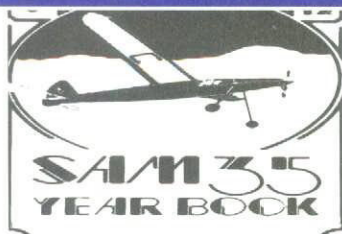




OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: **1** 2003



FRIFLYGSKALA
A2 HECTOR
MER SM-BILDER



OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg.32 Nr 1/2003
Red. av detta nummer
Sten Persson
sten.persson@mbox305.swipnet.se

Styrelse:

Ordförande:
Gunnar Wivardsson
Smeagatan 4, 434 36 Kungsbacka
Tel: 0300-163 79
gunnar_wivard@hotmail.com

Sekreterare:
Lennart Flodström
Björnbärsstigen 1, 444 45 Stenungsund
Tel: 0303-803 77
lennart.flodstroem@swipnet.se

Kassör:
Per Nilsson
Linnégatan 23, 413 04 Göteborg
Tel: 031-42 24 02

Ledamot RC:
Kjell-Ake Elofsson
Skövdevägen 12, 543 35 Tibro
Tel: 0504-145 10
tjolle.e@spray.se

Suppleant:
Sigurd Isacsson
Skallbergsvägen 18, 310 42 Haverdal
Tel: 035-511 02

Hedersordförande:
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlemmar:
Lennart Hansson
Kurt Sandberg

Postgiro för SMOS: 88 66 95-6
Medlemsavgift: 140 kr/år

Hemsida:
<http://fly.to/smos>

Tidningskommitté:
Sten Persson - redaktör

Kurt Sandberg - distribution

För bidrag till detta nummer
tackar red.:
Einar Håkansson, S.-O. Lindén,
Stefan Kalska, Markku Tähkääpää
och Helge Wannberg



Ordföranden har ordet

Så börjar den nya flygsäsongen och det är dags att titta framåt. Vi har ju en stabil aktivitet inom friflyget med väldigt många aktiva och ett mycket stort modellutbud. Radioverksamheten har också utvecklats väl, och vi har nu en väl etablerad verksamhet, som dock behöver en större geografisk spridning och ett större antal tävlingsaktiva. Det är min förhoppning att vi om några år ska få se ett SM inom OT-RC mm med uppemot ett femtiotal deltagare och kanske ett tjugotal olika modelltyper! En utopi? Nej, det tror jag faktiskt inte. Friflygets motsvarighet samlar ju ett 60-70-tal deltagare med 150-200 modeller. Jag tror på våra radioflygare.

Nu har vi även försökt att återuppliva det som många av oss gjorde våra första modellflygförsök med – Friflygande skalamodeller! Kan ni fatta att det säljs så många byggsatser till friflygande skalamodeller! Hur många kommer i luften? Troligen nästan inga. Det är ju inte särskilt lämpligt med sådana modeller som första modell. Men hur är det? Har Ni inte, många av er, byggt något sådant? Nu när Ni har fått mer erfarenhet så vore det väl roligt att försöka bygga en igen! Vi inbjuder till flera tävlingar i år, så gör slag i saken! Självtänkt jag ett antal Piper Cub, Auster, Luscombe Silvaire m.fl, för att inte tala om jetexdriven Draken och flera av Truedssons spantbyggda modeller som skulle vara flygande, men med de kunskaper man hade på den tiden (1955-1964) så blev flygningarna ganska mediokra. Men det är roligt att bygga skalamodeller och på senare tid har jag och andra lärt oss att det går att få dem att flyga bra. Det ska bli kul att se vad vårt initiativ leder till.

Nästa verksamhet att försöka dra igång blir linflyget. Vem vill åta sig att bygga en av linflygets pionjärmodeller och göra en uppvisning i samband med t.ex Oldtimer SM?

Ge We

*Omslaget: Modellflygpinuppa från 50-talet: Maud Larsson med Gunnar Kaléns A/2-modell vid VM i Wiesbaden 1955.
Bilden från Bertil Dahlqvist:s arkiv.*



VÅRTÄVLINGEN 2003

AKM och Södra Hallands Modellflygsällskap inbjuder härmed till årets upplaga av VÅRTÄVLINGEN på Rinkabyfältet Söndagen den 20 april kl. 10.00 - 16.30. Reservdag 21 april.

Två tävlingsstarter utan periodindelning; omstart vid flygtid under 60 sek. Linlängd 100 m.

Tävlingsklasser – alla!

D.v.s A, B, C, D, Gint, TP, S2/S3, Sint, A2, F-Klassisk, F-Nostalgi. Startavgiften på 50 kr gäller för max 5 modeller och betalas på tävlingsplatsen.

Tävlingsanmälan med uppgift om modellens klass och namn samt den tävlandes namn och telefonnummer skickas till Kurt Sandberg, Vallgatan 23A, 302 42 Halmstad (tfn 035-122846) senast den 10 april.

HJÄRTLIGT VÄLKOMNA!

WENTZELTÄVLINGEN 2003

Den årliga Wentzeltävlingen kommer att hållas söndagen den 18 maj på eftermiddagen. Tävlingsplats är som vanligt Gärdet i Stockholm; samling vid Borgen från kl. 16.00.

Klasser: 1) Tummeliten; 2) Samtliga modeller konstruerade av "Vingarnas" medlemmar och saluförda av Wentzels, d.v.s. FIB, Trim, Kick-Off, Tip Top, Kungsörnen, Fröjds, Gladan och Cirrus. Olika kvalgränser och handikapptal meddelas vid tävlingens början; 3) Classic 808; 4) Wakefield i ½ skala.

Upplysningar lämnas av Anders Sjöberg, tfn 08-652 16 39.

INTERNATIONAL LULU POSTAL COMPETITION 1 Maj - 30 Sept. 2003.

Ritning och tidigare inbjudan fanns i Nr 1/2001 av "Oldtimer". 50 m lina eller gummirep + lina max 50 m varav 12 m gummiband. Flygning 3 x 90 sek. + ev. 4:e start på 120 sek. + ev. fly-off med obegränsad tid! Flera flygare kan använda samma modell!

Resultat sändes till Bert Whitehead, 31 Trinity Crescent, Wymeswold, Leicestershire, LE 12 6UQ England eller E-post: bertwhitehead@bropenworld.com.

För ytterligare information kontakta S.-O.Lindén, Örebro, tfn 019-18 21 79.

ÖVRIGA TÄVLINGAR

Tävling	Plats	Datum	Kontakta	Övrigt
OT-RC	Bällefors	3 - 4 maj	Vadsbo MFK	
OT-RC	Karlsborg	29 maj	Tibro MFK	
Friflyg	Gärdet	18 maj		
Skalaflyg	Barkaby	14 - 15 juni		Värt ett besök!
OT-SM	Rinkaby	15 - 17 aug		
Utomlands	Rimini/Vergiano	14 - 15 juni		Se vidare SMOS hemsida.
OT-RC	Karlsborg	30 - 31 aug	Tibro MFK	SM i RC-III samt OT-RC
OT-RC	Bällefors	13 - 14 sept	Vadsbo MFK	
OT-RC	Nyköping	20 sept		Ingår i Kondorens mästerskap
OT-RC Meeting	Eksjö-Ränneslätt	5 okt	Höglandets MFK	Bengt Åhman

LÄSVÄRT!

Med SAM 35 Year Book # 12 i handen konstaterar jag med förundran att 20 år har gått sedan jag i OLDTIMER återgav mina intryck av de engelska Oldtimerflygarnas årsbok nr 1! Med Peter Michel som redaktör har ca 2000 sidor högintressant modellflyghistoria gjorts tillgänglig till ett otroligt lågt pris och det är med vemod vi bläddrar i Peters sista Year Book, som utkom lagom till jul. Kan man våga hoppas att någon tar över efter honom?

27 korta artiklar fyller de första 108 sidorna av årets upplaga, naturligtvis med huvudsakligen anglo-saxisk vinkling, men icke desto mindre intressant. Vi får bl.a. ta del av Phil Smith's historia om VERONs uppgång och fall; historien om R. Morgans kanadensiska Wakefield-vinnare 1939; utvecklingen av F-modellen Civy Boy; porträtt av Georg Aldrich resp. Henry Struck; en titt på framgångsrika F-modeller från 40-talet m.m.

En artikel, som bara den är värd mer än bokens pris, är Andrew Longhursts redogörelse på 8 tättskrivna sidor om konsten att trimma gummimotormodeller. Andrew har under många år ansvarat för sektionen 'gummimotormodeller' i den engelska OT-tidningen SAM 35 Speaks och hans samlade vetande om dessa modeller är värt att ta del av även för erfarna flygare (kanske något att översätta för OLDTIMER?).

Som vanligt avrundas boken med inte mindre än 52 sidor oldtimer-ritningar av alla slag och från alla världens hörn. Allt detta till det facila priset av £8.00 inklusive utlandsporto från R.S. Knight, 14A Enmore Gardens, East Sheen, London SW14 8RF, England. Enklast och billigast beställer man boken via nätet; maila till alan.g.chatfield@btinternet.com för instruktioner!

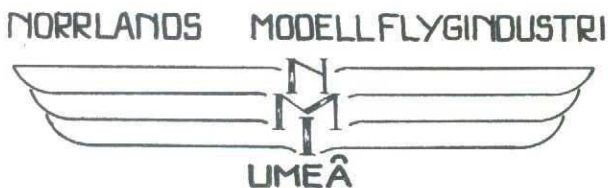
Sten P.



- STURE SANDBERG -

För snart sex år sedan gick en norrländsk modellflygpionjär ur tiden; Sture Sandberg avled i maj 1997 i sin bostad i Rissne, Sundbyberg, 74 år gammal.

Sture sökte in vid Flygvapnet och hamnade på F4 i Östersund, där han tillsammans med Märten Landahl bildade modellflygsektionen av Östersunds Flygklubb 1945. Han hann sedan med många modellflygtävlingar under tiden i Östersund, innan han återvände till hemstaden Umeå. Vid hemkonsten startade han sedan Norrlands enda större modellflygfirma, NORRLANDS MODELLFLYGINDUSTRI (NMI).



Min första kontakt med Sture var då han deltog i en tävling, som modellflygsektionen i Norra Ångermanlands Flygklubb anordnade i Ö-vik 1940. Det blev sedan många tävlingar mellan klubbarna i Ö-vik, Härnösand, Sundsvall, Umeå och Östersund.

År 1951 arrangerade KSAK Vinter-SM med "Flygande Vingar, som debuterade". Sundsvalls Tidning skrev:

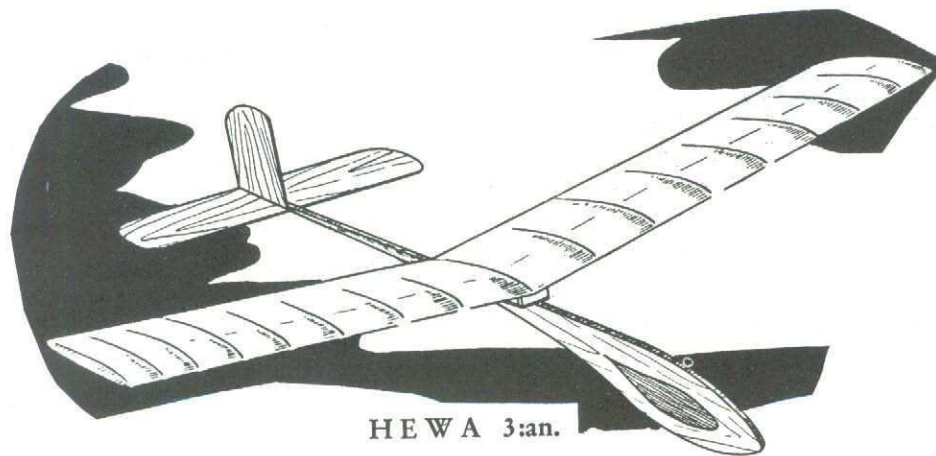
"MED DELTAGANDE FRÅN MALMÖ I SÖDER TILL UMEÅ I NORR gick KSAK.s Vinter-SM för

modellflygplan av stapeln ute på Skrängstasjöns snövidder. Morgonens 20 minusgrader gav en frusen stämning åt naturen, men när propellerbladen började röra om i luftlagren och solen steg högre på den klarblå mars-himlen byttes kylan till en riktigt behaglig värme. Och fram på eftermiddagen kunde sörlänningarna njuta av allra härligaste marsvintersol. Gummimotorklassens segerherre var Umeågrabben Sture Sandberg. På turistgården förrättades prisutdelning, varvid Malmöpågen Håkansson för sitt intresse belönades av SAS med en flygresa Stockholm - Malmö. - Inte illa, sa pågen, och det skulle man även kunna säga om detta Vinter-SM, som för första gången hållits i Norrland".

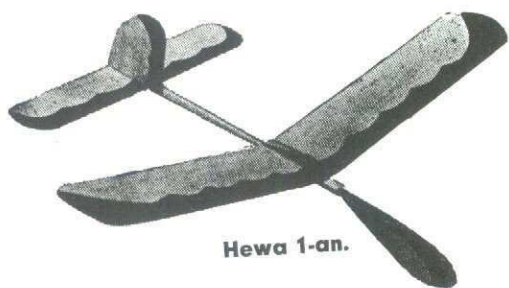
För egen del hade jag mest kontakt med Sture och NMI i samband med att han övertog tillverkningen och försäljningen av mina HEWA-modeller, 1:an - 2:an - 3:an i början på 50-talet. Dessa byggsatser såldes i tusental runt om i landet. Att Sture var en oerhört driftig person förstår man när man tänker på alla fri-flygmodeller han konstruerade. Under åren 1945-1950 hade han ett tiotal modeller i serietillverkning, gummi- och segelmodeller med välklingande namn som "La Paloma", "Tico-Tico" etc. I början på 50-talet sålde han firman och flyttade till Rissne. Firman upphörde 1967.

Tack för en lång och fin vänskap!

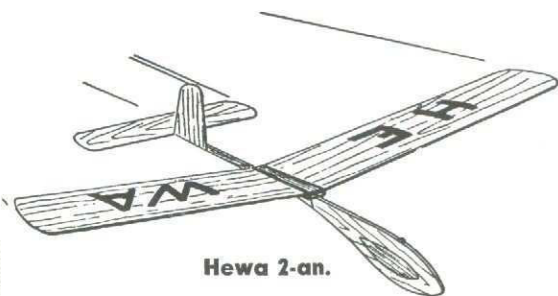
HEWA



HEWA 3-an.



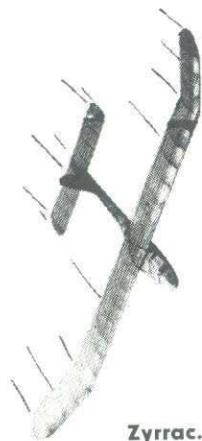
Hewa 1-an.



Hewa 2-an.

SEGELMODELLER.

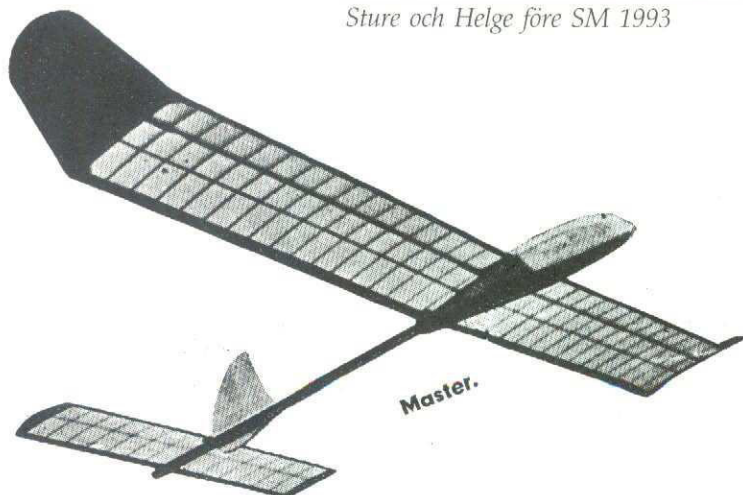
Hewa 1-an	60	2:90
Hewa 2-an	75	3:90
Hewa 3-an	96	4:90



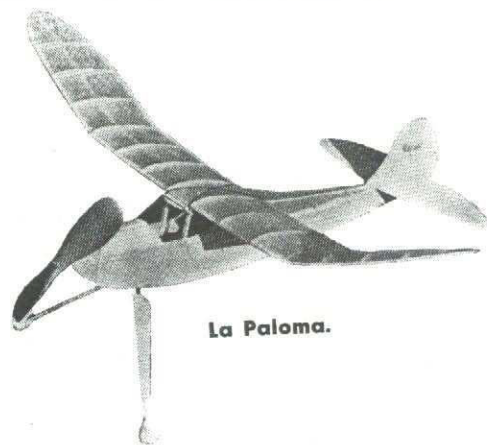
Zyrac.



Sture och Helge före SM 1993



Master.



La Paloma.

TRE SYSKON

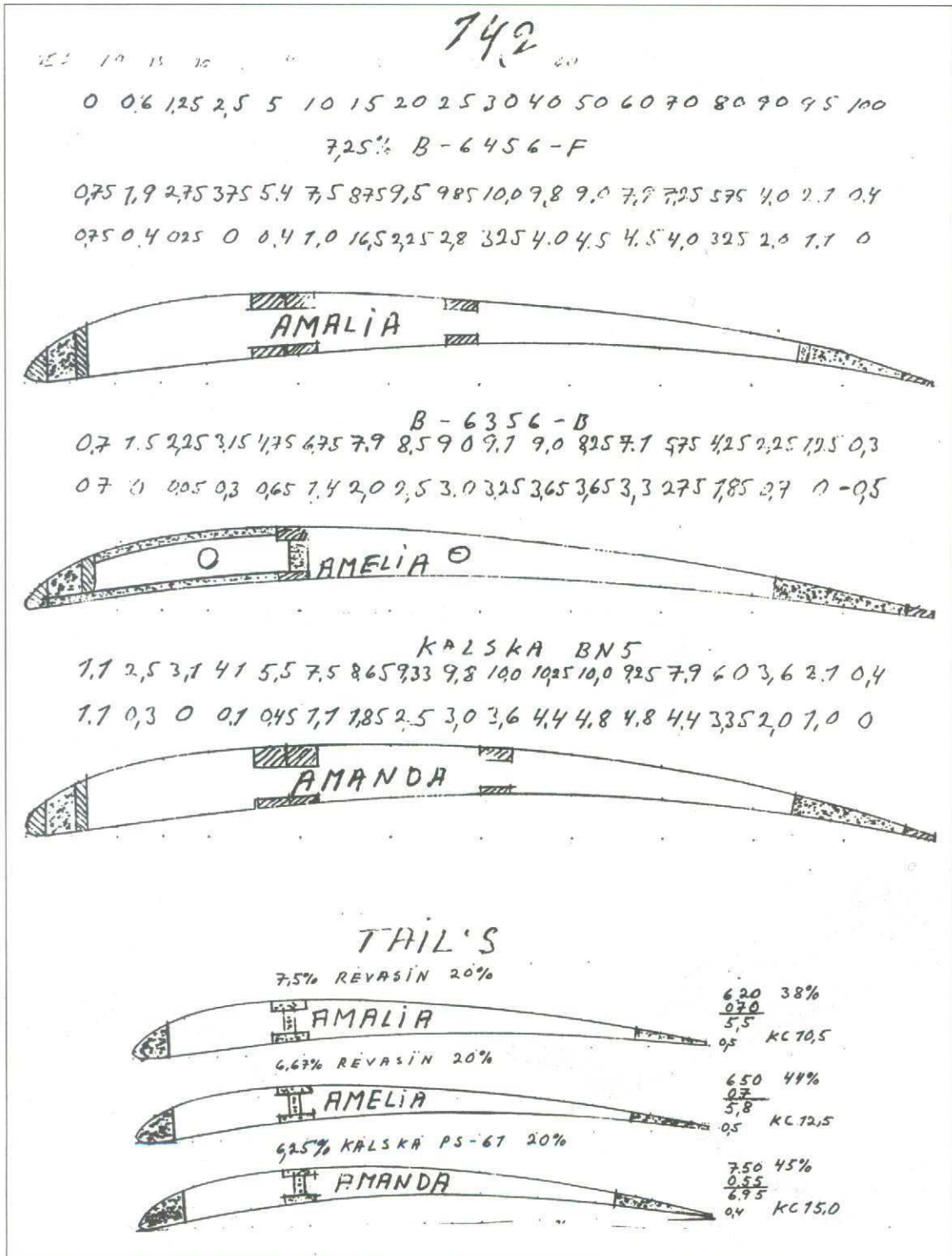
Av Stefan Kalska.

Vid VM 1967 i Sazena i dåvarande Tjeckoslovakien blev östtysken Mathias Hirschel världsmästare i A-2-klassen. Han flög med mycket enkla modeller utan vare sig trapets-eller ellipsvingpetsar. Detta VM var för övrigt en stor framgång för Norden med Bo Modeer och Into Kekkonen på 3:e respektive 9:e plats i A-2. C2 vanns av Mikko Sulkala och Lennart Hansson blev bäste svensk på delad 10:e plats.

I Sazena var Reino Hyvärinen lagledare för Finland. Av östtyskarna fick han där en del mått och data om Hirschels modeller. På annat håll fick han veta vilka profiler Hirschel använt sig av, nämligen B-6356-B, B-6456-F samt en tredje, okänd profil.

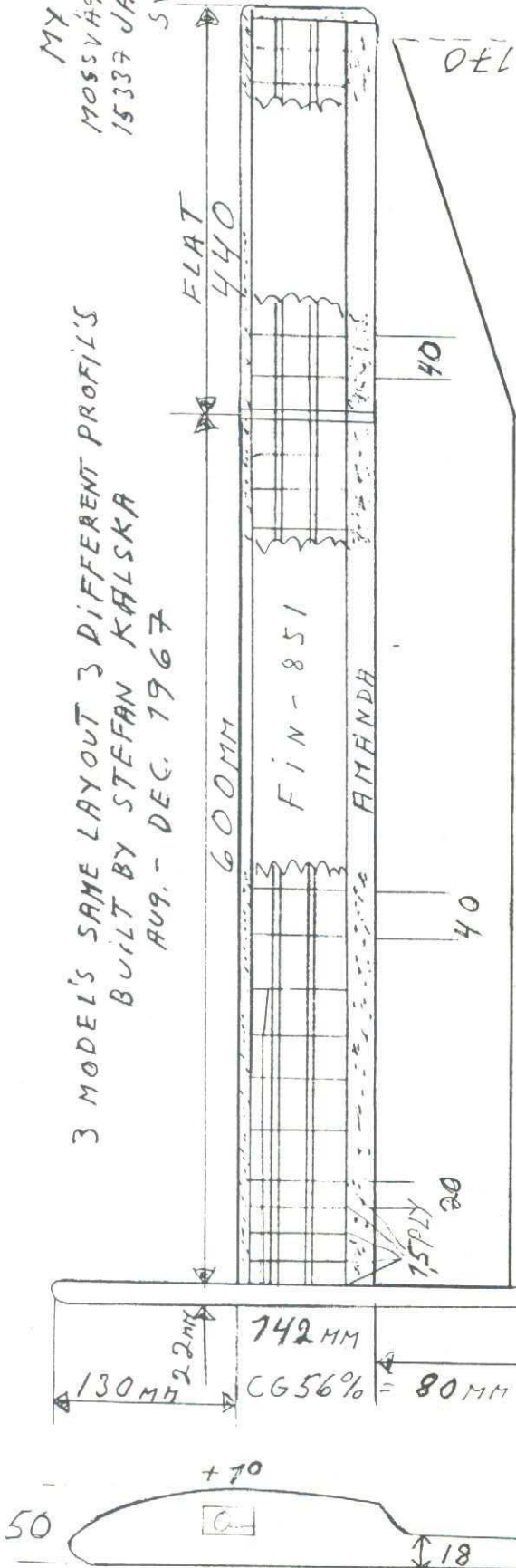
Hösten 1967 byggde jag tre A-2:or, två med ovan-nämnda profiler och en med en egen profil, Kalska B.N.5. Dessa modeller var enkla och snabba att bygga. Varje modell tog ungefär en månad att färdigställa och de var alla färdiga till julen 1967. Några trimflygningar hann jag inte göra förrän sommaren -68, men jag insåg då att dessa Hirschel-kopierade A-2:or var värda att satsa på.

forts. sidan 8



MY ADD
 MOSSVÄGEN 76
 15337 JÄRNA
 SWEDEN

3 MODEL'S SAME LAYOUT 3 DIFFERENT PROFILES
 BUILT BY STEFAN KÅLSKA
 AUG. - DEC. 1967



COVERING WING
 TISSUE COLOR

B-6456-F CENTRE: BLUE TIP: WHITE & RED
 B-6356-B CENTRE: YELLOW TIP: BLUE & WHITE
 KÅLSKA BH 5 CENTRE: ORANGE TIP: BLUE & ORANGE

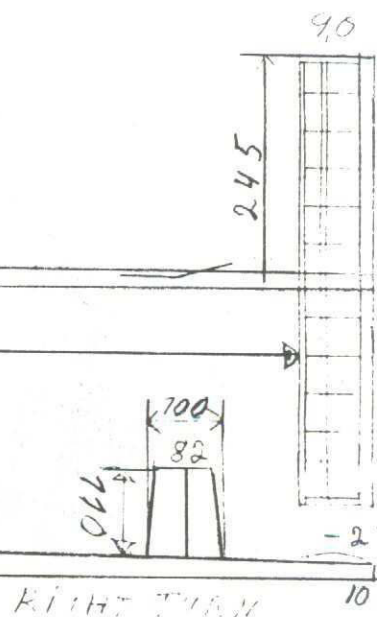
ALL TISSUES JAPAN E SAKI 22-129RM

WING AREA 28854DM
 WING WEIGHT 1679RM
 TAIL WEIGHT 441DM
 SPAN PROJ 2032
 FUSELAGE WEIGHT 2429RM
 TOTAL 4129RM
 TIMER: TATONE
 STRAIGHT TOW
 AR 74.31
 MAC 142
 TVO 0928

WRAPS

LEFT TIP 4MM W-OUT
 RIGHT TIP 2MM W-OUT
 LEFT CENTRE 2MM W-OUT
 RIGHT CENTRE 7MM W-IN

B-6456-F 4.68 DM CG 53% = 75MM
 B-6356-B 4.5 " CG 55% = 78MM
 KÅLSKA BH 5 4.47 " CG 56% = 80MM



TAN II IN MEMORIAM

I slutet av november meddelade tillverkaren av TAN-gummit John Clapp att tillverkningen av TAN II gummisnodd upphört. Efter drygt 11 års tillverkning och utveckling av TAN II är därmed en period av ständigt stigande prestanda för våra gummimotor-modeller – åtminstone för tillfället – avbruten. Anledningen är att golfbollar nu tillverkas av ett nytt material och att en för bollarna och TAN II gemensam ingrediens, som bidragit till vårt gummis höga prestanda, nu inte längre är lönsam att skaffa i de små kvantiteter, som behövs för vårt gummi.

John Clapp fortsätter dock tillverkningen av gummisnodd för vår räkning. Utan ovannämnda beståndsdel har det lägre prestanda och saluförs i två varianter som TAN SPORT och TAN SUPER SPORT. Just hur mycket sämre de är än TAN II finns det skilda uppgifter om och red. ber dem, som har bra vridmomentmätare, att inkomma med testresultat för publicering i OLDTIMER. I senaste numret av amerikanska NFFS Digest publicerades en lista på uppmätta värden för inomhusgummi alltifrån Pirelli till de olika årgångarna av TAN I och II. Sista värdet gällde för TAN SUPER SPORT, och var bara obetydligt sämre än de bästa TAN II-årgångarna.

För de moderna g-klasserna med begränsad gummimängd kan situationen så småningom bli tillspetsad mellan dem som har kvar bra årgångar av TAN II och dem, som måste använda (SUPER) SPORT. För oldtimerflygarna borde övergången inte bli så dramatisk, dels emedan vi i viss mån kan kompensera lägre effekt med något mera gummimängd, dels emedan de flesta av oss ändå inte utnyttjar (=drar) gummit fullt ut. En nyhet med det nya TAN SPORT lär vara att det, till skillnad mot TAN II, kan användas upprepade gånger utan större effektförlust – en bonus speciellt för oss "sportflygare"!

Med tanke på den enorma prestanda dagens oldtimer-modeller har så kanske ett mindre potent gummi i sig också är en bonus – långa hämtningar och stigande ålder är en ekvation, som inte alltid går ihop!

Sten P.



För att särskilja dem fick de följande namn: "Amalia" (med 7,25% B-6456-F), "Amelia" (med B-6356-B) samt "Amanda" med min egen profil.

1989 hände mycket i Europa; Berlin-muren föll och östtyskarna strömmade till väst. Det märktes inte minst när jag med min fru Raija åkte till W-Cuptävlingen i Revinge 1990. Hela 8 stycken östtyskar var med och på gräsplanen bakom skolan stod deras Trabant-bilar på rad! Jag fick där kontakt med östtysken Albrecht Oschatz, VM-vinnare i F1B 1969. Han var även med i VM 1967 och tävlade då i klass A-2, där han kom på femte plats med tiden 899 sek. Han var den förste, som slogs ut i fly-off'en. Vi pratade bl.a. om Hirschels A-2:or, eftersom jag fortfarande var nyfiken på exakta mått och profiler på hans modeller.

Albrecht lovade att ta reda på vad han kunde och i slutet på året damp det faktiskt ner ett brev från honom, där jag fick svar på mina frågor. De tre profiler Hirschel använt var B-6456-F 6,5%, B-6356-B och en egen 7,0% profil, som är nästan identisk med Lasse Larssons "Sky Lady"-profil. De yttre måtten på Hirschels A-2:or var som följer (mina egna inom parentes): korda 142,5 mm (142 mm); proj. Vinyta 20,25 dm² (20,32 dm²); stabyta 4,41 dm² (4,68 dm²); kropps-längd 690 mm (690 mm).

För den som vill prova någon av dessa modeller följer här material-specifikation.

Kropp:

Nospartiet byggs upp av en kärna av 8 mm björk med först 1 mm plywood och sedan 4 mm hård balsa på varje sida samt slutligen två 1 mm plywood-spryglar. Kroppsbommens ovan- och undersidor görs av 2x8 mm gran, som avsmalnar till 4 mm bredd längst bak. Sidorna av 3 mm balsa avsmalnar från 18 mm till 10 mm i aktern.

Vinge:

Uppbyggnaden av de tre olika vingarna skiljer sig något åt.

B-6456-F: framkant 3x5 mm furu + 5 mm balsa + 2x8 mm furu; balkar av 2x5 mm resp. 1,5x5 mm furu; bakkant 3x22 mm balsa + furu.

B-6356-B: framkant 4x4 mm furu + 5 mm balsa + 2x5 mm furu; balkar 2x5 resp. 1x5 mm furu; D-box 1 mm balsa; bakkant 3x25 mm balsa + furu.

Kalska BN5: framkant 3x5 mm furu + 5 mm balsa + 2x8 mm furu; balkar ovasida 3x5 och 2x8 mm furu; balkar undersida 2x5 och 1,5 mm furu; bakkant 3x23 mm balsa + furu.

Slutligen ett tillägg till min artikel om "My Way" i Oldtimer 3/2002: Stab-profilen, som ej visades, är samma som för "Amelia" här. Vingens sprygelavstånd är 40 mm; kroppens bredd 20 mm och med samma sidoprofil, som modellen i denna artikel.

Det var allt för den här gången. I ett kommande nummer beskrivs min modell "Finlandia" från 1962.

THE JEEP



DESIGNED BY
C A SHAW.
COPYRIGHT OF
THE AEROMODELLER PLANS SERVICE LTD
ALLEN HOUSE NEWARK STREET LEICESTER

1/13



WING RIBS 1/32 SHEET

NOSE BLOCK

P.T. RING



SECTION A-A

BIND

WIRE AND LOOP
REE WHEEL SYSTEM

CREW

NOSE BLOCK IS BUSHED
WITH 16 OR 18 SWG.
BRASS TUBING ACCORDING
TO SIZE OF WIRE USED

NOSE BLOCK IS MADE
DETACHABLE BY
FRAMING WITH 1/8 SQ
BALSA

NOSE SHOULD BE
FILLED IN WITH
SCRAP BALSA

SPAN 2.8 INS

Span 71 cm

SPACERS

DOWEL

NOTE
ALL LONGERONS AND SPACERS 1/8 SQ.

WING MOUNT 1/32 SHEET

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

PIN

1/32 SOFT

CELLULOID

SPACERS

STABILIZER RIBS 1/32 SHEET

1/8 SHEET

70 SWG WIRE
TAIL SKID

CUT OUT

PIN FOR RUBBER
BAND

FIN 1/16 SHEET

POWER
8 TO 10 STRANDS OF 1/8 FLAT
RUBBER

SUGGESTED COLOUR SCHEME
FUSELAGE & TWIN FINS — BLACK
STABILIZER & WING — RED
PROP — SILVER WITH RED SPINNER

NOTE
COVER SHADED PORTION
OF WING WITH 1/64 SHEET
TOP AND BOTTOM

MAKE UNDERCARRIAGE IN ONE PIECE
FROM 18 SWG WIRE IF STILL OBTAINABLE
IF NOT USE 20 SWG.

64 SHEET TOP AND BOTTOM

1/16 SHEET

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

FIN

1/16 SHEET

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SHEET RIBS

TRAILING EDGE 1/32 SHEET

CRAIN OF TISSUE

1/16 SQ. TOP AND BOTTOM

CRAIN OF TISSUE

1/16 SQ. TOP AND BOTTOM

1/16 SQ. TOP AND BOTTOM

1/16 SQ. TOP AND BOTTOM

1/16 SQ. TOP AND BOTTOM

1/16 SQ. TOP AND BOTTOM

WING DIHEDRAL 1/4 AT EACH TIP

6"

LEADING EDGE
1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/32 SQ

1/16 SQ TOP & BOTTOM

1/16 SQ TOP & BOTTOM

1/16 SQ TOP & BOTTOM

1/16 SQ TOP & BOTTOM

1/16 SQ TOP & BOTTOM

1/16 SQ TOP & BOTTOM

1/16 SQ TOP & BOTTOM

1/16 SQ TOP & BOTTOM

1/16 SQ TOP & BOTTOM

1/16 SQ TOP & BOTTOM

1/16 SQ TOP & BOTTOM

1/16 SQ TOP & BOTTOM

TIPS CUT FROM
1/32 SHEET

1/32 SHEET

1/32 SHEET

1/32 SHEET

CRAIN OF TISSUE

1/16 SQ. TOP AND BOTTOM

1/16 SQ. TOP AND BOTTOM

1/16 SQ. TOP AND BOTTOM

1/16 SQ. TOP AND BOTTOM

1/16 SQ. TOP AND BOTTOM

THE JEEP

INS.

HENRY STRUCK UR TIDEN

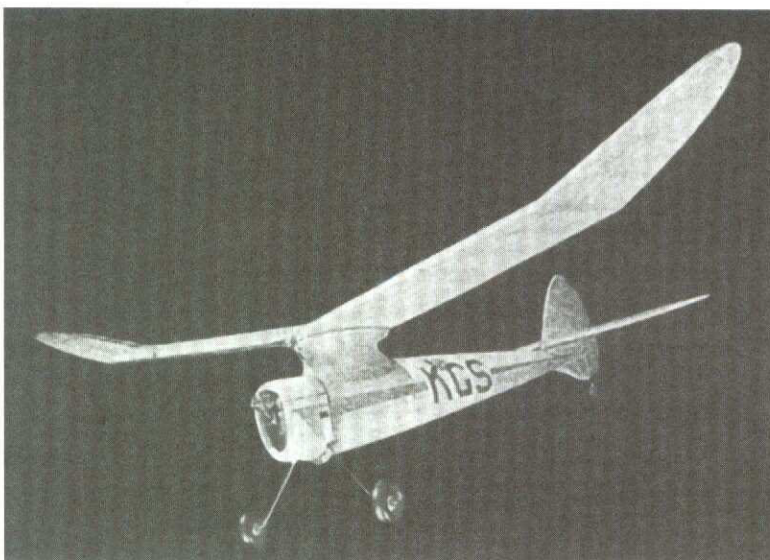
Henry Struck – en av det "klassiska" modellflygets stora pionjärer i USA – dog i fjol, 85 år gammal.

Henry började sin bana som modellflygkonstruktör och tävlingsflygare i New York på 30-talet och går till historien som en av de mest produktiva och innovativa modellflygarna under modellflygets guldålder.

Redan i början av sin karriär vann han ett stort antal amerikanska mästerskap, speciellt i inomhusflyg och friflyg-skala, och slog 1950 ett något udda rekord i hastighetsflygning för motordrivna friflygmodeller!

Mer än 50 Struck-konstruktioner publicerades under årens lopp i alla de "stora" modellflygtidningarna. 45 av dessa kom ut i byggsatsform. Berkeley Models producerade en rad av hans framgångsrika skala-konstruktioner och dessa dominerade friflygskala-scenen i USA från 1938 till 1956 – ett svårslaget rekord! Själv vann han (gummi-)skalklassen vid 1938, 1941 och 1946 US Nationals ; 1941 med den 1911 Caudron Monoplane, som fortfarande byggs och nyligen vunnit OT-skalatävlingar! Hans intresse för gummi-skala bestod livet ut, bl.a. vann han den allra första Peanut-tävlingen, som arrangerades 1967.

Henry Struck valdes in som hedersmedlem i ett antal prestigefyllda flyg- och modellflygorganisationer och som



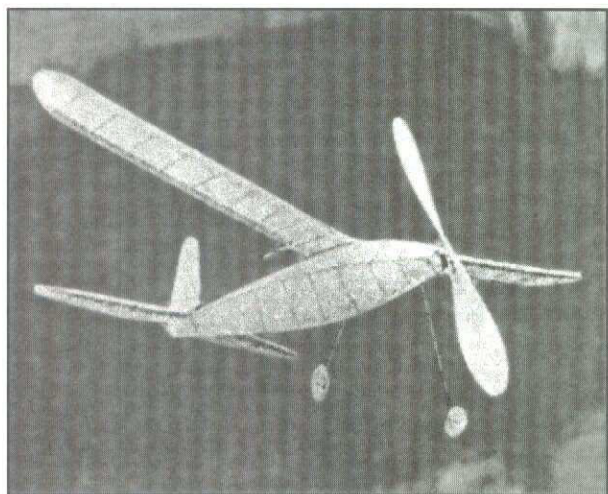
helt inkapslad, inverterad motor (nyligen introducerad på OT-SM).

När Kovel och Grants framgångsrika, men något elementära, konstruktion "K-G" från 1934 ej klarade av det senare 30-talets starkare motorer och ökad stighastighet gjorde Henry en elegant, modifierad pylonversion i mindre format. Den kallades helt enkelt "KGS" då den publicerades i MAN 2/1940 och medförde nya tävlingsframgångar för den i grunden gamla konstruktionen. Namn på andra kända konstruktioner från Henry Strucks ritbord är "Apache", "Hocat", "Connecticut Yankee", "American Ace" och flygbåten "Sea-Cat".

Ett mindre antal segel-konstruktioner finns bevarade åt eftervärlden, liksom en del ritningar till gummitävlingsmodeller. Han deltog redan i 1937 års Wakefieldtävling, men hans mesta kända modell av detta slag är förmodligen den formsköna "Flying Cloud". Originalen finns idag bevarat på anrika Smithsonian-museet, men Berkeley-byggsatser till denna OT-Wakefield cirkulerar fortfarande! I den kortlivade tidningen "Model Aircraft Builder" publicerades i juni 1936 hans första framgångsrika gummimotor-modell i full skala. En 3-plansritning i skala 1:3 fanns med och denna återges här (intresserade byggare kan få kopia på hela ritningen från red.).

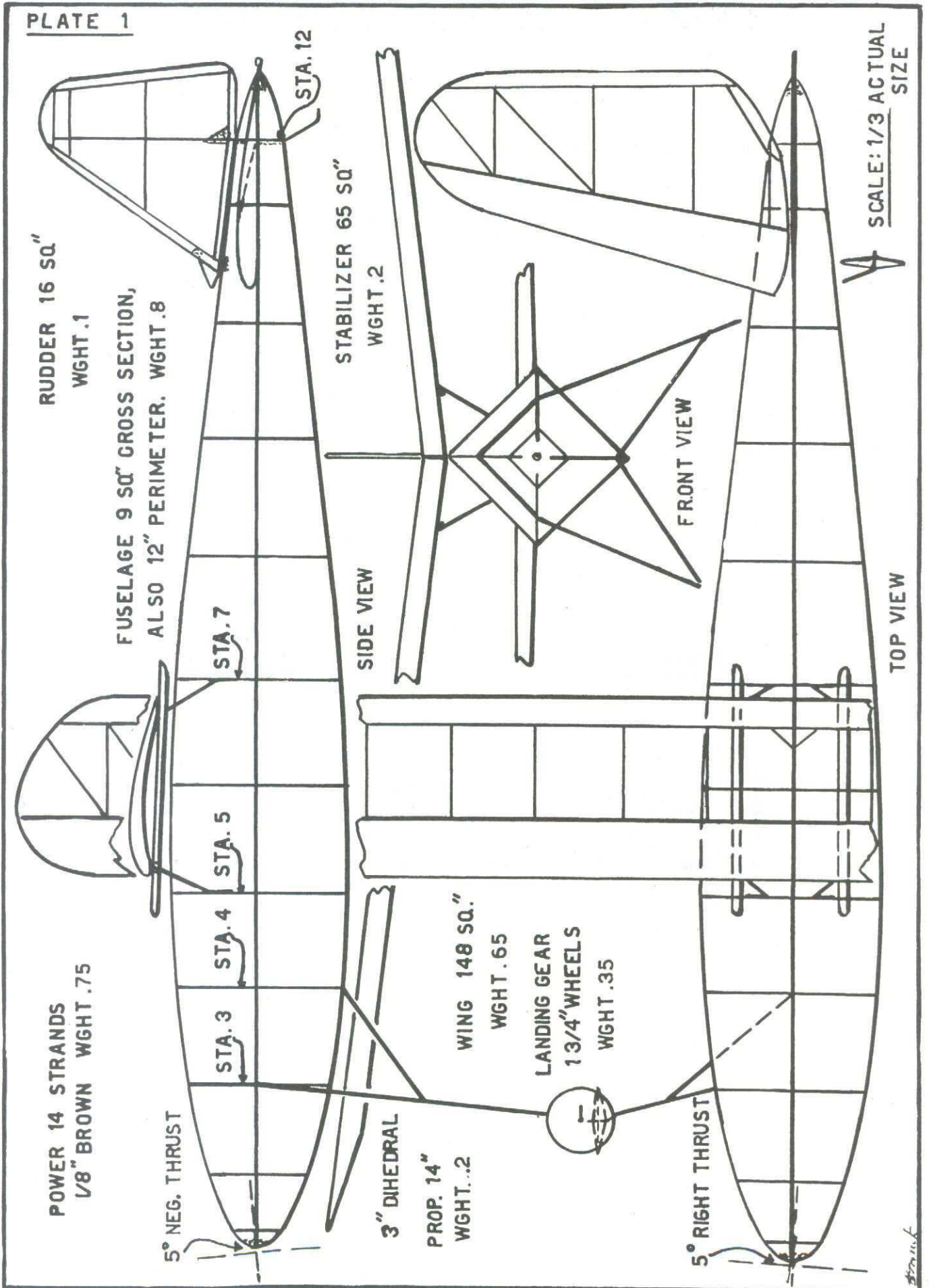
Henry Struck hade förmånen att få ha sin aktiva tid under modellflygets storhetstid, men även om vi med vemod kan konstatera att denna period nu är förbi så kommer säkert modeller från hans ritbord att under ännu en generation stiga mot skyn – de flesta med radiokontroll, men ändå!

Sten P



EAA-medlem arbetade han länge med experimentella lättflygkonstruktioner.

Förutom att hans namn så intimt förknippas med Berkeley så är han för många av oss kanske mest känd för sina tidiga, framgångsrika tävlingsmodeller för Brown Jr. och Baby Cyclone-motorer. Hans "New Ruler" var en av 40-talets mest byggda motormodeller, liksom "Cabin Ruler" och den originella "Record Hound" med



NYHETER I CLASSIC WAKEFIELD

I avsikt att förhoppningsvis stimulera byggandet av fler svårbyggda alternativt svårhanterade modeller göres följande ändringar inför OT-SM 2003. För några av modellerna kan det vara mycket svårt att få en bra fungerande termikbroms. I vissa fall måste man kanske öka kroppens höjdmått under stabilisatorn men det kan vara en bättre lösning att följa ritningen och förstärka med ett modernt material. D.v.s. liksom tidigare skall modellen vara en aerodynamisk avbild av ursprunget men avvikelser får göras i materialval etc (se OLDTIMER nr 1 1991 & -95). Tänk också på att en krax eller växel skall ge en liknande funktion som hos förebilden.

1938	J. Cahill	2,1 (J.Pond)
1939	A. Ellilä	1,6
1939	D. Korda	1,6
1948	Jaguar	1,8
1950	Vanstead	1,8

Tillkommande modeller

Wakefield år	Konstruktör	Kodsiffra
1931	Joe Ehrhardt	2,5
1940	I.W. Hall	1,3
1950	T.R. Querman	1,6

Ritningar hos Lennart Hansson.

Bygg Dina modeller så paktiskt att Du får glädje av dom många gånger under flera år.

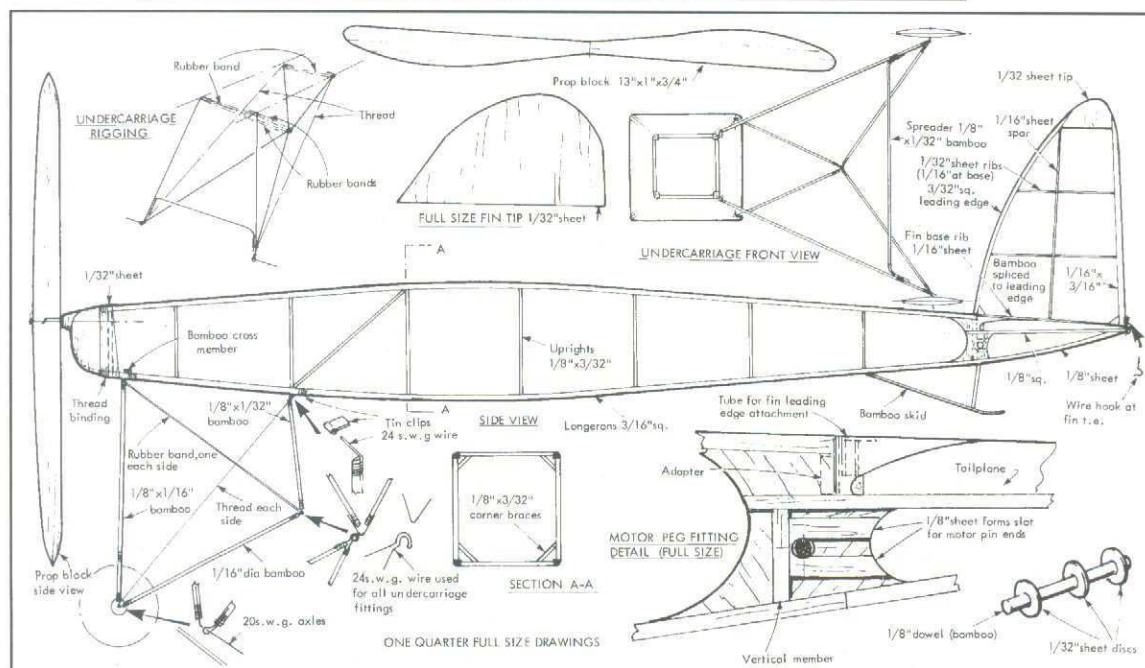
Placeringsregler vid lika resultat ändras

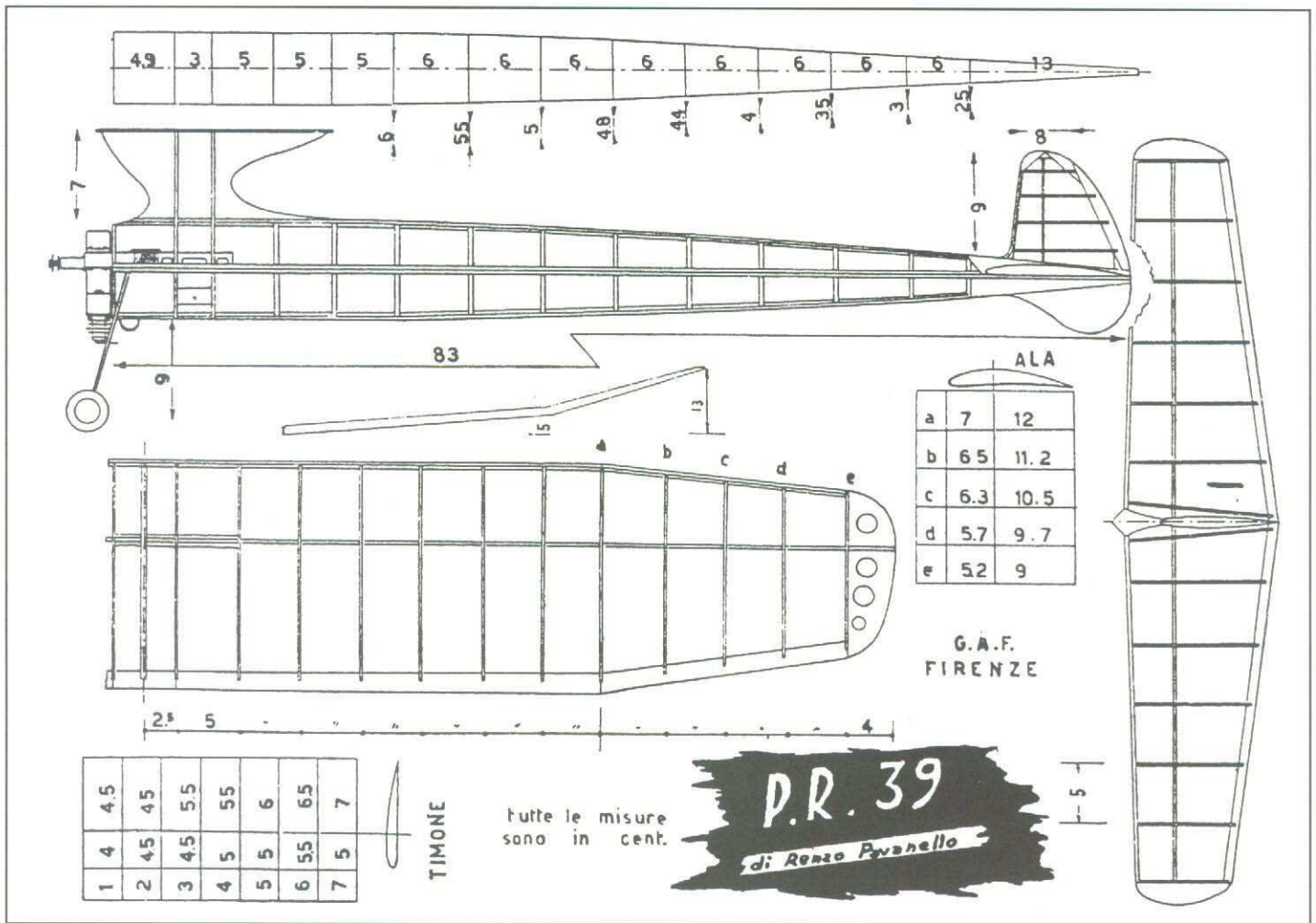
1. Högre kodsiffra placeras före lägre siffra.
2. Tidigare konstruktionsår placeras före senare årtal.
3. Omflygning avseende 1:a plats tillgripes endast mellan tävlande vars modeller har samma kodsiffra och konstruktionsår. Omflygning genomföres i en omgång utan tidgräns.

Lennart Hansson & Einar Håkansson

Ändrade kodsiffror

1934	Grasshopper	2,9
1935	G. Light	2,3
1936	A. Judge	2,0
1937	E. Fillon	2,2
1937	Dyn V	2,0
1937	A. Palmgren	2,0
1938	S. Truedsson	2,0





P.R. 39 – EN ULV I FÅRAKLÄDER

Ritningen till denna italienska F-modell publicerades i december-numret av l'Ala 1948 och trots sitt anspråkslösa yttre borde den vara en bra tävlingsmodell i vår F-Klassisk. Originallet var försedd med en 2 cc diesel, alltså perfekt för den som har en gammal E.D. Comp. Special på hyllan eller någon av de moderna replikamotorer, som kommit på senare år (ex. Movo, Micro, Deezil, Dyno m.fl.).

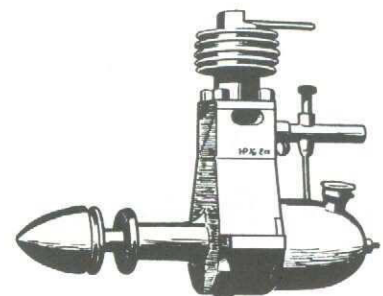
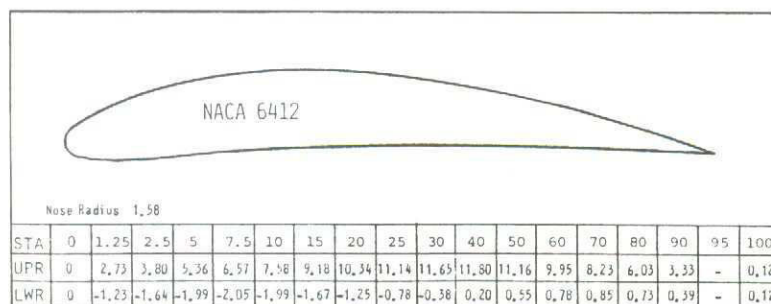
Nödvändiga mått finns på ritningen; tilläggas kan att spännvidden är 128 cm, kordan 19 cm (se tabellen!) och originalets flygvikt 435 gram. Vingprofilen är NACA 6412 och för stabben Saint CYR-52.

Originallets delbara vinge hölls ihop med en duralunga, vingframkanten var 5x5 mm balsa, bakkanten 5x15 mm och mittbalken en dubbel T-balk av okänd dimension, på vilken spryglar av 1,5 mm balsa trädde.

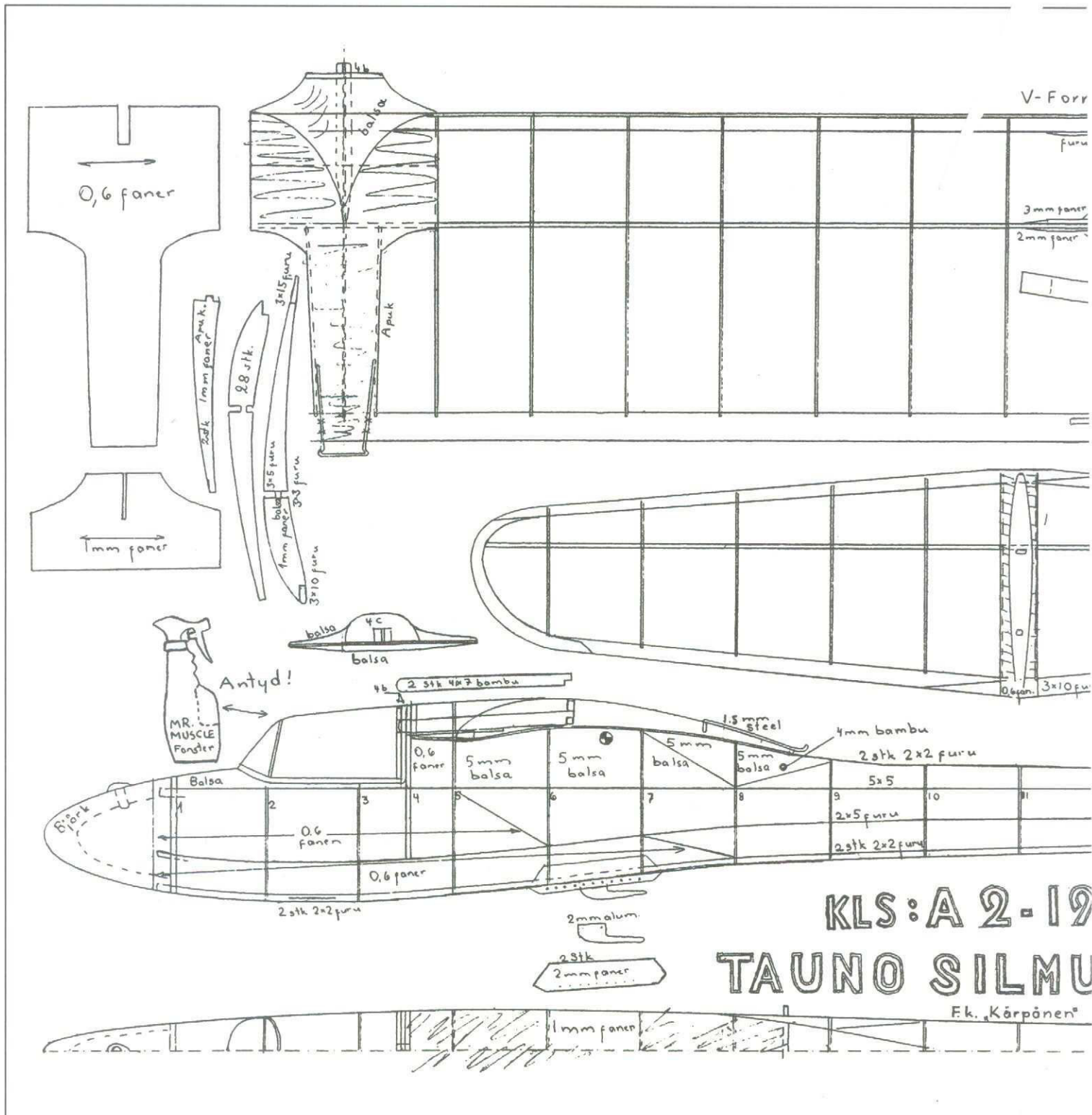
Dimensionerna för stab-balkarna var 5x5 mm fram, 3x8 mm mitt och bakkant 3x10 mm hård balsa.

Kroppslongerongerna bestod av 5x5 mm balsa och tvärpinnarna 4x4 mm balsa. Plywood-spant om 2 resp. 1 mm användes framtill för att hålla motorbockarna av 8x13 mm bok på plats. Slutligen kan nämnas att vingen ska ha +3 graders anfallsvinkel medan stabben har -1 grad.

Sten P



GIGLIO 2 cc – lämplig, tidstypisk diesel. Finns nu i replikaform, tillverkad av Gattafoni i Italien. Se tidigare nummer av OLDTIMER!



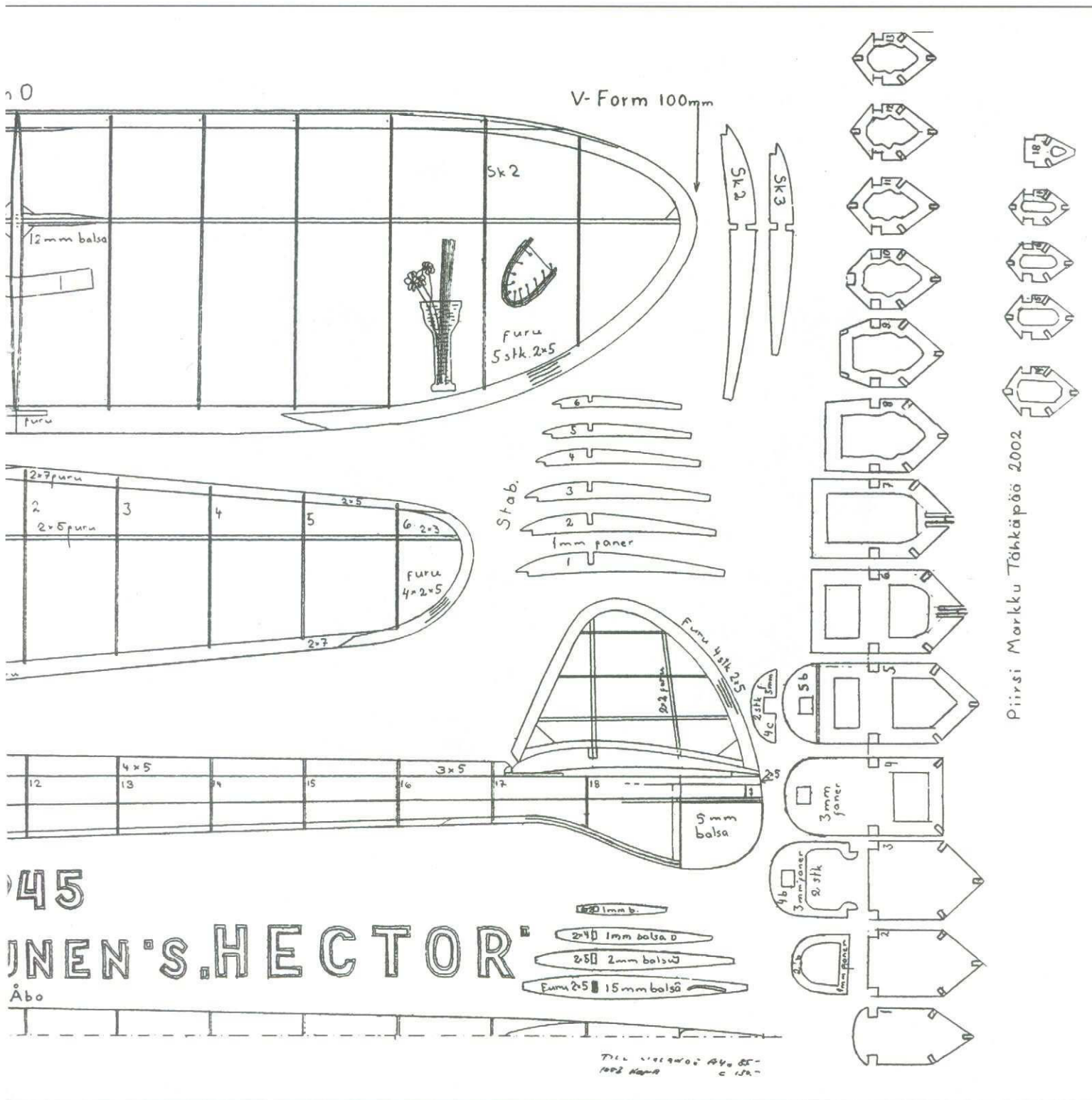
TAUNO SILMUNEN – En av Finlands bästa.

På Kurts förfrågan fick jag det trevliga uppdraget att presentera konstruktören av "Hector", den långvarige ledaren för Lennokkikerho Kärpänen (1934 -).

Tauno föddes 1926 som trädgårdsmästarens son och tog studenten 1945. Han var för ung för att delta i kriget men gjorde militärtjänst i signaltrupperna. Det ledde till en karriär inom flygledning, som blev hans livsverk.

Han fick segelflygutbildning som belöning för idog försäljning av tidskriften "Ilmailu" och tog C-diplom. Något vidare intresse för segelflyg utvecklade han dock inte.

Att bygga segelmodeller hade han dock intresserat sig för redan på 30-talet. Efter några byggsatsbyggen konstruerade han "Pluto I", som han vann med i Jämi 1943. Tauno tävlade flitigt och utvecklades snabbt som konstruktör och byggare. Han valdes till vår klubble-



Piirsi Markku Töökäpö 2002

dare och var en stor inspirationskälla åt oss alla. Han delade villigt med sig av sina lärdomar och erfarenheter och inpräglade i oss att "en modell byggd i Åbo ska vara så välbyggd att den ska kunna visas när som helst för vem som helst!" Då jag själv en gång ledde församlingens modellklubb ålades vi att presentera klubbens verksamhet för självaste ärkebiskopen. Denne fick då titta på min "Diktator", som vi fick beröm för.

Tauno behärskade såväl svenska som tyska och engel-

ska och kunde därmed skaffa utländsk litteratur om segelmodeller. När han ibland höll teorilektioner vid svarta tavlan hade vi yngre lite svårt att hänga med och jag tror att Taunos egna erfarenheter var mer värda än hans teorier..! På den tiden skrevs t.ex. mycket om hur modellens sidmittpunkt (LC) påverkade flygegenskaperna. Tauno kunde mycket och höll på sina åsikter. Det han inte godkände måste vara dåligt!

forts. sidan 23



VEM vet något om denna jättelika gummitormodell och dess byggare?

Vinterbilder från VT -1950.

T. v. Rune Anderssons och Ragnar Odemans "Cumulus" F-modeller. T. h. Rune "Bananen" Andersson och Anders Denrell med Vakefeldmodeller – den senare med Åke "Postis" Larssons modell.



JETEX = RAPIER!

Det är länge sedan det skrevs i dessa spalter om den speciella nisch inom OT-flyget, som JETEX-modellerna faktiskt utgör. Inte så att ev. utövare saknar tillgång till motorer och bränsle, såsom fallet var under många år. Tvärtom; nya motorer och bränsle har tillkommit på senare år under namnet JET-X. Problemet är istället att komma överens med detta nya bränsle, som är extremt fukt känsligt, brinner ojämnt, sätter igen motorns utloppshål – och kostar skjortan!

Det som motiverar dessa rader är dels att det på senare år har kommit ett alternativ i form av de tjeckiska RAPIER-raketmotorerna, dels att initiativ till friflyg-



skala inom SMOS ram nu tagits. Rapier-motorerna har nämligen snabbt blivit enormt populära för små skalamodeller, främst i England, och kolorerade reportage i modellflygplassen från engelska skalatävlingar och meetings visar en uppsjö av små lätta modeller av jetplan, som stiger mot skyn med en imponerande rökplym efter sig.

Rapier är "enskottsmotorer", egentligen en långsambrinnande raket med en keramisk utloppsdysa, och kräver inga andra monteringsarrangemang än en hylsa av t.ex. rullad papp och aluminiumfolie. Motorn tänds med en lös stubintråd och brinner c:a 20 sekunder. Liksom Jetex blir Rapier ganska varm vid körning. Modellen bör skyddas från de heta avgaserna och motorn monteras därför i regel i en folieklädd ränna i planets buk, såsom ofta var fallet med de gamla Jetexmodellerna.

Vid gång låter Rapier ungefär som en Jetexmotor, luktar inte lika gott(!), och ryker betydligt mer. Under tecknad, som nyligen provat Rapier i en enkel MIG-25, kan konstatera att den stora fördelen med den är dess tillförlitlighet och extremt enkla handhavande. På minussidan står begränsad dragkraft och relativt hög kostnad per flygning.

Rapier har hittills sålts i tre storlekar, benämnda L1, L2 och L3, men i dagarna kommer även en "hot-rod"-version av L2 med 150% högre effekt men något kortare brinntid. Den kallas L2HR och kostar £9.00 för 10 st.

Den minsta anges lämplig för modeller om 23-30 cm spännvidd och max 20 grams vikt medan L2 klarar modeller på 30-38 cm spv och flygvikter upp till 40 gram. L3 motsvarar ungefär den kända Jetex 50B i prestanda.

U.t. har köpt Rapier-motorer från engelska SAMS katalog på:

www.samsmodels.demon.co.uk
och Mike Woodhouse:

www.freeflightsupplies.co.uk

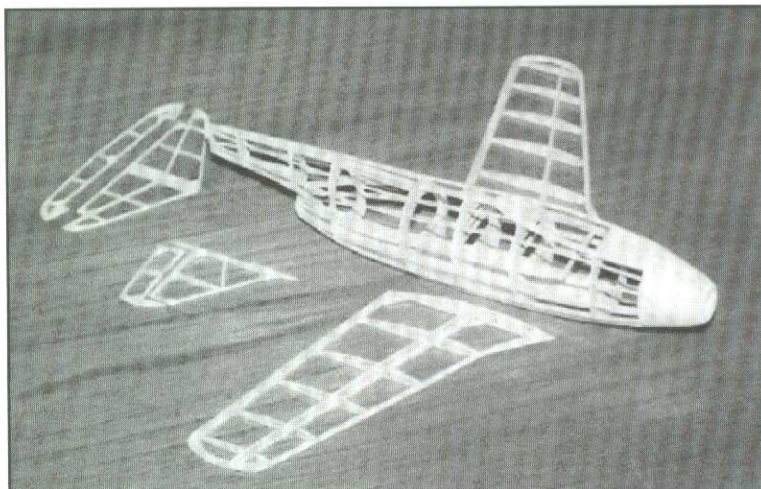
Den förstnämnda tillhandahåller även de förnämliga Aerographic-skalabyggsatserna.

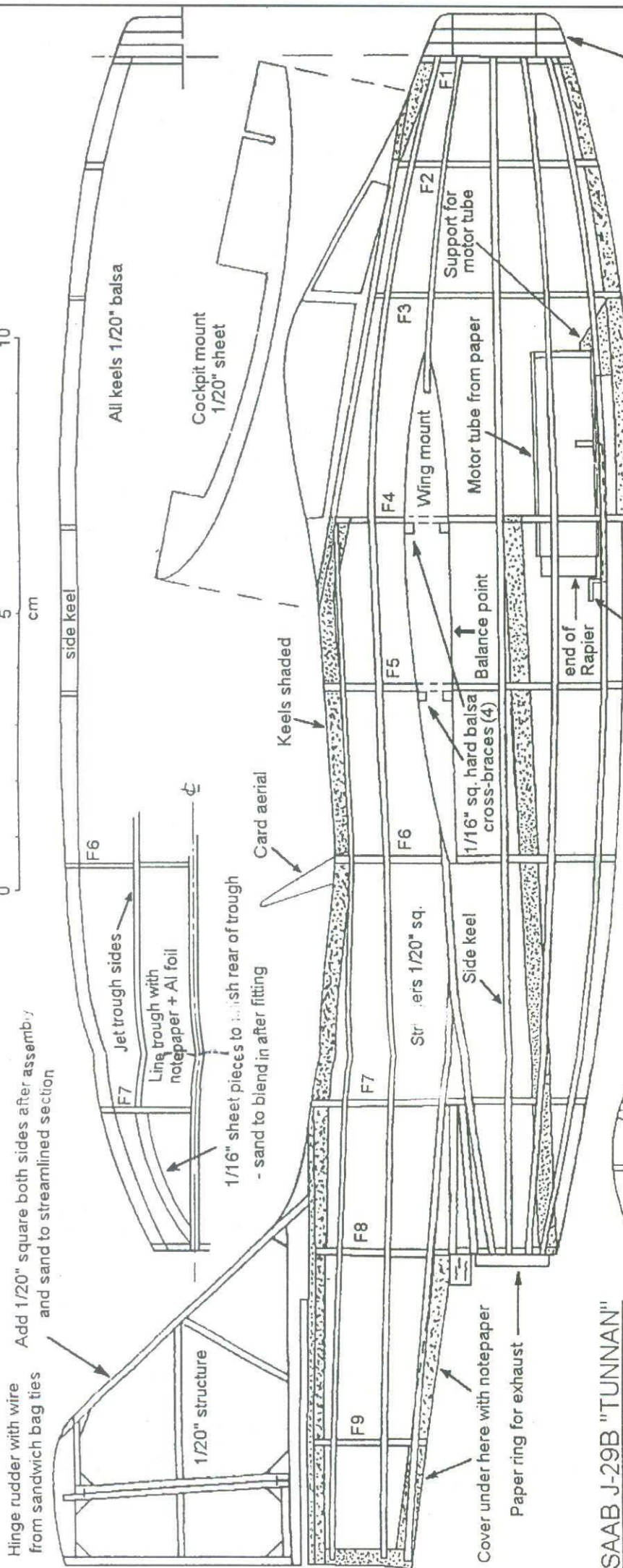
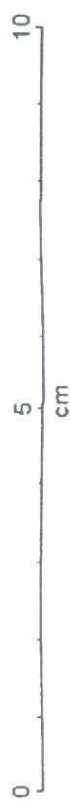
För Jet-X och/eller Rapier har hittills utkommit Me 163 Komet, E.E. Lightning, Bell XS-1, Focke-Wulf Flitzer och Me-262.

I engelska modellflygtidningar har de senaste två åren flera ritningar i full skala för Rapiermotorerna publicerats; för L2 bl.a. MIG-15, Miles M-52, Me-262, Me-

1106, Douglas Skystreak och Fiesler V1.

För L1-motorn har u.t. hittat ritningar till Bachem Natter, D.H.110 samt SAAB J-29.



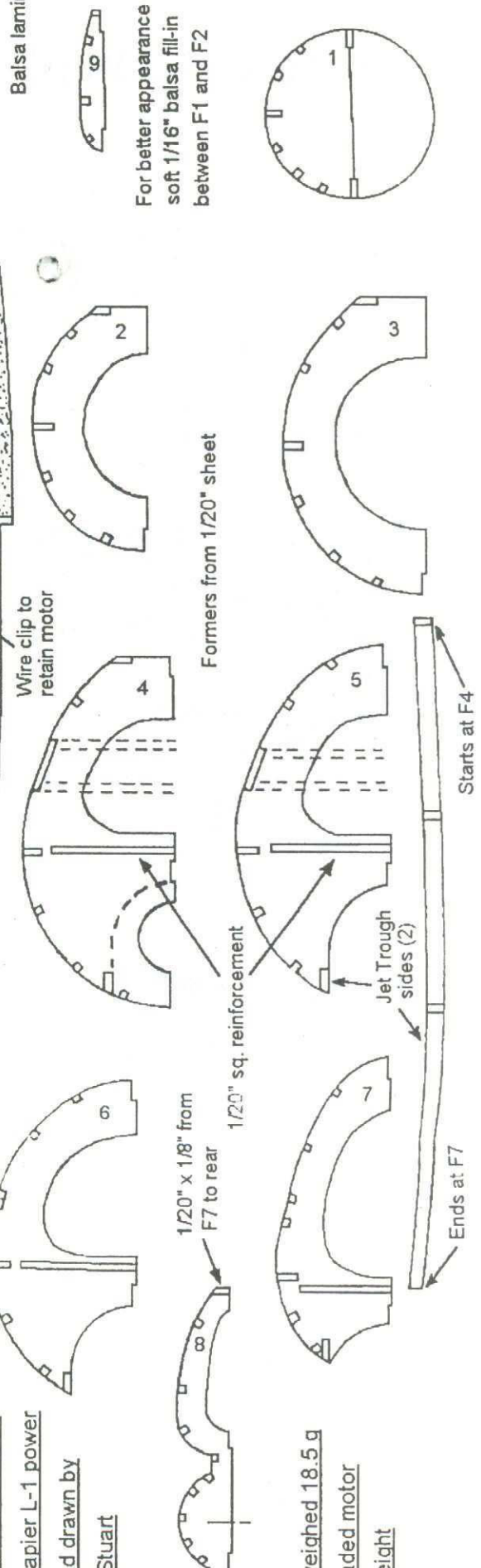


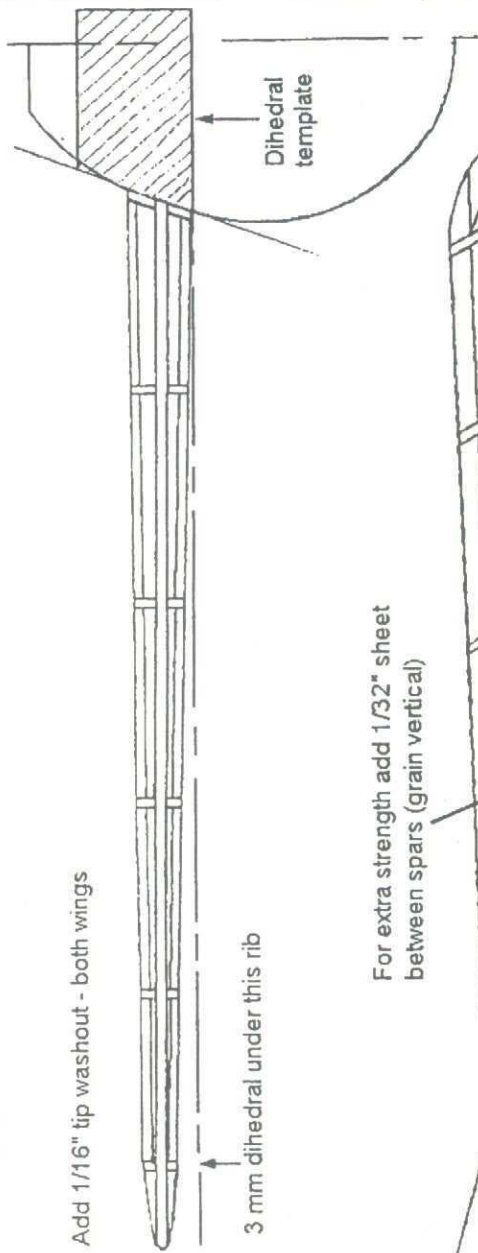
SAAB J-29B "TUNNAN"
 12.5" span for Rapier L-1 power

Designed and drawn by
 Mike Stuart

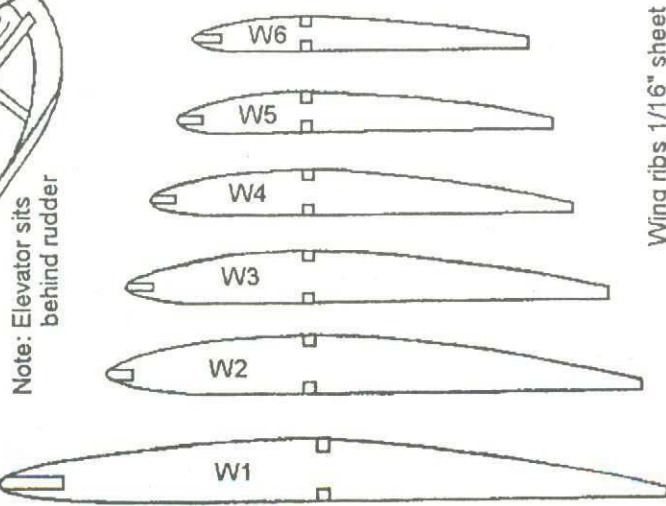
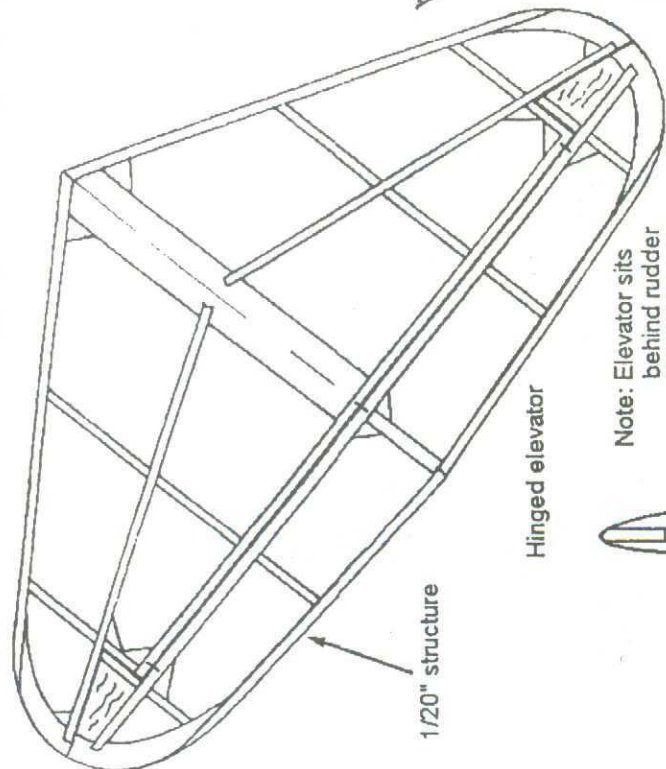
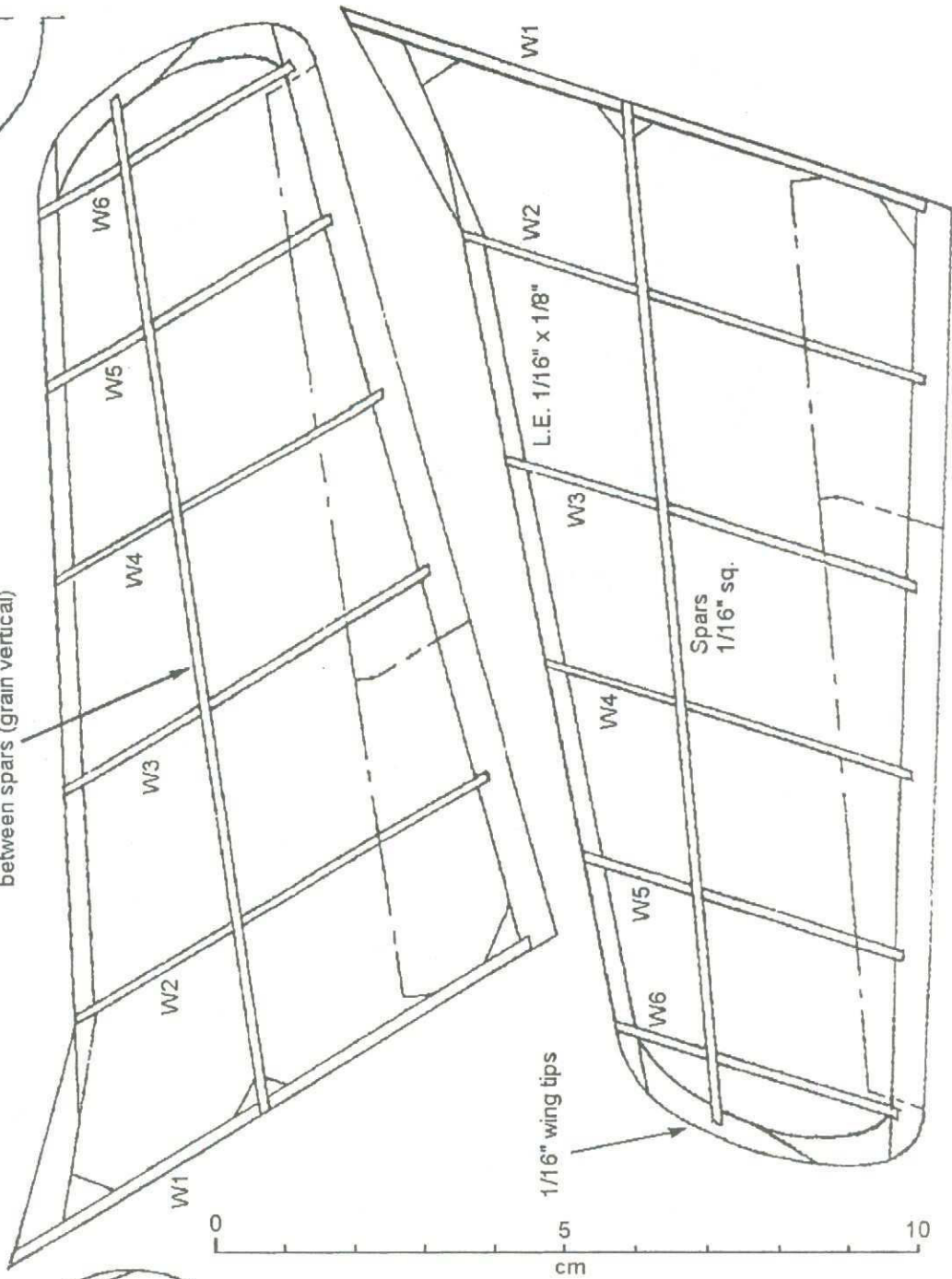
Sheet 1 of 2

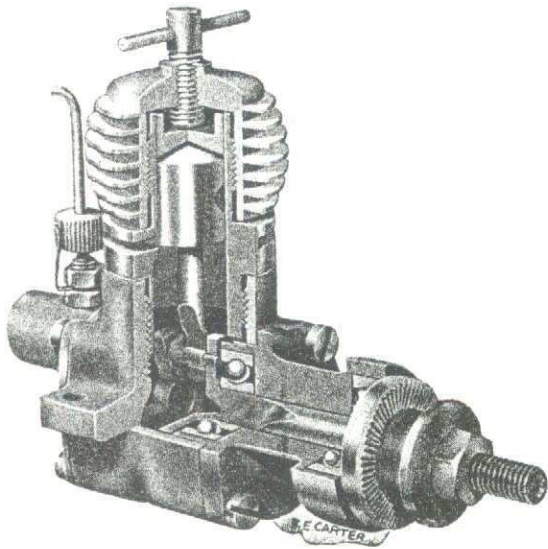
Prototype weighed 18.5 g
 including loaded motor
 and noseweight





For extra strength add 1/32" sheet between spars (grain vertical)





WEBRA MACH I FYLLER 50!

Även detta nummers motorjubilar kommer från Webra-Fein-Modelltechnik i Berlin och handlar om den motor, som för många än idag representerar firmanamnet Webra.

Redan efter ett par års trevande försök i modellmotorbranchen presenterade Webra 1953 sin första tävlingsmotor i internationella 2,5 cc-klassen. Konstruerad av Martin Bodeman blev Mach I en av Webras största framgångar någonsin och låg effektmässigt i topp tillsammans med engelska Oliver och holländska Typhoon.

Även om Mach I var konstruerad för tävlingsbruk var den lättskött som en sportmotor och var motorn med stort M för de flesta av oss modellflyggrabbbar på 50-talet. Den användes en del i FAI teamracing, inte minst här i Sverige, men var egentligen för törstig för sådant bruk. Desto bättre hävdade den sig i FAI Speedklassen ända tills glödstiftarna började ta över.

Visserligen kontrade Bodeman med att utveckla sin Mach I Glo 1956, men den blev kortlivad.

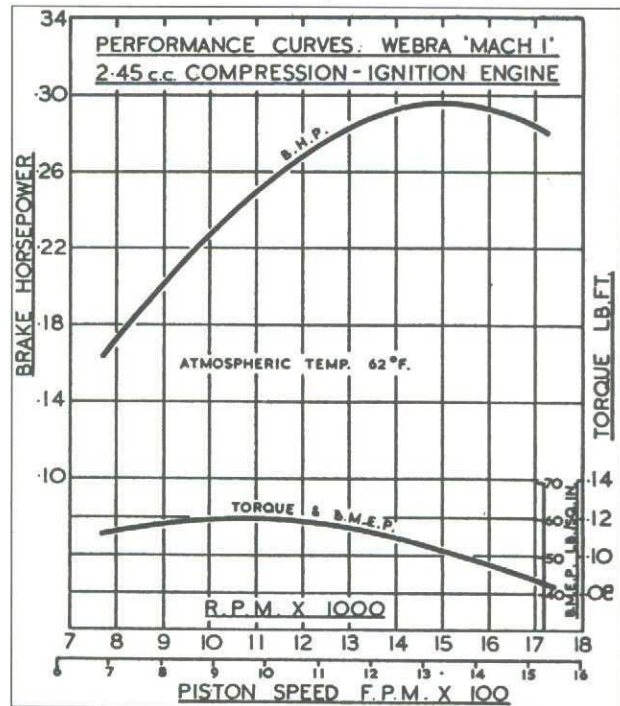
I FAI-friflygklassen användes den däremot med stor framgång under större delen av 50-talet och var en av de få dieselmotorer, som fick någon större utbredning i glödstiftarnas hemland USA.

Mach I:an var mycket robust uppbyggd men ändå – inte minst med dagens mått mätt – ett kompakt kraftpaket med en totalvikt om endast 132 gram och en litereffekt om c:a 120 hk. Den hade 'racer'-detaljer som dubbla kullager, rejält dimensionerat bakinsug via roterande rotor samt tvådelad förgasare à la McCoy och Dooling.

Innovativ var också utformningen av de 8 halvcirkelformade överströmningskanalerna i

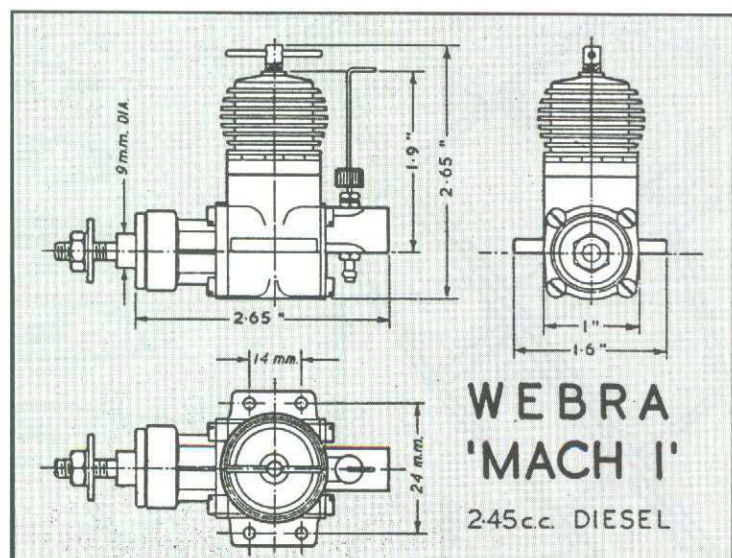
fodret. Förmodligen bidrar denna portning till motorns typiskt explosiva sätt att starta, vilket dock ej gör den svårhanterlig eller bitsk. Tvärtom är den ovanligt snäll även med små propellrar och lär kunna startas kall med körinställningen gjord. Typisk för Webra vid denna tid var den obalanserade vevaxeln. Den går ändå förvånansvärt vibrationsfritt, men någon Oliver är den inte i det här hänseendet!

Mindre modifieringar gjordes under de första produktionsåren. Typiskt för den allra första serien är de höga avgasportarna, kolvens domformade ovasida samt det rena aluminium-vevhuset, som redan 1954-55 byttes ut mot sandblästrat dito med insug av mindre



diameter. De lägre avgas-slitsarna fanns på alla följande versioner och det två-delade förgasarröret byttes senare ut mot ett "vanligt", genomgående rör.

Den klassiska Mach I:an med sin mörk/mintgröna, bulliga cylindertopp försvann redan 1956-57, då en



moderniserad upplaga dök upp. Denna hade en i profil sett trapetsformad cyl.topp i något ljusare grön färg än tidigare, vevhus med annorlunda, yttre förstärkning samt plast-rotor i st.f. den tidigare aluminium-rotorn.

Mach I var aldrig en billig motor. Vid introduktionen 1953 kostade den hos Truedsons 61:-, vilket snart steg till 72:-. Detta pris verkar den ha hållit in på 60-talet tills den ersattes av Mach II-motorn. Av de mer än 40 000 Mach I:or, som tillverkats, finns många kvar och en del används i OT-sammanhang. Undertecknads ganska tidiga version med tillverkn.nr 3751 har gjort god tjänst i flera år. Med en 10x4" nylonpropeller gjorde den 10700 v/min efter 30 minuters inkörning; nu förmodligen något mer. Sin bästa effekt uppges motorn ge vid 15-16000 v/min, men då förmodligen med sväng-hjul eller en 5" speedpropeller! Vanligast var att använda en modifierad 9x4" propeller för friflyg, vilket också fungerar väl i undertecknads "Hi-Fli".

Det är inte svårt att hitta en begagnad Webra Mach I idag, men man får räkna med att punga ut med runt 1000 kronor för ett hyfsat exemplar och bortåt 1500 kronor för en tidig version i nyskick. I Tyskland har på senare år saluförts snygga replikor av flera versioner av Mach I, men dessa är tyvärr lika dyra som originalmotorer!

Sten P

JETEX = RAPIER. Forts. från sidan 17

Den senare utgavs i Model Design and Constructor med en lång konstruktionsartikel och återges här i halv skala. Sätter man kopiatorn på 220% blir den lagom för Rapiér L2. Ritning till denna J-29 (och även en tjusig Douglas Skyray) kan också laddas ner från nätet.

Gå till www.thestuarts.freemove.co.uk, där man bland många andra friflygskala-inslag kan knappa sig fram till många fina foton på Rapiér-modeller (inte minst 2-motoriga!) och utförlig vägledning för hur man får ut det mesta av Rapiér-skalamodeller.

Mitt i allt detta prat om import skall vi inte glömma vår inhemska skatt i form av Sigurd Isacsens Jetex-skalaritningar (se Arne Anderssons prislista!) – eller varför inte konvertera någon av Truedssons ritningar i Super Serien, skala 1:25, till flygande modell! The sky is the limit!

Sten P

ANNONS:

Modellflyglitteratur till vrakpris!

Säljer följande modellflygböcker för 50:00/st ; samtliga i A4 -format och i nära nyskick:
Bill Hannan: Scrapbook of Scale Vol. 1 samt Vol. 2

Bill Hannan: Pea-Nut Power

Modell-Technik: Alles uber Saalflug (1974)

-"- Eppler-Profile (1974)

-"- Freiflug-Modellsport (1986)

NFFS: First Annual Symposium Report (1968)

NFFS: Symposium Report 1979, 1980 och 1982

Vic Smeed: Model Flying – the First Fifty Years (1987)

Vic Smeed: Flying Models – Favourites of the Fifties (1988)

B.Karlström: Flygplansritningar nr 7 (1994)

Även följande antikvarisk modellflyglitteratur för 100:00/volym:

Bowden: Petrol-Engined Model Aeroplanes (inbunden, 1937)

Bowden: Petrol-Engined Model Aircraft (inbunden, 1945)

Pond: Expansion Engine Powered Model Aircraft (1988)

Flensted-Jensen: Bygg själv och lär andra (inbunden, 1946, komplett med fullskalaritning)

H. Martin: Modellplansflygning (häfte, 1934)

Palmgren: Handbok för byggare av gummi-motordrivna modellflygplan (häfte, 1936)

Stark-Sundström: Modellflyg-Handboken (häfte, 1945)

S. Wentzel: Modellflygets ABC (häfte, 1941)

Kontakta Sten Persson, tfn 035-104943,

Email: sten.persson@mbox305.swipnet.se

Efterlysning!

Till alla er, som under årens lopp fotograferat vid våra Oldtimer-tävlingar har jag en vädjan: För vårt familjealbum söker jag foton där min son Rickard (alternativt Rickard och jag tillsammans) finns med.

Jag har själv nästan inga sådana bilder och efter en trafikolycka i höstas finns inte Rickard mer.

Med tack på förhand!

Sten Persson

Sveriges Modellflygares Oldtimer Sällskap

Protokoll fört vid SMOS årsmöte i pansarövningsfältets matsal, Rinkaby, 2002-08-24

- § 1 Gunnar Wivardsson förklarade årsmötet öppet.
- § 2 Till ordförande för mötet utsågs Gunnar Wivardsson
Till sekreterare för mötet utsågs Lennart Flodström
- § 3 Till justeringsmän utsågs Lars Larsson och Ingvar Persson
- § 4 Förslaget till dagordning upplästes och godkändes.
- § 5 Mötets behöriga utlysning godkändes.
- § 6 Rapporter:
- Modellflygmuseum:** Johan Bagge redogjorde för den aktuella situationen. Vissa lovande tecken från Norrköping försvann med en politikers avhopp. I anslutning till Västerås Flygande Museum finns tänkbara lokaler, och vi finns med i diskussionerna med Västerås Kommun.
Ur praktisk synpunkt är ett modellsportmuseum tillsammans med bil-, båt- och järnvägsmodellbyggarna att föredra.
- Ungdomskommittén:** Gunnar Wivardsson framhöll att vi på senare år fått många nya medlemmar genom vår RC-verksamhet. Det är ont om ungdomar eftersom det inte finns någon bra ingång till friflyget i dag. Självbyggandet fungerar inte i sammanhanget. Försök att få med dem som flög på 60- och 70-talen och lagt av kan vara en möjlighet.
Ungdomskommittén fortsätter att arbeta fram konkreta förslag.
- § 7 Verksamhetsberättelsen upplästes av Wivardsson och visades samtidigt med overheadapparat.
I berättelsen fanns en passus om att SMFF antagit en OT-klass vid sitt förbundsmöte i april, något som vi fått rapporterat från flera håll. Johan Bagge framhöll dock, att det slutliga mötesprotokollet, som nyss kommit ut, inte innehåller något sådant beslut. Efter ändring av verksamhets-berättelsen godkändes densamma av mötet.
- § 8 Per Nilsson redogjorde för kassarapporten med hjälp av overheadapparaten. Den godkändes av mötet.
- § 10 Revisorn Johan Bagge uttalade stor tillfredsställelse över ekonomiförvaltningen och föreslog ansvarsfrihet, vilken beviljades, för styrelsen.
- § 10 Val till styrelsen:
Sekreterare, mandattid 2 år: Lennart Flodström omval
Ordinarie ledamot, 2 år: Kjell-Åke Elofsson, omval
Suppleant, 1 år: Sigurd Isacson, omval.
- § 11 Val till övriga funktioner, alla på 1 år:
Revisor: Johan Bagge, omval
Revisorssuppleant: Karl-Axel Pettersson, omval
Distributör för tidningen: Kurt Sandberg, omval
Tidningskommitté: Sten Persson, omval (Sten kommer att sköta denna syssla ensam under det kommande året - efter Sven-Olof Lindéns avsägelse).
Ungdomskommitté: Lars Tolkstam, Lars Lindén, Thomas Leijon, alla omval.
Regelkommitté: Sten Persson, Kurt Sandberg, Sigurd Isacson, Kjell-Åke Elofsson, alla omval.
Ansvarig för hemsida: Bengt Åhman
- § 12 Val till valberedning:
Anders Sjöberg, Ginger Sjöberg, Kurt Sandberg, alla omval
- § 13 Tecknande av sällskapets firma:
Beslöts att ordförande och kassör har rätt att, var för sig, teckna sällskapets firma. Denna punkt förklarades av mötet omedelbart justerad.
- § 14 Styrelsens förslag till stadgeändring godkändes av mötet. Texten i stadgarnas § 5 Föreningsmöten, sista stycket, skall i fortsättningen lyda: Föreningsmötet är beslutsmässigt då minst en tiondel av sällskapets medlemmar är närvarande eller, om totala medlemsantalet överstiger 250 personer, minst 25 medlemmar är närvarande, under förutsättning att kallelse skett senast en (1) månad före mötet.
- § 15 Mötet beslöt, att styrelsens medlemmar och hedersmedlemmar är befriade från årsavgift, lika tidigare.
- § 16 Mötet beslöt, att belöningar skall utgå till tio av de medlemmar, som erlägger sina årsavgifter före årsskiftet. Fördelningen avgöres genom lottning.

- § 17 Beslöts att ge klass OT-RC SM-status.
- § 18 Pär Lundqvist redogjorde för möjligheter att ändra "Oldtimer", medlemstidningen, vad avser innehåll och utförande. Frågan har diskuterats inom den sk "Hallandsgruppen". Sven Landervik ansåg initiativet vara lovvärt. Sten Persson poängterade, att framtidens arbetsformer måste ses över. Mötet tillstyrkte att gruppen och styrelsen arbetar vidare med detta.
- § 19 Johan Bagge föreslog, att kr 8000 skulle avsättas till museifonden.
Sven Landervik påpekade, att ekonomin måste hållas i schack, om tidningsplanerna skulle förverkligas. Efter inlägg av Sven Botström och Pär Lundqvist beslöt mötet anta Bagges förslag.
- § 20 Budgeten för det nya verksamhetsåret presenterade av Per Nilsson. Godkändes utan övriga kommentarer.
- § 21 Beslöts att medlemsavgifterna skall vara oförändrade.
- § 22 Beslöts, att styrelsen fick mandat att sätta avgiften för SAM Speaks, då hänsyn måste tas till vad man bestämmer i USA för kommande år.
- § 23 Bengt Höglunds motion om regeländring i OT-RC (hålla kvar modell på plats då den stannat efter landning). Styrelsen yrkar bifall. Mötet beslöt också bifalla motionen. Regelkommittén fick i uppdrag att utarbeta ny regeltext som inkorporerar tillägget.
- § 24 Styrelsen föreslog, att Lennart Hansson och Kurt Sandberg, som båda har utfört ett utmärkt och omfattande arbete som tävlingsarrangörer för SMOS, skulle utses till hedersmedlemmar. Förslaget antogs enhälligt.
- § 25 Ordföranden förklarade mötet avslutat.

Lennart Flodström
Mötessekreterare

Gunnar Wivardsson
Mötesordförande

Lars Larsson Ingvar Persson
Justeringsman Justeringsman

TAUNO SILMUNEN – En av Finlands bästa.
Forts. från sidan 15.

Jag minns den gången 1947 då jag delade den långa vingen på min "U-1" och gjorde en kilfastsättning enligt tysk förebild.

Systemet användes allmänt här men var ofta dåligt utfört, inte minst p.g.a. bristen på lim. Tauno hade därför bannlyst systemet, eftersom det ofta medförde mycket skador på modellerna.

40-talet var segelmodellernas årtionde. Balsa importerades inte men Tauno hade ett eget lager, som han delade med sig av och själv använde mycket sparsamt. Med stor skicklighet kunde Tauno bygga modeller, som även utan balsa låg precis ovan tillåten minimivikt. I snitt byggde han en modell om året. Han kraschade dem sällan och de modeller, som flög bort, fick han oftast tillbaka. Sedan han flyttat till Joensuu fick barnen överta hans modeller, och det blev slutet för dem!

De sista åren flög Tauno såväl linstyrda som friflygande modeller och vann tävlingar med de sistnämnda. Dessa modeller finns ännu kvar. Tauno tävlade också i landslaget. Visserligen var det svårt att få tillstånd att åka utomlands p.g.a. den valutabrist som krigsskadeståndet medfört men i Nordiska Mästerskapen i Trollhättan fick han delta.

I "Hector" finns inte mycket balsa, men i en senare version använde Tauno 4 mm balsa i nosen, som slipades rund. Också fastsättningen av vingen blev annorlunda då Tauno uppfann stålfjäderlåset. Han monterade starka krokar i kroppen vid båda sidorna av vingen och i vingen fanns fjädrar, som trycktes i krokarna sidledes. Jag och många andra använde detta system, som fungerade bra. "Hector" var klädd med tjockt papper, som cellulosalackades. Klädseln var tålig och höll för hårda landningar på plöjda åkrar på hösten. Vingen satt alltid i jigg då den ej användes. "Hector" var Taunos favoritmodell och väckte alltid uppmärksamhet på de utställningar, där den deltog.

Slutligen skulle jag vilja framhålla att utan Tauno skulle jag idag knappast vara den segelplansentusiast som jag är. Det var när jag fick se "Hector" sväva däruppe i det blå som gnistan en gång tändes!

M. Tähkäpää.

P.S. Ritning i full skala till "Hector" finns hos Kurt Sandberg och kan även beställas genom S.-O.Lindén i Örebro.

Inbjudan till tävling med friflygande skalamodeller

Vi kommer att anordna tävlingar med friflygande skalamodeller i samband med SMOS Vårtävling den 19/4 och i samband med Wenzeltävlingen. Det blir också skalatävling i samband med Oldtimer-SM. Tävlingsarna kommer att genomföras enligt de provisoriska regler som tagits fram av en arbetsgrupp bestående av Anders Sellman, Georg Törnkvist, Lars Tolkstam och Gunnar Wivardsson. De kompletta reglerna kommer att läggas ut på SMOS hemsida, men här nedan följer ett kort sammandrag.

Anmälan till skalatävlingen görs till **Anders Sellman**, Blomsterstigen 25, 260 30 Vallåkra, för vårtävlingen, och till **Georg Törnkvist** för Wenzeltävlingen.

Regler

Provisoriska regler för tävling med friflygande skalamodeller utomhus. Utarbetade på Flygvapenmuseet i Malmén 2003-02-01 av Arbetsgruppen För Friflygskala.

0 Syfte

Reglerna syftar till att möjliggöra tävlande med friflygande skalamodeller under former som är rättvisa men ändå enkla och därför kan stimulera även juniorer och nybörjare till att delta. Det ska inte behövas förstoringsglas, lupp, skjutmått, micrometer, gradskiva mm för att genomföra skalabedömning, utan huvudvikt läggs på modellens intryck av förebilden. Balans mellan skalenshet och flygförmåga har eftersträvat.

A Modellen

1 Friflygande skalamodell av fullskalaflygplan, byggt eller projekterat.

2 Fri storlek. Vid tävling kan dock indelning i storleksklasser förekomma.

3 Skalenlig, människolik pilot skall i förekommande fall finnas.

4 Reaplanstyper får framdrivas med annan drivkälla, dock ej utanpåliggande propeller, eller som seglare.

5 Dokumentation krävs i form av 2- eller 3-plansskiss (Munson, Profile, Jane's eller motsvarande) samt om möjligt färgangivelse och/eller foto(n). Egentillverkade ritningar eller rekonstruktioner måste ha medföljande referenser.

6 Den tävlande ska själv ha byggt sin(a) modell(er).

7 Fällbar propeller tillåts ej såvida inte förebilden var utrustad med dylik.

B Klasser

1 Klass 1: Gummimotordrift.

A Under 660 mm spännvidd.

B Över 660 mm spännvidd.

2 Klass 2: Annan framdrivningsanordning

A Under 660 mm spännvidd.

B Över 660 mm spännvidd.

3 Klass 3: Segelmodeller.

4 Tävlingsledningen har rätt att om så befinns lämpligt, pga antalet startande modeller eller annat, besluta om att klasser ska slås samman eller att införa annan klassindelning som t. ex. masstart, Concours d'Elegance, juniorklass mm. Sådan klassindelning skall meddelas före tävlingens start.

C Tävling.

1 Tävling består av *Skalamoment* och *Flygmoment*. För erhållande av slutplacering skall båda momenten genomföras.

2 Tävlande har rätt att delta med max tre modeller per klass. Rätt till erhållande av ev. segerpremier tillkommer dock endast den högst placerade av varje tävlandes modeller.

3 Tävlande får representeras genom proxyflygning.

4 **Skalamoment.**

4.1 Modell bedöms av skaladomare enligt "Skalabedömning friflygande skalamodeller 030201" (Bilaga 1)

4.2 Erhållen poängsumma, inklusive eventuella bonus- resp. avdragspoäng, utgör *Skalapoäng*.

5 **Flygmoment.**

5.1 Segelmodeller startas med max 50 m lina och övriga modeller startas med handstart.

5.2 Tid tas från det att modellen släpps tills dess att den slutar flyga. Tidtagning får avbrytas då stipulerad maxtid uppnåtts.

5.3 Den tävlande har rätt till tre officiella flygningar per modell. Som officiell flygning räknas varje flygning över 20 sekunder för segelmodeller och över 10 sekunder för övriga modeller.

5.4 Om vid startförsök tiden för officiell flygning inte uppnås har den tävlande rätt till ett nytt start-

försök. Om även detta startförsök är misslyckat får ett tredje startförsök göras, men den flygtid som uppnås i detta tredje startförsök skall då utgöra den tävlandes officiella tid i flygningen.

5.5 Max flygtid skall vara 90 sekunder per flygning. Tävlingsledningen har rätt att om fält- och/eller vindförhållanden så kräver minska maxtiden till 60 sekunder. Sådan minskad maxtid skall i så fall gälla för hela tävlingen för berörda klasser.

5.6 Den sammanlagda flygtiden uttryckt i sekunder i de två bästa officiella flygningarna skall utgöra modellens *Flygpoäng*.

6 Slutplacering.

6.1 *Totalpoäng* utgöres av summan av *Flygpoäng* och dubbla *Skalapoäng*. (Totalpoäng = Flygpoäng + 2xSkalapoäng)

Om tävling genomförts med reducerad maxtid enligt 5.5 skall Skalapoäng i stället multipliceras med 1,5.

6.2 Tävlade modeller rangordnas efter erhållen totalpoäng och segrare är den som erhållit högst totalpoäng. Poäng måste dock ha erhållits i både skalamoment och flygmoment för att ingå i rangordningen.

6.3 Vid lika totalpoäng skall modell med högre skalapoäng rangordnas före modell med lägre skalapoäng. Om även skalapoängen är lika skall placering avgöras genom skiljeflygning med 120 sekunders maxtid. Om inget avgörande kan erhållas delas placering.

Arrangörer av tävlingar enligt dessa regler uppmanas att rapportera sina erfarenheter till Arbetsgruppen så att vi kan vinna erfarenhet för att på sikt etablera ett permanent regelverk.

Bilaga 1

Skalabedömning friflygande skalamodeller 030201

Skalabedömning skall ske av skaladomare och poängsätts enligt nedanstående principer.

Allmänt

Vid bedömning skall ingen hänsyn tas till propeller, dvs flygpropellers storlek, utseende och avsaknad av markfrigång ska ej dra ner bedömningen. Dock skall modell som är utrustad med fällbar propeller ej tillåtas tävla om det ej kan styrkas att förebilden var utrustad med fällbar propeller. Ej heller skall jetflygplan som försetts med flygpropeller tillåtas tävla om det ej kan styrkas att förebilden haft en propeller på motsvarande plats.

Modeller skall bedömas före flygmomentet, och gummimotormodeller får bedömas utan gummimotor anbringad.

Vid bedömning skall hänsyn ej tas till ev anordning för termikbroms såvida densamma inte avsevärt påverkar flygplanetens allmänna proportioner.

lande till förebilden. Dock skall avdrag för profil med konkav undersida alltid göras om det ej kan styrkas att förebilden hade motsvarande profil.

Likhet med förebilden

Likhet med förebilden bedöms mot förelagd dokumentation. Enbart byggritning skall inte anses utgöra tillräcklig dokumentation för erhållande av poäng. Om dokumentation saknas ska modellen ges 0 poäng för ifrågavarande moment. För bedömning av färg skall rimliga antaganden kunna gälla för erhållande av poäng. För högsta poäng krävs dock dokumentation i form av färgangivelser.

För bedömning av finish och färg skall hänsyn ej tas till hur resultatet har åstadkommits, utan endast det uppvisade resultatet i form av den presenterade modellen skall bedömas mot redovisad dokumentation.

Avdrag skall ges för åtgärder som kan ha en kraftigt flygförbättrande effekt. Avdrag skall dock endast ges om åtgärden starkt påverkar intrycket av modellen i förhållande till förebilden. Dock skall avdrag för profil med konkav undersida alltid göras om det ej kan styrkas att förebilden hade motsvarande profil.

Poäng ges enligt följande:

Utseende, konstruktion och detaljer

Profilmodell (No Cal)	0
Dålig överensstämmelse, inte mycket detaljer	0-10
Hygglig överensstämmelse, en del detaljer	11-20
God överensstämmelse, många detaljer	20-25
Mycket god överensstämmelse, alla detaljer	25-30

Färg och markeringar

Jämför finish, färg markeringar osv med originalet	0-20
--	------

Avdrag för flygförbättrande åtgärder

Landningsställ representerat i infällt tillstånd (dock ej för fungerande infällbart ställ)	-5
Kraftigt förenklat kroppstvärnsnitt	-7
Starkt förlängd nos	-10
Starkt förlängd momentarm	-10
Stor förändring av bärytors utseende	-10
Kraftigt förstorade stjärtplan	-10
Kraftigt förstorad v-form	-10
Vingprofil med konkav undersida	-20

Hantverk
Poäng ges för hantverk 0– 12,5

Bonuspoäng

Bonuspoäng ges för "svårare" flygplanstyper enligt följande lygplanstyper:

Högvingade monoplan	0
Parasollvingade monoplan	3
Skulder- och midvingade flygplan	5
Ankor och tandem	5
Lågvingade monoplan	10
Biplan	15
Triplan eller mer	20
Sjöflygplan	15
Ovanliga flygplan (flygande vingar, autogiros m fl)	15
Varje jetmotorogondol	1
Varje motorogondol med friroterande	

skala propeller	2
Enmotoriga flygplan med skjutande propeller	5
Flermotoriga flygplan, per drivande propeller	10

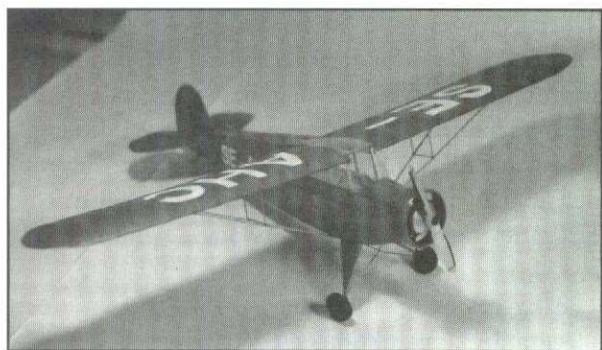
Observera att bonuspoängen är additiva, dvs man kan erhålla bonuspoäng för flera saker samtidigt och då ska dessa adderas.

Erhållen Skalapoäng

Den resulterande Skalapoängen utgöres av summan av erhållna poäng för Likhet med förebilden, Hantverks-poäng och Bonuspoäng.

Malmslätt 2003-02-01
Arbetsgruppen För Friflygskala
Anders Sellman (sammankallande) Lars Tolkstam,
Georg Törnqvist samt Gunnar Wivardsson.

SKALAMODELLER



SE-AHC eller Se här vad man kan göra! En mycket lämplig modell som friflygande skalamodel är denna "GV-38".

PA Holmberg har byggt denna tjustiga modell av Götaverkens amerikakopierade Rearwin 9000 – SE-AHC. Ett av planen – nr 5 i serien av 14 stycken – har restaurerats av Götaverket till flygbart skick och fått reg. SE-AHG.

I Arlanda-museet finns SA-AHD ; på Göteborgs Industrimuseum finns SE-AHU och hos Svedino i Uggarp SE-AHY.

Du har alltså chans att välja någon av dessa som förebild för ditt bygge! Wentzels sålde ritning och byggsats i skala 1:15 och 1:25 på 40-talet.

Ritningskopia kan du skaffa från S.-O. Lindén tfn 019 – 18 21 79.

SOL

LULU 2002 INTERNATIONAL POSTAL COMPETITION

This year's list of contestants and results:-

	Points	Longest							
	Seconds	Flight							
1 John Milner	England	606	216	First	22 Bert Whitehead	England	218	168	
2 Alex Cameron	England	318	147	Second	23 Carlos Gaozza	Argentina	208	90	
3 Graham Lovejoy	N. Zealand	270	153	Third	24 Micheal Howick	England	206	79	
4 Barry Cowley	N. Zealand	268	117		25 Pete Spalding	England	194	505	Longest flt.
5 David M. James	England	260	129		26 Dave Dent	England	194	120	
6 Bob Norton	U. S. A.	259	90		27 Stephen White	England	193	70	
7 Pete Cameron	England	256	148		28 Marcelo Grippo	Argentina	190	90	
8 Stan Bucknole	England	255	115		29 Kristina E James	England	181	107	Baby. Jr.
9 Jim Moseley	Canada	252	179		30 Paul Evans	N. Zealand	180	129	
10 Brindley Taylor	England	251	90	Jr.	31 Arthur Pentney	England	174	64	
11 Gerry Boughton	England	245	92		32 Trevor Bassford	England	167	81	
12 Ian Fairgrieve	England	244	220		33 G. R. Main	N. Zealand	162	84	
12 Rex Woodruffe	England	244	120		34 Bob Norton	U. S. A.	160	63	Baby.
14 Damian Duchén	Argentina	241	90		35 Pete Spalding	England	144	55	Baby.
15 Lionel Smith	South Africa	230	90		36 Ken Norton	England	137	318	
16 Lynn Rodway	N. Zealand	228	96		37 John Prockter	England	134	54	
17 Mike Tew	England	227	94		38 John Heels	England	122	78	
18 Jane Howick	England	225	118		39 Mike Parker	England	117	42	Baby.
18 Ken Taylor	England	225	90		40 Lew Hale	N. Zealand	90	156	
20 Geoff Stubbs	England	220	92	Middle	41 Lionel Smith	South Africa	30	30	Baby.
20 Chris Hayward	England	220	90	Middle					

Prize winners

<u>First prize</u>	John Milner.	Cessna L-19 Laser cut Bird dog kit
<u>Second Prize</u>	Alex Cameron	West Wings Piper Cub kit
<u>Third Prize</u>	Graham Lovejoy	Walnut Scale Citabria Kit
<u>Longest Flight</u>	Pete Spalding	West Wings Merlin glider kit
<u>Middle for diddle</u>	Geoff Stubbs,	Quality Street
	Chris Hayward	Covering Materials
<u>Booby Prize</u>	Lionel Smith	Covering Materials
<u>Special Awards</u>	This year to our two junior entries :- Brindley Taylor – West wings Topaz Kristina E James - £10 Voucher.	

This Year's Sponsors, some stating "for expenses" are:- Tony Brooks £10, Keith Priest £7.50, Mario Perone Eu.10, Pete and Alex Cameron £5, Ian Fairgrieve £5, John Prockter for Kelling MFC £15, Chris Hayward £10, G. Lovejoy NZ \$ 5, Bob Norton SUS 10, David and Kristina James £10, Pete Spalding £5, and £10 from our annual anonymous doner for Middle and Booby Prizes.

This all adds up to £90.01 sterling. MANY THANKS to all our sponsors for this valuable contribution. Thanks to Geoff Stubbs Model shop, West st. Oundle for a really good deal on the prizes.

Thanks for sending all your photo's and letters. Some excerpts:- Kristina E James done VERY well with her BABY LULU. Pete Spalding achieved this year's Longest Flight flying the late Jim Baguley's fab LULU to a Flight of 505 seconds. (8 min. 25 secs.). Lew Hale keeps notes and his last recorded Lulu flight was 26 July 1953. Graham Lovejoy N.Z. produced three maxes only to be robbed by the weather over the next couple of weeks to fly his extra flights. Poor Jane Howick recorded two perfect maxes only to be robbed on her third flight by windshear pulling her Lulu sideways on the line and releasing too early, but she still holds the Longest Flight record. Ken Norton lost another one! Bob Norton fell by the wayside this year with a bad first flight. Thanks to the three new entry's from the Argentina lads, and the block booking by the Kelling MFC.

To my own eyes John Milner's win only reflects on his perfectly built Lulu. Well done John. Thanks a million everyone and good luck for next year.

Please note that my E mail address closed from 16 th Oct. due to virus problems. *Best wishes*

"Markpyssel" – fler bilder från OT/SM 2002

Fotograferat av Pär Lundqvist.

Det är mycket av "pyssel", det skall justeras, fixas och ordnas innan man är klart för att utföra sin start.

Här vid sidan startar Hans Kärllsson med urstavmodellen, d. v. s. en kopia av den första stavmodellen.

Nedan t. v. Leif Sundvall gör sin Zeek klar för start.

Nederst t. v. kan man undra vad som försiggår? Men koncentrationen hos familjen Borg tycks vara total...



Här under t. h. besiktigar Anders Håkansson och funderar kanske på ett eventuellt motorbyte...

Att sedan Sören Edström nederst, fick det rätta varvet på sin motor framgick av prislistan från OT/SM 2002...



Mer "Markpyssel" från OT/SM 2002...

T h. Soen-Olov Borg med sin "Heatwave".

Modellen "Sperahead Jr" här under hör till Leif Sundvall.

Längst ned, Sören Edström med HU 10c.



Bilderna på denna sida har fotograferats av SOL.

Här har vi kommit till slutet på 2003 års 1:sta nummer av OLDTIMER.

Genom det uppdrag vi fick i augusti på OT/SM är det dessutom första gången som tidningen trycks professionellt...

Därmed vill vi givetvis ha Edra – läsarnas – synpunkter på det merövärde som detta provnummer ger.

Hör därför gärna av Er till Sten Persson och då givetvis med både ris och ros...

Sten Persson & Pär Lundqvist.