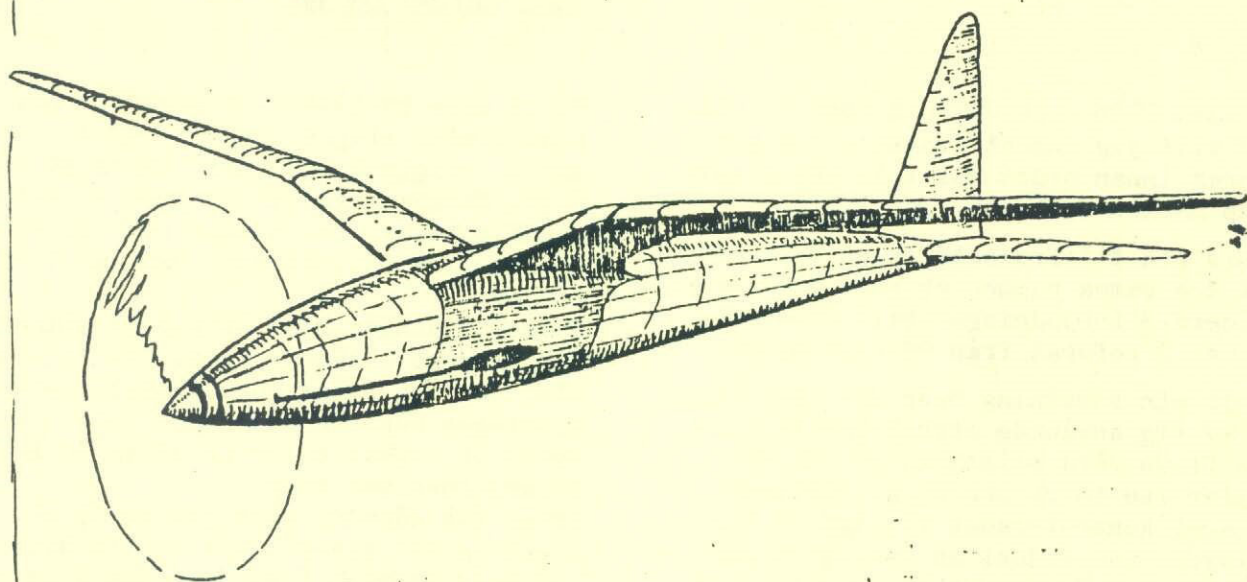


OLDTIMER

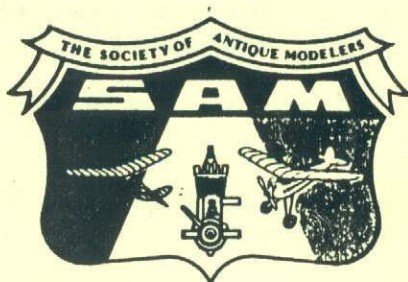
SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 2.1995

= 1938 COMBINATION =

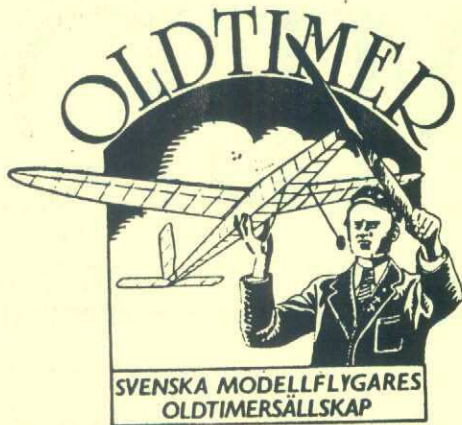


TTN 9/19/88

**R.N. BULLOCK'S ÖNSKEWAKE
VÅRTÄVLINGEN
KURTS ANKA...
8 RITNINGAR!**



SOCIETY OF ANTIQUE MODELERS



OLDTIMER
Organ för Svenska Modellflygares
Oldtimer Sällskap

Årg. 24 Nr 2/1995
Red. av detta nummer: Sten Persson
Ordf. Sven-Olov Lindén, Hovstav. 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

SOM REDAKTÖR för detta nummer av OLD-TIMER vill jag endast framföra två kommentarer innan ordet går till vår finske medlem Markku Tahkää. Det gäller

...dels min tillfredsställelse över att i ett och samma nummer av vårt blad kunna publicera 3 inbjudningar till OT-evenemang och 2 referat från OT-evenemang!

...dels min förvåning över att inte fler hört av sig angående styrelsens förslag beträffande våra utländska B2 och C2-modeller (se förra numret av OLDTIMER). Förslaget kommenterades flitigt på Vår-tävlingen, men endast en insändare har influerat - se Gunnar Stedts kommentar på sid. 23!

Och nu till några utdrag ur Markkus jult-brev till Kurt Sandberg:

"...Sommaren var vacker och utom några flyggångar hände det inte något märkvärdigt. Såpass mycket ändå, att jag via mellanhand fick ritningar till 30-talets tyska "Strolch" samt österrikaren "Ikaros" i skalan 1:1. I Finland använde man då "Strolch" i tävlingar. Har länge velat er-hålla dessa ritningar!"

"...I mars tävlade vi i Nyslott. Som föreställning släpade jag min MT-9, som var en original -49, till cirka 30 meters höjd. Säregen såg den ut uppe i himlen bland nutidens fiberskapelser. Typen är mycket lika "Diktatorn", men har kortare vingar.

Föreställningen blev lyckad då planet flög tryggt i tämlig vind. Situationen blev dock så småningom olycksbådande, då åldringen började småningom lyfta och försvann ur siktet efter en cirka 20 minuter. Förargelsen var stor!

Efter två månader fick jag kort, där det anmäldes att planet hade blivit hittat. Det hade störtat i en gran och glidit med vingen i upprätt ställning ner på marken. Uppfinnaren hade vandrat där ett par veckor tidigare vad för ett kors därbara må finnas. Följande gång hade snön smultit och uppfinnaren hämtade hem "korset". På vingen fanns det min adress (dock ur-gammal), dit han skickade kortet. Och fram kom det trots allt. Som lycka är mitt släktnamn rätt så sällsynt, Axhufvud på svenska, och det hjälpte till! Ringde då Ossi Kilpeläinen, som hämtade min skatt tillbaka!

Forts. på sid. 9!

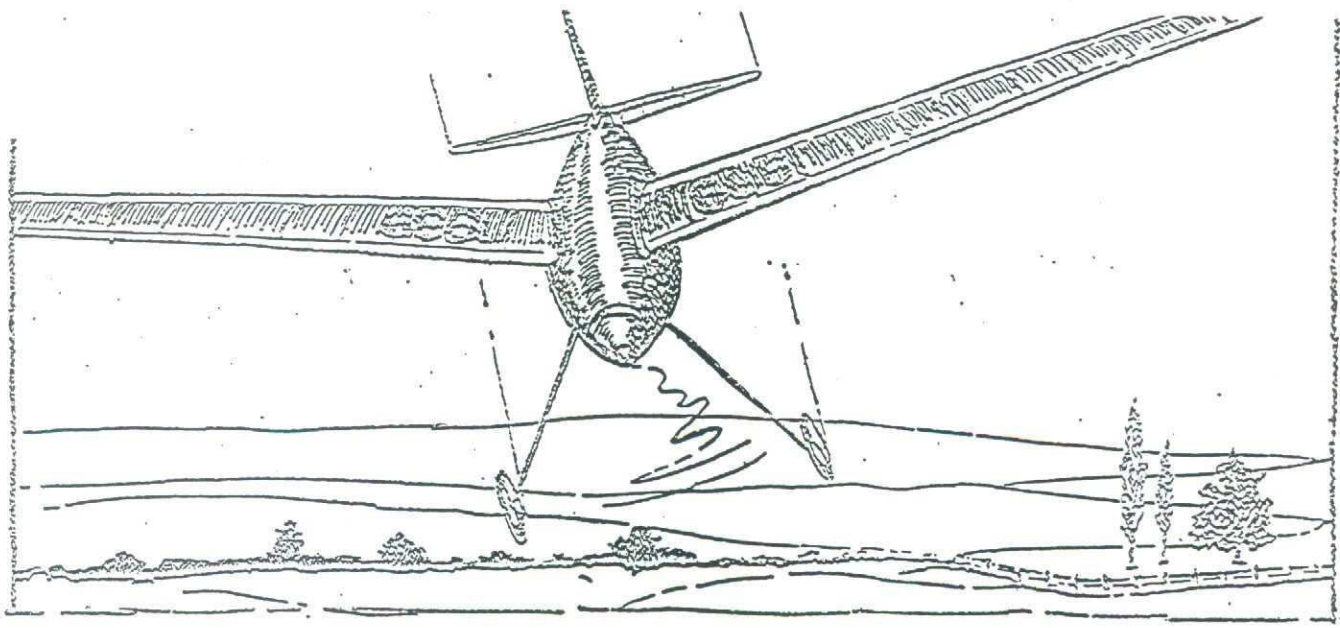
DANSK MODELFLYVE VETERANKLUB

afholder oldtimerstævne ved Egeskov slot på Fyn lørdag den 16. september og søndag den 17. september 1995.

Overnatning og bispisning arrangeres af DMV på Ringe vandrehjem til rimelige priser.

Alle medlemmer af Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap er meget velkomne til at deltage.

Henvend dig til Erik Knudsen, Amagervej 66, DK 6900 Skjern for nærmere oplysninger. Tlf.: +97 35 17 67.



VÄLKOMNA TILL 1995 ÅRS OLDTIMER-SM, DEN 5-6. AUGUSTI!

Tävlingsplats är det välkända Rinkabyfältet och programmet ser ut som följer.

Lördag tävlar vi i klass S2, A, B, F och TP.

Samling för genomgång på tävlingsplatsen kl 10.00. Därefter första start till kl 12.30. Andra och tredje start 12.30-16.30. Ev. fly-off direkt efter sista start. Prisutdelning efter tävlingens slut.

Söndag tävlar vi i klass S1, Sint, C, D med Classic Wakefield.

Samling för genomgång kl 09.00. Därefter första start till kl 11.30. Andra och tredje start 11.30-15.30. Ev. fly-off direkt efter sista start. Prisutdelning efter tävlingens slut.

Tävling om Truedssons-pokalen ingår. Se OLDTIMER nr 1 1995 sidan 18.

Mextid och linlängd bestämmas av tävlingsledningen på tävlingsdagen.

För klass S2 gäller linlängd 100 meter om vädret tillåter.

Var vänlig underlätta Tinkontroll med ordentlig markering av 50 meter.

Startavgift är som tidigare kr 45:- för första modell, därefter 25:- per modell.

Vi erbjuder förläggning med mat och logi på gångavstånd (!) från tävlingsplatsen till följande priser. Logi kr 110:-, middag på lördag kl 18.00 kr 80:- och frukost på söndag kl 08.00 kr 35:-. Logi kan erhållas från fredag till måndag. Mat utöver nämnda middag och frukost kan vi tyvärr inte ordna. Pentry finns på förläggningen.

Inbetalningskort bifogas för betalning av startavgift, mat och logi. Skriv på kortet tävlingsanmälan med uppgift om den tävlandes och ev. medföljandes namn samt modellens namn och klass. Skriv även vad som önskas av mat och logi. (Sänglinne behöver ej medtagas).

Inbetalningskortet vill vi ha snarast möjligt, men senast den 12 juli.

Rinkaby ligger mellan Kristianstad och Åhus (väg 118). I Rinkaby finns skylt RINKABYFÄLTET och vår egen skylt FLYG som visar vägen till tävlingsplatsen.

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

Aeroklubben i Malmö och Södra Hallands Modellflygsällskap önskar alla mycket välkomna till trivsamma dagar på "de stora vidderna" i Rinkaby!

ANMÄL ER TILL SAM CHAMPS I ENGLAND!
 Tiden går ut den 10 juli - se föreg. nummer av OLDTIMER! Fråga gärna Sven-Olov 019-182179 eller Sigurd 035-51102.



Den Gamble blir ung på nytt!

Oldtimers. Jag dras till dem. Jag vet inte varför.

Det kan vara entusiasten Kurt Sandberg, som ibland kommer upp på redaktionen och berättar om kommande events. Med glöd.

Det kan vara Bertil Dahlqvist, som hetsar mig att bygga en Coupe d'Hiver. Med glöd. Inte kan jag det.

Det kan vara Lennart Hansson — han med termikhatten — som påstår att jag visst kan tälja en propeller. Med glöd. Inte kan jag det.

Jag kör med plast på min Tern, där ingen ser mig. Det kan vara

Pär Lundqvist, som med yviga gester betonar det sociala i modellflyget. Om jag bara visste ...

Men jag kan komma till deras tävling på de blåsiga fältet intill Plönninge Lantbruksskola och suga i mig deras entusiasm. Snylta. Må gott.

Det är något visst med oldtimertävlingar. Men varför? Är det blandningen av flickor och pojkar, ung och gammal? För resten, vem behöver känna sig gammal som modellflygare?

Nog finns det krämpor bland dem, men den sortens unga oldtimers tycks inte klaga. An-

ders Håkansson hade fått pace-maker, men den tycktes inte vara inställd på modellflyg. Han var densamma som tidigare.

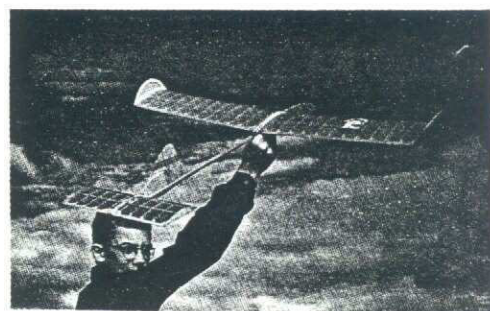
Lars Ljungberg har lämnat sin utslitna höft vid operationsbordet och joggar fram på fältet.

Skall man ge sitt modellflygarintresse en kick, så skall man möta oldtimers. Där händer något. Där finns högtflygande plan, bortflygande plan och planer om livets fortsättning. Där kan man flyga bort, men en etikett berättar om ursprunget.

Jag får för mig, att oldtimers har den rätta synen på livet. Livet är som modellflyg. Lyckas

man, så lättar man och följer med upp och får uppleva tillfredsställelsen att nå nya höjder, se nya horisonter. Ja, ibland rent av flyga bort, upp över skogen, bort ifrån verkligheten på oanade höjder som når över skogen. Som en liten prick försvinner modellen, glömmer att fusa — oändligheten, visioner väntar! Mottag min hyllning! Skall jag återuppta modellflygandet, så kommer vi, min Tern och jag. Jag tycker den är fin. Jag hoppas vi platsar. För det skulle vara så kul att få vara med.

Tävlingen som sådan missade jag.



A			
1	Sigurd Isacson	TI -39	120 120 240
2	Gunnars Wivardsson	Wippit Quick	65 120 185
3	Lennart Hansson	R.Roggentin -39	100 70 170
4	Thomas Johansson	Trumf	43 54 97
5	Thure Josefsson	TI -39	36 50 86
6	Thomas Johansson	Trim II	71 71 71
7	Lars Ljungberg	Trim II	63 63 63
8	Thure Josefsson	FIB	
9	Bengt Ahman	FIB	

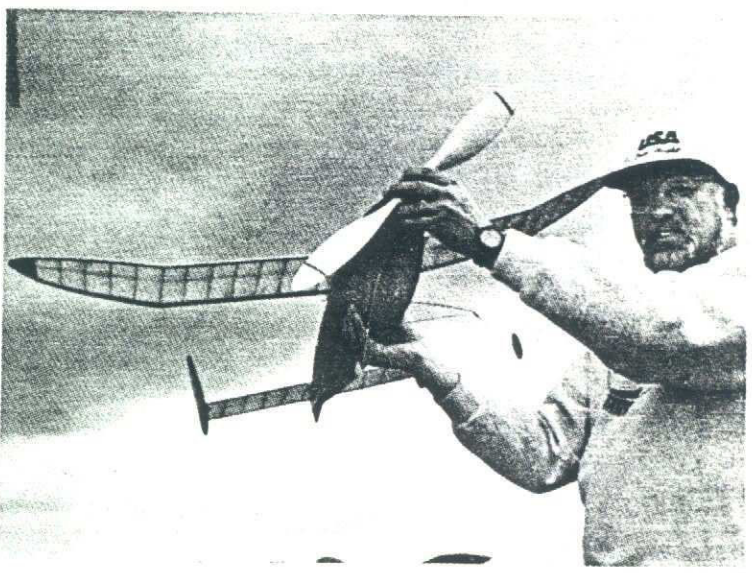
B			
1	Anders Håkansson	Västanvind	120 120 240
1	Sten Persson	Cleo	120 120 240
1	Ginger Sjöberg	Termik III	120 120 240
4	Sigurd Isacson	Västanvind	114 120 234
5	Gunnar Stedt	Hep-Cat	120 78 198
6	Martti Bogdanoff	Tern	120 67 187
7	Bertil Dahlqvist	Cleo	76 96 172
8	Anders Sjöberg	Landegren krax	90 81 171
9	Thure Josefsson	Tip-Top VI	79 72 151
10	Sofia Wivardsson	Baby	76 67 143
11	Gunnar Wivardsson	Trumfe	49 72 121
12	Sigurd Isacson	Kungsörnen	83 83 83
13	Tycho Andersson	Hi-Climber	79 79 79
14	Lars Ljungberg	Tern	67 7 74
15	Sofia Wivardsson	Cloud Chaser	26 29 55
16	Bengt Ahman	Tern	47 47 47
	Thure Josefsson	Tern	
	Sten Persson	Clipper	
	Anders Sjöberg	Västanvind	
	Ginger Sjöberg	Västanvind	

C			
1	Martti Bogdanoff	Laban	119 94 213
1	Gunnar Wivardsson	Gypsy	93 120 213
3	Sofia Wivardsson	Cesano	64 120 184
4	Ginger Sjöberg	Convertible	72 101 173
5	Bengt Ahman	Cirrus	110 62 172
6	Lennart Hansson	One-and-a-half	120 120 120
7	Lars Ljungberg	Löven G1	120 120 120
8	Gunilla Olausson	Senator	68 68 68
	Tycho Andersson	Hugin	
	Anders Håkansson	Landegren special	
	Thure Josefsson	Lövens G1	
	Anders Sjöberg	Landegren special	
	Gunnar Stedt	Chop-Stick	

D			
1	Frank Dahlin	3/4 P18	120 120 240
1	Anders Håkansson	Rimfaxe	120 120 240
3	Bertil Dahlqvist	Duplex	120 108 228
4	Thomas Johansson	Korda -39	112 80 192
5	Lennart Hansson	Duplex	62 120 192
6	Martti Bogdanoff	Judge -36	63 73 136
7	Sten Persson	Adam -37	70 70 70
	Bertil Dahlqvist	Blongren -50	
	Anders Håkansson	Landegren	
	Sigurd Isacson	Rimfaxe	
	Erik Knudsen	Calle 18 W	

S1			
1	Sten Persson	Ridder S1	120 120 240
1	Kurt Sandberg	HW-43	120 120 240
3	Gunnar Stedt	Plygfisken	110 80 190
4	Sven Landervik	HW-43	120 37 157
5	Gunnar Stedt	Bantam	104 48 152
6	Kurt Sandberg	HW-44	117 33 150
7	Rune Tedenryd	Sunnanvind	59 56 115
8	Sigurd Isacson	Sunnanvind	79 79 79
9	Martti Bogdanoff	Sunnanvind	68 7 75
10	Ove Larsson	Scrappy	18 18 18
	Pär Andersson	Sunnanvind	
	Carl-Johan Eiroff	Scrappy	
	Carl-Johan Eiroff	Rödluvan	
	Erik Knudsen	EK 11	
	Ove Larsson	Sunnanvind	
	Mats Strömberg	Sunnanvind	

S2 Sint			
1	Rune Tedenryd	Skymaster	120 120 240
1	Rune Tedenryd	Bora Gunic	120 120 240
2	Sven Landervik	Taifun	120 115 235
3	Carl-Johan Eiroff	Master	120 113 233
4	Bengt Ahman	Kondor	96 120 216
5	Sven Landervik	Skymaster	84 120 204
6	Bengt Ahman	Odenmans VM-mod.	75 120 195
7	Sven Rågwall	Meteor 20	72 120 192
8	Sven Rågwall	Uranus	120 50 170
9	Sven Rågwall	Vinner	120 48 168
10	Ove Larsson	Nordic	68 95 163
11	Kurt Sandberg	KS-46	97 97 97
12	Martti Bogdanoff	Viking	47 43 90
13	Kurt Sandberg	Donald Duck	81 81 81
14	Kurt Sandberg	MT 13	73 73 73
15	Rune Tedenryd	Pelikan	30 30 30
	Sven Rågwall	Cherokee	



TÄVLINGSINBJUDAN

Aeroklubben i Malmö hälsar alla modellflygare välkomna till

REVIINGE MÖTE 1995

tävling för friflygande modellflygplan enligt följande.

Datum 7 oktober 1995 (lördag) reservdag 8 oktober.

Tävlingsplats REVIINGE

Tidsschema Information kl 1000, därefter tävling med första start före kl 1230, därefter återstående två starter före kl 1530.

Tävlingsklaser A, B, C, D, TP, S1, S2-Sint.

Startavgifter 45 kronor för en klass, därefter 30 kronor per klass.

Startavgifterna till postgirokonto 43 40 42 - 8
Aeroklubben i Malmö, modellflygsektionen.

Anmälan till Lennart Hansson, Sigurdsgatan 15,
215 66 MALMÖ (helst skriftligt) telefon
dock 040/193790

senast 23 september 1995.

Priser Segraren i varje klass erhåller tennpokal
i klassisk stil med gravyr, övriga med bra
resultat erhåller pris av varierande slag.

REVIINGE MÖTE 1994 uppskattades av alla somvar där. Det kommer att bli lika trevligt 1995. Tag chansen till en inspirerande gemenskap!
/AKMs modellflygare

MIKROTIMERS!

I Oldtimer 3/1994 nämndes hur timerutvecklingen går framåt mot allt lättare enheter. De engelsk/polska 5-gramtimers, som beskrevs, har vi nu använt. De fungerar utmärkt, men 5 gram är ändå 5 gram, vilket är OK på en Wakefield men kanske mindre tolerabelt på en 50 eller 75 cm-modell.

Med spänning emotsåg red. därför ett Air Mail-paket från USA, innehållande några av de nya mikro-timrarna från "Wheels & Wings" i Californien. Dessa har utvecklats och patenterats av Bob Munson, ursprungligen för att användas på handlunsar och Peanut-modeller!

Timern består av ett precisionssvarvat Delrin-hölje, i vilket timerns enda rörliga del, en rotor på en stålaxel, drivs runt i ett flytande medium (enligt en källa är det silikonolja). Drivkällan är spänningen i fuse-linan, vars ena del består av en tunn, elastisk tråd, som medföljer timern. Tråden fästes i timerarmen och lindas runt timeraxeln så mycket som behövs för önskad fusningstid. Graderingen får man göra själv, men ungefärliga

värden för de olika timerstorlekarna anges i den mycket utförliga bruksanvisningen. Med en given spänning i fusetråden sägs noggrannheten kunna bli mycket stor. Timern är hermetiskt tillsluten och stöt-och fuktsäker.

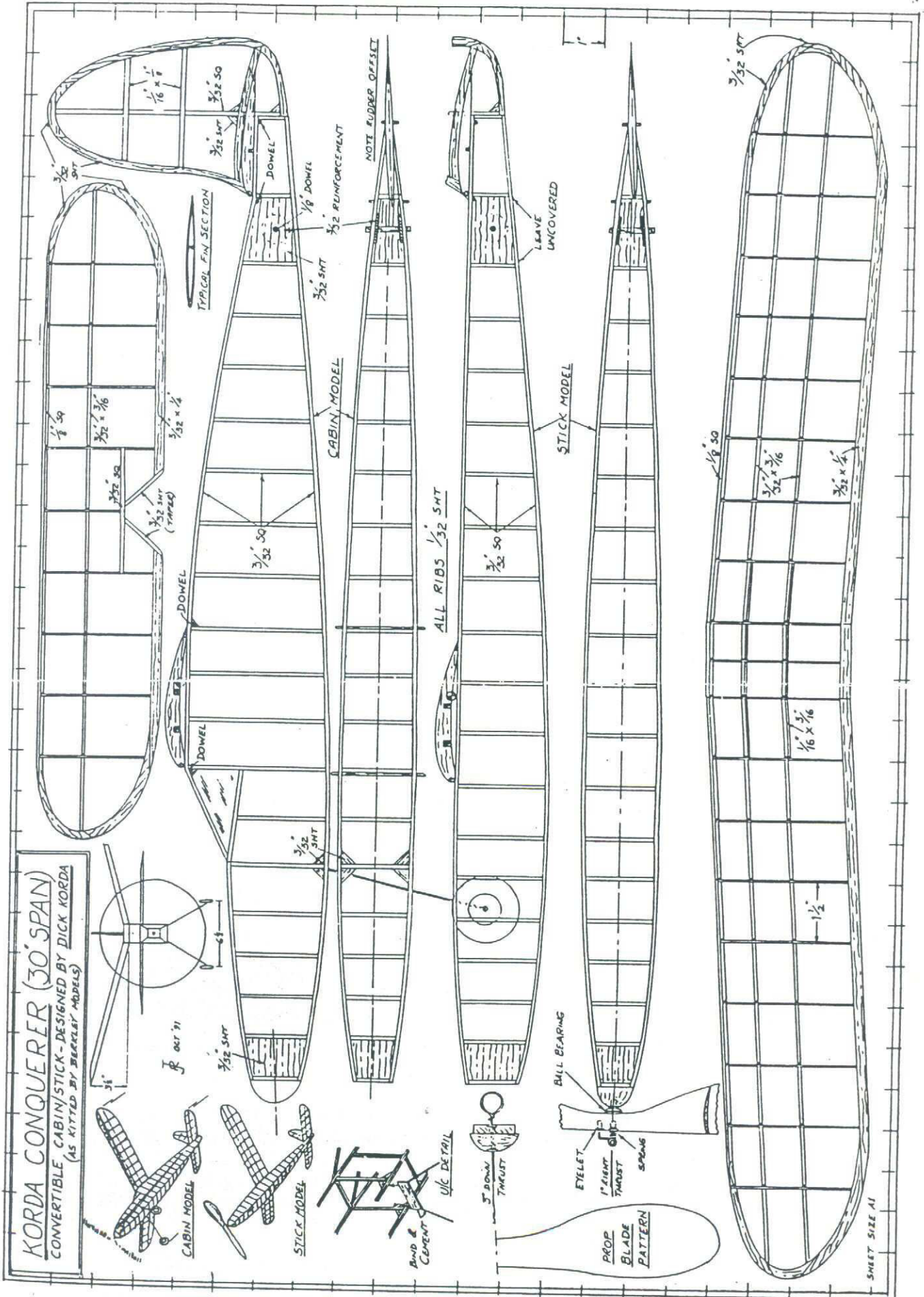
De två ursprungliga versionerna kallas "BUTTON LIGHT" och "BUTTON CLASSIC". Den förra för modeller om max 30 gram och inställningsområde 15 sek - 3 min. Den senare är för modeller över 30 gram och upp till Coupe d'Hiver och för fusningstider upp till 5 min. Bägge dessa väger 0,7 gram!! och kostar \$18.00/st. I två-funktionsutförande kostar de \$20.00 per styck.

Tungviktarna heter "BADGE LITE" och "BADGE CLASSIC". De väger hela 1,2 gram stycket och kostar \$13.00. "Lite" anges lämplig för små segelmodeller och Wakefieldmodeller med fusningstid om max 7 min., medan "Classic" klarar av F1A-modeller och motormodeller.

Red. har ej hunnit testa dessa mikrotimrar praktiskt, men om de håller vad de lovar borde de medföra en revolution på sitt område!

Tillverkaren söker förresten en återförsäljare i Skandinavien - vem är intresserad?!

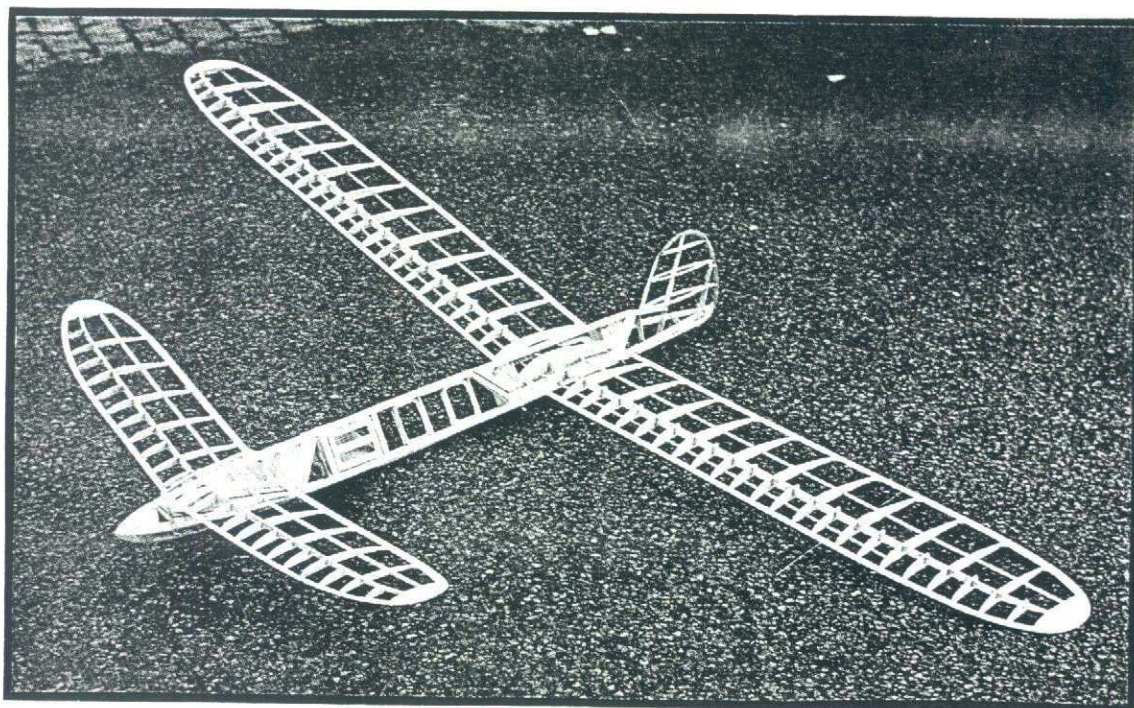
Sten P.



Full size from Bob Jones
 Address: 2 Lipscombe Place, CARTERTON,
 Oxon OX18 1 EP, England. Pris £3.50 inkl. porto.

American wartime kit model.

"DONALD DUCK"



Kurt Sandbergs oklädda anka i all sin glans. Obs. termikbromsluckan!

OSCAR VANGS ankseglare "Donald Duck" har medlemmarna redan stiftat bekantskap med i form av Oscars vackra ritning i OLDTIMER nr 3/1993. Modellen konstruerades i mitten av 40-talet av den då unge Oscar och han berättar själv att modellen flög väl. Med 100 m lina gjorde han vad han betecknar som 10-20 trimstarter, varpå modellen flög bort. Då den flera månader senare återfanns var den inte riktigt sitt gamla jag, men Oscar bevarade den trots att han då började rikta sitt flygintresse mot fullvuxna segelplan...

Man kan säga att "Donald Duck" återuppväcktes tack vare Sten Kristianssons förfrågan. Sten var inte någon byggare av "dussinvaror" och såg säkert Oscars ankmodell i S 2-format som en utmaning, något som han säkert behövde under en tid, då hans svåra sjukdom tog mycken tid och kraft i anspråk.

Föga anade han väl den positiva och sympatiska reaktion hans förfrågan väckte hos Oscar Vang, som förutom brev och uppmuntran mätte upp sin gamla anka och gjorde den ovannämnda, förnämliga ritningen, bl.a. dedicerad just Sten Kristiansson! Säkert är dock att projektet och kontakten bidrog till att förgylla Stens sista dagar, även om han ej hann långt med själva bygget.

Själv var jag på ett tidigt stadium

involverad i Stens ank-projekt; hade själv också kontakt med Oscar Vang och fick naturligtvis en ritningskopia (ritningen finns nu även i ritningsbanken). På ett känslomässigt plan kände jag genast för den här modellen, säkert dels p.g.a. att jag på nära håll fick uppleva vad den (och kontakten med Oscar Vang) betydde för Sten, men också p.g.a. att den återuppväckte något av den anda, som präglade glansperioden med bröderna Westfeldt i början på 40-talet, då ingenting var omöjligt och många okonventionella konstruktionslösningar provades.

Sjelva bygget av "Donald Duck" var inte svårt, men ganska tidskrävande. Naturligtvis var det intressant att ge sig på något, som helt skilde sig från mina tidigare modeller; ja, ibland kändes det t.o.m. som om man var delaktig i konstruktionsarbetet!

Som redan antytts fanns vid bygget en känslomässig bindning till projektets upprinnelse, något som sedan också gjorde sig påmint vid varje start. Som väl framgått ovan byggde jag inte i första hand min "Donald Duck" för tävling men visst ska jag också tävla med den! En viktig detalj är då termikbromsen. Verkan av de små klaffarna bakom stabben hann Oscar Vang aldrig testa och med viss skepsis byggde jag in dem.

Forts. på sid.9

I samråd med såväl Sigurd Isacson som Oscar Vang limmade jag senare fast dessa - förmodligen helt otillräckliga - termikbromsar och försåg min anka med en vanlig, tippbar stabilisator. D.v.s. om ordet "vanlig" kan täcka det konstruktionsarbete, som detta innebar!

Efter en hel del vända kom så den soliga aprildag, då jag från en liten kulle överlämnade min anka åt dess rätta element. Beredd på det värsta ifråga om ej helt korrekta anfallsvinklar, tyngdpunkt etc. blev jag ärligt överraskad då modellen lugnt och stabilt seglade iväg som den bästa hangmodell! Flera kast bekräftade den lyckade konstruktionen och utan minsta justering kunde höjdstart provas. Olika kroklägen provades och snart steg modellen - "baklänges!" - spikrakt till kopplingshöjd och redan denna första trimningsdag fick den termikkänning.

Jag anmälde modellen till Vårtävlingen, inte för att tävla utan för att officiellt få visa upp den i luften. Så skedde också: på 30 meters lina gick den stabilt och rakt upp i den ganska hårda vinden och kom ner i mjuka svängar efter 1½ minut, speciellt till våra danska vänners förtjusning! Hoppas Oscar fått rapport!

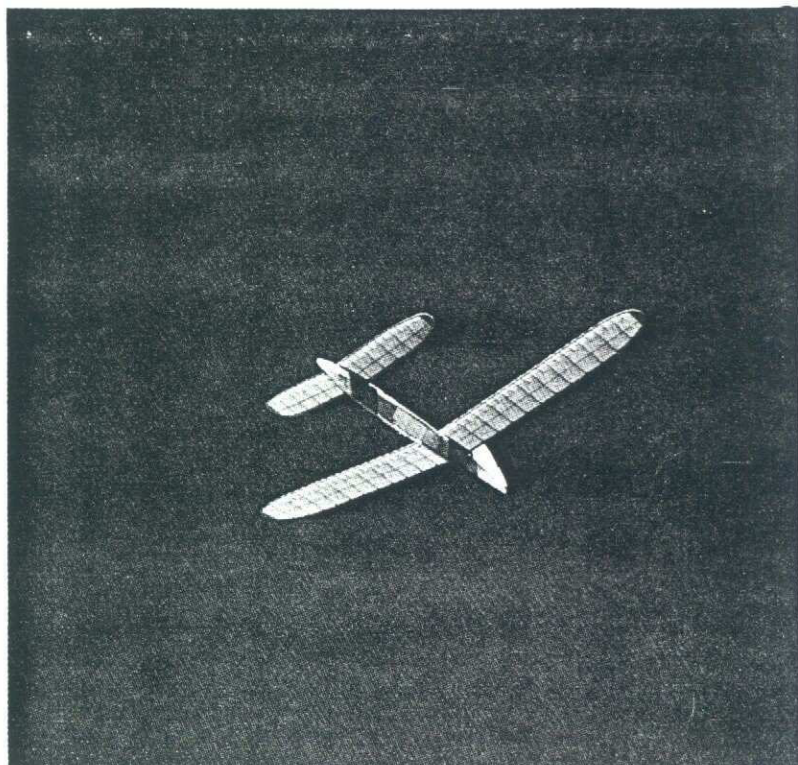
Nästa officiella sammanhang den flygs i blir på Oldtimer-SM - förhoppningsvis med 100 meters lina!

Kurt Sandberg

Forts. från sid. 2:

Som tur var brukade jag på 40-talet lackera den sista ytan med tunnt båtlack, som kombinerat med planets landningsställning skyddade det så att det inte blev blöt. Vingspätsen, som hamnat lägst, hade några hål i sig så papperreparationer blev det. Själva kroppen slipade jag lätt och behandlade den med tunt båtlack. Skall flyga det försiktigt nästa vinter, ty tror att jag fått planet i rätt så bra skick igen...."

Forts. på sid. 25!



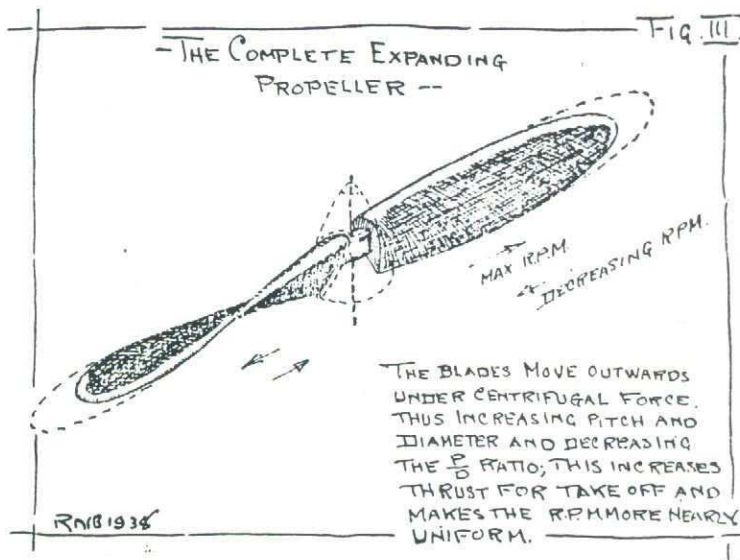
APRÅ PÅ OMSLAGET..

Den ovanliga Wakefieldmodellen på omslaget är hämtad från en artikel i Aeromodeller mars 1938.

Artikeln är ett mycket intressant tidsdokument, som beskriver en tänkbar "state-of-the-art"- Wakefieldmodell årgång 1938. Det är den kände gummiflyg-pionjären R.N. Bullock, som står för synpunkter, av vilka han nog fått äta upp en och annan.

Wakefield-pokalen befann sig vid denna tidpunkt i franska händer och artikeln syftar till att ge de brittiska Wakefieldflygarna möjlighet att konstruera en optimal modell för att kunna hämta hem den åtråvärda bucklan! I första hand förutser han inga revolutionerande nyheter, utan råder till finslipning av detaljer, en optimering av varje del av befintliga modelltyper. Debatten om strömlinjeform versus fyrkantig kropp rasade som värst och R.N. Bullock sticker ut hakan genom att framt påstå att "...tiden är nu förbi då något annat än en rund eller elliptisk kroppssektion kan anses godtagbar för en Wakefieldmodell; ja, man bör helt bortse från möjligheten att låta England representeras av modeller med fyrkantiga kroppar, eftersom detta direkt minskar våra chanser att återta Wakefield-pokalen från Frankrike..."

Han tycker dock inte att strömlinjeföringen fick drivas till vilket pris som helst, varför han av viktskäl avråder från skalkroppar och föreslår



runda eller päronformade kroppar, uppbyggda av spant och lister samt pappersklädda.

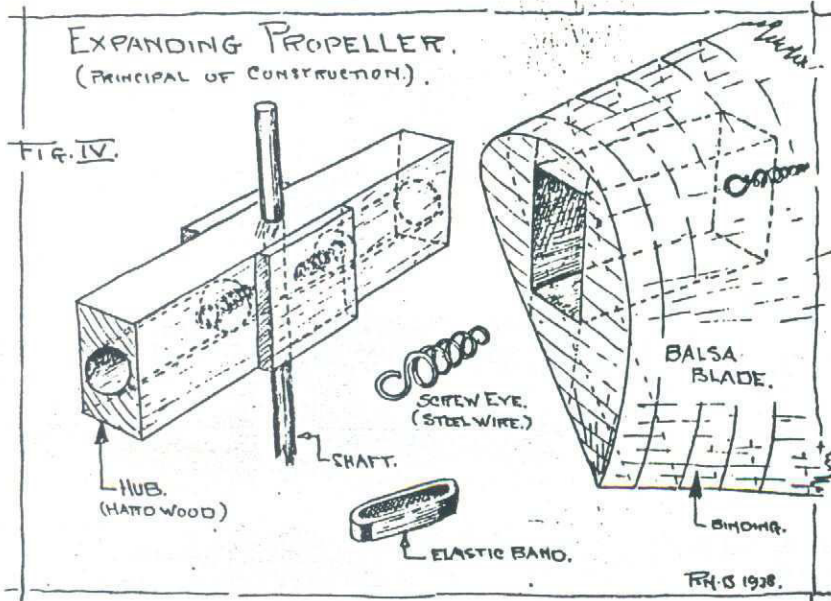
Hans "lägsta accepterade-standard-modell" är en ganska konventionell strömlinjemodell med kropp enligt ovan och skuldermonterade vingar med RAF 32-eller Eiffel 400-profil, avsmalnande med spetskorda ej understigande 8,5 cm, d.v.s. en modell av den typ han kom tvåa med i 1937 års Wakefieldtävling (se 3-plansskiss).

Han ser dock helst att denna modell vidareutvecklas till något i stil med skissen på omslaget; kroppen alltså med päronformat tvärsnitt och "bärande" sidoprofil; måsformad vinge för bl.a. lägre tyngdpunkt; indragbart landställ - en innovation, som Bullock räknar med kunna ge upp till 46 extra sekunder vid en normal, termikfri flygning (beräknat på att dåtida landställ ansågs stå för 25% av luftmotståndet); slutligen lanserade han "den expanderande propellern", d.v.s. en propeller, vars

bladlängd ändrades automatiskt. Varje blad var fjädrande fäst i navet, som var en genomborrad, fyrkantig hårdträlist. Under påverkan av centrifugalkraften glider bladen vid starten utåt med en ökning av prop-diametern som följd. Resultatet blir en ökning av förhållandet diameter/stigning vid starten och ett bättre utnyttjande av dragkraften. Med rätt avvägd fjädring kryper bladen efterhand inåt och medför en viss utjämning av prop.varvet - man får helt enkelt en primitiv "constant-speed"-propeller!

Om Bullock eller någon annan någonsin testat detta "koncept" är obekant för red., men förmodligen

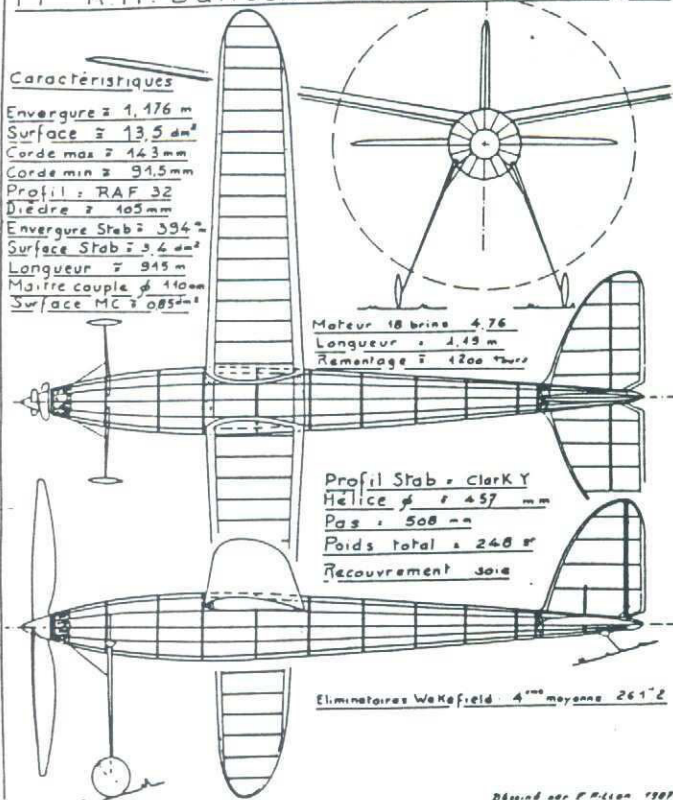
Forts. på nästa sida!



Forts. från föregående sida:

L'équipe de Grande Bretagne à la Le modèle de Wakefield 1937

M^r R.N. Bullock classé 2^{ème} avec 194,33 de moyenne



fungerar det bättre på pappert än på en modell...

Vid det här laget anser sig Bullock ha skisserat fram en högvärdig tävlingsmaskin när han på sluttampen tillägger att "...om man dessutom förser planet med en växel så kan vi lika gärna redan nu börja förbereda banketten för mottagandet av 1938 års Wakefieldpokal..."

Bullock verkar ha höga tankar om värdet av växel-arrangemang, men har tydligen själv ingen erfarenhet av sådant utan överläter det till vad han kallar 'mera tekniskt händiga byggare'!

Någon modell à la omslaget blev det aldrig - vi vet ju hur det gick vid 1938 års tävling, för att inte tala om 1939, då Kordas enkla, kantiga modell tog storslam. Men visst hade det varit trevligt om någon hade byggt Bullocks idealmodell, så att vi också hade haft den möjligheten vid dagens OT-tävlingar!

Sten P

MERA GUMMI!

För en gummi-flygare hör tillgång till, och kvalitén på, gummisnodd onekligen till livets väsentligheter, något som även avspeglat sig i inlägg i denna tidning under det senaste året.

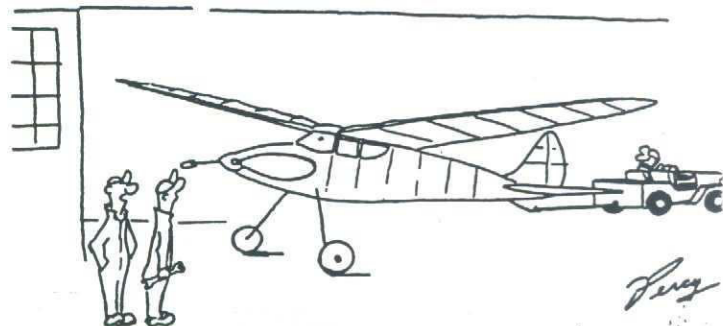
Ett av medlemstidningens syften måste få vara att ge oss möjlighet att dela med oss av kunskaper och erfarenheter rörande vår hobby så flera ämnesriktade inlägg är välkomna!

Red. vill under tiden bidra med följande:

FAI Tan II heter det drivmedel, som vi gummiflygare sedan två år tillbaka använder. Erfarenheter av detta nya gummi har vi lite till mans; Sigurd har redan skrivit om det i OLDTIMER och i utländsk modellflygpress kommenteras det också. I NFFS Digest visades nyligen kurvor efter utförlig testning, som visade att det - rätt använt - var minst lika bra som föregångaren TAN I.

Resultatet av utförliga testningar i England har i år presenterats på inte mindre än sex sidor i AEROMODELLER, där den kände Wakefieldflygaren Dave Hipperson drar slutsatsen att vi i TAN II äntligen fått ett gummi, som kan mäta sig med Pirelli! Att det krävs noggranna kunskaper om gummit för att utnyttja dess fulla potential framgår klart av artikeln. För den genomsnittlige OT-flygaren, som i likehet med undertecknad, endast tar ut sina modeller några ljusa sommarkvällar för att "kolla trimmet" inför OT-SM och som ändå aldrig drar mer än till 60%, så spelar det säkert ingen praktisk roll om man använder TAN I eller II eller hur effektkurvorna ser ut. Det utesluter dock inte att det kan vara roligt att känna till den använda snoddens speciella egenskaper och hur man får ut det mesta ur den, varför

Forts. på sid. 22!



"...Den är i alla fall miljövänlig, om man bara kan komma på hur man drar upp den..."

FEST PÅ GÅRDET!

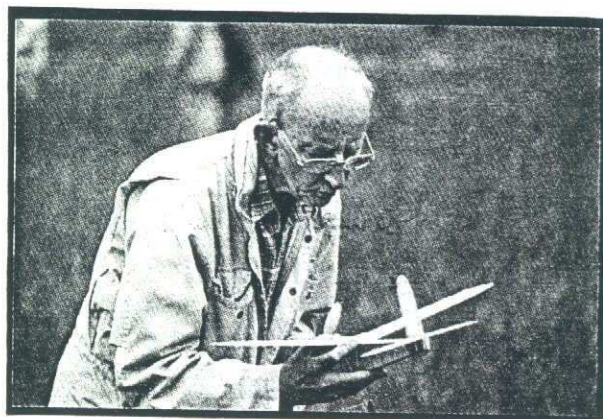


Bilden ovan talar för sig själv: årets upplaga av WENZEL-tävlingen var en fest i alla avseenden: förstklassig mat, gemytlig stämning, bra väder, smidig organisation, 41 tävlande modeller, många åskådare. Bland de senare märktes flera ur Vingarnas gamla garde, såsom t.ex. Sune Stark, B.Magnusson "Bananen" Andersson, tävlande Lars Wentzel ej att förglömma.

Flygningarna var av högre klass än tidigare och få kvaddar noterades. Mängden fly-off-flygningar och tiderna talar sitt tydliga språk! Kanske är det dags att höja maxtiden i tredje rondan?

Speciellt framgångsrik var familjen Sjöberg, se bara vad 14-årige Martin och 15-årige Joel presterade! Martin fick en in-teckning i Anders Håkanssons fina tennfat som bästa junior; dagen efter fick han tillbaka sin "Kungsörnen", som landat på Filmhusets larmade tak!

Kurt Sandberg



Lars Wentzel gör en sista justering på sin FIB.



Sven-Olov assisteras av sonen Lars.

◀ Iväg för en 2:a-placering: Ginger med "Gladan".

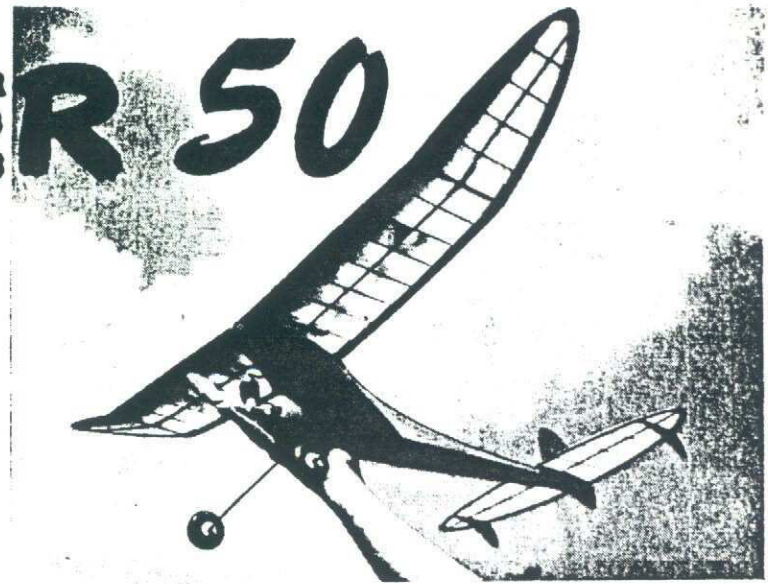
Forts. på sid.25!



SLICKER 50

By BILL DEAN

WINNER OF THE 1947 ALL HERTS RALLY AND 2ND PLACE AT THE 1948 BRITISH NATIONALS. BUILD THIS 50" VERSION OF THE FAMOUS SLICKER



Med Keil Krafts "Slicker"-serie skapade Bill Dean Englands första kommersiella F-modell med riktig tävlingsprestanda.

Med ett säkert öga för det estetiskt tilltalande ritade han redan 1947 "Slicker 42", då speciellt med tanke på den då nya Mills 1,3-dieseln.

Det blev genast tävlingsframgångar, speciellt med Bills eget exemplar med en högvarvig Arden .099 i nosen.

"42" står för 42 tum, d.v.s. 106,5 cm. Redan samma år utkom en 50-tums-"Slicker", d.v.s. med spv c:a 127 cm, närmast avsedd för E.D. Comp. Special 2 cc eller motsvarande amerikansk bensinare.

Liksom alla övriga, tidiga versioner har "Slicker 50" en Goldberg vingprofil med konkav undersida för en bra kompromiss mellan stig och glid. Prototypen hade däremot en tunn Clark-Y-profil med spektakulärt stig

men mindre bra glid. På senare "Slicker"-versioner återkom denna profil, inte minst p.g.a. att en sådan vinge är lättare att klä - det handlar ju om en byggsatsmodell!

När AMCO och Mills kom ut med sina berömda 0,75 cc-dieslar kom även Keil Kraft med en "Slicker"-version, nämligen den lilla 32-tummaren.

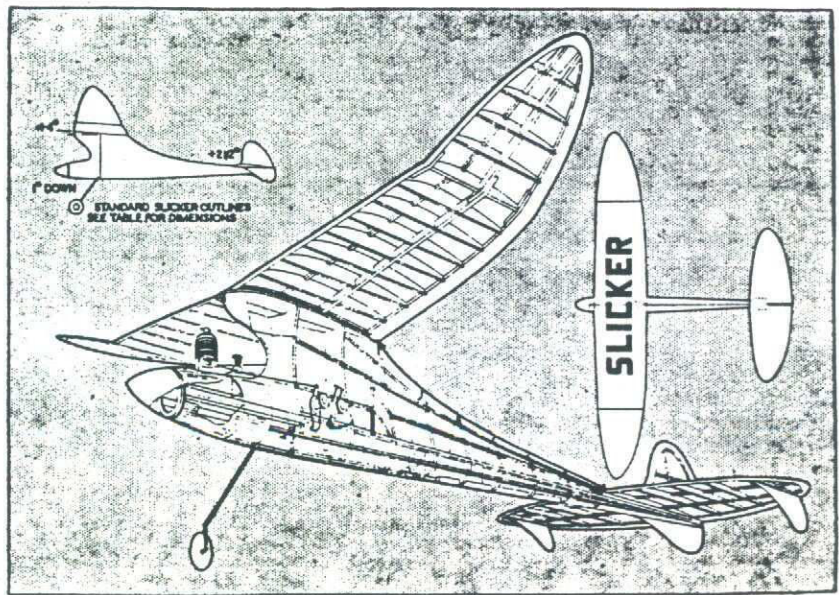
Denna "Slicker Mite" har vi redan sett på OT-SM - var det 1989, Thomas Leijon?!

Som kontrast utkom 1949 "Super Slicker" på drygt 1,5 meters spv, avsedd för 2,5 cc dieslar eller bensinare upp till 5 cc.. Endast "City Slicker" med nära 215 cm spv var större! Däremellan fanns även "Slicker 44" i två versioner samt en på 54 tum. En stor familj på ett gemensamt tema!

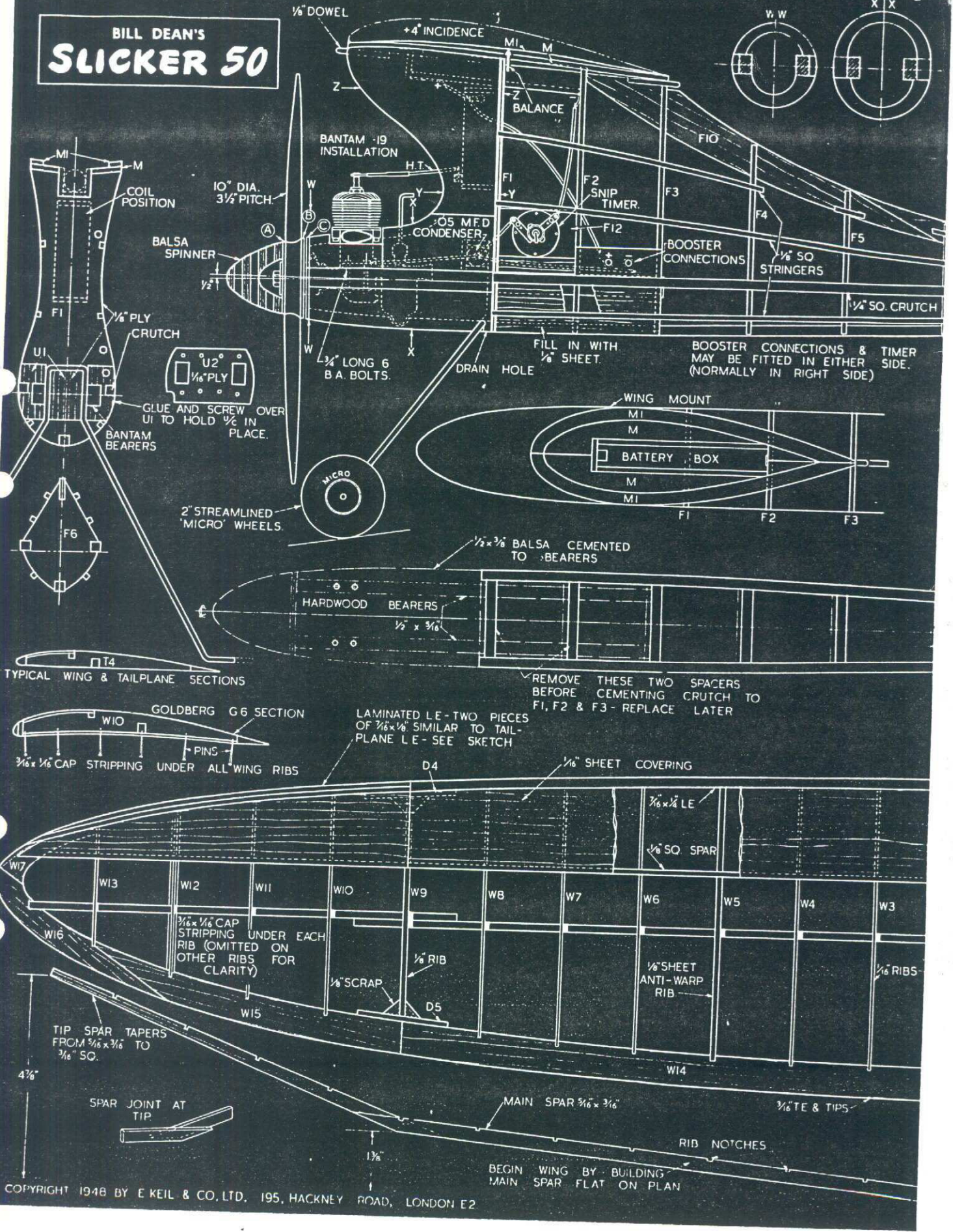
Trots sina former ansågs "Slicker"-modellerna lättbyggda och, enligt dåtida artiklar i pressen, förvånansvärt lätttrimmade. Bill Dean rekommenderade ett brant, svagt vänsterstig med endast ett varv på 20 sek.

"Slicker 50" i skala 1:3 på nästa uppslag har vi knyckat ur Ian Allan's specialnummer "Power Models" 1948, där en 7-sidig artikel ger såväl bygg- och flyganvisningar som alla spant, spryglar etc i full skala. Ritning finns även i "Model Aircraft Plans Book no 1" för £5.50.

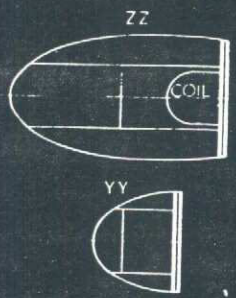
Sten P.



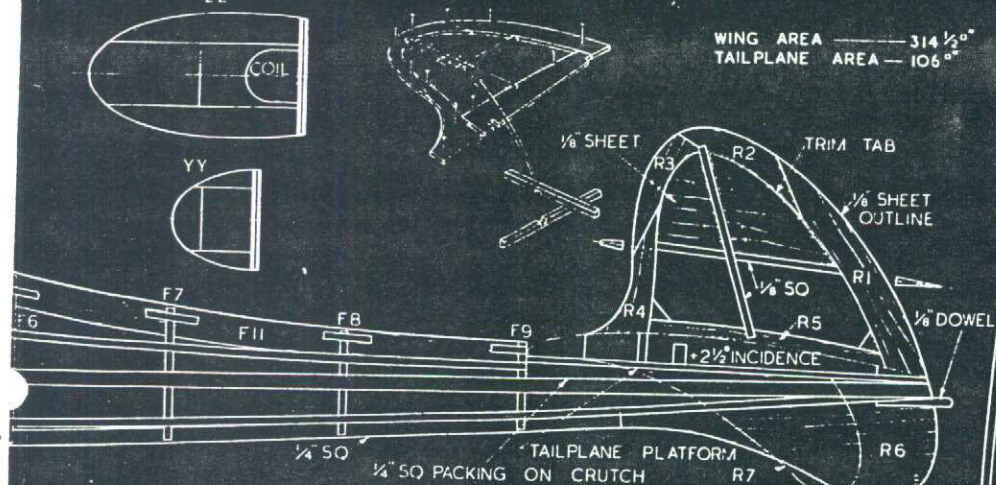
BILL DEAN'S SLICKER 50



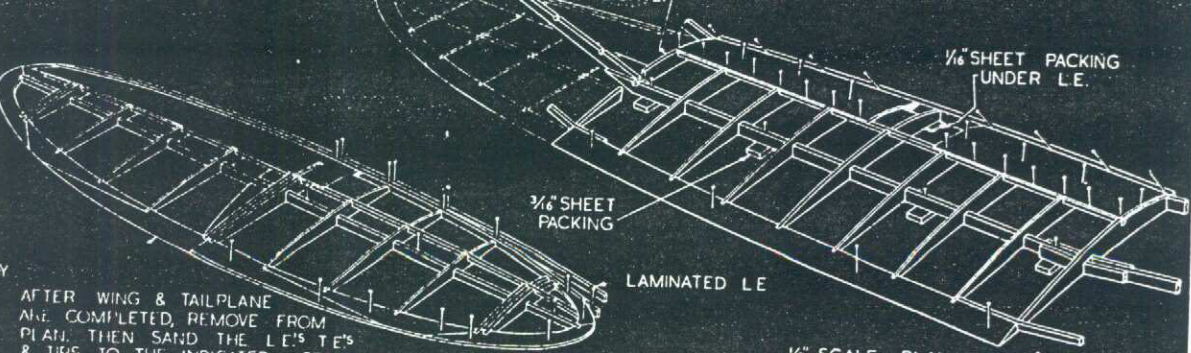
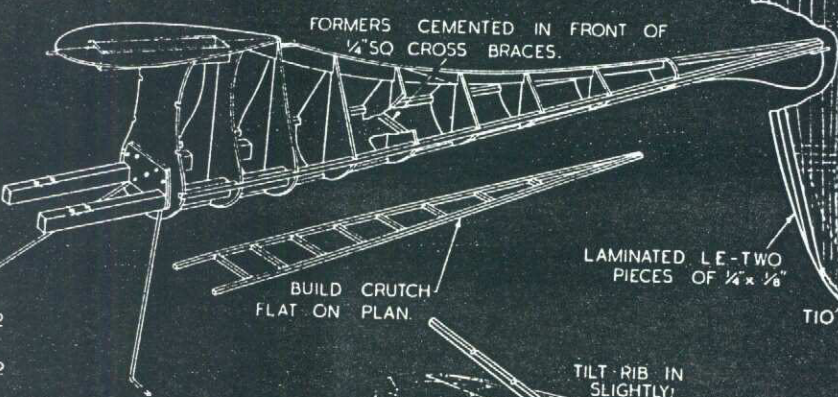
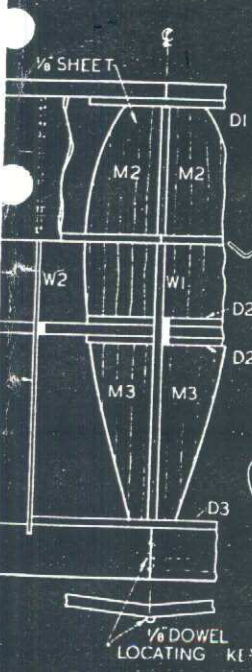
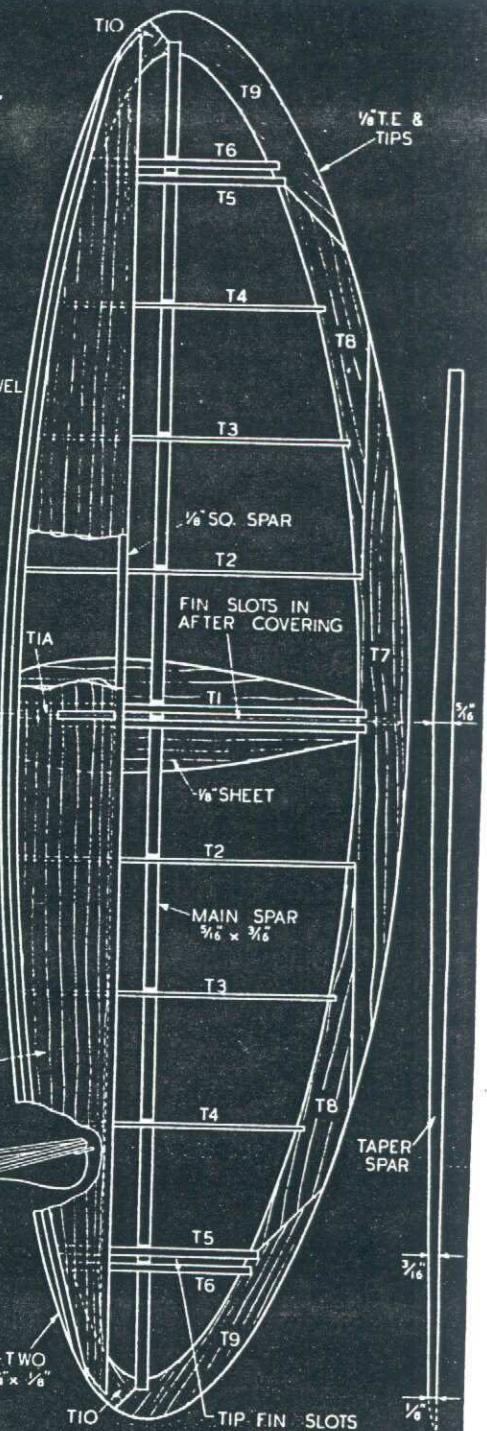
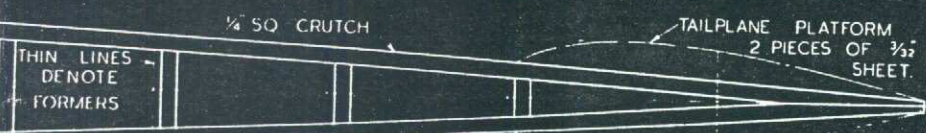
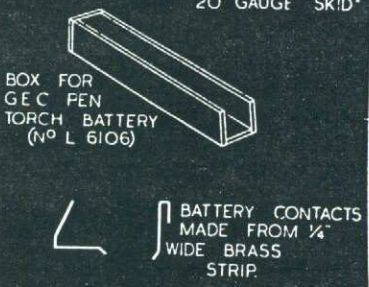
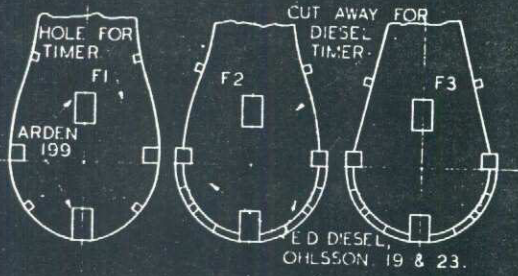
WING BLOCK SECTIONS



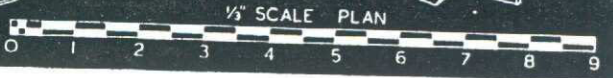
WING AREA — 314 1/2 sq in
TAILPLANE AREA — 106 sq in



MODIFIED FORMERS FOR ARDEN 19, E.D. OHLSSON 19 & 23



AFTER WING & TAILPLANE ARE COMPLETED, REMOVE FROM PLAN, THEN SAND THE LE'S TE'S & TIPS TO THE INDICATED SECTIONS.



You Can't Afford to miss the
THREE-FORTY-SIX



**INTRODUCING THE
 E.D. MK. IV
 AT £4.12.6**

Under license from the E.D. Studio. Suitable for
 Model Planes, Boats, and Cars. Works on petrol and
 can be fitted to the motor standard "Queen".

**DEVELOPS POWER EQUAL TO ANY
 5 c.c. ENGINE ON THE MARKET**
 at equal money as the THREE-FORTY-SIX—it's a record
 holder.

SPECIFICATION

Capacity	4.6 c.c.
Weight	1.2 lbs.
Length	2.5 in.
Height	1.8 in.
Stroke	0.8 in.
Speed	10,000 r.p.m.
Power	0.29 h.p.
Compression	12:1
Valves	2
Ignition	Spark plug
Oil	100 SAE
Material	Aluminum
Finish	Black
Price	£4.12.6

The E.D. Standard Fuel (oil) system can be used
 with any fuel in the 20 to 100 SAE range.
 The E.D. Competition Fuel (oil) is 100 SAE
 and is only to be used on well-run engines.
 The E.D. Standard Fuel (oil) system can be used
 with any fuel in the 20 to 100 SAE range.
 The E.D. Competition Fuel (oil) is 100 SAE
 and is only to be used on well-run engines.

**ORDER FROM YOUR
 NEAREST MODEL SHOP**

E.D. ELECTRONIC DEVELOPMENTS (SURREY) LTD.
 DEVELOPMENT ENGINEERS
 1972 10 WILSON ROAD, WINDHOLM, SURREY, ENGLAND

Hunter Replica

I den ökande strömmen av replikamotorer finner vi nu den första ED-replikan. Det gäller "flaggskeppet" E.D. Hunter 3,46 i dess första version.

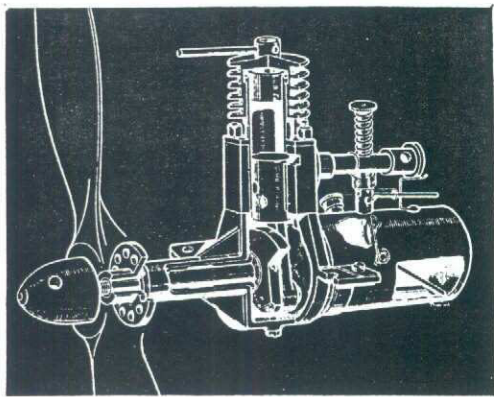
Det är Shanghai-firman CS, som står för detta. Kräsna bedömare i hemlandet England anser den vara av hög kvalitet och med väl så bra prestanda som originalet från 19 (0,29 hk vid 10000 v/min för replikan).

£60.00 kostar den i England - kanske Natansson kan ta hem den till hugade spekulanter i Sverige?!

Matthäus Weidner

Die deutschen Motoren für Modelle

Geschichte und Entwicklung



Deutsches Museum

No 8



**SAM 35
 YEAR BOOK**

Dedicated to the preservation of vintage model aircraft

Någon OT-litteratur på svenska har vi tyvärr ännu ej sett, men utomlands dyker det regelbundet upp intressanta saker. Av 1994 års skörd är ovanstående två volymer värda att investera i.

DIE DEUTSCHEN MOTOREN FÜR MODELLE är en gedigen volym, som avhandlar de tyska modellmotorernas historia och utveckling från anno dazumal till nu-tid. Författaren Matthäus Weidner är ansvarig för den fina modellsektionen på Deutsches Museum i München och det är där den 215 sid. tjocka boken försäljes, pris 18.- DM. Intresserade kan beställa den genom red.

Vår engelska systerorganisation SAM 35 har nu hunnit fram till sin åttonde årsbok YEAR BOOK No 8.

Den följer tidigare upplagor i upplägningen med en uppsjö av intressanta artiklar från modellflygets guldålder; för all del engelska, men många av allmänt intresse. En tredjedel av de 150 sidorna upptas av ritningar - även några svenska - och på omslaget hittar vi en fin teckning av Keil Krafts "Slicker".

Kan fås från Hobbybokhandeln eller för £5.00 + porto direkt från:

Mr. Ron Knight, 14A Enmore Gardens, London SW14 8RF, U.K. Ev. checkar ska ställas på SAM 35.

VAD SKA VI GÖRA ÅT KLASS "F" ?

Någon gång på 80-talet ställdes ovanstående fråga i ett nummer av OLDTIMER och avsåg då den tynande tillvaro, som klass F förde i många år.

Jämfört med övriga klasser är det fortfarande en liten grupp entusiaster som flyger motormodeller, men klassen har vuxit och modellernas standard och prestanda höjts avsevärt. Framför allt märks motormodellerna mer än tidigare, och under fjolårets blåsiga OT-SM gick fler F-kärror än vanligt i backen - men det gjordes också högre och längre flygningar än tidigare. Kanske lät motorerna mer än vanligt också. Detta ledde till en del kommentarer, som i sin tur får mej att åter använda ovanstående överskrift.

Behöver vi göra något åt de allt bättre presterande F-modellerna - och i så fall varför och hur??

Att klassen växt en smula för varje år ska vi väl vara glada åt, så frågan är om vi ska dämpa entusiasmen med onödiga restriktioner.....

Att motormodeller är mer högljudda och flyger fortare än andra modeller ligger i sakens natur och så var det även på den tid, som vi försöker återuppleva, d.v.s. 40-talet. De modeller, som hittills använts, följer våra OT-regler, d.v.s. är konstruerade senast 1950.

Inte mycket att göra här om vi inte flyttar tillbaka tidsgränsen igen. De svenska F-modellerna utvecklades snabbt under 40-talet och det är förvisso ett stort steg mellan t.ex. "Flyg-44" och "Jupiter" från 1950.

Motorvalet har diskuterats under årens lopp, men inga speciella regler eller restriktioner har föreslagits och/eller antagits. Undertecknad har propagerat först för "äkta" 40-talsmotorer och sedan för "tidstypiska" motorer. d.v.s. företrädesvis lågvarviga dieselmotorer av inte alltför sent datum. F-flygarna tycks ha anammat detta över lag och de



flesta motorerna vid senaste SM var från tidigt 50-tal (Allbon, Webra, BWM etc.) och opererade vid varvtal omkring eller under 10000 v/min.

Enda återstående faktorn jag kan komma på är motortiden - en minskning skulle

Modellen på bilden är en FROG Powavan byggsatsmodell, som jag byggt i vinter - ännu en ungdomsdröm förverkligad!

Det är en i alla avseenden genuin OT-modell, konstruerad 1949 och försedd med en gammal sliten Elfin 1,49 från 1949.

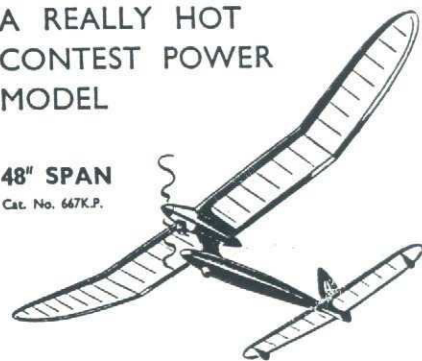
Den är ännu så länge oflugen, men borde kunna flyga både högt och fort - och visst låter det om motorn!

Borde den alltså förbjudas..?

FROG  *"Powavan"*

A REALLY HOT CONTEST POWER MODEL

48" SPAN
Cat. No. 647K.P.



BUILDING INSTRUCTIONS

begränsa flygtiden, men inte modellernas "framfart"!

Om behov/intresse finns att vingklippa F-modellerna så kommer här några förslag, rimliga eller orimliga, att fundera på:

- flytta tillbaka senaste konstruktionsdatum
- endast tillåta svenska 40-talskonstruktioner
- begränsa motorvalet, t.ex. genom att
 - 1) endast tillåta motorer konstruerade före 1951, inkl. replikor (finns många!)
 - 2) endast tillåta den motorstorlek, som förebilden var försedd med
 - 3) använda "tidstypiska" motorer som nu, men endast tillåta att de körs på "tidstypiskt" varv, t.ex. 8000 v/min.

Forts. på nästa sida!

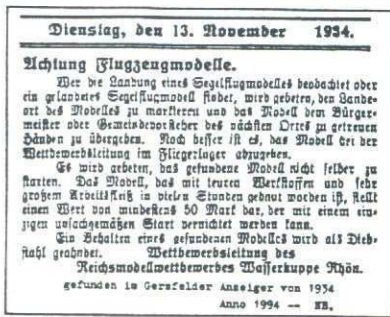
Forts. från sid.17- Klass F..

4) endast tillåta s.k. sidportdieslar såsom Mills, Dyno, Komet, Viking, Deezil etc (eller replikor därav).

Jag skulle med detta vilja inleda en diskussion, främst bland F-flygarna, om vi behöver ändra på något i vår klass, i så fall varför och hur! Såsom F-flygare anser jag sammanfattningsvis att klassen, trots sin ringa storlek, blivit något vildvuxen och inte riktigt det, som regelmakarna från början avsåg.

Jag har själv ett konkret förslag till förändring, ett förslag, som jag skulle vilja förelägga den "klass-kommitté", som jag tycker vi bör inrätta för varje klass enligt Gunnar Wivardssons förslag.

Sten P.



Att man tog det här med modellflyg mycket allvarligare på den gamla goda tiden har vi sett många exempel på i denna tidning. Här kommer ytterligare ett sådant i form av en kungörelse, som vi saxat ur en tysk dagstidning från den 13 nov. 1934:

OBS! MODELLFLYGPLAN!

Den som hittar en landad segelflygmodell eller observerar landningen ombedes utmärka landningsplatsen samt överlämna modellen till ortens borgmästare eller till annan myndighetsperson på närmsta ort. Bäst är om modellen kan överlämnas till ansvariga på tävlingsplatsen.

Upphittaren ombedes att inte själv försöka starta modellen.

Modellen, som byggts med dyrbart material och många timmars flitigt arbete representerar ett värde av minst 50 Mark och kan genom okunnigt handhavande mycket lätt förstöras.

Att behålla en upphittad modell betraktas som stöld.

Tävlingsledningen för Riksmodellmästerskapen på Wasserkupe, Rhön.

Privateer..

Sedan ett år tillbaka har under-tecknad haft nöjet att brevväxla med en riktig modellflyg-veteran, nämligen Niels Hassing i Danmark.

1939 byggde och flög han en amerikansk 6-fots "gassie", den klassiska "Privateer". Försedd med en svensk Pinotti J.P. 7,5 cc bensinare flög den fint med såväl hjulställ som flottörställ - se fotona på nästa sida!

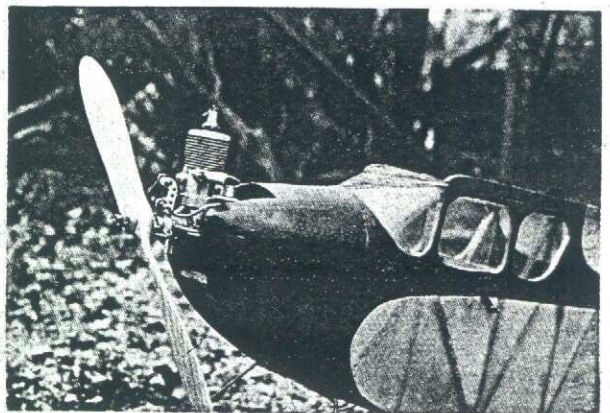
Niels berättar att han alltid närt en dröm om att återuppliva bekantskapen med hans ungdoms "Privateer" och det är han nu på väg att göra. Med hjälp av en ritning från John Pond och byggbeskrivning från Model Airplane News ur u.t.'s arkiv kan Niels åter beundra "Privateer's" vackra linjer - än så länge med hjul, men flottörer kommer! Det är dock en modernare "Privateer", som nu i vår ska få sitt luftdop; försedd med RC och en OS 40F fyrtaktare med elektronisk tändning för bensindrift väger den 3,1 kg.

Niels valde att klä den i transparent Oracover för att inte dölja finsnickriet alltför mycket!

Niels vill gärna komma i kontakt med likasinnande i Sverige, dels för att utbyta erfarenheter och även för att sondera intresset för att ordna meetings eller tävlingar med RC-OT-modeller.

Hans adress är:

Niels Hassing
Toftegårdsvoenget 316
DK-3480 Fredensborg
Danmark

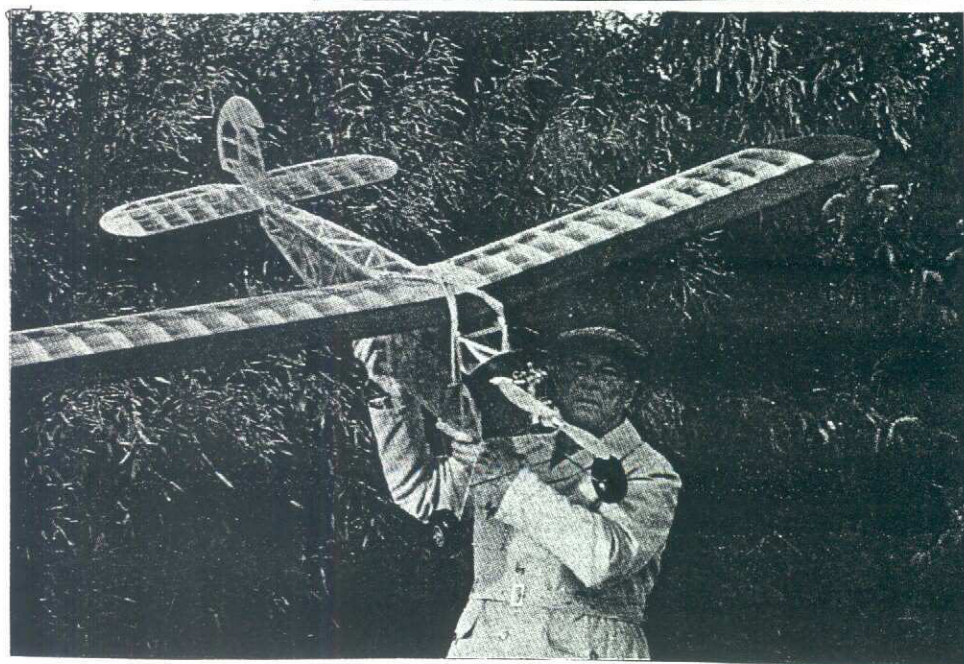


JP'n med tjugisig lamell-limmad propeller i 1939 års version av Niels' "Privateer".

Sten P.



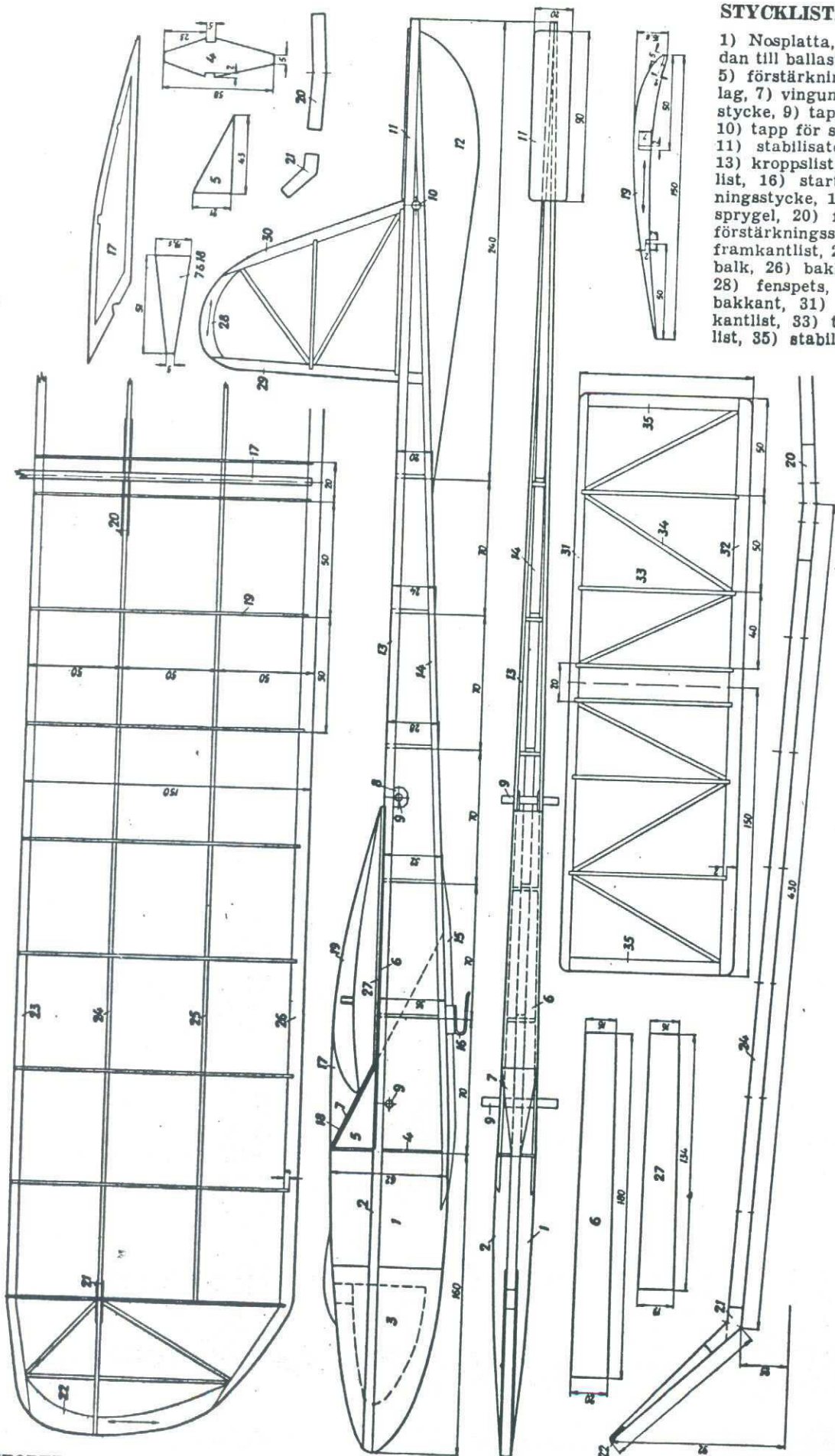
1939



.....och 1994

STYCKLISTA.

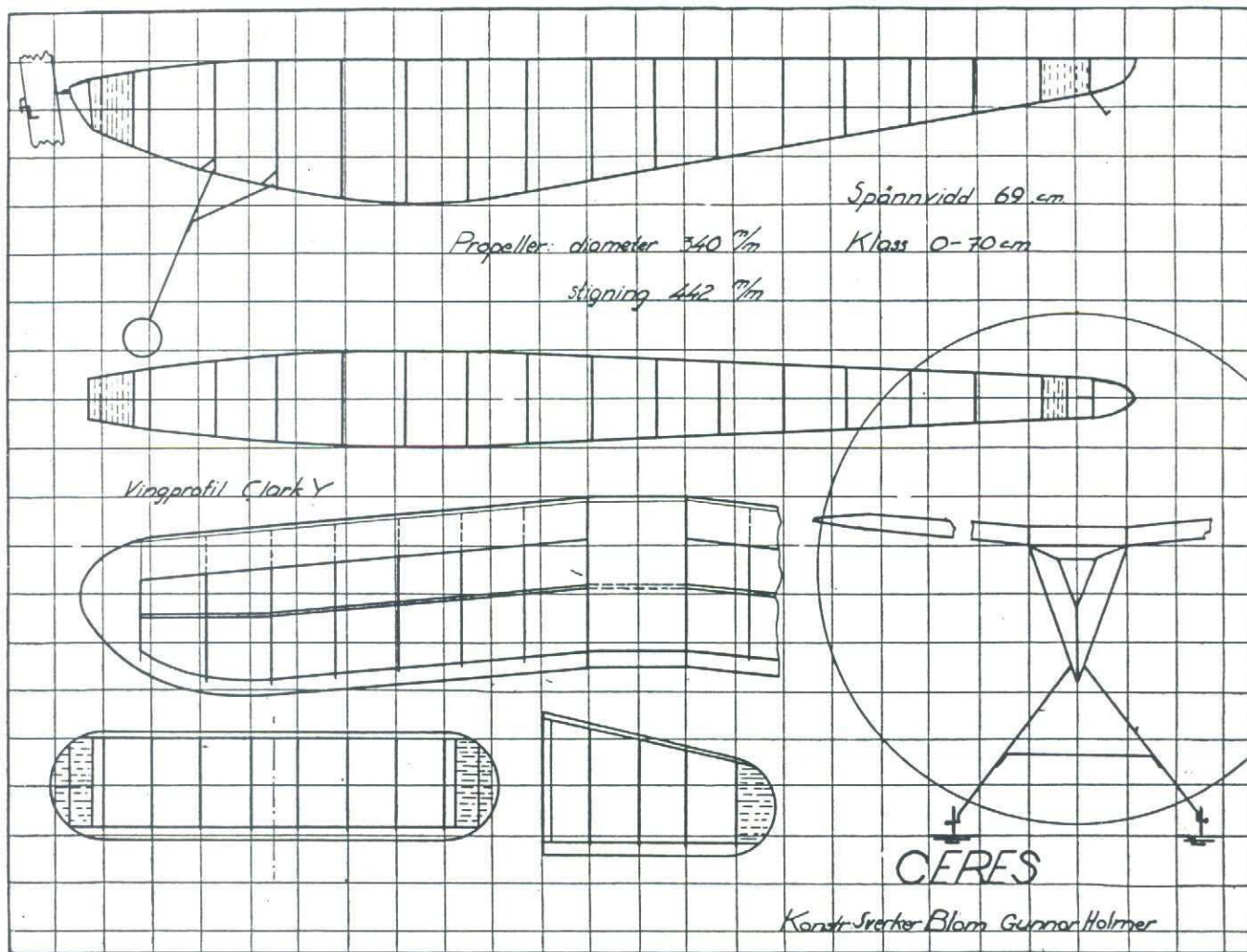
- 1) Nosplatta, 2) fyllnadskloss, 3) sidan till ballastrummet, 4) kroppsspant, 5) förstärkningsstycke, 6) vingunderlag, 7) vingunderlag, 8) förstärkningsstycke, 9) tapp för vingfastsättningen, 10) tapp för stabilisatorfastsättningen, 11) stabilisatorplatta, 12) underfena, 13) kroppslist, 14) kroppslist, 15) köllist, 16) startkrok, 17) vingfastsättningstycke, 18) vingplatta, 19) vingsprygel, 20) förstärkningsstycke, 21) förstärkningsstycke, 22) vingpets, 23) framkantlist, 24) huvudbalk, 25) hjälpbalk, 26) bakkantlist, 27) vingplatta, 28) fenspets, 29) framkantlist, 30) bakkant, 31) framkantlist, 32) bakkantlist, 33) tvärribba, 34) diagonalist, 35) stabilisatorpets.



Konstr.: Sven Salenius.

KALLE GLADER

CERES - förnämlig motormodell från "Vingarna"



Denna modell torde vara lämplig för förigkomna modellflygare som ännu ej vågat på att själva rita sina "kärror", men för absoluta nybörjare är den ej att rekommendera. Som vid alla modellbyggen måste man vinnlägga sig om största noggrannhet. Delar som råkat bli skeva måste ovillkorligen rättas till, ty annars förvaras trimningen i hög grad. Överhuvudtaget kan man aldrig vara för noggrann vid modellplanbyggen — all slarvighet lämnar sig förr eller senare.

ARBETSBEKRIVNING.

Kropp.

Denna är, som framgår av ritningen, rektantig. Longerongerna utgöres av tämligen hårda 2×3 mm lister, även tvärliserna ha denna dimension, men de behöva vara så hårda. Man bygger som vanligt vå kroppssidor och ser till att de bli exakt lika. För att underlätta detta är det lämpligt att låta knappålarna sitta kvar då man lossar första kroppssidan, så att man kan sätta fast den andra på precis samma plats, varvid de bli så lika som möjligt. Vidare bör man dränka in longerongerna ned vatten och låta kroppssidorna sitta kvar tills de torkat ordentligt. Därefter kär man till tvärliserna. Sedan kroppssidorna torkat ordentligt fäster man dem

med översidan mot ritningen med knappålar och limmar ihop de undre longerongerna, som medan limmet torkas hållas ihop med klädnypor. Om kroppen visar sig vara "svank" när man tagit loss den måste man dränka in den med vatten och sätta den i spänn igen, helst 8—10 timmar. Aluminiumrören, som landningsstället fästes i, måste limmas fast stadigt, ty annars riskerar man att de lossna vid första hårda landning. I nos och stjärt limmas förstärkningar av 1 mm plywood.

Vinge.

Denna har framkantlist av 3×6 mm balsa och torsionsnäsa på främre delen av översidan. Balken är 3×3 och bakbanten 3×10 mm. Vingprofilen är Clark Y, och spryglarna göras av 1 mm balsa. Var mycket noga med utformningen av dessa, ty eljest riskeras modellens flygförmåga i hög grad. Bakkanten göres spetsig, och framkanten rundas. Spetsarna klädes med balsa för att inte skadas vid hårda landningar. Även mittpartiet klädes med balsa. V-formen är 45 mm. För att ytterligare förstärka vingen kan man fälla in spryglarna 2—3 mm i bakkanten. Att bygga vingen torde inte vålla några större svårigheter, men se till att den ej blir skev, ty då förvaras såsom redan nämnts trimningen i hög grad.

Röder.

Dessa har framkant av 3×3 mm och bakkant av 2×7 mm balsa. De slipas som på vingen. Tänk på att göra stjärtplanen så lätta som möjligt, ty annars kommer tyngdpunkten för långt bak.

Landningsställ.

Till detta användes 1 mm pianotråd. Om man inte kan löda själv går det i värsta fall att linda med björntråd och lägga ett tjockt lager lim ovanpå lindningarna. Hjulen göras av 1 mm krysslimmad hård balsa och förses med bussningar av 1 mm aluminiumrör som refflas med en fil för att sitta säkrare. Kom ihåg att hjulen ska vara små och absolut inte få sitta snett.

Propellern.

Att här gå in på hur man räknar ut stigningen på propellern och tillverkar den skulle taga för stort utrymme i anspråk, varför vi få nöja oss med att nämna, att diametern är 34 cm och stigningen 1:1,3, d. v. s. 44,2 cm. Propelleraxeln består av 1,5 mm pianotråd, som lagras i mässingrör med samma diameter.

Klädsel.

Japanpapperet, som lämpligen fästes med zaponlack, vari en liten mängd cel-

Forts. på nästa sida!

Forts. från sid. 11:
red. rekommenderar Hippersons testrapport.

I denna jämför han utförligt egenskaperna och energiåtergivningen - för det är det som det handlar om - hos Pirelli, FAI Grey och FAI TAN II. Han kommer här fram till att TAN II är minst 10% bättre än den bästa Pirelli han testat - om man behandlar den rätt! Då TAN I kom råddes vi att förkorta längden på våra motorer och lägga till motsvarande gummi i flera strängar för att kompensera TAN I:s större elasticitet. Hippersons råd är att nu förkorta motorerna ytterligare 20%. Resultatet ska då bli ett hyfsat stig och ändå en längre, användbar "crusing".

TAN II tänjer sig rejält, men ett mått på den höga kvalitén är att den efter en viss tid (c:a en vecka) drar ihop sig nästan till ursprungslängden. Hipperson rekommenderar ej inkörning, endast en viss sträckning (se Flodas artikel i förra numret!).

Till den nya tidens gummi anser han också att den nya tidens smörjmedel ska användas, i det här fallet sili-konkräm. För att undvika skadade kanter vid ihopknytningen smörjer han och talar ändarna innan han knyter! Ricinolja avråder han från; han t.o.m. hävdar att det finns bevis för att ricinolja förstör TAN II snabbare än annat gummi!

Liksom föregångaren reagerar TAN II med en rejäl energiökning vid måttlig uppvärmning och motsvarande försämring vid kyla.

Slutligen kan man ju undra om det nya gummit inte har några nackdelar..

Ja, liksom TAN II:s stora elasticitet på ett sätt är en fördel för våra OT-modeller så är det också en nackdel att behöva förkorta motorerna med 20% - ty akterkroken (röret) har ju på våra modeller en given plats! Visst kan man lägga på några extra strängar ändå, men då ökar ju även modellens vikt... Frågetecken finns även beträffande det nya gummits livslängd, vilket ju också blir en kostnadsfråga. Hipperson anger att TAN II i bästa fall klarar 5-6 uppdragningar till 80% av maxvarvet, men praktiskt taget faller sönder efter en fullvarvsuppdragning.

På sluttampen funderar Hipperson på om man ska ta det säkra före det osäkra och fylla frysen med TAN II i tron att detta är det bästa gummi vi kan förvänta oss på ett tag - eller chansa på att ED Dolby snart kommer med ett ännu bättre gummi - TAN III!

P.S. Beträffande TAN III så har denna be-teckning förekommit i våra spalter, vilk-et kanske satt myror i huvudet på dem som försökt få tag i det!

Från säker källa i England meddelas att något TAN III ännu ej finns, men att TAN II tillverkas i varierande färger, mesta-dels krämfärgat eller sandfärgat i olika nyanser ner till "blaskigt té" - men alla av samma kvalitet!

Sten P.

Forts. från föregående sida:

luloid lösts, skall ha fibrerna parallella med kroppens resp. vingens och stjärtplansens längdriktning. Papperet spännes genom att man sprutar på vatten med ett s. k. fixerrör, varefter det bestrykes med zaponlack 2-3 gånger. Papperet spännes fullt först efter ett par timmar, och man bör således inte "kladda" på ny zaponlack omedelbart sedan föregående bestrykning torkat.

Några bestämda råd om modellens trimning vill vi inte här ge, emedan detta är en sak som man bör ha lärt sig tidigare med en enkel stavmodell, men ett råd vill vi alla fall ge: Tappa inte sugen, även om modellen inte flyger bra i början! Det är få modeller som flyger bra första gång- en man är ute med dem.

Modellens viktigaste data:

- Vinge: Spännvidd 69 cm
Djup 10,5 cm
- Kropp: Största tvärsektion 8,5 x 6 cm
Hakavstånd 60 cm
Total längd 69 cm
- Stabilisator: Längd 28 cm
Djup 6,8 cm
- Fena: Största djup 9 cm
Höjd 14,4 cm.

Övriga mått torde framgå av ritningen. Papperet är indelat i cm-rutor.

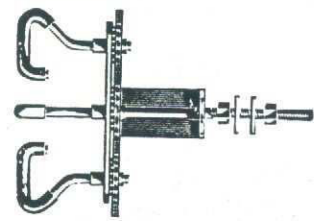
Gunnar Holmer och Sverker Blom.

NOSTALGIA: Man kunde förr också!
Utdrag ur den engelska modellflygkatalog- från Bonn & Co. årgång 1910.....

BALL-BEARING BRACKETS—continued.

Type A.

Weight, 1½ oz.
Price, 7.6.



Is for three skeins of rubber. This gear is suitable for Models which require a propeller of 12 in. diameter or more. The advantages are (1) The rubber is split up into three skeins instead of one. This permits over double the number of turns. (2) If one large skein of rubber is used a very strong and heavy fusilage is required to withstand the torque, but by using Type A gearing the torque is reduced to about one-sixth, therefore allowing a lighter fusilage to be used.

Kallelse till årsmöte.

Medlemmarna i Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap kallas härmed till ordinarie årsmöte lördagen den 5 augusti i Rinkaby efter första dagens tävlingar om Svenska Mästerskap i Oldtimerflyg!

Gångse årsmötesförhandlingar.

Styrelsens förslag:

1. Regelkommitté för klasserna S,G och F inrättas Uppgift: Regeltolkning och efterlevnad av reglerna
2. Medlemsavgiften omfattar samtliga familjemedlemmar med samma adress. För varje person utöver huvudmannen betalas en exp.avg. Ett ex. av "Oldtimer", kallelser o.dyl. utsändes.

Inkomna motioner:

Från Arne Andersson: En regelkommitté tillsättes Gunnar Wivardsson som sammankallande, ledamöter Sigurd Isacson (G-klasser), Kurt Sandberg (S-klasser) och C:J.Eiroff (F-klasser).

Från Kurt Sandberg: S 2-klassen begränsas till och med år 1948, då kroppstvärnsnitt ändrades. Efter 1948 gäller Sint-klassen.

Styrelsen

HJÄLP!

Om du har några videofilmer eller smalfilmer (8mm) som handlar om våra SM-tävlingar och är villig att låna ut dem är jag tacksam för hjälp att dokumentera vår verksamhet. Ta med till OT-SM !

S.-O.Lindén

Beträffande föreslagen regeländring för G-klasserna

I förra numret förelåg ett förslag från styrelsen att "Gummimotormodeller typ 30" och 40" skall följa de svenska reglerna för kroppssektion och vingbelastning och kunna markstarta".

Jag har försökt reda ut vad som egentligen står i de gamla reglerna för modeller som i dag hänföres till B och C -klasserna.


Från 1938--1950 framgår att under olika tidsavsnitt kroppsarean varit fri, $\frac{L^2}{100}$, och slutligen $\frac{L^2}{200}$.

Vingbelastningen har också varierat mellan 10 och 15 G.Något om obligatoriskt landställ fanns inte med i det material jag fick tag på.

I de i Nr 1/1988 publicerade reglerna för OT-flyg,har klokt nog berörda klasser endast delats upp efter spännvidd, och vingbelastningen generellt satts till 10 G.Men det hänvisas avslutningsvis till "Under 40-talet gällande bestämmelser för minsta kroppsarea.....etc".

Man kan nu fråga sig vilken kroppsarea(och vingbelastning) förslaget avser.Och fanns det någonstans ett krav på landställ?Och skulle i så fall ett enkelt infällbart ställ(med eller utan hjul)godkännas,medan en "handlaunched stick"faller utanför reglerna?

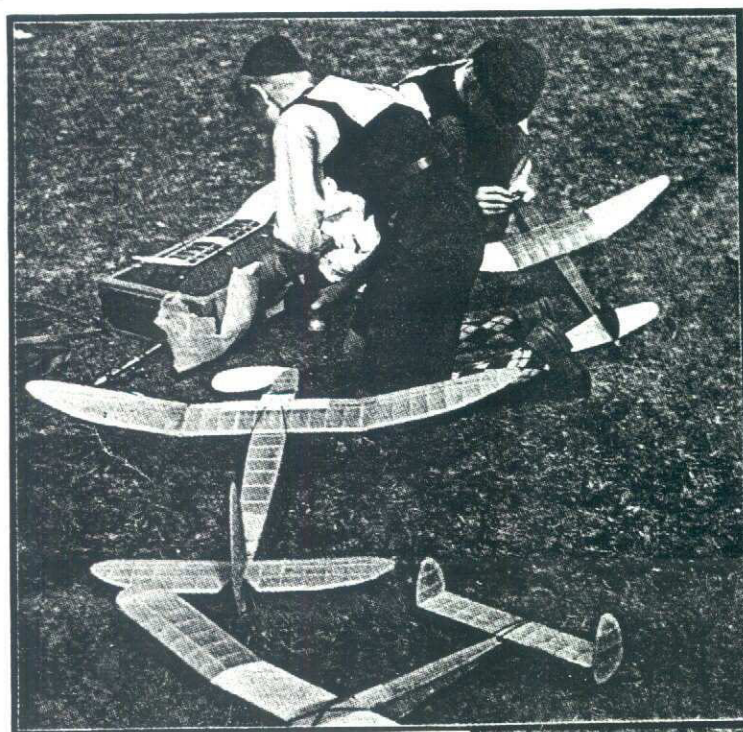
Enligt min uppfattning utgör utländska konstruktioner, i de former de förekommer,ett viktigt tillskott till urvalet av tävlingsmodeller och befrämjar det framtida intresset för OT-flygandet.Regelförslaget är en onödig begränsning.De gamla svenska modellerna tävlar ju redan under skilda förutsättningar beroende på konstruktionsår,och inte minst om de är enkeldrivna eller kraxade.


Gunnar Stedt

YTTERLIGARE
NÅGRA FOTON UR
HANS WESTFELTS
INTRESSANTA
ALBUM FRÅN
ÅREN 1941-45.

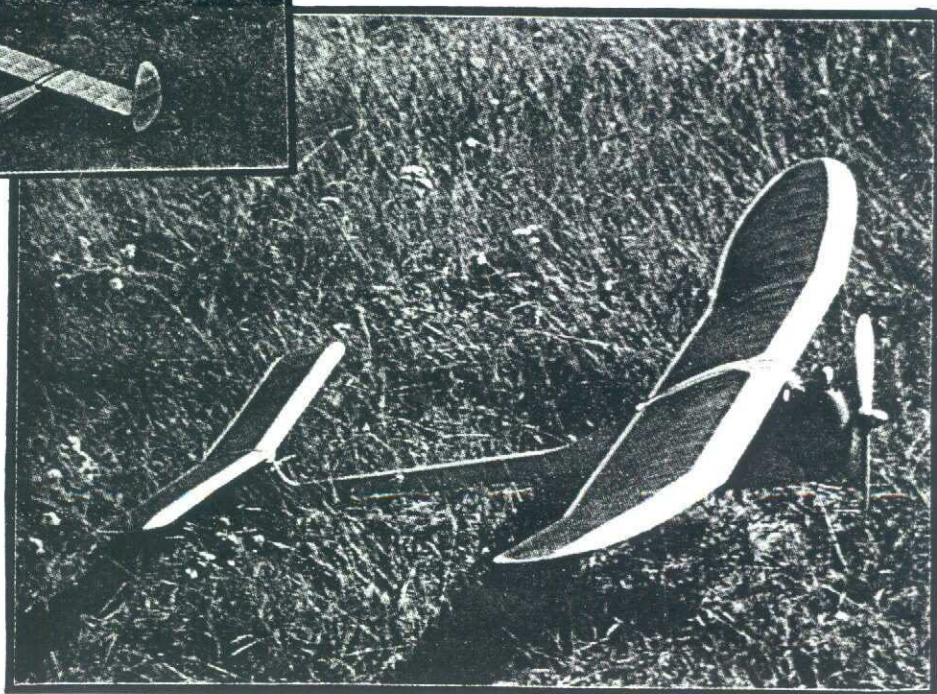


Lars Axelsson med S:1a av egen konstruktion - en nostalgisk tidsstudie!



◀ Lars Olof Bergendahl och Magnus Ögren (med egenkonst. M1:a). Även segelplanet en konstruktion av Magnus Ögren.

Jan Westfelts F-modell ▶
från 1945. Spv. c:a
140 cm.
Försedd med vad Jan
tror vara den första
Dyno 2 cc-dieseln i
vårt land, insmugglad
under kriget. (tillv.-
nummer 1887)



Forts. från sidan 12:

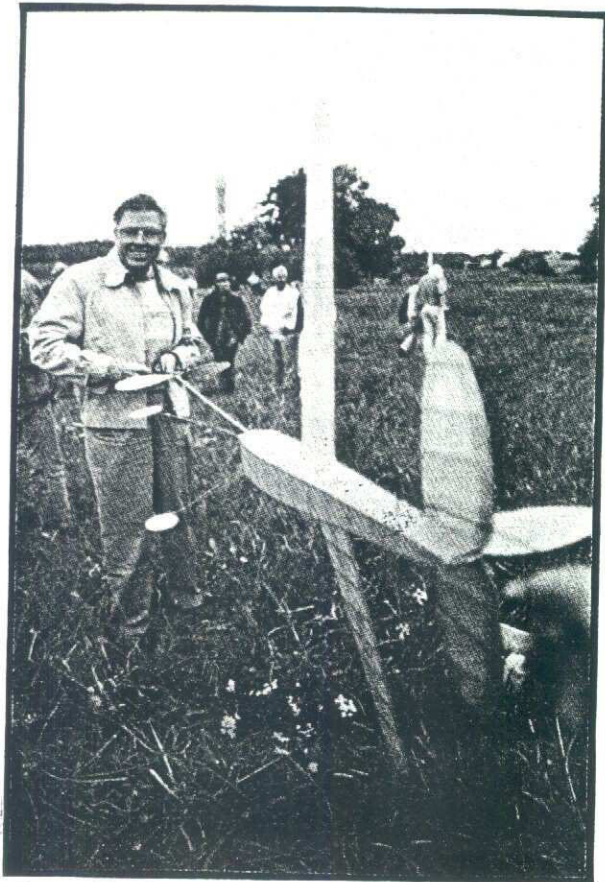
Klass: FUMBLETTEN					
	1	2	3	4	S:a
1. Ove Kjellberg	30	30	30	47	137
2. Bengt Thelander	30	30	30	45	135
3. Jan Rosengren	30	30	30	29	119
4. Lars Wentzel	30	30	28		88
5. Georg Törnkvist	20	30	30		80
6. Lars Lindén	30	25	14		69
7. Tomas Hultgren	30	30	5		65
8. Sigurd Isacson	7	30	7		44
9. P.A.Holmberg	30	11			41

Klass: CIRRUS, GLADAN						
		1	2	3	4	S:a
1. Anders Håkansson	G	60	60	60	127	307
2. Ginger Sjöberg	G	60	60	60	98	278
3. Maj-Britt Sjöstrand	G	60	60	60	85	265
4. Karl-Johan Qvarfordt	C	36	39	55		130
5. Lars Wentzel	G	27	37	39		103
6. Lars Gustafsson	G	32				32

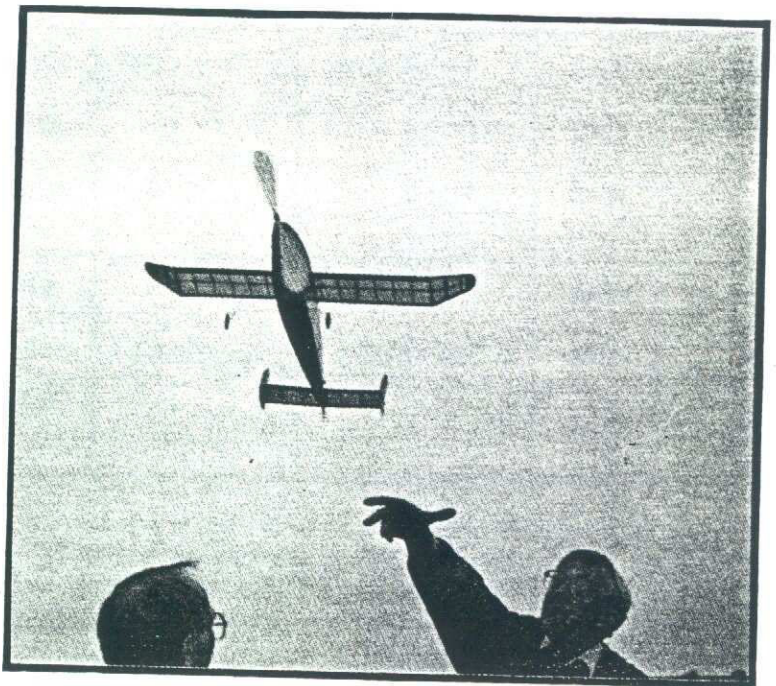
Klass: FIB					
	1	2	3	4	S:a
1. Tomas Hultgren	45	45	45	179	314
2. Anders Sjöberg	45	45	45	129	264
3. Anders Håkansson	45	45	45	41	176
4. Georg Törnkvist	45	33	45		123
5. Sven-Olov Lindén	35	33	31		99
6. Lars Wentzel	32	24	25		81
7. Bengt Thelander	25	28	25		78
8. P.A.Holmberg	15	32	23		70
9. Thomas Gustafsson	25	25	12		62
10. Helge Wannberg	30	20			50

Klass: KUNGSÖRNEN, FRÖJD, TIP-TOP						
		1	2	3	4	S:a
1. Martin Sjöberg	K	60	60	60	201	381
2. Anders Sjöberg	F	60	60	60	136	316
3. Joel Sjögren	F	60	60	60	127	307
4. Sigurd Isacson	K	60	60	60	115	295
5. Bertil Dahlqvist	T	60	60	60	96	276
6. Lars Ljungberg	F	60	60	60	82	262
7. Anders Håkansson	T	60	60	60	79	259
8. Lars Eriksson	F	55	60	50		165
9. Tomas Hultgren	F	60	41	60		161
10. Karl-Axel Pettersson	K	33	49	58		140
11. Ingvar Claesson	T	34	49	54		137
12. Helge Wannberg	T	60	16	60		136
13. Karl-Johan Qvarfordt	T	22	43	55		120
14. Sture Sandberg	F	45	27	32		104
15. Arne Andersson	F	33	41	5		79
16. Ginger Sjöberg	F	12				12

C=CIRRUS F=FRÖJD G=GLADAN K=KUNGSÖRNEN T=TIP-TOP



Lars Gustavsson drar sin "Gladan" för kung och fosterland!



Bertil Dahlqvist startar sin "Tip Top" för en 5:e-placering.

Forts. från sid. 9:

"...Hoppas Du varit i gått skick och hobbyn varit tillfredsställande. Låt oss hitta på nya idéer så hålls byggskickligheten uppe. Ett stort tack igen för tidningarna jag fått. De är absolut det mest omtänkta materialet i mitt "glidplansbibliotek".

Med önskan om en fin glidplanshöst

Markku

→ **SÖKES**: 1 st WEN MAC 0,8 cc glödstiftsmotor i körbart skick ; AEROMODELLER juni 1949. Gunnar Stedt, Klövergatan 16, 263 36 HÜGANÄS.

Danske klasser for svævemodeller 1937 - 1953

Klasser		spændv./ planar./ totalar.	mind- ste vægt	krops- tvær- snit	andet
1937	10	000-100 cm	Alle: før 39: 10 g/dm ² eft. 39: 15 g/dm ²	Alle: før 39: intet eft. 39: LxL:100	Alle: haleplansarealet må højst være 33 pct. af planarealet
	11	100-150 cm			
	12	150-350 cm			
1942	7	< 13 dm ²	Alle: 15 g/dm ²	Alle: LxL:200	Alle: hvis haleplanarealet overstiger 33 1/3 pct. af planarealet, reg- nes det samlede areal som planareareal
	8	13½-29½ -			
	9	> 30 -			
1946	A-1	< 15 dm ²	10 g/dm ²	intet	Alle: hvis haleplanarealet overstiger 33 pct. af planarealet, regnes det samlede areal som planareal
	A-2	24-26 -	400 g	LxL:300	
	A-3	> 30 -	15 g/dm ²	intet??	
1949	A-1	< 18 dm ²	8 g/dm ²	intet	Alle: F er de sammen- lagte projicerede area- ler af hovedplan og ha- leplan
	A-2	32-34 -	410 g	F:100	
	A-3	> 40 -	12 g/dm ²	F:100	
1951	A-1	uændret	uændret	intet	FAI : A-1 skal veje mindst 12. g/dm ² og have et tvær- snit på mindst F:100
	A-2			34 cm ²	
	A-3			F:100	

For at modeller fra forskellig tid kan konkurrere (næsten) på lige fod, tildeles hver model et tidstal afhængig af konstruktionsåret og den klasse, som modellen tilhører.

Konkurrencelederen fastsætter en maksimumtid (eks. 120 s). Den gælder for modeller med tidstal 1. Maksimumtiden for andre modeller findes ved at dividere 120 sek. med modellens tidstal.

For små svævemodeller kunne tidstallene være:

Modellen er fra før 1939	- klasse 10 = tidstal 4.	max: 120s:4 =30s.
- - - 1939 -1942	- klasse 10 = - 3	- 120s:3 =40s.
- - - 1942 -1946	- klasse 7 = - 2	- 120s:2 =60s.
- - - 1946 -1949	- klasse A-1= - 1,33	- 120s:1,33=90s.
- - - 1949 -1954	- klasse A-1= - 1	- 120s:1 =120s.

Disse tidstal er skønnet ud fra flyvetider fra gamle stævner - de er nok ikke de helt rigtige. Når de er afprøvet, skal de naturligtvis revideres. Jeg vil mene, at samme tidstal og tidsperioder kan anvendes ved modellerne i A-2 og A-3 størrelse. Linelængden vil nok mest være 50 m.

Erik Knudsen

Danske klasser for gummimotormodeller 1937 - 1953

Klas-ser		spændv./ planar./ totalar.	mind- ste vægt	krops- tvær- snit	andet
1937	1	< 50 cm	før okt.39: 10 g/dm ²	stokm.: intet	Klassenumrene er de fra okt.39 an- vendte. Før okt. 39 var stok- og kropsmo- deller i adskilte klasser. Alle: haleplan- areal max. 33 pct. af planar.
	2	50-100 cm		kropm.: før	
	3	100-150 cm	efter: 15 g/dm ²	okt.39: LxL:200	
	4	150-350 cm		efter: LxL:100	
	Wak.	12,3-13,5 dm ²	227 g	----- LxL:100	
1942	1	< 4 dm ²	Alle:	Alle:	Alle: hvis hale- planarealet over- stiger 33 1/3 pct. af planarea- let, regnes det samlede areal som planareal.
	2	4 1/4-12 -	15 g/dm ²		
	3	> 12,3 -		LxL:100	
	Wak.	12,3-13,5 -	dog: 227 g		
1946	C-1	< 7 dm ²	10 g/dm ²	intet	Alle: hvis hale- planarealet over- stiger 33 pct. af planarealet, reg- nes det samlede areal som planar.
	C-2	8 - 11 -	" -	LxL:200	
	C-3W	12,25-13,55 -	226,7 g	LxL:100	
1949	C-1	< 9 dm ²	8 g/dm ²	intet	F er det samlede projicerede areal dog C-3W: uændret
	C-2	10 - 13 -	12 -	F:80	
	C-3W	12,25-13,55 -	226,7 g	LxL:100	
1951	C-1	< 9 dm ²	8 g/dm ²	intet	FAI: C-1 skal veje mindst 12 g/dm ² og have tværsnit F:80.
	C-2	10 - 13 -	12 -	F:80	
	C-3W	17 - 19 -	230 g	65 cm ²	

Følgende tidstal kunne foreslås for wakefieldmodeller. (eks. max = 180s).

Modeller fra	før 1937	får tidstal 3	Max er 180s : 3 = 60s.
-	1937 - 1945	- tidstal 1,5	- - 180s : 1,5 = 120s.
-	1945 - 1951	- tidstal 1,1	- - 180s : 1,1 = 164s.
-	1951 - 1954	- tidstal 1	- - 180s : 1 = 180s.

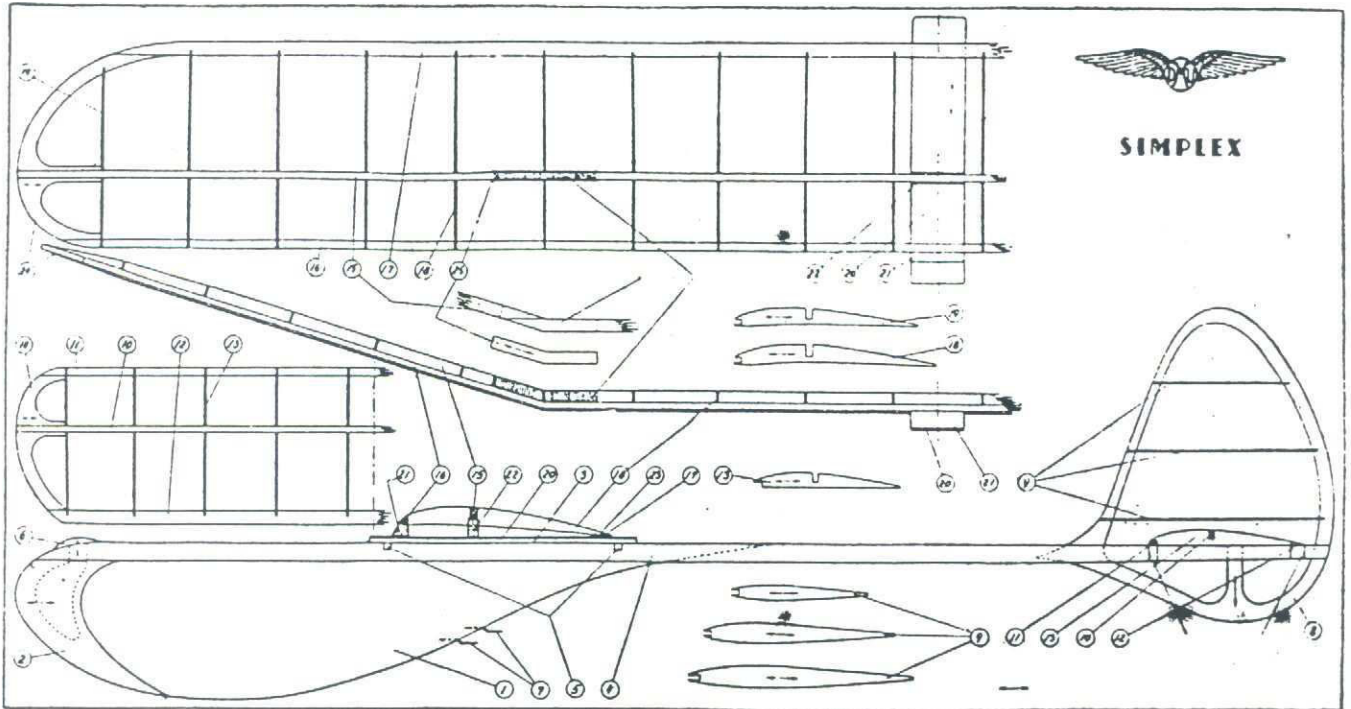
En hel del taler for et system som i det svenske "Classic Wakefield", hvor hver enkelt model tildeles et tal efter en vurdering, hvori der indgår mange forskellige faktorer.

Systemet her giver ens tal for modeller fra samme periode. Det kræver kun, at deltageren kan dokumentere modellens rigtige årstal.

Tidstal for de andre "gummiklasser" er endnu ikke lavet...

EK.

BYGG SEGELMODELLEN "SIMPLEX"



Vi ha härmed nöjet här ovan presentera ritningen till den danska segelmodellen "Simplex". Denna modell, som är konstruerad av Richard Møller Jensen, låter oss förstå att det trots avspärrningen blåser friska fläktar även inom danskt modellflyg. Konstruktören är nämligen starkt påverkad av de modellflygteorier, som på senaste tiden framlagts och den bildar en skarp kontrast mot de tidigare bekantgjorda danska modellerna, som oftast varit förhållandevis klumpigt utformade. Om man jämför "Simplex" med motsvarande svenska modeller i klass SI lägger man särskilt märke till den smala vingen, vars korda ej är mer än c:a 12 cm, samt den efter svenska förhållanden ovanligt stora, men vackert utformade fenan. Spännvidden är c:a 1 meter och den totala kroppslängden 750 mm. Till vingprofil har konstruktören valt "Göttingen 450" och även stabilisatorn har erhållit en bärande profil. Modellens reynoldska tal har beräknats till c:a 50.000. Ja, när vi nu studerat ritning och data har vi alltså endast att sätta i gång med byggandet.

Vi börja med kroppen, som består av delarna 1-7. Kroppsstycket (1) och nosstyckena (2) kalkeras av och sågas ut ur 4 mm furu eller kryssfanér. Framtill i kroppsstycket göres ett urtag för hagelrum. Två 4x10 mm furulister samt nosstyckena limmas sedan fast vid kroppsstycket. För säkerhets skull fästes även nosstyckena med små stift vid kroppsstycket. Sedan limningarna torkat utskäres 2 fyrkantiga hål (5) för pinnar till vingfastsättningen. Dessa pinnar limmas och stiftas sedan fast på sin plats och ovanpå fastlimmas sedan vingbryggan, bestående av en kryssfanérbåt av 2-3 mm tjocklek. Här efter utskäres en propp (6) till hagelrummet, startkrokarna (7) slås in på sina platser. Fenbågen (8) avkalkeras och utsågas ur ett stycke 3 mm kryssfanér och limmas fast mellan krysslister. Fenspryglarna (9) göras av 1 1/2 mm furu eller kryssfanér och limmas fast på sina platser.

Stabilisatorn består av delarna 10-14. Spryglarna (13) utsågas av 1 1/2 mm furu- eller kryssfanér och stabilisatorspetsarna av 2-3 mm kryssfanér. Stabilisatorns framkant (11) och mittbalk (10) tillpassas av 3x5 och bakkanten av 2x8 mm furulister samt placeras på ritningen varefter spryglar och stabilisatorspetsar limmas fast.

Vingen, som består av delarna 15-25 bygges i stort sett som stabilisatorn. Vingbalkarna (15) tillpassas av en 4x7 mm furulist, framkanten (16) av en 3x5 mm list och bakkanten (17) slutligen av en 2x8 mm list. Spryglarna (18-19) tillverkas av 1 1/2 mm furu eller kryssfanér och vingspetsarna (24) kalkeras av och sågas ut ur 3 mm kryssfanér. Vingen nålas upp på ritningen och limmas. Vid vingens knäckningar förstärkes densamma med laskar av 1 mm kryssfanér, vilka limmas och surras fast vid balken. Nedanför vingens mittparti fastlimmas stödklossar (21-23), vilka ha till uppgift att ge vingen dess rätta anfallsvinkel. Under dessa klossar limmas sedan vingfäste (20) som utskäres av 1 1/2 mm kryssfanér.

Sedan nu alla detaljer till modellen limmats samman putsas desamma noga med sandpapper. Därefter är man färdig till att fästa klädsel på vinge, stabilisator och fena. Som beklädnads-material bör användas diplomapper eller om möjligt dubbelt japanpapper. På stabilisator och vinge klädes undersidorna först. På vingens undersida måste papperet även fästas vid spryglarna så att dess välvning bibehålles. Sedan limmet torkat fixeras klädseln varefter denna får torka. Härvid krymper papperet så att modellen om den är rätt klädd får en jämn och väl sträckt klädsel. För att göra papperet hållbarare och mera motståndskraftigt mot väta impregneras desamma lämpligen 2 ggr med kollodium som lämnar en hård yta och även sträcker ut alla eventuella smårynkor. Sedan är modellen alltså klar för intrimning och vi önska er alla: "Lycka till!"

Kontakt.

Forts. från sista sidan:

FOTOSPANNINGSPLAN ...

Forts. från sid. 21
 skivor. Kläd skylarnas undersidor med stadigt skrivpapper. För att vingarna skall erhålla rätt V-form vid monteringen avfasas vingroten (spryglarna) med hjälp av ett sandpapper som limmats på en brädd. När rätt avfasning erhållits limmas vingarna till sina platser och hållas där med hjälp av klädnypor tills limmet torkat.

Gummimotorn består av en slinga (2 strängar) 0,5x6 mm stävlingsgummis. Om detta skulle visa sig i svagaste laget för er modell öka på med dimensionerna 0,6x6 mm i fyra strängar. Blöm ej att såpa smidlen före uppridningen!

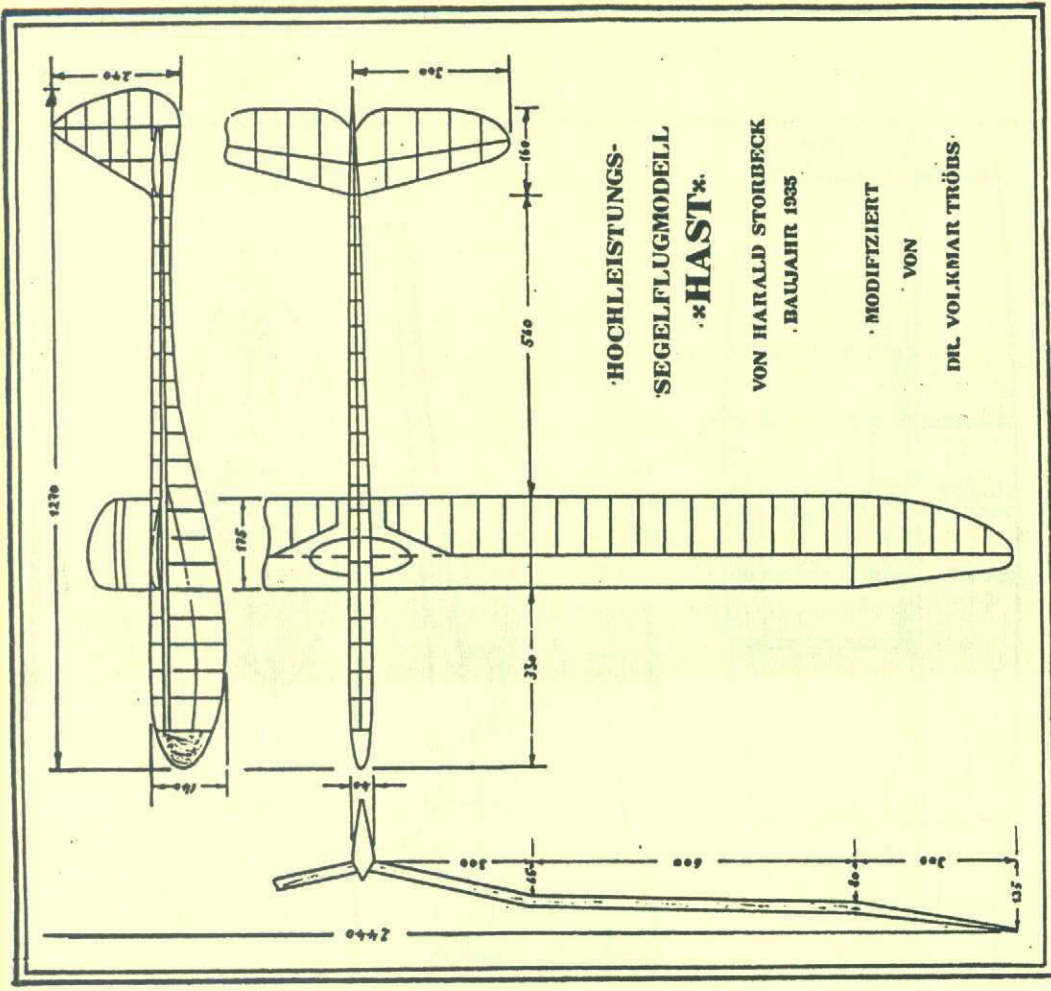
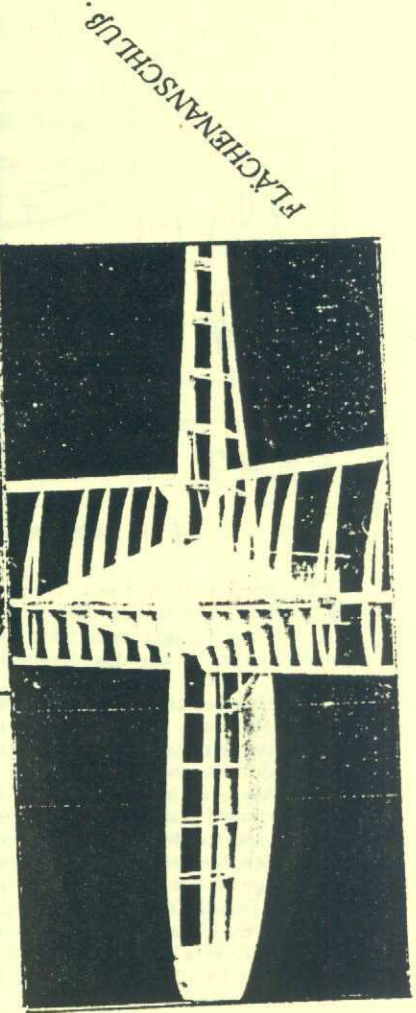
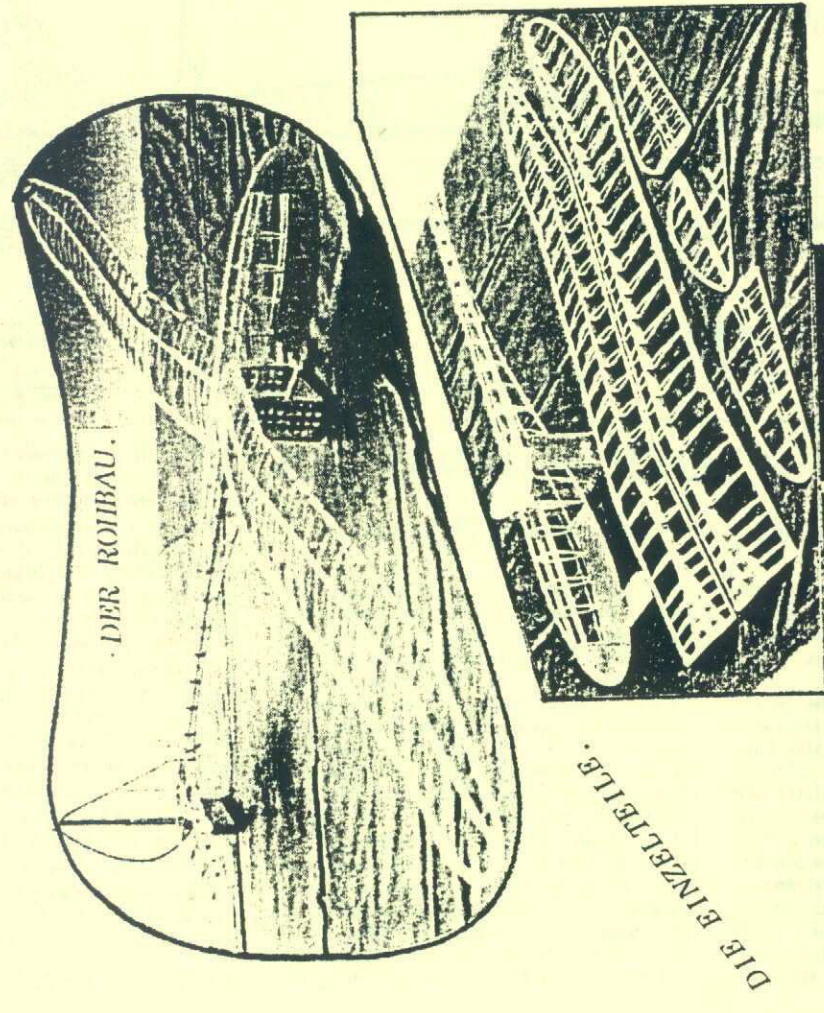
Flugningen: Se till att modellen balanserar om den hålles i vingspetsarna vid vingbalken! Om lute belastas den med blylagel e. d. tills jämvikt inträder.

Kasta därefter modellen mjukt snett ned mot marken. Om den dyker böja höjdroden något uppåt -- om den stegar sig och >hackflygers böja höjdrodret nedåt. När modellen glider vackert kan motorn dras upp ca 50 varv. Kasta modellen därefter mjukt rakt fram (vågrätt) och ge akt på flygegenskaperna. Flyker modellen med hög fart mot marken måste propelleraxeln riktas något uppåt (palla under nobblocket med balansbiter) eller tvärt om såvida planet stegar sig. Vill maskinen >stjälpa> kan detta motverkas genom att >stötta> med >skvrodren. När modellen uppför sig lyftat kan ni öka på varven och uppleva tjuvningen av att se en >stjflire i aktion. en >stjflire som dessutom kan konstflyga tack vare de >stjllbara rodren. Tänk emellertid på att inte ge för stora roderutslag.

R. Karlström

En av våra aktivaste medlemmar, vännen och medtävlaren LARS ANDERSSON, har lämnat oss. Vi kommer att sakna Dej.

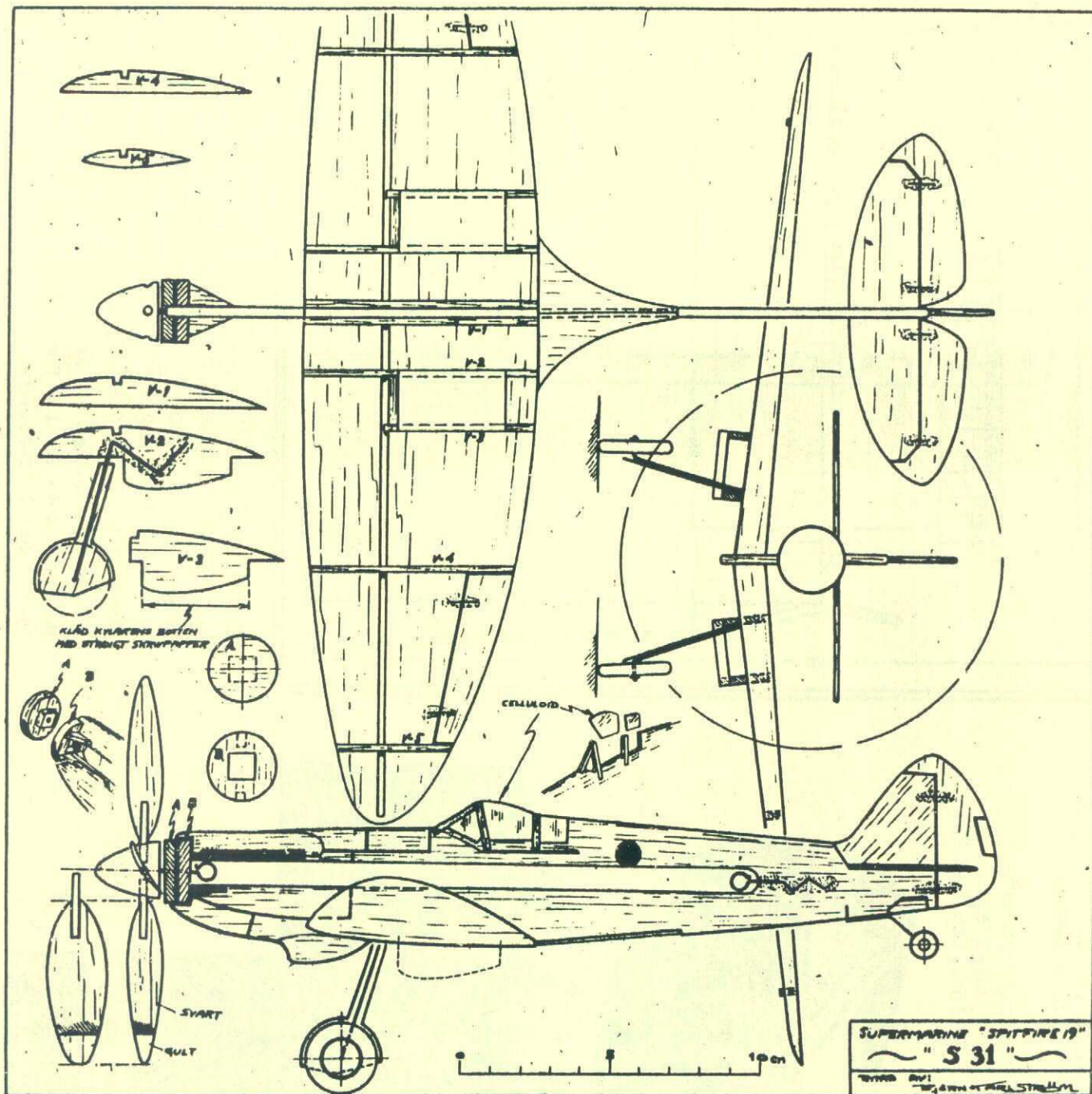
Visst är det något speciellt med stora modeller, Nisse Gustavsson och ni andra, som bygger S-3:or och motsvarande!
 Den klassiska "HAST" har vi sett på OT-SM förut och ritning finns i ritningsbanken (SOL). Det här tjugiga exemplaret har byggts av en tysk old-timare och försetts med RC.



HOCHLEISTUNGS-
 SEGELFLUGMODELL
 .:HAST:.
 VON HARALD STORBECK
 .BAUJAHR 1935
 .MODIFIZIERT
 VON
 DIPL. VOLKMAR TRÜBS.

Technische Daten:

Spannweite:	2440 mm	Flugmasse:	800 g
Länge:	1270 mm	Flächenbelastung:	21 g/dm ²
Flächeninhalt:	38,2 dm ²	Flügelprofil:	Gö 500
HLW-Inhalt:	6,3 dm ²	HLW-Profil:	Clark Y
RC-Funktion: H- und S-Ruder		Masse E-Anlage (incl. 225 mAh-Akku): 170 g	
Kiefer-Sperrholz-Bauweise			



VÅRT NYA FOTOSPANINGSPLAN

S 31 — en maskin för unga modellflygare

En enkel, lättbyggd och välflygande modell av flygvapnets nyförvärv Spitfire Mk 19 kan byggas med hjälp av nedanstående ritning om den förstoras precis dubbelt.

Kroppen består av en profil som utskäres ur ett 2 mm balsafлак direkt efter den förstörade ritningen. Runda av alla kanter med fint sandpapper. Bygg därefter upp kabinen av några 2x2 mm lister och litet celluloid (se skissen på ritningen). Det runda spantet B utskäres ur 3 mm-flaket och limmas till sin plats sedan det fyrkantiga hålet utskurits i detsamma. Spantet (nosblocket) A utskäres ur samma flak och en klots som passar i hålet på B limmas till dess baksida, se skissen. Borra ett litet hål genom nosblocket för pro-

pelleraxeln. Detta hål kan antingen förstärkas genom att en liten bit aluminium- eller mässingsrör limmas i detsamma (se dock till att propelleraxeln passar i röret), eller genom att ett par kopparbrickor limmas framför och bakom nosblocket. Därefter kan spant B stadgas med några trianglar av 2 mm balsa, (se skissen). Spinnern skäres ur ett balsablock och slipas till rätt fason. Borra hål för propelleraxeln, som bockas av 1 mm pianotråd. Mellan spinnern och nosblocket påträdas ett par kupiga kopparbrickor som lager. Propellerbladen utskäras ur 1 mm balsafлак och limmas till små stumpar av tändstickor vilka därefter instickas i hål som borrats i nosblocket och limmas fast med rätt vinkel (som syns på ritningen).

Bocka till akterkroken av 1 mm pianotråd som ritningen visar och limma den till sin plats. Samma sak med stjärthjulet.

Fenan och stabilisatorn utskäres ur 1 mm balsafлак. Om så önskas kan rodren göras rörliga med hjälp av ett par tunna järntrådar eller liknande. Limma stabilisatorn till kroppen och därefter fenan. Slipa övergången mellan kropp och fena.

Vingarna består av 2 mm spryglar som limmas på en 2x2 mm list. Därefter utskäres själva vingen ur 1 mm balsafлак som slipas ner till ca 0,8 mm. Limma sprygelsatsen under vingen och se till att den in'e blir skev. Bocka landstället av 1 mm pianotråd efter ritningen och limma den som ritningen visar. Av balsa eller tunn kartong kan landställsklädnaden utskäras och limmas direkt till pianotråden. Hjulen kan, om de ej finns att köpa färdiga, byggas av krysslimmade balsa-

Forts. på sidan 281