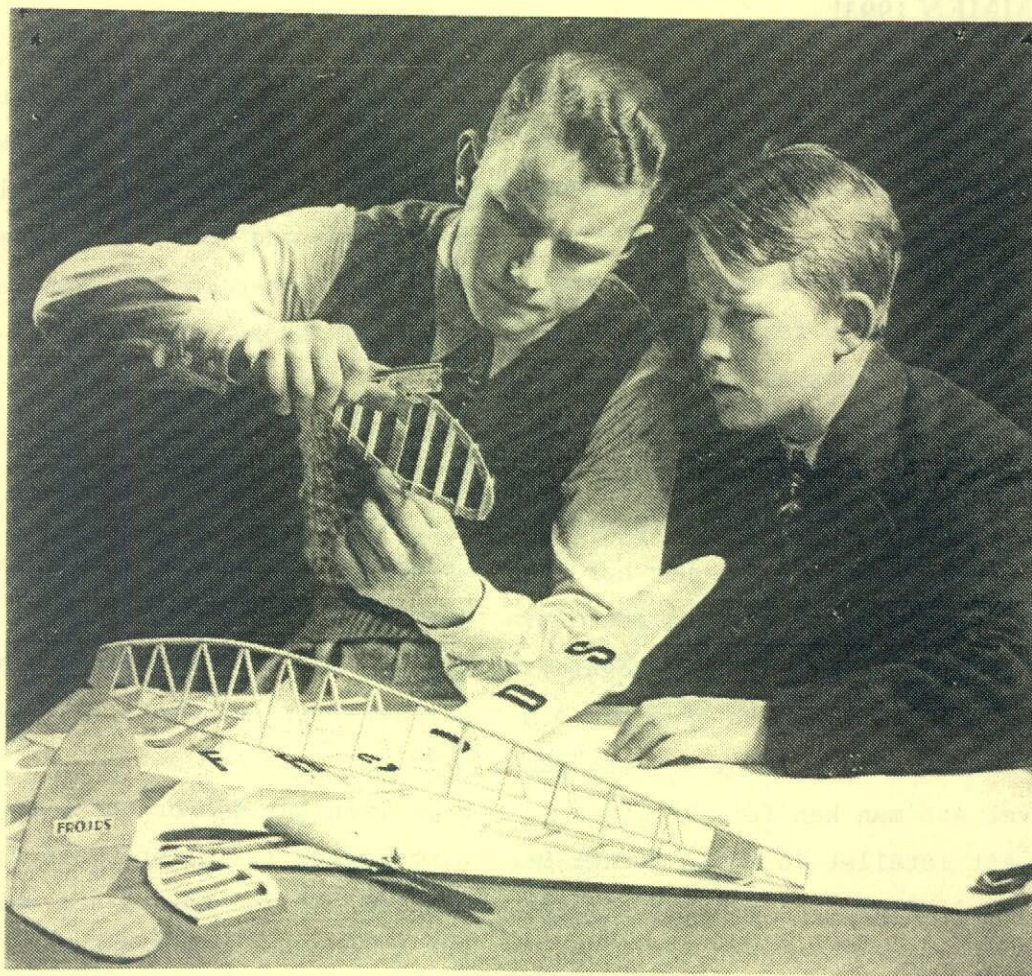
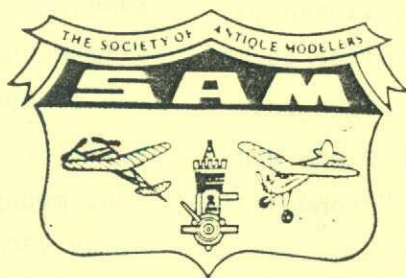


GOLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 1. 1993



ADAMS WAKE -37, GÖTEBORGARE,
EVANS mm.



SOCIETY OF ANTIQUE MODELERS



Organ för
Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap.
Ordf. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15
703 63 Örebro . tel 019/182179
Årsavgift 75:-/år
Postgiro 88 66 95 - 6
Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap
c/o Hans Schmitterlöw

Arg. 22 Nr 1/1993

Red. av detta nummer:

Sten Persson, Bertil Dahlqvist,
Carl-Johan Eiroff och Kurt Sandberg.

Ordföranden har ordet:

VÄLKOMMEN 1993!

Så är det dags att önska läsarna en god fortsättning på det nya året, det sjunde sedan SMOS bildades och den 22:a årgången av "Oldtimer".

Så snabbt tiden rinner i väg! Nyss var det jul - nu är redan fettisdagen här - Julen varar intill påska!

Det här året tycks innehålla många goda evenemang och tilldragelser. För att vara med "i svängen" måste man dock förflytta sig genom vårt avlånga land. Det har våra styrande gjort extra dyrt i år, men trots att man talar om kriser och neddragningar tror jag dock att vi finner både tid och råd för vår verksamhet. Många av oss "gamlingar" vet att man kan försaka vissa ting för att istället få ut så mycket mer av det man verkligen intresserar sig för. Vi lägger inte ner förmögenheter på material och tekniska prylar då vi bygger våra gamla modeller. Det är mer det egna hantverket som betyder något och det är ju "gratis".

Vintertid kanske man minns tillbaka på den varma årstidens ljuva kvällar då man borde haft "kärran" klar för några trimstarter. Nå sitt nu inte och minns utan sätt full fart på bygget av "drömmodellen"! Jag vet själv hur många fina segelmodeller och Wakefields jag borde ha byggt!

Visst är det härligt att ha hunnit prova nybygget på en 80% av fullvarv åtminstone en gång innan man far på tävling! Varför inte prova med 100% ett par veckor tidigare - då hinner du ju reparera och vet hur modellen går på fullvarv!

Sven - Olov

OM MEDLEMSAVGIFTER.

Genom ett misstag - egentligen en följd av kassörens mindre goda minne - så bifogades tyvärr inte inbetalningskortet för år 1993 års avgifter med utskicket av Oldtimer nr 3/92.

Styrelsen har därför beslutat att inbetalningskortet i stället skall bifogas nästa utskick och det första har således varit det i februari med SAM Speaks nr 108. Då fick alla som betalat den avgiften sitt motsvarande inbetalningskort för 1993, medan övriga SMOS-medlemmar får respit ungefär en månad, dvs till dess Oldtimer 1/93 utskickes till alla medlemmar. Då först har ju alla kunnat läsa denna information. Avgiften är ännu ett år den gamla vanliga på 75,- för SMOS medlemmar i Sverige och Norden, medan den för utomnordiska medlemmar nu är 150,-. För SAM Speaks tillkommer i båda fallen 100,-, allt enligt beslut på

Fortsnasta sida

årsmötet i augusti 1992. Om det är någon medlem, som tidigare ej haft SAM Speaks, men som nu önskar få denna tidskrift, så går det bra att betala 100,- ytterligare tillsammans med 75,- beloppet.

De medlemmar som till äventyrs glömmer att betala in årsavgiften före 1. maj 1993, kan i år ej räkna med en särskild påminnelseavi inlagd i Oldtimer 2/93.

"Ursäkta" sa

Kassören

ÅRETS TÄVLINGAR.

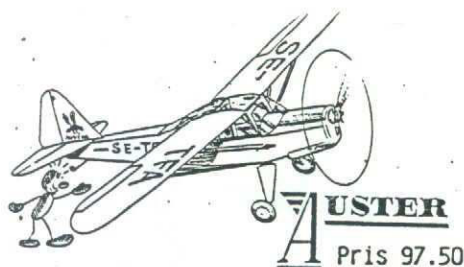
Vårtävlingen 15-16 maj Plönninge
 Oldtimer SM 7-8 aug Rinkaby
 SMFF:s ordinarie Friflyg SM skall hållas i Falköping 8-9 juli. På lördagen den 10 juli ordnas en stor modellflyguppvisning på Ålleberg. Intresserade ombedes ta kontakt med Lennart Flodström tel 0303-80377.

Lasse Larsson, han från Sollebrunn ni vet, ringde en av redaktörerna och talade om att MFK Sländan skall ha en tävling den 24. apr på det nya SM-fältet vid Stora Bjurum efter det tranorna beräknas ha lämnat det öde och övergivet. Man har tänkt att även inbjuda oldtimers som i vissa klasser kan samsas med modernisterna. Om du inte har läst det i vår värderade kollega "Modellflygnytt" så kan vi berätta att det är Lennart Flodström som letat fram fältet och organiserar ett samlat SMi början av juli med Ålleberg som centrum. Det kan ju vara intressant att pröva det nya fältet och se vad det går för. Ring Lasse 0322/42117.

Lasse Larsson talade även om att han har en hel del svåråtkomliga prylar till försäljning t ex timers, mylarklädsel, tunt papper och mycket annat.

Ytterligare ett skäl att ringa honom!

OMSLAGSBILDEN är en reklam- och propagandabild för "FRÖJDS" modellflygplan som i år användes på Vingarnas dag. Bilden tagen 1936 av dåtidens reklamfotograf på modet, Arne Wahlberg. Närmare uppgifter om tävlingen på annan plats i bladet!



"NYA RITNINGAR I RITNINGSBANKEN"

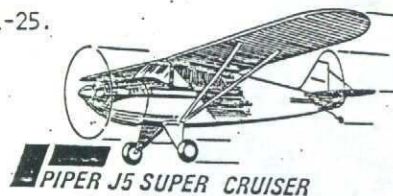
Först en svensk "nyhet"

1934	S.M.F.E-1	Evert Almgren	B2	600 mm	SE-5 (skala)
1935	Grunau II	K.Müller	S2	1200 "	
1935	Grunau II	K.Müller	S2	1550 "	(Förstorad)
1937	Ikarus	Leopold Scheuer	S2	1500 "	
1948	MT-13	Markku Täkkäpää	S2	2060 "	
1950	Diktator	Markku Täkkäpää	S2	2350 "	Se OT nr 2-92.

I övrigt har jag hela KSAK serien ritningar, nästan alla av Sigurd Isacssons ritningar, både Jetex och friflyg + en del ritningar till modeller som jag "skall bygga, om jag får tid"! Ring om har intresse, 0155-28 68 52.

Arne Andersson, Bagaregatan 36M, 611 31 Nyköping.

Skala 1-25.



Paketpris 180.00

GÖTEBORGARE !

Det har knappast framgått av artiklar i Oldtimer att Göteborg under de gyllene 40- och 50-talen och kanske också tidigare var ett viktigt centrum för det västsvenska modellflyget.

Det var alltid roligt att åka till Göteborg och tävla. Samling skedde oftast i klubblokalen, Köpmansgatan 28 ("i de ökända kvarteren i det ruskiga Marseille") strax intill Gustaf Adolfstorg där man blev varmt välkommen. Den goda, glada göteborgshumorn flödade och skratten avlöste varandra. Vi lärde känna grabbarna. Ideologen Börje Börjesson, slöjdläraren, organisatören och ordföranden Georg Lind, profilerna Leif Andersson (senare Axstål), Östen Carlsson och Per Nilsson "Professorn" och många fler. I förhyrd buss gick färden därefter till tävlingsplatserna, Torslanda och senare Säve. Tävlingsarna var alltid välordnade och flöt fint. Antingen det gått bra eller dåligt för halmstadgänget så vände man hemåt med glada minnen och nya idéer för göteborgarna med Börje i spetsen var verkligen nytänkande.

Som sagt, det har inte synts så mycket i våra spalter om deras modeller men nu har vi fått kontakt med Börje, Leif och Per och visst finns det material som vi hoppas kunna presentera vad det lider. Namnen på kärrorna speglar den speciella göteborgsjargongen: Tjiff, Pajen, Pladuskan Toffeln t ex.

Bertil Dahlqvist



Georg Lind, organisatören.



Börje Börjesson, ideolog och framgångsrik modellflygare, en av Sveriges mest kreativa med en fin 6:te plats i Wakefield 1949 som främsta internationella merit.

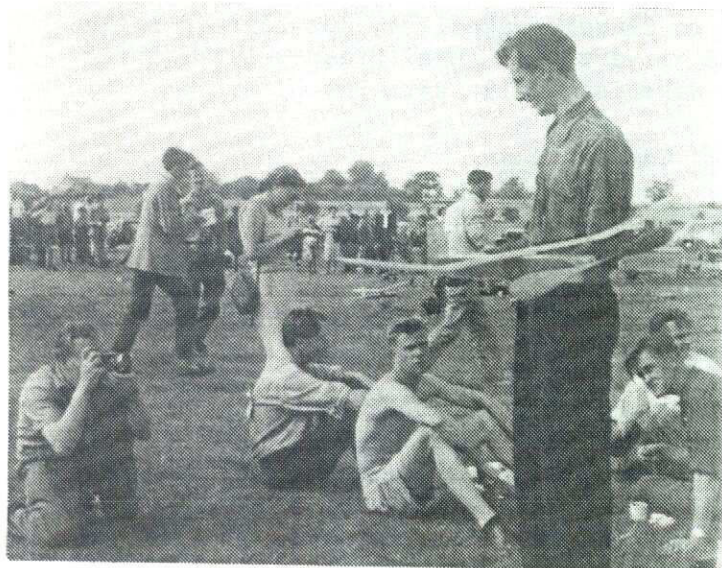
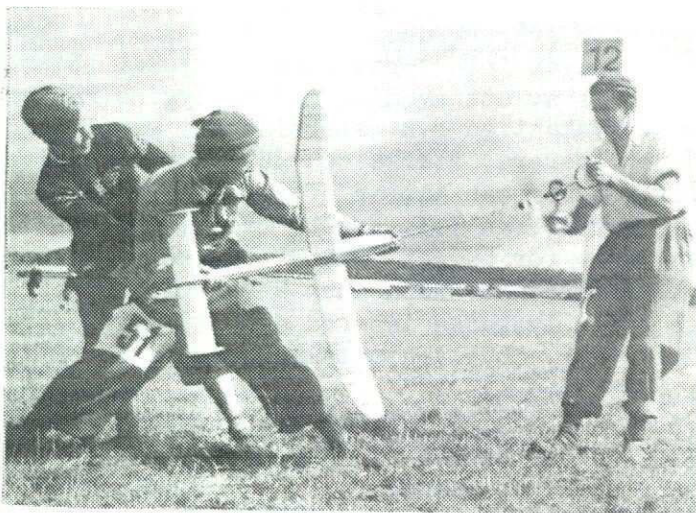


"Pajen" konstruerade Börje för Östen Carlsson, som ville ha en modell som inte flög så långt. Den stod mycket mot vinden, gjorde en snabb sväng och ställde sig mot vinden igen. Leif (?) släpper modellen.



Leif Andersson med "Toffeln" med vilken han vann NM-45.

Helge Eliasson med sin vackra Wake på SM i Halmstad 45 (?).



Charles Moberg på Cranfield VM-53. Stabben försvann vid fusningen i andra starten och efter 2 maxar (5 min) missade kanske Challe seger eller topplacering. Bengt Blomgren plåtar den stabilisatorlösa modellen. Arne Blomgren och Calle Aunér syns i bakgrunden liksom Jan Nilborn och Anders Håkansson t h (skymd).

Brev och Debatt!

Funderingar kring Classic Wakefield.

Såvitt jag vet har det inte kommit någon ny förteckning? Men det har väl ej heller kanske uppstått behov av några ändringar.

I vart fall. Grips man av tävlingsdjävulen i Classic Wakefield skall man bygga en Ehrhardt 1930. Motortiden ger 3 x 72 sek -lätt som en plätt. Det är inget som kan konkurrera, annat än en annan Ehrhardt. Eller att någon lyckas gräva fram ritningar på exempelvis Wakefieldvinnare från 1928-29, vad nu dessa modeller kan få för kodsiffra.

Modellen kan inte ha fått sin höga kodsiffra genom svårbyggdhet eller svårflug-enhet? Det har jag kunnat konstatera. Så vill Ni bli en vinnare -bygg Ehrhardt 1930. Förresten är det någon som vet hur hans modell såg ut när han vann 1931?

Tanken bakom Classic Wakefield var ju att stimulera intresset för byggande av historiskt intressanta och arbetskrävande modelltyper. Bygger man en Bullock 1936 får man i vart fall inte valuta för sitt arbete i kodsiffran tycker jag. 32 styck balsalister 1½ x 1½ mm som skall sitta snyggt och rakt på en cirkelrund kropp m.m.. Hur går det med bygget Lennart Hansson? För att bygga en sådan modell vill det nog till en annan kodsiffra än den nuvarande.

Jar har en ritning till Chasteneuf's Wakefield 1937, som jag är sugen på att bygga. Chasteneuf och Bullock måste vara meningsfränder, för modellerna är byggda på precis samma sätt. Det är bara det att Chasteneuf har gjort sin kropp oval, vilket gör att de tunna listerna inte ens får sitta rakt utan skall löpa i jämna bågar, speciellt på den undre delen av kroppen. Jag undrar vad för kodsiffra den modellen kan få. Om man jämför svårbyggdhet med Ehrhardt 1930, borde det bli 3,0 tycker jag, särskilt som flygförmågan inte torde vara så mycket bättre.

Man frapperas av att svenska modellflygare nästan över lag konstruerat så tråkiga modeller. Fyrkantiga s.k. slabsiders i parti och minut. De är förstås lättbyggda, lätta att reparera, starka och därmed fältmässiga. Ett härligt undantag är Anders Deurell. Men när man tittar efter så blir man lite fundersam då Deurells Wakefield 1949 har kodsiffran 1.1. En hel rad ytterst lättbyggda modeller har samma kodsiffra.. Får man inget för bygget? Deurells Wakefield 1950 är, så vitt jag kan bedöma, betydligt svårare att knäpa ihop än en Clodhopper 1938. Svårflugan bör den också vara, Deurell själv lyckades inte få den att flyga särskilt bra, enligt egen artikel i Hobbyfolk 1951. Modellen totalhavererade också tämligen snart. Dock har den fått kodsiffra 1.0?

Det har smygat sig in ett fel i förteckningen. Gordon Light vann inte 1933. Det gjorde en engelsman vid namn J.W.Kenwoethy. Light vann den sedan ogiltigtförklade tävlingen 1932.

Ta nu inte detta som någon kritik, det är ju bara mina funderingar. Kodsiffrorna skall ju också vid behov revideras. Jag tror på Classic Wakefield, det blir en rolig och intressant klass och tänk om varje medlem, i vart fall gummivridare, tar med sig en ny modell från förteckningen över Classic Wakefield till nästa SM!

Sten Kristiansson

Kommentar från Einar Håkansson.

Det är trevligt att få synpunkter på Classic W-reglerna. Jag gläder mig också åt Sven-Olovs vänliga skrivning i referatet från OT-SM-92.

De grundläggande tankarna bakom Classic W redovisade jag i Oldtimer nr 2-91. Svaret här ansluter till och utvecklar vad jag skrev då.

Kodsiffrorna är subjektiva antaganden men i viss mån rimlighetsbedömningar. Ser vi till modeller konstruerade 1936-39 så bör den som vill flyga "godkänt" göra 3x100 sek. Samtidigt så skall de prestandamässigt bästa modellerna med kodsiffra göra 3x180 sek. Kodsiffran inom segmentet 36-39 kan då inte gärna överstiga 1,8 om vi vill ha något så när jämbördiga förhållanden. Betraktar vi inom samma segment Korda 37 (1,4) och GB-3 (1,8) och antyder att dessa båda just flyger 3x100 sek så vinner således GB-3. Detta har vi sett som önskvärt då vi vill premiера byggarbetet och intrimningen.

När det gäller Ehrhardt-30 så är inte jag övertygad om att denna modell är en given vinnare. När inte min GB-3 går som jag förväntar mig så skyller jag på luften och tänker samtidigt på en tekniker som för några år sedan justerade in ventilationssystemet i vårt hus. Jag ville nämligen veta hur han hade räknat ut till- och frånluftsflyödena. Jag fick följande svar: "Det är svårt att förklara därför luft är ett sådant medium som gör som det själv vill...."

Oavsett om den här ventilationsteknikerns kunskap om luft var värda något så är jag benägen att tro att utomhusluften gör vad den vill med den lilla klena Ehrhardt-30 som inte ens har frigångsmekanism. Omkodning av denna modell får vänta tills den har vunnit ett par tävlingar.

Vi har kanske varit för njugga vid kodning av Anders Deurells modeller. Detta får vi titta på. Begreppet svårflugan innefattar egentligen hur svår modellen är att trimma. Enligt min erfarenhet kan alla modeller fås att flyga men inte alltid utan modifieringar. Detta innebär i sig en begränsning för den typ av oldtimerflyg som vi utövar. Detta förhållande har vi förstärkt i Classic W där huvuddimensioner, v-form etc, propeller och profiler måste följa originalmodellen.

Elliläs modeller är svårtrimmade men bevisligen goda flygare. Det finns säkert många fler svårtrimmade modeller som dock inte kan bibringas goda flygegenskaper. Jag tror inte att Classic W tjänar på att vi uppsparar "dåliga flygare" och ger sådana modeller höga kodsiffror. Jag tror då mer på den rimlighetsbedömning jag beskrev inledningsvis. Jag hoppas samtidigt att vi alla intresserade kan hjälpas åt att vid behov justera ursprungskoderna en eller två tiondelar i någondera riktningen.

Det finns säkert mycken kunskap bland våra medlemmar. Saknar någon sin favoritmodell i förteckningen så ber vi att vederbörande insänder sin dokumentation till Lennart Hansson eller mig. Modeller som uppfyller kraven kommer utan vidare in i förteckningen. Förhoppningsvis så hör Stens favoritmodell Chasteneuf till denna kategori.

* * * * *

Rör inte 3-minuters maxen!!

Vännen Kurt Sandberg har i Oldtimer nr 3-92 gjort statistik över tänkta 2-min maxar. Om nu avsikten med 2-min maxar är att förhindra bortflygning så kanske man hellre hade önskat att få veta hur många 3-minuters maxar som resulterat i bortflygning. Historiskt sett så hör varken 2- eller 3-min maxar till vårt tävlande. Först 1954 infördes 3-min max i samband med en omfattande regelrevision.

2. min max med omflygning hör kanske till det moderna friflyget som inte har mycket gemensamt med de traditioner som vi vill upprätthålla. Detta kan illustreras med följande tillspetsade anekdoter. Jag tror att många av oss modellflygare kan påminna sig ha kommit för sent till söndagsmiddagen. Jag kan komma ihåg hur det var. Så här kunde det låta hemma hos oss en söndag i början av 50-talet. ("M" = modern och "Y" = ynglingen)

"M" - Nu är kalvsteken kall!

"Y" - Jag har varit och trimmat på Knutstorp och så flög min nya S-inta in över stan i andra starten. Jag hade namnlapp. Är det ingen som har ringt? Nu blir man väl tvungen att ha den gamle när man skall tävla på Granbacken nästa söndag.

"M" - Skall du cykla ända till Granbacken? Då blir du väl av med dom andra modellerna också?

"Y" - Det hoppas jag inte för det kostar 2 kr att få sågat nya spryglar i lindträ hos Sven Truedsson. Lind är det enda som håller. Dessutom kostar nytt sidan 6,25 metern hos BEKÅ.

Nu tänker vi oss en liknande dialog på 90-talet men med en ung SMFF-medlem i huvudrollen. Nu har samhället förbättrats. Tryggheten har ökat och en omfattande garanti finns på allt som man köper. Denne yngling behöver därför inte leta efter sin bortflugna modell utan kommer i tid till söndagens hamburgermiddag.

"Y" - Jag flög bort min nya wake som jag köpte på ModelCraft. Hoppas jag får en ny innan det är ungdoms-EM i Wien. Garantin är utgången på den gamle.

"M" - Du hade väl gjort föreskriven service på timern?

"Y" - Ja, kortet är stämplat.

"M" - Då ordnar det sig nog.

Nu avslutar den moderne fadern, som har viss modellflygerfarenhet, samtalet.

"F" - Det är konstigt att dom inte kan göra timrar som går 2 minuter nu för tiden.

Forts.

Det var bra att konsumentverket tvingade modellhandlarna att lämna 1 års bortflygningsgaranti. Men nu står det i tidningen att denne regeringen skall lägga ner konsumentverket. Allting blir bara sämre. Det blir väl som förr då modellerna flög så långt att man var tvungen att springa och leta. Fast egentligen var inte dom modellerna värda något. Vi var tvungna att själv bygga modellerna av trälistor och papper och dom var så kläna att man nästan alltid kvaddade dom.

Vad lär vi då av dessa två anekdoter? Jo det är alltid risk att flyga bort eller kvadda egenhändigt byggda modeller av trä och papper eller siden. Detta förhållande är faktiskt ett arv som vi förvaltar i oldtimersverksamheten. På våra tävlingar kan man ställa upp med modelltyper av olika prestanda från 1/2 min till 4 minuter. Det borde således finnas modelltyper för alla smakriktningar. Varför då lägga en hämmande hand över verksamheten och strypa flygintrycken av de prestandamässigt bästa modellerna? Är förslaget om 2 min max något annat än en kollektiv bortflygningsförsäkring?

Jag har den största respekt för de medlemmar som kan tycka det är arbetsamt att hämta långtflygande modeller. Detta har vi löst i Classic Wakefield genom att 3x72 sek kan slå 3x180 sek om man bara väljer rätt modelltyp. Varför inte sätta upp specialpriser och tillämpa liknande principer i andra klasser. Det måste vara bättre att låta fantasien spela än att hämta dåliga idéer från det moderna friflyget. Våra tävlingar bör huvudsakligen avgöras efter 3 starter och utan omflygning.

Einar Håkansson
Bjärred 920214

Om maxtid och linlängd.

Nog är två minuters maxtid bra för de klasser, där modellens prestanda ligger under denna tid! Som exempel kan nämnas klass S1 där en välflygande modell gör mellan 1,30 och 1,50 vid 50 meters linlängd. Ev. termik kan här ge mellan 10 och 30 sekunders tillskott och mer än så tycker jag inte att termiken skall få påverka slutresultatet.

Visst ger 100 meters linlängd storslagna upplevelser och där har 50 meter inte en chans! Men utöver att fältet kan vara begränsat och vinden något hård, så tävlar oldtimare ofta med ett flertal modeller och det kräver sin tid. Kanske benen ej heller är så raska.. Men med viss hänvisning till historien om pojken som skulle gå ut på kvällen och pappan förmanade "Kommer du hem efter nio så får du stryk" och pojken svarade "Jag tar stryket", så tycker jag, att vi redan nu bestämmer oss för 100 meters linlängd vid årets Svenska Mästerskap. Om fält och väder tillåter.

KURT SANDBERG

=====

OLDTIMERS

AERONAUT STROLCH 375:-
Tysk segelflygmodell med 184 cm spännvidd.
Byggsats av furu och kryssfanér.

MIDWAY 1939 KORDA WAKEFIELD 345:-

MIDWAY 1939 AIR TRAILS SPORTSTER 770:-
Motormodell med spännvidd 127 cm, för
1,5-2,5 cc motor eller elmotor med 6-7
celler.

LRN TEKNIK

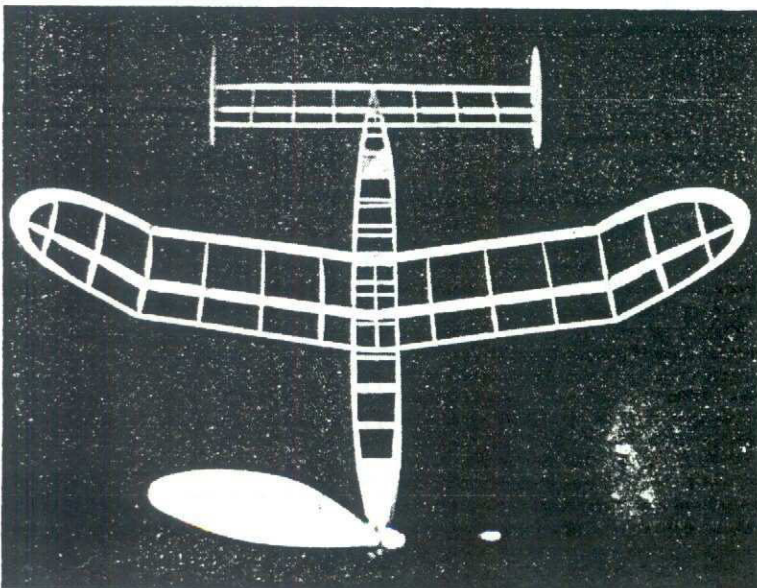
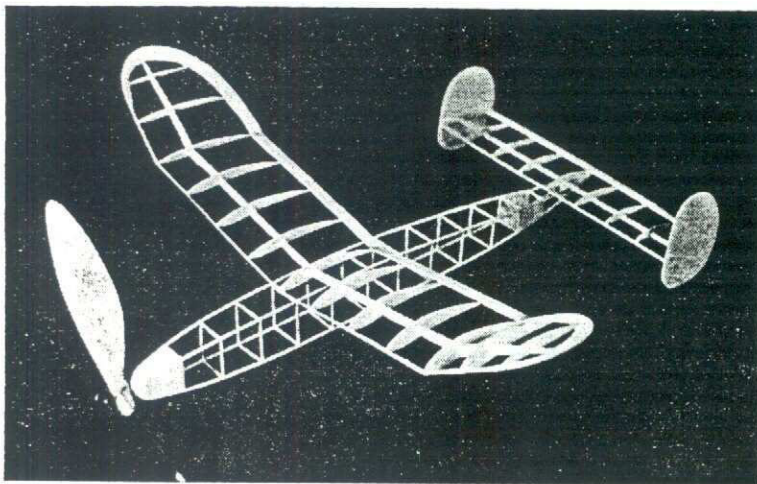
Österängsgatan 71, 753 28 Uppsala
Tel. 018/ 69 63 80

EFTERLYSES

Förgasare: Webra Record, Webra Winner,
Taifun Hurricane.
Ritning Sigurd Isacsons "Örnungen".
Ritningsbok ADECADE OF DESIGN number 1.
Börje Ekeröth, Box 173, 575 22 Eksjö
0381-13941

HIGH Performance Sportster

by C. R. JOHNSON



THE credit for originating this type of model should go to Art Schultz, a buddy of mine, who was, back in the summer of '41 built a model of about 50 sq. in. wing area which closely resembled a contest stick job. He built it on the theory that such a model would fly much better than the ordinary small "sport" job. Art could not go to the Nationals and since he thought he ought to be represented in some way, he threw the ship in my box, and we took it along. On the Sunday morning after the contest was over (during the meet we had three fruitless days of thermal hunting), we took the model out and lost it on a 6 minute O.O.S. flight.

We had so much fun with this job that I designed and built the present model. At first we thought the local ball park would be large enough for it, but after climbing every tree in the neighborhood the idea was given up as unsound.

The design is basically the same one we have been using for years. A large prop is used with a comparatively long powerful motor. This gives a long motor run with a high rate of climb. The first good day the model was flown it turned in several flights of 2 to 3 minutes. Then we hit a real one, and the model went 10:45 O.O.S.

Here's how to build this model which will give you almost contest type performance at practically no expense.

FUSELAGE: The fuselage should be built from 1/16" sq. rock hard balsa. The two sides are built directly over the plan; after they are thoroughly dry, remove and glue in the cross pieces. The 1/16" sheet soft balsa fillins are fitted and glued into place. The hole is drilled for the 1/8" dowel which acts as the rear hook, then the whole body is carefully sanded to remove bumps.

WING: Since only half the wing is shown on the plans it will be necessary either to draw up the other half or to oil the plan to make it translucent. As the first method allows the wing to be built in one piece it is the method the author recommends. It can easily be done by tracing over 1/2 shown, on tracing paper, then turning the paper over so the tracing becomes the left half of the wing.

The wing ribs are cut from 1/16" or 3/64" medium quarter-grained balsa. Only one size rib is shown on the plans; the tip ribs are cut down from it to fit. The trailing edge, spar, and tips are cut from 1/16" medium balsa. The spar is pinned down, and the ribs are glued in place (with the exception of the ones at the dihedral breaks).

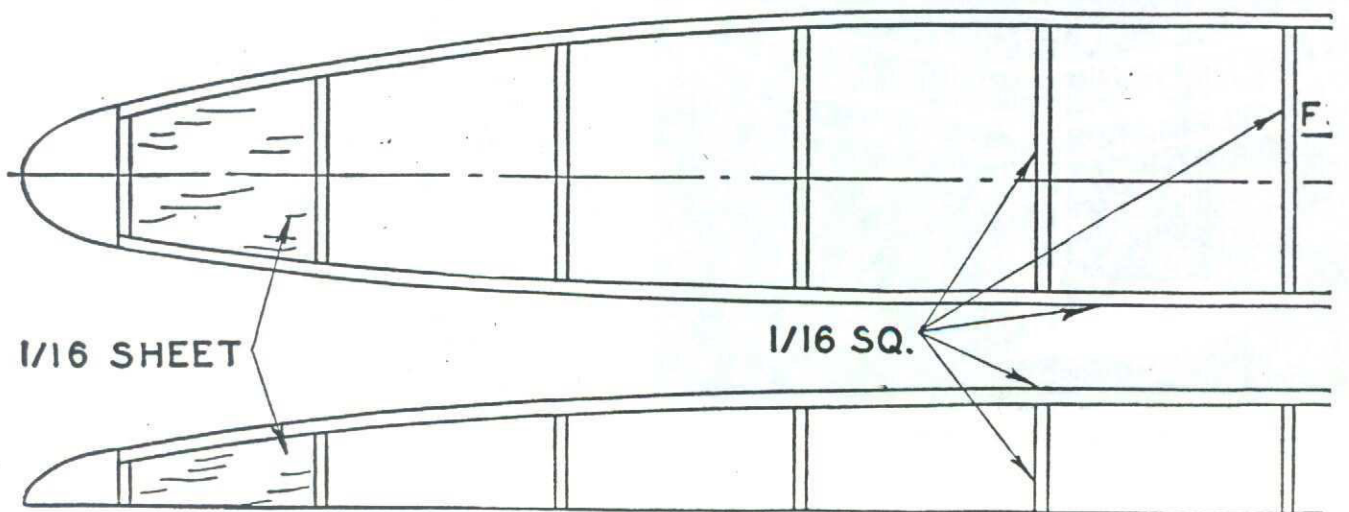
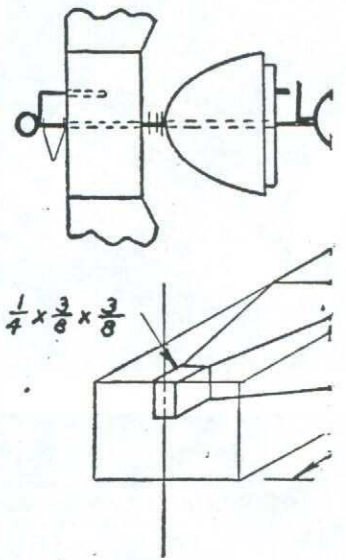
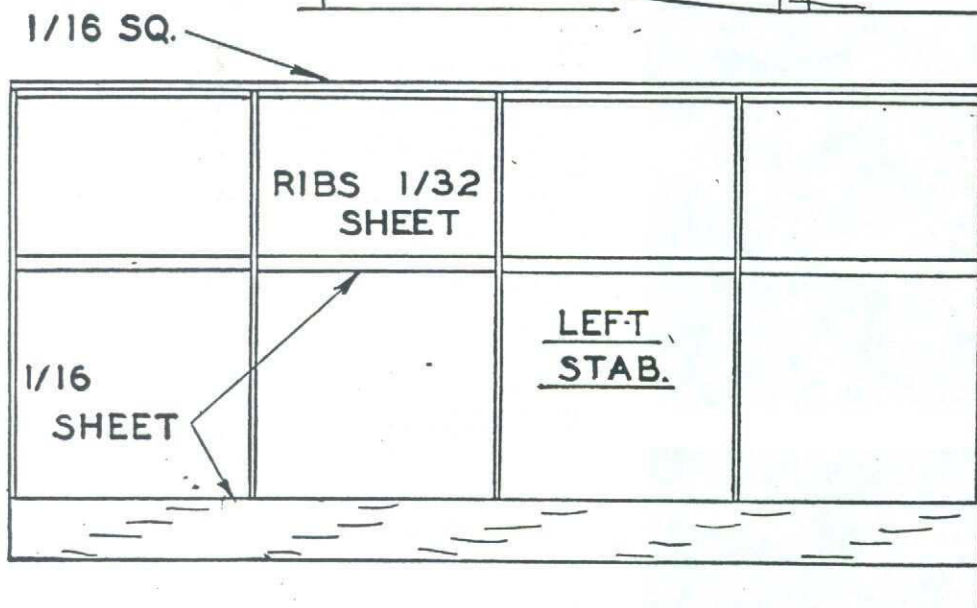
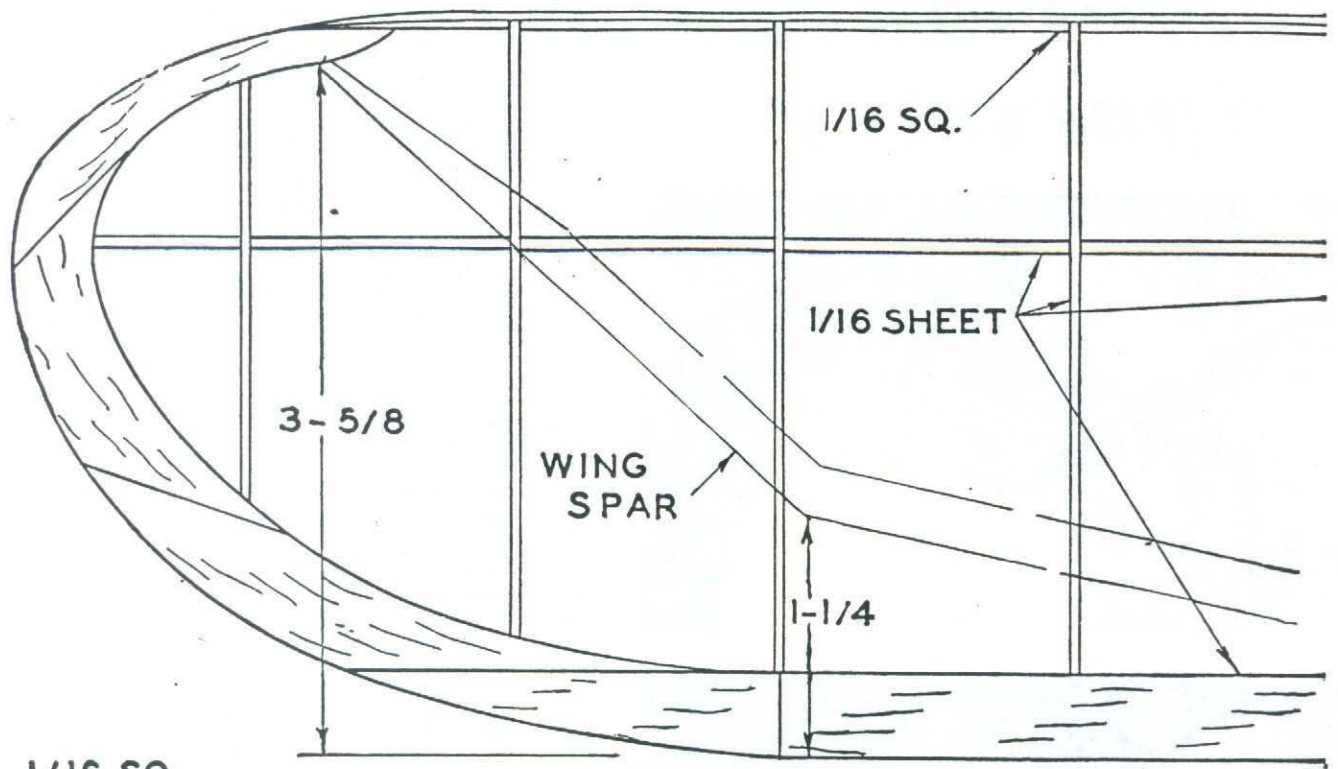
The trailing and leading edges and tips are glued on; and after the whole wing is dry the spar, leading edge and trailing edge are nicked and the correct dihedral thoroughly glued in. The trailing edge and tips are now tapered and the leading edge rounded off. A careful sanding is given the whole wing to remove bumps.

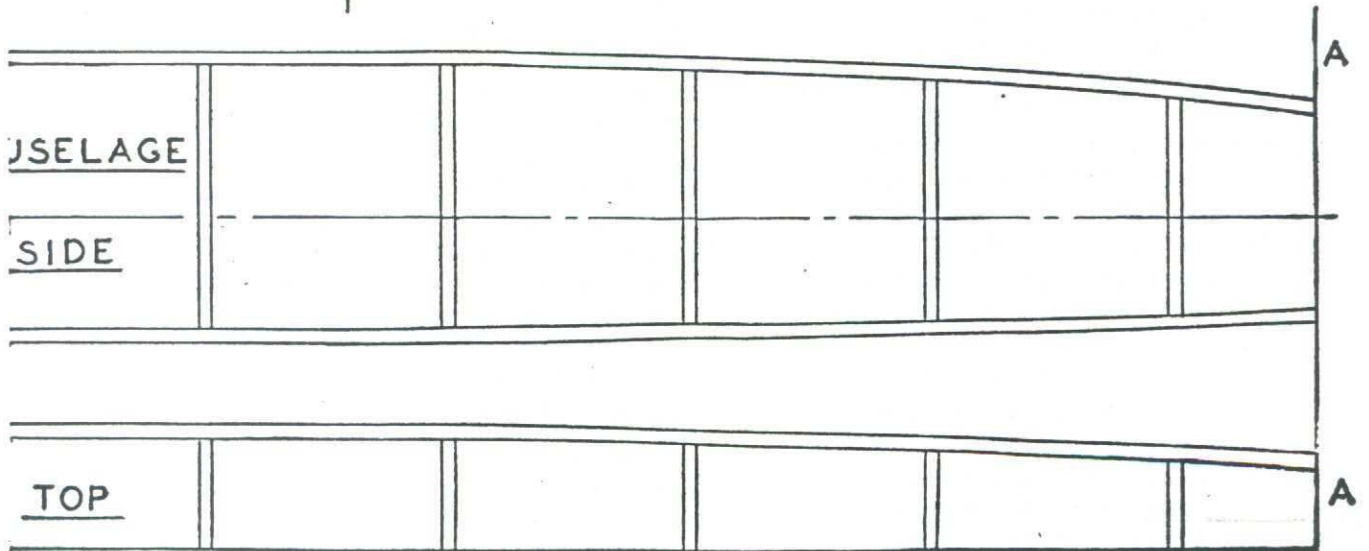
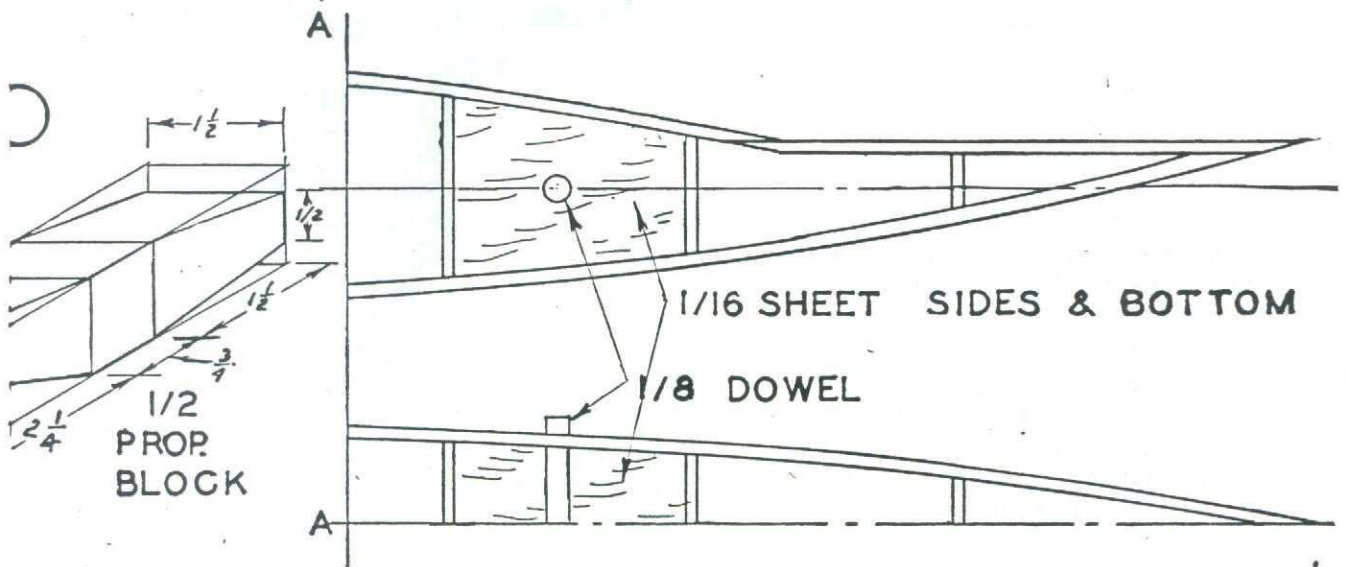
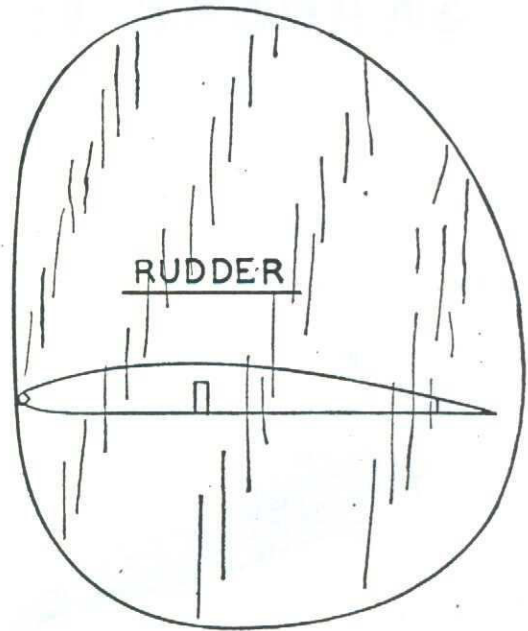
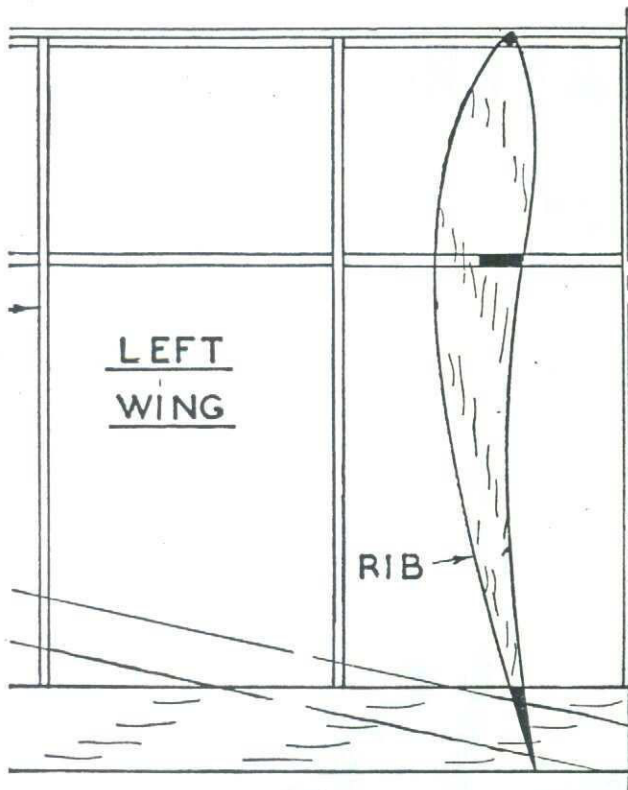
TAIL ASSEMBLY: The stab is built in the same manner as the wing. The twin rudders are cut from 1/32" quarter-grained balsa sheet and are sanded to a streamlined shape. They should carefully be given a couple of coats of dope to prevent warping.

PROP. ASSEMBLY: The prop is carved from a medium, soft block of balsa 9" x 1 1/2" x 1" cut out as shown on the plans. After the prop has been carved, sanded and doped, the builder may add his favorite folding device (the author used a Korda type hinge). The nose block is carved from hard balsa and a 1/16" pine sheet is used for the back. The prop shaft is bent from 0.040" piano wire, and a small spring and the stop on the back of the nose block are added. Tubing should be used on the hook to protect the rubber motor.

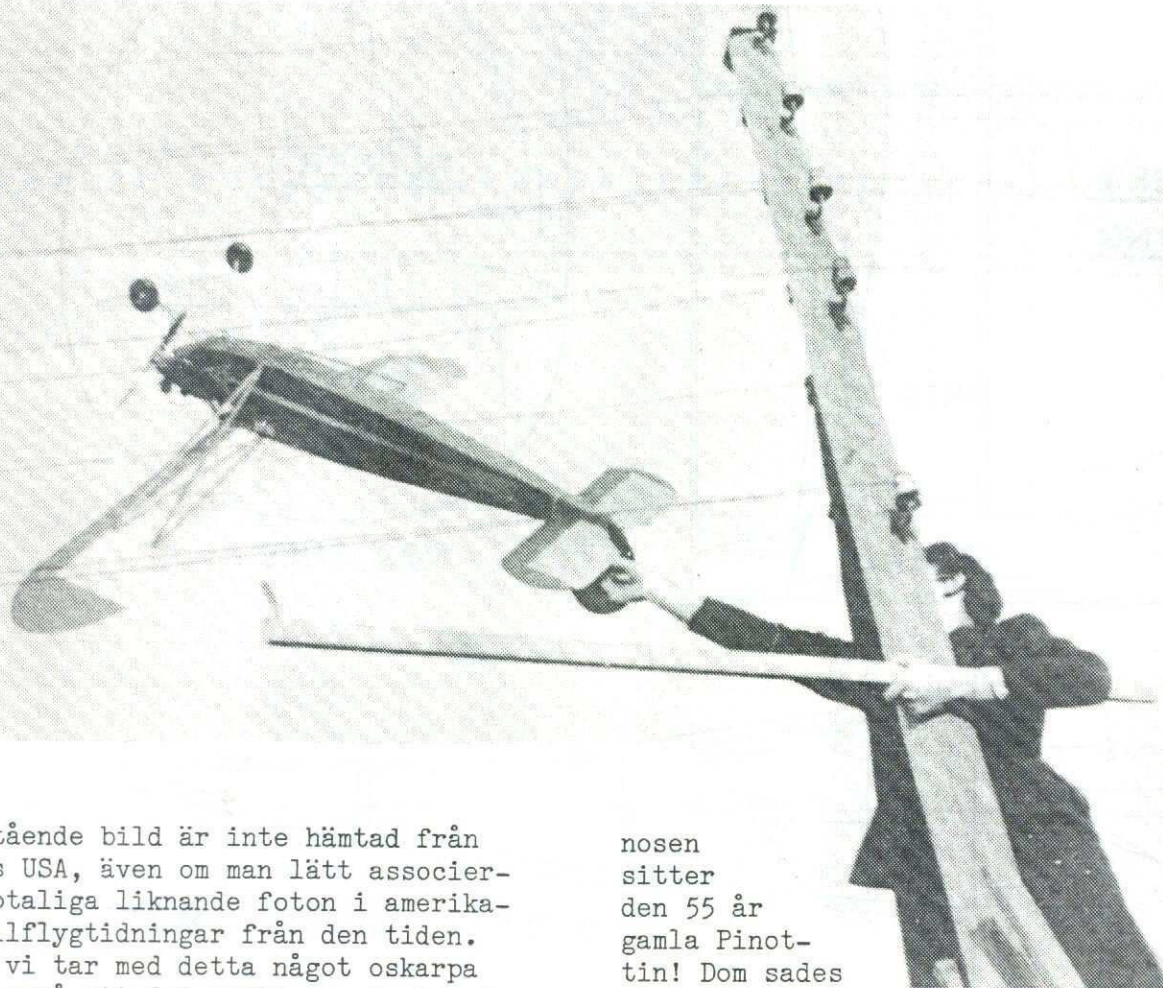
ASSEMBLY: After the ship has been covered with some bright tissue (red, orange, black and yellow, etc.) and has been tightened by water spraying, it is given two coats of dope. The rudders are glued on the stabilizer and the stab on the fuselage. Check to see this is at zero degrees. The wing is given about 3/32" incidence by a block glued under the spar and is held on by a loop of 1/8" flat rubber. Four strands of 1/4" flat brown rubber, at least 6" longer than the fuselage, are used for power.

(Turn to page 38)





SKÅNSKA VETERANER



Ovanstående bild är inte hämtad från 30-talets USA, även om man lätt associerar till otaliga liknande foton i amerikanska modellflygtidningar från den tiden. Nej, att vi tar med detta något oskarpa foto beror på att det unikt nog är taget i Sverige någon gång efter 1938. Det var skåningarna Karl-Erik Ekström och Allan Dahl, som efter ritningar från Model Airplane News byggde var sin stor bensinmodell, säkert några av de första av sitt slag i Sverige. Karl-Eriks modell var en semi-skala Piper Cub med 185 cm spännvidd medan Allan byggde en Privateer på 213 cm, båda publicerade i M.A.N. 1938.

De inhandlade var sin svensktillverkad Pinotti tändstiftsmotor och deras flygningar fick mycken publicitet i samtida flygtidskrifter och även i lokalpressen. Karl-Erik har länge varit medlem i OT-Sällskapet och har i dagarna förverkligat en gammal ambition: att än en gång bygga och flyga sin ungdoms Piper Cub från M.A.N. Fotot på nästa sida visar modellen oklädd förra hösten, men lär i skrivande stund vara färdig för sin jungfruflygning. Som tidens sed är så är dagens bygge försett med radiokontroll - men i

nosen
sitter
den 55 år
gamla Pinot-
tin! Dom sades
vara nästan out-
slitliga och kanske det stämmer!

Allan Dahl från Trollenäs tog inte upp modellflyget på gamla dar, men då han nyligen gick bort dök hans gamla modell upp! Den lär vara i förvånansvärt gott skick (=flygduglig) och saknar bara original-hjul och motor. Hjul av alla slag går ju att skaffa idag och vad beträffar Allans gamla Pinotti så finns den också kvar! Sedan länge står den i undertecknads motorskåp, komplett med 30-talständutrustning, mässingstank och handskuren, rödlackerad träpropeller..., den senare en av de otaliga propellrar Sven E. Truedson i sin ungdom karvade och som utgjorde starten på hans karriär som modellflygfabrikör!

Ska de två mötas igen - Allan Dahls stora kabinmodell från 1938 och den lika gamla Pinotti-motorn..?

Sten P.



Karl-Erik Ekströms nygamla 54-åring, Jesse Davidsons "Cub"
från Model Airplane News Jan.-Febr. 1938.

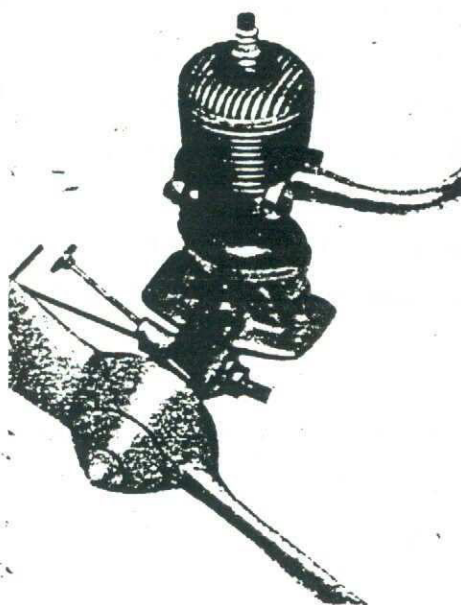
SVENSK BENSINMOTOR FÖR MODELLFLYGPLAN

Flygning med bensinmotormodeller har länge varit den stora flugan i Amerika och även på sina håll i Europa, särskild då i Italien och Ryssland. På sista tiden emellertid även svenska modellflygare fått upp ögonen för denna verkligt intressanta gren av modellflyget.

Så gott som alla bensinmotorer vilka kommit till användning i Sverige ha tills i föl varit av amerikanskt fabrikat. Nu finnas emellertid motorer även av svensk tillverkning. Vi beskriva här i korta drag den svenskbyggda modellplanmotorn "GP", som till en början kallades "JP". Den lär vara ett litet mästerverk på området. Motorn bygges i två storlekar och är konstruerad av den skicklige mekanikern C. Pinotti. Här nedan lämna vi några uppgifter om de båda motorerna:

Den större modellen:

Cylinderdiameter 21 mm.
Slaglängd 21 mm.
Höjd c:a 120 mm.
Vikt komplett med batteri 450 gr.
Vikt enbart motor 150 gr.
Varvtalsområde 500—10.000 varv min.
Effekt 1/5 hkr.



Den mindre modellen:

Cylinderdiameter 16 mm.
Slaglängd 16 mm.
Höjd c:a 85 mm.
Vikt med batteri 250 gr.
Vikt enbart motor 100 gr.

Varvtalsområde 1000—12.000 varv/min.
Effekt 1/7 hkr.

Konstruktören har sökt få fram en slitstark och lätthanterlig motor som möjligt, och man kan fastslå att han lyckats i sitt uppsåt. De "bensinmodellbyggare" som äro ägare till motorer av amerikanskt fabrikat känna nog till vilka besvärigheter som kunna uppstå när motorerna skall startas, beroende på att tändspolarna på dessa motorer sällan äro effektiva nog att med ett enda vanligt batteri kunna starta motorn, varför man måste använda två batterier. Då ett vanligt batteri väger 90—125 gram förstå man vilken onödigt vikt ett extra batteri utgör då motorn är monterad i ett modellplan. Den svenska "GP"-motorn kan emellertid startas med ett normalt ficklampsbatteri på 4,5 volt. Särskilda startbatterier och omkopplingsanordningar monterade i modellerna äro därför obehöfliga. Den mindre motorn startar förutom utmärkt även på ett litet 3-volts startbatteri.

SVEN TRUEDSSONS RITNINGSBANK

Ritningarna till de modellflygplan som tillverkades och distribuerades av Sven E Truedsson Modellflygindustri under åren 1938 till 1982 har nu samlats under ovanstående rubrik SVEN TRUEDSSONS RITNINGSBANK och finns tillgängliga för OLDTIMER-sällskapets medlemmar. Listan upptar 57 namn på olika slag av modeller, störst antal har segelmodellerna med 22, gummimotormodeller finns det 15 av. För den som vill välja något "nytt" som inte förekommer på våra Oldtimer-tävlingar så mycket, finns det åtskilligt att välja på. Vad sägs t ex om MONSUN, den vackra segelmodellen, de tre olika versionerna av AKM STRATOS, danska SKYMASTER i Jan-Olle Åkessons reviderade upplaga från 1960 eller den mycket form-sköna NORDIC av Terje Larsson från 1955, medlem av Sveriges VM-silverlag i Italien 1956?

Bland gummimotormodellerna förtjänar NIMBUS, MERCURY och MATADOR att byggas och flygas, de har inte setts på tävlingsbanorna på många år. Sven Truedsson var en mycket företagsam person, bl a bevisat av att han startade sitt företag innan han var 20 år, och också av att han redan 1938 konstruerade, byggde och flög den stora motormodellen GP-Special, utrustad med motor som tillverkats av gode vännen Ganmario Pinotti. Ett magnifikt projekt som kanske i dag kan intressera någon modellflygare som också har RC-intresse.

Ritningarna är samtliga mycket instruktiva och enkla att bygga efter, en del av mycket hög klass i utförandet, PLUTO t ex, som ritats av Lars Andersson.

Årsdateringen har gjorts efter intervjuer med några av dem som var med, Karl-Erik Ekström, Ove Larsson, Rolf Hagel bl a. I en del fall är dateringen osäker och kan slå fel på något eller några år. Om någon bestämt vet rätt år, välkommen med en rättelse i så fall!

Några ritningar saknas, REVOLT 75 cm stavmodell och Åke Rojers 50-cm stavmodell från 1936-1937 t ex. Samma sak gäller här: Du som vet något om detta, hör av Dig!

SVEN TRUEDSSONS RITNINGSBANK

SEGLMODELLER

Namn	Spv mm	Klass	Konstruktör	År	Anm
HANG	740	S1	Sven Truedsson	1940	
MONSUN	1730	S3	Charles Birch-Jensen	1940	
TERMIK	970	S1	Sven Truedsson	1941	
KONDOR	1480	S2	Sven Truedsson	1942	
TAIFUN	1360	S2		1945	
AKM CUMULUS	900	S1	Medlemmar i AKM	1945	
CONDOREN	800	S1		1945	
PLUTO	1860	S3	Knud Flensted-Jensen	1943	
TERMIK	1645	Sint	F Olesen/P-G Jörgensen	1951	
AKM 2 STRATOS	1500	S2/Sint	Medlemmar i AKM	1950	
AKM 3 STRATOS	1605	Sint	Rolf Hagel	1952	
AKM STRATOS	1913	Sint	Rolf Hagel	1960	
ÖRNUNGEN	1165	S1	Anders Håkansson	1954	
BANTAM	1180	S1	Anders Håkansson	1954	
PILOT	775	S1	Anders Håkansson	1952	
LARUSKA	1050	S1	Fritz Neuman	1950	
SKYMASTER 2	1690	Sint	A Hansen/B Hansen	1960	Rev av J-O Åkesson
NORDIC	1880	Sint	Terje Larsson	1955	
BANTAM 2	1120	A1	Jan-Olle Åkesson	1962	
PILOT Mk.2	1020	A1	Claes Mårtensson	1964	
ABDUL	1170	A1	Per Qvarnström	1980	
MUSTAFA	1970	A2	Per Qvarnström	1982	

LINKONTROLLMODELLER

SNURREN 1	570	F2	Lars Andersson	1950	
THUNDERBIRD	890	F2	Albert Sörensen	1953	Rev 1965
THUNDERBIRD	900	F2	Ove Andersson	1972	
SEMO MINI	410	F2	Jan-Olle Åkesson	1973	
SNURREN 2	610	F2	Jan-Olle Åkesson	1973	
SEMO TRAINER	570	F2	Jan-Olle Åkesson	1973	
VESPUSS	550	F2	Jan-Olle Åkesson	1973	
FLAX	790	F2	Jan-Olle Åkesson	1973	
KAL	500	F2	Jan-Olle Åkesson	1978	
BLIXTEN	860	F2	Anders Håkansson	1950	

GUMMIMOTORMODELLER

Namn	Spv mm	Klass	Konstruktör	År	Anm
LABAN	1000	C2	Sven Truedsson	1938	
NIMBUS	750	B2	Sven Truedsson	1937	
MERCURY	1000	C2	Sven Truedsson	1939	
MATADOR	1200	D	Sven Truedsson	1939	
CLIPPER I	745	B2	Sven Truedsson	1940	
CLIPPER I	750	B2	Sven Truedsson	1946	
KORDAS WAKE	1050	D	Dick Korda	1937	Rev. version
HOBBY	600	B2/G1	Anders Håkansson	1946	
TERN	660	B2/G1	Terje Larsson	1947	
MUSKETÖR	600	B2/G1	Paul Kuniss	1949	
BALBO	600	B2/G1	Paul Kuniss	1950	
TORPEDO	583	B2/G1	Paul Kuniss	1950	
HUGIN	800	C2/G1	Paul Kuniss	1950	
LABAN	1030	Gint	Jan Nilborn	1953	
LABAN	1208	Gint	Stellan Knöös	1958	

MOTORMODELLER

GP SPECIAL	1870		Sven Truedsson	1938	
JHH 100	1054	F	John Hugo Hansson	1945	
HAIL-SHOT	1120	F	Rolf Hagel	1952	
JUPITER	1119	F	Peter Christiansen	1954	
TEMPO	980	F	Terje Larsson	1954	
MAXMASTER	1280	F	Jan-Olle Åkesson	1964	

RADIOSTYRDA MODELLER

VAGABOND	1500	F3	Rolf Dilot	1955	
MUSTFIRE	1720	F3	Jesper von Segebaden	1964	
VIKING	1434	F3	Erik Berglund	1962	
MINIVAGABOND	970	F3	Rune Johansson	1971	

BYGGSATSER till Sven Truedssons modeller tillverkas fortfarande, till en del åtminstone. Jan-Olle Åkesson, som arbetade hos Truedsson i många år, har fortsatt tillverkningen av SKYMASTER, ABDUL och MUSTAFA och kan också leverera material till alla övriga modeller. Jan-Olles adress är Oxie Mölleväg 7, 230 30 OXIE, telefon 040/549395.

ADAMS WAKEFIELD 1937



Vad menar du Sten? Kan Ada?
Du får la fråga göteborgarna!

Bildred.

DEN som "kan" sin Zaic har säkert någon gång låtit blicken glida över ritningen på canadensaren Jim Adams' långbenta Wakefield i Yearbook 1938. Så ock jag, utan att närmare reflektera förrän en treplansskiss på samma modell dök upp i "Flightplug" - ett OT-månadsblad från Californien - för några år sedan. Med sin växlade motor och effektiva vinge med högt sidoförhållande och modern profil förmodades modellen ha hög prestanda och red. undrade varför ingen OT-flygare "upptäckt" den ännu.

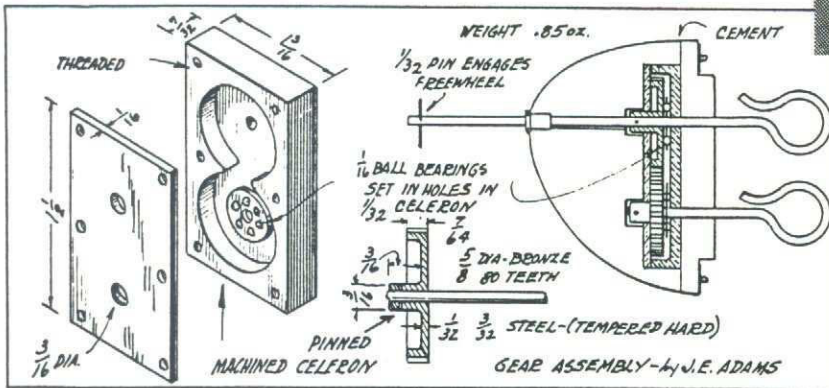
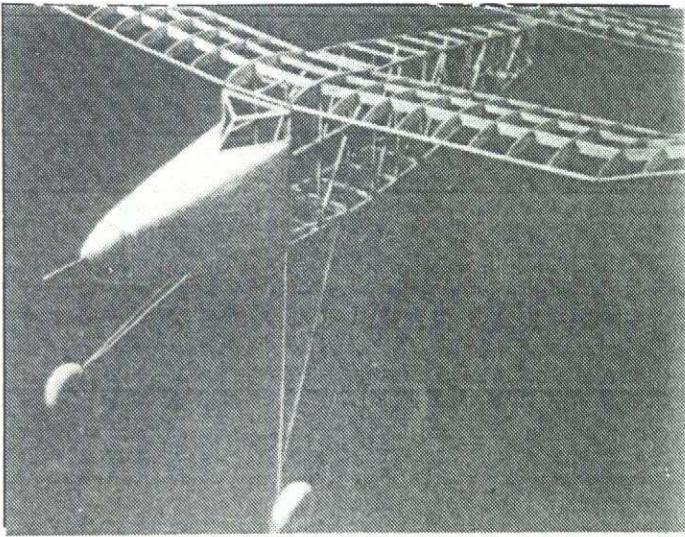
Själv hade jag just fått två av Sigurdsens första Wake-växlar och funderade på att bygga Sigurds "Rimfaxe". Med min gamla svaghet för glasade kabiner såg jag plötsligt en möjlighet att bygga en autentisk OT-Wake för min växel med just en rejäl kabin! Faktiskt påminde kroppen mycket om en förvuxen "Clipper I", en av mina stående favoriter!

Med mitt intresse väckt började jag bläddra i gamla hobbytidningar och hittade snart referenser till Adams' Wakefield. I Aeromodeller 9/1937 nämns den i lyriska ordalag. Den proxyflögs i 1937 års Wakefieldtävling av engelsmannen C.S. Rushbroke, men en bruten axelkrok tvingade honom att bryta efter en flygning på 210 sek. Den placerade sig därmed ungefär mitt i fältet på 25:e plats. I Aeromodel-

ler 1/1938 återkommer man med en illustration av växelboxen och i Februari-numret med bilder på modellen i oklätt och färdigt skick. I Model Airplane News finns slutligen en bild på modell + proxyflygare, tagen på tävlingsdagen. Nämnas bör väl också en intressant artikel i 1938 års Yearbook om växlade gummimotorer, där Adams' växel visas.

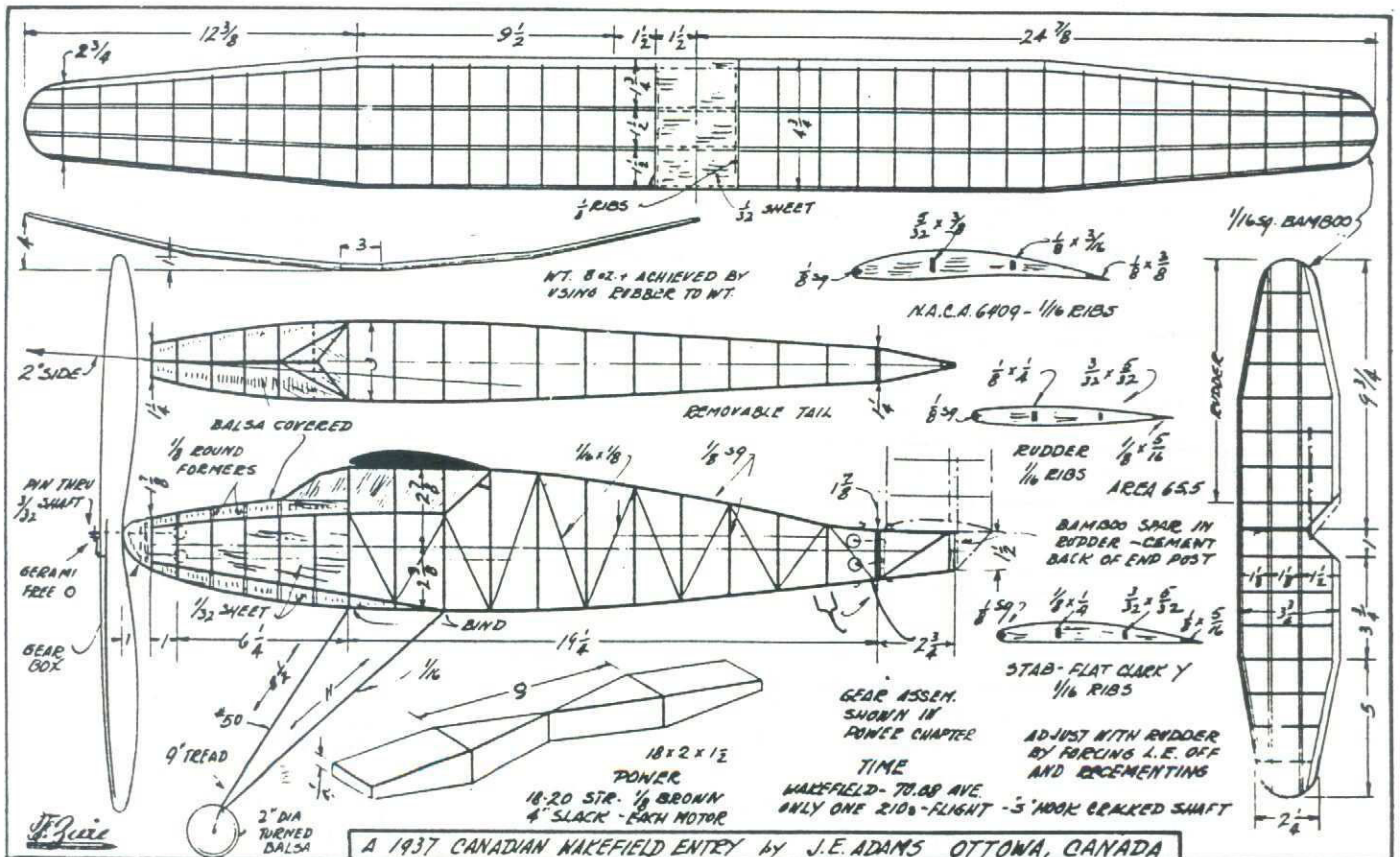
Kontentan blev att jag förstörde ritningen ur årsboken och byggde modellen under våren 1991. Konstruktionen är konventionell, men det finns anledning att passa vikten - det är en ganska stor modell. Vikten 230 g kunde jag inte hålla - nospartiet väger en del, för att inte tala om all pianotråd i landningsstället! 271 g startvikt blev det med två 12-str. 6,4 mm gummimotorer.

Av olika skäl hann jag bara ta ut modellen ett par kvällar före OT-SM. Den krävde praktiskt taget inga justeringar för att flyga bra från första start! Stiget är inte exakt blixtrande, men pågår länge! Glidet är superbtt trots vikten och den stora bromsen i nosen! Jag hann dra den till c:a 50% säkert varv (=325 varv/motor) ett par gånger sista kvällen och flygtiden höll sig kring 185 sek. I Arboga gjorde jag en start innan regnet kom. Den föregicks av en sista-minuten-



Illustrationerna ovan ur Aeromodeller February 1938.

Ritningarna på modellen och växelboxen ur Frank Zaics Yearbook 1938.



Forts. från sid.

justering av propellerriktningen, vilket höll på att bli modellens död. I 88 sek. rusade den runt i snäva cirklar i huvudhöjd innan den mjukt satte sig i gräset!

Några fördelar vad beträffar prestanda gentemot t.ex. den enklare och lättare "Rimfaxe" har naturligtvis inte Adams' 1937 Wakefield, men det finns ju andra värderingar - och då finns det definitivt plats för en högvingad kabin-kärra i rött och silver!

Sten P.

High Performance Sportster

(Continued from page 21)

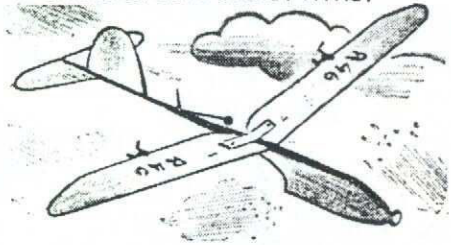
A few winds are put in the motor to take up the slack, and the model is glide tested. The wing is moved until a long, flat glide is obtained. About 100 winds are put into the motor, and the glide is observed in the air. After a flat tight circle is obtained, the power flight adjustments are made by changing the thrust line.

When correctly adjusted and fully wound, the model should climb at a very high angle in tight, right circles and glide slowly in a somewhat larger circle. The original model flew 1 1/2 to 2 minutes consistently on cool, calm evenings.

A few handsome bound volumes, each contains 6 issues (July to Dec. 1946), are available at \$6 each . . . from Dept. B, Model Airplane News, 551—5th Av., New York 17.

EL AIRPLANE NEWS • August, 1948

MODELLFLYGETS STORA NYHET



Raketplanet R 46

— något av en sensation

Särskilt utmärkande för R46 är mycket god startsäkerhet och bästa tänkbara flygförmåga. Med bakåtfällna vingar och hjälp av en behändig gummislunga skjutes planet högt upp i luften. Genom en enkel och effektiv utlösningmekanism fälls vingarna ut, då planet går ur stigningen. Flygplanet, som har en vidd av 560 mm, lev. fullt färdigt. Finnes hos alla välsorterade varuhus. Järn- och leksaksaffärer m. fl. Fullständig beskrivning medföljer. Om ej hos Eder handlande rekvirera direkt från oss. Pris med gummislunga Kr. 3:95 + oms.

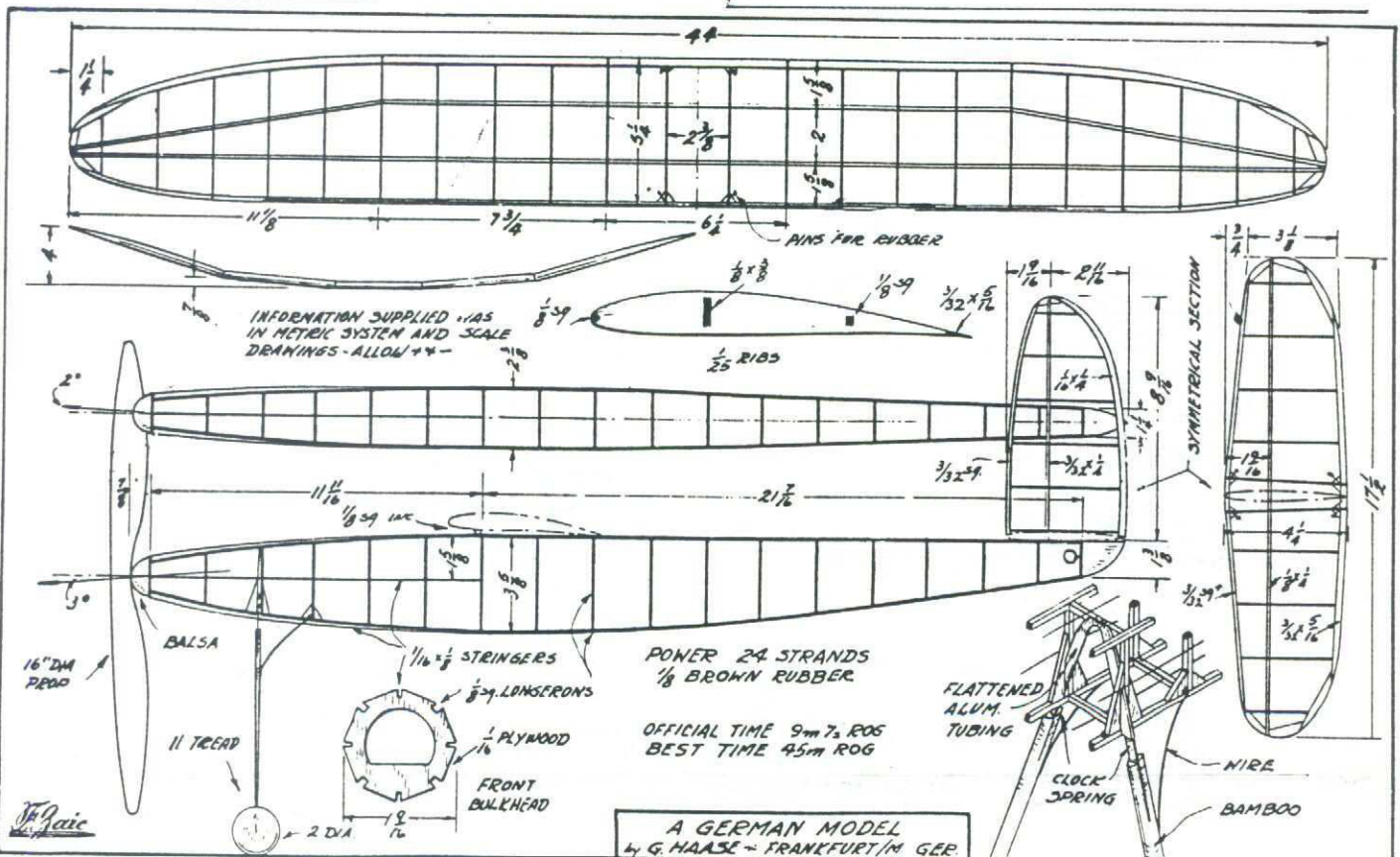
ÖSTERMANS HANDELSFIRMA

Repslagaregatan 5 Linköping
V. g. sänd mot postförskott st. Raketplan R46 à Kr. 3:95 + oms. och porto.

Namn

Address PT 4/46

Minnesgoda läsare minns kanske "Raketplanet R 46" i OLDTIMER 2/1990. Sten Persson hade hittat ett kartongnytt exemplar av denna underliga aerodyn och hade frågor om dess ursprung. En annons i POPULÄR TEKNIK 4/1946 besvarar de flesta av dem - se ovan!



HUR MÅNGA VARV TÅL GUMMIMOTORN?

Denna fråga har säkert alla världens modellflygare ställt sig, de flesta har mer än en gång på ett smärtsamt och våldsamt sätt fått klart för sig hur många varv gummimotorn INTE tål.

Min kunskap i ämnet baserar sig på erfarenheter från wakefieldflygande enligt regler såväl från 30-talet som de som gäller i dag. Här följer några iakttagelser.

40 gr gummisnodd, fördelat så att tvärsnittsytan är cirka 100 mm^2 , kan dragas upp i 300 varv utan att risken att den går av är särskilt stor. Detta påstående grundar sig på ungefär 3000 uppdragningar som jag gjort under åren och har ingen annan vetenskaplig grund. Om man som jag accepterar de praktiska rönen, är det lätt att med utgångspunkt från dessa tre faktum räkna fram hur många varv man kan få in på gummimotorer av skiftande längd och tjocklek.

Översatt till antal strängar/dimension är 100 mm^2 lika med 16 strängar 6 mm eller 32 strängar 3 mm. En sådan gummimotor tål således 300 varv om vikten är 40 gr (modern Wakefield). Om man dubblar vikten till 80 gr (Oldtimer) kan man få in 600 varv med bibehållen tvärsnittsytan.

Om tvärsnittet minskas till c:a 75% ökar antalet "säkra" varv i direkt proportion, 40 gr fördelat i 12 strängar ger 450 varv, dubbla vikten 80 gr ger 900 varv. Fortsätter man på samma sätt ser vi att 40 gr med 50 mm^2 tvärsnitt ger 600 varv.

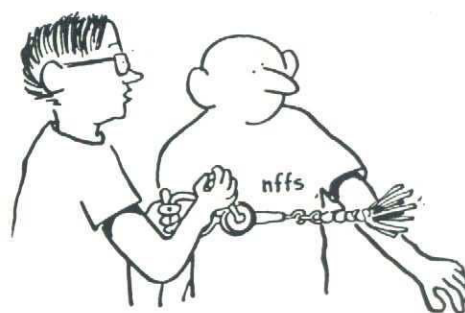
Tabellen visar hur många varv som är möjligt vid olika tvärsnitt och vikter. För enkelhetens skull är tvärsnittet angivna i 6 mm strängar. Smörj gärna gummimotorn med gummiolja av gammal sort, dvs destillerat vatten, gul såpa och glycerin, eller gör som jag, använd recinolja. En metod som jag använder för att utröna om snodden har förmåga att ta emot och ge tillbaka energi i för modellflygning lämplig omfattning är att sträcka ut en 40-gramsmotor fördelad på ovanstående sätt med cirka 100 mm^2 tvärsnitt till en längd av exakt två meter. Dragmotståndet skall då vara 25 kg, vilket man avläser på en fjädervåg, som kopplats till gummimotorn. Dylåka fjädervågar finns i skeppshandeln eller möjligen järnhandel/varuhus.

Med en sådan gummisnodd kan man vara ganska säker på att flygplanet stiger till den höjd där termiken brukar finnas, förutsatt att man har klarat av allt annat som påverkar, ja, Du vet, tyngdpunkt, vinkelskillnad vinge/stabilisator, propellerriktning, vindriktning, rätt temperatur, inte för brant, inte för flackt, sidoroder, inte in i skogen osv etc.

Lennart Hansson

TABELL FÖR UPPDRAGNING AV GUMMIMOTORN
Antal varv vid olika vikt/tvärsnittsytan

Vikt gram	Tvärsnitt/antal strängar 6 x 1 mm							
	2	4	6	8	10	12	14	16
10	600	300	225	150	131	112	94	75
20	1200	600	450	300	262	225	188	150
30	1800	900	675	450	394	338	282	225
40	2400	1200	900	600	525	450	375	300
50		1500	1126	750	657	563	469	375
60			1350	900	788	675	562	450
70			1575	1050	919	788	656	525
80			1800	1200	1050	900	750	600
90				1350	1181	1012	843	675
100				1500	1312	1125	938	750
110				1650	1444	1238	1031	825
120				1800	1575	1350	1125	900



"See what I mean?"

JUBILAR ÖRJAN 60 ÅR !

"Nä-ä, inte kan han vara sexti år !" "Fyller han jämna, måste det vara 50 !"

Det var de uttryck jag hörde då jag nämnde till kompisar att Örjan skulle fylla år ! Nu är det så i alla fall ! Den 28 januari var det faktum och hyllad blev han av både släkt och vänner och även av SMOS !

1933 föddes Örjan Gahm av "hederliga föräldrar" som det heter i Visby, det blev skolgång och en realexamen 1949. Då hade han redan hunnit in i modellflygeriet tillsammans med kamrater som Per Bendelin och Rickard Häglind. De flög på Visby flygfält. Att det hölls ett SM i modellflyg 1942 har Örjan bara ett dunkelt minne av, då hade ännu inte den stora passionen gript honom !

1948 följde han med Per Bendelin till SM som hölls på Tullinge flygfält F 18. Det var värmebölja dessa dagar !

Den första riktigt stora tävling som han själv deltog i var Vintertävlingen 1949 i Örebro.

Pojkarna flög till Stockholm och for med tag till därifrån till Örebro ! En snäll moster ordnade reskassan ! Samma år deltog han i SM i Eslöv och tog då kontakt med några av "Vingarna". Anders Deurell fraktade med sig Örjans modell till "stan", för nu skulle det bli plugga av på STI.

Örjans pappa ville inte att sonen skulle spilla bort tid på modellplansbygge !

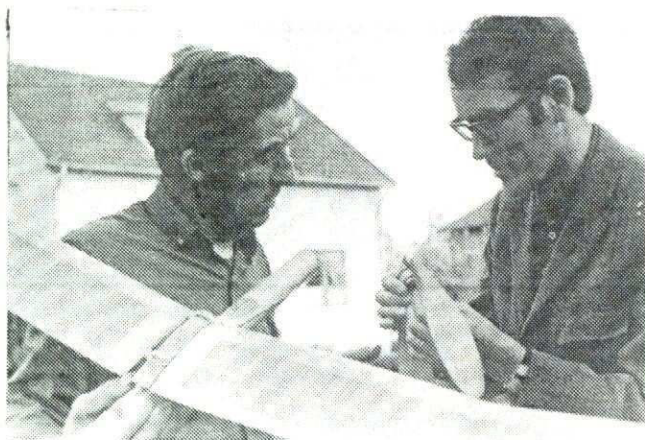
Örjan blev medlem i "Vingarna", det var på den tiden då man träffades i KSAK-huset på Malm-skillnadsgatan, trimmade och flög det gjorde man nu på Skarpnäck. Gärdet hade blivit för trangt Lagom klar på skolan med ingenjörsexamen blev det att krypa i uniform för ett års militärtjänst.

Konditionen blev tydligen god. Nu blev Örjan medeldistanslöpare och tävlade för Turebergs IF Sträckorna var 400 och 800 m. Åren 1954 och 1957 var han med i Turebergs lag som vann Sv. Dagblads-stafetten. Då löpte man upp genom Liljansskogen och Häggvik med mål och start på Stadion.

1958 gifte han sig med Gullbritt och de fick två döttrar. Bostad valde de stilenligt på Flygarvägen i Barkarby ! Under de närmaste åren modellflög Örjan med "Vingarna" mest på hemmaplan och hann bli klubbmästare och tog något Stockholmsmästerskap. Det var gummimotormodeller som intresserade mest. 1961 prövade han på en uttagnings tävling till VM.

En kort tid utlanades Örjan av sin arbets-givare till Kiruna. Där uppe blev det tid att lägga ett segelflygcertifikat till meriterna -det var mindre med mygg uppe i högre luftlager ! Detta betydde ett avbrott i modellflygandet med ett uppehåll 1964-1970. I slutet av 1970 kom Örjan i kontakt med den nystartade Jakobsbergs MFK. Gullbritt sag att klubben ordnat en utställning i Domus-varuhuset och tipsade Örjan om den. Nu blev han medlem där eftersom "Vingarna" gått i tömrös-sömn !

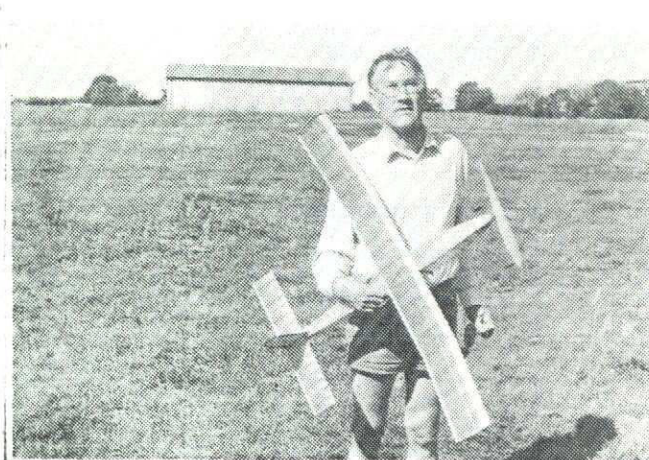
Nu startade Örjan på nytt och byggde F1B-och G1-modeller. 1974 kom den största framgången, han vann då SM i Uppsala i Wakefield-F1B.



Örjan träffar sin idol Karl-Erik Landegren och visar SM-vinnarmodellen från 1974.

Da "Nimbus" i Kumla inbjöd till "Oldtimer-tävling" i Örebro "dammade" Örjan av sin "Landegren" från 1949-50 och ställde upp. Trots ett vingbrott kände han att detta var något att fortsätta med ! Från den tiden och framåt har Örjan ivrigt sysslat med oldtimermodeller, han har uppsökt sina gamla klubbkompisar i "Vingarna" lånat deras bevarade modeller och mätt upp dem, skapat ritningar av dem och i många fall restaurerat dem till flygdugligt skick igen.

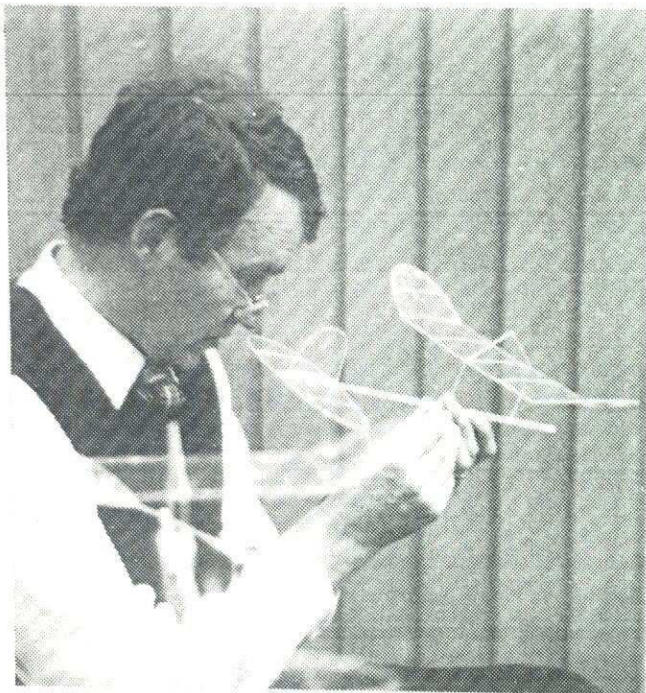
Ett 30-tal modeller i "Ritningsbanken" har tillkommit på detta sätt !



En "Landegren Wakefield-idealmodellen för oldtimerflyg enl. Örjan Gahm !

Påverkad av andra blev han intresserad av inomhusflyg och byggde "25-öres" pappersmodeller "35-cm" och "F1D" -microfilmare.

Vid det första inofficiella inomhusmästerskapet 1975 vann Örjan "25-öres"-klassen och var 2:a vid de två följande officiella SM-tävlingarna.



"35-cm"-microfilmare vikt mindre än 0,4 gram
En lagom stor modell!

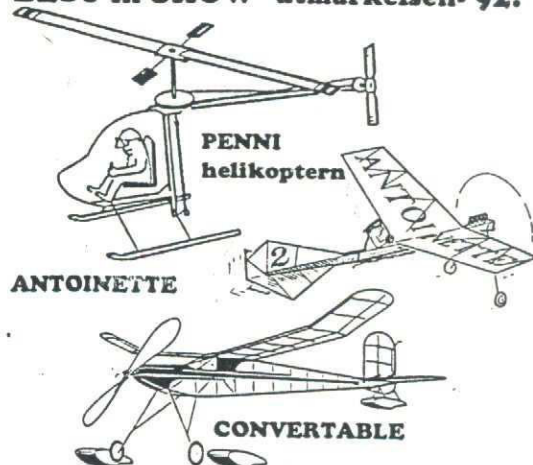


I mitten här som sekreterare i SMOS.
T.v. Hans Schmitterlöw, kassör t.h. S.-O.
Lindén, ordf.

Pa senare ar har det aktiva flygandet statt tillbaka för mer administrativa uppgifter. Da SMOS bildades 1986 valdes Örjan till sekreterare och pa denna post han omvalts flera ganger. Han har arrangerat flera inomhusstävlingar i Jakobsberg och varit tävlingsledare pa inomhus SM. Även som lagledare pa VM i inomhusflyg har Örjan deltagit. Slutligen vill jag säga - en bättre kamrat, inspirationskälla och vederhäftig modellflyghistoriker finns ej. Tack Örjan för ett fint arbete för oss i SMOS. Leve han - HURRA !!

Sven-Olov

Ett STORT TACK
till alla **OLDTIMERS = Flygare**
och **Flygplan på Sollentuna-Mässan**
Utan **ER** hade **ACKUS** inte vunnit
BEST in SHOW- utmärkelsen- 92!



Några av planen: PENNI 120:-(seniorer),
Antoinette 60:-(jun)Convertable 350:-(sen)
Vill Du ha lika roligt själv som vi hade då
och vill Du visa barn och barnbarn riktigt
MODELLBYGGE och GUMMIMOTORFLYG
kontakta Rune Johansson alias ACKUS
Åkersliden 3, 44641 ÄLVÄNGEN 0303/38481
Ring eller skriv så sänder jag katalog!

- TILL SALU -

33 engelska och amerikanska modellflyg-
böcker från 1927 till 1979 i prislågen
från 35:00 till 300:00. Många kända för-
fattare, t.ex. Camm, Bowden, Doylend,
Grant, Laidlaw-Dickson, McEntee, Russel,
Warring och Winter. Lista mot porto.

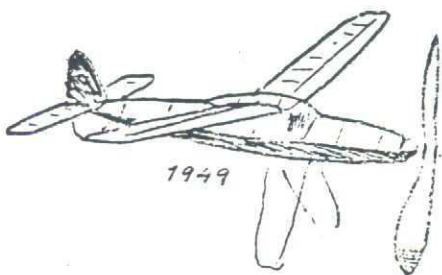
1000 utländska modellflygtidningar, ex-
vis: Aeromodeller 1958, 1959 240:00 per
årgång; American Modeler Annual 1963,
1964, 1966 45:00/st.; Model Airplane
News 1944 4 nummer för 120:00, 1953
komplett 250:00; RCM&E 1967 komplett
110:00; Radio Modeller 1969, 1970,
1975 75:00/årgång; Radio Control Mo-
deler 1968 - 1984 17 kompl. årgångar
120:00/årgång; Scale RC Modeler 1977 -
1985 68:00/årgång, 1986 - 1991 125:00
per årgång; Flug+Modell-Technik 1977 -
1991 15 kompl. årg. med ritn.bilagor
180:00/årgång; Modelaf(mkt friflyg)
1968 - 1985 68:00/årgång; Modell 1971-
1983 105:00/årgång; Modèle Magazine
1969 - 1974 75:00/årgång; Modèle Ré-
duit d'Avion 7 ex 1938-1948 175:00.
Lista mot porto!

Många äldre motorer, ex. 1948 Dragon
1,6 cc bensinare 600:00; Rivers Silver
Arrow 3,5 975:00; 1945 Super Hurricane
4,1 cc bensinare 900:00; Alag X-5 1 cc
250:00; Frog 1,49 Vibramatic (i box)
400:00; AMA 1,8 cc 1954 diesel 400:00;
Deezil 2 cc replika, ny 400:00; N.V. 2,1
cc sidportare 400:00; A.M.35 original
1955, ny 350:00;
Även modernare motorer, ex. Merco 49 RC
Mk II 350:00; S.T. G.15FI RC 275:00;
Cox 290 (ny) 50:00; Cox Golden Bee
60:00; trimmad Cox Tee Dee .051 (i box)
150:00; Tee Dee .049 (ny) 240:00; Cox
Tee Dee .09 (i box) 225:00.

Lista mot porto!

Sten Persson, Pålsluckegatan 26, 30230
Halmstad. 035/194943.

Evans

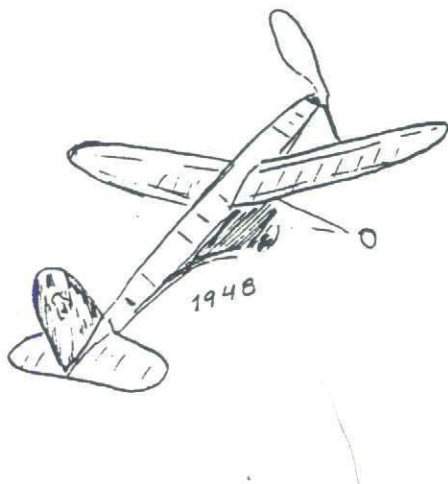


Mitt första bygge blev the "Clipper". Det var utseendet, den stora kabinen, liksom de förväntade flygegenskaperna som lockade mig. Egentligen stod the "Jaguar" före på bygglistan men jag hade nog drömt för länge om det projektet.

Jag bygger långsamt och eftertänksamt så det tog sin tid, speciellt som Evans använder kurvor där andra drar linjer. Det hade underlättat mycket med tryckta flak. I det här fallet blev det många mallar i papp först. Man blir lite fundersam ibland på konstruktionslösningar som ser svaga och ostagade ut men hittills har inga brott uppstått efter halvdussinets års försiktigt flygande.

Det speciella landningsstället är tyngre än ett normalt men slits inte loss lika lätt eftersom det inte är försett med hjul som alltid fastnar i vegetationen. När det gäller flygegenskaperna är stabiliteten mycket hög både i stig och glid. En besvikelse är däremot glidvinkeln i död luft. Kanske en turbulenstråd skulle göra underverk. Jag har tidigare inte brytt mig så mycket eftersom mitt trimfält varit begränsat. De sista somrarna har termikflygningar gjorts på vårt större fält.

Clipper är en fin modell att bygga och flyga, för att inte tala om att äga.



The "Jaguar", föregångaren till Clipper, är en av de mest kända wakefieldkonstruktionerna tillsammans med Kordas vinnare 39. Trots omständlig konstruktion och udda utseende byggdes den i stort antal i Storbritannien. Till detta bidrog förstås dess framgångar men också att byggsatser fanns att tillgå. Trots alla fina placeringar fick Jaguar rykte om sig att vara kraschbenägen. Kanske inte så konstigt när man tänker på den stora prestige det innebar att ta sig till wakefieldfinalen på den tiden och de väderleksförhållanden som ofta råder. En och annan försåg sin modell med för mycket snodd och eller för liten propeller.

Vid mitt bygge hamnade tyngdpunkten längre bak än jag hade räknat med och detta har säkert också orsakat svårigheter som kan ha betytt markkänning för andra byggare. Medveten om stabilitetsfrågan grät jag därför inga krokodiltårar av att behöva lägga bly i nosen.

Vad själva konstruktionen beträffar gäller detsamma som för Clipper och de flesta andra av Evans kärror. Där andra använder en pinne använder han minst två, eller tvärtom. Värsta jobbet var att klä "magen" vackert med pappersremсор. Är man driven kan man använda tunt siden som på Peter Michels Jaguar i Aero Modeller våren 91.

Av alla mina Wakefields är Jaguar nummer ett när det gäller känsla utstrålning osv. Flygande i lätt termik är den oöverträffad i skönhet. När jag växte upp tyckte jag att Jaguar såg ganska hopplös ut. Tiderna förändras! Och inte alltid till det sämre.

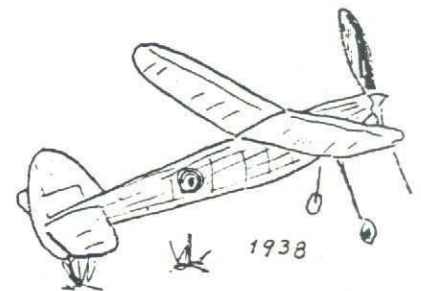
Flygegenskaperna är fina. Inga som helst problem med stabiliteten och glidet är skapligt.

Mitt tredje bygge var "Vansteed" som Evans kom tvåa med efter Ellilä 1950. Från början tänkte jag ha den kraxad men med för lite ritningsunderlag blev det den enkeldrivna versionen i stället. Den kraxade är troligen senare än 1950. Förra våren fick Peter Michel höra att den finns i förvar hos Evans son och Peter tänkte mäta upp om den trots allt var byggd efter de gamla reglerna. Bärplanen skulle i vilket fall som helst vara desamma som på den enkeldrivna Vansteed. Kroppen är förlängd framtill, delvis för att kompensera kugghjulen och större gummivikt. Om tvärsnittet ökats tillräckligt vid kabinen är den kanske gjord före 51.

Hur som helst! Min byggdes efter ritningen vilket bla innebar "byggtrösklar" som jiggbredd kropp och flöjlande propeller. Konstruktionsmässigt är Vansteed ett ytterligare steg framåt med viktbesparingar och anordningar för experten. Dera 52 års wakefield är värre i det avseendet.

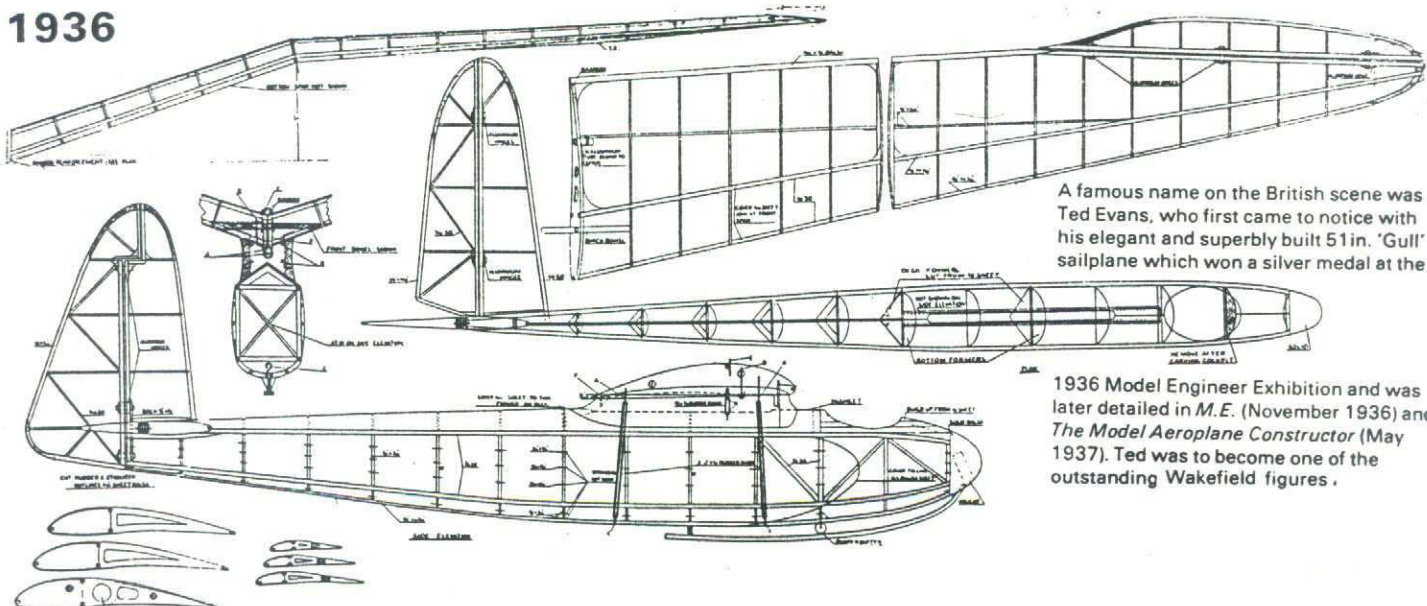
Efter att ännu en gång ha dragit ett bygge i långbänk blev det så småningom färdigt. Hanterandet av den flöjlande propellern kräver speciell teknik som lätt kan glömmas om det är långt mellan flygtillfällena. Glidet är betydligt hastigare än på en frihjulare och ganska flackt. Om trimmet är dåligt kan den slingra sig i glidet. Stiget är det bästa tänkbara och mycket imponerande. Så när allt fungerar är den bättre än det mesta.

CJ



PS Han gjorde vackra segelmodeller också...

1936



A famous name on the British scene was Ted Evans, who first came to notice with his elegant and superbly built 51 in. 'Gull' sailplane which won a silver medal at the

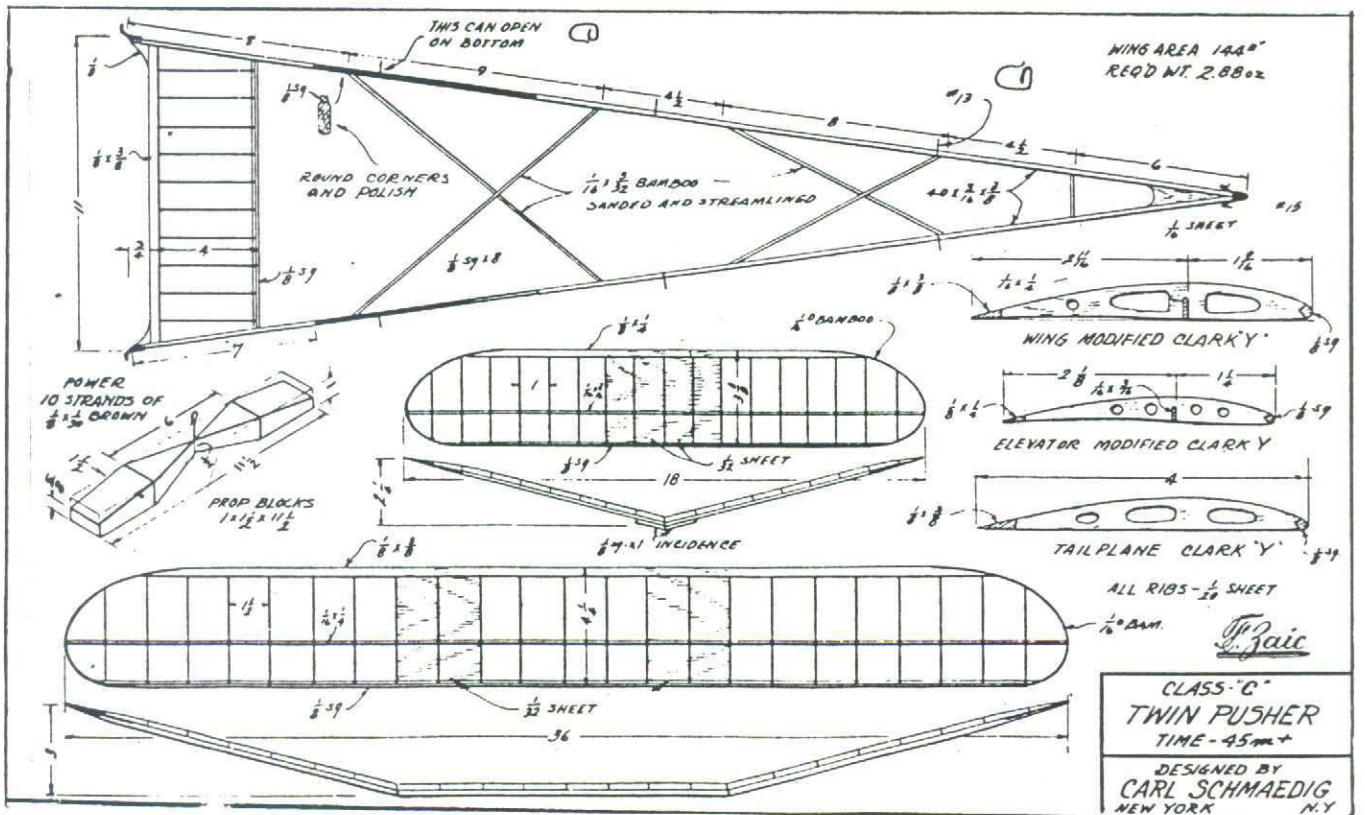
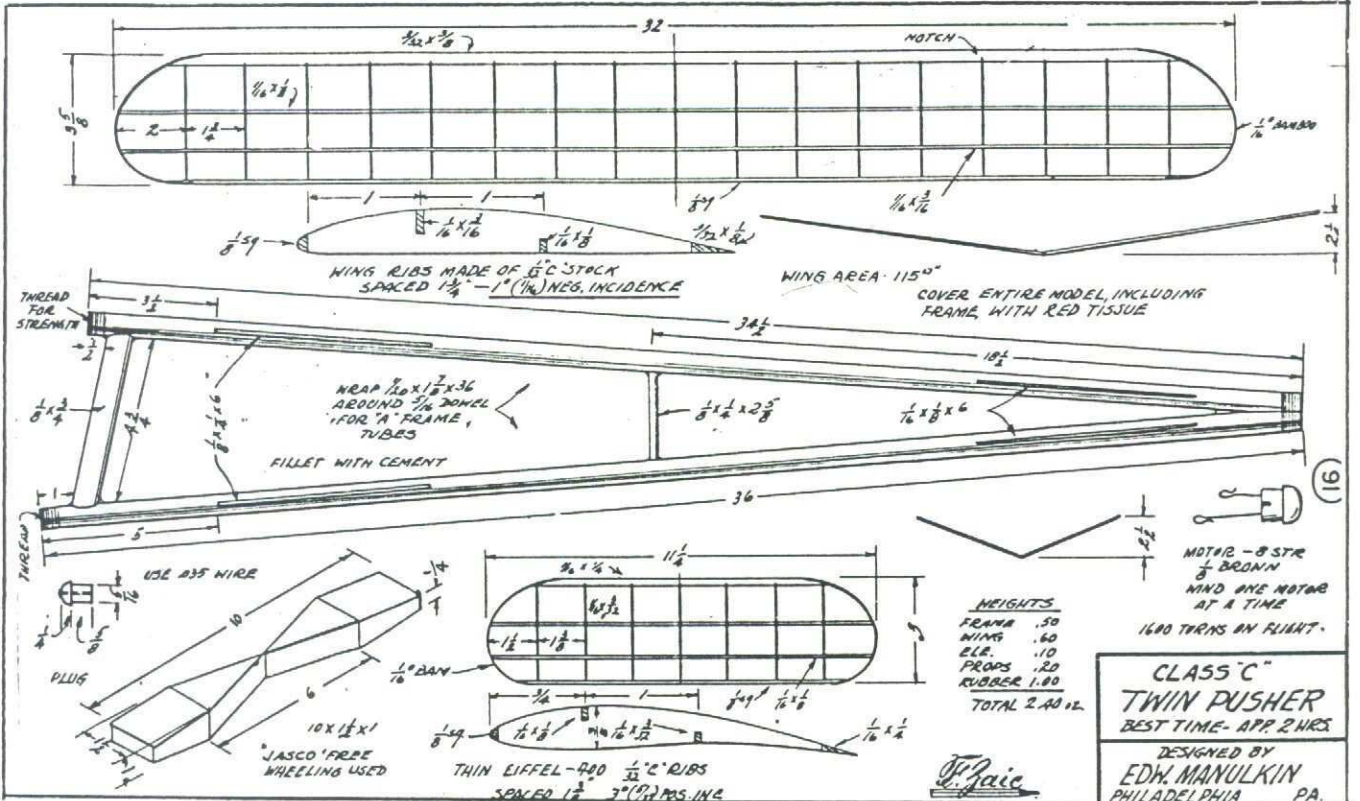
1936 Model Engineer Exhibition and was later detailed in *M.E.* (November 1936) and *The Model Aeroplane Constructor* (May 1937). Ted was to become one of the outstanding Wakefield figures.

BYGG EN SUPERMODELL!!

Visste Du, att Twin Pusher-planen flyger längre än t o m våra WAKEFIELDS!
 Och de håller mycket bättre -de flyger sakta och har propellrarna bak.
 Och de är lättbyggda!

Det här med rörstavar är en innovation som ökar flygtiden dramatiskt
 enligt Manulkin -stavar och motorer gör en bråkdel av moståndet.

Vi ses på tävlingsfältet!
 Sigurd Isacson



Något om modellflygare i Norrland.

Jag skall skriva lite om tre mycket aktiva oldtimer-flygare i Norrland men också några korta rader om fjällvandring.

När hösten kommer och det lyser gult o rött i naturen, då är det en stor upplevelse att vandra omkring i Kebnekaises fjällvärld. Om jag har riktig tur kan jag, på morgon då jag tittar ut från tältet, få se hur marken pudrats vit av nyfallen snö!

I närhet till så fina upplevelser finns Arne Berglin och Sten Kristiansson i Östersund och Helge Wannberg i Örnsköldsvik. Tre välkända "oldtimers" som ofta syns på våra tävlingar -trots den långa resvägen.

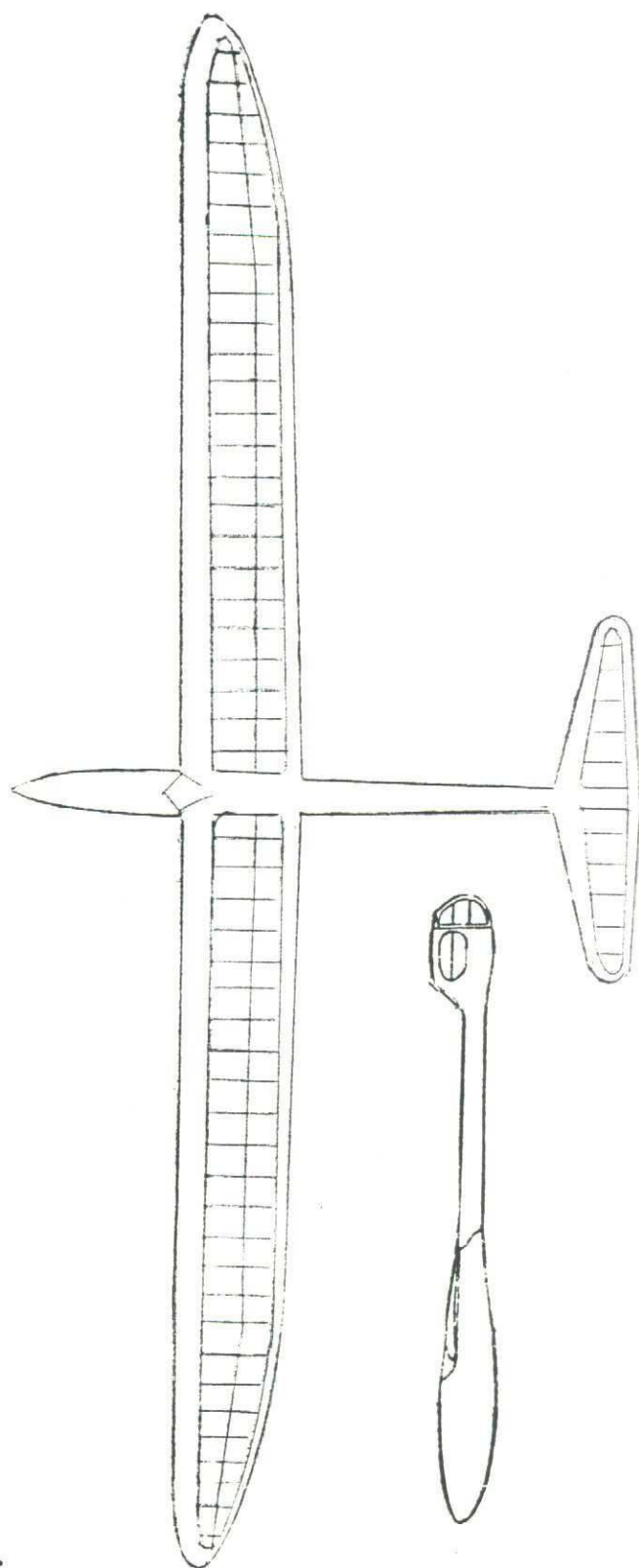
Arne är för mig en stabil norrlänning som har vettiga åsikter och alltid är lika trivsamt. Han är segelflygare och har framgångsrikt tävlat även i "modernt" modellflyg. Arne tävlar uteslutande, liksom jag, i segelklasserna och hans modeller är alltid i fint trim. Det är inte lätt att komma före honom i resultatlistan.

Helge är mångsidig och utöver sitt engagemang för ungdom och äldre, slöjdar han skålar etc. enligt svepteknik, ett mycket fint hantverk! När Helge tävlar har han en mängd av modeller med sig och de flesta heter Hewa. Välkända egna konstruktioner som är verkligen lyckade. Ibland tar Helge bussen TVÄRFLÖJTEN (härligt namn) till Östersund för att flyga med Arne och Sten. En nätt resa på c:a 25 mil...

Sten är finsnickaren som gärna ger sig på något udda och extrema modeller. Det senaste objektet heter LIMEX men det rann ut i sanden då vingtipparna hade allt för spröd konstruktion. Markku Tätkäpää skrev om sin form-sköna skapelse "den flög endast vid svag vind och alltid ovanpå höäng eller mjuk snö"! Så det blev en annan av Markus fina modeller, MT13 som konstruerades 1948 "med avsikt att användas vid sämre väderleksförhållanden". Sten och jag tycker om den beskrivningen och då modellen dessutom har fina former bygger vi var sin MT13.

Betr. årets SM vore det önskvärt med förslag på en tävlingsplats med någorlunda centralt läge. I dagsläget är Rinkaby i Skåne inbokat för SM den 7-8 augusti men vi vet att det är många som har lång resväg dit. Känner du till ett fält med bättre läge så ring eller skriv snarast. Inbjudan till SM 1993 kommer i nästa OLDTIMER.

Kurt Sandberg

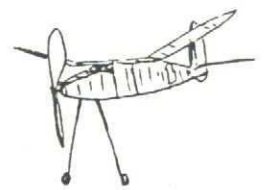


MT13

Spännv. 206 cm. Längd 84 cm. Vikt 430 gram.
Konstruerad av Markku Tätkäpää 1948.

Ritning finns hos Arne Andersson,
Nyköping

OSKARVAT



Alla modellflygare har väl under årens lopp råkat ut för både märkvärdiga och ovanliga händelser i samband med utövandet av sin hobby.

En gång för några år sedan hade jag som vanligt åkt ner till strandängarna med min Korda 37. Det var inte lugnt men vinden kändes svag och kom från rätt håll, dvs längs fältet. Kordan placerades i uppdragningsstället och vevades upp till lagom varv för att inte landa i havet eller landa bland husen och trädgårdarna. Rakt mot vinden släpptes modellen och den steg brant till en bit ovan trädtoppshöjd då en lätt bris från havet pressade ner den i högerkurv. Farten ökade i medvinden tillsammans med tryckningen och endast det bittra slutet väntade. Precis när jag skulle utbrista i en ed hände det helt oväntade. Vinggummibandet som löper runt den bastanta kroppen hade av ålder blivit svagt och brast nu. Vingen lyfte vid framkanten, gjorde en saltomortal mot stjärtpartiet och slog i fenan så kraftigt att hela stjärtpartiet lossnade i sin lätta limskarv. Följden blev att kroppen sjönk till marken och gjorde en närmast perfekt trepunktslandning. Stjärtpartiet hamnade inte långt därifrån men vingen fortsatte en bra bit ut på fältet roterande kring sin längdaxel.

Förutom något litet hål i klädseln var kärran helt oskadad. Otroligt men sant!!

Sensmoral: Man bör noga kontrollera att skevheterna sitter som de ska. Särskilt om modellen inte använts på ett tag. Korda 37 med sin stora stabbe och tyngdpunkten långt bak kan vara känslig för små trimförändringar eller turbulens.

PS. Ett stenkast från startplatsen ligger Grötviks hamn med en eller annan storfiskare men det har inte alls med detta att göra!

The First European

SAM Champs

featuring the 10th Anniversary
Wakefield Events

28th-30th August 1993, Middle Wallop, England

Saturday 28th August 1993

Pre-4oz Wakefield
(No Weight Rule)
Newell-Light Trophy

Maxwell Bassett Trophy
Pre Dec 1942 Spark Ignition
CD David Baker

Helicopter (Rubber Power)
CD J. Dudley

Small Rubber Event
Models Max 36" Span
or 150 Sq In

**Middle Wallop Army
Aircraft Bowl**
(Any Military Spotter/Liason)

Co2 Event
CD Wanted

**Kamikazi - Wakefield and Power
Concours D'Elegance, both to be
judged over the 3 days**

Sunday 29th August 1993

8oz Wakefield Event
Chester Lanzo Trophy

Jumbo Rubber Scale
Models published before Jan 1951

Jack Humpries Flight
(Valkyrie Memorial Flight)
John & Andy Webb

Water Plane Event
for the Ian Lucas
Diashere Plaque

John Pool's Flying Wing
for mainly gliders. Powered FW's
allowed but cannot take first!

**Earl Stahl High Wing
Earl Stahl Low Wing**
CD Bob Jones

Jack Humpries
Cabin Power
CD Barrie Jones

Electric Powered Models
CD Art Bradley

Monday 30th August 1993

4oz Wakefield
Bob Copland Cup

Texaco Cup
Spark ignition for models
Post Dec 1942-Dec 1950
CD Barrie Jones

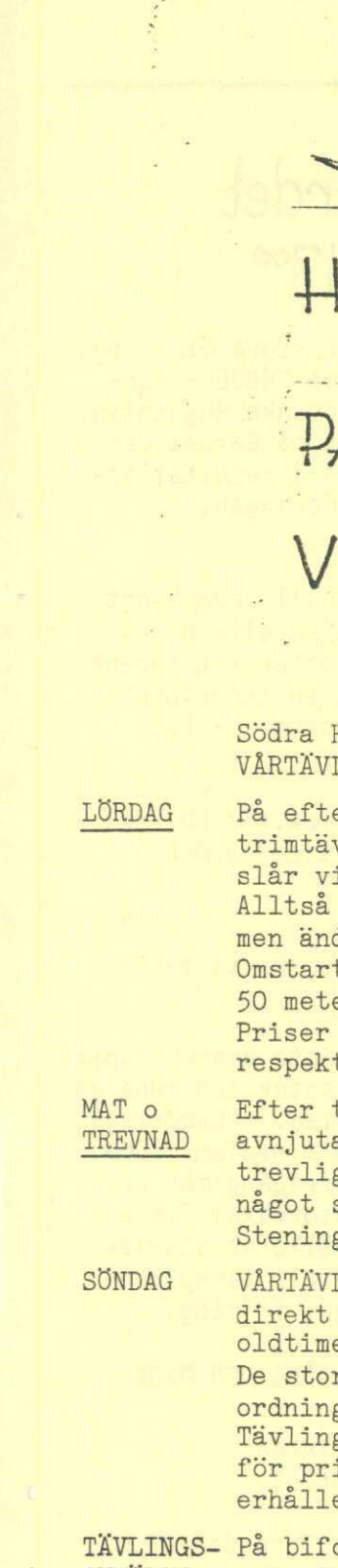
Chuck Glider Trophy
CD Gavin Welch

**Danny Sheelds "A" Frame
Mass Launch**
CD Vic Smeed

Large Rubber Event
for models larger than Wakefield
Spar Tractor Trophy

Open Glider
Models must be pre Jan 1951
CD Derek Ridley

Phineas Pinkham Cup
Open Power
before Jan 1951



HÄNG MED

PÅ

VÅRTÄVVLINGEN!

Södra Hallands Modellflygsällskap inbjuder härmed till
VÅRTÄVVLINGEN den 15-16 maj.

LÖRDAG

På eftermiddagen mellan kl 15 - 18 ordnar vi en liten trivsam
trimtävling. För att få fler deltagare i varje tävlingsklass
slår vi samman enligt följande: S1, S2-3 Sint, A1-2 B1-2, C2 D TP.
Alltså fyra tävlingsklasser. Kanske inte full rättvisa rakt igenom
men ändå ett trevligt experiment, hoppas vi.

Omstart vid flygning under en minut! Maxtid troligen två minuter.
50 meters linlängd för segelmodellerna.

Priser är vi osäkra på att kunna ordna, men en viss ära tillfaller
respektive segrare..

MAT o
TREVNAD

Efter trimtävlingen åker vi till Steninge Vandrarhem för att kl 19,30
avnjuta en kvällsmåltid och kaffe med kaka. Vi får då tillfälle till
trevlig samvaro och tiden kanske räcker även för någon form av symposium,
något som Sven Östlund särskilt har framfört önskemål om.
Steninge Vandrarhem erbjuder även övernattnig.

SÖNDAG

VÅRTÄVVLINGEN! Vi samlas vid tävlingsplatsen kl 9,30 och börjar tävlingen
direkt efter genomgång. Två tävlingsstarter utan periodindelning. Samtliga
oldtimerklasser: S1, S2-3 Sint, A1-2, B1-2, C2, TP, D +Classic Wakefield, F.
De stora segelmodellerna har samlats i en klass för att se hur en sådan
ordning fungerar. Maxtid troligen två minuter. Linlängd 50 meter.
Tävlingen avslutas med ev. finalflygningar kl 15,30, varefter vi samlas
för prisutdelning. De främsta i varje klass, med minst tre deltagare,
erhåller plaketter.

TÄVLINGS-
ANMÄLAN

På bifogade inbetalningskort önskar vi få tävlarens namn, modellens namn
och klass. Uppge även antal personer som vill ha kvällsmål, övernattnig
och frukost på Steninge Vandrarhem.
Startavgiften är 50:- för två tävlingsdagar och max fyra modeller.
Kvällsmålet kostar 40:-. Dessa två kostnader betalas med inbetalningskortet.
Smörgåsar och termospåfyllning till söndagens tävling bjuder vi på.

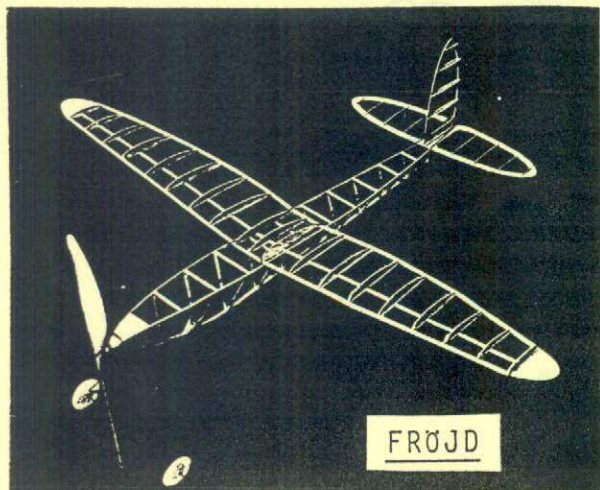
Steninge Vandrarhem ligger alldeles vid havet mitt i Steninge samhälle.
Övernattnig där kostar 100:- och frukost 40:- vilket betalas direkt till
vandrarhemmet. Skicka ej dessa pengar!
Tag med lakan etc.

Mycket välkomna till trivsel på vårsköna västkusten!

Kontakta gärna Kurt Sandberg, Vallgatan 23 A, 302 42 Halmstad
tel 035-122846, pg 499 10 61-5

VINGARNAS DAG

Vi flyger på Gärdet
den 6 juni kl. 17⁰⁰



FRÖJD

FRÖJDS—FLYGNINGS TÄVLING.
Vad månede bliva av detta barn? Kan man inte med frejdigt mod emotse sommarens modellflygtävlingar, när grabbarna mitt i vintern göra flygningar på 3 minuter?

För att inte gå händelserna i förväg så måste vi tala om, att firman Fröjds Herrkläder och Tidskriften Flygning söndagen den 31 januari hade anordnat en tävling på Ladugårdsgårde med det av Sven Wentzel konstruerade »Fröjds Modellplan».

I motsats till föregående söndagar ingick denna med ett vackert väder men dock inte något överflöd på sol. Hade så varit fallet, kanske tiderna blivit ännu bättre. Det syntes också trots de sammanbitna minerna före starten att de unga flygarna sympatiserade med vädrets makter.

Till tävlingen hade anmälts 46 modeller, men »flunsan» hade tyvärr bundit många av pokalspiranterna vid sängen. Att döma av träningstiderna var man nog inställd på flygningar omkring 1½ minut, men inte ens konstruktören, vilken fungerade som tävlingsledare, hade väl vågat drömma om sådana fenomenitider, som uppnåddes med ett par av »stjärnornas» modeller. Segraren, Åke Roggentin, fick nämligen jämna 3 minuter noterade för bästa flygningen, men en ännu bättre, 3.046, gjordes med Olof Lindhs modell. Då han emellertid vid denna ej själv startade sitt plan, dömdes tävlingsledaren — och det med rätta — den som ogiltig, och den fick göras om. Den gången hade han ej samma »tupp» utan hänvisades till andra plats i tävlingsprotokollet, som fick följande utseende (tid. 1:a, 2:a, 3:e flygn. samt medeltid):

Seniorer:

1. Åke Roggentin	1.49.9	2.06.3	3.00.0	2.18.7
2. Olof Lindh	1.55.0	2.08.2	2.09.4	2.04.2
3. Rune Roggentin ..	2.01.2	1.37.2	1.54.2	1.50.9
4. Åke Lundmark	1.20.3	0.55.5	1.07.9	1.07.9
5. Gunnar Magnusson	0.42.4	0.59.7	1.03.1	0.55.1
6. Nils Pettersson ..	0.54.0	1.01.2	0.34.1	0.49.8
7. Jarl E. Engström ..	0.45.3	0.42.6	0.53.0	0.47.0
8. Gösta Hellström ..	0.54.2	0.39.3	0.41.3	0.44.9
9. Stig Järilind	0.43.2	0.26.4	0.58.7	0.42.9
10. Per Åke Larsson..	0.59.7	0.41.9	0.14.8	0.38.8
11. Torbjörn Winberg	0.51.3	1.01.7	—	0.37.7

Juniörer: (ej fyllda 15 år)

1. Anders Köhler	0.49.0	0.50.5	0.59.1	0.52.9
2. Vigg Romell	0.44.0	0.32.0	0.38.5	0.38.2
3. Arne Blomgren	0.37.7	0.35.1	0.38.8	0.37.2
4. Nils Erik Johansson	0.25.4	0.39.1	0.30.9	0.31.8
5. Arne Heine	0.27.9	0.34.7	0.21.3	0.28.0
6. Olle Kuhla	0.41.6	0.31.0	—	0.24.2

Text - Flygning 3/1937.

Nu börjar nedräkningen för årets stora utmaning. Denna gång med gummimotormodellen FRÖJD - konstruerad 1936 av Sven Wentzel och Åke Roggentin. Läs texten om den fina tävlingen på Gärdet den 31 jan. 1937 och begrunda tiderna i resultatlistan - där finns den verkliga utmaningen. Ska vi lyckas?

Byggregler för FRÖJD: Planet skall vara byggt helt efter originalritningen. - Propellern, av balsa, skall vara "hemslöjdad" efter ritningens mallar. - Planet får förses med en annorlunda frigång och utrustas med termikbroms. - Fri mängd gummimotor får användas.

Tävlingsregler: 3 starter med max.tid 60 sek. Därefter särflygningar med max.tider som bestäms av tävlingsledningen.

TUMMELITEN - och naturligtvis ska vi tävla allas "mitt första plan".

Byggregler: Storlek och form måste överensstämma med originalet. - Vinge, stabilisator och fena av helbalsa. - Kroppstav, 8x8mm balsa. - Landställ, 2 ben av 1mm p-tråd, 2 hjul med min.diam. 25mm. - Landställets höjd ska ge markfrigång för propellern. - Plastpropeller och motorväxel får ej användas. - Fritt fram för propellerns storlek och form, vingprofil, sprygelantal, vingplacering, motorplacering, motormängd, frigång.

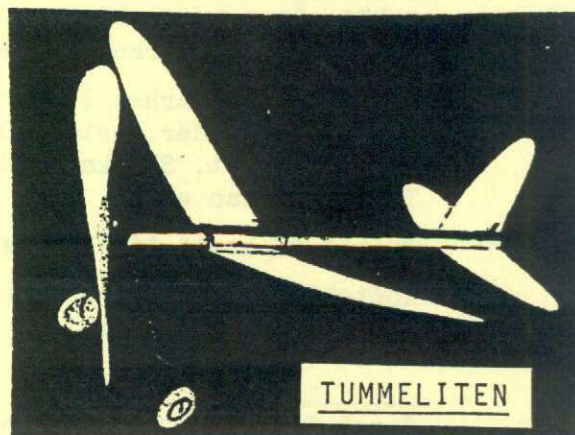
Med vänliga hälsningar - sätt igång och bygg - vi träffas på Gärdet.

Örjan Gahm. Sven-Olov Lindén
Åke Roggentin. Lasse Wentzel.

Anmäl ditt intresse att deltaga före den 23 maj - sänd ett vykort till:

Lasse Wentzel. Box 16118. 103 23 Stockholm.

PS. Små "kulnyttiga" saker till vår priskasse emottages med tacksamhet. Vi tackar på förhand.



TUMMELITEN