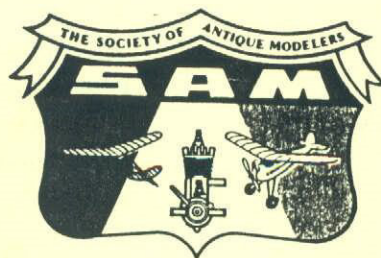


OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 1.1995



**Modellflyg över sommarvatten.
Om gummimotorer.
Årets tävlingar.**



SOCIETY OF ANTIQUE MODELERS

OLDTIMER

Organ för Svenska Modellflygares
Oldtimer Sällskap

Årg. 24 Nr 1/1995

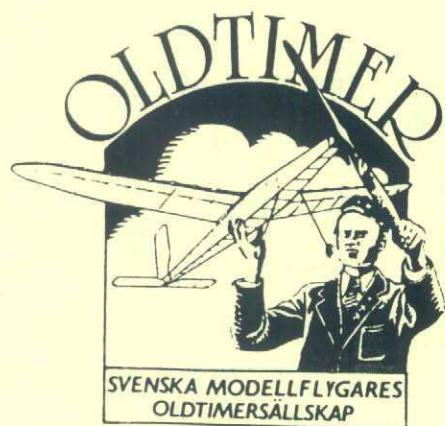
Red av detta nummer: S.-O.Lindén

Ordf. Sven-Olov Lindén, Hovstavägen 15
703 63 Örebro. tel 019/ 18 21 79

Medlemsavgift 100:-/år

Postgiro 88 66 95 - 6

Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap.
c/o Lars Ljungberg, Linneastigen 6,
149 31 Nynäshamn. tel.08-520 186 60

**Redaktören tycker:**

Det nya året har redan rullat på till en tredjedel när detta läses.

Alla har väl planer och förhoppningar som vi önskar ska uppfyllas.

Håller vi oss till vår hobby finns säkert hos oss fler idéer än tiden medger att förverkliga. Du liksom jag tycker väl att åren går allt snabbare. Det har en enkel matematisk förklaring. När du var 10 år var ett år = 1/10 av ditt liv, är du nu t.ex. 50 år är ett år bara 1/50 av livet, elementärt min käre Watson!

Under 1995 kommer vi att ha många chanser till oldtimerflyg: Vårtävlingen, Wentzeltävlingen, ett samlat SM i modellflyg och Oldtimer-SM samt en internationell tävling i England för vilken många visar intresse. Du kan också delta i någon av de posttävlingarna som annonseras. Varje årsmöte har belastats med långa diskussioner angående bygg-och tävlingsregler.

Vore inte Gunnar Wivardssons förslag, som togs upp på årsmötet 1994, något att ta fasta på ?

Han föreslog att inrätta kommittéer som diskuterade igenom regelfrågor i de olika kategorierna. En för G-modeller, en för S-och en för F-modeller. Förslagen skulle givetvis presenteras före årsmötet, så att alla hann sätta sig in i förslagen.

Vänner som för alltid lämnat oss:

Sture Björn, Lidköping
Gunnar Kalén, Norrköping
John Hagedahl, Solna
Erik Jönsson, Malmö
Ernst Persson, Norsborg.

SMOS-organisation:

Det kanske vore dags för en mer spridd ansvarsfördelning inom SMOS ?

En tänkbar uppdelning på arbetsuppgifter skulle kunna se ut som följer:

1. Ekonomi och medlemsregistrering.
2. Korrespondens, samverkan med övriga SAM.
3. Redaktion: a) huvudredaktör
b) fackredaktörer:
S-G-F-lina-radio
c) tryckning
d) distribution
4. Ritningsbank.
5. Tävlingsverksamhet.
6. Historia, arkiv, museal verksamhet

Med ansvaret fördelat finns större chans för sällskapets fortlevnad.

Nyttillkomna medlemmar:

Terje Larsson, Klövervägen 12,
Osbyholm, 242 93 Hörby.
Paul Sjöblom, Dragonvägen 8,
291 35 Kristianstad

Mario Pinotti, Idrottsgatan 54,
216 16 Malmö

Jan Erik Andersson, Hjälmgatan 25
260 70 Ljungbyhed

Vi hälsar dem alla välkomna i vår krets!

Tack alla bidragsgivare!

Rolf Astervik, Arne Berglin, Lennart Flodström, Lennart Hansson, Sigurd Isacson.
René Jossien, Tore Nilson, Nils Pettersson och Georg Törnkvist,

Tack till Helge Wannberg HEWA- för allt papper som kan användas till tryckning av "Oldtimer" !

Vill du bli med i vår
danska
broderorganisation?

Dansk Modelflyve Veteranklub

Genom en överenskom-
melse mellan Kurt
Sandberg och DMV:s
kassör Fritz Neumann kan
kontingenten för 1995 =
SEK 175 betalas till Kurt
direkt vid "Vårtävlingen"
eller skickas till Kurt på
postgiro 4991061-5
Hittills har tidningen
"Oldtimer Modelflyverne"
utkommit med 3 nr/år.
Erik Knudsen är formand
=ordförande och redaktör.
Hans adress är: Amagervej
66, 6900 Skjern.
Sekreterare är:
Poul Rasmussen,
Nyvangsvej 25 2.th.
4400 Kalundborg.



TVÅN

Ritning efterlyses av S.-O.Lindén

STORA MODELLER

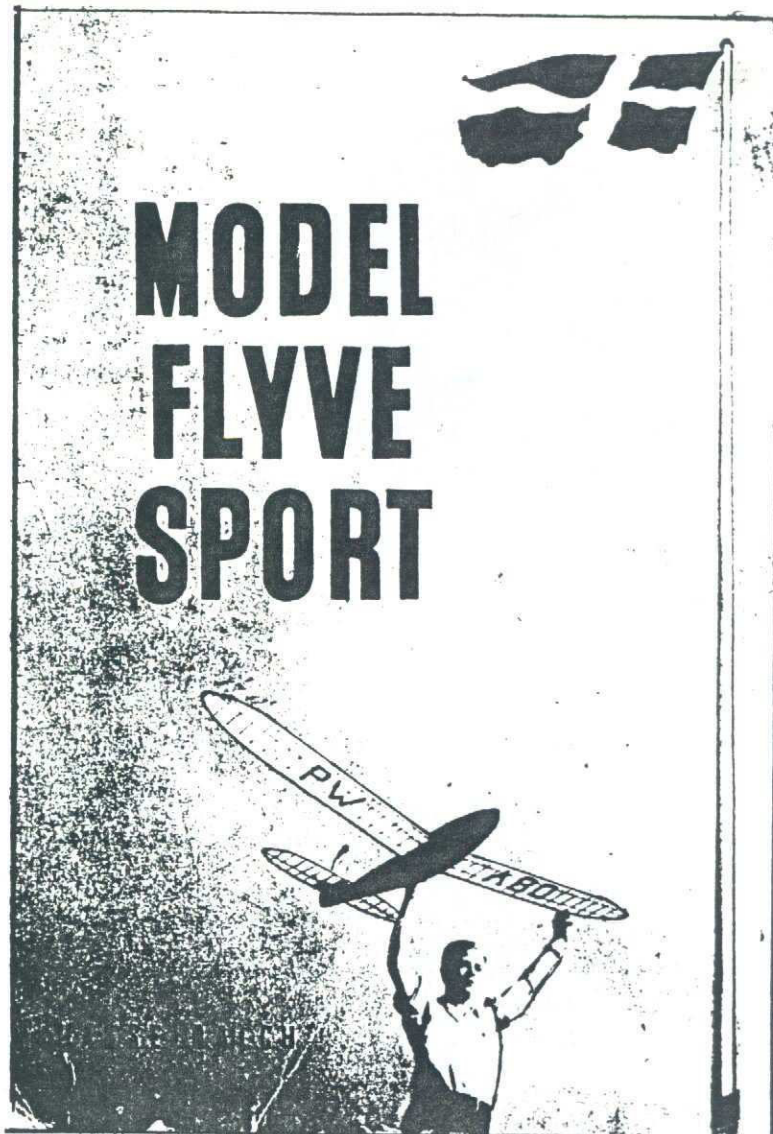
Några medlemmar vill gärna ge sig på riktigt stora byggen. En av dem är Nils-Olof Gustavsson i Skövde. Han gör för egen räkning ritat av på transparent papper bl.a.

"FJ-6" - den stora danska segelmodellen av
Sven Wiel Bang 1939 spv 2330

"Fillon's Champion" -fransk segelmodell
från 1945 spv 2820. E. Fillon.

"Caesar" -svensk segelmodell spv 2500
konstr. av Sture Kirchhoff. Örebro
.1943. (Se Oldtimer 1/86),

Hör hos Nisse om du vill ha kopior tel.
0500-41 82 82.



Förslag från styrelsen till årsmötet 1995 .

Styrelsen föreslår att tre kommittéer tillsättes för bevakning och bearbetning av oldtimerreglerna i de tre friflygklasserna gummimotor, segel och förbränningsmotor. I vardera kommittén skall tre personer ingå.

Styrelsen föreslår att gummimotormodeller av typ 30" och 40" -skall följa de svenska reglerna för kroppssektion och vingbelastning samt kunna markstarta.

Motioner till årsmötet 1995.

Motioner till årsmötet 1995 skall ha inkommit till ordf. senast 1 juni 1995 för att kunna presenteras i "Oldtimer" Nr 2/95



Välkomna till
VÅRTÄVVLINGEN den 6 och 7 maj!

Vi tävlar som tidigare vid Plönninge Lantbruksskola och med samma ordning. De två tävlingsstarterna får göras när som helst på lördagen mellan kl 14 - 19 och söndagen mellan kl 9 - 15. Klasser: A, B, C, D, TP, S1, S2-Sint.

Vad som är nytt i år är att en omstart tillåtes om flygtiden understiger 60 sek, (30 sek för klass A).

Maxtiden beräknas bli 2-2½ min och linlängden 50 meter.

Tävlingen avslutas på söndag eftermiddag med intressanta ev. finalflygningar. Därefter har vi prisutdelning.

Trivsamma Steninge Vandrarhem erbjuder mat och logi. Kvällsmål lördag, med bordsdricka, kaffe o kaka, 70:--.

Övernattning lördag-söndag, med frukost, 150:--.

Detta betalas till vandrarhemmet vid besöket.

På lördagskvällen samlas alla på vandrarhemmet för trevlig samvaro!

Tävlingsanmälan vill vi ha på bif. inbetalningskort som insändes senast den 12 april.

Startavgiften 65:- inkluderar fem modeller.

Uppge modellens namn och klass.

Skriv också ev. beställning av kvällsmål och övernattning.

Enligt mycket trovärdig prognos från Curry Melin blir det fint värväder den 6-7 maj. Över Plönninge Lantbruksskola blir det lagom med sol, svag vind och lätt upplyftande termik.

MYCKET VÄLKOMNA!!

Södra Hallands Modellflygsällskap

Kontaktman Kurt Sandberg postgiro 4991061-5

För att tillmötesgå intresserade och underlätta för tävlande och funktionärer vill vi uppmana till att notera vissa data på modellen.

För en segelmodell kan det t.ex. se ut så här.

HV-43 Klass S1 Vikt 170 gram
Konstruerad 1943 av Hans Westfelt Borås

Upphittare! Var vänlig meddela ägaren
Kurt Sandberg Vallgatan 23A 302 42 Halmstad
Tel 035-122846



"FIB"

Den stora utmaningen !

"Vingarnas" träff med Wentzel-tävlingen kommer att gå av stapeln söndagen den 12 juni 1995 på Gärdet. "Ny" modell för året är "FIB", den lilla gummitormodellen som Sven Wentzel konstruerade för FIB:s Modellflygklubb.

I övrigt tävlas med alla tidigare använda modeller dvs:

Klass A "Tummeliten"

Klass B: "Tip Top VI", "Kungsörnen" och "Fröjds"

Klass C: "Cirrus" och "Gladan".

Även om själva tävlingen inte tar sin början förrän kl 17.00, så kan givetvis trimning och allmän samvaro ta sin början någon timma tidigare! Varför inte komma redan

kl 15, så hinner vi prata lite med varann också!

INTERNATIONAL POSTAL COMPETITION

1995

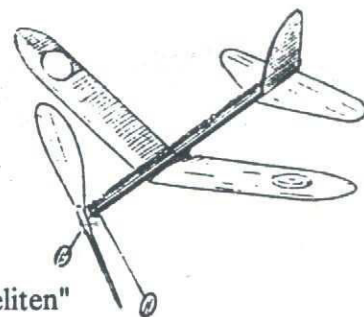
CHESTER LANZO's "1933 CABIN"
AND

25" OLDTIMER/VINTAGE MODELS.

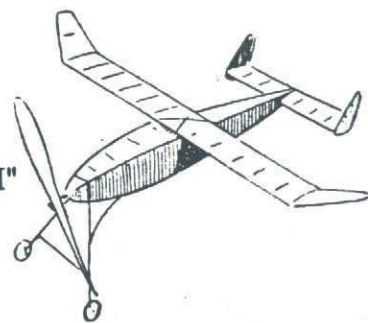
Vår vän i Kanada Jim Moseley inbjuder till två posttävlingar under året. Flygningarna ska ske mellan 29 juli till 3 september.

Lanzo-modellen fann i förminskad ritning i ett tidigare nummer av "SAM Speaks"

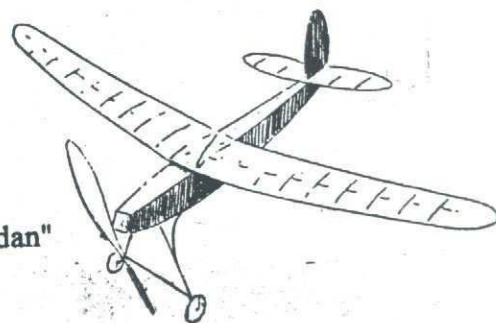
Till 25"-modellerna kan ju våra A1/A2 modeller räknas, så varför inte prova samtidigt som du trimmar för OT/SM! Kopia av regler och tävlingsprotokoll kan du få från S.-O.Lindén. Sänd 2 x 3.70 i frimärken.



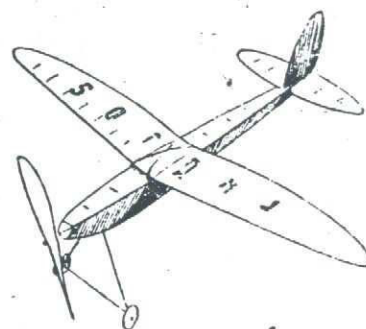
"Tummeliten"



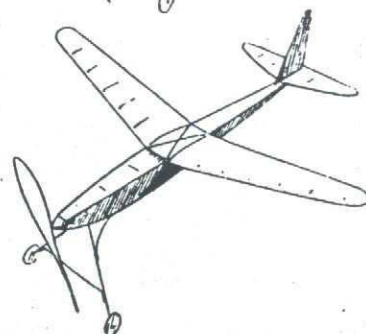
"Tip Top VI"



"Gladan"



"Fröjds"



"Kungsörnen"

WENTZELS

Tävla i Middle Wallop i augusti !

SAM 1066 kör sedan länge den kanske största tävlingen i England. Detta år blir det tredje gången European SAM Champs hålls på det stora nedlagda RAF-fältet vid Middle Wallop ca 13 mil väst om London. Hittills har fem länder deltagit med 100 - tals deltagare . Detta år räknar man med upp mot 400 tävlande !

Man flyger tillsammans och har trevligt bl.a. masstart som förra året gav plats i Guinness Rekordbok - 295 modeller i luften samtidigt !

Arrangörerna ordnar inkvartering mycket billigt i college etc. Restaurang och café finns.

Vill du vara med ?

Då ska du anmäla dig snarast !

Du kan anmäla dig till Sigurd Isacson tel 035-511 02 eller till Kurt Sandberg 035-12 28 46 eller till S.-O.Lindén -019-18 21 79.

Vi håller kontakt med varandra och med David Baker i England.

Färja går från Göteborg till Harwich. Lämpligt är att du beställer utresa den 14 aug. och hemresa 20 eller 22 aug.

Enkelresa kostar 595:- Är man fyra i en bil blir bilen gratis. Annars är bilpriset 400:- enkel resa. Hytter finns med olika bekvämlighet. från 100:- till 1900 kr !

Färjan beställer du själv hos en resebyrå.

"Scandinavian Seaways" heter båtföretaget.

Tävlingsdagar och klasser:

Friday 18.Aug.

Newell-Light Trophy

Wakefield - före 4 oz-regeln.

Maxwell Bassett Trophy

Tändstiftsmotor före 1942

Helicopter

Gummimotor

Small Rubber Event

max 91 cm spv (A-och B-klass)

Army Aircraft Bowl

Skala militärplan.

Flight Cup

Modeller mellan 36" och Wakefield

jfr klass C

Cizek-Rybak A/2 event

Sint 1951-1954

Saturday 19 Aug

Chester Lanzo Trophy

8 oz Wakefield (markstart)

Jumbo Rubber Scale

publ.före jan 1951

Large Rubber Event

större än Wakefield

Ian Lucas Diasphere Plaque

Sjömodeller

Flying Wing Event

segelmodeller

Open Glider

under 50" före 1951

Sigurd Isacson Cup

A/1 =S1.

Earl Stahl High and Low Wing

Skalamodeller av Stahl-konstr.

Jack Humphries Cabin Power

El.motor 15 sec

Sunday 20.Aug.

Bob Copland Cup

4 oz Wakefield

Texaco Cup

Tändstift konstr.dec.-42- dec -50

Chuck Glider Trophy

Handkastare

Danny Sheelds "A" Frame

Masstart kl 16.00

World Record Attempt

ca 400 modeller kl 16.15

Open Glider

50" och större före jan 1951

(jfr S2-S3) 100 m lina

Phineas Pinkham Cup

Open power- F-modeller före jan 1951.

Power Scale

Skala F-motortid 20 sek.

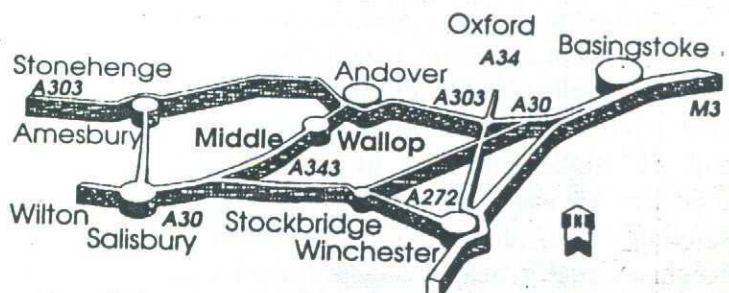
Spar Tractor Trophy

Alla storlekar stavmodeller

Military Gliders

50 m lina

Redan innan detta hunnit publiceras är 10-talet vänner (varav 5 damer!) intresserade att delta.



Tävla i Middle Wallop i augusti

Översättning av brev från David Baker till Sven-Olov november 1994. Övers. gjord av Sigurd Isacson

Hej alla som förstår min skrivning !

Vi har alltid önskat att få dina landsmän att besöka oss vid det stora meetinget vid Middle Wallop. Är det något vi kan göra för att få det att hända ?

Vi ser fantastiska resultat från era meetings och undrar varför ingen kommer över ?

(Sigurds anm.-Vi var över fyra halmstadsbor för några år sen och tävlade)

Vi har olika service/transport/, college-inkvartering/ mycket låga priser/. Snälla - låt oss få veta om det är möjligt att komma över.

Middle Wallop är den 18. 19. 20. augusti
Tävlingarna på Old Warden är veckan före
Vi vill inbjuda till en A/1- tävling i Middle Wallop tillsammans med A/2. Beträffande A/1 vill vi ha en trofé som antingen ärar t.ex. en viss man (Sigurd Isacson) eller svenska modellflygare i gemen. Vi skulle tillhandahålla trofén - men för att göra våra tävlingar mer internationella skulle vi vilja ha en svensk anslutning till "The Swedish SAM Trophy", "Swedish modellens A/1" - Men vi skulle vilja ha ert förslag som vi skulle acceptera. Så vänligen låt oss veta den titel ni skulle acceptera, Trots att vi skulle stå för pokalen, skulle det bli er trofé! Vi har gjort detta med våra tjeckiska italienska och amerikanska vänner (Tjeckerna insisterar på att skaffa pokalen själva!) Det bäddar allt för ett bredare internationellt meeting. Över 200 personer kom från kontinenten och USA detta år !(1994)

Ni såg väl resultatet av vårt världsrekord "modellplan i luften samtidigt"? 253 vid en start.Kanske blir det 400 nästa gång(1995)
Jag hoppas ni alla har det bra. Allt är mer än fint här över - Såg ni vår bok "Model Aeronautical Digest 1944" ? Pris i Sverige torde vara 5 pund. En verklig klassiker om ni inte har sett den - den första i en serie vi ska göra.

Alla våra bästa hälsningar.

David Baker 1066

Elfte flygbokträffen

Den 1 - 2 oktober avhölls den elfte flygbokträffen i Malmslätt.



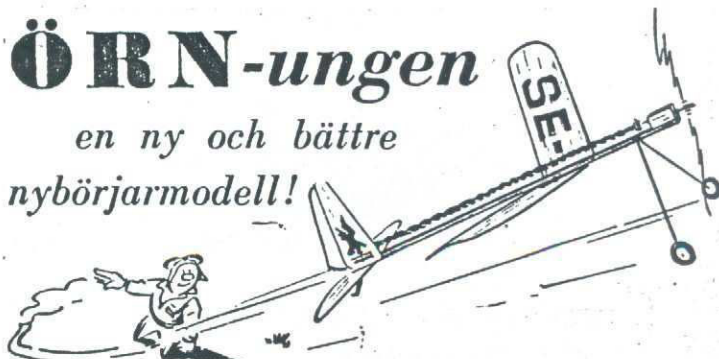
Foto: Olle Emilsson

Medaljör

Vid lördagens goda middag passade Kungl. Svenska Aero Klubbens ordförande, Freddy Stenholm, på att till Oldtimern och Stora Grabben Sven-Olof Lindén överlämna KSAKs silvermedalj som erkänsla för hans mångåriga aktiviteter (sedan åttaårsåldern) inom svenskt och internationellt modellflygeri, som praktisk och utvecklande modellsnickare och -flygare samt historisk forskare och produktiv skribent i ämnet. Text: Sten Gripenlöf, Nacka.

ÖRN-ungen

en ny och bättre
nybörjarmodell!



Modellflyg^{8.}

i SOMMARVATTEN!

Under den mest idealiska tiden, sommaren, får modellplanen oftast vila. Växande gröda på bondens åkrar och avspärrade flygstråk begränsar våra flygmöjligheter.

Vad återstår då att göra? Jo, sätt pontoner på din flygmaskin! Hur många har provat på? Jag vet bara några få! -Nej, jag har inte självprovat på, men Sigurd Isacson förstås! Ulf Marksten i Lund har lyriskt beskrivit sina flygningar med lilla "Junior Sea-Cabin" I "Flyg" fanns 1945 en artikel om hur Björn Karlström och "Löwen" provade en liten F-modell på flottörer med en 1,5cm³ GP-diesel och så givetvis Nisse Pettersson på detta nummers omslag, när han startar sin "Fröjds"!

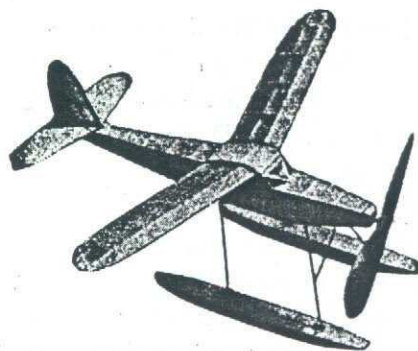
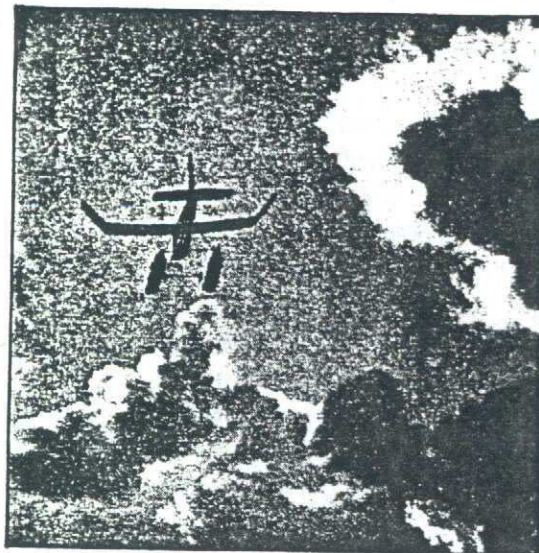
Så varför inte prova du också?

I "Ritningsbanken" finns ett några småmodeller med flottörer; ovan nämnda "Junior Sea Cabin", "Silver-Måsen" och "Sjöfågeln".

Du kan ju prova själv med "tofflor" så som Sigurd Isacson beskriver eller mer teoretiskt från den danska artikeln.

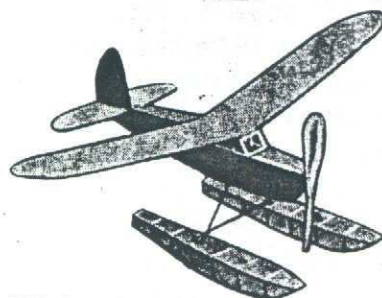
Lite mer fantasifulla är de italienska sjömodellerna från 40-talet.

Mer om sjöflyg kommer!



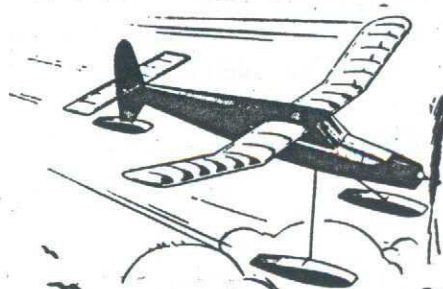
Junior Sea-Cabin.
Nr K-5. Spännvidd 50 cm.

Flygtider i klass med de bästa landplan av samma storlek i förening med enkel konstruktion hava gjort denna modell mycket efterfrågad. Kompl. byggsats med flottörer.



SJÖFAGELN

Välflygande sjöflygplan i komplett byggsats med tryckta balsaflik. Japanpapper, tråd, celluloid, ritning i full skala samt bygganvisning medföljer.
Spännvidd 60 cm.



med hjul eller flottörer / Silver-Måsen
Spännvidd 700 m/m.



Nisse Petterssons "Fröjds"
vilar i lugnt vatten

MODELLPLAN MED TRE TOFFLOR

9.

Svensk Flygtidning

LASSES FLOTTÖRER

Det är inte nödvändigt att bygga flottörmodellerna med två flottörer som vanliga moderna sjöflygplan. Lika gärna kan man följa det gamla mönstret med tre "tofflor" — se bilden av Farmanplanet på sid. 12 i nr 5.

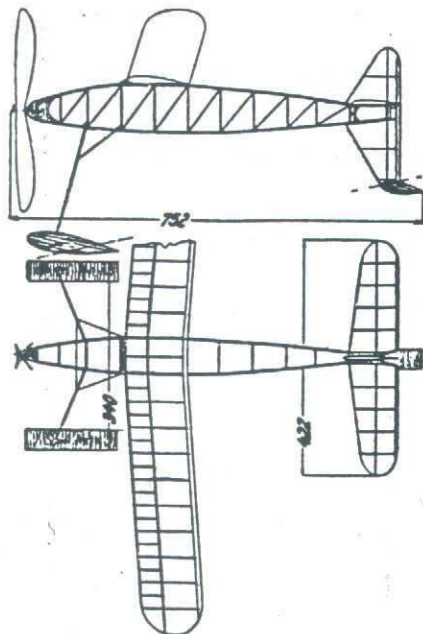
Vi visa här en översiktsritning (ur Flugsport) av den tyska toffelmodellen "H. Antusch DFS". Det är ett verkligt rekordplan, vilket efter start från vattnet uppnått en flygtid av 7 min 9,5 sek. Startsträckan är endast 2—3 m.

Flottörerna göras med sidostycken av 1,5 mm balsa som över- och undertill bordläggas med 0,8 mm balsa och klädas med siden som dopas 3—4 gånger. Bredden mellan tofflorna är 340 mm. Flottörstöttorna göras av rotting med förstärkning av 1 mm pianotråd.

Hur modellen i övrigt tillverkas framgår av skissen. Flygkroppens longeronger bestå av 4 × 4 mm balsalist, spant och diagonaler av 3 × 4 mm balsa. Kroppen klädes med japanpapper som dopas minst 3 gånger.

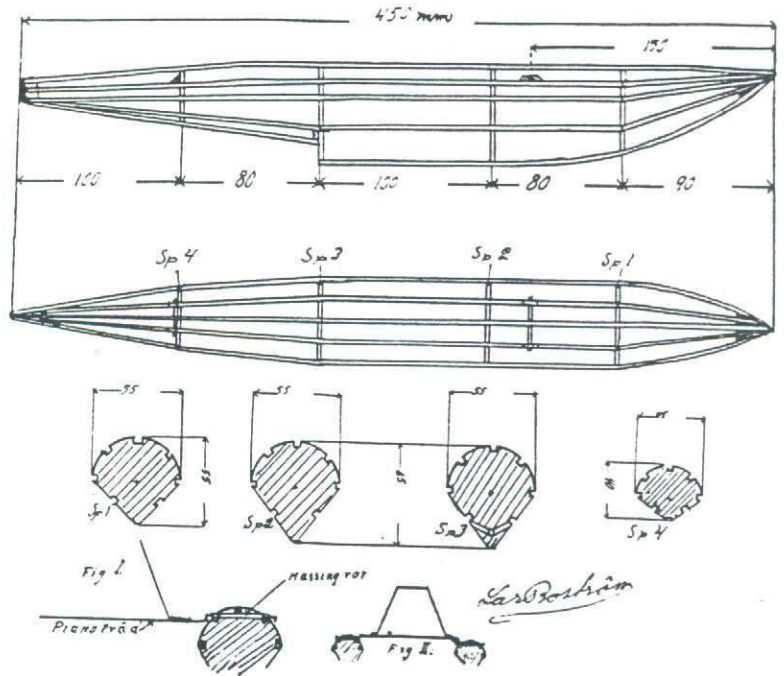
Ving- och stabilisatorbalkar bestå av 3 × 10 mm hård balsa, vingens framkant av 5 × 5 mm balsalist. Spryglarna skäras ur 1,5 mm balsafлак. Klädseln är japanpapper som strykes minst 2 gånger med dope. Vingen har en V-form på 12 grader och en pilform på 6 grader. Vingprofil RAF 32.

"H. Antusch DFS" har en spännvidd av 1.000 mm, längd 752 mm. Stabilisatorns spännvidd 422 mm. Propellerns diame-



ter 360 mm och dess stigning 400 mm. Flygvikten bör vara 150 gram. Vingytan är 11,33 kvdm och vingbelastningen 13,27 gr/kvdm.

Gummimotorn består av 12 strängar 4,7 mm gummisnodd. Gummimotorns längd är större än hakavståndet, varför den tvinnas före påhakandet. Propellern bör givetvis ha frikoppling.



Så här talar Lasse Boström om att man ska bygga flottörerna (kasta ibland ett getöga på ritningen nederst på sid. 7 så att ni vet var ni håller till):

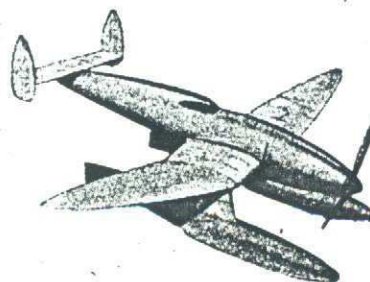
Spanten i flottörerna böra utskäras ur 1 mm balsafлак. Bottenlongerongen och de två longerongerna där landningsställfästena sitta fast skola vara av 3 × 3 mm och de övriga av 2 × 2 mm balsalist. Vid spant nr 3, där flottörhaket är beläget, kan man från den undre till de två närmaste longerongerna sätta fast ett par 3 × 3 mm lister till hjälp när papperet ska fästas. I flottörernas för och akter skola alla longerongerna fästas på ett par massiva balsabitlar.

När alla longeronger äro fastlimmade bör man putsa noga med fint sandpapper. Fästena för landningsställ och bakstötter bestå av mässingrör, ev. av aluminiumrör. De fästas på de andra longerongerna uppifrån räknat, se fig. 1. Man gör då först en liten skära i longerongen, skär ut en likadan skära i en balsaklots och limmar denna ovanpå longerongen med balsalim. Stöttorna mellan flottörerna böjas till av 1 mm pianotråd. Flottörerna böra sitta ganska brett isär; i detta fall vickar maskinen inte så lätt på vattnet. På stöttorna vikes ett knä innanför flottörerna så att dessa inte glida ut och in. Bakstöttorna, som bära upp kroppen, lödas fast vid tvärstötten.

Klädseln består av japanpapper. Då man kläder flottörerna måste man noga se till att papperet inte går sönder. På den undre, spetsiga delen bör man ha dubbelt papper. Detta går bra att fästa när man strukit första klädseln med impregnering, t. ex. zaponlack. Då man lagt på det yttre papperet måste man stryka till det med penseln så att inga luftbubblor uppstå under papperet. Efter strykning med impregnering 4—5 gånger blir papperet spänt, hårt och glatt och löses inte upp i vatten.

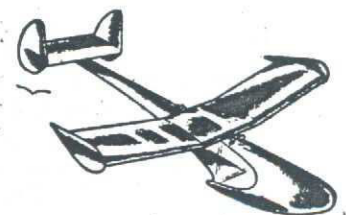
När man monterar flottörerna på modellen tar man bort hjulen från landningsstället och lindar fast detta med smala gummiband på den främre tvärstötten. Bakstöttorna, som måste rätta sig efter landningsställets höjd, fästas med ett gummiband över flygkroppen.

Man bör inte flyga i allt för hård vind, då planet kan stjälpas. I sådant fall finns risken att vingar och roder bli vinda — och då ha de goda resultatet blåst bort för en tid framåt!



Sea-Ealder. Nr K-21. Spännvidd 75 cm. Förnämlig flygkroppsmo-
dell med vackra, mo-
derna linjer och ypperlig flygför-
måga. Mo-
dellen har bl. a. trebladig propeller.

Ritning efterlyses av S.-O.Lindén



»STÄRKE», spännvidd 94 cm.
En lättbyggd och välflygande
modell. Kan även byggas av dem
som aldrig tidigare byggt mo-
dellplan. Tryckta spryglar till
vingen, färdiga spryglar till sta-
bilisator, färdiga fenor och änd-
skivor. En trevlig modell till bil-
ligt pris. Kr. 3: 80.

Ritning efterlyses av S.-O.Lindén

Sjömodellen går bäst med TRE flottörer!

Solen vilar brandröd över horisonten, och de ljusa skyarna speglar sig i havets dyningar, vilka sakta häver sig på den blanka ytan för att sedan slås till bränningar mot strandens vassa stenar.

Vi befinner oss i modellflygarens sommarparadis, ett litet idylliskt fiskeläge på västkusten. Här är toffelmodellen den mest lämpade, och det är en sådan jag just håller på att experimentera med. Flottörernas bärighet provas. De båda främre tofflorna (en benämning som allmänt användes och är mer på sin plats när det gäller modeller med *tre* flottörer än annars) vilar med stor anfallsvinkel i vattnet, knappt till hälften nersjunkna. Den bakre, på underfenan fästade toffeln är till två tredjedelar nertryckt och har på den flata delen av undersidan endast några graders anfallsvinkel mot vattenytan. Beräkningen av trycket på varje flottör stämmer exakt, och överskottsdeplacementet räcker precis att bära upp modellen även vid de mest våldsamma landningar, vilket utan svårighet utprovas.

Vi drar upp motorn på halvvarv och sätter "T3:an" i det tätare av dess två rätta element. Den reagerar ögonblickligen för propellerns dragkraft, trycks upp ur vattnet och lyfter först aktertoffeln, nu i "nolläge", med de båda främre flottörerna rusande på ytan. Modellen lyfter utan svårighet efter endast några meters körning på vattnet.

Flykten är perfekt. "T3:an" klättrar snabbt till ett tiotal meters höjd och doppar så nosen för återfärden till det våta elementet. Och nu visar treflottörsystemet sin överlägsenhet ännu en gång. Modellen närmar sig med hög hastighet i medvind ett litet skär. Bränningarna virvlar och sjuder. I avsaknad av pilot kan planet inte ta upp i tid utan slår under dykning i som en sten mot vattnet. Men de framför propellern belägna tofflornas bärkraft står för trycket. "T3:an" studsar upp som en boll, och där ligger hon och gungar och snurrar i virvlarna utan att det bekommer henne det minsta.

Försöket göres om, denna gång med betydligt mera uppdragnings av motorn. Den allestädes lurande faran visar nu sin fulla kraft: propellerns vridmoment spelar oss ett spratt. Samtidigt som modellen skjuter fart och reser sig på vattnet

Sigurd Isacson har under sin semester på västkusten helt nyligen experimenterat med sjömodellflygning. Han kom till det resultatet att "treflottörsystemet" är att föredraga framför det gamla vanliga med två flottörer. I nedanstående artikel talar han om varför samt berättar om ett par intressanta provflygningar. — Sjömodellflyget har härmed "godkänts" av en expert och torde härnäst kunna få den spridning som denna nobla sport förtjänar!



»T3:an» gungande på dyningen i kvälls-solens sken.

trycks vänstertoffeln ner. Planet lyfter snabbare än förra gången. Men den rusar fram horisontellt i luften med vänster vingspets snuddande vid vattnet och den högra pekande mot skyn. Så äntligen kommer utlösningen för vår spänning — hon "rycker upp" och sticker iväg uppåt i en snäv vänsterkurva. Hela starten varar endast någon sekund, men det var tillräckligt för att få oss att hålla andan en god stund efteråt. Denna gång överflyger "T3" den mellan startbåten och land liggande sjösträckan och försvinner in över land.

Vi hittar maskinen hängande på ett staket, där den hamnat efter att ha fått sin färd avbruten mot en husvägg. Toffelstället är helt liksom den övriga modellen. Och varför skulle flottörer helt gjorda av 1 mm balsafaner med tre vattentäta skott och nosförstärkningar inte hålla för den stöten?

Solen har för länge sedan sjunkit i havet, och skymningen faller på.

Provflygningarna med "T3" är gjorda, och treflottörsystemet har bestått sitt eldprov. Jag har flera gånger förut flugit modellplan på sjön med det vanliga flottörsystemet, alltså med två tofflor, men aldrig har det blivit några resultat. Landningarna går visserligen bra, ehuru man är tämligen tvingad att ha en liten reservtoffel under stabilisatorn. I annat fall sjunker modellen lätt ned med stabilisatorn i vattnet. Men att få en dylik sjömodell att lyfta är inte det lättaste. Detta beror på att man inte kan få flottörerna att hålla den nödvändiga anfallsvinkeln mot vattenytan. Det blir i stället planet som får negativ anfallsvinkel. När sedan propellern drar framåt i tyngdpunkten, och flottörernas bromskraft verkar bakåt och långt under tyngdpunkten måste följden bli en dopping av flottörspetsarna. Så sker i själva verket också, och under tofflorna uppstår ett kraftigt sug som även om modellen får tillräcklig fart hindrar den från att lyfta.

När man använder sig av *tre* tofflor sker vattenstarten lika lätt som landstart, emedan man kan få hur hög flottörvinkel som helst. På grund av de tre långt från varandra belägna stödpunkterna blir flygläget synnerligen stabilt. Dock bör noga märkas att avståndet mellan de främre tofflorna ej bör understiga en tredjedel av modellens spännvidd. Hårtill kommer att tillverkningen av de tre tämligen små tofflorna är mycket enkel. Flottörerna har sidstycken och fyrkantiga spant, vilka senare samtidigt tjänar som vattentäta skott — allt detta samt beklädnaden över och under består av tunt balsafлак. Dessa flottörer är lätta att bygga och underhålla samt har stor effektivitet.

Nämnda fördelar hos treflottörsystemet gör sjöflygningen till varje modellflygares värdefulla tillgång, speciellt då många har svårt att lösa flygfältsfrågan men har tillgång till ett vatten av tillräckliga mått.

Det har också sin speciella poesi att en eftermiddag när vinden mojnät ro ut på en liten insjö, starta sin modell från den spegelblanka ytan och följa dess flykt tills den mjukt och elegant tar vatten i strandvegetationens djupa skugga.

Sigurd Isacson.

RAY RIDGE • SCIENTIFIC • PEEFLESS • IDEAL • MODEL CRAFT • CYCLONE • MONOGRAM

"DO YOU SPEAK MODEL AIRPLANE?"

It's Dave Thornburg's 316-page history of U.S. aeromodelling. All the heroes and their models, all the famous contests, from the first twin pusher to the ugliest Stik. If you've been flying for 25 years or more, *this is your life!*

\$19.95 at your dealer, or postpaid (cash, check, V/MC) from:
Pony X Press 5 Monticello Dr. Albuquerque NM 87123 (505) 299-8749
Still available: OLD BUZZARD'S SOARING BOOK - \$16.95

SAM SPECIAL! both books \$33.00 postpaid!

COMET • STERLING • CLEVELAND • AJ • VICTOR STANZEL • MIDWEST • VECO • RANGER

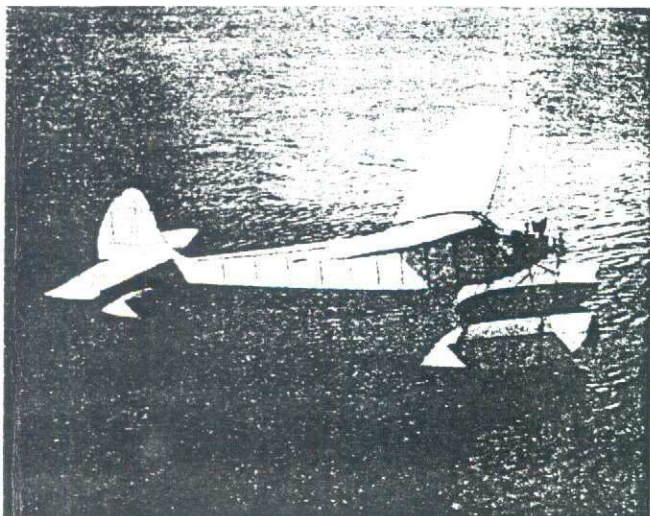
Om du är intresserad av modellflyghistoria, så skicka efter denna bok!

Med kontanter eller ännu smidigare med VISA eller MASTER CARD får du snabbt hem boken. Jag har läst den och fick veta massor som jag ej läst eller hört om förut!

SOL

SJÖFLYG med BENSINMODELLER

Svensk Flygtidning



Trots att det under senare år byggts en hel del bensinmotormodeller lite varstans hör man sällan eller aldrig att några försetts med flottörer. Orsaken härtill är säkert den att många anse det vara omöjligt att konstruera ett flottörställ, som erbjuder tillräcklig säkerhet vid start och landning.

Vi beskriva här nedan i korta drag en bensinmodell som är konstruerad så att den skall kunna starta och landa på vatten.

Hela modellen är byggd av furulister och 1 mm fanér och är klädd med svart segelmodellpapper. Totalvikten ligger vid 2.000 gram. Motorn, en Feldgiebel på 0,3 hk, väger med tillbehör c:a 800 gram och de tre tofflorna tillsammans 450 gram. Modellens spännvidd är 2.800 mm och längden 1.500 mm. Då inte endast modellen utan även motorn är "hemgjord" förstår man vilket arbete som ligger bakom en sådan jättemodell. Den har tagit omkring 400 timmar att bygga, och av dessa arbetstimmar har konstruktören Chr. Zøynér 300 på sitt konto.

De krav som må ställas på en sjömodell, äro följande:

1. Absolut tvärstabilitet på vattnet.
2. Flottörerna få inte suga sig fast vid vattenytan under start och landning.
3. Säker landning t. o. m. i kurva eller vid brant glidflykt.

Hur ha nu dessa krav uppfyllts? Vi låta byggherrarna berättat: Tvärstabilitet har uppnåtts genom att placera de tre tofflorna på ett så stort avstånd från varandra som möjligt. Dessutom har stället gjorts mycket lågt. Det finns kanske en och annan som har provat vattenstart med en gummimotormodell och därvid upptäckt vilken stor roll adhesionskraften ("vidhäftningskraften") spelar. Det har visat sig att denna kraft avsevärt kan reduceras om man försör tofflorna med "steg". Vid våra försök visade sig detta tydligt vid aktertofflan, som först byggts utan steg, vilket gjorde att den sögs ned i vattnet. Genom att förse akterflottören med ett steg övervanns detta obehag helt och hållet.

Nu återstår landningen, och den är utan tvivel det vanskligaste. Som man ser äro tofflorna mycket breda i förhållande till sin längd. Detta är emellertid gjort med avsikt. Vid landning kommer omedelbart en stor yta i beröring med vattnet, och den jämna rundningen av framkanten i förening med det främre steget åstadkommer att modellen ej borrar ner sig i vattnet utan glider över i normal ställning. Eftersom de främre tofflorna placerats långt fram är faran för att modellen skulle slå över lika med noll. Stället av 3 mm pianotråd är mycket styvt, vilket är nödvändigt.

Tofflorna liksom hela modellen äro byggda av furulister av dimensionerna 3 x 3 mm. Framkanten och främre delen av undersidan fram till första steget är beklädd med 1 mm fanér, vilket ger en avsevärd styrka. Aktertofflan är droppformad och byggd av 1 mm fanér. Alla flottörerna äro klädda med två lager japanpapper och väl impregnerade.

Vi uppmana alla modellflygare som har tillfälle att experimentera med sjöbensinmodeller! Att se en sådan modell lyfta från vattnet och efter en vacker flygning göra en perfekt landning, det är en sann fröjd för ett flygaröga. På sjön slipper man dessutom alla de hinder som finnas vid flygning på land.

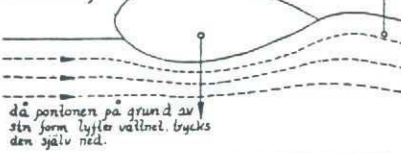
Att kunna trimma en sådan sjömodell till perfekt start, flygning och landning är en uppgift som är värdig varje framåtsträvande modellflygare.

J. Dommergaard.

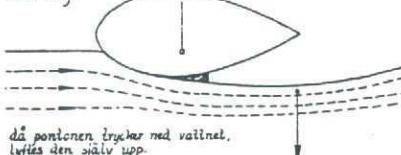
Chr. Zøynér.

Principskiss för steg vid start.

Akterponton utan steg.

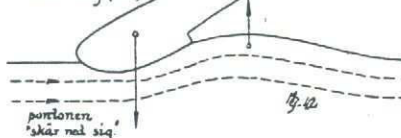


Akterponton med steg.

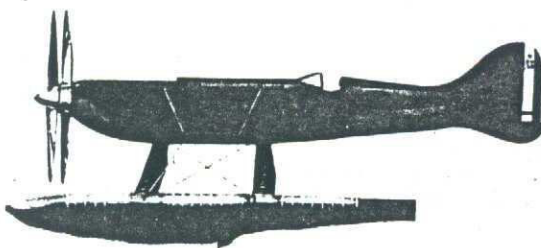
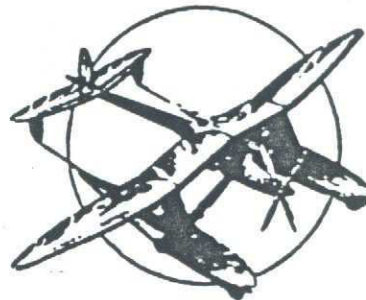
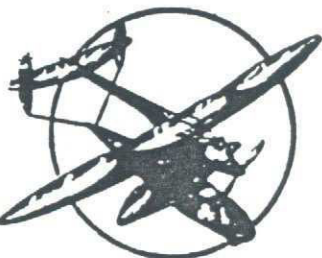
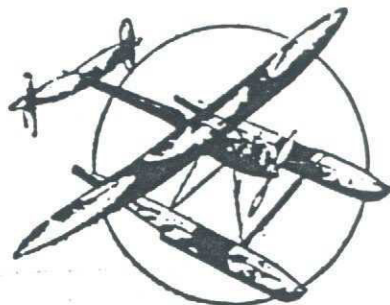
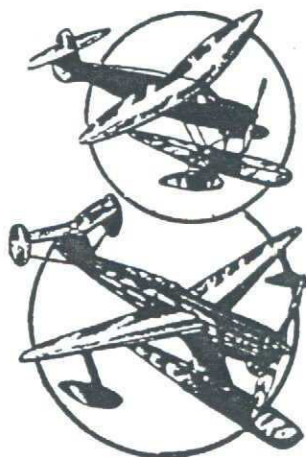
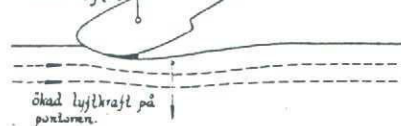


Principskiss för steg vid landning

med steg (1st)



med steg (2st)



Macchi-Castoldi var det snabbaste sjöflygplan som någonsin funnits. Det hade två motorer som låg i främre delen av flygkroppen och drev varsin propeller. 1934 nåddes världsrekordet 710 kilometer i timmen.



Sven E. Truedsson
 MODELLFLYGINDUSTRI AB · MALMÖ
 Storgatan 25 - 211 41 Malmö - Tel. 040/708 15



LINKONTROLLFLYGNING = = = Några råd och anvisningar om linstyrning:

Linstyrning är den enda gren inom modellflyget där piloten har direkt styrning med sitt plan och kan känna varje planets rörelse i handtaget. Man styr, som namnet säger, med hjälp av ett handtag och två linor. Linornas rörelse överföres via en enkel mekanism till höjdrodret och därmed kan man få planet att utföra hisnande manövrer med stor precision. Den tjusande upplevelsen av fart och direkt styrning har gjort linstyrningen mer och mer populär. - Går man sedan med i en klubb och kanske får vara med om spänningen i tävlingssammanhang så får man ännu mer utbyte av sin hobby. I klubben och på tävlingar träffar man nya kamrater, får nya idéer och uppslag, som gör att man snabbt utvecklas till en skicklig modellflygare. - Inom linstyrningen finns det fyra grenar men kan tävla i: Speed, stunt, teamracing och combat.

Speed är den motor- och trimningsintresserades gren. Där gäller det att flyga så fort som möjligt: Farterna kan ofta gå upp omkr. 200 km. Ett speedplan är mycket litet och strömlinjeformat, saknar landställ för att minska luftmotståndet, Starten sker från en vagga som lösgöres i starten - medan landningen sker på en metallskena som sitter under kroppen.

Stunt; konstflygning - är precisionsflygarens gren: Man skall flyga efter ett program där det ingår avancerade manövrer såsom åttor, looping, ryggflygning m.m. Ett stuntplan är ganska stort, bygges ofta i halvskala efter riktiga plan och räknas som linstyrningens skönhetsplan.

Team-racing kallas ofta "luftens TT-lopp". Här kappflyger tre plan i samma cirkel, samtidigt. Det gäller att fortast flyga 100 varv - men tankvolymen är liten så man måste gå ned och tanka alltsomoftast. Team-racingpiloten får vara med om många spännande saker med sitt snabba plan; inte mindre spännande är det för mekanikern som inte får spela onödiga sekunder vid tankningarna. Enligt reglerna skall teamracingplanet vara av halvskalatyp varför man i dessa modeller ofta hittar drag av jaktplan eller berömda pylonracerplan.

Combat är modellflygets luftstrid- och åskådargren: Två plan kämpar mot varandra i samma cirkel. Bakom varje plan hänger en serpentin med tre olika fält. Det gäller för piloten att med planets propeller kapa i varje fält på motståndarens serpentin - den som kapar mest segrar. I combat uppstår ofta tilltrasslade situationer - speciellt när man är nybörjare - men den tränade combatflygaren visar otrolig förmåga att klara upp besvärliga situationer. Ett combatplan är lätt, har stor vinge och kort kropp samt har en fantastisk manövrerbarhet.

De som tycker om att bygga skalamodeller brukar ofta förse dessa med linstyrning: Detta är det säkraste systemet om man vill undvika haverier - detta vore ju skada om man arbetat med bygget i kanske hundratals timmar.

FLYGNING och TRIMNING

Hur lär man sig flyga linkontroll? Jo, börja med en enkel och stark nybörjarmodell. Man måste vinnlägga sig om att bygga ordentligt, med stor precision annars får man bara trassel vid flygningen och nöjet blir förstört. Speciellt viktiga detaljer är motorfäste, tank och roderkontroller: Roderöverföringarna måste gå lätt - de får inte hänga upp sig i något läge. En av de viktigaste sakerna att tänka på före flygning är att motorn sitter ordentligt fast och är rätt riktad: Den får absolut inte riktas åt vänster, möjligen rakt fram eller något åt höger - följ anvisning gällande resp. modell. Innan man går ut för att provflyga kontrollera att allt är i ordning på planet och särskilt att tyngdpunkten ligger där den skall - t.ex. ett par cm. från vingframkanten; se tyngdpunktangivelsen på byggsatsritningen - eller avväg den själv. Knyt i linor och prova att höjdrodret går lätt. Vid flygning bör man begagna sig av nylonlinor eller vire. Pianotråd är visserligen starkare men har den nackdelen att den allt för lätt kinkar sig och smäller av. Till en början bör man använda sig av linor med en längd av ung. 8 mtr. till 0,8cc motor, 10-12 mtr till 1,5cc och 15-16 mtr till 2,5-3,5cc. Tjockleken på linorna bör vara 0,30mm för 0,8cc, 0,40mm för 1-1,5cc och 0,60mm eller helst vire för 2,5-3,5cc motorer. - Kontrollhandtaget bör ha en längd av 10cm mellan linornas fastknypningspunkter: Som nybörjare är det enklare att hålla modellen plant i luften om man minskar inknytningsavståndet för linorna till 40-50mm emellan. Man får här mindre utslag när man rör handen - och det kan bara vara nyttigt innan man lärt styrtekniken och fått den rätta känslan för "spakningen" där man skall hålla handtaget stilla så körran går i planflykt.

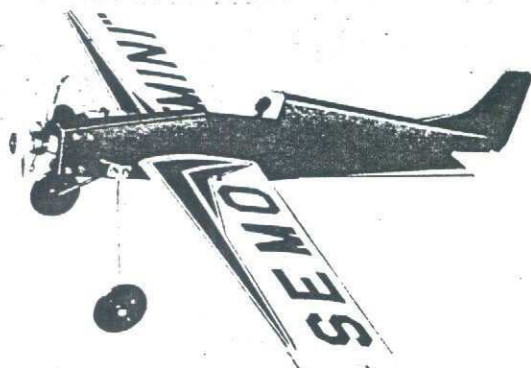
Under provflygningen bör man tänka på att de flesta motorer får för lite bränsle i luften om man ställer bränsleledningen så att motorn går lite rikt på marken. För provflygning väljes en mycket lugn dag - helst med vindstilla. Se till att flygplatsen är tillräckligt stor samt tänk på att trädskronorna är yviga och når längre ut än stammarna. De första starterna bör man endast tanka för c:a 1/2 min. flygning - man hinner bli tillfredsställd på denna tid. Låt motorn gå en stund före starten så att den hinner bli lagom varm. Kontrollera genom försiktig provdragnig att linorna håller. Piloten går ut till handtaget, kontrollerar att utslagen på höjdrodret stämmer överens med utslagen på handtaget - vinkar klartecken åt medhjälparen som släpper iväg modellen. Viktigt är här för medhjälparen att släppa planet i medvind; och om det är handstart skjuta iväg planet rakt fram med beräknad flygfart (knuffa aldrig iväg det). För piloten är det viktigt att flyga med rak arm och styv handled: Roderutslagen erhålles då genom att höja och sänka hela armen. Roderutslagen blir mindre och ej så okontrollerade som då endast handleden röres. Vid starten hålles armen litet höjd tills planet nått ung. 3 mtr höjd; då sänkes armen till neutralläge och planet hålles på denna höjd. Det vanligaste felet nybörjare gör är att de får allt för stora roderutslag. Speciellt djuproder reagerar modellerna snabbt för. - När motorn stannar håller man kvar armen i neutralläge; planet dyker svagt nedåt och när det nått ung. 1 mtr höjd börjar man höja armen så att man har fullt höjdroderutslag när planet tar mark. Varning! Ge inte höjdroder precis när motorn stannar för då stiger planet, tappar farten och ramlar rakt ned. När man börjar känna planet, ökar man motorvarvet och bränslet i tanken och börjar göra små stigningar och dykningar. Snart går wing-over och andra enkla manövrer av bara farten.

Några tips: Kontrollera före varje start att linorna ej korsats eller hängt upp sig. Torka av linorna - det stänker alltid lite motorbränsle (olja) och sedan vill linorna gärna klibba ihop - vilket kan bli ödesdigert för nästa flygning. Kontrollhandtaget kan lämpligen hållas vertikalt med höjdroderlinan överst: Måla gärna övre delen av handtaget i en tydlig färg så undvikes lättare förväxlingar. Gör de första flygningarna med handstart i högt gräs - detta minskar riskerna för skador vid en omild landning.

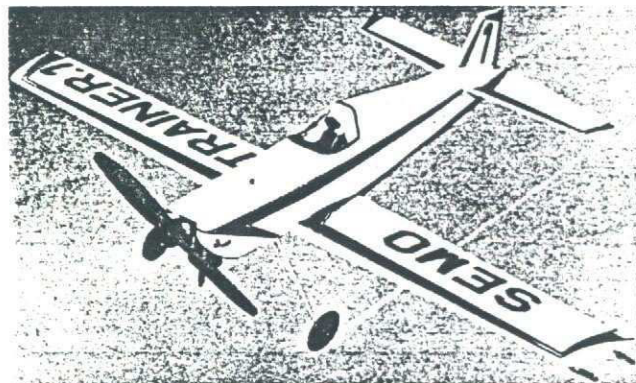
Vi hoppas dessa små råd skall vara till någon nytta vid de första små skutten på lin-kontrollflygningens spänningsfyllda, roliga och lärorika vädjobana.

Med modellflygarhälsning

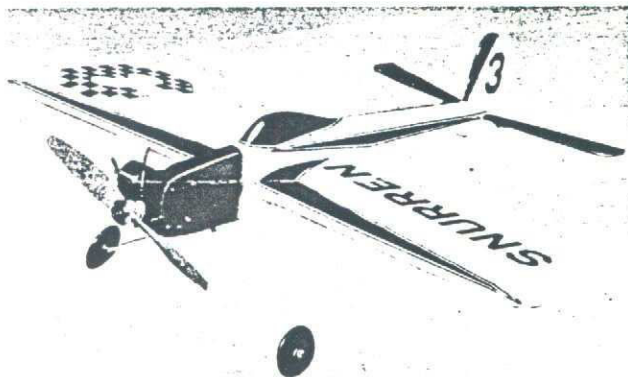
SVEN E TRUEDSSON



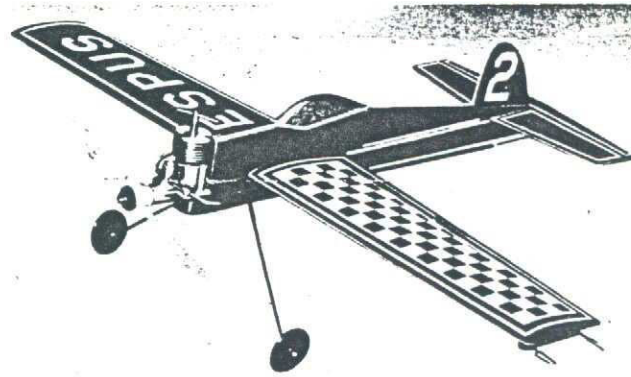
Nr.315 SEMO MINI spv.410mm (0,8-1cc mot.)



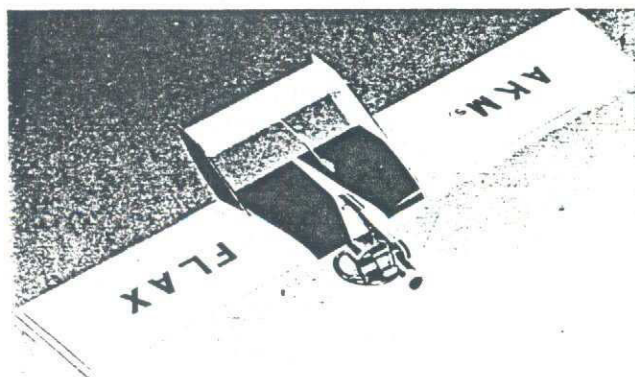
Nr.316 SEMO TRAINER spv.570mm (1-1,5cc mot.)



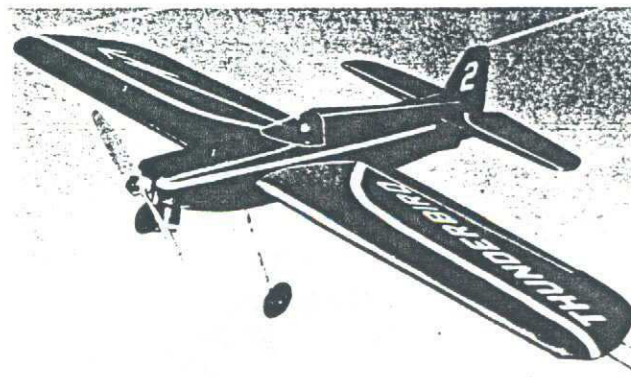
Nr.317 SNURREN spv.615mm (1,5-2,5cc mot.)



Nr.325 VESPUS spv.550mm (1-1,5cc mot.)



Nr.314 AKM FLAX spv.830mm (1,5-2,5cc mot.)



Nr.329 THUNDERBIRD 2 spv.920mm (2,5-3,5cc mot.)

För 50 år sedan- Årets händelser 1945

Nya modellflygregler från KSAK.

Vintertävling 25 mars i vårsol i Uppsala

Irma Gramer vann S-1 med "Alex"

Nya rekord:

Nils Åkermans, Västerås, G1:a flög 11,8 km

Irma Gramer flög 31 min 8 sek 1:a maj med sin "Alex".

Fred i Europa gav möjlighet till landskamp den 17 juni mellan Sverige, Danmark och Finland - Svenska laget vann. En Nordisk konferens hölls i samband i Stockholm.

Landskamp på nytt nu i Jämijärvi, Finland.

Vingarna fyllde 10 år - firade med stor Jubileumstävling på Skå Edeby.

Nya rekord i sommarhettan:

S1 Lennart Larsson, Västerås 1 tim. 5 min. och 17 sek !

S2. Lars Persson, Östersund 1 tim. 2 min. d:o höjdreord 565 m.

Tio danskar, fyra finnar och 2 norrmän deltog.

22 juli Rikstävling i Göteborg vanns av göteborgaren Leif Petersson.

19 augusti SM i Halmstad

Klass S-1 Kurt Sandberg

Klass S-2 Sven Rågwall

Klass G-1 K.E.Landegren

Klass G-2 K.E.Landegren

Klass F. Kjell Andersson

Lag: Aeroklubben i Malmö

23 sept. Tävling i Avesta med 5.000

åskådare! F16 visade upp sina nya J26

"Mustang" !

10.000 modellflygare registrerades hos KSAK !

24-27 okt. Nordisk modellflygkonferens

Nya klasser och regler fastställdes

Årets sista tävling hölls i Landskrona i mitten

av december -Ove Meissner vann S2- flög

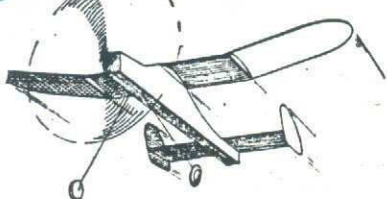
4.54,2 i storm och rusk !

Julkappar med balsamodeller fanns på NK !



**Boeing L-15
"Scout"**

FANTOM



Nisse Pettersson och hans Britta packar byggsatser hos Wentzels någon gång på 40-talet.

Efterlysningar:

Börje Ekeröth,

Box 173, 575 22 Eksjö tel 0381-139 41 efterlyser ritningar till

* "Boeing L-15 Scout" -en Truedssonbyggsats.

* "Örnungen" från Sigurd Isacson

* "Victory" - VM-vinnare 1953 en byggsatsmodell från DMI.

* "Fantom"; byggsats från Wentzels.

* "Tri-Pacer" RC-modell från Sterling. samt **Jetexmotorer** och ritningar.

Svar på några frågor:

"Victory" finner du hos Lars Larsson, Gendalen 57, Furulund, 466 94 Sollebrunn. tel 0322-42 117. Modellen existerade även under namnet "Aurikel".

"Fantom" var den byggsatsmodell med tryckta flak och bara en byggbeskrivning, men Lennart Floström Soldatvägen 25, 444 41 Stenungsund tel 0303-803 77 kan hjälpa dig med en rekonstruerad ritning.

"Jetex"

finns nu i nyproduktion i England:

Firman heter "AEROGRAPHICS";

The Chapel, Sandon, Buntingford, Herts., SG9 0QJ, England

Komplett sats motor, bränsle, stubin, packningar kostar £ 11.95. 40 st bränsleplattor kostar £ 10.95, Motorfäste £ 3.95, 2 m. Stubin £ 3.50 och packningar £ 1.99/förp.

I övrigt hoppas vi du får hjälp av medlem-

I Örebro bor den kände tecknaren Allan Borgström - som bland annat tecknade "Phili Philin", -den strävsamt yrkesarbetande kontorsflickan-, som gick som skämtserie i Expressen under 31 år! Han har i en skrift för hembygdsföreningen skrivit om:

FLYGTÄVLINGEN.

Omkring år 1920 förekom det en hel del flygverksamhet kring Karlslund. Godsägare Dieden hade upplåtit ett stort gärd upp vid Karlslunds station till flygfält. Man bildade Örebro Flygkompani, som köpte in några gamla avlagda krigsplan från Tyskland. För att flyga dessa anställdes undan för undan några tyska f.d. stridsflygare. I dessa kretsar umgicks vi ungar från Karlslund. Det kunde inte hjälpas att våra lekar många gånger präglades av denna miljö.

Sålunda byggde vi massor av flygplansmodeller. Till kropp tog vi en vedklabb, som vi yxade till. Sedan täljde och sandpapprade vi tills den någorlunda likande en riktig flygplanskropp. Till vingar tog vi lådlock och propellrarna täljde vi till, så att de fick den rätta skevningen. Till hjul använde vi trissor, som vi sågat av någon trädstam.

Men det räckte inte bara med att vi tillverkade flygplanen, vi måste ju göra något med dem också. När man sprang och höll flygplanet framför sig, snurrade propellern i vinddraget. När man nu ändå sprang, kunde man ju passa på att tävla också.

Vi ordande flygtävlingar. Vi bestämde att vi skulle starta från en plats och flyga till en annan. Fortast och närmaste vägen - navigationsflyning med andra ord. Snabbast i dessa tävlingar var Nisse Larsson. Han vann nästan alltid.

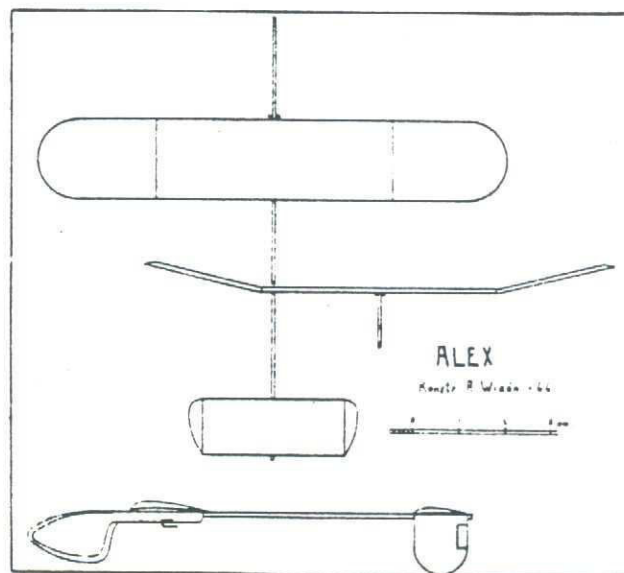
Den här gången skulle vi tävla mellan Hagatorp och markörgraven vid bortre ändan av skjutbanan. För att se ut som en riktig flygare, hade Nisse dragit ett gammalt och sprucket fotbollsfodral över huvudet. Det såg faktiskt ut som en flygarhuva!

Tävlingen startade och Nisse stack iväg. Han var redan långt före oss andra, när han helt plötsligt vek av in i skogen. Det förundrade oss, att Nisse kunde göra en sån miss och när vi träffades vid markörgraven och Nisse kom

lunkande ut ur skogen, kunde vi inte låta bli att fråga, vad det berodde på? Vi fick svaret: -



"När vi kom på stigen vid Solbacken, skymtade jag farsan lite längre fram och jag hade ingen lust att höra hans kommentarer till att jag sprang omkring så där med ett sprucket fotbollsfodral på huvudet och sa: "Brrrrrrrrr!" En godtagbar förklaring till felnavigering en tyckte vi alla!



En treplanskiss på S 1:an »Alex», som Irma använde vid sin rekordflygning och vann med i Uppsala.

REVINGE MÖTE 1944

Modellflygarna i AKM bjöd in till Skånskt Mästerskap för Oldtimer-flygarna, att avgöras på Revingefältet den 15 oktober 1994. Man ville ha så breda startfält som möjligt och dessutom så högt kvalificerade flygare som också var möjligt. För att uppnå detta var det naturligt att bjuda in även andra än skåningar och de som kom var nog så kvalificerade. Sigurd Isacson och Kurt Sandberg från Södra Hallands Modellflyg-Sällskap gjorde rent hus i de klasser de ställde upp i. Skånska mästare kunde dock inte bli, det fick bli seger i en öppen tävling i stället.

Det har under någon tid talats om att tävlingstillfällena för Oldtimer-flygarna borde vara fler än de som hittills förekommit. Vårtävlingen i Halland, tävlingen på Gärdet i juni och Oldtimer-SM. En tävling på hösten skulle passa utmärkt. Arrangemanget med en öppen tävling i kombination med DM för Skåneflygarna visade sig vara helt perfekt. Namnet på tävlingen föll sig också naturligt, att mötas på de väletablerade fälten på Revinge blev helt enkelt REVINGE MÖTE.

Tolv tävlande med totalt tjugosju flygplan hade en fin dag. Vädret var nämligen så som det skall vara i mitten av oktober, tämligen svag vind 4- 6 m/sek tvärs över fältet, mulet och cirka +10° C.

Kurt Sandberg visade sin förmåga med stora segelflygplan och vann den kombinerade S2/Sint-klassen med sin eleganta "MT-13" på 274 följt av Rune Tedenryd med "Skymaster" inte långt efter på 238. Sven Landervik följde på tredjeplatsen med "Taifun" och så var det mycket intressant att se Bengt Stibners "Monsun" i luften. "Monsun" konstruerades av Charles Birch-Jensen 1940 och är med sin för den tiden ovanliga konstruktion med bl.a. en vingprofil som radioflygareidag karakteriserar som en laminärprofil, ett bra exempel på hur Sven Truedsson i sin modellflygindustri ville skapa nya vägar för modellflyget. "Monsun" är dessutom ett mycket vackert flygplan att se på.

Segrare i de olika klasserna framgår av resultatlistan. Sigurd Isacson är nästan omöjlig att beseгра i minsta gummimotorklassen, hans "TI-39" klarade turbulensen som förekom ibland, aningen bättre än de andra 50-centimetrarna.

Anders Håkansson tog hem både B-och D-klasserna, med "Västänvind" och "Rimfaxe", med nästan full tid i båda klasserna, medan Gunnar Stedt vann C-klassen i övertygande stil, ensom om att ha full tid. "Chop Stick" som Gunnar tävlade med är en amerikansk "Stick ROW model", innebärande att den ursprungligen är konstruerad som sjöflygplan, i Gunnars version dock med landställ med hjul. En fråga ändå: Klarar "Chop Stick" kroppssektionsregeln utan att flottörerna är med?

Slutligen, "Sunnanvind" med konstruktören Sigurd vid "spakarna" tog hem S1-klassen, naturligtvis.

Revinge Möte 1994 var det första, det andra Revinge Möte kommer att bli 7-8 oktober 1995, inbjudan till detta kommer i sinom tid.

Lennart Hanson



„Som du ser, er der mange Fordele ved Motormodeller.“



HÖKUNGEN

HÖKUNGEN

Avancerad segelmodell konstruerad av GÖSTA HELLSTRÖM. Spännvidd 88 cm. Längd 68,5 cm. Modellen är mycket populär för sin goda flygförmåga. Byggsats Kr 4:95

Ritning efterlyses av S.-O.Lindén

REVIINGE MÖTE 15 oktober 1994

Friflygtävling för originalmodeller konstrerade före 1951

Klass A Gummitormmodeller spv 0 - 50 cm

1. Sigurd Isacson	TI-39	85	90	90 = 265
2. Lennart Hansson	Roggentin 1939	90	90	57 = 237
3. Thomas Johansson	Trumf	56	10	29 = 95
4. Karl-Erik Ekström	Trim II	8	11	20 = 39

Klass B Gummitormmodeller spv 51 - 75 cm

1. Anders Håkansson	Västanvind	120	111	120 = 351
2. Gunnar Stedt	Hep Cat	84	69	50 = 203
3. Bengt Stibner	Tern	34	50	50 = 119
4. Karl-Erik Ekström	Fröjds	25	29	32 = 86

Klass C Gummitormmodeller spv 76 - 100 cm

1. Gunnar Stedt	Chop Stick	120	120	120 = 360
2. Anders Håkansson	Gladan	120	60	63 = 243
3. Martti Bogdanoff	Laban	64	67	66 = 197
4. Karl-Erik Ekström	Gladan	10	27	30 = 67

Klass D Gummitormmodeller spv 101 - 150 cm

1. Anders Håkansson	Rimfaxe	120	117	120 = 357
2. Sigurd Isacson	Rimfaxe	4	76	-- = 80
3. Karl-Erik Ekström	Judge 1936	4	28	22 = 54

Klass S1 Segelmodeller spv 0 - 100 cm

1. Sigurd Isacson	Sunnanvind	93	109	111 = 313
2. Kurt Sandberg	HW 43	98	87	120 = 305
3. Martti Bogdanoff	Sunnanvind	77	67	54 = 198
4. Paul Sjöblom	Hector	77	48	42 = 167
5. Rune Tedenryd	Sunnanvind	53	51	34 = 138
6. Sven Landervik	HW 43	58	18	-- = 76
7. Gunnar Stedt	Flygfisken	39	--	-- = 39
8. Gunner Stedt	Bantam	19	--	-- = 19

Klass S2/Sint spv 101 - 250 cm (Sint konstr. före 1956)

1. Kurt Sandberg	M-T 13	89	79	106 = 274
2. Rune Tedenryd	Skymaster	83	70	85 = 238
3. Sven Landervik	Taifun	85	22	92 = 199
4. Bengt Stibner	Monsoon	30	61	-- = 91

Deltagande klubbar: Malmö Radioflygklubb, Limhamns MFK,
Lunds Radioflygklubb, Kristianstads MFK, Höganäs MFK
samt Aeroklubben i Malmö (arangör)

Västlig vind 4 - 6 m/sek, mulet, +10° C.

VANDRINGSPRIS TILL SVEN TRUEDSSONS MINNE

Sven Truedsson gick ur tiden i november 1991. Hans insatser för modellflyget i Sverige är väl kända och hans konstruktioner förekommer ständigt på tävlingar i Sverige och Danmark, troligen även i andra länder.

Familjen Truedsson och Aeroklubben i Malmö i gemenskap instiftar nu ett vandringspris till Sven Truedssons minne. Vandringspriset skall benämnas TRUEDSSON-POKALEN. Tävlingsregler för detta är enligt följande.

Tävlingen är öppen för gummimotormodeller som konstruerats av Sven Truedsson eller tillverkats och försålts av hans modellflygindustri under perioden 1937-1950.

OldTimersällskapets regler gäller med följande förtydliganden:

Tävling om vandringspriset skall ske årligen vid OldTimer-SM, första gången 1995.

Modellerna som ingår i tävlingen förses med en kodsiffra, som anges i modellförteckningen. Uppnådd tid multipliceras med kodsiffran

Resultatet i varje startförsök är maximerat till 120 poäng, oavsett om tävlingsledningen vid enskilda tillfällen beslutar att maxtiden i någon tävlingsklass skall vara lägre än 120 sekunder.

Vid lika tävlingsresultat gäller följande:

1. Högre kodsiffra placeras före lägre.
2. Tidigare konstruktionsår placeras före senare år.
3. Omflygning skall ske endast mellan tävlare med modeller med samma kodsiffra och konstruktionsår, som uppnått samma resultat. Omflygning skall ske utan tidsgräns.

Alla som anmält någon modell som förekommer i förteckningen deltar automatiskt i tävlingen om vandringspriset.

När priset utdelats fem gånger skall instiftarna av vandringspriset åter besluta om hur priset skall utdelas därefter.

Modellförteckning

Namn	År	Spännvidd mm	Klass	Kodsiffra	
NIMBUS	1937	750	B	2,2	
REVOLT	1938	750	B	2,0	Stavmodell
LABAN	1938	990	C	1,1	
MERCURY	1939	990	C	1,5	
MATADOR	1939	1200	D	1,3	
CLIPPER I	1940	750	B	1,8	
CLIPPER I	1946	750	B	1,7	
TERN	1947	660	B	1,6	
MUSKETÖR	1949	600	B	2,2	
BALBO	1950	600	B	2,2	
TORPEDO	1950	600	B	2,2	
HUGIN	1950	800	C	1.0	

Ritningar till modellerna finns i Sven Truedssons ritningsbank, som Lennart Hansson, 040/193790, har hand om. Ring och beställ!

CLASSIC WAKEFIELD

Inför 1995 års OLDTIMER-SM har förteckningen över godkända modeller utökats med två, nämligen Lockton Parks Wakefield 1938 och Ron Warrings Zombie 1949, med kodsiffrorna 1,5 respektive 1,1. Den framgångsrika Duplex, Chester Lanzo's konstruktion från 1936, med hittills tre segrar i Classic Wakefield och en andraplats, har fått sin kodsiffra sänkt till 1,3.

CLASSIC WAKEFIELD modellförteckning 1995

År	Flygplan	Konstruktör	Kodsiffra	Ritning hos
1930	Wakefield Winner	Joe Erhardt	2,5	Lennart Hansson
1933	Miss America	Gordon Light	2,5	Aeromodeller
1934	Grasshopper	J B Allman	2,5	Aeromodeller
1935	Wakefield Winner	Gordon Light	1,9	Aeromodeller
1936	Wakefield Winner	Albert Judge	1,6	Aeromodeller
1936	Duplex	Chester Lanzo	1,3	Lennart Hansson
1936	Wakefield	R N Bullock	1,8	Lennart Hansson
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 Winner	Emmanuel Fillon	1,8	Aeromodeller
1937	Wakefield	E Chasteneuf	1,8	Zaic Year Book 34/80
1937	Dyn V	Björn Andersson	1,6	Ritningsbanken
1937	Wakefield	Arvid Palmgren	1,8	Ritningsbanken
1937	Wakefield	J E Adams	1,3	Zaic Yearbook 1938
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
1938	New Yorker	Frank Zaic	1,5	John Pond
1938	Classic Wake 38/39	Chester Lanzo	1,4	Lennart Hansson
1938	Contender	Lockton Park	1,5	Sten Persson
1939	Wakefield Winner	Aarne Ellilä	1,1	Ritningsbanken
1939	Wakefield Winner	Dick Korda	1,4	Ritningsbanken
1940	X $\frac{3}{4}$ P 18	Peder Christensen	1,4	Erik Knudsen (DK)
1943	Wakefield	Sverker Blom	1,1	Ritningsbanken
1946	Contestor	W Dean	1,3	Ritningsbanken
1946	Jaguar (W win 1948)	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
1949	Wakefield Winner	Aarne Ellilä	1,0	Ritningsbanken
1949	Zombie	Ron Warring	1,1	Aeromodeller april 1949
1950	Wakefield	Sune Stark	1,1	Ritningsbanken
1950	Wakefield	Anders Deurell	1,0	Ritningsbanken
1950	Vanstead	Ted Evans	1,2	Ritningsbanken
1950	Wakefield	Lars Ljungberg	1,1	Ritningsbanken

1995 års CLASSIC WAKEFIELD-lista upptar 45 mycket intressanta flygplan. OldTimer-SM går första veckan i augusti 1995. Det är alltså god tid för att bygga någon av dem. CLASSIC WAKEFIELD-tävlingen blir lika spännande i år som tidigare!

SIGURDS TIPS.

Gummimotorn.

Vid uträkning av antal uppvriddningsvarv måste rätt gummiarea tas in. det talas ofta om 3,2 x 0,8 mm och annat. Det var i vår ungdom. Nu är alla typer av snodd jag sett de senaste åren inte dessa 2,6 mm² utan hela 3,7 mm² = 40% mer ! Det blir sprängvarv direkt om man missar !

Tan III tål 30 % mer varv än Tan I -

(Tan III är nästan vi, orangevit, medan Tan I är klart lätt beige-brun.) - men inte i verkligheten ! Först måste Tan I-ytan ökas med 10 % för att Tan III ska ge samma vridmoment. Då minskar varvet 5 %, alltså kvarstår 25 % ökning och 10 % tyngre motor.

Detta tycks ungefärligen gälla även för Tan II (den är mer grå). Den verkar lysande att tävla med, men man förlorar kanske lika mycket, eller mer.

Tan III tål bara en fullvarvsuppdragning, sen är den rätt farlig. "Engångssnodd" säger Anders Håkansson.

Twin Pusher.

Ordet betyder ju "dubbel påskjutare". Planen flyger obegripligt bra - och roligt. Lär Dig bara förstå, att här ska "stabilisatorn"- canardvingen- fungera liksom omvänt mot en bakstabbe. Den ska hålla lyftkraften sedan vingen packat ihop och faller igenom i stall. Då ska stabben fortfarande hålla lyftkraften och återföra jämvikten. Canarden ska klappa ihop innan vingen gör det och "ramla ner" till jämviktsläge igen efter en stegring, innan vingen stallar. Det gör den lättare än bakstabben: Twin Pushern tål åtskilligt mer av feltrim än en "vanlig" kärra, stabben bara ramlar ner i stall och så går det fint igen ! Twin Pushern är lättare att trimma- om man nu inte bygger "Kummer" . Den har en så'n där obegriplig bakstabbe, också ! Det tog månader innan jag fick stil på eländet. Men så slår den allt i sina bästa stunder, ofta även Wakefields

Hur ska man då trimma ? Ja, när man vet anfallsvinklarna är det ju en barnlek. "Kummern" med två stabbar har bakeländet 0° mot vingen och canarden +2° (mycket

konstigt). För enkla Twin Pushers som min senaste 1935 Simmers" ska vanligen canarden ha +4° mot vingen. Sen är det bara att flytta vingen.

Glöm inte kontrollstrecken där vingen ska sitta och att ha alla styrningar på canarden (som är en liten fena). Precis som måste finnas på alla tävlingsplan - annars kan man inte utföra säkra maximala flygningar.

Så till kropparnas anfallsvinkel, den är nog så viktig för luftmotståndet. Detta gäller ännu mer för en tjock, fyrkantig kropp; den kan inte trimmas att flyga med en stabilisator i negativ vinkel - när stabben ratar upp sig, flyger kroppen med vinkel mot luften och kan nästan dubbla sitt motstånd. Om Twin Pusher-stavarna med gummimotorerna står upp mot fartvinden, ökar motståndet rejält.

Man kan inte flyga utan "skrivbordsnavigering" - mätning på skrivbordet. Med linjaler, raka lister och gradskiva grundlägger man bra tävlingsresultat. Man måste veta allt om anfallsvinklar för alla delar, tycker jag själv, för att veta vad man håller på med.....

Lim.

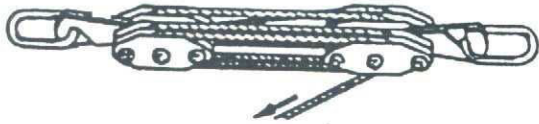
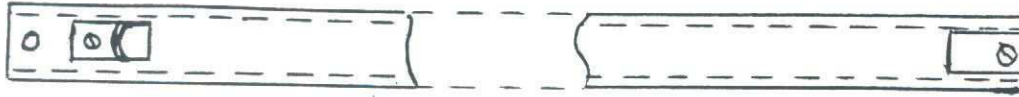
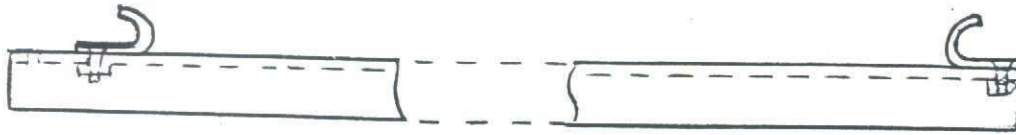
Sven Rågwall har hittat ett snabblim, "Hot Stuff, thin UFO" röd etikett, som är luktfritt och inte ger snuva eller annat elände. Det torkar liksom bästa cyano. Troligtvis krävs det luft i flaskan för att få igång oxidation och få fart på limmet. Det köps t.ex hos Masdi tel 0612-150 34

Glädje !

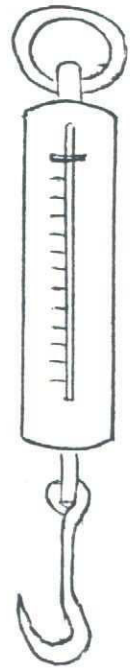
Slutligen måste jag dela med mig av den glädje jag får ut av OT-flygningen och de bygge. Rent obegripligt Bortflygningar då och då ger lagom med nybyggen - ett härligt skapande. Vännerna här i Halmstad är alla överens: det känns som en andlig lyftning när modellplanet stiger mot skyn, när det fångas av termik. Dessutom har vi så trevlig vänskap när vi flyger. Och flygfält !

Ytterst har vi en trevlig förening i SMOS. Jag önskar alla medlemmar alldeles speciellt de nya yngre och damerna ett riktigt trevligt och givande 1995 !

Sigurd Isacson



Talja med ca 20 m tvinnat nylonrep. Utväxl. 7:1. Belastning 300 kg.
30-676 59:-



FLODA'S GUMMIKNÅDARE!

Jag läste med viss bestörtning Sigurd's klagan över gummisnodd. Själv har jag haft ytterst få sprängningar sedan jag adopterade Bror Eimars metoder. Här är verktygen:

- 1 st U-balk av aluminium dim 50 x 35 x 5 mm. Längd 4 m. I ena änden (vänster) borrar ett hål diam 10 mm.
- 2 st Klädkrokar. Den ena (t.h. på bilden) slipad och polerad. Skruvas fast i aluminiumbalken, muttrar på undersidan.
- 1 st Reptalja Clas Ohlson nr 30-676. Nylonrepet utbytt mot mjuk flätad lina som är trevligare och lättare att arbeta med, från en skeppshandel.
- 1 st Fjädevåg 60 kg.
- 1 st Kraftig krok som (i mitt fall) sitter ordentligt fast i förrådets dörrkarm. I den hakar jag fast aluminiumbalkens hål.

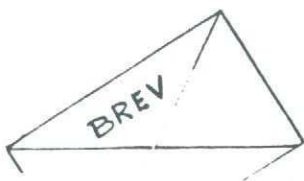
Hela utrustningen kostade ca 250:-. Uppspänning från vänster: Klädkrok, talja, våg, gummisnodd, polerad krok.

Det fina i kråksången är, att man inte vrider snodden, vilket kan skapa brottanvisningar. I stället sträcker jag rakt med taljan. Jag lägger upp 16 str 6x1 eller motsvarande av annan dimension, sträcker till dess vågen visar 40 kg och håller 30 sekunder (för att ta ur litet krypning ur gummit). Sedan visar vågen ca 36 kg, och då sträcker jag till 50 kg. Håller i en minut. Krypning igen, ned till ca 48 kg. Slutligen nyper jag till med 60 kg och en minut. Nu finns nästan ingen krypning kvar i snodden.

Om det är något fel på gummit har det smällt för länge sedan. Nu vet jag, att jag kan lita på snodden, åtminstone en fullskiftvevning. Dessutom, då jag dragit snodden till max, förlorar jag inte så mycket effekt eftersom det inte finns någon krypning kvar, och jag kan stå och vänta på termik ganska länge men ändå ha hyfsat drag då jag skickar iväg kärnan.

Varför inte vinsch med trumspärr och wire, som Bror? Tja, wirar som sprätter omkring är inte snälla. Bror är litet kort på ett finger och är glad att det inte var ögat som kom i vägen.

Floda



Brev från Georg Törnkvist.

Sollentuna i januari

Hej !

Det har ju diskuterats lite i denna tidning om enkeldrift kontra krax-och växel drift. Tävlingarna på Mönarps mosse gav väl anledning till lite funderingar.

Det är ju helt klart, att enkeldrift är något underlägsen i död luft på grund av den kortare stigtiden till en viss höjd. Men så fort man har att göra med normala eller svåra förhållanden, är det inte alls så självklart.

Alla vi som var med på Mönarp vet, att förhållandena var ytterst chansartade och det visade sig ju att enkeldrift var att föredra, åtminstone den första dagen. De kraxade och växlade kärrorna hade tydligen stora svårigheter i turbulensen och den starka vinden. De enkeldrivna kärrornas snabbare stig gjorde livet lite lättare för sina ägare.

Själv deltog jag med två enkeldrivna: en TI39 i A2 och en Hugin i C2. Varför flög jag en TI39 enkeldrivet ? Av ren feighet; som inomhusflygare är jag livrädd för gummimotorer med en tvärsnittsarea som är större än ett par mm². När jag såg ritningens rekommendation 8 strängar 4,7mm till en japansk plastpropeller (fanns det sån'a på 40-talet?) höll jag på att smälla av.

Hur i all världen skulle denna kläna stav kunna klara av dessa kolossala krafter ? Som tur är får man flyga detta plan med enkeldrift, så det blev en gammal Trimpropeller med en stigning på 1,3 och så fyra strängar 3,2mm Tan2. Detta gav fyra fördelar: Vingbelastningen kom ned på 10 g Jag fick ut ungefär 800 varv (jag är också livrädd för hårt uppdragna motorer. Anders H. hade väl fått in det dubbla ?)

Glidet förbättrades då propellern med den högre stigningen gav mindre motstånd och stiget blev bättre. På tävlingen steg min TI39 snabbt genom turbulensen och gled sedan mycket fint i den lugnare luften ovanför.

Att jag sedan hade en närmast osannolik tur, när jag efter den andra flygningen, på hemväg efter en halvtimmas "förgävt" letande i havren, snubblade över planet i havren, så att jag kunde genomföra den tredje flygningen, är ju en annan historia. Men det gjorde inget ! Jag kan alltså tacka min feighet, för att jag vann den dagen.

Jag vet inte om min Hugin hade någon fördel av sin enkeldrift den andra dagen. Då var förhållandena något bättre. men den kärran har ett sådant glid och ett sådant stig, när den är på humör, att den kan slå vilken som helst. Tänk om man fick skala upp den till 99 cm !

För mig är det enkeldrift som gäller, det andra är för tillkrånglat, både att bygga och att dra upp !

Georg Törnkvist



SMOS-dekaler

Två sorters dekaler finns att köpa. Den ena är av självhäftande plast av visad storlek. blå på vit bakgrund. Lämpliga för större modeller, väskor, bilrutan, postlådan m.m.

Pris : 4:-/st eller 22:- för en karta om 6 st.

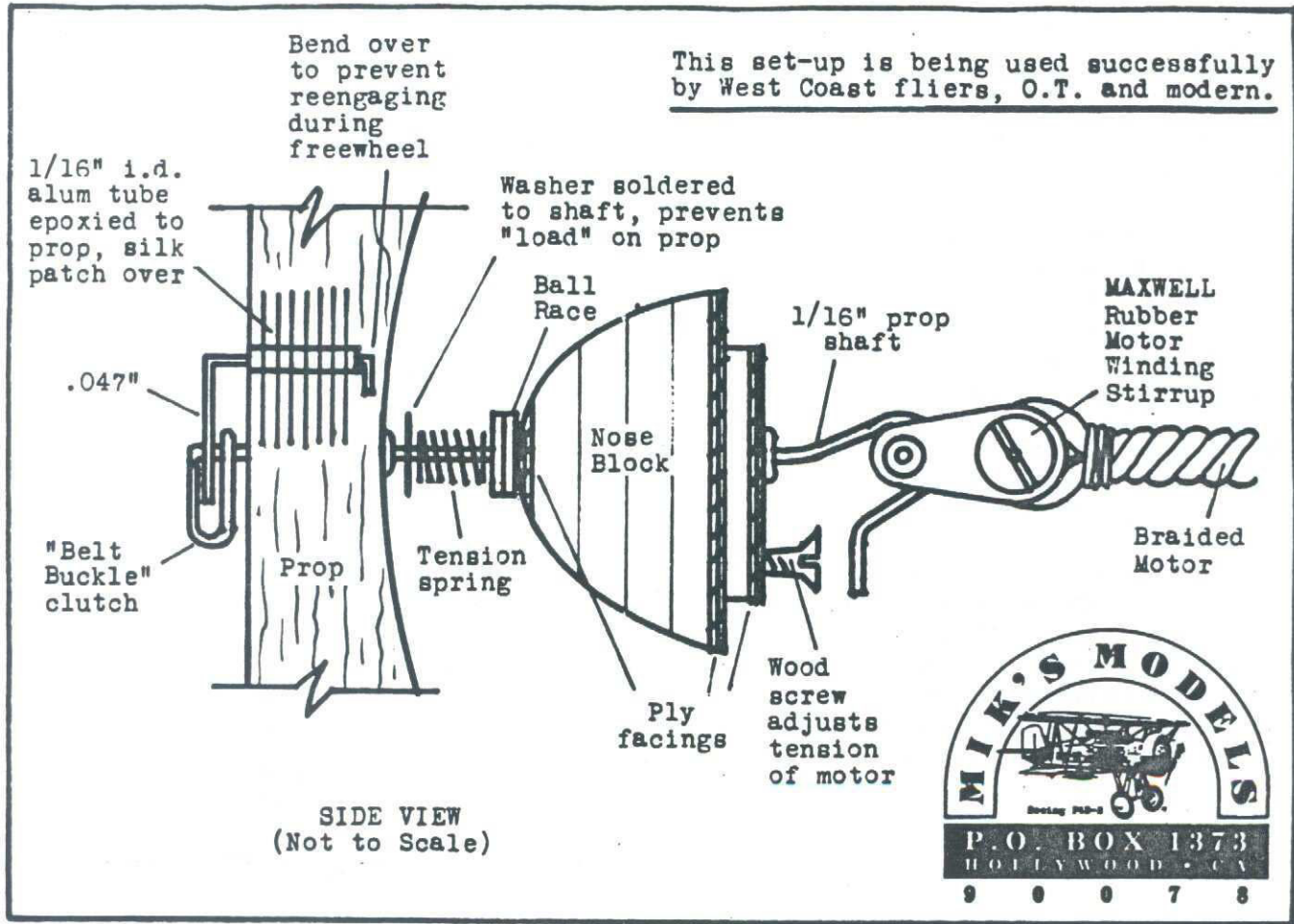
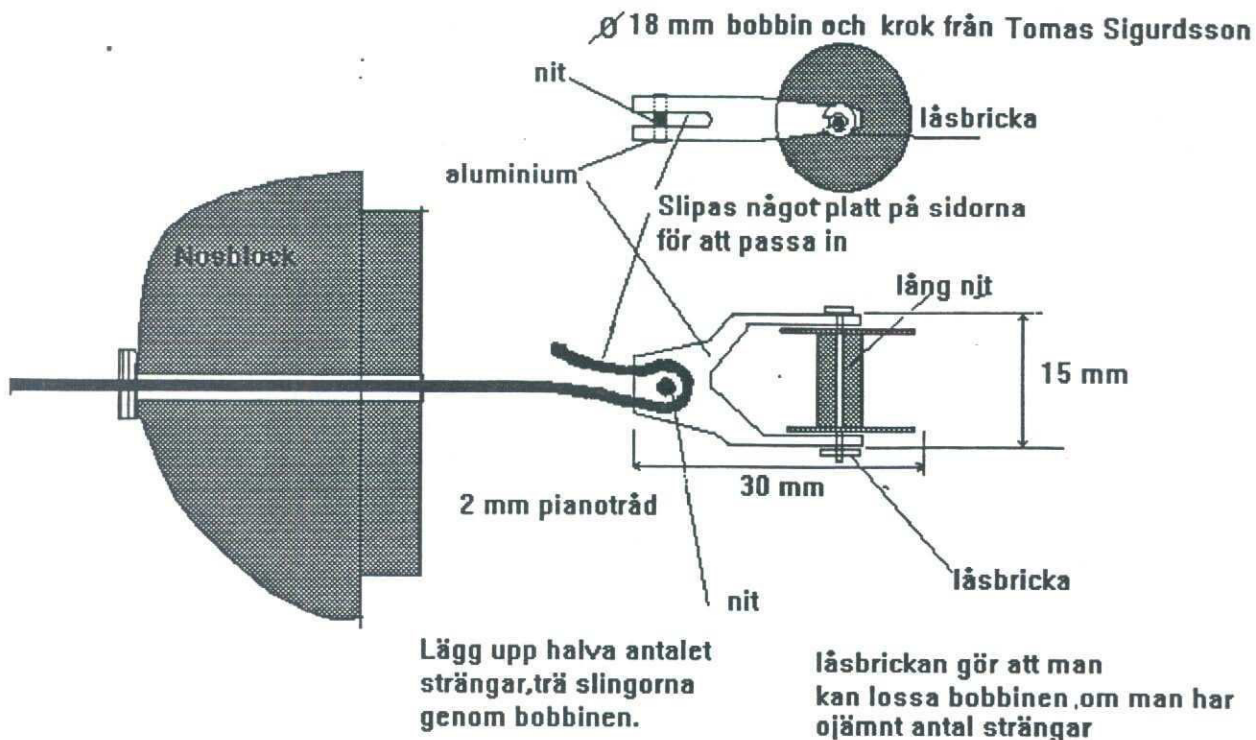
En mindre sort 40 x 40 mm- en s.k våtdekal eller överföringsbild lämpar sig bra för modeller särskilt de små. De kostar 3:-/st eller 18:- för en karta om 6 st

Porto tillkommer med 3:10 föreningsporto. Beställningar kan göras hos "Oldtimer" c/o S.-O.Lindén, Hovstavägen 15, 703 63 Örebro Enklast beställer du genom att sätta in beloppet på postgiro

55 06 16 - 1, S.-O.Lindén

Ange på talongen vad du beställer ! Skaffa några dekaler att sända till brevvänner, många utländska vänner vill gärna byta till sig dessa mot andra mer exotiska bilder !

Propellerkrok och bobbin för uppdragning med sprängör.



EN PIONJÄR I FÖRSKINGRINGEN.

Vi som började vår modellflygarbana under och efter andra världskriget, levde ofta under knapphetens kalla stjärna, åtminstone vad beträffar material, osv. Balsa och gummisnodd fanns inte alls att uppbringa och bodde man ute på den s.k. bonnvischan var tillgången på inköpsställen för det mesta lika med noll. Det blev att förlita sig till postorder från Wentzels, Truedsson osv.

När jag så för en tid sedan tittade i några ex. av den gamla tidningen Modellteknik från den här tiden, föll mina ögon på några annonser från en firma med namnet EMTA. Adressen var Säterby, HaverövalLEN och det är en ort i västra Medelpad. Det här måste undersökas tyckte jag. En koll i telefonkatalogen gav inget resultat, men det hade jag inte väntat mig heller. Jag kollade vidare med Länsstyrelsen och med Patentverket, men ingen firma fanns registrerad med namnet EMTA. Men då kom jag på en utväg, Posten! Det kanske fanns någon pensionerad gammal brevbärare som mindes. Och det fanns det! Det blev en fullträff i dubbel bemärkelse då det visade sig att denne inte bara kunde ge upplysningar om firman utan dessutom var modellflygare vid den aktuella tiden. Han berättade att Emil Tage Öh var grundare och ägare av rörelsen, därav namnet EMTA. Starten skedde någon gång 1943-44 och verksamheten bedrevs på kvällar och helger efter arbetets slut. Tage skötte allting själv och det måste ha varit jobbigt. Ritningar skulle upprättas, lister skulle sågas, emballage framtagas mm. Till modellmotorn tillverkade han själv gjutmodeller och lät ett gjuteri framställa de gjutna delarna. Gummisnodd fanns ej att få tag på, men det löste Tage också. Genom annonser och besök, samlade han ihop en massa rågummiskrot och fick en gummifirma i Småland att söka licens från Staten att producera snodd. Man fick inte göra precis som man ville under dessa ransoneringstider! När han nu hade snodd, var det inte svårt att avyttra byggsatser, bla till en Stockholmsaffär.

Rörelsen pågick tills han blev inkallad till militärtjänstgöring under 1,5 år 1945. Efter den lämnade Tage så småningom hembygden och det hela avsomnade. Tyvärr finns inget bevarat från den här tiden i form av ritningar, modeller eller motorer, vilket är synd.

Man måste beundra Tage Öh för hans energi och arbetsinsats samt att inga hinder tycks ha varit oöverstigliga i hans strävan att få fram sina produkter!

Tore Nilsson

Till salu.

Dieselmotor kr. 40:—.

Komplett oarbetad materialsats. Cyl.-diam. 12,5 mm., slaglängd 12,5 mm. Ritning medföljer. EMTA, Säterby, HaverövalLEN.

Motormodeller!

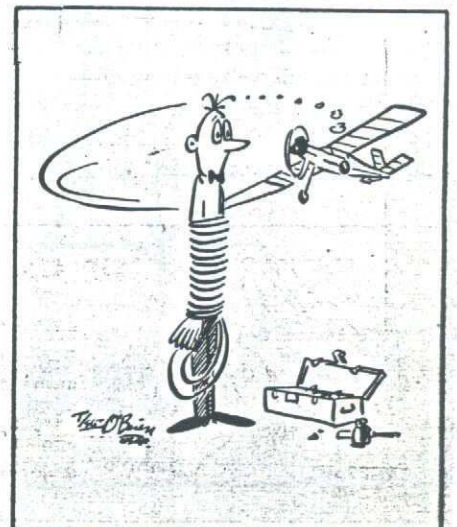
Byggsats till stavmodellen "Junior", spänvidd 52 cm., längd 47,5 cm. Byggsatsen innehåller bland annat ribb, japanpapper och gummisnodd. Pris utan ritning Kr. 3,25. Ritning med arbetsbeskrivning Kr. 1,00.

EMTA, Säterby, HaverövalLEN.

Till MODELLRACERN!

Färdiga trähjul med mäsingbussning och gummiring 2: — kr. st. samt all övrig material till modellracerbilen till salu.

E M T A, Säterby,
HaverövalLEN.

Prenumerera på Modellteknik

UR NORRLÄNSK SYNVINKEL.

Efter att noga studerat senaste numret av vår utmärkta tidskrift känner jag mig föranlåten knacka ner ett bidrag till nästa utgåva.

Först några rader om SM 94. Trots jag försöker övertyga mig om att den olympiska devisen "Det är viktigare att delta än att vinna" även gäller för modellflygare känner jag mig lite missbelåten med min mediokra insats. I S 2 kraschade jag både med "Master" och "Skyway". Den senare gjorde ett allvarligt försök att demolera ordföradens bil men träffade kofångaren som dock var hårdare än kärrans nos. Båda modellerna är reparerade och revansch sugna inför SM 95. Fjärde placeringen i S-int med "Aurikel" var väl någorlunda hygglig eftersom jag bara gjort ett par starter med den före SM.

De norrländska färgerna försvarades framgångsrikt av Helge Wannberg som med "Peking" tog hem segern i S 2. Det är en välförtjänt revansch eftersom han inte kunde göra en tredje start vid SM 93. "Peking" hade fastnat i en hög tall. Med hjälp av en stege, hallänningarnas glasfiberspö och för en 70-åring nästan osannolik akrobatik lyckades Helge få ner kärran. Men då var tävlingen slut. Grattis än en gång, HEWA.

Jag åkte rätt tidigt på söndagen och tackade aldrig Lasse och Gunnar för mycket väl arrangerad tävling. Vilket jag gör nu!

Det hände tydligen något med den extratävling för "Sunnanvind" som Arne Andersson utlyst. En förklaring är önskvärd. Kan stöttestenen vara de krav på material och byggnadssätt som han ställt? Det är ju ändå Arne som donator av vandringspriset har rätt att fastställa reglerna.

Materialfrågorna är kontroversiella. Borde vi inte kunna komma överens om att så långt som möjligt följa konstruktörernas anvisningar. Det årtionde som är svårast är 40-talet då hårdträ var det som gällde för segelmodeller. Om någon har svårt att få tag i spryglar och spant i hårdträ kan säkert Arne Andersson hjälpa till. Han har ju tagit fram både "Tigern" och "Sunnanvind" som hårdtäbyggsatser.

Vi kan väl också vara så flexibla att den som inte tål lackångor får klä sin modell med plastfilm när han eller hon funnit sitt drömprojekt.

Beträffande Sigurd Isacson's förslag om att sätta maxtiderna i förhållande till vindstyrkan tillstyrker jag. Det blir nog enklare för tävlingsledningen att ha en fastställd mall att gå efter. Dessutom elimineras en hel diskussioner. En tillförlitlig vindmätare måste inköpas.

Mitt nästa projekt är Odenmans "Viking". Jag har lånat ritningen av HEWA och har konstaterat att här är det också hårdträ som gäller trots att konstruktionen är från början av 50-talet. Men jag har gott om 1,5 mm. aspfaner så det finns inga problem.

När detta skrives är det mitten av oktober, fjällen har klätt sig i vinterskrud. Det är med andra ord skönt att sitta i hobbyrummet, limma en och sprygel och drömma om SM 1995.

Arne Berglin

For the ATTENTION OF ALL AEROMODELLERS.

FLYING MODEL DESIGNER & CONSTRUCTOR is a new magazine for ALL Aeromodellers, covering RADIO CONTROL, FREE FLIGHT and CONTROL LINE. It is a quality publication containing feature articles, kit reviews, products, full size plans etc.: fully typeset with many clear photographs and drawings.

If you would like a sample copy send £2.10 together with your name and address to

PAMAG (Publications) Ltd,
Unit 308, J.C. Albyn Complex, Burton Road, SHEFFIELD S3 8BZ, England.
Alternatively you can take out a subscription (£10.50 UK, £12.50 overseas)

Clip the coupon and return with your remittance.

PAMAG (Publications) Ltd Registered Number 1346572.

To: PAMAG (Publications) Ltd
Unit 308, J.C. Albyn Complex, Burton Road,
SHEFFIELD S3 8BZ, England.

Tick Please send me a sample copy of FLYING MODEL DESIGNER & CONSTRUCTOR

or

Delete Please enter my subscription to FLYING MODEL DESIGNER & CONSTRUCTOR

I enclose cheque/postal order/international money order for £..... or
please debit my credit card ACCESS/MASTERCARD/EUROCARD/VISA

Card No Expiry Date / /

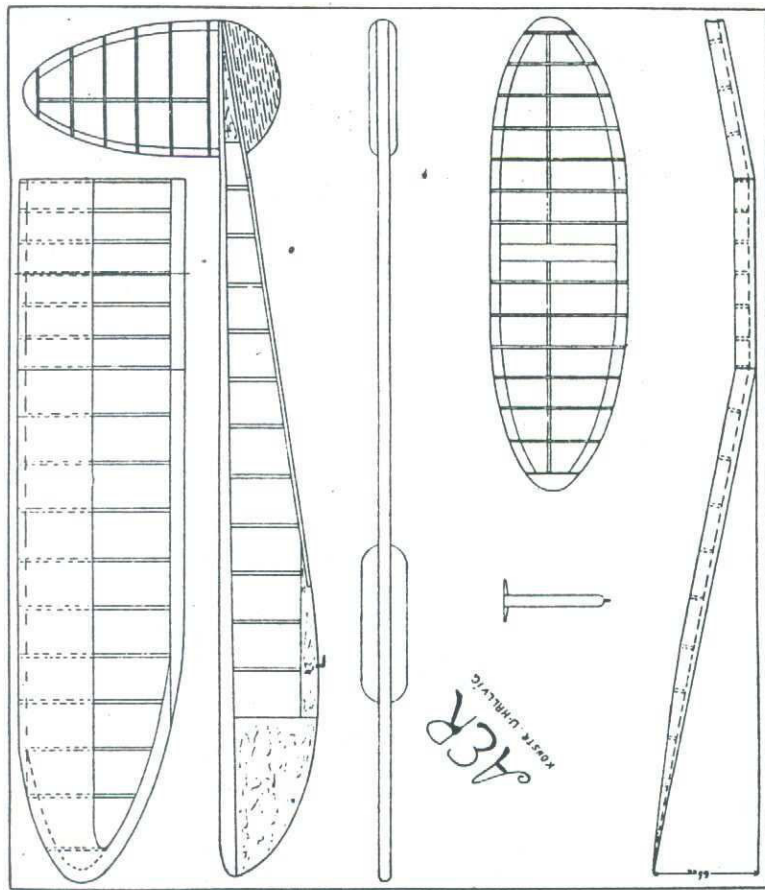
Name and Address.....

.....

Signed..... Date.....

Where did you obtain this coupon please?.....

Segelmodellplanet AER



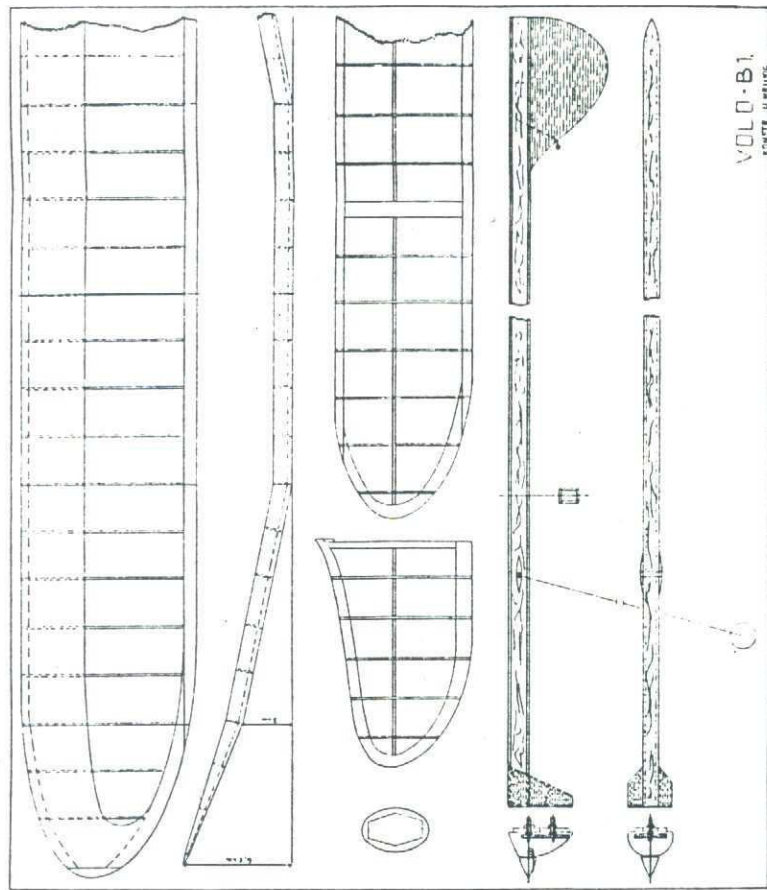
Nu är det på tiden att modellflygarna börja bygga segelmodeller för att hinna trimma dem ordentligt innan sommarens uppvinrar komma.

Ovanstående vackra segelmodell med det betecknande namnet "Aer" har konstruerats av den skicklige modellflygaren *Ulf Hallvig*, bl. a. mästare i klass B 1 vid "Vingarnas" senaste mästerskapsstävlingar. Han ger här några upplysningar beträffande materialet till modellen:

Kroppsbalken utgöres av en 7×10 mm balsaribba, kilformad. Fyllnaderna i kroppens nos tillverkas av fanér. Två ribborna ha en dimension av 2×7 mm. Kroppen klädes med japanpapper som

dopas tills det blir hårt spänt. För att vingens och stabilisatorn skola sitta säkert fastlimmas stödjelister på kroppen. Vingens är försedd med en 1 mm torsionsnäsa samt dessutom med en 3×5 mm framkantstlist. Bakkanten göres av en 3×8 mm balsaribba. Spryglarna skäras ur ett 1 mm balsafлак, och som spryglform användes R. A. F. 32. Stabilisatorn och fennan tillverkas helt av 1 mm balsa.

Mått: Kroppen: längd 540 mm, höjd 60 mm. Vinghalvorna ha en längd av vardera 440 mm och ett djup av 102 mm. Stabilisatorn: spännvidd 300 mm, djup 85 mm. Fennan: sammanlagd höjd över och under kroppen 160 mm, djup 85 mm.



Stavmodellen VOLO B1

Staven, 70 cm lång, göres av 4 balsaribbor 2×10 mm, vilka limmas till ett rör. I stavens akter insättes en 10 cm lång balsaklots, i vilken akterkroken fästes. En underfena av 2 mm balsa limmas även till staven. I stavens nos göres noskåpan över två ellipser av 1 mm faner välvdes 1 mm balsa. Landningsstället, som har en höjd av 18 cm och en bredd av 20 cm, stic-kes in i ett tillplattat mässingsrör som går genom staven. På stavens utsidor fastlimmas vid mässingsröret små strömlinje-

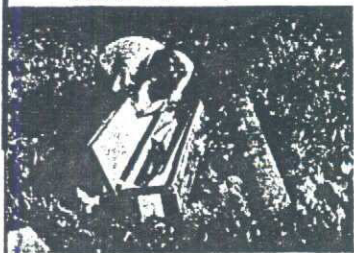
klotsar av balsa. Kuggväxeln utgöres av ett $11/16$ " kugghjul och ett $3/8$ " kugghjul. Propelleraxlarna, av 1,25 mm pianotråd, lagras i två 1,25 mm skruvlager. Inuti noslocket anbringas frigången.

Vingen, *polytidedravinge*, förses med en 1 mm torsionsnäsa, som inlägges blott på vingens översida. Till framkant användes en 3×5 mm balsaribba, till bakkant en 3×8 mm balsaribba. Som spryglprofil användes *Clark Y*. Spryglarna göres av 1 mm balsa.

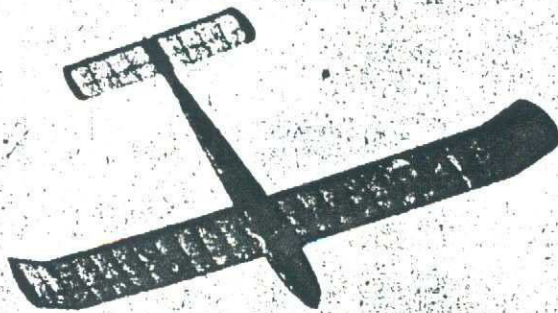
Fena och stabilisator göres helt av 1 mm balsa, mittbalkarna av 2×3 mm balsaribba.

Propellern har en diameter av 30 cm. Motorn består av 14 strängar $0,85 \times 4,7$ mm gummisnodd.

Ulf Hallvig.



1 Modellflygtrunken och »Bananen» har anlänt till Gärdet och här plockas rekordkärnan »Tromb» fram.



3 Mot Blockhusudden gav sig »Tromben» iväg under det den kraftigt steg mot skyn. Den blev allt mindre och mindre men kontakten ägaren—modellen släpptes ej. På kartan är modellens flygväg inritad.

4 Alldeles under molnet flyger modellen», säger Bananen», och kastar sig strax upp på cykeln för fortsatt spaning.

»BANANENS TROMB» GÖR ENTIMMESFLYGNING

Inte mindre än 1 tim. 7 min. kunde modellflygaren, landslagsmannen m. m. Rune Andersson »Bananen» följa sitt modellplan »Tromb». Han startade modellen kl. 15,30 från trakten av Borgen på Gärdet. »Tromb» är en segelmodell med nära 150 cm spännvidd och startades med en 100 meter lång löpstartlina. Sedan modellen kopplat loss från linan fick den kraftig termik, d. v. s. kom in i uppåtgående luftströmmar som förde den upp på 800—700 meters höjd.

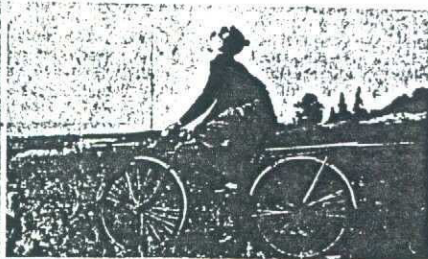
Mot Djurgården bar det hän med »Bananen» som trogen följeslagare — per cykel. Vid Blockhusudden var det stopp för vidare följelse, och »Bananen» beredde sig på ett vemodigt avsked. Men både vind och modell vände i rätt ögonblick, och »Tromben» strävade åter mot Gärdet. Efter några svängar över startplatsen ställdes färdan mot Frihamnen, därefter åter till Borgen och sedan rätt mot Gärdehusen.

»Bananen» skumpade tappert efter. Klockan hade nu blivit över 18, och modellen ville fortfarande inte ner. Men så hamnade den lyckligtvis i ett nervindområde, pressades ner mot Liljansskogen och landade perfekt kl. 18,37 vid Ugglevikskällan, där en glad men trött »Bananen» hälsade sin välflygande modell välkommen.

Rekord blev det emellertid ej, ty flygturen gjordes inte under tävling. Men »Bananen» kommer igen.



2 15,30 gick starten, och här är modellflygande »Bananen» i startögonblicket. Modellen är alldeles nykonstruerad och mycket termikänslig.



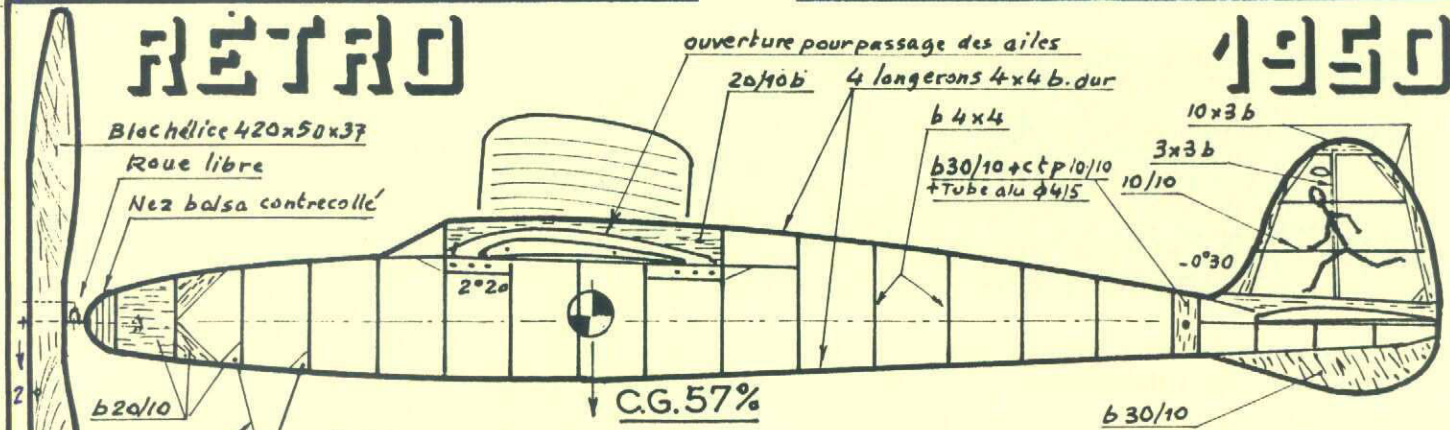
5 Vid Blockhusudden vände modellen åter in över Gärdet med »Bananen» »hack i stjärt». Med blicken oavtlättligt uppvänd klarades Gärde:s alla gröpper och diken. Skickligt eller tur-samt?



6 Över timmen har jakten varat, och här tar sig två goda kamrater en välörtjänt tupplur i det gröna.

RETRO

1950



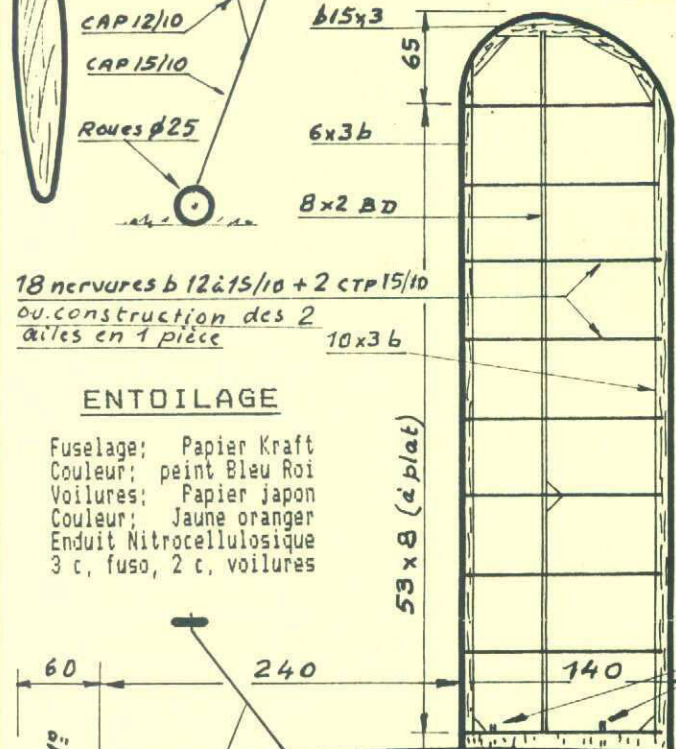
SIMPLET

WAKEFIELD de DÉBUT

René JOSSIEN

Champion de France 47

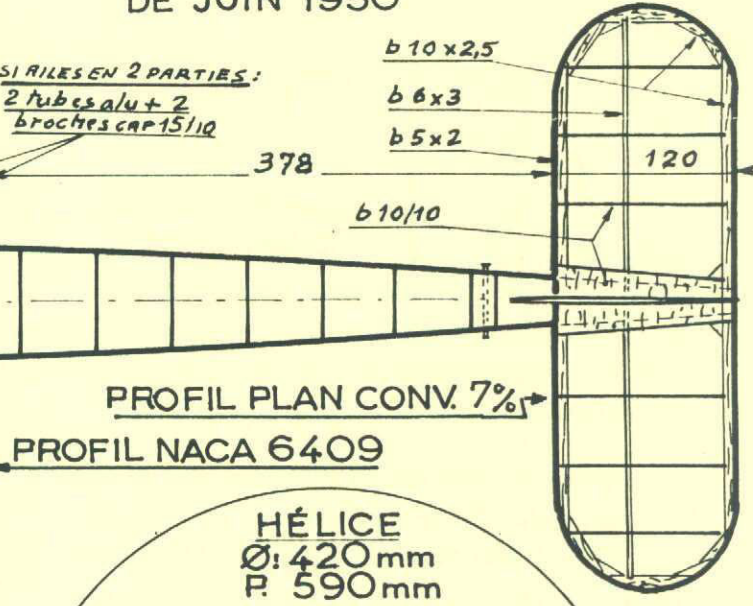
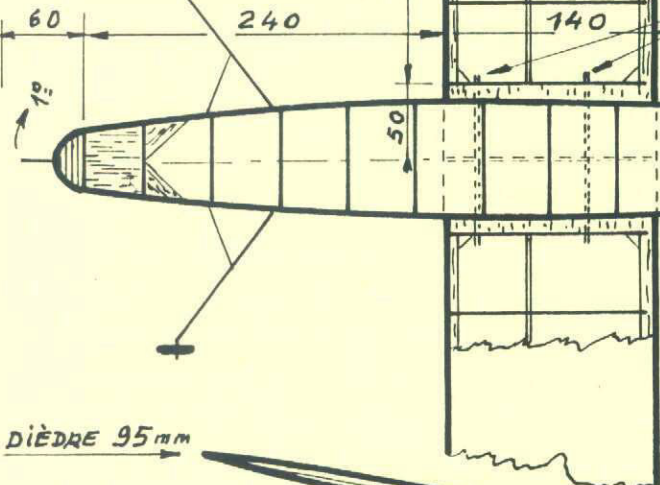
PLAN PARU SUR MODÈLE MAGAZINE DE JUIN 1950



ENTOILAGE

Fuselage: Papier Kraft
 Couleur: peint Bleu Roi
 Voilures: Papier japon
 Couleur: Jaune orangé
 Enduit Nitrocellulosique
 3 c. fuso, 2 c. voilures

SI AILES EN 2 PARTIES:
 2 tubes alu + 2
 broches CAP 15/10



PROFIL PLAN CONV. 7%
 PROFIL NACA 6409

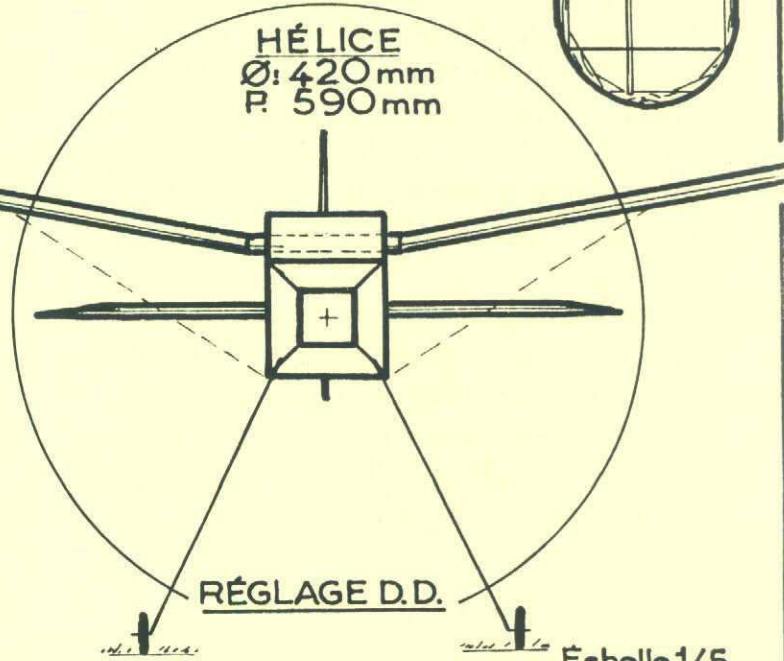
HÉLICE
 Ø: 420 mm
 P: 590 mm

CARACTÉRISTIQUES

Enverg. proj. des Ailes	1062 mm
Surface proj. des Ailes	13,36 dm ²
Corde des Ailes	140 mm
Envergure du Stabilo	390 mm
Surface du Stabilo	4,37 dm ²
Corde du Stabilo	120 mm
Longueur totale	938 mm
Masse totale minimale	227 g

Moteur élastique; masse 75 à 80 g
 12 br 1/4" Long échev 1000 à 1080 mm

Hélice Bipale large en roue libre
 Diamètre et Pas; Ø 420mm P 590mm

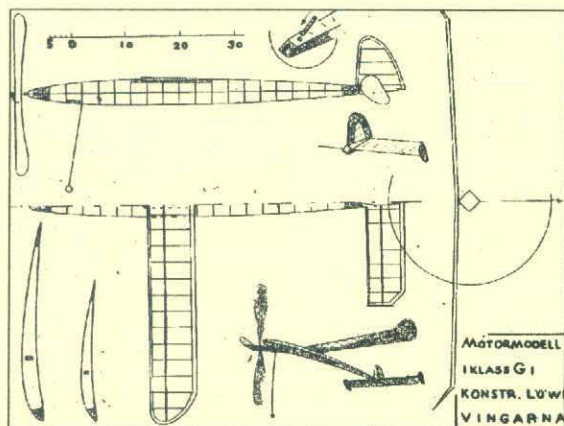


Äntligen kom gummisnodden tillbaka!

Med dessa ord inleder "Löwen" sin presentation till en G-modell i Hobbyboken 47-48, alltså den tid efter kriget när balsan och gummit åter fanns att köpa.

En elegant modell med utomordentliga flygegenskaper. Ritningen till modellen i klass C finns att få hos S-O Lindén.

Modellens konstruktion är till viss grad påverkad av de under kriget så dominerande segelmodellerna och med "Lövens" erfarenheter av "landstrykarna". Vingprofilen är segelflygbetonad med en bärande stabilisator.

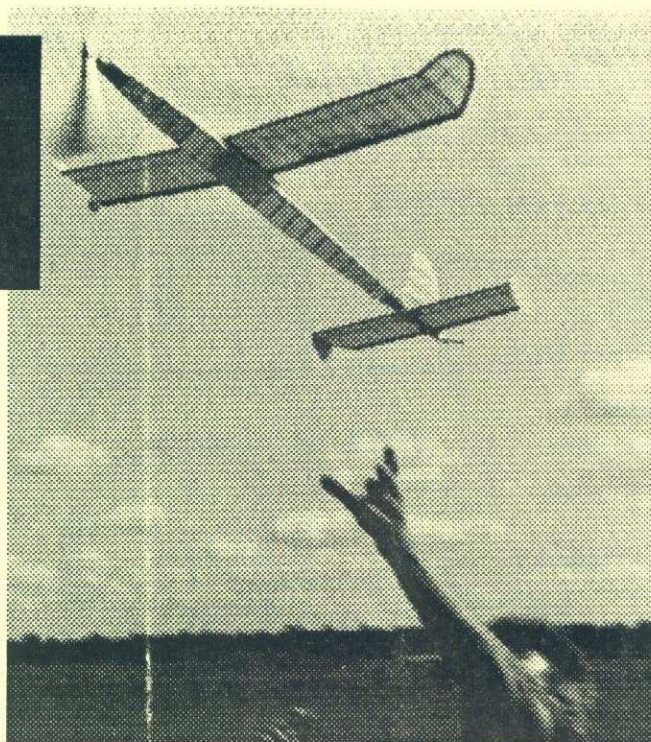


Spv. 800mm, korda 90mm, vingyta 7 dm², stab spv 375mm, korda 65mm, kroppslängd 700mm, vikt 70g och vingbelastning 10g/dm².

När jag flög min modell våren -89 var den på tok för tung, hela 97g. Propellern var helt fel; för stor och tung (det finns inga data i Hobbyboken därför fick S-O Lindén ta fram en prop. som var tidstypisk). Motorn var den äldre mörkgrå FAI snodden och 6 strängar av 4 x 1mm. Modellen fick ganska bra höjd men sjönk lika snabbt som den steg.

Första tävlingen med modellen var i Nyköping, då sprängde jag kroppen dessutom fick stabben en skada, därefter blev den liggande några år.

När jag några år senare fick se Lars Ljungberg flyga med sin välbyggda "Löwen" G1 såg jag vad den gick för eller flög för.



Ljungbergs tider från år -92 var 59, 127 och 100, totalt 286 sek i klass C och en fjärde plats. 1993, då också på Rinkaby blev han tvåa med tiderna 144, 100 och 146, totalt 390 sek.

Nu fick jag tillbaka intresset för modellen, byggde en ny kropp och stabbe, dessutom var jag noga med valet av virke för att få ner vikten på modellen. Motorn denna gång blev TAN 1 tvinnad med 12 strängar 3x1 mm. Vikten med en ny propeller blev dessutom bara 82g.

Mina trimflygningar under hösten -94 har visat sig ge resultat och flygförmåga för att få tider över två minuter. Med 500 varv på motorn har tiderna i genomsnitt legat kring 100 till 110 sek i stilla kvällsluft och när daggen lagt sig i gräset. Glidet är liknande en segelmodell, som "Löwen" också påpekar i sin artikel. Tyngdpunkten ligger på 61 mm från vingens framkant och kurvet är höger-höger.

Till årets oldtimerflygningar har troligen Georg Törnkvist en "Löwen" i hetluften, kanske fler vill prova en lättbyggd efterkrigsmodell- och välflygande dessutom.



ROLF ASTERVIK