

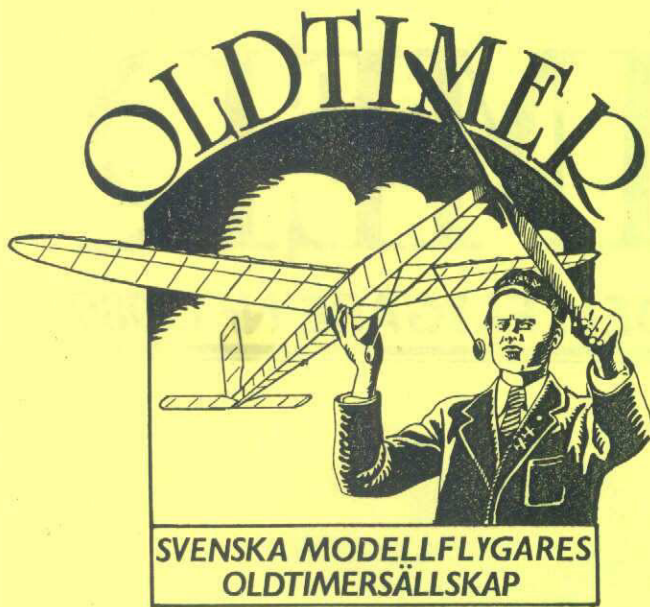
# OLDTIMER

**SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 1. 1989**



**Sigurd Isacsons**  
**“Rimfaxe”**





## OLDTIMER

Organ för Svenska Modellflygares  
Oldtimersällskap.

Ordf. Sven-Olov Lindén, Hovstav.15  
703 63 Örebro. Tel. 019/182179

Postgiro 88 66 95 - 6,  
Svenska Modellflygares Oldtimer  
Sällskap, c/o Hans Schmiterlöw.  
Medlemsavgift 75:- / år.

Årg. 18 Nr 1/1989.

Detta nummers red. Sten Persson

### RED.S FUNDERINGAR

En årberättelse från förra verksamhetsåret har redan varit införd i OLDTIMER ( Nr 3/88 ). Med facit i hand kan vi nu även summera kalenderåret 1988 för SMOS, och säkert utan förbehåll kan vi konstatera att det varit gott.

Att döma av tävlingstillfällena har det väl aldrig flugits så mycket OT i vårt land som förra året: åtminstone tre tävlingar och en "träff", utöver Mästerskapen i Skåne. Nytt rekord i antalet anmälda modeller slogs vid det senare tillfället, då vådrets makter, liksom vid övriga OT-tillfällen under 1988, dock höll den verkliga aktivitetsnivån lägre. MEN: vilket utgångsläge för 1989! Med "rätt" fält och "rätt" väder borde detta års Mästerskapstävlingar kunna slå alla rekord!

Med förenade krafter har tre nummer av OLDTIMER under årets lopp - som vanligt - utkommit. Det är inte så självklart som många tror, och endast med fortsatt och utökad assistens från medlemmarna kan välfyllda och intressanta nummer fortsätta att utkomma.

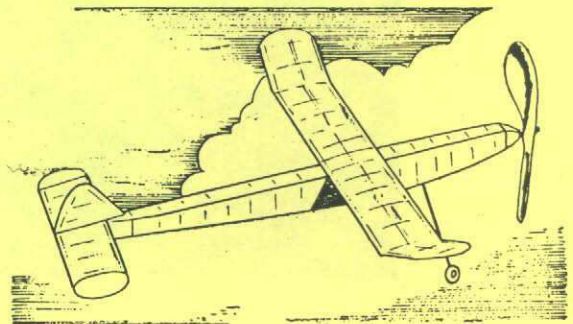
Samtidigt som 1988 var året då regeldiskussionen utmynnade i de i OLDTIMER 1/1988 publicerade reglerna (som sedan stadfästes vid årsmötet 880903) påbörjades en diskussion om hur reglerna ska tolkas. Eftersom OT-tävlandet varken handlar om liv, död eller pengar så behöver en sådan diskussion inte sätta känslorna i svallning på ett för verksamheten destruktivt sätt. Däremot kan en fortsatt debatt verka både vitaliserande och engagerande och därför

kommer redan på nästa sida de första inläggen. Red. inbjuder till fler synpunkter!



Av naturliga skäl har innehållet i OLDTIMER alltid varit ganska "smalt", d.v.s. det har mest handlat om tävlingsinriktat friflyg från 30-och 40-talet. Eftersom den typen av modellflyg dominerade just då så kommer det att förbli så även i vår tidning. Det vore dock synd om vi helt förbigick med tystnad att det fanns också annat modellflyg, speciellt på 40-talet, som t.ex. lin-kontroll, Jetex, friflygskala och RC. Och varför glömma den kanske vanligaste formen av modellbygge: replikamodeller! Kan inte någon rita, skriva och berätta om detta - eller, t.ex. om pulsejet-epoken i Dalarna i slutet av 40-talet, då man t.o.m. provade jet-friflyg! Det är oldtimer det också! Bägge nuvarande "redaktörerna" för  
Forts. på sid. 6

### DETTA NUMMERS MITTUPPSLAG:



*Trumf*

MODELL-SPORTS kända 75 cm tävlingsmodell från 1950.



# MEDLEMMARNA TYCKER:



## VAD MENAR DU, EINAR?

- ETT INLÄGG FRÅN ANDERS HÅKANSSON, SOM SVAR PÅ EINAR HÅKANSSONS INSÄNDARE I OLDTIMER 3/88 "Att tävla med oldtimermodeller".

Efter ditt inlägg i Oldtimer 3/88 frågar jag mig vad som hänt med dig.. Kan det vara så att du reagerar över att inte längre vara ensam med att flyga kraxmodeller av Ellilä-typ? Du snackar om att modeller, som inte varit publicerade, ska kallas semi-oldtimers. Varför? Det borde väl ändå räcka med att det finns en ritning och ev. skiss, som visar att modellen är konstruerad vid rätt tidpunkt ; i mitt fall gäller det en Wakefield från slutet av 1950.

Då jag flugit med oldtimermodeller i olika klasser i en del år beslöt jag mig förra vintern för att bygga en Wakefield. Jag hade då att välja mellan en Ellilä och en egen konstruktion från slutet av 1950. Valet föll naturligtvis på min egen modell. Resultatet hade i vilket fall som helst blivit detsamma; med 60 sek. motortid och 100 m höjd är det inte svårt att flyga 3 minuter! Sedan håller jag visst med dig om att alla ska ha möjlighet att bygga samma modell. Ritning ska alltså finnas i ritningsbanken (håller just på med att rita upp min Wake för "banken").

Tycker du att "semi-oldtimers" är för moderna och flyger för bra? Eller att alla modeller med krax och moderna profiler borde flyga i en klass för sig?

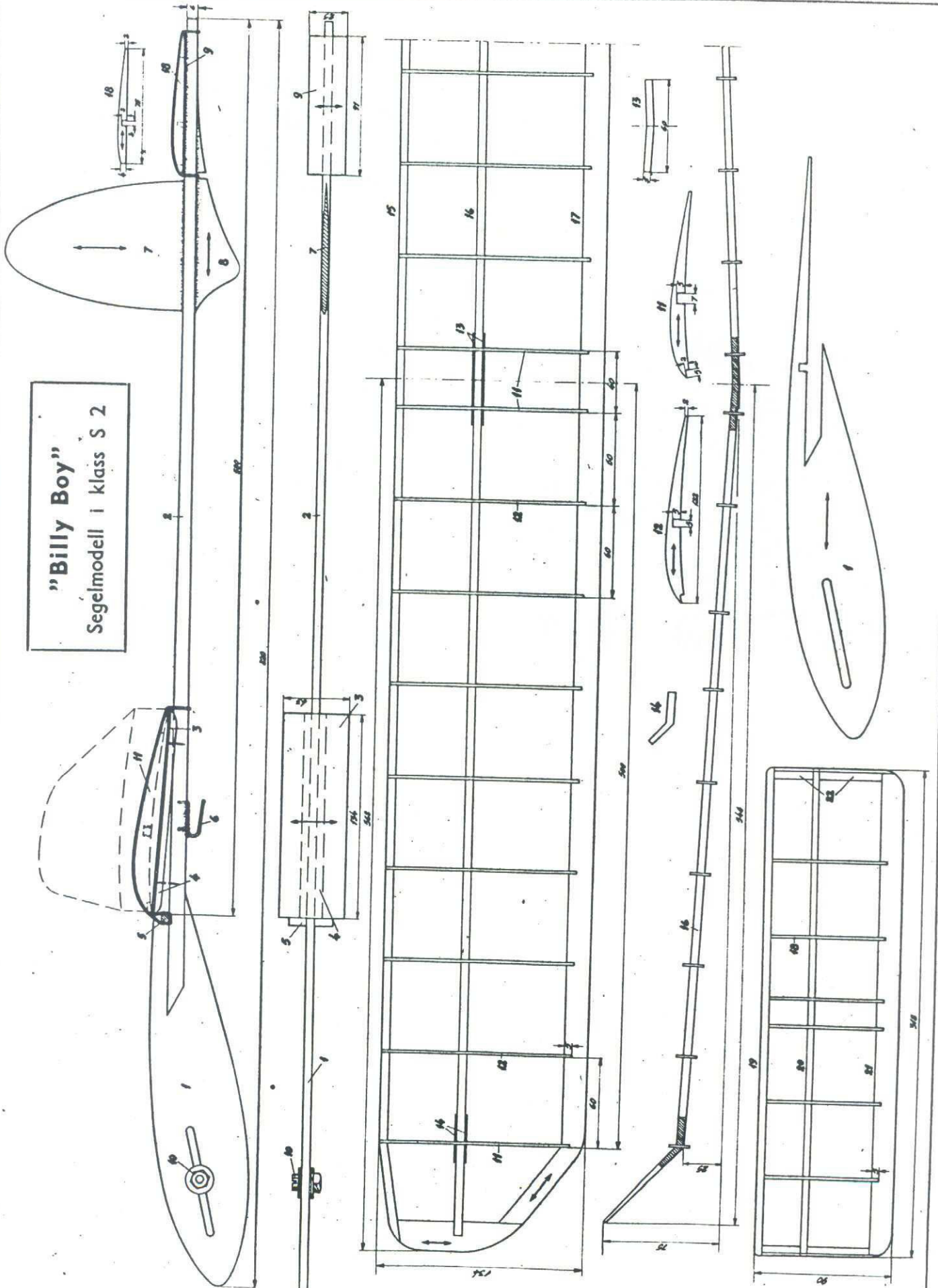
Jag har exempelvis i flera år flugit med "Laban", som trots mycket fin utgångshöjd inte är god för mer än c:a 2½ min. Den har tjock kropp och vanlig profil på vinge och stabbe och därför blir glidandet inget vidare. Vad gör man för att bättra på resultatet? Jo, letar i ritningsbanken och finner då en modell med krax och moderna profiler, i mitt fall Landegrens C:2. Resultatet lät inte vänta på sig: motortid 60 sek. och 100 meters höjd, vilket räcker för 3-4 min. Samma sak gäller B:2. Med en "Clipper"- "Cleo"- "Tip Top" har man ingen chans mot Sigges "Västänvind". Vi andra har flygtider på c:a 80 sek. i termikfri luft medan Sigge har en motortid på uppemot 70 sekunder! (Men passa dig, Sigge, jag håller nu på att färdigställa en "Västänvind"!).

Det är säkert så att vi oldtimerflygare tycker det är roligt att flyga med våra gammelm modeller men också att tävlingsdjävulen vaknar till liv på tävlingarna och

Forts. sid. 5



**"Billy Boy"**  
Segelmodell i klass S 2





# BILLY BOY

En nykonstruktion i klass

## S 2

Det är inte så ofta man ser en S 2:a i »Billy Boys» storleksklass, modellen är ju knappt större än en S 1:a och har för övrigt en hel del för den minsta segelmodellklassen typiska konstruktionsdrag. Den är heller inte från början tänkt som S 2:a utan meningen var att »Billy Boy» skulle tävla i den nordiska klassen A-1. I de föreslagna nordiska reglerna är det vingytan, inte spännvidden, som bestämmer klassen, och vid konstruerandet av denna modell har man försökt utnyttja denna punkt så mycket som möjligt. Eftersom man haft en bestämd vingyta (15 dm<sup>2</sup>) att utgå ifrån har konstruktörens huvudsakliga uppgift varit att försöka fundera ut det ur alla synpunkter fördelaktigaste sidoförhållandet. Uppfattningarna om sidoförhållandets betydelse har hittills varit ganska varierande, men allt fler modellbyggare har börjat inse att den saken inte är alldeles likgiltig. Det är vissa saker som gör att vi inte utan vidare kan utnyttja den »riktiga» aerodynamikens rön i fråga om sidoförhållandet på en modellplansvinge och det gäller därför att experimentera sig fram. Vingen på »Billy Boy» har utformats på grundval av en rad praktiska försök och resultatet har blivit mycket tillfredsställande. Vad konstruktionen för övrigt beträffar är den tämligen enkel och modellen torde lämpa sig mycket bra som övergångsmodell till »riktiga» S 2:or. Även som tävlingsmodell i S 2 har »Billy Boy» alla förutsättningar att hävda sig, ty det väl avvägda sidoförhållandet och den synnerligen effektiva vingprofilen ger den utmärkta flygegenskaper. För att förenkla konstruktionen och för att få flygvikten så låg som möjligt har man använt rätt mycket balsa. Nu när detta material åter finns att köpa kan det med framgång användas för vissa konstruktioner även på segelmodeller, det blir samtidigt en god träning för det kommande motormodellbygget. För övrigt får ritningen tala för sig och vi nöjer oss med att endast ge sifferförklaringarna.

Nr	Benämning	Material
1	nosplatta	5 mm furu
2	stjärtbom	5x10 mm furulist
3	vingplatta	1 mm plywood
4	förstärkningslist	5x5 mm furulist
5	fäste f. gummisnodd	
6	startkrok	1 mm pianotråd
7	fena	4 mm balsaflak
8	sporrkena	
9	stabilisatorplatta	1 mm plywood
10	trimvikt	bult
11	vingprofil	2 mm asp- eller 3 mm balsaflak
12		
13	fogförstärkning	1 mm plywood
14		
15	vingframkant	2x5 mm furulist
16	vingbalk	5x5 mm furulist
17	vingbakkant	3x15 mm balsalist
18	stabilisatorprofil	2 mm balsaflak
19	framkantslist	4x5 mm balsalist
20	mittbalk	3x3 mm furulist
21	bakkant	3x15 mm balsalist

Forts. från sid. 3:

att man gärna vill ha bra tider och helst se sig överst på prislistan!

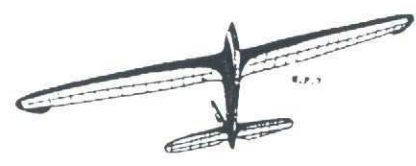
A. Håkansson

Red.'s kommentar:

Apropå semi-oldtimers så kanske inte alla känner till att man i England har en Wakefield-klass, som kan kallas så. Den heter "own design" (oftast förkortat "O/D") och man får enligt reglerna rita modellen själv, men följa Wakefieldreglerna från före 1951. Man kan då givetvis kombinera alla de goda drag, t.ex. betr. profilval och propellerutförande, som en optimal Wakefield enligt de gamla reglerna kan ha. Inom ramen för dessa regler kan de senaste 40 årens teoretiska och praktiska erfarenheter tillämpas och en supermodell byggas. Så har också skett.

Då klassen tillkom för en del år sedan var syftet att stimulera OT-Wakefield-flygandet. Dessvärre blev det snabbt så att några internationellt kända tävlingsrävar med sina O/D-modeller så totalt dominerade OT-Wakefield att övriga Wake-flygare hotade att bojkotta tävlingarna om inte O/D blev en separat klass. Så blev det för c:a två år sedan och det har tydligen dämpat intresset för O/D, där ständigt samma två namn återfinnes i toppen..!

Det ska bli spännande att se hur det blir i Sverige!



Och från ett brev, daterat 88 12 17, kommer här Sigurd Isacsons synpunkter på Einars inlägg:

Hans Schmitterlöv gav ett utmärkt svar på Einars lov- värda försök att få strikt ordning i leden.

Vi vill ha roligt.

Jag vill med detta säga: strikt ordning har man i det allvarliga "moderna modellflyget". På de båda senaste årsmötena har vi med en mun förklarat, att vi flyger oldtimers just för att de är enklare, för att ha mer roligt och få utlopp för våra romantiska känslor för flygning med ett inslag av nostalgi - och för att umgås i ett trevligt kamratskap. Vi tävlar knappt ens mot varandra, utan för varandra - för att visa upp våra "kärror" och vad de duger till. Vi hjälper varandra, pratar och har trevligt. Tar t.o.m. tiden på varandras flygningar. Man behöver ju då inte vara så himla strikt vid utformningen av flygplanen. Reglerna ska givetvis följas. Men det är också viktigt att nya modeller kommer till, som ger kamraterna glädje att studera, kanske bygga själv; nya utmanare, som ger OT nytt liv.

Nya ritningar i "banken"!

Nya rekonstruktioner måste finnas tillgängliga i ritningsbanken, såsom Hans betonar. Då kan alla bygga och tävla med dem med samma förutsättningar. Det är då viktigt att visa vingprofilerna tydligt, separerade från kroppens detaljer samt en skalstav, så att läsarna kan mäta grovt även på den mindre ritning, som visas i OLDTIMER.

Forts. på nästa sida!



Medlemmarna tycker.....Forts. från föregående sida:

Det gamla balsasyndromet...

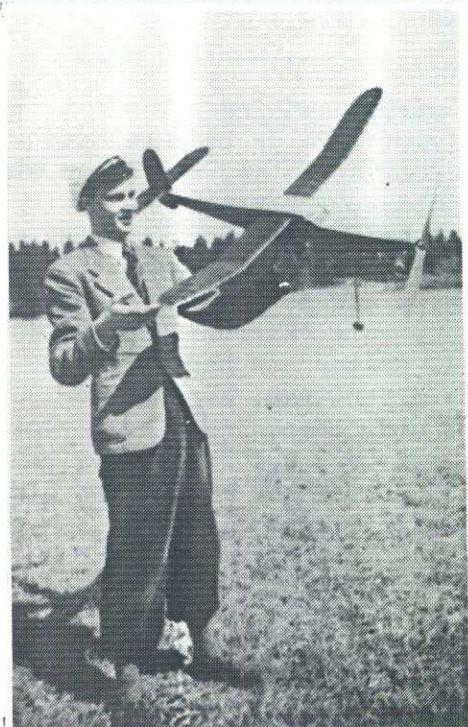
Einar vill ha originalmaterialet kvar i modellerna från krigsåren, då ingen balsa fanns. Då skulle vi få bygga dessa tunga, hårdarbetade modeller. På de senaste årsmötena var alla som jag hörde eniga om att vi måste ha frihet att byta ut furu mot balsa. Detta föreslår jag skrivs in i reglerna efter beslut på nästa möte.

Einar har däremot klart rätt betr. modeller daterade efter 1950. Reglerna säger klart, att OT-modell ska både vara konstruerad senast 1950 och gjord efter regler, som gällde senast 1950. Endast Wakefields med tjock kropp kan t.ex. användas.

I t.ex. "Halmstadgruppen" är man enig om ovanstående synsätt, och inte minst intresserad av att nya modeller av särskilt intresse rekonstrueras och offentliggörs. Om vi bara tävlar med samma gamla modeller, som man ju inte får utveckla eller förbättra, så fallnar intresset och sporten dör ut. Det krävs förnyelse, och enda sättet är att rekonstruera nya modeller från den gamla tiden. Så upp till kamp!

Varför inte långflygande skalamodeller?

En annan förnyelse, som jag prövat



Sigurd 1940 med sin kabin-Wakefield med enkel motor (!), bambuställ och delad vinge. En estetiskt tilltalande design, som red. gärna ser att Sigurd rekonstruerar...!

med förbluffande resultat, är de på annan plats omskrivna flygande skalamodellerna. Till alla sådana bör man använda någon av de omnämnda kuggväxlarna, som ger bättre viktfordelning och längre motortid. I lugnt väder kan jag tävla med oldtimers med gott resultat!

Dessa superflygare borde vi få fram nya klasser för!

Med vårhälsningar till alla OT-vänner!

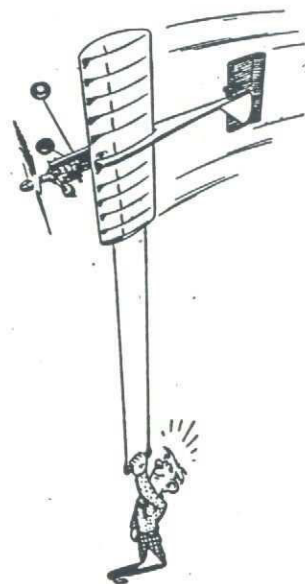
Sigurd

RED.S funderingar.... Forts. från sid.2:

OLDTIMER skulle vilja se mera av dessa grenar i tidningen. Enstaka artiklar om Jetex och linflyg har publicerats, men fler önskas!

Många tusen svenska pojkar tog sina första stapplande steg som modellflygare genom att bygga och flyga linmodeller - skulle det inte kunna gå att knyta en enda av dem till tidningen så att vi fick en sida linflyg i varje nummer?!

Även om vi inte får samma utveckling av OT-linflyg som i USA eller England så tror vi ändå att många nostalgiska upplevelser väntar dem som bygger en kopia av sin ungdoms första linmodell...



Friflygskala dödförklarades ett antal gånger under 60-och 70-talet i modellflygpressen, men har utomlands återuppstått och blivit något av en rörelse, som växt lavinartat! Motorkärror finns, men mest handlar det om gummidrivna modeller, som verkligen flyger! Vart och vartannat nummer av de stora tidskrifterna Model Aviation, Model Builder, Flying Models och Aeromodeller innehåller reportagen och läckra bilder från sådana skalatävlingar, liksom ritningar till dylika modeller. Vid en amerikansk tävling i höst, arrangerad av friflygskalaklubben "Flying Aces", startade inte mindre än 467 modeller! Vilken annan modellflyggren kan uppvisa något liknande?

Förutom storleksklasser från "peanut" till "Jumbo" finns specialklasser för t.ex. första och andra världskriget, "Golden Age"

Forts. på sidan 9



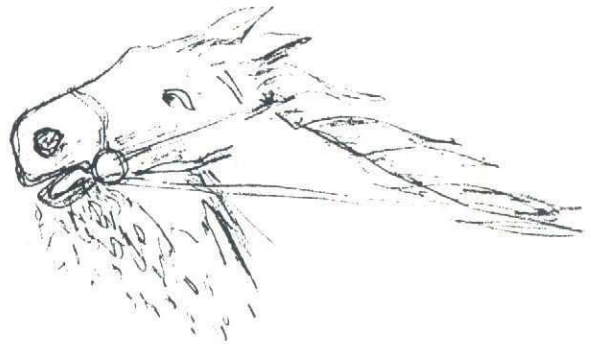
# RIMFAXE!

Med fradgan drypande över jorden som morgondagg for hästen Rimfaxe i den avlägsna, nordiska gudasagan fram över himlavalvet med Natt på sin rygg.

1939 for Sigurd Isacsons växel-försedda Wakefield fram över samma himlavalv och orsakade viss uppståndelse i Jämijärvi, där t.o.m. Arne Ellilä, med sin senare så berömda krax-modell, fick se sig slagen. Sigurd berättar här själv om sin framgångsrika Wakefield från 1939, som i år firar 50-årsjubileum.

"Genom den gamla fina, färdiga Frogmodellen fick jag tidigt upp ögonen för kuggväxelns förnämliga egenskaper. Förutom några experimentplan konstruerade och flög jag mest kuggväxlade modeller, alltifrån föregångaren "Viking" via "Rimfaxe" till "Västanvind" 1943.

Kuggväxel 1:2 motsvarar precis en s.k. "krax". Största skillnaden är att man får mindre aktervikt. Men när man ökar utväxlingen som till "Rimfaxes" 1:2,3 då får man antingen en mindre propeller vid lika varvtal och stigning, eller också, som på "Västanvind" och "Rimfaxe" lägre stigeffekt men längre motortid. Trots stor mängd gummi får vi alltså lugnare,



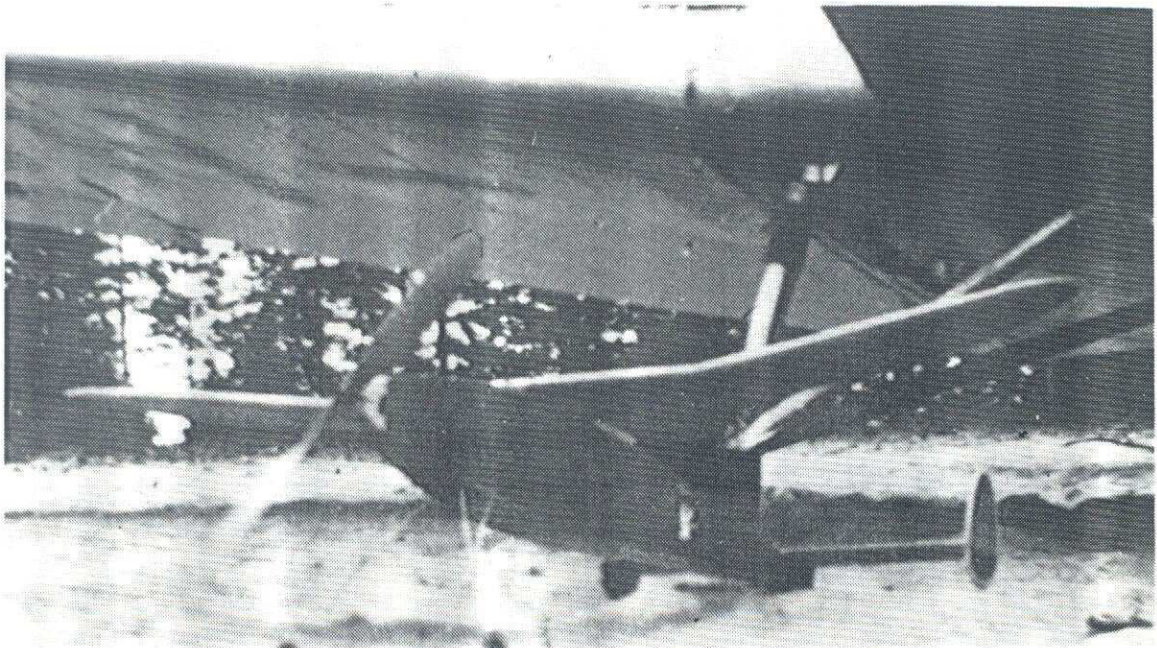
längre gång.

"Rimfaxe" väckte redan från början stort intresse hos några av alla SAAB:s amerikanska ingenjörer, som konstruerade på B5 och B17 i Linköping och som själva var modellflygare. De hade aldrig sett sådan topphöjd!

Jag blev vid 16 års ålder uttagen till KSAK:s landslag till landskampen i Jämijärvi, tillsammans med Åke Roggentin, Olle Lindh och Sigurd "Flygar-Lasse" Larsson, samtliga från "Vingarna".

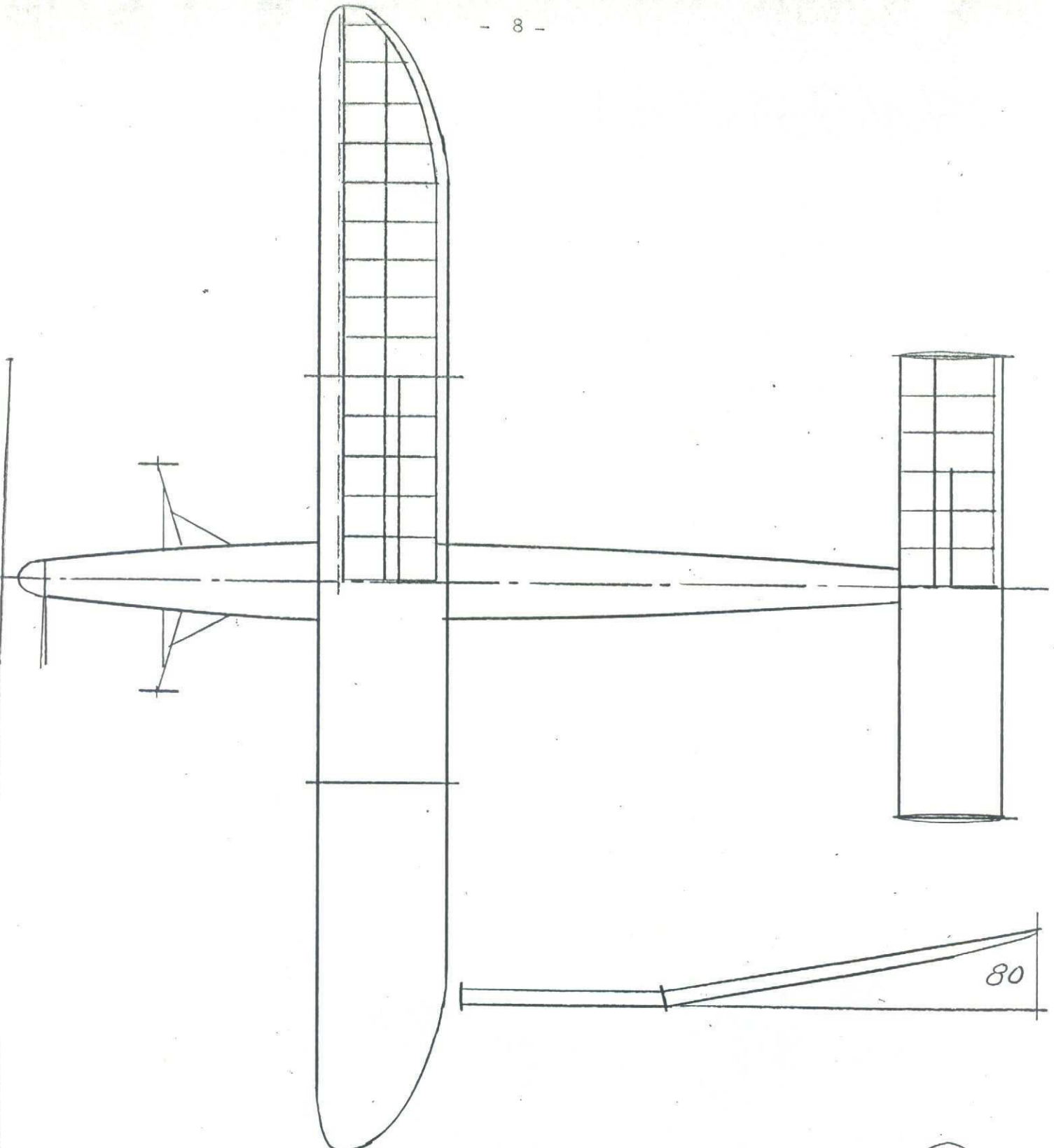
Jag var naturligtvis mycket imponerad av deras Wakefields, och inte minst av Arne Elliläs. Men "Rimfaxe" kom ändå etta med hela 3.15 i medeltid. "Roggen" kom 2:a, Pulkkinen 3:a och Olle Lind 4:a. I den andra tävlingen kom "Rimfaxe" tvåa efter en finne, men återigen före Ellilä. Även tyskar och modellflygare från Estland, Lettland och Litauen deltog ( för sista gången....). Markstart tillämpades.

Forts. på sid. 9



Få bilder på "Rimfaxe" finns bevarade förutom det ganska kända fotot på omslaget, men vi har även hittat ovanstående bild på modellen under vingen på en Klemm 35! Det är unika foton, så vi ber inte om ursäkt för ev. brister i kvalitén!





BLÅ/  
GUL

RIMFAXE  
WAKEFIELD 1939

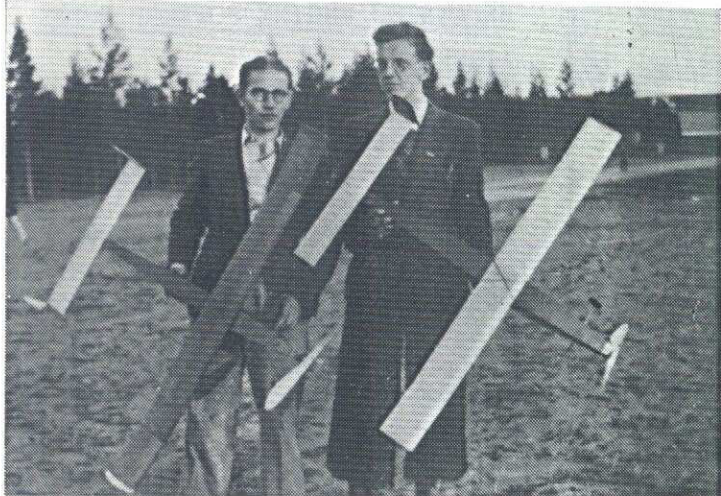
SIGURD ISALSON.  
VINNARE FINLAND-  
SVERIGE 1939.  
SPK 1110 LGD 980  
VÄXEL 1:2,3





Rimfaxe; forts. från sidan 7:

Noterbart var den utjämnade motoreffekten som gav ovanligt jämna och säkra flygningar. Nu finns detaljerad ritning i full skala i ritningsbanken hos Örjan Gahm, tel. 0758-14142 bostaden. Tomas Sigurdsson tillverkar växeln för ett par hundringar. Hans tel.nr. är 090-137982."



Sigurd Larsson och Åke med sina Wakefields i Jämijärvi 1939.

S.I.

RED:s funderingar; forts. från sidan 6:

(30-talsmodeller) samt olika racerklasser med mass-startar av "Thompson" och "Greve"-racers! Höga flygtider presteras även av flermotoriga jakt- och bombplan såsom "Mosquito", Pe-2, P-38 - och inte minst fyrmotoriga Tupolev "Bear" och "Lancaster" med flygtider som räknas i minuter!

För inspiration rekommenderas ovan nämnda tidningar, men även OLDTIMER ska dra sitt strå till stacken. En skalaposttävling pågår ju t.o.m. april (se OT 2/88!) och i detta nummer bidrar Sigurd Isacson med inspirationsmaterial!

Sten P.

RED:S INLEDNING TILL FÖLJANDE ARTIKEL:

Arne Berglin är en av dem, som redan tidigare hörsammat min stående bön om OT-material i form av intervjuer, reportage och artiklar om äldre modellflygverksamhet (inklusive klubbverksamhet, hobbyfirmor etc.), foton och ritningar. Denna gång har Arne bidragit med en intervju, som jag först tänkte forma till en sammanhängande

artikel. Jag har ändå valt att presentera den precis så som den är ner-skriven, eftersom den är ett mycket bra exempel på hur en sådan intervju kan läggas upp.

Använd alltså gärna Arnes intervju som mall och gäck ut och prata med Din hembygds modellflygveteraner! Bifoga gärna foton, gamla tidsningsurklipp, ritningar o.d.!

Sten P.

## INTERVJU MED EN MODELLFLYGVETERAN

Jag har ställt mej frågan vem som är Sveriges äldste, aktive modellflygare i FAI-klasserna. I friflyg torde Anders Håkansson, den legendariske trädgårdsmästaren från Oxie i Skåne, vara en stark aspirant till titeln (Vad säger Bertil Dahlqvist i Laholm? - Red.s anm!). Här i Östersund har vi Gösta Nilsson, redaktör vid Östersunds-Posten, som förmodligen inte ligger långt efter, kanske jämsides!

Vid närmare 60 års ålder ställer Gösta upp på tävlingar i segelklasserna landet runt och han har tillägnat sig snurrekroks-tekniken, som ställer stora krav på kondition och snabbhet i fötterna. Han har ett flertal gånger varit landslagsman och har matchat sonen Håkan till fina framgångar och landslagsuppdrag. Nu tränas yngste sonen Johan, 7 år, och han har redan visat framfötterna.

Gösta har ställt upp för en intervju, som kommer här:

- Hur började du?

- Det var hemma i Österåsen, en by norr om Östersund, där jag var född. På något sätt kom jag över en katalog från Wentzels och skickade efter en stavmodell. Den flög fantastiskt fint i fantasin, men lite sämre i verkligheten. Jag vardå nog i 13-14-årsåldern.

- Berätta om Österåsens MFK och dess medlemmar!

- Det var en rolig tid. Då gick det att samla en hel by och dess ungdomar kring ett fritidsintresse. Det var 1945 som jag grundade klubben och vi hade som mest ett 20-tal medlemmar; nästan alla grabbar i byn och så min syster Agnes, som var riktigt duktig. De verkliga entusiasterna var förstas Kalle Hägglund och Erik Eriksson, som bägge gjorde sig ett namn på 40-50-talet.

Forts. på sid. 16



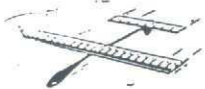
# ↳ LÄSVÄRT ◀

Litteratur, som har anknytning till friflyg och/eller OT-flyg, duggar inte tätt, men sedan förra spalten (OLDTIMER 1/87) har faktiskt en del läsvärt utkommit. Red. har tagit del av följande, som vi rekommenderar som läsvärt:

Högst på listan kommer förstås den engelska OT-årsboken, den femte i ordningen - SAM35 YEARBOOK No 5.

Det är som vanligt en gottepåse med ett rikhaltigt innehåll av artiklar (23 st.!) alltifrån historien om de tyska KRATMO-motorerna till en högtintressant intervju med Wakefieldflygaren Chester Lanzo.

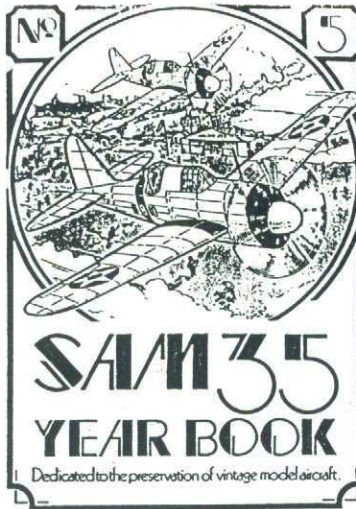
Resten av innehållet är mer anglosaxiskt färgat, men icke desto mindre intressant. Boken är på 156 sidor, inkl. 54 sidor ritningar! Den kostar faktiskt inte mycket mer än en utländsk hobbytidning i Pressbyrå.... Skicka  $\text{€}4.00$  + porto (c:a  $\text{€}1.00$  per bok) till  
Ron Knight,  
14A Enmore Gardens, London SW14 8RF,  
ENGLAND



FREIFLUG-MODELLSPORT heter en 124-sidig skrift i stort format av ing. Heinz Eder. Den är nr. 16 i en handboksserie från Verlag für Technik und Handwerk GMBH.

Inom ramen för utrymmet behandlar den med tysk grundlighet de moderna friflygklasserna + magnetseglare, el-friflygmodeller samt CO<sub>2</sub>-modeller - en snabbkurs för dem som vill veta var det moderna friflyget står, hur man trimmar, var man får tag i prylarna etc. De 44 första sidorna innehåller en bra introduktion i hållfasthetslära, materiallära, trimning och termiksökning samt bygge av några "basmodeller".

En prisvärd bok med många foton, skisser och ritningar för 25 DM direkt från förlaget (best.nr. MTB 16) ;



Enkläst fås den dock från Hobbybokhandeln i Stockholm.



## EXPANSION ENGINE POWERED MODEL AIRCRAFT.

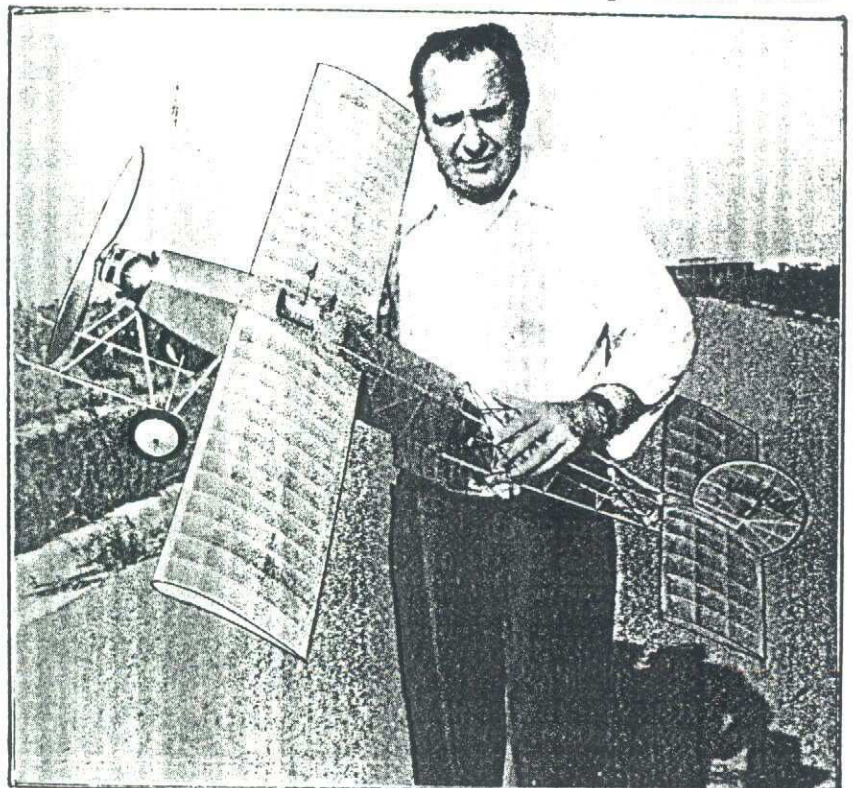
Redan förra året aviserade vi tillkomsten av denna unika OT-bok, skriven av en av amerikanska modellflygets "grand old men", Bert Pond, tillverkare o försäljare av komprimerad-luftmotorer och tillbehör sedan 20-talet - och fortfarande aktiv!

Detta är den enda kända boken i ämnet och innehåller 180 storformatsidor med mycken test + 200 ritningar, foton och skisser samt 27 extra, lösa sidor med vikta ritningar, fotosidor etc.

Mest behandlar den motorer för komprimerad luft med bl.a. artiklar om Ott, Mc Entee, Hargrave, Langley m.fl. samt ritningar på 17 olika motorer, tankritningar, ritningar på flera dussin modeller till dessa motorer; vidare data och beskrivningar av 38 olika CO<sub>2</sub>-motorer samt t.o.m. ritningar till ångdrivna modeller och motorer för dessa!

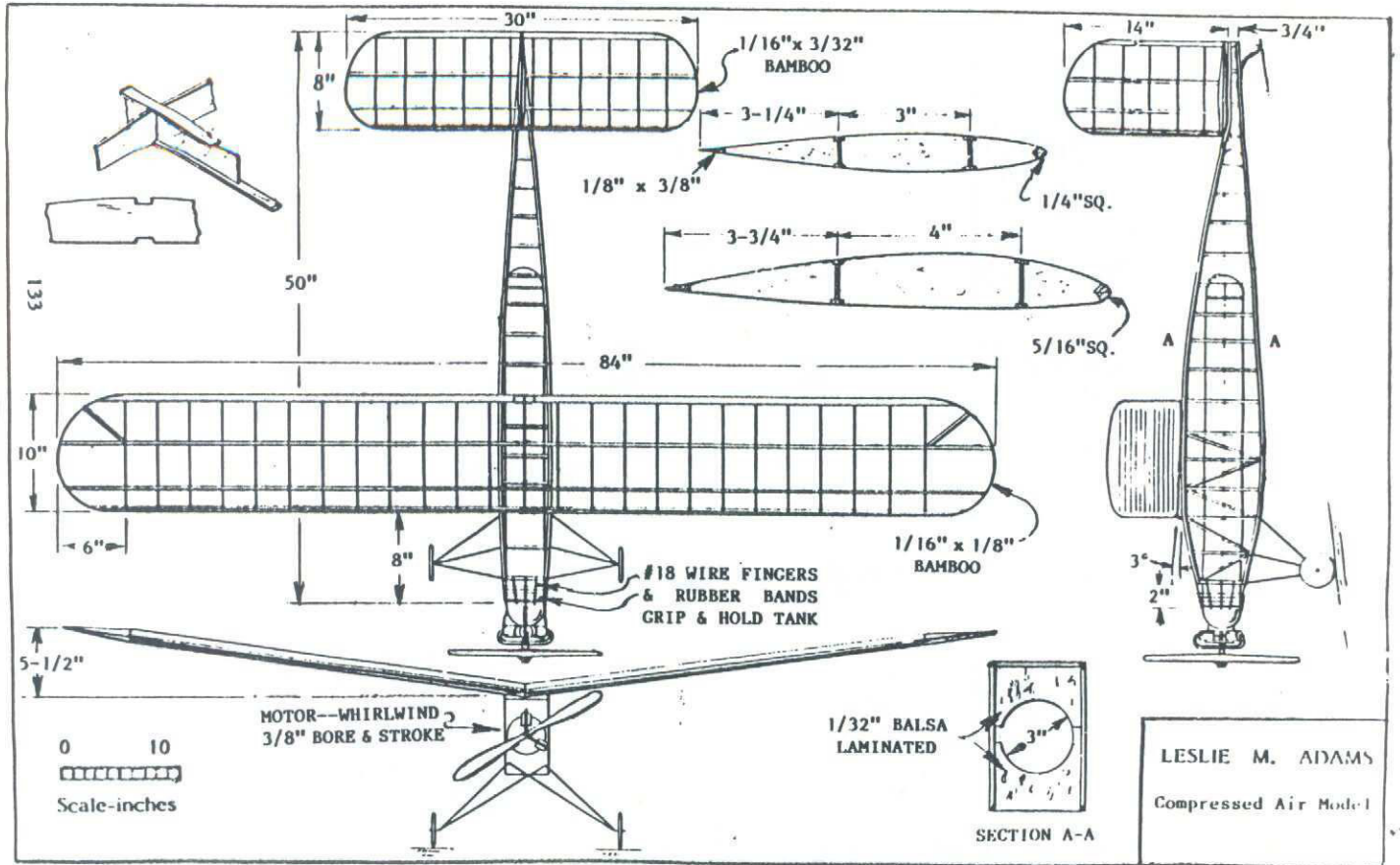
Boken kostar \$17.95 + \$5.00 i porto

Forts. på nästa sida!



Frank Stotler & his "Unique II" expansion engine model.  
(See page 94 for detailed building plans.)





Som synes på ovanstående ritning och foto å föregående sida så bygger man för-  
vånansvärt stora modeller till den lilla 25-grams "Whirlwind"-luftmotorn.

Forts. från föregående sida:

och kan beställas direkt från förfat-  
taren; Bert Pond,  
128 Warren Ter., Longmeadow,  
MA. 01106. USA



FLORIDA MODELERS ASSOCIATION FREE

FLIGHT TRIMMING MANUAL.

Bakom denna långa titel döljer sig på  
40 storformatsidor ett urval av de  
bästa artiklar om trimning av friflyg-  
modeller, som publicerats i 8 ameri-  
kanska och en engelsk modellflygtid-  
skrift. 7 ritningar med OT-anknyt-  
ning finns med, dels i boken dels som  
bilagor. En enkel och billig publik-  
ation med kanske ovärderligt innehåll!

Skicka \$ 10.00 till Terry Rimert,  
367 Orange Ave., Baldwin,  
FL 32234 USA.

A PICTORIAL A TO Z OF VINTAGE AND CLASSIC

MODEL AIRPLANE ENGINES, av Mike Clanford.  
Ovanstående bok är en godisvolym för alla  
älskare av OT-motorer! Sammanställd av  
en engelsk motorsamlare, som inte alltid  
haft det bästa rykte, består den av c:a  
1100 foton av motorer, som för många torde  
vara tämligen okända. Även en förhärdad  
samlare kan hitta ett och annat nytt namn  
på de 213 sidorna i stort format, eller i  
varje fall finna hittills opublicerade  
motorfoton. Boken har en liten svensk  
anknytning såtillvida att foton på några  
av red.s motorer finns med!

Utgiven 1987 är det en stor och tung  
volym, som Nathansson åtminstone ett tag  
distribuerade här i landet. Den torde gå  
att köpa från engelska bok-och hobbyfirm-  
or för c:a 18 - 20 pund.

**ANNONCE:**

KÖPES: Kataloger Wentzels och Truedssons omkring 1954 - 1958

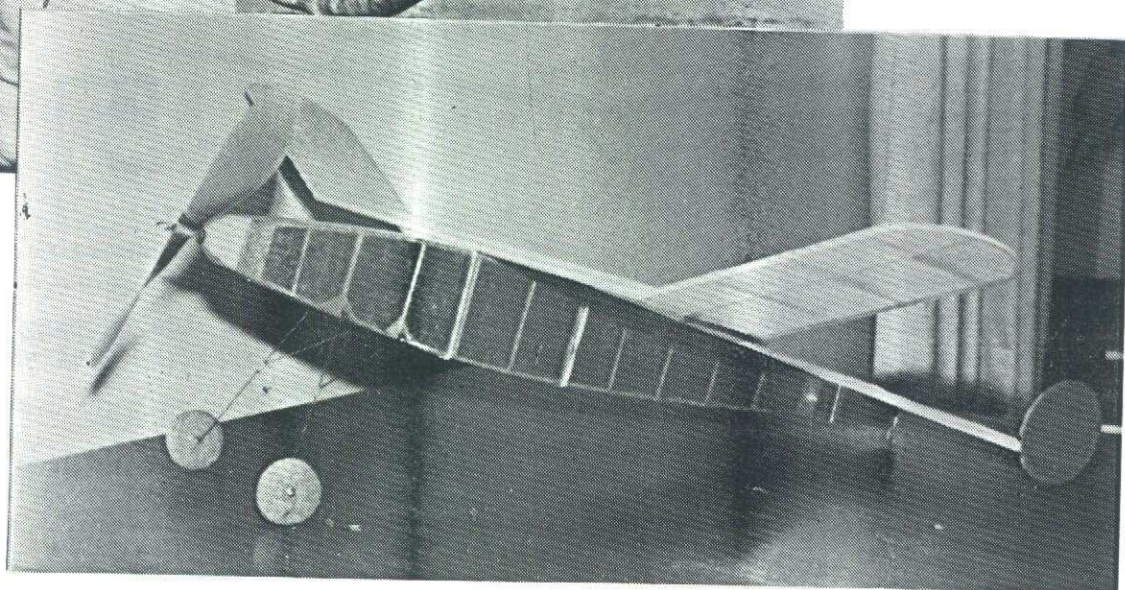
Webra Mach I i fungerande skick

Delar till Webra Rekord: komp. skruv, förgasarmunstycke och förgasarnål

Ritning eller kopia på tidn. artikel om S-Int-modellen "Nebula".

Lars-Åke Gustavsson, Oxtorgsgatan 7, 641 32 Katrineholm. Tel. 0150/11789





OLDTIMER har 'läsare' i åtminstone fyra länder utanför Norden och uppskattande brev dimper ofta ner. Ibland medföljer foton, tyvärr alltid i färg, som vi dock vill delge våra läsare, om än i svart/vitt. Här kommer första knippet:

1. Ken Sykora, ägare till förnämliga Oldtimer Model Supply (se OT 4/87), flyger sin "Reynold" över Californiens öken.
2. Jim Moseley, Canada, byggde sin "Obeechi" efter ritningen i OLDTIMER 2/86.
3. Björn Karlströms bulliga "Agaton" från 1940; här byggd av Brad Levine, Californien, och försedd med en Morrill Hornet .19 bensinare. Fotot förmedlat av svenskättlingen Mik Mikkelson, som ger ut OT-bladet THE FLIGHTPLUG.



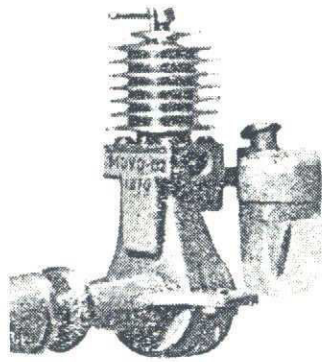
## REPLIKAMOTORE R

från England, USA och Australien har vi tidigare presenterat i OLD-TIMER (Nr. 2/86 och 1/87) och nu har turen kommit till två andra länder, Italien och Tyskland.

I regi av vår italienska motsvarighet SAM-Italia har nyttillverkning av den berömda MOVO D 2 dieseln just påbörjats. Tack vare vänligt bistånd från MOVO-fabriken kan Zanchi Sauro gjuta delar i originalformar, vilket borde garantera en äkta replika, som ger den rätta touch'en åt en gammal F-modell - utan att man behöver riskera en oersättlig originalmotor!

MOVO D 2 tillverkades i två versioner (se ill.!) och då den introducerades 1944 lär den ha varit den förnämsta dieseln, räknat i effekt/vikt. Den utvecklade 0,12 hk vid 5500 vpm och blev en populär tävlingsmotor i hela Europa. Den såldes och användes även här i Sverige och exporterades t.o.m. till USA.

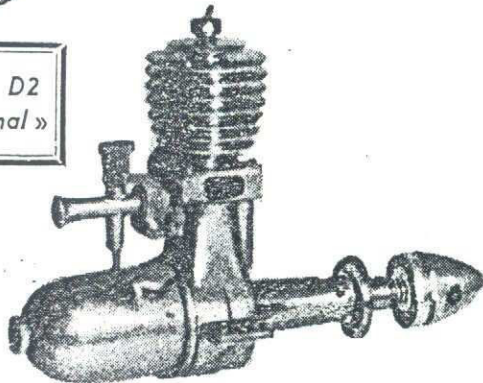
Motorerna kommer att säljas i originalaskar och priset är 17000 lire för "Normal"-versionen och 19000 lire för "Sport". Porto tillkommer. Förfrågan och ev. beställning kan göras hos: Mr. Zanchi Sauro  
Piazzale S. Paolo,  
10- 241 00 Bergamo, Italia.



Movo D2  
« Sport »



Movo D2  
« Normal »



**MOTORE AD AUTOACCENSIONE**

**"MOVO D 2"**

BREVETTATO

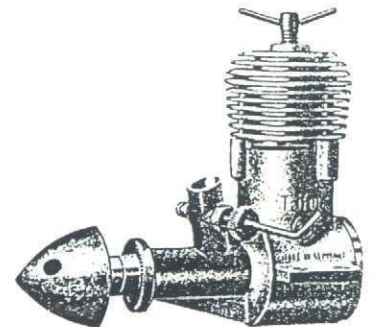
**MOVO-MODELLI VOLANTI-MILANO**

Våra tyska Oldtimer-vänner har numera också en del material att bjuda på. I OLDTIMER ( 2/88 ) har deras ritningsbank redan presenterats och dess innehåll växer med varje nummer av ANTIK-RUNDSCHAU.

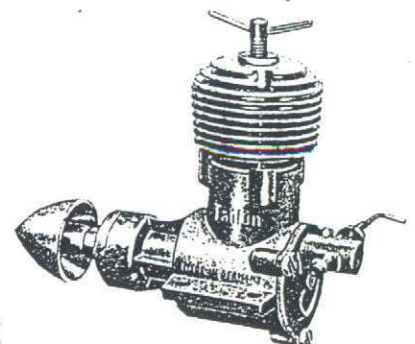
Från en medlem i SAM-Germany har red. fått en oldtimerkatalog med ett rikhaltigt sortiment OT-artiklar. Förutom en mängd ritningar till tyska och amerikanska friflygklassiker finns även kompletta byggsatser till en del av dem, inte minst till kända Schelhasse-och Kratschmotorkärror, men också till segelplan såsom "Hast", "Grosser Winkler", "Strolsch", "Kirschke" etc. Tidigt tyskt linflyg är också väl representerat i såväl ritnings- som byggsatsform.

Det är dock motorsektionen, som imponerar mest: av aktuella märken erbjuds hela D-C serien, från 0,5 cc

Forts. sid. 17:

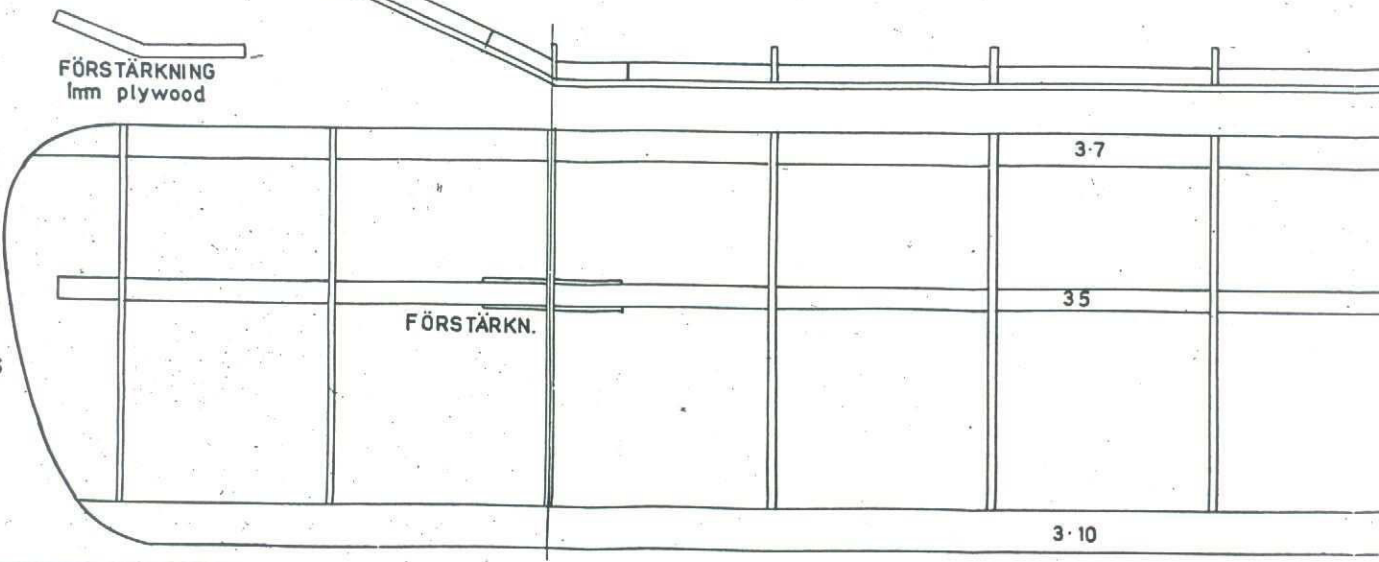
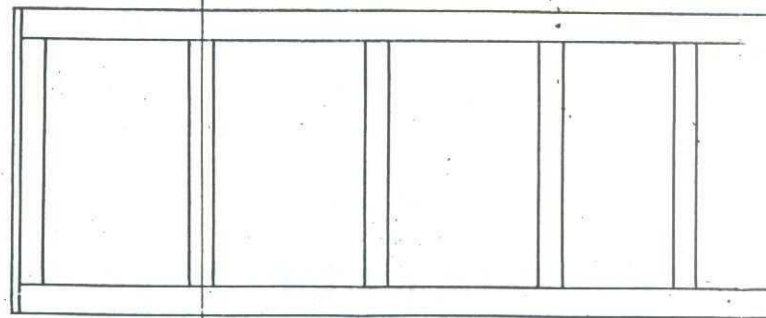
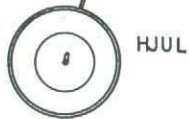
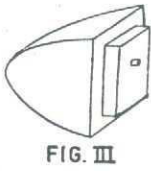
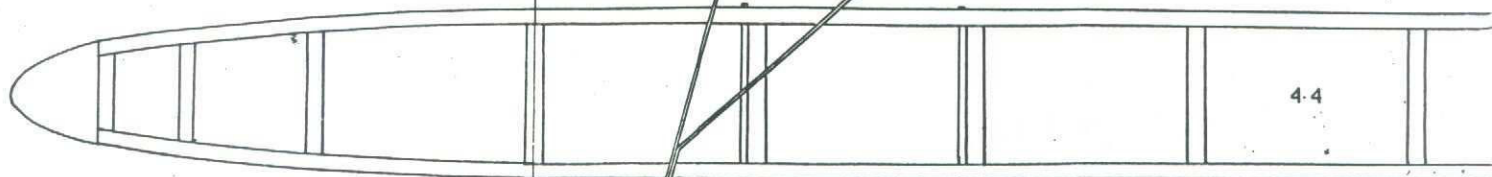
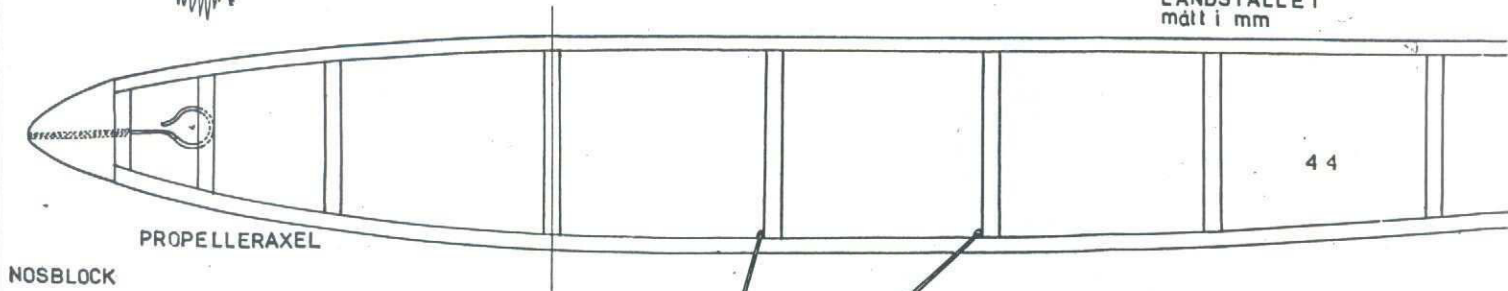
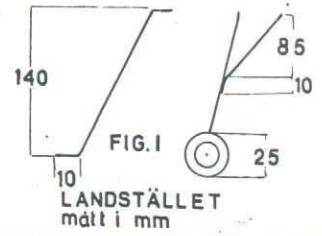
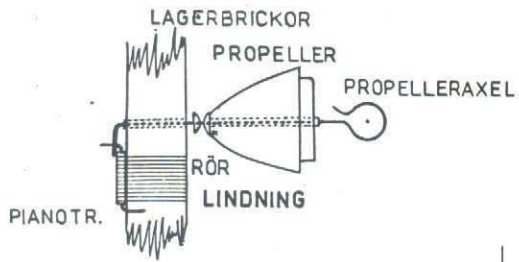


Taifun „Blitz“ 2,47 ccm Diesel  
Gewicht 130 g, Leistung 0,23 PS bei 13000 U/min.  
Bestell-Nr. 1352 Preis 37,50 DM



Rennmotor  
Taifun „Super“ 2,47 ccm Diesel  
2fach kugelgelagert, mit Flachdrehschieber  
Gewicht 160 g, Leistung 0,27 PS bei 14500 U/min.  
Bestell-Nr. 1350 Preis 51,— DM







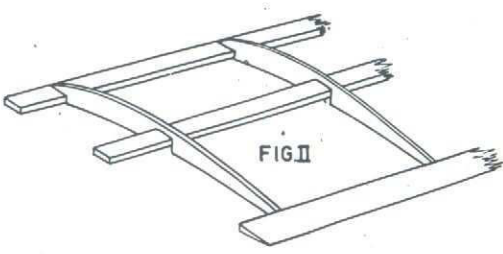


FIG. II

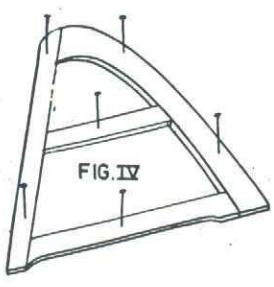
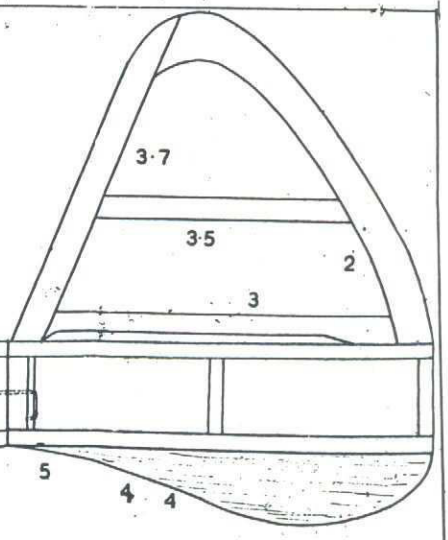
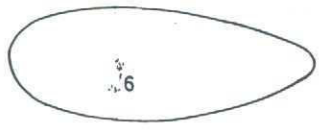
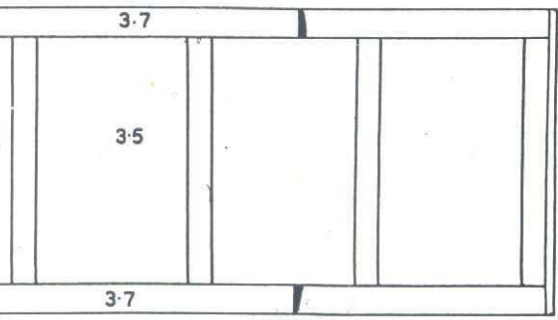
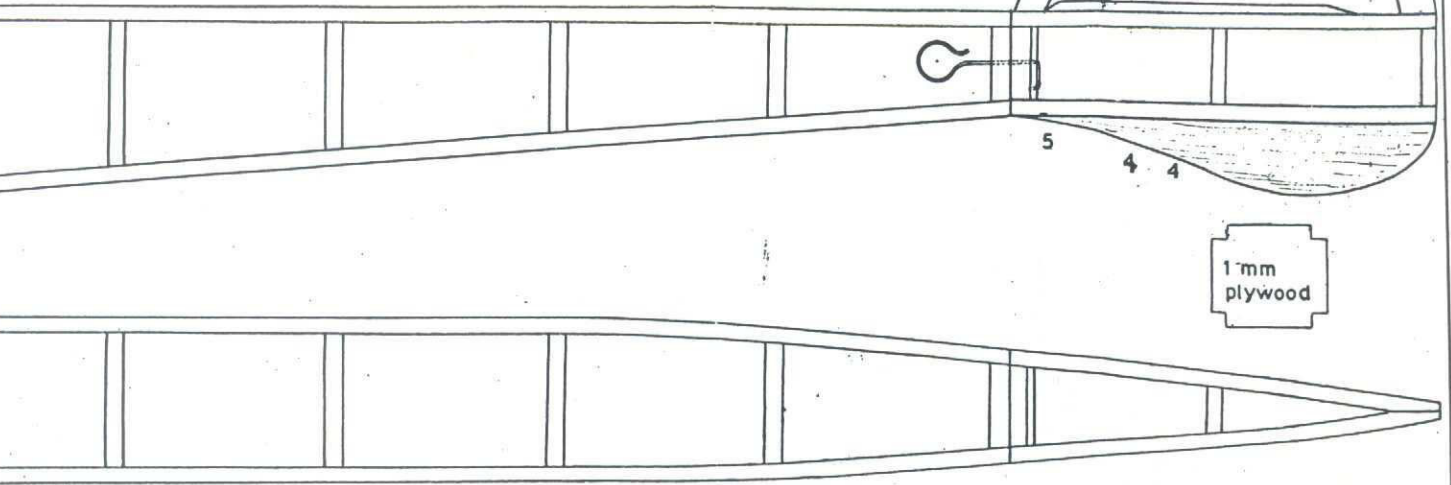


FIG. IV



1 mm plywood

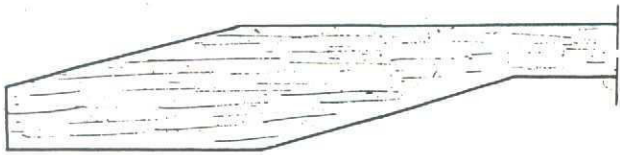
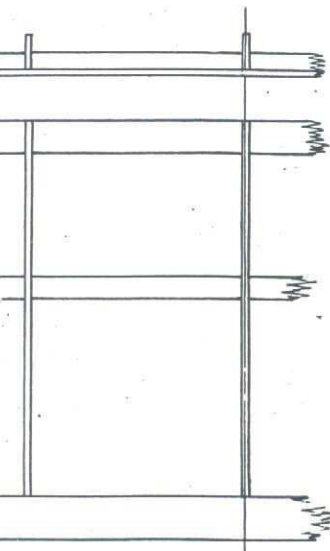


SEKTION B-B

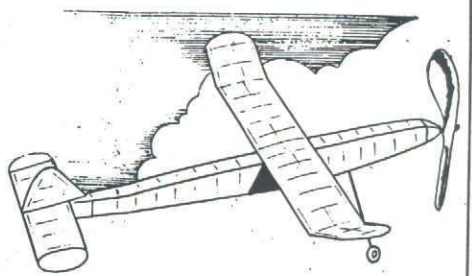


SPRYGEL

GUMMIMOTORN SKALL BESTA AV CA. ÅTTA STRÄNGAR CA 1.5 MM GUMMIBAND.



PROPELLERMALL



Trumte

MODELLSPORT  
Falkenberg



Intervju.....Forts. från sid. 9:

-Minns du din första tävling?

-Det var vårt klubbmästerskap 1945, där jag vann S1-klassen med 1.52 i genomsnitt på tre starter, som gällde då med 100 meters lina. Jag minns också att en stor del av byns befolkning kom och tittade på tävlingen, där vi höll till på inägorna nedanför vår gård.

-Vilka modeller byggde du allra först?

\_Det var som sagt några stavmodeller, men första riktiga modellen var A1-an "Snoken". Den var konstruerad av Märten



Gösta, kvalificerad för landslaget vid uttagningstävlingar i början på 60-talet.

Landahl i Östersund och det var också sedan jag börjat skolan i Östersund, som jag fick inspiration till att bygga riktiga tävlingskärror. Ganska tidigt började jag också konstruera egna modeller.

-Vilken var din första tävling på rikspanet?

-Min första stora tävling var det SM, som arrangerades på F4 ute på Frösön 1947. Då blev jag tre i S-int (som nu motsvaras av F1A) efter Termik-Johan och bara 3 sek. efter Rune Odenman. Det blåste kraftigt, vilket syns på tiden 353 sek. (knappt 2 min. i snitt). Jag var bara 18 år och det är nog mitt roligaste tävlingsminne!

-Har du någon aning om hur många mil du tillryggalagt till och från tävlingar?

\_En bra fråga! Har du fler.....Skämt åsido måste det vara bra många mil, bl.a. ett par VM utomlands. Kan det bli omkring 15.000 mil?!

-Vilka egna konstruktioner har du gjort?

- Det är många. En av de bästa var SM-modellen 1947 "Symfoni" med negativ pilform och liten korda och stor spännvidd redan då. Min VM-modell 1959 var också lyckad, en av de första med den nu så populära Benedek-profilen. Sedan har det blivit åtskilliga S1-or och A1-or. Av dem var "Mackie" den bästa, men kolossalt svår-trimmad.

- Berätta lite om dina landslagsuppdrag!

- Åren 1956-1960 var min bästa period. Då var jag med i landslaget fyra år. Debuten på Jämijärvi i Finland 1956 höll på att sluta med en katastrof. Jag inledde med två urdåliga starter i blåsten. Mina lagkompisar försökte hålla modellet uppe genom att säga att det räckte om jag flög åtminstone en minut per start i fortsättningen.

Men så bytte jag modell till min "Jämi", helt nybyggd och otrimmad, och flög upp mig till tredje plats, tre sekunder från silver, och Sverige vann lagtävlingen!

1957 deltog jag i VM i Tjeckoslovakien och blev omkring 30:e, sedan jag fått en start förstörd då modellen fusade från topphöjd på 30 sek...

VM 1959 i Belgien nådde jag min bästa placering, 11:a, men hade då otur att få flyga en start utan termik då en av lagkamraterna tagit

med mitt startkort när han gav sig ut i skogen för att leta efter sin modell... Han kom tillbaka strax före periodslutet!

Sista landslagsuppdraget var NM 1960, men sedan var jag biträdande lagledare i min come-back på 80-talet i Jugoslavien 1980 och lagledare vid VM i Spanien 1981. Bästa minnet från det är att jag då slutade röka, eftersom ingen i laget rökte..!

- Kan du dra dig till minnes några roliga eller spännande upplevelser från dina modellflygarår?

- Det är förstås många sådana under så lång tid. Du och jag, Arne, kamperade ju ihop många år med långa bilturer på dåliga vägar på 50-och 60-talet och då svetsades kamratskapet ihop.

Roligaste minnet är dock från senare tid, när jag fick hjälpa min son Håkan fram till sjunde platsen i EM 1980 i konkurrens med alla öststatarna.

Forts. på nästa sida:



Forts. från föregående sida:

Från mitt eget modellflygande kan jag än idag återuppleva de första årens fantastiska känsla av att se sin egen modell erövra en ny värld i luften. Sedan kom tävlingsallvaret mer och mer - på gott och ont! Nu har jag liksom startat om med min 7-åring Johan och delar hans glädje över en lyckad flygning.

- Du har ju garaget fullt av modeller, som utan vidare platsar i oldtimerklasserna. När ställer du upp på ditt första oldtimer-mästerskap?

- Det blir nog något av de närmaste åren. Jag behöver ju inte bygga något för att få en hygglig modell, även om mina bästa modeller från 50-talet är bortflugna. Tyvärr får jag då ingen nytta av snurretekniken, som jag trots allt tycker har fört modellflyget framåt som tävlings-sport.

- Jag tackar härmed för intervjun! Det kanske blir som i forna dar att du och jag gör sällskap till tävlingar någonstans i Sverige!

Arne Berglin

Red. tackar Gösta och Arne och instämmer i ovanstående förhoppning! För tidningens räkning ser jag gärna att Gösta inventerar sin ev. urklippsbok och/eller fotoalbum! Kanske han även kan hjälpa oss att publicera en och annan av hans tidigare konstruktioner....!

Sten P.

REPLIKAMOTORER, forts. från sid. 13:

Dart till 2,5 cc Rapier, alla PAW, alla indiska KUMAR från Mills .75 till Taplin Twin-kopior (sammanslagt 9 storlekar), A.M., spanska Pares 2,5 cc-dieslar, samt några ryska dieslar. Man har kvar en del Webror, bl.a. Rekord II, Winner II och Mach II samt de större ED-dieslarna - dessutom replikor av ED Racer Mk I från 1952 samt Miles Special 5 cc! Replikor finns även av de fina 2-cyl. FMO Boxer-dieslarna i storlekarna 1,5 cc (380 DM) och 6,0 cc (610 DM) samt de första tyska dieselmotorerna Eisfeld 2,5 och 6 cc, de senare ur original-gjutformar! Även replikor av de första Taifunmotorerna med 3-bults-cyl.toppar ska börja tillverkas i år, först

Junior 0,98,  
Record 1,5  
och Blitz  
2,5 cc för  
c:a 280 DM/  
st. senare  
också fyra  
tävlingsdie-  
slar på 2,5  
och 3,5 cc.

Bland det mera udda utbudet finner vi världens minsta modellmotorer, Blitz

0.05 cc (480 DM) och

Rova 0,1 cc, den senare även i 2-cyl. boxer-utförande för 1200 DM! ; dessutom Barbini 1 cc, PMC Imp, Jetex-och CO2-motorer samt ett äkta Schmidt-Argus pulsjet-aggregat med 4 kg dragkraft!!

Förutom ett antal replika-bensinmotorer av amerikanskt ursprung ska slutligen nämnas några tyska klassiker, som nu nytillverkas: Felgiebel 7,6 och 14,3 cc från 1939 (590 och 650 DM), 9 cc Thaler samt Kratmo 10 cc, båda från 1940. Genomgående gäller här att "smakar det så kostar det", men det handlar ju om exklusiva grejor, som inte finns att få någon annanstans.

Katalogen får du dock billigt genom att skicka in 5 DM till: A-M-Z, Im Strasser Feld, D-5120 Herzogenrath, Deutschland.

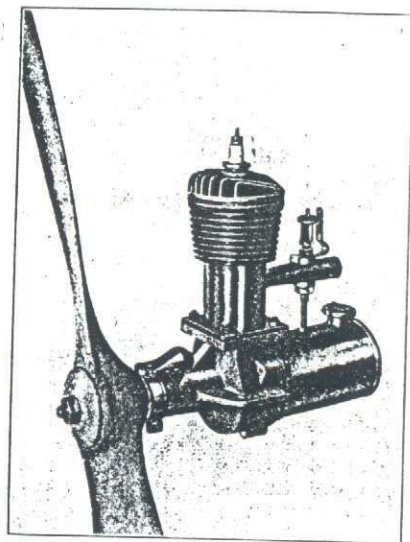


Abb. 135. Felgiebel-Selbstbau-Motor für Flugmodelle

### CIRRUS-tävlingen

Såsom redan aviserats i MODELLFLYG NYTT inbjuder Wentzels till en CIRRUS-tävling (se även OLDTIMER 3/88!). Denna kommer att gå av stapeln den 4 juni.

Tävlingen blir ett komplement till "Vingarnas" årliga träff på Gärdet i Stockholm.

"Alla" oldtimers bygger förstås en kopia!? Ritning finns ju hos Wentzels för 45:- + porto. Tel. 08/24 07 90.

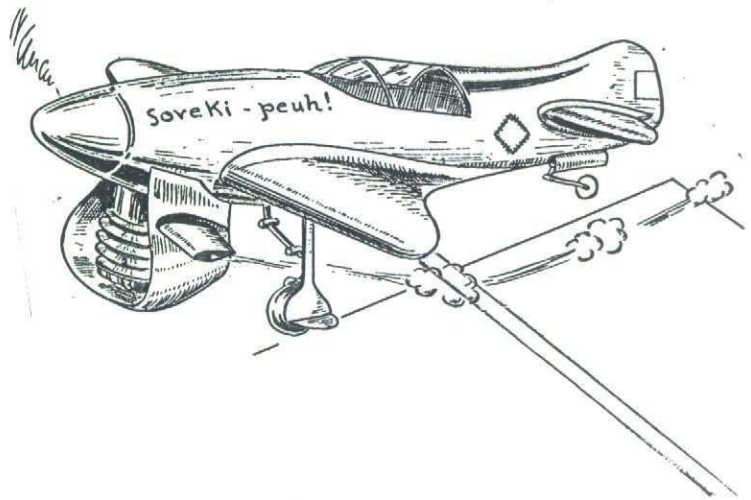
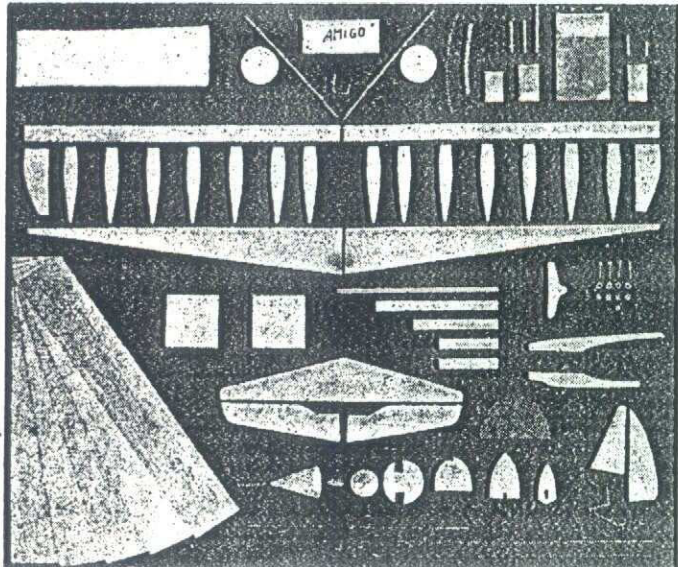
VIKTIGT! Alla som vill och kan hjälpa till med tidtagning denna kväll, ring Lasse Wentzel, tel. ovan, eller till under-tecknad, tel. 019/18 21 79.

S.-O. Lindén

OBS! Propeller med originaldim. obligatorisk!



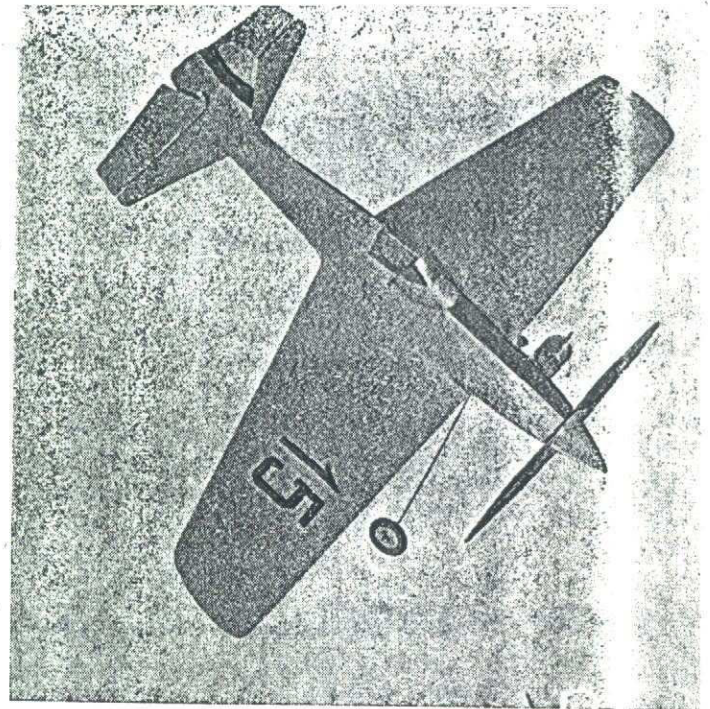
# OT-LINFLYG!



Detta är Sven-Olof Ridders sportstunt

## \* AMIGO \*

*En sensation för alla UK-flygare! Hobbyfolk presenterar:*



## "AMIGO"-Ridders senaste

Äntligen!

Sent omsider kommer vad alla svenska modellflygare väntat på — ett tju-sigt modellflygplan för U-kontroll, en svensk byggsats av finaste märke, signerad, konstruerad etc. av Sven-Olof Ridder, som är välbekant för alla Sveriges modellflygare som en gudabenaad konstruktör av små fina deiseldrivna modellflygplan.

Amigo är modellens namn, och nog kommer den att få många vänner i Sverige och utlandet. Fyra av landets främsta U-kontrollflygare, kanske de alla främsta förresten, nämligen Sven-Olof Ridder, Arne Widén, Bengt Ekstam och Bengt Thelander

har tillsammans bildat en firma, som de kallar UK-service, och Amigo är den första produkten.

### MED AMIGO HAR

de lyckats få fram en högklassig UK-kärra, som presenterades för stockholmarna redan på Ostermans ungdomsvecka, där den väckte berättigat upseende. Den är en "sport-stunt" och är konstruerad för motorstorlekar mellan 0,75 och 1,8 cc, just den storleksordning som är mest omtyckt. Den passar alltså till de allmänt förekommande smådieslarna, såsom Elfin 1,49, Mills 0,75 och 1,3, ED Bee, Albon Arrow, Arden 0,099 m.fl. — och är synnerligen lättflugen.

Nybjörjaren inom UK-flygningen har ofta gjort den sorgliga erfarenheten att då den stolta skapelsen efter 50, kanske 60 timmars arbete är klar för provflygning, dyker hart när oöverkomliga problem upp — såvida inte planet dyker ned och lösningen är så enkel som en sopskyffel och dito borste. Om

OT-linflyg har tidigare skymtat i vår tidning och, som påpekas i "ledaren", ser herrar redaktörer gärna att mer i den vägen publiceras.

Vi börjar med "Amigo" av S-O Ridder innan han gick över till fullvuxna plan. Sven-Olof är sedan länge en av våra främsta aerodynamiker och flygplanskonstruktörer, vars uttalanden om den "instabila" JAS-39 mötts med största respekt.

Ritningen till "Amigo" är hämtad ur tidningen HOBBY-FOLK januari 1951.



UK-flygaren från början hade vetat litet mer hade det hela kunnat avlöpa mycket lyckligare...

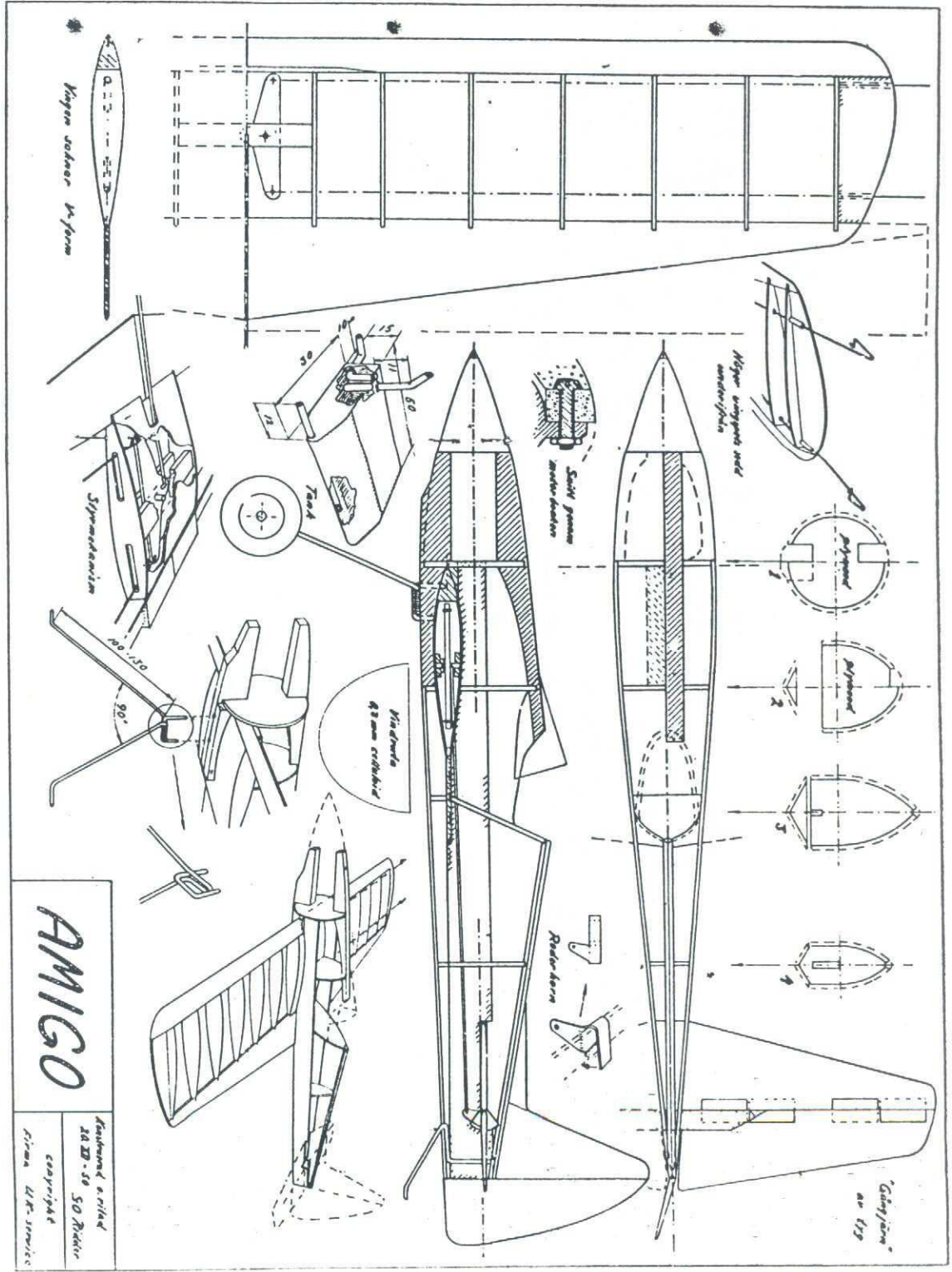
Nåväl, de ansvariga för Amigo har gått igenom ekloten och nöjer sig därför inte bara med arbetsbeskrivning i byggsatsen, utan man ger rikligt med instruktioner och råd för att provflygningen skall gå med glans. Wing-over, looping, bunts och ryggygning m.m., som Amigo är kapabel till bör nybörjaren inte lägga in i provflygningschema, men för den som har Amigo i sin hand är det bara en tidsfråga, när dessa manövrer kan ingå på repertoaren.

Av bilderna framgår tydligt, att Amigos byggsats är något av det mest kompletta som gjorts i branschen — alla torde veta nytan av att ha en komplett byggsats att arbeta med. Här finns faktiskt allt utom själva motorn, således finns skruvar och muttrar för motorfastställning, bränsleslang, "gångjärn" till höjdrodet, mässingsstråd och brickor till landstället, pianotråd o.s.v. Materialet i byggsatsen är huvudsakligen av kontursågad balsa — spyglar, spant, stabilisator, höjdroder, sidoroder m.m. Bland de viktigaste tillbehören finns komplett spinner, fullständig materialerilsats till stunttank, bockat landställe, hjul, kontursågade motorbockar, kabinvindruta av celluloid och japappapper till klädsele.

Kort sagt, modellen Amigo är tydligen en fullträff och kommer säkert att bli den stora slagern på UK-fronten. Priset är lågt, och de fyra modellflygmusketörerna är att gratulera.

**HOBBYFOLKS RED.**

hade tillfälle att se Amigo utomhus på Riksbys folkskolas skolgård under tre-



tondagshelgen. En vrålande pigga Elfin 1,49 — bästa motorn i marknaden, säger sakkunskapen — satt horisontalt under motorhuvven och stack ut cylindern åt vänster i 10-graders kylla utan att klicka

en sekund. Den häckra smäckra modellen närmast förvånande. Ett bevis för att gjorde oförtröttligt looping på looping, buntar och åttor i 90 km:s fart. Att modellen är så vacker och ändå har alla goda egenskaper för en stunt är i bakfickan kan meddelas, att en store-bror till Amigo redan är påtänkt...



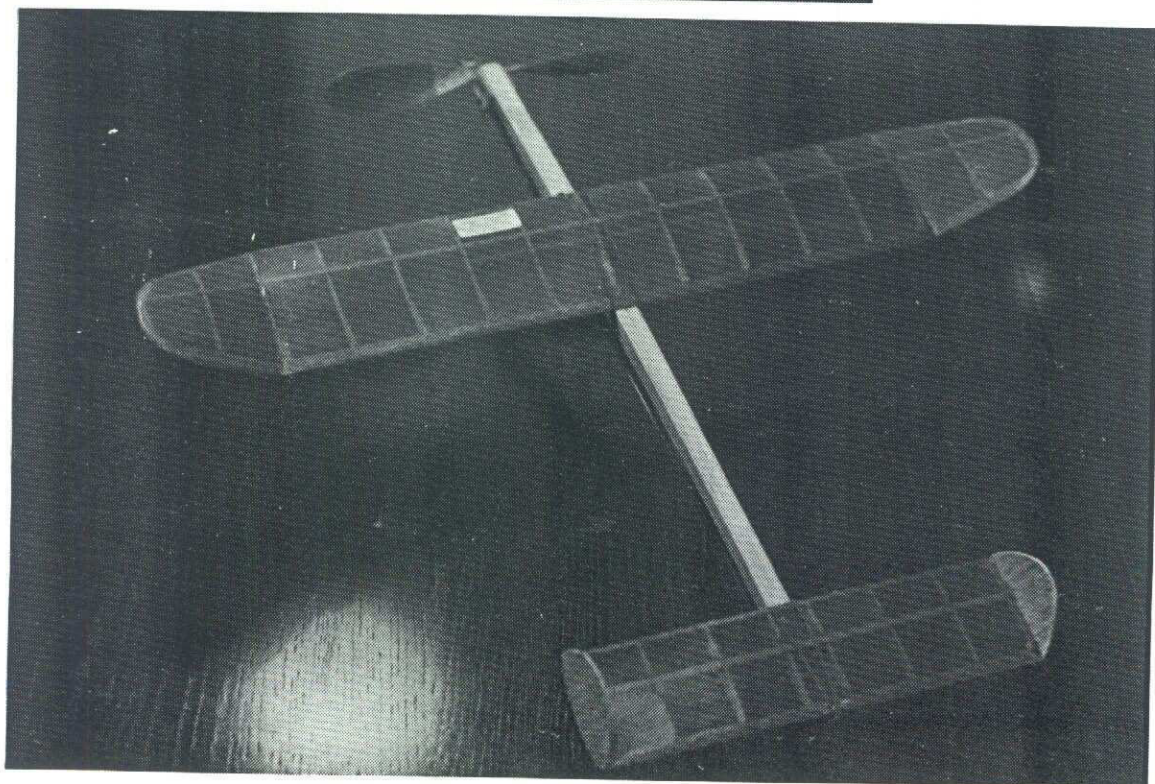
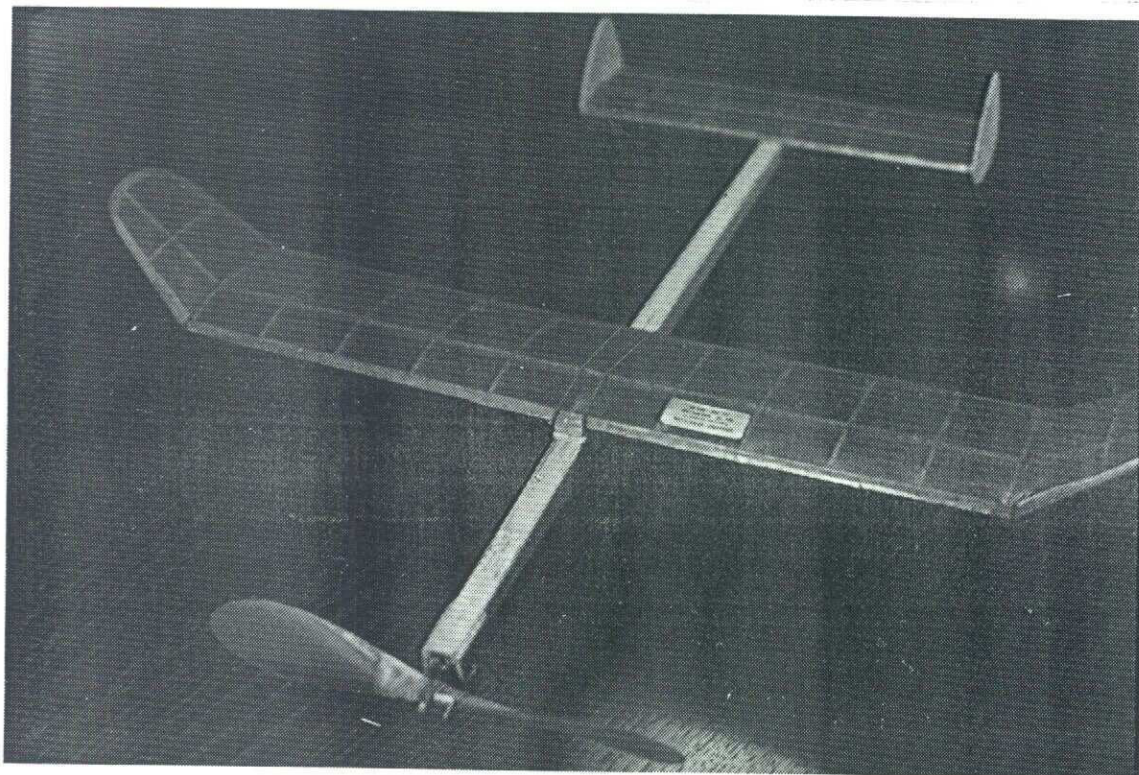
TORBJÖRN ISACSONS

# SM'-SEGRAREN 1939

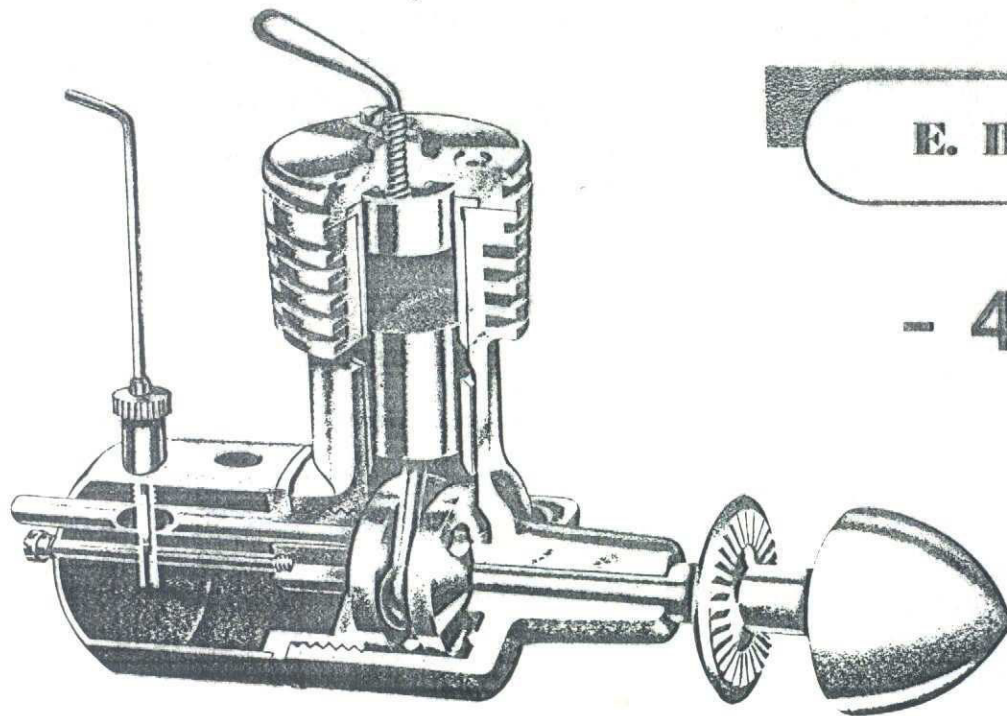
Åren 1938-39 utvecklade bröderna Torbjörn och Sigurd en långflygande stavmodell i dåvarande klass A1, spv. under 50 cm. Torbjörn deltog med den i vårt första modellflyg-SM, i Uppsala 1938 (där Sigurd vann sitt första SM med den pilformade engelska "Duraplane" i egen omkonstruktion). I 1939 års SM i Eskilstuna vann Torbjörn klass A1.

"TI-38" kan bli en intressant nykomling i sommarens tävlingar i klass A2, där stavmodeller ju nu också ingår. Den har Frogväxel (förstås!) och därför lång motortid, liksom den växlade "Västanvind". "TI-38" stiger mjukt, lugnt och länge. Staven är uppbyggd av 2 mm balsaflak, lätt och styv. Vikten är 43 gram. Därigenom kan den lilla läckra stavmodellen uppnå 1½ minut. Det bästa är kanske att man klarar sig med mindre och sämre fält med denna lilla lätta och långsamma modell. Bilderna visar Sigges nya bygge av "TI-38". Ritning finns i Örjan Gahms ritningsbank.

S.I.







**E. D. BEE**

**- 40 år !**

**VI GRATULERAR EN PIGG 40-ÅRING !**

När detta skrives i nov. 1988 är det tämligen exakt 40 år sedan de första annonserna med ED' s lilla enkubikare dök upp i engelsk modellflygpress. Med sikte på framtiden hade den redan då "Mk I" med i beteckningen, men blev så populär att den tillverkades i över 100 000 ex fram till 1955, då den avlöstes av den helt förändrade "Mk II".

Även om det 1949 fanns mindre motorer på marknaden så ansåg L.H.Sparey att enkubikaren var den minsta praktiska motorstorleken och ED Bee Mk I prisades i diverse testrapporter för sin .."exceptionella styrka i förhållande till sin vikt.." samt för att vara lättstartad, varvillig, robust och - billig.

Prototypen såg lite annorlunda ut med sin runda kompskruv och endast två cyl.toppskruvar. I serieutförande kom den sedan med tre cyl.skruvar, enarmad kompskruv och metalltank. Ungefär 1953

försågs den med plasttank och tvåarmad kompskruv. Den ursprungliga, klena axeln hade dessförinnan bytts ut mot en något grövre dito och vevhuset hade försetts med texten ED och 1.00 på respektive sidor.

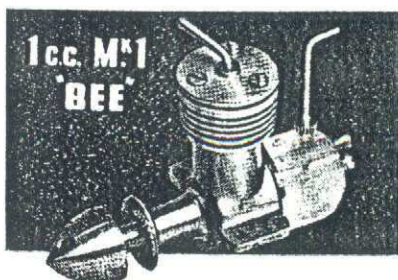
ED Bee blev en schlager även här i vårt land och försåldes av de flesta större hobbyfirmor för dryga 50-lappen - en anse- nlig summa 1950! Men - begagnade ex fanns ju! U.t. köpte sin första ED Bee i bättre, beg. skick för 10:- av blivande finansman- nen Erik Penser och den gjorde lång tjänst i bl.a. Verons "Bee Bug" linmodell samt i diverse friflygmodeller alltifrån Truedsons lilla "Vagabond" till 1,5-meters hembyggen! Dessutom demonstrationskördes den säkert i timal och vilka av traktens bekanta und- gick att prova hur lättstartad den var?! Med sin stora 12-tums träpropeller kunde vem som helst starta det lilla biet och sedan njuta av hur den mjukt och tyst som en symaskin surrade på!

Många ED Bee Mk I gör fortfarande god tjänst i främst sport-och OT-modeller och är relativt lätt att få tag i. C:a 250 - 300:- får man idag betala för ett bra ex i England.

Forts. på nästa sida!



INTRODUCING THE E.D. (BEE) Mk. I



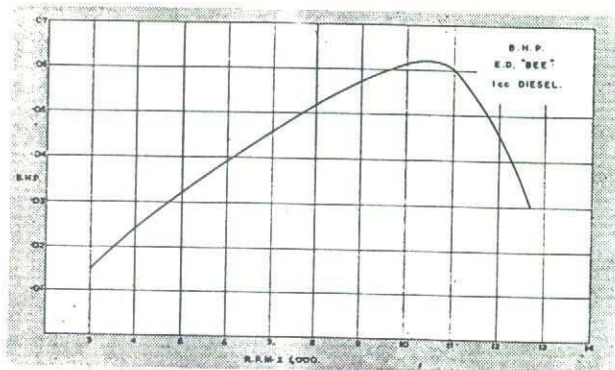
**ED MK I "BEE" 1 c. c.**

Populär 1 c. c. motor som passande för nybör- jare. Denna motor är lämplig för såväl friflykt som linkontroll. ED BEE kan även med fördel monteras i mindre motorbåtar.

Några data:

Vikt incl. tank .....	77 gr.
Höjd .....	55 mm.
Längd incl. tank .....	75 "
Varv.min. upp till 7.000.	
Pris Kr.	53:00.





Forts. ED Bee;

Själv är jag inne på min tredje ED Bee Mk I, nyss anländ från England. Den är främst avsedd för en "Dixie" F-modell (se OLDTIMER 4 1987), men ev. även för ett nytt ex av ovan nämnda linmodell.

Att ED Bee Mk I inte dykt upp i replikaform kan ju förvåna, men den kanske kommer när originalexemplaren blir mindre vanliga!

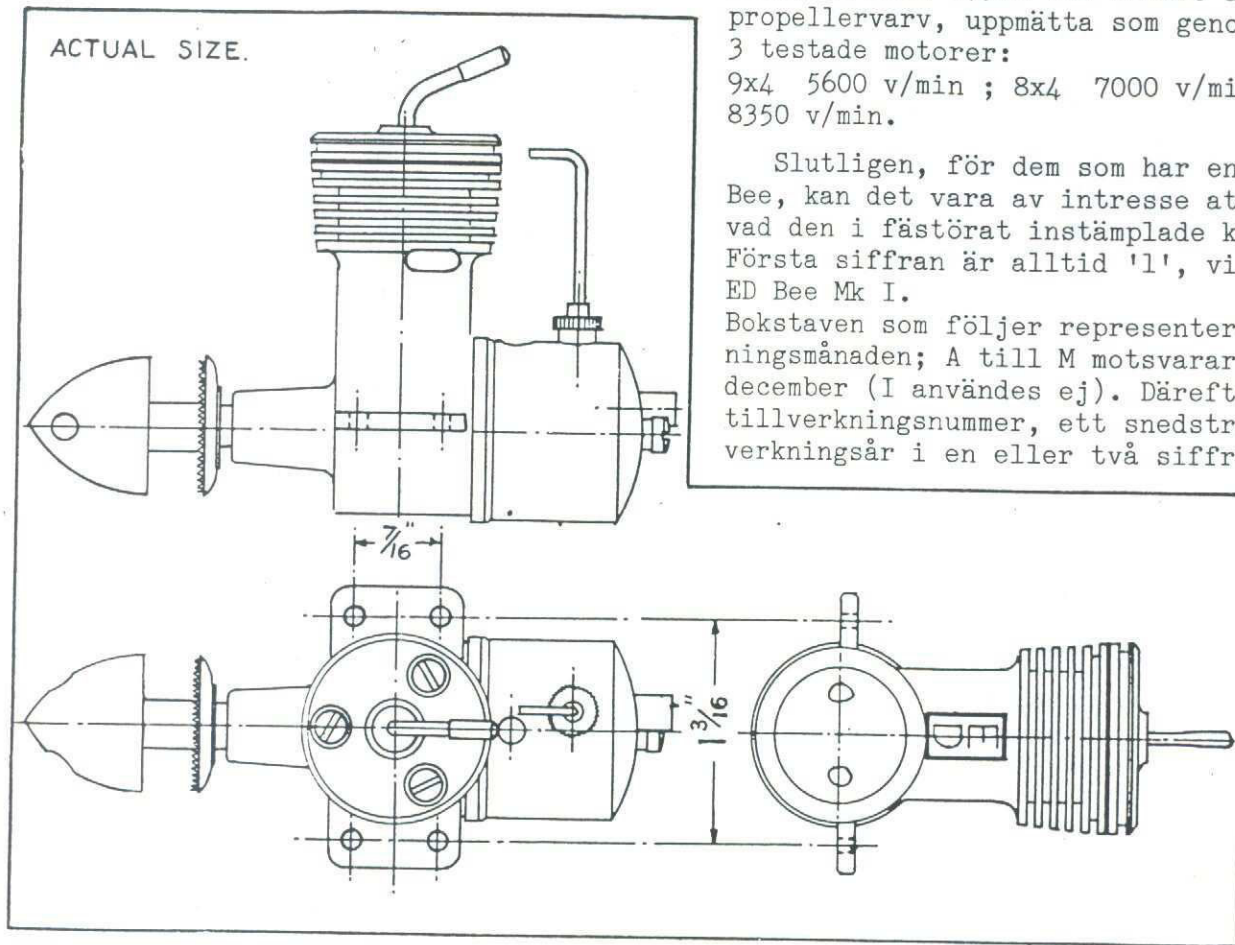
Bilder och kurva har hämtats ur Wentzels katalog, Aeromodeller och Model Aviation Planbook från 1950. Den senare anger följande propellervarv, uppmätta som genomsnitt för 3 testade motorer:

9x4 5600 v/min ; 8x4 7000 v/min ; 7x4 8350 v/min.

Slutligen, för dem som har en gammal ED Bee, kan det vara av intresse att känna till vad den i fästörat instämplade koden betyder: Första siffran är alltid '1', vilket står för ED Bee Mk I.

Bokstaven som följer representerar tillverkningsmånaden; A till M motsvarar januari till december (I användes ej). Därefter följer tillverkningsnummer, ett snedstreck samt tillverkningsår i en eller två siffror...!

Sten P.



## POSTTÄFLINGEN

Tyvärr tycks inte denna form av tävling vara intressant..... Inte någon sände in resultat av flygningar. De "enda tappra" tycks ha varit Nimbusflygarna Olle Blomberg, Lars Tolkstam och S.-O. Lindén. Vi flög med våra små 50 cm-modeller i samband med DM i friflyg för Mälardalens modellflygdistrikt den 8/10 på Gustavsviksfältet i Örebro.

Klass A2 - 50 cm gummiomotor:

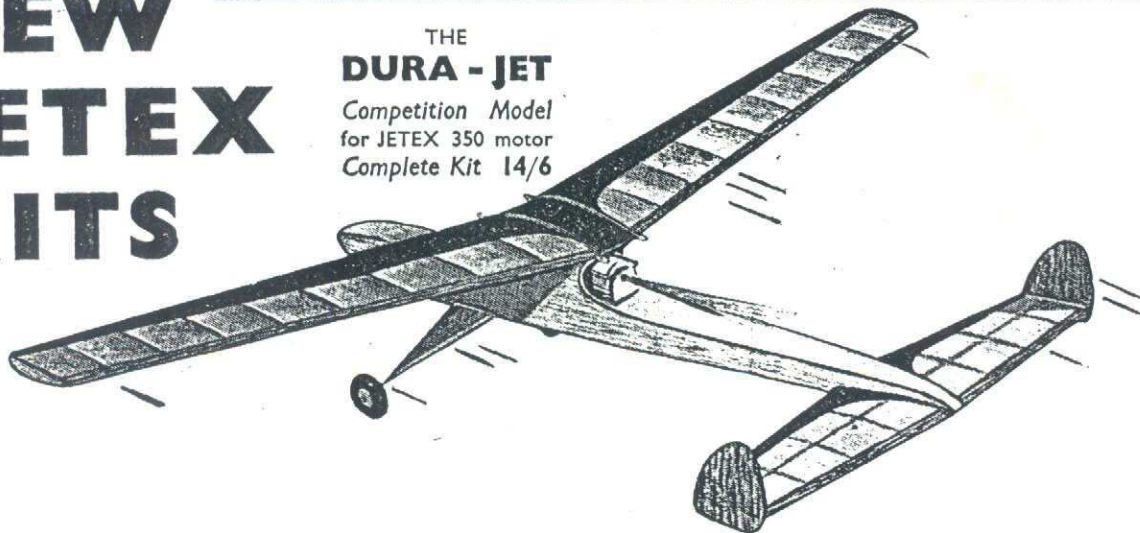
- |                  |                    |           |
|------------------|--------------------|-----------|
| 1. S.-O. Lindén  | 61 + 47 + 54 = 162 | "Trim II" |
| 2. Lars Tolkstam | 43 + 58 + 40 = 141 | "Trim II" |
| 3. Olle Blomberg | 17 + 12 + 29 = 58  | "FIB"     |

S.-O. Lindén



# NEW JETEX KITS

THE  
**DURA - JET**  
Competition Model  
for JETEX 350 motor  
Complete Kit 14/6



VINJETTEN visar Jetex-modellen "Dura-Jet" från 1949. Red. har redan tidigare efterlyst ritning till denna modell - och gör nu ett nytt försök! Kontakta alltså Sten Persson om Du har ritning eller kopia därav - belöning utlovas!

Jetex-modeller har redan några gånger figurerat i OLDTIMER. Även om dessa modeller endast delvis hör hemma i den tidsperiod, som vår förening har sitt intresse riktat mot, så visar gensvaret från tidigare Jetex-artiklar att många medlemmar har nos-

talgiska minnen från den tidiga del av 50-talet, då tusentals Jetexmodeller byggdes och flögs.

Red. tycker att detta räcker som motivering för att ibland ägna några sidor åt Jetex, speciellt som det nu finns praktiska förutsättningar att återuppleva en del av våra ungdomssynder! Jetex-motorer av det mindre formatet har nu funnits på marknaden några år, äldre byggsatser nyproduceras i England och Tyskland och nykonstruktioner är på gång.

Forts. på sid. 24

Sigurd Isacson presenterar

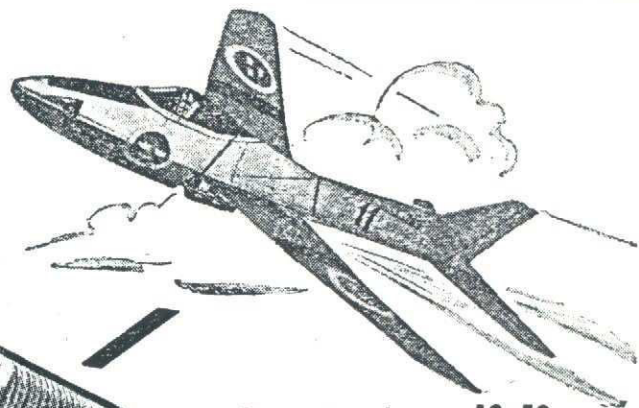
## METEOR

— en glänsande\* jaktplansmodell med riktig reaktionsmotor!

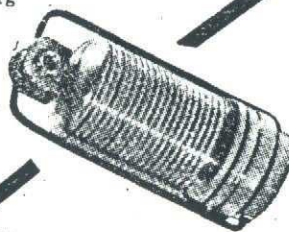
★ Den mest inbitne modellflygare måste medge att METEOR redan i sin jättekartong är en jaktplansmodell med fart, färg och glans...

De ljudfartformade vingarna har redan sin liska orange-färg och blå-gul-svarta emblem. På en timme har Du ett i sanning glänsande jaktplan färdigt: kroppen är klädd med riktig, glänsande aluminiumfolie!

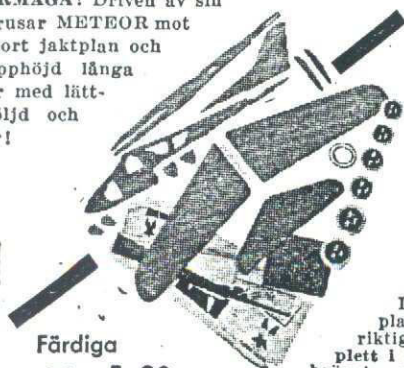
OCH VILKEN FLYGFÖRMÅGA! Driven av sin JETEX reaktionsmotor rusar METEOR mot molnen precis som ett stort jaktplan och glidflyger från sin topphöjd långa sträckor. METEOR utför med lätthet flera loopings i följd och uppnår stora hastigheter!



Byggsats med motor 12:50



Reaktionsmotor 9:75



Färdiga delar: 5:90



För första gången i landet får Du en flygplansmodell med riktig motor komplett i kartong med bränsle, alla tillbehör, illustr. handledning och t. o. m. reservdelar! Och alltihop för endast 12:50.

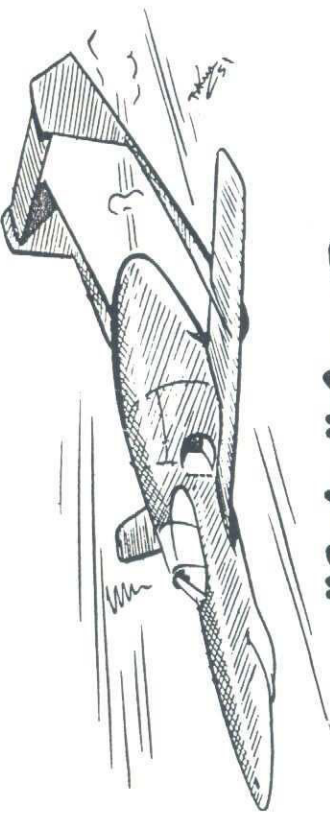
Fråga efter dem i Din affär eller sänd in kupongen!

Till Ingenjör SIGURD ISACSON, Lidingö

- .... METEOR med motor (spv. 430 mm) .... 12:50
- .... STOR tub ÖRN-cement ..... 0:90
- .... METEOR utan motor ..... 5:90
- .... METEOR färdigbyggd med motor ..... 14:75
- .... JETEX "J:r" reaktionsmotor ..... 9:75
- .... PIPER CRUISER, gummimotordriven skalamodell som flyger perfekt ..... 4:85

Namn .....  
 Bostad .....  
 Postadress ..... TFA 23





# "Jetex" J 21 R

Denna "profilmodell" som fått sina linjer av Flygvapnets och SAAB:s J 21 R kan väl byggd prestera riktigt bra flygningar med det lilla Jetex "50"-aggregatet. Om ritningen förstoras en halv gång kan man i stället använda det större aggregatet Jetex "100". Modellen är mycket lättbyggd. Den kan flygas såväl med landställ som utan, men man får nog mest nöje av modellen, om man bygger den med landställ så att man kan utföra markstarter. Lagg ner mycken omsorg på målningen. Modellens utseende beror i mycket hög grad på, hur noggrant ytbehandlingen är utförd.

### BYGGANVISNING:

Planet bygges av 1, 1½ och 2 mm balsafлак. Om man inte har tillgång till 1½ mm balsa kan vingen byggas av 1 mm fiak men blir då mindre hållbar.

Centralkroppen, bomarna (2 st.), vinghalvorna (2 st.), stabilisatorn samt de två förstärkningspryglarna utskäres med rakblad ur de flakdimensioner som finns angivna på ritningen. Slipa därefter delarna med mycket fint sandpapper och zaporlacka dem. Slipa efter torkningen lätt, så att ytan åter blir slät.

Limma fast de två förstärkningspryglarna på var sin sida om flygkroppen. Måla (eller klipp av svart papper) kabinfönstren och sätt på nationallitetsmärkena. Dekalkomanier till dessa finns att köpa hos modellflygförmarna.

Kroppen placeras mellan ett par städiga stöd (träklampor, böcker e.d.) så

att vingarna kan monteras på sin plats. Stryk rikligt med lim på vingens mittskav (även på undersidan) och fäst den med knapprar i sitt rätta läge på centralkroppen. Palla under vingspetsarna så att vingen får sin rätta V-form. När limningen torkat, tar man bort stöden kring kroppen och limmar de två bomarna på sina platser. Även vänd även här knapprar för att fixera delarna under torkningen.

Medan limmet torkar sätter man fast stabilisatorn i sina urtag mellan bomarna. Av styvt papper klipper man ut ett höjdroder som limmas vid stabilisatorns bakkant. Med detta höjdroder kan man sedan trimma planet till normal glidflykt. LandstälLEN bockas till av piatråd, "sys" med tråd och limmas på sina platser som ritningen visar.

Forts. på sid. 8.

Månadens modell

J 21 R

Dessa sidor tilläggnas Sveriges unga modellflygare med hälsning från  
F L Y G V A P N E T



Glidprova därefter modellen. Kasta den från låg höjd i svag dykning mot marken. Om den, trots tillräckligt avvägd fart dyker på nosen, böjs höjdrodret något uppåt, om den stegrar sig (stallar) böjs rodret något nedåt. När glidflykten är perfekt laddas aggregatet med halv laddning. Tänd stubinen, och när aggregatet ger full dragkraft, kastas modellen rakt fram. Studera flygningen och justera eventuella fel med tyngder eller med höjdrodret. Om planet inte alls vill flyga, kontrollera då först om det verkligen är rätt byggt, att det inte är skevt och att vingen har ungefär två graders anfallsvinkel i förhållande till stabilisatorn. Arrangera sedan tävlingar med kamraterna och försök att slå det svenska rekordet för "specialmotormodeller". Rekordet är f.n. 2 min 30 sek så det är inte alldeles omöjligt.

Sedan bjulen och vingarnas nationallitetsmärken anbringats, återstår endast motorinstallationen.

Fastsättningsklämman limmas fast och skruvas på vingens översida, i urtaget på kroppen. Följ ritningen! När limmet torkat, sticker man in aggregatet på sin plats. Nu skall planet avvägas.

Avvägningen tillgår så, att en trädögla placeras vid det märke som på ritningen utmärkes med "tp". Om planet redan är rätt avvägt hänger det nu vågrätt. I annat fall måste vi belasta planet, så att tyngdpunkten verkligen kommer i punkten "tp", där flygplanet är upphängt. Om nosen pekar uppåt, placeras en lämplig tyngd, (blyhagel skruv e.d.) längst fram i nosen. Om nosen hänger nedåt placeras tyngden längst akterut på stabilisatorns undersida.

Forts. från föregående sida:

En av dem som kommenterat just Jetex-flygning vid korrespondens med red. är Börje Ekeröth i Växjö. Han skriver bl.a. "...Jag medsänder ett par extra kopior, som väcker en del minnen. "Meteor" fick jag i julklapp 1951 eller 1952, den var ju en sensation då. Läs texten i annonsen - den är ett konstverk bara den! Vilken förälder tror du kunde motstå den?!".

Visst har Börje rätt! Det var sug i Sigurds annonser på 40-och 50-talet! Med sina klatschiga illustrationer och ett språk, som var späckat med eldiga adjektiv, var det inte många tekniskt intresserade pojkar, som kunde stå emot budskapet! Jetex-modellerna låg säkert rätt i tiden. Fullskalaflyget höll på att ta ett jättesprång; vem kunde undgå att rysa vid första anblicken av pilformade, silverglänsande vingar, som på hög höjd och med hög fart passerade över himlapällen, ackompanjerade av ett helt nytt ljud?! Vi stod ju på tröskeln till en ny högteknologisk era, som parades med en våldsam framtidstro och ett gryende ekonomiskt välstånd, som gav åtminstone en del av oss möjlighet att inte bara ta del av detta nya utan även identifiera oss med den nya tidens män och deras maskiner.

Forts. på sidan 26:



LÄS IGENOM BYGGANVISNINGEN!  
FÖRE BYGGETS PÅBÖRJANDE!

TP

OM SÅ BEHÖVES LIMMAS  
EN TYNGD HÅR

2MM BALSALÄMMA

JETEX 50

FÖRSTÄRKNING  
LIMMAS PÅ VAR  
SIDA AV KROPPEN

CENTRALKROPP  
AV 2MM BALSALÄMMA

0,75 MM  
PIANOTRÄD

0,75 MM  
PIANOTRÄD

HJUL, 20 MM  
DIAMETER

HJUL  
20 MM DIAM.

MODELL AV  
PLANET!

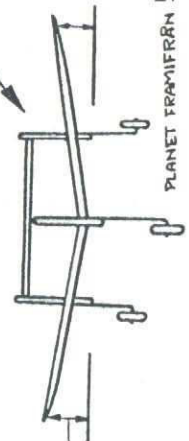
YINGHALVA AV 1,5 MM BALSALÄMMA

STJÄRTBOMMAR (2ST) AV 1MM BALSALÄMMA

HÅNDRODER AV STVIT PAPPER

STABILISATOR AV 1MM BALSALÄMMA

EJ I SKALA:



PLANET FRAMIFRÅN!

V-FORM =  
30:MM YID VAR  
VINGSPETS

"JETEX-J21R"  
SKALA: 1:1  
DATO: JAN-57  
RITAD AV:  
BJÖRN HÄGGSTRÖM

EFTERTRYCK FÖRBJUDES!



Forts. från sid. 24: Jetex.....

Läser vi Sigges annonser, så ser vi att det är just detta som hans färgstarka språk syftar till!

För att återgå till Börjes brev, så citerar vi gärna följande lilla episod:

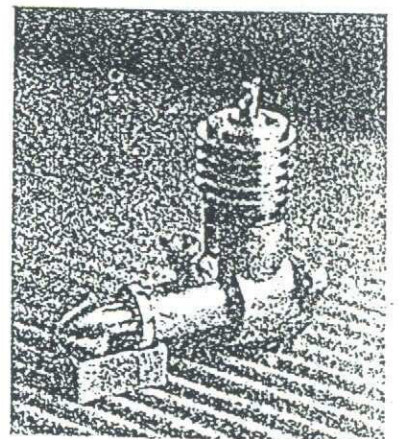
"...Min kamrat fick även han en "Meteor" med motor. Han kunde inte låta bli att ladda motorn, lägga den på ett fat och, efter att ha stirrat på den någon timme, tända på stubinen. Det var ju helt vansinnigt, men ingen kunde ju ana vilken kraft denna lilla pjäs kunde utveckla! Den for omkring som en väsende geting

på tak och väggar tills den med ett stilla rykande la sig till vila i heltäckningsmattan! Dessförinnan hade den mellanlandat i ett Duralex-glas, som försvann i atomer....."

Ur tidningen "Modellsports" januarinummer 1951 har vi saxat Björn Karlströms profilritning till J-21R. I sin charmiga enkelhet är den säkert värd en kvälls hobbypyssel - men om inte landningsstället behövs för stabilitetens skull så skulle åtminstone undertecknad avstå från det!

Sten P.

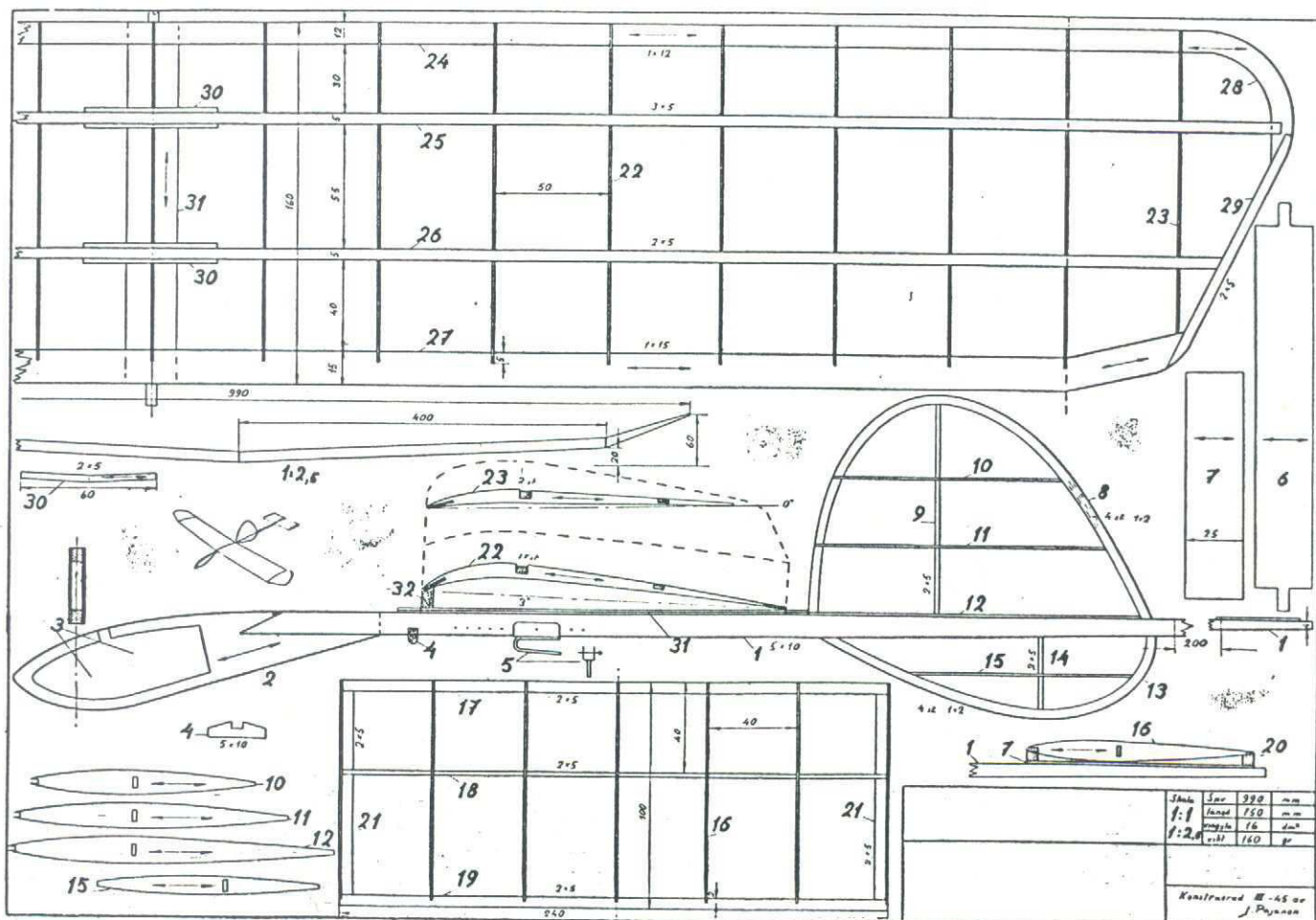
**ÖNSKAS:** Information, delar eller helt exemplar av vidstående tidiga Webra 2,5 cc, föregångare till "Winner".  
Även svenska flyg- och hobbytidningar, såsom AERO, FLYGTIDNINGEN, SVENSK FLYGTIDNING, VINGAR, LOOPING (end. 5/1951 och 3/1952), HOBBY, HOBBYMAGASINET, MODELLFLYGAREN, MODELLFLYGSPORT, MODELLFLYGTIDNINGEN, NORDISKT MODELLFLYG, TEKNIK FÖR ALLA (end. 1,2,3 & 14/1940), L.Sundqvists bok MODELLMOTORN (1961).  
Även svenska ritn. och modellbyggsatser, inte minst Jetex och gummi, samt äldre modellflygkataloger.



Den lilla läckra segelmodellen här nedan har utarbetats för Vingar av en av de bästa finska segelmodellflygarna, J. Pajanen.

Ritning i full skala kan erhållas direkt från red. mot kr. 1:50.

**FINNES:** massor med modellmotor- delar; kompl. diesel- och bensinmotorer; hundratals svenska och utl. modellflygtidningar- och böcker. Sten Persson, 035/104943

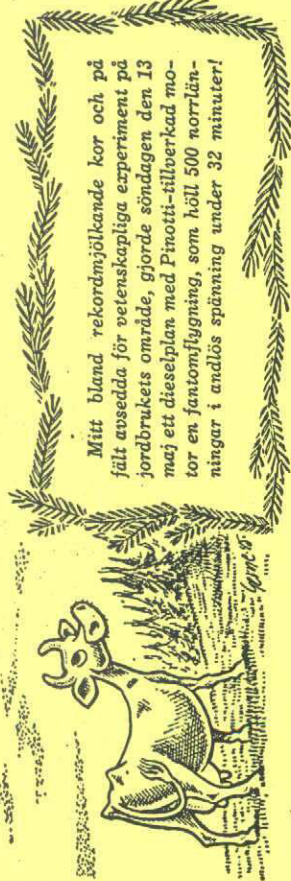




MODELLTEKNIK



# En fantomflygning bland rekordmjölkande kor



Mitt bland rekordmjölkande kor och på fält använde för vetenskapliga experiment på jordbrukets område, gjorde söndagen den 13 maj ett dieselplan med Pinotti-tillverkad motor en fantomflygning, som höll 500 norrlänningar i andlös spänning under 32 minuter!

Jä, det var sensation! Aldrig förr hade folket i Ängermanlandsocknen Boteå 3 mil från Sollefteå sett något modellflyg, men nu fick de se det med besked. Det var den ultraflygsinnade Västernorrlands Allehanda som tillsammans med något som kallas sig Boteå ungdomsnämnd ordnat denna uppvisning, där inte mindre än fyra dieselplan deltog, därav två med hemmagjord motorer, och elva segelmodellplan. Och Boteå ungdomsnämnd visade sig vara en sammanslutning som med liv och lust går in för den nya tiden — en ungdomsaffon kvällen före uppvisningen hade samlat absolut fullsatt Folkets hus, och mitt emellan ett föredrag om ungdomens sexuella problem och de vildeste folklekar, kåserade särskilt inbjudna redaktör Lars Braw, reporter i Västernorrlands Allehanda och tidsningens flyguppvisningsarrangör, om flyg i allmänhet och modellflyg isynnerhet. Han var heller inte inbjuden av vem som helst — det var kommunens kyrkoherde, J. Hovde, som tillsammans med distriktstävlingseledaren i SLU, ladugårdsförmannen Erik Sjödin tagit initiativet till uppvisningen, förmodligen en av de första i sitt slag ute på rens landsbygden.

Flera mull på 1 cl. och termnk.

Och det blev folk på söndagen också. 500 unga och gamla hade samlats vid Offers för-

söksgård när speatern, red. Braw, började med att presentera de tolv modellflygarna — elva från livaktiga Härnösands modellflygklubb och en från Örnsköldsvik — och vid startplatsen hade förstas kyrkoherde Hovde fattat posto och i sällskap hade han den riksbekante jordbruksvetenskaparen och radiotalaren Gust. Ericsson, som föresten passade på att bjuda hela flygargänget på kex och 50 flaskor läskedrycker!

Efter en omgång utmärkta starter med segelmodellerna, varvid bl. a. noterades tider för ett guldmärke och två silver, gjorde Gustaf Pettersson klart för start med VA-dieseln (som fått detta namn genom att Västernorrlands Allehanda skänkt motorn). Efter provflygningen tidigare på dagen, då tiden 8,32 noterades, vågade han inte fylla på full tank utan nöjde sig med knappt 1 cl. "dricks". Den silvermålade kroppen glänste i solen, och så... med ett vinande steg den upp, gick i cirklar, högre och högre rakt ovanför publikens huvuden, när tiden 4 min. ropades ut i högtalaren gick ett sus av beundran bland de 500 på marken — motorn hade för länge sedan stannat, nu kom en vindpust, planet drev österut in över skogen, i skogskanten kom det in i en termnkblåsa, steg ytterligare, steg och steg... Det låg alldeles jämnt i luften, gjorde några lugna cirklar, den tidigare noteringen 8,32 över-

Juni 1945

skreds — ja, det blev 32 min. innan VA-dieseln försvann bortom synranden!

Rekord förstås, men om det godkännes återstår att se. Men tävling var det, och tidtagningen fullt allright. Vi får se om rekordet kan godkännas av KSAK. Det kan inte godkännas. Tävlingen var inte anmäld! Och hur var det med motortiden?

Parasollkonstruktionen gjorde susen.

— Naturligtvis var det många gynnsamma omständigheter som spelade in, förklarar planets konstruktör Gustaf Pettersson. Termnk fanns det tydligen mycket gott om just den dagen, och överhuvudtaget var vädret, fullkomligt idealiskt med undantag av att vinden var väl hård för detta lätta plan. Det väger nämligen endast 3,7 hg med motor och har en spännvidd på 983 mm. Utan skryt tror jag emellertid jag vågar påstå att det ve-planets konstruktion som gjorde dessa båda fantomflygningar möjliga. Jag har nämligen gått in för parasolltypen något i likhet

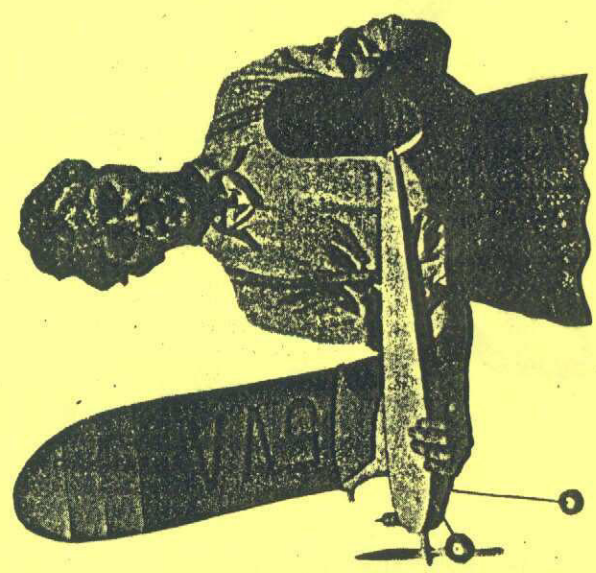
med Flyg 44, och detta tillsammans med den låga vikten och den utomordentliga motorn fallde utslaget. Och jag skall också passa på att genom MODEL-teknik framföra min hälsning till ingenjör Pinotti, hans motorer är helt enkelt mästerverk och jag vill på det varmaste rekommendera dem till alla diesel-flygare.

Ny flygklubb för varje uppvisning.

VA:s flygpropaganda har redan lämnat mycket märkbara resultat: klubbarna i Härnösand och Kramfors har sådan tillströmning av nya medlemmar att man nu inte längre kan ta emot fler på grund av bristen på instruktörer. Boteå bildar nu flygklubb med kyrkoherde Hovde och ladugårdsförmannen Sjödin som drivande krafter, och man räknar med att vid varje uppvisning en ny klubb skall bildas. Flygintraset i Västernorrland har under det senaste året ökat rekordartat, och framför allt väntar man nu ivrigt på att en instruktörskurs skall ordnas.

## När glädjeledskapet

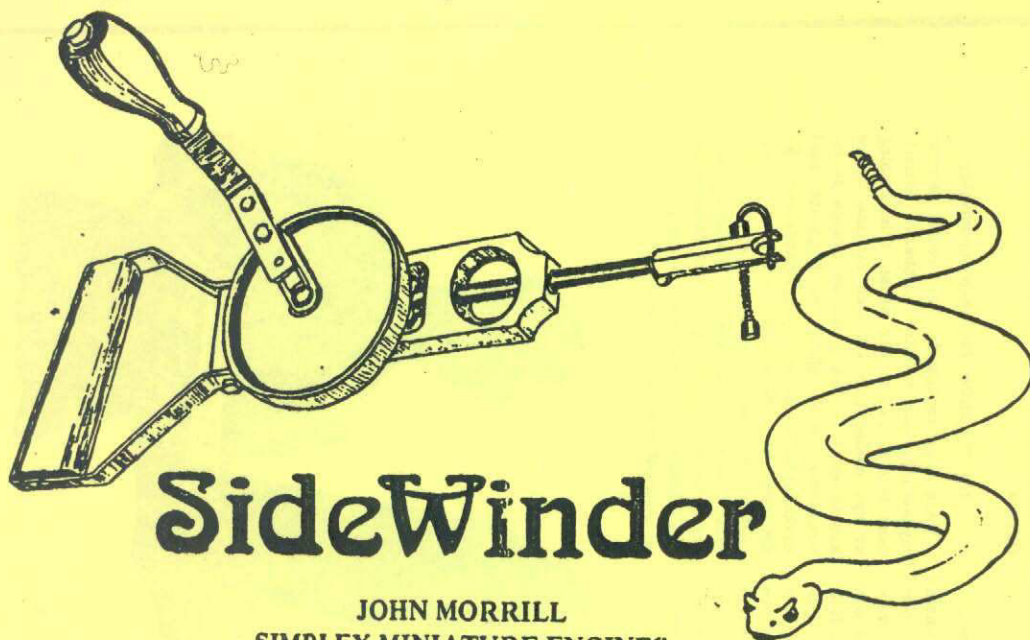
bringade telefonen i feststämning donerade redaktionen spontant en st. Typhoon-motor till VA-reportern Lars Braw att disponeras till det norrländska modellflygets frömmna. Sedan dess har vi hört sensationella rykten om att norrlänningarna börjat räkna flygtider i timmar i stället för i minuter. Kan det vara sant? Det återstår att se — se i kommande nummer av Modellteknik.



Gustaf Pettersson visar upp sitt rekorddik, en något kraftigare version av Flyg 44.

Red. skulle gärna vilja komma i kontakt med någon som vet mer om ovannämnda evenemang, helst Gustaf Pettersson själv eller någon annan deltagare i F-tävlingen. Kan någon norrländsk medlem åtaga sig att göra efterforskningar?! Kontakta sedan Sten P.





# Sidewinder

JOHN MORRILL  
SIMPLEX MINIATURE ENGINES

143 RICHMOND STREET • EL SEGUNDO, CALIFORNIA 90245 • (213) 322-7858

Som kontrast till vissa andra modellflygriktningar, där införskaffandet av kring-utrustning ("prylar") ibland urartat till en dyrbar hobby i sig själv, så tycks friflygaren ha mycket modesta behov. Detta gäller även i högsta grad OT-flygaren.

Likväl som en vinsk är ganska outhärlig för S-flygaren så behöver dock gummiflygaren en uppdragningsanordning. Alla vet att en lätt modifierad växelhandborr täcker alla behov, men för den, som trots allt vill ha något extra, så har specialgjorda uppdragare dykt upp på marknaden lite då och då ända sedan 20-talet.

Rolls-Royce'n i detta sammanhang är nog J.Morrills "Sidewinder", som det senaste årtiondet blivit en världssuccé. Trots det relativt höga priset hittar man den idag bland både friflygare och OT-flygare även här i Sverige och för de oinitierade vill OLDTIMER härmed ge Morrill lite gratisreklam!

"Sidewinder" är från grunden gjord för modellflygbruk och utförd i eloxerad aluminium och mässing med en kullagrad axel i rostfritt stål. Den är lätt isärtagbar för rengöring och utbyte av ev. skadade eller förslitna delar. Uppdragningskroken är fjäderbelastad för 100%-ig säkerhet och vevarmens längd är justerbar. Uppdragare levereras i sina huvudbeständsdelar, varvid man får göra trähandtaget själv.

"Sidewinder" garanteras hålla för en 16-strängars Wakefieldmotor utan vidare. Totala vikten är 475 gram och utväxlingen 3.75:1.

Red. har köpt sin från Ken Sykoras (se bild sid. 12!) OLDTIMER MODEL SUPPLY, P.O. Box 7334, Van Nuys, CA 91409, USA, för US \$ 62.50 + porto och lyxutrustat den med en för ändamålet konstruerad varvräknare, som kostar \$ 18.00 extra.

Sten P.

-- I SISTA MINUTEN --

BREVVÄNNER ÖNSKAS: Franco Tavolato, Via Verona 32/3, 10098 Rivoli (To), ITALIA.  
Skriver på engelska, medlem i SAM Italia, modellflugit sedan 1941! Nu 59 år. Intresserad av friflyg-små modeller, t.ex. Sl.

RITNINGSBANKEN: Ny förteckning kan erhållas från S.-O. Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro. Sänd ett A5-kuvert med adress och rabattfrim. eller dubbelt porto påklustrat!

ERRATA: På sidan 9 hänvisas till en artikel av S. Isacson om friflygskalaflyg. P.g.a. denna tidnings långa "pressläggningstid" har nämnda artikel redan hunnit publiceras i MODELLFLYGNYTT, varför den utgår. Vi hänvisar till MFN och återkommer senare med nytt material i ämnet!