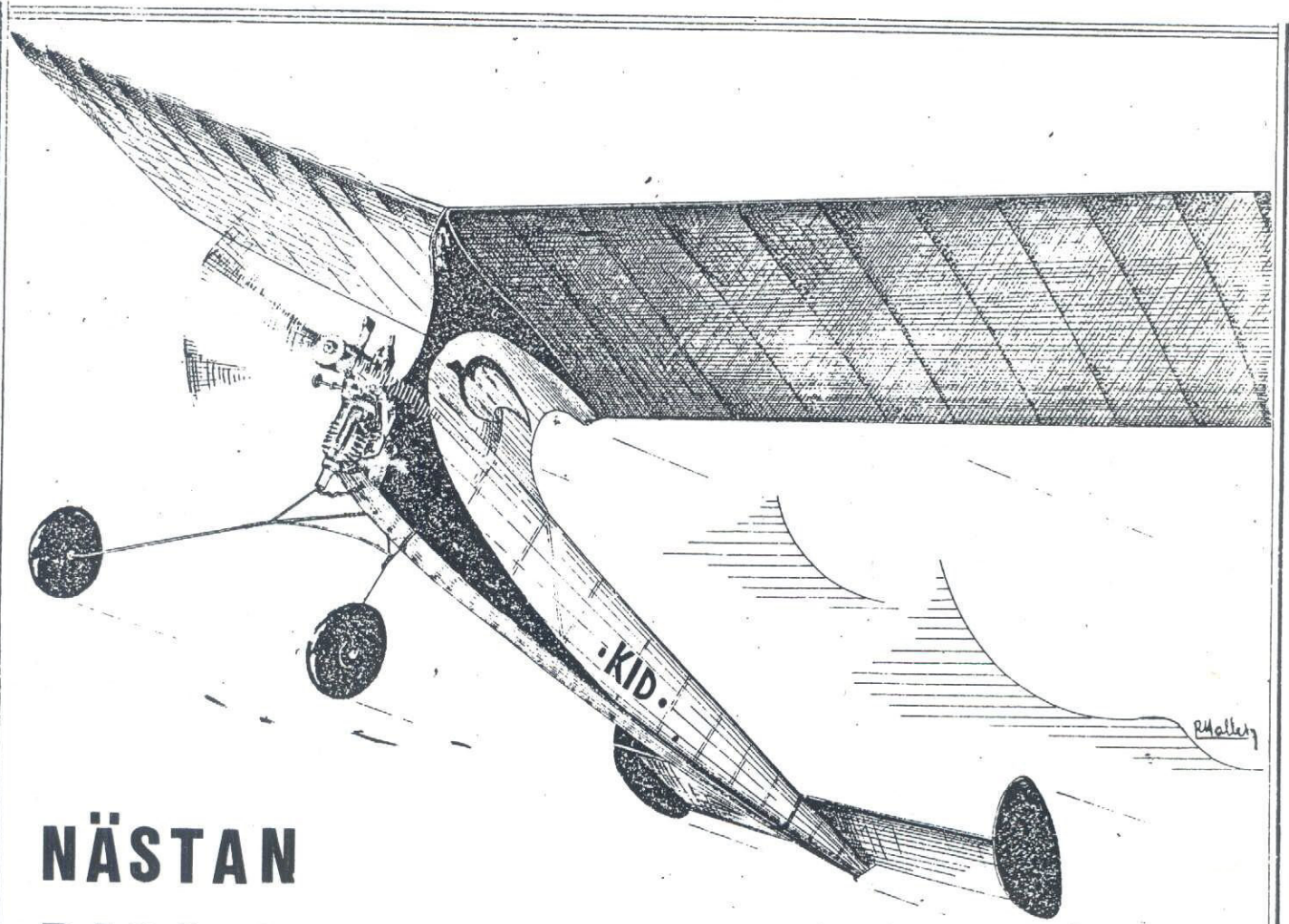


# GOLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 4. 1987



**NÄSTAN  
BARA KLASS 'F'!**



**EXTRA-NUMMER!**

# "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 4/1987. Medlemsavgift 75:- / år

Detta nummers red.: Sten Persson, Halmstad.

★★★★★★★★★★

## Första Extranumret!

"Halmstad-gruppen" har härmed nöjet att överrätta tidningen OLDTIMERs första extranummer, det första nummer som bär ordningsnumret 4 !

Visserligen har några av oss i tidningsredaktionen vissa ambitioner på att göra OLDTIMER till en kvartalstidning, men när och om så kan ske, vågar vi inte sia om, eftersom det beror på medlemmarnas insatser i form av användbara bidrag!

★

Det är som bekant tunnsätt med "F-knarrar" på våra OT-tävlingar och föreliggande nummer av OLDTIMER handlar därför till stor del om dessa flygande maskiner, dels för att avdramatisera de svårigheter, som vi vet att många tror är förknippade med handhavandet av dem ; dels för att (förhoppningsvis) inspirera fler att bygga och flyga dem. Väl bekomme!

★

Förfrågningar om ritning i full skala till gummimotormodellen AMIGOS, presenterad i förra numret, har inkommit. Det är därför roligt att kunna få meddela att kopior på densamma nu kan beställas av Lennart Flodström i Stenungsund. Så småningom kan han även leverera ritning till DIXIE och övriga Modell-Sport-ritningar, som framöver kommer att dyka upp i OLDTIMER.

★

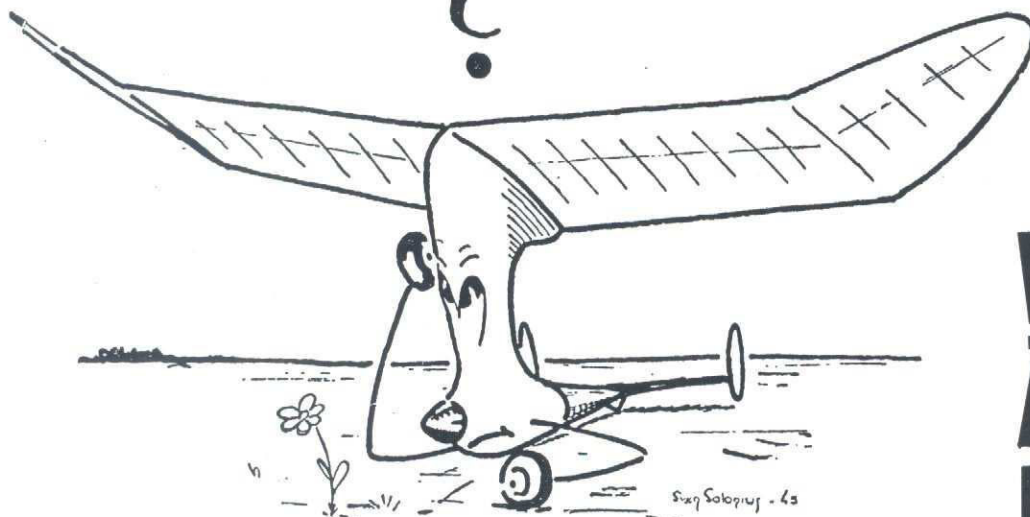
I OLDTIMER 3/87 efterlystes några ritningar till Modell-Sport-modeller, bl.a. till segelmodellen COBRA. Genom Malte Mårtensson i Ljungbyhed fick vi omgående kontakt med 'Cobrans' konstruktör, Sven Dage Sjunnesson i Eslöv. Han har visserligen ingen 'Cobra'-ritning, men väl originalmodellen i gott förvar i en trunk på vinden! Vi har erbjudits att låna modellen för uppmätning och uppritning, ett erbjudande, som vi hoppas

Forts. på sidan 7!



Vi vill inte undanhålla medlemmarna vidstående glada bild från den sommar som varit samt OT-Mästerskapen i Nyköping. Den visar huru Sigurd Isacson försöker övertyga trafikledaren (längst t.v.) om lämpligheten av ett visuellt signalsystem att komplettera radiokommunikationerna med.. Bl.a. tävlingsledaren Arne Andersson tittar misstroget på....!

\*\*\*



# VAD ÄR DET 'F'?

## FÖR MÄRKVÄRDIGT MED

Ja, i stort sett samma frågeställning ventilerade Sven Salenius i den artikel 1945, som illustrerades av ovannestående bekyrde skapelse. Allting går tydligen igen - förr eller senare.

För 1945 års publik var motormodellen något tämligen nytt, åtminstone i Sverige. I bl.a. USA och England hade det byggts dylika i tiotusentals under hela 30-talet fram till andra världskriget. I USA var det säkert inte minst tack vare ymnig förekomst av vidöppna prärier och ett stort sortiment billiga och bra motorer, som denna snabba utveckling skedde.

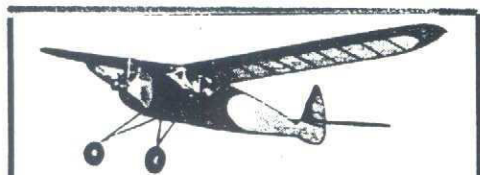
Här hemma saknades både prärier och motorer, om man bortser från en och annan importerad Brown Jr., Dennyrite och Kratmo samt den handfull fina bensinmotorer, som G. Pinotti gjorde och sålde via Sven E. Truedssons nyöppnade firma.

(OT-medlemmen K-E Ekström i Eslöv minns säkert vilken sensation han och vännen A. Dahl gjorde, då de 1939 monterade sina nyförvärvade GP-motorer (varav åtminstone en fortfarande finns) i sina 180-cm-modeller (skala-Cub bl.a.) och gjorde flygningar, som gav genljud ända nere i Italiens famösa flygtidskrift L'Aquilone...!

OT-sällskapet har sedan sin tillkomst erbjudit klass 'E' för dem som vill bygga och tävla med dylika "gassies", men red. veterligt så har endast en modell ställt upp i denna klass de senaste 18 åren... Förklaringen till detta kläna intresse är väl den att de flesta av oss flyger OT för att återuppleva något som redan varit, och man kan naturligtvis inte återuppleva något, som man aldrig varit med om!

Tecken tyder däremot på att vi framöver

Forts. på nästa sida!



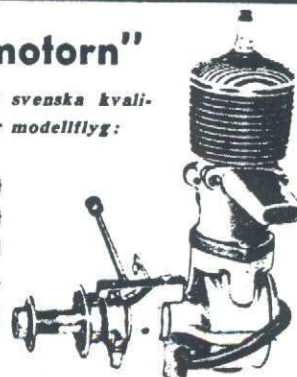
**"GP-Special"** Bensinmotormodell av svensk konstr. Spv. 187 cm. Lgd. 130 cm. Byggs. innehåller allt erforderligt material, även lim och sidan samt ritn. i full skala men ej hjul eller färg. Pr byggs. Kr. 25:— Enbart ritn. o. arbetsbeskrivning .. 4:75 En förstklassig modell

**Sven E. Truedsson**  
Modellflygindustri, MALMÖ 9

### "GP-motorn"

Den populära svenska kvalitetsmotorn för modellflyg:

Levereras fullt komplett samt uppmonterad på träfundament färdig att startas.



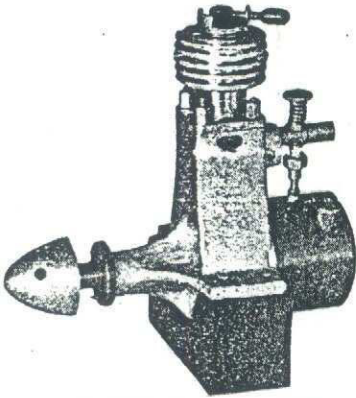
Effekt 1/8 Hkr. Cyl.diam. 21 mm. Flygvikt c:a 490 gr. Varvtalsområde 400-10,000 v. pr min. Pris endast Kr. 75:— Prospekt & motorer m. m. sänd. mot 15 öre i porto.

kommer att få se en del av dessa stora "bussar" i luften även här i vårt land, men nu i lätt modifierad form, försedda med moderna 4-takts-glöd-stiftsmotorer, klädda med rymdålderns spin-off-produkter och välmatade med elektronik. Det är roligare än det låter, det kan undertecknad intyga, men det har inte med friflyg att göra längre. Enligt många förmenande inte heller med OT-flyg...

För Sveriges del var det tillkomsten av diesel-motorn, som gav oss möjlighet att på allvar börja flyga 'F'. Ett mindre antal schweiziska Dynomotorer letade sig hit redan under kriget, liksom en och annan tysk diesel. Den förra kopierades snabbt världen över och här såg vi först den i TFA publicerade ritningen till Rogstadius-dieseln (även kallad R-H och såld i färdig-skick) och senare (1945) bröderna Johanssons första diesel ("moraklockan").

**Modellmotormän!**

Den rätta motorn för modellflygplan, modellbåtar m. m.  
En ypperlig svensk modellmotor.



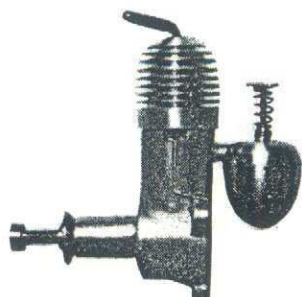
Modelldieselmotor Typ R-H

Dessförinnan hade dock ovannämnde G. Pinotti och hans son börjat producera sin G.P. 1,5 cc, som definitivt inte var något plagiat.

Tack vare importrestriktionerna ett tag efter kriget användes ett större antal svenska 1,0-, 1,5- och 2 cc-dieslar i de "knarrar", som i allt större antal byggdes. (Jodå, danska och norska dieslar hittade också hit, liksom Atom-Special m.fl...)

**ATOM-SPECIAL**

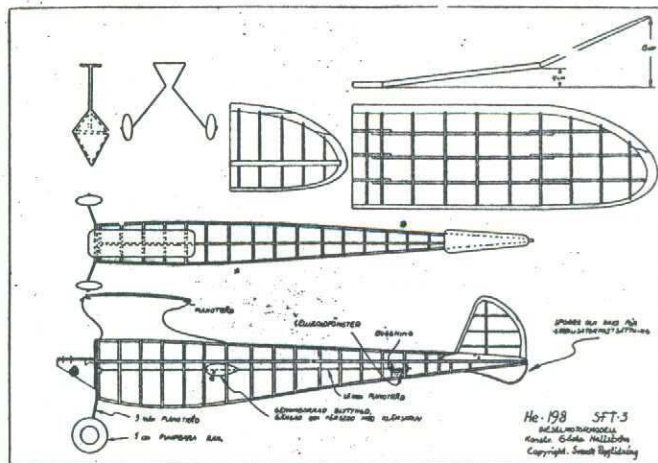
Världens minsta och lättaste serietillverkade dieselmotor



**DATA:**

|                |                  |
|----------------|------------------|
| Effekt         | 0,1 HK           |
| Effektbelastn. | 1,05 kg/HK       |
| Varvtal        | 5.000-10.000 v m |
| Dragkraft      | 600-800 gr       |
| Total höjd     | 80 mm            |

Den första hel-svenska dieselmodellen flögs - och byggdes - av Gösta Hellström redan 1943. Denna milstolpe tycker vi är värd ett separat inslag, som återfinnes på annan plats i detta nummer.



Första helsvenska dieselmodellen SFT-3.

Första större tävlingen med F-modeller var annars SM 1944, i vilket deltog bl.a. "Bananen" R. Andersson med en Dyno-kärria, teamet Rogstadius-Högberg med sin egenhändert konstruerade motor och där även teamet Karlström/Pinotti och tidningen FLYGs red. försökte få den genom tidningen så uppmärksammade konstruktionen FLYG-44 att överleva trimningskvaddarna. Att kroppen hade sina svaga punkter upptäcktes redan då, men med den nästan outslitliga G.P.-dieseln blev dock FLYG-44 den första svenska dieselmodellen, som nådde - och byggdes av - en större grupp modellflygare.

Ej så känd, men förmodligen den första kommersiellt lyckade F-modellen, var T. Haglunds HA-50 Cyclone, som vi tycker bör nämnas i detta sammanhang. Ritning till både FLYG-44 och Cyclone finns i ritningsbanken.

Ska man tro TFA så hade dieselmodellerna sitt genombrott på 1946 års SM, med 45 anmälda deltagare. Segrade gjorde då S. Boberg med sin Silverstar II. Trea blev en viss E. Björklin



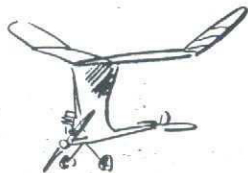
**HA-50 Cyclone**

från Bollnäs, och honom hoppas vi kunna få återkomma till i ett annat sammanhang..

Att vägen till framgång var lång och knagglig fick många förhoppningsfulla F-flygare erfara, då de försökte tygla sina små ettriga "knarrar" (gängse benämning på F-modeller på den tiden) och kombinera ett

Forts. på nästa sida!

effektivt stigit med ett bra glid. Att det i början sällan lyckades vittnar de ofta mycket blygsamma tävlingsresultaten om i den tidens modellflygspalter. "Knarrarnas" luftcirkus blev dock till ett stående nöje vid modellflygtävlingarna och även bättre vetande modellflygskribenter raljerade ofta över de tappras försök i denna klass. Även S. Salenius började ovannämnda artikel i något ironisk ton (se citat i rutan nedan!) men fortsätter sedan med att reda ut begreppen för F-flygarna och angripa kärnan till deras dåliga resultat, nämligen brist på kunskap.



Parasollknarrarna har ijänat ut...

Också modellernas utseende, med sina höga baldakiner, utsattes för spott och spe av puristerna och tongångarna var förbluffande lika dem, som mötte de amerikanska "pylon"-modellernas inträde på den engelska modellflygaren tio år tidigare.

Så sent som på vintertävlingen 1950 möttes Börjessons första skuldervingade "Pladuska" med en applåd från tidningen 'Hobbyfolks' reporter, som hoppades "...slippa ifrån de höga parasollvingade knarrarna, som förr i sina spiralfantasier var en verklig skräck på tävlingsplatserna..".

Va i alla dar? Den lilla dieselmodellen stiger som en raket mot himmelen, är nära att göra en looping, men viker i sista sekund så det blir någonting mellan topproll och immelman — varpå följer en störtdykning på fullvarv...

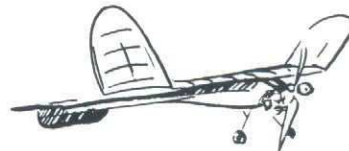
Är det kanske en uppvisning i avancerad flygning med bensinmotormodeller? Förmodligen inte, eftersom "knarren" med ett väldigt vrål åker i backen så att endast motorn blir kvar. Pang!

Nej, det var någon flygfantast, som till de närvarande åskådarnas stora nöje höll på att trimma sitt senaste åk. Att det blev en stormsuccé behöver knappast nämnas. Det ligger dock föga i modellflygarnas intresse att ställa till dyllka nöjen eftersom de i längden kunna bli rätt dyrbara. Tänk om knarren i stil med de japanska självmordsflygarna åkt i skallen på en gammal och intelligent herreman!

Nu är det en gång så, att man inte bygger och flyger motormodeller för att göra omgivningen livsfarlig. Nog bör en dieselmodell kunna flyga anständigt om den är avsedd för att flyga.

På SM samma år, fast några månader tidigare ondgjorde en del skribenter sig över kulmen på en annan utvecklingsgren på F-trädet. Dessa beskrevs som hjälpmotorförsedda segelmodeller, som ograciöst drev omkring i trädtoppshöjd under hela motorflykten: de kallades "bastarder" - se "Sjangos" niddbild nedan!

I tidningen AEROs första nummer, december 1945, drar en annan skandinavisk modellflygstorhet sitt strå till stacken, nämligen Per Weishaupt. I sin under kriget utgivna bok "Modelflyvesport" ägnar han inte mindre än 94 sidor åt F-modeller och i en komprimerad AERO-artikel, betitlad "Vad är

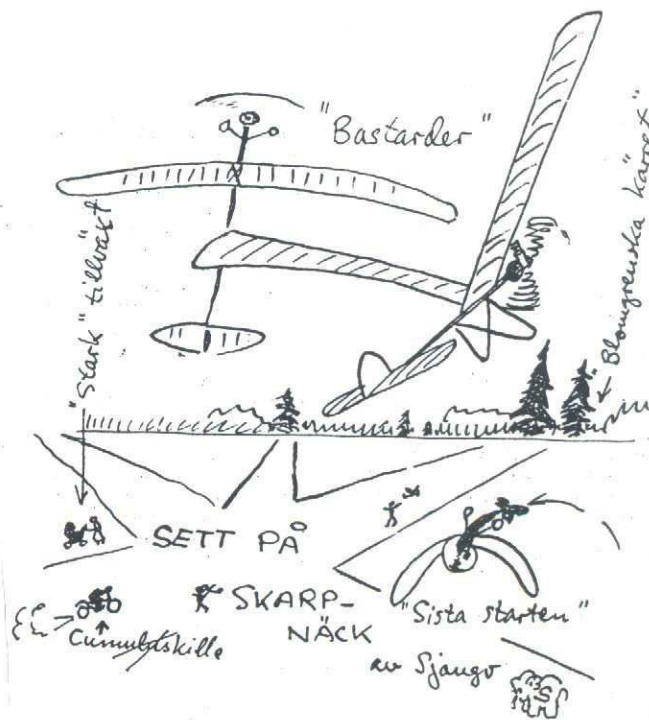


...och i stället har de börjessonska linjerna ryckt fram.

det för galet med F-modellerna?", försöker han förklara hur man kan få även en F-modell att flyga. Tillsammans med AERO utlyser han en tävling om bästa F-konstruktionen, med en norsk diesel som förstapris. Som redan berättats i OLDTIMER blev Lennart Segerfelt vinnare med sin berömda "Dora-Pang", men det skulle ha berikat vår modellflyghistoria om även de övriga 100 bidragen hade publicerats eller funnits kvar! F.ö. hänvisar vi till OLDTIMER 2/75, där många tidiga, svenska F-modeller finns beskrivna!

De mödosamt insamlade erfarenheterna tillämpades och fick spridning och på 50-talet hade vi en vital F-klass med många motorflygare, som skulle komma att hävda

Forts. på nästa sida!



sig även i internationella sammanhang.

Var F-modellerna befinner sig idag vet väl de flesta. Och det gäller inte bara Sverige. Om bara FLC hade funnits hade vi kanske inte haft några F-modeller alls, men åtminstone i USA och England får F-flygarna utlopp för sin bygg-och flyglusta tack vare en mängd mer eller mindre regelfria klasser, såsom AMA 'Gas' 'A', 'B', 'C' och 'Open Power', för att inte nämna den populäraste klassen av alla, '½A' för 0,8 cc och utan viktrestriktioner.

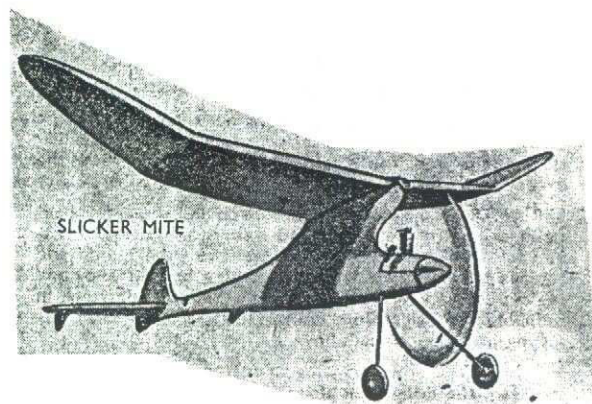
Den populäraste OT-F-klassen i USA är f.n. något som kallas 'Nostalgia Power' med modeller från 50-talet med "tidstypiska" motorer (lista på godkända modeller och motorer finns!). Man tillvaratar alltså en typ av modeller någonstans mitt i utvecklingskedjan, modeller, som trots enkel teknologi och standardmaterial, har bra prestanda. Den engelska varianten heter 'Slow Power', men där får man designa själv!

Denna flora av motorklasser är naturligtvis främst till för att alla motor-entusiastiska friflygare ska beredas möjlighet att tävlingsflyga, även om de inte aspirerar på en plats i landslaget. Att man sedan den vägen kan rekrytera flygare till den mera krävande FLC-klassen är det nog ingen tvekan om.

VARFÖR ÄR DET DÅ SÅ MÄRKVÄRDIGT MED F-MODELLER I SVERIGE?? - det går ju knappast att ens samla ihop de nödvändiga tre tävlanden till OT-F-klassen! Beror det manne på bristen på en lätt-tillgänglig "inträdesklass"...?

Vad beträffar OT så har undertecknad frågat ett antal OT-flygare om varför just dom inte flyger F-modeller, trots ett påstått intresse. Det vore kanske av intresse att titta lite närmare på några av de vanligaste svaren/argumenten:

1. Svårt att hitta en lämplig modell! Icke! Ta en titt i listan från Ritningsbanken eller i AEROMODELLERS ritningskatalog (och "X-lista") - även Ben Buckle har en och annan ritning till F-modeller. Valet färgas säkert en hel del av nostalgiska eller estetiska hänsyn, men en sak som kan vara värd att titta extra på är motorinstallationen. Se till att motorn sitter lätt åtkomlig - helst ej inverterad - och lätt justerbar i höjd-och sidled. Finns det plats för tank och motor-timer i omedelbar närhet av motorn?



För den som skulle vilja börja med en byggsatsmodell är utbudet f.n. klen, men kommer säkert att förbättras. Red. veterligt finns bara 40-talskärran 'Slicker Mite' för 0,8 cc i byggsatsform. Den produceras av Ben Buckle och kostar i England c:a 15 pund. Fler är dock på gång..

2. Lämplig motor- var hittar jag den?! Vill du ha en originalmotor, så annonsera! Det finns tusentals beg. Webror, D.C. m. fl. - och antikare än så behöver det inte vara!

För den som vill köpa nytt finns det både s.k. replikamotorer och "tidstypiska" produktionsmotorer att välja bland, t.ex.:

A.M. - Lång prod.serie under 50-och 60-talet i storlekarna 1 cc, 1,5 cc, 2,4 cc och 3,4 cc; nyproducerade i en mindre serie för något år sedan. Upphovsmannen har nyligen kommit ut med 1,5 cc'aren A.E. 15.

D-C (f.d. Allbon) - också lång produktion från 50-talet till våra dagar. Efter ett uppehåll tillverkas nu DC Dart 0,5 cc, Merlin 0,8 cc, Spitfire 1 cc och Sabre 1,5 cc. Kostar i England c:a 200 kronor.

DEEZIL 2 cc - utmärkt replika av långslagig 40-talsmotor. Se OLDTIMER 2/86 & 1/87!

E.D.- dieslarna har även de funnits på marknaden mer eller mindre kontinuerligt sedan 50-talet, dock i allt modernare utföranden. Vanligast i 1,5, 2,5 och 3,5 cc-versioner. Efterfrågas i England eller hos nublivne medlemmen Lars Bengtsson i Alingsås.

ELFIN - replika av tävlingsdiesel från 1949 - bra men dyr motor från Dunham Engineering. Se OLDTIMER 2/86!

KUMAR - bakom detta namn gömmer sig ett antal indiska kopior av brittiska dieslar, bl. a Mills .75 och 1,3 cc, samtliga A.M., Frog 2,5 cc, Kemp och Taplin Twin. Brukar finnas i engelska hobby-affärer.

M.E. - engelska 1 och 1,5 cc-motorer, som varit ur produktion en tid. Kommer nu att nytillverkas av Dunhams i England.

Forts. på sidan 8!

Redigering: Ulf Hallvig + Teckning: Magnus Gerne

## FÖRSTA HELSVENSKA DIESELMODELLEN

byggd av Gösta Hellström

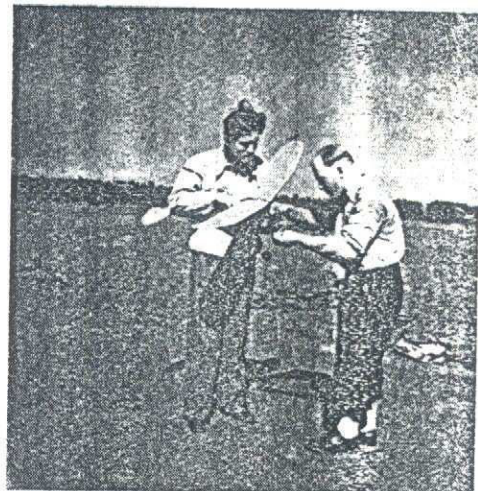
I dagarna har den första helsvenska dieselmodellen varit till väders på Skarpnäcksfältet invid Stockholm. SFT lämnar här nedan ett förstahandsreportage från det celebra tillfället.

dieselmotor. Sagt och gjort. De båda hobbyisterna slog sina kloka huvuden ihop. Hellström stod för fackkunskapen på modellflygområdet och Rogstadius för sakkunskapen på motorgebltet. Man hade alltså att vänta stora saker...

Det tog lång tid att förfärdiga motorn. Det var många hinder man måste övervinna, men trots att Rogstadius tidtals låg inkallad i militärtjänst började den lilla plantan skjuta i höjden och slog som sagt var för kort tid sedan ut i full blom. Tyvärr var det inte så många som fick se den blomma för fullt, de båda konstruktörerna gav sig nämligen en söndag i hemlighet ut för att trimma...

Under de första flygningarna använde de sig av den gamla amerikanska metoden för trimning av bensinmodeller. De fäste helt enkelt en 60 m lång hamplina vid modellen för att den inte skulle flyga för långt. För att det skulle bli flygning av, det var de till fullo övertygade om! Trots tyngden som linan förorsakade och luftmotståndet hos densamma flög kärnan rätt bra. Tyngdpunkten hade emellertid Hellström ännu inte fått exakt bestämd varför han blev tvungen linda en massa snodd om bakre delen av kroppen och fästa en 6 mm borrar i slingorna för att få modellen att väga jämnt.

Vid de första hoppen kunde man inte undvika att kvadda en hel massa propellar. Gång på gång slets nämligen bitar ur dem bort vid mindre lyckade landningar och till slut hade man kommit så långt att modellen flög med en



I. Rogstadius (t. h.) ser över motorn.

snurra, som var avtrubbad till ungefär 5 cm radie, men den flög bra ändå... Den lyckades starta från marken efter en rätt kort startsträcka — något ganska enastående.

Den första söndagen återstod ej mer att göra än att reparera modellen, förse den med nya trimningstyngder och slutligen förstärka nospartiet. Och så bar det på nytt iväg ut för trimning och denna gång nådde man resultat som man knappast kunnat drömma om. Förankringslinan slopades och modellen startades med litet blandning i tanken. De första starterna blev inte så lyckade men sen fick man modellen att låta och den flög då i branta spiraler till ungefär 20 m höjd. Glidflykten var dock dålig, emedan dieseln kommit i stall. Vid nästa start flyttades trimningstyngden fram och då blev det flygning av! Efter en rullsträcka på knappa 1,5 m blev kärnan fri från marken, tog luften mjukt och steg i en mycket brant spiral till c:a 75 m höjd under 30 sek motortid, varefter glidflykten började. Och vilken glidflykt! Modellen drog sig mer och mer utanför fältet och efter en stund var den utanför fältet och långt över en stor skog. Det blev med ens fart på Hellström och Rogstadius, de satte snurr på cykelhjulen och gick ut för att spana. När de kommit in i skogen höll de kontakt med varandra genom visselsignaler och efter ungefär en halvtimmes sökande kröntes deras möda med framgång. En flygare kom cyklande och frågade ifall de letade efter ett modellplan, som han just hittat. Att glädjens vågor gingo höga behöver man väl knappast nämna...

Vi återger på denna sida några bilder som visar den lilla dieselmodellen och dess båda konstruktörer. Och på samma gång kan vi meddela att utförlig ritning och beskrivning på denna första helsvenska dieselmodell kommer att införas i något av de närmaste numren av SFT.



Klart för start.

Gösta Hellström med sin dieselmodell.

Stora ting har på senaste tiden timat inom svenskt modellflyg. Den första helsvenska dieselmodellen fick nämligen för någon tid sen lufta på sig en smula över skarpnäcksfältets termikbemängda rymd. Det var något av en sensation när ett par unga stockholmska modellflygentusiaster cyklade ut till Skarpnäck för att "testa" en splitt ny dieselmodell — den första sitt slag. Kunde man tala om epok inom vårt unga modellflyg skulle förvisso ett sådant ord passa bra i detta sammanhang!

Idén att bygga en liten modell utrustad med en dieselmotor kom inte till av en slump. Den föddes för ganska länge sen och slog rot i den dånande stockholmske modellbyggarens och uppkattade SFT-medarbetaren Gösta Hellström. Den låg och grodde en lång tid, men trots riklig läring ville den inte skjuta upp. En del utkast till själva modellen gjordes visserligen, men det tora kruxet var och förblev den lilla dieselmotorn. Hur skulle man skaffa en sådan? En och annan diesel hade letat sig in i vårt land, men självfallet gått åt som smör och nya stod ute att få.

Motgångar är till för att övervinnas och glad hägen började Gösta Hellström i alla fall att bygga sin modell — en liten käck och trevlig modell i minsta klassen. Den har alla de kännetecken som är så typiska för en hellströmmodell. Den är en smula originell till utformning, har vackra former och är så där oerhört peantiskt byggd att man inte finner ord nog för in beundran.

Så småningom fick Hellström lön för mödan. Han fick via mfred upp kontakten med en annan modellhobbyist — en expert på allt vad motormotorer heter och en segerrik vinnare vid olika utställningar i modellbygge. Han hette van Rogstadius och hade även han sedan någon tid umgåtts med planer på att göra en helsvensk

Forts. från sidan 2:

kunna utnyttja i vinter, om ingen ritning dyker upp.

S.D. Sjunnesson var en framstående tävlingsflygare på 40-talet och vi hoppas få anledning att återkomma till honom i ett senare nummer.

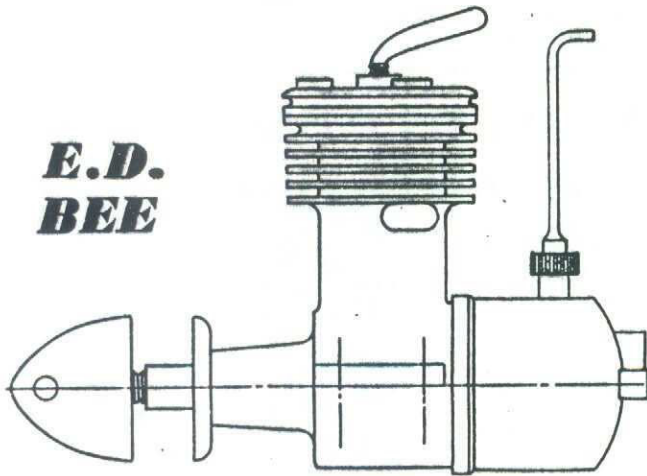


## Fler OLDTIMER-tävlingar?

Även om vi i södra Götaland har en och annan liten oldtimer-tävling utöver det stora OT-Mästerskapet så tror vi att vår rörelse skulle må väl av ytterligare en större träff till per år. Eftersom vi i regel har vårt stora mästerskap på hösten så undrar vi vad medlemmarna säger om en träff/tävling i maj/juni, geografiskt sett helst en bit ifrån den plats, där Mästerskapet ska gå av stapeln. Vad sägs?!

Red.

Forts. från sidan 6:



MILLS P.75 - förutom originalversionen finns det ett antal indiska och australiensiska replikor i circulation. En ny version från Irvine's i England är i antågande och kan beställas hos Thomas Nathansson.

OLIVER BATTLEAX 2 cc - tung, dyr replika av en aldrig serieproducerad sideportmotor; kan köpas från Dunhams. Se även OLDTIMER 2/86!

PAW - välkänd kvalitetsdiesel i alla tänkbara storlekar - från 50-talet till våra dagar. "Tidstypiskt" utseende men knappast "tidstypisk" effekt! Kan köpas bl.a. från CENTO i Malmö.

-Det finns alltså en hel del att välja på, men långt viktigare än typvalet är att ha en väl inkörd, lättstartad motor och ett enkelt tank/bränsleavstängningsarrangemang, som fungerar 100 %-igt i alla lägen.

Stötestenar, som många förknippar med F-flygning är just motorer, som tar halva dagen att starta; motorer, som strax efter starten börjar hacka eller lägger av; timerinstallationer, som ger olika långa motortider från flygning till flygning etc. Bäst är att alltid använda en separat tank (gammaldags plåttank), belägen så nära motorn som möjligt. Låt slangen gå via en vanlig urverkstimer (Modell-Produkter, Härnösand), som stänger av bränsletillförseln vid önskat sekundtal. Undvik långa slangar och slangar, som ej tål dieselbränsle!

Att ersätta timern med graderad tank eller slang är enligt undertecknads erfarenhet ett effektivt sätt att bli avskräckt från allt vad motorfriflyg heter!

### 3. VAR ska jag flyga?!

Ja, detta är ju ett problem för allt friflyg, men att en F-modell behöver mer utrymme än andra friflygmodeller är nog en missuppfattning. Med 20 sek. motortid kan en F-modell flyga långt, men det kan även en S2:a eller en Wakefield göra!

Det är bra med ordentligt svängrum under trimningsskedet, men ett normalt klöverfält räcker! När man väl vet hur modellen flyger kan man använda vilket fält som helst speciellt om man som vi i Halmstad flyger företrädesvis under sena kvällar eller tidiga morgnar.

Här ska även nämnas att det säkert finns en psykologisk faktor, som kan avskräcka dem som är vana vid lätta och långsammare friflygmodeller. F-modeller är i regel tyngre, med fullt motorpådrag händer saker och ting lite snabbare och dessutom har vi ett stressframkallande buller. Detta kan framkalla ett motstånd, som måste övervinnas. När man väl gjort det så kan man ta itu med sista hindret, som är mindre än man tror:

### 4. Trimmning.

Någon kurs i detta kan vi inte ge här, men en del synpunkter på trimmning av motorflykten kan kanske vara av värde.

De inställningsvariabler vi kan påverka kan grovt indelas i högfarts-resp. lågfartsjusteringar, beroende på i vilket fartområde de ger mest effekt.

#### Högfartsjusteringar:

A. Sidoroder - måste användas försiktigt, eftersom effekten ökar med hastigheten (kan ibland förefalla vara tvärtom, men i så fall är det andra aerodynamiska faktorer, som tar överhanden).

B. Ving-skränkning - användes för att påverka lyftkraften i ena eller andra vingpanelen, här oftast för att hålla upp innervingen i sväng (ger roll-tendens). En ner-skränkt vingpanel ("wash-in") kan i låg fart (glidet) fungera som broms och framkalla kurv åt samma håll.

C. Vinkelskillnaden mellan vinge/stabbe - effekten ökar kraftigt med hastigheten.

D. Tvärställning av vingen så att den alltså ej längre är i 90 graders vinkel till kroppen.

#### Lågfartsjusteringar:

A. Lutning av stabilisatorn - ett "ofarligt" sätt att påverka glidtrimmet: modellen svänger i riktning mot den höjda stab.halvan. Effektens storlek beror bl.a. på momentarm och tyngdpunktsläge.

B. Motorriktning - modellens flygriktning påverkas mest i initial-skedet av ev. justering av motorriktningen.

C. Motors vridmoment - vid byte av propellerstorlek påverkas vridmomentet: högre stigning = kraftigare vridmoment (åt vänster) och vice versa.

Flygning kan börja när man är nöjd med glidtrimmet och man vet att motor/tank/timer fungerar u.a.

Forts. på sidan 17!



# Kurir

FOR MOTORER OM 0,5 CC.

## Modell-Sport

FALKENBERG

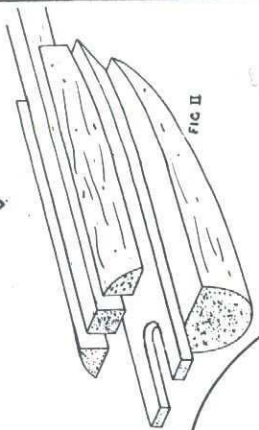


FIG II

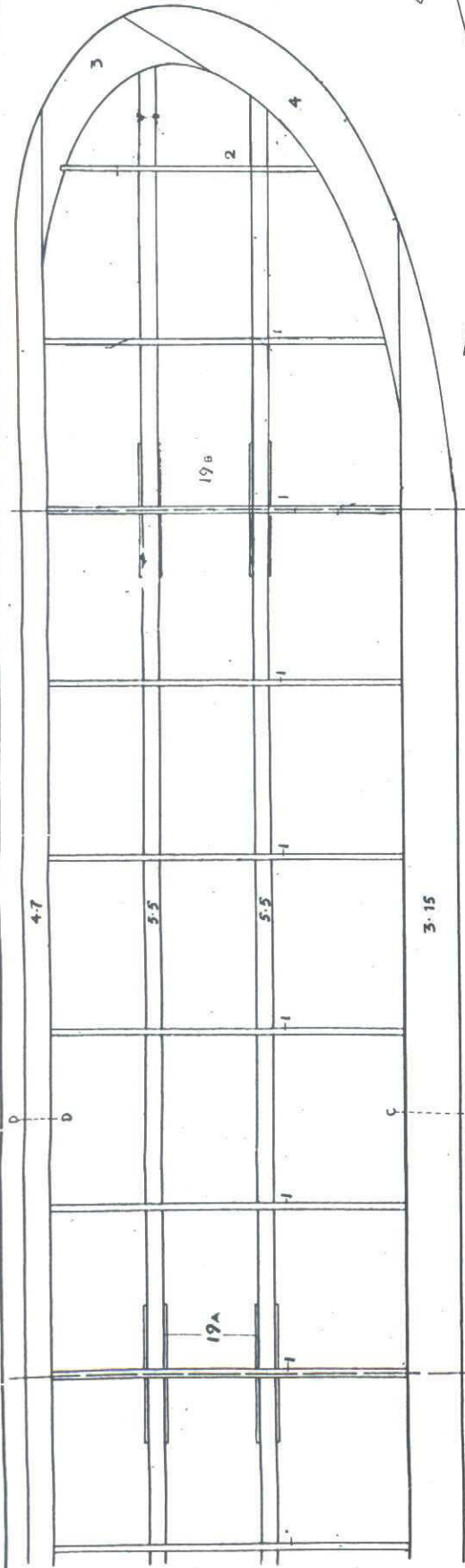
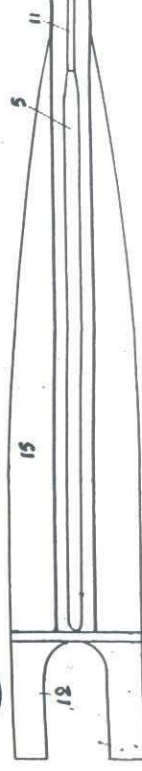
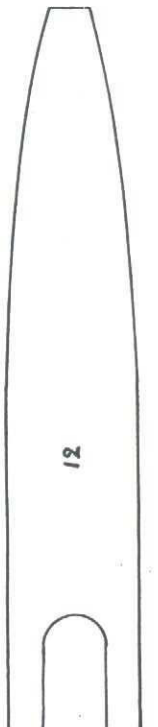
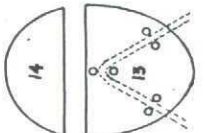
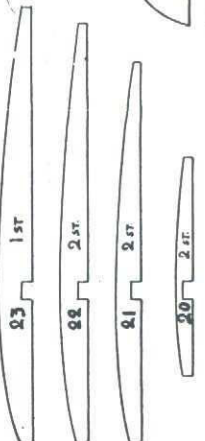
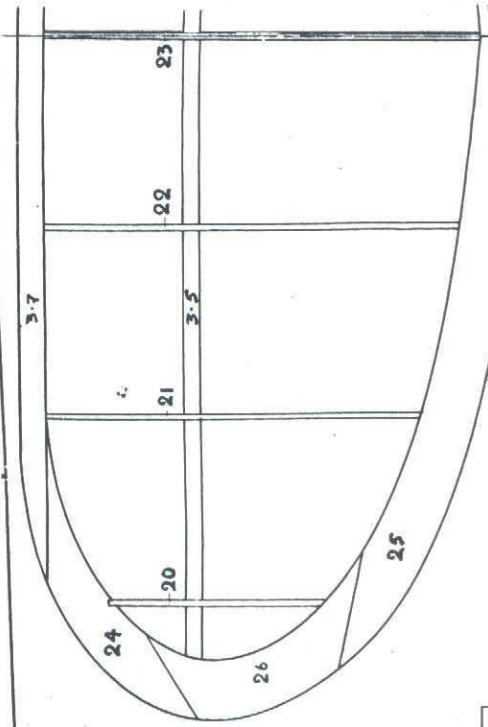
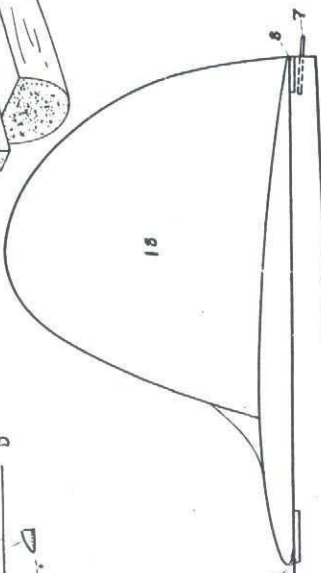
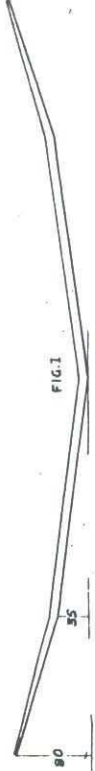
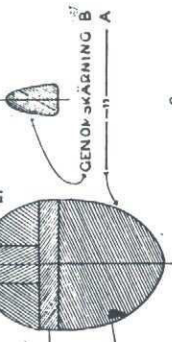
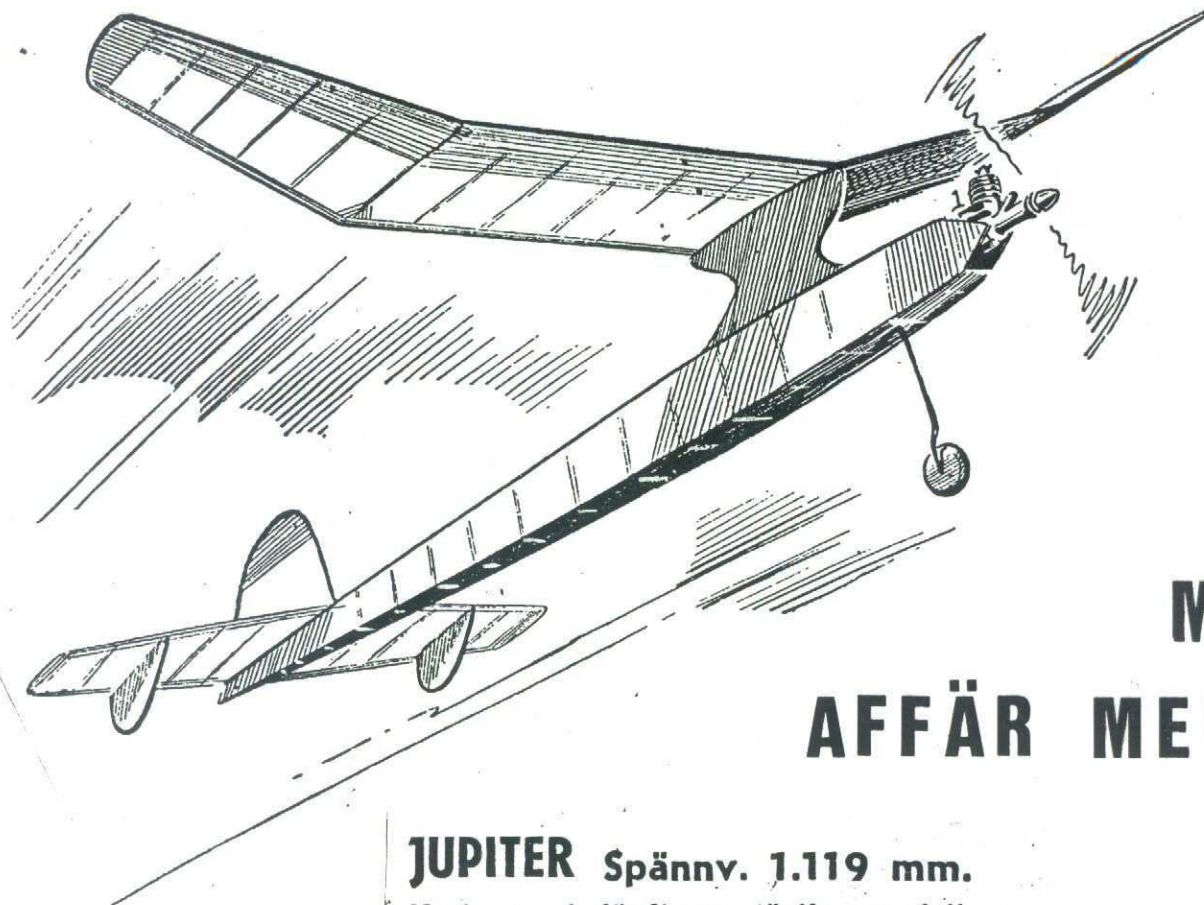


FIG. 1



# Skala 1:2

KOPIERING FÖRBJODES



## MIN AFFÄR MED

**JUPITER** Spännv. 1.119 mm.  
Modern och lättflugen tävlingsmodell -  
Uppfyller F.A.I:s tävlingsregler för F-int.

**m.m..**

Jag har i år byggt och flugit en 'JUPITER' F-modell. Det är faktiskt min andra 'Jupiter', men det ligger 30 år mellan dem! Detta senare vill jag betona eftersom jag tror att just detta med att få återuppleva nostalgiska stunder av lycka från en svunnen ungdom hör till det som driver de flesta av oss till denna udda hobby. Lägg därtill ett allmänt intresse av att kartlägga och hålla vid liv den utvecklingsperiod, som ligger bakom dagens högt utvecklade modellflyg, så förstår man att det finns starka band, som håller ihop den samlings särpräglade individualister, som jag vågar säga att vårt sällskap består av!

För den som i likhet med undertecknad inte är tillräckligt gammal för att ha fått uppleva så mycket av tiden före 1950 - eller för dem som i brist på ekonomiska resurser, tid eller kunskap fick nöja sig med att dagdrömma - ges ju nu inom vår rörelse möjlighet att återuppleva det som den tidens storheter fick vara med om... MEN: även en 45-åring kan ha ett "oldtimer-förflutet"...

Som avsidet boende pojke på landet var det mitt öde att såsom modellflygare

få leta mej fram till byggandets och flygandets ädla konst via alla de misstag, som alla andra gjort. En i sanning lång och mödosam väg, vars lagom doser av frustrationer dock resulterade i ett livskraftigt intresse för allt som flyger och far i luften. Fram till tidiga tonåren hade jag sålunda fått både segel- och gummikärror att hjälpligt fungera, de flesta av egen konstruktion. Några "riktiga" byggsatser hade jag förärats vid högtidliga tillfällen som julafton och födelsedag, främst några enklare Sigurd Isacson-modeller samt ett par av Algas "pinnbyggen" - men hur bygger man sådana utan hjälp? Den verkliga kronan på verket var en Jetex 50-motor, som en förstående onkel i Stockholm skickade till min 13-årsdag!

Modellmotorer hade jag bara sett på bild och min ekonomiska situation var sådan att jag inte ens lade ner någon möda på att drömma om att äga en sådan.

Detta sakernas tillstånd skulle dock ändra sig en dag - snabbt och oväntat. Då jag började i den lilla stadens läroverk träffade jag f.f.g. andra modellflygare i en modellflygklubb. Den senare självdogstrax efter mitt inträde (!), men på några

Forts. på nästa sida!

Forts. från föreg. sida:

korta höstmånader inhämtade jag flera års efterblivenhet på området. Framför allt träffade jag två modellflygare, som några år senare skulle bli mina klasskamrater. Bägge tillhörde ett samhällsskikt, där man räknade tillgångar på ett annat sätt än jag var van vid. Tack vare dem fick jag f.f.g. bevittna motormodellflyg, inte bara friflyg och lin-kontroll, utan även försök till radio-kontrollerad flygning med en tidig Te-lepilot-anläggning.

Två år senare blev vi alltså klasskamrater, Göran Ax, Erik Penser och jag. Vid det laget lade Göran varje krona han kom över på att utöka sitt färska segelflyg-C-diplom och jag drog mitt strå till stacken för att bekosta den blivande världsmästarens utbildning genom att köpa hans något begagnade Webra Rekord, en tidig version med kombinerat sido-och bakfäste. För 20 (eller 25) kronor blev den plötsligt och oväntat min första motor! Något senare "tog jag över" hans två Webra Mach I:or men strax innan dess hade även Erik gått med på att sälja beg. modellmaterial och jag glömmar aldrig den lyckodag, då jag för 45:- (på avbetalning!) köpte en låda med tre motorer + diverse byggmaterial, ritningar, litteratur m.m. Vad den blivande miljardären Erik Penser behövde pengar till just då kommer jag inte ihåg, men jag kan ju gissa...

Jag tror att Erik gjorde affären inte minst av sympati för min pekuniära situation, ty det måste ha varit en av de sämsta han gjort!

Vid det tillfället fick jag bl.a. mina två första glödstiftsmotorer, som jag stiftade bekantskap med hemma på min arma moders diskbänk. Min familj hade då vant sig vid (tror jag) det i och för sig imponerande ljudet från den lilla Webran, som dock både gick och lät beskedligt på den 9x6-propeller, som var den enda jag då hade. Chocken blev desto värre den kväll jag kopplade ett ringledningsbatteri till min nyss hemtagna Super Tigre G.20S och intet ont anande slog runt den lilla ynkliga Plasticote-snurran, som egentligen medföljde den andra glödaren, en O.K. .074, alltså en 1,2 cc.

Det skärande vrål, som strömmade ut ur det generöst tilltagna utblåsningshålet, fick familjens medlemmar att snabbt söka skydd och det hann bli stor uppståndelse ända ut i hönshuset innan jag hann reagera och få stopp på den varvilliga racermotorn!

Skrämd av det italienska fullblodets häftiga prestanda vågade jag aldrig använda den i en modell - och tur var kanske det!

Den tidigare inköpta Webran hade dock ett långt aktivt liv framför sig - den är fortfarande i tjänst! På femtiotalet använde jag den bl.a. i min första linmodell, men den första - och för mej mest betydelsefulla - modell den skruvades fast i var 'JUPITER'. Truedsons SEMO-kataloger kunde jag utantill sedan flera år: vintertid förvarade jag dem på mitt nattduksbord och på sommaren trängdes dom med Sigurd Isacsons d:o på utedassets "litteraturhylla", vilket gjorde att mina föräldrar alltid visste var de skulle söka mej då jag avvikit från någon av de tusen sysslor, som alltid fanns att utföra på gården..

Den modell jag valt i Truedsons stora sortiment var inte någon idealisk nybörjarmodell, men den representerade något, som jag inte kunde motstå, och därför inhandlades en st. ritning till densamma.

'Jupiter' byggdes under en lång höst mellan skolgång, läxläsning och betupptagning och resten av vintern stod den där i mitt rum, medan jag spann ett nät av dagdrömmar



kring den och dess kommande bravader. Ett av julpaketen hade innehållit en pneumatisk Elmic-timer och där den stod, klädd i rött och gult japanpapper, var det bara vinterkylan, som stod i vägen för dess jungfruflygning. Trodde jag. Då våren äntligen kom hade dock stugvärmens bidragit till att skeva den laminerade pylonen så kraftigt att även jag begrep att det skulle bli trimmningsproblem...

Forts. på nästa sida!

Medfint väder i annalkande bygge jag i ett slags förtvivlans raseri en helt ny kropp med något förlängd bakkropp för att komma tillrätta med det tyngdpunktsproblem, som den första modellen hade.

Men jag hade inte behövt ha så bråttom. Det var en ovanligt blåsig vår på Skåne-slätten, och det lugna väder jag ville ha för premiärflygningen dröjde. Till slut beslöt jag mej för att gå upp i gryningen en söndagsmorgon. Så skedde, och med bara morgontidiga lärkors sällskap slog jag vid 4-tiden en skir morgon igång Webran och släppte med darrande händer i väg min första motormodell.

Motorljudet lät förstas bedövande högt i den stilla morgontimmen då 'Jupiter' höjde sig i en flack bana rakt över klöverfältet och efter fem sekunders motortid gick över i ett ganska brant glid. Plasticote-smurran var bruten, så några fler flygningar blev det inte den dan. Kärran var dock hel och i luften hade den varit, så det räckte för stunden! Naturligtvis trodde inte mina föräldrar att deras alltid morgontrötta son varit uppe i gryningen, men då de såg beviset i form av den knäckta propellern begrep de att de stod inför krafter, som de underskattat..

Något anti-klimaktiskt måste jag nu säga att det inte blev så mycket med min 'Jupiters' flygande. Visst gjorde jag många mer eller mindre lyckade starter under årets lopp och på hösten lyckades jag även flyga bort den i en konstig väderkombination bestående av dimma och termik (återfanns 3 km därifrån en vecka senare). Men det eftersträvade branta stiget med åtföljande långt glid åstadkom jag aldrig - förmodligen räckte inte mina erfarenheter och kunskaper för att få modellen dit-hän.

Ett av dess mer bejublade framträdanden gjorde 'Jupiter' under en lektion, då jag redogjorde för min hobby och använde modellen som levande åskådningsobjekt. Redogörelsen avslutades med att jag snärtade igång Webran med en liten 'Trucut' träpropeller, vilket åstadkom ett aldrig tidigare upplevt tvärdrag i skolsalen. Om flickornas tjut överträffade vrålet från Webran eller tvärtom minns jag inte, men läraren var angelägen om att snabbt få slut på den lektionen!



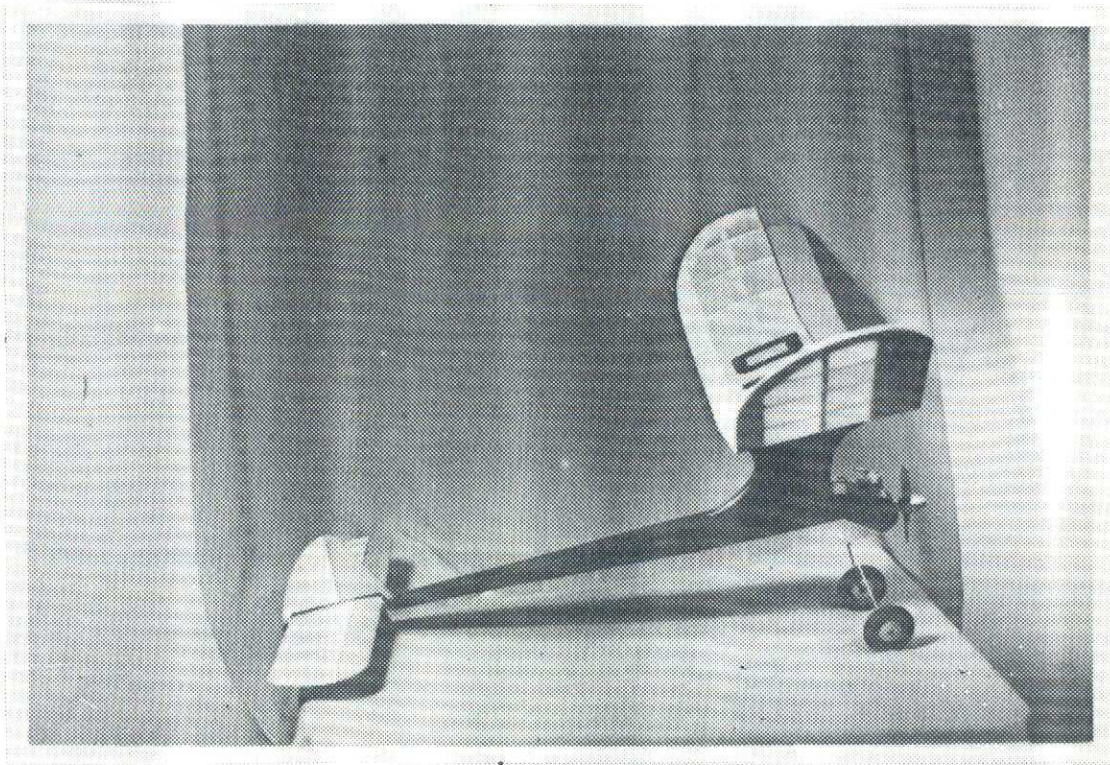
'JUPITER' nr 2 - 1987

Efter en del "utelandningar" hade Webrans kolv repats av nersvalt smuts så att cyl.-byte blev nödvändigt. Den nya cylindern var mycket kärv och motorn hann aldrig komma loss riktigt innan en trädlandning förstörde den annars så robusta vingen. Kvarvarande delar användes till diverse hybridkonstruktioner, medan motorn fick slita ont i linkontrollmodeller innan den 10 år senare införlivaas i min just påbörjade motorsermeling.

Där hade 'Jupiter'-historien varit slut för min del om inte det här med oldtimer hade funnits. Ju längre tiden gick, i desto härligare skimmer stod de ovan beskrivna åren, trots (eller kanske tack vare..) all dess frustration och ouppnåeliga drömmar. Den 'Jupiter' jag byggde då representerade inte bara den första i en rad av motormodeller utan något mycket mer, som jag gärna ville återuppleva.

Med våra tidigare OT-regler var 'Jupiter' för modern för att komma ifråga, men då december-1950-gränsen sattes återkom hoppet om att kunna bygga och flyga 'Jupiter' som en "legal" OT-modell! Med hjälp av den danske friflygaren och redaktören Per Grunnet spårades 'Jupiters' konstruktör Peter Christiansen, nu pensionär i Helsingör. Det var med viss spänning jag läste hans brev i januari 1986, där han berättade om sig själv och tillkomsten av 'Jupiter'. Den senare konstruerade han sommaren 1950, sedan han deltagit i en tävling på Eaton Bray utanför London och i den vevan köpt en av de första Elfin 1,49-dieslarna hos H.J. Nicholls. Försedd med denna Elfin deltog 'Jupiter' i sin första tävling i september 1950. Den skulle följas av flera, och likaså av fler 'Jupiter'-modeller.

Forts. på nästa sida!



**DIXIE** presenterades redan i förra numret i artikeln om MODELL-SPORT i Falkenberg. Även om byggsatsen kom ut först då E.D. Bee dök upp i början på 50-talet så intygar konstruktören Anders Löfqvist att 'DIXIE' ritades långt innan dess, förm. 1947 eller 1948. Det är en mycket lättbyggd och "näpen" F-modell, som vi tror skulle ha en plats i "ritningsbanken". Var god döm själva sedan Ni tittat på följande "tittupplag"!

Forts. från föreg. sida:

Då jag ville skona min gamla originalritning införskaffades en ny ritning via CENTO i Malmö. Vid bygget av vingen rekommenderas bruk av vinkelhake, i övrigt är det en synnerligen enkel modell att bygga. Trots modellens robusta skjärtparti lyckades jag få även denna version lika nostung som originalet för 30 år sedan.. I nosen, som alltså gott kunnat kortas av någon cm, sitter naturligtvis Göran Ax's gamla Webra Rekord. Eloxeringen på cyl.toppen har bleknat något, men den gör sina modiga 8600 v/min på en 9"x4" Top Flite - och det räcker i det här sammanhanget! Elmic-timern är dock inte lika tillförlitlig längre utan har fått ge plats för en vanlig urverkstimer.

Det blev inte mycket tid till trimmning inför OT-SM, men det räckte. När jag väl fått bort en besvärande tryckningstendens och bytt ut ett osäkert höger/höger-flyktmönster mot ett höger/vänster d:o så drog min 'Jupiter' upp i den önskade högerspiralen och gick över till ett vänsterglid utan alltför stor höjdförlust.

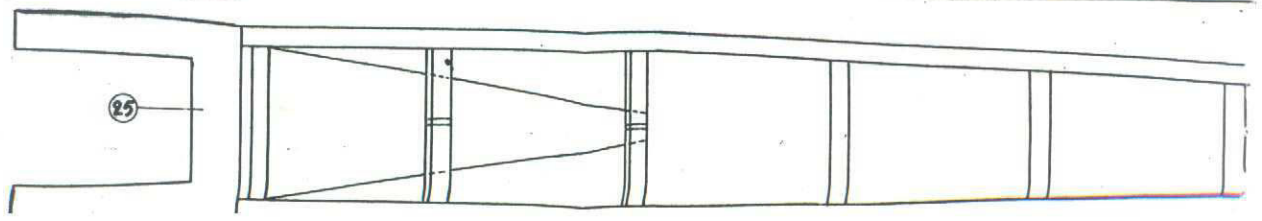
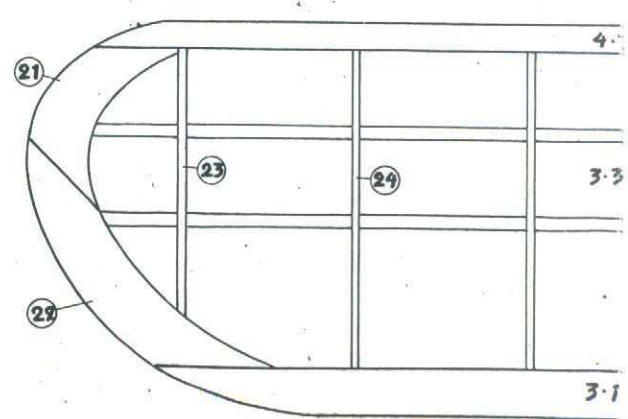
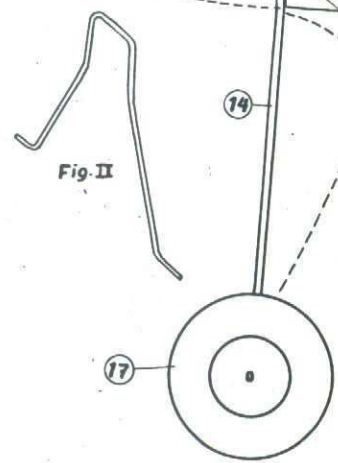
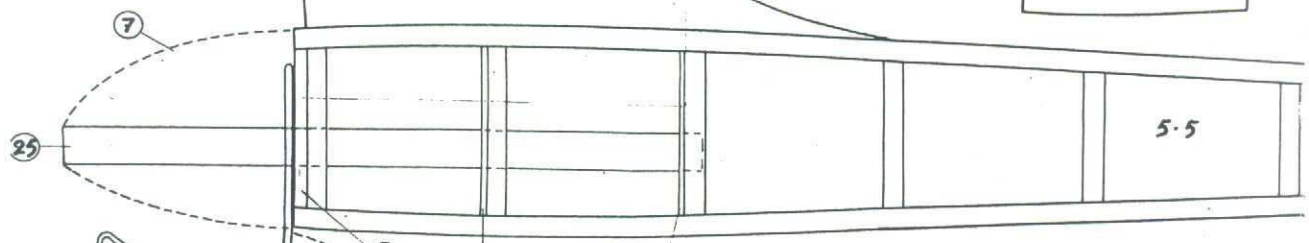
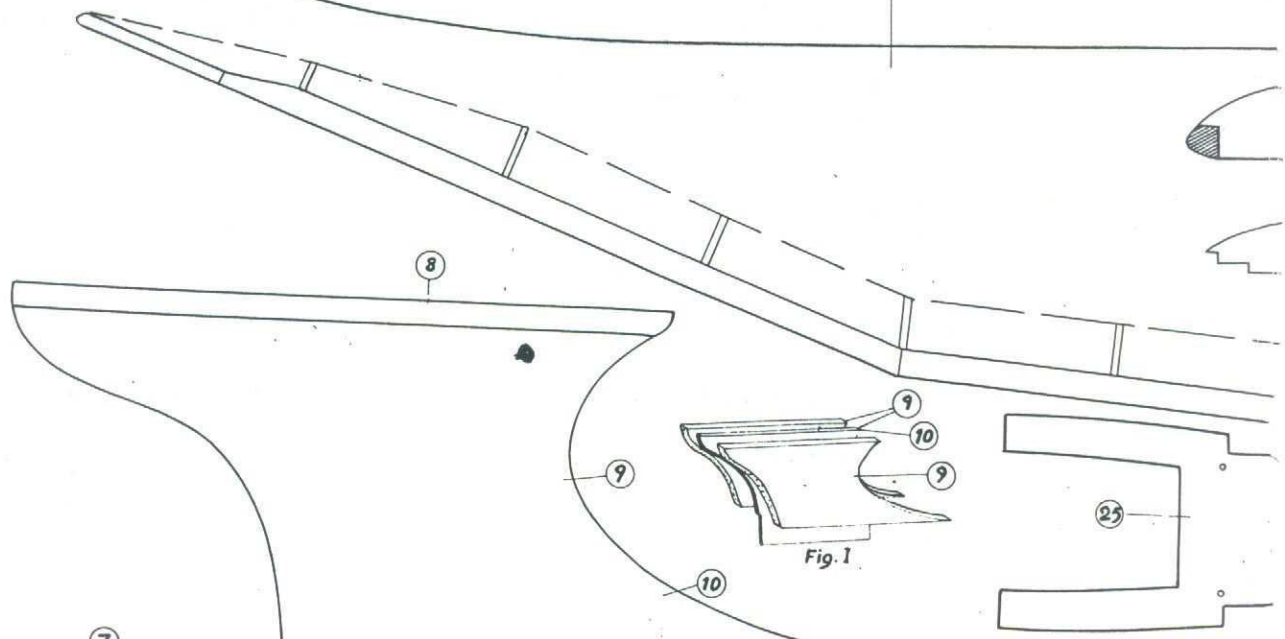
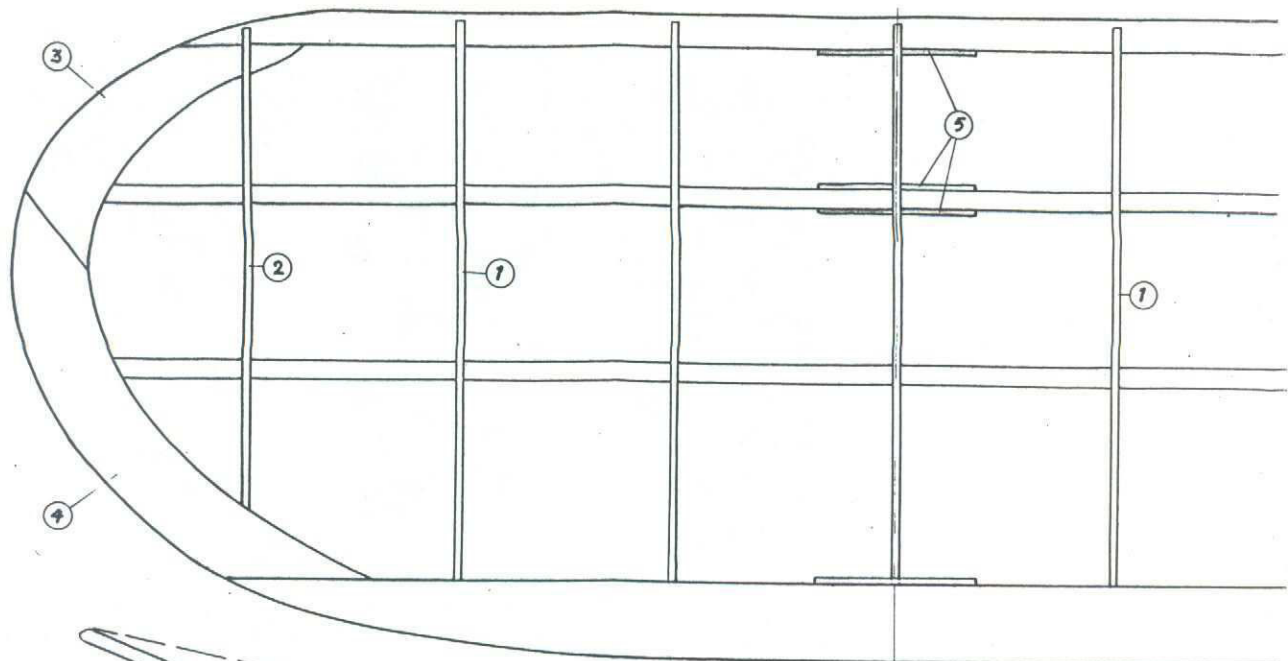
Motordragkraften räcker inte till för ett kontinuerligt stig i den här vinkeln, utan modellen planar ut halvvägs och tar ny "sats".

På SM skötte sig 'Jupiter' efter omständigheterna väl. Första tävlingsstart var dess första start någonsin med full motortid och det var då jag upptäckte "knicken" i stiget. Andra starten gick mindre bra, då jag vid utkastet slog till skjärtpartiet, med påföljande snabba, stallande glid tillbaka till moder jord.

Fintrimmningen av 'Jupiter' får anstå till nästa år, men redan nu har projektet gett de väntade glädjestunderna. Egentligen är min affär med 'Jupiter' äntligen över! Naturligtvis har jag inte kunnat "leva om" den tiden på femtiotalet, då jag kämpade med min första 'Jupiter' - den tiden är oåterkalleligen förbi. Bygget av min andra 'Jupiter' har däremot väckt till liv en mängd minnen och känslor, som jag absolut ej vill mista - och dessutom har jag sent omsider bevisat att den kan flyga så som jag en gång hoppades att den skulle göra..

P.S. Och nästa F-projekt? Tja, 'Silver Star' ligger väl till, liksom 'Dixie' - eller varför inte en annan gammal nostalgisk sak, över vars ritning jag nästan dreglade då jag hittade den i AEROMODELLER hemma hos Göran Ax på 50-talet: R.A.Collin's eleganta 'Flamingo'. I fantasin försåg jag den med Görans Webra Mach I, men längre än så gick det inte - då. Fast idag kanske det är dags att skölja oljan ur den där gamla Mach I:an.....

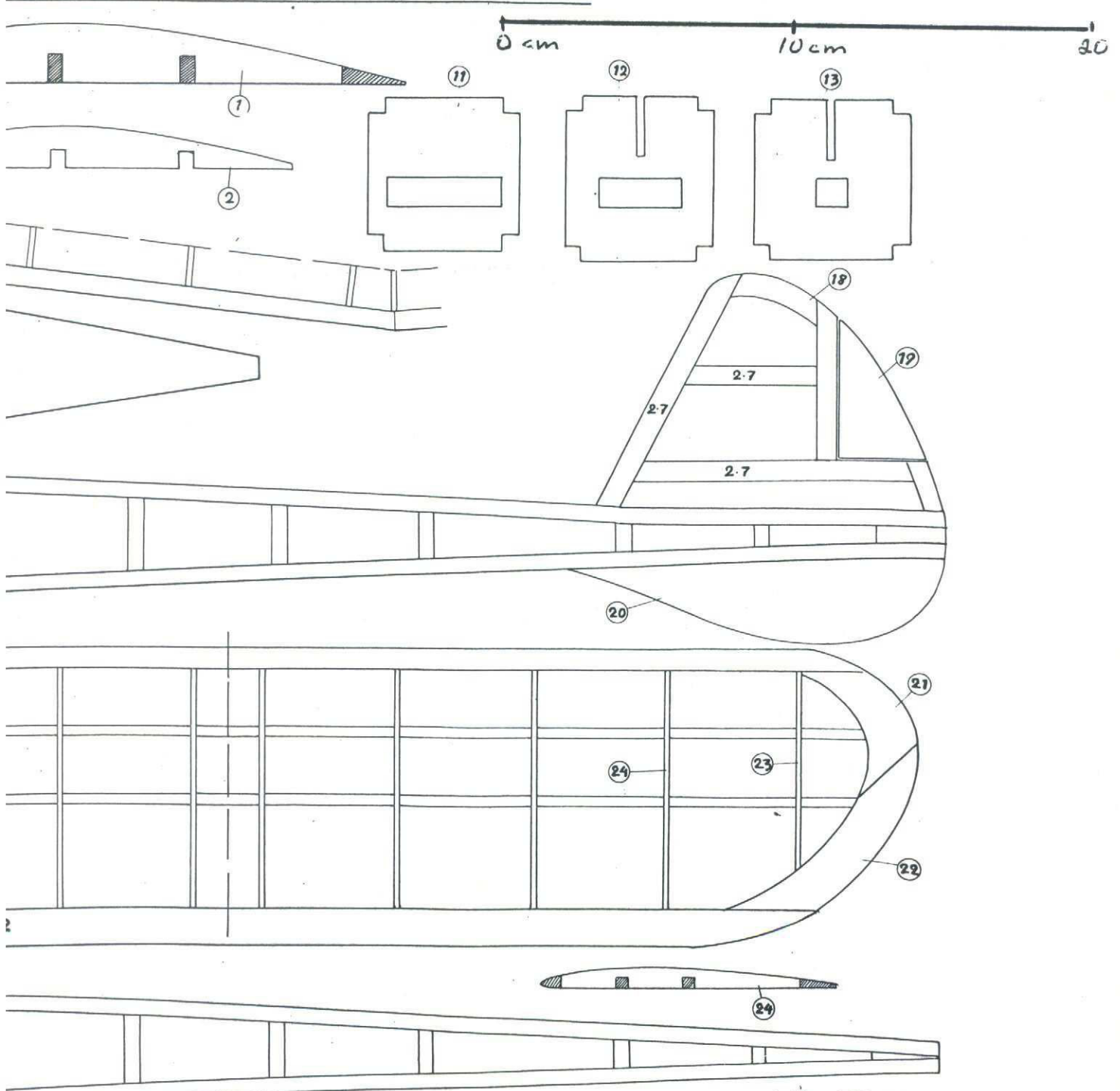
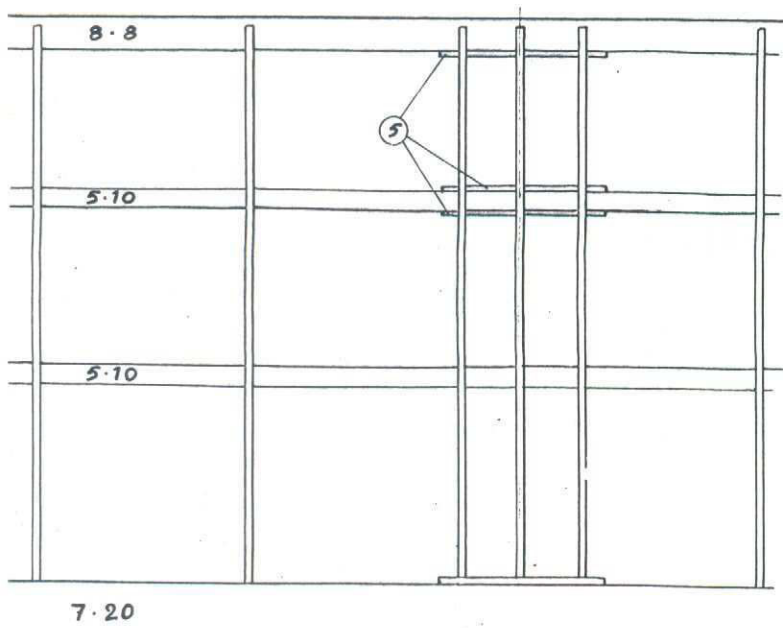
Sten P.



# DIXIE

För 0.75 - 1.5 cc.

En Modell-Sportmodell



➔ RITNING TILL DENNA MODELL VAR INFÖRD I "OLDTIMER" 2/87 ! ➔

# METEOR-ny F-modell

Ragnar Odenmann har konstruerat en relativt enkel F-modell, som härmed överlämnas till Loopings modellflygintresserade läsare. Fullständig ritning återfinnes på sid. 24—25 i detta nr.

Meteor är konstruerad efter den nya internationella F-regeln, som föreskriver en motorstorlek av högst 2,5 cm<sup>3</sup>, en vikt av högst 200 g per cm<sup>3</sup> cylindervolym samt en maximal motortid av 20 sek. På grund av den korta motortiden gäller det att välja en stark och lätt motor, för att utgångshöjden för glidflykten skall bli tillräckligt stor. Det finns många lämpliga motorer i handeln just nu, bl. a. den svenska Kometmotorn, Mills 2,49 samt Elfin 2,49. Av dessa är Komet den utan tvekan mest lättstartade och lättskötta varför den kan anses vara särskilt lämplig för den som inte tidigare försökt sig på någon F-modell. Mills- och Elfinmotorerna är lite mera svårbemästrade och modellen blir

betydligt mera svårtrimmad genom att motorerna är så högvarviga. Men kan man bemästra den saken, så blir naturligtvis höjden efter 20 sek. avsevärd.

Enligt ovan nämnda viktsregel skall modellen med en 2,5 cm<sup>3</sup> motor väga minst 500 g. Eftersom motorvikten håller sig kring 130—160 g kan man tillåta sig att dimensionera rätt kraftigt utan att behöva vara rädd för att vikten skall bli för hög. En F-modell behöver verkligen vara stark; det blir hårda smällar vid en eventuell krasch. Det är därför tillrådligt att välja rätt hård balsa, där sådan skall användas.

För att få motorn att stanna efter exakt 20 sek. krävs att en bra »timer» installeras. Originalmodellen är utrustad med en Elmic-timer som väger knappa 10 g och fungerar ypperligt. Den är ansluten till luftintaget på motorn så att denna chokas ihjäl när timern slår till. Detta system fordrar emellertid att bränsle finns kvar i tanken när timern stänger, annars suger motorn luft genom tanken och går på gaserna. Ett bättre sätt att stoppa motorn är i så fall att stänga av bränslet på något sätt. Detta ställer sig dock i allmänhet svårare, såvida inte motorn är utrustad med avstängning som exempelvis Mills och ED.

När motor- och timerval är klart kan vi sätta igång och bygga kroppen. Först kapas motorbockarna till och spikas upp på byggbrädan. Limma sedan de båda tvärpinnarna emellan dem. Om annan motor än Mills användes, kan det tänkas att avståndet mellan bockarna måste ändras något. Om exempelvis Komet skall användas, bör avståndet mellan bockarna vara 34 mm. Motorbockarna kan då lämpligen minskas ned till 10×10 mm.

Medan limmet torkar utsågas samtliga spant och inplaceras mellan de båda bottenlisterna med undantag av spant 1—3 som limmas fast på motorbockarna och sedan limmas till bottenlisterna. I spant 1—3 skall innan dess ha

gjorts urtag för den plywoodram som utgör stomme till baldakinen. Limma så de båda övre 8×8 listerna på plats och stick ned plywoodramen i spanten. På båda sidor om denna limmas 8 mm balsaplak, som profileras enligt ritningen. Vingbryggan göres av 1 mm plywood med fibrerna gående på tvären.

Landstället som är enbent bocas till av 2 mm pianotråd och limmas och lindas mot en av motorbockarna. Till hjul användes ett vanligt trähjul med ungefär 45 mm diameter eller ett lätt svampgummi-hjul enligt ritningen.

Tillverkningen av stabilisator och vinge kräver inga närmare förklaringar. Var noga med att höjden på vingknäckarna överensstämmer med ritningen! På undersidan av stabilisatorn limmas två stycken stödfenor mot de näst yttersta spryglarna. Fenan i 3 mm balsa sticks ned mellan mittspryglarna på stabilisatorn och limmas

Lämplig klädsel till vinge och kropp är japonsiden medan stabilisatorn klädes med tjockt japanpapper. Bränsletanken tillverkas av tjock celluloid och limmas till brandskottet.

Nu är modellen färdig att avvägas. Montera ihop den och placera motorn löst mellan bockarna. Flytta motorn så att tyngdpunkten kommer att ligga mitt under vingen. Rikta motorn en aning åt vänster bakifrån och borra hål för skruvarna. Nedpallning av motorn åstadkommes med tunna brickor.

Modellen bör, för att förhindra bortflygning, förses med tidsutlösning. Antingen kan användas det från segelmodellerna vanliga systemet med uppfällbar stabilisator eller också fallskärmsutlösning. Fallskärmen bör i så fall ha en storlek av ungefär 25×25 cm (storleken är beroende av vikten på modellen och får provas fram) och skall medelst en tråd vara förbunden med aktern på modellen. Inuti fallskärmsluckan placeras en gummisnodd tvärs över kroppen, så att skärmen kastas ut. Utanpå luckan slutligen träas en gummisnodd och i denna fästes »fusen». Tråden blir på detta vis mycket lättåtkomlig och lätt att tända.

Börja trimningen av modellen med handkast och justera glidet med tunna pallningslister. Prova sedan med lågt varv på motorn och kort motortid. Sätt trimrodret en aning åt höger för att förhindra nedskärning åt vänster i motorflykten. Modellen skall rätt trimmad stiga i snäva spiraler åt vänster och sedan kurva åt höger i glidflykten.

## Prenumerera på Looping för 1952

Sätt in prenumerationsbeloppet kr. 9: 50 på postgiro nr 45 35 30, skriv »Looping 1952» samt namn och adress tydligt på talongen. Prenumerationsbeloppet kan också ske genom insändandet av nedanstående kupong, varvid betalningen uttages per postförskott. Då tillkommer emellertid postförskottsavgiften.

POSTA KUPONGEN I DAG!

Till Yngve Norrvis Förlag,  
Box 3063, Stockholm 3

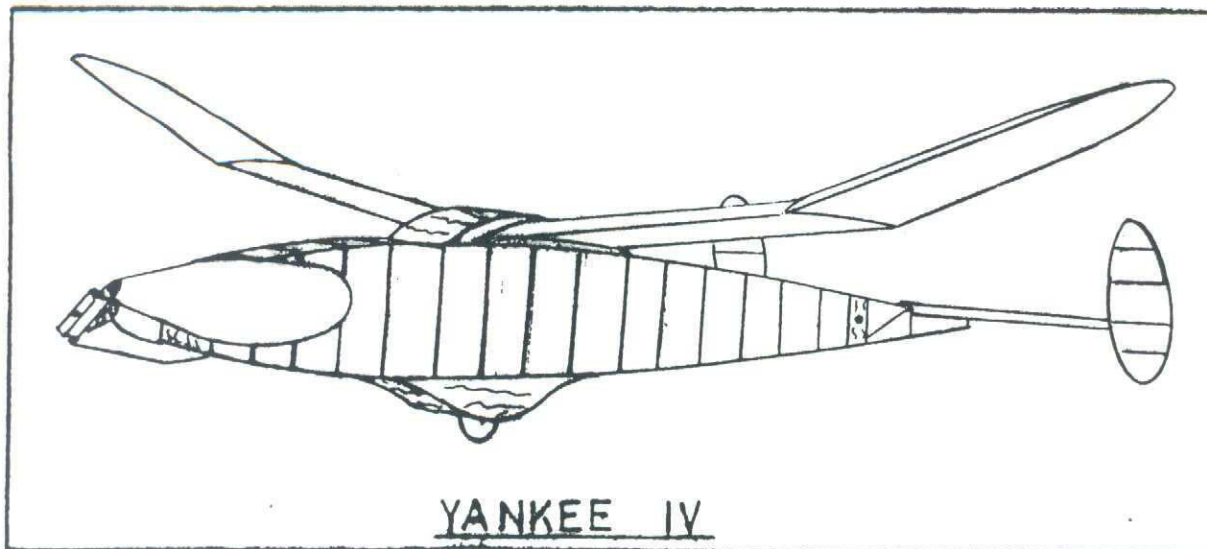
Undertecknad prenumererar härmed på Looping för 1952.

Namn: .....

Bostad: .....

Postadress: .....





**R**itningen på följande två sidor utgör fortsättningen på Calle Sundstedts Wakefield-artikel i OLDTIMER 3/1987. Yankee IV är där beskriven som modell, med tillägg av Calles egna funderingar.

Ritningen publicerades i MODEL AIRPLANE NEWS i januari 1951 såsom uppföljning till ett par debattartiklar om utformningen av moderna Wakefieldmodeller. Yankee IV väckte berättigat uppmärksamhet i amerikansk och engelsk press och lanserades som "the ultimate Wakefield", d.v.s. toppen av fulländning ifråga om Wakefieldmodeller. Olyckligtvis kom den just före ändringen av Wakefield-reglerna 1951 och den var därmed ute ur leken och föll snabbt i glömska.

35 år senare återuppstod den som OT-Wakefield i England och dess framgångar sedan dess har kanske i viss mån kompenserat vad den gick miste om i början på 50-talet... Bl.a. belade Yankee-modeller de första tre platserna vid 1986 års Wakefield Anniversary-tävling och i år kom den etta och tvåa.

Med undantag för propeller-arrangemanget uppges Yankee IV vara synnerligen lättbyggd och även lätt-trimmad. I England flygs den med långa, flätade (!) motorer om 12 eller 14 strängar 6 mm FAI-snodd.

Vingens anfallsvinkel hålles vid 0 grad, medan stab.bakkanten pallas upp mellan 2 och 3 mm. TP ligger på c:a 50% och man använder vanligtvis ett höger/vänster-flyktmönster.

Någon Yankee IV har ännu ej visat sig på våra OT-tävlingar, men det skulle vara intressant att veta om - och hur - den skulle kunna hävda sig mot de krax-modeller som av allt att döma kommer att dominera i Wakefieldklassen framöver! Kanske kan vi få en rapport från Calle Sundstedt om hans erfarenheter med denna unika design!?

Ritning i full skala till Yankee IV kan köpas för 3.00 + porto från Terry King i England. Se artikel om Terry Kings ritningsservice på annan plats i detta nummer av OLDTIMER!

Sten P.

Forts. från sid. 8:

Man kan välja att börja flygtrimningen med lågt motorvarv, som ökas successivt - en säker men utdragen procedur, eftersom man kanske måste göra ideliga justeringar efter hand som farten ökar.

Alternativet är att köra med nästan full effekt med start i 50-60 graders vinkel och mycket kort (2 sek.) motortid. Detta är tillräckligt för att få en uppfattning om modellens beteende i luften, men för kort för att den ska hinna med några "farligheter"!

Man får i regel öka motortiden något innan det är lönt att göra ev. korri-

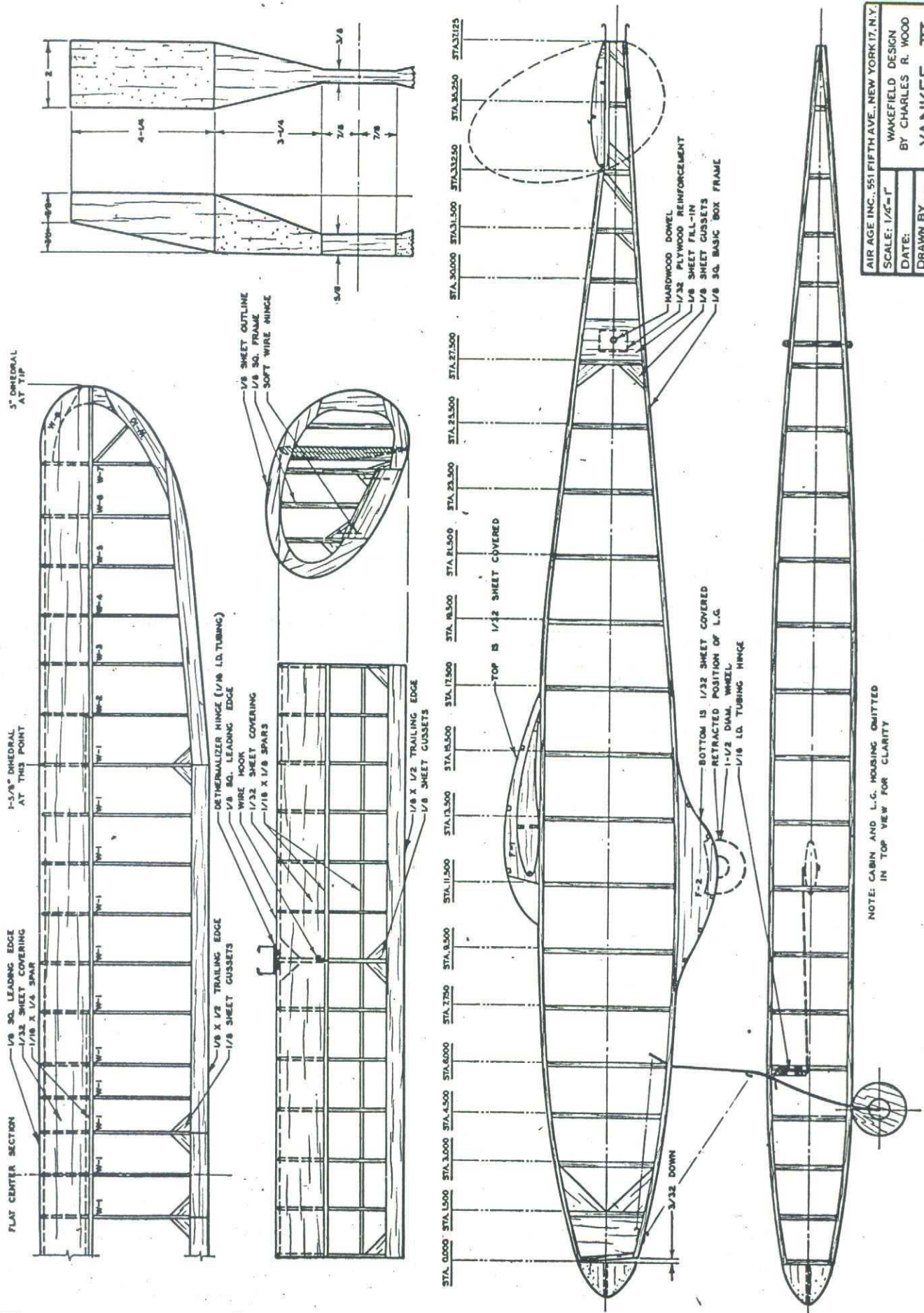
geringar.

Vill man flyga höger/höger så ska modellen alltså stiga brant, svänga svagt åt höger och rolla svagt åt vänster.

Det hela går alltså ut på att balansera sväng-looping-och rollkrafterna så att ett brant steg i spiral erhålles. Avvikelser i stiget uppstår om obalans mellan dessa krafter finns.

Eftersom vingskränkning inte är så lätt att ändra på (inte på fältet i alla fall) och om stab.lutningen är tillräcklig för glidkurvet så återstår bara sidotrim-rodret och vinkelskillnaden att laborera med. Motorriktningen ska man ge sig på i sista hand.

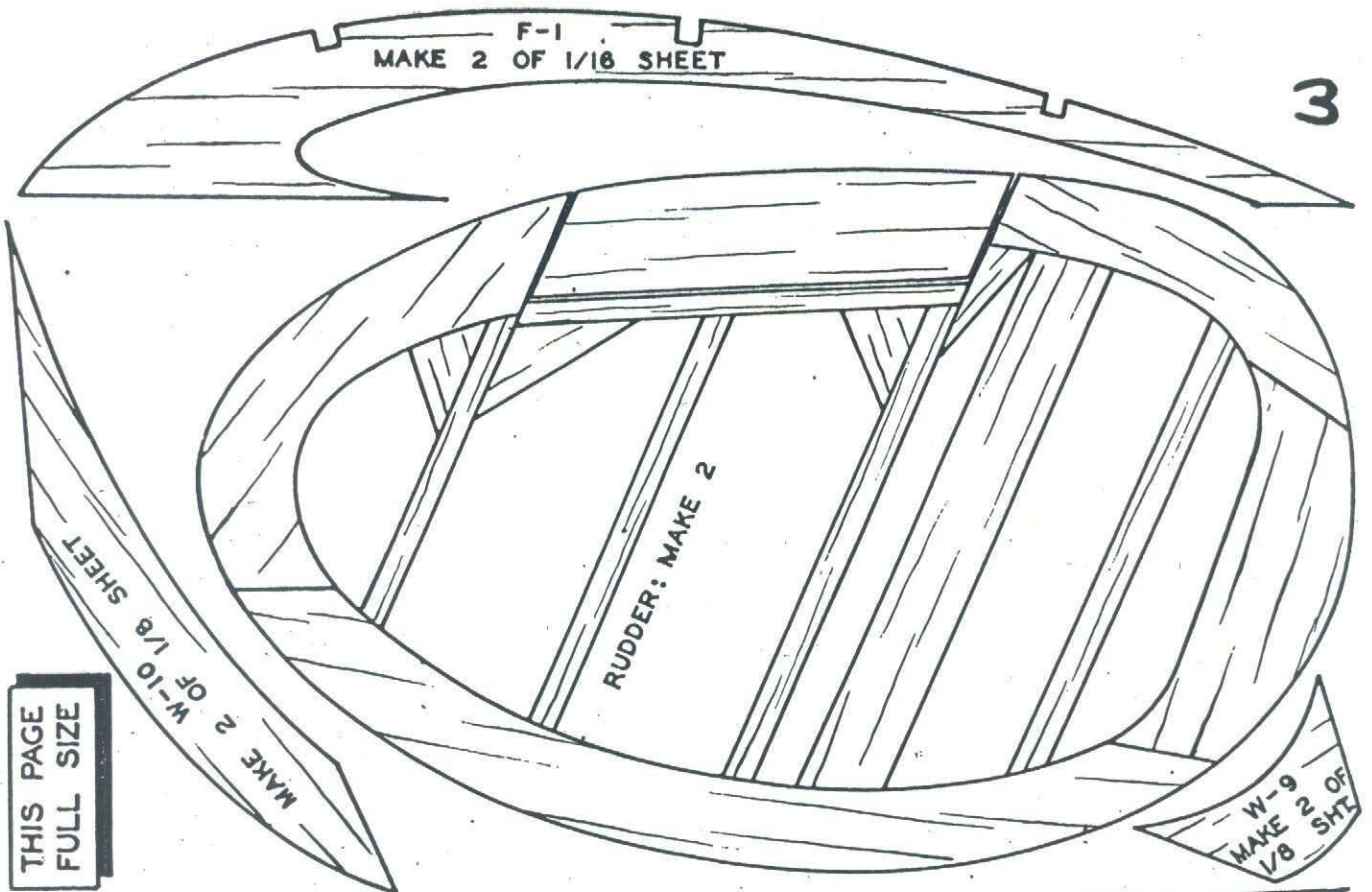
Forts. på sidan 24!



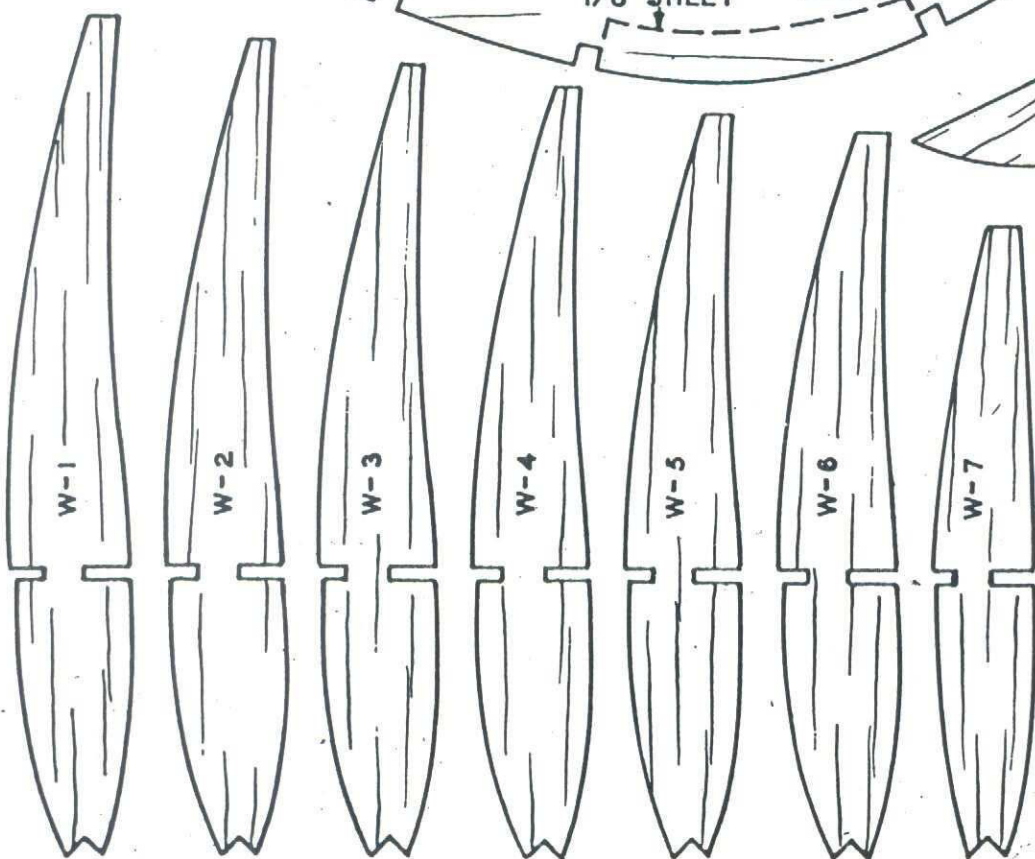
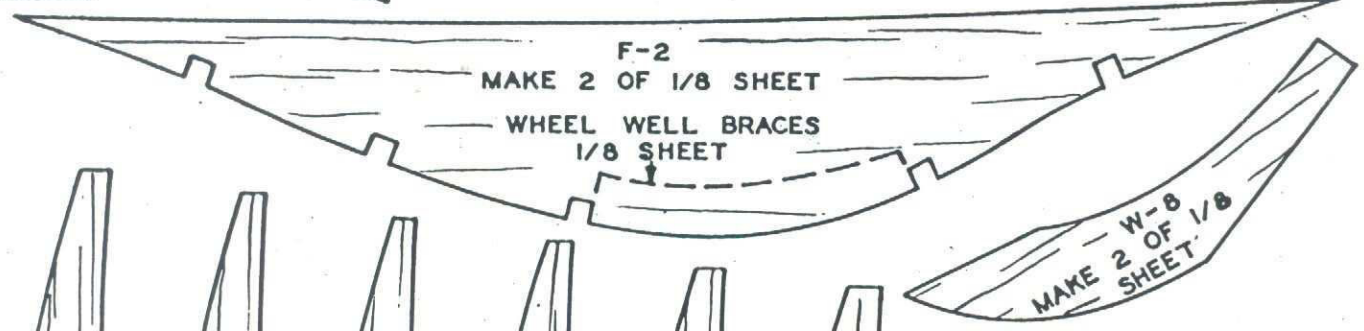
NOTE: CABIN AND L.G. HOUSING OMITTED  
IN TOP VIEW FOR CLARITY

|   |                    |
|---|--------------------|
| AIR AGE INC., 551 FIFTH AVE., NEW YORK 17, N.Y. |                    |
| SCALE: 1/4"=1'                                  | WAKEFIELD DESIGN   |
| DATE:   | BY CHARLES R. WOOD |
| DRAWN BY ...                                    | YANKEE IV          |
| WENNERSTROM                                     |                    |

3

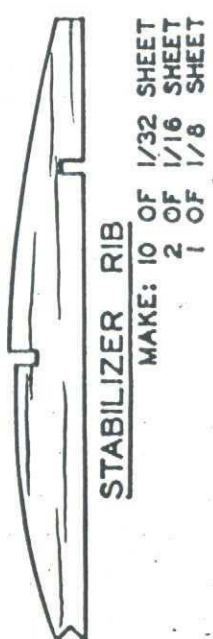


THIS PAGE  
FULL SIZE



WING RIBS

MAT: 1/16 SHEET MAKE: 19 OF W-1  
2 EA. W-2 TO W-7

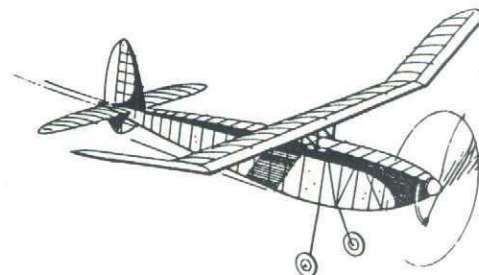
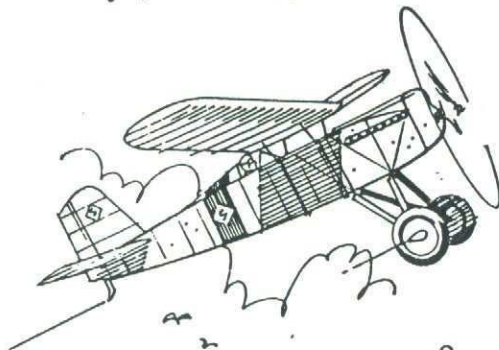
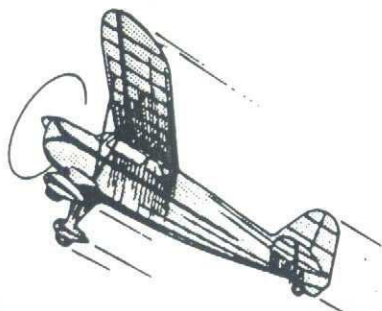


# GRATIS REKLAM..

Ken Sykora's

**OLDTIMER MODEL SUPPLY**

P.O. Box 7334 • Van Nuys, CA 91409



Ovanstående vinjett är saxad ur katalogen till något så unikt som en hobbyfirma, som enbart sysslar med Oldtimerartiklar! Bland sortimentet hittar man byggmaterial (inte bara balsa och fur utan även Hinokitträ och bambu), gummisnodd, bussningar av olika slag och material, bobbiner, gångjärn för fällbara snurror, nospluggar, brickor, axlar, alla sorters beklädnads-material o.s.v. Vidare kontursågade propeller-ämnen i fin balsa i 15 storlekar från 10 cm diam till 45,5 cm till mycket låga priser: från 30 cent till \$3.80 för Wakefieldpropellrar. Ett för våra dagar otroligt utbud av svarvade balsanjudi fyller en halv sida: ballong, regular, strömlinje, Wakefield-strömlinje, 1920-skala etc. från 12 mm diam. till 75 mm.!

I övrigt finns ett stort urval ritningar till gummi-skalamodeller, inte minst av Earl Stahl, Diel och Dick Struhl i allt från "pea-nut" till "jumbo"; dessutom vanliga OT-ritningar, inte minst till Wakefieldmodeller.

Den lilla sprängfyllda katalogen får man mot \$2.00 från adressen ovan. Red. har redan fått två beställningar effektuerade till mycket stor belåtenhet!

AEROMODELLER PLANS SERVICE's katalog innehåller många godbitar för skalaflygare och friflygare - både modernt och gammalt. Såsom inbiten oldtajmare måste man dock ha tillgång till den s.k. "X-LIST", som innehåller hundratals "äkta" OT-ritningar, som publicerats i AEROMODELLER och MODEL AIRCRAFT sedan från början av 40-talet och framöver. Den 5-sidiga listan kan erhållas mot 1.00 pund (eller motsv.) från Argus Specialist Publications Ltd., PO Box 35, Wolsey House, Wolsey Road, Hemel Hempstead, Hertfordshire, HP2 4SS, England.

Byggsatser till friflygande OT-maskiner finns det inte många av. Vi har tidigare gjort PR för Keil Krafts gamla gummi-kärror (nu utökade både med segelmodeller och Jetex-skala), som nu kan fås i begränsad omfattning från medlemmen Thomas Nathansson. Ytterligare några finns det dock:

1. CAMPBELL'S CUSTOM KITS har ett litet fint sortiment friflygartiklar, både modernt och gammalt. Bland det senare kan nämnas byggsatser till Ed Lamb's 'CLIMBER', Korda's Wakefield Winner och Lidgards 81 cm cabinkärre 'SPARKY'. 1987 års katalog kostar \$1.00 och adressen är P.O. Box 5996, Lake Worth, Florida 33461, U.S.A.

Forts. på nästa sida!

# LE KID



**O**m man tvunget vill söka en bra F-design utomlands kan det löna sig att titta närmare på modellen på omslaget, den franska 'Le Kid'.

I sitt hemland figurerade den ofta som vinnare i F-tävlingar under krigsåren ända sedan sin debut 1941 och exporterades efter kriget till bl.a. England. Där dök den upp som ritning 1947, något anglicerad med bl.a. förändringar i konstruktionen av kropp, pylon, landningsställ och vingspetsar. Den blev populär inte bara som tävlingsmodell utan över huvud taget för sina toleranta flygegenskaper, vilket gjorde att den rekommenderades som nybörjarmodell för F-flygare.

Originallet hade en Micron 2,8 cc i nosen, men Allouchery 1,25 cc var också ett populärt val. Upp till 3 cc-motorer rekommenderades, men det bör nog gälla motorer med "antik" prestanda!

'Le Kid' har efter många år åter kommit i rampljuset, tack vare franska

OT-organisationen "4As", som gjort den till något av en enhetsmodell i F-klassen. Så till vida utlystes en fransk/engelsk 'Le Kid'-tävling i samband med årets "Wakefield Anniversary" i Frankrike. Tävligen blev i sist stund flyttad till England, varför det franska deltagandet i 'Le Kid'-arrangemanget kom av sig. Red. har därför ännu inte mycket att förtälja om resultatet.

Vi tycker att modellen är värd ett försök även här i Norden och därför följer två ritningar till den.

Den första är något spartansk och visar den franska ursprungsversionen, plankad ur en fransk specialpublikation (Les Cahiers techniques des modèles réduits, No. 5) från 1945.

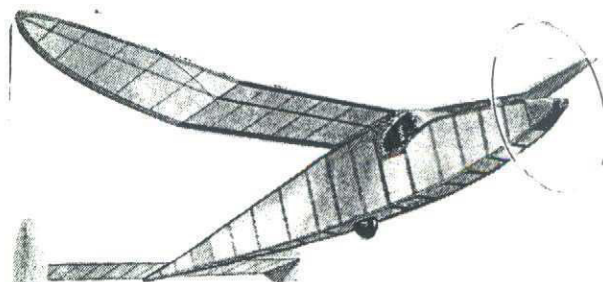
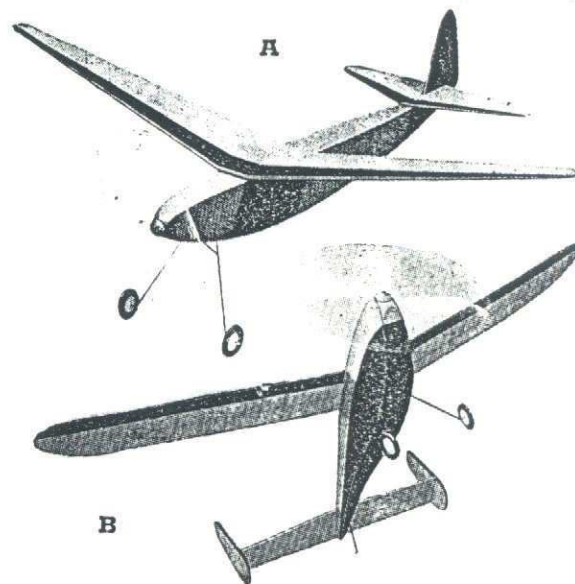
Den andra är en förminskad bild av mitt-uppslaget i MODEL AIRCRAFT juli 1947. Fullskalaritning har utannonserats i engelska OT-bladet "SAM 35 Speaks", men redaktionens beställning har lämnats obesvarad sedan i våras, så vi vågar inte säga mer - ännu!

Forts. från föreg. sida:

2. FRESNO MODELS har bl.a. en nyutgåva av två 63-cm-gummimotormodeller, ursprungligen av märket Scientific, från år 1940. Kallade 'FURY' (ill. A) och 'SKYSCRAPER' (ill. B) kostar de tillsammans \$12.95 + porto. Adress: AJ's Free Flight Service, 4840 E Leisure, Fresno, CA 93727, USA.
3. Ända från Nya Zeeland kommer två nygamla byggsatser av intresse, nämligen en 86 cm tävlingsgummikärva (se ill. till höger) från 1949, kallad 'ASCENDER'; vidare en 111 cm segelmodell vid namn 'SKYROAMER', även den från 1949.

Modellerna ingår i "The Airsail Vintage series" och kan köpas t.ex. från Addlestone Models Ltd., 63 Station Road, Addlestone, Surrey, England. Segelmodellen kostar där 10.50 pund och gummimodellen 9.20 pund + porto.

Slutligen ännu ett ritningstips: skicka 1 pund (eller motsv.) till OT-flygaren Tony Penhall, 'Brigadoon', 62, Gordon Rd., Little Paxton, Cambridgeshire, England, - så får du hans 5-sidiga, illustrerade lista på OT-ritningar, inte minst till Col.Bowden-modeller som 'The Blue Dragon', 'Swallow', 'Midget' och 'Skyrocket' m.fl..



'Ascender'

# LE "KID"

d'après le Bulletin  
du  
**M.A.C.F.**  
N° 60

1<sup>er</sup>. COUPE RAYMOND LEVY-1941

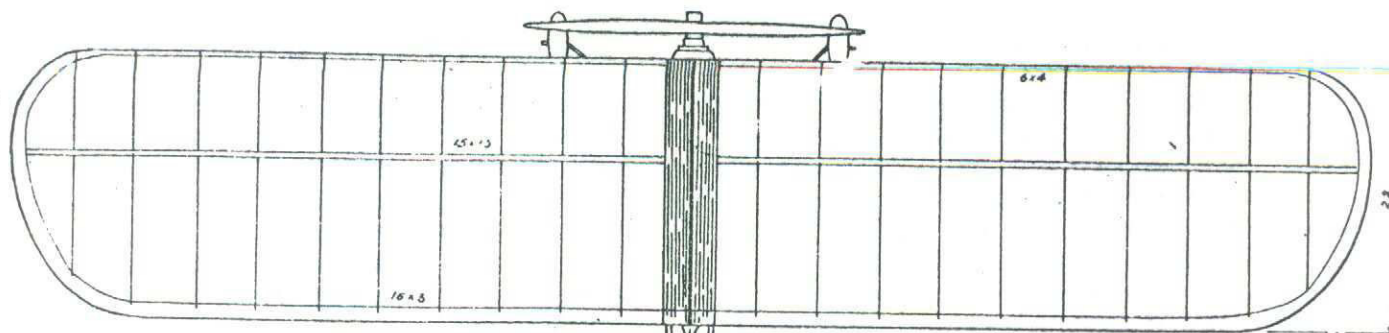
1<sup>er</sup>. CONCOURS CEKO. Juil. 1942

MEILLEUR VOL OFFICIEL.

TEMPS MOTEUR 16", PERDU DE VUE  
APRES 6'27" DE PLANE.

MOTOMODELE POUR PETITES CYLINDREES

DE  
**G. BOUGUERET**



ENVERGURE : 111

LONGUEUR : 85

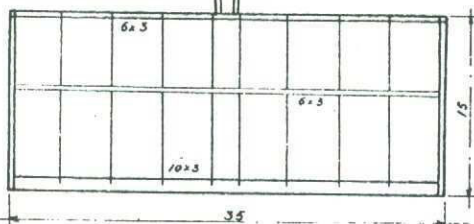
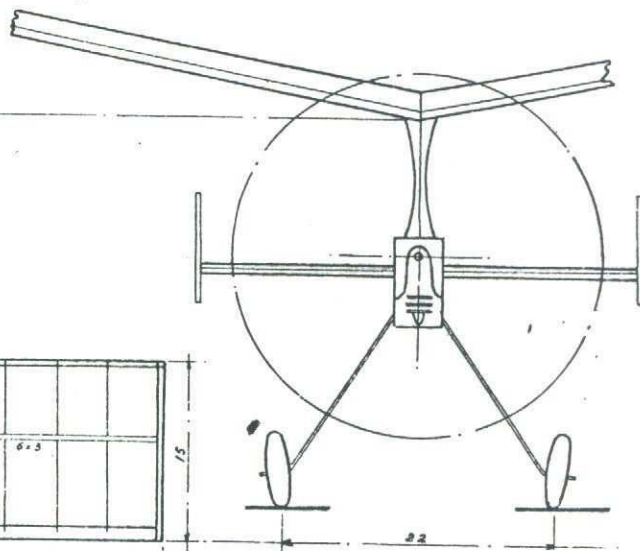
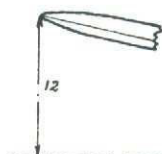
SURFACE : 23 d/m

POIDS TOTAL : 420g.

ALLONGEMENT : 5.2

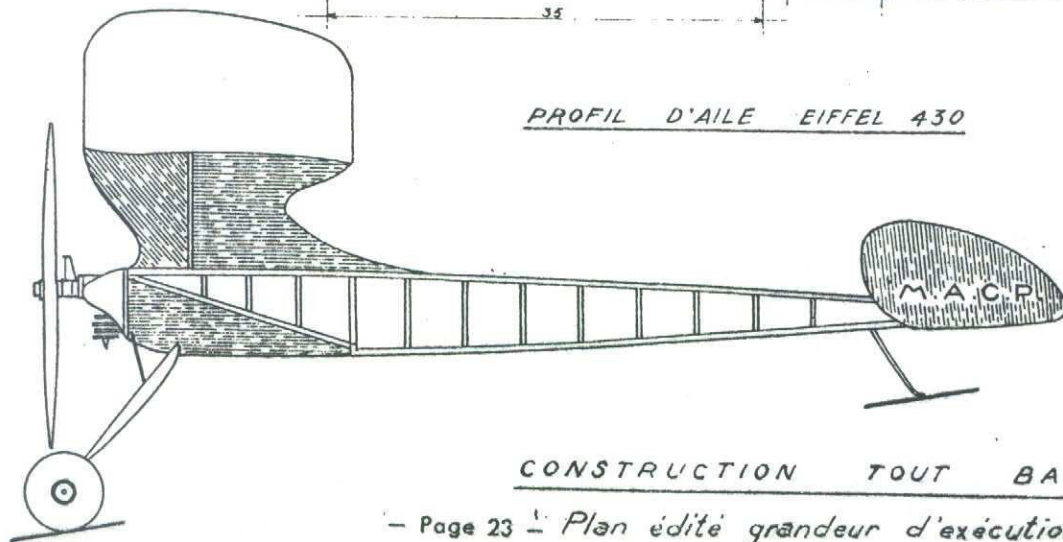
CHARGE : 18g.

NERVURES 15/10



MOTEUR à AUTO ALLUMAGE  
1 à 2 cc.

PROFIL D'AILE EIFFEL 430



CONSTRUCTION TOUT BALSA

- Page 23 - Plan édité grandeur d'exécution.

# THE KID

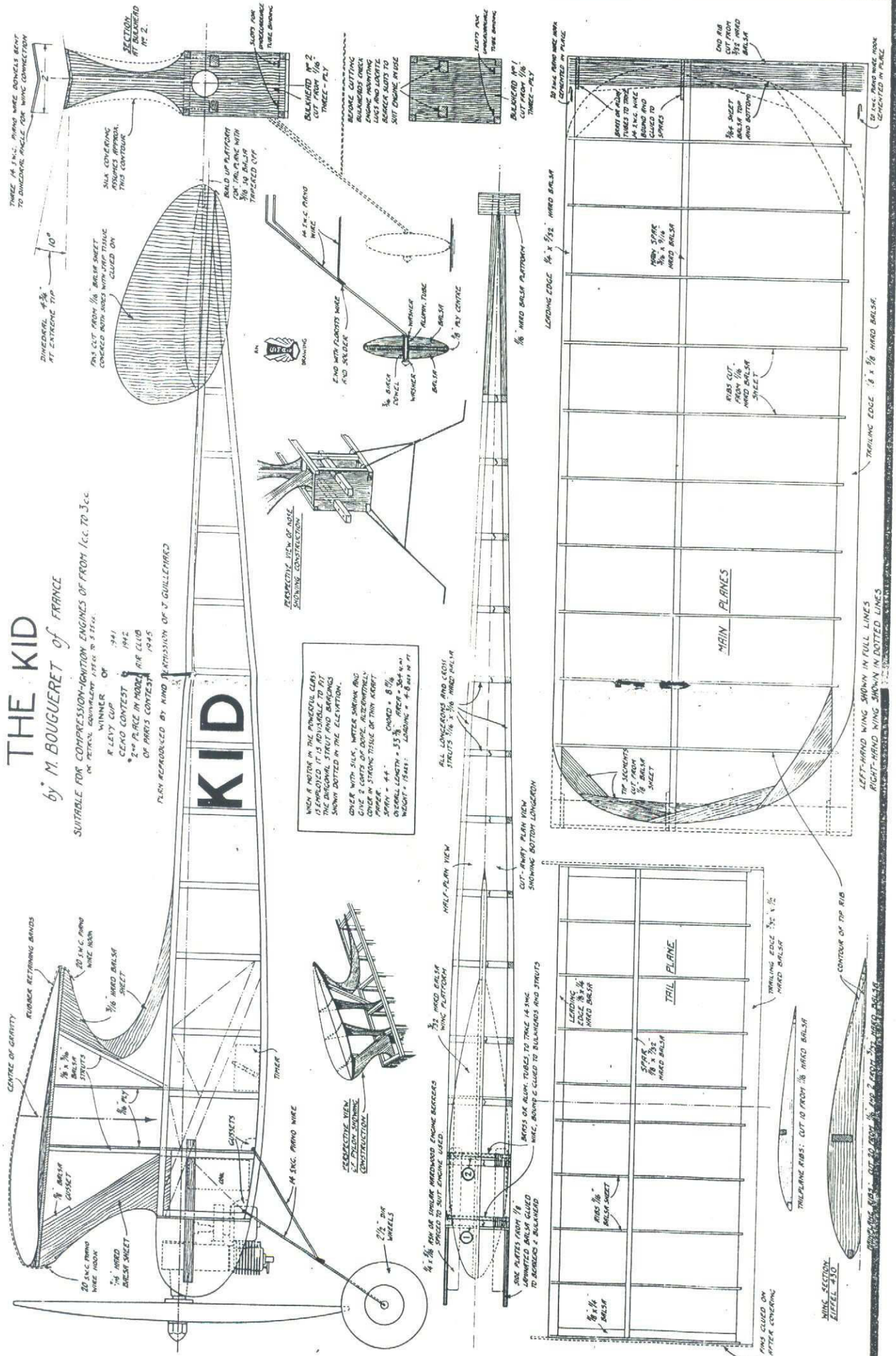
by M. BOUGUERET OF FRANCE

SUITABLE FOR COMPRESSION-IGNITION ENGINES OF FROM 1cc. TO 3cc.  
IN PETROL EQUIVALENT 1:15 TO 3:1.

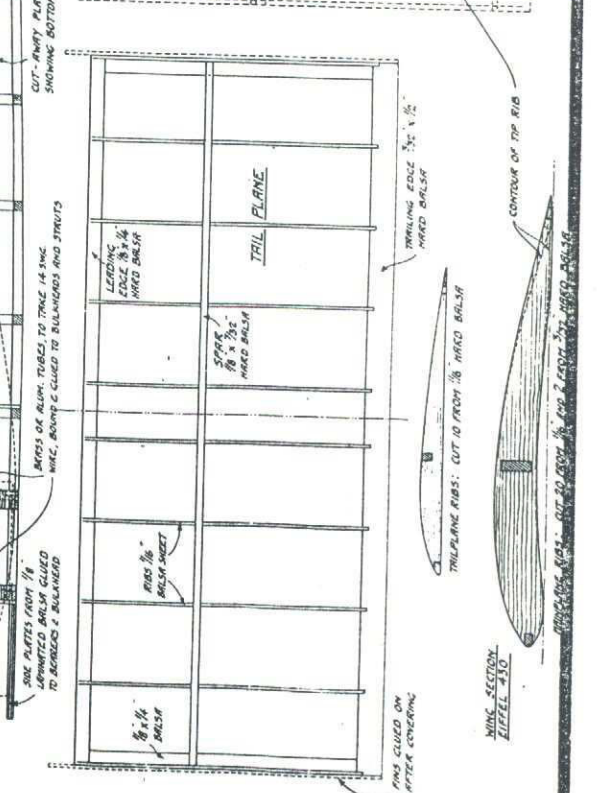
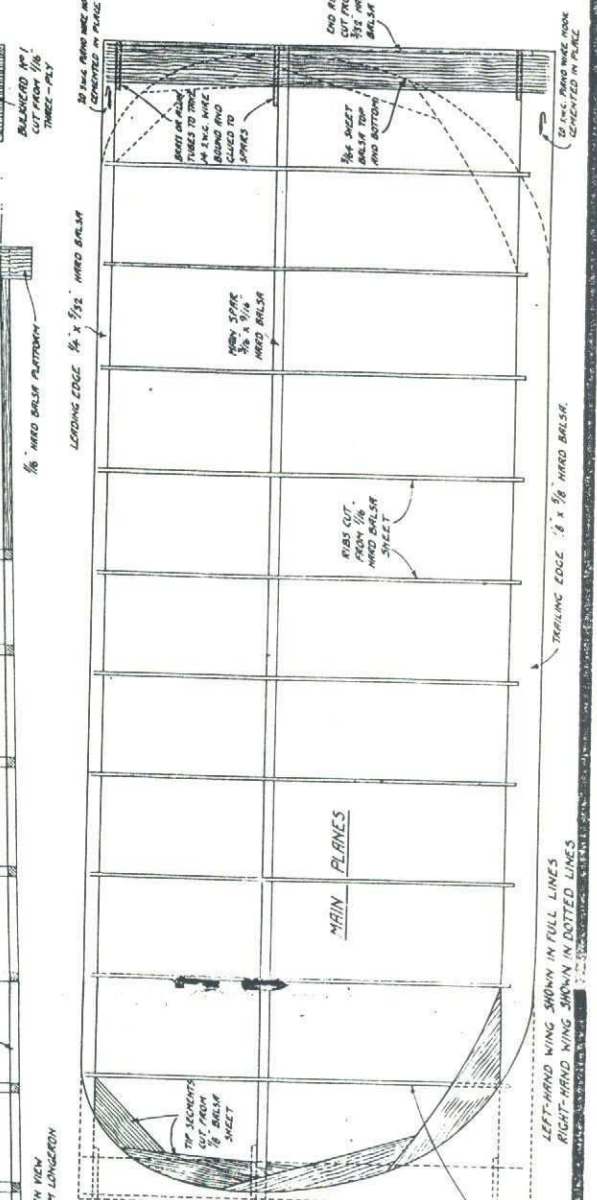
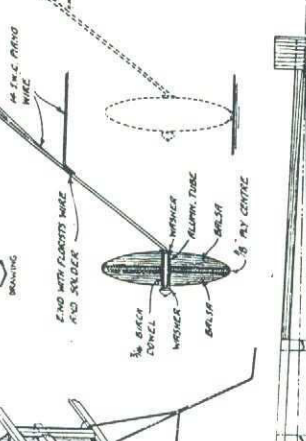
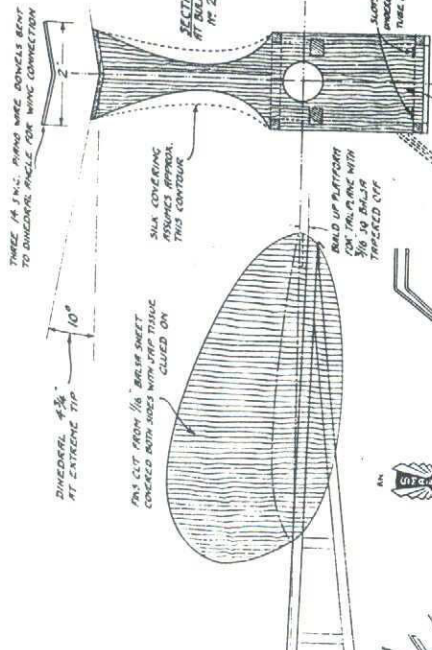
WINNER OF  
R. LEVY CUP  
CEKO CONTEST 1942  
2<sup>nd</sup> PLACE IN MODEL AIR CLUB  
OF PARIS CONTEST 1945

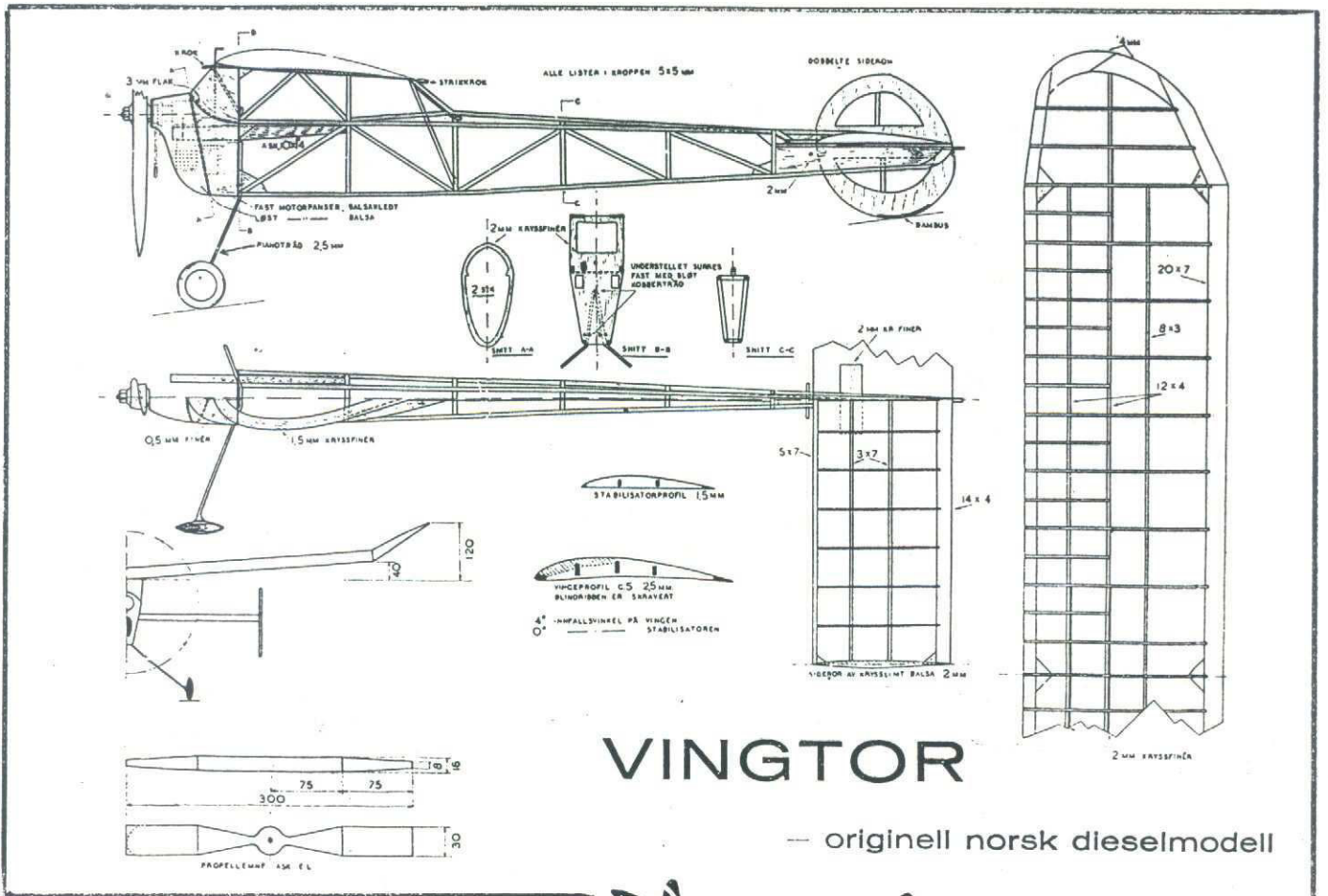
PLAN REPRODUCED BY KIND PERMISSION OF J. GUILLEMER

## KID



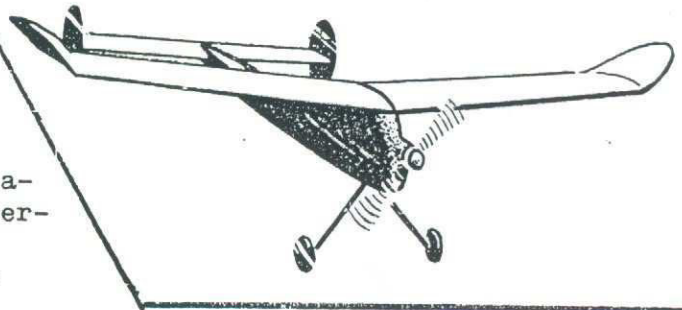
WHEN A MOTOR IN THE PREVIOUS CLASS IS EMPLOYED IT IS ADVISABLE TO DRAW THE DIAGONAL STRUT AND BRACING SHOWN DOTTED IN THE ELEVATION. COVER WITH SILK, WATER SHAKING AND GIVE 2 MILLS CLEARANCE ESSENTIALLY CENTER IN STRONG TUBE AT THE NOSE. SPAN = 44. CHORD = 8 7/8. AREA = 364.4. WING LENGTH = 35. WEIGHT = 1.845. LIFTING = 4.8 GRM IN FT.





# VINGTOR

— originell norsk dieselmotell



Forts. från sidan 17

Vanliga feltendenser vid det här stadiet är t.ex. en alltför kraftig vänsterroll då farten ökar. Kureras med försiktiga höjdroderjusteringar eller ev. minskad skränkning.

Kraftig högersväng korrigeras med vänsterroder och looping-tendens med minskad vinkelskillnad och/eller nedåtriktning av motorn. Tryckning kommer man naturligtvis åt genom ökad vinkelskillnad.

Efter dessa justeringar är det kanske nödvändigt att korrigera glidtrimmet och ev. justera tyngdpunktsläget.

Typiska problem, som kan vara kvar efter ovanstående procedur, är t.ex. - oregelbundet stigmönster: om vinge och stabbe sitter stadigt och motorn går som den ska så beror detta i regel på starttekniken, d.v.s. modellen kastas olika från gång till gång (åt olika håll i förh. till vindriktningen; i olika vinklar eller olika hårt.

Om man kastar i alltför flack vinkel kan modellen komma in i en nästan horisontell spiralflykt i st.f. en vertikal dito!

- modellen stiger och glider bra, men tar lång tid på sig att ta sig ur ev. stall: Beror i regel på att tyngdpunkten ligger för lång bak. Trimma om!

- modellen lägger sig i en snäv, tryckande sväng direkt efter start, men rätar upp sig då farten ökar: kontrollera vindriktningen - om detta inte är problemet så är det någon lågfartfaktor som tar överhanden. Försök kasta hårdare uppåt så att modellen snabbt når rätt flyghastighet. Ev. kan man även rikta motorn åt vänster.

Generellt gäller att aldrig göra mer än en trimjustering åt gången - och helst ej byta propellerstorlek under pågående inflygning! Lycka till!

Sten P.

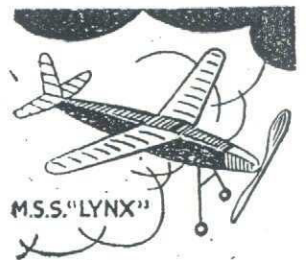






S.A.E. to:  
 TERRY ROSE,  
 Heathfield,  
 Chelmsford Road,  
 Hatfield Heath,  
 Bishop's Stortford,  
 Herts. CM22 7BG

Pris per ritning:  
 £ 3.00

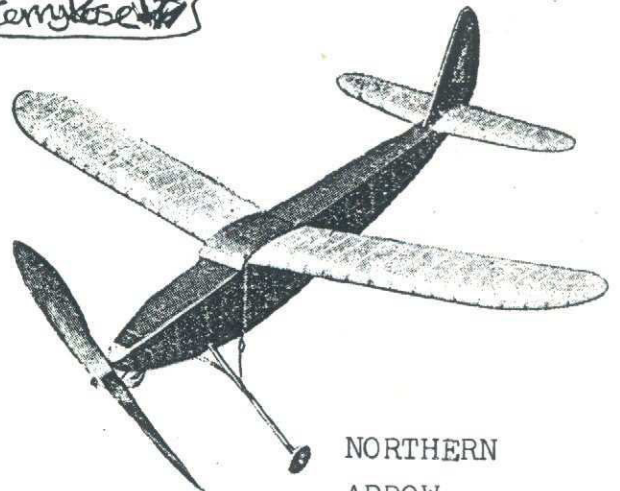


Mr. Terry Rose är en engelsk gentleman, som betyder mycket inom den brittiska OT-organisationen SAM-35. Förutom att bygga och flyga OT-modeller är han ofta med och arrangerar dylika evenemang och han skriver och ritar i OT-tidningen "SAM 35 Speaks". Sedan en tid säljer han även ritningar till i England välkända OT-modeller, som kan vara svåra att hitta på annat håll.

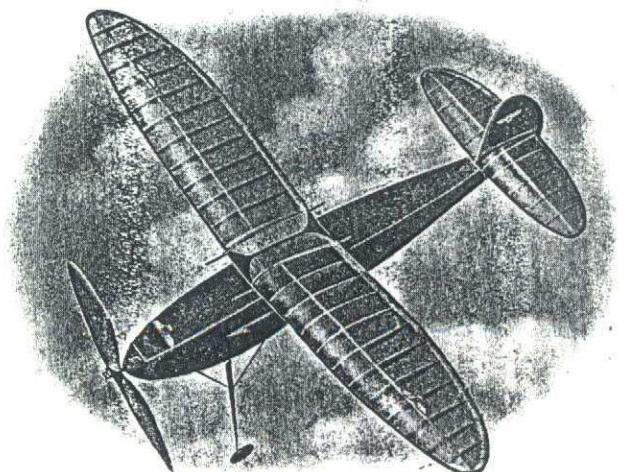
Han är en stor Landegren-fantast och har i flera år deltagit med Landegrens 1947 års Wakefield, till vilken han säljer ritning! Detta nordiska intresse har inspirerat honom till ovanstående härliga nidport-rätt, som red. fick i en färglagd, större variant vid korrespondens med Terry.

En två-sidig lista på ritningar kan man få från Terry mot ett par internationella svars kuponger. Bland sortimentet kan nämnas:

- POLLIWOG - amerikansk "krutmodell".
- LYNX - Tjusig 30-tals-Wakefield.
- CLOUDCRAFT COMMANDER - 1940-Wakefield.
- COPLAND'S 1936 Wakefield.
- NORTHERN ARROW - populär 4 oz-Wakefield
- YANKEE IV - Wakefield (se separat artikel!)
- AIRYDA MINOR - fin 75 cm-are
- OBEECHI - ännu en 75 cm-are (se OT 2/86!)
- m.fl.....



NORTHERN  
 ARROW



CLOUDCRAFT COMMANDER

**V**em är då denna Bollnäsbo som blev SM 3:a detta år?

Första gången jag på påträffar namnet Edvin Björklin är i en gammal årgång av "Teknik för Alla" nr 19 år 1946.

Där skriver man detta:

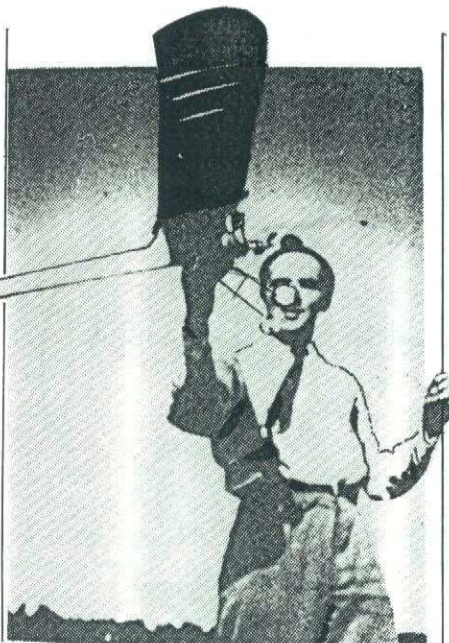
Man kan nog säga att SM 1946 blev det verkliga genombrottet för förbränningsmotormodeller. Det var inte bara mängden modeller som imponerade, utan även flygförmågan och start-säkerheten. Så gott som samtliga "kärror" var försedda meddiselmotorer, som fullständigt slagit ut bensinmotorerna vilka f.ö. aldrig varit särskilt populära.

Striden om mästartecknet i F klassen blev hård, och avgjordes inte förrän under tävlingens sista minuter. I första perioden lyckades Sigurd Boberg, Västerås, bäst och fick i en mycket vacker start  $3\frac{1}{2}$  min. Göteborgs Börjesson och Bollnäs pojken Björklin var emellertid inte mycket sämre med 2.24 och 2.44 resp. Andra starten lyckades bäst för Björklin, som upprepade sin granna flygning från första perioden och noterade på sekunden samma tid som då efter att ha demonstrerat ett glid, som vilken segelflygare som helst skulle ha avundats honom. Boberg lyckades inte fullt så bra som i första starten och fick 2.25 medan Börjesson nöjde sig med  $1\frac{1}{2}$  min.

Spänningen var därför på höjdpunkten när tredje och sista perioden började. Skulle Boberg kunna behålla sitt knappa försprång före Björklin eller skulle någon ny stjärna dyka upp med enså kallad tuppflyning? Den blivande mästaren skyttade emellertid redan någon halvtimme in på perioden, då Boberg efter dagens vackraste start i klassen fick uppvindar, som visserligen inte var så kraftiga, men dock tillräckliga för att ge dagens bästa tid i klassen, 4 min. 1,6 sek. Ingen av konkurrenterna förmådde göra om tiden, ehuru Börjesson gjorde ett vackert försök med en flygning på  $3\frac{1}{2}$  min., som förde honom upp på andra plats före Björklin.

Resultat:

F. Mästare Sigurd Boberg, Västerås, 3.19,7. 2) B. Börjesson, Göteborg, 2.22,2. 3) E. Björklin, Bollnäs, 2.17,5.



## Bollnäsbo trea i modellflyg-SM

Edvin Björklin nådde framskjutna placering i Stockholm.

Under söndagen arrangerade KSAK och modellflygklubben Vingarna i Stockholm 1946 års svenska mästerskap i modellflyg. I tävlingen, som hölls på F 8:s flygfält vid Barkarby, deltog från Bollnäs modellflygklubb Edvin Björklin och Alvar Forslin.

E. Björklin placerade sig därvid som trea i klass F (förbränningsmotorer) där icke mindre än 44 modellflygare deltog. Tävlningen hade samlat 112 deltagare med 232 modeller, trots att fördringarna för att få delta i klasserna S:1 och S:2 (större och mindre segelmodeller) hade höjts från guld- till elitmärke.

När jag nu fyrtioett år senare läser detta och själv byggt den vinnande F modellen, Bobergs "Silverstar" blir jag förstas intresserad. Vem är då denna E. Björklin? Dessutom bor han bara några mil från mitt sommarställe i Hälsingland.

Jag slår upp Björklin i telefonkatalogen och ringer upp. Björklin är något fundersam vem kan tänkas ha intresse av hans modellflygande efter så många år. Men efter att jag förklarat mitt medlemskap i Oldtimarsällskapet och vad vi sysslar med kom vi överens om att träffas i slutet av november efter att det lugnat ned sig med jordbruket för honom.

En snöslaskig och gråtrist dag beger jag mig till Bollnäs. Gården ligger i Framnäs i utkanten av Bollnäs med utsikt över de höstplöjda åkrarna där det bedrevs modellflyg för över fyrtio år sedan.

Visitter köket och småpratar i väntan på att kaffet ska koka. Det märks att Edvin får leta i minnet när vi kommer in på modellflyg, men snart nog så dyker ett och annat upp om de år på fyrtioalet när han var som mest aktiv modellflygare.

Det visar sig att Edvin har en heldel saker kvar som modeller och andra dokument i förvar



Nº 16319

MEDELSKORT 1945

för *Edvin Björklin i Bollnäs*  
*Modellflygklubb*  
tillhörande

Kungl. Svenska Aeroklubben

Årsavgiften kr. 3.00 erlagd.

Inträdesavgiften kr. - erlagd.

*Jm. B. Dahl*  
Kassör.

uppe på det rum som användes som bygg- och klubbрум för Bollnäs modellflygklubb. Men mer om detta i en senare artikel.

Vad jag först vill dokumentera i denna del av Edvins modellflygande är deltagandet i SM-46.

Edvin berättar: "Jag var tjuugoett år när Alvar Forslin (Modellfirman Stag Bollnäs) och jag deltog i F klassen bland fyrtio andra från hela Sverige på SM i Barkarby. Barkarby var inte helt okänt för mig sedan jag gjort en del av min militärtjänst där.

På tävlingsdagen var det fint flygväder och jag startade min Västerås diesel, efter 20 sek. motortid får modellen ett rejält lyft, seglar iväg över skogen bort mot Järvafältet där den försvinner. Nu är det nog slutflyget för den här gången tänker jag. Jag fick låna en cykel och trampar i väg åt det håll som modellen försvann. Efter ca femton minuters cyklande

på skogsvägar dyker modellen upp rakt framför mig, en chans på tusen tänkte jag.

När jag senare är tillbaka på startplatsen så hinner jag lagom till en ny start innan första perioden är över. Det visade sig att jag i ren nervositet hade glömt att meddela tidtagaren den första flygningen som säkert hade en tid på över 10 min. Med den fadäsen missade jag en första plats i F klassen.

Året därpå var jag med i Uppsala, men där gick det nog uselt vad jag kan komma i håg."

Kan du berätta något om modellen, frågar jag.

"Den var ritad efter idéer som jag tog från bilder och andras modeller. Spv. var 110cm. Byggt av furulister och plywoodspant. Klädsel var rött siden. Motorn var en Västerås diesel köpt från Avesta modellflygindustri.

Var modellen sedan tog vägen har jag inget minne av."

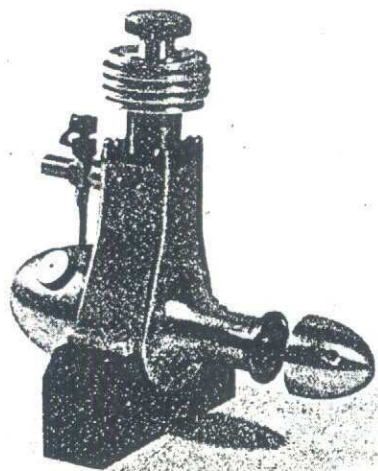
Efter att ha tittat på en Kometmotor -46 som tydligen bara var inkörd, och diverse priser som medaljer och pokaler så tackar jag för den här gången.

I en senare artikel kommer jag att redovisa det andra materialet som ritningar, kataloger och övriga dokument från Bollnäs modellklubbs verksamhet.

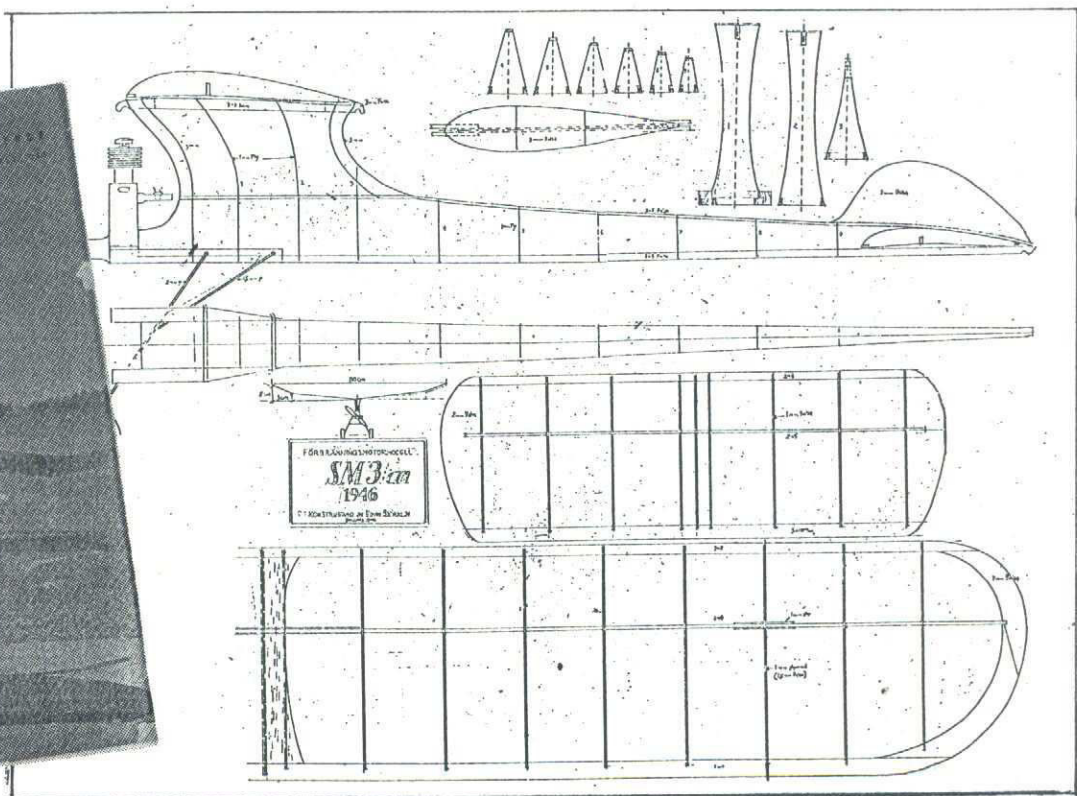
Rolf Astervik.

**DIESELMOTOR**  
Artikel M 131

En förnämlig motor, 1/10 hkr. Varvantal 7500 min. Vältrimmad och effektiv. Motorn garanterad att gå utmärkt, i annat fall återtaga vi densamma och förbinda oss att leverera en ny eller att iordningställa motorn om fabriksfel föreligger. Sedan motorn blivit sliten och kannan behöver justeras kunna vi till förmånligt pris slipa in en ny sådan. Pris fullt komplett 75:—



Annons ur Avesta modellflygindustris katalog från år 1946



Omslag på Populär teknik med Björklins modell till vänster och Alvar Forslins till höger på stabben till en J22.

