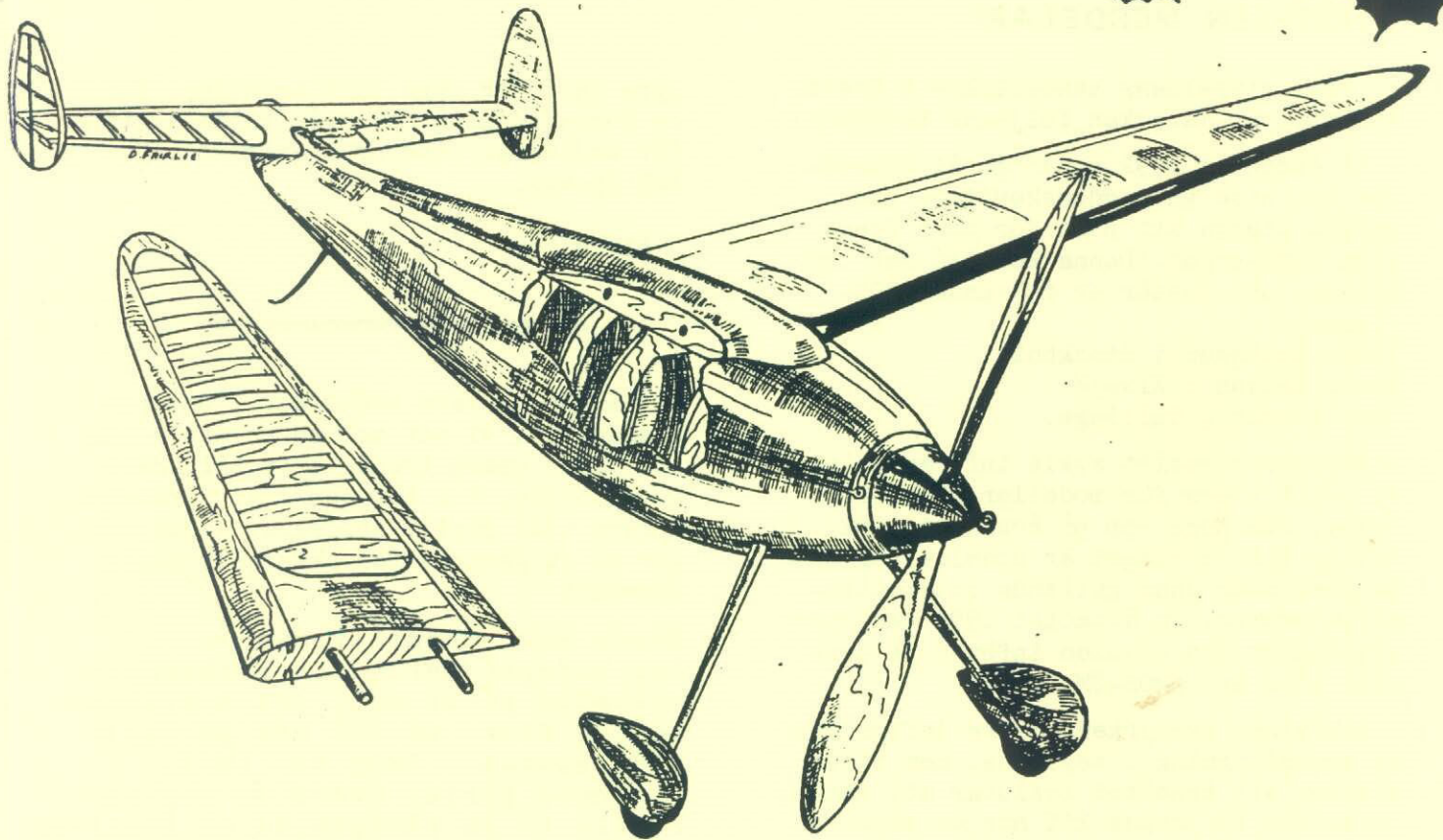
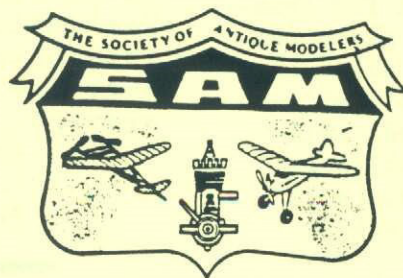


GOLDTIMER

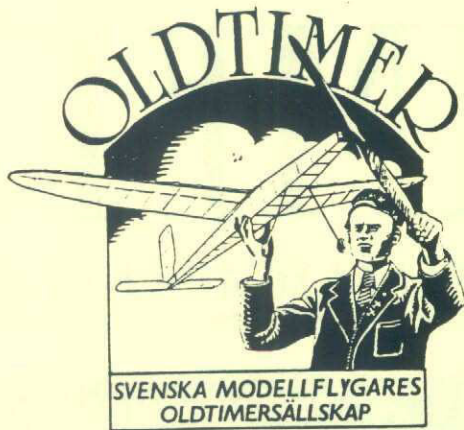
SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 2.1993



**REPORTAGE VÅRTÄVLINGEN
DANSK ANKA..
H.F.A. SCHELHASSE
M.M!**



SOCIETY OF ANTIQUE MODELERS



Organ för
Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap
Ordf.: Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15,
70363 Örebro. Tel. 019/182179
Årsavgift 75:-/år
Postgiro 88 66 95 - 6
Svenska Modellflygares Oldtimer
Sällskap,
c/o Hans Schmitterlöw

Årg. 22 Nr 2/1993

Red. av detta nummer:

Sten Persson

STYRELSEN MEDDELAR:

Från styrelsens sammanträde i Örebro i slutet av mars kan följande berättas:

- På årsmötet 1992 uppdrogs åt styrelsen att utse en ungdomskommitté, som skulle utgöra ett stöd för SMOS' framtida verksamhet. Denna kommitté har nu bildats och består av följande SMOS-flygare:

Tomas Hultgren i Stockholm

Tomas Leijon i Älvsjö

Lars Lindén i Tullinge.

- Styrelsen beslöt avslå införandet av en G-int klass för modeller 1951-54, en fråga, som togs upp på årsmötet 1992. Skälen till avslaget är modellernas höga prestanda samt gällande internationella praxis. Om årsmötet 1993 beslutar annorlunda kan klassen införas på prov till 1994 års SMOS-SM.

- Styrelsen avstyrker vidare införandet av proxyflygning i reglerna, men tillstyrker att årsmötet beslutar att startlinan får förlängas 25% när en rörelsehindrad tävlande använder vinschstart.

- Till årsmötet kommer styrelsen att föreslå en höjning av SMOS-avgiften för första gången; den har nu varit densamma i 7 år, d.v.s. en höjning från 75 kr till 90/år. Orsakerna är dels de ständigt höjda portokostnaderna och dels att vi föreslår uppläggning av en fond för framtida ändamål. Vi anser att man måste räkna med att våra samlingar förr eller senare skall förvaras på museum, vilket kanske fordrar en kontantinsats från sällskapets sida.. Vidare kommer tillgången på tävlingsfält sannolikt att bli allt sämre så att vi en dag kanske tvingas

hyra fält för våra tävlingsdagar. Förutom denna höjning föreslås höjda avgifter för medlemmar utanför Sverige och för SAM Speaks.

Styrelsen

Från en av våra medlemmar i Ontario i Canada (jo, vi har mer än en där!) kom ett litet uppmuntrande brev till Hans Schmitterlöw, som han ber red. vidarebefordra till övriga medlemmar - och det gör vi ju gärna - för säkerhets skull översatt!

Bäste Herr Schmitterlöw:

Jag bifogar härmed en bankscheck, utställd på er enl. instruktionerna jag fick, på 150 SEK gällande medlemsskap i SMOS för 1993. Jag hade börjat undra om jag inte skulle få en påminnelse om avgiften för 1993. När den inte kom i början av året blev jag orolig för att jag inte skulle få "OLDTIMER", vilken jag verkligen skulle sakna. Jag blev glad över att hitta en canadensisk modell i årets första nummer - det får mej att vilja bygga en för vår egen oldtimer-tävling! Var snäll och framför de hjärtligaste hälsningar till övriga medlemmar; jag önskar att jag kunde vara med er!

Er tillgivne

Peter M. Mann

På nästa sida får en läsare från NORGE komma till tals! →

HUR MÅNGA VARV TÅL GUMMIMOTORN?

I "Oldtimer" 1/93 meddelte Lennart Hansson sin store erfaring innen Wakefield- området om dette spørsmålet.

Men hans slutninger derfra og til øvrige gummitverrsnittstørrelser synes feil, de beregnede tabellverdiene sporer ut. Med utgangspunkt i LH's prototyp-tilfelle med data oppfattet som spesifisert i det første tilfellet i oppstillingen nedenfor, gir mekanikkens modell-lover supplert med etpar forutsetninger av ingeniørmessig karakter i stedet formelen:

$$\text{"Antal säkra varv" per mm motorlengde} = K \times 7,5 / \sqrt{F}$$

Her angir:

F = gummitverrsnitt, mm².

K er i utgangspunktet =1,0. Mulig annen verdi retter opp feil ved de forenkende forutsetninger og rommer forøvrig:

- gummistrengens kvalitet, gummiolje
- gummimotorens behandlingen under og mellom oppdragningene, herunder ev forhånds-tvinning
- hvor nær gummibrudd man plager motorn osv.

Av modellflylitteraturen kan beregnes følgende verdier for gummitverrsnitt omkring 100 mm² og omkring 24 mm² (tverrsnittstørrelser forøvrig gav egentlig ikke noe nytt):

	K - verdi:	
	100 mm ²	24 mm ²
- Prototyp-tilfellet 300 omdreininger for en gummimotor antatt som:		
- 1) 100 mm ² tv.snitt 400 mm lengde	: 1,0	-
- 2) 16 str. 1/4" x 1/30", 40g knutefri gummi med densitet= 0,98 g/cm ³ *)	: 0,79	-
- Stensbøl, Norge -71 (1/30 "), datakilde ?	: 0,93	1,07
- "Pirelli svart gummi", datakilder Zaic og Sotich , tekstkilde McEntee, USA -86	: 0,99	0,98
- "Modelflyvesport", Danmark -41	: 1,03	1,01
- "Brun gummi" 1/30 ", McEntee, USA -86	: 1,19	1.37

*) Illustrerer viktigheten av nøyaktighet i input-data for den verdien man framregner for K: Avrund ikke tallverdien for tverrsnitt, skill mellom de metrisk kontra "tilsvarende" tommedimensjonsbaserte strengtverrsnitt, skill mellom måltall gjeldende for cm³ og for gram gummi osv.

At K- verdien viste seg å variere såpass lite med tverrsnittstørrelsen styrker tiltroen til formelen. Om kildenes troverdighet er absolutt, antyder resultatene dog at K-verdien og derved oppdragningenes antall kan økes noe ved få og tynne strenger (24 mm², 1/30 " ovenfor). Dette virker ikke urimelig. Men hva ville SOL få for K-verdier på "sine" inomhusområder?

Variasjonen kildene imellom er ressonabel ut fra de ulike ting K skal stå for, se definisjonen.

Finn Olav Buø, Norge

- 4 -

MODELLFLYGET I SVERIGE

Resultat av FLYGNINGS" modellplantävling 1935

1	Sven Wentzel	Vingarna	Tummeliten	81,6 sek
2	Harry Nilsson	"-	egen konstr.	54,4 sek
3	Ingvar Karlsson	"-	Tummeliten	52,9 sek
1	Kjell Ekström	Vingarna	egen konstr.	51,7 sek
2	Åke Roggentin	"-	"-	34,0 sek
3	C.G.Norlén	Uppsala	först.Tummeliten	33,0 sek
1	Lars Mårtensson	Vingarna	egen konstr.	44,6 sek
1	Sven Wentzel	Vingarna	SW 10	37,7 sek
2	Lennart Welandér	"-	FROG IV	14,0 sek
1	Sune Stark	Vingarna	Tärnan	67,7 sek
2	Börje Stark	"-	"-	66,5 sek
3	Kjell Ekström	"-	Kick-Off	25,2 sek
1	Sven Wentzel	Vingarna	Gladan	140,0 sek
2	Björn Andersson	"-	Lincol	108,5 sek
3	U.Cappelen-Smith	Östersund	Örmungen	34,4 sek

Vingarnas"

dominans kan bara förklaras av att i klubben fanns erfarenheter som kunde förmedlas av erfarna instruktörer - läs Sven Wentzel - och att i huvudstaden fanns rätt material lätt att tillgå, samt att medlemmarna genom flitigt tränande hade skaffat sig rutin och skicklighet att hantera sina modeller.

"FLYGNING" hade som pris bl.a. gratisresor till de nordiska tävlingarna i Göteborg. Då ju Wentzel inte gärna kunde åka mer än en gång, så löste man problemet att Sune Stark och en landortsflygare som uppnått bra resultat med "Tummeliten" fick åka. Det var Bror-Erik Andersson från Linköping.

Resultaten av "FLYGNINGS" tävling visade att Sveriges modellflygare hade kommit upp i klass med t.ex. Tysklands bästa.

VÄSTRA SVERIGE MODELLFLYGKLUBB VSMFK

Västra Sveriges Modellflygklubb höll konstituerande möte den 18 februari 1935 och fick redan vid starten 300 medlemmar! Klubben var synnerligen aktiv och ordnade en utställning av modellflygplan i Göteborgs Morgonposts lokaler. Medlemmen Nils Löfvenmark gjorde under våren en uppmärksam flygning med sin stora segelmodell "La Cucaracha", spv 282 cm! Den försvann efter drygt 8 min. men återfanns en halvmil bort vid ett höns hus i Arendal!

TÄVLING!

Den 2 juni avhölls i Göteborg en tävling arrangerad av "Morgontidningen" och Västra Sveriges Modell-flygklubb. - (Allan Palmgren nämner i sina anteckningar att det var en firma, som sålde FROG-plan som var arrangör. Först nästa tävling nämner hansom VSMK:s första egna tävling). De tävlande dela-es två grupper; en för FROG-plan och en för övriga modeller. dagen bästa tid, 25 sek, uppnåddes av en FROG Mk.IV, medan segraren i den öppna klassen nådde 11 sek.

Prislista:

FROG-klassen:

1. Gunnar Calander, 25 sek- Fred.Lundquists pokal.
2. Bertil Möller, Flygbiljett
3. Per Svensson, Flygbiljett
4. Gert Paulsson, Flygbiljett
5. Eskil Berglund, TERN-plan.

Öppna klassen:

1. Henry Kjellberg, 11 sek Ferd.Lundquists pokal.
2. Johan Rydbeck, Ferd Lundquists pokal,
3. Allan Palmgren, Flygbiljett
4. Lars Wåge, FROG-plan
5. Rustan Lange, SKYBIRD byggsats.

FÖRSTA EGNA TÄVLINGEN.

På annandag pingst den 10 juni ordnade VSMK sin första tävling. Dagen innan hade det blåst 27 m/sek på västkusten. De små maskinerna fick flyga inne i hangaren på Torslanda, medan de större höll till utomhus.

Prislista:

Stavmodeller- "Kolibri-klassen"

1. Henry Kjellberg, 8,4 sek - En flygbiljett samt ett hederspris - en "Jubileums-femman".
2. Lars Lewin, 8,2 sek - En byggsats "Tranan".

Sländeklassen.

1. Allan Palmgren, 8,3 sek - En flygbiljett.
2. Harry Persson, 7,4 sek - En byggsats "Tranan".

Kroppsmodeller - kl 1 (större)

1. Allan Palmgren, 11,8 sek - En flygbiljett.

Kroppsmodeller - kl 2 (mindre)

1. Ewert Berglund, 8 sek - En flygbiljett.
- Extrapris - en kartong byggmaterial tilldelades Johan Rydbeck för längsta och vackraste flygningen.

Märkestävlingen.



I dag införa vi ett par av de bästa förslagen till medlemsmärke för Västra Sveriges Modellflygklubb.



ING.H.VILÉN, NYBROKAJEN 7, STOCKHOLM.

Denna firma utgav under 1935 två nummer av en stencilerad tidning:

"MODELLFLYGNYTT".

Ett provnummer kom mars och nr 1 i juli.

Lösnummerpris var 25 öre.

Prenumeration för 6 nr var 1.25 kr.

(Om ytterligare nummer utkom är osäkert-Red:s anm.)

Ur innehållet i provnumret kan nämnas:

"Svenskamodellflygresultat", "Modellflyg i Amerika", "Tävlingar som komma", "Var skall jag göra mina inköp?", "Från klubbarna".

Som inköpsställen nämndes i

Stockholm: Claestorpsboden, Birger Jarlsgatan 7
Forsners AB, Klarabergsgatan
Gemla Drottninggatan 18-20.

LUB, Ragnar Lublin, Chapmang. 3.

NK, Hamngatan och Paul U. Bergström, Hötorget

Göteborg:

Göteborgs Modellflygplansdepå, Slottsskogsg. 37
Handelsfirma Tago, V. Hamng. 2.

Malmö: Gust. Zadig, AB

Jönköping: Linnarssons Järnhandel.

"Provflugna modeller" innehöll en beskrivning av FROG Mk.IV.

"Vilken färg skall jag välja" gav tips om skalamodellers färgsättning. T.ex

"Fokker D7"-Orange, grön och vit, svarta detaljer.

"Wedell William's Racer" -Röd och svart med skiljelinjer i guldbrons.

Några ytterligare anvisningar eller skisser gavs ej. (Vad skulle dagens skalaentusiaster säga?)

"Några tävlingsresultat", "Förslag till tävlingsregler och klassindelning av modellflygplan"

"Kommande stortävlingar"; avsåg vem som bästa "Skybird-modellen" en välbyggnadstävling med "flera hundra kronor i prissumma" !!

MODELLFLYGNYTT NR 1-1935

I nästa nummer av "Modellflygnytt" -julinumret fanns följande att läsa:

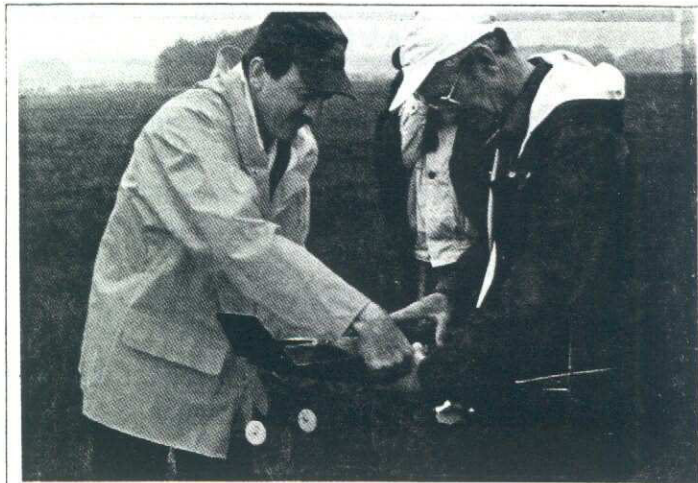
"I dagens frågor" som berättade att många nya klubbar tillkommit både små och stora, de senare sådana som anslutit sig till det landsomfattande Svenska Modell- och Segelflygförbundet. Likaså att Allers Familje Journal hade startat sin flygklubb.

Inköpsställen hade utökats med följande göteborgsfirmor

AB Ferd. Lundquist & Co, Herm. Meeths AB,
AB John Sjögren & Co och Alida Söderdahl."

Så kom litet eget beröm!

Det lönar sig att annonsera i "MODELLFLYGNYTT" det enda organet med modellflyg som specialite, med det avslutades sidan



150 sekundersmax i första start räckte för att hålla undan för de övriga i startfältet.

Det blåser för oldtimers!

Ett par B-maxar i normal vind väster om Plöninge Lantbruksskola var det dags igen. Dags för de evigt unga med sina maskiner att träffas. Bland de yngsta unga återfanns Sofia Wivardsson, som flög till sig en fjärdeplats i B-klassen. Femma i klass C. Allt snack om gubbar är lögn. Allt snack om gamla är lögn. Jag skriver så här, för att många har fått för sig, att det är så. De som vet, vet vad som gäller! Modellflygnytt utände Gamble redaktör var också där. Var anars?

Väder

En nordlig vind satte sin prägel på fältet en anars solig och fin försommar dag. Där fanns de som skall vara med, då Oldtimersällskapet har sina träffar. Där fanns de som var med för första gången. Och så fanns där vänner från Danmark, som nu också dragit igång med ett eget Oldtimersällskap, lätt påverkade av sin svenska motsvarighet. Danskarna märks. Dels flög man. Dels hade danske Oscar Vang med sig en verklig oldtimer - ankan OV-47 "Donald Duck" i original-

utförande från 1947! Den var grå och sliten, men vad gjorde väl det! Det kallas patina i sådana här sammanhang!

Kurt Sandberg höll i trådarna för tävlingen. Bertil Dahlqvist höll i andra trådarna, som med hjälp av högtalare spelade tidstypisk oldtimermusik. Dansk öl bidrog till den skapade oldtimerstämningen, som utomstående alltid tilltalas av.

Tävlingen då?

Sigurd Isacson hade laddat upp med modeller i nära nog varje tävlingsklass. Han vann A-klassen med 120 + 73 sekunder. Han vann också B- och D-klassen med två maxar i båda. "Märkeskollegan" Anders Håkansson, som alltså också flög en Västanvind i klass B, tappade fem sekunder i första starten och blev tvåa efter max i andra. Den Gambles favoritmodell Tern i ett som vanligt oförskämt välbyggt exemplar flög Lars Ljungberg till en tredje plats i B-klassen. I snodd-drivna mellanklassen C tog Martti Bogdanoff med sin Hugin en överlägsen seger före Anders Håkansson med Landegren Special, vars

Kurt S esset i ess-ett!

I segelmodellklassen S1 var det hårda bandage. Kurt Sandberg flög sin HW 44 till seger endast 7 sekunder före klubbkamraten Carl-Johan Eiroff med Hewa 3, som maxade i den flygoff som fick göras mellan honom och Sven Lander-vik. Svens H43 fick "bara" 40 sekunder i flygoffen och slutade alltså trea.

Han slog sig själv

En sorts "lagseger" tog Carl-Johan eftersom han också belade fjärdeplatsen med sin Scrapy, slagen av sig själv (Ni förstår väl?) och Sven med endast 3 sekunder. Även Gunnar Stedt maxade i andra flygningen. Hans 63 sekunder i första klämde ner honom till femteplatsen - dock endast 15 sek. efter segraren, Kurt Sandberg, som - så att säga - "omringade" startfältet från två håll genom att också komma tolv och sist i fältet med HW 43.

Mera Kurt-ess i esstvå!

Välkomnande arrangör och tävlingsledare Kurt Sandberg gjorde processen kort även i S2. Gästerna fick veta, vem som bestämde. Kurt vann med sin KS46 efter två vackra max. Närmaste man, Bengt Andersson, hade en tjuätta mot Kurts hundra-tjugå, så diskussion var totalt överflödig. Två max på 150 gjorde att segraren i D-klassen heter Sigurd Isacson. Lennart "Floda" Flodström - vår mångflygande friflyghövding - kom på andra plats med en Joseph, som maxade i första,





men svek lite i andra flygningen, som gav 121 sekunder. Floda tvåa före Martti Bogdanoff, som kom trea utan att maxa. Bertil Dahlqvist och Lars Ljungberg fyror med max i första. Ingen andra flygning för dem.

Tävling, javisst!

Det var en tävling. Man tävlade. Men då jag ser de här människorna får jag för mig, att det där med modeller och att flyga och att tävla är en underbart härlig ursäkt för dessa trevliga människor att träffas. Här finns ungdom i alla åldrar.

Livets tp är lika viktig!

Här finns den samlade kunskap och erfarenhet, som vet hur en snodd skall smörjas, var en tyngdpunkt skall ligga - i modellen, i samvaron människor emellan och i själva livet. Oldtimer - livets tyngdpunkt! (Nu blev jag lyrisk och djupsinnig. Tacka oldtajmrarna för det!)

Prislista sid 23! Den Gamble

Ovan fr v:

Kurt Sandberg håller genomgång före flygning med tidstypiskt oldtimermusikspelande högtalarbuss. Många tävlar!

Bengt Andersson med Cirrus & Thure Josefsson, som på nästa bild startar sin Gladan.

Oscar Vang med sin härligt ärriga oldtimer OV-47 Donald Duck. Bilden t h: Bertil Dahlqvist med Fröjds. Hasse Bengtsson assisterar.

Nedan fr v:

En välfylld oldtimerbil: Lars Ljungbergs kollektion flygbara och välbyggda smycken!

Sofia & Gunnar Wivardsson (far & dotter) med Sofias Baby.

Pratstund över fika: Siv & Anders Håkansson med Sigurd Isacson.

Vingarnas hederspris från 30 juni 1946 i Oscar Vangs ägo.

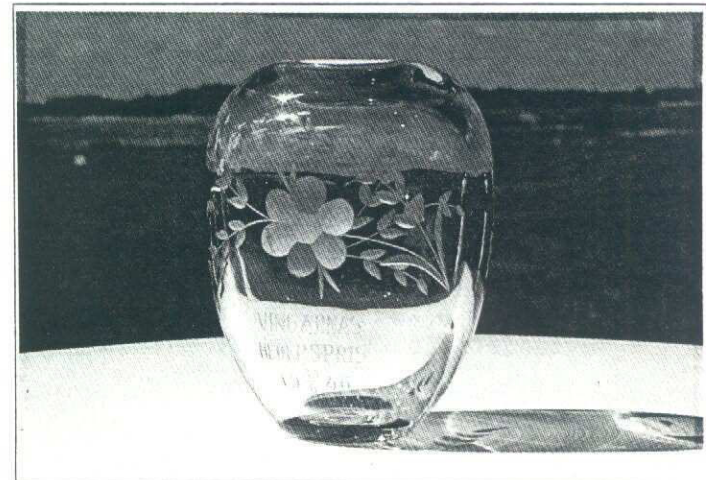
Även bucklor blir oldtimer!

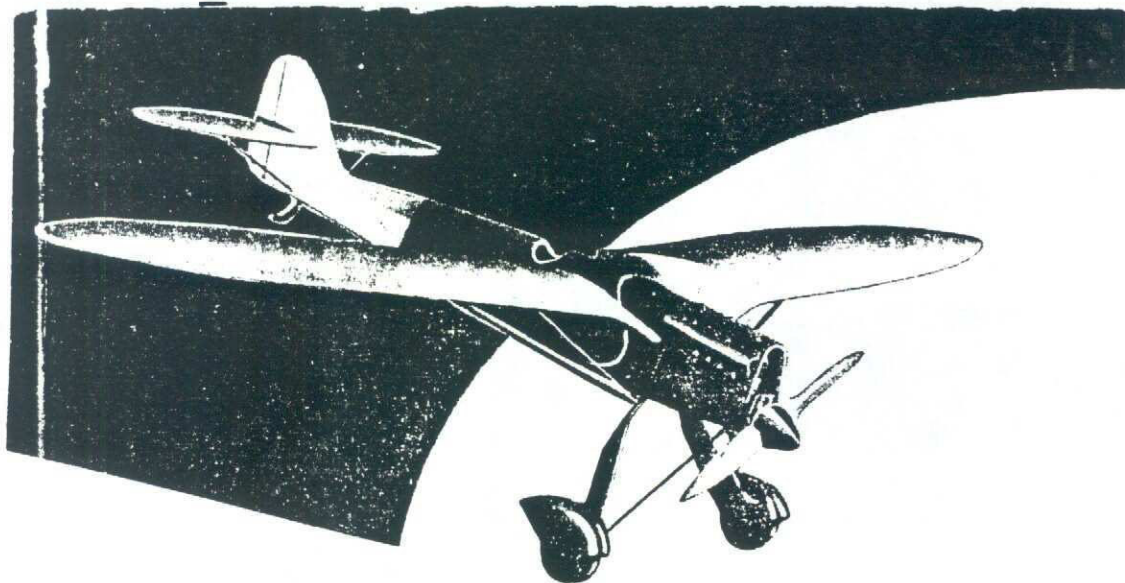
**Oldtimer-SM
1993**

Det finns skäl att påminna om Oldtimer-SM, som i år - liksom i fjol - går på Rinkaby pansarövningsfält (nära & söder om Kristianstad)

Tävlingen avgörs 7-8 augusti 1993.

Inte bara tvättakta oldtimers är välkomna, det finns gott om plats även för intresserade åskådare.





Långt innan mitt intresse för OT-flygeri väcktes köpte jag i ett antikvariat en riktig OT-ritning. Jag har aldrig byggt modellen i fråga, men jag vet inte hur många gånger jag tagit ut de ihopvikta arken ur det bruna fodralet från Verlag C.J.E. Volckmann och låtit mej fascineras av den intrikata konstruktionen och de eleganta linjerna på den stora gummitormodellen "Fernaufklärer mit einziehbarem Fahrwerk", d.v.s. Fjärrspanningsplan med indragbart landningsställ..

Det handlar om en originalritning från 1937 av en viss H.F.A. Schelhasse. När jag årtionden senare fick tag i Felgiebels "Benzinmotoren für Flugmodelle und ihr Selbstbau" fanns på omslaget en bild på en smacker skuldervingad motormodell, som också slog an en sträng inom mej. Bilden är återgiven härövan och i boken framgår det att modellens namn kort och gott är "H.S.100" och konstruktörens namn - jo visst, H.F.A. Schelhasse! Ritning till "H.S.100" inhandlade jag senare från tyska OT-ritningsbanken med avsikt att någon gång bygga den.

Innan jag kom så långt stötte jag högst oväntat på ett livs levande exemplar i form av Ingvar Claessons tjusiga bygge i Nyköping. Det var inte utan en viss hjärtklappning jag skärskådade modellen från olika vinklar under en paus i tävlandet vid OT-SM 1987. Såvitt jag

BENZINMOTOR-FLUGMODELL HS 100

Von H. F. A. SCHELHASSE

2 große Baupläne, Textheft mit ausführlicher Baubeschreibung und zahlreichen Abbildungen, in Tasche RM. 3.60

minns var den då oflugen, men försedd med radio och modern 4-taktare har den sedermera flugit mycket och väl och väckt uppseende vid framföranden såväl här hemma som utomlands.

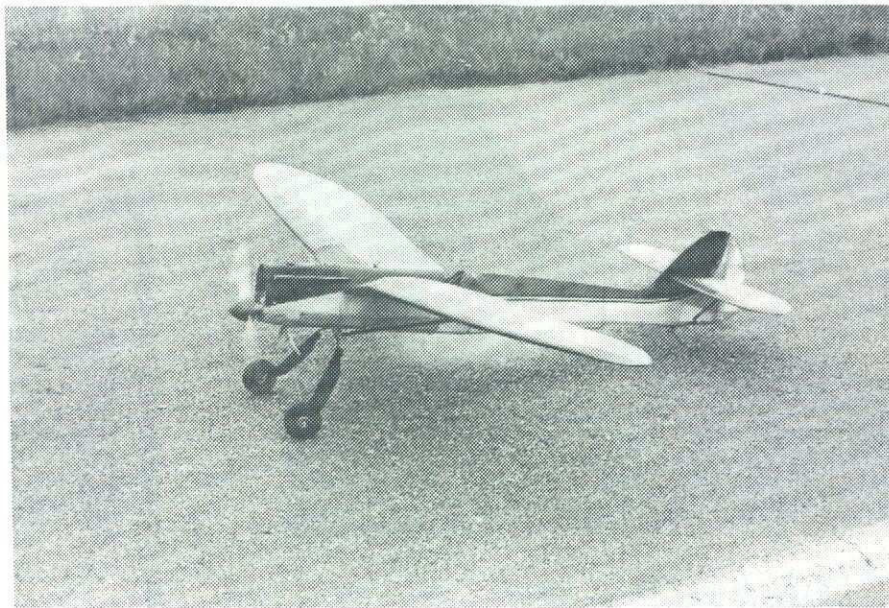
Forts. på nästa sida!



Bilder (5): Gøtthen
Abb. 1. Das Benzinmotor-Flugmodell H. S. 100.



Ingvar Claessons
eleganta "Benzin-
motor-Flugmodell
H.S. 100"



I ett nummer av "Modellflug" från 1937 beskriver konstruktören sin H.S. 100 och bilden på föregående sida visar Schelhasse med sitt verk, tagen från just den artikeln. Han beskriver bl.a. hur han glidtrimmade modellen på ett hang och hur jungfruflygningen på 3 minuter avlöpte. Han betonar ansvaret att flyga och handha en så tung modell - originalet vägde 1350 g och hade en vingbelastning på 32 g/dm². Flygningar på mer än 30 min. gjordes och en max. flyghöjd på 1500 uppmättes (förmodligen via följeflygplan).

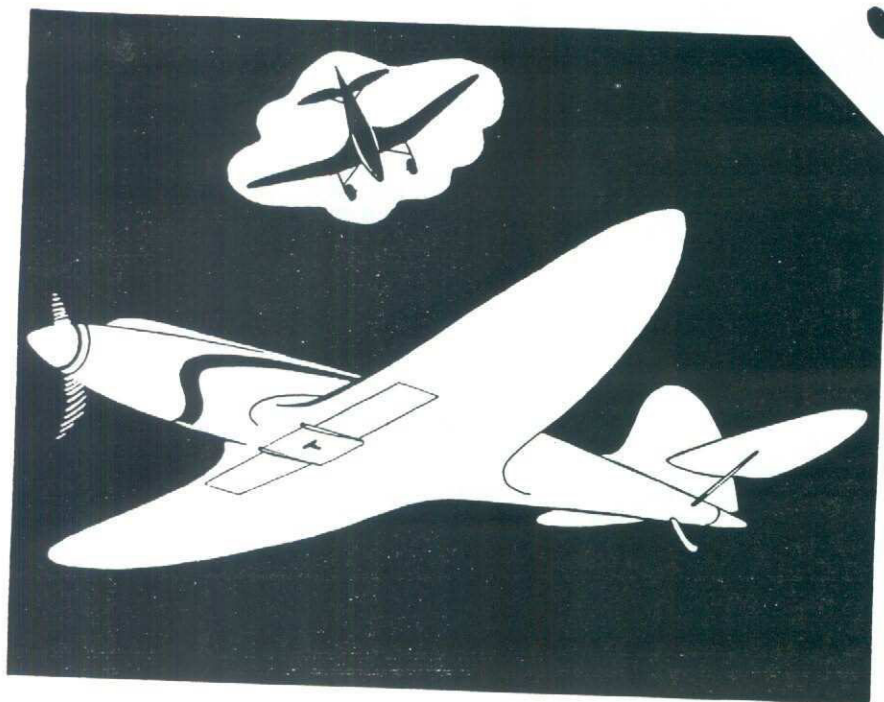
Hans modell var försedd med en amerikansk "Bunch" 6 cc bensinare, men han rekommenderar den tyska "Thaler"-motorn eller den mindre Felgiebeln på 7,4 cc.

Via tyska OT-Sällskapet har jag förgäves försökt få lite uppgifter om personen Schelhasse och han får presentera sig genom sina verk. Han bodde i Berlin och alla hans konstruktioner publicerades av Verlag Volckmann. Hans kännetecken var svepande linjer med strömlinjeformade kroppar och ellipsvingar. Man återfinner dem även på hans H.S.B. 21, den eleganta hastighetsmodellen H.S. 33, den lågvingade "Sporteinsitzer", "Torpedoflugboot" m.fl.

Han gick senare in för flygande skalmodeller. I serien "Volckmanns Baupläne naturgetreuer flugfähiger Flugmodelle" hittar man tjugiga versioner av t.ex. Fokker D VIII, Westland "Lysander", Heinkel He 70, Arado Ar 79 med för Schelhasse typiska, sinnrika
Forts. på nästa sida!



Antik- Gummimotormodell HSB 21



30. BAUPLAN FERNAUFKLÄRER MIT EINZIEHBAREM FAHRWERK

VON H.F.A. SCHELHASSE BERLIN

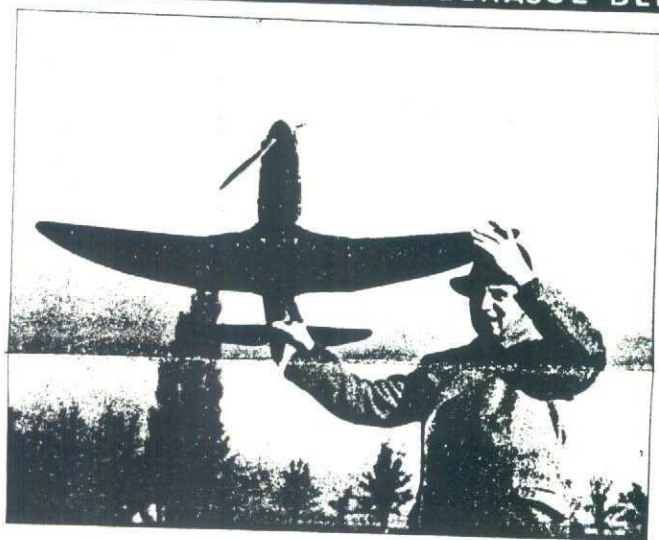
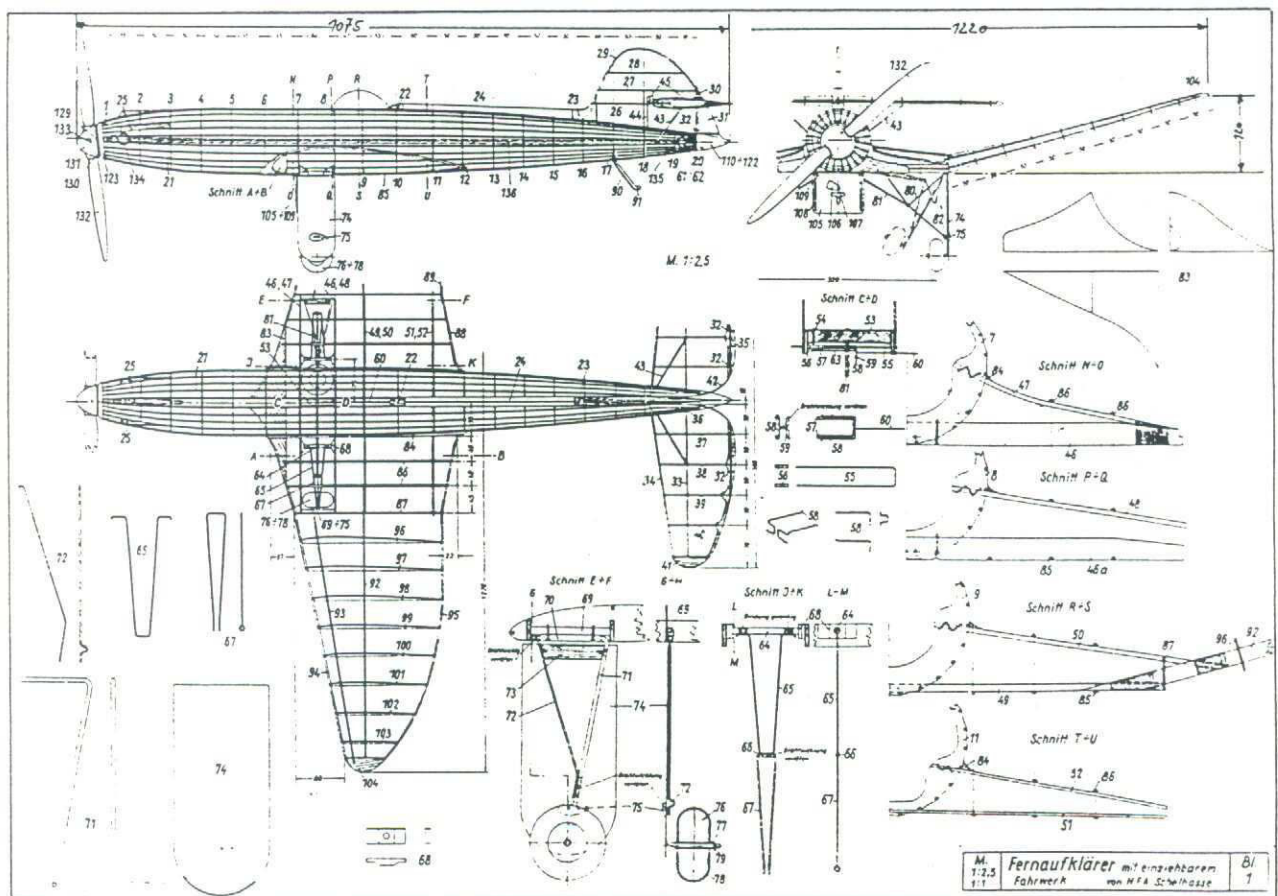
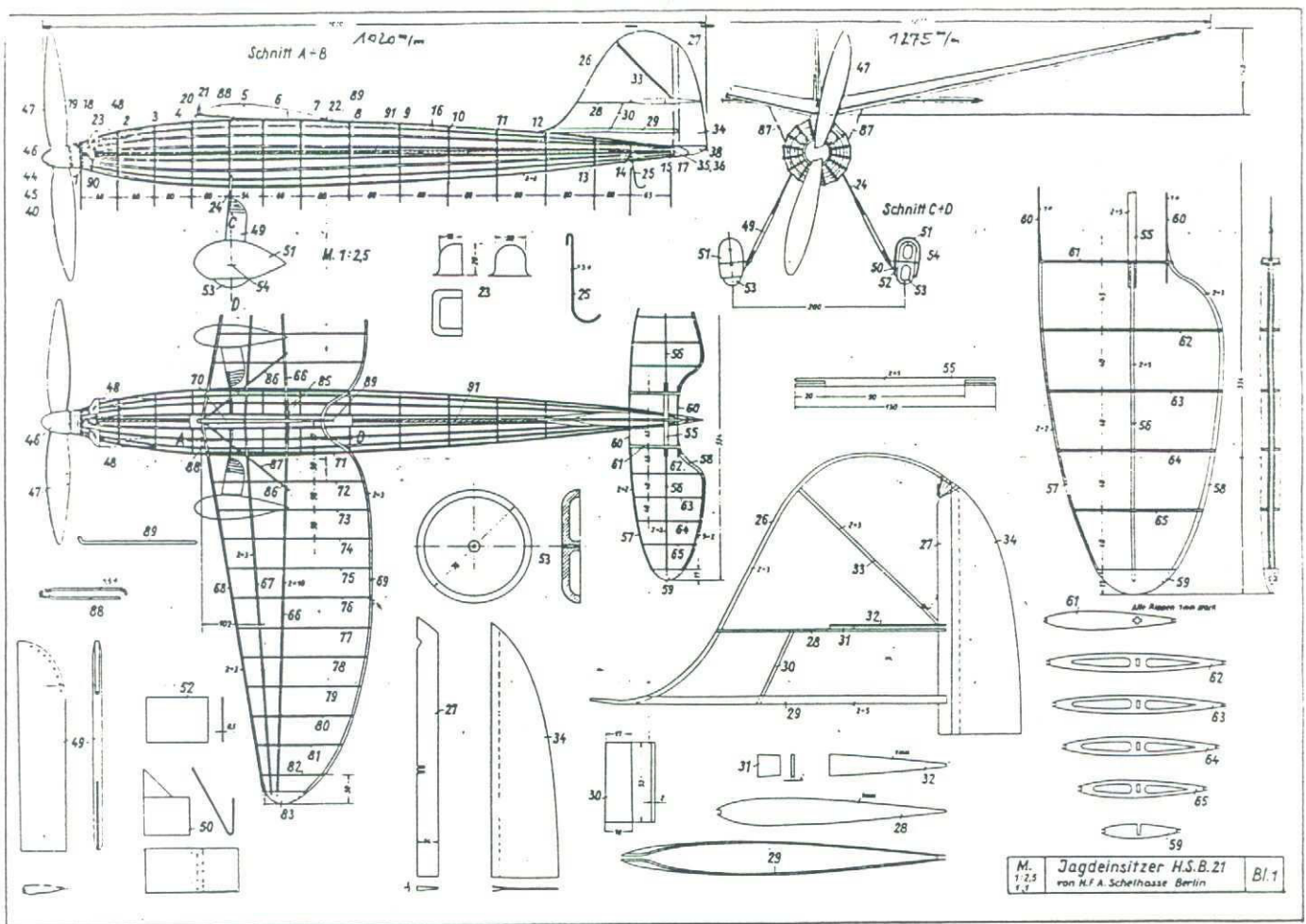


Abb. 2. Fahrwerk eingeklappt, fertig zum Start.

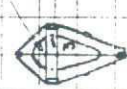
Forts. från föregående sida:

konstruktionslösningar. En del sådana finner man även i hans artiklar i tidskriften "Modellflug" från slutet av 30-talet, där han med tysk grundlighet beskriver t.ex. konstruktion och beräkning av olika slags landningsställ, hjulkåpor, gummihjul etc. En verklig modellflygpionjär - men vad hände med honom?

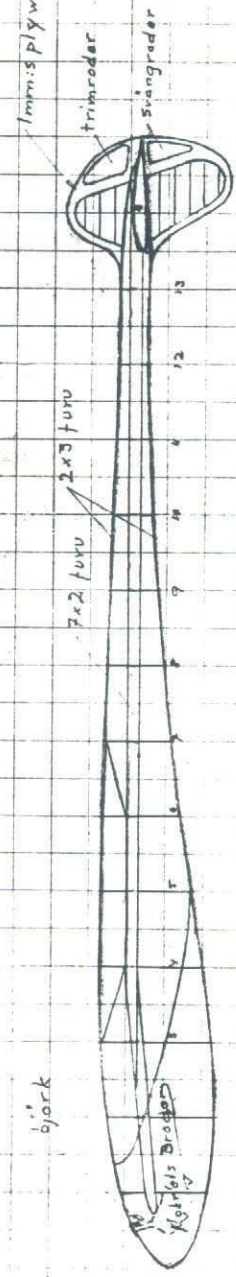
Sten P.



Inmris plywood i centrum 2 mm balsalja omse sidar
 Inmris plywood
 förstärkning 3x7 balsalja



Spant nr 3

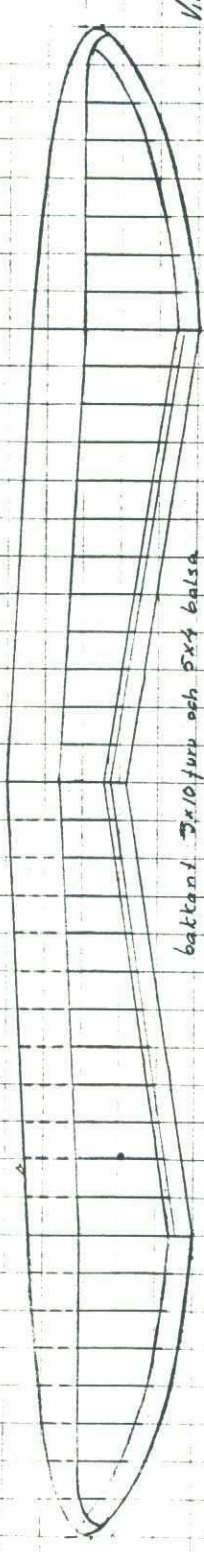


Inmris balsalja



Vingen saknar mittbalk

Vingframkroppen: Kantställd 3x3 list furu.
 horisontalsnäsa av tandsticlsidlar

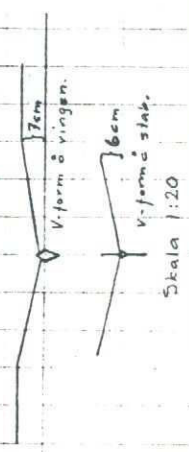


Vingyta 8.7 dm²
 Stabyta 2.9 dm²

Vingprofil Grant M1-B
 Stabprofil Clark Y



Skala 1:5



Segelplan (PI)
 Molnets Broder
 Doras di. 3/8 - 42
 Hans Westfelts Westfeld

Ur Hans Westfelts ritningsblock väljer vi denna gång att visa den vackra S:l'an "Molnets Broder" från 1942. Är det ditt nästa projekt, Kurt?!

ANNONS

VEM VILL ÖVERTA MINA IMPELLER- MODELLER ?

Parallellt med amerikanska Berkeley producerade engelska Veron vid mitten av 50-talet föregångarna till dagens häftiga fläktmodeller.

Först ut var de välkända "Lavochkin 17" och N.A. "Sabre"; lätta, spantbyggda modeller för 0,5 - 0,8 cc motorer, som drev en enkel aluminiumfläkt. 1957 utkom Phil Smith's mästerverk, den över metern långa "Fairey Delta 2", en för tiden ganska komplicerad konstruktion. Lämplig motor var en 1,5 cc-are, som drev en något mera avancerad fläkt, Verons "IMP"-fläkt. Det är naturligtvis en friflygmodell, som dock borde kunna förses med en lättviktsradio.

För en del år sedan kom jag i England över en byggsats till "Fairey Delta'n" för motsv. c:a 500:- och använde en lång vinter till att bygga den. Den har legat träfärdig sedan dess och av utrymmes- och tidsskäl önskar jag ett nytt (gott) hem åt den, antingen för att flygas eller som utställningsobjekt. Motorfästet är dimensionerat för en Cox Tee Dee .09. Modellen är komplett med dekaler, plasthuv, kartong och ritning - och garanterat välbyggd! Jag säljer den för symboliska kr. 200:- eller komplett med en Cox Tee Dee .09 med specialcylinder + Veron impeller Typ "D" för kr. 425:-

Av en kamrat övertog jag för många år sedan även en halvfärdig "Lavochkin 17".
Forts. sid 16!



LAVOCHKIN spännvidd 915 mm.

LER FÖR FRIFLYKT

LAVOCHKIN 17 är en intressant flygande modell av ett modernt ryskt jaktplan.

Nr VN 367 Kr. 26: 50



FAIREY DELTA F.D.2

(For Ducted Fan Propulsion)

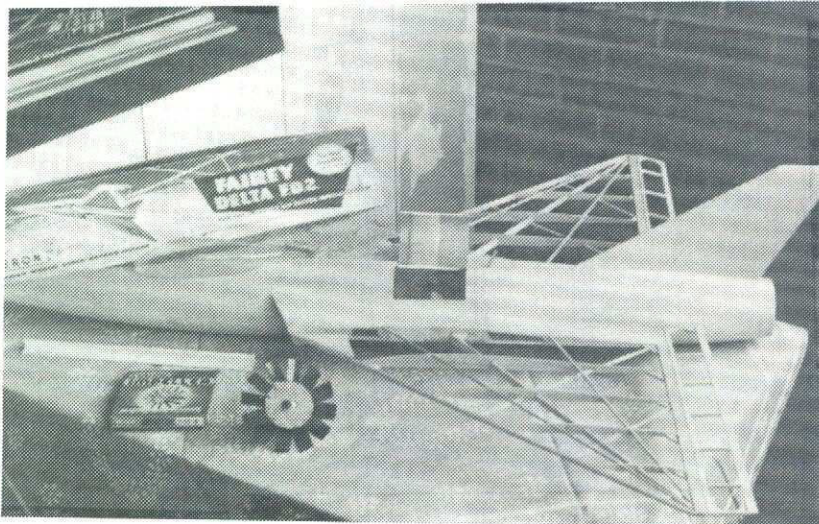
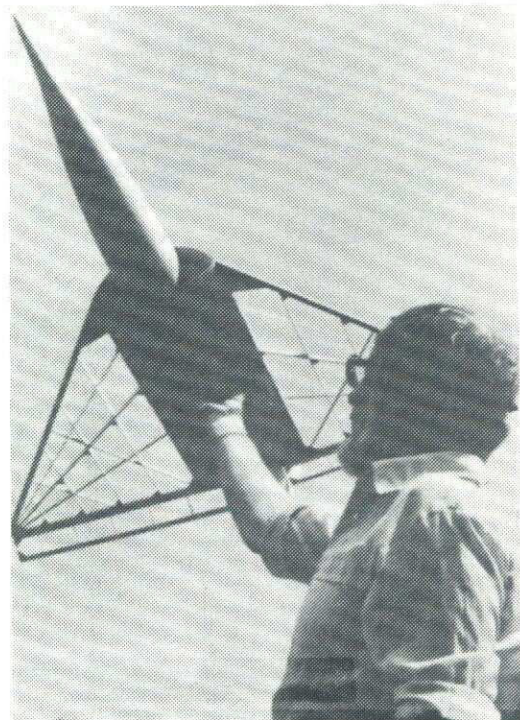
THE FINEST AND MOST PROGRESSIVE KIT EVER PRODUCED IN THE WORLD

Thousands have witnessed the proved efficiency of this fantastic 39 in. span model of Britain's 1,132 m.p.h. World Record Holder, incorporating new "Imp" System Impellers and the latest Pre-bonded Balsa Lamination for strength and rigidity in the tubular duct

For 1 to 1.49 c.c. Diesels (-.049 to -.079 cu. ins.)

Kit includes: 1st grade die-cut formers and ribs; Turned cone and nose fairings; Plastic cockpit cover; Authentic transfers; Hard graded strip; Selected sheet balsa, etc.

KIT PRICE 49/6 (Tax paid)





Dansk Modelflyve Veteranklub

I forbindelse med udgivelse af nærværende tegning vil jeg gerne sende en særlig hilsning til:

- Jør. Hørløv - modelflyver i Odense Model-Flyveklub
- J. Sørensen Petersen - endemodelflyver i Danmark
- Elen A. Sørensen - Veteranmodelflyver i Børsmand, Sverige.

OV-47 »Donald Duck«

OPRISNINGEN AF FLYVEMODELLEN ER ET "KOMPLET BREV"

INDLEDNING OG BESKRIVELSE
 Modelen er konstrueret til klasse A-1, og bygget i minimum tykkelse. Følgenheden herved er, at modellen flyver med lette bevægelser, som ikke afbrydes ved hjælp af et kompromiseret styrbøjle- og ruderstyring. De store 3 mm styrer og ruder er, som tidligere nævnt, bygget i 3 mm tykkelse, og er derfor meget stabile og nemme at styre.

MODELLEN ER BYGGET I FØLGENDE MATERIELER
 Hovedlister: 2 mm båndlister med indbyggende stål (stål) og båndlister.
 Ruder og styrbøjle: 3 mm båndlister med indbyggende stål (stål) og båndlister.
 Højstærthornene bygget af træ, og udformet af det samme træ som hovedlisterne. Indtil det højstærthorn er afsluttet, er det bygget af træ.

BYGNINGEN
 Modelen kan bygges i 20-30 dage. Den blev bygget først efter planen i 1946 (tegningerne er indliggeret på s. 15-18), og har senere været bygget af andre byggetegnere. Der er bygget flere af denne model, og den er blevet flyvet i mange år. Der er bygget flere af denne model, og den er blevet flyvet i mange år.

BYGNINGEN AF MODELLEN
 Originalmodellen konstrueret af Sten, og nærværende tegning er udarbejdet i forbindelse med udgivelsen af denne bog. Tegningen er udarbejdet af Sten, og nærværende tegning er udarbejdet i forbindelse med udgivelsen af denne bog.

BYGNINGEN AF MODELLEN
 Tegningen er udarbejdet af Sten, og nærværende tegning er udarbejdet i forbindelse med udgivelsen af denne bog. Tegningen er udarbejdet af Sten, og nærværende tegning er udarbejdet i forbindelse med udgivelsen af denne bog.

BYGNINGEN AF MODELLEN
 Tegningen er udarbejdet af Sten, og nærværende tegning er udarbejdet i forbindelse med udgivelsen af denne bog. Tegningen er udarbejdet af Sten, og nærværende tegning er udarbejdet i forbindelse med udgivelsen af denne bog.

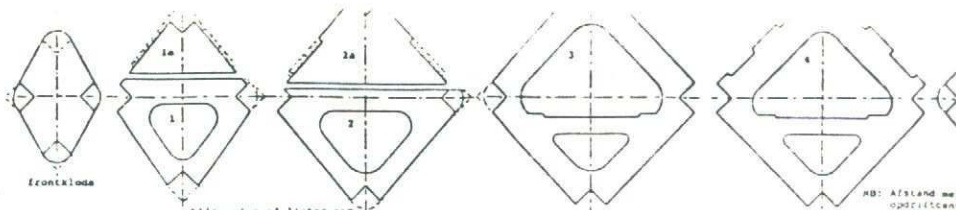
BYGNINGEN AF MODELLEN
 Tegningen er udarbejdet af Sten, og nærværende tegning er udarbejdet i forbindelse med udgivelsen af denne bog. Tegningen er udarbejdet af Sten, og nærværende tegning er udarbejdet i forbindelse med udgivelsen af denne bog.

BYGNINGEN AF MODELLEN
 Tegningen er udarbejdet af Sten, og nærværende tegning er udarbejdet i forbindelse med udgivelsen af denne bog. Tegningen er udarbejdet af Sten, og nærværende tegning er udarbejdet i forbindelse med udgivelsen af denne bog.

BYGNINGEN AF MODELLEN
 Tegningen er udarbejdet af Sten, og nærværende tegning er udarbejdet i forbindelse med udgivelsen af denne bog. Tegningen er udarbejdet af Sten, og nærværende tegning er udarbejdet i forbindelse med udgivelsen af denne bog.

BYGNINGEN AF MODELLEN
 Tegningen er udarbejdet af Sten, og nærværende tegning er udarbejdet i forbindelse med udgivelsen af denne bog. Tegningen er udarbejdet af Sten, og nærværende tegning er udarbejdet i forbindelse med udgivelsen af denne bog.

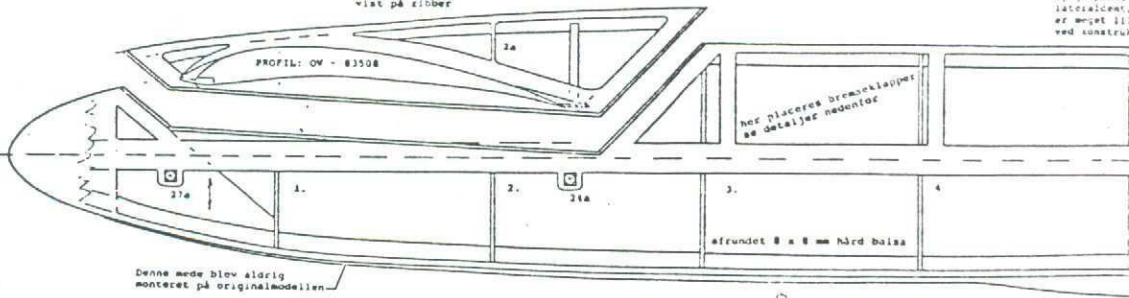
BYGNINGEN AF MODELLEN
 Tegningen er udarbejdet af Sten, og nærværende tegning er udarbejdet i forbindelse med udgivelsen af denne bog. Tegningen er udarbejdet af Sten, og nærværende tegning er udarbejdet i forbindelse med udgivelsen af denne bog.



Frontklode

tilpassning af lister som vist på sider

NB: Afstand mellem oplysningslysene i hovedlisterne er angivet på tegningen. Hvis det er nødvendigt, er angivet på tegningen.



Denne model blev alorig monteret på originalmodellen

her placeres bræmsklapper og detaljer nedentor

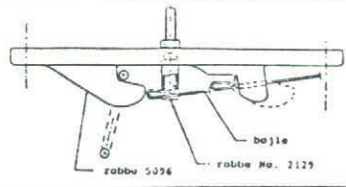
afrundet 8 x 8 mm hård balsa

FLYV skrev i 1946

Danmarkskeorder.
 Om flyve model.
 Om flyve model.
 Om flyve model.

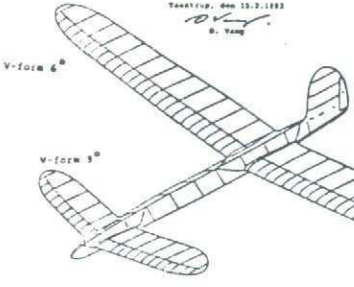
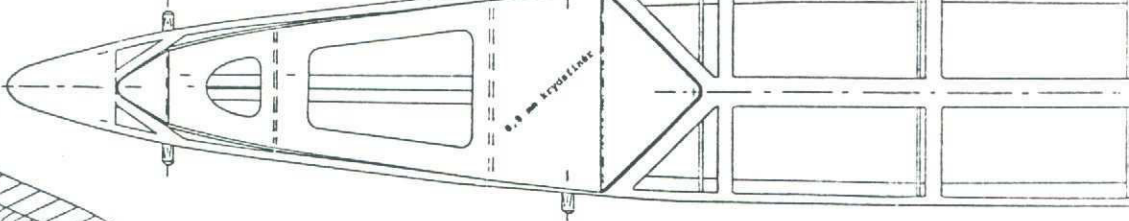
Fyns Tidende skrev den 11 april 1950

Om flyve model.
 Om flyve model.
 Om flyve model.



Nederst på tegningen er på originalmodellen.

Mulighed for udvinding højstærthornets forkan. Til venstre er vist en bugete krog er anden når højstærthornet for gennem kroppen nder nødvendig bevægelse af ruder 7 og 8.



Tæstrup, den 12. 7. 1952

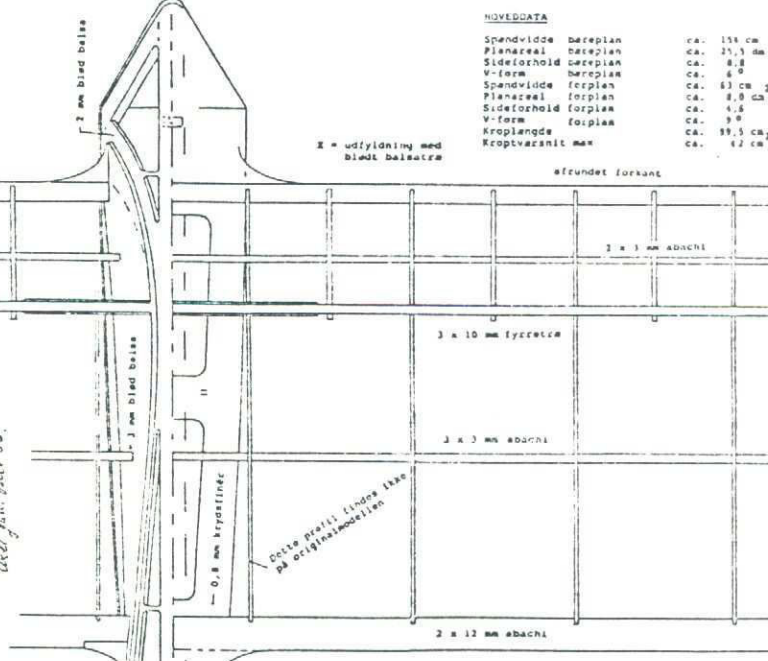
O. Vang

NOVEDATA

Spændvidde	beregnet	ca. 135 cm
Planareal	beregnet	ca. 12,5 dm ²
Sideforhold	beregnet	ca. 8,8
V-form	beregnet	ca. 6,0
Spændvidde	forplan	ca. 83 cm
Planareal	forplan	ca. 10,0 dm ²
Sideforhold	forplan	ca. 4,5
V-form	forplan	ca. 9,0
Kroplængde	forplan	ca. 39,5 cm
Kroptværsnit	max	ca. 62 cm

X = udvinding med blødt balsa

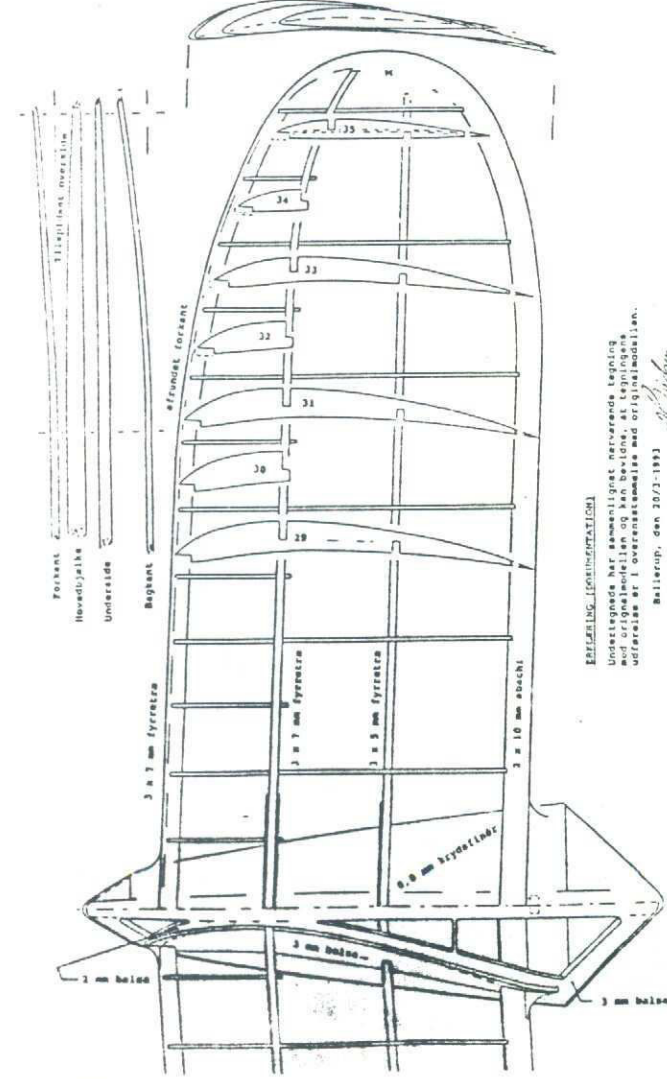
afrundet forkan



BYGNINGEN AF MODELLEN

Modelen er bygget af træ, og nærværende tegning er udarbejdet i forbindelse med udgivelsen af denne bog. Tegningen er udarbejdet af Sten, og nærværende tegning er udarbejdet i forbindelse med udgivelsen af denne bog.

Hørløv, den 20/7-1951
 Hørløv
 Hørløv



Forplan
 Hovedlister
 Underlister
 Bagkant

Her er vist, hvordan forplanets hovedlister via 0,8 mm lyster er fastgjort til kroppen.

3 mm blødt balsa

3 mm blødt balsa

Lyster af 0,8 mm krydsfinér

2 mm blødt balsa

Princippet anvendes også til beregningens fastgørelse.

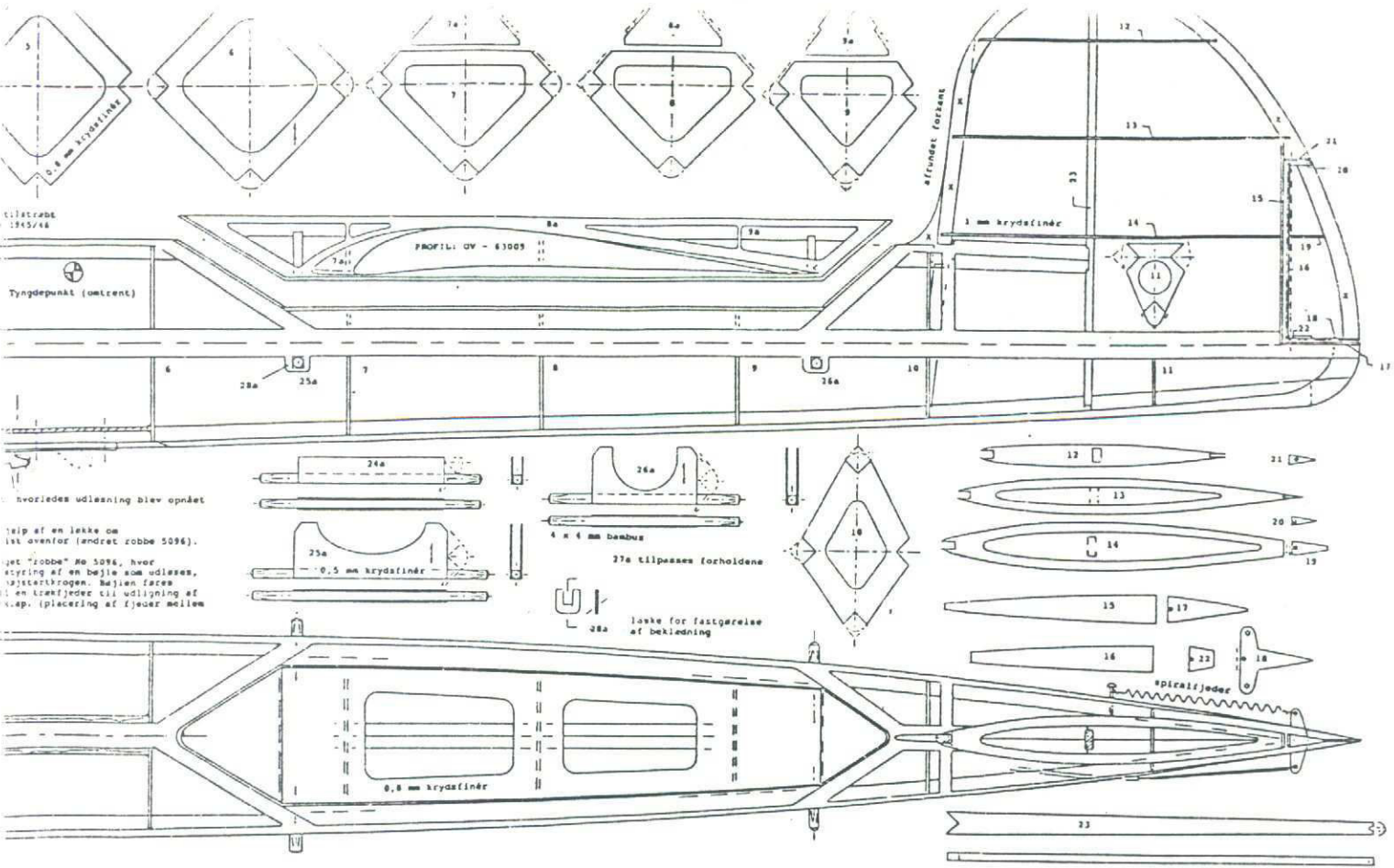
overkant tilpasses

V-form 3°

Samme princip anvendes til fastgørelse af de øvrige bjælker.

Princippet anvendes også til beregningens fastgørelse.

De 4 langsiddende kantlister i kroppen var på originalmodellen opbygget som vist her. Midterlister var udført i 3 x 6 mm fyrretræ. Yderlister var udført i 3 x 6 mm balsa.

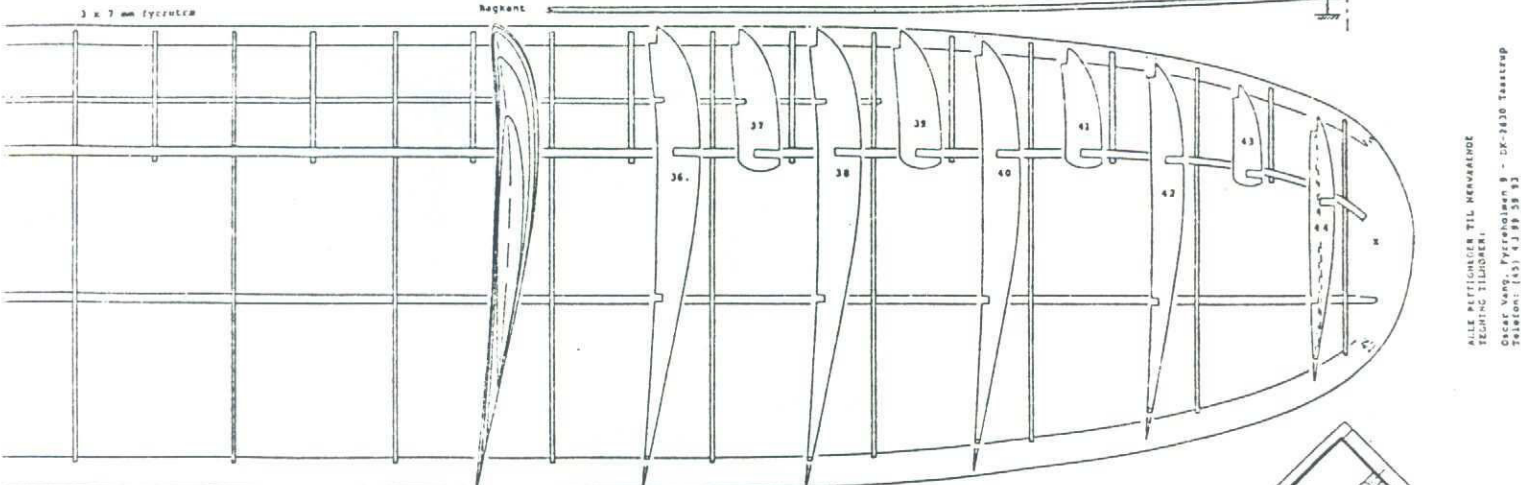


hvorledes udlæsning blev opnået
 hjælp af en lakke om
 list ovenfor (andet zobbé 5096).
 et "zobbé" Nr 5096, hvor
 styring af en bøjle som udlæses,
 påjsterbrogen. Bøjlen faces
 til en kranfjeder til udløsning af
 klapp. (placering af fjeder mellem

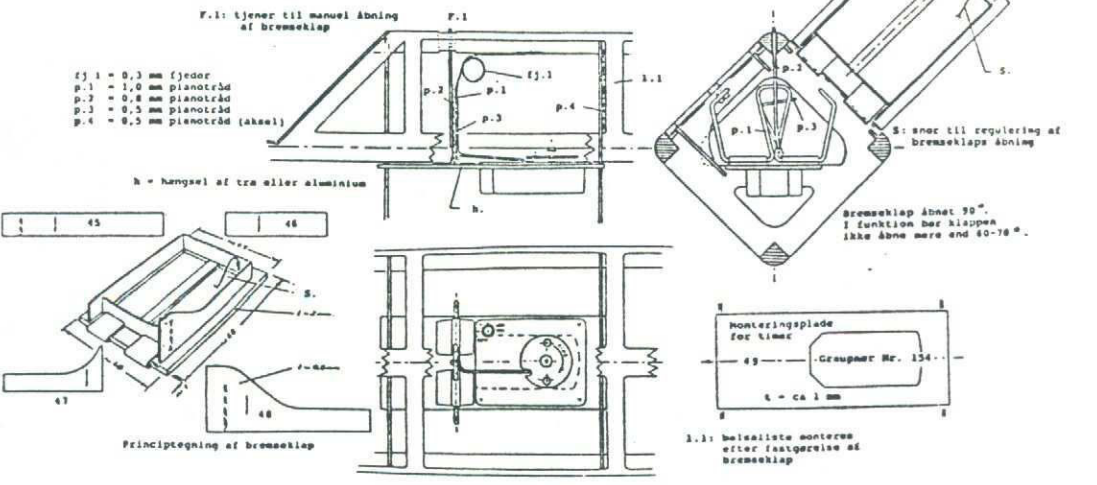
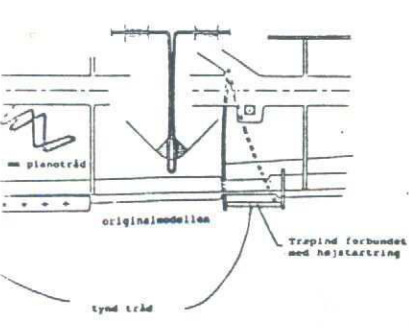
TAILLATA

Vigt lalt:	ca. 440 g
Planbelastning bæreplan:	ca. 11 g/cm ²
Planbelastning forplan:	ca. 19 g/cm ²
Planbelastning i gennemsnit:	ca. 13,1 g/cm ²

alt 33,5 dm²



og med mulighed for udlæsning af kurvklap kan
 i mange måder.



ALLE RETTIGHEDER TIL HENVARSEL
 TECHNIC TILHØRER
 Oleks Voss, Frischolmen 8 - DK-2630 Taastrup
 Telefon: (45) 43 89 58 93

Jag har byggt den!

Så trevligt att Carl-Johan Eiroff tog med en ritning på segelplanet Gull i sin artikel om Ted Evans i senaste numret. Jag har byggt den, låt vara lite större än originalets 51 in., detta för att bättre orka bära den radiostyrning som jag byggde in.

Jag hade med modellen till Vintage Weekend på Old Warden i England för två år sedan. Den väckte berättigad uppmärksamhet, i synnerhet som jag fick braktermik under en av flygningarna och hade kunnat stanna uppe betydligt längre än de tolv minuter som en "slot" på OW innebär. I samma slot flög en engelsk gentleman som vi träffar där varje år; den här gången flög han en Fillon Champion. Efteråt nämnde jag min tursamma termik för honom, och fick det muntra svaret:

- I saw it - and I hated you for it!

Det gäller att ha tur vid rätt tillfälle. I vardagslag är min ganska tunga Evans Gull en drög att flyga. I motvind vill den inte alls, utan sjunker lugnt och värdigt till marken. Så det gäller att hitta ett fält där det enbart blåser medvind...

Men vad gör det, när måsvingar är så vackra!

GÖSTA LEIJON

Forts. från sidan 13:

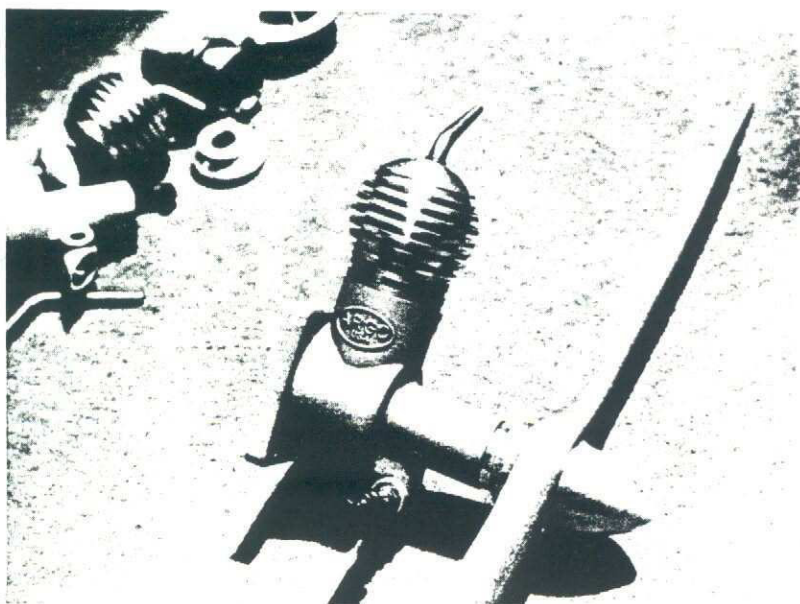
Kroppshalvorna är byggda till viss del, liksom vingen. I boxen finns ytterligare material, liksom kabinhuv, ritning och turbinhjul. Delar saknas dock (bl.a. några spryglar) men kan säkert förfärdigas utifrån den utförliga ritningen. Pris för det hela: 100:- . Komplet med den rekommenderade motorn Allbon Dart i mkt bra skick: 275:-

Sten Persson
035/104943

P.S. Modellerna kan knappast skickas via Postverket utan bör avhämtas - eller levereras i samband med SMOS-SM i höst.



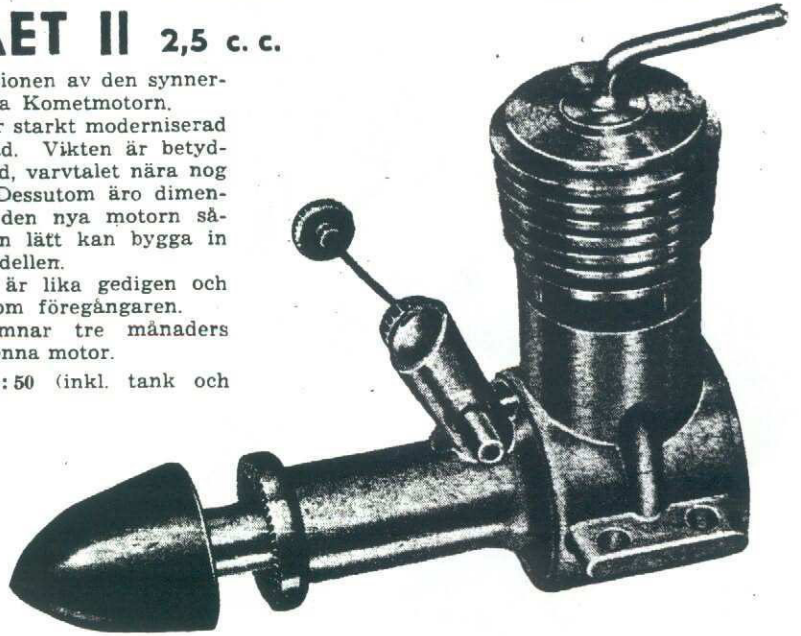
Till ämnet replika-motorer vill vi än en gång återvända i och med att en av alla tiders klassiska dieslar nyproduceras. Det handlar om den engelska ELFIN 2,49 cc från 1949, som firman ARGO i USA tillverkar. Den är godkänd för amerikanska OT-modeller och vann 1991 fem av tio topp-placeringar vid SAM Champs. Den kostar \$130 + c:a \$10.00 i porto - smakar det så kostar det! Beställes från John Targos, 3229 Dianora Drive, Palos Verdes Peninsula, CA 90274 U.S.A.



★★★★★★★★★★
40 ÅR
 ★★★★★★★★★★

KOMET II 2,5 c. c.

Den nya versionen av den synnerligen populära Kometmotorn. KOMET II är starkt moderniserad och förbättrad. Vikten är betydligt nedbantad, varvtalet nära nog fördubblat. Dessutom äro dimensionerna på den nya motorn sådana att man lätt kan bygga in den helt i modellen. KOMET II är lika gedigen och lättstartad som föregångaren. Fabriken lämnar tre månaders garanti på denna motor. Pris Kr. 58:50 (inkl. tank och plastslang.)



Några data:

Motoreffekt	2 ² / ₁₀ hkr.
Cylindervolym	2 ¹ / ₂ c. c.
Cylinderdiameter	14,75 mm.
Slaglängd	15 "
Varv/min. med balanshjul ..	16.000
" " propeller	11.000
Höjd	63 mm.
Bredd	41 "
Längd utan medbringare ...	60 "
Vikt	125 gr

På temat jubilerande modellflygmotorer avhandlades i OT 1/91bröderna Johanssons "Komet"-sidportare. För ganska exakt 40 år sedan ersattes den med den modernare "Komet II", som fram till 1958 tillverkades i c:a 3000 ex.

Som ovanstående illustration ur Truedssons modellflygkatalog nr 10 visar hade Kometen ursprungligen en kraftig, enarmad kompskruv, långt och rakt förgasarin-sug och topp med 8 kylflänsar. Senare ändringar bestod bl.a. av tvåarmad kompskruv, lägre, trumpetformat insug samt 11 kylflänsar. Någonstans på vägen gick man även ifrån det raka, genomgående förgasarröret, som ersattes med ett snedställt, tvådelat dito.

Metallbussad, röd plastspinner och genomskinlig plasttank medföljde motorn. Alla motorer hade serienummer på höger fästöra och på vevhuset fanns ingjutet antingen enbart "Komet" eller "Komet II 2,5".

"Komet II" var en robust motor och Roland Sundqvist kommenterar just den relativt höga vikten (148 g.) i sitt motor-test i TFA 21/10 1955. I ovan-nämnda katalog anges vikten till 125 g., vilket stämmer med mitt eget, rel. tidiga,ex-emplar.

Någon racermotor torde den inte heller ha varit. Portad för låga varv bör den köras med en propeller, som håller varvet

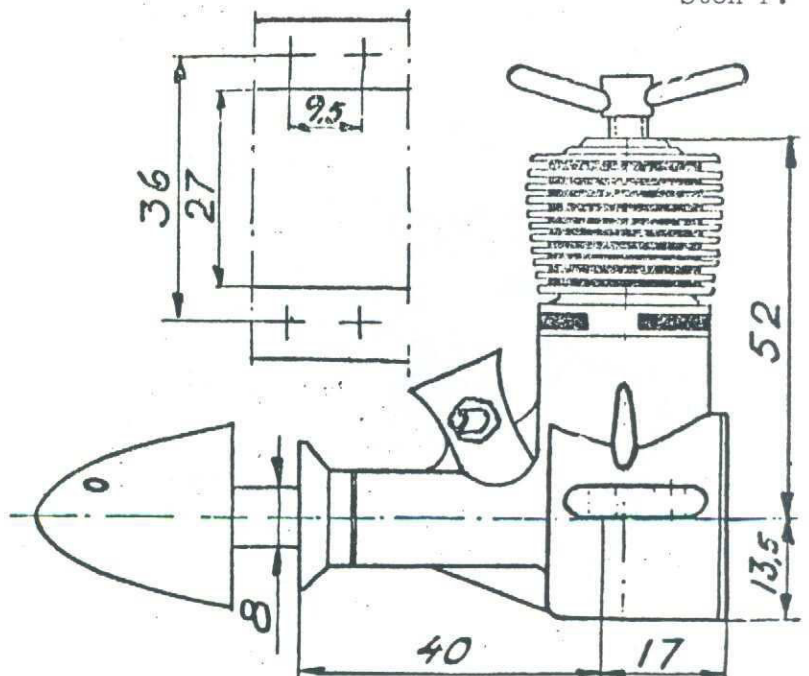
under 10 000, varvid en effekt på c:a 0,20 hk uppnås.

Roland S. uppmätte t.ex. följande varv-tal:

Standard 10x4"	8500
Keil Kraft H-L 9x6"	7500
Frog 8x8	7400
Tru-Flex 7x8	9800

Såväl köregenskaperna som motorns kva-litet fick högt betyg vid ovan-nämnda test. Många ex har säkert överlevt till våra dagar - för 15 år sedan var det inte så svårt att hitta en "Komet II", men många finns förmodligen på samlarnas hyllor! Någon raritet är den inte, men ett bra ex borde ha ett samlarvärde på c:a 500:--.

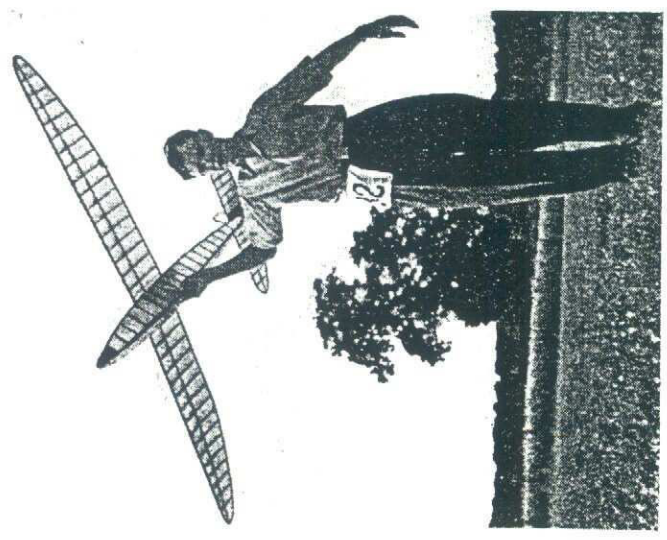
Sten P.



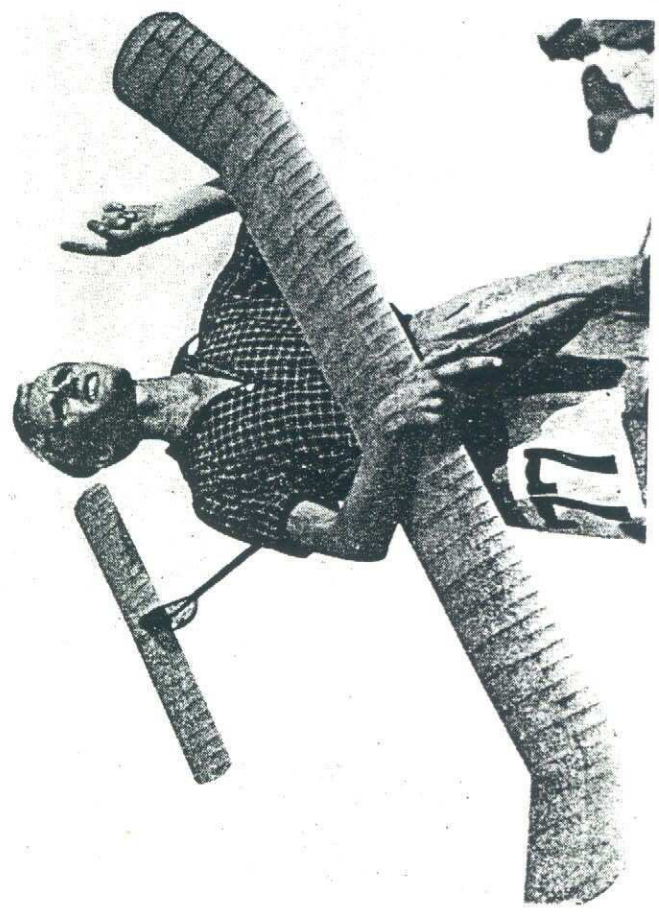
Månadens

och deras konstruktörer

På ett par tre sidor kommer vi i fortsättningen varje månad införa några bra bilder på vackra, originella och välflygande modellplan. Ibland skall vi söka ta med deras upphovsmän också...



1.



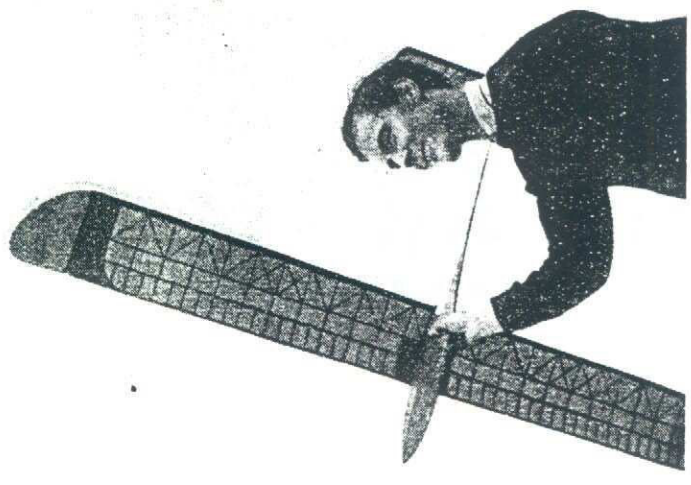
2.

modeller



3.

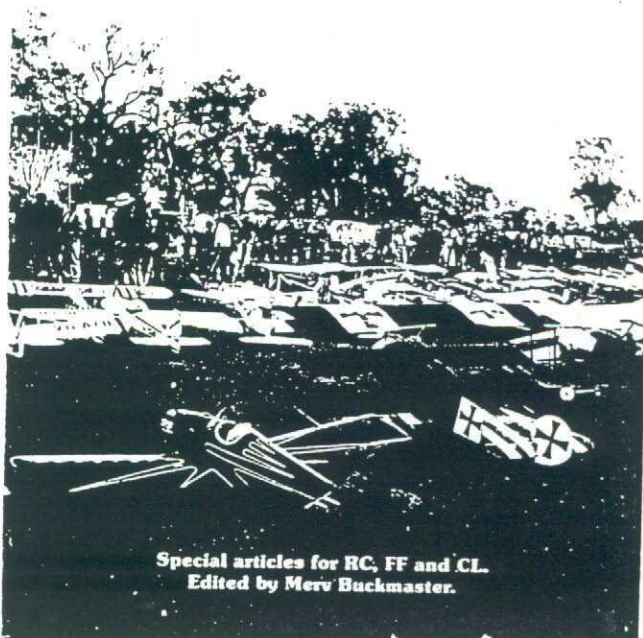
1. Arne Henriksson från Gislaved kallar sin pampiga modell för "Prillan". 2 meter och 20 centimeters spännvidd!
2. Med den här modellen har Kurt Sandberg från Västerås flugit 6 minuter och 24,5 sek. Vacker modell, inte sant?
3. Arne Widén, Solna, är en gammal specialist på dieselmodeller. Här en av hans mest pålitliga konstruktioner.
4. Här är han, allas vår "Löwen". Och sin segelmodell "Uppåt" har han med sig. 2 meters spännvidd — på modellen, vill säga.



4.



AEROMODELLING DIGEST 1992



LÄSGODIS:

SAM 35 Year Book 7

Den sjunde OT-guldgruvan från SAM 35 har kommit - kanske den bästa hittills! För £ 5.00 + porto får man 160 sidor internationell modellflyghistoria, inkl. c:a 75 ritningar från 1916 till 1951! Värdet förhöjes inte minst av att man saxat en del ritningar från vår egen OLDTIMER - det är väl ett bra betyg!

Skicka pengar eller check (utställd på SAM 35) till

Ron Knight, 14A Enmore Gardens,
London. SW14 8 RF ENGLAND



Aeromodelling Digest 1992

Illustrationen uppe till höger är omslagsbilden på den tredje modellflyg-årsboken från landet undertill - 207 sidor packade med allt från Old Timer sport till meteorologi och RC. Inte så mycket "gammalt" som i föregående årsböcker, men mycket läsvärd. Denna och 1990 och 1991 års versioner kan fås för Austr. \$ 21.00 (\$26.00 med flyg)/styck från Samaria Concepts, RMB 1798, Benalla, Victoria, 3673 AUSTRALIA.



NYA "GODSAKER" FRÅN PINNEN

GAŠPARÍN KOLSYREMOTORER

En- och tvåcylindrige i 12 storlekar (0,9 - 2x120 mm³)
Pris från 375 kr inkl. moms
Reservdelar, tillbehör, adapter för Soda Stream-tuber

KNIGHT & PRIDHAM EL-MOTORER

Utväxlade motorer (inkl. NiCad-celler) i 2 storlekar för
friflygande modeller och små RC-modeller. Pris: 315 resp.
345 kr inkl. moms

OT TEKNIK NOSVÄXLAR OCH "KRAX"

Nosväxlar för gummimotormodeller i tre standardvarianter.
Pris : 275, 325 resp. 400 kr. "Krax" för Wakefield: 400 kr

Byggsatser av hög kvalitet från WEST WINGS, JURO och
PINNEN. Westland Widgeon, De Havilland Puss Moth, Sopwith
Camel, "Ma Demoiselle" etc. Ritningar.....

KATALOG mot dubbelt brevporto i frimärken.

F:a PINNEN

Vanadisvägen 30, 113 46 Stockholm
Tfn. 08 / 32 30 62 (kvällstid)
Under sommaren även 044 / 24 82 80

M O D E L L F L Y G

Redigering: Ulf Hallvig ♦ Teckning: Magnus Gerne

Förnämlig bensinmodellkonstruktion

Att bensinmodellflyget är på stadig fram-marsch har vid talrika tillfällen kunnat konstateras och detta trots att det första mästerskapet med dessa modellplan var allt annat än lyckat. I vårt referat från denna tävling hade vi även anledning påpeka att "om föret i portgången är trögt, så bör det gå så mycket lättare i fortsättningen". Och så tycks också vara fallet att döma av de lyckade konstruktioner som kommit till på senare tiden.

För att ytterligare söka bidra till dessa modellens popularisering publicera vi denna gång en ritning till en förnämlig bensinmodell, konstruerad för SFT av den kände modellspecialisten Gösta Hellström, Stockholm. SFT-2, som är modellens namn, är baserad på amerikanska modellflygares erfarenheter vid experiment med denna modellkategori. Detta har säkert varit en bidragande orsak till att modellen blivit i alla hänseenden en verklig fullträff.

Gösta Hellström har på detta sätt visat vägen för andra bensinmodellflygare. Han har förstått att amerikanerna hunnit avsevärt mycket längre på detta område än vi här i vårt land. Och därför han han noga studerat och dragit nytta av de resultat som nåtts i Amerika — han har skapat en modell som förutom att den är en ypperlig tävlingsmodell även kan vara lämplig som studiematerial för andra modellflygare som fundera på egna bensinmodellbyggen!

Våra ritningar äro dock inte avsedda att vara utförliga utan skola närmast tjäna som vägledning vid liknande byggen. En kort presentation av modellen, dess konstruktion och flygegenskaper är emellertid på sin plats. Som framgår av fotot har den en elegant strömlinjeformad kropp, vackert teknad vinge och stjärt och god aerodynamisk utformning.

Modellen byggdes till största delen i balsa och följande beskrivning baserar sig till byggnadssättet på detta material.

Kropp:

Kroppens konstruktion är orginell. För att få den så lättbyggd och stabil som möjligt har konstruktören först byggt en trekantkropp — en s. k. crutch — på vilken sedan kroppsspanten av oval form limmats. Särskild omsorg har nedlagts på motorns infästning i kroppen. Hela motorfundamentet inklusive landningsstället sitter på endast två vanliga cykelekrar. Dessa ha fästs inne i kroppen mycket kraftigt och sträcka sig någon centimeter ut, tillräckligt för att nipplarna skola kunna påskruvas. På dessa ekrar träs motorfundamentet, som består dels av en kraftig lamellerad plywoodplatta, dels aluminiumfästen för motorn, och därpå nipplarna, som dras åt, och så sitter hela motorpartiet stadigt på sin plats.

Genom denna montering av motor och landningsställ har konstruktören förstått att underlätta en ev. reparation, och dessutom uppnår man en god och lättåtkomlig plats för startbatterier, tändspole m. fl. tillbehör.

Kroppen är utvändigt klädd med balsaribbor utom baldakinen för vingen, vilken är klädd med siden. Även balsaklädseln är överdragen med siden för att finishen skall bli så god som möjligt. Genom detta förfarande får man även en kraftig kropp, som är svår att spolia.

Stjärtparti:

Längst akter ut övergår kroppen i stjärtpartiet. Stabilisatorn, som har en vacker ellipsform, är försedd med tunn torsionsnäsa och har bärande stabilisator bl. a. för att hålla stjärt-



Gösta Hellström med SFT-2.

partiet högt vid start från särskild bana. Fenan är säreget uppbyggd. Den består helt enkelt av ett aluminiumrör som böjts till rätt form och monterats till stabilisatorn. Stjärtpartiet är klätt med dubbelt japanpapper med fibrerna gående i kors. Att lägga märke till är även den finurliga läsanordningen för stabilisatorn och fenan, vilket framgår av skissen.

Vinge:

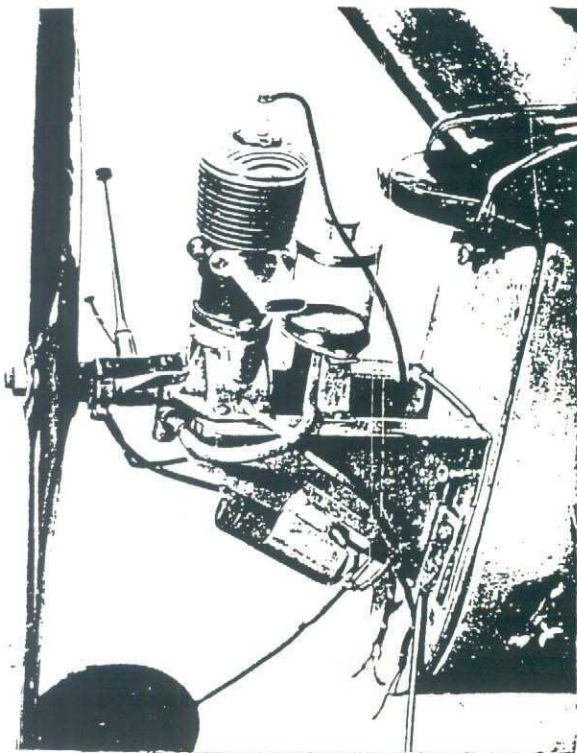
Vingen har s. k. polyhedralform och är försedd med en bred torsionsnäsa, lagd direkt ovanpå spryglarna. För att det inte skall uppstå någon dålig övergång mellan näsan och spryglarna har Gösta Hellström använt s. k. strips, tunna strimlor av balsa som limmats ovanpå spryglarna från näsans slut fram till bakkanten, där de slipas ned tillsammans med denna. Detta byggnadssätt har även en annan fördel. Man får nämligen mycket god yta för vingens klädsel, vilket är viktigt för att flygegenskaperna skola bli så bra som möjligt.

Motor:

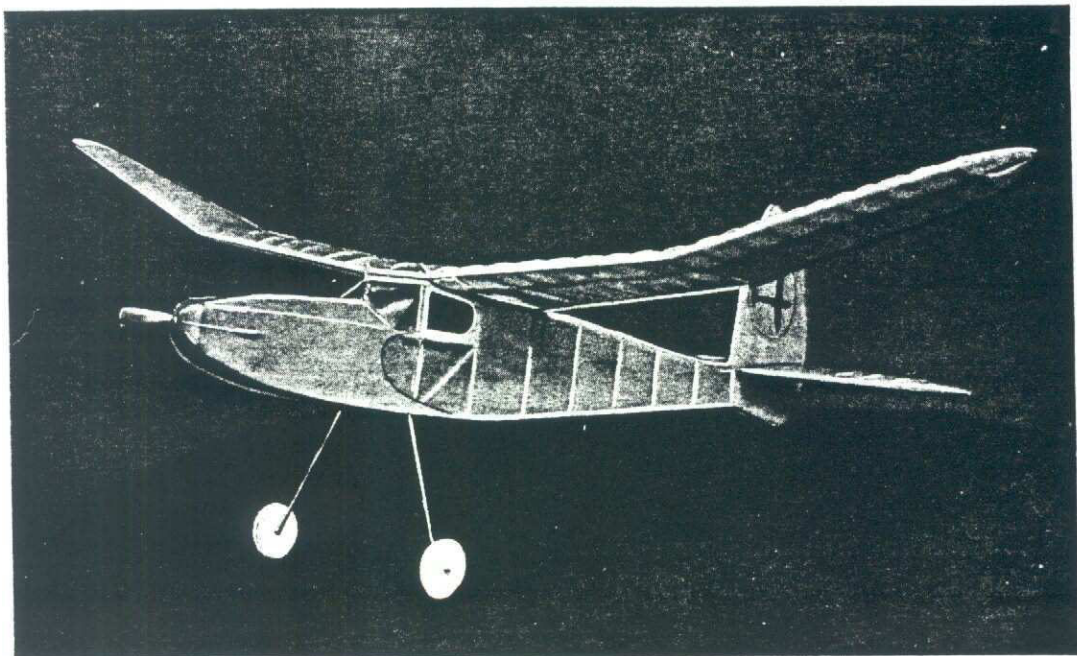
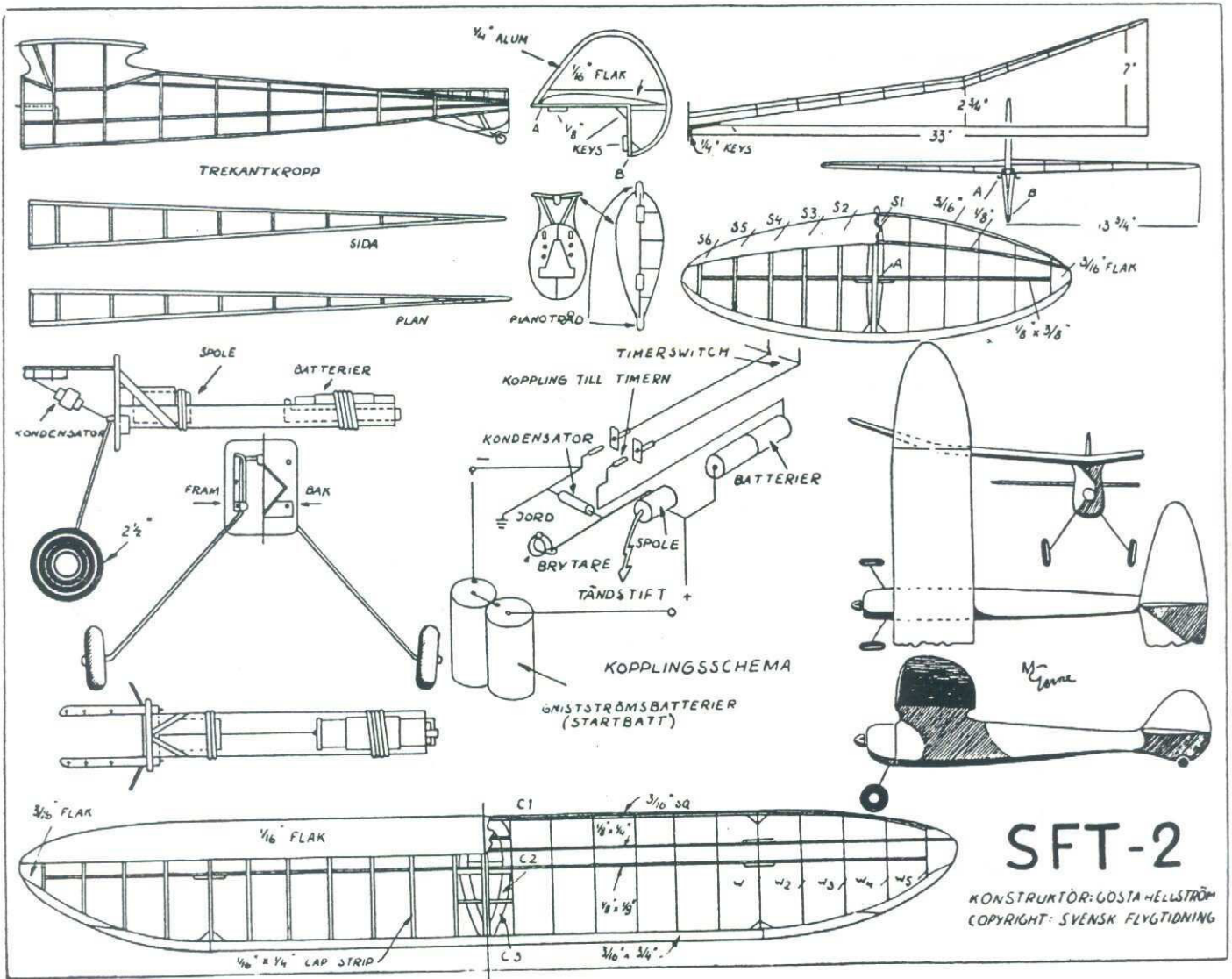
Motorn är en Brown Junior, men även andra motorer med liknande data kunna naturligtvis användas. Då modellen inte användes täckes motorn över med en väl teknad motorhuv, som är lätt av- och påtagbar.

Detta var i korta ordalag några drag ur modellens konstruktion. Ett studium av vår skiss samt fotot blir säkert till god hjälp för de bensinmodellentusiaster som själva ämna ge sig på en sådan modell.

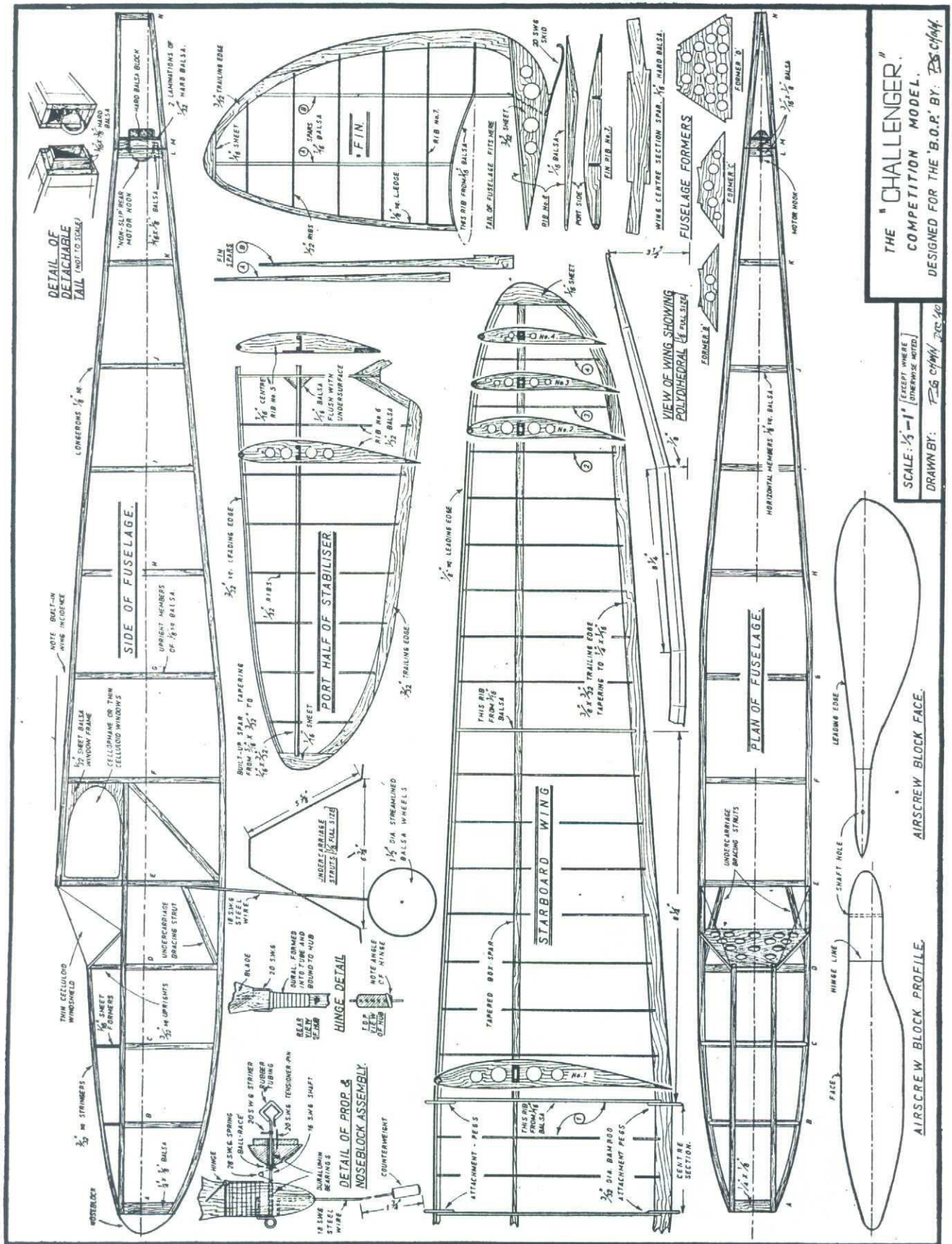
På grund av den bärande stabilisatorn, som ju har både för- och nackdelar, tarvar modellen en aldeles speciell trimning. Rätt influgen har den kort startsträcka, enorm stigförmåga samt jämnt och fint glid. Kort sagt en modell i toppklass!



Artikeln och ritningen till SFT-2 är hämtad ur SVENSK FLYGTIDNING för december 1942. Även om Brown Junior omnämnes så försågs modellen senare med en svensk GP-motor se närbild på installationen, hämtad ur MODELL-Teknik nr 5 1944!



THE "CHALLENGER" MODEL



[To face p. 94.

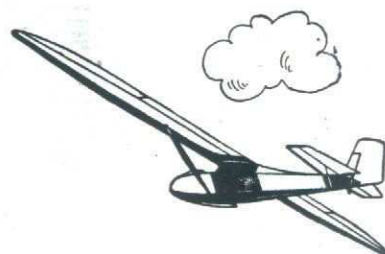
För den, som i likhet med red., har en svaghet för formköna kabin-kärror, är det svårt att gå förbi P.G.Chinns "Challenger" från 1940! Det är en lättviktskonstruktion med c:a 100 cm spv och en flygvikt på 100 gram. Ritningen är i skala 1:3 och medföljde som bilaga i Chinns bok "AERO-MODELLING" från 1941. Där finns en utförlig bygginstruktion, enl. vilken modellen flyger bäst med 10 strängar 1/4" gummi av märket "Caton Super-Power Aero Strip". Kanske FAI Tan går lika bra.....

ANMÄLNINGS- OCH PRISLISTA FÖR VÅRTÄVLINGEN -93.

			START		TOTAL	PLAC
			1	2		
S1						
1	MARTTI BOGDANOFF	SUNNANVIND	99	52	151	6
2	CARL-JOHAN EIROFF	HEWA 3	71	120	191	2
3	CARL-JOHAN EIROFF	SCRAPPY (fly-off 120)	120	68	188	4
4	ERIK JÖNSSON	SUNNANVIND	43	97	140	7
5	SVEN LANDERVIK	HW 43 (fly-off 40)	71	120	191	3
6	SVEN LANDERVIK	NOVIS	40		40	10
7	FRITZ NEUMANN	FIDUSIA	59	50	109	8
8	SVEN RÅGWALL	REYNOLD	36		36	11
9	KURT SANDBERG	HW 43	21		21	12
10	KURT SANDBERG	HW 44	78	120	198	1
11	GUNNAR STEDT	FLYGFISKEN	63	120	183	5
12	GUNNAR STEDT	BANTAM	56	32	78	9
13	SVEN ÖSTLUND	HECTOR				
S2						
14	BENGT ANDERSSON	ODENMAN	28	120	148	2
15	CARL-JOHAN EIROFF	MASTER				
16	CARL-JOHAN EIROFF	SUOMI				
17	SVEN LANDERVIK	STRATOS				
18	SVEN LANDERVIK	TAIFUN	39	32	71	5
19	SVEN RÅGWALL	METEOR	57	61	118	3
20	SVEN RÅGWALL	URANUS	40	60	100	4
21	KURT SANDBERG	KS 46	120	120	240	1
22	SVEN ÖSTLUND	METEOR				
A						
23	BENGT ANDERSSON	FIB	24	32	56	4
24	SIGURD ISACSON	TI 39	120	73	193	1
25	THURE JOSEFSSON	TI 39	43	49	92	3
25B	GUNNAR STEDT	JOHNSON 46	65	71	136	2
B						
26	BENGT ANDERSSON	TORPEDO	32	21	53	12
27	MARTTI BOGDANOFF	TERN	32	73	105	10
28	BERTIL DAHLOVIST	FRÖJDS	89	49	138	5
29	ANDERS HÅKANSSON	LANDEGREN KRAX	120	15	135	6
30	ANDERS HÅKANSSON	VÄSTANVIND	115	120	235	2
31	SIGURD ISACSON	VÄSTANVIND	120	120	240	1
32	THURE JOSEFSSON	TERN	32	26	58	11
33	THURE JOSEFSSON	TIP TOP VI	56	50	106	9
34	LARS LJUNGBERG	CLEO				
35	LARS LJUNGBERG	TERN	117	105	222	3
36	POUL RASMUSSEN	KADETT				
37	GUNNAR STEDT	HEP CAT	120		120	7
38	GUNNAR WIVARDSSON	TRUMP CARD 1949	72	42	114	8
39	SOFIA WIVARDSSON	BABY	66	110	176	4
C						
			START		TOTAL	PLAC
			1	2		
40	BENGT ANDERSSON	CIRRUS	77	43	120	3
41	MARTTI BOGDANOFF	HUGIN	85	138	223	1
42	MARTTI BOGDANOFF	LABAN	46		46	6
43	LENNART HANSSON	ONE-and-a-HALF				
44	ANDERS HÅKANSSON	LANDEGREN SPECIAL	150		150	2
45	THURE JOSEFSSON	GLADAN	63	49	112	4
46	ERIK JÖNSSON	GLADAN				
47	ERIK JÖNSSON	LABAN				
48	LARS LJUNGBERG	LÖWIS G1:a				
49	MARTIN OLAUSSON	AMIGOS	20		20	7
50	SOFIA WIVARDSSON	CASANO	47	60	107	5
D						
51	MARTTI BOGDANOFF	TROPHY	63	110	173	3
52	BERTIL DAHLOVIST	BLOMGREN 50	150		150	4
53	BERTIL DAHLOVIST	LANZOS DUPLEX				5
54	LENNART FLODSTRÖM	JOSEPH	150	121	271	2
55	SIGURD ISACSON	RIMPAXE	150	150	300	1
56	LARS LJUNGBERG	WAKE 50	150		150	4
57	POUL RASMUSSEN	KUBA 37				



Alice "Babs" Sjöblom och Lasse Dahlqvist under inspelningen av filmen "ÖRNUNGAR" på Älleberg 1944.



ALICE "BABS" SJÖBLOM

TVÅ NYA VANDRINGSPRISER!

Genom Hans Westfelts försorg har vi i klass S1 fått ett originellt vandringspris - en balsaklots från 1943 med Alice "Babs" Sjöbloms namnteckning!

I ett brev till Kurt Sandberg sanktionerar Alice "Babs" att vi använder ovannämnda souvenir på detta sätt!

Samtidigt har Södra Hallands Modellflygsällskap (SHMFS) skänkt en vacker, oval tennvas, som framgent kommer att vandra som pris i B-klassen.

Hej Kurt!

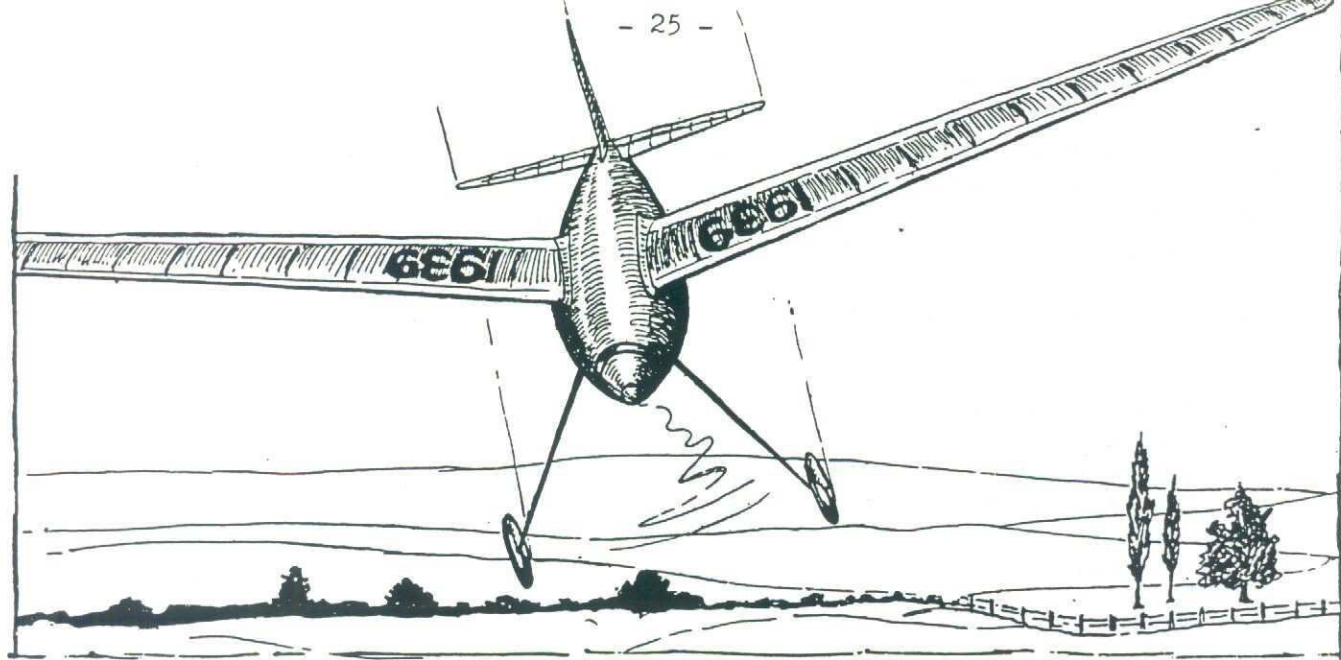
*Så mycket att
 få vara med - även om det
 bara är om en "namnteckning".
 Själklart får Ni använda
 balsaklotsen som vandringspris
 i regelverdelklassen.*

*Det är fint med entusiasmen.
 Jag önskar Er lycka till.*

*Med vänligaste hälsningar
 till Er alla i "Old timers" sällskapet.*

Alice "Babs" Sjöblom

Newa Malaya, N.R.C., 25. 4. 1993.



VÄLKOMNA TILL SVENSKA MÄSTERSKAPEN 7-8 AUGUSTI!

Tävlingsplats blir välkända Rinkaby Pansarövningsfält, landets bästa fält för modellflygning (!), som ligger vid Kristianstad.

Programmet ser ut som följer.

LÖRDAG klasser A1-2, B1-2, F, S2-3, TP (Twin Pusher)

Samling på tävlingsplatsen 1000 och efter genomgång börjar första start som avslutas 1300 varefter följer andra och tredje start utan periodindelning. Tävlingen slutar 1730 varefter prisutdelning sker.

SÖNDAG klasser C2, S1, Sint, D inkl. Classic Wakefield

Samling på tävlingsplatsen 0900 och efter genomgång börjar första start som avslutas 1200 varefter följer andra och tredje start utan periodindelning. Tävlingen slutar 1600 varefter prisutdelning sker.

Våra vanliga tävlingsregler gäller med tre starter och omstart vid mindre flygtid än 20 sek. Markstart i klass D. Länlängd 100 meter. Maxtid och ev. kortare länlängd fastställs i samband med genomgång. Markera gärna 50 m. på linan med röd lack eller liknande,

Startavgift är som tidigare 45:- för första modell och därefter 25:- per modell. Tävlingsanmälan insändes på bif. inbetalningskort snarast möjligt och senast 17 juli. Skriv tävlarens namn, modellens namn och klass.

Övernattning är ordnad på Tallbohus som ligger i närheten av Åhusstrand Hotell. Där finns två- och flerbäddsrum till en kostnad av 120:- per person.

Kvällsmål 60:-, på lördag före årsmötet, samt frukost 45:- på söndag kan erhållas på Åhusstrand Hotell. Skriv på inbetalningskortet vad som önskas och antal personer men skicka ej in betalningen.

Tag med lakan och örngott etc. vid övernattning på Tallbohus.*

Ytterligare information kan erhållas av Kurt Sandberg 035-122846, Lennart Hansson 040-193790.

Vi avslutar vår inbjudan med Lennart Hanssons bevingade ord:

VÄLKOMNA TILL EN TRIVSAM OCH SPÄNNANDE TÄVLING MED MÅNGA LIVGIVANDE OCH VACKRA FLYGNINGAR!

AEROKLUBBEN I MALMÖ OCH SÖDRA HALLANDS MODELLFLYGSÄLLSKAP

* Obs! Bokning kan göras endast genom oss!

Kallelse till årsmöte

Medlemmarna i Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap kallas härmed till årsmöte i samband med SM 1993 i Rinkaby.

Tid lördagen den 7 augusti 1993 klockan 2000
 Plats Åhusstrand Hotell i Åhus
 Ärenden sedvanliga årsmötesförhandlingar
 Motioner skriftliga förslag till styrelsen före 17 juli

CLASSIC WAKEFIELD

Inför 1993 års OLDTIMER-SM har förteckningen över godkända modeller utökats med fyra, nämligen J E Adams Wakefield från 1937, E Chasteneufs Wakefield från 1937, Warren Fletchers Surprise från 1949 och Lars Ljungbergs Wakefield från 1950. Anders Deurells Wakefield från 1949 har fått ny kodsiffra.

CLASSIC WAKEFIELD modellförteckning 1993

År	Flygplan	Konstruktör	Kodsiffra	Ritning hos
1930	Wakefield Winner	Joe Erhardt	2,5	Lennart Hansson
1933	Miss America	Gordon Light	2,0	Aeromodeller
1934	Grasshopper	J. B Allman	2,0	Aeromodeller
1935	Wakefield winner	Gordon Light	1,9	Aeromodeller
1936	Wakefield winner	Albert Judge	1,6	Aeromodeller
1937	Wakefield	Sune Stark	1,6	Ritningsbanken
1937	G.B. 3	Robert Copland	1,8	Ritningsbanken
1937	World Record	Dick Korda	1,4	Ritningsbanken
1937	Wakefield	Arvid Palmgren	1,8	Ritningsbanken
1937	Wakefield winner	Emmanuel Fillon	1,8	Aeromodeller
1937	Dyn V	Björn Andersson	1,6	Ritningsbanken
1936	Duplex	Chester Lanzo	1,5	Lennart Hansson
1936	Wakefield	R N Bullock	1,8	Lennart Hansson
1937	Wakefield	E Chasteneuf	1,8	Zaic Yearbook 34/80
1938	Matador	Sven Truedsson	1,6	Lennart Hansson
1938	Flying Minutes	Stott	1,5	S O Lindén
1938	Clodhopper	Jim Cahill	1,8	John Pond
1938	Clodhopper	Jim Cahill	1,8	Aeromodeller
1938	Wakefield	Björn Andersson	1,5	Ritningsbanken
1938	Wakefield	Gunnar Magnusson	1,6	Ritningsbanken
1939	Wakefield winner	Aarne Ellilä	1,1	Ritningsbanken
1943	Wakefield	Sverker Blom	1,1	Ritningsbanken
1946	Contestor	W Dean	1,3	Ritningsbanken
1946	Jaguar (W.win-48)	Ted Evans	1,4	Ritningsbanken
1947	Wakefield	K-E Landegren	1,0	Ritningsbanken
1947	Cumulus	Rolf Holm	1,2	Ritningsbanken
1948	Clipper	Ted Evans	1,3	Ritningsbanken
1949	Wakefield	Börje Börjesson	1,1	Ritningsbanken
1949	Yankee IV	Charles Wood	1,1	Ritningsbanken
1949	Wakefield	Anders Deurell	1,3	Ritningsbanken
1949	Wakefield	Arne Blomgren	1,1	Ritningsbanken
1949	Wakefield	Åke Postis Larsson	1,1	Ritningsbanken
1949	Surprise	Warren Fletcher	1,1	Ritningsbanken
1950	Wakefield winner	Aarne Ellilä	1,0	Ritningsbanken
1950	Wakefield	Sune Stark	1,1	Ritningsbanken
1950	Wakefield	Anders Deurell	1,0	Ritningsbanken
1950	Vansteed	Ted Evans	1,2	Ritningsbanken
1950	Wakefield	Lars Ljungberg	1,1	Ritningsbanken
1937	Wakefield	J E Adams	1,3	Zaic Yearbook 1938
1938	New Yorker	Frank Zaic	1,5	John Pond
1939	Wakefield winner	Dick Korda	1,4	Ritningsbanken

Jim Cahills Clodhopper föreligger som synes i två versioner, från John Pond och Aeromodeller Plan Service. Troligen är John Ponds källa Zaic Yearbook 1938 där Clodhopper har 1-bladig propeller, Aeromodellers ritning är från amerikanska Comet, som uppenbarligen gav ut modellen i byggsats, och har 2-bladig fällbar propeller. Aprilnumret 1973 av Aeromodeller visar ritningen och ger också en historik över de framgångar Jim Cahill hade med modellen, förutom Wakefield-vinsten 1938 i Frankrike. Ritningen har godkänts av Jim Cahill som med sin namnteckning garanterar äktheten!

Chasteneufs Wakefield från 1937 finns i återutgivningen 1980 av Zaic Yearbook 1934, kompletterad med material som planerats till Yearbook 1939-40. Den utgåvan kom aldrig, annat kom emellan, som bekant.

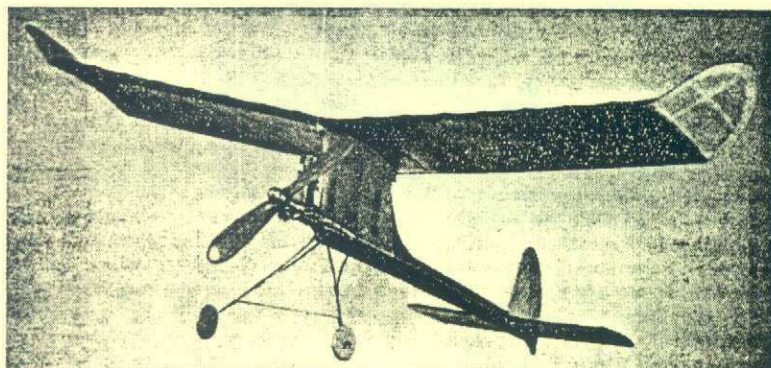
▶ PRESS STOP! ◀

Tävlingsresultat från VINGARNAS DAG 1993.

Klass - FRÖJD				
1	Anders Sjöberg	60	60	180
1	Ginger Sjöberg	60	60	180
3	Sture Sandberg	60	30	150
4	Hélge Wannberg	57	28	145
4	Sven-Olov Lindén	60	35	145
6	Lars Eriksson	51	45	129
7	Lars Ljungberg	4	60	124
8	Anders Håkansson	29	40	105
9	Asa Wentzel	32	20	74
10	Rolf Astervik	60	4	64
11	Ingvar Claesson	9	37	52
12	Arne Andersson	34	2	39
13	Karl-Axel Pettersson	25	7	33
14	Lars Gustavsson	10	9	24
15	Guy Perdhe	7	-	7

Klass - TUMMELITEN.							
1	Tomas Hultgren	50	30	30	90	57	147
2	GGeorge Törnkvist	30	30	30	90	49	139
3	Lennart Axelsson	30	30	30	90	48	138
4	Ove Kjellberg	30	30	30	90	47	137
5	Anders Håkansson	30	30	30	90	6	96
6	Sigurd Isaksson II	30	30	30	90	4	94
7	Sigurd Isaksson I	30	30	30	90	3	93
8	P.A. Holmberg	27	30	28	85		
9	Bengt Theander	24	30	30	84		
10	Rosengren	21	29	30	80		
11	Anders Olsén	23	30	25	78		
12	Karl-Axel Pettersson	30	30	12	72		
13	Roland Nilsson	27	9	25	71		
14	Hanna Gustafsson	19	22	18	59		
15	Karl Ake Nilsson	28	29	-	57		
16	Maj-Britt Sjöstrand	21	27	8	56		
17	Ylva Wentzel	8	19	21	48		
18	Andreas Nilsson	21	20	-	41		
19	Lasse Lindén	30	5	5	40		
20	Thomas Gustafsson	3	26	9	38		
21	Rolf Eneqvist	5	10	15	30		
22	Gösta Leijon	15	7	4	26		
23	Marcus Nilsson	21	-	-	21		

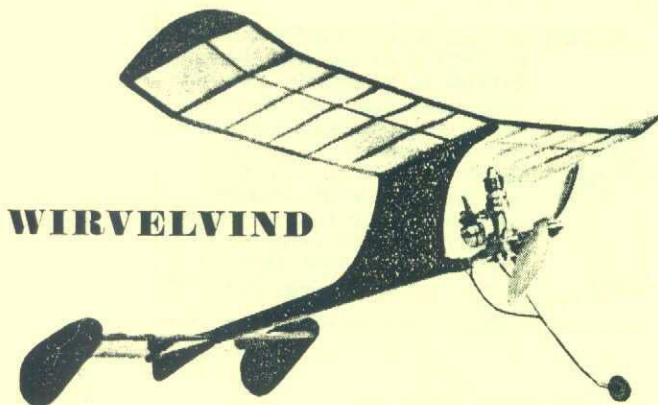
Utförligt reportage från Vingarnas Dag 1993 på Gärdet kommer i nästa nummer!



CHAMPION

Motormodell i klass D 1. En ypperlig tävlingsmodell av stark konstruktion. Modellen utmärker sig för en god stighastighet och ett utomordentligt glid. Byggsatsen innehåller färdiga spryglar, lister, plywood, diplompapper, ritning med arbetsbeskrivning. Balsalim m. m.

Pris för byggsats 10.50
 » » ritning 2.50



WIRVELVIND

Tävlingsmodell i klass D 1. Spännvidd 74 cm. Dieselmotormodell konstruerad för hög stighastighet och låg sjunkhastighet.

Byggsatsen innehåller: Färdigputsade spryglar, lister, plywood, japanpapper, ritning, lim m. m.

Pris för ritning 2.25
 Pris för lyxbyggsats 7.50

→ EFTERLYSNING!! ←



För en av våra danska OT-vänners räkning efterlyses ritning till ovanstående segelmodell. Dess namn är SV-H1, spv. 150 cm och den tillverkades av Dansk Modell Flyveindustri från c:a 1943.

Kurt Sandberg i Halmstad tar emot ev. upplysningar f.v.b. till Danmark!

▲ APROPÅ OMSLAGSBILDEN: ▼

Omslagsbilden har vi helt sonika tagit från AEROMODELLER Mars 1938.

Den illustrerar en mycket intressant artikel av den kände R.N. Bullock, där han resonerar sig fram till en tänkt, optimal Wakefieldmodell inför 1938 års tävling. Vi återkommer till den i ett kommande nummer!

VILKEN ÄR BÄST...??

DEN PERFEKTA MODELLEN
SOM EFTER FANTOMSTIGNING
FÖRSVINNER I CUMULUS-
GUBBEN INOM TID-
TAGARNA HINNER
SUCKA...



VASS DEAKE
DE' DÄR...
ME' SKAPLIG TERMİK
KAN HAN HÄNGA DÄR
HELA DÄN...
FAST DE' E' SYND
Å KALLA'T FÖR
FLYGTID, FÖRSTÄSS...!

...ELLER DET SKEVA OCH VINDÖGDA MISS-
FÖSTRET SOM LIKT ET DASS-
PAPPER SLITS MELLAN TERMİK
OCH TYNGDLAG, HELA TIDEN
INOM SYNHÄLL FÖR KRONO-
METERGÖSSARNA VILKA INTE
HA EN CHANS ATT "KLOCKA
AV" BEDRÖVELSEN! VILKEN
LÄSSER MINUT TILL MINUT PÅ
FLYGTIDEN OCH (HEMSKA
TANKE!) KÄNSKE VINNER !!
ÄR SÄ'NT RÄTTVIST ???

Den här diskussionen kommer kanske våra 'riktiga' Old
Timer-medlemmar ihåg..?
Ovanstående debattinlägg är hämtat ur MODELLFLYGSPORT
12/1951.