

OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 2. 1989



I N N E H Å L L :

Finska segelmodeller.

Uno Johansson

Wakefield 1949 - 40-årsjubileum.

Skalamodeller.

Brev från medlemmarna.

"CIRRUS"-TÄVLINGEN:



Organ för Svenska Modellflygares
Oldtimer Sällskap
Ordf. Sven-Olov Linden. 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 2/1989
Red. av detta nr: Sven-Olov Linden

FRÅN DEN "GAMBLE ORDFÖRANDE"

Diskussionen om hur våra oldtimer-modeller får se ut och hur nära originalet man måste hålla sig är livlig och uppfriskande.

Det finns två åsikter redovisade. Den ena puritanskt renhetsivrande där alla avvikelser är av ondo. Den andra mer liberala med möjligheter till eftergifter och dispenser. I ingendera fallet vill man slå ner den andra - eller ska vi säga kvadda den andres åsikt. Alla som yttrat sig känner med sig att vi håller på med oldtimerflyg för att vi vill ha roligt, vi vill komma samman och vi vill tävla.

Inom styrelsen har vi diskuterat dessa synpunkter och försökt komma till någon sorts "salomonisk" lösning.

Ett foto, en enkel treplansskiss, några detaljer från en tidigare byggd modell är ju sig inte hela beviset på hur modellen i detalj var konstruerad. Men ändå; de utgör bevis på att modellplanet existerat. Om man dessutom på ytterligare sätt kan verifiera sin modell - kanske konstruktörens och/eller byggarens minne ändå är luddigt - (memoarer och utsagor tilldöms ej 100% säkerhet i historisk forskning) - så står man på säkrare grund.

Vad vi i styrelsen vill är, att Du som rekonstruerar en modell så nära som möjligt följer de dokument som finns. Om du trots allt tror dig ha svag dokumentation, samråd med styrelsen och/eller med tävlingsledningen innan du gör första

tävlingsstart ! - Dispens kan kanske erhållas, eller du kanske kan få tävla på särskilda villkor - t.ex. delta, men ej erhålla "mästartitel" -

Ett sådant fall är t.ex. Wakefield-modellen "Tempo". De tävlingsregler vi i dag har säger tydligt att modellen ska hålla reglerna före 1951. "Tempo" är konstruerad 1950, men enligt de regler som skulle gälla från 1951 ! Den håller alltså ej för deltagande i Oldtimer-Mästerskapet.

Förklaringen därtill är ju enkel. Kroppssektionen ändrades fr.o.m. 1951 till att vara 65 cm2 oberoende av kroppslängd.

Från styrelsen stöder vi också förslaget att rekonstruerade modeller som det tidigare ej funnits byggritning till, på något sätt tillställs "Ritningsbanken". Antingen i form av renritad transparent kopieringsbar byggritning eller i form av underlag för en renritning.

Genom detta förfaringsätt kan alla oldtimerflygare få chansen att bygga en "ny" oldtimermodell !



KALLELSE TILL ÅRSMÖTE.

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

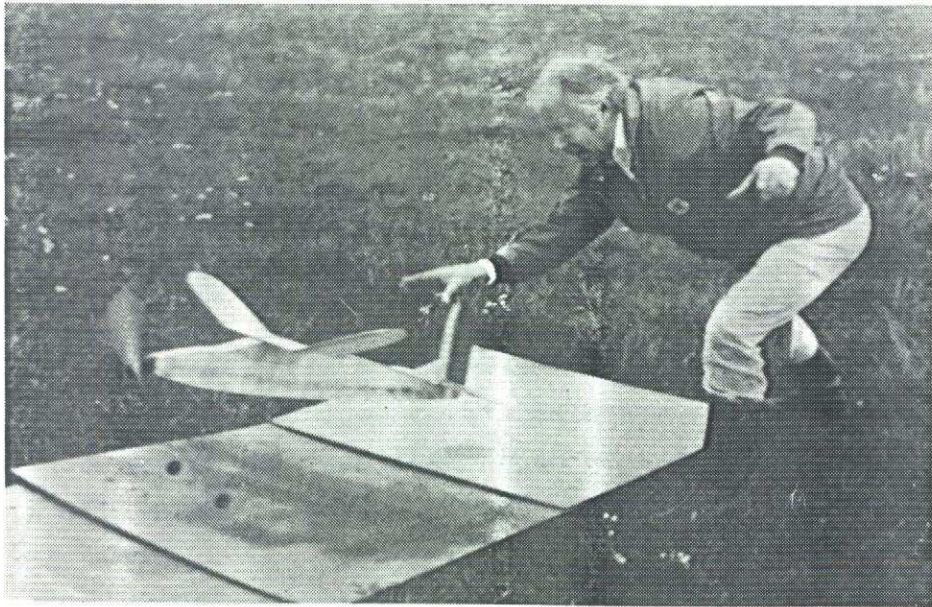
Tid: lördagen den 26 aug. 1989 kl 19.00

Plats: gamla vaktlokalen fd F 11.

Ärenden: sedvanliga årsmötesförhandlingar.
stadgeändring: firmateckning.

Förslag skall vara styrelsen tillhanda senast 11 augusti.

Styrelsen.



Kommer Lennart Hansson att vinna klass C2 med sin "One-and-a-half" i år?
Foto: Per-A. Norell

OLDTIMER - MÄSTERSKAPEN

Med lite övertalning från Halmstadsgruppen har Arne Andersson på nytt lovat att arrangera "Oldtimer-Mästerskapet" !

Med tanke på hur väl han ordnade det för oss 1987, så kommer vi ju nu med stora förhoppningar.

Allt "sånt där praktiskt" står Arne för, flygfält, tidtagning, förläggning, plats för årsmöte.

Vad han behöver är tid för planeringen. Vänta därför inte till sista minuten med din anmälan. Betala också in startavgiften på det inbet.kort som bifogades i den separata inbjudan som gått ut till alla medlemmar.

SKALAMODELLER.

På försök ska vi flyga och tävla med skalamodeller. I denna inledning blir det bara tidsflygning förslagvis tre försök varav bästa start räknas. Ingen bedömning av skalenlighet. - Har du annan ide om hur vi ska tävla, så kom med din åsikt !

ÅRSMÖTET.

På lördagskvällen ska vi hålla årsmöte. I år är det inga stora ärenden, men plats för diskussion kommer vi att ha.

Kan någon tänka sig att vi undviker att prata bygg-och tävlingsregler ?

Ett förslag som kommer upp från styrelsen är om vi ska inleda ett samarbete med och ev. ansluta oss till SAM = Society of Antique Modellers.

Om du har något underhållande att komma med, så kontakta någon i styrelsen.



VÄLKOMMEN TILL

OLDTIMER- MÄSTERSKAPEN i NYKÖPING

26-27 AUGUSTI 1989.



- Samling:** Lördag 26 aug. före kl. 11.30 vid gamla fältvakten (F11).
- Vägbeskrivning:** Från Nyköping mot Katrineholm c:a 3 km avtagsväg Nyk-
Oxelösunds Trafikflygplats.
- Tävlingen:** Lördag Genomgång kl 13.00. Första Perioden 13.30- 15.00
Andra och tredje 15.00-18.00
Tävlingsklasser A2, B2, S2/S3 och F.
Söndag Genomgång kl. 08.00 Första perioden 08.30-10.00
Andra och tredje 10.00-13.00
Tävlingsklasser C2, D och S1.
Max 2 modeller per klass, om du har 2 modeller av samma typ
skall de vara individuellt märkta. Modellernas indentitet skall
kunna styrkas.
Linlängd max 100 m. Markstart i klass D. 3 min.max.
Ev.ändringar meddelas vid genomgångarna.
- Reservdag:** Tyvärr har vi inte någon möjlighet att ändra datum, blir
vädret dåligt på lördagen så måste vi flyga alla klasserna
på söndagen.
- Startavgift:** x) 40:- för första modell, 20:- för övriga. Startavgiften sändes
på postgiro: 431 14 20 - 6 Arne Andersson. Skriv på talongen
modellernas namn, klass. OBS Anmälan är bindande, och skall
vara insänd före 12 aug.
- Förläggning:** xx) Vi får disponera F11 kasern, c:a 50 bäddar i 4manslogement,
priset är 75:- per natt. Du kan även övernatta fredagsnatten.
Pengar kan insändas på samma sätt som startavgiften.
- Årsmöte:** Lördagskvällen ägnas åt OT Årsmötet! Motioner och förslag
till OT styrelsen. Styrelsen besvarar allt om Årsmötet.
- Diverse:** Matställen finns i Nyköping, t.ex. Scandic Vårdshus, eller
någon korvbar. Du kan även bo på Scandic eller något annat
hotell.
- Förfrågningar:** Allt som rör tävlingen kan du fråga mig om, då jag håller i
trådarna i år. Min adress:
Arne Andersson • Box 3028 • 611 03 Nyköping • tel 0155-868 52

x) 40:- för första modell + 20:-/st för övriga.

xx) medtag eget sänglinne, (lakan, örngott, handduk).

V Ä R E N 1 9 8 9 .

Sigurd Isacson passade på att flyga med sina skalamodeler i årets "Posttäfling".

Hans kommentarer är:

Kyttig vind bakom skogsmask förstörde stabiliteten den 5 mars .

Endast "SE-FYR" fick relativt lugnt väder 11 april. "Cubben" hann aldrig trimmas in då det mörknade ! Jag gjorde i princio endast en flygning per modell. Den bästa får räknas !

Modeller och resultat:

"SE-FYR", 76 cm, "Västanvind-växel"

5 mars = 1 min 05 sek

11 april = 1 min 12 sek

"Taylor Cub", 126 cm "Rimfaxeväxel"

5 mars = 1 min 09 sek

11 april = 1 min 05 sek

15 april = 1 min 54 sek

d:o = 1 min 48 sek

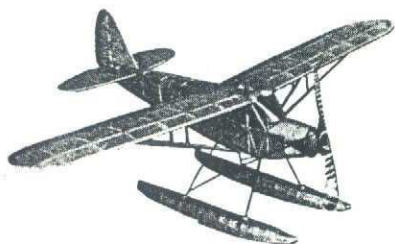
De två senare flygningarna kom som komplement till vad som skrivits ovan om trimning ! Kontrollant har varit C.J.Eiroff !

Grattis Sigge till fina flygningar!



Viking II. Nr O-6. Spännvidd 68 cm.

Stor och vacker modell av det kända reportageflygplanet SE-FYR. Populär maskin med goda flygegenskaper.



Taylor Cub.

Georg Törnkvist, Norrängsvägen 4B, 191 46 Sollentuna.

"Jojje" flög den 28 april med sin lilla pea-nut skalamodel av "Deerdussin Racer" 1913 -

Makan Birgit kontrollerade; tiderna blev 15 sek, 17 sek och 17 sek.

Från Börje Ekeroth:

Hej !

Jag översänder härmed - hör och häpna ! resultaten till posttävlingen:

Klass A2 - modell "Trumf"
 datum 890402


start 1 = 22 sek
 2 = 18 sek
 3 = 24 sek
 4 = (16 sek)

Klass B2 - modell "Tern"
 datum 890402

start 1 = 24 sek
 2 = 31 sek
 3 = 33 sk
 4 = (18 sek)

Klass S1 - modell "Primus"
 datum 890430

start 1 = 35 sek
 2 = 25 sek
 3 = 40 sek
 4 = (18 sek)

 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	 <input type="checkbox"/>
<p>PRIMUS</p> <p>— en idealisk modell för nyhörjare. Lätt att bygga — tydlig och lättöverskådlig ritning. Spännvidd 670 mm. Har kostat 3:75 — nu 2:—.</p>		<p>TRUMF</p> <p>— lättbyggd kroppsmodell. Spännvidd 500 mm. Har kostat 3:75 — nu 2:80.</p>

"Än en gång konstaterade jag att gamla anrika Rönneslätt omgärdas av många och höga träd.

När vi gamla modellflygare från friflygtiden brukar träffas (oftast som åskådare vid RC-fältet) brukar jag säga att det ginns inte många träd runt Rönneslätt som jag inte klättrat i.

Friflyget innehöll ju åtminstone på 50-talet som ni alla minns ett flertal idrottsgrenar såsom; terränglöpning, orientering, kast med diverse redskap samt akrobatiska övningar av olika slag i trädkronor.

Slutsats efter flygningarna för Posttävlingen: otroligt vad långt en modell kan sticka iväg på så kort tid !"



EFTERLYSNINGAR:

Från Börje Ekeröth, Box 173,
575 22 Eksjö, tel 0381/139 41

Ritning till Piper Tri-Pacer
Sterling-byggsats spv 1490 mm
såldes bl.a genom Sven E. Truedsson

Ritningsbok från Model Builder
"Flying Scale Models of WW II"



Nr. P-384
Kr. 82:-

Vacker R/C-kärra; där byggsatsen har
alla delar stansade, formpressad motor-
käppa av lättmetall, landställ, dekalering,
ritning mm.
Motoren: 2,5-5 cc. Spännvidd: 1.490 mm.
Längd: 1.005 mm.

"KASSÖRENS FUNDER- INGAR"

Intresset för Oldtimer modell-
flyg är i stadigt stigande att dö-
ma av det ökande antalet medlemmar
i Sällskapet. För räkenskapsåret
1988-1989 är antalet nu 155 st,
när de, som tidigare var medlemmar
men ej erlagt sin årsavgift, har
frånräknats.

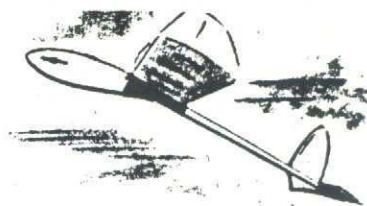
Ett års medlemskap räknas alltså
från den 1 juli, ej per kalenderår.
Det minskar arbetet för mig
om alla ville hålla detta i minnet
och komma ihåg att snarast betala
årsavgiften med det inbetalnings-
kort som alltid är bilaga till
"Oldtimer" nr 3, som brukar utkomma
i november eller december varje
år.

Nya medlemmar kommer till under
hela året och de får då alltid sig
tillsänt introduktionsbrev + stadgar
+ medlemskort + ritningsban-
kens 2 blad samt räkenskapsårets
vid tidpunkten i fråga utgivna nr
av "Oldtimer". Dock brukar vi göra
så, att när det bara är en dryg må-
nad kvar till halvårsskiftet, så
för vi över då inkommen medlems-
avgift till nästföljande räkenskaps-
år, det synes oss rättvisast och
rimligast, hälsar

Hans Schmitterlöw.



EFTERLYSNING.



Oh boy vilken kärra!

"BILLY BOY"

Fullskalaritning till denna modell
av vilken en A4 ritning var införd
i förra numret av "Oldtimer".

Var får man tag på celluloid idag?

Svar till Bengt Andersson,
Granvägen 4
570 32 Hjärtevad
tel. 0381- 23115

RÄTTELSE!

Ritningarna till "Rimfaxe" och
stavmodellen "TI 39 LEN" skall enl.
löfte av Sigurd Isacson sändas till
mig.

B2-modellen "Västanvind" jag fått
skiss till för uppritning.

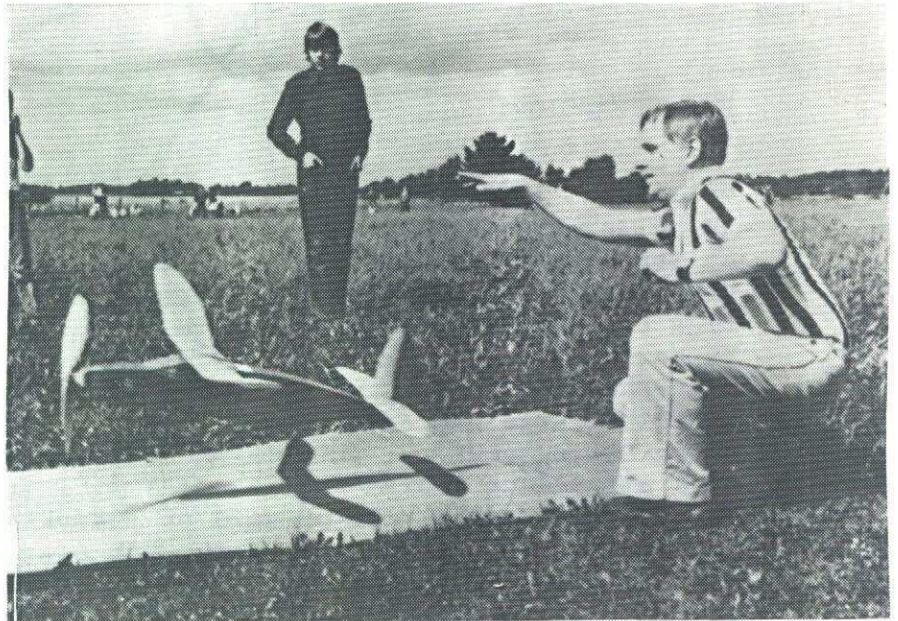
Så snart de är klara meddelas det-
ta i "Oldtimer".

Jag har tidigare ritat upp Åke
Roggentins Wake, som fanns avbildad
i "Oldtimer" nr 1 1989.
Vingar, kropp, stabbe, fena och pro-
peller är uppritade på separata
blad, så det är ingen ritning i
egentlig mening. Uppritningen är
gjord med hjälp av Åkes egna rit-
ningar och bevarade delar. Propel-
lern fanns kvar, likaså sprygelmal-
lar till vinge, Clark Y och stabbe
"halvneutral" profil.
Jag har själv byggt ett ex. av
Åkes modell och lämnat över den
till honom att flyga med.

Järfälla 3 juni 1989

Örjan Gahm

Einar startar sin "Korda" på Oldtimertävlingen 1979.



Någon har sagt att man aldrig ska helt nöjd, för då stannar utvecklingen. Frågan är dock om oldtimermodeller ryms i detta påstående ?

Inför 1985 års OT-SM byggde jag två exemplar av en amerikansk 30-tals "Wake". Den alltför höga V-formen på vingen omöjliggjorde stabil flygning. Dessa modeller har nu skötats. Med lite produktutveckling kunde nog fina flygegenskaper uppnåts, men vi sysslar ju med OT och då är "känslan" viktig.

När jag 1979 första gången skulle delta i OT-SM hade jag problem med landstället på mina "Korda-37". Jag ringde då Sven-Olov och bad om råd. Jag fick då beskedet att man skulle hålla sig till originalens "aerodynamiska" utformning men små praktiska ändringar fick göras som exempelvis att använda pianotrådställ. Denna sunda linje har jag försökt att följa sedan dess och då även i mitt remissvar på regel förslaget 1987 liksom i insändaren i OT 3/88.

Enligt Hans Schmiterlöw (OT 3/88) så får "ny" OT-modell byggas efter verklig modell eller foto. Jag tolkar detta så, att man skall ha tillgång till originalmodellen eller foto för att kunna bevisa att modellen har existerat.

Det är några saker som jag tycker är ologiska i den diskussion som följt på min tidigare insändare. Om en modell kan byggas efter en skiss eller ett foto så räcker det väl med att publicera skissen eller fotot. Varför skall det ri-

tas ? Modellflygare "A:s" tolkning av skissen/fotot borde inte vara bättre än modellflygare "B:s", "C:s" etc. Med olika tolkningar ökas valden av några eftersträfvade "utvecklingen" av "OT-flyget"

Måste man ha en viss relation till ett OT-foto ? Får jag exempelvis bygga en modell som min bror använde på VT 1950 ? Foto finns och med mitt kristallklara minne, så kan en trogen kopia skapas. Modellens namn "Molnets Broder" var hämtat ur boken "På tysta vingar." Modellen hade lång smal vinge med dåtida profil, motorn var av typ "Arden"-glödstift, kroppen var blå. Hur kan vi modellflygare ha så klara minnesbilder av 40-50 år gamla modellflygplan ?

Själv vidgår jag bara förlust och då motvilligt av en kristallklar minnesbild. Men då gäller det förstås inte modellflyg. Jag bodde och arbetade i en stor stad under en period 1966-67. Vid en semesterresa dit 1980 så hade man flyttat en byggnad längre bort och tvärs över gatan. Detta har jag aldrig förstått. Nu i slutfasen av denna insändare grips jag dock av "grubbel".

Kan mina minnesbilder av "Molnets Broder" vara fel? Och ännu värre, - fast det borde jag inte skriva. - Kan även andra "något äldre" modellflygares minnesbilder vara fel ?

Bästa OT-styrelse ! Vänligen verka för semi-oldtimer klasser, så de "något äldre" får utlopp för sin nygamla skaparglädje !

Einar Håkansson.
Bjärred 89-05-08



Skärholmen 1989-05-17

Hej Sven-Olov!

Vill först tacka för allt fint arbete Du lägger ner på OT-bladet som ju håller samman hela OT-intresset.

En tanke om typ av artiklar som kanske kunde vara intressanta är beskrivningar av hur olika medlemmar byggt sina modeller och sedan trimmat dom. Bygg och trimningstips med andra ord.

Vi har väl haft några liknande inslag av Rolf Astervik "Rapport från en byggbräda", men jag tror de skulle finnas utrymme för en liknande artikel i nästan varje nummer.

Många OT-medlemmar är ju erfarna modellbyggare och-flygare, men jag tror ändå att sådana inslag skulle mötas av intresse från de flesta medlemmarna. Varje OT-mästare skulle ju vara en självklar artikelförfattare om sin modells bakgrund, bygge, trimning och OT-tävlingen. Naturligtvis skulle alla inbjudas att komma med liknande stoff. Hur man snabbbygger en OT-kärra skulle säkert "Floda" kunna berätta mycket intressant om.

En annan typ av artiklar som det borde finnas mycket värdefullt stoff om, är de många OT-medlemmar som länge varit verksamma inom modellflyget. Det skulle tex vara mycket intressant att få läsa om Bertil Dalqvists modellflygarliv, likaså om Anders Håkanssons, Björn Flodéns, Sune Starks, Sven-Olov Lindéns, Sigurd Isacsons, Sten Perssons, Örjan Gahms, Lasse Larssons, Nils-Olov Gustavssons med fleras modellflygarliv. Säkert har dom mycket att berätta om som ju också är modellflyghistoria. Själv ser jag fram emot att få tillfälle till en intervju med Börje Stark. Detta var några tankar om intressant stoff till OT-bladet.

I övrigt pågår ju en spännande debatt om OT-reglernas tolkning och tillämpning. Hallänningarnas synpunkter på materialval i modeller från krigsåren är värda att begrunda. Givetvis ska de fastställda reglerna följas de är säkert alla ense om. Men hade balsa funnits att tillgå under krigsåren skulle säkert segelmodellerna från den tiden innehållit balsa till viss del. Och då är det kanske inte orimligt om vi nu tillåter ett sådant materialval som man då skulle ha gjort. Jag har inget emot ett sådant förslag om det kommer.

Vad som också är viktigt är att ritningar finns tillgängliga för alla. Enligt Schmitelövs förslag i nr 3/88 borde alla ritningar granskas av en granskningsnämnd och stämplas "godkänd" för att få införas i "Ritningsbanken". Jag anser nog att de borde räkna med att den som inte sänder in sitt ritningsoriginal till Sven-Olov, bör sända en kopia och om ingen kommentar kommer från honom så är den nya ritningen en del i "Ritningsbanken". Men det vore intressant med fler synpunkter på detta och sedan ett beslut på ett årsmöte.

Till dess kan jag bidra till "Ritningsbanken" med "ostämplade" kopior till nedanstående modeller.

Motormodeller

1937 "Airspeed"	Kroppsmodell	A.W.Nordwaeger	740 mm	Vilén
1938 "Joseph"	Wakefield	Börje Stark	1095 mm	Hobbyboken 1943
1939 "Prim"	Kroppsmodell	B.& S. Stark	970 mm	Hobbyboken 1946
1946 The "Contestor"	Wakefield	Bill Dean	1155 mm	Flying Models

Segelmodeller

1945 "Hektor"	S 1	A. Nordman	990 mm	Hobbyboken 1946
1945 "Meteor 20"	S 3	J. Jernvall	1800 mm	Hobbyboken 1946
VM-vinnaren 1950	S 2	S. Bernfest	1480 mm	Oldtimer 2/87

Med hälsningar

Sven Östlund

Sven Östlund Lövsåtragränd 24, 127 36 SKÄRHOLMEN

Kopia till Sten Persson

"Nyköpingstävling, ett 50-årsminne"

Söndagen den 5 februari 1939 hade Mfk Kondoren i Nyköping inbjudit till en nationell tävling och Mfk Vingarna i Stockholm skulle givetvis ställa upp med ett antal kända och mindre kända modellflygare. Så kom det sig att också jag - nybliven medlem i Vingarna sedan ett halvår - fick göra min första resa som 17-åring ut till landsorten.

Med våra "trunkar" och väskor i händerna marscherade vi från stationen genom ett morgontidigt Nyköping ut till det snötäckta fältet söder om staden. Startplatsen var belägen intill den med alleträd försedda riksväg 1 där det kända och bekanta Scandic Hotel nu ligger. Om själva tävlingen minns jag ej så mycket, men det blåste bara svagt och det var ej särskilt kallt, kanske bara någon minusgrad.

Ur D.N:s Flygspalten kunde man senare läsa: "Vingarna fick resa hem från Nyköping utan vandringspriset i bagaget, men stockholmarna härjade i all fall ganska friskt i prislistan och kappsäckarna voro åtskilligt tyngre på hemfärden."

Ur protokollet kan vi utläsa: Nils Curry Melin, Vingarna vann både A1 och A2 följt av Torbjörn Isacson, Linköpingseskadern resp. Tage Svensson samma klubb. Sigurd Isacson vann både B1 och D med tiderna 1.23,5 resp. 1.50,3 följt av Vingarnas Rolf Olander resp. Eugen Semitjov. B2 vanns av Åke Roggentin följt av Per Sundström, båda Vingarna och C2 vanns av Carl-Erik Larsson på tiden 2.02,6 följt av Sven Forsberg på 1.50,3 båda från Nyköping.

Själv tävlade jag i denna klass med en alldeles ny modell, och fick åka hem med en 4:e plats men utan pris.

Olle Lindh vann elitklassen med tiden 2.42,8 och fick extrapris för dagens bästa tid 3.30,3.

Men efter 14 dagar kom med posten en överraskning hem till unge Hans. Ett artigt brev med ursäkt från Mfk Kondorens sekr. Olle Rådström - som senare flyttade till Stockholm och blev "Vinge" - man hade räknat fel i protokollet, min medeltid 1.39,3 hade givit en tredjeplacering och här sitter jag nu och tittar på den lilla tennvasen.

Ett glatt 50-årsminne !

Hans Schmiterlöv

NYTT

I "RITNINGS BANKEN".

GUMMIMOTORMODELLER:

- "Västanvind", Klass B2, konstr.
Sigurd Isacson
spv. 70 cm. 1943
Kopior från Örjan Gahn
- "Rimfaxe" Wakefield klass D,
Sigurd Isacson
spv. 111 cm. 1939
Kopior från Örjan Gahn
- "TI 39 LEN", Stavmodell klass A1,
Torbjörn Isacson
Spv. 50 cm. 1939
Kopior från Arne Andersson.
- "Hopus Hart" Klass B2/M1 konstr.
Hans Schmiterlöv
spv 75/70 cm 1940
Kopior från Hans Schmiterlöv
- "Wakefield NM 1:a" klass D
konstr. Björn Andersson
spv. 116 cm 1938
Kopior från S.- O. Linden

SEGFILMODELLER:

- "Diamant-Ess", Klass S2 konstr.
Fredrik Schmiterlöv
spv. 120 cm. 1941
Kopior från Hans Schmiterlöv

FOX - MOTORER

kan du nu köpa hos:

CECA Hobby & Maskin Import

Box 34, 831 21 Östersund.

Prisex. Fox 15 CL 525:-

Fox 15 RC 615:-

Glödstift 26:-

Umslaget:

Aarne Eiliiä 1940
har just satt nytt
finskt rekord 3.33,0.
Vesivehma flygfält



"CIRRUS"-tävlingen 4 juni 1989.

DEN STORA

UTMANINGEN 89

Denna rubrik hade Lasse Wentzel satt på annonsen, som var införd i "Oldtimer" 3/1988.

Det gällde att bygga och tävla med

"CIRRUS"

Lite information till köpare av ritningen strömmade ut från Lasse. Bl.a. fanns klara besked om att propellern ej fick ändras och det skulle vara en handskuren sådan. Här dög inga plastpropellrar!

Maxtider bestämdes också.

Då Gärdet numera har rätt begränsad yta skulle flygtiderna vara 60 sek eller kanske 90 sek beroende på vädret.

Så gav Gösta Leijon lite byggtips. Han fann ritningen lite "kryptisk". Landstället ritat åt två håll t.ex., lite dunkelt ritade spryglar till stabbe och fena.

TÄVLINGSDAGEN

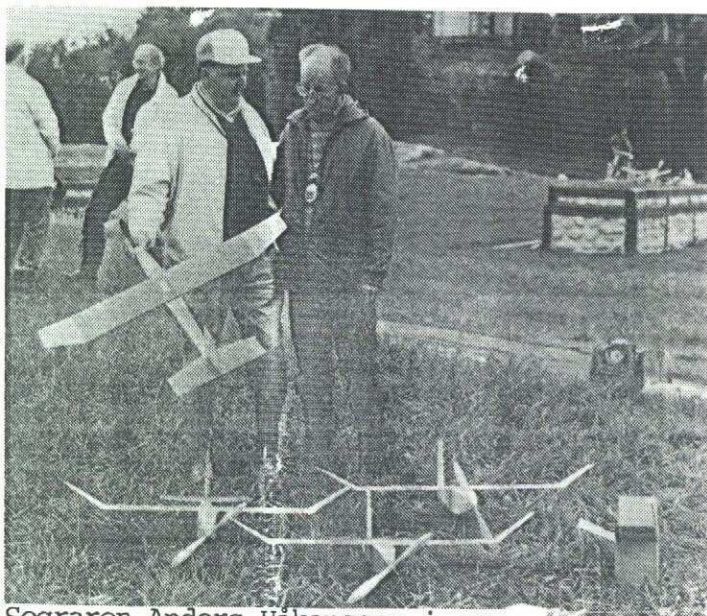
4 JUNI

Om fler än 19 tänkt ställa upp vet vi ej. 3 ggr så många ritningar, minst, hade sålts.

Junisöndagen visade upp ett blött ansikte, "Jaha, det var det, det", tänkte nog många.



Gösta Leijon med "Cirrus" och landningställ åt rätt håll!



Segraren Anders Håkansson i samtal med initiativtagaren Lars Wentzel.

Optimister som modellflygare är beslöt vi dock att resa till Gärdet.

Några entusiaster fanns redan där, Sune Stark, som stod bakom kallelsen till "Vingarnas" träff var där K.-A. Petterson hade åkt i regn från Västerås. Vi stod under träden vid Borgen, regndroppar föll på oss.

Så gick Lasse Linden, sonen, ut på gräsplanen. "Det regnar inte!" Nu blev det fart på oss. Lite trimning kanske man skulle försöka sig på?

Så dök Örjan Gahm upp, med paraply, stövlar och tidtagarur. Men var är initiativtagaren? Det dröjde till 1 minut i fyra. Tävlingen skulle ta sin början kl 16! Då kom Lasse Wentzel med döttrarna Åsa och Ylva. Den fjärde "musketören" = kommittémedlemmen Åke Roggentin var förhindrad av sjukdom.

En kort överläggning. Ska vi flyga? - "Javisst, tyckte jag. Vi kör!"

Till kl 18 ska alla ha flugit, då kör vi ev. omflygning om fler än en klarat 3 x 60 sek!"

Det behövdes aldrig. Snart anlände Anders Håkansson, upprest hela vägen från skåneland. Med sig hade han hustru Siv, som som vanligt agerade "ankare", då Anders laddade på varven på gummimotorn. Han hade experimenterat med olika gummi-mängd och flög nu med flätad snodd 150% av hakavståndet. Det blev många varv på den snodden!

CIRRUS-tävlingen 4 juni 1989.

John Hagedahl och P.A.Holmberg hade med sig ett gäng unga grabbar från Solna och det var ingen brist på entusiasm där ! Efter tävlingsflygningarna hade hjärtans roligt åt att markstarta sina "Cirrus" på en asfalterad vägstump. Så kan man ju inte göra med moderna tävlingsplan - dekadens !

Efter ivrigt trimmande och flygande, med tidtagning ordnad av gamla säkra "Vingar" som t.ex. Nisse Pettersson hade Örjan fram mot kl. 18 fyllt protokollet.

Sex "max.-tider" uppnåddes. Av dem hade Anders H. hälften !

Jan Jangös höll ett kort tal i samband med prisutdelning. Wentzels gav segraren ett mycket passande pris en mobil - en svan, eller var det en gås ? - att hänga i taket därhemma !

Lasse Wentzels initiativ till denna förnyelse av "Vingarnas" tisdagsträff prisades av alla. Till nästa år kommer evenemanget igen. Om det då blir en "Cirrustävling" eller flygning med annan modell får du veta vid årets Hobbymässa i Sollentuna den 9 - 12 november.

Kolla i Wentzels monter !

Plac.	Namn	Start			Tot. tid
		1	2	3	
1	Anders Håkansson	60 ³ / ₂	60 ³ / ₂	60 ³ / ₂	180
2	Sven Olov Lindén	53	57	60 ³ / ₂	170
3	Karl-Johan Quarfordt	48	51	53	152
4	Hans Elinder	31	50	38	119
4	Karl Axel Pettersson	22	37	60 ³ / ₂	119
6	John Hagedal	7	59	47	113
7	Lasse Wentzel	36	37	38	111
8	Ylva Wentzel	27	19	60 ³ / ₂	106
9	Lars Gustavsson	13	54	38	105
10	Lars Eriksson	44	30	27	101
10	Per Anders Holmberg	26	37	38	101
12	Gösta Leijon	25	24	44	93
13	John Tynndal	27	25	39	91
14	Lars Lindén	8	45	37	90
15	Daniel Sawano	28	53	5	86
16	Åsa Wentzel	31	32	18	81
17	Per May	40	5	29	74
18	Tony Norman	25	34	11	70
19	Lennart Axelsson	22	18	-	40

Plats: Ladugårdsgärdet, nedanför Borgen.

Vädret: Mulet, ljumt, mycket svag vind, svag termik.

NYTT FÖR

MODELLBYGGAREN.

Du som söker byggsatser till oldtimermodeller, försök hos
NATANS HOBBY

Box 47, 430 24 Väröbacka.

Thomas Nathansson har agentur för "Prokits Products", England.

Friflygande skala - gummitmotor:

I prislistan finner man skalamodeller för gummitmotor t.ex.

"Aero 35" spv 34" pris i England 28.95 pund.

"Waco Cabin" spv 50" 27.95 pund

"Rearwin Speedster", konstr. av Earl Stahl spv 28" 19.00 pund

"S.E.5", spv 16" byggsats 20.00 pund.

Stora förbr.motormodeller:

"Miss America" förbr. motor och RC spv 84" - konstr. Frank Zaic 1936 byggsats 69.80 pund, enbart ritning 7.90 pund sprygel- och spantsats 25.00 pund.

"Playboy Cabin"- Cleveland konstr. spv 80"

Japanpapper:

Superfine Japantissue 18" x 20" - vitt

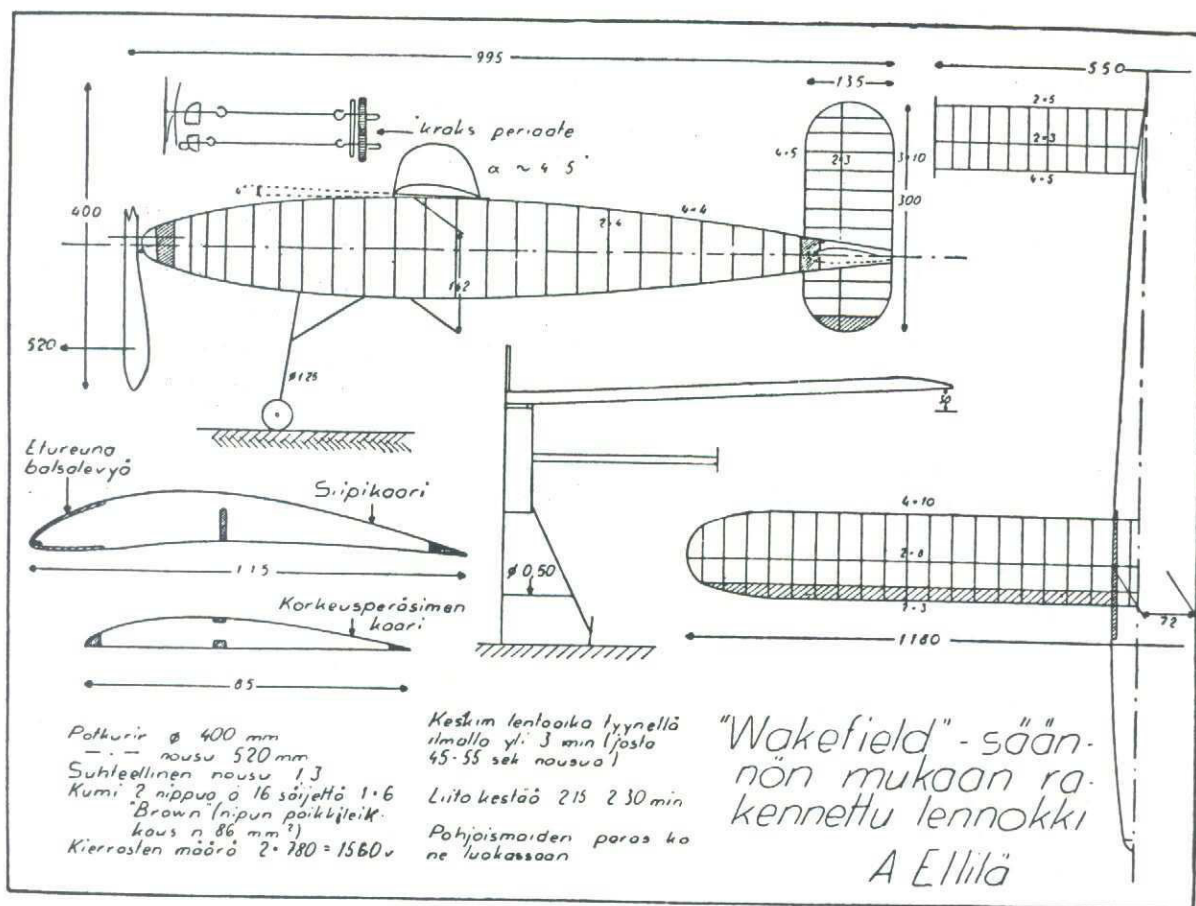
Lightweight Japantissue 18" x 30", rött, orange, blått, gult, svart, grått och grönt.

Ritningar:

Mängder av ritningar till flygande skalamodeller. t.ex.

"Focke Wulf Stösser", "Fokker D7", "Gloster Gladiator", "Aeronca" .

ETT FYRTIOÅRIGT MODELL -
FLYGJUBILEUM.



AARNE ELLILÄ VANN WAKEFIELDPOKALEN ÅT
FINLAND.

Det är i år 40 år sedan Norden fick en framträdande plats på modellflygkartan. En tävling om Wakefieldpokalen, den trofé, som gällde för världsmästerskap hade hållits 1948 i USA. Inga svenskar eller andra nordbor hade deltagit. En engelsman, Roy Chesterton hade vunnit och därmed skulle nästa pokaltävling gå i England. Nu fanns möjligheten att delta. Ett svenskt lag bestående av sex man uttogs. Det var fyra "Vingar"; Arne Blomgren, Anders Deurell, Åke "Postis" Larsson och Sune Stark. Från Göteborg kom Börje Börjesson och Lennart Segerfeldt. Tävlingen hölls på Cranfield norr om London. Dit kom också svenskarnas gamle vän från Finland, Arne Ellilä. Han studerade just då i England och hade tagit med sig sin 10 år gamla modell mer för nöjes skull än med tanke på att vinna. Alldeles innan han reste hade han gjort omfattande reparationer, då den gamla modellen var illa åtgången efter sista tävlingen. Någon or-dentlig trimning hade aldrig hunnits med, f.ö. hade Arne bara gammal gummisnodd. Han köpte ny färsk Dunlopsnodd i England och gjorde i ordning nya motorer. Någon provstart med fullt motorvarv hade han inte gjort före tävlingen.

Den söndagsmorgon tävlingen skulle gå var vädret inte nådigt. Det regnade och ännu värre, det blåste hårt. Inget kunde dock hindra tävlingens genomförande.

Sverige drog lotten som innebar att laget fick starta först. Av flygarna åtog sig Sune Stark att inleda. I början såg allt normalt ut, men så trycktes modellen ned och nosen trycktes in, bara halvminuten i flygtid! På det sättet gick det för alla svenskarna utom för Börjesson, som

fick en hygglig start. Även han måste dock ägna sig åt reparation, då modellen slop i hårt vid landningen.

Efter lunch hade svenskarnas modeller torkat och vinden var något svagare.

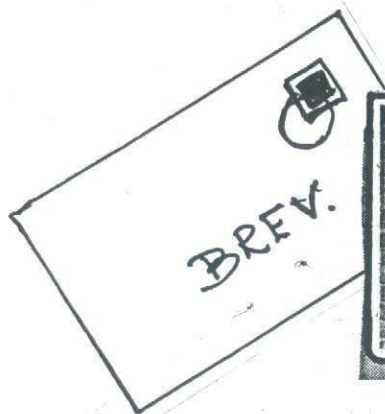
Börjesson, Stark, Blomgren och Segerfeldt gjorde skapliga starter. Men bättre hade t.ex. unge Fletcher från USA, veteranen Sadorin från Italien och förre segraren Chesterton flugit.

Arne Ellilä hade lite i skymundan gjort två normala starter och befann sig på fjärde plats plats, då andra perioden var till ända. Blomgren låg på 8:e och Börjesson på 11:e plats, så än fanns det hopp.

Modellerna drev långt i vinden, men tack vare Starks PV 444 och arrangörernas motorcykelburna hämtare kunde den finska och alla svenska modeller återföras inför tredje och sista starten. Både Blomgren och Börjesson gjorde fina starter på över fyra minuter, men tidtagarna kunde inte se modellerna mer än dryga 2 min. Ellilä fick drygt 3 min. noterade. När så slutresultaten började strömma in visade det sig att Ellilä tagit ledningen. Warren Fletcher som länge såg ut som en vinnare tog hårt vid sig men svalde besvikelsen att han knuffades ner till 3:e plats av italienaren Sadorin.

Resultaten kontrollerades och det var sant - Arne Ellilä, ensam finländare hade vunnit modellflygets mest ätråvärda trofé. Det gjorde han med en 10 år gammal modell. Han hade byggt planet redan 1939.

Sensation! Svenskarna tog hand om den omtumlade Ellilä och hissade honom "in true Viking-style" som Aeromodeller skrev. Sedan bars han av Segerfeldt och Robert Löwen-Åberg på deras axlar till fotografering och hyllning.



Helt enkelt flygtokig

Att vara flygtokig är det nog många som är, men Uno Johansson slår nog rekord i varje fall när det gäller modellflygplan. Ända sedan han läste om Charles Lindbergs bravader med att flyga över Atlanten, så började det att "flyga" i Unos skalle.

Under dessa år han hållit på med modellplan har han även blivit svensk mästare i friflyg med ett Vikingplan 1953, även massor av andra fina priser har han i sin samling.

Jag tänkte skriva några rader. Det var så att lokalredaktören för tidningen "Smålänningen" ville ha ett reportage om modellflyg infört i tidningen, han visste att jag sysslade med modellflyg, min stora hobby.

Så blev det att han besökte mig hemma, han fick ta några bilder och så ville han skriva om hur jag började med min hobby. Inte trodde jag att det skulle bli ett helt mittuppslag!

De modellflygplan, som jag hade framme att visa, var samtliga äldre modellplan. "Kordan" och "Volo" hade jag byggt och flugit med.

Min första "Korda" byggde jag 1938. Propellern på den nya är densamma som jag lyckats ha kvar.

"Volo" byggde jag och flög med 1941-42, men kvaddade den helt! Jag fick tag på en ny ritning och byggde den i oktober 1982. Det tog hela 6 månader innan jag hade den färdig! Den blev klar precis då Carola vann melodifestivalen, därför fick den namnet "Carola".

Nu har jag fått fint trim på den, den stiger utmärkt. Jag brukar vara på ett litet gräsält 1 km från där jag bor; 200 x 150 m i storlek, men det gränsar till E4:an. Det går ej att dra för många varv på gummimotorn, så där 50-75 varv räcker, då når den en höjd av 50-60 m, går i högersväng och glider fint in på fältet.

Jag åker ner till Skånes Fagerhults flygfält om jag ska flyga högre. Dit brukar jag cykla, det är ca 13 km dit. Då brukar jag ta matsäck med mig och vara där en hel dag. Där är det ju bättre om plats! Det ligger visserligen en sjö nedanför fältet. Det hände mig en gång att en modell hamnade i den!

Jag släppte upp en friflygande modell med glödstiftsmotor. Sedan motorn stannat på ca 100 m höjd satte den av rätt ut mot sjön. Som tur var fanns ett par pojkar ute i en roddbåt. De tog upp den lilla "Kvirr", som låg där och flöt!

En gång på 50-talet hade jag en segelmodell på 150 cm spv uppe i 12 min under en trimningsflygning i Skånes Fagerhult. Den försvann långt bort över en torvmosse och kunde inte återfinnas.

Så var det "Kordan" nr 2. Den fick jag provad som först på samma fält. Jag har 12 strängar 1 x 6 mm gummi, den tål kanske 14 str. Planet stiger långsamt i högersväng, glidet är utmärkt. Jag drar bara 50-75 varv på det lilla fältet.

På vintern har jag Getesjön och då isen bär är där större plats, men det måste vara lugnt väder. Det är nämligen skog runt om.

Det nämns i tidningen att jag var brandvakt. Innan jag började vid SJ var jag hos min bror, som hade handelsträdgård. Under krigsåren fick man elda med ved i växthuspannan och då fick vi turas om att vakta på nätterna. Mina två bröder och jag lade in i pannan, så att elden inte slocknade. Det var ju mycket kallt åren 1940-41. Vi vaktade 2 timmar i taget på nätterna. Pannan var rak och med plan ovansida ca 1 kvm i fyrkant isoleerad med tjock plåt och lagom hög att stå vid för att bygga!

Det var mest skalamodeller på den tiden. Och visst höll man sig vaken!

Men jag gillar mest modeller som flyger långsamt och svävar högt i det blå!

Med många hälsningar

Uno Johansson

UNO ÄR FLYGTOKIG!



Här är tre av Unos små skalmodeller.

Visst är Uno Johansson i Markaryd flygtokig!

Det går inte att ta miste på detta, när han visar upp vilket enormt arbete han lagt ned på sina flygmodeller.

Redan 1936 satte han igång med modellbyg-

gandet. Två år senare var det dags för hans första tävling och efter denna har det gått av bara farten.

Och grunden till detta flygintresse lades när Uno läste om Charles Lindberghs flygning över Atlanten 1927...

Det Uno Johansson inte vet om frilygande modellflygplan är inte värt att veta. Sedan den första modellen byggdes 1936 har flygplansmodeller varit hans allt överskuggande fritidsintresse.

— Hobbyn består till 80 procent av att bygga och bara till 20 procent av att flyga modellerna, berättar han. Det finns så små möjligheter att flyga med planen här i Markaryd.

● 200 modeller

Under åren har han byggt 200 modeller, men många har antingen flugit bort eller flugits sönder, när de hamnat i taggtrådar och buskar.

Redan i sin första tävling var Uno framgångsrik. Det var i Halmstad 1938 som Uno med sin "Tummeliten" kom tvåa. Det planet har han fortfarande kvar.

● Brandvakt

Det var Charles Lindbergh som med sin soloflygning över Atlanten väckte Unos flygintresse. Men ändå dröjde det fram till 1936 innan han satte igång med modellbyggandet. Då åkte han nämligen och tittade på en modelltävling.

— Under krigsåren gick jag brandvakt. När jag stod vid pannan om nätterna var det en trevlig sysselsättning att bygga modeller. Det var också under krigsåren som jag tillfrågades om jag var villig att bygga skalmodeller till Sven Wentzells modellplanfabrik i Stockholm.

● Mycket pengar

— Jag gav klartecken och byggde are modeller i skala 1:25. Det var en SK 12, en J 38 och en J 9. De byggdes klädda och i flygvapnets färger. Fabriken höll med ma-

terialet och jag fick 20 kronor per modell, mycket pengar på den tiden.

Vid en rikstävling i Halmstad 1944 blev Uno fjärde man och erhöill en silverplakett. Men den största framgången för Uno var ändå SM-segern som han plockade hem 1953 med ett Vikingplan.

● Skalenligt

Men det är inte enbart större modellplan som ingår i Unos sortiment. Han bygger också små modeller. Dessa tävlar Uno med inomhus i hangarer och liknande.

— Modellerna skall göras så lätta som möjligt. I en tävling räknas nämligen både hur skalenligt planet är och hur länge det håller sig i luften. Verktygen som jag använder till dessa små plan är pincett och tandpetare, säger Uno.

● Oldtimersällskapet

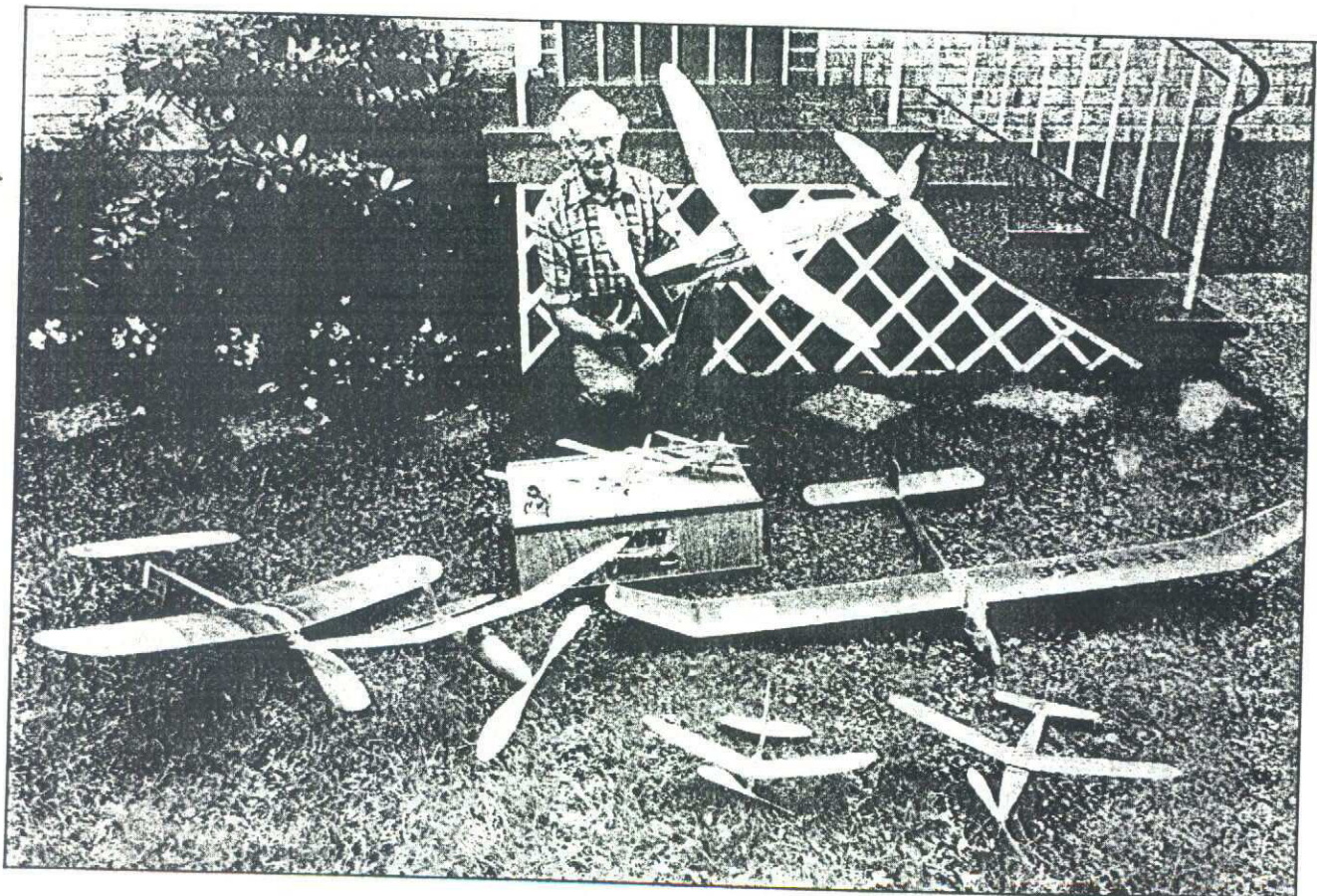
Uno är medlem i Oldtimersällskapet med medlemmar från hela Sverige. Ett par gånger om året samlas medlemmarna.

— I klubben ger enbart modeller byggda före 1944 rätt till inträde. Det är mycket trevligt att åka på dessa träffar, där vi tävlar med våra modeller. Och så får man ju träffa kamrater som hållit på lika länge som jag själv...

Uno kommer att fortsätta med såväl modeller som tävlingar. Han är SJ-mannen som hellre sysslar med flyget än tåget...

Text och foto:
Sven-Eric Jonsson

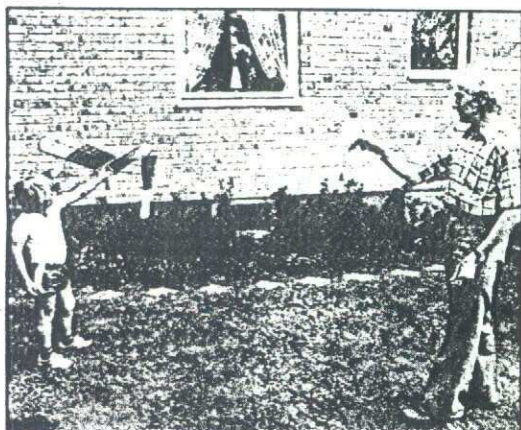
**"Under kriget byggde jag plan åt en fabrik
och tjänade 20 kronor per plan — en förmögenhet"**



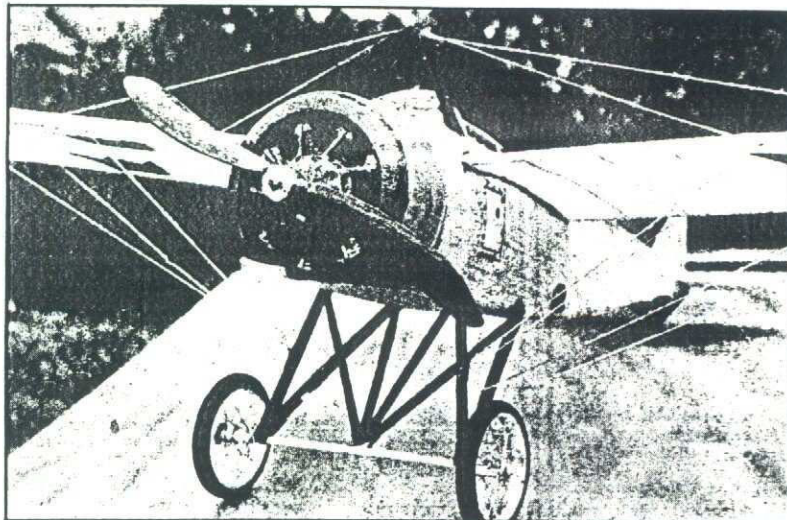
Uno har under årens lopp gjort mer än 200 modellplan. Här är några av dem som han har kvar, en del har helt enkelt flugit bort.



Med detta Vikingplan vann Uno sitt SM-tecken 1953.



För att få upp en del plan i luften fordras en medhjälpare och femtio meter lina.



Thulinplanet som Uno har byggt precis som det stora planet, med roterande motor.



Har man ingen medhjälpare får man ha en sådan här laddningsramp. Man drar ut propellern med en handbormaskin, för att spänna gummibandet.



Några råd till

SKALMODELLBYGGARE

Innan man börjar bygga en skalmodell, bör man göra klart för sig om den skall användas till prydmodell eller om man skall flyga med den. Modellens konstruktion blir nämligen beroende därav. På en flygande modell måste spryglarnas antal reduceras avsevärt och ett avstånd på cirka 4 cm. kan därvidlag anses lagom. Likaledes reduceras antalet spant samt stabilisatorns och fenans spryglar. Härigenom blir visserligen modellens konstruktion svagare, men man vinner i flygförmåga.

För att emellertid få konstruktionen så pass stabil, att den håller för sådana påfrestningar som en flygande modell alltid utsättes för, måste den förstärkas på vissa punkter. Detta gäller särskilt vid landningsstället och vingfästena, och vidare måste motorfästena förstärkas. Gäller det en speciell tävlingsmodell, så bör vingen (eller vingarna om det är fråga om ett biplan) vara löstagbar. Kan man dessutom göra dem i någon mån fjädrande, varvid man uppnår den fördelen, att modellen blir lättare att reparera, om den

vingbrott äro mycket svåra, för att inte säga omöjliga, att reparera. En annan fördel med löstagbara vingar på skalmodeller är också, att de lättare kunna transporteras.

På en flygande modell måste landningsstället samtidigt som det förstärkes även höjas en smula. Denna höjning blir dock beroende av modellens och även propellerns storlek.



Detta om konstruktionen i allmänhet. I fortsättningen är det vår mening att gå in litet mera i detalj. Vi hålla oss då först till den flygande modellens konstruktion.

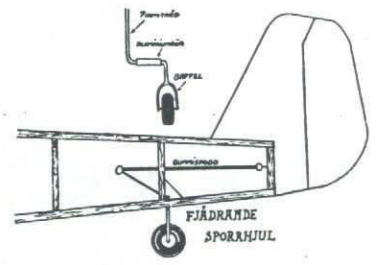
rare beklädnadsyta. För att det skall bli lättare att bygga upp kroppen använder man sig i de flesta fall av en s. k. köl, och för att klädselns yta skall bli så jämn och fin som möjligt, nedsänkes i c k e longerongerna i spanten, utan få i stället löpa ut t a n f ö r dessa. På så sätt uppstår en liten sänka mellan longerongerna vid spanten. När så beklädnaden sträcker, sjunker den ju ner en smula mellan longerongerna, och hade då spanten skjutit upp, skulle följden ha blivit ojämna övergångar mellan varje spant.

Spanten utskäras ur ganska hårda flak, och det är mycket viktigt, att de få rätt form. Likaledes är det nödvändigt, att de putsas noga både in- och utvändigt. Om den genom kroppen löpande gummi-snodden skulle komma i beröring med en oslipad kant, bleve följden den, att motorn sprängdes. Vilken förödelse som blir följden av en sådan sprängning ha de flesta modellbyggare — tyvärr — fått erfarat. Noggrann slipning är således mycket viktigt.

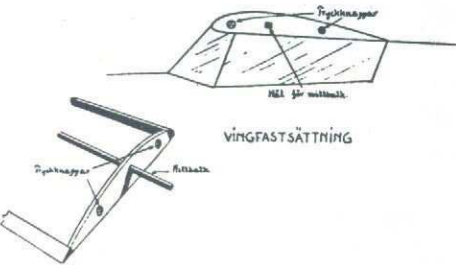
Kroppskonstruktionen.

Huvudvillkoret för den flygande modellen var ju, att den byggdes lätt. Men om vi nu reducera antalet spant i kroppen, invändes kanske, att modellen icke kommer att bli skalenlig. Detta är nog sant, men den yttre konturen blir dock skalenlig, och som helhet blir modellen ändå en trogen kopia av den riktiga maskinen.

I de flesta fall brukar man göra alla spant av 2 mm:s balsa och låta det första

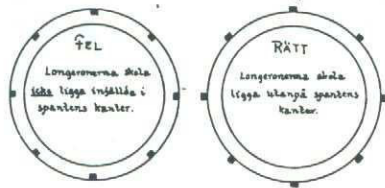


Kroppens främre parti klädes ofta med tunn balsa, men härvidlag händer det ofta att mindre vana modellbyggare begå det felet, att de i stället för att fälla in balsan mellan longerongerna, helt enkelt låta den ligga utanpå nosen. Följden blir att en skarp övergång bildas där balsabeklädnaden tar slut. Vill man ha en stilig modell, skall man också lägga ner arbete vid byggandet. Det är naturligtvis lättare att låta balsan ligga utanpå nosen, men hur mycket bättre är det icke, att använda litet mer tid och fälla in balsan mellan longerongerna! Man får härigenom en jämn och slät yta, och inga som helst ojämna övergångar bildas. Vidare ser man ofta, att en del skalmodellbyggare lackera nosen med tung lackfärg. Detta är alldeles fel. I stället skall man först slipa nosen ordentligt med tunt sandpapper och impregnera ytan med vanlig zaponlack. Därefter kläder man nosen med färgat japanpapper. På detta sätt blir modellen lättare än om den varit målad med färg. Dessutom är det svårt att erhålla en god yta med modellplanslack.



skulle ha råkat ut för en "pannkakslandning".

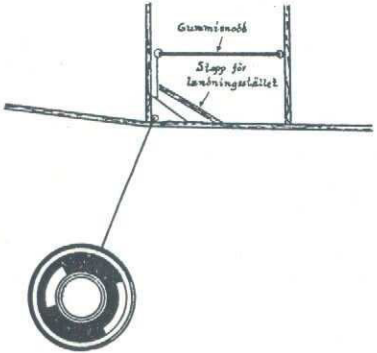
Våra skisser visa några anordningar för fastsättning av vingen på en skalmodell. Anordningarna ha flera fördelar. Om modellen gör en hård landing och kanske tippas över på vingarna, ge dessa helt enkelt vika. Hade de varit fasta, skulle de säkert ha gått sönder. Varje modellbyggare vet av erfarenhet, att dylika

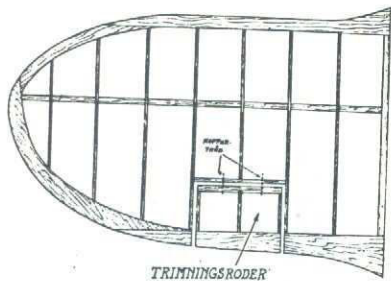


spantet vara dubbelt. Allt naturligtvis under den förutsättningen, att modellen icke är större än en meter. Överhuvudtaget hålla vi oss nu till modeller under 1 meter, då det är ytterst sällsynt, att man bygger större flygande modeller. Beträffande skalmodeller på över en meter, gäller endast att öka balsakonstruktionen i motsvarande grad.

Den runda flygkroppen konstrueras med långsgående lister, de s. k. longerongerna, vars antal varierar ganska mycket.

Ej heller här kan man hålla sig till ett skalenligt antal. Som regel gäller, att ett större antal longeronger ger en vack-





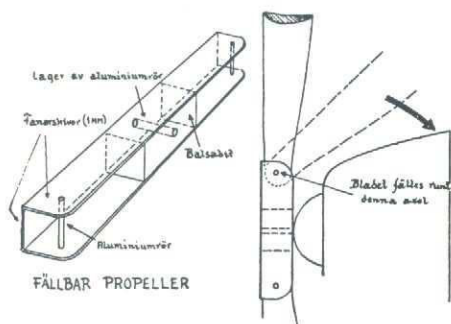
TRIMNINGSDODER

Landningsstället på den flygande modellen kan göras av tunn pianotråd och fästes vid kroppen i tunna aluminiumrör, som limmas fast. Modellen kan gott förses med vanliga trådhjul, men har man råd, att kosta på riktiga pumpbara modellplanshjul, ser det ju pampigare ut. Dessa hjul äro för närvarande alldeles på tok för dyra, men man tjänar kanske in dem genom det minskade antalet "kvaddningar". Nu kanske någon invänder, att både trådhjul och pumpbara hjul bli ganska tunga. Borde man icke i stället förse landningsstället med balsahjul? Härpå kan man kort och gott svara, att en modell blir åtskilligt stabilare om den förses med ett par tunga hjul. Detta är således det enda fall, då man icke behöver tänka på att hålla vikten vid ett minimum.

Propellern.

Det är rätt vanligt, att skalmodellbyggarna hålla sig till propellrar, som har lika stor diameter, som den icke flygande modellen skulle ha haft. Om vi till exempel ha en vanlig 50 cm:s modell, så använda vi till denna en propeller med en diameter på ända upp till 28 cm. ja, kanske ändå större. Men skalmodellen förse vi med en propeller med samma storlek som den icke flygande modellens. Kanske denna blott har en diameter på 18 cm. En skillnad alltså på hela 10 cm. Man kan då göra en kompromiss: Vi förse vår flygande skalmodell med en propeller på 23 cm. Modellen kommer då helt säkert att flyga mycket bättre. Observeras bör dock att modellens gummi-motor måste ökas i motsvarande grad.

Jomliga föredra att göra sina propellrar av balsa, andra åter köpa dem färdiga. Dessa senare ha helt säkert större förutsättningar att få sina modeller att flyga, än de modellbyggare, vars modeller äro försedda med balsapropellrar. De färdigöpta propellrarna äro nämligen för det mesta av hårt trä, och eftersom en skalmodell alltid blir en smula baktung, fyller en sådan propeller sin plats fullkomligt. I de flesta fall behövs icke några större viktöverskjutningar företagas. Var såle-



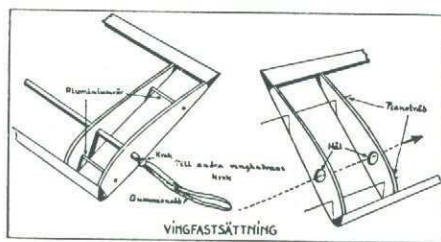
FÄLLBAR PROPELLER

des icke rädd att köpa en färdig propeller till en skalmodell! Den har flera fördelar framför balsapropellern.

På sista tiden ha vi experimenterat med fällbara propellrar på våra skalmodeller. Skalmodellerna erbjuda ju ett mycket stort luftmotstånd, och att de icke få så bra glidtal är uppenbart. Men genom en fällbar propeller kan man öka en skalmodells glidtal till det dubbla, ja, till och med ännu mera. Då vi anse oss kunna rekommendera dylika fällbara propellrar på skalmodeller, införa vi ett par skisser av dylika. Beträffande frågan hur den fällbara propellern inverkar på olika skalmodellstyper, tycks dess betydelse variera ganska mycket. En biplansmodell får sålunda proportionellt bättre glid-tal med fällbar propeller än en envingad modell.

Vingkonstruktion.

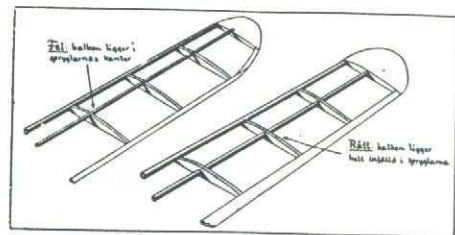
Liksom vi vid kroppskonstruktionen reducerade antalet spant i kroppen, måste vi vid vingkonstruktionen minska antalet spryglar. Ett mycket vanligt fel är att vingens balkar ligger infällda på över- och undersidan av spryglarna. Detta är synnerligen olämpligt för vingklädseln, som härigenom blir kantig. (För att nu



icke tala om modellens flygförmåga, som blir ytterst förminskad!) I stället för att lägga balkarna på detta sätt, låta vi dem ligga helt infällda i vingen. Då han icke vingbeklädnaden bli dålig och således ej heller flygförmågan. Ett annat fel — vilket även gäller de övriga delarna av modellen, men i synnerhet vingen — är, att de flesta skalmodellbyggare ofta underlåta att slipa fram- och bakkanten tillräckligt. Om icke alla delar slipas noga efter beskrivningen, kommer modellens beklädnad att bli mycket dålig. Och även nu blir modellens flygförmåga sämre. Alltså: slipa noga modellens alla delar och var mycket noga vid modellens beklädnad! Ju finare klädsel modellen har, desto stiligare och mera lik förebilden blir den.

På ett biplan finns det för det mesta ett antal stötter och stag mellan de båda vingparen. På vår speciella tävlingsmodell bör dessa slopas, dock under den förutsättningen, att konstruktionen därigenom icke blir för svag. Men måste vi å andra sidan ha dessa stag och stötter kvar, är det nödvändigt att de slipas mycket noga för att icke erbjuda för stort luftmotstånd. På ett biplan gäller det ju att få ned luftmotståndet till ett minimum. Och här kommer vi in på vingkonstruktionen på biplan.

I det stora hela kan ett biplans vingar göras som vanliga skalmodellvingar. Men för att luftmotståndet icke skall bli för stort, måste spryglformen ändras och spryglarnas tjocklek minskas. Men då kanske någon invänder, att lyftkraften



icke blir tillräcklig. Ja, det kan man kanske till en början tro, men ett biplans vingyta är ju mycket större än ett enkelvingats. Alltså blir lyftkraften i det stora hela densamma. Kanske i vissa fall till och med större!

Vad klädseln av en skalmodellvinge beträffar, är det beklagligt hur denna viktiga detalj har missuppfattats. De flesta klä sina vingar på så sätt, att papperets fibrer gå parallellt med spryglarna. Man tror att ytan härigenom blir jämnare. Detta är nog sant. Men man tar icke i beaktande, att beklädnaden blir mycket svag. Vid den minsta hårda landning spricker helt enkelt klädseln, och sedan har modellbyggaren icke något annat att göra än att limma ihop sprickorna. Att modellens utseende icke blir så vackert härigenom, är ju självklart.

Fibrerna i papperet böra gå parallellt med vingens bakkant. Härigenom kommer visserligen papperet att sjunka ned en smula, men blir i stället desto starkare.

Till vingkonstruktionen kan även räknas stjärtpartiet. I allmänhet kan man gott säga, att detta skall byggas på samma sätt som vingen, och beklädnaden sker även på samma sätt. Helst bör stabilisator och fena på en skalmodell förses med små trimningsroder. Vår skiss visar ett enkelt sätt att förse modellen med roder. Många modellbyggare ha nämligen icke fattat denna metod rätt, och vi hoppas nu, att vår skiss skall klara upp denna missuppfattning.

Kabinen.

Det finns många sätt att göra kabiner. Men vilket som är lämpligast, är ganska svårt att säga. En del modellbyggare föredra att göra kabinerna till sina modeller av mycket tunn celluloid. Det kan ju vara ett bra sätt, men den mindre erfarne modellbyggaren får nog en del besvär med detta förfaringssätt. Han kanske använder sig av balsalim vid fastsättningen av celluloiden, och resultatet blir det att modellens fönster blir ordentligt nedkladdade med limmet. Någoting som givetvis icke förskönar modellen.

En annan ofta använd metod består i att göra kabinen av vanlig cellofan, som sträcks med vatten. Men även här måste vi använda oss av balsalim, och om vi icke ha stor träning i att fästa cellofanen blir resultatet icke heller här så

forts. sid.20.



Instruktören i Finlands Luftvärnsförbund
löjtnant LENNART POPPIUS:

Finska teorier om segelmodeller



Helsingfors i januari 1943

Alltsedan åren 1935—36 har segelmodellerna haft sina trogna anhängare bland de finska modellflygarna. Under en tid, när balsa och gummimotormodeller i allmänhet ansågs för allena saliggörande, var det många modellbyggare, som troget höllo sig till furulister och plywood. De sporrades ofta av verkligt goda resultat, ty det kunde hända, att de fingo notera flera minuter medan gummimotormodellerna länge, trots mängden av dem, höllo sig på en allmän nivå av 45 sekunder — 1 minut.

När gummimotormodellerna slutligen började finna formen med trion Ellilä, Kivinen och Pulkkinen i spetsen, — ja, då vart också balsan slut och gummiband stod ej att uppbringa.

Omställningen till allmänt segelmodellbygge skedde med forcerad fart. Nu voro tidigare gjorda rön och erfarenheter värda mycket och på grundvalen av dem gick omställningen utan större slitningar förvånansvärt snabbt.

Ett stort huvudbry vållade dock bristen på vederläufig segelmodellteori, — gummimotormodellerna hade haft sitt »vetenskapliga» underlag i Frank Zaic's årsböcker och Model Airplane News, för att nämna de amerikanska källorna. Skäl för att påpeka vikten av tekn. dr Palmgrens »Handbok för gummimotordrivna modellplan» finns även, ty efter en viss omstuvning har hans gummimotorteorier visat sig vara synnerligen fruktbringande för våra Wakefieldspecialister.

Men allt är ej kopiering inom finskt modellflyg, tvärtom. Det, som inom världens modellflyg fattades i teoretiskt vetande, nämligen vederhäftiga, vetenskapliga rön, har ersatts med en ohämmad experimentverksamhet, grundad på förvånansvärt riktiga antaganden. Jag tänker här närmast på de intressanta nya vingprofiler, som under en tid utvecklats inom finskt modellflyg. Genom de allra senaste tyska vindtunnelförsöken i turbulensfri strömning vid låga hastigheter ha de finska teorierna fått sin bekräftelse. Det har bl. a. visat sig, att det finns ett motsatsförhållande mellan strömningen omkring en vingprofil för *flygplan*, som skall hållas så laminar som möjligt, och strömningen omkring en *flygmodell*, som tvärtom på ett eller annat sätt bör fås turbulent för att gränsskiktet mellan profil och luft ej (på grund av de små Re-talens inverkan) skall »släppa», utan ligga till fast över profilen. Ehuru grunderna för teorin länge varit oklara för de finska modellflygarna ha de på sina egna vägar åtminstone i denna fråga länge varit på klara med de rätta metoderna.

I fråga om segelmodeller har det bildats fullkomligt egna »skolor», av vilka modellflygarnas i St. Michel utvecklade teorier ha visat sig synnerligen fruktbarande. Deras tankar om fordringarna för en segelflygmodell för termikflygning kunna sammanfattas i följande punkter:

1. modellen får ej vara snabb, så att den känslolöst skär igenom luften utan att reagera för möjligen förekommande svaga uppvindar,

2. modellen bör kunna av sig själv kurva både till höger och till vänster under samma flygning,

3. längsstabiliteten bör vara tillräcklig så att eventuella, starka uppvindar ej kunna försäkra överstegring,

4. modellen bör vara »pendelkurvare» och samtidigt »landstrykare». Här komma två uttryck, som fordra sin speciella förklaring. Med »pendelkurvare» förstås bland St. Michelsflygarna en modell, som trimmas bakåt med stor anställvinkel, så att den vid rak flygning ofelbart skulle råka i stall. Genom sidoroder eller annan lämplig roderinställning ställs modellen att kurva, varvid vi få en typisk »pendelkurvare», när modellen ej egentligen lägger sig på kant utan kurvar, slirande utåt. För att förebygga stall är denna kurvtagningsförmåga synnerligen viktig och kan fås till stånd bl. a. medelst osymmetriska vingar och olika inställsvinkel för båda vinghalvorna. — Även segelflygarna känna till »pendelkurvan», som i uppvind är den mest ekonomiska, men motorflygarna godkänna den icke alls.

»Landstrykare» åter är en modell, som oberoende av vinden kan röra sig i vilken riktning som helst för att »söka» termik. Att få en lämplig kombination av dessa, alltså en för uppvindar känslig »pendelkurvare» i samband med »landstrykar»-egenskaper, när upp vinden tar slut — det är målet för St. M-pojkarna. Men vi gå vidare;

5. modellen bör stiga väl vid bogseringen även vid lugnt väder. Här är det kanske skäl att meddela, att St. Michelskolan högeligen föraktar alla andra startmetoder än löpstart, som enligt dem är allena saliggörande, medan s. g. s. alla andra klubbar gått in för vinsch- eller start med utväxling och löp- (»gång»)lina;

6. Modellen bör vara stabil vid högststart.

Dessa grundfordringar ha de försökt inpassa i alla sina otaliga modeller och därvid kommit till ungefär följande resultat:

En strömlinjeformad, avrundad kropp har naturligtvis ett litet motstånd, varav följer, såsom praktiken har utvisat, att modellens sjunkhastighet är liten. Men flyghastigheten är större än för en kantig kropp, varför man ofta med strömlinjeformade plan får en alltför snabb »kärra». Dessutom är den strömlinjeformade i regeln svår att trimma redan på grund av den hastighetsdifferens, som den kan ha, och när den dessutom är svår att bygga och ofta svår att starta har den i praktiken visat sig, trots den obestridliga fördelen av låg sjunkhastighet, t. v. vara alltför »konstig», men framstår fortfarande såsom den idealiska lösningen av problemet.

En annan fråga, som har en viss principiell betydelse berör stabilisatorn, som enligt St. Michelskolan ej får vara bärande. Men häri har »Helsingfors-skolan» gått förbi och utvecklat teorin om den bärande »stabben» så långt, att den i H:fors nu är den oftast förekommande typen. Den bärande stabilisatorn är berättigad, när det gäller att få en modell tillräckligt långsamt flygande, men en av grundförutsättningarna för att den skall bli ofarlig ligger i det rätta valet av profiler för stabben och vingen — och en tillräcklig vinkelskillnad mellan dem.



Modellen hade för stort avstånd från kroken till vingen.

Efter denna inledning kan det vara skäl att behandla de ovan ställda fordringarna och de olika sätt som komma i fråga för att få in allt detta vid konstruktionen.

Modellens snabbhet beror, såsom redan nämnts, mycket av motståndet. En annan omständighet, som har sin stora betydelse, är vingbelastningen, — en lätt modell är långsammare än en tung. Vingprofilen och anställvinkeln har även sin stora betydelse. Men samtidigt bör beaktas, att en långsam modell ofta kommer att arbeta vid ett Reynolds-tal (en funktion av vingbredden \times hastigheten) som är *underkritiskt*, då strömningen ej är fördelaktig. Bakom vingen bildas en luftpåse som i hög grad minskar profilens normala ca-värden och ökar cw-värdena. Samma erfarenheter har bl. a. Sigurd Isacson gjort med sin Nimbus, — vi minnas alla den diskussion, som Nimbusproblemet 1942 utlöste i Flygning. För motverkande av detta underkritiska tillstånd bör Re-talet för den ifrågavarande modellen ökas, vilket kan ske antingen genom att vingbredden ökas (modellen förstoras) eller hastigheten ökas (= tyngre modell eller strömlinjeformad kropp), eller användes en vingprofil, vars polardiagram även vid små Reynoldstal, omkring 30—90.000, ännu ger goda resultat. En konstgjord förbättring vid låga hastigheter och relativt tjocka profiler får man i flera fall med en framför profilen liggande turbulensutvecklare, en skarp framkant eller dylikt, — och när gränsskiktet är turbulent räcker det ofta för att strömningen skall lägga sig in till vingen, varvid lyftkraften kan ökas till det dubbla medan motståndet samtidigt sjunker med närmare hälften, såsom flera liktydiga prov ha visat. Detta beror på, att »påsen» försvinner och strömningen blir sund.

Fordringen på kurvtagningsförmåga åt olika håll är icke ännu slutgiltigt löst utan fordrar en mängd med arbete. Dock kan man redan nu visa på några omständigheter, som inverka på saken:

Om vi bygga vår modell med starkt förkortad flygkropp och fördela sidoprojektionsytan så, att lateralcentrum ligger nära bakom tyngdpunkten få vi en relativt långvingad modell, vid vilken minsta lilla skillnad i strömningen omkring vingpetsarna får förändringar av riktning- och tvärstabiliteten till stånd. Den korta kroppens kölverkan förmår ej motstå den vridning, som de långa vingarna få till stånd. Om tyngdpunkten dessutom ligger nära lyftpunkten (= midvingad modell) är modellen tillräckligt instabil för att även vid små uppvinningar börja kurva. Ett alldeles i vingpetsen utbyggt »öra» hindrar modellen från att uppföra sig alltför tokigt, men en större pilform eller V-form äro ej lämpliga, de göra modellen alltför stabil om hög- och långsaxlarna. Därför äro korta, starkt lyftade öron berättigade.

Den fordrade längsstabiliteten få vi antingen genom att öka stabilisatorns yta eller dess momentarm. Båda två sakerna kunna tänkas ha en oangenäm inverkan på tidigare nämnda fordringar, ökad yta medför ökat motstånd och större sjunkhastighet, ökad momentarm medför längre kroppslängd. En lösning ligger däri, att vi placera stabilisatorn *bakom* fenan, varvid sidoprojektionen och kroppens kölverkan är liten men stabben det oaktat har sin långa arm, som motverkar alla stalltendenser. Samtidigt bör beaktas, att vid de använda kupiga profilerna profilens egenstabilitet är ytterst liten, vilket i sin tur fordrar större höjdroderkraft.



Efter ombyggnad med kortare krokaavstånd blev starten lätt. Tider på $3\frac{1}{2}$ —4 min. blevo vanliga.

En segelmodell få vi lätt inställd så att den »pendelkurvar» genom att öka anställvinkeln och göra modellen baktung. Detta fordrar dock, att modellen vid stalltendens skall gå i kurva. Den nyaste metoden är som nämnt osymmetrisk vinge, d. v. s. den ena vingen, exempelvis den vänstra, är längre än den andra (den högra), men har en litet mindre anställvinkel. Vid normal hastighet och normal glidvinkel har den högra vingen samma lyftkraft som den vänstra men nära överstegring kommer den större anställvinkeln på den högra vinghalvan snabbare i det underkritiska området medan vänstervingen ännu bär för fullt — en kurva är resultatet. Dock synes det viktigt, att differenserna mellan vingarna ej får vara alltför stora och båda vingarna skola dessutom helst vara skränkta, annars skär modellen lätt ned sig i kurvan.

En annan metod är att förse endast den ena vingen med turbulensutvecklare. Vid normala hastigheter arbeta båda vingarna i det överkritiska området men vid stalltendens och minskad hastighet börjar turbulensen vid den ena vingen verka medan den andra vingen börjar släpa på »luftsäcken» och resultatet blir en kurva.

Ifråga om pendelkurvare är det viktigt att ha tyngdpunkten så lågt nere som möjligt i förhållande till vingens lyftpunkt, alltså tvärt emot den regel, som kunde anges för »känsliga landstrykare». Likaså fordrar pendelkurvaren ofta rätt stor V-form.

Stigningsförmågan vid starten är en viktig sak. Genom att flytta kroken tillräckligt bakåt erhålles detta, vilket även sedan länge är bekant för svenska läsare. Likaså torde en förminskning av stabilisatorn ha samma inverkan.

Däremot är frågan om den stabila högstarten svårare att lösa. Om modellen ej är riktningstabilt vid flygningen är den det i regel ej heller vid högstarten, medan återigen hangmodellerna, som ha en lång och hög kropp med stor kölverkan i regeln äro ytterst lätta att starta. Härtill kommer, att hangmodellerna ofta ha lateralcentrum nära tyngdpunkten, vilket gör mycket för att förbättra stabiliteten vid starten med lina eller vinsk, men om lateralcentrum är alltför långt bakom får t. o. m. ett helt litet vingglid lätt till stånd, att fenan börjar verka som höjdroder och trycker ytterligare ned nosen åt sidan. Släcker man på linan, stegar sig modellen häftigt och slår om till den andra sidan, vilket kan bli mycket obehagligt. Det har hänt, att sådana modeller gjort en fullständig roll under högstarten.

Föga beaktad men en desto viktigare omständighet,



Two olika strömlinjeformade modeller, som voro svåra att starta.

Några råd till

Skalmodellbyggare

(Forts. från sid. 17.)



Segelflygskolan i Jämskärsby.

bra. Vidare går cellofan endast att använda på mycket små kabiner. En annan sak är också, att cellofanen reagerar för varm och kall luft. Så fort det blir fuktigt i luften, slaknar cellofanen. Och är det mycket hett, kan det hända, att cellofanen helt enkelt spricker.

I Amerika är det ganska vanligt att man gör kabiner av zaponlack. Man gör då en form av modellera eller vax. Denna form skall naturligtvis föreställa kabinen. Sedan strykes formen med zaponlack med jämna mellanrum. Man måste övertygga sig om att zaponlacken är riktigt torr innan nästa strykning sker, och det åtgår säkerligen många strykningar innan kabinen är färdig. Vill man nå ett hastigare resultat kan man blanda zaponlacken med lim. Detta förfaringsätt har dock den nackdelen, att kabinens fönster icke bli så klara.

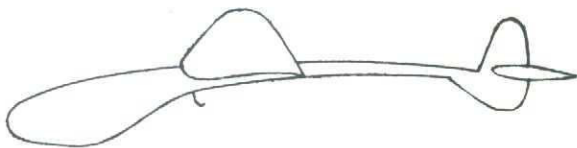
Om vi nu ha förfärdigat en kabin, så måste vi också imitera kabinbågarna. Detta sker enklast genom att med en tunn pensel, som doppats i zaponlack, fästa en tunn strimma med svart japanpapper utanpå kabinen. Det hela gör ett mycket realistiskt intryck.

Vi ha emellertid efter många experiment kommit fram till en ännu bättre metod. Vi fäster helt enkelt magnesiumband utanpå kabinen, som därigenom blir en trogen kopia av den riktiga. Vi ha också med hjälp av magnesiumband lyckat göra kabiner, som haft skjutbara luckor och dörrar, som gått att öppna och stänga. Denna metod med magnesiumband rekommenderas på det livligaste!

som berör högstarten är frågan om avståndet mellan startkroken och detta avstånd förhållande till spännvidden. Om vingen ligger högt över startkroken och modellen börjar skeva åt t. ex. höger inträder omedelbart även vingglid till höger. Modellen strävar rakt fram, men startlinan strävar att dra ned den högra vingen — startlinan har ju en präktig hävarm i det långa avståndet mellan kroken och vingen, och modellen skär ned sig ytterligare åt höger. Härav följer, att högvingade plan, som vore de bästa tänkbara pendelkurvare, äro de värsta tänkbara att starta och kunna härigenom ej närmelsevis tävla med mera lågvingade konkurrenter. En god start är halva segern är ett faktum, som ingen kan bestrida, och denna goda start är lyckträff, om avståndet från haken till vingen är alltför stort i förhållande till spännvidden.

Om alla dessa omständigheter lämnas obeaktade äro vi tvungna koppla lös alltför tidigt långt innan modellen har uppnått sin högsta möjliga höjd.

Som konsekvens av ovanstående komma vi till, att den ideala segelflygmodellen enl. St. Michelskolan skall ha en ungefärlig form enl. nedanstående fig.



Den idealiska sidoprojektionen för en segelmodell enligt St. Michelskolan (1943).



Modellflygarsisu.

GRIMM



FINSKA SEGELMODELLER

S 2:a. Konstruktör: Paul Roschier.

DATA:

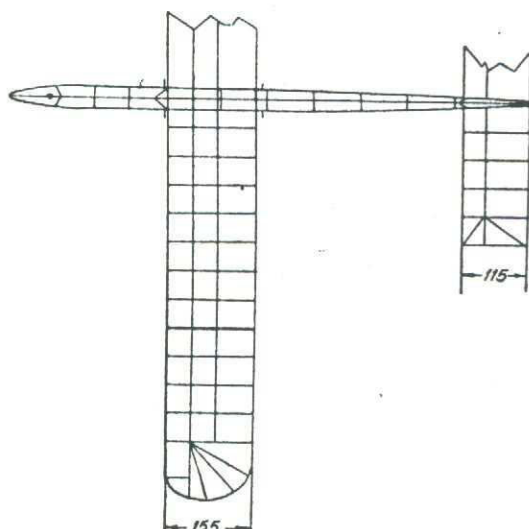
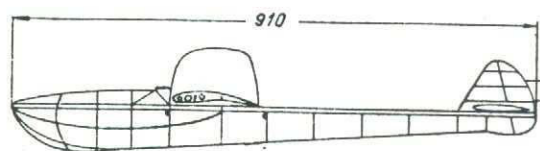
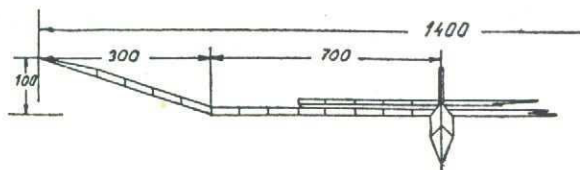
Spännvidd: 1400 mm

Korda: 155 »

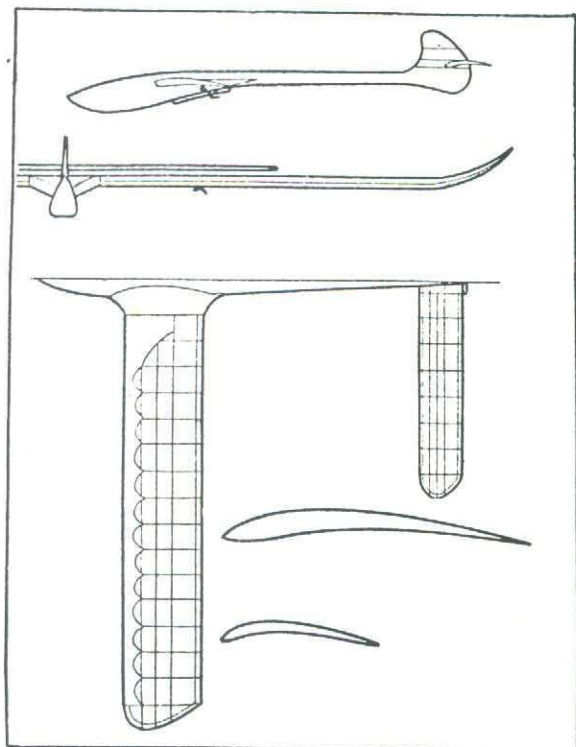
Vingyta: 21,2 dm²

Längd: 910 mm

P. Roschier var med i landskampen mot Sverige 1943.



Hobbyboken 1944



Koskelas S 2:a

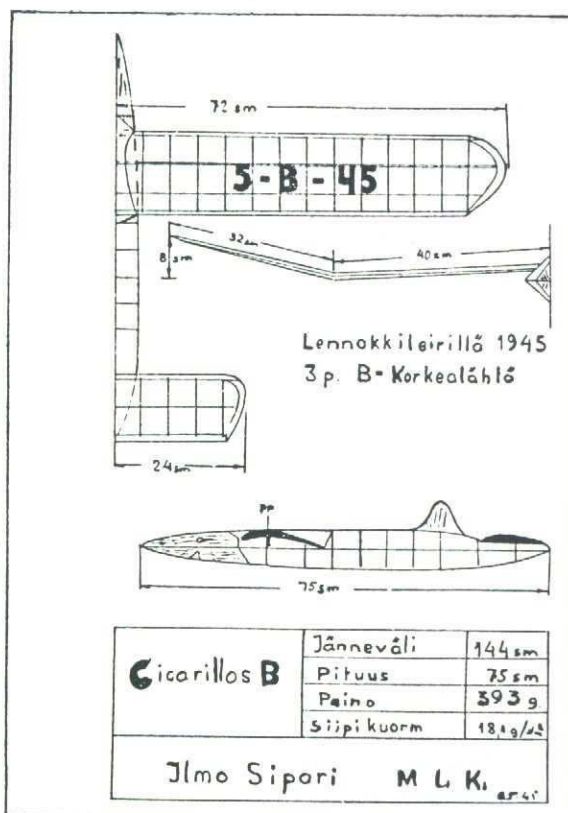
Konstruktör: E. Koskela

Spännvidd: 1700 mm Stab.-spv: 840 mm

Vingkorda: 160 mm Stab.-yta: 7,6 dm

Vingyta: 25 dm

Vingbelastning: 20,8 g/dm

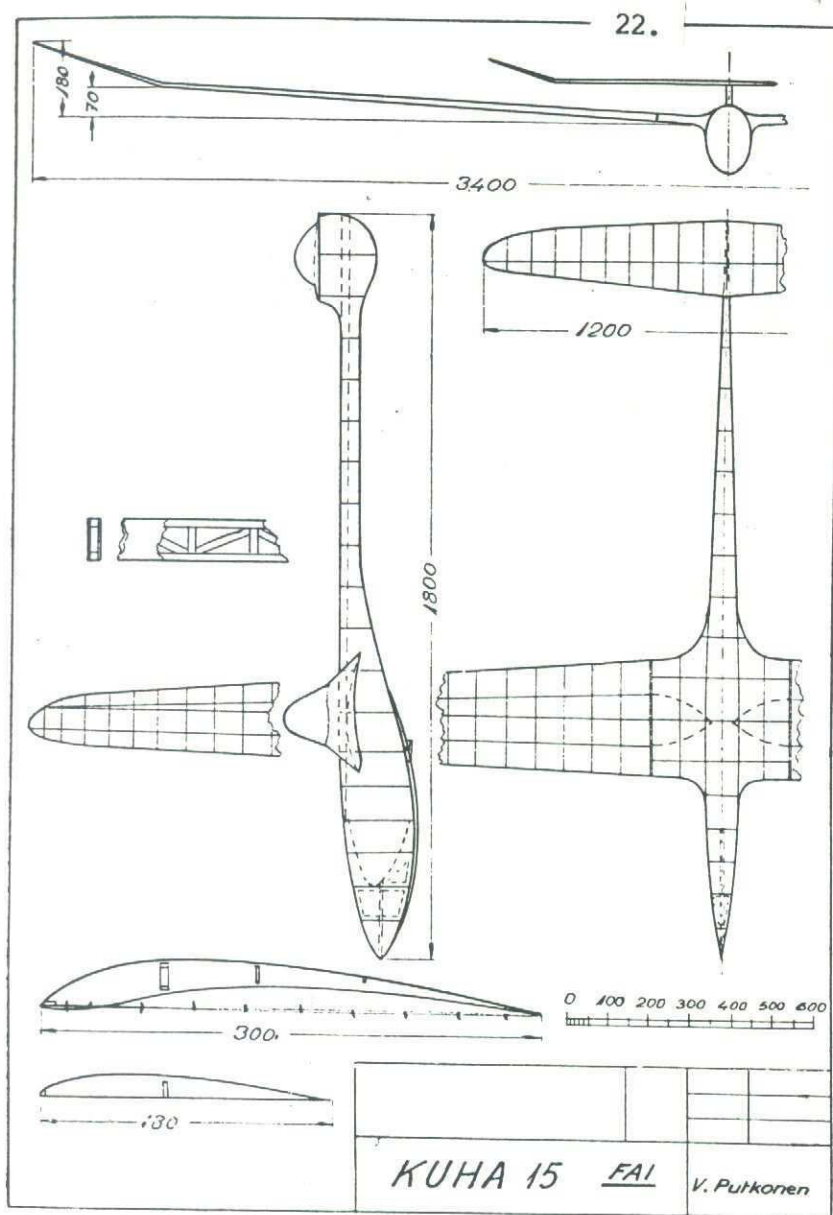


Cigarillos B

Konstruktör: Ilmo Sipari

Spännvidd: 1444 mm Vikt: 393 g

Längd: 750 mm Vingbelastning: 18,1 g



och göra hela utförandet i största tillåtna storlek för att få fram betydelsen av R-talet vid övernormal storlek.

Resultat av proven: »Kuha 15» måste betecknas såsom överträffat ifråga om liten sjunkhastighet och förhållandevis liten flyghastighet. Strax under hanget vid knappt märkbar hangvind 2 minuters flygtid med handstart — höjdförlust c:a 5 meter. »Hangvinden» alstrades vid de under hanget liggande obetydliga kullarna.

Glidtalet uppges vara ungeför 1:28, men noggrann kontroll har ej skett. Vid fullkomlig vindstilla har modellen flugit från 22 meters höjd 600 meter medan en god Baby samtidigt flög endast omkring 100 meter.

Storleken gör modellen svårhanterlig.

Tack vare trimningsfel led modellen totalhaveri vid högst start. Själva starten lyckades väl, fullkomligt rakt. Fenan och stabilisatorörorna torde ha för liten yta, alltför riktningstabla.

Data:

Spännvidd: 3 400 m

Längd: 1 800 mm

Vikt: 1 560 gr

Vingbelastning: 22 gr/dm²

Vingyta: 70,9 dm²

Kroppen är uppbyggd på en »skelettbalk», som infällts i spanterna (den sträckade linjen på kroppens sidoprojektion). Vingens huvudbalk är på samma sätt uppbyggd såsom »skelettbalken» av ribbor och fanér (se ritn.). Nosblocket av två vinkelrätt mot varandra limmade 5 mm:s fanérplattor. Uttag för viktbehållare finnes. Vingfästena med »fickor». Ving- och stabilisatorprofiler av egen modell. Kroppens tvärsektioner runda eller ovala.

Konstruktör: V. Putkonen, Helsingfors.
Specialbygge för Jämskärvitävlingarna 1943 i klass FAI.

Konstruktionstanke: Ett försök att kombinera en »modern» vingprofil (=fågellik) med god strömlinjeform

bor och fanér (se ritn.). Nosblocket av två vinkelrätt mot varandra limmade 5 mm:s fanérplattor. Uttag för viktbehållare finnes. Vingfästena med »fickor». Ving- och stabilisatorprofiler av egen modell. Kroppens tvärsektioner runda eller ovala.

Hobbyboken 1944

ILMATAR 3

S 3:a

DATA:

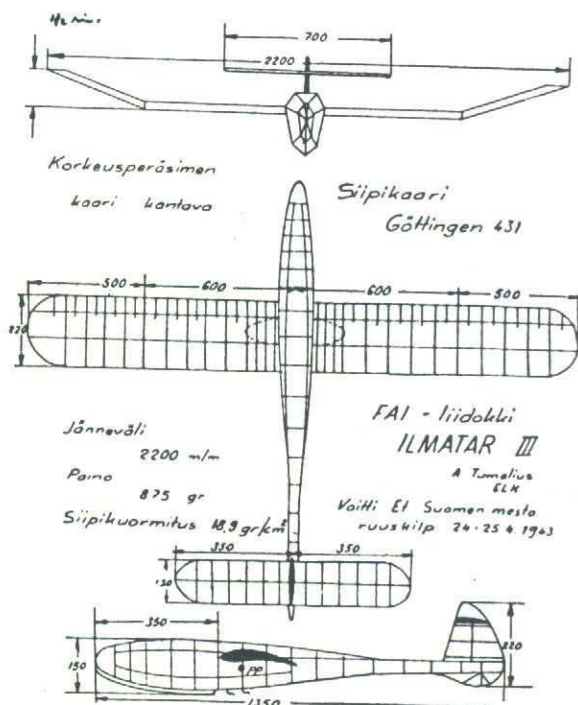
Spännvidd: 2200 mm

Längd: 1350 mm

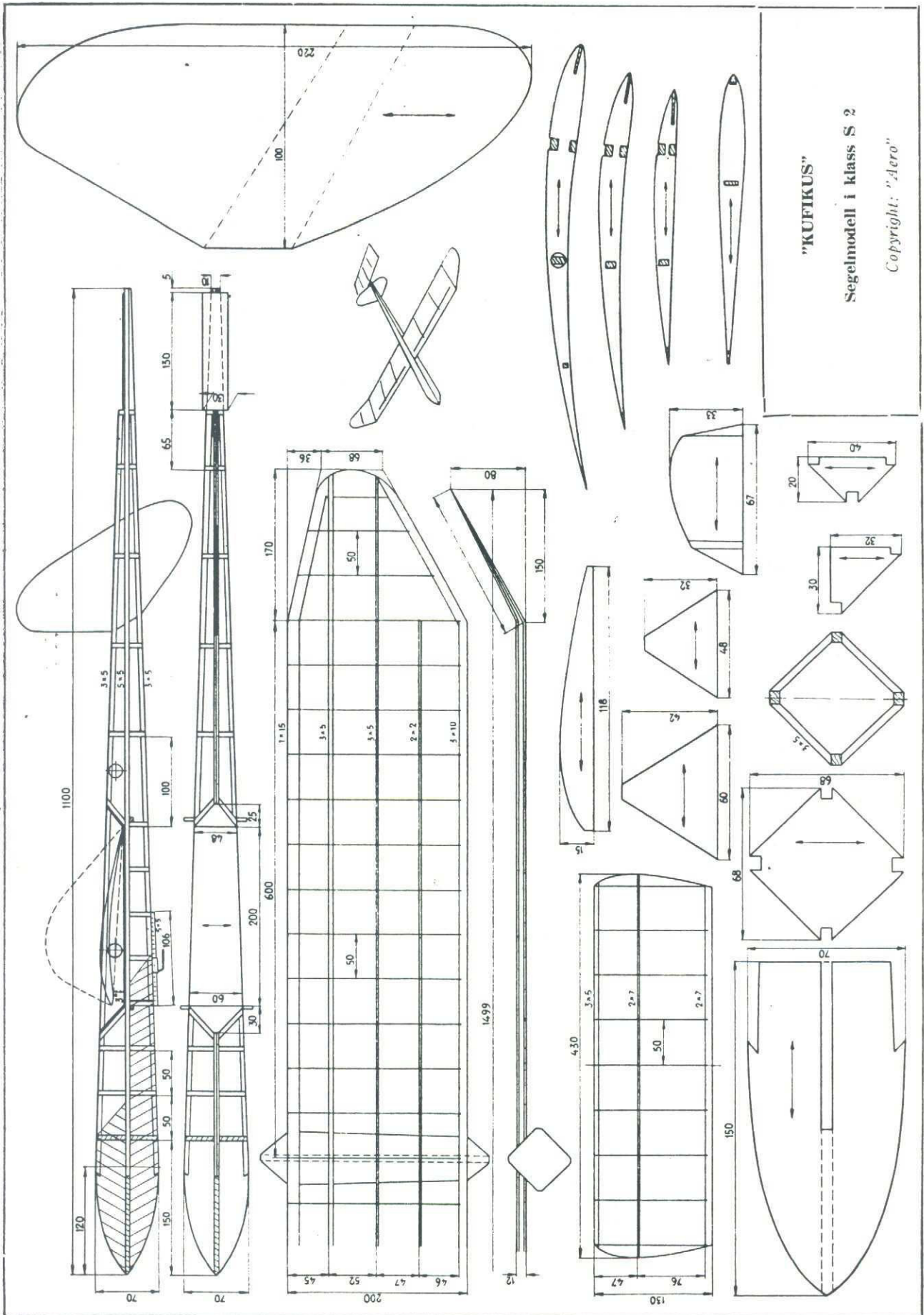
Vikt: 875 g

Vingbelastning: 18,9 g/dm²

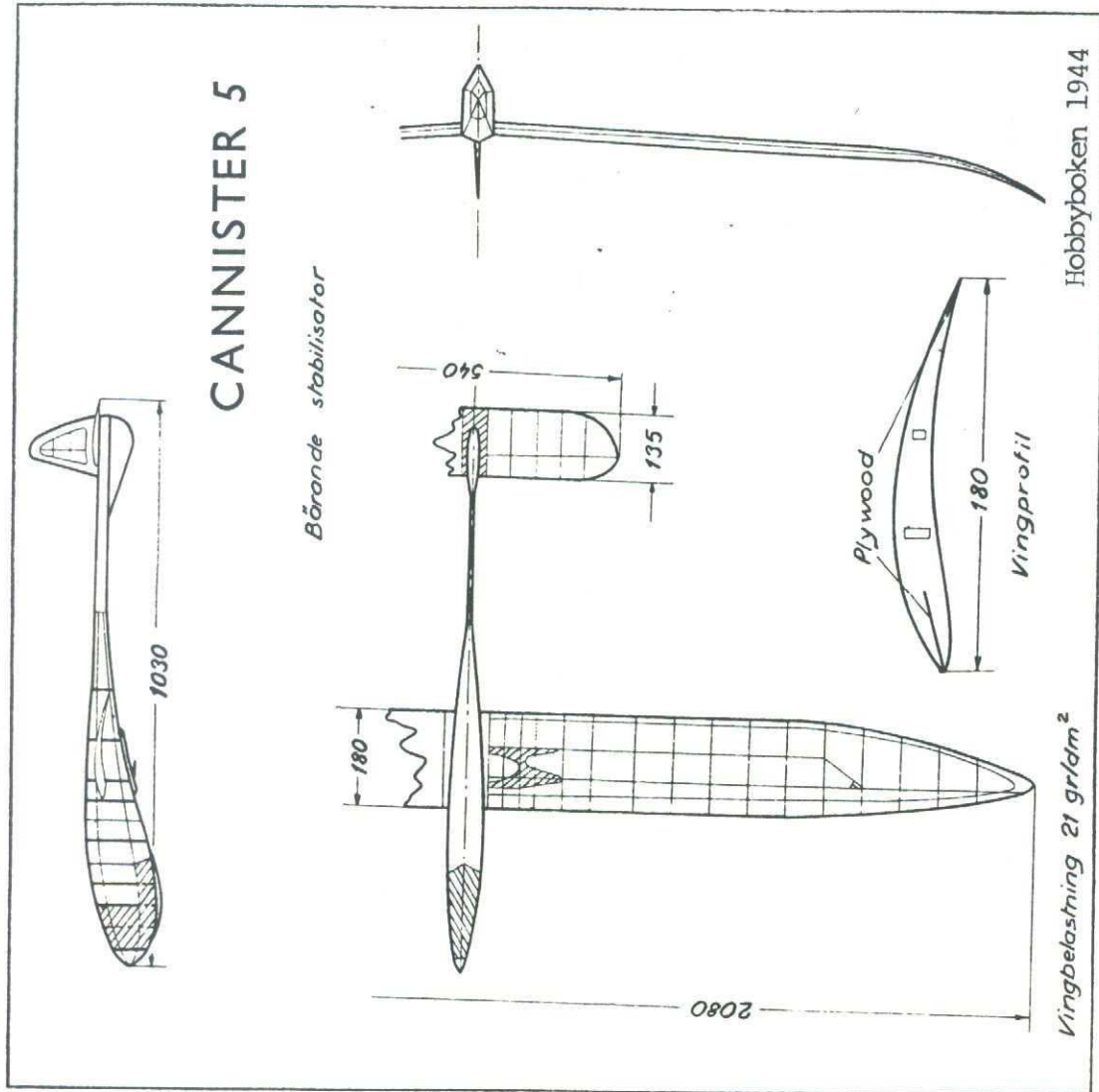
Profil: Göttingen 431



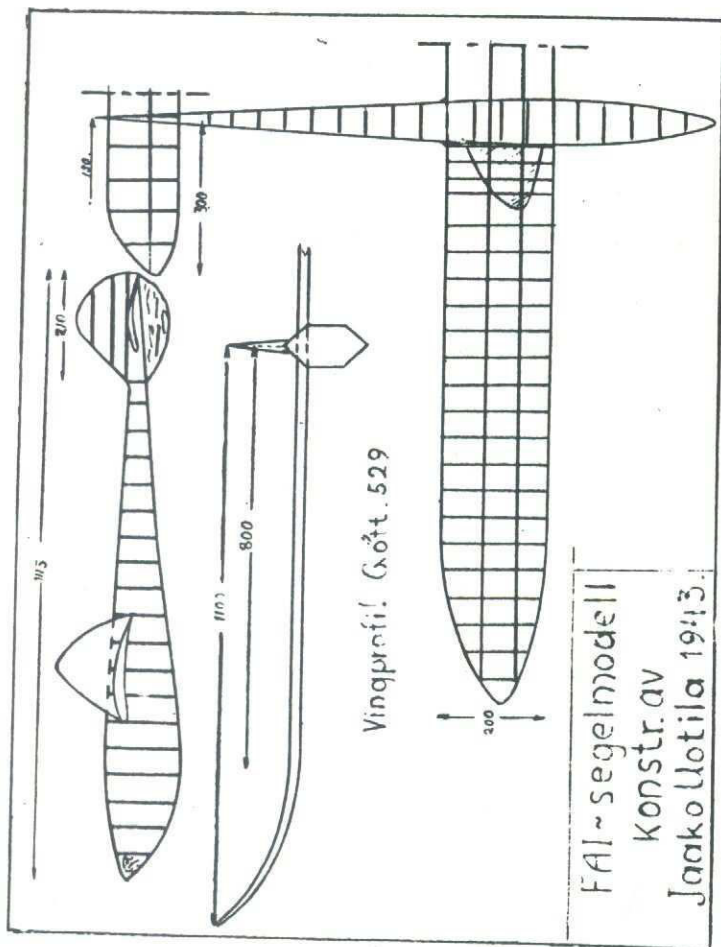
Hobbyboken 1944



"KUFIKUS"
 Segelmodell i klass S 2
 Copyright: "Aero"

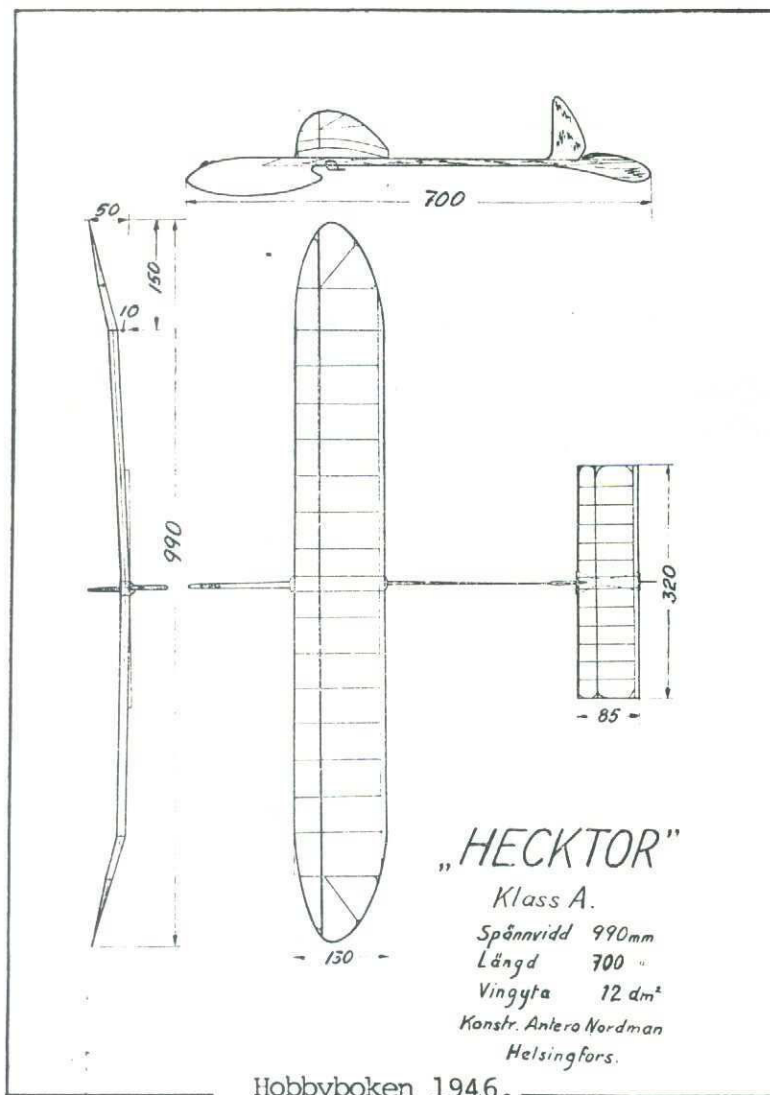


Konstruktör: I. Lounmaa, C-certifikat och segelflyglärare, ordförande i HIPY modellflygklubb, Helsingfors.
Konstruktionsstämke: På grund av erfarenheter med Cannister 1-4 få till stånd en god modell för landskampen Sverige-Finland i september 1943.
Resultat: Modellen har vid tjänlig väderlek visat sig synnerligen god. Startsäkerheten numera perfekt. Modellen har goda »landsstrykar»-egenskaper och rätt stor termikkänslighet.

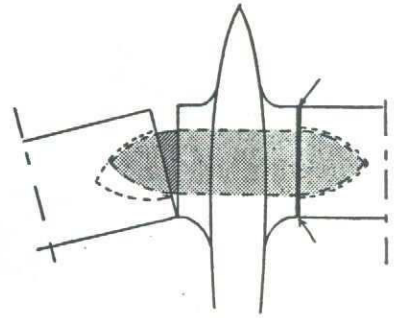


FLYG är här i tillfälle att visa ritningar till ett par finska segelmodeller. Den ena är konstruerad av Jaakko Uotila, som förresten kommer att delta i landskampen i Stockholm. Med denna modell deltog han i jämföringsävlingarna i somras och kom som god tvåa med fin tid. Modellen är inte typisk finsk utan liknar mera den svenska stilen. Karakteristiskt är den för termikflygning lämpade V-formen. Vingen är delbar och konstruktionen består av två på vardera sidan av kroppen belägna skivor, som skjuts in i fickor i vingarna. Detta slags vingfastsättning var mycket utbredd bland finnar. För övrigt var modellens data: Spännvidd 220 cm, längd 111 cm, vingdjup 20 cm, vingyta 42 dm², vikt 800 gram, vingbelastning 19,8 gram/dm².

Flyg nr 19/1943



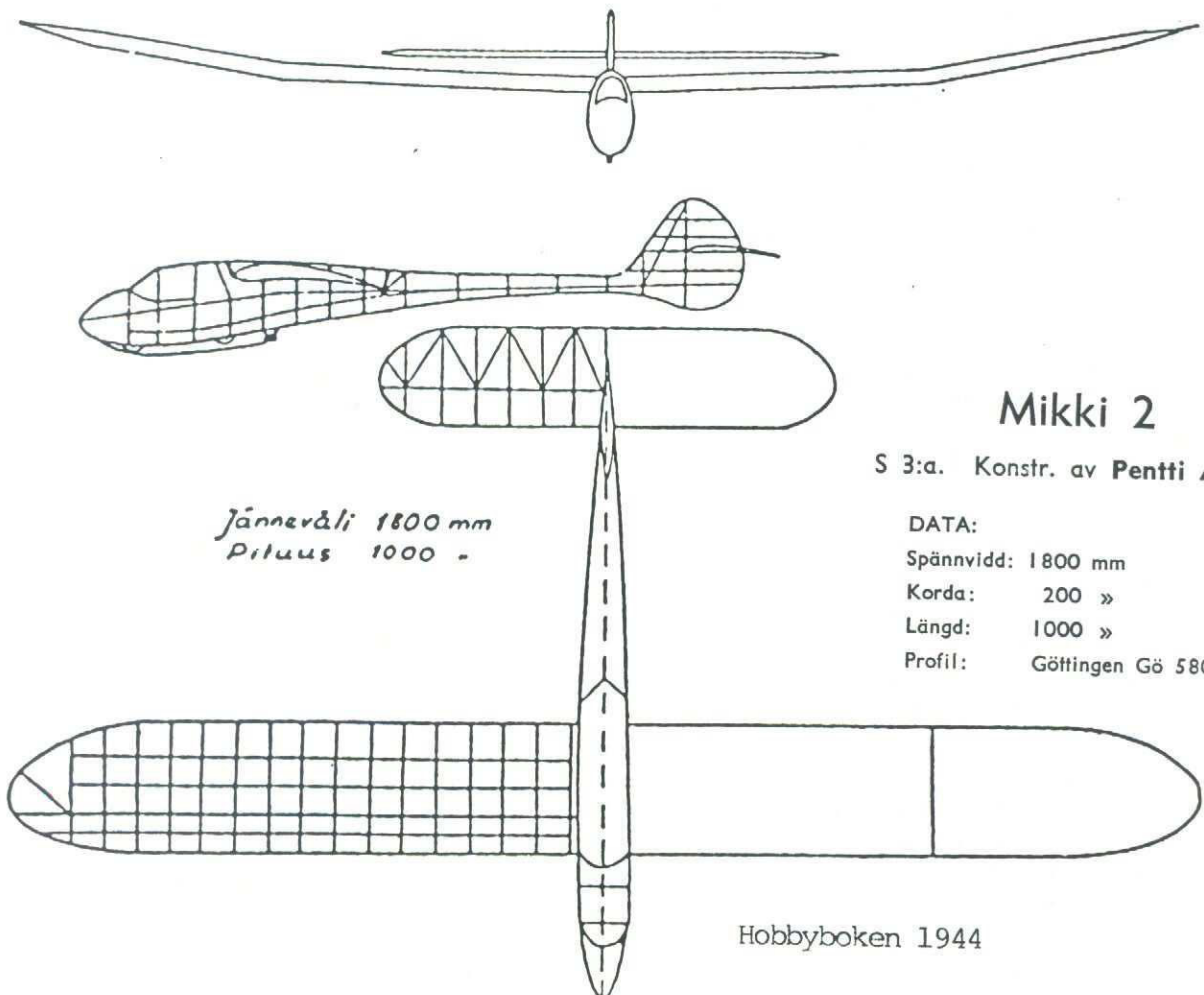
Finsk vingfastsättning

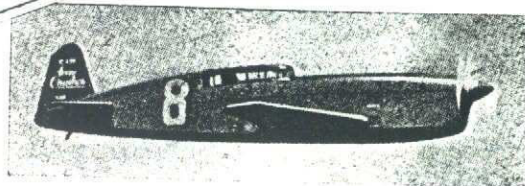


Figuren ovan visar den i Finland mycket populära vingfastsättningen. Den är mycket enkel och tämligen lätt att göra och har många fördelar. Vinghalvorna viker sig lätt och behändigt framåt eller bakåt vid stötar framifrån och bakifrån.

Anordningen består av tjock plywoodskiva (6 mm), som går tvärs genom kroppen och sticker en bit utanför vingstumparna invid kroppen. Dessa yttre bitar stickes in i ett slags fickor i de yttre vinghalvorna. Dessa fickor tillverkas lämpligen av 1 mm plywood, och tapparna göres så, att de passar in rätt trögt i fickorna. Efter en tids användning kanske vingen kommer att glappa, men då limmar man lämpligen på ett lager vanligt papper, och tapparna går åter trögt.

För att få den rätta formen på tapparna och fickorna slår man en cirkel med de punkter, som pilarna å ritningen utmärker, som medelpunkter.



**CAUDRON C 460**

Fransk racermaskin, segrare 1936 i Thomson Trophy tävlingen. Spännvidd 27,2 cm.

210 R Ritning..... pr st. 0:35

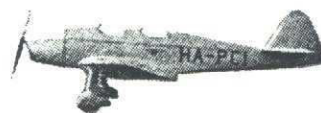
210 M Materialsats » » 1:—

Kom att tänka på en sak, som jag länge "grunnat" på - Det har ingen direkt anknytning till modellflyg men däremot till "oldtimerflyg", då det går ända tillbaks till krigsåren.

Alltså: I min barndomsstad Landskrona fanns, som väl i de flesta kuststäder på den tiden, ett par luftvärnsbatterier, belägna nere vid stranden i anslutning till hamninloppet. I dag står där, ca 50 m från platsen ett tjusigt vattentorn av samma svamptyp som på sin tid väckte sensation i Din hemstad Örebro.

Från omkring 1942-43 fram till krigsslutet, pågick så gott som dagligen (större delen av åren, om jag inte minns fel) något som måste ha varit riktövningar e.d. för nämnda Lv. Med militär punktlighet dök ett civiregistrerat (SE-) flygplan upp vid 15-tiden och utförde vad man milt sagt kan kalla busflygning. Inflygningar och låganfall stup i ett, för det mesta i och under trädtoppshöjd. Som liten flygintresserad skolepåg tyckte man det var otroligt spännande och rusade till fönstret så fort man hörde motorbullret. Utöver Ahrenbergs Junkersmaskin, som på 30-talet besökte stan, hade man ju knappast sett en "flygmaskin" annat än på vykort. Jag menar på nära håll. Och det här var nära - jag lovar. Jag bodde bara ca 800 m från målet.

Det var två olika plan som alternerade - ett blått och ett gult. Det "blåda" var tvåsitsigt, öppet, lågvingat med radmotor. Mycket påminnande om Klemm 35/Sk 15. Fanns det civila sådana? Det andra planet var som sagt gult, oxå lågvingat med radmotor men med kabin och verkade väldigt "modernt" i linjerna.



Klemm KL 35.

Nr A-4. Spännvidd 52 cm.

Vacker sportmaskin, som finnes hos en hel rad flygklubbar i Sverige. Ståtlig modell med eleganta linjer.



Percival "Mew Gull".

Nr A-2. Spännvidd 37,7 cm.

Mycket snabb, modern engelsk sportmaskin som segrat i många tävlingar. Lätt att bygga med rena linjer och intressant strömlinjekupé.

Jag minns att jag med hjälp av diverse flygtidningar och gamla Wentzel- och Vilenkataloger fick det att likna det engelska Percival Mew Gull eller kanske rent av det franska Caudron.

Ja, ja fantasin hade inga gränser. Lite retsamt att jag aldrig lyckats få svar på en så relativt enkel fråga. Privatflygplan ställdes ju ofta till försvarets eller närstående organisationers förfogande för olika uppgifter. Men vem svarade för dessa flygningar och var fanns planen stationerade?

På Bulltofta eller rent av på Ljungbyhed? OK, min fråga är ett s.k. långskott, men någon bör ju veta, åtminstone var man skulle kunna fråga vidare.

Per-A. Norell, Nils Ehrnbergs väg 16
291 46 Kristianstad.

SKATAN TILL FLYGMUSEET

Skatan, vad är det? Jo, i början på 60-talet, (alltså långt innan undertecknad kom till FOA), kom en grupp runt Bengt Kleman på att man för spaningsändamål skulle kunna sätta en kamera i ett radiostyrt modellflygplan och flyga över fiendens grupperingar och sedan efter hemflygningen snabbframkalla filmen. Främst var det artilleriets problem, som var aktuella.

Uppdraget att konstruera ett lämpligt flygplan gick till en specialist, Jesper von Segebaden, som förutom sin dagliga gärning vid Flygtekniska Försöksanstaltens vindtunnel också är välkänd modellflygare. Han levererade totalt 7 "Skator" och flög också planen vid FOAs fältförsök. Projektet "Skatan" var ett genomförbarhetsprov. Vi ville se om idén höll. Allt skulle vara så billigt som möjligt. En "Skata" kostade bara ca 5000 kr inklusive kamera!

Skatans gjorde med sin kraftiga glödstiftsmotor på 1,1 kW ca 100 km/h. Genom att följa planet med en kraftig kikare lyckades vi flyga 2,5 km och fotografera ett mål, som i förväg utvalts på kartan. Bilderna, som snabbframkallades, blev mycket skarpa. Inom 10 minuter efter att bilderna tagits hade vi dem klara för tolkning! Även stereobilder togs.

Skatans radarmålarea visade sig motsvara en större fågels och dess för handeldvapen sårbara delar var mycket små. Ett skott genom vingen gjorde inte så mycket.

För att kunna flyga Skatan autonomt konstruerades, förutom programverk, en enkel höjdhållare baserad på en aneroidbarometer och en kurshållare som byggde på en vanlig Silva-kompass.

Flera olika kameratyper användes. Den tyngsta var en Hasselbladare med 70 bilders magasin.

Försöken med Skatan var lyckade, men visst var man orolig för att nästa försök skulle sluta med en krasch och visst frös man om fingrarna vid vinterförsöken!

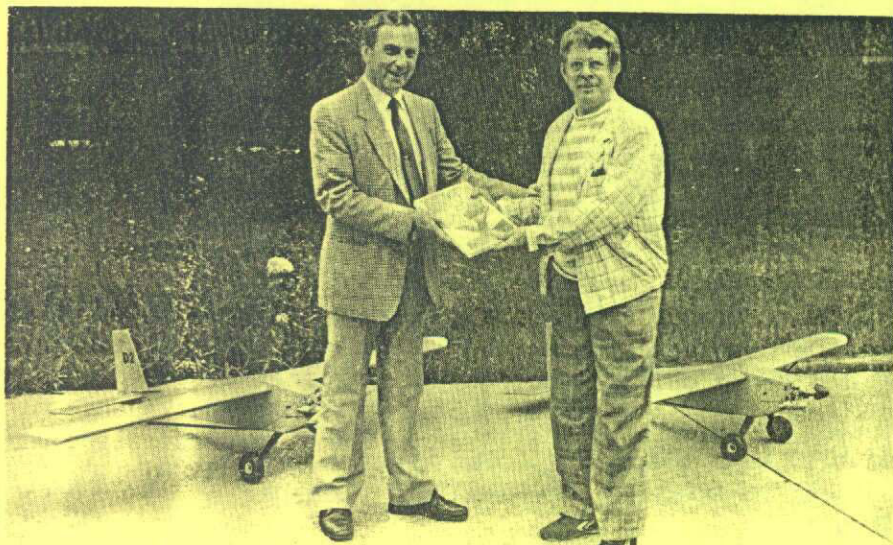
Skatan, som var långt före sin tid, fick viss internationell uppmärksamhet och finns bl a nämnd i JANE'S ALL THE WORLDS AIRCRAFT.

Men det gamla visdomsordet "ingen är profet i sitt eget land" gällde även Skatan, så projektet ledde inte till någon svensk spaningsrobot i miniformat.

Projektet Skatan kan ses som ett exempel på den larmklockefunktion som FOA ska ha. Utvecklingen utomlands visar att vi var på rätt väg.

Tre stycken Skator, som varsamt restaurerats av Lennart Wahlqvist, har under sommaren överlämnats till flygmuseet i Malmslätt till glädje för framtida besökare och förhoppningsvis även god PR för FOA. Tack Lennart!

Mats Gunnerhed, Projektledare



Vår medlem Lennart Wahlqvist överlämnar "Skatorna" till förre museichefen major Axel Carlesson.



Pea-nut skalamodell av "Piper J3 Cub-Clipped wing".
Byggd av Lars Linden.

SKALAMODELLTÄVLING 1989.

På lördagsmorgonen den 26 aug. i samband med "OT-mästerskapet" ska vi försöka flyga med SKALAMODELLER .

Sigurd Isacson har redan anmält sig. De två modeller som du ser här kommer sannolikt att delta, endast kvaddningar kan förhindra detta !

Anmäl Dig till Arne Andersson !



Modellen som ej blev klar i tid för årets "Posttäfling".
"Heinkel He 100", är nu klar och "krigsmålad"! Den har också provflugits !