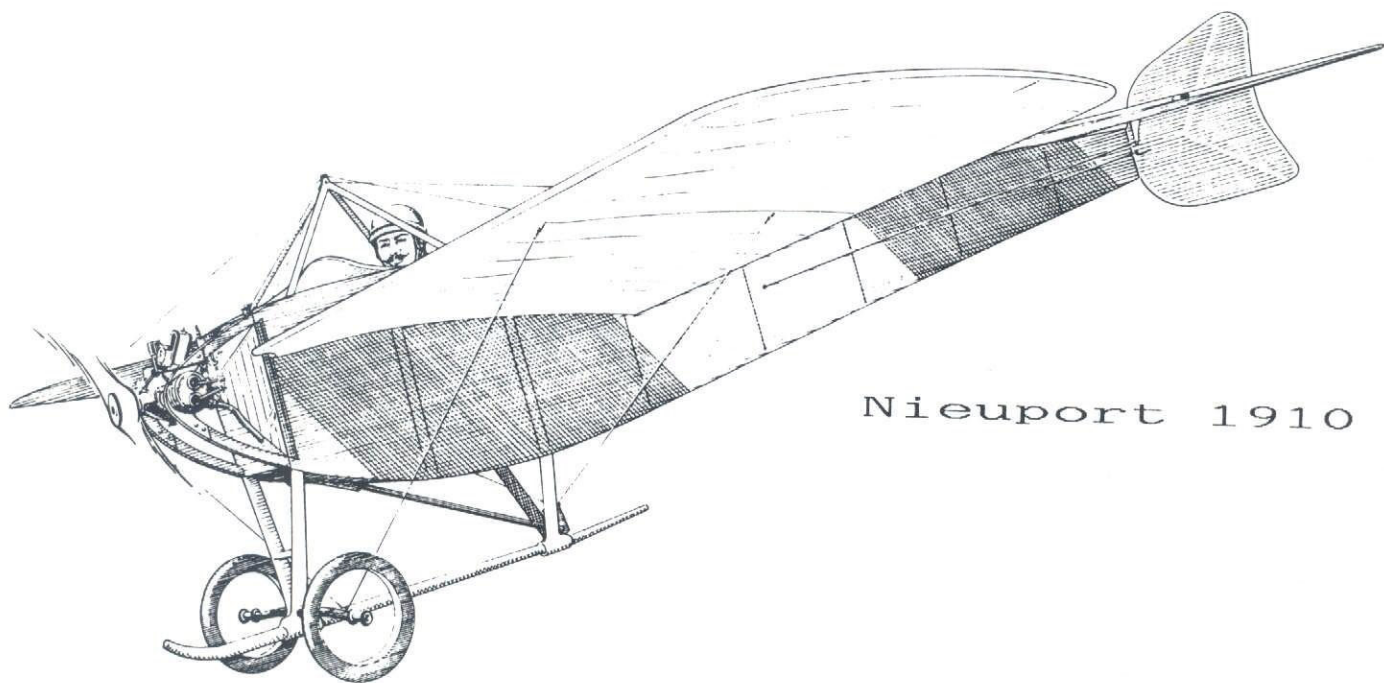


GOLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 2. 1987



Nieuport 1910

Ritningar.

Högmäsoflyg!

Flying Fifteen.

Regler - Debatt !

Minns du Alfa-kola ?

Pirelli - in memoriam.



"Oldtimer"

Organ för Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap

Ordf. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro.

Tel. 019/ 18 21 79

Postgiro 88 66 95 - 6 Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap c/o Hans Schmitterlöw.

Årg. 16 Nr 2/1987. Medlemsavgift 75:-/ år.

Detta nummers red.: S.-O. Lindén.

Dags att bredda

Oldtimer-utbudet ?

Hittills har vi varit enbart inriktade på oldtimer-friflyg. Det är ju rätt naturligt, det var ju med dessa grejor modellflyget startade.

Nu har vi kommit långt, långt fram i teknisk utveckling. Och handen på hjärtat ! Var det inte så att du ville efterlikna något av de stora planen då du knåpade ?

Visst byggde du väl någon skalamodell och tänk om man fått den där Stinson SR-7 att flyga ? Men det gick inte ! Min byggsats var full av kristidsmaterial. Byggsatsen från Wentzels var av asp ! Visst blev det en modell, men "bara" som prydnad. Att jag satte en (för stor) propeller på mitt balsabygge av Miles Magister och lät den flyga (falla) från balkongen var ju ett utslag av önskan att få grejorna att flyga.

Jag finner det rimligt att vi tar upp såväl skalaflyg, radiostyrda oldtimers även linstyrda - när önskemålen kommer och om någon vill ta tag i regler och tävlingar - precis så som vi gjort med friflyget.

Carl-Gustaf Ahremerk har initierat till en **SKALATÄVLING** för friflygmodeller, som du finner reglerna för i Nr 3. 1986. Den 5-6 sept. ska vi träffas och flyga friflyg skala med gummimotor, kolsyre-motor, diesel eller glödstiftare upp till 1,5 cm³ t.o.m. Jetex kan man ha !

Hör med C.G. tel. 013-14 03 54.

OM REGELFÖRSLAGET

Om det tände ??? Jo då ! Här har varit både ord för och emot ! Några av tankarna finns på pränt i detta nummer. Begrunda regel-förslaget så att vi snabbt kan besluta oss för de regler vi vill ha, då vi träffas på årsmötet den 22 aug.

Inget är helt givet. DIN synpunkt kanske kommer att fälla avgörandet !

Nytt emblem.

Vår duktige tecknare Rolf Astervik har putsat på sin skiss till emblem för SMOS. Emblemet är nu utformat och beställt till nya plaketter, som kommer att utdelas som 1:a, 2:a och 3:e priser vid Oldtimer-Mästerskapet.



Som du kan se på tidningens huvud har Rolf också putsat på detta så att vi nu kommer att ha en snygg och likartad utformning på tidningen i framtiden - vare sig redaktionen befinner sig i Halmstad, Örebro eller annorstädes.

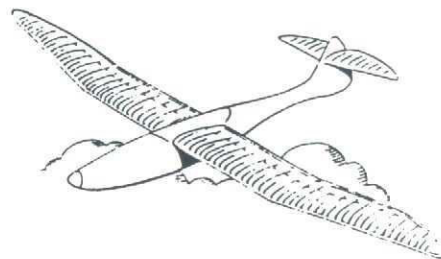
T-shirt - tröja .

Rolf Astervik har också förutskickat att han genom goda kontakter kan låta framställa T-shirts till mycket förmånligt pris. Skicka ett vykort till S.-O.L. eller meddela på årsmötet om du är intresserad !

OMSLAGET.

Varför inte bygga en skalamodell av Nieuport M 1 i skala 1:10 ?

Du kan beställa en ritning från Östergötlands Flyghistoriska Sällskap, Box 2058, 580 02 Linköping. Postgiro 12 27 05-7. Ritning 10:- + porto 5:- En publikation om "Nieuport IVG-Monoplanet" kostar 15:-



Oldtimers !

Ni har väl inte glömt Oldtimer-mästerskapen och årsmötet i Nyköping 22-23 aug.? Det är hög tid att anmäla sig nu! Anmälningstiden utgår den 12 augusti. Här en sammanfattning av den blivande stora händelsen !

Lördag 22 aug. Samling före kl. 12.00.
Tävlingarna börjar 14.00 och pågår till 18.00.
Klasser: A2,B2 och S2/S3.
På kvällen blir det årsmöte.

Söndag 23 aug. Tävlingsstid 09.00 - 13.00
Klasser: C2,D,S1 och F.

Startavgifter: 40:- för första modellen, 20:- för andra resp. tredje modell, sen är det gratis ! Allts max 80:- i startavgifter.
Du får delta med 2 modeller i varje klass om du vill.

Övernattning går att ordna, det finns över 100 bäddar att tillgå, så det bör räcka en stund. Pris per natt och bädd 50:- (eget sänglinne)

Anmälan och startavgifter skall inbetalas i förskott på postgiro 431 14 20-6, Arne Andersson.

Betalning för övernattning erläggs vid ankomsten.
Har du något att fråga om angående tävlingarna, så ring mig.
Gäller det årsmötet, så kontakta S.-O.Lindén.

Gör slag i saken nu, knalla iväg till brevlådan med anmälan !
Du kommer säkert att möta en massa trevliga människor här ! Vi ses !

Arne Andersson, Box 3028, 611 03 Nyköping tel.0155-868 52.

Årsmöte.

Medlemmarna av Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap kallas härmed till årsmöte i samband med årets mästerskapstävlingar i Nyköping.

Tid - lördagen den 22 augusti 1987 kl 20.00
Plats - samlingsalen på (fd) F11, Nyköping-Oxelösunds flygplats.
Ärenden - sedvanliga årsmötesförhandlingar*)
 behandling av regelförslaget.

Förslag - skall vara styrelsen tillhanda senast 10 augusti.

*) (Separat kallelse har utgått till alla medlemmar).

Styrelsen.

"Sven Wentzel"

"Sven Wentzel - en hobbyepok". Så kallas en tema-utställning på Stockholms Leksaksmuseum. Utställningen öppnade den 6 juni och pågår till i september.

Sedan en längre tid tillbaka har Stockholms Leksaksmuseum tillsammans med Lasse Wentzel planerat denna utställning.

Vad man främst vill visa är Sven Wentzels stora betydelse som fartgivare åt svenskt modellflyg på 30-talet, som på bara några år blev en ungdomens folkreligiosa. Även hans stora spridning av intresset för skalamodellbygge under 40- och 50-talen visas. Nästan allt från de här åren är borta, men inte helt försvunnet. Man har letat fram Tummeliten, Kungsörnen, Gladan och flygvapnets J 9 i skala 1:50 och massor av annat.

Oldtimerflyg är högmäsoflyg !



Oldtimerflygarna i Tostared. (Plan och motor inom parentes.)

Fr.v Lars Beijer, Vaxholm (Long Cabin, diesel); Gösta Leijon, Stockholm/Nyköping (Playboy, OS 20 fyrtakt); Staffan Leijon d:o (Flying Quaker OS 90 fyrtakt); Tomas Leijon d:o (Gladiator, Laser 45 fyrtakt); Thomas Nathansson, Väröbacka (Super Scorpion, ED Competition diesel); Per-Axel Eliasson, Stockholm (Playboy, elmotor). Ännu en Playboy med elmotor fanns på plats, men den flög inte.

Att oldtimerflyg är högmäsoflyg fick vi erfara vid modellflygträffen i Tostared - sydvästra Västergötland - den 13-14 juni. Man flög hela dagarna med 13 olika sorters radiostyrda modellplan: Oldtimer, nybörjarplan, dubbeldäckare, speed, elflyg, segelflyg, helikopter, skala, rävjakt, konstflyg, stora modeller, fläktflyg, experimentplan,

Strax före kl. elva på söndagen förklarades att arrangörerna kommit överens med kyrkoherden i den närbelägna kyrkan att under högmässotid skulle det bara få flygas med de tystaste planen. segelplan, elflyg och - oldtimer !

Så flög vi av hjärtans lust, på det sätt som anstår oldtimerplan: lugnt och fint, med måttligt gaspådrag.

Överhuvud taget var denna radioflygarträff en trivsamt historia. Greppet att låta varje kategori flyga för sig i en halvtimme eller en timma var lyckat, inte minst för publiken.

Arrangemangen var noga genomtänkta och genomfördes skickligt av Marks Modellflygklubb. Vi kände oss verkligen omhändertagna. När vi reste därifrån fick varje deltagare en fottéhandduk av hög kvalitet med arrangörsklubbens märke invävt. Ett minne och en påminnelse om att Marks kommun ligger mitt i Tygriket. Trevligt !

Ett tips: Nästa år kommer träffen i Tostared att hållas den 11-12 juni.

Gösta Leijon



Mest om HOBBY

Allt om Hobbys jubileumsbok, som återspeglar 20 års hobbykrivier har utkommit på Allt om Hobbys förlag. Pris 68:-
Modeller och veteraner passerar revy. För oss modellflygare är det intressant att i innehållsförteckningens bilder finna inte mindre än fyra medlemmar av Oldtimer-Sällskapet !

Forts. sid. 18.

Från papperssvala till Viggen !

Mfk Vingarna i Umeå drog igång en utställning om modellflyg på ovanstående tema. Medlemmarna gjorde ett jättejobb, men fick både beröm och framgång med sitt initiativ. Sedan Västerbottens Museum började med månadsutställningar var besöksrekordet 13.000 från en utställning om textil och vävnader.

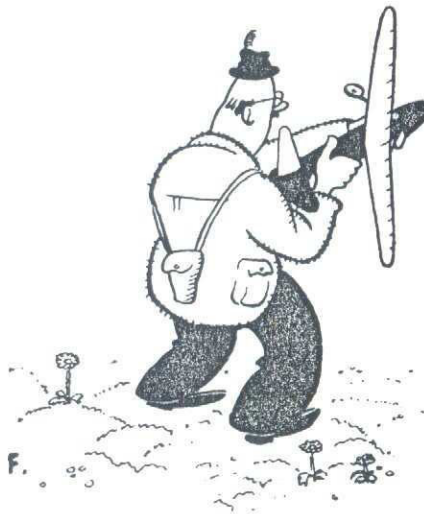
Forts. sid. 23.

PIRELLI

In Memoriam.

av Anselmo Zeri

översatt av S.-O.L.
från FFN maj-87



Rågummi kan tänjas 10000 %.....

Eftersom det är vanligt att skriva några rader, då en plötslig bortgång berör oss, är det nu tid att se på den sorgliga historien om vår älskade och saknade vän från så många lyckliga flygningar, den nu försvunna Pirellisnodden.

Dess saga börjar någon gång på 50-talet. Den producerades först för någon okänd användning. Några påstår att det var för att binda vinrankorna vid stödpålar, vi tycker det låter bra, och förknippar denna vår vän från så många år av vår ungdom med Guds nektar och vi förkastar varje orespektabel version såsom att påstå att det fanns behov av att hålla uppe kalsonger eller slipsar i rätt läge!

Emellertid alltsedan dess tillblivelse upptäckte modellflygarna dess goda kvalitéer och spred nyheten över världen. Användning av Pirellisnodden blev allmän, till de tävlandes tillfredsställelse, även om det var viss skillnad i kvalitét då och då, eftersom råmaterialet var en naturprodukt.

Sagan förlöpte problemfri många år, en liten förändring inträdde kring 1970 då Pirelli överlät skärningen av gummiarken till Filati-Lastex; en underavdelning.

Vi måste noga bemärka att Filati aldrig producerade något gummi själva!

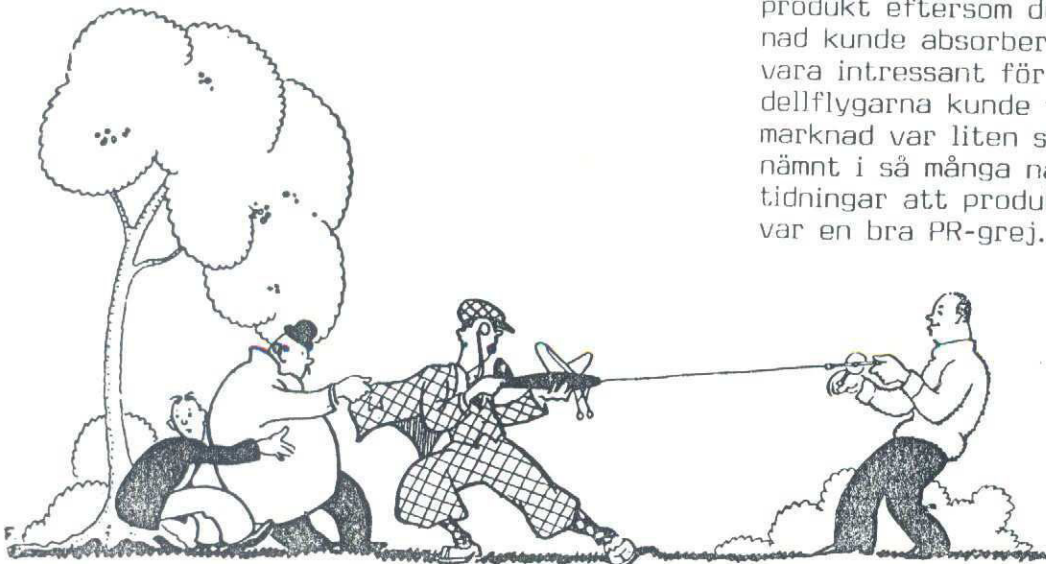
1975 kom de första problemen, ett visst

missnöje hördes beträffande de nya gummi-satsernas energiupptagningsförmåga - i några fall upp till 25% sämre än normalt. Efter noggrann undersökning spårades problemet till vulkaniseringsmedlet. Den tidigare produkten hade visat sig mycket farlig och den nya vulkaniseraren hade en dramatisk effekt på egenskaperna hos vårt gummi.

Vid den tidpunkten skapades flera kontakter mellan å ena sidan den tekniska ledningen hos Pirelli - via några kontakter hos Pirellis producentgrupp för Formel 1 racerdeck - och en grupp hängivna gummimotormodellflygare i "Nike"-gruppen i Milano. (De arbetade nära till eller hos den ledande racerbilkonstruktören vid denna tid - Alfa Romeo.)

Den första kontakten visade viss tveksamhet hos producenten att fortsätta med vår produkt eftersom den mängd vår gummimarknad kunde absorbera var för liten för att vara intressant för en så stor firma, men modellflygarna kunde även om vår marknad var liten så var namnet Pirelli omnämnt i så många nationella och utländska tidningar att produktion av vårt gummiband var en bra PR-grej.

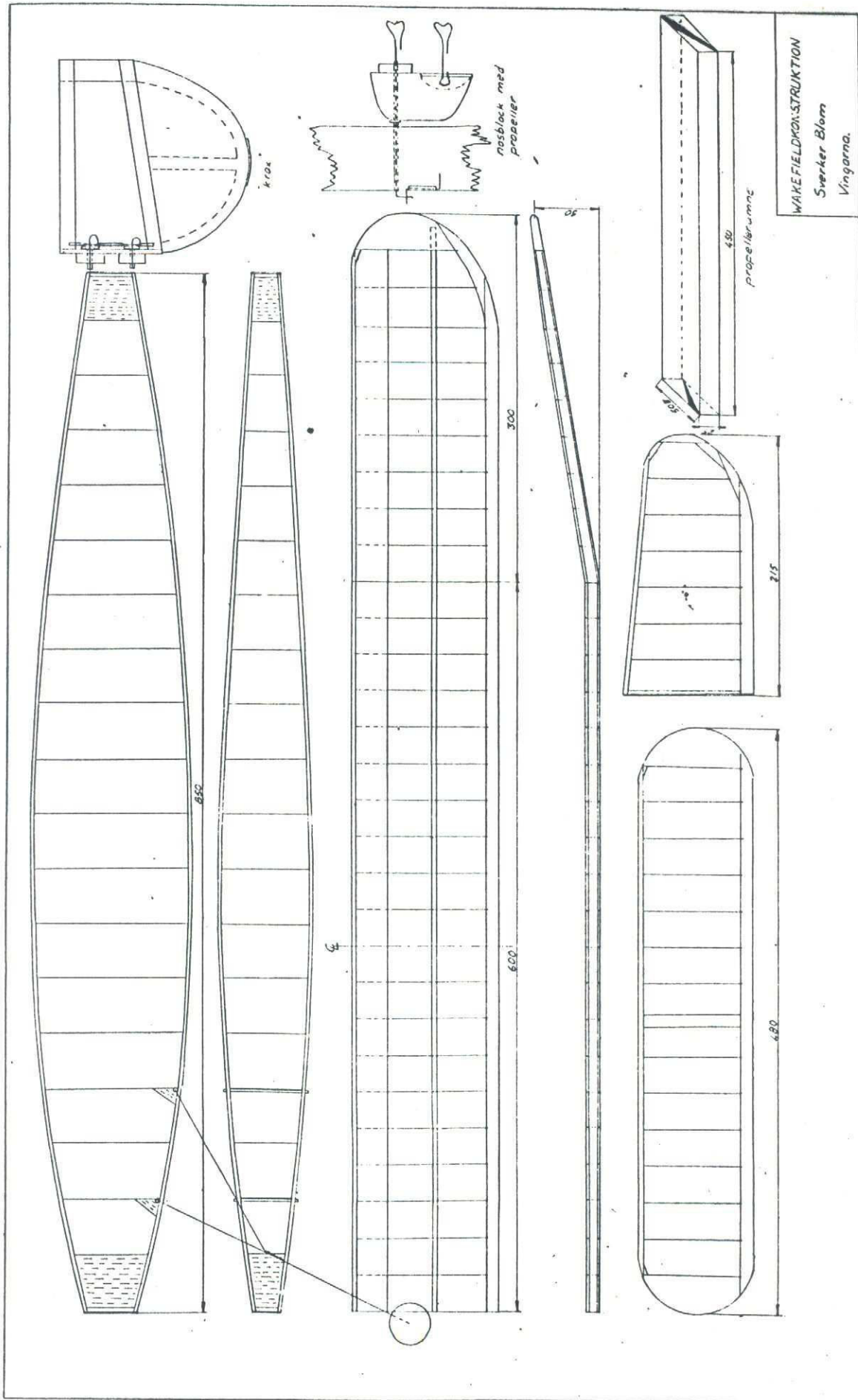
..... det går aldrig av.



Forts. sid. 22.

Flygande TFA-MODELLER IV

Årets SM-fävlingar utvisade tydligt, att intresset för motormodeller f. n. är mycket stort bland modellflygarna. TFA passar därför på tillfället att införa ritningar och arbetsbeskrivning till en Wakefieldmodell konstruerad av Sverker Blom. Det blir den 4:e i ordningen i den uppskattade Elitserien.



WAKEFIELDKONSTRUKTION
Sverker Blom
Vingarna.

FLYING FIFTEEN!

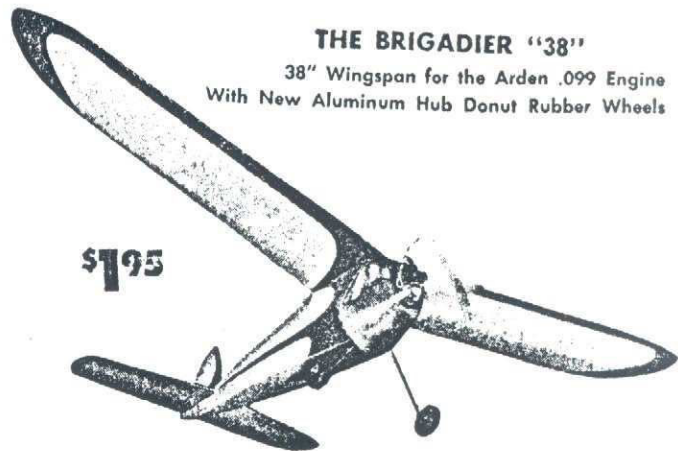
En olycklig utveckling av modellflyget, sedan de stora dagarna på 50-talet, har varit uppdelningen av friflyg och radioflyg i två separata grenar.

På 50-talet, när en modellflygare uppenbarade sig med en radiomodell blev han välkomnadsom en i gänget, helt enkelt för att det inte fanns några andra radioflygare på fältet. När radioanläggningarna blev enklare mer tillförlitliga och därför mer populära började radioflygarna samlas för sig själva i vad vi kan kalla radiohoppen - en utbrytning så definitiv att det nu är friflygaren som betraktas som den ojämlige.

Den häpnadsväckande tillväxten av oldtimerrörelsen under de senaste 5-6 åren har gjort en hel del för att täppa till gapet mellan grupperna genom "korspollinering". Oldtimerflygaren har inget val annat än att flyga radioassist med den lokala klubben, och radiostyraren återvänder ofta till friflyg vid de stora tävlingarna i väntan på en "frekvens". Men och det finns alltid ett men. Efter att man har kört runt en "Junior 60" eller "Quaker Flash" prydligt i rundor under en kvart eller så, kanske t.o.m. vågat göra en looping, vad sen? - Är det allt? Är det allt man kan göra med radioassist? Många radiostyrare säger - så är det! och att de är lyckliga med sakernas nuvarande ordning, tack så mycket!

Andra skulle helst vilja ha lite stillsam tävling för att behålla intresset, och alla vill inte ge sig på tre och en halvmeters monster med fyrtaktsmotorer med magnet-tändning.

Så tills för några år sedan var det en återvändsgränd för radioassist innan det utifrån det blå kom en snilleblix från Skottland, Bob McGill från Greenock beskrev i den första årsboken producerad av SAM 35 (Dec 1982) hur den gamla Berkerley Brigadier, en 54 tums kabinmodell utgjorde en idealisk radioassistflygare på två kanaler med en 1,5 cm3 diesel. Men Bob gick ännu längre: han instiftade en tidsflygningsklass för "Brigs" och bestämde en motortid på högst två minuter. Det blev en omedelbar framgång bland hans klubbkamrater. "Gosse, de där "Brigs" flyter omkring där uppe som hökar", sa Bob då. Så rätt han hade! Historien går vidare till Favingast i maj 1983. Inspirerad av Bobs entusiasm hade jag byggt en "Brig" och installerat min gamla trogna Mills Mk I 1,3 diesel och flög den för första



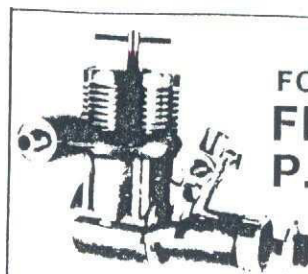
THE BRIGADIER "38"

38" Wingspan for the Arden .099 Engine
With New Aluminum Hub Donut Rubber Wheels

gången en eftermiddag i en "bara Brigs"-tävling. Efter att ha varit upptagen av friflyg hela dagen, hann jag inte ens värma upp motorn före själva tävlingen. Känner ni inte igen er själva? Min "Brig" fann den enda fina luften på hela dagen och vann Roy Prentices Cup med en elvaminuters flygning, till min stora förvåning och förtjusning! Detta måste ha varit den allra första "Flying Fifteen"-tävlingen fastän den inte kallades så, än.

Det var vid den tiden som oldtimerredaktörerna Mike Whitthard och Gordon Counsell, nu sekr. i SAM 35) diskuterade två-kanaltävlingen och fann att den var för bra för att endast gälla en enda modell. Det var säkert värt lite propaganda. Mike minns: "Jag hade tyckt under en tid att vi kom allt längre bort från oldtimeriden och att folk byggde allt större och mer komplicerade modeller. Många av mina vänner pratade om hur man skulle hitta tillbaka till mindre modeller från oldtimertiden."

Efter att ha provat olika idéer föreslog Mike och Gordon en 7,5 cm3 bränslevolym i stället för 2 min. motortid, helt enkelt av den orsaken att då ännu fanns 7,5 cm3 Half-A team-racertankar tillgängliga i handeln. Mike myntade frasen "Flying Fifteen", klämde fram idén i sin RCM&E-spalt och den nya klassen var född. Under tre säsonger har den utvecklats till ett sätt att leva för sina anhängare, av vilka många anser den som en acceptabel och välbehövlig brygga mellan radio- och friflyg.



**FOR SPORT OR CONTEST
FLY THE BEST —
P.A.W. ENGINES**

Winners of Gold
Trophy 1985 and 1986

HUR GÖR MAN ?

För att börja med "Flying Fifteen", behöver du:

- Vilken oldtimermotormodell som helst - konstruerad senast 31/12 1950.
- Vilken rak (ej Schnurleportad) diesel som helst upp till 1,5 cm³ volym (därav namnet "Flying Fifteen")
- Vilken två kanalsradio som helst.
- En begagnad injektionsspruta utan nålsjukhusen kastar bort sådana i tusental.

Enkelt eller hur ?

För själva flygningen är målet att stanna uppe så länge som du kan på din bränsleranson. Det betyder förstås att du måste känna din motor väl och det antyder ett visst mått av termiksniffande. Nåja, modellflygare är ett slugt släkte, "Flying Fifteen"-tävlare blir snart mycket skickliga. På de tillåtna 7,5 cm³, som ursprungligen tilläts, borrade modellerna hål i molnen och under klara dagar steg de så högt att de hotade att försvinna. Något måste göras och senaste säsongen begränsades bränslevolymen till 5 cm³. Och vad tror ni ? Experterna flyger fortfarande små prickar i skyn. Mike Conrad t.ex. vann alla fyra tävlingarna han deltog i under 1986 med flygningar på 11 min. eller mer med sin "Madcap"-profilmodell försedd med en Mills 1,3 Mk II - en mycket potent kombination, särskilt med den förbättrade förgasaren, som ger Millsmotorn en minuts motortid för varje cm³ bränsle.

"Madcap" som är en Aeromodeller-konstruktion av Vic Smeed, är på många sätt svaret på "Fifteen"-flygarens bön. Den har inga krusiduller, utnyttjar varje balsabit och har en minimal kroppssektion, allt detta skapar ett glid som måste upplevas.

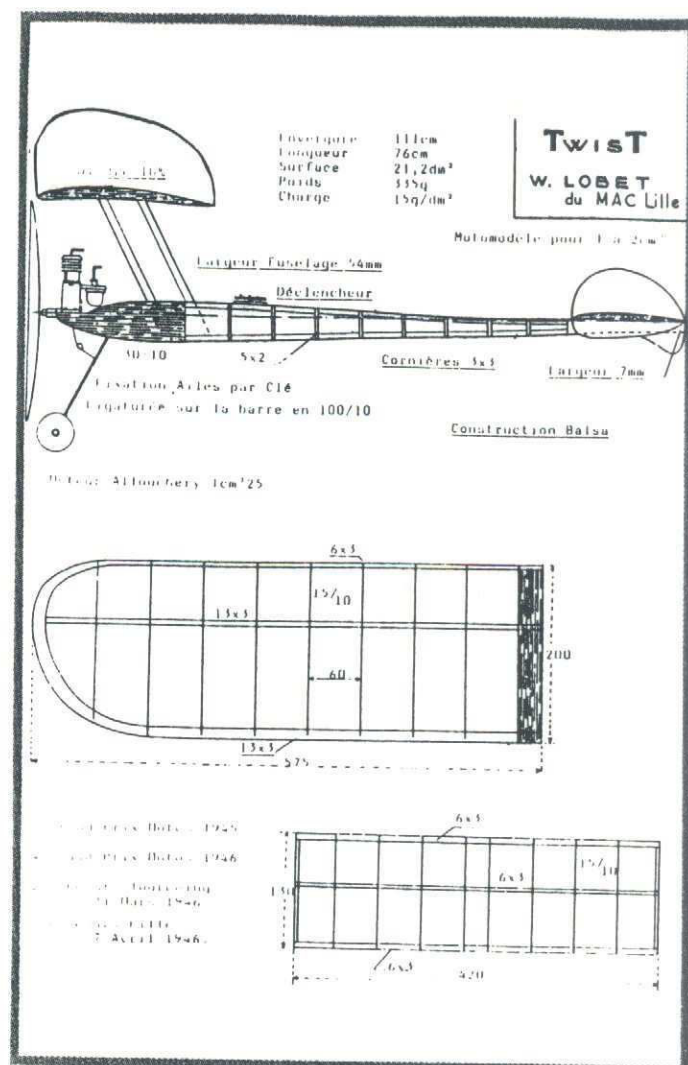
Men vänta lite! Om det nu är en 1952-års konstruktion, så kan ju inte "Madcap" duga för "Flying Fifteen"?

Nåja, tekniskt sett, ja - men Mike Whitthard och hans kompisar, som gjort så mycket för populariseringen av Oldtimer R/C-flyg, betraktar detta med välvilja. De skulle hellre vilja tänja på reglerna än att utesluta en konstruktion, som har den rätta oldtimerandan.

För det rör sig om smidighet och det är tal om att utsträcka tiden för konstruktioner fram t.o.m. 1955, för att kunna få med alla de små och medelstora modeller, som då kom fram. T.ex. John Gorhams "Lil' Aud", Norman Marcus "Hecklet" och Gordon Raes vackra lågvingade "Luna Loafer".

Kanske "Flying Fifteen"-organisatorerna tvingas utsträcka tidsgränsen ändå, med tanke på den dominerande "Madcap", som redan får flyga!

Det finns också krav på att begränsa bränslemängden till 3 cm³. Mike Conrad är helt inne på den linjen att begränsa flygtiderna på "F.F."-tävlingarna, så att seger-



tiderna kan mätas i sekunder i stället för i minuter. Det är också sant att flygtider på på låt säga 5 min. skulle minska tidtagarnas ansträngning och ge fler flygtillfällen, då fler frekvensklämmor bleve tillgängliga.

Bli inte rädda ni inte R/C-frälsta! Allt det här med frekvenstid betyder bara att du går till tävlingsledarens bord och ser efter om det finns någon klämma tillgänglig på anslagstavlan där din frekvens finns markerad. Om det finns, kan du sätta fast den på din sändare, och det betyder att du, och bara du kan flyga på den frekvensen.

Det finns andra system, men de är i praktiken desamma.

NU FLYGER VI !

Hur som helst, där befinner du dig på flygfältet, klämmen fastsatt på din sändare och modellen klar. Hur ska du nu göra för att flyga till den sista värdefulla droppen av de 5 cm³ bränsle ? Du vill säkert inte slösa bort något på att varmköra motorn,

Det finns andra metoder, men den här fungerar:

forts. sid. 9.

1. Sug upp 5 cm³ bränsle i din spruta och ge den till tävlingsledaren eller tidtagaren för godkännande.
2. Spruta in lite bränsle från en annan spruta eller behållare i tanken. Kör igång motorn så att den går bra.
3. Vänta tills motorn stannar. Det visar för tidtagaren att tanken är tom.
4. Fyll omedelbart i de uppmätta 5 cm³ i tidtagarens åsyn.
5. Spruta in lite i portarna från din andra spruta - men överdriv inte!
6. Slå igång motorn och iväg

Vad som nu sker beror på din kännedom om modellen och hur du placerar den i skyn! Avsikten med övningen är ju att få så mycket höjd som din motortid och molnbasen tillåter. Speciellt om molnen går lågt eller om du träffar på en bra termikblåsa, så kan du riskera att förlora modellen ur sikte innan motorn stannar. Därför måste du kunna dyka snabbt och säkert.

Enda sättet att göra det är att lägga på fullt sidoroder och fullt höjdroder och på så sätt få modellen i spin tills att den åter blir synlig. Om du bara sätter på dykroder, när du förlorar modellen ur sikte, riskerar du att slita vingarna av den, när du ska ta upp den ur dykningen!

FÄRG SOM SYNS.

Apropå det, så försvinner ljusa eller svagt färgade modeller mycket snabbt mot en solig himmel även på måttlig höjd. Jag har sett en helvit Wakefield försvinna i soldis på mindre än 150 m höjd. Svart är utan tvekan bäst för synbarheten.

Under en dag utan moln, som begränsar sikten, är det ofta svårt att avgöra om modellen håller på att komma farligt högt, så högt att man inte längre kan se hur den lilla svarta pricken reagerar på signalerna. På min "Brig I" fann jag på ett färgschema som hjälper en hel del. 75 mm breda svarta ränder sprutades med 75 mm avstånd, så att de gav en zebra liknande effekt. Ränderna är synliga upp till - gissningsvis 200 m höjd högt nog så att man kan ta vara på ev. termik som finns eller högt nog för att få en hygglig tid om nu ingen termik finns. Högre upp suddas ränder ut för ett normalt öga och ger indikation på att modellen är för högt upp för att flygas säkert.

Modeller och motorer.

Hurdana modeller ska det vara ?

Även om det är bra att ha en tung modell för att kunna flyga i motvind hem på en blåsig dag, anser "F.F."-flygarna att man ska bygga så lätt som möjligt och använda miniatyrservon. När allt kommer omkring kan man ju alltid lägga till ballast om man vill det.

Med undantag av huvudbalkarna, som bör göras av furu, lägg inte till något. Förstärkningar bara ökar vikten och kan ändå inte rädda modellen om du misslyckas, så att den dyker och slår i hårt.

Enligt samma regel, använd inte tung beklädnad såsom nylon eller tjock krympplast. Man klarar sig bra med papper som på originalmodellerna - t.o.m. lättvikts-papper - åtminstone på bärytorna.

Det är i alla fall tävlingsmodeller och de ska behandlas med samma kärlek som om de vore en oldtimer-Wakefield !

Dessutom så har du hand om styrningen och till skillnad från friflygmodellerna som ju är utlämnade åt vindarnas obarmhärtighet, så kommer ju din skapelse alltid att landa lätt som en snöflinga

En test utförd av Don Knight utvisande bränsleförbrukning för några små dieslar.

Motor	Propeller	Körtid
D.C. Spitfire (1 cm ³)	8x4	2 m. 55 s.
E.D. Bee (1 cm ³)	8x4	2 m. 23 s.
Frog 150R (1,5 cm ³)	9x4	2 m. 08 s.
Taifun Hobby (1 cm ³)	8x4	1 m. 57 s.
Taifun Hobby	8x4	2 m. 10 s.
Rysk Mk.17(1,5 cm ³)	9x4	1 m. 40 s.

Don påstår att dessa prov gjordes med ostrypta förgasare och med normal körning. Han säger också att de inte heller kördes med för låg kompression eller särskilt snålt. Han antar att man med strypta förgasare och större propellrar kan få längre motortid, kanske 30 % mer.

Jag gjorde själv några prov med min lilla fina PAW .8 cm³ och två Mills 1.3 cm³ Mk II. Den ena i original, den andra en 1984 Attachport repro. Alla kördes först som de köpts, sedan med strypta R/C-förgasare. Dunham Engineering tillhandahöll förgasarna till Mills-motorerna medan den till PAW-en kom från fabrikanten. I alla fallen fixerades förgasarna i "tick-over" läge vilket ger betydligt högre varv på en diesel än vad det skulle ge på en glödstartare.

Provmotorerna varmkördes och justerades

Flying Fifteen

till jämnast möjliga gång med förgasarnålen. (Om man försökte öppna trotteln i detta läge, skulle motorn stanna omedelbart.)

Så vidtog 5 cm³-proven. Här ska poängteras att min prov var långt ifrån vetenskapliga. Jag har ingen annan mätutrustning än mina engångssprutor, dessutom var det två grader under fryspunkten i mitt garage så jag höll inte på så länge! Hur som helst så valde jag de två bästa resultaten från varje körning. Proven visade att Mills var bäst, men inte mycket bättre.

Här är resultaten:

Motor	Prop	Rak förg.	RC-förg.
Mills Mk 1 repr.	10x6	3 m. 30 s.	4 m. 55 s.
Mills Mk II orig	10x6	3 m. 15 s.	4 m. 40 s.
PAW 80	9x4	2 m. 21s.	4 m. 50 s.

Mycket uppmuntrande! - Lite mer uthållighet i ett varmare garage och vi ska nå över minuten per cm³. Vid dessa prov är det lustigt att se hur sakta slutet på bränslat kryper upp genom bränsleslangen strax innan motorn stannar.

Utomlands också ?

Håll i hattarna! För nu far vi till Paris! Där har oldtimerentusiasten Jean-Marie Piednoir också tänt på "F.F."-idén till följd av ett besök i England på Aeromodellers internationella Coupe d'Hiver-tävling på RAF-Henlow förra december. Jean-Marie är en f.d. rekordhållare i hastighet för hydroplan. så han vet en hel del om sina motorer.

Det här är de resultat han fått från prov med sina två Mills 1,3 cm³ repromotorer.

Motor	Prop	Körtid
Mills 1,3 repr Nr 1	10x6	4 m. 01 s.
Mills 1,3 repr Nr 2	10x6	3 m. 30 s.

Kan detta bli början till en internationell "F.F."-tävling? Säkert!

Fransmännen har många berömda konstruktioner som skulle passa utmärkt.

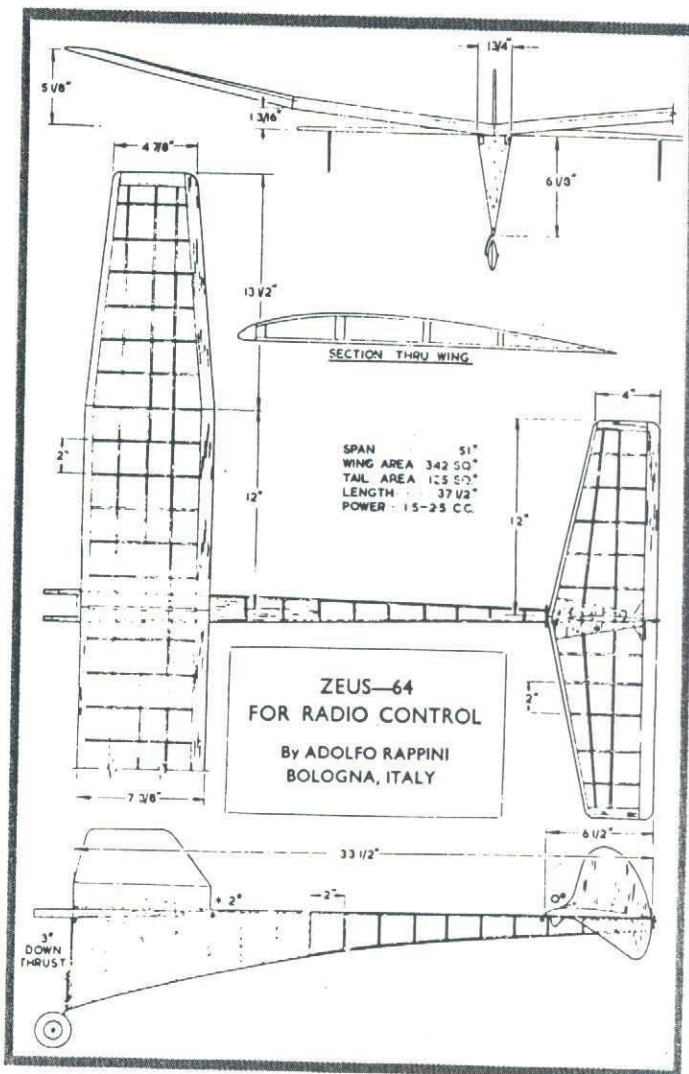
En som kommer fram ur minnet är Georges Bourgerets "Kid" från 1941, en maskin, som flög så bra på Eaton Bray starx efter kriget. Där finns också W.Lobets "Twist" som daterar sig från 1945. Men den franska konstruktion som slår an allra mest måste vara Jacques Morrisets "Bikini", som fanns med i Aero-modeller Annual 1948. Denna modell var långt före sin tid, har profilkropp, minimalt landställ och en spv på 1500 mm (24,8 dm² vingyta). Bäst av allt är dess låga vikt - 320 g.

Jag har byggt en "Bikini" för friflyg och trimmad till sitt yttersta glider den ända in i nästa county (kommundel? sv.övers.?)

Min repro-Mills tar snabbt upp den, med en modern ultralätt radio på ca 80 g skulle en "Bikini" vara så gott som oslagbar. Vänta bara!

Ett ord från Mike C., som är mannen lyssna på och besegra!

"Det är klart och tydligt från de senaste Flying Fifteen-tävlingarna att det inte

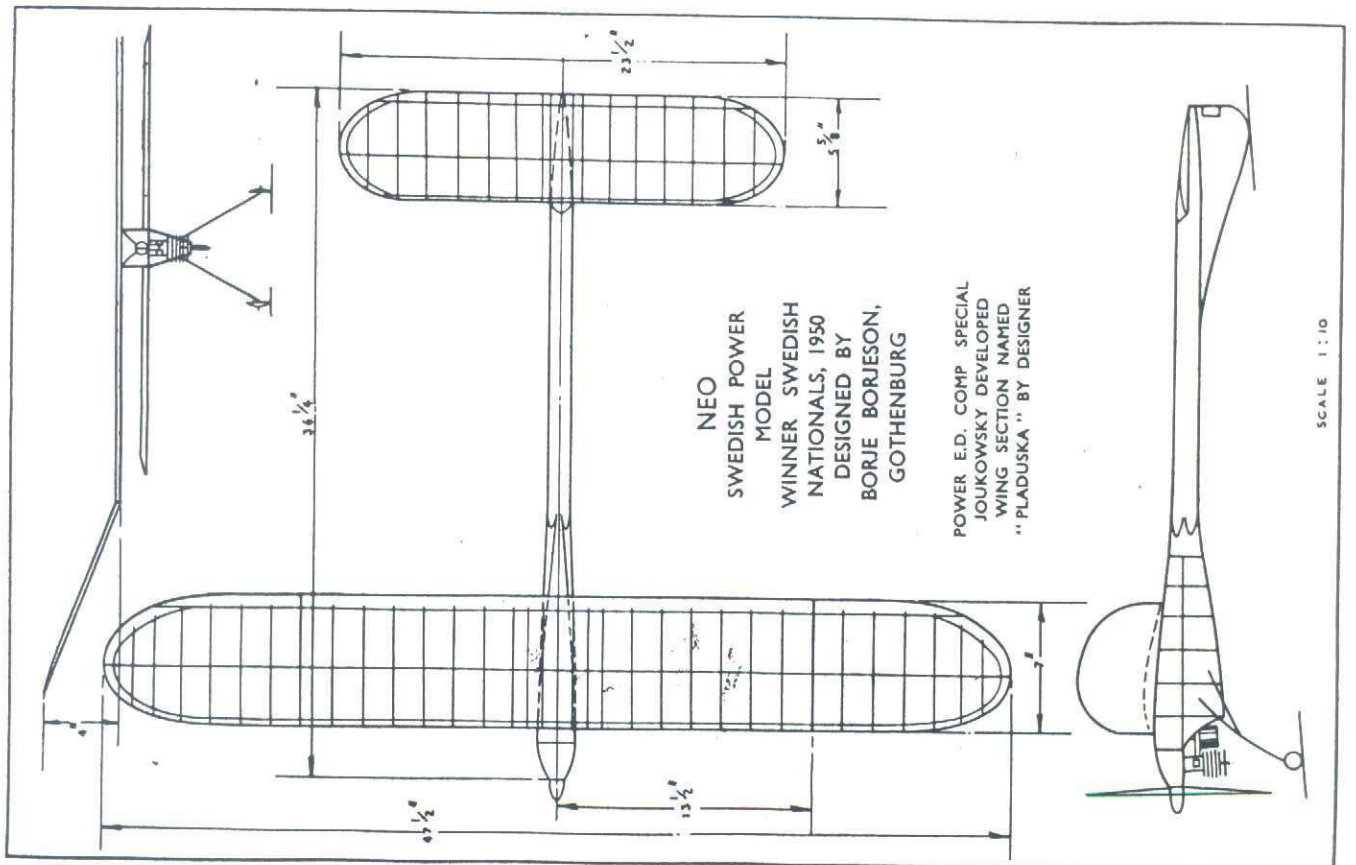
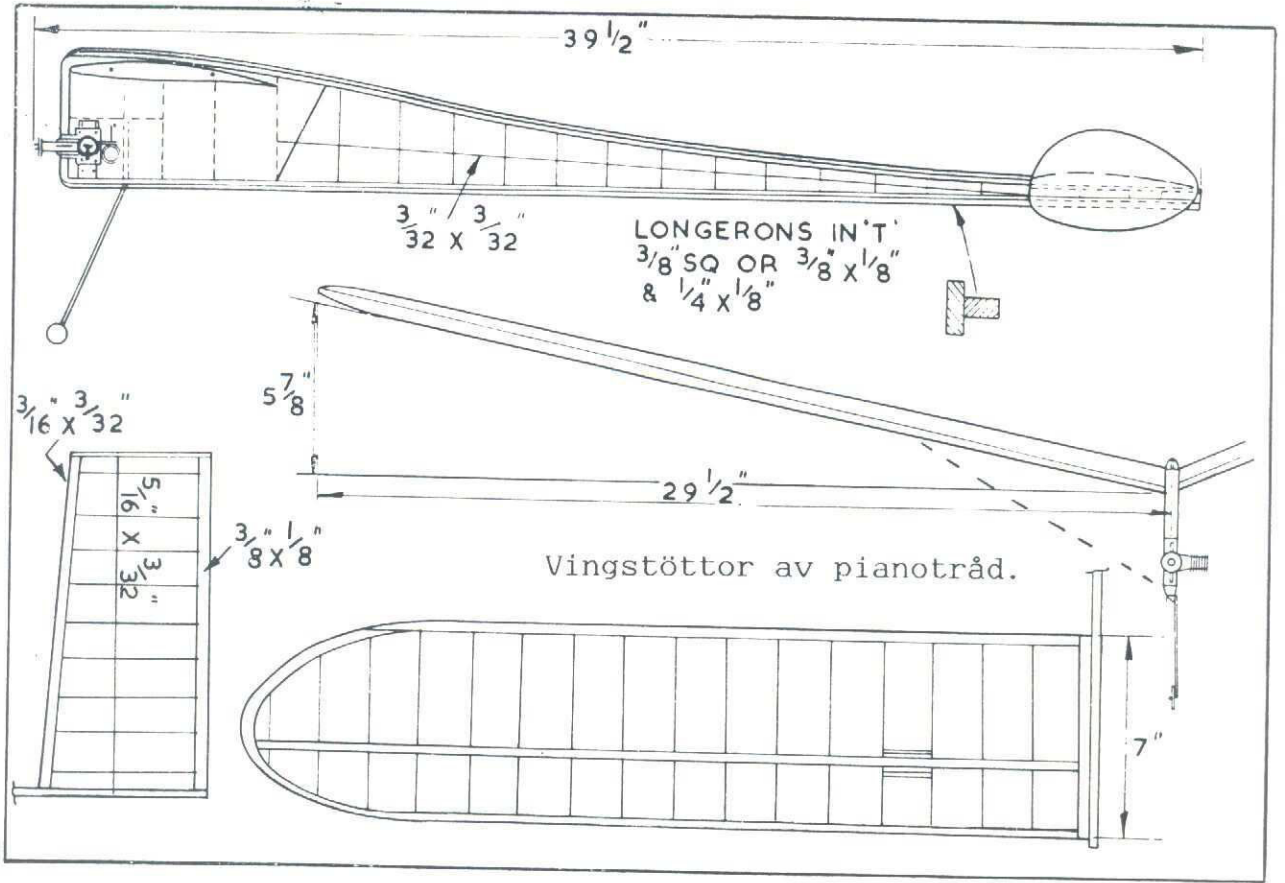


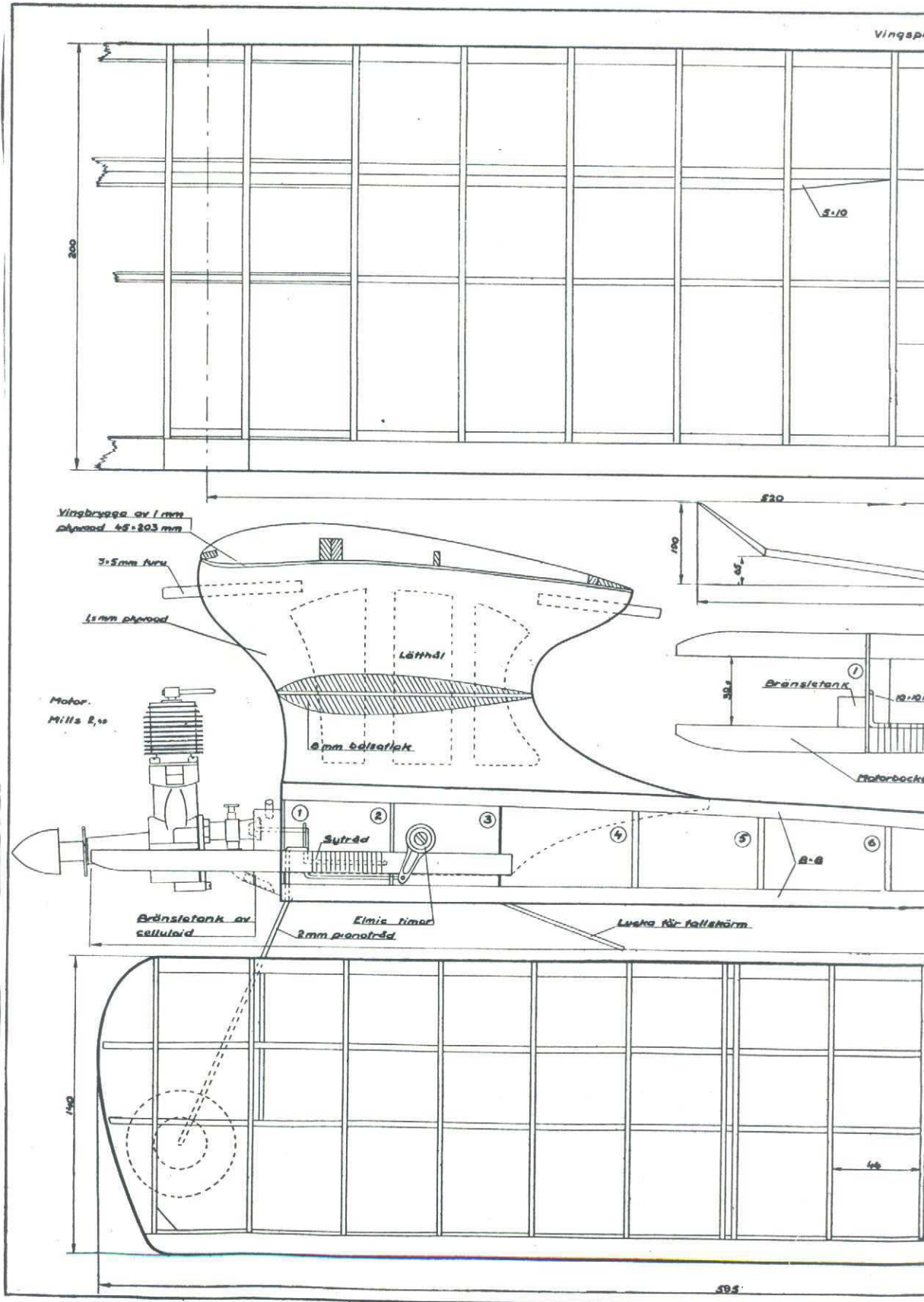
längre är lönt att tävla med en aldrig så lätt högvingad kabinmodell. Jag skulle tro att den modell som kommer att vinna under 1987 är den modell som i mycket liknar en modern Half-A modell eller Slow Open-modell. Ultralätt konstruktion och liten frontyta betyder mer än superströmlinje i denna sorts tävling."

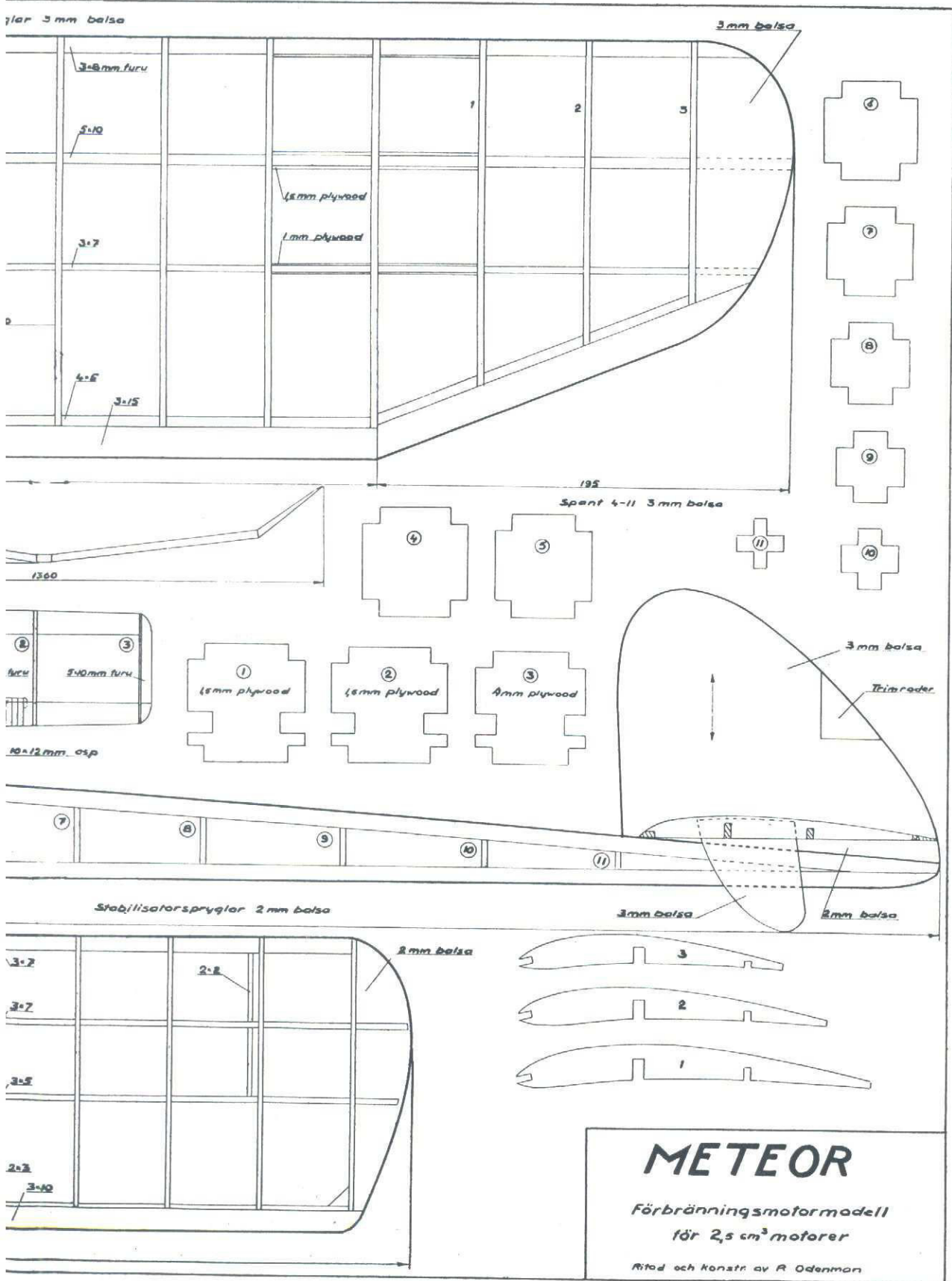
Men vi ska inte glömma bort huvudsyftet med denna tävling, nämligen:

1. Modellerna ska vara oldtimers.
2. De ska vara enkla och därför billiga att bygga.
3. Tävlingen ska vara lätt att organisera.

Bikini. Jacques Morriquet, Frankrike
 Motor: Allouehery Eclair 1,25 cm3 diesel.









U-kontroll

På ledarplats skymtar fram att vi i Oldtimer-Sällskapet inte bara ska syssla med friflyg, utan att vi mycket väl kan ta de andra grenarna under våra vingars skugga.

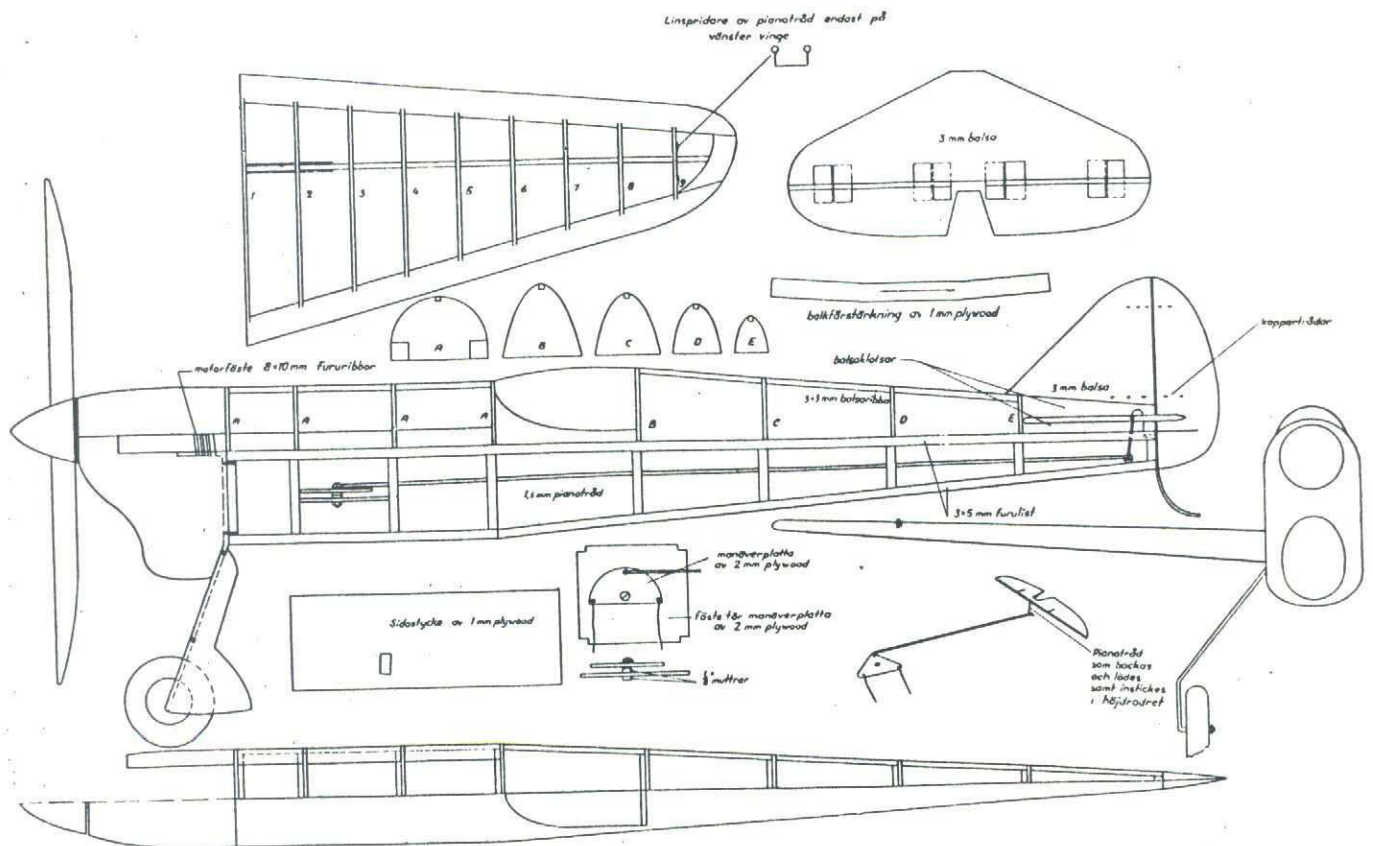
Att linkontrollen har en något kortare historia att blicka tillbaka på det vet vi, men visst har mycket hunnit bli historia!

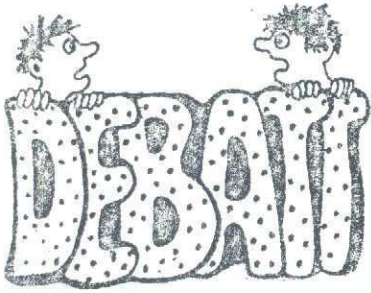
Se bara på nedanstående ritning, hämtad ur Hallvig-publikationen "Hobby-Magasinet" Nr 3 1946.

Konstruktör till den lilla maskinen är Tage Nissvik från Rättvik (?). En liten dieselmotor -kanske "Västerås-dieseln" var tänkt som kraftkälla. Tyvärr finns inga mått, ingen skala annat än några balkdimensioner. Vågar sig någon skicklig ritare på att förstora upp denna ritning?



De av "OLDTIMER":s läsare som har noga reda på linstyrningens genombrott och utveckling, ombedes att ta kontakt med red. för att vi tillsammans ska kunna få en fyllig artikel kring linkontrollen i Sverige! Du vet väl att "U-control" är en liten amerikansk ordlek? Det var kanske Jim Walker som hittade på det, i varje fall begagnade det. "You = U-control"! Fiffigt?





Brev från Sten Persson, Halmstad den 12.6.87

Hej!

Som jag nämnde vid vårt senaste samtal vill jag inför kommande regeldiskussion framföra en "officiell" kommentar, som i stort sett följer det jag i all hast plitade ner i Oldtimer 1/87. Bakom den står dock inte bara vi 7 aktiva OT-flygare inom SHMFS utan också en del av de aktiva OT-flygare inom Malmö/Lund-regionen, som jag nyligen varit i kontakt med bl.a. i samband med kommande OT-DM på Ljungbyhed. Jag hoppas därför att denna stora grupps synpunkter, bl.a. på kapitlet "klassindelning", gives en proportionellt stor tyngd både i ditt sammandrag i nästa Oldtimer och vid vårt kommande årsmöte!

Jag tycker det är viktigt att rapportera en växande olust bland de OT-are jag pratat med inför skapandet av detaljerade regler för våra OT-modeller. Även om de flesta tycks vara medvetna om att det finns en och annan som tar sig mindre friheter vid tolkningen av de generella regler vi kört med under de senaste 20 åren, så är det frågan om inte de flesta är villiga att leva med detta som ett "pris" för den frihet i utövandet av OT-flygnadet, som vi hittills åtnjutit, och som säkert bidragit till att folk över huvud taget ägnat sig åt vår speciella gren.

Ja, Sven-Olov, detta är en personlig reflexion, baserad på vad jag hört det senaste året i denna fråga. Jag är medveten om att denna s.k. frihet inte är förenlig med en växande OT-aktivitet och övriga tidens krav, men jag tycker inte vi får halka in i ett strängt tävlingstänkande, där vi tappar bort grunden med OT-rörelsen och de mer eller mindre subtila psykologiska orsaker, som driver våra medlemmar att bygga och flyga OT-modeller. Gör vi det så kanske vi en vacker dag står där utan några medlemmar eller med en förening med helt annan typ av medlemmar och verksamhet än i dag, och det vore väl synd, eller.....

(Jovisst är vi OT-flygare konservativa - är det inte en förutsättning?!)

Tillbaka till regelförslagen !

Med reservation för det nyss sagda så har jag inte träffat på någon, som anser de under "Konstruktion och bygge" uppsatta punkterna orimliga (men i en del fall onödiga!) Betr. kurvroder för segelmodeller så får Halmstadsflygarnas stöd i att sådana kan få anbringas, lika väl som fuse-anordningar, dock inom ramen för befintliga (roder)-ytor, så att modellens utseende eller aerodynamiska egenskaper ej ändras. Ingen av u.t. förstår förslaget att tillåta så stora ändringar i grundkonstruktionen som att själv välja lämplig fenstorlek...

Vårt förslag är att under mom.2 "Drivning och trimning" stryka allt utom första mening, som vi tycker är bra.

Den verkligt heta potatisen är den föreslagna ändringen av klassindelning av g-modeller. Alla är ense om vikten att hålla liv i alla de gamla charmiga g-modellerna av olika storlekar och säger klart nej till de nya M-klasserna. De senare skulle innebära att nuvarande 50- och 75 cm-modeller helt försvinner. Några 70-cm modeller att tala om finns ju inte, så kvar blir, med undantag för Wakarna, en handfull 100 cm-modeller (M2). En dylik utarmning av modellbeståndet skulle vårt sällskap i värsta fall aldrig hämta sig från.....

Innan detta olycksaliga förslag kom på tapeten hade Malmöflygarna förberett ett förslag, som går ut på att B2-klassen utvidgas att gälla även anglo-saxiska 30-tumsmodeller (764 mm), vilket förslag vi i Halmstad stödjer.

Om det lagda förslaget går ut på att reducera antalet klasser så förstår vi inte varför Klass E återinförts ...? Med mycket få undantag så har det ju i Sverige aldrig flugits eller tävlats med stora bensinmotormodeller. Med det växande intresset för radiostyrda amerikanska "gassies" kommer vi nog framöver att hitta flygarna av dessa modeller inom RC-klubbarna, varför vi anser att E-klassen lugnt kan strykas!

(Men varför har vi ingen stavmodellklass?) Slutligen: Med samma motivering som i Oldtimer 1/87 håller vi fast vid alt. 2, då det gäller antal/slag av modeller i varje klass.

Bertil Dahlqvist	Anders Håkansson
Carl-Johan Eiroff	Lennart Hansson
Sigurd Isacson	Lars Andersson
Sven Rågwall	Thomas Johansson
Kurt Sandberg	Einar Håkansson
Sten Persson	Uno Johansson

Debatt, forts.

Einar Håkansson kommenterar regelförslaget enl. följande:

1. Konstruktion och bygge:
 - A. En originalmodell eller en ritning skall utgöra underlag. - Det är inte rimligt att en modell skall byggas efter ett fotografi, speciellt med tanke på vad förslagsställarna kräver, när det gäller att följa tillgänglig ritning.
 - B. Om dokumentation saknas om propellerns data så skall modellen inte byggas för tävling. En oldtimer med "egen modern propeller" kan göras mycket bättre än originalet.
 - C. Sammanfattningsvis skall modellen i aerodynamiskt avseende motsvara originalet, men små praktiska ändringar får göras om dessa inte påverkar aerodynamiken.
2. Drivning och trimning.
 - D. Fenornas storlek skall ej ändras. Denna rad bör utgå p.g.a. ologiskt resonemang. Jfr 1 C.
3. Tävlingsflygning.
 - E. Reglerna från 1943-45 bör skrivas in i dessa regler, då de gamla reglernas text inte är allmänt kända.
 - F. alt. 2 förordas, d.v.s. två modeller i varje klass, ej reservmodell.
 - G. Tidtagning efter maxtid är opraktisk och bör strykas.
 - H. Även M 2 bör ha märkstart.



Lasse Larsson i Sollebrunn har följande synpunkter:

Det är bra att lite regeländringar kommer till. Bra är också att inte järnhårt hålla på reglerna utan tillåta att man får göra någon liten ändring. T.ex. beträffande roderytorna. Många segelmodeller från tiden 1930-45 flög mycket dåligt p.g.a. felaktiga ytor. De hade ofta startproblem. Många segelmodeller har för stora ytor baktill och detta ger styrande effekt i starten.

Att trimma modellen till bästa flygförmåga är ju inte fel. Det ligger ju i byggarrens intresse att modellen ska flyga så bra som möjligt, eftersom vi tävlar med dem. Detta gör att fler modeller blir byggda.

Gummimotormodellerna lämnar jag till bättre vetande!

Alt. 2 är bäst då man får flyga med två modeller av olika konstruktion i varje

klass.

Ytterligare ett förslag! Vi skulle kunna tillföra en modern Wakefield-klass på OT-SM vid sidan av de gamla modellerna. Detta bleve en fin komplettering. Flera "moderna" friflygare skulle komma på våra tävlingar och bli intresserade att delta i OT-tävlingar. På samma sätt kunde några oldtimerklasser finnas med på moderna friflygtävlingar. Vi är ju alla friflygare! Jag har som modern friflygare inget emot att se gamla modeller flyga på samma tävling som de moderna.



Per Nilsson i Kungälv kommer med en åsikt om fenytor:

Regelförslaget verkar bra tycker jag. Speciellt tycker jag mom. 2 är viktigt. Viss frihet måste accepteras när det gäller ingrepp nödvändiga för trimning.

Det bekymrar mig därför en aning, att hallänningarna kritiserar friheten att ändra form på underfena och roder. Här talar jag i egen sak. Den "Draken" jag har, kan helt enkelt inte flyga med originalstor fena. Jag tror detta fenomen är på sätt och vis typiskt för den epokens segelmodeller med diamondkropp och kabin. En direkt parallell är Bananens "Flying Fortress BB Tumme Special". Ingen skall inbilla mig att den konstruerades utan fena.....



Rolf Astervik skriver så här:

Här kommer några synpunkter på förslagen till oldtimerregler.

Beträffande gummimotor är det enligt min mening den gamla indelningen med A2 -B2 -C2 -D, som bäst anpassar sig till modellernas storlek.

När det gäller antalet modeller i var klass så föredrar jag alt. 2 om det nu måste finnas någon regel om max. antal modeller

Beträffande konstruktion och byggande kan man fundera över om motortyp i klasserna E och F ska preciseras. Var går gränsen för vilken motor som får användas?

Vad jag kan komma ihåg, så har det på oldtimertävlingar funnits modeller med moderna Cox glödstartare. Eller ska man kanske främja denna klass med att inte sätta så hårda krav?

Kanske är det fel linje om man vill renodla oldtimermodeller för att inte få avarter som t.ex. "Silver Star" med en "Rossi"-motor.

Brev från Lars Andersson, Malmö den 29.6.87

Det är med stor besvikelse jag har tagit del av det nya regelförslaget. Från början trodde jag det var ett aprilskämt!

Det kan ej finnas någon som helst anledning att ändra och ta bort de små gummimotorklasserna där det allra största intresset finns. Åtminstone på våra breddgrader kan påräknas ett kompakt motstånd.

Den allra största klassen har varit och är B2 med 50 - 75 cm spv. Gränsen med 70 cm har aldrig fått genomslag. Det finns mig veterligt ingen konstruktion som håller denna spännvidd. Eftersom jag varit med hela tiden vet jag hur man gjorde dåregeln kom till. Man tog helt enkelt och kapade av de gamla 75 cm:s modellerna. Detta kan ju inte vara meningen. Det är ju oldtimermodellerna i sitt ursprungliga utförande som vi vill bevara.

Vi får överallt svårare att hitta fält för flygning och därför är det ingen mening att koncentrera hela verksamheten på de två största gummimotorklasserna, vilket skulle bli följden om regelförslaget antogs.

Tvärtom skulle jag vilja propagera för att klasserna A1 och B1 togs till nåder. D v s de små stavmodellklasserna. Det var ju dessa klasser som under krigsårens materialbrist hade den största uppslutningen och där det finns en mängd konstruktioner som flyger mycket bra. Jag sänder dig en kopia på en modell som jag gjorde omkring 1940. Även kopian är från denna tid. Modellen är byggd och flugen i många hundra exemplar.

Betr övriga regelskrivningar vill jag göra följande kommentarer. Vi har ju alltid ansett att det är modellen som tävlade - ej mannen bakom. Därför kunde proxy-regeln användas. Det har aldrig varit tal om reservmodeller på den tiden. Man kunde t o m starta med 2 modeller av samma konstruktion i samma tävling - förutsatt att man hade särskild märkning. Jag vill att denna gamla regel bibehålles.

Ändringar för termikbroms och upptagning av kurvroder är okey. Men då det gäller att ändra fenor och underfenor måste jag absolut protestera. Därvidlag skulle man helt förändra de gamla modellernas utseende och ge möjlighet till bättre prestanda. Nästa gång blir det väl profilvalet o s v. Vi skall ha oldtimermodeller i det utförande = utseende som de hade från början. Förstärkningar och sådant som ej påverkar utseendet bör självklart var tillåtet. Det gjordes redan på den tiden då modellerna konstruerades.

Vill återkomma till svårigheten med fält. Mindre fält kan användas om man reducerar max-tiden till 2 min och avkortar startlinan till 50 m. Vi har provat detta och funnit att man ändå får utslagsgivande resultat - och dessutom i större utsträckning modellerna i behåll. Modellernas prestanda var aldrig så hög, det var turen med termikarslutning som gav de stora tiderna.

Jag har tagit upp de här behandlade frågorna med oldtimerflygarna inom klubben och även diskuterat dem med ett flertal av dem som är aktiva här nere i Skåne. Jag kan därför konstatera att min skrivning stödes av alla.

Vi kommer för andra året i följd att genomföra DM för Skåne på Ljungbyhed. Det är Trelleborgs MFK som svarar för arrangemanget den 12 juli. Dessutom har vi även inbjudit deltagare från Halland.

Under hela vecka 28 har vi läger på F5 och hoppas på gott väder för trimning.

Jag vill även föreslå dig att du sänder adresserna/medlemsförteckningen till samtliga SMFF-distrikt. Det finns intresse för oldtimerflyg överallt men på många ställen saknar man kontakt med de aktiva.

Slutar med hälsningar från mig, Martti Bogdanoff och Ove Larsson


/Lars Andersson/

Arne Andersson, vår organisatör av OT-M 87, skriver :

Det lär väl bli en hel del diskussion om regelförslagen, antar jag, du får gärna ta med mina åsikter i tidningen.

1. Konstruktion och byggande: Där står "samtliga delars yttre form (jfr mom 2) men i mom.2 får man ändra fenor och underfenor !

Min åsikt är att ritningen skall följas till punkt och pricka, inte några avarter, då har vi snart något helt annat än oldtimermodellflyg.

Det finns inte någon anledning att ändra på modellerna. Om en modell t.ex. är svårstartad, så är det inte någon ursäkt att ändra på grundmodellen.

Sedan har vi Materialslag, "i möjligaste mån". Vad är det för material som åsyftas? Det mesta går ju att anskaffa, - eller är det fritt fram för balsa ? Då måste vi börja väga modellerna före en tävling och det är väl inte meningen ?

3. Tävlingsflygning. Vi bör inte ha en massa extraregler, men hålla oss till en årgång av KSAK:s regler (vid tvister o.dyl.) Den gamla klassindelningen bör bibehållas, då det annars kommer att försvinna en massa fina modeller.

Nu var ju det här ett förslag från styrelsen, men det bör genomarbetas en hel del till.

Det har i alla fall blivit lite fart på "gubarna", när det blivit något att diskutera !!!!

SAM 86 Speaks

Även i Canada har oldtimeridén tagit fart I januari 1986 tog

Dan McLoed,
1275 Hanbury St.,
Ottawa, Ont.,
K2C 2M1

initiativet till bildandet av denna organisation.

Man utger ett medlemsblad med just titeln SAM 86 Speaks.

Dan kallas även "Sparky" - det är väl han som har gnistan, som det sprakar omkring! Som en kuriositet för oss i Svedala, kan nämnas att hans mor kommer från Hudiksvall och kan nog översätta ett svenskt brev brev, om du skulle vilja skriva till Dan !

SAM ITALIA.

Ungefär samtidigt som vi bildade vårt "S "SMOS", så tillkom i Italien "SAM Italia"

Man valde en styrelse:
Giulio Dorio - president
Giorgio Rabaglio - v.president
Ivan Poloni - sekr. och kassör

De olika grenarna förestås av:
Daniele Vescovi - Friflyg, gummi-segel
Ilario Biagi - Friflyg, gasmotor
Fiorento Vavassori - Radioassist,
Roberto Marzoli - Public Relation
Ferdinando Gale och R.Marzoli-redaktion för "Old Timer Gazette", som ingår i MODELLISTICA.

Två oldtimerklasser har beslutats:
Friflyg och Radio-assist.
Varje klass har uppdelats i tre kategorier: Antique, Oldtimer och Nostalgia.

Antique : inte senare än 31/12 1940
Oldtimer: mellan 1/1 1941 - 31/12 1950
Nostalgia: mellan 1/1 1951 - 31/12 1955

P.g.a. bristen på motorer kan sådana som producerats fram t.o.m. 31/12 1960 användas i Nostalgia kategorien.

Årsavgiften är 20.000 lire
Kontakt: Roberto Marzoli,
Via Cavour, I
20043 ARCORE (Milano) - Italien
Italien

Mest om HOBBY forts. från sid. 4.

Bilden är från Wakefieldtävlingen i Finland Jämijärvi 1950.
Landslaget fr.v. Olle Blomberg, Kumla, Arne Blomgren, Stockholm, Helge Eliasson, Göteborg Anders Håkansson, Malmö, Sune Stark, Stockholm och Helge Wannberg, Örnsköldsvik

Allt om Hobbys medaljörer passerar revy, t. ex. Rolf Hagel, Lars G Olofsson, Bertil Beckman, P.A. Eliasson, m.fl.

Sture Tingwall berättar om "Mästerflygaren" "Vingarnas" 51-årsjubileum på Gärdet skildras i ord och bild av Jan Jangö.

"Alla" våra modellflygkataloger finns i en sammanställning.

Allt om Hobby. tel 08-19 40 17.

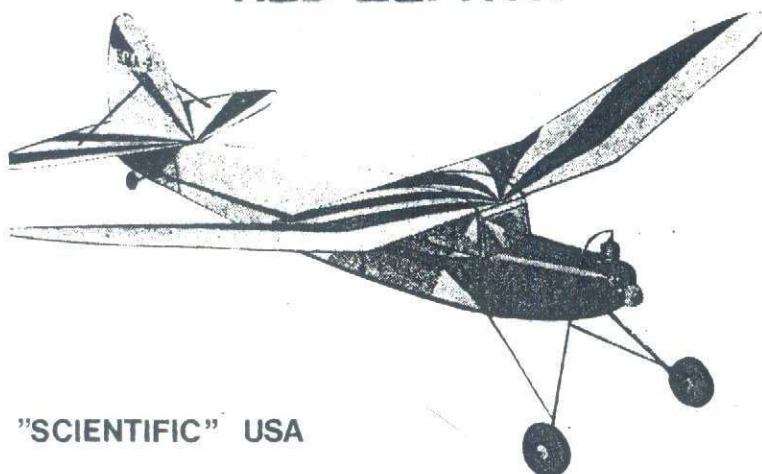
K
V
A
S
T
H
I
L
D
A



Något för Luftfartsverket ?

Att bygga en Oldtimer R/C -

RED ZEPHYR



"SCIENTIFIC" USA

Thomas Nathansson ringde mig och undrade om någon kunde ha intresse av att bygga en radiostyrd oldtimer på prov!

Ja, sa jag, det har jag!
Och på den vägen är det!

En byggsatskartong kom på posten, väl emballerad, så postverket hade inte lyckats knäcka innehållet.

Lådan är inte stor, men välfyllt! Ritningen i full skala är stor, mycket stor, så det krävs ett stort byggbord att veckla ut den över.

Jaha, se där - och se här!

Nu hade jag förmånen att av Sten Persson få låna en originalritning. Den ursprungliga "Red Zephyr" tillverkades av Scientific, Newark N.J. USA. Ritningen är daterad 21.9.1936.

Jämförelser visade att dagens byggsatstillverkare Ben Buckle tagit sig vissa friheter. Särskilt har han ändrat nospartiet. Kanske till det bättre och säkert till ett starkare sådant. Nospartiet är avkortat - på originalritningen finns ett n.b. "om modellen skall ställa upp i Nationals måste kroppen avkortas 1 3/4" - kanske är det vad som skett?

Vingen är sig lik, men kordan är några mm mindre än på originalet. Torsionsnäsan är förenklad vid vingspetsen. Stjärtpartiet är givetvis modifierat för att kunna förses med höjd- och sidoroder. Dessutom har byggsatsen enbart 6x6 lister i stället för spryglar i fena och stabbe.

Att nosen ändrats tycker jag stör lite. Alldeles i onödan tycker jag det är att göra den så bred att modellen förlorar sitt smäckra utseende.

En modern motor får alldeles säkert plats ändå.

Nu byggde jag ändå som byggsatsen visar. Det följer ju med så mycket färdigsågat material i tjock plywood att bekvämligheten tog överhanden! Mitt resonemang blev: "Jag bygger inte en exakt oldtimer, jag bygger en radiostyrd modell med oldtimer-utseende för att flyga för nöjes skull. Den breda nosen ger plats åt vad som helst, med ljuddämpare!

Jag bestämde mig för en PAW 29 diesel RC; också den från Natans Hobby. En .19-motor skulle ha räckt säger Thomas.

Att bygga med lister 6x6 och 6x9 blev lite av timmermansarbete för mig! Modellen strax innan på byggbordet var en 35 cm microfilmare - vikt 0,4g. Men det hart varit ett roligt jobb! Listerna är "handskurna" av Solarbo kvalitet. Det betyder att de varierar lite i tjocklek. Det gäller att välja, så att du får balans i det hela. Det finns hårda och mjuka lister, givetvis tar man de hårda till longeronger och vingbalkar. De mjuka använder man med fördel i tvärlister i bakkropp och i korta lister i stabbe och fena.

Några av listerna måste snedfogas för att räckta till. En eller två lister till i lådan hade behövts för att man skulle slippa sammanfoga vingbalkarna! Nu blev det några omotiverade skarvar för att få jämvikt på vingbalkarna. På vingens undersida ersatte jag de korta balsalisterna med furulister i full längd.

Träarbetet är i skrivande stund klart. Det ska bli sidan på hela modellen. Inget modernt plastmaterial ger rättvisa åt en gammal konstruktion

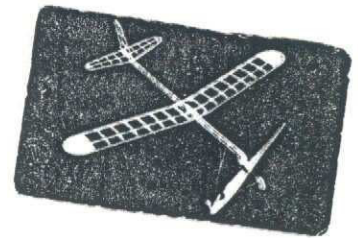
I nästa nummer får jag återkomma till flygproven!

Sven-Olov

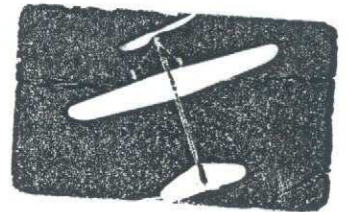
Minns du Alfa-kola ?

Härom kvällen satt hustrun och jag lugnt tillbakalutade i vardagsrumssoffan och konsumerade aftonens TV-utbud, en svensk pjäs.

Allt flöt trögt och tungt som ett svenskt teaterstycke ska göra. Men så plötsligt säger en av de agerande: "Som pojke samlade jag på allt, men så fick alla samlingar sitt definitiva slut. Jag hade fått ihop alla flygbilderna som fanns i Alfa-kola utom den sista nr 150. Det var en Fokker, ett biplan. När jag aldrig fann den bröt min samlarinstikt ihop." - "Nä hä du", sa då jag och flög upp ur soffan. "Nr 150 var visst ingen Fokker!" Jag gick spikrakt på vänstra bokhyllan, tredje raden uppifrån. Där står min Harald Martin: "Modellplansflygning" från 1934. Inne i boken ligger fem Alfa-kolabilder, dem jag sparade av min kompletta samling.



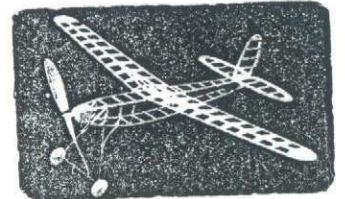
Nr 150 är "Gunnar Magnussons Wakefield...." De övriga är nr 146- "Svalan", klass B:1 spv 74 cm, Sven Wentzel. Nr 147 "FIB" klass A2 spv 50 cm, Sven Wentzel. Nr 148 "SW.12" klass A1 spv 48 cm, Sven Wentzel. Nr 149 "Gladan" klass C2 spv 98 cm, Sven Wentzel. Nr 150 "Wakefieldmodell" klass A2 (?) av Gunnar Magnusson. Spv 112 cm. Vunnit Coupe de Belgique och Kung Leopolds medalj, 3:a i Wakefieldtävling 1938.



Kännare lägger givetvis märke till att vingen har enkel V-form och en den vanliga.

Kanske Gunnar själv kan ge en förklaring ?

Jag hade tur på den tiden jag samlade bilder. Min faster Greta stod i en godiskiosk i Västanfors. Hon "fixade" bilder åt mig och hon ordnade byten åt mig. Om nån sa -det har jag förut, så hade hon en bunt av mina dubletter och sa - du får byta med nån av de här !



När jag var riktigt liten samlade jag på filmstjärnor - Heddy Lamar, Greta Garbo, Abott och Costello, Ida Lupino. Fotbollsbilder kom aldrig in i mitt liv.

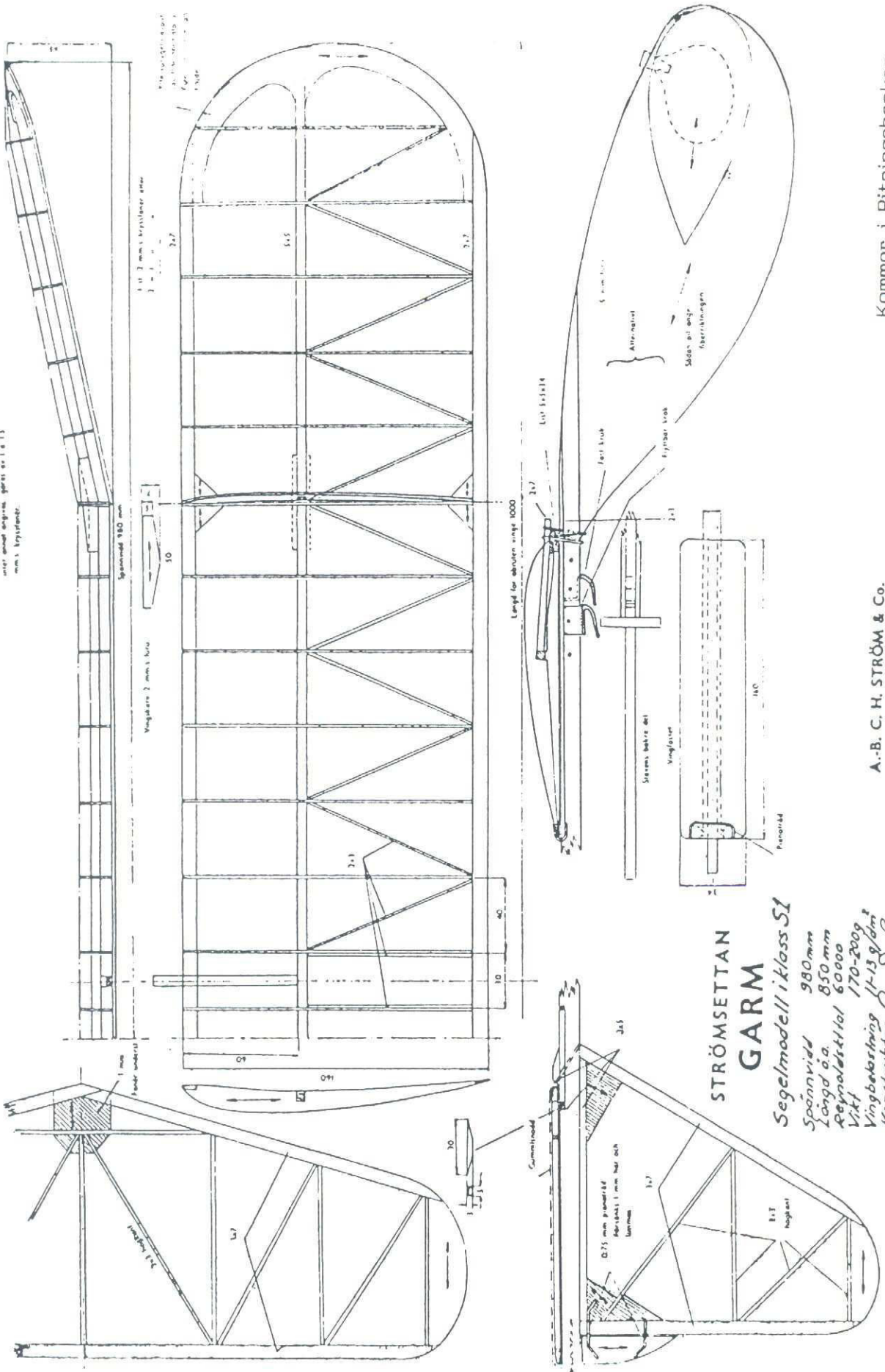
Så ringde Ulf Marksten från Lund. Han hade sett en film på TV. En film från 1956. "Lille Fridolf"! I en kort sekvens hann Ulf uppfatta att när morfar Fridolf köpte julklappar skymtade en kartong med omisskännlig likhet med en byggsatskartong från SEMO !

Då "gävlarna" i SFF hade sin senaste filmstudio i Stockholm i höstas visades filmen "Ungdom av idag" - i en inklippt dokumentärsceen fick man se Lambert-Müller krascha en Sparmannjagare ! - Nå, men på "luckan" byggdes tydligen modellplan, som fritidssysselsättning. Vad jag tyckte mig se var ett par Clevelandmodeller. Kanske var det "Martin YB-10", tvåmotorigt amerikanskt bombplan ?

Nä, vad är nu det här utropar den renlärige oldtimerflygaren - vad sysslar medlemmarna med ?! Går på bio, tittar på TV. Nä, fy donc ! Här krävs ändring ! Gör nåt konstruktivt istället ! Bygg, lacka och trimma !

Är det så att vi inte ens framför bioduken kan koppla av utan dras med vårt fritidsintresse i alla sammanhang ? Jo, visst är det så ! Det vi är intresserade av tar vi till oss. Andra för oss ovidkommande detaljer passerar förbi. Medan modekännaren, dansören eller båtentusiasterna får ut helt andra värden ur samma film !

Alla förkortningar gäller m. m. där
 inte annat anges. Gärns nr 1 & 13
 mm. i kryssstäm.



**STRÖMSETTAN
 GARM**

Segelmodell i klass S1
 Spännvidd 980 mm
 Längd ö.a. 850 mm
 Regaledithal 60000
 Vikt 170-200 g
 Vingelstyrning 11-13 g/alm
 Konstruktor Sigurd Swenson
 1945

A.-B. C. H. STRÖM & Co.
 GÖTEBORG

Kommer i Ritningsbanken
 hos Arne Andersson

PIRELLI."In Memoriam"
forts.från sid. 5.

Efter nära ett års arbete,i nära samarbete mellan Pirellis tekniker och modellflygare, så föddes i juli 1976 den nya Pirellisnodden. Ett flertal prov utfördes vid tävlingar 1977 och slutligen var den nya Pirellin på marknaden. Det var 1978 och vem kan väl glömma den orangefärgade 78-års Pirelli?

Dess goda namn och arbetet bakom den uppmärksammades av alla och den kallades även ibland för "Alfa Romeo gummi" i öststaterna beroende på arbetet som lagts ner av dessa flygare som nämnts ovan,men också för den kraftfulla känslan detta namn för med sig.

Det var Pirellis bästa period,många goda flygningar gjordes tack vare dess höga kvalitet, särskilt de lättaste modellerna,som t.ex inomhusmodeller hade fördel därav. Som exempel på dess framgångar kan nämnas att Italiens F1B-(Wakefield)-lag vann 1:a pris i 1979 års VM i Taft, USA.

Men det som tycktes bli en ström av aldrig sinande lycka fick sitt plötsliga slut några år senare. Det var omkr.1982,i kombination med motståndet att fortsätta framställningen av vår produkt p.g.a. den lilla kvantiteten och med en omorganisation av Pirellifabriken i Milano, som fick produktionen att stoppa.

Marknadsavdelningen som sysslade med gummiartiklar flyttades till södra Italien och under flyttningen försvann sektionen,som hade hand om våra gummisnoddar,helt och hållet utan att lämna några spår efter sig.

Ännu värre,de människor som utvecklat vår "nya Pirelli" spreds till några tekniska centra i andra anläggningar och några gick i pension.Det är nu 10 år sedan utvecklingsarbetet gjordes.

Slutligen,allt kunnande om vår Pirellisnodd är och förblir förlorad och Pirelli har ingen som helst tanke på att ta upp nyttillverkning.

Några små kvantiteter av vår dyrbara produkt lever fortfarande långsamt åldrande i mörka, välbevakade kylskåp hos några lyckliga friflygare,men de uppskjuter bara det slutliga ödesdatumet.

Flying Fifteen
forts. från sid 11.

Min uppfattning är att det vore oerhört synd om dessa gamla fina kabinmodeller skulle försvinna och motas bort av pylon- och profilm modeller. Varför inte flyga dem i en särskild klass? Kanske med original- och ej bearbetade förgasare ? Låt oss hoppas att något i den stilen kan göras. Men hur nu än psalmerna kommer att gå, låt oss försöka med "F.F.",vare sig du nu är en radioassistare som söker något nytt eller även om du är en inbiten friflygare som bara vill gå på i ullstrumporna. Du kommer aldrig att ångra dig !

En artikel ur Aeromodeller April 1987 av Peter Michel översatt av S.-O.Lindén.

.....
Finns det några svenska modeller som skulle passa in i "F.F."-mönstret ?

Kanske Börje Börjessons "NEO" -se sid. 11. I "Ritningsbanken" finns t.ex. K.E.Landegrens vackra kabinmodell och "JHH-100" om de nu inte är för små och blir för tunga. Kanske Ragnar Odenmans "Meteor" vore något att tänka på. Se sid.12. Men då är den lite för ung,konstruerad 1951.Men visst har den rätt oldtimerstil !?

Finns det inte något som heter dispens?



Två som lämnat oss.

Två gamla modellflygare har för alltid lämnat oss.

Gösta Hellström Vingarna Stockholm avled i våras. Han blev med i Oldtimer vid Vingarnas 50-årsjubileum.

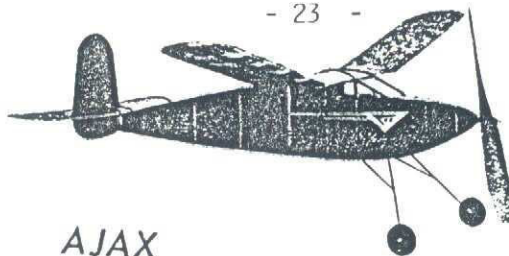
Gösta blev kanske mest känd som den modellflygare,som byggde det första dieselmotordrivna modellplanet. Tillsammans med Ivan Rogstadius,som byggt motorn flög han på Gärdet våren 1943.

Eugen Semitjov också en medlem av Vingarna avled i juni i år. Eugen blev berömd som rymdteknare. Senast han sågs i modellflygsammanhang var också vid Vingarnas 50-årsjubileum .



Oldtimer i byggsats.

- 23 -



KEILKRAFT

GIPSY

AJAX

Carl Johan Eiroff beskrev dessa modeller i förra numret.
Du behöver inte resa till London för att köpa dem!
De finns hos Thomas Nathansson -Natans Hobby, Pl 155,
430 22 Väröbacka, tel 0340-60066
Ajax innehåller t.o.m gummisnodd ! Båda planen är mycket lätt
byggda. T.ex. propeller i halvfabrikat ! (Det du Sture !)



Komplettering "Ritningsbanken".

Gummimotormodeller:

					Fabrikat/Ref.	Kopieäg:
"R-54"	Roland Thidholm	1932	spv 1200	(skala 1:2)		SOL
ILIS-fågeln	Sven Wentzel	1936	spv 500	klass A2	Allers	AA
Hopus-One	Hans Schmiterlöw	1938	spv 990	klass C2		SOL
Falken	John Lindqvist	1934	spv 690	klass B2	Vårt Hem	SOL

Segelmodeller:

Bums	Bengt Haraldsson	1949	spv 960	klass S1	KSAK	AA
Oden	Rune Bananen Andersson	1945	spv 1550	klass Sint	Tfa 21/12-45	AA
Garm	Sigurd Isacson	1943	spv 980	klass S1	Boreus	AA
Flygfisken	Gunnar Persson	1944?	spv 1000	klass S1	Boreus	ÖG
Grimponmus	J.S.Petersen	1947?	spv 1000	klass S1	DMU	SOL
Diogenes	K.Rechnagel	1946?	spv 2250	klass S3		SOL
Novis	S.Sandberg	1950	spv 980	klass S1	Norrlands MFI	SOL

Linkontrollmodeller:

Monitor	H.J.Nicholls	1950	spv 975	3,5 cm ³	Mercury	SOL
Prim	J.H.Jørgensen	1948	spv 580	2,0 cm ³		SOL

Radiokontrollmodeller:

Skyscooter	Phil Smith	1950?	spv 1200	1,0 cm ³	Veron	SOL
------------	------------	-------	----------	---------------------	-------	-----

Förbränningmotormodeller:

Termicus	E.Ekberg	1953?	spv 940	1,0 cm ³	HobbySport	SOL
----------	----------	-------	---------	---------------------	------------	-----

Skalamodeller:

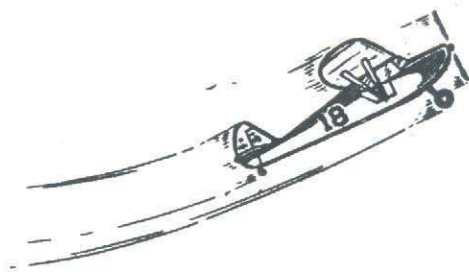
Bücker Jungmann	S.Hoffström?	1940	spv 730	skala 1:10	Wentzels	SOL
Thulin K-jagare	SO Lindén		spv 580			SOL

Från pappersvala..forts från sid. 4

När siste beökare lämnat modellflygutställningen var nytt rekord satt med - 20.800 pers. Hans-Olov Lundkvist, fotograf och modellflygare drog det största lasset. Hans-Olov hade gjort alla fotomontage och hållit i alla trådar innan den 10 maj, då SMFF:s ordf. Olof Pennborn kunde inviga utställningen. Oldtimerflyget var ordentligt representerat. S.-O.Lindén hade rest upp med ett helt lass modeller ur det egna stallet samt med lånade modeller t.ex. K.-E.Landegrens G2:a,Kranich och F-modell, Bo Boberg lånade ut sin faders F-modell Silver Star. Nils-Olof Gustavsson ställde ut sina plan Pluto, Stark Wake-50,Magnussons Wake m.fl.

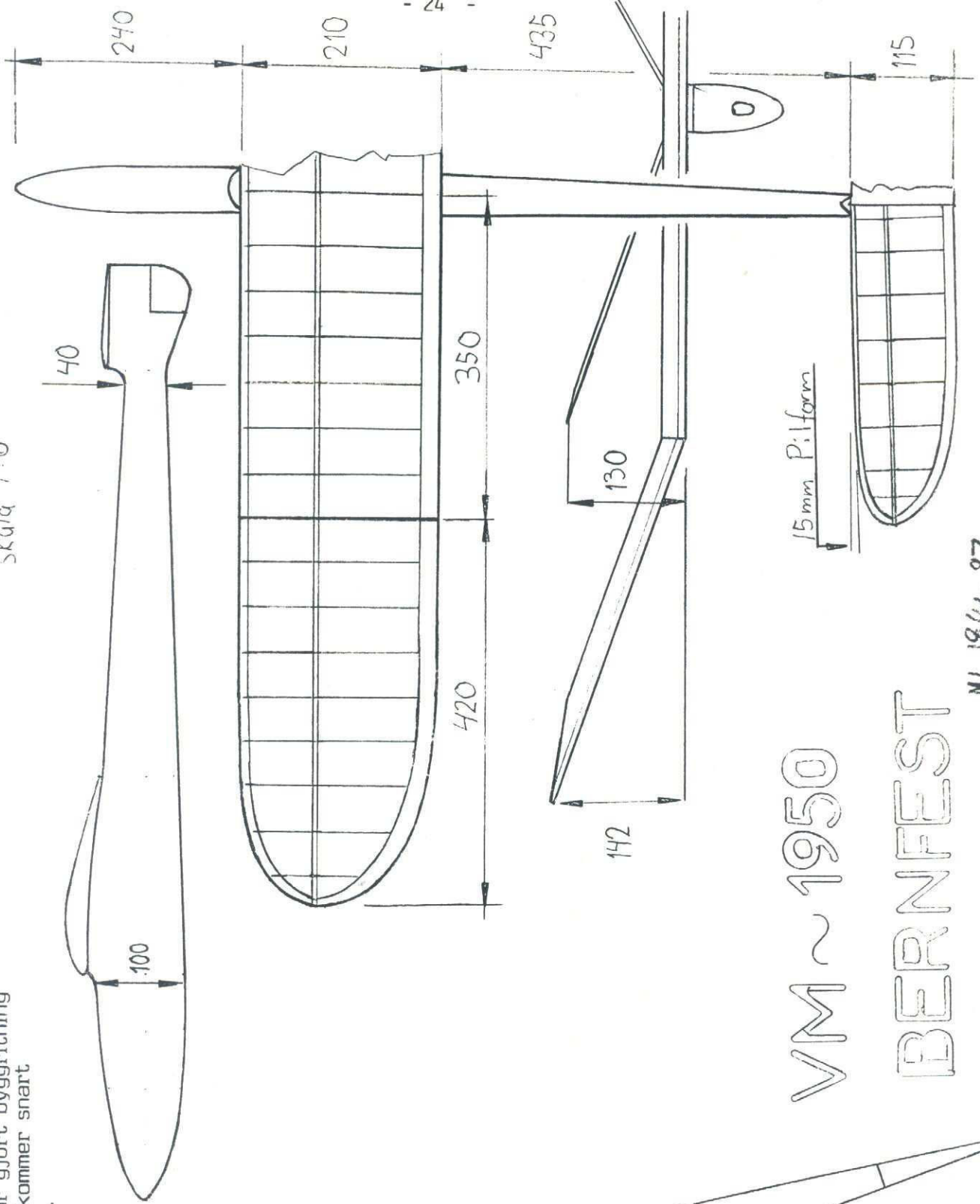
Helge Wannberg och Sture Sandberg, två av det norrländska modellflygets profiler hade en hel vägg i ord och bild.

En annan gammal modellflygare ,Tore Hammarlund hade restaurerat sin "Tico-Tico",som han blev norrlandsmästare med i S2 1947.



Ritning av Martin Larsson.
Lesse Larsson har gjort byggritning
i full skala. Den kommer snart
i Ritningsbanken.

skala 1:6



VM ~ 1950

BERNFEST

ML.18/4-87.

