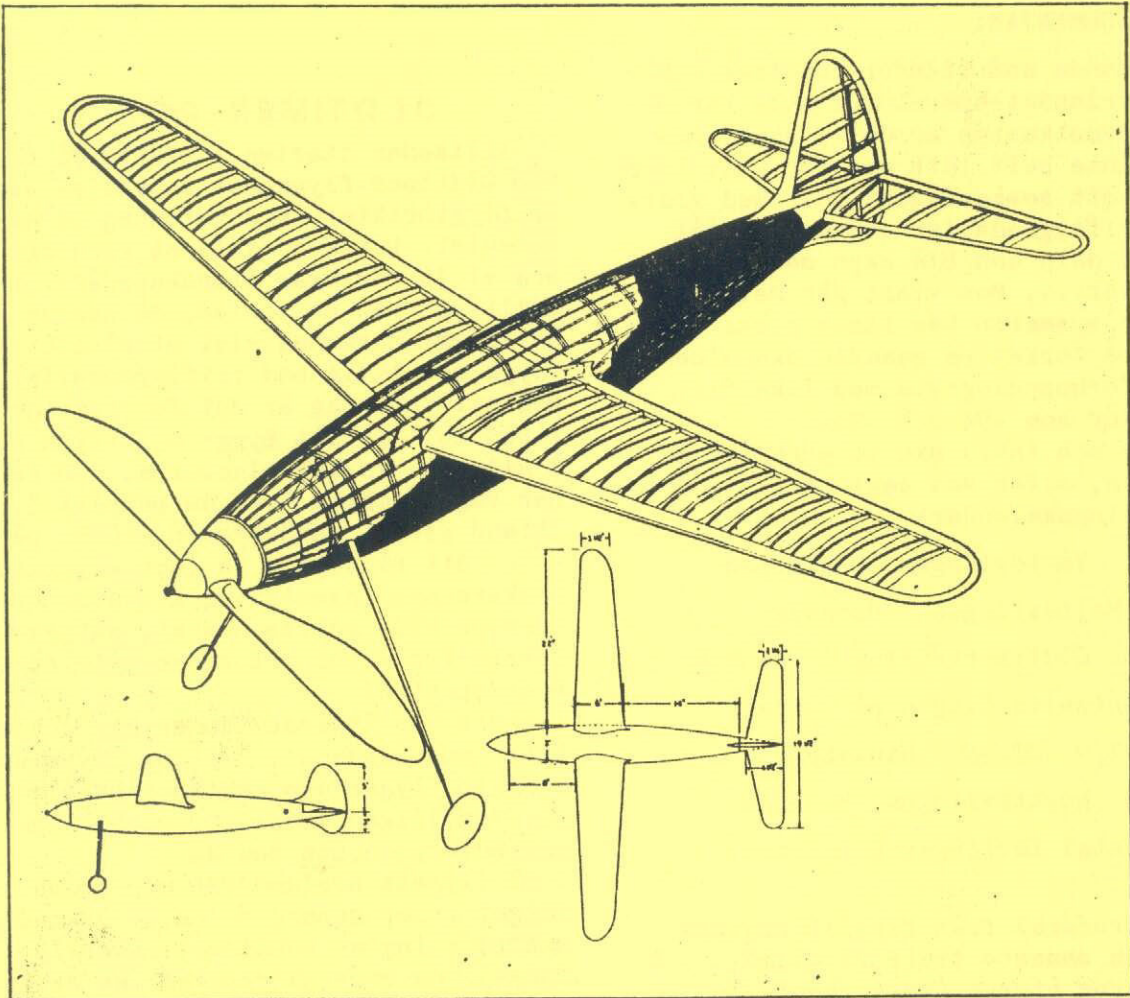


OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 1.1996



BOB COPLAND 1917 - 1995



SOCIETY OF ANTIQUE MODELERS



OLDTIMER

Organ för Svenska Modellflygares
Oldtimer Sällskap

Arg. 25 Nr 1/1996
Red av detta nummer: Sten Persson
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

RED.s KOMMENTAR:

Med rykande snö utanför fönstren och med Norrlandstemperaturer ända här nere vid västkusten är det i skrivande stund inte helt lätt att för sitt inre öga se ett sommarfagert fält med graciösa friflygmodeller svävande uppåt för att dela den blå skyn med drillande lärkor.... Men visst går det - och viss är sommaren här innan sista lagret dope torkat på senaste skapelsen - och förhoppningsvis med lika fint flygväder som -94 och -95.

Träffas och tävla ska vi göra mer än någonsin, eller vad sägs om följande OT-tävlingskalender:

- 27-28/4 Vårtävlingen i Halmstad
- 4-5/5 Majtävlingen i Uppsala
- 26-27/5 Oldtimertävling i Rinkaby
- 9/6 Wentzeltävlingen på Gärdet
- 31/8 - 1/9 OT-SM i Rinkaby
- 28-29/9 Hösttävlingen, Revinge
- + ett antal tävlingar utomlands...

Ur ett referat från Flyglitteraturgruppens senaste träff på Malmen vill red. gärna återge några rader, som berör en av SMOS's mest meriterade medlemmar:

"TOLFTE FLYGLITTERATURTRÄFFEN PÅ MALMEN.

Vi var närmare 70 litteratur- och flygintresserade, som lördagen den 7 oktober sammanstrålade i Flygets Hus på Malmen för två dagars trivsamt och givande gemenskap.

Inledningsvis överlämnade Kungl. Svenska Aeroklubbens ordförande Freddy Stenbom till Carl-Gustaf Ahremarck högtidligen KSAKs guldmedalj för hans mångåriga, engagerande och outtröttliga arbete om och för flyg, både på

Forts. på sid. 27!

OLDTIMER - R/C ?

Alltsedan starten i slutet på 60-talet har Oldtimer-flygandet i Sverige varit helt friflyginriktat, med betoning på tävlingsmomentet. Detta är inte så konstigt, eftersom vi ju försöker återskapa/återuppleva modellflyg från en period, då nästan all modellflygverksamhet gick ut på att bygga, flyga och tävla med friflygmodeller. Med ett undantag är det fortfarande praktiskt möjligt att bygga och flyga modeller i alla de "gamla" klasserna, men få OT:are har vågat släppa loss de pampiga S:3or, som ibland gjorde landsbygden osäker på 40-talet! Att på dagens få (och krympande!) fält riskera den investering i tid och pengar, som en stor S:3a representerar, skyggar nog de flesta för - för att sedan inte nämna säkerhetsaspekten!

I andra OT-flygande länder ser det som bekant annorlunda ut. I t.ex. Tyskland och Italien flyger man nästan enbart dessa stora, "omöjliga" modeller, såväl segelplan som motorplan, men med RC.

I OT-flygets hemland USA utgjordes modellflyget under senare delen av 30-talet i stor utsträckning av bensinmotormodeller i storformat och modernerna replikor av dessa försågs redan från början med radiokontroll för att göra dem praktiskt möjliga att använda. Tappra försök att introducera denna typ av OT-flyg här hemma har gjorts av Gösta och Tomas Leijon. Att döma av försäljningen av ritningar och byggsatser till Ben Buckle's OT-modeller flygs säkert en hel del sådana här "gassies" av svenska RC-flygare, men uppfattas nog inte som oldtimer-modeller i samma bemärkelse som friflygarna uppfattar sina - och man tävlar inte heller med dem. Eftersom vi inte kan återskapa något som aldrig funnits inom svenskt modellflyg förblir det säkert svårt för denna modellflyggren att vinna utbredning bland svenska OT-flygare, något som inte minst undertecknad

Forts. på nästa sida!

beklagar, eftersom jag av egen erfarenhet vet vilken charmig form av modellflyg det handlar om!

En annan form av modellflyghistoriskt RC-flyg har vi dock i Sverige. Det handlar då om de modeller under tidigt 50-tal, som redan från början konstruerades att flyga med de RC-anläggningar, som då började bli kommersiellt tillgängliga för en bredare allmänhet.

Under de drygt 40 år, som gått, har RC-flyget genomgått en enorm utveckling och för att åskådliggöra våra modellbyggares tidiga insatser på detta område framfördes på SMOS:s årsmöte 1995

önskemål om att någon form av flygning och tävlan med tidiga RC-konstruktioner införlivas i SMOS:s verksamhet.

Undertecknad fick i uppdrag att ta in förslag och önskemål om hur en RC-klass skulle kunna utformas.

Endast ett sådant förslag har inkommit, men det är så detaljerat och genomtänkt att det mycket väl skulle kunna utgöra grunden för en "Pionjär-RC-klass".

Det är Sven Landervik i Kristianstad, som tänkt till, och vi väljer att här redovisa hans förslag i dess helhet.

Synpunkter får gärna framföras till Sven eller undertecknad eller som inslag i nästa nummer av OLDTIMER!

Sten P.

OLDTIMER-RC

Medlemsantalet i SMOS växer just nu, men på sikt är det risk för att underlaget för OT-flyg kommer att minska om inte nuvarande RC-flygare kan rekryteras. En RC-klass bör skapas och kanske även en klass för linflyg. Jag överlåter åt andra att ha synpunkter på OT-linflyg. För att få igång en diskussion har jag här samlat några personliga tankar om hur man skulle kunna flyga OT-RC.

1. VILKET TÄVLINGSMOMENT?

Den tävlingsform jag har läst om, som finns i utlandet, har jag uppfattat så här: Man förser en friflygande OT-modell i F-klassen med radio samt en begränsad mängd bränsle och ser vem som kan flyga längst tid.

Redan tidigt tävlade man i Sverige i manöverflygning och det fanns säkert även andra tävlingsformer. De som var med på den tiden uppmanas att berätta därom!

Den förstnämnda tävlingsformen är tilltalande på flera sätt, men jag ser flera nackdelar: den har så vitt jag vet inget med tidigt RC-flyg att göra; det är svårt att anskaffa lämpliga motorer; den kommer troligen inte att intressera särskilt många av dagens RC-flygare.

Vad beträffar manöverflygning är det troligen svårt att rekrytera domare och att finna objektiva grunder för bedömningen.

Jag vill föreslå: FLYGNING PÅ IDEALTID, KOMBINERAT MED PRICKLANDNING.

2. VILKEN RADIOANLÄGGNING?

Endast moderna, av Televerket godkända, sändare och mottagare kan komma ifråga. Tyvärr är det så - fast tänk om man kunde få se en E.D. - eller Telepilotanläggning i aktion!

3. VILKEN MOTOR?

En dieselmotor från 50-talet eller en ännu äldre tändstiftsmotor väcker ljuva minnen hos många, men jag anser att även moderna motorer ska tillåtas. Ljuddämpare krävs om storleken överstiger 1 cc. Äldre motorer (före 1970?) kan kanske köras utan ljuddämpare. Elmotor anser jag för nymodigt. (men varför inte en tystgående 4-taktare? Red.s anm.)

4. VILKEN MODELL?

De flesta vill nog se modeller från radiostyrningens barndom. Jag tänker då på sådana som "Skyscooter" och "Vagabond" och även radiostyrda segelmodeller av äldre datum. De som har ritningar uppmanas att ställa dem till ritningsbankens förfogande! Jag är osäker på vilket år, som ska sättas som gräns. Kan man tänka sig 1960 eller 1965?

Forts. på nästa sida!

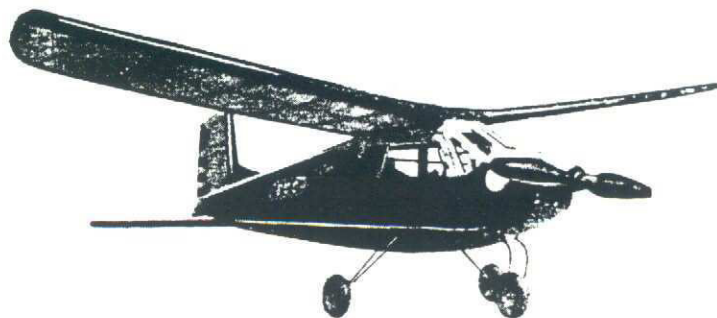
Forts. från föreg. sida:

VAGABOND



Konstruerad av Ing. Rolf Dilot.
Spännvidd 1500 mm.
Lämplig motorstorlek, 2,5 cc.

ROBOT



Spännvidd 150 cm. Vingbel. ca 40 g dm². Lämplig motor: 2,5 cc.

För att få en större variation av modeller bör det vara möjligt att även tävla radiostyrt med modeller, som ursprungligen konstruerats för friflyg. Här tänker jag på såväl stora "bensinare" som F- och S-modeller konstruerade senast 1950.

Eftersom de första modellerna styrdes enbart med sidoroder bör denna typ favoriseras. Dock vore det synd att utesluta modeller med flerkanalstyrning, särskilt som flera sådana redan har byggts. Därför föreslår jag nedan ett handkapsystem.

FÖRSLAG TILL TEMPORÄRA REGLER FÖR OT-RC ATT PRÖVAS ÅR 1996:

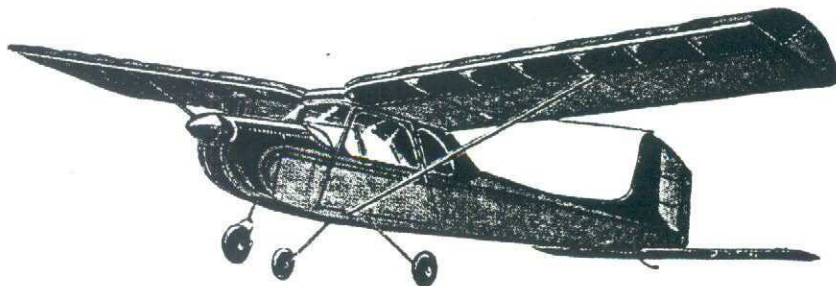
Tävlingsmoment: Flygning på idealtid, kombinerat med pricklandning.

Genomförande: Idealtid: 120 sek. Motortid högst 60 sek. En omstart vid för lång motortid. För segelmodeller: löplina, med eller utan bryttrissa, av valfri längd. Segel- och motormodeller tävlar i samma klass! Tre flygningar göres. Sammanlagda poängen räknas.

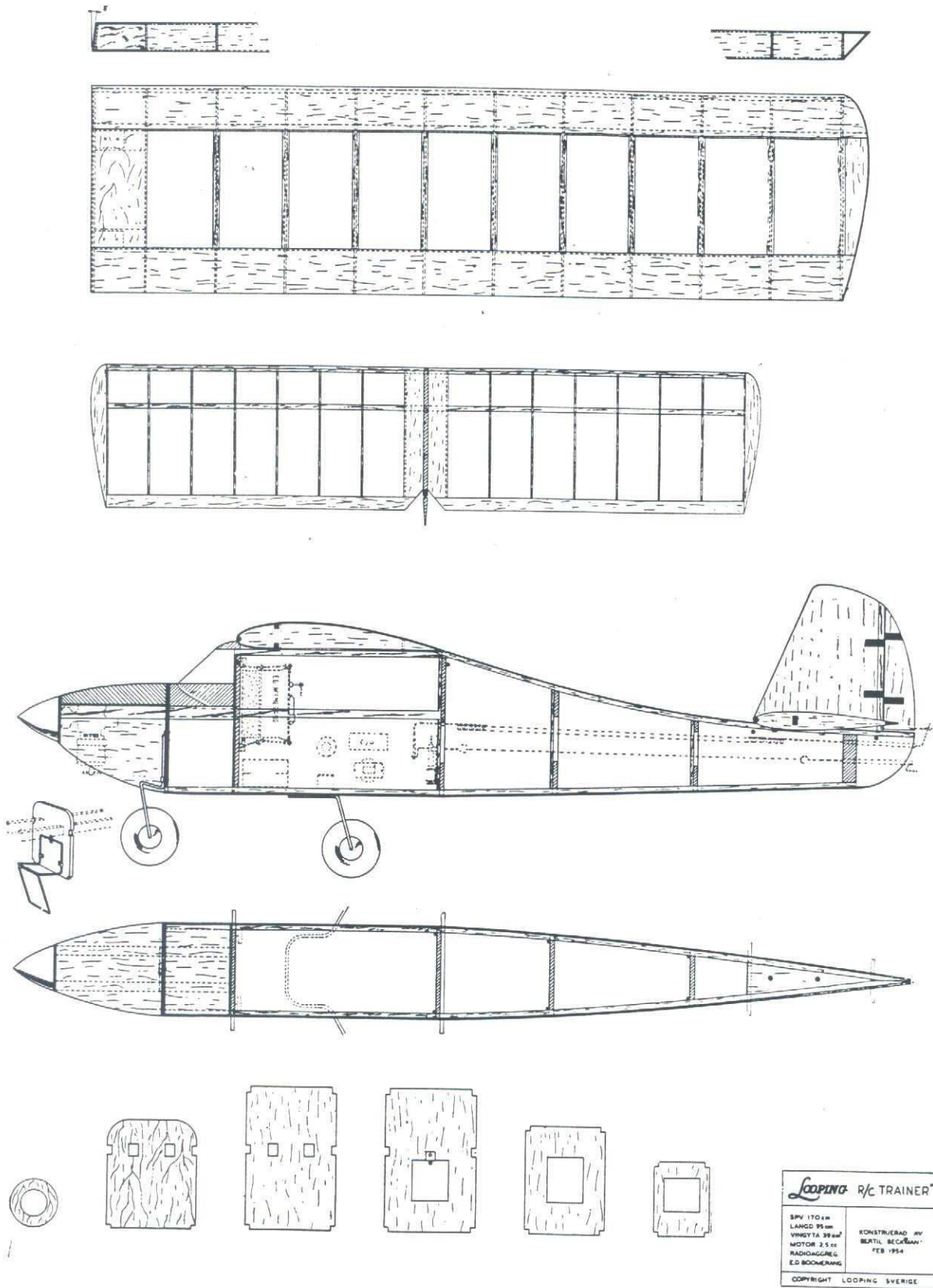
Poäng: 1 poäng per sekund flygtid upp t.o.m. 120 sek. Avdrag 1 poäng per sekund över 120 sek. Avdrag 1 poäng per meters avstånd från landningsmärket till nosen av modellen, där den stannat. Kortare avstånd än 25 m mäts med måttband och avrundas till hela meter; längre avstånd stegas. Modellen får slå runt vid landningen, men om den inte är i flygbart skick efter landningen (bruten propeller t.ex.) blir flygpoängen noll. Modell med enkanalstyrning får 20 poäng extra per flygning.

Modell: Segel- eller motormodell, konstruerad för radiokontroll senast år 1960 (eller 1965) eller friflygmodell klass F eller S, konstruerad senast år 1950, som försetts med radiostyrning. Modellen skall, förutom att följa ritningen, vara tidstypiskt utförd. Dock får modern motor (som ska vara ljuddämpad, om den är större än 1 cc) användas, liksom styrning med flera kanaler än originalets. Erfarenhetsmässiga förstärkningar får införas. Modern, av Televerket godkänd anläggning, ska användas.

SKY-SKOOTER

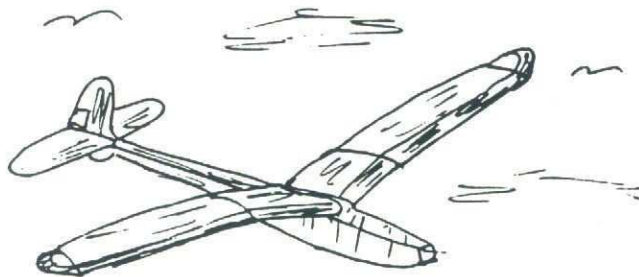
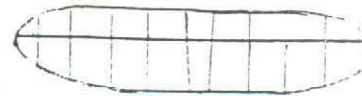
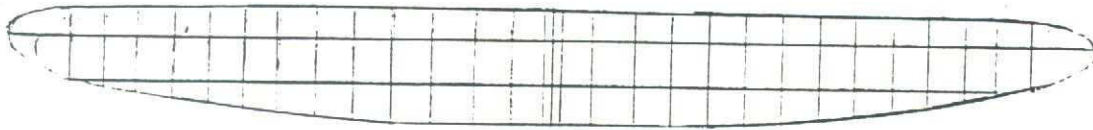


Sven Landervik
Augusti 1995

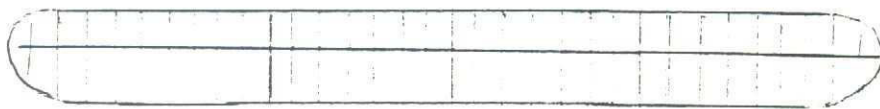
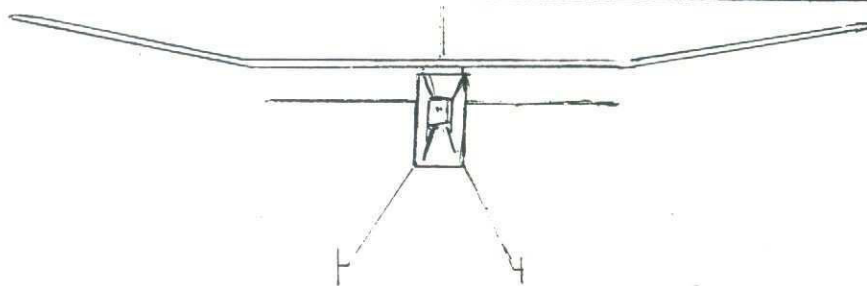


Översiktsritning till "Looping 3 R/C Trainer". Arbetsbeskrivningen börjar på sidan 24

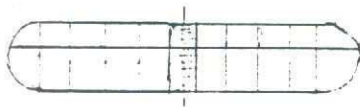
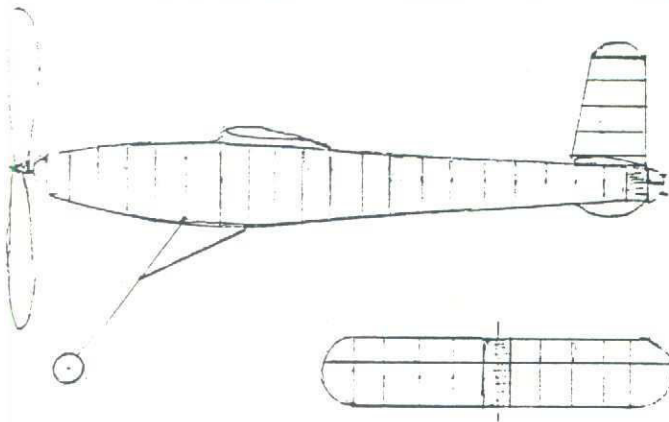
Denna ritning publicerades i LOOPING april 1954 och kunde fås i full skala för kr 8:00 + porto... Konstruerad av Bertil Beckman för en E.D. Boomerang R/C-anläggning och en E.D. Racer 2,46 cc är den en typisk representant för den här tidens radioflyg.



Klass: S1 (Hewa)
Konstr. Helge Wannberg
Spännvidd 98 cm
Längd: 67 cm

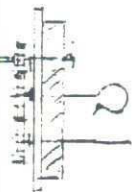


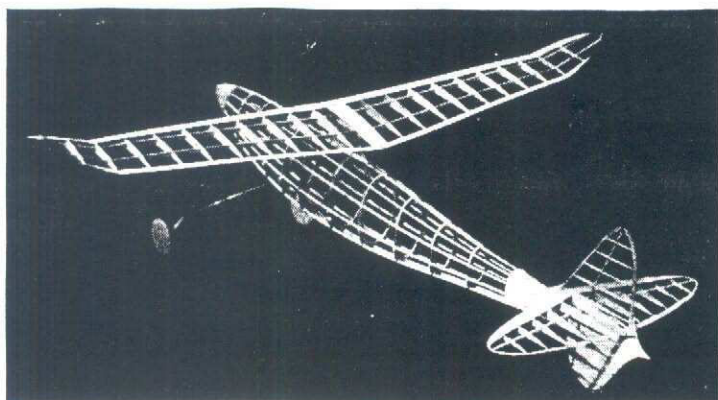
Här är ytterligare två gamla godingar ur HEWAs produktion. Helge har kvar ritningsunderlag för bägge modellerna!



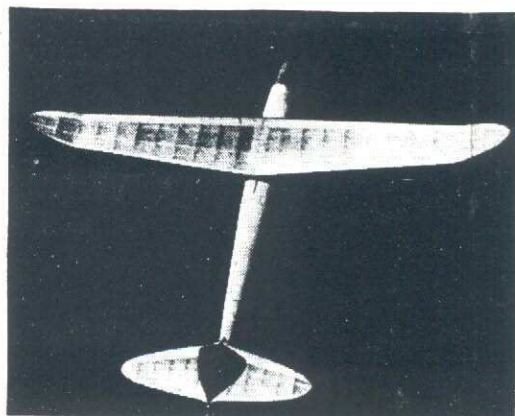
Wakefield (Växel)
Konstr. Helge Wannberg
Spännvidd: 116 cm
Längd: 84 cm

Växel





Superior construction is revealed in the framework.



A high lift, high aspect ratio and efficient wing give remarkable climb and soaring qualities.

Building the "Tsetse Fly"—Super Wakefield Model

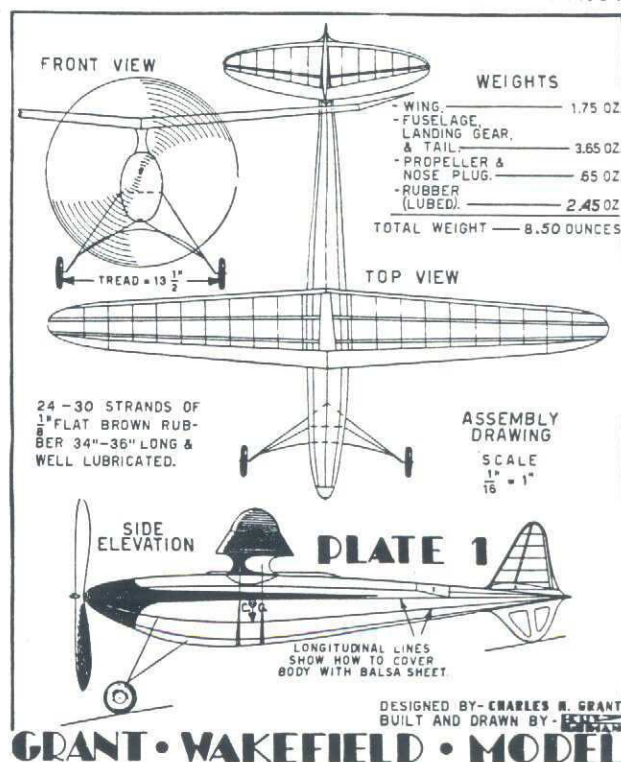
Från Model Airplane News under ungdomsåren har jag alltid kommit ihåg en modell, vars namn jag mindes som "Grant's Wake". Som skolepåg i slutet av 30-talet hade jag svårt att få veckopengen att räcka till att köpa MAN, men så hade tydligen Wentzels förköpt sig själv och realiserade strax före jul -38 ett antal tidigare nummer och som julklapp önskade jag mig dessa. Tidningarna kom, däribland juni-numret, och lästes sönder av mig och kompisarna näst intill makulatur..

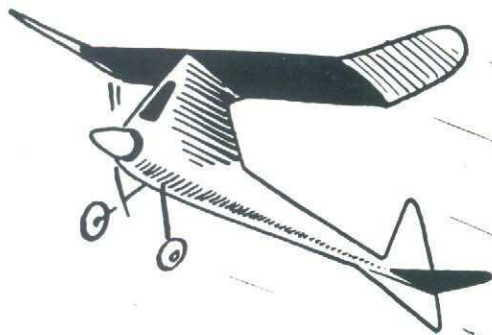
Charles Hampton Grant var en aerodynamiker, som skrev många artiklar i MAN under dessa år. Det var efter hans idéer, som Felix Gutman konstruerade en tjusig Wakefield, som av någon outgrundlig anledning döptes till "Tsetsefly". Den publicerades i juninumret och blev föremål för min synnerligen ömma låga. Många gånger har jag berättat detta för vännen Sten, som flera gånger letat i sina register och arkiv efter "Grant's Wake" - men utan resultat. Så upptäckte han till slut att "Tsetsefly" hade under rubriken "Grant Wakefield Model" och jag fick på nytt skåda ungdomens platoniska svärmeri, ty mer än så blev hon nu inte. Jag hade nämligen själv konstruerat en go' och rund wake med fällbar snurra, som kanske hade kunnat bli något om jag hade förstått att lägga ner lite mer energi med några extra strängar snodd! -Se nu på "Tsetsefly's" vackra vingspetsar, hennes kropps yppiga kurvor och skjärtens elegans! Alla sanna oldtimer-

flygare känner säkert hur det börjar klia i fingrarna! Kom igen, pojkar - inte ska en sådan skönhet förbli outnyttjad! Skämt åsido: man måste säkert använda sig av utvald, lätt och homogen balsa för att hålla nere vikten på en sådan här modell med plankad kropp och torsionsnäsa. Ska vi tippa att Einar Håkansson ger den koefficienten 1,5 i Classic Wake, vilket alltså skulle motsvara 2 min. vid 3 minuters max - och det går säkert att åstadkomma. Det skulle vara en högtidsdag att få se en "Tsetse" i luften!!

Bertil Dahlqvist

Forts. sid.26!





Det kom ett brev från en av Sveriges mesta - och bästa - FlC-flygare, Gunnar Ågren, allmänt "Gurra" kallad. Red. hade redan tidigare bett honom skriva ner minnen och intryck från hans tidigare del av modellflygkarriären och vi tackar för bidraget, som följer! Säkert har de flesta av oss bakom sig episoder av liknande slag som "Gurra" beskriver, och just igenkännandets glädje är en stor del av behållningen i en sådan skildring. Det finns plats för många fler i OLDTIMER!

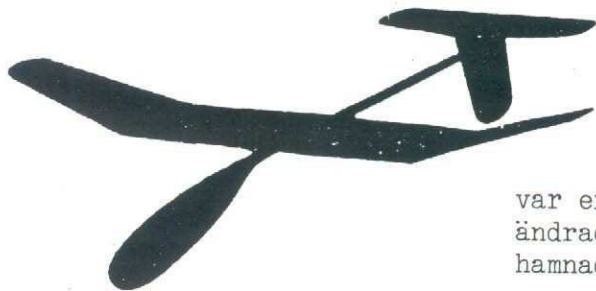
BREV FRÅN "GURRA"

"Min modellflygarbana började 1943. Första modellen var en spantbyggd J-22 :a, troligen av Wentzels fabrikat, med en mängd plywoodspant och spryglar att säga ut. Inköpet gjordes på "Wohlrat's" Järnhandel, som hade en hobbyavdelning. Senare blev det många fler och några, som jag kommer ihåg så här vid skrivandet, är en segelmodell, som med rätt stor sannolikhet hette "Castor", där man fick skära och klippa ut spant och spryglar i papp!

En annan var "Ibis", en S:la, som blev min första sidenklädda modell.

Min första riktiga kontakt med tävlingsflyg fick jag när min bror Sten och jag åkte ut till vintertävlingen 1945 på Sundbro. Som framgår av medsända foton, tagna av journalisten och en av bildarna av UFK, Anton Andersson, blev det en fin vartävling.

Ännu efter 50 år är det mest klara minnet från den tävlingen att en ung dam från Stockholm segrade i S:l, Irma Gramer. Det andra starka minnet är att vi dröjde oss kvar så länge på Sundbro att vi missade bussen till stan, varför det blev till att knalla och gå den dryga milen hem. När vi kom till Ärna satte jag mej i ett dike, men bror Sten fortsatte, så det var bara att knalla vidare! Därefter följde några år med bygge och flygning av egna konstruktioner. Testflygplats blev läroverksplan, ett kvarter från där jag bodde i Lut-hagen. När modellerna började flyga bättre flyttade jag ut på gårdet bredvid, där



Ibis

nu Humanistcentrum är beläget. Kontakten med Uppsala Flygklubb fick jag när jag träffade Holger Sandberg och Sven-Ingvar Sandén i modellflygsektionen. Jag byggde flera av Holgers konstruktioner, flera B:lor och en S:Int modell.

Omkring 1948 blev jag medlem och efterträdde

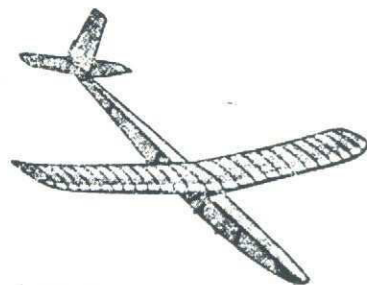
Holger i sek- Nnr A 952 Castor. Synnerligen lättbyggd modell tionen. Här

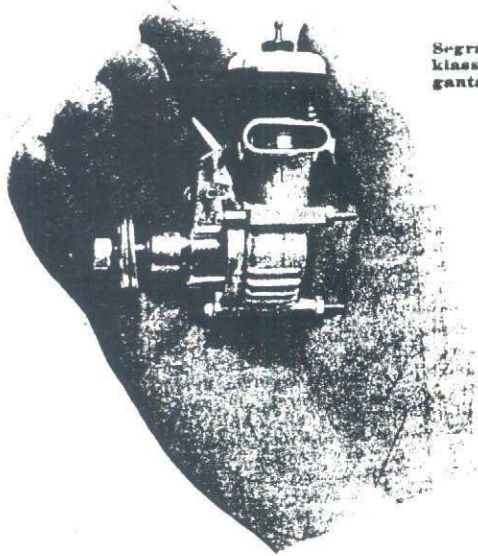
började också mitt intresse för motorer, då jag köpte min första "Komet"-diesel från Västerås för 67:50. Min första F-modell blev en "HU-10C".

Denna modell flög jag en gång vid Fl6 på andra sidan E4:an. Efter någon start flög den in på Fl6s område. Det var då omgärdat av dubbla "spanska ryttare" med färsk taggtråd. Inkrypanet efter modellen blev något så när smärtfritt, men på utvägen höll jag på att bli kvar, och kom ut först efter mycket kravlande och med en hel del blesyrer... Ja, detta blev början på en ung modellflygares hämningsbekymmer, som under åren blivit många, många fler och stundtals riskfyllda - men också roliga och lärorika!

Efter "HU-10C" blev det många lin - kontrollmodeller samt fler motorer, bl.a. ED "Bee" och E.D. "Racer".

Som segrare i Teknikens Världs Rikstävling i klass F 1948 vann jag en Ohlson 19-motor. Modellen var en utveckling ur "HU-10C" med bl.a. ändrad vingprofil (se sid. 16!). Motorn hamnade först i en ny F-modell, som dock





Se-graren i Teknikens Världs stora rikstävling i klass F kommer att bli ägare till denna eleganta Ohlssonmotor med glödstiftständning.

fann bilderna från Vintertävlingen 1945 då Calle Tord och jag jobbade med UFK's 60-årsjubileumsbok* under 1995. Jag återkommer med bilder, som jag har av modellflyget efter ovannämnda period - just nu bygger jag FLC-modeller för fullt inför EM i Italien.

Slutligen: kom och flyg Oldtimer på maj-tävlingen den 4 maj 1996 - alla kan vara med!"

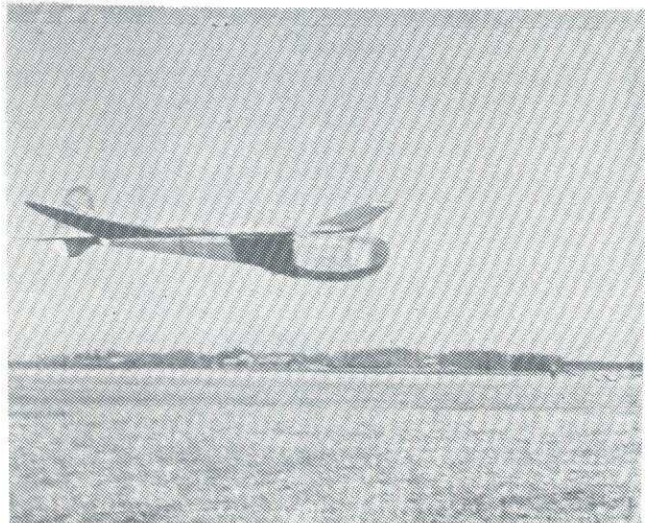
Hälsningar från Gurra!

* Uppsala Flygklubbs jubileumsbok kan beställas direkt från Gurra genom att sätta in 125:- på personkonto 3210081414.

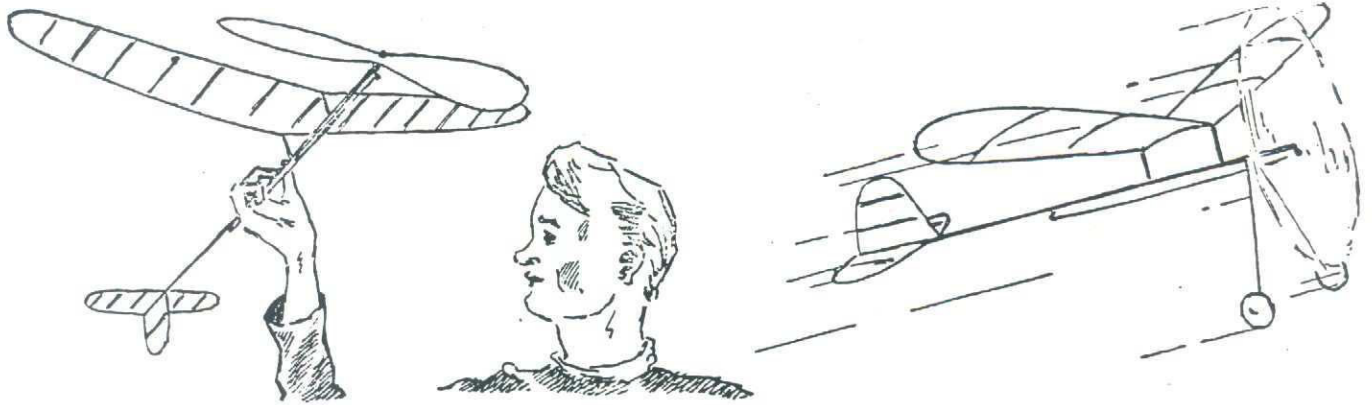
försvann i det blå! Två bärplockande tanter hittade den ett halvår senare, varefter motorn fick göra tjänst i en linkontrollmodell, väl tjudrad! Vännen Sören Edström övertog senare min Ohlson 19, men sedan några år tillbaka är nu denna klenod åter i min ägo, med originalkartong och allt. Under den här tiden tillkom också flera Wakefieldmodeller, två st "Korda" och "Laban" samt en Magnusson-konstruktion, som jag ritade av från Hobbyboken. Därifrån fick jag även inspiration till de två flygande vingar av Fillon-design, som jag byggde med omvänd profil som klaff på bakkanten. Den större vingen flög bra och hade ett tag klubbrekord med 1 min 22 sek. Hobbyboken var en bra inspirationskälla och därifrån fick jag också den sista Wakefielden jag byggde, en "Tempo". Den försvann en fin vårdag i en stark termikblåsa tillsammans med tre hökar från Sundbro. Den modellen hörde jag aldrig någonting ifrån. Det här var några rader om hur jag började och minnena blev starka, då vi



Segelmodeller på VT Sundbro 1945. Kan någon identifiera flygare och modeller?



En intressant nyhet — INOMHUSFLYGNING



Det tog lång tid för inomhusflyget att nå Sverige och i Teknik för Alla nr 21/1941 kallas grenen en nyhet.

Den kompletta artikeln om hur man gör mikrofilm samt byggbeskrivning till "Levis" kan fås mot porto från Sten Persson, Halmstad.

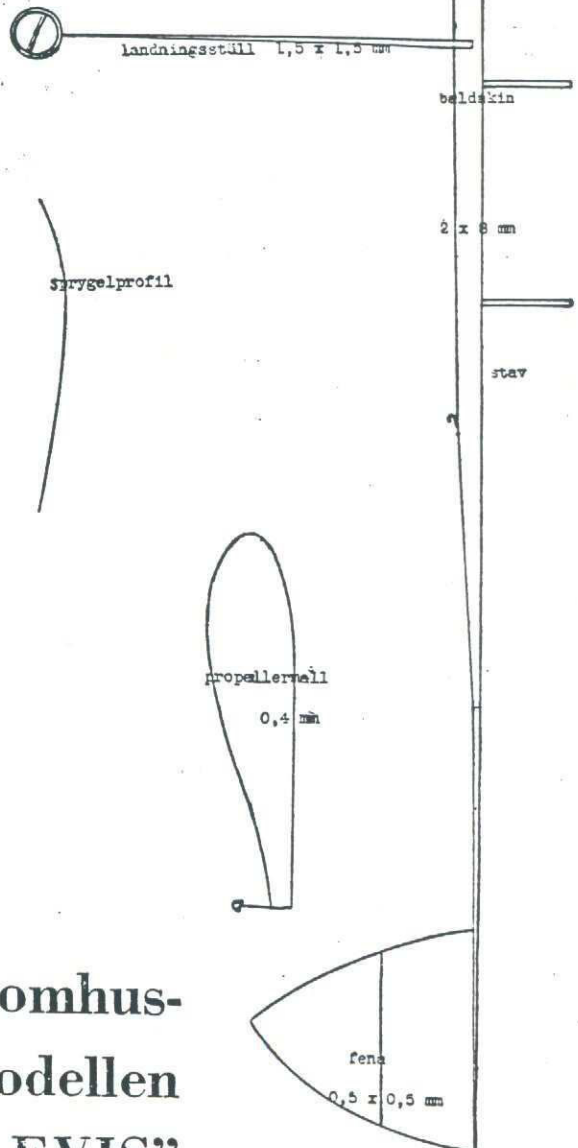
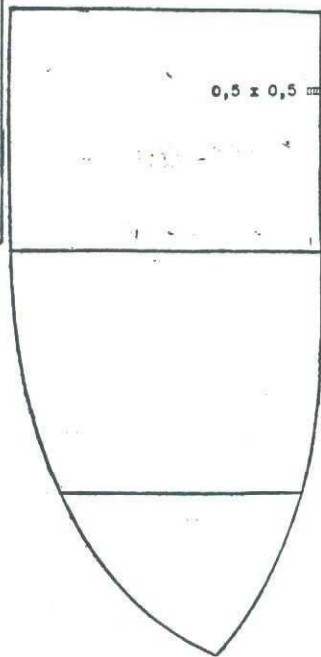
På senare tiden har man här och var i dagspressen sett notiser om en ny gren av modellflyg — inomhusflygning. Och man har fått veta, att dessa inomhusmodeller äro "klädda med oljedroppar", men icke på vilket sätt. Det kan därför synas av behovet påkallat, att några råd vid tillverkning av inomhusmodeller lämnas.

Nybörjarmodellen "Levis".

När vi satt oss in i ovannämnda byggbeskrivningar, äro vi mogna för vår första inomhusmodell. Levis är en specialkonstruktion för nybörjaren. Man kanske tycker att dess konstruktion är för "tung och robust". Men för nybörjaren passar den synnerligen bra. Det är icke så lätt att gå över från vanliga modeller till inomhusmodeller. Man vill gärna "ta" i inomhusmodellerna och detta leder i många fall till att man "kvaddar" sin modell redan innan den är färdig. När man har byggt Levis och satt sig in i en inomhusmodells flygenskaper, kan man lämpligen bygga en ny Levis med ännu tunnare dimensioner. Då först får man se hur en riktig modell ter sig. Levis skall väga 1,5 gram som nybörjarmodell. Som speciell inomhusmodell sjunker vikten till 0,9 gram.

Ulf Hallvig.

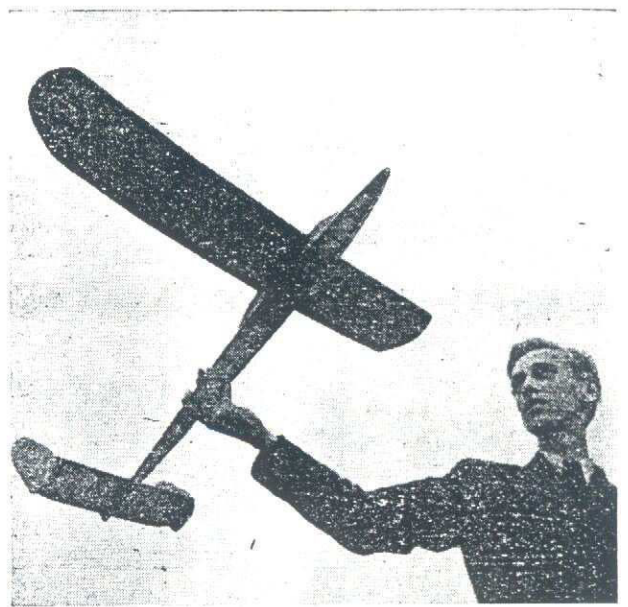
Magnus Gerne.



Inomhusmodellen "LEVIS"

Vi börja med att bygga kroppen, som har kvadratisk tvärgenomskärning och är ställd på kant, d. v. s. den har s. k. Diamondform. Longeronerna (1) och tvärribborna (2) äro 4×4 mm lindribbor, som måste vara av god kvalitet, d. v. s. raka och kvistfria. Detta gäller naturligtvis främst longeronerna. Vid limning av lind är balsalim ej så lämpligt, varför man bör använda kallim. Man bygger på vanligt sätt två kroppssidor, och sammanfogar dem på samma ritning, då ju kroppsformen är kvadratisk. Nosblocket (3) göres av lind och slipas till den form, ritningen visar. Kölskenan (4) göres av 1,5 mm plywood och förses med 1 mm hål för sprintarna till startkroken (8), som är flyttbar. Denna består av

Bilderna visa konstruktören av TjA:s "S-TVÅA", Sverker Blom, med sitt plan.



TjA:s "S-TVÅA"

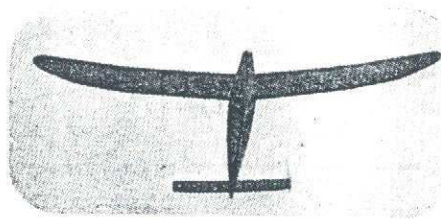
en U-formigt böjd mässingsbit med en pålödd 1,5 mm krok av pianotråd.

Därefter limmar man fast fyllnaderna (24) och (25), som utgöres av 1 mm plywood. De bilda det rum, där blybitar nedläggas vid trimningen.

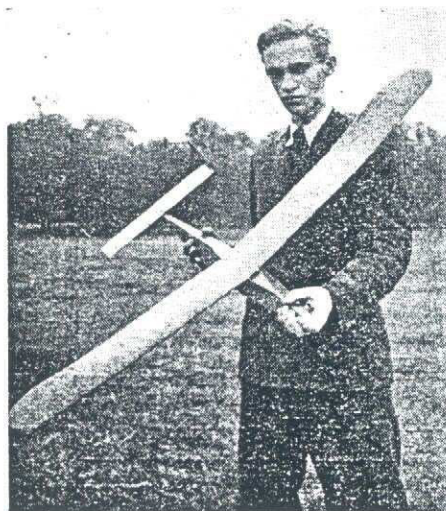
Nästa steg är att göra ving- och stabilisatorbryggor. Den förra (6) bygges på spant, som består av 2 mm lind, och klädes med 1 mm lind eller hellre med balsa, som är mera lättarbetat. För vingfastsättningen äro ifyllda 1 mm plywoodbitar (7) med 1 mm hål, varigenom man kan sticka två st 1 mm pianotrådsbitar (21) för fästande av de gummisnodder, som kvarhålla vingen. För att underlätta klädandet av kroppen runt vingbryggan limmar man fast små bitar (5) av 1 mm lind mellan tvärlisterna att fästa papperet på. Stabilisatorbryggan utgöres av 3 mm lindbitar, som äro pålimmade kroppen och slipas till den form, ritningen anger.

Till sist återstår att putsa kroppen, vilket göres först med grovt sandpapper (nr 4), och sedan med finare (nr 9). Longeronernas kanter slipas runda, som dock icke angivits på ritningen.

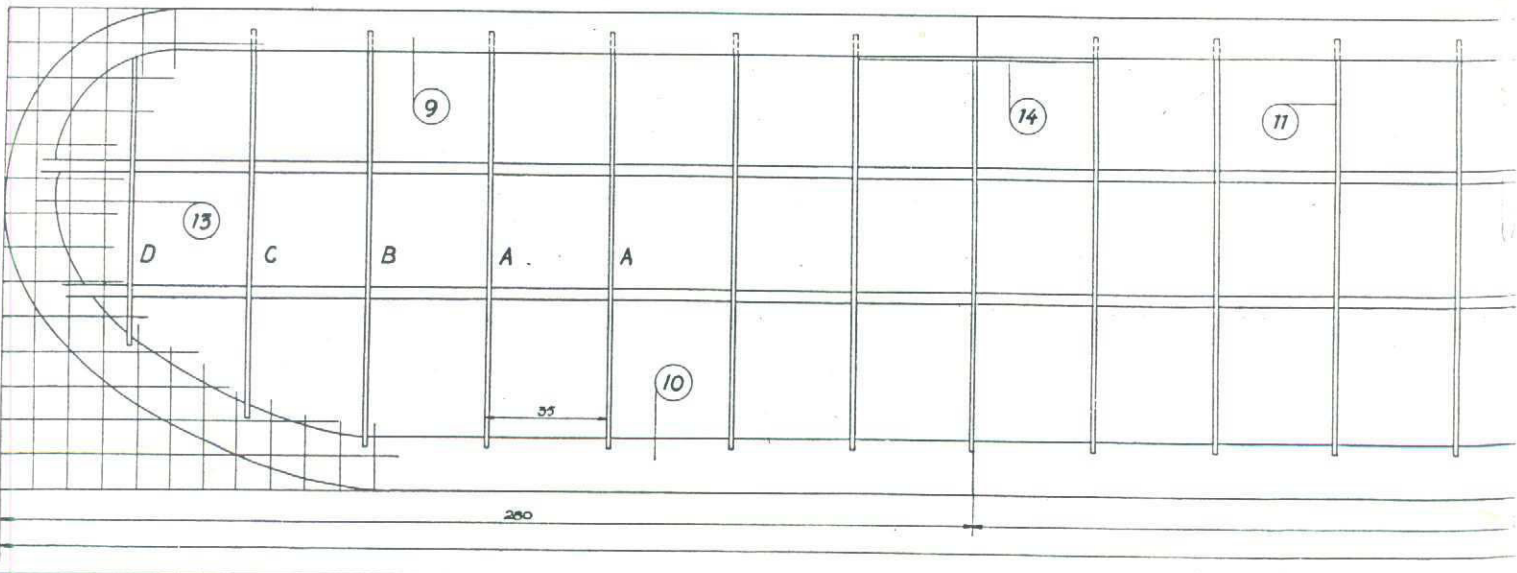
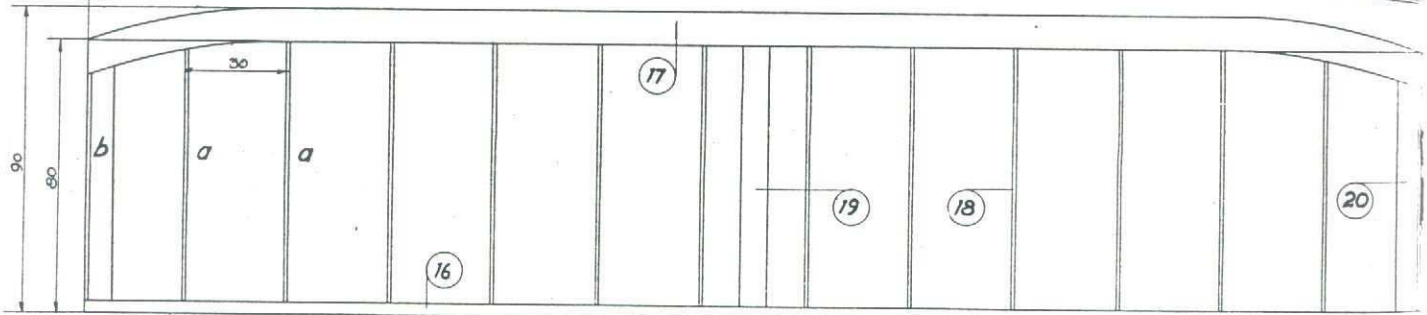
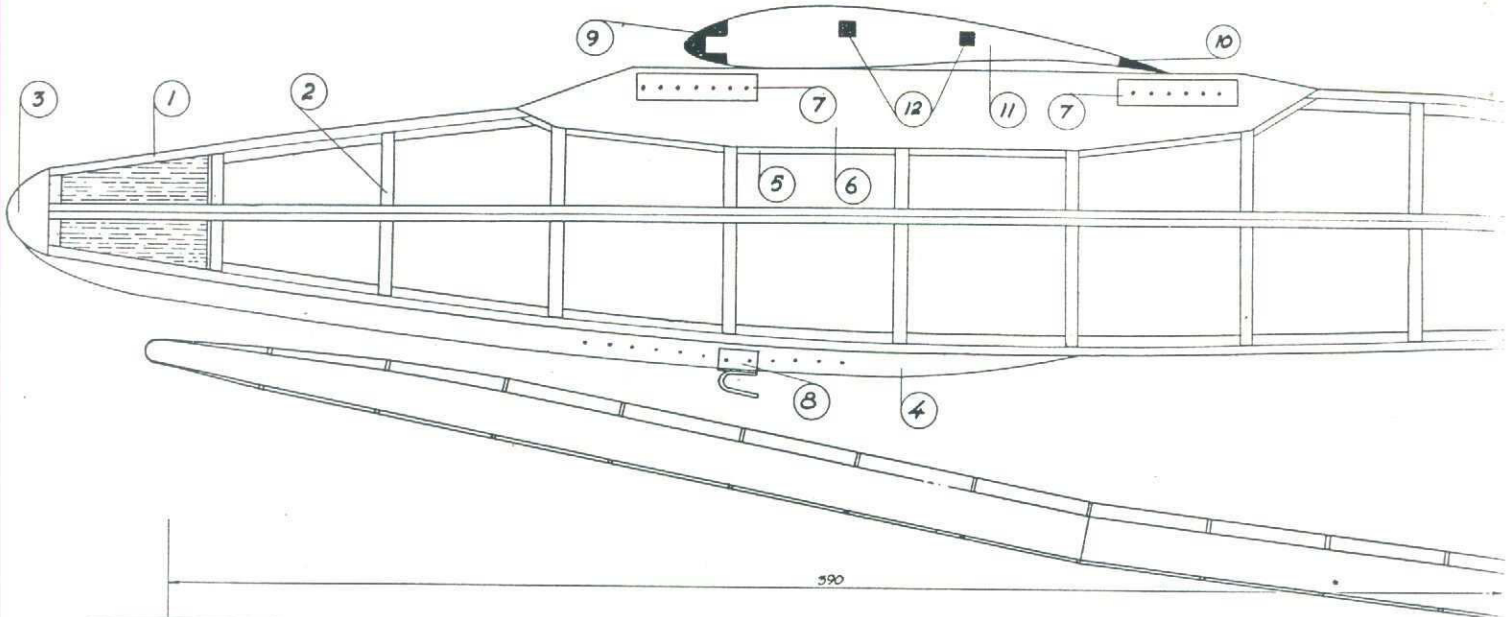
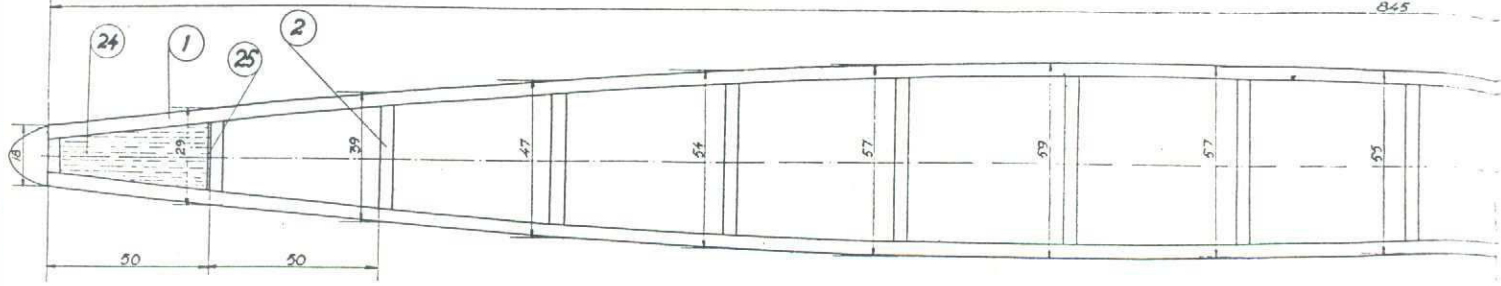
För att minska vingens vikt med bibehållande av god styrka är den försedd med U-formad framkant (9) med dimensionen 12×13 mm. Vidare har den bakkant (10) $3,5 \times 15$ mm, och två balkar (12) 4×4 mm, allt av lind. Det är mycket betydelsefullt, att dessa lister äro absolut

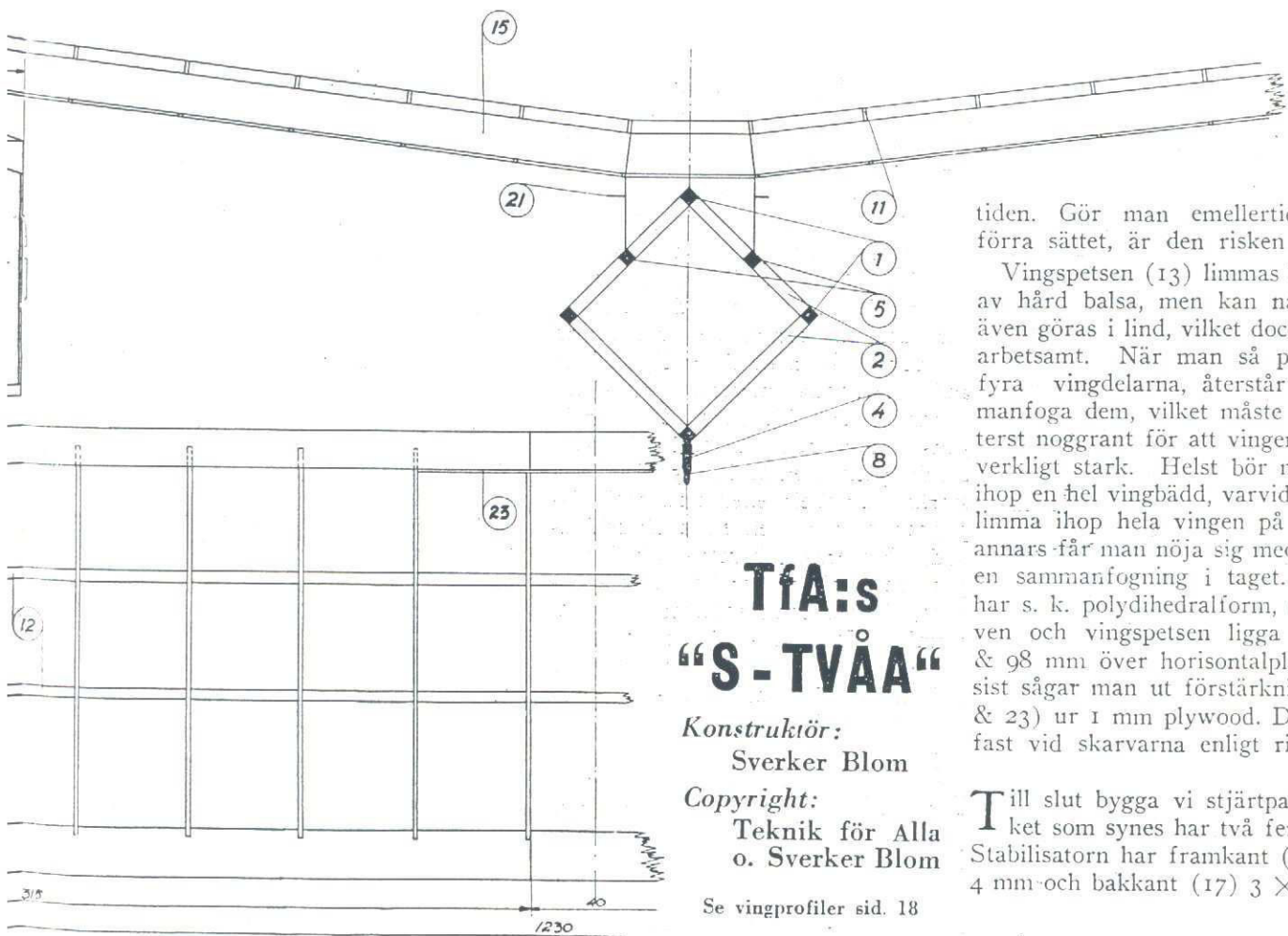
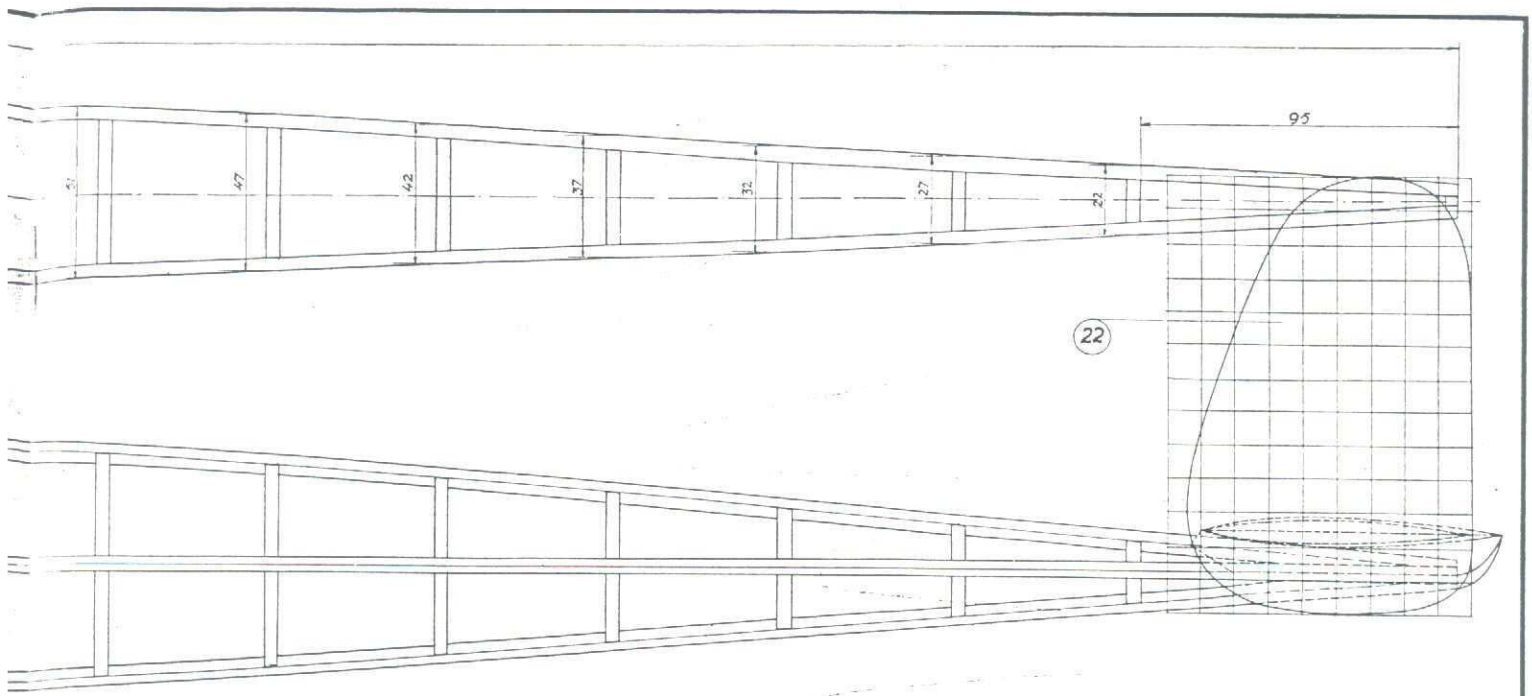


*En ny välflygande
segelmodell, konstruerad för TjA av
Sverker Blom*



raka, ty med en aldrig så litet skev vinge äventyrar man modellens startsäkerhet i hög grad. Man börjar med att göra en mall av 3 mm plywood till de spryglar A, som äro lika långa. Denna sågas ut med lövsåg, och putsas noga, så att den får exakt den form, som profilritningen visar. (Profilen är Eiffel 400). Till spryglarna B, C och D lönar det sig inte att göra någon mall. Man kan nöja sig med att kalkera av dem direkt på lindflaket från sprygelritningen, vilken som synes är utförd i hel skala. När man skall göra de 28 lika stora spryglarna A, förfar man lämpligen på det sättet, att man trycker mallen hårt mot lindflaket, som har tjockleken i mm och med ett vasst rakblad skär ut sprygeln precis jämnt med kanterna av mallen. Gör man detta noggrant, behöver spryglarna ej putsas. Sedan man gjort urtag i bakkanten för spryglarna, är man klar att börja hopmonteringen av vingen, vilket väl knappast bör bereda någon svårighet, om man är ordentlig och ger sig god tid. Att man måste ha en absolut plan byggbräda, torde vara självklart. Vingen bygges i fyra delar, som göras färdiga, d. v. s. slipas och putsas, innan de sätts ihop. För att göra modellen säkrare i starten har vingen försetts med kraftig skränkning, d. v. s. den får gradvis mindre anfallsvinkel närmare spetsarna. Därför höjes bakkanten 6 mm vid vingspetsens 6:te sprygel, räknat inifrån centrum. Skränkningen kan naturligtvis göras, sedan vingen klätts, men den går då lättare tillbaka med





tiden. Gör man emellertid på det förra sättet, är den risken minimal.

Vingspetsen (13) limmas helst ihop av hård balsa, men kan naturligtvis även göras i lind, vilket dock är mera arbetsamt. När man så putsat alla fyra vingdelarna, återstår att sammanfoga dem, vilket måste göras ytterst noggrant för att vingen skall bli verkligt stark. Helst bör man spika ihop en hel vingbädd, varvid man kan limma ihop hela vingen på en gång, annars får man nöja sig med att göra en sammanfogning i taget. Vingen har s. k. polydihedralform, och skarven och vingspetsen ligga resp. 40 & 98 mm över horisontalplanet. Till sist sågar man ut förstärkningar (14 & 23) ur 1 mm plywood. De limmas fast vid skarvarna enligt ritningen.

TfA:s "S-TVÅA"

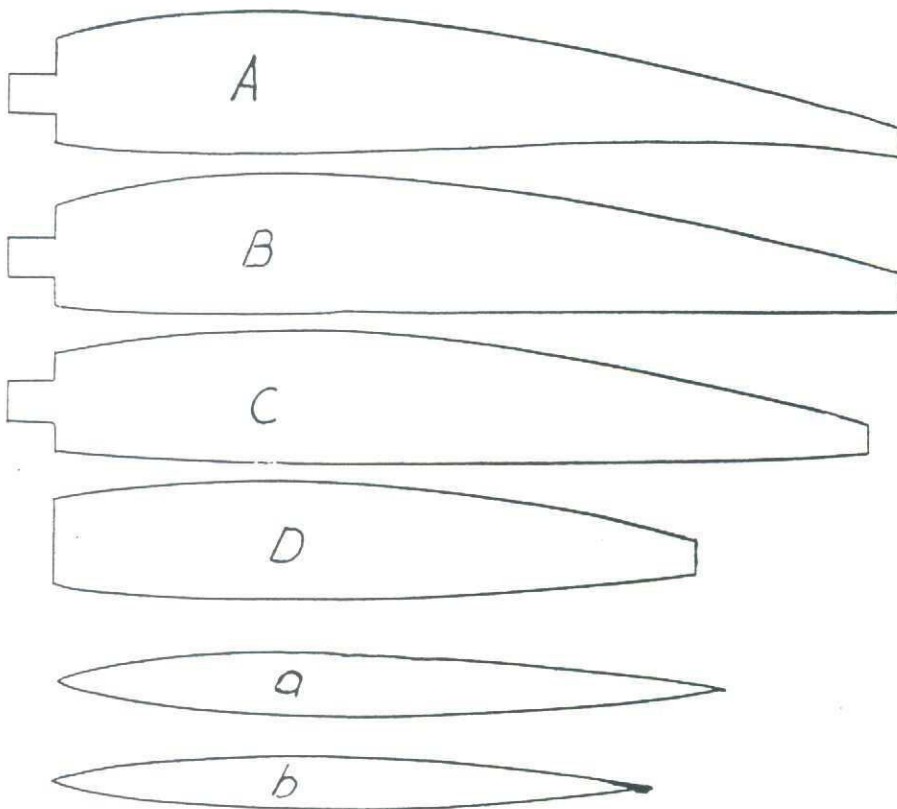
Konstruktör:
Sverker Blom

Copyright:
Teknik för Alla
o. Sverker Blom

Se vingprofiler sid. 18

Till slut bygga vi stjärtpartiet, vilket som synes har två fenor (22). Stabilisatorn har framkant (16) 3×4 mm-och bakkant (17) 3×10 mm.

Tillägg till artikeln om
Gunnar Ågren:



Vingprofiler 1/1 skala.

Fyllnaderna (19 och 20) skäras ut ur 3 mm flak. Spryglarna skäras ut ur 1 mm flak. Materialet i stabilisatorn som i fenorna är helst hård balsa, men har man icke tillgång till sådan, reder man sig naturligtvis med lind.

Så återstår det endast att klä "kärnan". Som beklädnadsmaterial använder man bambupapper. Detta fästes med tunt balsalim, vattenbesprutas och doppas med zaponlack 4 à 5 ggr. Beträffande vingen är att märka, att man måste fästa papperet noga med balsalim på undersidan av sprygeln, annars släpper det, när dopen spänner och då får man en helt annan vingprofil, än man tänkt sig. Även andra beklädnadsmaterial kunna användas, t. ex. siden, men detta är ju ganska dyrt och jämförelsevis svårt att få spänt, men är i gengäld mycket starkt. Dubbelt eller tredubbelt japanpapper ger även en stark beklädnad. Fibrerna i bambu- och japanpapperet skola gå parallellt med kroppens, vingens och stabilisatorns längdriktning. När man klär med siden gäller det framför allt att se till att man sträcker det lika hårt i alla riktningar, annars blir det lätt fula rynkor.

Modellens vikt bör hålla sig omkring 300 gr, vilket ger en vingbelastning av 20 g/dm², men om den blir något tyngre spelar ingen roll. Man måste bygga den ordentligt och ge sig god tid med trimningen. Om trimning se vad som skrevs om TfA:s "S-etta" i nr 35 av TfA.

Uppsala vann pristävlingen!

Uppsala Flygklubb tog hem en klar dubbelseger genom Gunnar Ågren och Sverker Norellius i Teknikens Världs rikstävling för F-modeller. Tävlingen som utlystes i TV nr 18/49 och utgick den 3 oktober har omfattats med stort intresse av modellflygarna och konkurrensen har varit hård.

Som första pris har Teknikens Värld ställt upp en modellmotor av typ Ohlsson 19, som nu alltså kommer att hamna i lärdomsstaden. Andra och tredje man får var sitt penningpris på 10 respektive 5 kr.

Vi presenterar här nedan treplanskisser av de tre bästa modellerna.

Resultat:

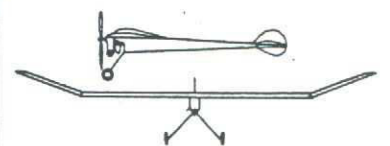
1) Gunnar Ågren, Uppsala Flygklubb, 879,9 sek, 2) Sverker Norellius, d:o 637,9 sek, 3) Olle Blomberg, Mfk Nimbus, Kumla, 436 sek.



Gunnar Ågrens segermodell »GA 99» är av gammal beprövad konstruktion med baldakin och dubbel V-form.



Även andre pristagaren Sverker Norellius' modell har en högt liggande vinge. Motorn är en Komet-diesel.



Inverterad motor och ett ovanligt gott sidoförhållande kännetecknar Olle Blombergs modell som kom trea.

AKTUELL ANNONS 1996

HOBBY CLUB

23141 ARROYO VISTA-STE.210,
R.S.MARGARITA, CA 92688
PH. (714)459-1750-FAX 459-1760-USA

CO2 ENGINES

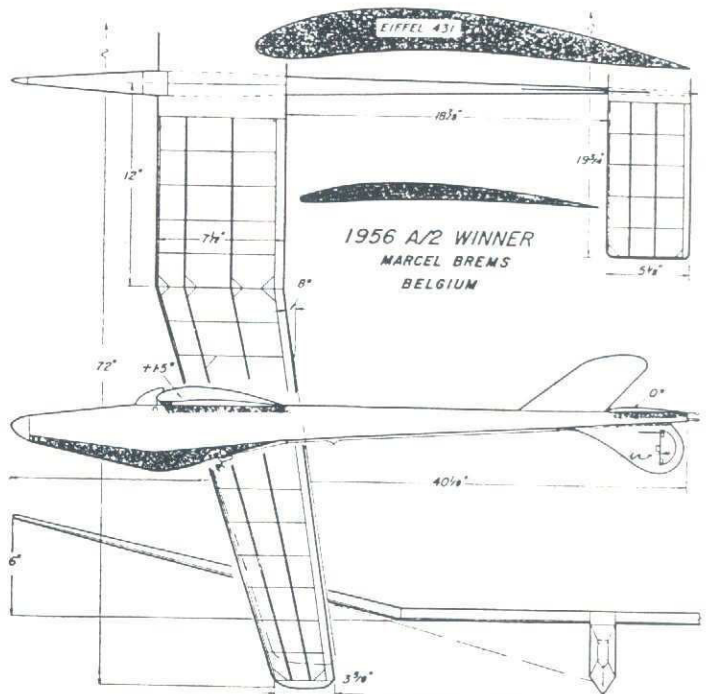
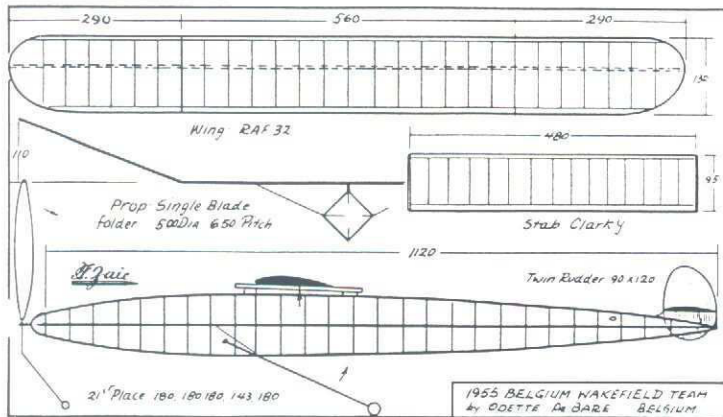
GM-63	\$ 69.95
GM-120	\$ 49.95
GM-120 TWIN	\$ 79.95
GM-300	\$ 59.95
ANZANI 3 CYL	\$249.95
3 CYL. RADIAL	\$239.95
5 CYL. RADIAL	\$329.95
CO2 REFILLS (BX. 10)	\$ 5.50

REPLICA DIESEL ENGINES



• Elfin 2.4cc \$76.95 • Micro 2.0cc \$76.95
• Oliver Tiger MK-III 2.5cc \$84.95
• Deezil 2.0cc \$79.95 • Rivers 2.5cc \$84.95
• E.D. Hunter 3.46cc \$99.95 • Amco 3.5cc \$54.95
Visa, Mastercard, American Express, Discover, JCB are accepted CA resid.: add 7.75% sales tax. Handling charge \$3.00 Shipping charge: nominal as requested

Belgien



Ritningen utförd i skala 1:7.

Belgiskt modellflyg har alltid varit ganska anonymt, speciellt jämfört med grannlandet Hollands. En av svenskt modellflygs största framgångar är förknippad med Belgien. Det var när Gunnar Magnusson vann Kung Leopolds plakett och det svenska laget vann Coupe de Belgique. I hård konkurrens skedde det 1938. Vid wakefieldtävlingen veckan före placerade sig Van Wymersch närmast efter Sune Stark som blev femtonde efter bortflygning redan i första start. Den tävlingen gick i Paris. I tävlingen om Kung Leopolds plakett var Van Wymersch trea. Wymersch hade ritningar och artiklar införda i Model Airplane News och Aero Modeller, Zaics årsböcker osv.

På femtiotalet deltog en kvinnlig wakefieldflygare, Odette de Balasse, mer än en gång i belgiska laget. Nu kom också linflyget starkt. Stouffs blev ett stort namn då hans "Blue Pants" segrade i EM i stunt. På sextiotalet vann Groendal i samma klass och sedan kom radion på allvar där också.

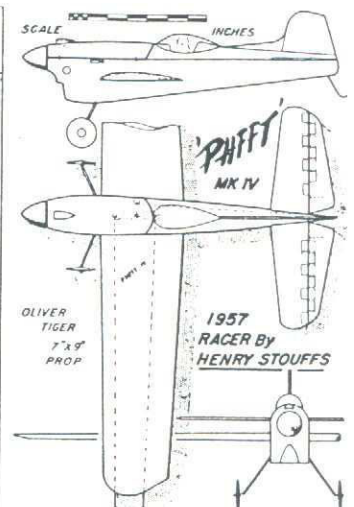
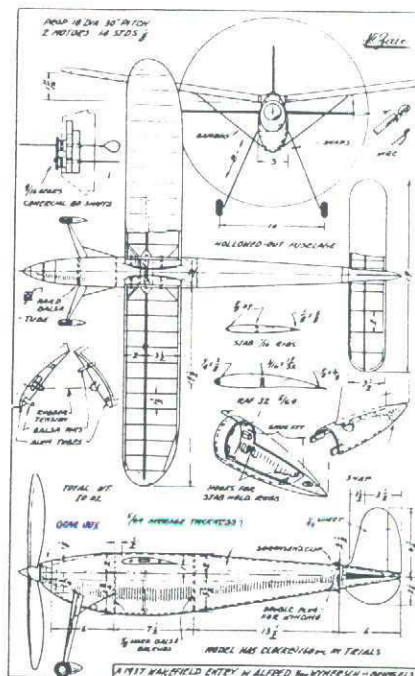
Däremellan segrade Marcel Brems 1956 i Nordic Cup, som S-int då kallades ganska allmänt på kontinenten och på andra håll. Brems modell presenterades i de stora tidskrifterna (och i Hobbyboken). Expertisen beklagade att en så gammalmodig konstruktion hade vunnit framför de långt utvecklade moderna. Brems blev rent ut sagt hänad. Man borde ha prisat hans skicklighet att vinna mot alla odds i stället. Det belgiska laget placerade sig fint på femte plats. De andra i laget hade modernare vingprofiler men i övrigt typiska drag som tex vingstag. Brems använde den "hopplösa" Eiffel 431 i vingen och den profilen hade nog inte använts sedan fyrtiotal-et och då på mycket stora modeller.

Jag tycker att Brems modell har ett spännande utseende som gör att jag gärna vill bygga den. Det som hållit mig tillbaka är vingstagningen som inte passar mitt startställ. Man kan bygga utan stag som vid behov kan sättas dit för syns skull. Detta har jag nyligen kommit på, men först sedan jag påbörjat en moderniserad utveckling av modellen, giftigt kallad "Super Crack". Den är från 1957 och har ett omisskännligt utseende även den.

Världsmästare i A-2 1956

I VM för A/2 segelmodeller i Florens segrade belgaren Marcel Brems. Lagsegrern bärgades av Tjeckoslovakien med Sverige på andra plats. Bästa svensk blev Gunnar Kalén, som kom på 5:e plats efter bl. a. Hansen, Danmark.

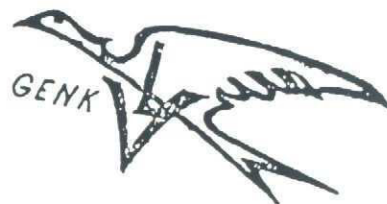
Spännvidd: 1820 mm.
Vingprofil: Eiffel 431.
Vingyta: 2.635 cm².
Vingdjup vid roten: 190 mm.
Kroppslängd: 1.020 mm.
Stabspv: 490 mm.



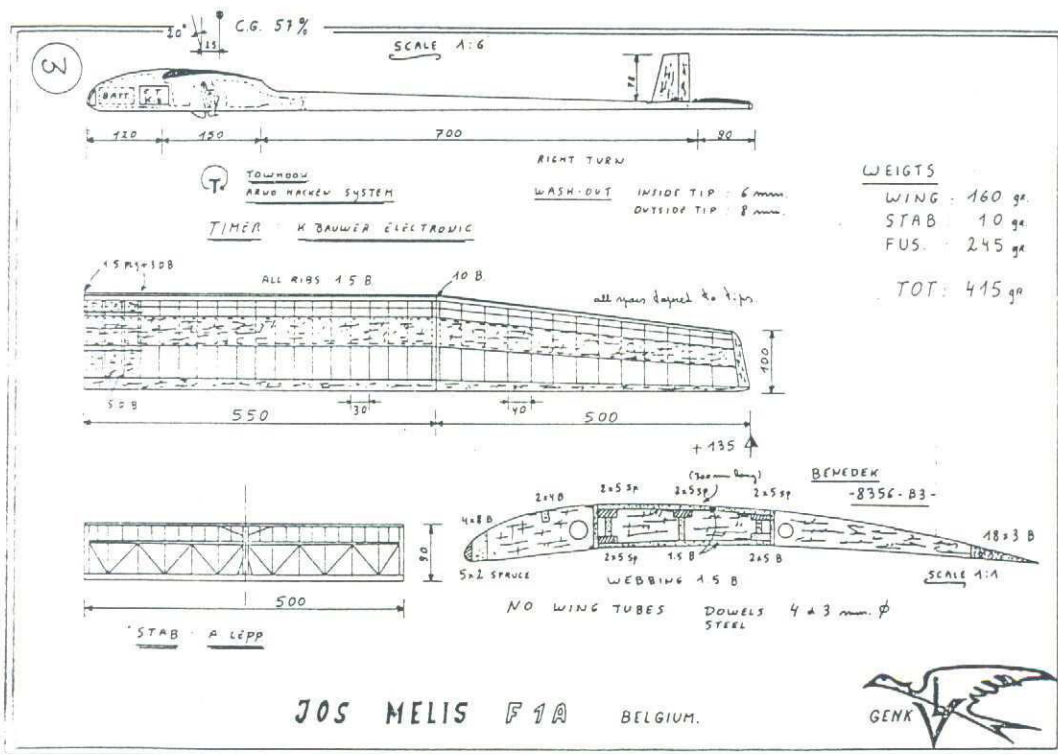
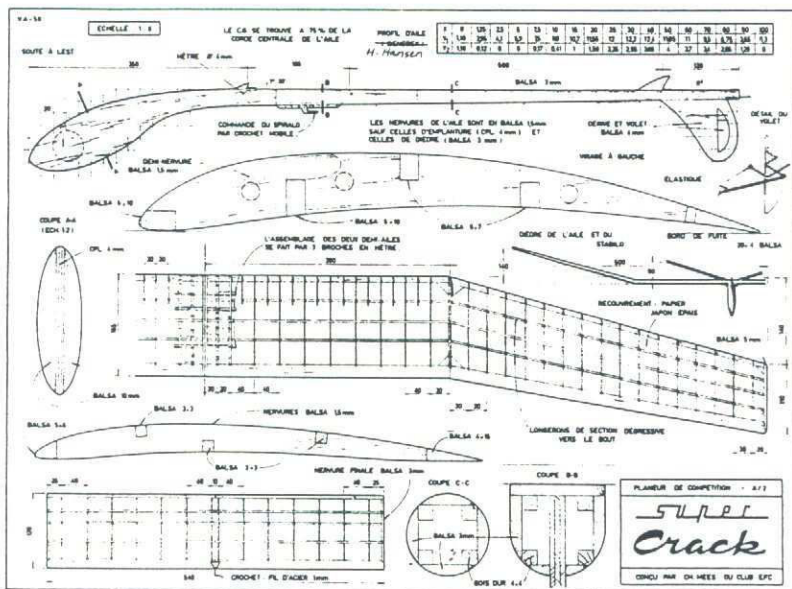
Forts. på nästa sida!

Jämför med LV Genks klubbmärke! Se också den moderna F1A-modellen av Jos Melis som åtminstone har en fläkt kvar av detta belgiska över sig.

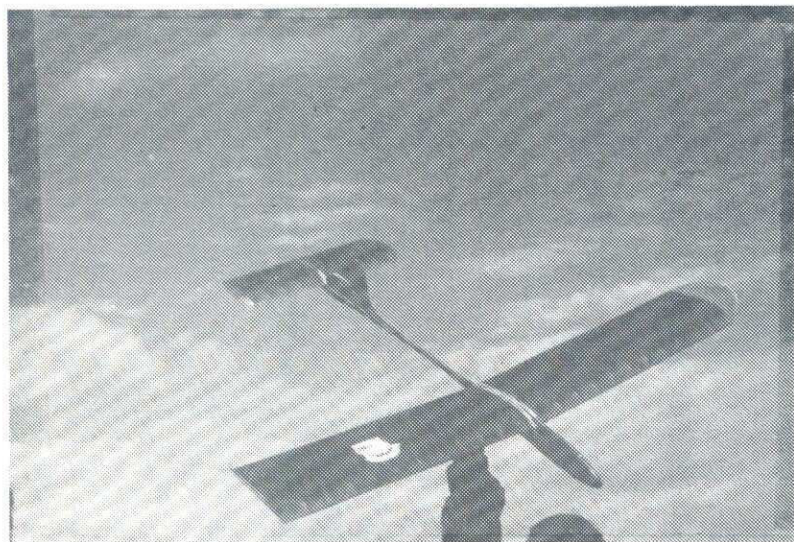
Tilläggas kan att en av de mera minnesvärda tävlingarna i "nordic" ägde rum i Bourg-Leopold i norra Belgien 1959 då amerikanen Ritz vann i fly off med ryssen Sokolov.



CJ



JOS MELIS F1A BELGIUM.



Red.'s kortlivade Ridder S:1a..

För dagens flygintresserade har prof. Sven-Olof Ridder nog mest gjort sig känd för sin medverkan vid tillkomsten av Viggen och som kritiker till konceptet instabila flygplan (läs: JAS Gripen!), men även som fader till avancerade sportflygplansprojekt, där långt driven strömlinjeform och användandet av moderna konstruktionsmaterial lovar hastigheter och bränsleekonomi av yppersta klass (se FLYG 96!).

Gårdagens modellflygare vet att Sven-Olof började sin karriär som medlem i modellflygklubben "Vingarna" och även en flyktigt blick på hans segelkonstruktioner från senare delen av 40-talet och hans linflygplan från tidigt 50-tal visar att han redan då förstod värdet av att undvika onödigt luftmotstånd. Parat med ett utvecklat sinne för det estetiska har denna insikt bidragit till att såväl hans gamla som nya aerodyner är en fröjd för ögat! Eller vad sägs t.ex. om utformningen av kroppen på motorseglaren "Windex" - eller skjärtpartiet på den här beskrivna S:lan utan namn?

Prof. Ridder är en upptagen man och under tecknad har förgäves försökt få honom att kommentera några av hans gamla modellflygkonstruktioner. Fast han konstruerade tävlingsmodeller var han även på den tiden något av en doldis, något som kommenteras i Hobbyboken 1947-1948, då vidstående ritning publicerades.

Av Ridders konstruktioner är det i övrigt endast S:lan

SVEN - OLOF RIDDER

AERODYNAMIKER MED STIL!

"Pin-Up" (Alga-byggsats 1945), som dykt upp i Oldtimer-sammanhang. Hösten -91 byggde jag själv den namnlösa S:lan från Hobbyboken 1947

-1948, men av olika skäl förblev den o-flugen i nära tre år. Ovetande om att vi var två själar om samma tanke byggde Helge Wannberg något senare samma modell, som även den fått vila några år!

Underlaget för våra byggen var en foto-förstorad kopia av ovannämnda ritning. Kroppen gjorde jag i furu och fanér, vingspryglar i balsa och balkar i furulist. Skjärten byggde jag helt i balsa. Med en mekanisk timer och 10 g bly i nosen vägde den drygt 150 gr.

Ej helt oväntat utlovade de första handkassen ett superbtt glid! Mer än så hann jag inte testa den före SM-94, där jag insåg att det var en helt annan sak att få upp den på linan! Det berodde inte minst på en alltför öppen krok, vars läge ej heller var helt korrekt.

Då jag testflög några kvällar före vartävlingen -95 gick varannan flygning i stöpet p.g.a. utbrytning eller jazzning - eller bådadera! (Enl. Hobbyboken startade den "en aning pendlande i speciell S-O-stil!").

Glidet var det inget fel på, men även med rejält kurvroderutslag vandrade och cirklade modellen efter eget gottfinnande - en typisk "landstrykare"?!

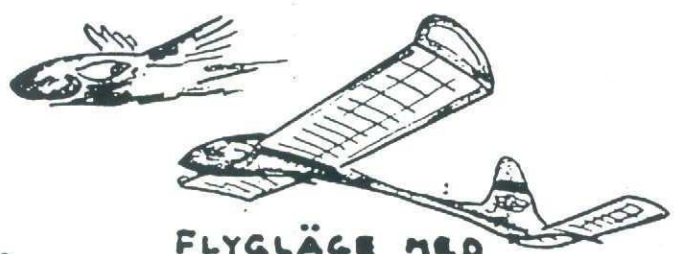
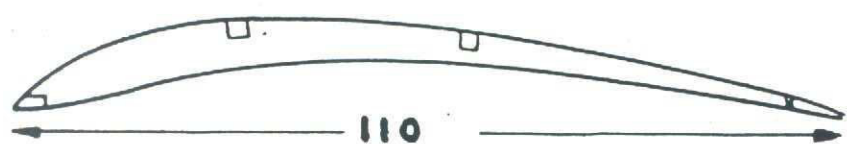
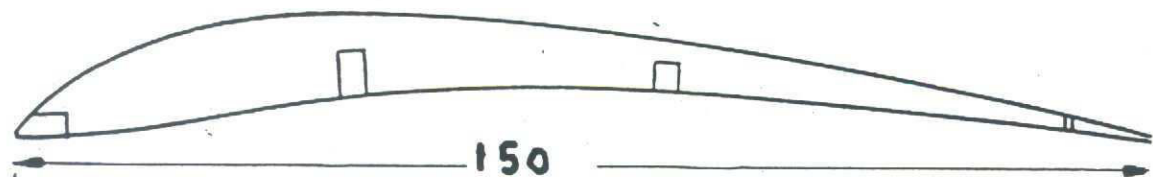
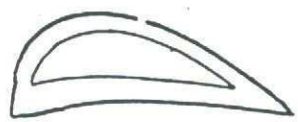
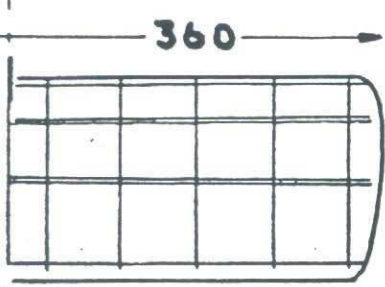
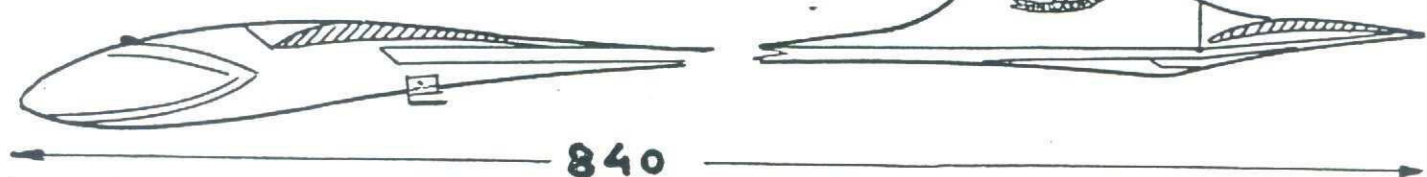
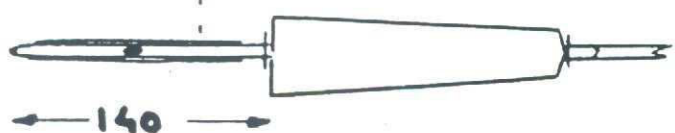
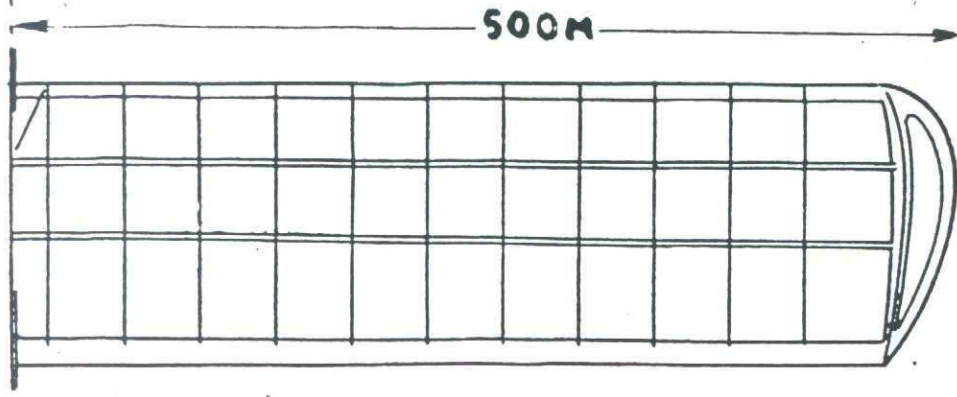
Både vid trimningen och på Vårtävlingen

Forts. på sid.22!



Pin Up

Nr F 301.
Spännvidd 999 mm.
Komplett byggsats med arbetsbeskrivning och ritning samt utsågade spryglar och ribb.
Suverän S 1:a.
Konstruktör: Sven-Olle Ridder, Vingarna.
En verkligt suverän S 1:a, som vunnit många tävlingar. Modellen står tullt i klass med landets alla bästa tävlingsmodeller i denna klass. Vartill kommer att den är synnerligen lättbyggd.
Enkel, stabil konstruktion. Tävla med PIN UP! Vinn!
Har kostat 10: 50. Nu 4: 95

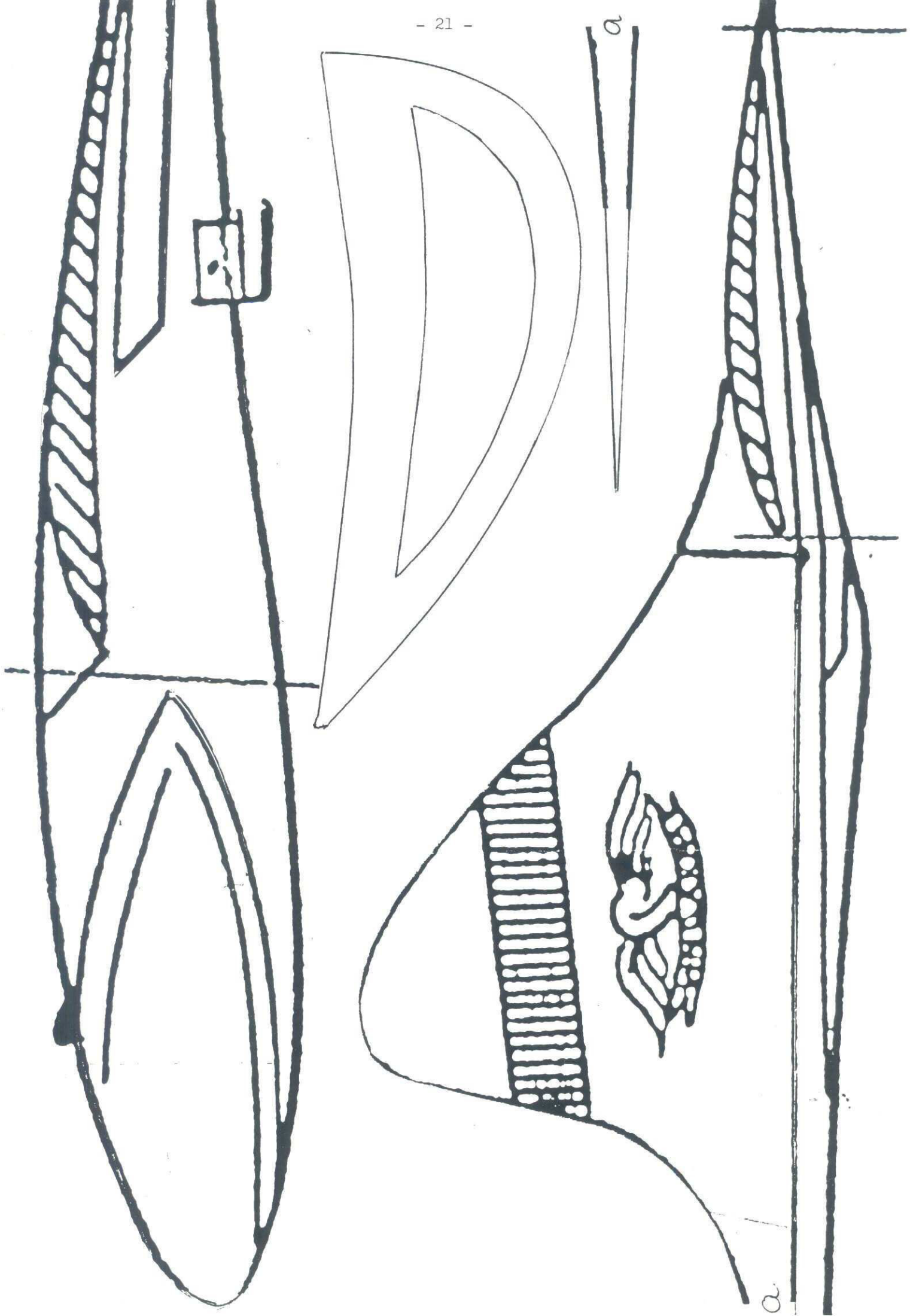


FLYGLÄGE MED
HÖG NOS

DATA:

Spv.	995 mm
KOROA	150 "
VINGYTA	14,7 DM ²
LÄNGD	840 mm
STAB. spv.	360 "
" KOROA	110 "
" YTA	4.2 DM ²
γ ^o AV VINGYT	28.5
VIKT	150 g
VINGBEL.	10.1 G/DM

TÄVLINGSMODELL
1 S1
S-O. RIDDER
VINGARNA



Forts. från sid. 19:

demonstrerade den sin (också enligt Hobbyboken) fenomenala förmåga att sniffa rätt på bra luft och sedan stanna kvar i den!

På tävlingen gjorde den två maxar, onödigt långa p.g.a. en strejkande (ny) timer! Den kom inte tillbaka för fly-off'en efter andra max'en och har förblivit borta.

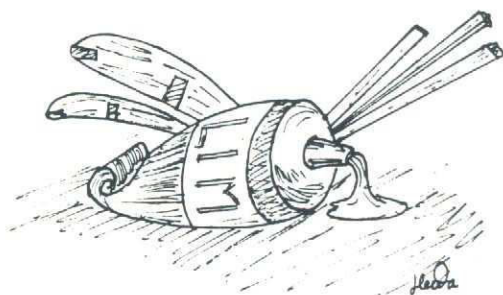
Vi lär ändå få se några Ridder-modeller i luften i år: Helge har kvar sin ännu ej intrimmade S:1a av samma typ som ovan, plus en nybyggd "Hale" (se OLDTIMER 2/1986!); Arne Berglin har en ny "Pin-Up".

Red. hoppas kunna återkomma med ett nytt Ridder-inslag med erfarenheter från bygge och flygning av dessa tre modeller.

En stötesten beträffande de två sistnämnda är utformningen av termikbromsen och under rubriken "OT-TIPS" i detta nummer får vi ta del av Helges och Arnes förslag till lösningar.

Sten P.

OT-tips



Från såväl Helge Wannberg som Arne Berglin har inkommit förslag om att OLDTIMER bör innehålla en "tipsruta", där medlemmarna delar med sig när de kommit på någon fiffig lösning på ett konstruktionsbygg- eller flygproblem, antingen i största allmänhet eller relaterat till en speciell modell.

Helge har dessutom bidragit med en vinst, som vi hoppas kan bli ett stående inslag. Han tycker vidare att tipsrutan, förutom ovanstående, ska innehålla tips och anvisningar om var man skaffar tillbehör etc., som vi oldtimare kan ha glädje av.

Första bidragen kommer - som sig bör - från initiativtagarna, och handlar om fuse-arrangemang på segelmodeller, där fena täcker en del av stabben.

I det här fallet handlar det om S-O Ridders S:lor "Pin-Up" och "Hale", men lösningarna är givetvis tillämpbara i alla liknande fall.

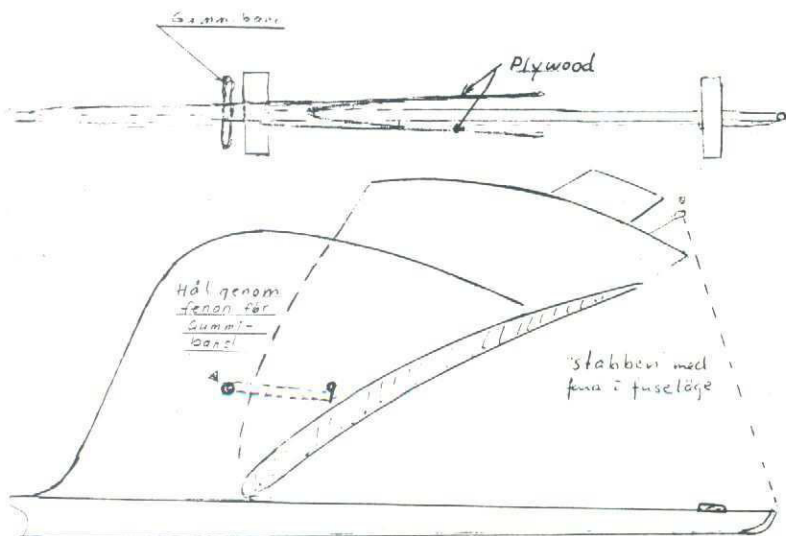
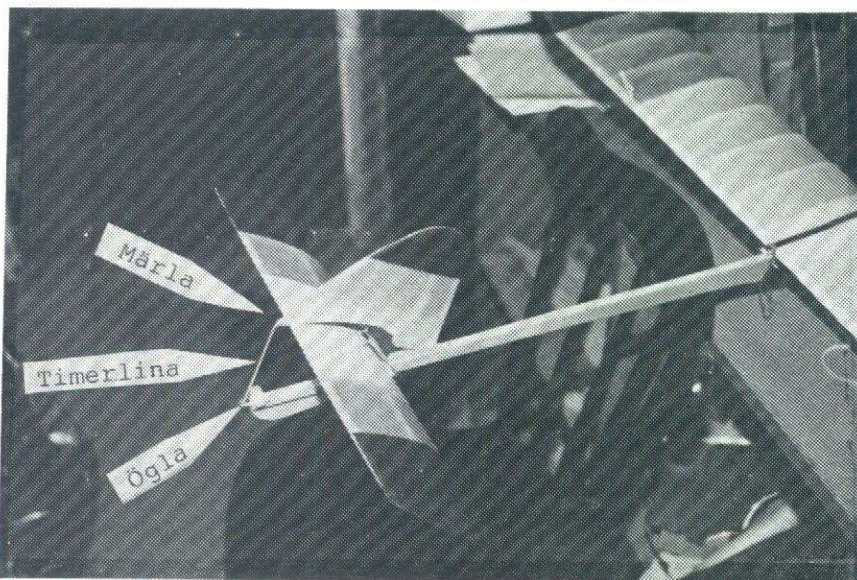
Överst t.v. ser vi hur Arne låter "Pin-Ups" fena följa med stabben upp i fuse-läge. Fena är fram till rörligt lagrad vid kroppen och hålles baktill på plats av timerlinan.

Nedan t.v. är Helges något mera komplicerade lösning på hur man kan göra stabben på "Hale" tippbar utan att den eleganta fenformen förvanskas i flygläge. Som synes är fena tvådelad; en (bakre) fast del på stabben och en (främre) fast del på kroppen. Vid tippning glider den på stabben fastsatta delen av fena in mellan plywoodsiddorna på den främre del av fena, som är fäst på kroppsstaven.

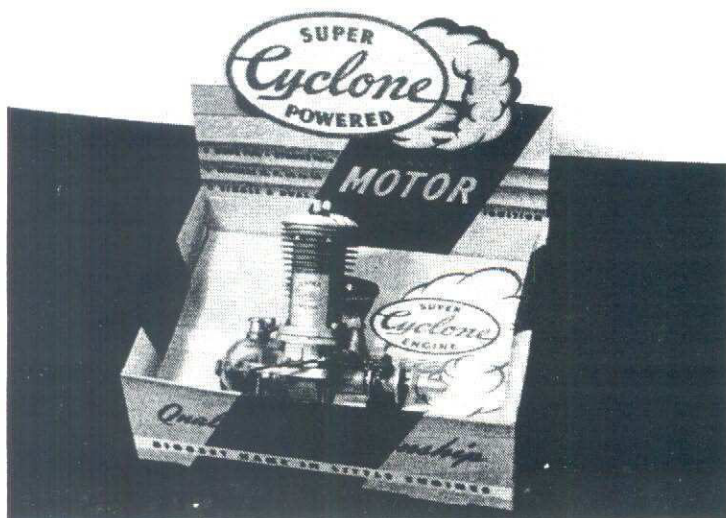


Apropå ovanstående lösningar så undrar red. om någon experimen-

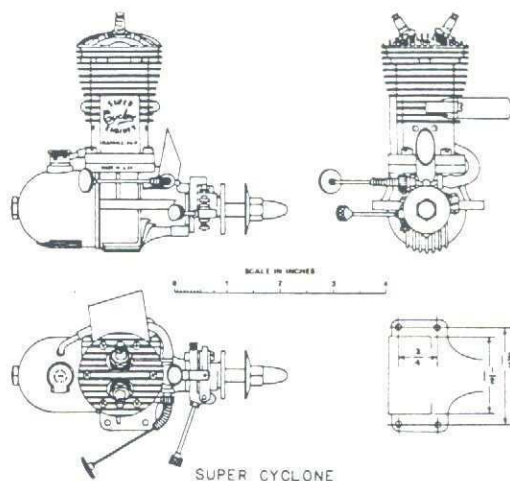
Forts. på nästa sida!



Forts. OT-Tips:



Walter Huhn's superb Super Cyclone.



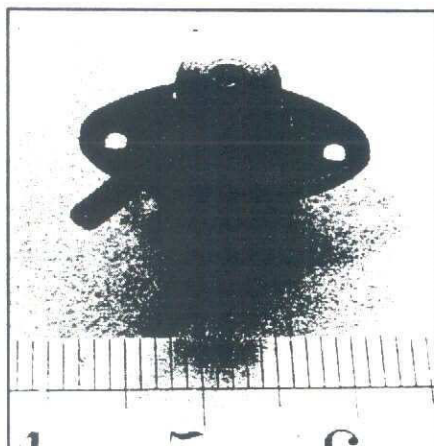
Three view drawing of the Super Cyclone.

forts. från föreg. sida;

terat med att tippa vingen för fusning? Åtminstone engelsmännen använder denna metod för att få ner sina 75 cm "light-weight" gummikärror, men funkar det på tyngre och större modeller?

MIKRO-TIMERS!

I OLDTIMER 2/1995 beskrevs kortfattat den nya mikro timern från USA. Utmärkande för denna är ju dess enkelhet och extremt låga vikt - c:a 1 gram - beroende på vilken version man väljer.



Sedan sist har vi fått tillgång till ett utförligt test i AEROMODELLER aug. 1995 och red har dessutom själv använt en "Badge Lite" i en "Cleo" under hösten. Både det engelska testet och mina egna flygningar bekräftar att denna typ av timer både fungerar och är tillförlitlig - fast med en reservation: man måste kalibrera den för skiftande temperaturer.

Själv kalibrerade jag min timer för 1,2, 3 och 4 minuter i normal rumstemperatur

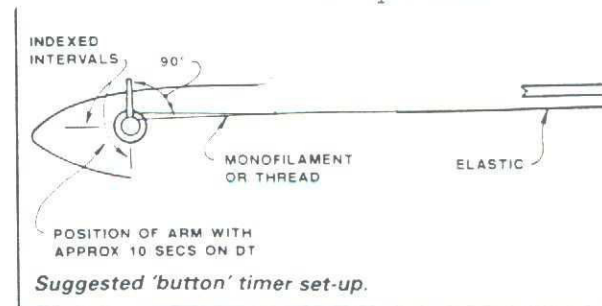
Ingen modellmotor har väl tillverkats så länge som Mel Andersons SUPER CYCLONE .60 och .65. Sedan kriget har de gamla (delvis renoverade)formarna bytt ägare sju gånger, och sist i raden är Walter Huhn på "Apollo Motors".

För \$244 resp. \$259 (+frakt) får man en klassisk, kraftfull bensinare av hög kvalitet. Den väger endast 298 gr utan tändutrustning men drar runt en 14x6 propeller drygt 7500 v/min - och dessutom med det rätta "soundet"!

Beställes direkt från APOLLO MOTORS, 665 Chaparro Road, Covina, CA 91724 USA.

och fick resultat, som varierade endast c:a 4-5 sek under ett otal "körningar". Testning utomhus i 0-gradigt väder gav genast andra värden, säkert mest beroende på att silikonoljan i trumman stelade till och bromsade rotern mera, men förmodligen också p.g.a. kylans påverkan på den drivande gummitråden i fuselinan. I ärlighetens namn står det tydligt i den utförliga anvisningen att man ska kontrollkalibrera timern inför varje dags flygningar (och kanske även under dagen, om temperaturen växlar mycket).

Forts. på sidan 27!



"LE TIMIDE"

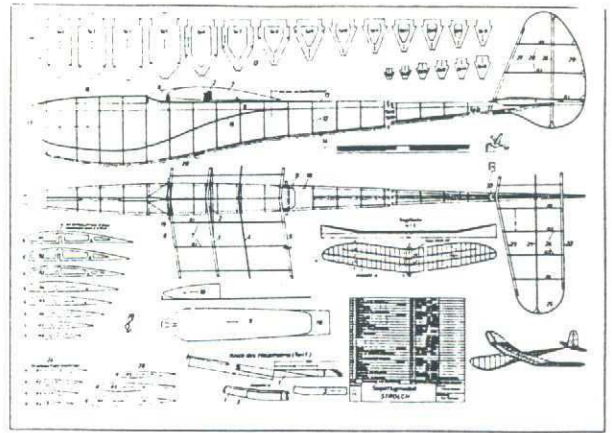
För dem, som tycker att urvalet svenska F-modeller är för litet, återstår utländska konstruktioner - och varför inte denna galliska "motomodèle" från 1949 av samme Renè Jossien, vars Wakefieldmodeller vi redan stiftat bekantskap med i OLDTIMER.

Det är en tidstypisk konstruktion, avsedd för en diesel som t.ex. Mills P. 75 eller E.D.Bee. Med en spv. om 104 cm och en hyfsad vingprofil borde den ha ett mycket bra glid.

Ritningen nedan är i skala 1:4 men en fullskalaritning, kopierad på 3 A4-blad (som ev. byggare själv får klippa ihop!) kan fås mot dubbelt porto från detta nummers redaktör.

Och - "Le Timide" betyder förstås "Blyger".....!

ANNONS



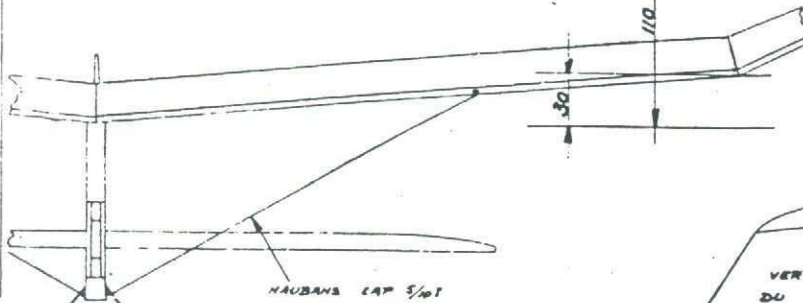
STROLCH

Originalbyggsats till klassisk tysk seglare, utförd i furu och kryssfänér.

Pris: 375:-

LRN TEKNIK, Furugatan 18, 753 24 Uppsala
Tel. 018-69 63 80

VOIR PLAT GRANDEUR DANS
L'ENCART DE CE NUMÉRO



LE TIMIDE - MOTOMODELE FORMULE LIBRE POUR MOTEUR
0.7 - 0.8 ou 0.9 cc DE R. JOSSIEN - P.A.M.

ECHELLE 1/4

0 5 10 15 20 25 30 cm

Profil de l'Aile



Segelmodell blir dieselmotormodell

Teknik för Alla kan här presentera en verklig nyhet på segelmodellfronten. Ing. Sigurd Isacson har gått nya vägar när han konstruerat denna Segel-Scout, som är försedd med sådana tekniska finesser som bl. a. u-kontrollerad högststart, ett enkelt kurvrodret som ger rak start och kurvad glidflykt, samt belysning för flygning under mörker. Alla dessa finesser är mycket enkla och kan efter anvisningarna tillverkas av vilken Segel-Scout-byggare som helst. När han provat planets glid egenskaper kan han på någon timme förse det med en liten dieselmotor — och vips är hans dröm om en riktig dieselmotormodell uppfylld! Konstruktören, ing. Isacson beskriver här Segel-Scout-finesserna:

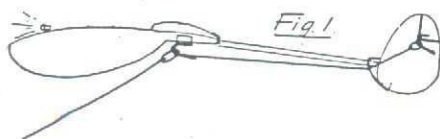
Följande specialutrustning finns endast på Segel-Scout och är verkliga nyheter. Ingen av dem är givetvis direkt nödvändig för flykten, men rätt intrimmade ger de ett mycket intressant studium av nya vägar att öka segelmodellens användbarhet och säkerhet.

Turbulenstråden över stabilisatorn

gör att luftpartiklarna "rullar" lättare över ytan och följer denna från framkant till bakkant utan att virvla loss. Inte ens då hela planet och vingen överstegras och sjunker igenom förlorar stabilisatorn sin lyftkraft med turbulenstråden, utan den lyfter upp stjärten och återställer längdstabiliteten bättre än utan turbulenstråd. Tråden är synnerligen enkel att aptera efter ritning och instruktion.

Belysningen är värdefull

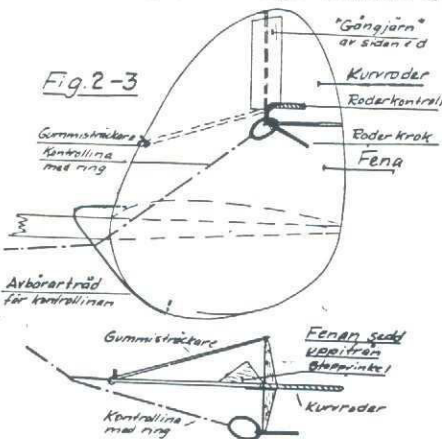
vid kvällsflygningar, speciellt höst- och vintertid, då man annars mycket lätt tappar bort modellen i mörkret, både i luften och efter landningen. Belysningen består av ett litet 20 mm stavbatteri, på vilket limmas eller säkrare lödes en mjuk metalltråd mot botten. Den följer batteriet upp till lampsockelns bakre kontaktyta, mot vilken den böjs då lampan ska lysa. Själva glödlampan lödes eller limmas till batteriets övre kontaktyta. Hela arrangemanget är som synes mycket lätt att utföra, och Segel-Scout är så beräknad, att det blir en lagom nosvikt, som ersätter de flesta haglen men utgör en bra mycket trevligare barlast!



Segel-Scouts kurvrodret

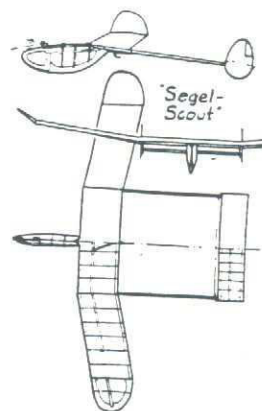
är också en nykonstruktion. Det har ju funnits kurvrodret tidigare, men denna konstruktion är enklare och saknar bl. a. den långa känsliga manöverstången från krok till roder. Meningen med kurvrodret är ju att en segelmodell ska starta rakt upp med rakt roder, varefter den vid urkopplingen av startlinan bringas att kurva genom att kurvrodret slår ut.

Fig. 1 visar kontrollinans arrangering. Den är helt enkelt en förlängning av startlinan från den vanliga starttringen och akterut till fenan, där den med sin ändring kopplas till kroken på kurvrodret. Fig. 2 visar själva kurvrodret från sidan. Så länge man drar i startlinan, dras roderkroken framåt och håller rodet i rätt läge, men när startlinan kopplas ur från startkrok och roderkrok drar gummisträckaren på andra sidan rodet i läge för kurvning. Detta läge bestäms av



stoppvinkeln av trä, som kan justeras efter prov. Gummisträckaren ska vara ganska slak, så att den inte övervinner startlinans dragning före urkopplingen. På detta sist nämnda sätt kan man åstadkomma en enkel startstyrning, ehuru den kanske blir litet svår att använda. Man sträcker gummisträckaren hårt. Planet inställs med högra fenans trimrodret på svag vänstersväng i starten. Om nu modellen skulle kränga över åt vänster när den dras uppåt av startlinan, kan man släppa efter litet på denna, varvid rodet av gummisträckaren dras över åt höger — planet svänger åt höger och lägger sig rätt.

Denna enkla lösning är dock som sagt osäker. Den u-kontroll av högststarten som lanseras på Segel-Scout ger betydligt större möjligheter. Vi tar bort startlinans förlängning bakom starttringen, och i stället knyter vi fast en ny lina (tunn), björn- eller kinatråd i den lilla ringen som hakas på roderkroken. Denna kontrolllina löper exakt likadant som den förra till starttringen, men rakt igenom denna och följer startlinan parallellt ner till den startande.



Här knyts linorna till var sin ända av ett kontrollhandtag, en 15 cm lång ribba, som hålls i handen vid starten. Längden avpassas så, att kurvrodret står rakt, då kontrollhandtaget hålls rakt. Först trimmas Segel-Scout in på rak start med rakt kurvrodret.

Om vi nu startar med hela anordningen, kan vi helt kontrollera planets gång under starten på precis samma sätt som i ett stort flygplan. Svänger Scouten över åt höger, så drar vi kontrollinan åt oss och planet rätar upp!

Man kan med träning komma mycket långt med denna styrning, om man blott kan hålla rätt på de bägge linorna. En god hjälp härvidlag är den allmänt brukade linfallskärmen, som efter urkopplingen utvecklar sig och håller linorna sträckta i luften.

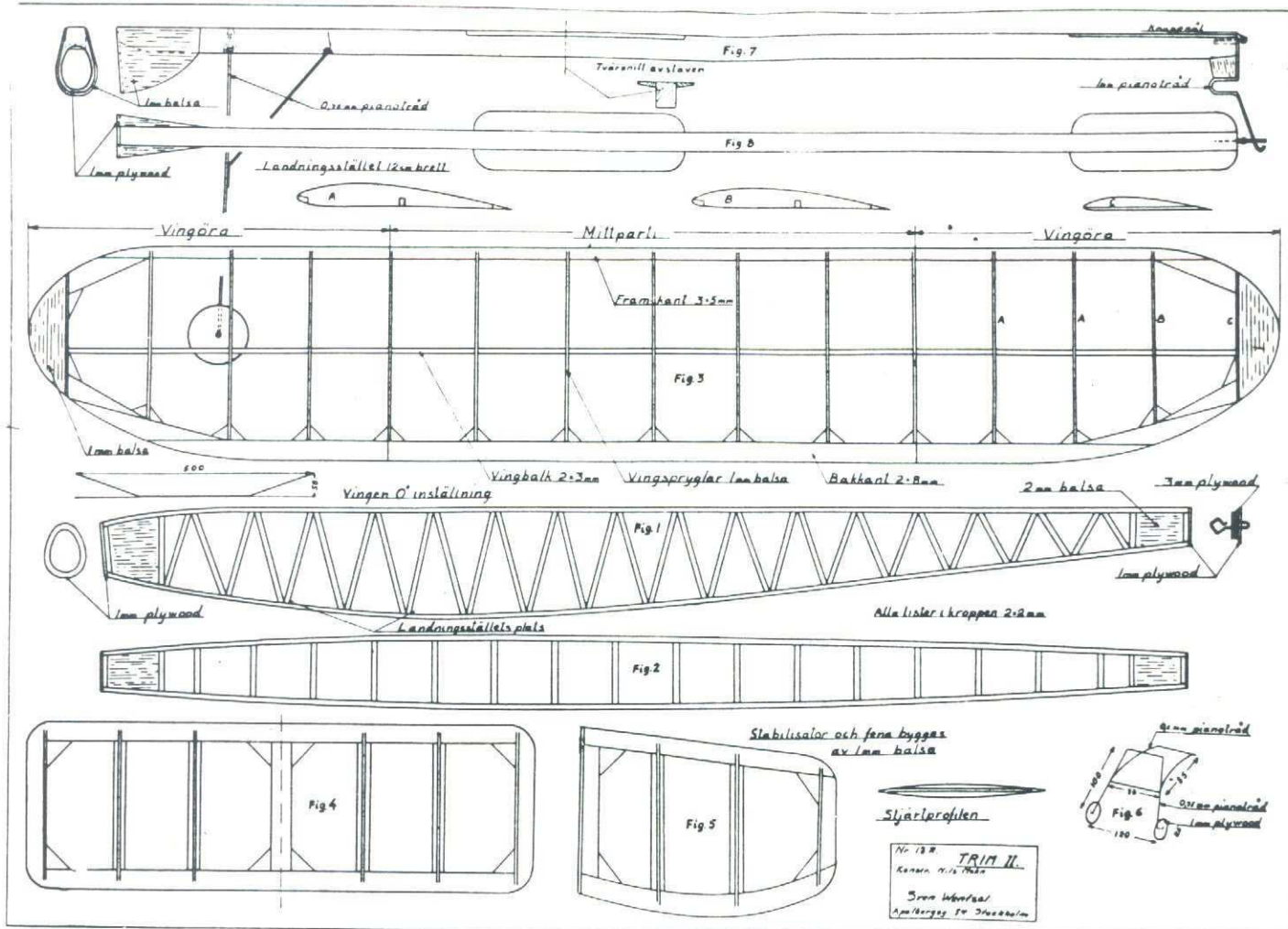
ANNONS

Genom ett arbetsbyte har jag fått tag på ett större parti balsafлак, som jag i min livstid inte hinner förbruka. Det är balsa, som ingen vanlig människa kan få tag i. Den är noggrant utvald och sågad av en landslagsman i Wake, Leif Eriksson, för en annan landslagsflygare. Allt är mycket lös och superlös balsa, cirka hälften är quarter-grain. Partiet består av 100 st 1 mm, 125 st 1,5 mm, 10 st 2,0 mm, 10 st 3,0 mm samt 60 st 1,5 mm i halva längder. Alla flak är 100 mm breda.

Jag är öppen för erbjudande på hela partiet, annars kommer jag att sälja flaken styckvis vid kommande årsmöte. Några småleveranser kan jag inte skicka.

Med vänliga hälsningar!

Sven-Åke Sjögren
Hästhovsvägen 26
737 42 FAGERSTA
Tel. 0223-13023



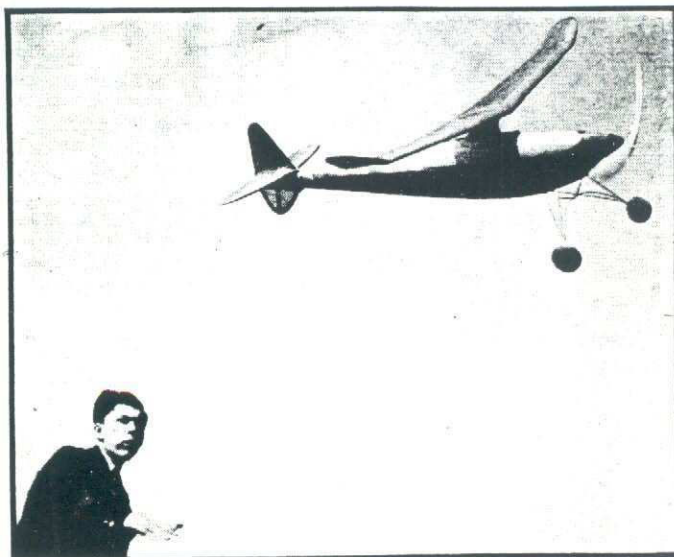
Svensk konstruktion: Trim II. Kombinerad stav- och kroppsmodell, konstruerad av då 16-årige Nils Melin. Med denna modell blev konstruktören 1938 svensk mästare i klass A 2.

RÄTTELSE! Ritningen i OLDTIMER nr 3/1995 och fotot är på "Trim", och alltså ej den modell, som Wentzels sålde. Wentzel-modellen är "Trim II" och den korrekta ritningen återges ovan. För Wenzel-tävlingen på Gärdet den 9 juni är det kroppsmodellen ovan - utan växel! - som gäller. Denna ritning är hämtad ur Svensk Flygkalender 1940 och kan beställas i full skala från Lasse Wentzel.

Forts. "TSETSE FLY":

Som en kommentar till Bertils lyriska inslag undrar Red. vem som vill anta utmaningen?! Fullskalaritning kan rekvireras från John Pond's ritningsbank i USA för c:a \$5.00, men ett billigare alternativ är att använda sig av måtten på bifogade två ritningsblad samt skicka motsv. dubbelt porto till undertecknad i utbyte mot två A4- blad med spryglar och spant i full skala.

Sten P.



TÄVLINGSINBJUDAN

Kristianstads Modellflygklubb inbjuder till

OLDTIMERTÄVLING PÅ RINKABYFÄLTET

Tävlingen som är öppen för alla modellflygare gäller även distriktsmästerskap för Skåne.

Datum 26 maj 1996(söndag), reservdag 27 maj.

Samling Rinkaby pansarövningsfält kl 10.00.

Klasser A, B, C, D, S1, S2 och Sint.

Startavgifter 50 kronor för en modell, därefter 40 kr per modell. Betalas senast den 12 maj. till: Sven Landervik, postgiro 74 10 99 - 6.
Ange på inbetalningskortet modellernas namn och klass.

Kontaktman Sven Landervik, Rollos v 12, 291 66 KRISTIANSTAD, tel 044 - 24 50 77.

Red.s kommentar; forts. från sid. 2:

Malmen och ute i Världen. För hans förnämliga arbete med penna och ritstift inte minst. En belöning, som vi alla glatt välkomnade.."

VI INSTÄMMER!

★★★

Härmed meddelas att vinnarna i förra numrets identifieringstävling blev Arne Berglin och Nils-Olof Gustavsson
ÄVEN DESSA GRATULERAS!

★★★

Slutligen vill vi för medverkan i detta nummer av OLDTIMER tacka bl.a. Gunnar Ågren, Sven Landervik, Helge Wannberg, Karl-Johan Eiroff, Bertil Dahlgvist och Arne Berglin!

OT-tips ; forts. från sid. 23:

Detta måste ses som en nackdel, men vad man får för pengarna är en timer, som är så liten och lätt att den går att använda i en "hand-luns" och vilken gummi-kärra som helst, även 50 cm A2. Den är oerhört lätt att använda och förmodligen utslitlig. "Aeromodeller" ser priset som en nackdel och, med tanke på vad tillverkningskostnaden måste vara, så är det ganska högt. Men - till vilket pris kan man själv tillverka en timer under 1 grams vikt om man vill slippa ifrån glödande fusetråd?

Sten P.

OMSLAGET:

Med detta nummers omslag hyllar vi strömlinje-Wakefieldens okronade mästare, Bob Copland, som gick ur tiden 9 nov. 1995. Även om han varken uppfann modelltypen som sådan eller de karaktäristiska, laminerade kroppsspanten, så var det han, som under nära 15 år utvecklade och förfinade bådadera så länge det överhuvud taget var möjligt.

Med Bob Coplands bortgång miste såväl flyget som modellflyget en hängiven entusiast, vars konstruktioner vi oldtimare i alla fall ska fortsätta att hålla levande.

Mer om Bob Coplands liv och gärning hopas vi återkomma till i ett kommande nummer av OLDTIMER.

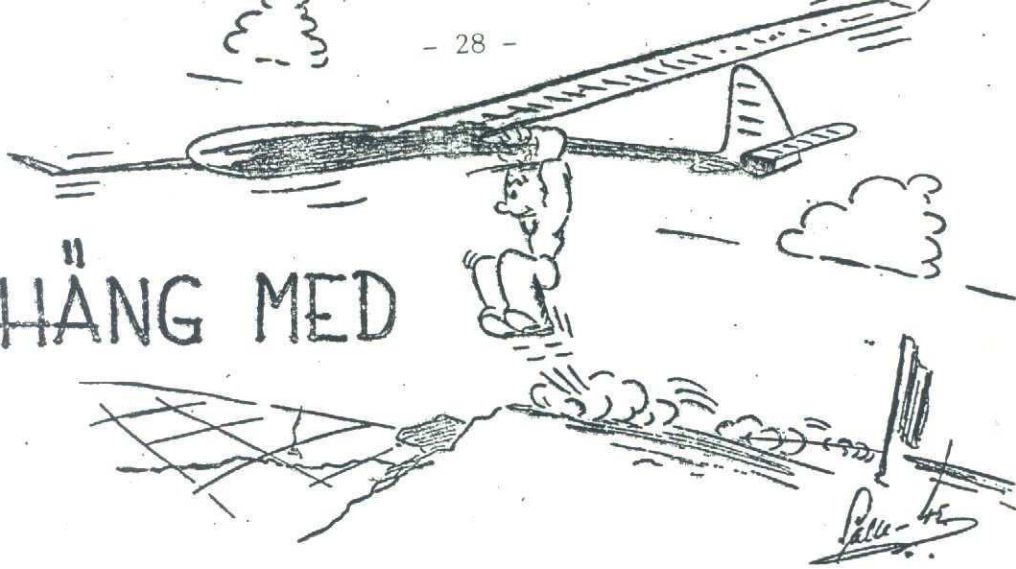
AEROBODS OF NOTE



BOB COPLAND

A "master" aeromodeller and a grand sportsman. Bob's Wakefield "streamliners" are admired—and feared—in nearly every National and International competition of note.

HÄNG MED



Södra Hallands Modellflygsällskap inbjuder härmed till
VÄRTÄVLINGEN den 27 och 28 april

Mycket välkomna till Vårtävlingen 1996!
Årets tävling har samma uppläggning som föregående år.
Två tävlingsstarter som den tävlande själv bestämmer om de
skall utföras en varje dag eller båda samma dag.
Lördag mellan kl 15-19 och söndag mellan kl 9-15.

I samband med denna ordning blir det en omstart om flygtiden
är mindre än 60 sek (30 sek för klass A).

Tävlingsklasser A, B, C, D, TP, S1, S2, Sint.
Maxtiden beräknas bli 2-2½ min och linlängden 50 meter.

Ev. finalflygningar sker på söndag kl 15 och när tävlingen
är avslutad följer prisutdelning.

Startavgiften är kr 65:- och gäller för max fem modeller.

Om mat och logi önskas så erbjuder trivsamma Steninge Vandrarhem
detta till följande facila priser. Logi med frukost kr 145.-,
kvällsmål på lördag, inkl. kaffe med kaka, kr 70.-.

Beställningen som är bindande sker på bif. inbetalningskort
men betalning sker direkt till vandrarhemmet vid vistelsen där.
Tag med lakan etc..

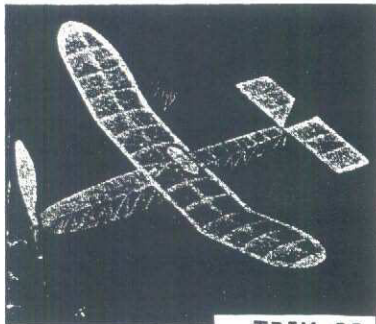
Medföljande vägkarta visar till vår sedvanliga tävlingsplats
vid Plönninge Lantbruksskola.

Tävlingsanmälan med startavgift samt ev. beställning av mat o logi
vill vi ha på bif. inbetalningskort senast den 9 april.
Vandrarhemmet behöver inbokningen snarast möjligt!

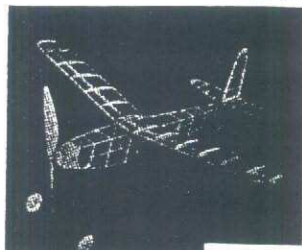
Lördag kväll träffas vi alla på Steninge Vandrarhem -ett stenkast
från havet- och mysar till det. Tag gärna med något intressant
att visa upp!

Kontaktman är Kurt Sandberg Vallgatan 23 A 302 42 Halamstad
telefon 035-122846 postgiro 499 10 61 - 5

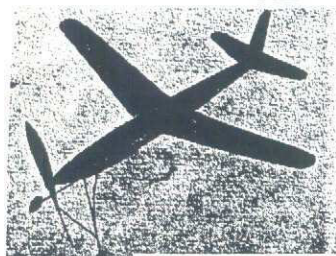
Vi frågar i år principen att endast tävla med oldtimermodeller och
släpper även in en modern klass nämligen Coupe d'Hiver, d v s gummi-
motormodeller med max 10 gr snodd. Vi hoppas på så sätt få visa
vilken trevlig klass FIG är!



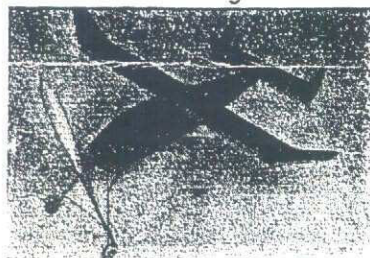
TRIM II



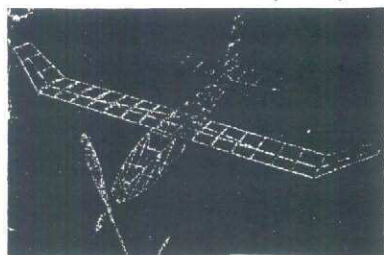
FIB



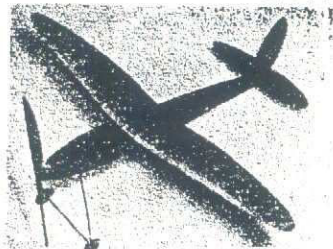
Kungsörnen



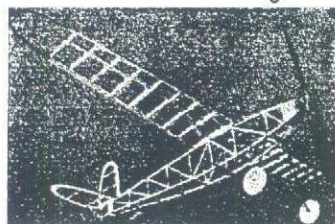
Tip-Top



Cirrus



Fröjd



Gladan

Vi flyger på Gärdet
den 9 juni kl. 17.



Tummeliten

Modellflygklubben Vingarna kallar härmed tävlingsglada flygare till den årliga träffen på Gärdet. Vi träffas på det vanliga stället nedanför Borgen.

Vi tävlar med samtliga modeller som varit med de sista sju åren samt med nykomlingen TRIM II. Denna vackra mångvinnare är konstruerad av Curry Melin, år 1938 med vilken han samma år vann SM i klass A2.

Vi tävlar i 4 klasser:

1. Kroppsmodeller 100cm - CIRRUS och GLADAN.
2. KROPPSMODELLER 75cm - KUNGSÖRNEN, TIP-TOP, FRÖJD.
3. Kroppsmodeller 50cm - FIB, TRIM II.
4. Stavmodellen TUMMELITEN.

Byggregler för kroppsmodeller. Modellen skall vara byggd efter originalritningen. Propellern, av balsa, "hemslöjdad" efter ritningens mallar. Planet får förses med en annorlunda frigång och utrustas med termikbroms. Ingen motorväxel. Fri mängd gummimotor får användas. För FIB och TRIM II gäller fri form och storlek på propellern (ej fällbar).

Byggregler för TUMMELITEN. Storlek, form och material måste överensstämma med originalet. Plastpropeller och motorväxel får ej användas. Fritt fram för propellerns storlek och form, vingprofil, sprygelantal, vingplacering, motorplacering, motormängd, frigång.

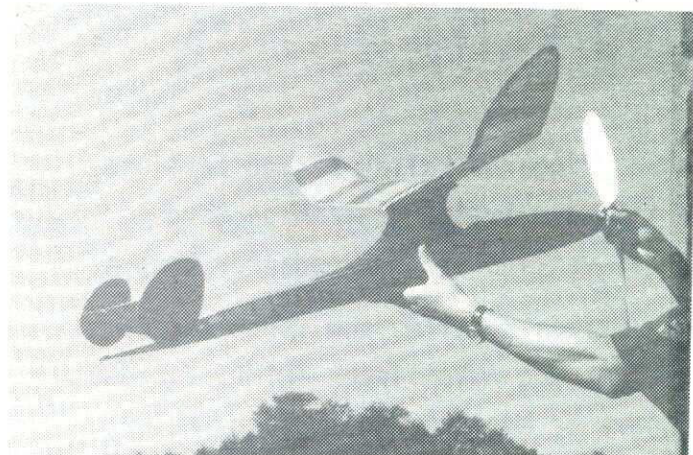
Tävlingsregler. Du får endast tävla med en modell i varje klass. 3 starter med efterföljande särflygningar. Max.tiderna bestäms vid tävlingens början.

För "bygg-glada" finns ritningar till samtliga modeller att få från WENTZELS HOBBY, Box 16118, 103 23 Sthlm. Pris pr st. 40:- + porto.

Med vänliga hälsningar - Vi träffas på GÄRDET.

Jörgen - Lasse - Rune - Sune - Sven-Olov - Örjan

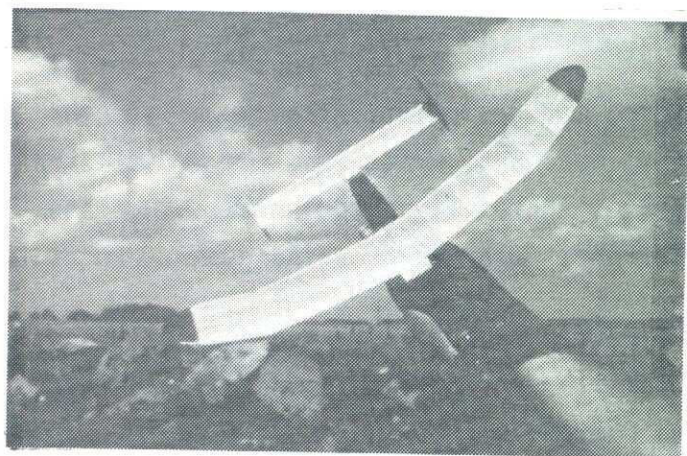
Till OTSM-95 återgår vår tanke än så gärna



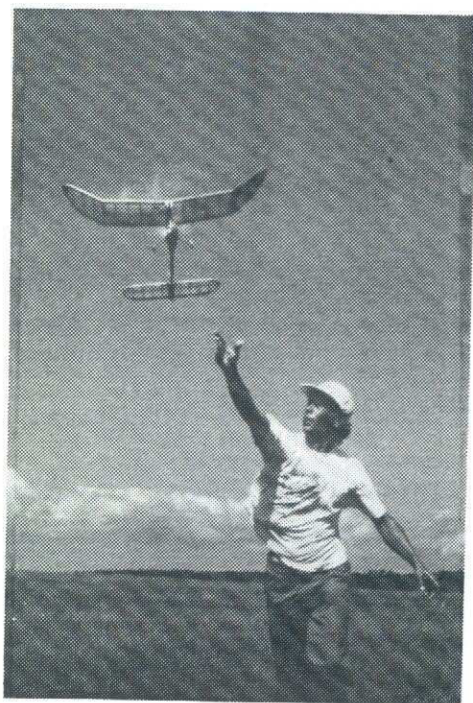
Rolf Asterviks "Hi-Ho" Wake som försvann i en trimstart.



Bengt Stibner med S:2an "Monsun".



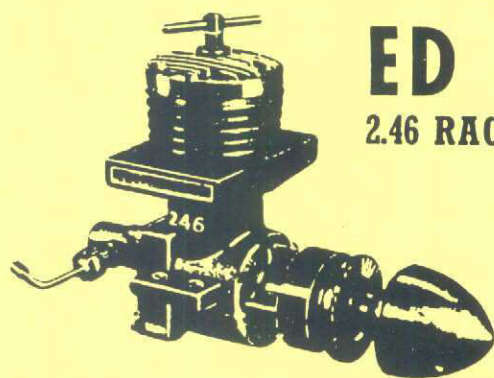
Poul Rasmusens lilla vassa "High Performance Sportster" kom 3:a i klass A. Ritning i OT 1/93,



Paul Sjöblöm startar sin "Ether Rocket", försedd med en liten Frog 0,8 cc diesel.

samtidigt som vi ser fram mot årets OTSM på det fina Rinkaby-fältet!

REKORDMOTORN



ED 2.46 RACER

en motor att lita på

En kär gammal bekant för alla oldtimare är säkert E.D.-fabrikens 2,46 cc "RACER", som såg dagens ljus för exakt 45 år sedan, d.v.s. 1951.

Den tillhörde den tidens absoluta toppskikt i den snabbt växande 2,5 cc-klassen och med sina 0,26 hk vid 14 000 v/min (enl. Sparey-test i Aeromodeller) var den dubbelt så kraftfull som sin föregångare E.D. Mk III 2,5 cc.

E.D. Racer blev snabbt populär bland såväl friflygarna som linflygarna och många speed-rekord föll för mer eller mindre "hottade" versioner av denna motor, bl.a. höll den det officiella världsrekordet i speed 1954 med 165,136 km/tim. Racer var omvitnat lättskött och lättstartad och dess enda nackdelar var de otympliga utblåsningrören och en benägenhet att spräcka vevaxelhuset vid alltför kraftig markkänning. Seriösa tävlingsflygare sågade och filade av utblåsningrören, friflygarna för att spara vikt och linflygarna för att få in motorn i tättslutande kåpor.

Det andra problemet löstes redan i slutet av 1952 då E.D. Racer försågs med förstärkningar mellan kullagerkåporna. Smakade det så kostade det och c:a 80:00 fick man betala

för en E.D. Racer i Sverige i början på 50-talet.

I originalutförandet med sitt svarta magnesium-vevhus tillverkades E.D. Racer i stort antal fram till 1957, då Racer Model 1957/58 med sitt massivare aluminiumvevhus introducerades.

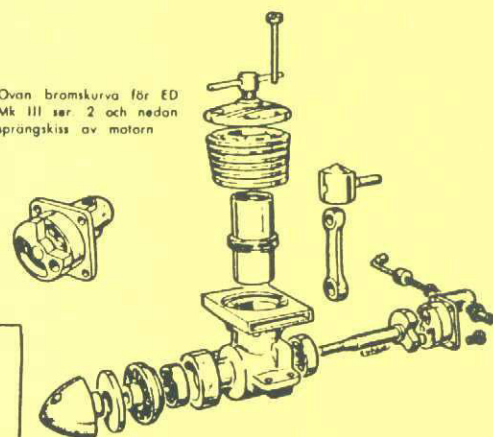
En kompakt aluminiumversion med mindre avgasrör kom 1965 och kallades Racer Mk V, i övrigt hängde de massivare avgasrören med hela tiden, även på den slutliga versionen Super Racer (Mk VI). Den kom 1969 såväl med som utan RC-förgasare och kunde köpas ända tills för ett par år sedan - vilken motor slår det rekordet?!

Prestandaökningen mellan 1951 och 1991 var marginell, men redan ur 1957 års version kunde man genom idogt filande pressa fram c:a 0,35 hk. Hög effekt hade även de två glödstiftsversionerna samt en version med fladderventil (utmärkt med grön cylindertopp).

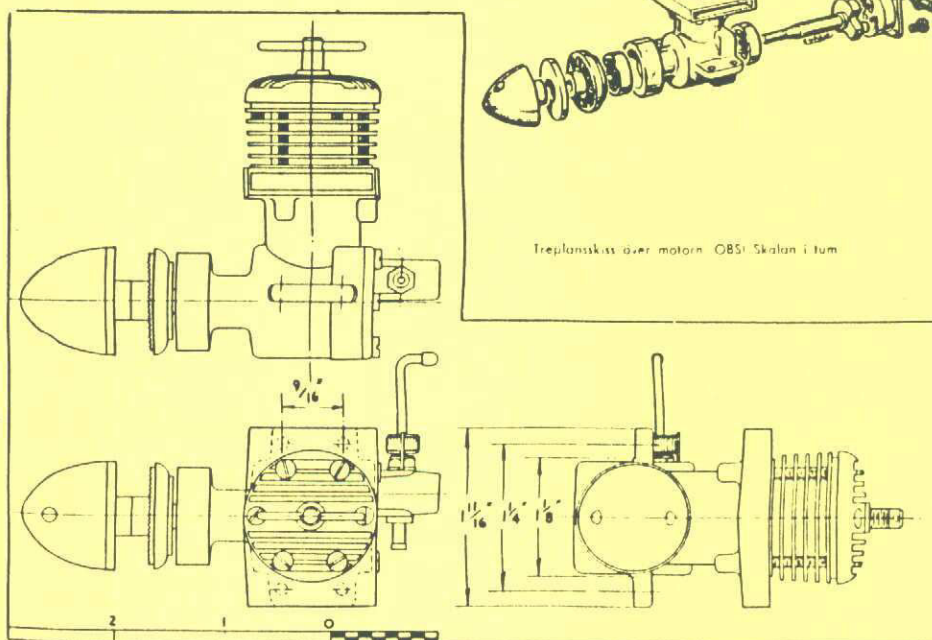
För samlare och OT-flygare finns en uppsjö av E.D. Racer tillgängliga, även om Mk I:or med intakta avgasrör blivit dyrare. En bra Racer Mk II från 1953 får man betala drygt 500:00 för, medan priset för samma motor med bortfilade avgasrör sjunker till 350:00.

Sten P

Ovan bromskurva för ED Mk III ser. 2 och nedan sprängkiss av motorn



Treplanskiss över motorn OBS! Skalan i tum



DATA E.D. Mk III, ser. 2. Diesel 2,46 cc

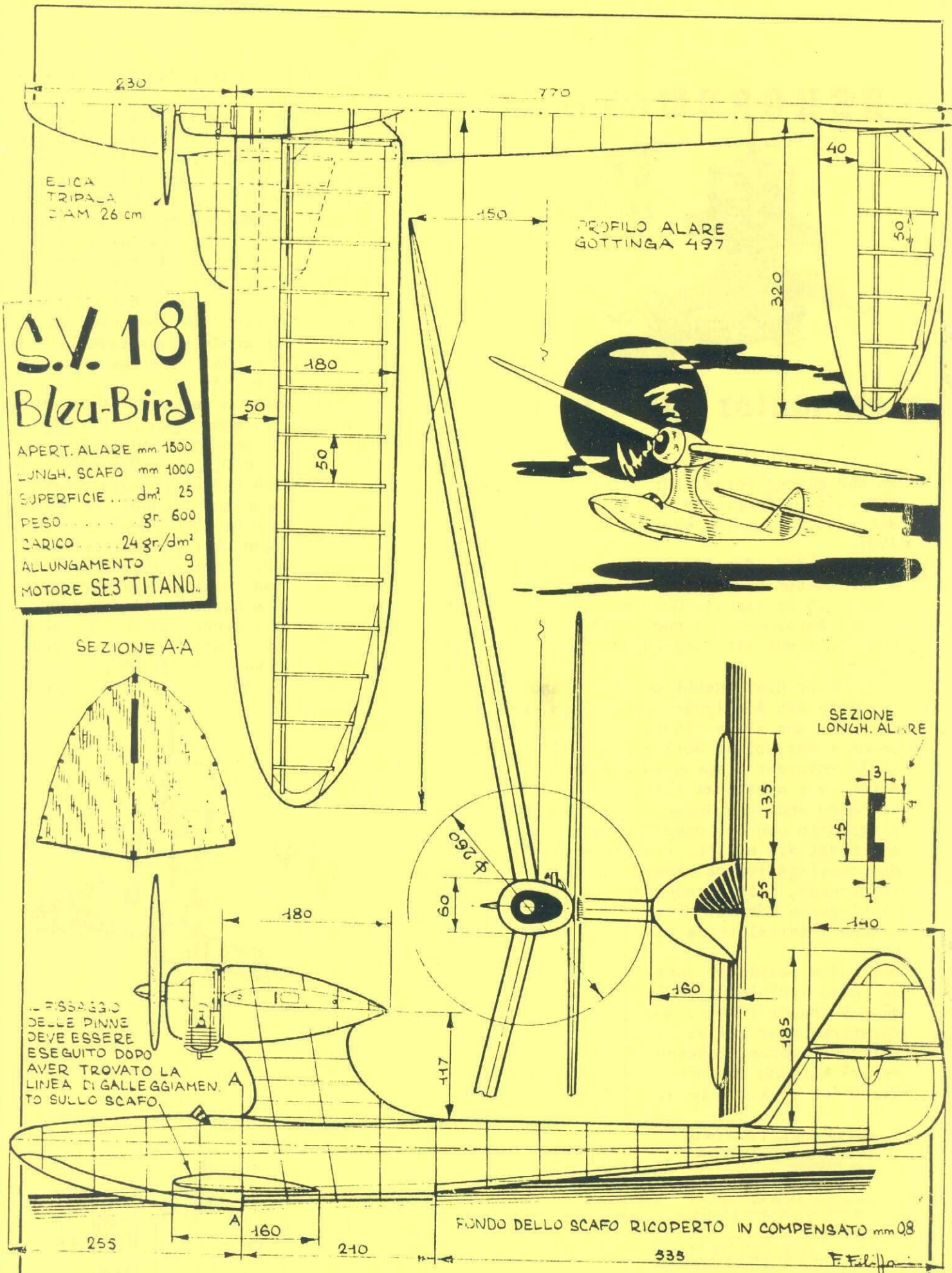
Storfförmåga: Utomordentlig under alla förhållanden.

Bränsle: 2 delar ricinolja, 2 delar fetogen, 3 delar eter.

Gång: Jämn gång på låga varvtal ned till 5.000. På varvtal under 5.000 gjordes inga prov.

Effekt: Kurvan för denna motor visar en svag stigning mellan 7.000 och 12.000 v med en ökning av 0,02 hk per 1.000 v. Mellan 12.000 och 13.000 är ökningen 0,026 hk, därefter blir kurvan åter flackare tills max-effekten 0,26 hk nås vid 14.000 varv.

Vikt: 154 gr.



S.V. 18 Bleu-Bird

APERT. ALARE mm 1500
 LUNGH. SCAFO mm 1000
 SUPERFICIE... dm² 25
 PESO... gr. 600
 CARICO... 24 gr/dm²
 ALLUNGAMENTO 9
 MOTORE SE3 TITANO..

IL FISSAGGIO DELLE PINNE DEVE ESSERE ESEGUITO DOPO AVER TROVATO LA LINEA DI GALLEGGIAMENTO SULLO SCAFO

Formskön flygbåt för 3,5 cc diesel. Spv. 150 cm ; profil Göttingen 497
 Från "MODELLISMO" okt. 1948.