



OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 3.1989



- **HORST WINKLER**
 - **OT-MÄSTERSKAPEN 1989**
 - **AL CASANO STICK MODEL**
 - M.M...**
-



RED.'S FUNDERINGAR

Årets händelse för oss OT:are är utan tvekan OT-Mästerskapen och det är därför oundvikligt att detta nummer av vårt husorgan domineras av detta evenemang. Förutom red.'s intryck ska vi även få tävlingen skildrad ur arrangörernas synvinkel samt några mycket personliga intryck från tävlingens meste vinnare, Sigurd Isacson.

Arne har ordet på nästa sida, men "...first to something completely different...." (fritt John Cleese):

EN LYCKAD EFTERLYSNING.

Vid OT-DM i Ljungbyhed fick under-tecknad ta del av några gamla foton, som visade medlemmen Ove Larsson i hans ungdoms dagar med en jättestor segelmodell. Fotona var tagna c:a 1937 och Ove tyckte sig minnas att modellen var av tyskt ursprung, men ville gärna få detta bekräftat samt ev. ytterligare detaljer om den.

Med hjälp av tyska OT-sällskapetets hjärntrust Paul Hucke har vi faktiskt lyckats identifiera modellen och vill dela med oss av de uppgifter vi fått. Samtidigt vill vi påminna om möjligheten att på detta sätt hjälpas åt att skaffa upplysningar om äldre modeller och deras ursprung!

Paul Hucke skriver: "Modellen på de tre fotona är ett segelplan, som konstruerats av en herr Kalumenas och har beteckningen Ka-X-2. Konstruktören bodde ursprungligen i Eisenach, men flyttade 1937 till Rhenlandet. I samband med arbete på Flugmotorenwerk Eisenach

Organ för Svenska Modellflygares
Oldtimersällskap.

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

Postgiro 88 66 95 - 6

Svenska Modellflygares Oldtimer
Sällskap, c/o Hans Schmiterlöw.

Medlemsavgift 75:- / år.

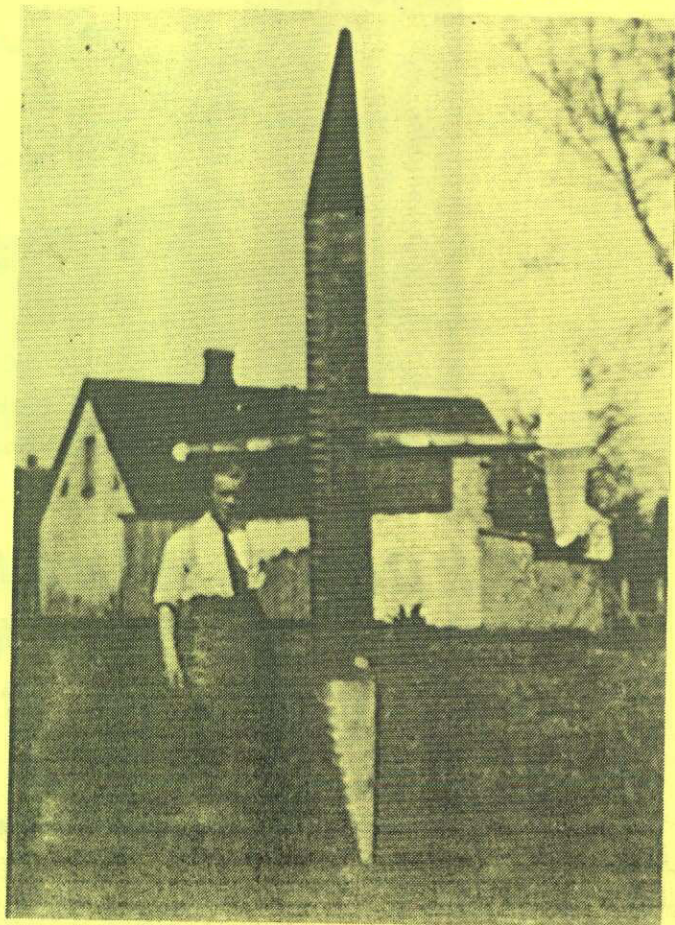
Årgång 18 Nr 3/1989.

Detta nummers red. Sten Persson

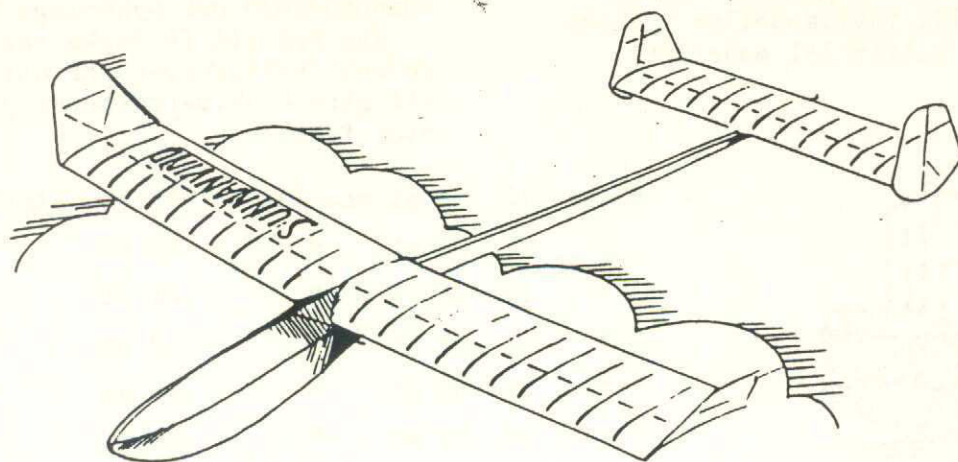
(BMW) åkte han ofta på affärsuppdrag till bl.a. Sverige och Finland. Av okänd anledning kom han till Sverige 1945 och internerades. Enligt uppgift avled han tre år senare."

I en tysk flygtidning från 1938 hittar vi en kort artikel om Kalumenas segelplanskonstruktioner, som betecknades som "speciella", både med tanke på utseende och utförande. Tydligt introducerade han en tidig föregångare till glasfiberplast på sina modeller. Materialet kallades

Forts. på sid.26



SUMMERING



OLDTIMER- MÄSTERSKAPEN i NYKÖPING 26-27 AUGUSTI 1989.

Då jag under vårvintern fick förfrågan från SOL och Halmstadgruppen att anordna årets mästerskap, var jag först lite fundersam till idén; det var ju inte så länge sedan vi haft tävlingen här. Men O.K. - det skulle väl fungera i år också!

När anmälningstiden var slut, så visade det sig att i förhållande till '87 var det cirka 30-35% fler modeller anmälda! Totalt 151 stycken. Våra första gäster kom redan fredag em. På lördagsmorgonen skulle vi flyga skala, men tyvärr blåste det för mycket, så vi fick skjuta på den delen.

Kl. 12 på lördagen var det genomgång (s.k. polsk riksdag) - Lasse Larsson tyckte vi var för snälla då vi lät deltagarna säga hur de ville ha det! Ingvar Claesson och Lennart Zetterström var trafikledning; Ingvar hade väder och en Fokker, som skulle skolflyga efter 16.00. Det var hård nordlig vind, avtagande och risk för regn. Vi enades om 2,5 min max, två starter och 50 m lina. De två perioderna dikterades av att vi endast kunde flyga till 16.00. Klasserna A2, B2, S2 och F. Många fina flygningar, med två bortflygningar som följde i B2. Två st. S2:or satt i tal-larna utanför ankomsthallen!

På söndagsmorgonen ställde vi upp. Vädret var soligt och blåsten hade reducerats till några sek.meter. Idag gällde det klasserna C2, D och S1. Två (2) min. max och 50 m lina och tre starter. Nu visade det sig att det fanns termik; fyra deltagare flög full tid. I klass D flög Sigurd och Anders Håkansson skiljeflygning, en start, som bör gå till historien! Gemensam start, Anders modell far till väders med ett förfärligt kraxande, Sigurds segar sig mera upp. Båda modellerna följer varann ända ner till skogen, där sedan Sigurds "Rimfaxe" drog det längsta strået!

En rolig grej: Wakefield var minsta klassen! F-klassen slog dem med en modell. Det är ju bara 2-3 år sedan vi skulle hjälpa F-klassen på traven - måste vi nu ge Wakefield en morot istället?

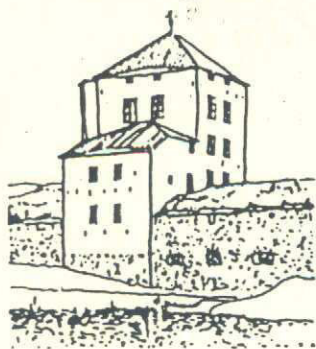
Efter tävlingarnas slut var det skalaflyg. Det är synd att inte denna form av modellflyg har någon spridning i vårt land. SOL och Sten Persson flög med var sin HE-100, Sigurd flög med SE-FYR och en Taylor Cub.

Så följde prisutdelningen. Förstapriserna gick till Skåne, Halmstad och Östersund! Nu är det dags att vi här på ostkusten börjar veva upp snodden några varv till, så att vi hänger med!

Forts. på nästa sida!

Forts. från föreg. sida:

Slutligen lite siffror om tävlingen:
Antal anmälda deltagare var 50 st.
De kom med 144 tävl.modeller + 7 skalamodeller, totalt 151 modeller!



Om någon till äventyrs har funderat på modellen och den andra figuren, som har funnits på nästan alla papper, så är det "Sunnanvind" och Nyköpings Hus!

Jag ber att få tacka samtliga deltagare och funktionärer för att ni hjälpt till att göra Oldtimermästerskapen 1989 till en stor fest!

Klass	A2	18 st	anmälda	15 st	startande
"	B2	24 st	"	20 st	"
"	C2	26 st	"	24 st	"
"	D.	14 st	"	8 st	"
"	S1	32 st	"	26 st	"
"	S2	20 st	"	20 st	"
"	F.	10 st	"	9 st	"

Arne Andersson



Sigurd Isacson och Anders Håkansson besiktigar den förras tilltrasslade "Rimfaxe"-motorer.

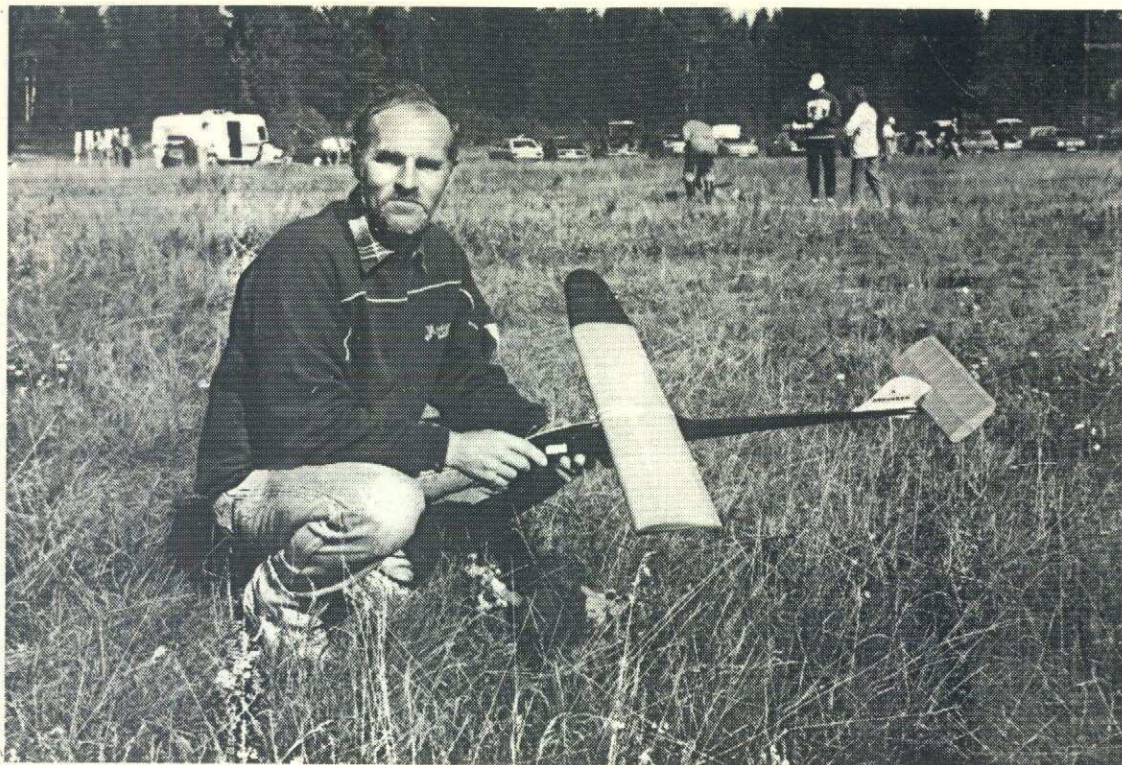
RED.'S SUMMERING AV OLDTIMERMÄSTERSKAPEN 1989.

Med högt ställda förväntningar på sig sedan förra OT-Mästerskapen i Nyköping för två år sedan tog familjen Andersson på sig att arrangera även 1989 års tävling. För dem, som inte var med, kan det sägas redan nu att varken Arne eller hans medhjälpare kom förväntningarna på skam. Trots en

mycket hotande väderprognos och oväntade inskränkningar i utnyttjandet av fältet blev resultatet den största OT-tävlingen hittills.

Ett antal fasta tidtagare och ett snabbt arbetande sekretariat gjorde att flygningarna kunde genomföras i den takt de tävlande själv önskade. Givetvis uppskattades också möjligheten att på stora resultatavlor följa tävlingens gång,

Forts. på sid 7



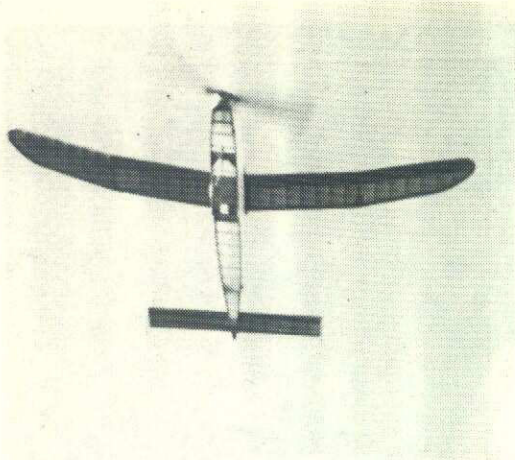
Lasse Larsson kom 4:a i Sl med "Örnungen"



Så här ska en slipsten (förlåt, en gummimotor!!) dras....

Anders Håkansson med hustru och egenhändigt konstruerad Wakefieldmodell "Tusse".





Sven Botström startar "Yankee IV" för en maxflygning.



Vad kan vara mera oldtimer än Mr Landegren himself med "Landegren Special"?!

Gösta Leijon med ovanliga S2:an "Saint" från 1948.



Forts. från sidan 4:

- ett "måste" enligt red.! Vad vi saknade, däremot, var möjligheter till markstart för Wakarna - också ett "måste"!

LÖRDAGENS tävling hade hotat att blåsa bort, men i praktiken var det endast skalamodellerna, som fick stryka på foten. Visst blåste en bying vind, men den var dock hanterlig. Värre var den svåra turbulensen i det skogsbyn, där startfältet placerats, vilken en del löste genom att gå ut på en "förbjuden" del av fältet, andra genom att gå en bra bit ut från skogsbrynet, varvid den disponibla utflygningssträckan dock minskade. En kompromiss, som ibland gav utdelning, ibland ej. Med många bud om hur vi skulle anpassa oss till väder- och fältsituationen enades deltagarna på lördagen om att flyga två perioder med 150 sek. max. Tävlingstiden hade då reducerats till 3 tim p.g.a. Fokker-skolning.

I stora segelklassen flögs som vanligt ett 20-tal modeller och glädjande nog lika många olika konstruktioner - nästan i alla fall. Ingen likriktning här inte! Inte en enda max noterades, men Arne Berglin kom närmast och vann igen! Det var mest stabila, svenska konstruktioner av kända namn, men även en och annan nytillkommen "utlänning", som t.ex. Lasse Larssons "Bernfest 50" och Gösta Leijons färgstarka "Saint 1948".

I A2 vann f.f.g. en stavmodell, men inte vilken nybörjarmodell som helst utan S. Isacsons "TI-39" med uppbyggd vinge och Frog-växel... (se OT 1/89!).

Sigurd härjade även i B2 med sina växlade "Västanvindar". Enda maxen gjorde dock veteranen Tor Wiedling med sin egen "Stratosphere". De flesta små gummikärrorna for illa då de nådde trädtoppshöjd och tumlade friskt om. Robusta konstruktioner som "Tern" gjorde väl ifrån sig och K-J Eiroffs andraplacering var nog den bästa någon gjort med "Tern" i dessa sammanhang - trots en del luftakrobatik även här! Nykomlingar var bl.a. "Postis" och "Lövens" G 1:or, den senare under intrimning.

Rekordmånga (9) F-modeller surrade omkring, en del dock fortfarande under intrimning. Så t.ex. Rolf Asterviks tjusiga "Silverstar", som genom ett

missförstånd ang. tävlingstiden missade andra starten. Färdigtrimmad för sådär 45 år sedan är dock K-E Landegrens tidlöst eleganta dieselmodell, som med sin antika Västeråsdiesel belade tredjeplatsen under dessa ej alltför lättflugna förhållanden. T.o.m. Stens "Jupiter" höll på att bita i gräset då den vräktes in i en looping då den nådde vinden ovanför trädridan. Den vann än en gång AKM:s fina vandringspris tack vare en lång andraflygning, vid vilken den fusade i en tallskog från stor höjd.

SÖNDAGENS tävling genomfördes i betydligt bättre väder och med längre tävlingstid, som tillät tre perioder. "Diskning" hotade nu de flygare, som startade utanför det stipulerade startområdet! I gengäld enades man om 120 sek max till följd av den något kortare utflygningssträckan. Bortsett från att alla flög under samma betingelser erhöll man ett mera samlat startfält, vilket på ett dramatiskt sätt ökade den sociala samvaron och möjligheten att studera medtävlarnas modeller och flygningar!

Sl:orna nästan förmörknade skyn - över 70 officiella flygningar gjordes, en god del av dem med Sigurd Isacson-konstruktioner. Det var också en sådan som vann med "full pott", men inte Sigurds egen "Sunnanvind" utan Sten Perssons.

Nästan lika många C2:or flögs - nytt rekord i klassen! Förklaringen får man i resultatlistan, där "Cirrus" återkommer 9 ggr - en effekt av Gärdet-träffen tidigare i år! Överst på listan hittar vi Landegrens krax-kärror i händerna på såväl konstruktören som Anders Håkansson - en oslagbar kombination! Sofia Wivarsson har fått fason på sin "Casano 40" (se separat artikel!) och en modell, som också börjar synas längre upp i resultatlistorna är "Hugin".

Wakefieldmodellerna nästan lyste med sin frånvaro - endast fem gjorde sina tre starter. Kända namn som Lennart Hansson, Einar Håkansson och Bertil Dahlqvist saknades - den sistnämnde p.g.a. av att han glömt stabbarna till sina bägge Ellilä-modeller.... De som flög gjorde det desto bättre, vilket bl.a. resulterade i den första fly-off:en sedan vi började OT-tävla. Den spännande uppgörelsen mellan Anders och Sigurd är skildrad på annat håll, bl.a. av Sigurd själv. Lennart Flodström dök upp med en färsk "Joseph", som efter några få trimningsstarter visade vad den duger till genom att belägga fjärdeplatsen.

Forts. på nästa sid!

Sven Botström försökte tappert introducera några av de potenta amerikanska konstruktioner, som Kalle Sundstedt efterlyste i OLDTIMER 3/87 för att "få fart på Wakefieldflygandet" inom OT-rörelsen. Att åtminstone "Yankee IV" kan slå de flesta icke-krax-modeller vet vi från USA och England, men att utnyttja dess potential till fullo kanske inte är så lätt.

Någon regelrätt skalatävling hölls p.g.a. lördagsvädret ej, men fina flygningar utfördes på söndag e.m. med bl.a. Sigurds växelförsedda "SE-FYR" och "Taylor E-2" samt S-0.Ls och Stens gröna Heinklar, som bl.a. formationsflög! Några gummimotor- och CO₂-drivna skalamodeller av Peanut-storlek gjorde även förbluffande realistiska flygningar i den fortfarande något oroliga luften och, förhoppningsvis, blev tillräckligt många inspirerade för att vi nästa år ska kunna ha en riktig skalatävling i anslutning till OT-tävlingen!

I strålande väder hölls prisutdelning och tacktal till arrangörer och funktionärer för ett mycket väl utfört arbete. Vi vet att Arne & Co. vill "vila" nästa år, men med så här lyckade arrangemang bakom sig riskerar han att snart utsätts för nya påtryckningar för att låta oss komma till Nyköping igen...!

Sten P.



Han som gjorde't : arrangör Arne Andersson, här med sin smäckra Sl:a "Klux" i gult och rött. Ritning till denna kan beställas hos Arne!



Helt i stil med övriga arrangemang kring OT-Mästerskapen blev även SMOS:s årsmöte en succé. I sober miljö i gamla F ll:s officersmäss diskuterades verksamheten*kring ett bord med ovanstående inspirationsmaterial!

* se protokoll å sid. 20!

- Tre glada Sl - flygare



Lennart Flodström laddar "Joseph" →

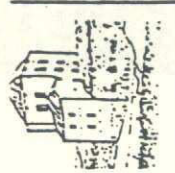


Ingvar Claesson med sin "Korda"

En av många "Cirrus" i C2, här Sven-Olovs →



RESULTATLISTA OLDTIMER- MÄSTERSKAPEN i NYKÖPING 1989



Klass SI

Den 27/8 1989

Föringsnr.		Klass SI					Föringsnr.		Anm.			
Namn	1 per.	2 per.	3 per.	Sammanl. tid	Plac.	Namn	1 per.	2 per.	3 per.	Sammanl. tid	Plac.	Anm.
Sten Persson	120	120	120	360	1	Sunnanvind	120	120	120	360	1	
Arne Berglin	120	120	86	326	2	Flugan	120	120	86	326	2	
Sven Östlund	97	79	120	296	3	Hector	97	79	120	296	3	
Lasse Larsson	120	91	84	295	4	Örnungen	120	91	84	295	4	
Sigurd Isacson	120	83	69	272	5	Sunnanvind 2	120	83	69	272	5	
Staffan Leijon	120	23	103	246	6	Ilgarn 11	120	23	103	246	6	
Sigurd Isacson	83	57	86	226	7	Sunnanvind 1	83	57	86	226	7	
C J Eiroff	32	115	61	208	8	Scrappy	32	115	61	208	8	
N O Gustavsson	83	55	66	204	9	Alex	83	55	66	204	9	
Bengt Andersson	90	41	14	173	10	Sunnanvind	90	41	14	173	10	
Ove Larsson	43	81	39	163	11	Sunnanvind	43	81	39	163	11	
Örjan Gahn	46	75	40	161	12	Pin Up	46	75	40	161	12	
Arne Andersson	56	31	72	159	13	Reynold V	56	31	72	159	13	
Helge Wannberg	54	51	53	158	14	HEWA-3	54	51	53	158	14	
Rolf Holm	52	55	51	158	14		52	55	51	158	14	
Bengt Andersson	39	32	56	127	16	Sappo	39	32	56	127	16	
Kurt Sandberg	86	28	28	114	17	HW-43	86	28	28	114	17	Röd
Kent Josefsson	45	28	28	101	18	Sunnanvind	45	28	28	101	18	
Arne Andersson	21	32	27	80	19	KLUX	21	32	27	80	19	
Ove Larsson	26	28	19	73	20	Scrappy	26	28	19	73	20	
Gösta Leijon	23	23	27	73	20	Weathers Glider	23	23	27	73	20	
Helge Wannberg	24	24	18	66	22	HEWA Zlg Zög	24	24	18	66	22	
R O Rudolfsson	18	4	4	26	23	Tigern 11	18	4	4	26	23	
Gunnar Wivardsson	19			19	24	Spiggen 5	19			19	24	
Sofia Wivardsson	5			5	25	Bums	5			5	25	
Martin Ulaussen	2			2	26	Rödluvan	2			2	26	

Klass S2

Föringsnr.

Namn	1 per.	2 per.	3 per.	Sammanl. tid	Plac.	Anm.
Arne Berglin	106	146		252	1	Skyway
Lasse Larsson	87	137		224	2	Balder 44
Ingvar Claesson	78	126		204	3	Talfun
Ove Larsson	48	141		189	4	Talfun
Rolf Jönsson	71	85		156	5	Baby
Arne Berglin	88	66		154	6	Master
Kurt Sandberg	77	75		152	7	KS-47
N O Gustavsson	67	68		135	8	Oden
Bengt Andersson	50	81		131	9	Kongor
Sven Östlund	126			126	10	Motor 20
C J Eiroff	78	45		123	11	Super Scout
Kurt Sandberg	64	57		121	12	Scape
Örjan Gahn	55	62		117	13	Myggen
Lasse Larsson	102			102	14	Bernfest 50
Gösta Leijon	52	47		99	15	Saint 1948
Rolf Holm	34	64		98	16	Diamond
Sven Rågwall	36	50		86	17	Ögenus
Ove Larsson	31	42		73	18	Termik
Ingvar Claesson	40			40	19	Billy Boy
Rolf Jönsson	2			2	20	Hast

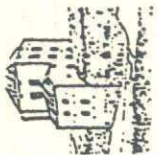
Klass D

Föringsnr.

Namn	1 per.	2 per.	3 per.	Sammanl. tid	Plac.	Anm.
Sigurd Isacson	120	120	120	360	1	Skiljerl. 158
Anders Håkanson	120	120	120	360	2	Skiljerl. 153
Anders Håkanson	92	120	120	332	3	
Lennart Flodström	54	113	120	287	4	
Sven Botström	87	120	77	279	5	
Ingvar Claesson		40	26	66	6	
K E Landegren	28			28	7	
Sven Botström	12			12	8	



RESULTATLISTA
OLDTIMER-
MÄSTERSKAPEN
i NYKÖPING 1989



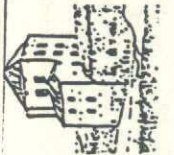
Klass B2

Den 26 / 8 / 19. 89

18-lagsspel.

Plac.	Ann.	Sammanl. tid	3 per.	2 per.	1 per.	Flott	Plac.	Ann.
1		275		144	31	Västervind I	1	
2		197		94	103	Tern	2	
3		186		126	60	Baby	3	
4		177		82	95	Västervind	4	
5		165		72	93	Postis G1	5	
6	Gul	150			150	Stratosphere	6	
7		144		95	49	Ilp. Ipp.	7	
8		140		61	79	Glan	8	
9		103		41	62	Stratosphere	9	
10		102		47	60	Torn	10	
11		90		52	30	Tern	11	
11		90			90	Landegren	11	
13		71		57	14	Kungeören	13	
14		60		20	40	Tern	14	
15		55		24	31	Torpdep	15	
16		53		25	28	Svealan 38	16	
17		48		43	5	Tern	17	
18	Röd	41			41	Stratosphere	18	
19		38		18	19	Voio	19	
20		32			32	Västervind I	20	

RESULTATLISTA
OLDTIMER-
MÄSTERSKAPEN
i NYKÖPING 1989



Klass C2

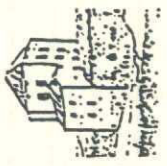
Den 27 / 8 / 19. 89

18-lagsspel.

Plac.	Ann.	Sammanl. tid	3 per.	2 per.	1 per.	Flott	Plac.	Ann.
1		360	120	120	120	Landegren	1	
2		317	95	120	107	Landegren Sp.	2	
3		315	120	120	75	Leban	3	
4		293	101	117	75	Hugin	4	
5		266	108	58	100	Cassano 40	5	
6		236	60	80	96	Cirrus	6	
7		222	120	57	45	Cirrus	7	
8		208	103	39	66	Hugin	8	
9		178	27	102	49	Gledan	9	
10		164		66	98	Cirrus	10	
11		158	59	63	36	Daniel Savano	11	
12	Grå	142	44	40	58	Cirrus	12	
13		127	61	27	39	Cirrus	13	
13		127	4	65	58	prim	13	
15		114	34	32	48	Cirrus	15	
16		101	8	52	41	Leban	16	
17		85	44	7	34	K J Qvarfordt	17	
18		63	26	4	33	Leban	18	
19	Röd.	62	39	7	16	Cirrus	19	
20		44			44	Cirrus	20	
21		37	6	7	24	Leban	21	
22		34			34	Cirrus	22	
23		14			14	Leban	23	
24		4			4	Hermes 50	24	



RESULTATLISTA
OLDTIMER-
MÄSTERSKAPEN
i NYKÖPING 1989



Klass A2

Den 26 / 8 19. 89

18-högsktr.

Plac.	Sammanl. tid	3 per.	2 per.	1 per.	1 form	Plac.	Anm.
1	187		110	77	11-39 LEN	1	
2	111		50	53	Trim 11	2	
3	94		47	47	Trim 11	3	
4	93		46	93	Trim 11	4	
4	93		46	47	Trim 11	4	
6	91		50	33	Wolo Duplex	6	
7	84		61	23	Trim 11	7	
8	77		41	36	Trim 11	8	
9	70		41	29	Roggentin	9	
10	63		15	48	Sparvhöken	10	
11	61		34	27	Trumf	11	
12	56		31	25	Trim 11	12	
13	42		24	18	F18	13	
14	27		2	25	Trim 11	14	
18	19			19	11-39 LEN	18	

Klass F

Plac.	Sammanl. tid	3 per.	2 per.	1 per.	1 form	Plac.	Anm.
1	208		150	58	Jupiter	1	
2	169		150	19	Slicker Mite	2	
3	118		40	70	Landgren	3	
4	109		67	42	Flyg 44	4	
5	83		47	36	SIL-3 1943	5	
6	77		56	21	Lolita 11	6	
7	56		52	4	HI-fly	7	
8	36			36	Silver Star	8	
9	10			10	Bandit 48	9	



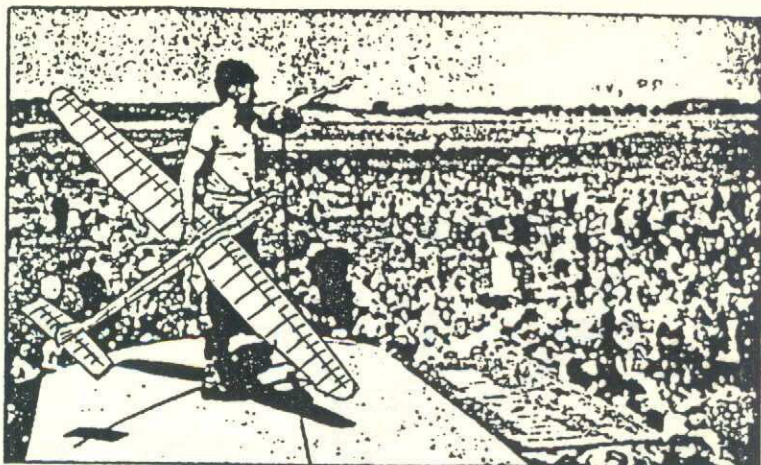
Övan: John Hagedal med "Cirrus" och "Gladan"
Under: Arne Berglin med "Flugan", 2:a i Sl.

Horst Winkler -en pionjär

I modellflygets historia hittar vi många utövare, som gjort många mer eller mindre betydande pionjärinsatser. Tyskland har haft sin bekrädda del av pionjärer, som blivit kända långt utanför landets gränser. En av dessa är Horst Winkler.

För den äldre generationen modellbyggare är hans namn säkert mest förknippat med de även i Sverige välkända segelkonstruktionerna "Der Grosse Winkler" och "Winkler Jr." men i Tyskland talar man också om hans insatser som lågfartsaerodynamiker, utvecklare av flygande vingar, uppfinnare av högststartsmetoden för modellsegelplan samt, inte minst, hans pedagogiska insatser som modellflyginstruktör och författare till kursböcker i modellflyg. Bland de senare är säkert "Handbuch des Flugmodellbaues" den mest kända. Första upplagan från 1935 med 172 sid och 155 illustrationer växte till en 4:e upplaga 1944 med 211 sid och 179 ill. Där finner vi bl.a. de berömda skisserna på högststartsteknik, ett klagörande av hur termik uppstår samt även ett tidigt alternativ till dagens "sprängrör" för gummikärror.

Redan 1931 hade H. Winkler på uppdrag av tyska "Luftfahrt-Verband E.V." skrivit boken "Das Hochleistungssegelflugmodell". Avsedd för utbildning inom klubbarna innehöll boken, förutom ett teoriavsnitt, utförlig bygganvisning till första versionen av "Der Grosse Winkler". Den var vid den tiden odöpt och ritning i skala 1:2,5 på två ark bifogades boken. I ytterligare förminskad skala återges denna klassiker på



Horst WINKLER hålt auf einer Wanderflugschau einen Vortrag, 1935

följande sidor. ("Winkler Junior" har redan presenterats i OT 2/88).

Modellflygundervisning påbjöds i de tyska skolorna 1934 och då den 1937 fått fastare former och organisation inom "NS-Fliegerkorps" (del av Hitler-Jugend) skrev H. Winkler "Flugmodell für Unterrichtszwecke", d.v.s. "Modellflygplan för undervisningsändamål". Till den lilla boken hör en ritning till en enkel 80 cm segelmodell. Nämnas bör här att ritning till såväl "Der Grosse Winkler" som till de flesta andra

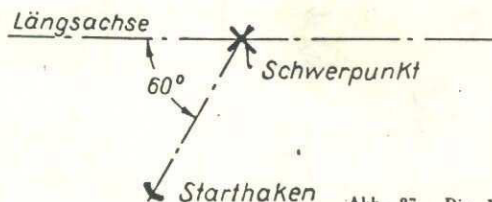


Abb. 87. Die Verbindungslinie zwischen Starthaken und Schwerpunkt steht in einem Winkel von 60° zur Längsachse.

tyska OT-modeller finns att köpa från den tyska ritningsbanken, liksom även nytryck av gamla tyska modellflygböcker.

I ett nummer av "Der Flugmodellbau" från 1954 har vi hittat en artikel av modellflygförfattaren Alfried Gymnich om just Horst Winkler. Den återges här nedan, fritt översatt:

"...Då vi i början på året nåddes av nyheten att Horst Winkler, till följd av en bagatellartad skada, avlidit i Buenos Aires, trodde vi det knappast. Tyvärr skulle den tråkiga nyheten visa sig vara riktig, även om närmare uppgifter om hans bortgång just då inte gick att få.

Horst Winkler föddes den 12/2 1909 i Berlin. Första kontakten med modellflyg fick han 1922. Av en ren tillfällighet blev han vittne till en start med en segelmodell och det starka intryck, som denna upplevelse lämnade, blev avgörande

Forts. på sid. 17!

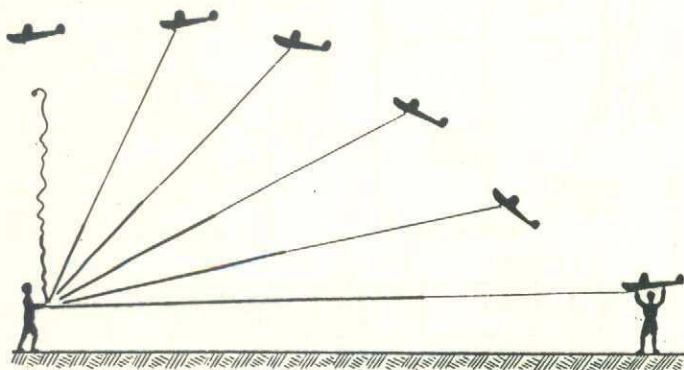
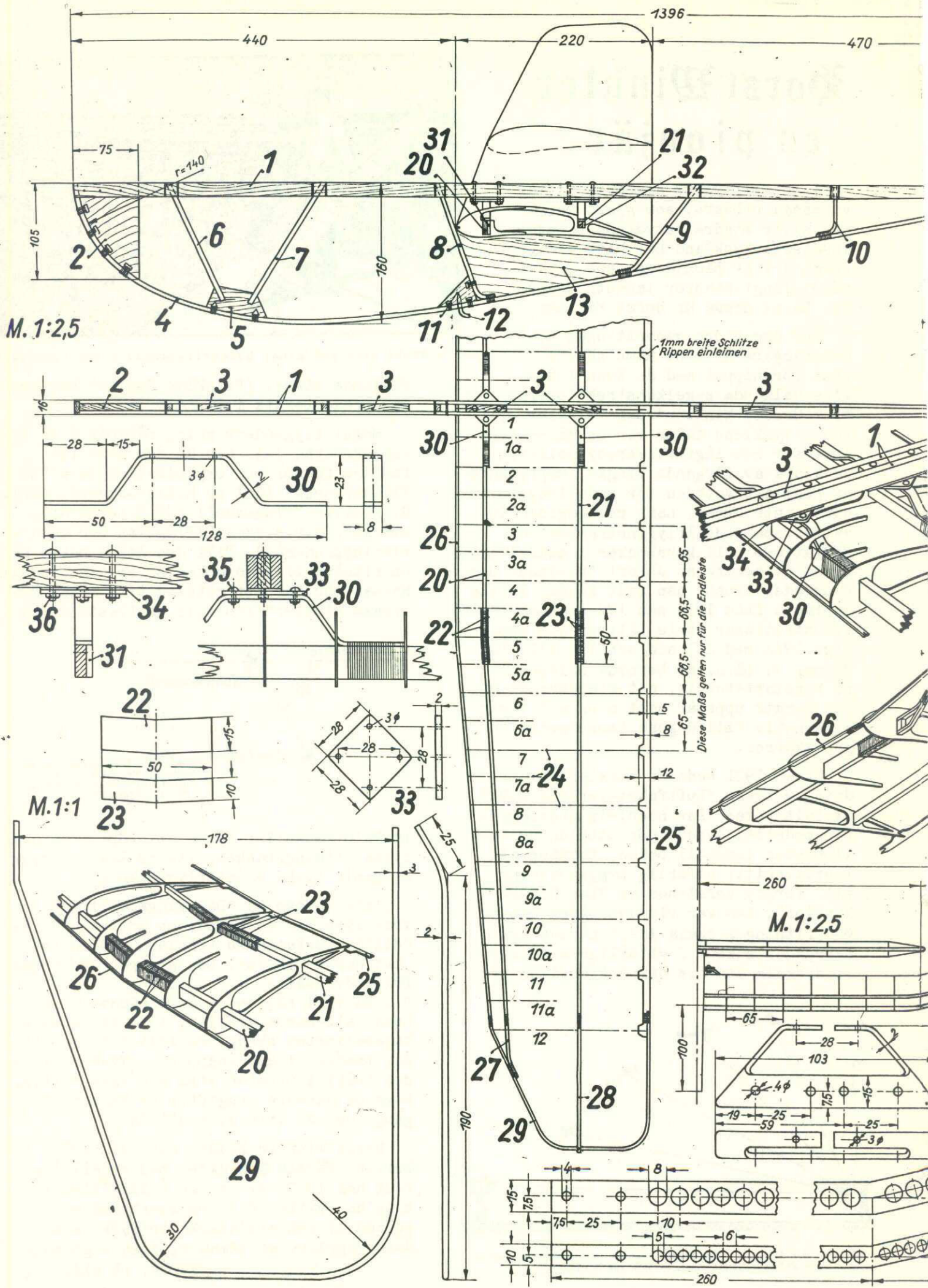
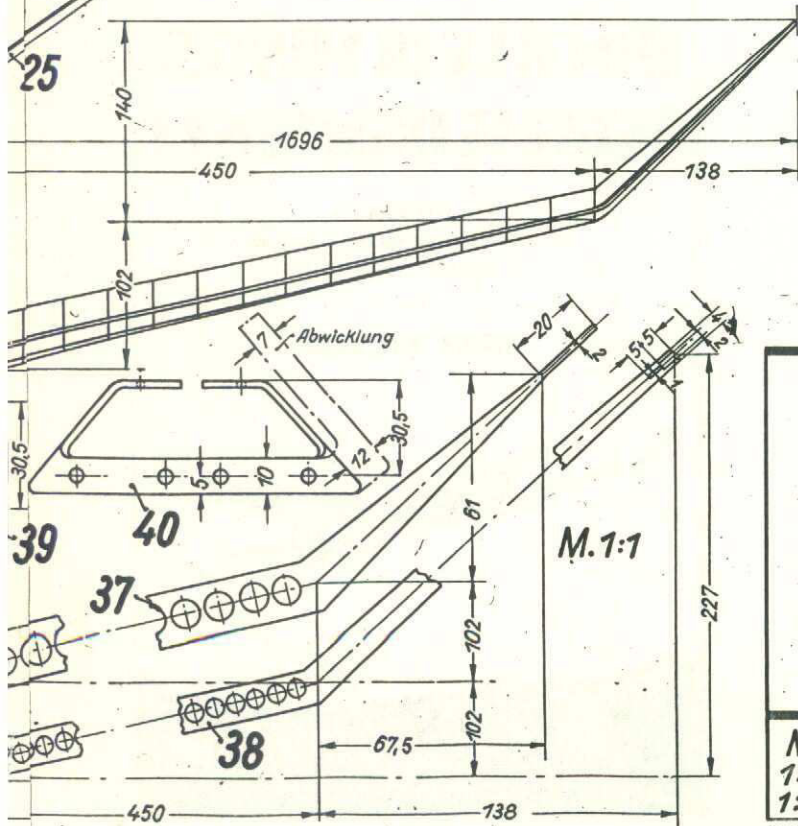
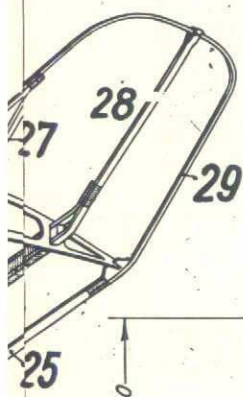
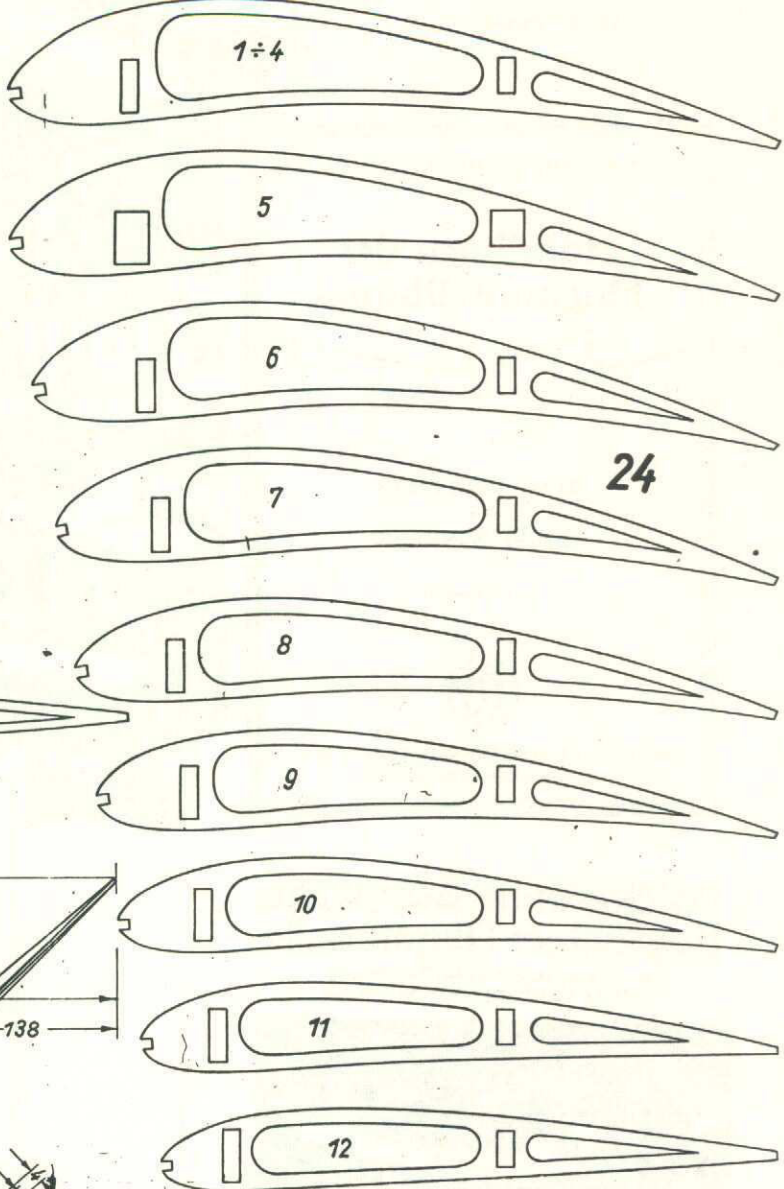
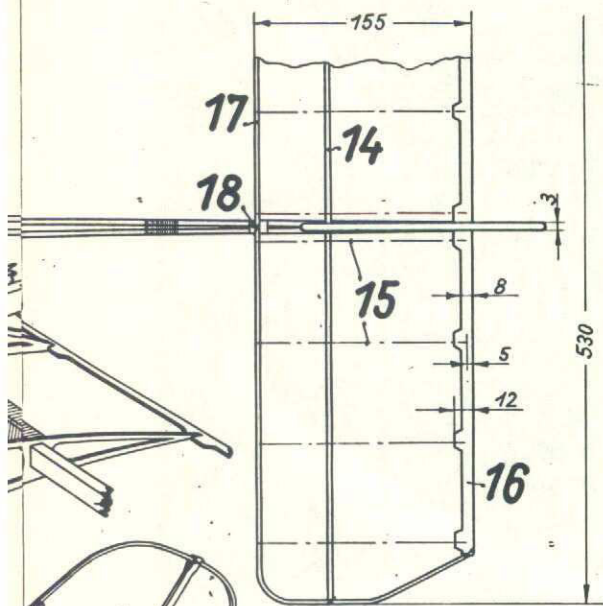
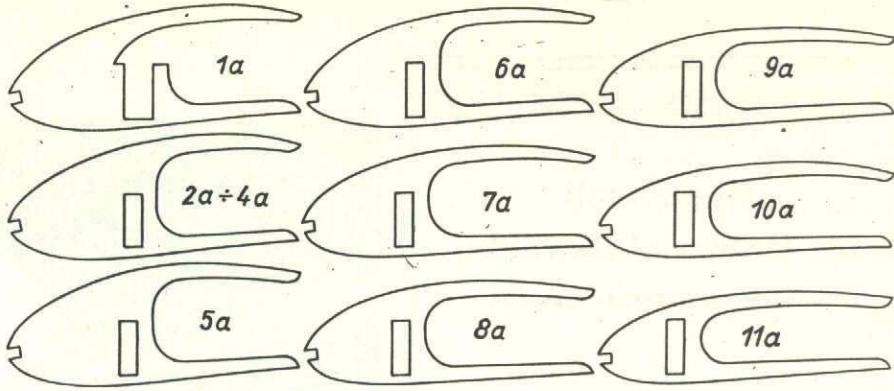
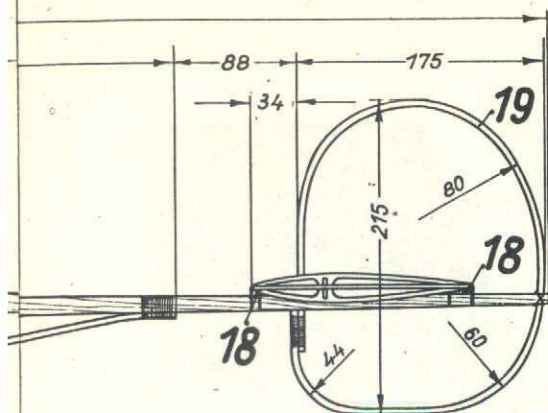


Abb. 89. Der Hochstart. Das Startseil besteht im ungedehnten Zustand zu 25% aus Gummischnur, zu 75% aus Drachenschur.





WERKSTOFFE FÜR FLUGMODELLE

- Hiernachstehende Firmen:**
- Arnsberg (Westf.): Wilhelm Althaus Jun., Metall- und Holzwaren, Werkstoffe für Flugmodelle, Arnsberg (Westf.), Bahnhofstraße 92, Berlin
 - B. Bufe, Flugmodellwerkstatt, Berlin SW 20, Potsdamer Straße 116, Fernsprecher: B 2 Lötzen 3181
 - G. Tiesch, Flugmodellwerkstoffe, Berlin SW 61, Hagelberger Str. 22, Fernsprecher: F 6 Borsdorf 3306
 - Richard Müller-Wal, Werkzeug- u. Werkstoffe für den Flugmodellbau, Braunschweig, Schinkelstr. 15, Fernspr.: 1847
 - Bremen: Bernhard Böhling, Bremen, Angerstraße 31, Fernsprecher: D 24 074
 - Düsseldorf: Hans Witzel, Flugzeugmodell-Modellbau-Werkstoffe, Duisburg, Sonnensall 54, Fernsprecher: 21 824
 - Hamburg: Hans u. H. Schilling, Segelflugzeug- und Flugmodellbedarf, Freiburg i. Br., Friedländerstraße 5, Fernsprecher: 2380
 - Hamburg: Hans u. Schmidt, G. m. b. H., Flugmodell-Werkstoffe, Hamburg 22, Wagnerstraße 10
 - Hannover: Kurt Böhler, Flugmodellbau (Begr. 1906), Hans u. M., Postfach 2
 - Kiel: Ernst und Unzer, Leinwand-Vertrieb, Königshagen (Pr.), Paradeplatz 8
 - Krefeld: Richard Wacker, Flugmodell-Pläne, Werkstoffe, Werkzeuge, Krefeld, Dionysiusplatz 16, Fernsprecher: 25 822
 - Leipzig: Ober-Ing. R. Meyer, V. B. L., Werkstoffe und Werkzeuge für den Flugmodellbau, Leipzig H 22, Matthei Straße 22, Fernsprecher: 61 990
 - Leipzig: Paul Kühn, Flugmodellbau-Werkstoffe, Leipzig, Petersstraße 24
 - Münster: Westdeutscher Segelflugzeugbau- und Bedarf, V. Ehrenbeck & Co., Münster-Eifel bei Gündel
 - Münster: Kurt Hübner, Segelflugmodellbau- und Baustoffmaterial, Münster (Platz), Post-Linienverkehr
 - Stettin: Hugo Wagner, Flugmodell, Werkstoffe und Werkzeuge und Fachliteratur, Neumarkt (Stettin)-Scherbitzberg, Fernsprecher: 3006
 - Wien: Robert Löbmann, Flugmodelle und Baustoffe, Wien 11, Adon-Kraft-Strasse 7

M. 1:1 1:25 Das Hochleistungs-Segelflugmodell
Der große Winkler
 von Horst Winkler

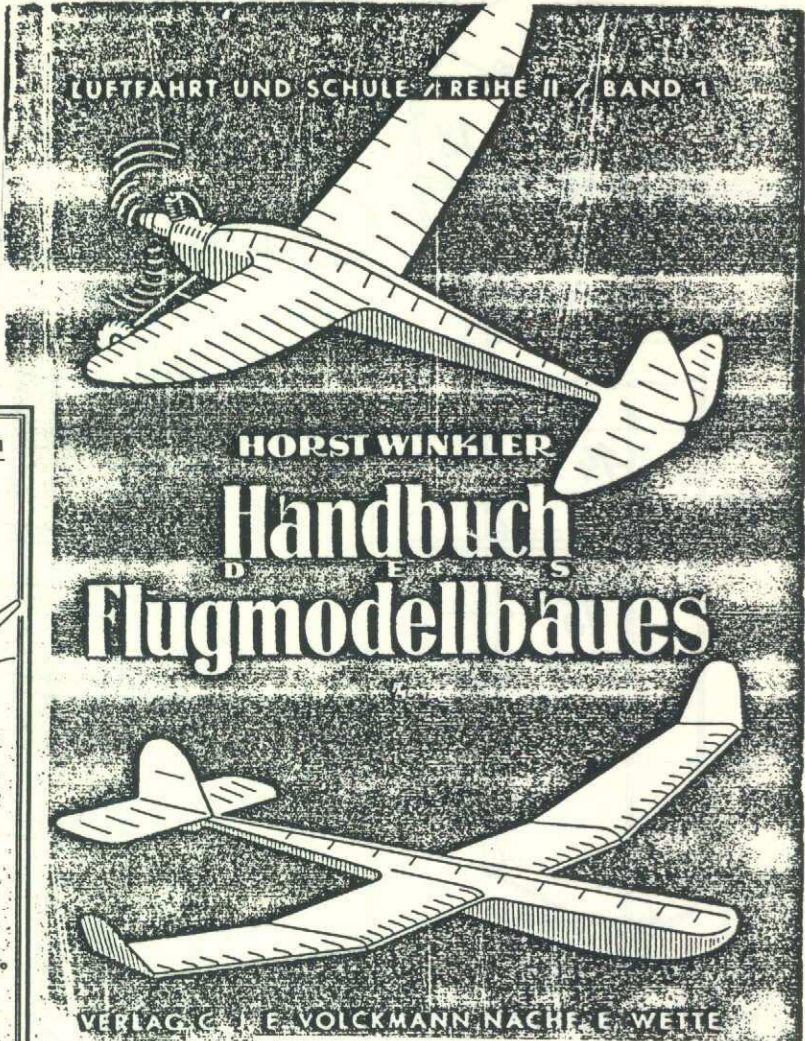
Verantwortlicher Anzeigenleiter: Kurt Hübner, Berlin-Dortheimberg 2, Auftr. 6900, W. Ges. d. 2187.

LUFTFAHRT UND SCHULE / REIHE II / BAND 2

Flugmodell für Unterrichtszwecke

Herstellung und methodische Anwendung

von
Horst Winkler



LUFTFAHRT UND SCHULE / REIHE II / BAND 1

Handbuch des Flugmodellbaues

Theorie und Praxis

Von
HORST WINKLER

Mit 155 Abbildungen

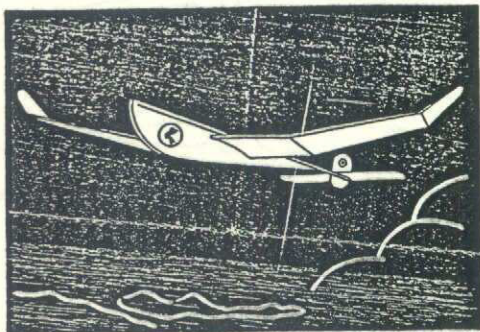


VERLAG C. I. E. VOLCKMANN NACHF. G. M. B. H.
BERLIN-CHARLOTTENBURG 2

VERLA

Volckmanns Baupläne flugfähiger Flugmodelle

herausgegeben im Auftrage des
Deutschen Luftsport-Verbandes e.V.



12. BAUPLAN: DAS HOCHLEISTUNGS- SEGELFLUGMODELL DER GROSSE WINKLER

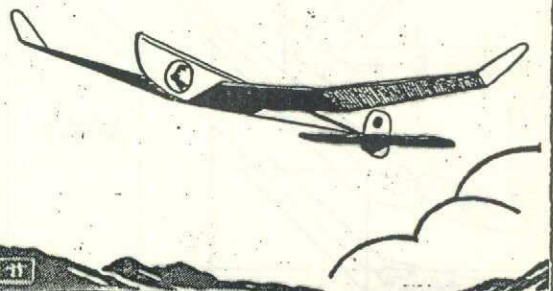
VON HORST WINKLER

VERLAG C. I. E. VOLCKMANN NACHF. E. WETTE BERLIN-CHARLOTTENBURG 2

DAS HOCHLEISTUNGS- SEGELFLUGMODELL

IM AUFTRAGE
DES JUGENDAUSSCHUSSES DES DEUTSCHEN
LUFTFAHRT-VERBANDES E. V.

VON
HORST WINKLER



C. I. E. VOLCKMANN NACHF.
G. M. B. H.
BERLIN-CHARLOTTENBURG 2

Forts. från sid. 13: Horst Winkler

..för resten av hans liv. Han kom hem, full av entusiasm, och förvandlade omgående delar av den något omoderna lägenheten till en verkstad, där han efter eget sinne gav sig i kast med modellbygge. Motgångar och besvikelser lät inte vänta på sig, men han tappade inte modet i första taget.

Horst blev så småningom medlem i segel- och modellflygklubben Lilienthal och utnyttjade där varje tillfälle att öka sitt kunnande och skaffa sig praktiska erfarenheter. Och så, år 1930, kom belöningen. Med sin "Grosser Winkler" blev han segrare i den stora Rhönsegelmodelltävlingen och vann vandringspriset samt en motorcertifikatutbildning!

Denna framgång var ingen slump, utan resultatet av ett systematiskt utvecklingsarbete. Han hade banat nya vägar genom att medvetet ta avstånd från den då brukliga metoden att använda "riktiga" flygplan som förebilder. Sålunda utvecklades ett mo-

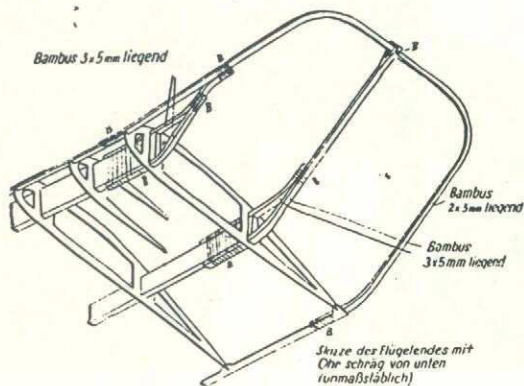


Abb. 95. Bauweise der aus Bambusleisten bestehenden Ohren.

Tidstypiskt hantverk av bambu, björntråd och kall-lim...

dellflygplan med platt kropp och väl fördelade sidoytor samt vingar med "ör-on". Ypperlig längs- och tvärstabilitet var utmärkande drag hos hans modell och gjorde den speciellt ägnad för hangflygning. Sedan det berömda Verlag Volchmanns efterföljare utgivit ritningen till "Der Grosse Winkler" byggdes oräkneliga exemplar i hela Europa och ända fram till 1947 visade denna konstruktion sin överlägsenhet genom att placera sig i tävlingssammanhang.

Ännu mera känd blev "Winkler Junior", en enklare nybörjarmodell, samt de av H. Winkler skrivna läroböckerna i modellflyg. Dessa åskådliggjorde på ett begripligt sätt den teoretiska grunden för modellflygandet och utkom på samma förlag. Naturligtvis har den tekniska utvecklingen för länge sedan fört oss vidare, men oförändrad är än idag den av honom upfunna högstartstekniken. Han "befriade" segelmodellerna från hanget och skapade därmed förutsättningar för en bredare utveckling av dessa modeller.

H. Winkler blev senare redaktör för

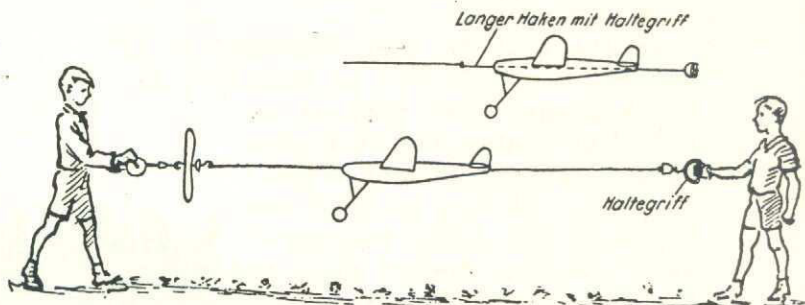


Abb. 106. Ausziehen des Gummistranges beim Aufziehen mit der Aufziehmaschine (Bohrmaschine). Oben rechts: Durch den Rumpf gesteckter Haken, der vermeidet, daß das Flugmodell beschädigt wird, wenn der Gummimotor beim Aufziehen reißen sollte.

tidskriften "Der Modellflug" tills dess att han blev inkallad till militärtjänst. Vid krigsslutet hamnade han i fångenskap och fick i två år ägna sig åt kolbrytning i Belgien. Sedan han frivilligt kunde han tack vare sina språkkunskaper få ett bra arbete inom handelssektorn i Bryssel. Hela tiden hade han emellertid tanken på att emigrera till Argentina och så skedde också i december 1949. För att över huvud taget överleva tvingades han i början till hårt kroppsarbete, men i slutet på 1950 fick han anställning som ingenjör i ett argentinskt ministerium. Nu fick han åter den fritid, som han behövde för att kunna ägna sig åt sin kära modellflygsport. Hans nyutgivna ritningar och artiklar bär vittne om detta. I anslutning till flygdagarna i Augsburg 1953 tilldelades han tyska aeroklubbens silvernål för sina insatser som modellflygpionjär.

Och så kom den tragiska avslutningen på hans liv. Till följd av en i sig själv obetydlig skada, som han ådrog sig under tjänstgöring på Buenos Aires försöksfält för segelplan, dog han den 29 nov. 1953. Hans urna bisattes på den tyska kyrkogården i Buenos Aires. Horst Winkler är ej längre bland oss, men hans namn och hans gärningar kommer att leva vidare i modellflygets historia....."

Forts. på sidan 19!

"..två spännande dagar.."

...EN PERSONLIG SKILDNING AV OT-
MÄSTERSKAPEN I NYKÖPING av
Sigurd Isacson.

"Båda dagarna i Nyköping fick jag uppleva de mest spännande händelser, som jag mött under mitt modellflygarliv.

Under lördagen inträffade två "katastrofer" i följd i B2 med "Västanvind". Vid den andra gick Isacson ner på knä (vilket knappast händer..) - men bara i 30 sekunder.

I första starten steg "Västanvind II" perfekt och till 2/3 av maxhöjd, då den kastades över ända av de svåra virvlarna och slängdes rakt i backen! 32 sek. och utslagen, då man ju inte kan toppa på den enda, kvarvarande starten. Snabbt fram med "Västanvind I", nu gammal och utnött. Just när första motorn är fulldragen knäcks den medfarna kroppen ihop. Omöjlig att laga! Trimning med reservkropp hans inte med, endast teoretisk snabbtrimning med ögonen, och så upp i luften på vinst och förnöjelse. Det blev vinst - den vann sin klass!

På söndagen kom den verkliga smällen. Jag var så oerhört glad att jag rekonstru-

erat och byggt "Rimfaxe", med vilken jag hade så underbara minnen från min första stortävling - som landslagsman vid bara 16 år i Jämijärvi, där jag lyckades slå den store Arne Ellillä. Jag hade bytt min sämre, nya 12 strängars gummimotor mot en äldre, säkrare, som klarade fler varv.

När dagens första uppvidning nästan var färdig hade de extra knutarna på det gamla bandet hakat i den ouppdragna motorn och trasslat ihop dem hopplöst, visade det sig. Och detta med den enorma kraften av en full uppvidning! Det gick inte att haka av motorn, inte att skära av den



- vad skulle jag göra för att rädda min fina "Rimfaxe" från att sprängas? Jag vet än idag inte exakt vad vi gjorde, men efter en lång tids kämpande hade vi fått ur båda de förstörda motorerna! Så snabbt in med den nya, sämre.

När sedan Anders Håkansson och jag gjort vars tre maxtider kände jag mej i princip slagen när vi skulle göra fly-off utan tidsbegränsning. Anders satte ju in en ny, utvilad motor, medan min dåliga motor tänjts ut till det yttersta utan vila för fjärde gången i rad. Det är då ganska svårt att besegra vår store stjärnflygare i "kungaklassen"!

Det blev en oerhört dramatisk flygning när Anders och jag laddade våra Wakefields med hela startfältet

Forts. på nästa sida!

stående i täta ringar runt om som åskådare. Vi startade båda samtidigt, nästan perfekt. Och precis som sig bör steg Anders modell minst 20% högre. Planen drev sakta iväg mot hangarerna, hela tiden med Anders ovanför Rimfaxe, även i glidflykten. Jag sprang med vinden för att se perfekt: Anders' höjd minskade mot Rimfaxes. Ja...han gick under! Till slut landade bägge fullt synligt, med Anders först. Men han hade startat tidigare... Jag tänkte att jag så gärna ville vinna, men att jag ändå skulle bli glad om min sympatiske vän Anders skulle besegra mig. Det var ju otroligt om jag skulle vinna med min utkörda motor, men när jag närmade mig den täta åskådarskaran kom en man ut, rakt emot mig. Då såg jag hans utsträckta hand - det var Anders! Då höll jag på att gå ner på knä än en gång...!

Hälsningar Sigge.

P.S. Jodå, vi flög annat också.. ➔
 "A-frame" 1912 (se foto härintill!) gjorde 1.47 på uppvisningen innan den försvann ur sikte. Landade på en bondgård efter mer än 2 min.

I skala flög Taylor Cub E-2 1.38, vill jag minnas. SE-FYR (Viking II från Göta-verken) flög uppåt 1½ min, men utan officiell tidtagning. Det räckte dock för att få den vackra tavlan av Mikael Carlssons förnämliga "Tummelisa", vilken jag uppskattade mycket. Ett stort tack till Arne Anderssonfamiljen och Sven-Olov!



Forts. från sid. 17 - Horst Winkler:

Tyska OT-rörelsen ser nogsnamt till att minnet av Horst Winkler hålles levande. Förutom att hans "Grosser Winkler" finns med i OT-emblemet kallas deras årliga modellflygträff "Horst Winkler-träffen". I åminnelse av de på 30-talet årligen återkommande rikstävlingarna på Wasserkuppe tävlar man dessutom fr.o.m. i år om Horst-Winkler-pokalen på just Wasserkuppe.

Sten P.

Oldtimermodell BYGGSATSER

ARNE ANDERSSON
 Erikslundsvägen 4
 Box 3028
 611 03 NYKÖPING
 Tel. 0155-66852

Oldtimermodell
 ARNE ANDERSSON
 Erikslundsvägen 4
 Box 3028
 611 03 Nyköping

En KSAK - 1 konstruerad av min
 kommerskollega och förälder
 Horst Winkler är denna modell
 byggd för att vara en minnelse
 till oss som inte kan delta på
 den årliga tävlingen på Wasserkuppe.
 Den är byggd av lina och lack.
 Byggsatser består av lina
 och tryckt fisk av lina.
 Byggsatserna ritning, och
 originaltext.
 Lina och lack ingår ej.

KSAK-1

1942

Pris, 57,50

Oldtimermodell

KSAK-2 "Tigern II"

Spännvidd 815 mm
 Längd 750 mm
 Vingspän 112 dm²
 Vekt 120 g
 Vingbelastning 11 g/dm²

Byggsatserna består av lina och lack.
 Byggsatserna ritning, kontursågat nosblock
 sörtylar av plywood, furulister, plywood, järnplattor
 till baklådor, men ej lim o lack. Pris 125,-

KONSTRUERAD 1942 AV SIGURD ISACSSON

Endast några byggsatser kvar.



1. Arne Andersson hjälpsåde välkommen till årsmötet och lämnade över ordet till SMOs ordförande Sven-Olov Lindén.
2. Till ordförande för årsmötet valdes Sven-Olov Lindén, till sekreterare valdes Örjan Gahn och till justeringsmän valdes Sten Persson och Thomas Nathanson.
3. Dagordningen upplästes av ordföranden och godkändes av mötet.
4. Styrelsens verksamhetsberättelse upplästes och godkändes.
5. I kassörens, Hans Schmiterlöv, frånvaro läste Johan Bagge upp kassarapporten. Medlemsavgiften hade givits överskött på runt 5000 kr under året.
6. Revisorn läste upp revisionsberättelsen och framförde att behållningen kunde placeras på ett konto som heter lite mer enkelt, samt förslag att styrelsen beviljades ansvarsfrihet.
7. Årsmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet.
8. Val av styrelse och övriga funktionärer för verksamhetsåret 1/7-89 - 30/6-90.
Till ordförande valdes Sven-Olov Lindén
Till sekreterare valdes Örjan Gahn
Till kassör valdes Hans Schmiterlöv
Till styrelsesuppleant valdes Sigurd Isacson
Till revisor valdes Johan Bagge
Till revisorsuppleant valdes Karl-Axel Pettersson
Till tidningskommittén valdes Sven-Olov Lindén, Carl-Johan Broff och Sten Persson.
Till valberedning valdes Arne Berglin och Mils-Olov Gustavsson.
Omval på samtliga poster således.
Santliga funktionärer valdes på 1 år.
9. Årsmötet godkände styrelsens förslag till stadgämsändring under punkt 2, "Namn och firma" sedan tillägg " var för sig" fjorts. Punkt 2 får följande lydelse: Föreningens namn och firma är Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap" och tecknas av ordförande och kassör var för sig.
10. Årsmötet godkände att S M O S ansluter sig till den amerikanska oldtimer-organisationen SAM. Styrelsen fick i uppdrag att ombesörja anslutningen.
11. Styrelsens förslag om oförändrad årsavgift, 75 kr, godkändes av årsmötet. Under denna punkt bestämdes även att Rolf Astervik och Örjan Gahn undersöker kostnaden för Oldtimersdekal i flerfärg. Lämpligt antal 1000 st.

12. Förslag från Hinar Håkansson om att införa ett handikappsystem som grundar sig på modellernas konstruktion avslogs av årsmötet.
Om någon frivillig räknar om resultatet från 1989 års Oldtimer Mästerskap efter ovanstående handikappsystem, kommer det att redovisas i Oldtimer-Tidningen.

Förslag från Lasse Larsson att införa en Sint-klass för modeller konstruerade 50-55 godkändes av årsmötet, med ändring av tidigaste konstruktionsår. Från och med 1990 års OldtimerMästerskap har följande S-klass tillkommit. Sint-modell konstruerad 1951-1955. Max linlängd för denna klass är 50m.

13. Under "övriga frågor" föreslog Lasse Larsson att Oldtimer Mästerskapen skall förläggas till Kristi Himmelfärds-helgen. Inget beslut fattades på årsmötet men styrelsen tar förslaget under övervägande.
Problem med tillgång på flygfält och arrangörer diskuterades och Rinkaby, Revinge, Öland, Flugbyn och Nyköping nämndes som tänkbara platser för Oldtimer Mästerskapen.
14. Nästa årsmöte i S M O S beslutades att hållas i samband med 1990 års Oldtimer Mästerskap.
15. Årsmötet avslutades med att Ordföranden tackade deltagarna för visat intresse och riktade ett särskilt tack till Arne Andersson för vällarrangerat årsmöte och Oldtimer Mästerskap.
Johan Bagge framförde medlemmarnas tack till styrelsen för ett gott arbete varefter Gösta Leijon visade en videofilm från OldWarden 1988.

Vid protokollet

...
Örjan Gahn

Justeras

Thomas Nathanson

Sten Persson



RESULTATLISTA

DM i friflyg, oldtimerklasserna
söndagen den 23 juli 1989 på F5,
Ljungbyhed.

Arrangörer: Trelleborgs MFK och Limhamns MFK



OT-DM på Ljungbyhed

Skåningarna brukar avsluta sitt årliga modellflygläger på Ljungbyhed med en OT-tävling, och med MFK i Trelleborg och Limhamn som arrangörer skedde glädjande nog så även i år. En tapper skara skåningar och tre ditresta hallänningar valde att mitt i en värmebölja åka in i landet i st.f. att tillbringa söndagen vid "Ribban" eller något annat svalkande ställe!

Att det blev en svår kamp - inte bara mot törsten - vittnar de relativt låga flygtiderna om. En kraftig, het ostan svepte in över heden och skapade efter passagen av samhället och hangarerna en turbulens, som många av modellerna aldrig tog sig igenom helskinnade. För dem, som lyckades, väntade riktig högsommartermik. Kanske hade den person rätt, som trodde att t.o.m. modelltrunkarna skulle ha maxat, om vi bara hade kunnat kasta dem högt nog!

Bland dem, som tog sig igenom turbulensen, var K-J Eiroffs "Scout" och Sten Perssons "Prim". Bägge sögs uppåt med väldig fart. "Scout"-en försvann ur sikte på väg mot Klippan, sedan fuseskärmen ej utlösts. "Prim" sågs fusa från hög höjd efter 4 min, men trots flera dagars letande (bl.a. med flyg) återfanns denna superba modell aldrig. "Scout" hittades någon vecka senare nå-

Klass A2.

1. Thomas Johansson	MFK Viking	Trumf	32	77	38	147
2. Lars Andersson	Limhamns MFK	Klimax	42	37	39	118
3. Thomas Johansson	MFK Viking	Trim 2	31	27	37	95
4. Arne Friberg	Trelleborgs MFK	Klimax	27	28	30	85
5. Malte Mårtensson	Aerokl i Malmö	Trim 2	22	8	3	33
6. Karl-Erik Ekström	Aerokl i Malmö	Trim 2	8	2	21	31

Klass B2.

1. Martti Bogdanoff	Limhamns MFK	Tern	78	120	91	289
2. Gunnar Stedt	Höganäs MFK	Trumfe	114	50	55	219
3. Lars Andersson	Limhamns MFK	Nimbus	96	50	41	187
4. Karl-Erik Ekström	Aerokl i Malmö	Ekström spec16	24	22	-	62
5. Lars Andersson	Limhamns MFK	Tern	28	-	-	28
6. Ove Larsson	Limhamns MFK	Tern	27	-	-	27
7. Malte Mårtensson	Aerokl i Malmö	Tern	4	-	-	4

Klass C2.

1. Sten Persson	S Hallands MFS	Prim 1937	120	-	-	120
2. Karl-Erik Ekström	Aerokl i Malmö	Gladan	26	25	9	60
3. Lars Andersson	Limhamns MFK	Hugin	13	17	23	53
4. Martti Bogdanoff	Limhamns MFK	Laban	4	-	-	4

Klass D.

1. Lars Andersson	Limhamns MFK	Tempo	53	114	-	167
2. Karl-Erik Ekström	Aerokl i Malmö	Judge	21	30	27	78
3. Lars Andersson	Limhamns MFK	Matador	44	-	-	44
4. Martti Bogdanoff	Limhamns MFK	Trophy	4	-	-	4

Klass S1.

1. Gunnar Stedt	Höganäs MFK	Flygfisken	64	29	120	213
2. Carl-Johan Eiroff	S Hallands MFS	Scrappy	54	54	72	180
3. Kurt Sandberg	S Hallands MFS	HW-43 Orange	48	55	66	169
4. Ove Larsson	Limhamns MFK	Sunnanvind	38	28	55	121
5. Martti Bogdanoff	Limhamns MFK	Sunnanvind	28	32	37	97
6. Lars Andersson	Limhamns MFK	Scrappy	90	2	-	92
7. Kurt Sandberg	S Hallands MFS	HW-43 Röd	39	40	10	89
8. Sten Persson	S Hallands MFS	Sunnanvind	22	26	-	48

Klass S2.

1. Arne Friberg	Trelleborgs MFK	Taifun	120	120	66	306
2. Ove Larsson	Limhamns MFK	Termik	63	119	120	302
3. Arne Friberg	Trelleborgs MFK	Draken	73	102	120	295
4. Malte Mårtensson	Aerokl i Malmö	Hast	56	41	37	134
5. Carl Johan Eiroff	S Hallands MFS	Super Scout	120	-	-	120
6. Malte Mårtensson	Aerokl i Malmö	Optimus	22	27	40	89
7. Lars Andersson	Limhamns MFK	Monsun	44	41	-	85
8. Ove Meissner	Bjuv	Strolch	6	-	-	6

gra mil norröver - oskadd!

Några väl planerade 2-min.maxar, som avslutades innanför fältgränsen, gjordes framför allt av S2-flygarna, men även mindre modeller, som Marttis "Tern" och Thomas Johanssons lilla "Trumf", höjde sig över resten. Än en gång vill red. beklaga att en hel del av dessa "lokala" OT-are, med i vissa fall ovanliga modeller, så sällan syns till vid OT-Mästerskapen!

Sten P.

Karl-Johan med sin långflygande "Scout" →



APRÅ OMSLAGET...



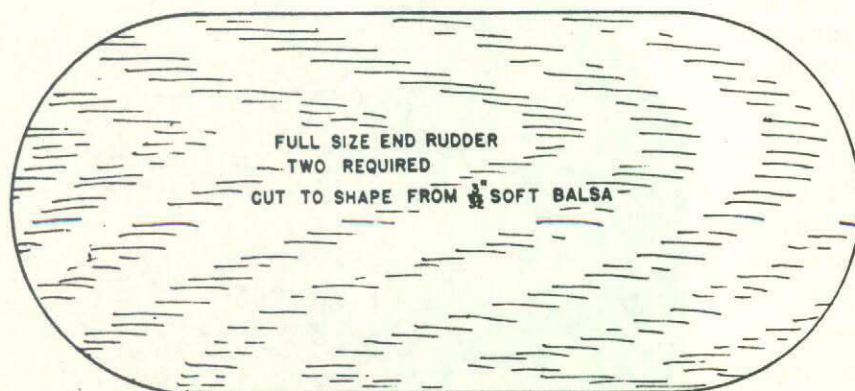
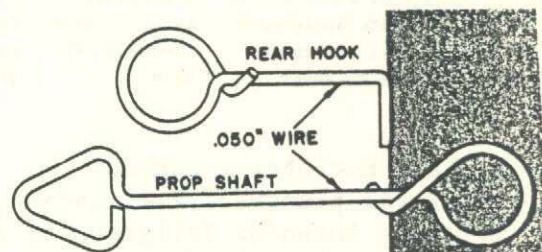
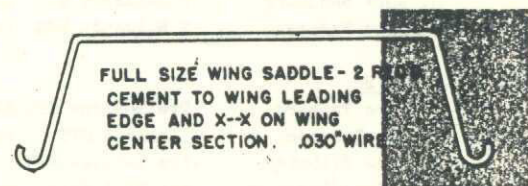
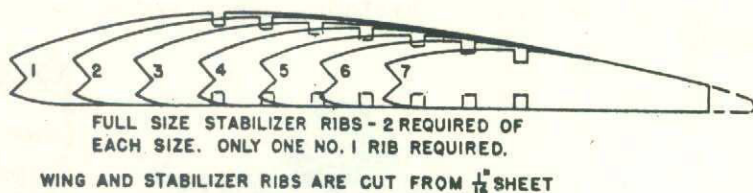
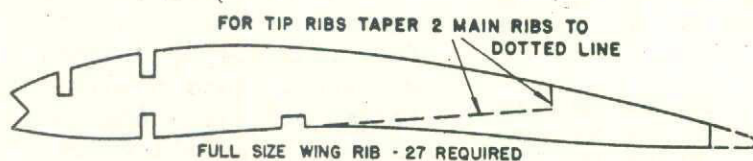
Tyvärr lär det bli få tillfällen i den här tidningens historia att osökt publicera en omslagsflicka, men den här gången tvekar vi inte! Sofia Wivardsson har ärligen gjort sig förkänt av den utmärkelsen, ty vad kan en redaktör av OLDTIMER mer önska sig än en ung, söt tjej med välbyggda OT-modeller, som dessutom flyger bra?!

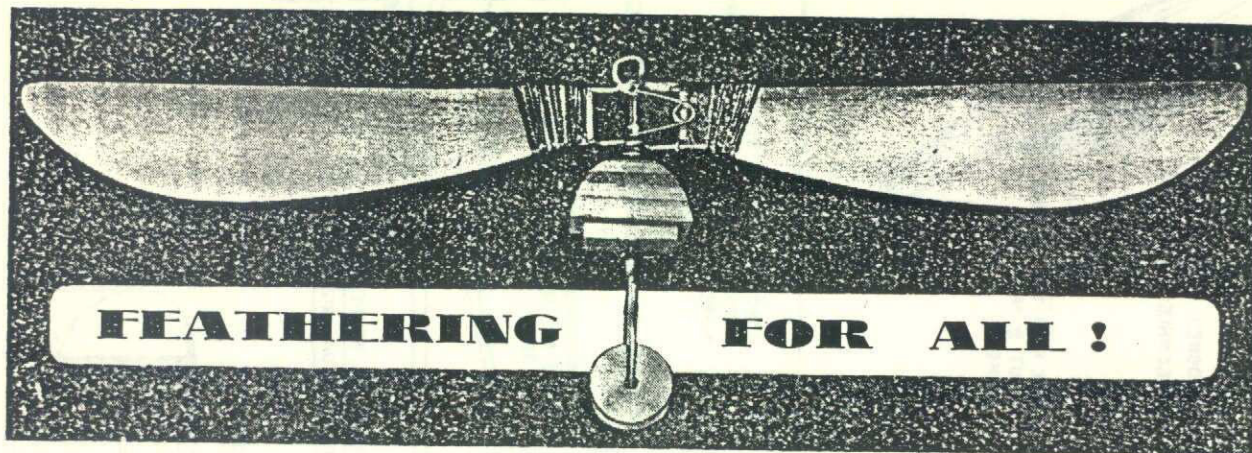
Sedan barnsben har Sofia långsamt men säkert klättrat i resultatlistorna och placerade sig i år 5:a i C 2 och 3:a i B 2 före flera f.d. mästerskapsvinnare! I C 2 flög Sofia både 1988 och i år Al Casanos "Championship Class C Stick Model", och alltsedan red. första gången såg ritningen till denna smäckra g-kärria i Air Trails maj-nummer 1940 har den funnits med på "bygg-listan.

års Nationals i Chicago - och byggde den själv 42 år senare.... Om modellen skriver han bl.a. "...om man tittar noga efter så hittar man en mängd moderna drag. Den har t.ex. centralt motorroder såväl som dubbla fenor. Med detta roder styrs modellen under stiget. I glidet är det inte speciellt effektivt p.g.a. den låga hastigheten. De två övre vingbalkarna fungerar som turbulatorer. Stabilisatorn har V-form, vilket ger ett stabilt glidmönster. De flesta av

I NFFS Free Flight febr. 1985 berättar Joe Macay om hur han såg modellen första gången på 1940 dessa drag återfinnes på dagens FAI-konstruktioner. Jag använde en 16" x 18" propeller med frihjul, enl. artikeln i Air Trails maj 1940.* Jag försåg den med Chet Lanzos frigångsanordning, som jag tror är den enklast tänkbara..... jag flyger med TP på 70% och med 3° vinkel skillnad. Finjustering sker med stabilisatorpallningar. Jag använder 16 strängar 1/8" FAI-snodd, vikt c:a 46 g väl insmord.....ingen nedåtriktning på propellern,

Forts. på sid. 26!





På väg ut till det överväxta, jordgubbsland, som i våras fick tjäna som "Halmstadgruppens" flygfält, möttes jag av en Wakefieldmodell, som i eleganta cirkular var på väg ner från stor höjd. Frapperande var att propellern snurrade mycket långsamt - nästan som på en inomhusare - och, trots det fina glidet, var min första tanke att frigången kärvat.

Modellen försvann över en skogsdunge, men då jag fick veta att det rörde sig om en Ted Evans-konstruktion med namnet "Vanstead", förstod jag att jag f.f.g. sett en s.k. fjädrande propeller i aktion. Det var mycket imponerande och jag bad därför byggaren Karl-Johan Eiroff skriva några rader om "feathering props":

S.P.



TED EVANS visade att den fjädrande propellern var praktisk, användbar och konkurrenskraftig. Idén var egentligen gammal, Ted utvecklade den praktiskt och uppnådde resultat. Precis som Elliläs krax anammades av världens Wakefieldflygan-

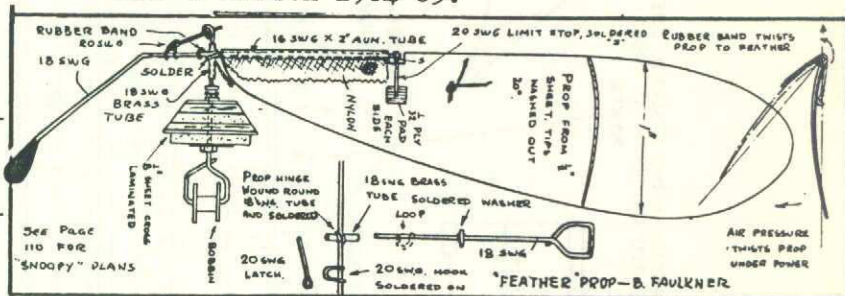
de elit kom den fjädrande propellern att finna förespråkare. Både Copland och Warring utvecklade egna varianter, liksom många andra. För Evans själv blev denna propellertyp mer eller mindre en parentes. Han insåg redan i Finland att den fällbara propellern hade en större potential. Efter den kraxade "Vanstead", fortfarande med fjädrande propeller, kom alltså 1952 års Wakefield med i stort sett den idag utvecklade tekniken.

Anledningen till att den fjädrande propellern blev ett steg i utvecklingen

mot fällbara propellerar var de ganska dåliga resultat, som de senare gav på modeller byggda efter den gamla regeln med nödvändigt korta kroppar och kraftigt tvinnade motorer. Det gav stabilitetsproblem i övergången mellan stig och glid, bl.a. beroende på tyngdpunktsförskjutningar. Motorns TP ändrades p.g.a. ev. knutar i t.ex. bakkroppen och propellerbladens bakåtfällning kunde också bidra.

Tyngdpunktsförändringar var det som mest betonades och vissa konstruktörer försåg sina propellerar med motvikter som kompensation vid bladfällningen. Trots detta fanns det andra problem som kvarstod och åtminstone i England ansågs fällbara propellerar otillförlitliga och mindre bra.

Av dessa skäl fanns ännu 1955 bland de bästa Wakefieldmodellerna en och annan fjädrande propeller och sporadiskt har den dykt upp på andra typer av gummimotor-modeller långt senare, speciellt i Storbritannien. Se t.ex. nedstående skiss ur Zaic's årsbok 1964-65!



I Zaic's årsbok 1937 sid. 53 diskuterar författaren ev. fördelar med frihjulpropeller kontra fast sådan. Nackdelarna med den fasta är inte i första hand motståndet utan att den vill vrida modellen. Med en viss tvekan (!) anser han att frihjul är bättre men den fasta skulle vara "all right" om prop.bladen kunde rätas ut för att passa luftströmningen. Ett steg i den riktningen är den fjädrande propellern.

Forts. på nästa sid.

I samma årsbok (1937) hittar vi på sid. 132 en sådan med den kände Carl Goldberg som upphovsman. Här får vi en definition på "feathering" (eng. för fjädrande):

"..förmågan hos en svängbar eller fri yta att automatiskt inta dess bästa L/D (lyftkraft/motstånd) - läge eller utgöra minsta frontal-yta.."

Marvin Setzke, som utvecklade Goldbergs idé, ger en nästan lyrisk beskrivning av sina framgångsrika försök!

Ted Evans lösning (se ill. nedan!) är enligt min mening den bästa genom att propellern inte bara fjädrar och frihjuljar utan också låter prop.bladen vikas bakåt vid landningen. Detta gjorde att Evans kunde göra bladen mycket lätta eftersom det inte fanns risk för avslagning.

Många har avskräckts av svårigheterna i Evans system. Speciellt kritisk är inpassningen av röret i prop.bladets rot, som det svänger kring. Självt försänkte jag röret sidledes genom att fila utifrån och inåt. På så sätt är röret bara delvis gömt i bladet. Allt arbete kräver tid och tålmod, men någon speciell jigg var faktiskt inte nödvändig.

När det gäller flygutprovningen kände jag en viss spänning; tänk om den låser sig och går i dykning.. Det har dock inte hänt något dramatiskt.

Det svåraste är att efter uppdragningen få krokarna att bli belastade ungefär samtidigt. Det kan ta en stund innan man blir van. Glidflykten är bra och att se propellern mycket långsamt röra sig runt ger ett intryck av inomhusmodell..

När det gäller andra typer av fjädrande propellrar skulle jag nog inte kunna tänka mej att använda dem på annat än lätta, små modeller (ex.vis Coupe d'Hiver) med tanke på risken för skador vid landningen. I övrigt torde skisserna ge tillräckliga förklaringar - med lite god tid!

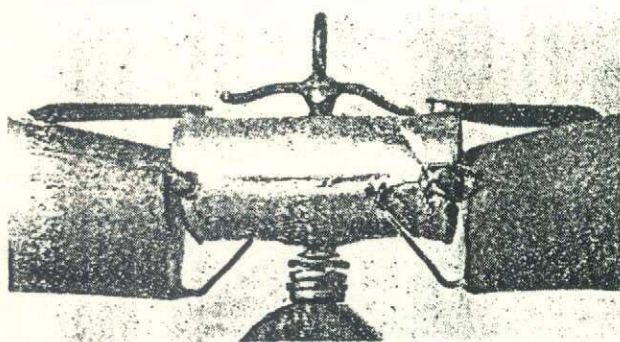
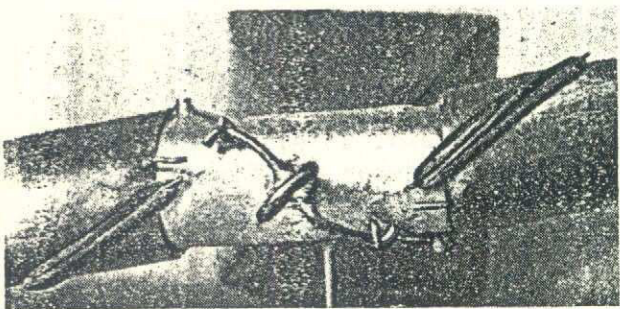
Den svenska översättningen "fjädrande" kommer från Hobbyboken 1952. Kanske "flöjlade" hade varit bättre. Dessutom anges där felaktigt att det är Evans' system. I själva verket är det en helt annan, förenklad variant med risk för störtspiral i glidet, eftersom den är fast och inte roterar.

K-J Eiroff

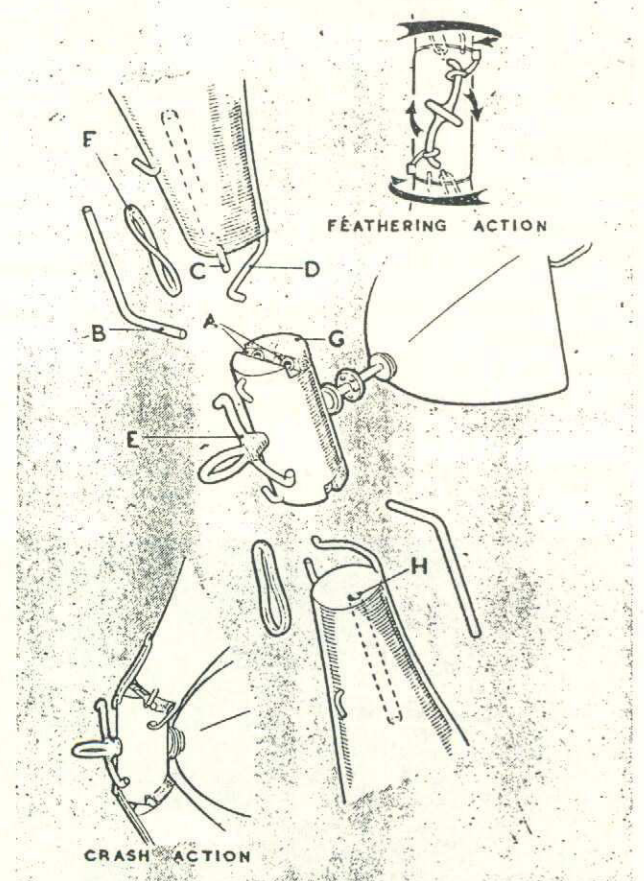
Illustrationerna är hämtade ur Aeromodeller och Aeromodeller Annual.

För den intresserade finns andra system än Evans' beskrivna i t.ex. Aeromodeller febr. 1953 (P.Lerebours) samt Aeromodeller maj 1951. Från en artikel i den senare av H.G. Underwood är vinjettbilden hämtad. Ytterligare en skiss på Evans' system återfinnes på nästa sida.

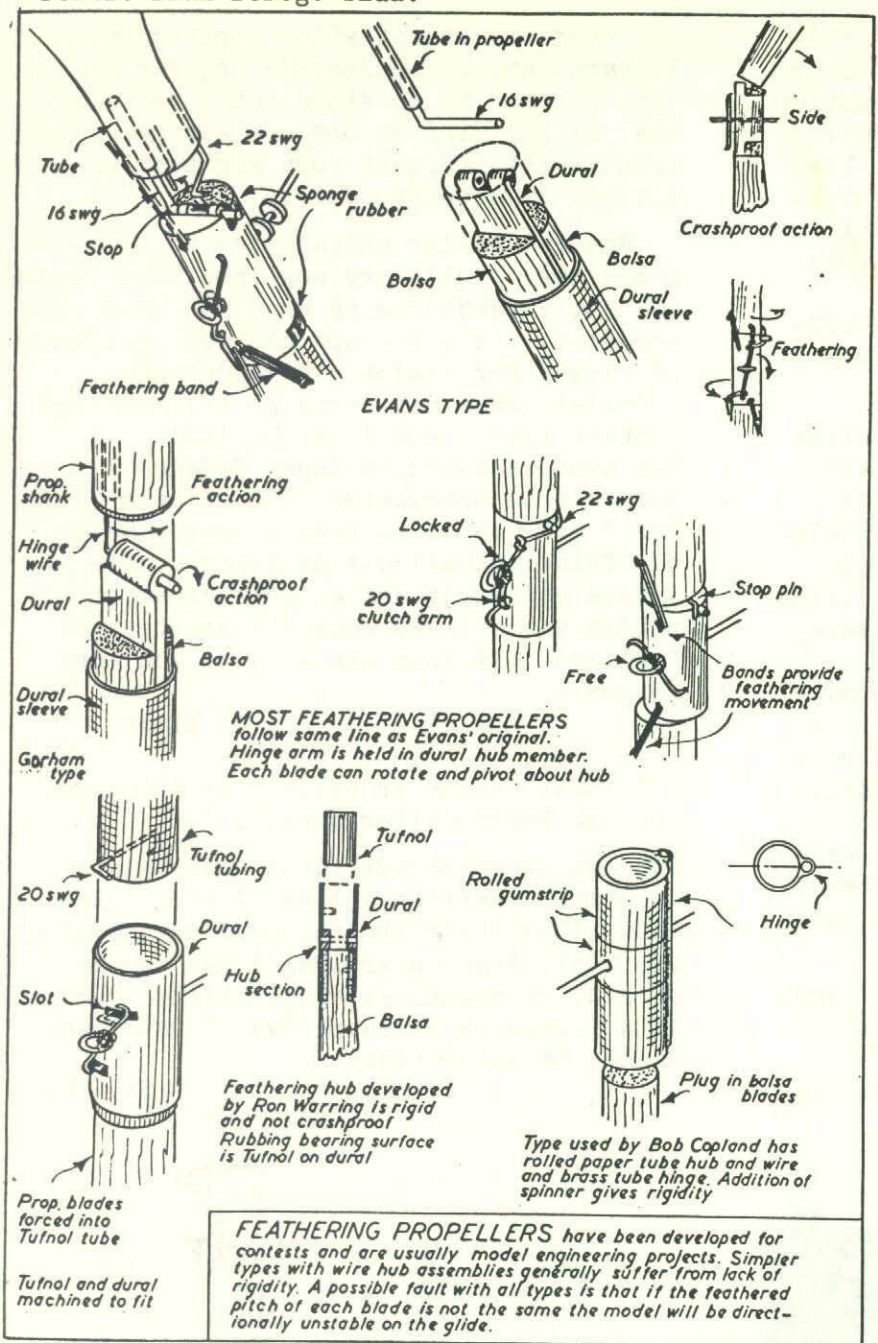
Sten P.



Ill. å Evans' fjädrande propeller. Översta fotot visar propellern i drivläge; det undre med propellern flöjlad (fjädrad..?!)

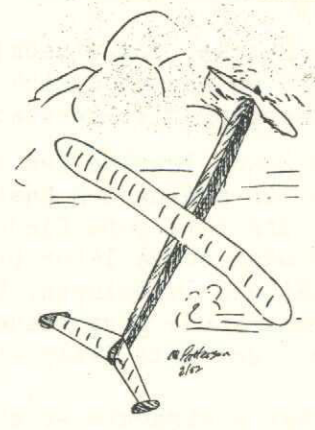


Forts. från föreg. sida:



Forts. från sid 22:

CHAMPIONSHIP STICK MODEL



..men 2 3/4' högerriktning...jag flyger höger-höger, kontrollerar stigit med "motorrodret" och glid-et med stab-tilt....flygtid c:a 2 min 15 sek utan termik..."

* Anm. OT-red. Bill Baker sammanfattar det här med propellervalet så här:

- " Al Casanos modell kan flygas med
- 1. tvåbladig frihjulare (finns originalfoton med denna)
- 2. enbladig frihjulare (enl.AT-artikeln)
- 3. tvåbladig, fällbar (fanns på prototypen enl. A.T.) "

På sid. 23 återges originalritningen ur Air Trails. Nytryck kan fås från tidningen MODEL BUILDERS ritningsbank.
Sten P.

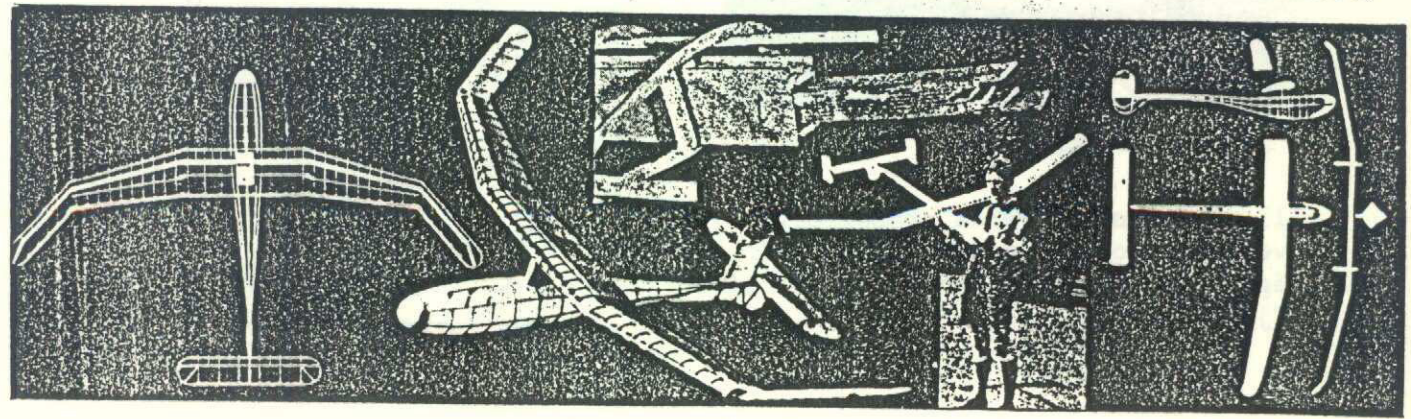
Forts. från sid. 2 - En lyckad efterlysning:

.."Zellglas", var genomskinligt, och användes bl.a. till torsionsstyva ving-och stab-framkanter.

Fotot på sid. 2 visar alltså Ove Larsson från Staffanstorp med sin Ka-X-2 på 30-talet och nedan några illustrationer på andra Kalumenas-segelmodeller.

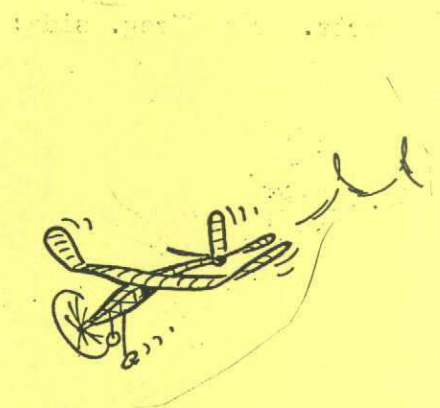
Sten P.

Kalumenas-Segelflugmodeller: Links Modell Ka-W-O Im Rohbau und (rechts daneben) bespannt, z. T. mit Zellglas. Mitte oben: Die Sperrholzlamellen für den Flügelknick sind in den Kastenholm des Flügels eingeleimt. Der Außenflügel wird noch angesetzt. Rechts: Uebersichtszeichnung des Modells Ka-T-1 und links daneben der Konstrukteur mit Modell Ka-T-1.





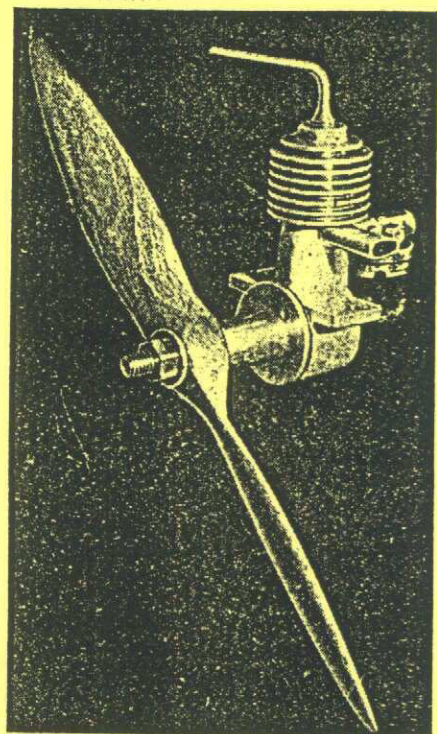
TAF 89



I sista minuten får vi från USA nyheten att SMOS antagits av amerikanska oldtimerrörelsen SAM (se årsmötesprotokollet!) såsom avd. 67 (Chapter 67). Vi emotser alltså nu så småningom även USAs oldtimer-blad!

Apropå SAM vill vi visa fotot på SAM-medlemmen Jim Adams med sin Ellilä 1950 på "1989 Old Time Wakefields". Modellen gjorde 18 minuter på en trimflygning!

Vem kan förse red. med fler upplysningar om denna diesel, förmodligen en tidig D.A.?



Norsk Diesel

Denna norska dieselmotor anses av många modellflygare här i landet för den bästa som finns till buds. Bland annat har Bananen med framgång använt den på sina F-modeller. Den är så stark, enligt Bananen, att han aldrig vågar köra motorn för fullt. Atskilligt starkare än Dynomotorn.

Motorn är mycket lätt att plocka isär — dock ett onödigt experiment — genom att framstycket med axellager lätt skruvas bort. Se bilden.

Data:

- Cylinderdiameter 13 mm
- Slaglängd 18 mm
- Cylindervolym 2,4 cm³
- Varv/min ungefär 6000
- Effekt i hk 1/12
- Vikt med prop. 200 g.

Oldtimermodell

RITNINGAR

ARNE ANDERSSON
Erikstundsvägen 4
Box 3028
611 03 NYKÖPING
Tel. 0155-868 52

KSAK Ritningar.

1942	KSAK-1	Börje Stark	70 cm	S1
1942	KSAK-2	Mfk Vingarna	81 cm	S1
1944	Vargen	S.Isacson	65 cm	S1
1944	Tigern	"	81 cm	S1
1944	Sunnanvind	"	96 cm	S1
1946	Tigern 11	"	81 cm	S1
1948	Rödluvan	Terje Larsson	100 cm	S1
1949	Bums	B.Haraldsson	96 cm	S1
1949	Spiggen 5	R.Andersson	95 cm	S1
1950	Balder	"	167 cm	S2
1950	Tempo	R.Andersson/A.Blomgren	100 cm	D.
1951	Mjölner	R.Andersson	162 cm	S int.

Övriga ritningar. Segelmodeller.

1934	Baby	Kirschke	120 cm	S2
1940	Klux	Sven Witt	98 cm	S1
1941	Nimbus	S.Isacson	98 cm	S1
1941	Kranich	S.Hjelmerus	180 cm	S2
1942	Hobby 2	"	98 cm	S1
1945	Oden	R.Andersson	155 cm	S2
1943	Garm	S.Isacson	98 cm	S1

Gummimotormodeller.

1936	ILISfågeln	S.Wentzell	50 cm	A2
1936	Sparvhöken	Vileh modell	48 cm	A2
1939	TI-39 LEN	T.Isacson	50 cm	A1
1939	Rimfaxe	S.Isacson	111 cm	D. NY!
1943	Västanvind	S.Isacson	70 cm	B2 NY!
1950	Sleipner	R.Andersson	105 cm	D.
1952	Silvermåsen	S.Isacson	69 cm	G1 NY

Förbränningsmotormodeller.

1946	Orion	R.Andersson	97 cm	F
1947	Humlan	"	123 cm	F
1947	Humlan 11	"	104 cm	F



Slutligen ännu ett knippe bilder från OT-mästerskapen...:

Överst Rolf Astervik med "Lövens" Gl:a och därunder med "F-knarren" "Silver Star" med Deezil 2 cc. T.v. poserar Johan Bagge med "SFT-3" med Allbon-diesel från 50-talet - en intressant nykomling.

Fram för fler F-modeller!