång, och då modellen hela tiden stiger uppåt, når den mycket goda tider. Läger man därtill ett förmånligt glidtal, förstår man att planet har vissa förutsättningar på tävlingsbanan.

Innan vi gå närmare in på själva konstruktionen be vi få påpeka, att denna modell ingalunda är avsedd för rena nybörjare. Man bör helst ha byggt några vanliga, enkla modeller innan man griper sig an denna konstruktion.

Ritningen förstoras till naturlig storlek med hjälp av de cm:s rutor, som finnas utritade på de ställen, som äro svåra att förstora exakt.

KROPPEN.

Kroppen är av s. k. skalkonstruktion, d. v. s. uppbyggd på spant samt klädd med tunna balsaribbor. Det bör kanske påpekas, att kroppen bygges i två halvor, som sedan limmas samman.

Akterblocket, vid vilket den akre gummikroken monteras, består av ett balsablock. Detta klyves på längden samt urholkas och limmas ihop igen. I kroppens nos och akter limmas förstärkningar av tunn plywood, och urtag göras i dessa för nos- och akterblocken.

Innan kroppshalvorna limmas tillsammans bör man montera landningsstället på sin plats. Detta består av tunn piano-tråd, som böjes till exakt form enligt ritningen. Det skjutes därpå in i ett tillplattat mässingsrör, som limmats till kroppen. Det är av vikt att röret limmas stadigt, ty skulle modellen utsättas för någon hård landning finnes annars risken att det går sönder.

När kroppen klätts med balsa bygges kabinen, vilken klädes med tunna balsaribbor på samma sätt som kroppen. Övergångarna mellan baldakinen och kroppen måste göras så jämna som möjligt, och helst skola de naturligtvis icke märkas. Det välvda fönstret klipptes till av celluloid samt fästes på sin plats. Använder man balsalim, får man se till, att man icke i onödan klibbar ner celluloiden.

VINGAR OCH SJÄRTPARTI.

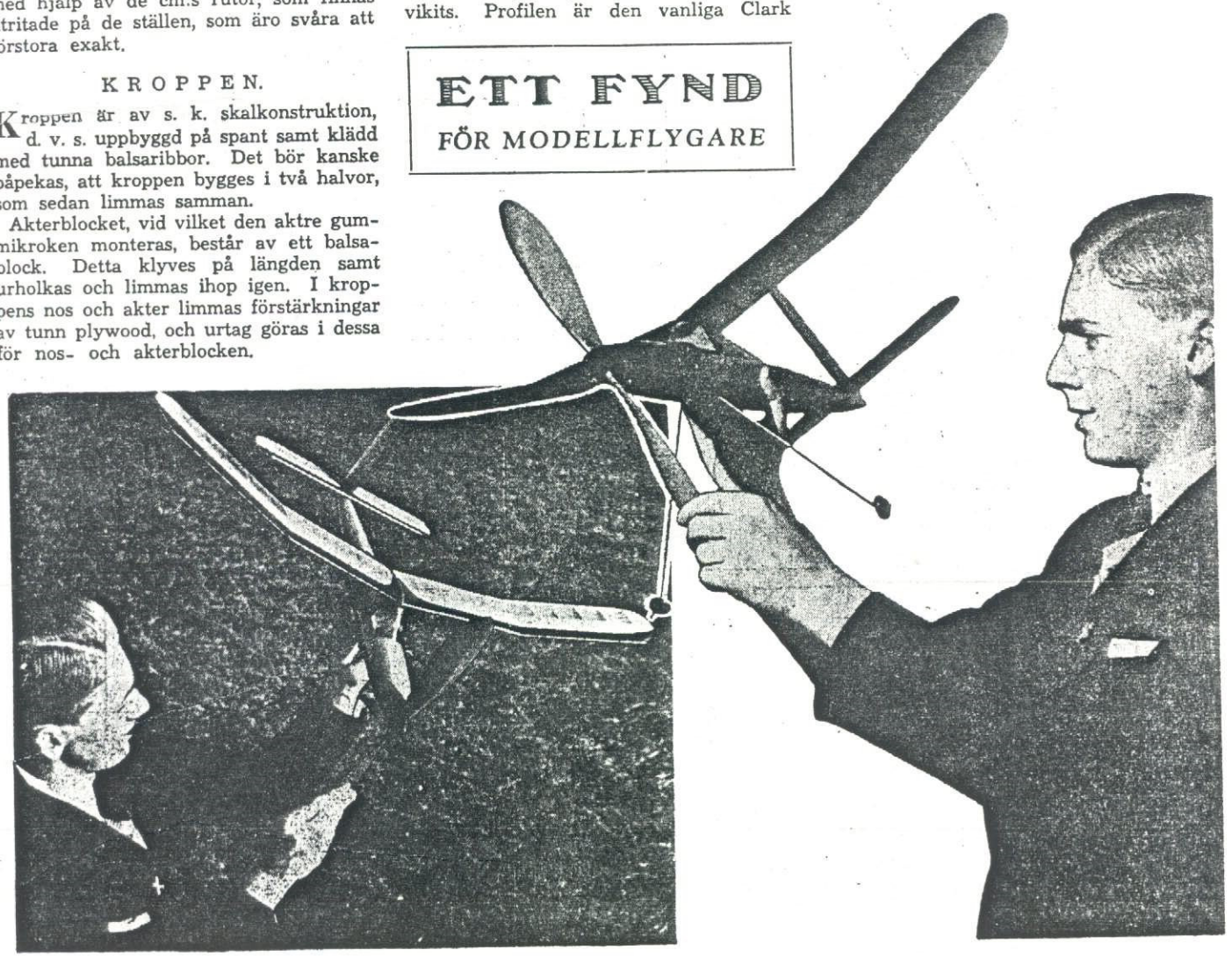
Vingen är som nämnts av s. k. polydral-typ och är försedd med en tunn torsionsnäsa, varigenom vingbalkar undvikits. Profilen är den vanliga Clark

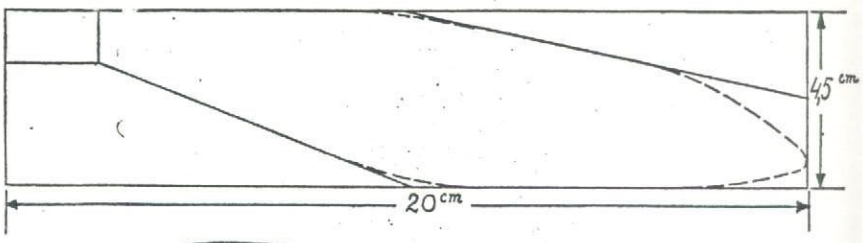
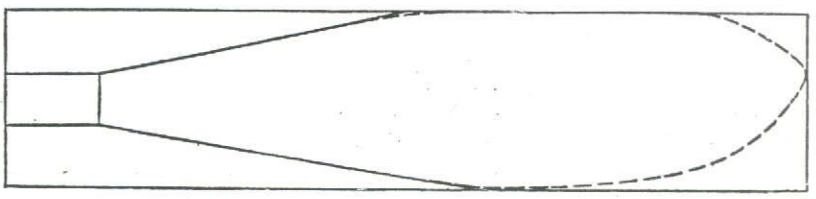
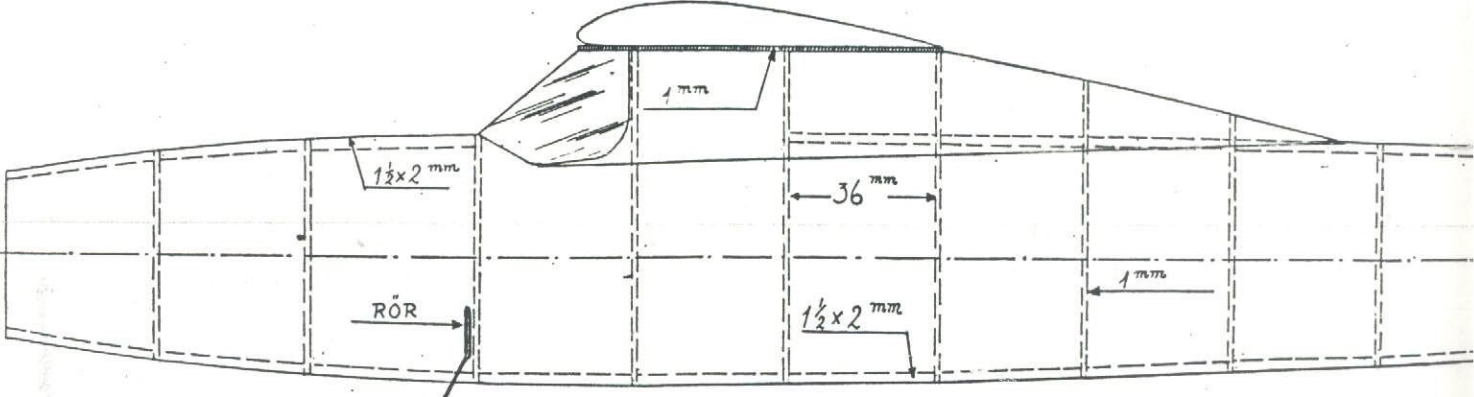
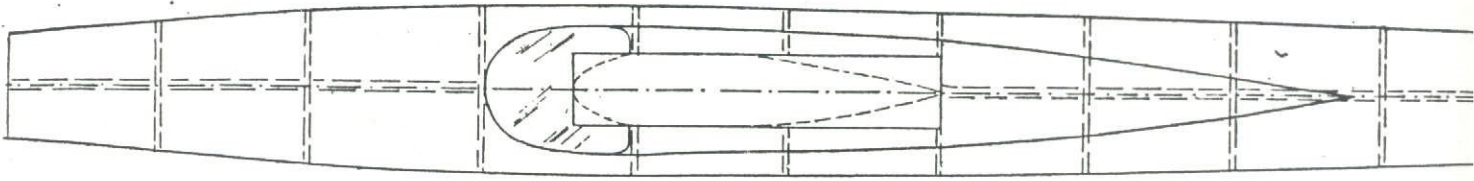
Y-profilen, till vilken profilschema finns att tillgå i handeln. Den som vill experimentera, kan förse sin modell med någon annan profil. Originalmodellen hade en Eiffel-profil på vingen samt en förtunnad Clark Y på stabilisatorn. Men då modeller med dylika profiler bli synnerligen svårtrimmade, rekommenderas de icke för rena nybörjare.

Vingen bygges på vanligt sätt. Fram- och bakkanter fästas på ritningen var efter sryglarna anpassas. I dessa ha dessförinnan urtag för torsionsnäsan gjorts. Denna pålägges först då vingskelettet är absolut torrt. Näsan fästes vid sryglarnas högsta punkt samt böjes sedan och limmas till framkanten. För att icke klädseln skall sjunka ned vid vingspetsarna, äro dessa klädda med ritpapper.

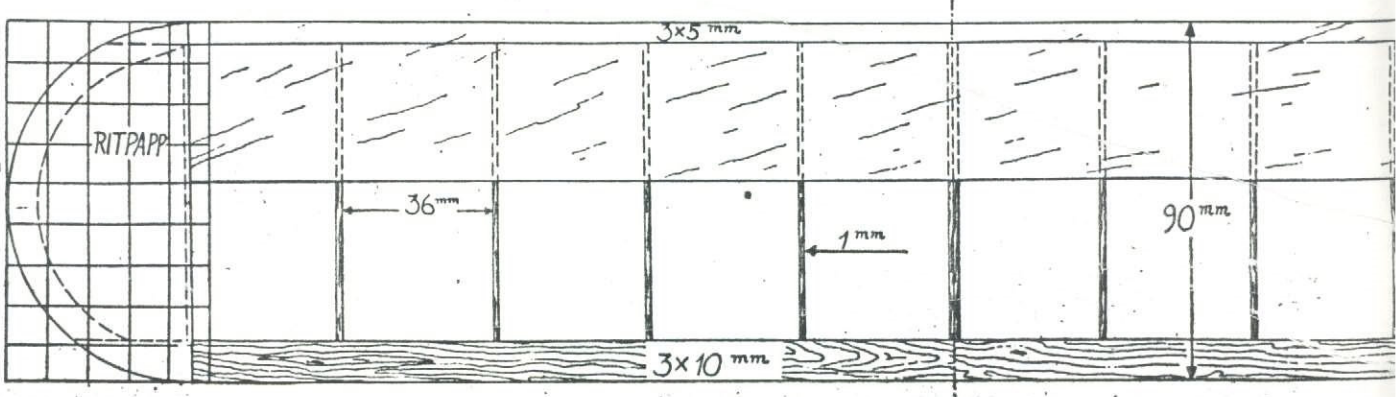
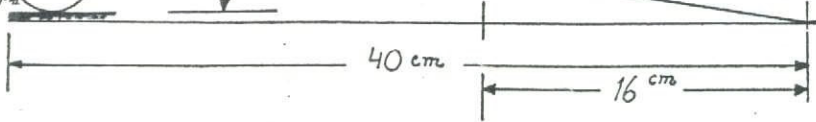
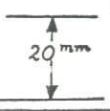
När vingen är färdig tas den loss från ritningen samt slipas. Under detta arbete måste man vara mycket noggrann. Bakkanten slipas spetsig och framkanten avrundas. Det får icke finnas några som

**ETT FYND
FÖR MODELLFLYGARE**





1,25 mm:s
PIANOTRÅD



Forts. från föreg. sida:

BEKLÄDNADSPAPPER: 1. Tunt - amerikansk typ i färgerna vit, svart, röd, gul, orange, turkos, mörkblå, grönt, ljusgul, silver. Pris 2:50 st. Aven Modelspan, end. vitt. 2:10 st.
2. Tjockt - Modelspan, endast vitt. Pris 3:- st. (Bra sortiment finns även hos CENTO i Malmö.)

SIDEN: endast vitt, pris 32:-/löp-meter.

CELLULOSADOPE: pris 1/4 l. 21:-,
1/2 l. 35:-,
1 l. 58:-

MOTOR-TIMER: typ KSB cut-off

TERMIKTIMER: typ KSB, pris 102:-

VINSCH: fabrikat FAI, pris 91:-

P.S. FÄRDIG TRÄPROPELLER - tunna

blad i hårdträ, ganska låg stigning men rejäl bladyta. Diam. 25 cm. 22:-

* * * * *

Av red. provade - och rekommenderade - källor:

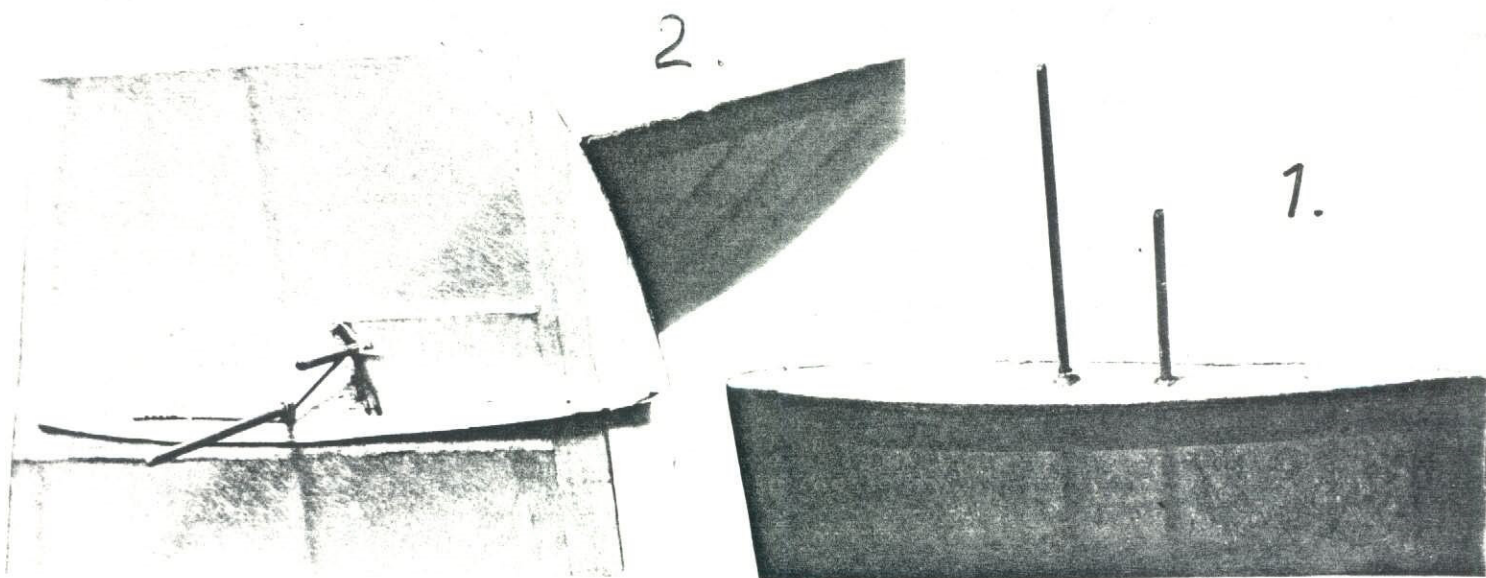
★ F.A.I. MODEL SUPPLY, P.O. Box 3957, Torrance, CA 90510 USA - har bra byggsatser till friflygmodeller, gummi (FAI !), timers och Wakefieldtillbehör. Katalog 75 ¢ + porto.

★ PECK-POLYMERS, Box 2498-MB, La Mesa, CA 92041, USA - har digert sortiment, framför allt för gummi-skalamodeller och CO₂, men även övrigt friflyg. Katalog kostar \$2.00 + porto.

★ JIM CROCKET REPLICAS, P.O. Box 12600, Fresno, CA 93778, USA - specialiserar sig på små fina tillbehör för i första hand modernt friflyg, men som även är användbart till oldtimermodeller.

Forts. på sid 26

TIPS: Bertils SF-42 fuse



Utan alltför stort ingrepp i originaldesignen har jag på följande sätt löst fuse-problemet på min SF-42 - tillämpligt även på andra kropps- eller fenmonterade stabbar.

Bild 1. Jag delar på stabilisatorn och epoxilimmar två aluminiumrör 1,25 eller 1,5 mm inre diam. mellan stab.roten och nästa sprygel ett par cm från varandra. Rören är avsedda att ta emot två pianotrådsbitar, som ska förena stab.halvorna. Den ena pianotråden tjänstgör som genomgående axel, kring vilken stabilisatorn skall vrida sig vid fusningen.

Bild 2. Axeln lagras i ett aluminiumrör, limmat i fenan eller kroppen. Den andra pianotråden löper i ett halvmånformat uttag. I st.f. gummiband för vridning av stabben använder jag en bit tunn pianotråd, som fastlimmats i sin ena ände och snurrats ett varv kring axeln till den vinkel, som jag önskar att stabben skall ha efter fusningen. Fjädersnåren påverkar den genomgående pianotråden i det halvmånformiga uttaget. Övriga fusionsanordningar som vanligt med bränntråd och gummiband.

Man får naturligtvis ändra konstruktionen så att den passar till den modell man avser att bygga, men principen funkar nog på alla modeller. Lycka till!

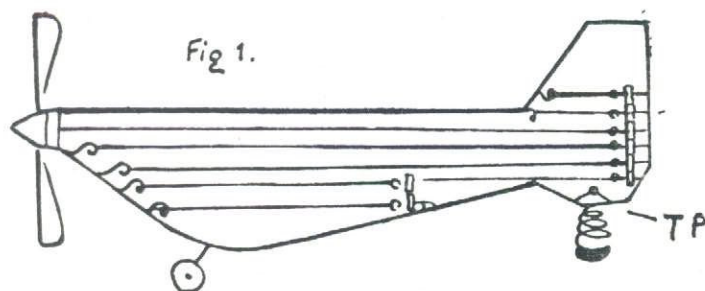
Bertil Dahlqvist

EN EXPERIMENT-MODELL...

INFÖR WAKEFIELDTÄVLINGEN I USA 1939 -
Fri översättning från engelska.

Jag är nybörjare. För en månad sedan visste jag knappt att modellflyg fanns men sedan dess har jag plöjt igenom all litteratur i ämnet som jag hittat, och kommit fram till följande slutsats: nya idéer behövs, och den som ska få ordning på saker och ting måste ha ett öppet och ofördärvat sinne, så varför inte jag?

Här följer alltså en beskrivning av min maskin - inte en färdigutvecklad stereotyp produkt, som liknar alla andra, utan en modell som inneburit många timmars experimenterande och nytänkande - och som jag osjälviskt gjort för att föra modellflyget framåt.

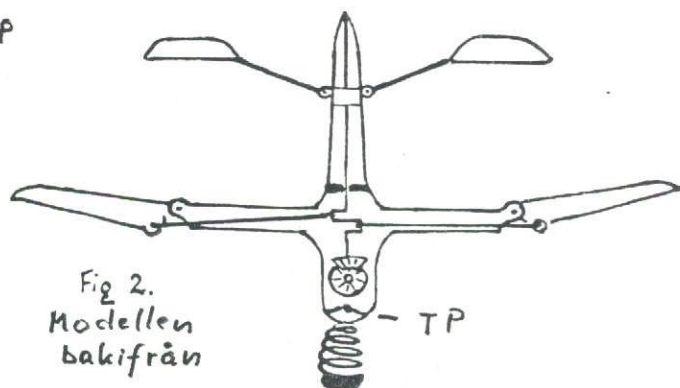


Allra först har vi den gamla stötestenen TYNGDPUNKTEN (TP). Ingen tycks vara överens om var den ska sättas. En del experter placerar den under vingens mittpunkt och råkar sedan i våldsamma diskussioner med de okunniga stackare, som vill placera den längre bak. Jag bestämde mej därför att skipa den helt och hållet. Men nu stötte jag på patrull. Jag fick i klartext reda på att jag skulle bli diskvalificerad om jag så mycket som visade mej på en tävling med en modell utan TP. Jag suckade över de vedermödor vi pionjärer får utstå och limmade till slut fast den under skjärtpartiet, där jag tyckte den var mest ur vägen. (se fig 1).

Efter en noggrann studie av profiler tog jag också en ordentlig titt på mina duvor och blev riktigt orolig, då jag insåg hur hopplöst ineffektiva de var och fruktade att de vilket ögonblick som helst skulle ställa eller gå i spinn. Här flög de alltså omkring och utförde de mest våghalsiga konststycken, medan de satte alla kända

naturlagar ur spel, och det utan så mycket som en Clark YH eller RAAF 28 i hela flocken! På något sätt klarade dom i alla fall av det - jag antar att det var rena turen eller termik..

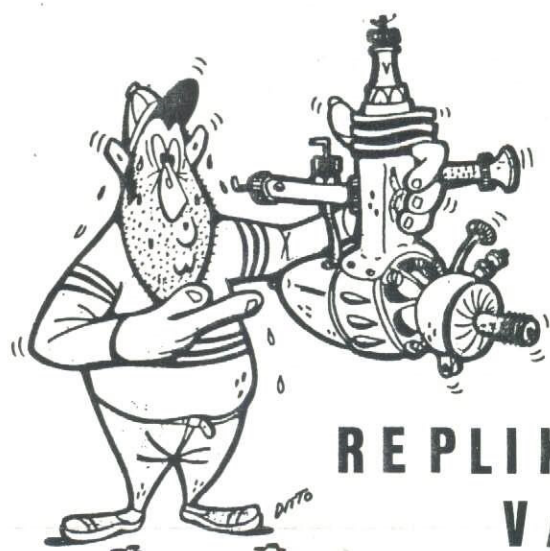
Om nu fåglarna trots allt skulle ha kommit på något som jag inte vet så har jag för säkerhets skull tagit med några profiler, som liknar deras ineffektiva profiler, och i övrigt använt mej av alla andra kända profiler. Det finns ingen perfekt vingprofil och därför bör ju fördelarna med en profil kompensera nackdelarna hos den profil, som sitter näst intill. Jag har därför inte någonstans använt två likadana profiler bredvid varandra. De täcker hela registret från lågfarts-Lippisch till Bambino 7. Den beräknade hastigheten fick jag till antingen 1,9 km/tim eller 190 km/tim, eftersom jag råkade förlägga decimalkommat halvvägs genom en utvecklade ekvation. Ovannämnda profiler tog jag med för att vara på den säkra sidan.



Beträffande kroppsformen så ville jag åter gardera mej för den händelse att fåglarna trots allt kan ha rätt. Jag utgick därför från en duva och fyllde den med gummisnodd och drev (se fig 1).

Då modellen var färdig släppte jag den från översta sovrumsfönstret för att testa glidet. Den nådde marken från 9,6 meter på en sekund blankt! Tyvärr skadades skjärtpartiet och TP föll av och försvann i det höga gräset. Jag var dock överväldigad av stolthet, då jag insåg att jag åstadkommit helt vertikal glidflykt, något som alla dessa s.k. experter förgäves försökt i årtal. Jag monterade sedan en kraftig spiralfjäder under

Forts. sid. 29

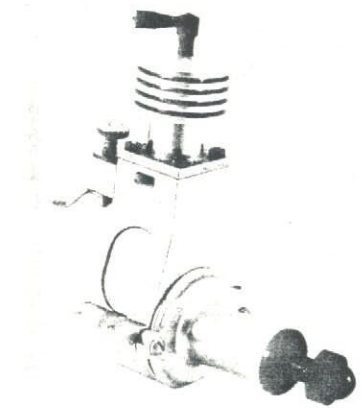


REPLIKA VADÅ?

Undertecknad har redan vid tidigare tillfällen stuckit ut hakan genom att i dessa spalter kommentera F-flygarernas val av motorer. Diskussionen för-
anleddes av både min och andras reaktion på användandet av högvarviga, tjutande glödstiftsmotorer i OT-sammanhang. Vi föreslog att man endast borde godkänna "tidstypiska" motorer, och menade då inte bara gamla bevarade

klenoder från 40- och 50-talen, utan även de dieslar av fabrikat ED, Davies-Charlton, M.E., Webra, Mills m.fl., som är och/eller varit i tillverkning sedan ovan nämnda tidsperiod.

Sedan några år finns emellertid ett nytt alternativ, som rimmar mycket väl med de kriterier



OLIVER BATTLEAX 2 cc

vi uppställt för vad som gäller för våra OT-modeller. Jag avser då de s.k. REPLIKAMOTORER, eller snarare reproduktioner av gamla motorer, som i allt större antal dyker upp. Dessa är nytillverkade av andra än de ursprungliga tillverkarna, ofta i modernare material (legeringar) och ibland även med smärre konstruktionsändringar.

Sådan "tillverkning" har egentligen pågått ända sedan den "klassiska" motoreran i samband med att motorsamlare och andra fantaster kommit över

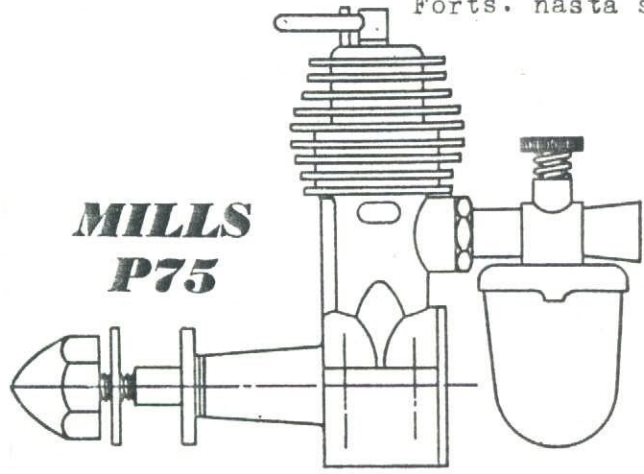
gamla lager av motordelar och byggt ihop nygamla motorer, så länge delarna räckt. Här är det egentligen fråga om orginalmotorer, som övergått till att bli replikamotorer i samma takt som orginaldelarna tagit slut och ersatts av nytillverkade dito. Ex. på detta är de amerikanska bensinarna MOLNAR, VIKING TWIN och CAVE COBRA och även klassikerna SUPER CYCLONE och ANDERSON SPITFIRE. Dessa två senare dog aldrig riktigt då glödstiftet ersatte tändstiftet strax före 1950 utan gamla delar och gjutformar bytte ägare flera gånger medan små serier av dessa "bastardmotorer" släpptes ut. Så småningom var dock orginaldelarna slut och gjutformarna utslitna och de versioner av dessa motorer, som idag saluförs, är helt nytillverkade.

Nyttillverkning av i synnerhet amerikanska bensinare tog fart för drygt 10 år sedan i samma takt som OT-rörelsen i USA växte och priserna på bevarade orginalmotorer sköt i höjden. Även nykonstruerade bensinare, designade efter klassiskt recept, godkändes av SAM-35, såsom t.ex. SPIELMAKER 60 och GOLDEN EAGLE 53.

Utanför USA gick inte denna utveckling så snabbt. Ivor F gjorde sin berömda Doonside-MILLS .75, Micron i Paris släppte ut en liten serie av sin MICRON MOUSTIQUE, ökände motorsamlaren Mike Clanford satte ihop ett antal TAPLIN TEMPEST och TAPLIN TWIN av orginaldelar och, slutligen, gjorde Gordon Burford i Australien sin kvalitetsversion av "skrotmotorn" DEEZIL 2 cc.

Inte förrän engelska Dunham Engineering kom in i bilden blev det någon fart på byggandet av replikamotorer i Europa. Man började med en förstärkt version av bensinaren MECHANAIR, men har sedan mest ägnat sig åt att göra kopior av amerikanska kvalitetsmotorn ORWICK.

Forts. nästa sid.



Forts. från föreg. sida:

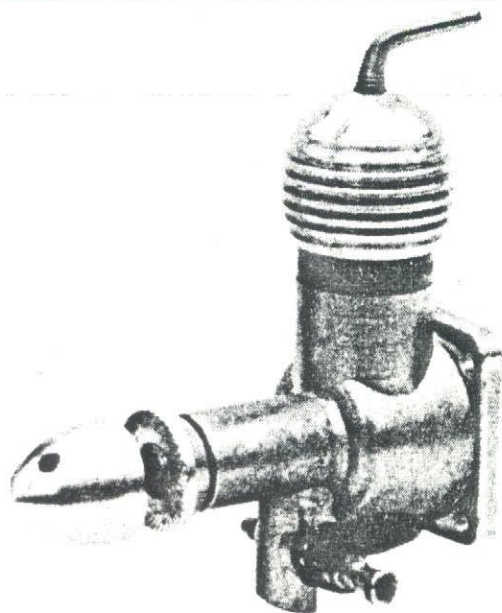
Av störst intresse för svenska F-flygare torde dock de senare tilläggen vara, nämligen ELFIN 2,49 cc (radialfästeverisionen från 1949) samt OLIVER BATTLEAX 2 cc, den senare en Dyno-kopia från 1946, som nu återuppväckts av Dunhams i samråd med Mr. Oliver himself. Den borde vara ett bra alternativ till vår Komet 2,46 och betydligt lättare att ersätta vid en ev. bortflygning! Priset för denna handgjorda produkt är £ 64.00, d.v.s. mindre än vad man i regel betalar för en hyfsad Komet från 1946.

Planer på en inhemsk produktion av en KOMET-replika finns, men mera varken vågar - eller får - vi säga än..


De berömda MILLS-dieslarna har aldrig riktigt försvunnet från marknaden. Inte bara i Australien har Mills-kopior byggts, utan även, och framför allt, i Indien. De indiska MILLS .75 och 1,3 cc - kopior är tyngre än originalen och något ojämna i kvalitéen, men relativt billiga. En engelsk Mills 1,3-kopia har funnits på marknaden ett tag. Denna har i dagarna övertagits av Dunhams och kommer att säljas för £ 37.00.

Efter 22 år i förskingringen återvänder så MILLS P.75 till England då den kända motorfirman Irvines Engines Ltd. i sommar kommer ut med sin version av denna klassiker! Pris ännu okänt.

Det finns alltså ett och annat för herrar F-flygare att välja på och vi förmodar att det inte beror på motor-

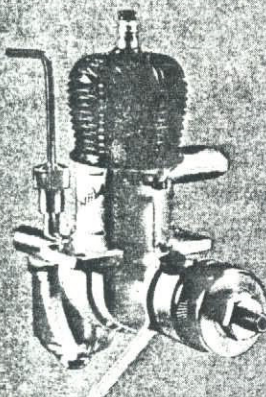


Dunham's ELFIN 2.49 cc



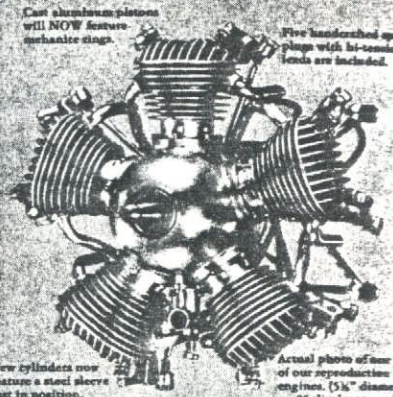
The Model Aviation Historical Society
series of historical model aircraft engine reproductions

the Bantam .19



\$175.00

the M-5



\$850.00

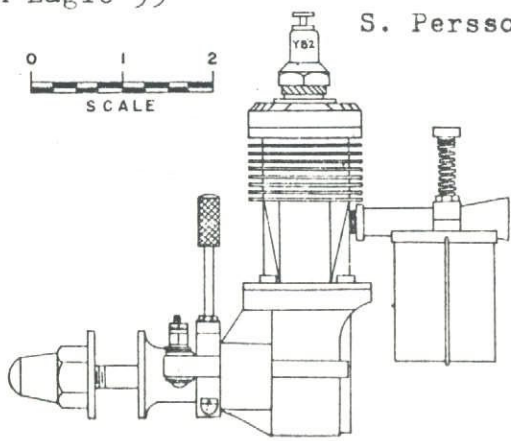
Smakar det så kostar det...!

frågan att F-klassen har så liten utbredning.

På tidningens sista sida publiceras en aktuell annons från Dunham Engineering med priser etc. Härnedan följer en lista på amerikanska replikamotorer som tillverkats de sista 10 åren. De flesta kan fortfarande beställas från resp. tillverkare och jag kan mot porto tillhandahålla komplett lista med adresser till dessa.

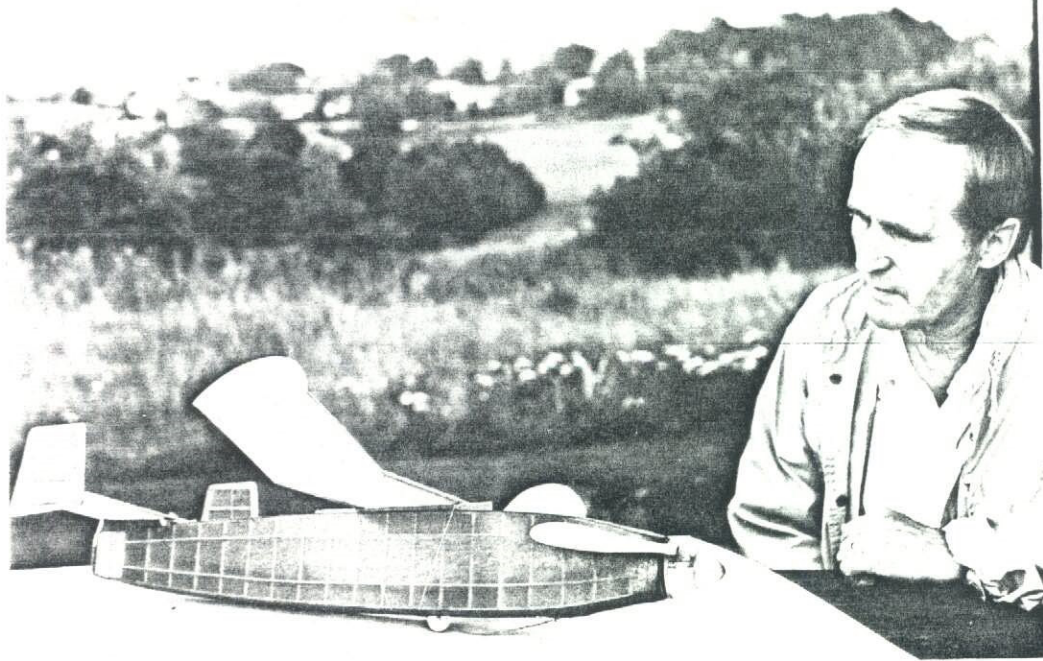
- | | |
|-------------------|-----------------|
| Anderson: | Hetherington 23 |
| Super Cyclone 60 | Hornet 19 |
| Spitfire 61 | Hurleman 49 |
| | Hurleman Twin |
| Atom 09 | K&B Torpedo 29 |
| Baby Cyclone D | K&B Torpedo 32 |
| Bantam 19 | Lykens Brown 12 |
| Batzloff Triumph | McCoy 29 |
| Brat 15 | Megow 19 |
| Brown Junior 60 | Morton M-5 |
| Bunch Warrior 45 | Ohlson Goldseal |
| Edco Sky Devil 64 | Remco 29 |
| Forster 29 | Simplex 25 |
| Forster 35 | Speilmaker 60 |
| Forster 99 | |
| Golden Eagle 53 | |

MECHANAIR



S. Persson

VAD HÄNDE SEN' ?



Kurt Sandberg och tredskande "TERRY".....

←
Sigurd Isacson hade samtidigt, efter 40 års uppehåll, byggt en motormodell, som inte hade något namn men däremot en Frog-växel framtill för att öka på motortiden. Tidigt en morgon, vid 6-tiden, gick stora premiären av stapeln. Vi var ganska spända, Sigurd som pånyttfödd modellflygare och jag med min första motormodell, när vi tog kurs mot en liten fotbollsplan nära havet. På vägen finns ett litet bageri och Sigurd hoppade

I OLDTIMER nr 2/85 berättade jag modellflygminnen och om "Terry", som vann SM på Alleberg 1941. Jag kunde inte komma ifrån denna något säregna M:a och att bygga den blev till slut en utmaning! För att få underlag till en ritning talade jag med Åke Westerland, som konstruerat "Terry", men han hade tyvärr inget säkert minne av hur modellen var byggd. Jag fortsatte till Jan Westfelt, som var med på den tiden och, jodå, han visste en hel del. Jag skickade upp tidningsklippet på "Terry" och efter en kort tid kom en ritning som sannolikt var nära originalet. Därefter skickades ritningen till Åke, som då fick en bättre känsla för sin modell och kunde göra några detaljändringar. Sedan började det stora äventyret. Jag visste inte mycket om motormodeller och hade aldrig byggt någon. Efter åtskilliga samtal med de sakkunniga i klubben kom arbetet igång. Jag såg härliga flygegenskaper framför mej - den nästan dubbelt långa motorn och stora propellern drog långsamt modellen i vida bågar upp ibland molnen... Förväntningarna var uppskruvade. Nåväl, "Terry" blev färdig. Fällbar propeller var inget större problem. Kropp, vinge och stabbe var inte långt ifrån segelmodellbygge. Anordningen med fjäder och stoppskruv för motorn var lite petig, men gick bra.

in för att få rykande färska frallor till termos-kaffet.

Mitt första handkast var miserabelt! En uppallning av vingen gjorde viss nytta. 50 varv på drillen gav ungefär 300 propellervarv - men ingen flygning! Endast en besynnerlig vaggande rörelse på 2-3 meters höjd och landning under propellergång. Några hundra varv till, men inget upplyftande resultat. Till slut en landning, som knäckte ena propellerbladsfästet. Inte bra. Sigurd sa "Hela modellen är felkonstruerad. Alldeles för tjock kropp, för kort avstånd mellan vinge och stabbe och för liten fena.. Flytta stabben bakom akterkroken, så behövs ingen större fena..."

Ja, vad säger man efter ett sådant expertutlåtande?! "Det får jag inte göra, för så såg inte modellen ut", tyckte jag passade bra. Det är nog så att felet inte sitter i konstruktionen utan i mitt bygge.

Sigurds modell bar sig rätt och riktigt åt från början och kommer säkert att ställa till en hel del bekymmer för ärade konkurrenser vid kommande SM. Liksom den "Sunnanvind", som Sigurd ska ha färdig till dess. Hans kunnande är ju stort och hans inlevelse är det inget fel på. Eld och lågor! Vad det blir av min "Terry" vet i sjutton; jag skall laga och

Forts. sid. 13

Vad hände sen?.....Från föreg. sid.
 ...arbeta vidare, men befarar att det hela var en dröm. Frallorna på filten vid gräskanten var däremot en verklig upplevelse. Vi hörde havet. Vi såg havet. Och fåglarna sjöng för oss.

Jo, segelmodeller har jag varit inriktad på (bör kanske fortsätta med det) och jag tycker t.ex. att det är betydligt större glädje i 100 meters lina än 50. Tar linan ett varv runt pek-och långfinger, känner modellens rörelser och följer med, kopplar loss på högsta höjd och ser med spänning på vad som ska hända. Kanske termik! För Oldtimare är det näst intill galet att hålla kvar kärran i linan och söka termiken. Nej, det hör till det moderna tävlingsmodellflyget och jag tror att den som behärskar den tekniken, och har materiel för den, också kan få ut en del glädje.

En del av tjusningen med Oldtimerflygning är att inte prata så mycket om regler, bestämmelser och organisation. Sådant har vi tillräckligt av i vardagsknoget och därför ska vi kanske sträva efter att inom vår hobby hålla kvar detta frihetsläge och ge vår beundransvärde och kurssäkre "kapten" Sven-Olov Lindén allt vårt stöd.

K. Sandberg

Så länge ganska få gör ganska mycket för ganska många (medveten travesti!) accepterar vi inte alltför nedgörande kritik, men det finns något som heter konstruktiv kritik, och det tar vi gärna emot!



En som hörsammat vår vädjan om bidrag är Thomas Nathanson, nybliven medlem och välkänd importör av Ben Buckle's RC OT-byggsatser. Han tänkte i en artikel presentera denna för Sverige ganska okända OT-gren, som ju blivit en rörelse med stort R i USA och England. Han fick just då en ce-leber gäst i form av Mr. Buckle himself, som genast åtog sig att skriva en initierad introduktion, som i fri översättning följer här nedan. Ben Buckle åtar sig gärna att skriva fler artiklar för vårt husorgan, vilket emotses med intresse. Thomas å sin sida kommer att genomföra en handgrip-lig demonstration av RC OT i samband med årsmötet på Älleberg.



Vi beklagar att den i OLDTIMER 2/85 utlovade fortsättningen på artikeln "Modellflyg Annu Dazumal" av utrymmes-skäl (läs: portokostnadsskäl) får stå över till nästa gång!

S. Persson

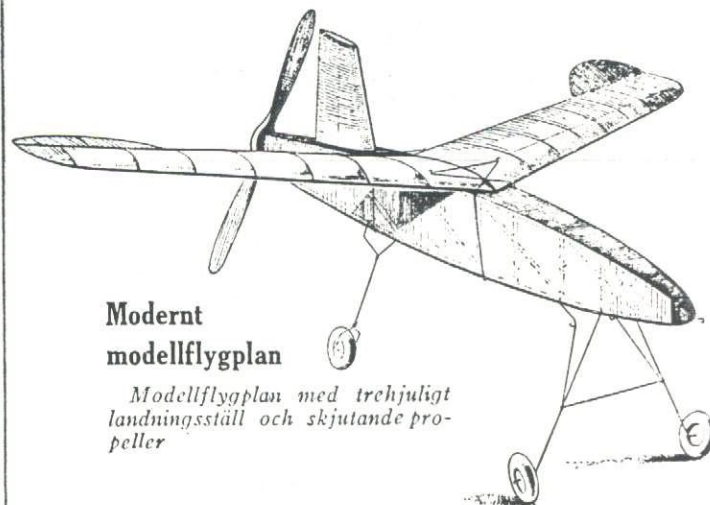
Forts. från sid 2.

...en med "Trim", "FIB" och liknande toppkärror, men med sin enkla och robusta konstruktion ger den t.ex. nybörjaren en ärlig chans att delta med en "äkta" OT-modell. Det syns sällan några yngre deltagare på våra OT-tävlingar, men kanske fler skulle hänga med om de hade en "äkta" OT-modell, som låg inom ramen för deras kapacitet, att tävla med?! Kanske skulle vi rentav kunna ha en junior-klass med "Sparv-höken" som enhetsmodell? Något för ritningsbanken, Sven-Olov?



I övrigt hoppas vi att alla hittar något av intresse på de följande sidorna. Om ej, vore vi tacksamma få reda på det och vi tar gärna emot förslag på vad just DU vill se i kommande nummer av vår tidning. Vår förra vädjan om bidrag och stöd från medlemmarna har klingat s.g.s. ohörd, men alla borde i alla fall kunna framföra önskemål!

NORSKA NYHETER



Modernt modellflygplan

Modellflygplan med trehjuligt landningsställ och skjutande propeller

SPARVHÖKEN

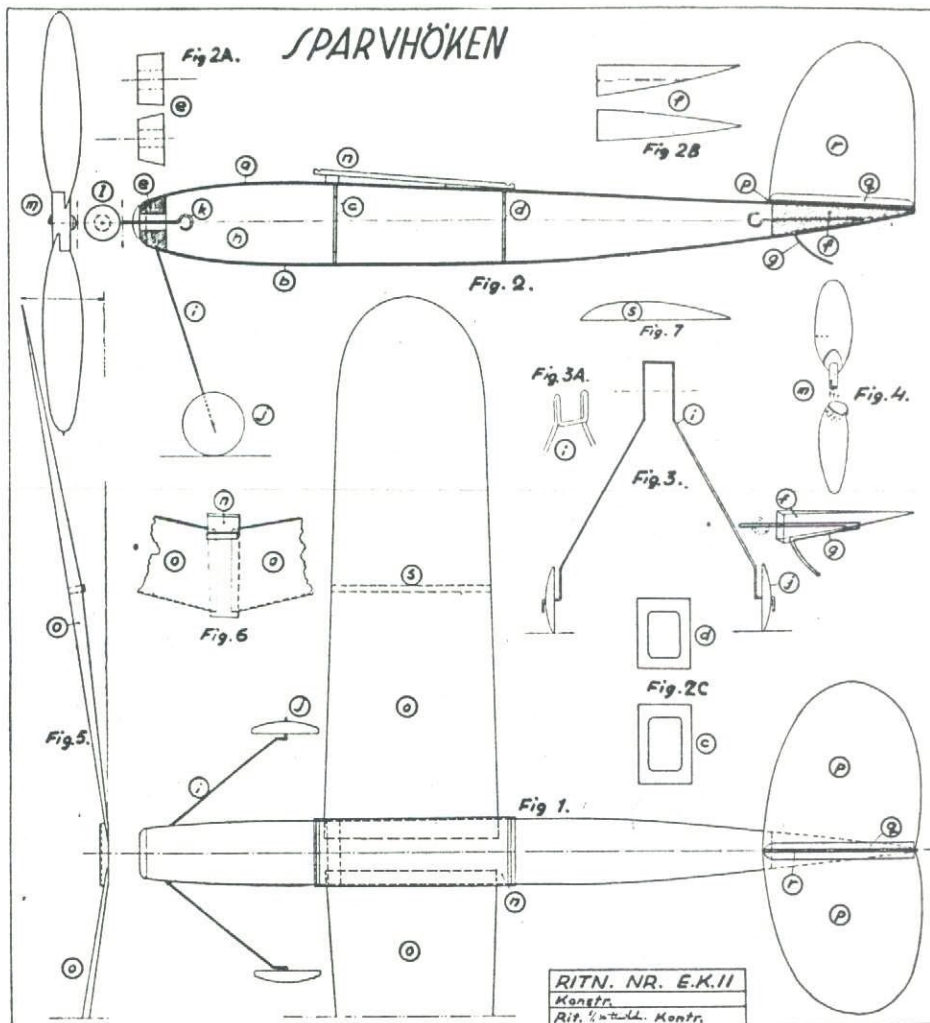
Flygkroppsmodell, Klass A —
Spännvidd 48 cm.

Flygkroppsmodellen »Sparvhöken» har konstruerats med tanke på att erhålla en lättbyggd modell, lämpad som övergångstyp för de modellbyggare, som vilja övergå från stavmodeller till plan av flygkroppstyp. Modellen uppfyller villkoren för Klass A i de f. n. under utarbetande befintliga tävlingsreglerna, utan att dock utgöra något försök att extremt utnyttja desamma. Förhållandet mellan kroppens omkrets och avståndet mellan gummikrokarna är sålunda endast ca. 1:2, medan gränsen är föreslagen till 1:5. Vid provflygningar med den första »Sparvhöken» visade sig maskinen ha god flygförmåga. Med 18 cm. propeller och motor bestående av 4 strängar 3,2 mm. gummi nåddes flygtider omkring 32 sek. Uppdragning skedde till max. 500 varv, smord motor, utdragen till 2½ gånger normal längd.

Erforderligt material till »Sparvhöken» är följande:

- 1 st. balsa 1×75×920 mm.
- 1 » » 1×75×500 »
- 1 » » 3×3×150 »
- 1 » » 3×30×160 »
- 1 » » 25×25×12 »
- 1 » » 14×14×65 »
- 1 st. kupig bricka.
- 1 st. nosknapp med bronslager.
- 60 cm. 1 mm. pianotråd.
- 1 st. 18 cm. propeller.
- 1 pr. 25 mm. hjul.
- 1 m. 3,2 mm. gummiband.
- 2 st. gummiband för fastsättning av vingen.

Vid byggandet börjar man med kroppen. Skär ur det största flaket ur kroppens båda sidor (fig. 2 h) samt de båda spanten (fig. 2 c och d). Spanten ha måtten 23×33 mm. och 23×30 mm. Forma till nosblocket (e), som bör vara av hård balsa. Blocket är 12 mm. tjockt samt fram 20×17 mm. och bak 22×22 mm. (fig. 2 A). Hålet för nosknappen har 6 mm. diameter. Lägg märke till att blocket i underkant sluttar mer än i överkant. Limma fast de båda sidorna vid blocket, och se till att båda komma 3 mm. från dess framkant samt fästas parallella med varandra. Limma fast spanten, det främre 84 mm., det bakre 151 mm. från blockets framkant. Forma till stjärtblocket f. fig. 2 och 2 B. Detta har fram måtten 13×13 mm. och är bak utformat till en spets (se ritningen). Borra i blockets centrum ett 1 mm. hål för den kombinerade ak-



terhaken-sporren. Böj pianotråd som fig. 2, g, och detaljskissen visa, bestryk den del av tråden som skall stickas igenom blocket med lim och stick tråden genom hålet i blocket. Sedan limmet torkat böjes trådens fria ände till en akterhake för gummimotorn. Limma fast blocket vid kroppens sidor. Kontrollera härvid, att kroppen icke blir skev eller att den ena sidan får större buktning än den andra.

Skär till ett stycke balsa, stort nog att utgöra ovansida till kroppen. Stryk lim på sidorna, spantens samt nos- och stjärtblockens överkanter och limma fast halsstycket. Då limmet torkat skäres stycket rent ut efter sidornas kanter och ovansidan är klar. Med kroppens botten förfäres på samma sätt — sporren stickes igenom balsa, och den under stjärtblocket liggande tråden kommer emellan block och botten.

Omedelbart framför stjärtblocket under akterhaken skäres ett ca. 25 mm. långt hål av kroppens bredd, avsett att göra akterhaken åtkomlig.

Stabilisator (fig. 1 f) samt fena (fig. 2 r) skäras till enligt ritningen. Stabilisatorn är 68×144 mm. och fenan 62×70 mm. Fenan limmas vinkelrätt mot stabilisatorns mittlinje, varefter fogen förstärkes genom att på vardera sidan om fenan limmas 3×3 mm. list. Det så färdiga stjärtpartiet limmas därpå till flygkroppen.

Skär till vingar (fig. 1 o), spryglar (fig. 1 och fig. 7s) samt V-formlist. Vardera vingen är 232 mm. lång och vid roten 75 mm. bred. Sprygeln placeras på 107 mm. avstånd från vingroten. V-formlistan (fig. 1 och 5n) är 3×30×87 mm. och tillverkas av samma stycke som spryglarna. Kanterna på listan fasas för att ge vingen V-

form, som mänt vid spetsarna motsvarar 35 mm. höjd över horisontalplanet. I listens framför och bakom vingen skjutande ändar göres en tvärgående ränna för att bereda fäste åt de båda gummiband med vilka vingen fästes vid kroppen. Under listan limmas invid framkanten ett smalt 3 mm. högt balsastycke, som ger anfallsvinkeln (fig. 2 n).

Böj av propelleraxeln, träd denna genom lagret i nosknappen, vidare genom den kupiga bricken och slutligen genom propellern samt böj axelns utskjutande fria ände till en ögla, som fästes i propellern. Öglan kommer till användning vid uppdragning med verktyg. Knyt ihop gummibandet till en motor om 4 strängar. Avståndet mellan

krokarna är ca. 240 mm. Haka motorn på propelleraxeln, och drag motorns andra ände med hjälp av en böjd ståltråd genom kroppen, samt haka på akterhaken, och »Sparvhöken» är färdig.

Maskinen bör icke fernissas eller målas. Som balsa är mycket mottagligt för vatten kan dock ett skydd mot väta vara önskvärt, och detta ernäs genom att polera såväl kropp som bärplan med bonvax (t. ex. Parkolin), vilket både skyddar mot fukt och ger maskinen en glatt yta.

Innan modellen prövas i flygning med motor bör man genom att låta den glida från handen övertyga sig om, att den är rätt utbalanserad och glider ordentligt. Kontrollera även, att kropp, vinge och

stjärtplan icke äro skeva samt propelleraxeln rak. Vid flygförsöken sker trimning i huvudsak genom förflyttning av vingen men även genom att förändra propelleraxelns vinkel mot längdaxeln.

Vid flygning med motor kan en motor om 4 strängar 3,2 mm. gummi dragas upp max. 270 varv om uppdragning sker för hand och motorn icke är smord. Smord motor kan vid uppdragning för hand dragas upp max. 390 varv, medan smord motor, som vid uppdragning drages ut till 2½ gånger normala längden, kan dragas upp max. 580 varv. I vardera fallet förutsättes att motorn är »inkörd», d. v. s. körd med upp till 80 % av max. varvtalet minst 6 gånger tidigare.

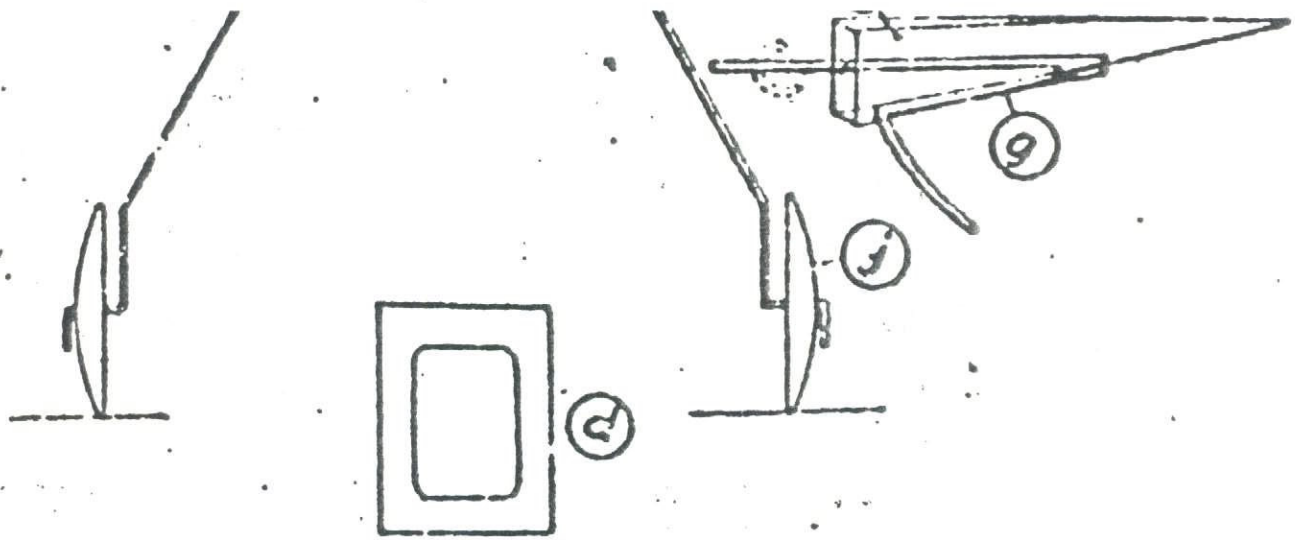
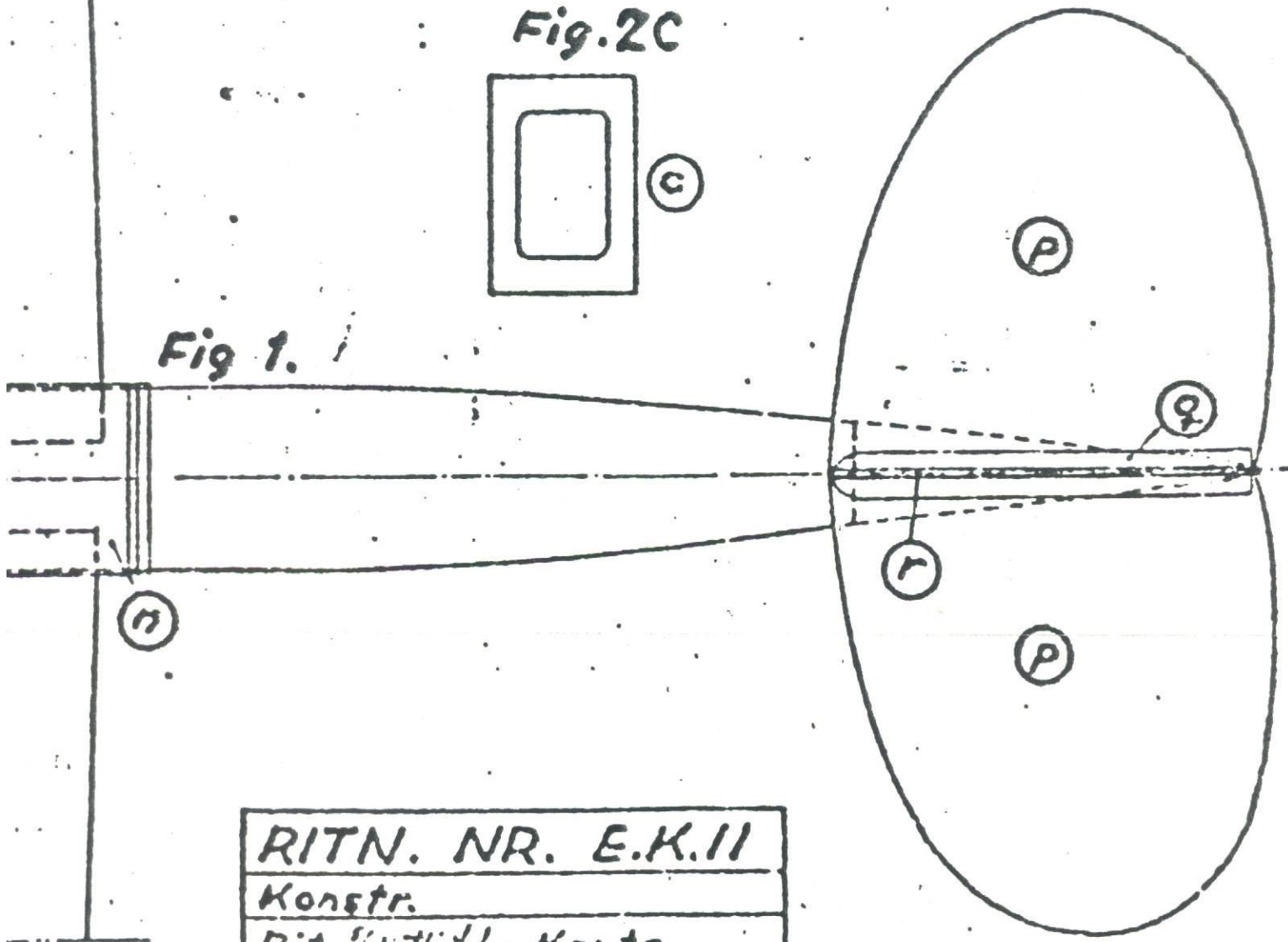


Fig. 2C

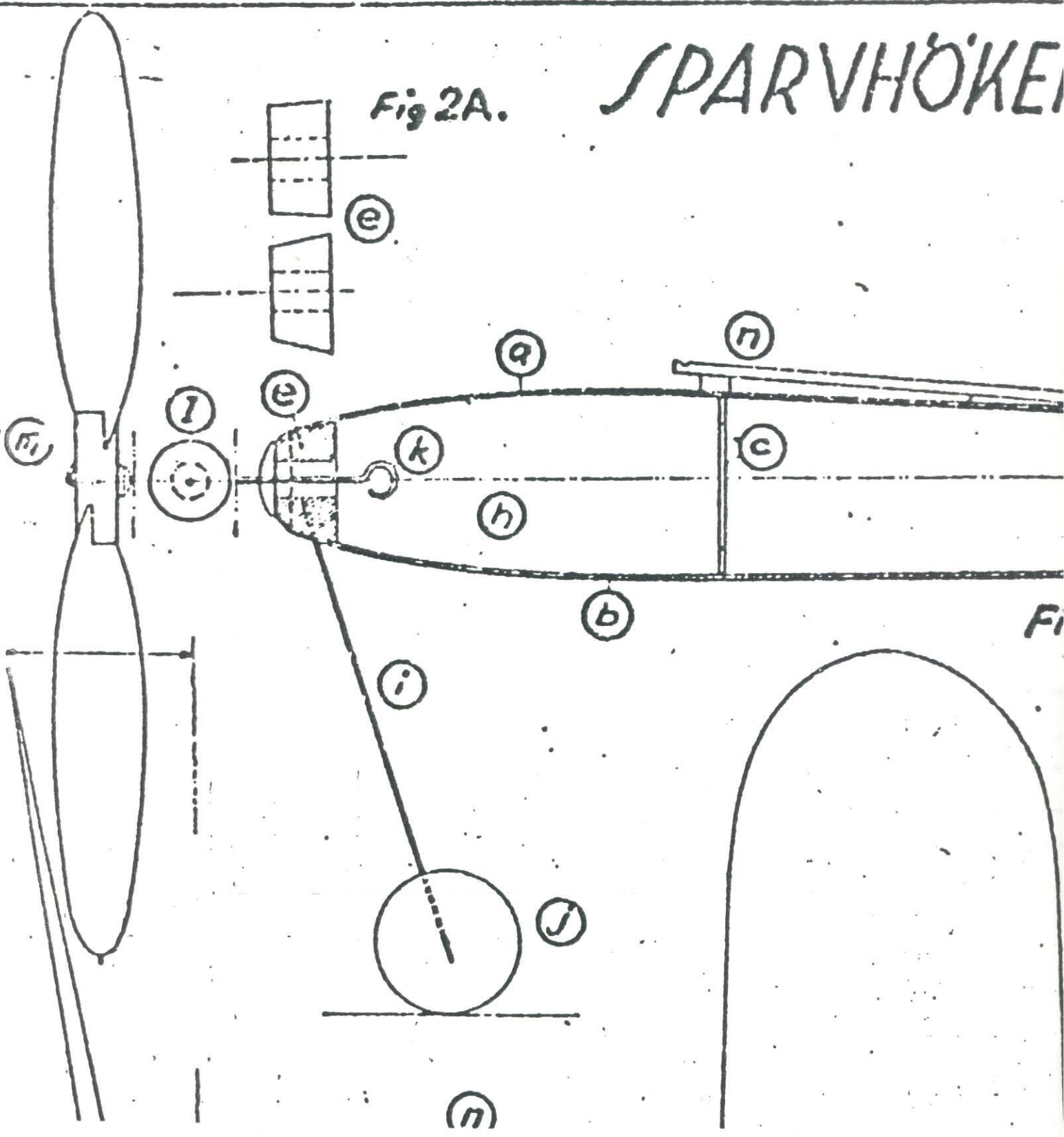
Fig 1.



| |
|------------------------|
| RITN. NR. E.K.II |
| Konstr. |
| Rit. 1/2 st. L. Kontr. |

SPARVHÖKE

Fig 2A.



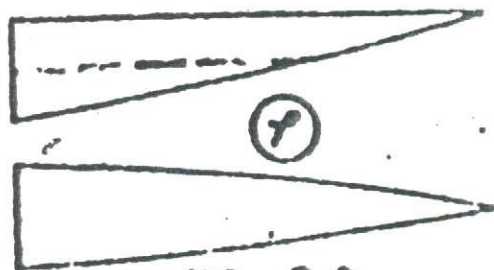


Fig. 2B

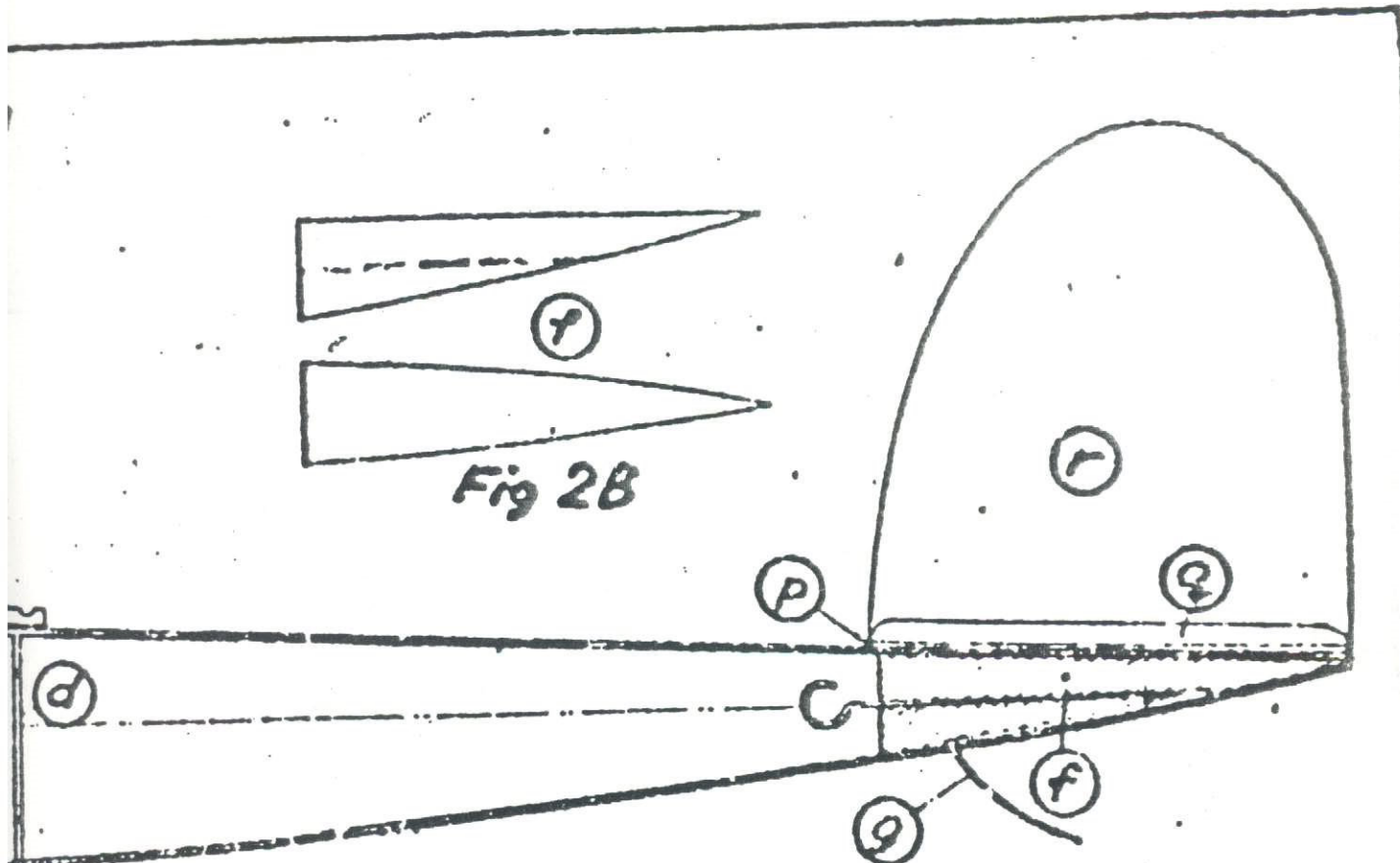


Fig. 7

Fig. 3A.

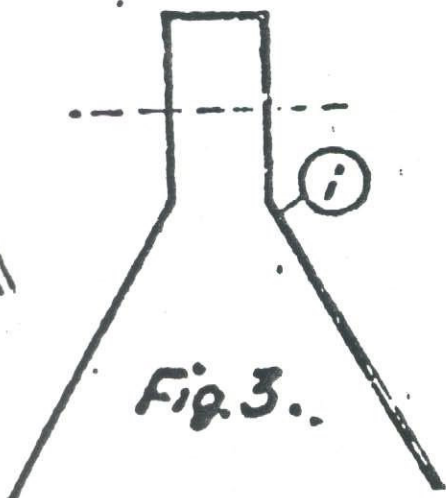


Fig. 3..



Fig. 4.



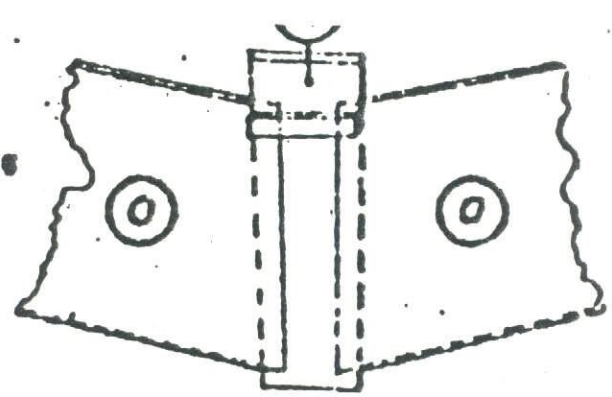
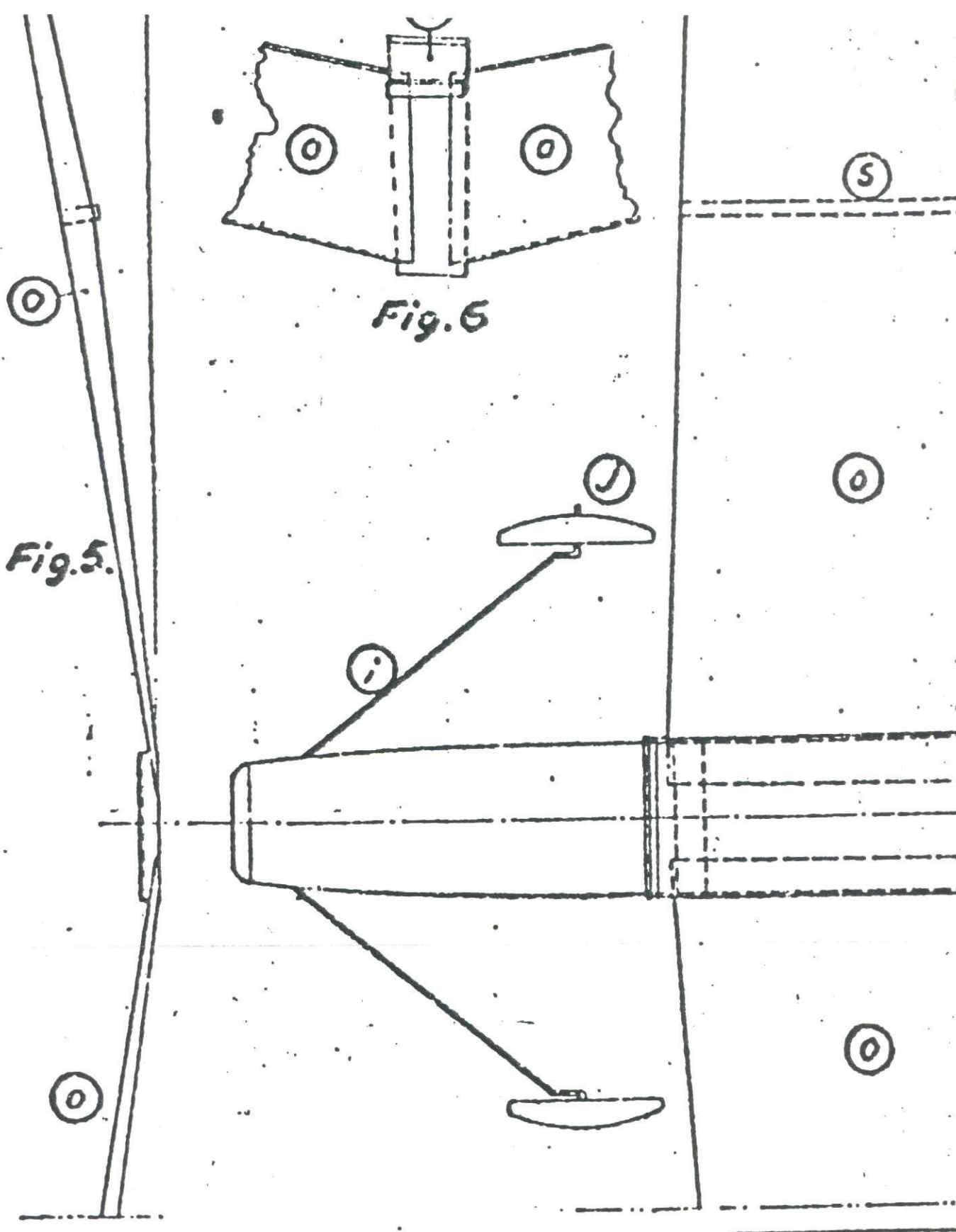
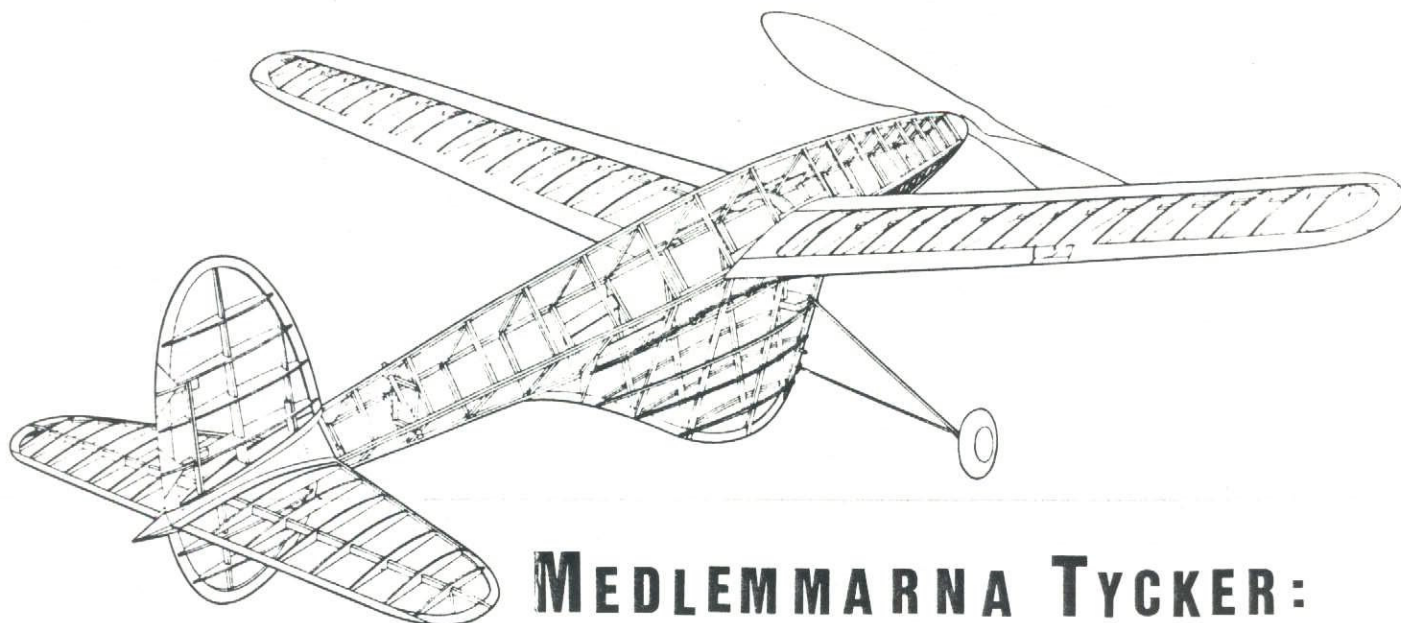


Fig. 5

Fig. 5.



MEDLEMMARNA TYCKER:

Lars Andersson i Limhamn har skrivit ett långt och intressant brev till SOL ang. stadgeförslaget. Han nämner i början bl.a. att "...SMFF skall....företräda all modellflygverksamhet i Sverige". Därefter följer en lång utveckling, där Lars Andersson såsom sekr. i Skånes Modellflygförbund ser ett samband mellan SMFF's kris och dess ensidiga satsning på tävlingsverksamhet, trots att en stor majoritet av förbundets medlemmar ej är tävlingsinriktade.

Sista delen av brevet vill vi återge "in extenso":

"....För att återgå till ämnet betr. oldtimer vill jag konstatera att modellflyget i Sverige är en relativt liten intresseinriktning. Det gäller därför att hålla samman och ej splittra upp i olika grupperingar.

Konkret vill jag därför framföra att vi ej bör bilda en särskild organisation - SRI-historien avskräcker. Det kan betyda motsättningar, och flertalet oldtimerflygare tillhör ju redan de etablerade klubbarna.

I avvaktan på en ev. ny organisation av SMFF vill jag därför föreslå att det på förbundsmötet i Sundsvall framföres krav på en arbetsgrupp för oldtimer inom friflyggrenen. Sammansättningen av arbetsgruppen kan vi begära att få anstå med till efter det möte Du utlyst i samband med SM. Fördelarna med en sådan konstruktion blir flera:

Vi kan få utsändningar med föreningsbrev i SMFF:s namn.

Medel till verksamheten måste vi till

Forts. nästa sida!

"Vingarnas" tisdagsträff den 3 juni 1986.

"Vingarnas" styrelse återupplivade en gammal tradition med en tisdagsträff på Gärdet. Tills vidare blir det en gång per år, i år inföll den i början av juni.

Måndagskvällen hade varit helt underbar varm, stilla, fylld med blommor och bin..... men denna kväll var gräset vått och himlen mulen.

En talrik samling "gamlingar" ställde dock upp. Här sågs förstås Sune Stark, som hann knäcka propellern på sin 1937-års Wakefield. Åke Roggentin hade med sig fru och gamla "Kungsörnen", som fick ligga kvar i väskan. "Bananen" kom med fru men utan "Balder" - "måste spara på framträdandena, det är min sista modell."

Gösta Hellström hade byggt en kopia av en gammal stavmodell. Ture Skoog var där, Ejvind Olsson, Bo Modeer, Mats Ljungberg, Arne Blomgren, Örjan Gahm, Jan Jangö fotograferade och noterade för Allt om Hobby. Rolf Holm kom med en nybyggd Odenmanmodell "Viking" - även "Kondor" kallad (VM 2:an). Roland Thidholm och ytterligare några var där. Referenten med sonen Lars hann flyga några starter med en gammal och en modern 75-cm "kärra".

Styrelsen hade med ett antal termosar med kaffe och dopp och det värmdes gott i aftonsvulkan. -Så blev det även ett 51-årsjubileum!

Forts. från föreg. sida:

...en del kunna få av SMFF. Därjämte bör vi kunna uttaxera en avgift från oldtimerflygarna till arbetsgruppen, motsvarande tidigare "medlemsavgift". Man kan också tänka sig möjligheten av att en del av startavgiften i oldtimertävlingar tillfaller arbetsgruppen.

Intresset för oldtimer bör kunna stimuleras genom att en eller flera oldtimerklasser tas med i olika friflygtävlingar.

Visst samarbete med Modellflygnytt bör kunna etableras.

Intresset för Oldtimer är växande (kanske inte minst därför att dagens tävlingsmodeller i friflyg blir allt mer extrema och allt mindre påminner om flygplan). Att arbeta inom SMFF:s ram kan betyda att vi får ännu fler intresserade även bland juniorerna.."

Lars Andersson

★★★★

Efter ett givande utbyte per telefon med Arne Andersson i Nyköping om bl.a. regler i allmänhet och om den i USA så populära .020 skala-oldtimerklassen i synnerhet, fick red. senare ett brev, varur vi saxar några rader: "...Skickar dig en annons till Oldtimer, hoppas att den får plats!

Vi pratade lite om oldtimermodeller -naturligtvis ska de byggas efter ritning på den gamla modellen, med rätta mått, profiler och material, annars är ju hela idén förfelad. Om man skalar ned en ritning och bygger

efter denna, då håller man ju på med skalaflyg av modeller!

Så har vi F-klassen, den skulle ju snart dö ut om man var tvungen att ha gamla motorer, men det finns ju nya replika; det går ju inte att komma med en glödstiftare i en modell, som aldrig har haft det. Det enda jag kan tänka mej är att man får ha termikbroms på modellerna, annars bör de byggas så nära originalet som möjligt, utan att vara 'petig'.

JAG TÄNKTE ATT JAG SKULLE SÄTTA UPP ETT PRIS, EN TIGER II, TILL BÄSTA KSAK-MODELL PÅ OT-SM 1986...!

Skriv gärna en rad om det, så kanske det blir fler KSAK-kärror i luften!"

Arne Andersson

★★★★

Arrangör stoppade Oldtimare

Vid den årliga nattävlingen i Sundsvall vägrade arrangörerna en person att delta i Oldtimerklassen, med åberopande av att han var utesluten ur SMFF. Trots påpekande att medlemskap inte erfordras i SMFF för deltagande i Oldtimerklassen vägrade arrangören att sända inbjudan och godtaga en anmälan till tävlingen.

Sedan personen ifråga kontaktat ordf. i SMFF kunde konstateras att arrangören av Natt-tävlingen handlat fel. För undvikande av liknande misstag från andra arrangörer av friflygtävlingar, och då även Oldtimertävlingar, lämnas följande upplysningar:

Forts. sidan 22

→ **ANNONS** ←

TILL SALU: Nordec R.G.10 från 1948: 600:- m.fl. oldtimer-motorer från 0,8 cc till 10 cc, även hundratals olika delar till framförallt 50-talsmotorer.

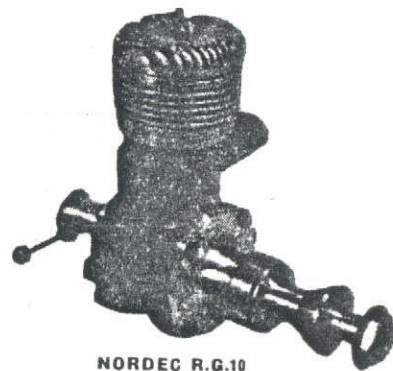
TILL BYTE finns många motorer, mest dieslar och bensinare ; även många modellböcker av t.ex. Grant, Bowden, Moulton, Russel, Warring, Wentzel, Martin m.fl., inkl. HOBBYBOKEN 1943, 1946, 1947/48, 1949, 1952, 1960, 1961 ; dessutom hundratals utländska & svenska hobbytidningar. Listor skickas mot porto - ange önskemål!

ÖNSKAS MOTORDELAR: cylinderenheter till Allbon Bambi, Cox Tee Dee .010, FD Cadet, Frog 150-D, Frog 349, V.T. 0,25 cc.

ÖNSKAS HOBBY-TIDNINGAR: en del Aeromodeller före 1939 ; de flesta Model Aeroplane constructor ; en del ex Model Airplane News före 1935 m.fl., likaså svenska tidningar som Hobby, Hobbymagasinet, Modellflygtidningen, Nordiskt Modellflyg m. fl. + Teknik för Alla 1,2,3,10,14/1940 , 32/1941, 44/1943, 2,10/1945, 5,12,15,24/1946 5/1947, 14,19,23/1952, 20/1953.

ÖNSKAS FLYGTIDNINGAR: enstaka ex av Aero, Flygtidningen, Nordisk Flygtidning, Svensk Flygtidning, Vingar samt Looping 1 & 5/1951, 3/1952.

ÖNSKAS ÖVRIGT: äldre, svenska modellbyggsatser, spec. gummi och Jetex. Sten Persson, Pålsluckegatan 26, 302 30 Halmstad. Tel. 035/104943



NORDEC R.G.10

JETEX!

LANGFLYGANDE JETEX-MODELLER



VAMPIRE och FLYGANDE VINGEN
— två sensationella ritningar i full skala i samma byggsats med rikligt balsamaterial m. m. för bygge av endera. Spännvidd 400 och 700 mm.

I förhoppningen om att en JETEX-spalt skall förbli ett kommande inslag i OT-tidningen, liksom i våra syster-publicationer i andra länder, presenterar vi denna gång en känd TFA-ritning i skala 1:2 - lätt att skala upp med hjälp av en Xerox-apparat.

I OLDTIMER 2/85 vidarebefordrade vi en rapport om att nytillverkat Jetex-bränsle var på väg. Ett år senare kan vi konstatera att uppgiften var endast delvis korrekt. Både i USA och i England har nytt bränsle tillverkats de senaste två åren, men tillverkningskostnaderna är så höga att ingen vågar sig på masstillverkning utan att vara säker på en stor marknad. En dylik marknadsundersökning i England gav nedslående resultat, varför nytillverkning där lagts på is. Samma sak gäller för tändtråd, men då flera eleganta alternativ i form av el-tändning finns, är detta ej ett så stort problem.

Ett "problem" då det gäller bränsle är paradoxalt nog att originalbränsle fortfarande kan fås från olika håll till lägre pris än vad som angetts för nytillverkat dito! Via annonser i utländska hobbytidningar och s.k. bytesblad kan man hålla sig underrettad om priser och tillgång. Då och då gör sig någon av med lager av original-Jetex-artiklar och sålunda var i juni tillgången på färsk tändtråd (i aluminiumfolieförpackningar av amerikanskt ursprung) så god att man kunde få mängdrabatt om man köpte ett dussin förpackningar!

| | |
|------------------------------|---------|
| Några prisexempel: | |
| Motorer: JETEX 50B och 50C | \$5.00 |
| JETEX 50 HT | \$4.00 |
| JETEX PAA-Loader 150 | \$10.00 |
| JETEX Scorpion 600 | \$12.75 |
| Bränsle: för 50C förp. om 10 | \$3.50 |
| för 150 förp. om 40 | \$14.00 |
| Tändtråd i rund ask | \$2.00 |
| Tändtråd i alum.förpackn. | \$2.00 |

Jetco och Berkeley Jetex 50 byggsatser från \$8.00 - \$12.00.

Dylika erbjudanden återkommer då och då och jag kan ev. åtaga mej att förmedla pris och adresser till hugade spekulanter, och även att ta hem sådana artiklar. Priserna ovan är typiska för dagsläget, men kommer säkert att stiga.

Efterlysning 1

VEM HAR TRYCKTA FLAK TILL S.ISACSONS JETEX SKALA-BYGGSATSER A-32 LANSEN, J-35 DRAGEN och MIG 15 ATT FOTOKOPIERA ÅT UNDERTECKNAD??
JETEX-BELÖNING UTLOVAS!!

Sigurd Isacson presenterar:



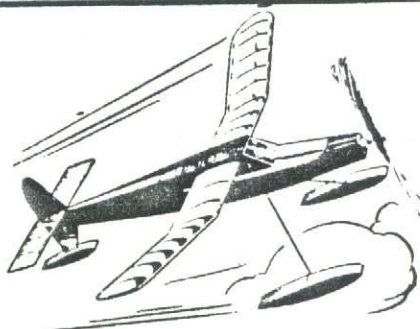
DURAJET

tävlingsmodell för reamotorn JETEX "350", oslagbar i höjd- och tidsflygning!

Någon som har byggsats och/eller ritning till denna modell?!

Sten Persson

Efterlysning 2



SIGURD ISACSON-sensation: tävlingsplanet som slår allt... och dessutom kan flyga på sjön

Silver- MÅSEN

Byggsats och/eller ritning till denna modell sökes fortfarande av Karl-Johan Eiroff i Halmstad!!

SUNNAVIND

'HALE'

och

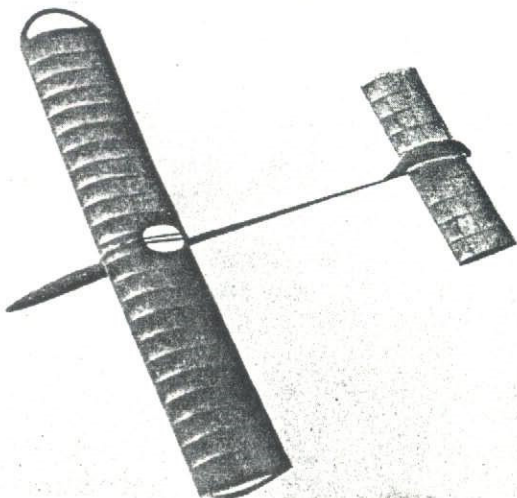
'QUAX'

ATT de moderna friflyg-segelmodellerna (FlA) härstammar från Skandinavien känner väl de flesta till - beteckningen "Nordic" är fortfarande vanlig utomlands. Inte minst i Sverige har vi alltså stolta traditioner att försvara, vilket vi gör - ibland!

Att döma av tävlingsreferaten i utländsk press på 40-talet såg man med skepsis på svenskarnas och finnarnas spinkiga "pod-and-boom" eller "stick"-modeller med sina tunna välvda profiler. Efter ett tag fann man dock för gott att följa efter, och resten är ju historia.

I England hade man knappast någon "modern" segelplanskonstruktion efter kriget och Sigurd Isacsons "Sunnanvind" anammades så småningom. Den sålde bra som byggsats och efter många tävlingsframgångar dök den även upp i en dubbelt så stor version. Ritningen till denna version finns bevarad och kan idag köpas för £ 2.80 hos Ben Buckle - det är faktiskt denna modell som svävar som vinjett över dessa rader.

På de närmaste sidorna presenterar vi två mindre kända, svenska segelmodeller, Sven Olle Ridders "HALE" och Bertil Dahlqvists "QUAX".



"HALE"

Den förra presenterades i engelsk press sålunda:

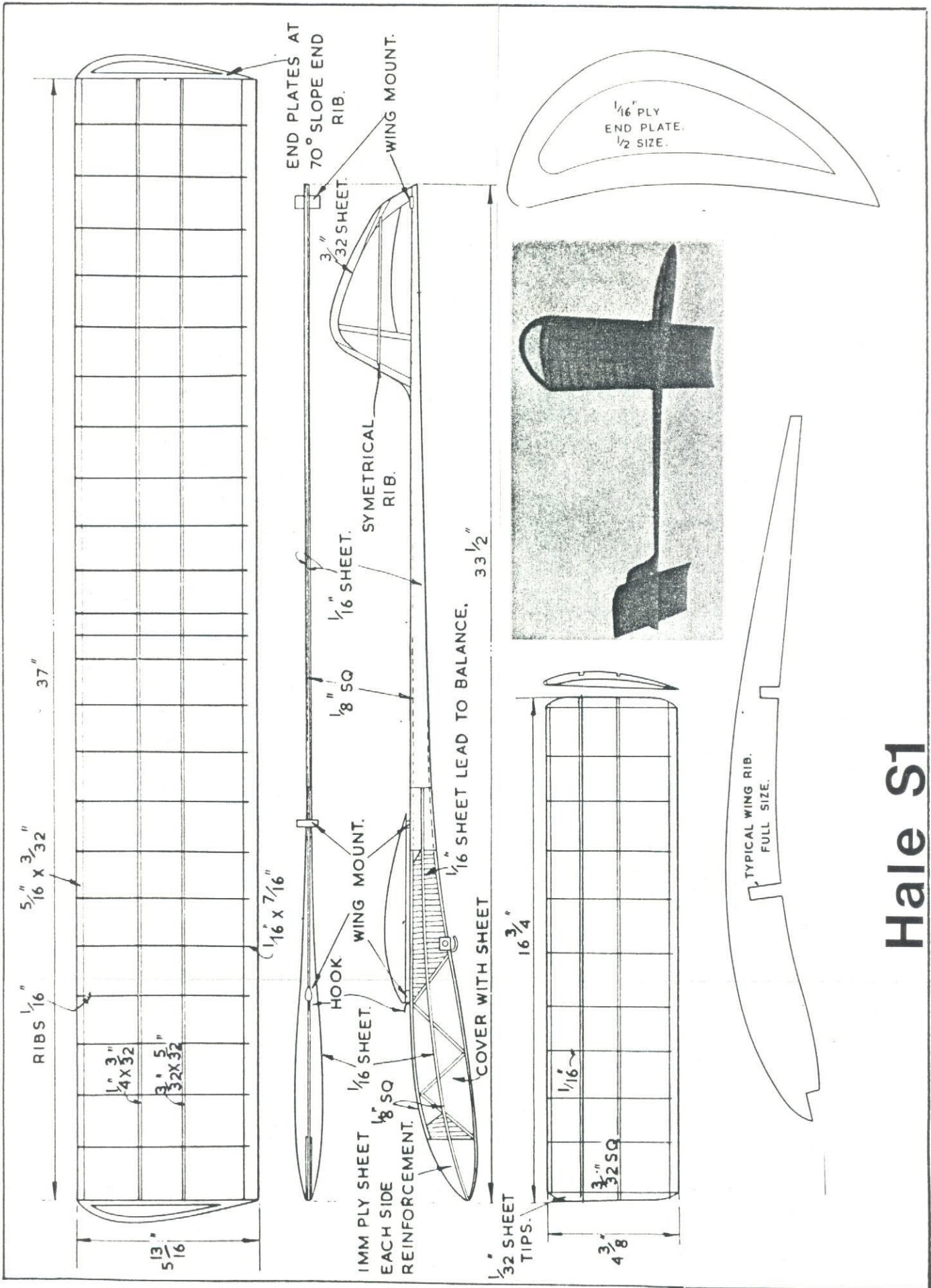
"Svenska modellbyggare har utvecklat en typ av segelmodeller, som är helt och hållet deras egen. Vanligtvis har de vingar med parallell korda med antingen ändskivor eller vingöron; kropp i form av en smal pinne, som i nosen övergår i en strömlinjeformad utfyllnad; samt stabilisator med lyftande profil och parallell korda. Man har dessutom tillgång till ett brett urval S.I.-profiler, vilka i hög grad bidrager till den höga prestandan. Här i landet är den mest kända av dessa svenska konstruktioner förmodligen S. Isacsons "Sunnanvind", som har blivit väldigt populär i byggsatsform."

"Den här beskrivna modellen, "Hale", är en något mera avancerad konstruktion, byggd på "Sunnanvinds" enkla principer. Den erbjuder betydligt förbättrad prestanda till priset av en något mera komplicerad konstruktion. Den är byggd helt av hårdträ, med undantag för stabilisator-spryglarna och fenan, som är byggda i balsa.

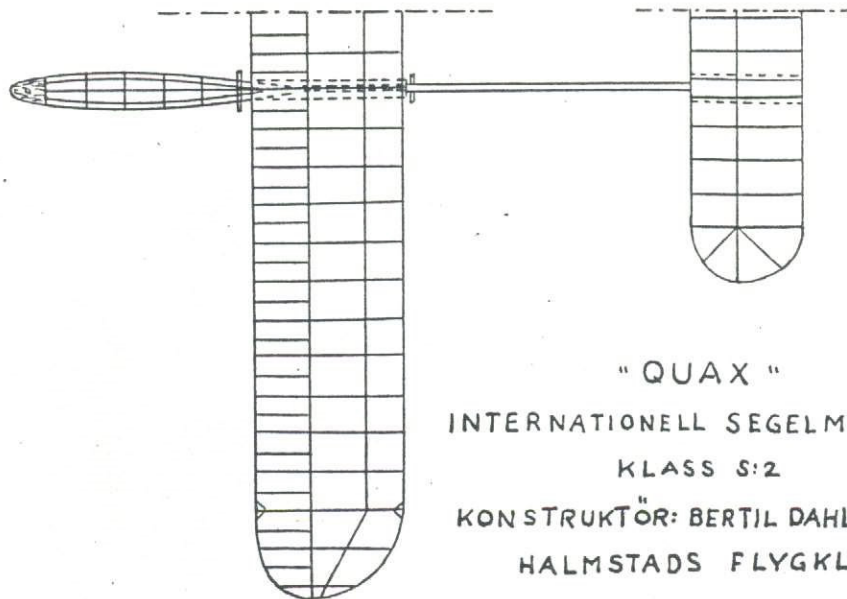
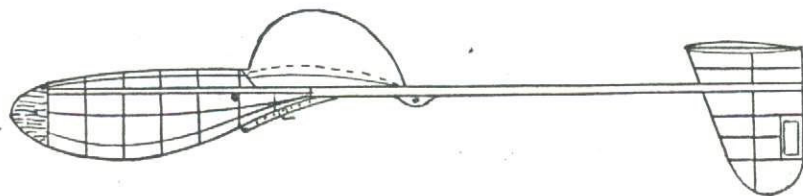
Lennart Sundström var den förste som visade upp denna modell i England, och det i "omöjligt" väder på Eaton Bray. Trots den skenbart ömtåliga konstruktionen - både vinge och skjärtparti svajade fullt synbart vid uppdragningen - flög den vid varje start ur sikte på 1-2 minuter, men återfanns utan minsta skråma".

Dimensionerna finns på ritningen här intill, tilläggas kan att vikten anges till 170 - 190 g.

Forts. på sidan 25



Hale S1



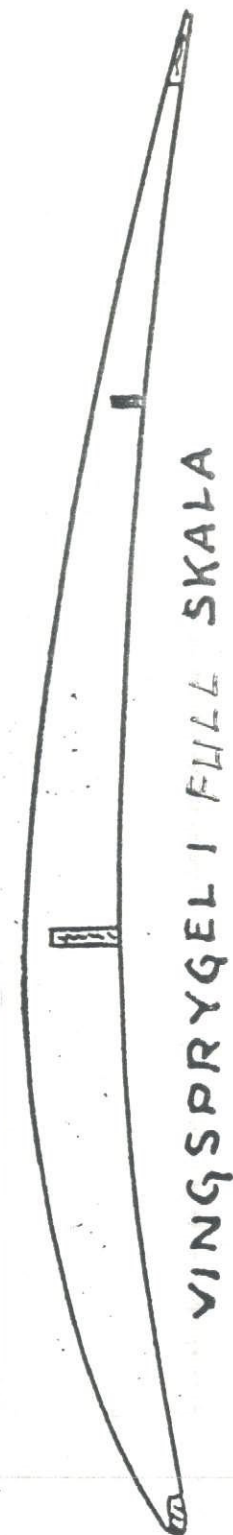
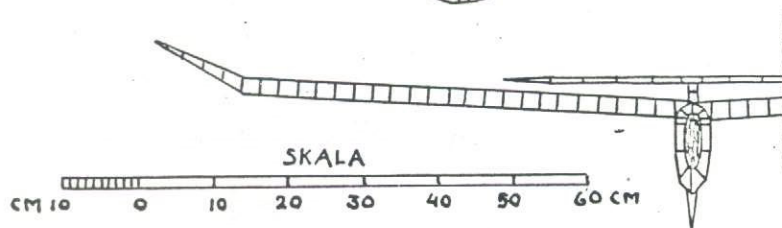
"QUAX"

INTERNATIONELL SEGELMODELL

KLASS S:2

KONSTRUKTÖR: BERTIL DAHLQVIST

HALMSTADS FLYGKLUBB



DATA:

SPÄNNVIDD: 134 CM

MAX KORDA: 20 CM

VFORM: 10 CM

VINGYTA: 25 DM²

PLANBELASTNING: 16 G/DM

LÄNGD: 105 CM

KROPPSSEKTION: 56 CM²

NEUTRAL STAB. PROFIL

STJÄRTBOM AV

5x15 MM FURU.

SPRYGLAR AV

2 MM ASP

OM "QUAX" skriver Bertil Dahlqvist: 1943 i juni månad kom Sigurd Isacson till Halmstad för att arbeta på Flygindustri. Han ersatte den legendariske Sven Hjalmerus, som tragiskt omkommit vid en flygolycka någon månad tidigare.

Modellflygarna i Halmstads Flygklubb samlades omkring honom en kväll och insöp de nya teorierna om Reynoldska tal, starkt välvda profiler m.m. Samtidigt drogs riktlinjerna upp för en S1:a, konstruerad enligt dessa teorier. Det blev "Reynold" (se Hobbyboken 1944!). Ur-"Reynolden" byggdes kollektivt på någon dag till ackompanjemang av referat om Gunder Häggs första seger i USA.

Provflygningarna blev en succé. Flygtiden fördubblades faktiskt och modellflygarna i Halmstad såg fram mot det stundande SM med guldglitter i ögonvrån...

Vi disponerade en slöjdsal i en skola, men denna var stängd under sommarlovet så vi hyrde ett rum i en gårdsbyggnad strax intill den numera försvunna "Bolma-banan". Här brann flitens lampa långt in på småtimmarna. En armada av "Reynoldar" såg dagens ljus och dessutom en mängd andra modeller, däribland den här reproducerade, "Reynold"-inspirerade S2:an kallad "Quax".

Forts. på nästa sida!

Forts. från föreg. sida....

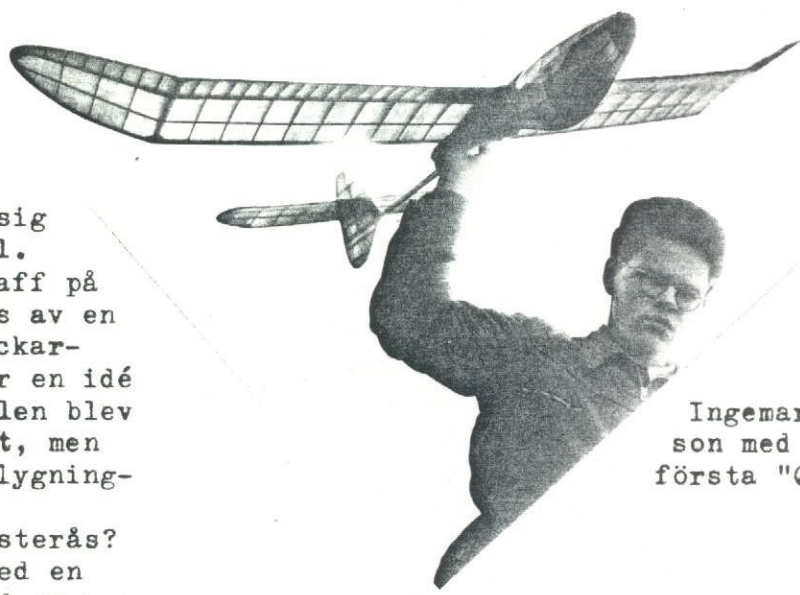
Namnet tillkom efter den tyska flygfilmen "Quax - alla tiders flygare". Dagligdags kallades den dock för "Toffeln". Det var undertecknad och Kryll, även lyssnande till namnet Ingemar Nilsson, som slog sina kloka huvuden ihop och åstadkom underverket, och Ingemar byggde det för SM. Första versionen hade neutral stabbe, men det var först sedan denna ersatts med en bärande med välvd profil, som den visade vad den dög till.

På klubb tävlingar under hösten och vintern stannade den sällan uppe kortare tid än 4 minuter (vinschlinans längd var 200 m.) och visade sig i det mesta vara en bra modell. Den försågs också med bromsklaff på ena vingen. Klaffen reglerades av en timer, gjord av en stympad väckarklocka. Jag tror det var efter en idé av Sven Hjalmerus. Störtspiralen blev dock av det vildsintare slaget, men förhindrade i alla fall bortflygningar.

Hur gick det då vid SM i Västerås? Jo då! Ebbe Åkesson vann S1 med en "Reynold", Stig Persson S2 med en "Ikaros" (tror jag) och Kurt Nilsson, numera Lennå, kom på 3:e plats i S3 med en egen konstruktion. Halmstad Flygklubb blev komet-klubben, Stig Perssons modell återfanns senare 52 km från startplatsen och detta godkändes som svenskt rekord, så visst fick vi lön för mödan!

Var hittar man?..forts. från sid 8:

- ★ SAMS, 2 The Drive, Blackmore End, Wheathampstead, Herts. England - har stor sortering byggsatser, ritningar och en myriard tillbehör för både inom- och utomhusfriflyg. "86 Yellow" katalog mot 4 internationella svarskuponger.
- ★ HOBBY HORN, 15173 Moran St.(B), P.O. Box 2212, Westminster, CA 92684 USA - störst av alla här nämnda. Har en del RC och el-flygtillbehör, men för i övrigt produkterna från de flesta tillverkarna av friflygmaterial, inklusive FAI, Jim Crocket, Pecks, SIG, R/N Models, Jetco, Comet, Micro X och, inte minst, massor av ritningar och byggsatser till OT-modeller. Stor katalog kostar \$ 2.00 + porto.



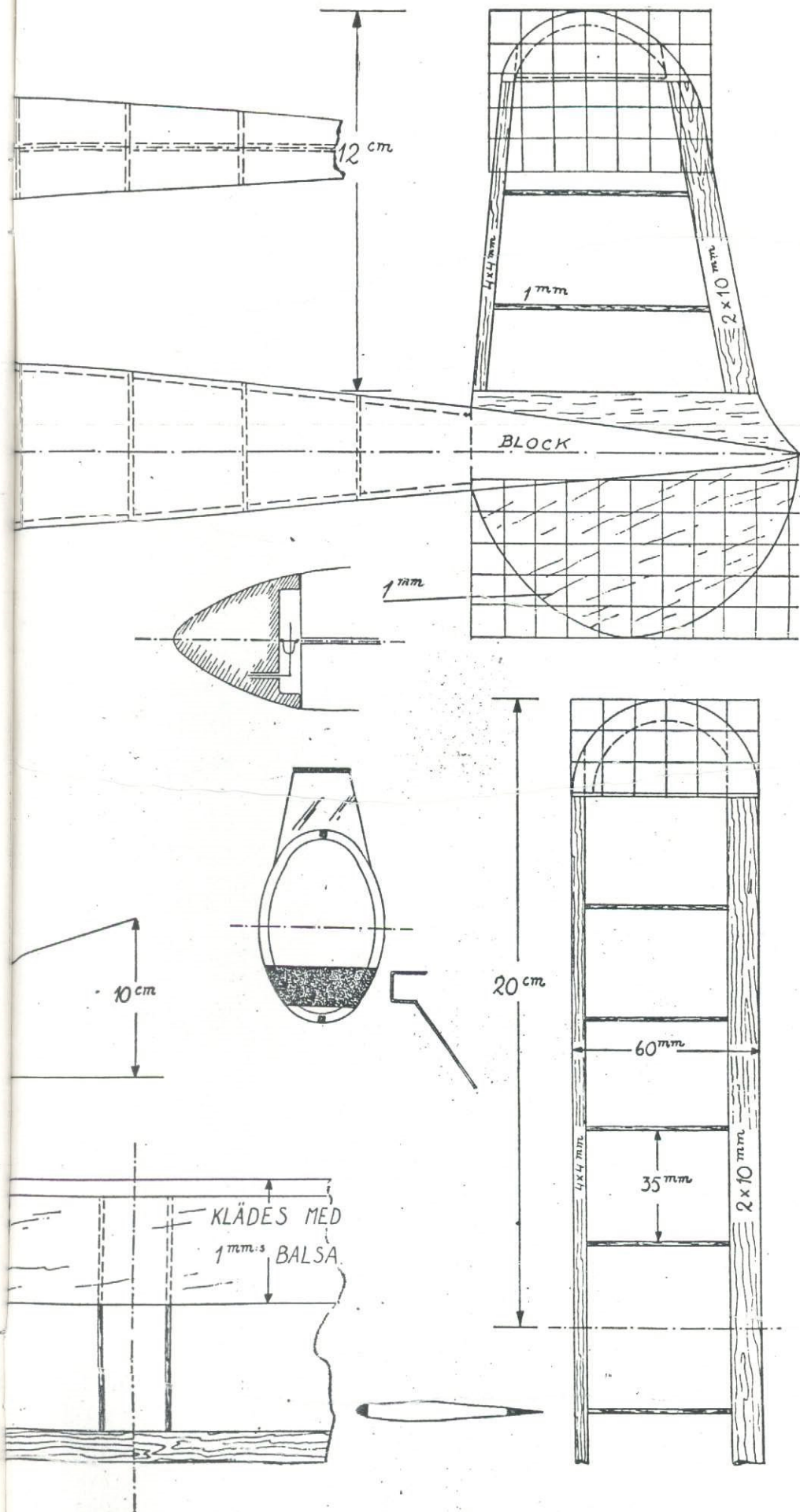
Ingemar Nilsson med den första "Quax".

Läs värt:

1968 MODEL AERONAUTIC YEARBOOK - nej, tyvärr inte en hel årsbok av F. Zaic, men en påbörjad årgång på 31 sid., nu utgiven av amerikanska friflygförbundet NFFS, 4858 Moorpark Ave., San Jose, CA 95129 USA för \$ 3.00 inkl. porto.

NFFS:s tidning "NFFS DIGEST" innehåller inte bara modernt friflyg utan även en hel del OT. Ett hett tips är att köpa 40 äldre ex för endast \$ 10.00 + porto, från samma adress som ovan.

EASY BUILT MODELS - HANDBOOK TO Balsa & TISSUE MODEL AIRPLANE BUILDING - en lång titel på en fin liten katalog över ritningar och byggsatser till gummimodeller, mest skala men även några OT, kombinerat med en illustrerad handledning för nybörjare om bygge av sådana modeller. Har bl.a. byggsatser till 127 cm (!) gummiskalakärror som Spitfire och Hurricane m.fl. - Kostar US \$ 1.50 + porto från Easy Built Models, 15 Ontario St., Grimsby, Ontario L3M 3G8 CANADA.



helst ojämnheter, ty då blir icke klädseln väcker.

Stjärtpartiet bygges på samma sätt som vingen. Aven har aro spetsarna klädda med ritpapper. Underfenan skäres till av ett tunt balsafлак samt klädes med japanpapper och limmas till kroppen. Fenan bör förses med ett litet trimroder, vilket underlättar trimningen i hög grad.

PROPELLER.

Propellern skäres antingen av balsa eller lind. Balsa är dock att föredraga på grund av sin jämförelsevis ringa vikt, men å andra sidan blir en lindpropeller starkare och tål således även den hårdaste landning. Propellern förses med en spinner, i vilken frigången är anbragt. Konstruktionen framgår av ritningen. Är propellern av balsa bör den klädas med japanpapper samt ytbehandlas med zaponlack.

KLÄSEL OCH IMPREGNERING.

Vinge, stabilisator samt fena klädas med japanpapper. Fibrerna i detta skall gå parallellt med planet's längdriktning. Papperet fästes med balsalim, som uppblandats med zaponlack. När delarna äro klädda sprutas de med vatten. Härtili är ett fixerrör, en sifen el. dyl. nödvändigt. När japanpapperet torkat strykes det med zaponlack. Mellan varje dopening skall vingen och stjärtpartiet spännas fast i bädd, så att delarna icke bli skeva. Tre dopeningar för vingen och två för stjärtpartiet är tillräckligt.

TRIMNING.

När de olika delarna monterats ihop är modellen färdig för trimning. Beträffande motorns styrka får modellbyggaren själv avgöra hur stor motor han skall ha till sin modell. Det beror ju alldeles på vilken propeller han använder, hur tung modellen är o. s. v. Modellen skall stiga i spiral, och därför riktas propelleraxeln en aning uppåt samt åt höger. När så modellen stiger i en brant båge kan den icke överstegras, ty den viker i stället hela tiden av åt höger. Genom att kunna ha propellern uppåtriktad på detta sätt får man ut propellerns effekt till sista varv.

Ulf Hallvig. Magnus Gerne.



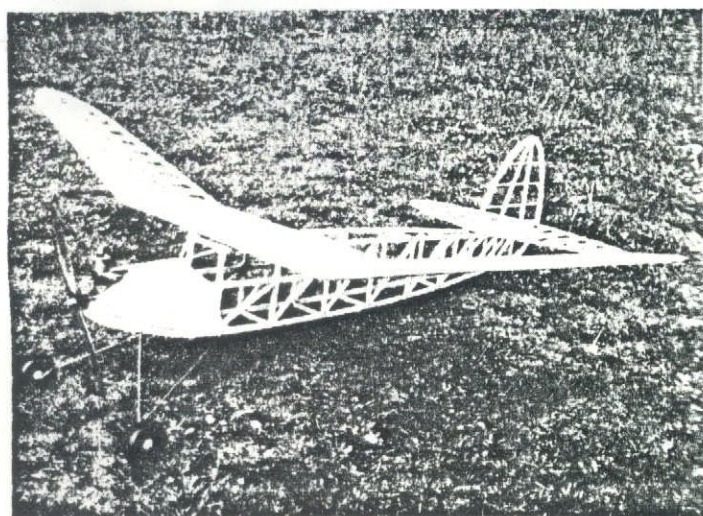
Forts. från sid. 4
....ogiltig flygning.

4. Närmast original-friflygtävlingarna är "Flying Fifteen". Alla modeller före 1951 är tillåtna och alla motorer likaså. Den enda begränsningen är bränslevolymen 7,5 cc. Den vanligaste modellen har en Mills 1,3 cc, som går c:a 4½ min. på den tillåtna bränslemängden. Vanlig spv. är 120 cm. Förra årets vinnare hade en flygtid på 32 min. Normalt används en 2-kanalsradio för att spara vikt.

5. En mycket uppskattad form av tävling är ett slags konstflygning. Här användes samma flygfigurer som i RC "stand-off" och "sport scale". De tävlande väljer ett antal figurer att flyga, t.ex. liggande åtta, horisontell triangel, touch-and-go etc.

Våra meetings har vanligtvis 2 eller 3 av ovanstående moment och de flesta tävlande har med sig en modell för varje moment. Det befärades när vi började tävlingsflyga att tävlingsmomentet skulle förstöra nöjet, men det blev tvärtom! Förra året på ett 2-dagarsmeeting ställde 110 flygare upp för att delta i två eller tre tävlingsmoment; inte dåligt för en sport, som använder "bortglömda" FF-konstruktioner!

Oldtimer-modeller är så lätta att flyga att alla kan göra det och vi försöker att få alla flygare på olika nivåer att delta genom att inte rida för hårt på reglerna på typiskt engelskt manér. Vi har en regelkommitté där vi går igenom regler och ändringar varje vinter och där kan varje SAM-35-medlem säga vad han eller hon tycker. Helt demokratiskt.



Sten Perssons "Red Zephyr" 1972

Avslutningsvis hoppas jag att ni tycker om några av våra idéer för att öka nöjet på flygfältet.

HAPPY LANDINGS

BEN BUCKLE.

P.S. De som är intresserade av den här formen av oldtimer-flygning rekommenderas läsa den engelska tidskriften "Radio Control Model World". Även alla de övriga stora modellflygtidningarna i USA och England har såväl stående spalter som ritningar och referat från RC OT-flygning.

Thomas Nathanson
Box 47
430 24 Väröbacka.

En experiment-modell.....Forts.
från sid. 9

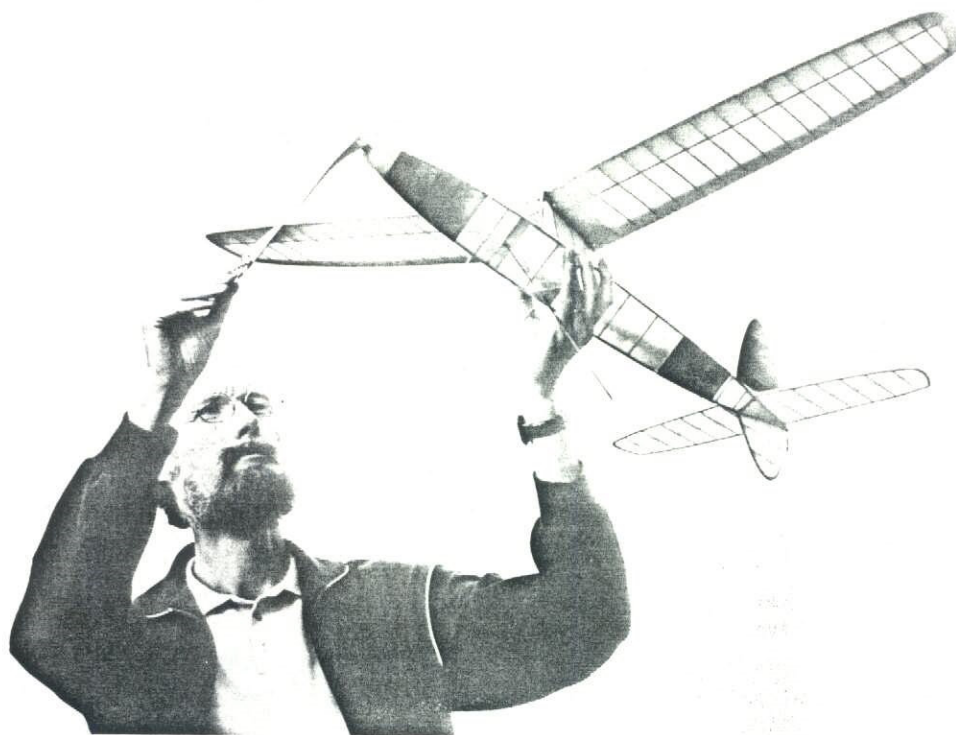
..skjärten för att tjäna som stötdämpare och sedan jag satt fast TP betydligt stadigare försökte jag mej på en markstart med fullt uppdragen motor. Det blev en fantastisk upplevelse: modellen lyfte frambenen - jag menar landningsstället - ungefär 3 dm från marken, höll dem där under 15 minuter innan gummit hunnit snurra upp, medan den långsamt dansade runt med skjärten stadigt på marken! Hälften av mina bekymmer var nu över! Jag hade fått framdelen att lyfta och det enda återstående problemet var att få bakdelen att lyfta samtidigt. Maskinen hade visat sig vara helt stabil och gångtiden överträffade mina vildaste förväntningar.

Nu håller jag på att omkonstruera skjärtpartiet och jag blir tvungen att offra en del av gummit - och därmed prestanda - för att få ordning på ornithopter-stabben och den något ovanliga fen-autogirokonstruktionen (se fig. 2) .

Jag hoppas få den färdig i tid för resan till Amerika med resten av det engelska laget. Även om det kan verka onödigt så är det förmodligen bäst att hela laget åker med, utifall något oförutsett skulle hända med min modell..

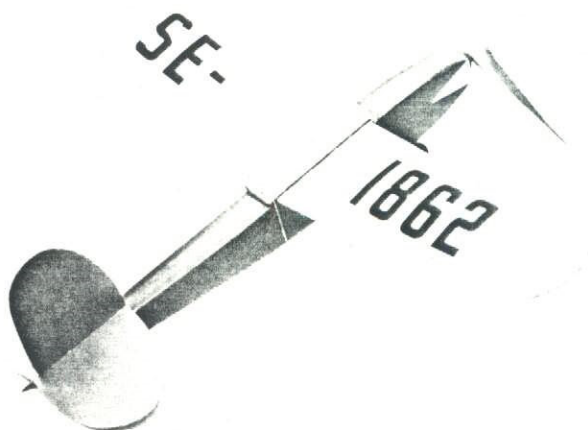
T.L. Toseland

/ Vi beklagar att vi aldrig mer hört något från artikelförfattaren. - red./



K-J Eiroff med
tjusig "Clipper"
Wakefield.

Kurt Sandbergs
långvingade "Jekel"



Viléns "Sparvhöken",
här byggd av S.Persson

INBJUDAN TILL

ÅRSMÖTE OCH OLDTIMER - SM 13 - 14 SEPTEMBER 1986

1. ÅRSMÖTE på Ålleberg den 13 sept. Vi samlas kl. 15.00 för "incheckning", besök å segelflygmuseet samt, förhoppningsvis, flygning och samvaro i största allmänhet. Tag alltså med små friflygmodeller, gärna skala, Jetex etc.!. Under eftermiddagen finns tillfälle att äta middag, pris c:a 35-40:-. Själva årsmötet börjar 18.30 under ledning av Sven-Olov Lindén med bl.a. diskussion om stadgar och tävlingsregler ; anförande av bl.a. Sigurd Isacson; filmföreläsning ; visning, försäljning och byte av medhavda Oldtimerprylar; fika (kaffe & bullar för 15:-..) och modellflygprat!
OBS! Även om Du inte deltagar i SM-tävlingarna är Du välkommen till årsmötet - men skicka in anmälningsblankett!
2. OT - SM den 14 sept. på P4:s övningsfält i KLAGSTORP, 7 km söder om Skövde. De som åker direkt till tävlingen kan i förväg kontakta Nils-Olof Gustavsson (tel. 0500/18282), övriga kör i samlad tropp från Ålleberg.

Tävlingsklasser:

Gummimotormodeller:

A2 = 0 - 50 cm spv

B2 = 50 - 75 cm spv

C2 = 75 - 100 cm spv

D = Wakefieldmodeller

Segelmodeller:

S1 = 0 - 100 cm spv

S2 = 100 - 250 cm spv

Förbränningsmotormodeller:

F = max 2,5 cm³ motor

Deltagande modeller ska vara konstruerade före år 1951, vilket vid behov ska kunna dokumenteras.

Tävlingen omfattar 3 starter/modell, en start i första perioden 11.00 - 13.00 och två starter i andra perioden 13.00-16.00.

Maxtid = 3 min. Omstart vid startförsök < 20 sek. eller motortid över 20 sek. i klass F.

Markstart för klass D. Segelmodeller 100 m startlina.

Startavgift: 30:- för första modell, därefter 10:- per modell.

Bifogade anmälningsblankett och startavgifter ska före 86 09 01 skickas till SHMFS c/o Sten Persson, Pålslyckevegatan 26, 302 30 almstad. Postgirokonto nr. 439 92 32 - 0.

Dunham Engineering

PRECISION ENGINEERS
DIE-CASTERS
VINTAGE ENGINES
 Telephone Up Holland (0695) 623706

Registered Office:
 12 LAWNS AVENUE
 ORRELL
 WIGAN WN5 8UQ

Dunham Orwick 64 £145. 50 - Winner of the Class 'C' Pylon, 1985 S.A.M. Champs.
 Dunham Elfin 2.49 £45. 70 - Winner of the Class 'A' Pylon, 1985 S.A.M. Champs.

The most powerful vintage 'two and a half' currently available.

| | | | |
|------------------|----------|-------------------|----------|
| Dunham Orwick 73 | £155. 85 | Dunham Orwick 32 | £117. 00 |
| Dunham Orwick 29 | £130. 65 | Dunham Orwick 32 | |
| Dunham Orwick 29 | | Glow | £82. 50 |
| Glow | £79. 10 | Dunham Mechanair | |
| Dunham Orwick 29 | | 6.9 c.c. Ignition | £91. 25 |
| Ign. Special | £113. 55 | Dunham 29 Diesel | £79. 10 |
| Dunham Valkyrie | | Dunham Viking | |
| 4.9 c.c. Diesel | £86. 15 | 4.9 c.c. Ign. | £90. 60 |

Oliver Battleaxe 2. c.c. - A side port diesel originally produced in 1946 by John Oliver. With the full co-operation of John Oliver Engineering, we are producing both the 2 c.c. single cylinder and also the 5 c.c. twin cylinder versions.

Oliver Battleaxe 2 c.c. £64. 40 Oliver Battleaxe 5 c.c. Twin - Price to be announced.

Dunham Orwick 64/73 Silencer & Throttle £14. 40 each; Dunham Orwick 29/32 Throttle £13. 80; Dunham Orwick 29/32 Silencer £8. 05. All Dunham Orwicks are radial mount. Beam mount lugs are available upon request, price £6. 00 per set.

A C C E S S O R I E S

| | | | |
|--------------------------|---------|----------------------------|--------|
| 3.6 volt Ignition Coil | £11. 50 | 3/8 x 24 t.p.i. Spark Plug | £3. 40 |
| 10mm Spark Plug | £2. 90 | Made-up H. T. Lead fitted | |
| 1/4x32 t.p.i. Spark Plug | £11. 80 | with 10 K resistor, 12" | |
| Brass Cased Condensor | £2. 30 | long | £1. 70 |

Transistorised Ignition Coil System - A small electronic unit designed to eliminate sparking at the C.B. points, which can be a major cause of interference. The unit is compact, easy to fit and compatible with all makes of ignition coil. £11. 50.

ALL DUNHAM ENGINES HAVE BEEN PASSED BY THE S.A.M. ENGINE
 COMMITTEE FOR USE IN VINTAGE COMPETITIONS.

NOTE

For an illustration of the Dunham range of engines, see the January & December 1985 editions of the RADIO MODELLER.

U.K. Postage :- Accessories £0. 60; Engines £2. 35.

POSTAGE TO SWEDEN :- The first engine £6. 45 (Insured air parcel post) and £1. 00 for each additional engine.