

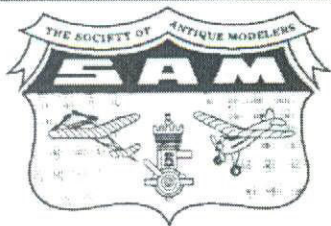
OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE Nr. 1 2004



HAR VI EN CHANS VID
SEGELFLYG-VM?

6
Juni 1954



OT-LINKONTROLL
GLADAN S1
MEDLEMMARNA
SKRIVER



OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg 33, Nr1/2004
Red. av detta nummer
Sten Persson
sten.persson@mbx305.swipnet.se

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

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

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

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

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

Hedersordförande:
Svan-Olov Lindén

Hedersmedlemmar:
Lennart Hansson
Kurt Sandberg

Tidningskommitté:
Sten Persson - redaktör
Par Lundqvist - layout
Kurt Sandberg - distribution

Postgiron för SMOS: 86 86 85-6
Medlemsavgift: 140 kr/år

Hemsida:
[http://w1.381.telia.com/
~u38106934](http://w1.381.telia.com/~u38106934)

Manusstopploer 2004:
Nummer 2: 23 maj
Nummer 3: 26 sept.



Ordföranden har ordet

Det blir snart vår. Då ska alla vinterns vedermödor i byggrummen materialiseras i form av vackra svävande drömmar! Några kommer kanske att mera bokstavligen materialiseras (jag har bittra erfarenheter!), men vår gemenskap kommer trots allt att berikas av ett antal nya fina objekt. Det är varje säsong lika spännande att se vad som kommer ut på fälten. Hur olika vi tänker och vad som driver vår bygghust. Vissa av oss bygger objekt som har visat sin potential i tävlingssammanhang, andra försöker hitta något som ingen tidigare har visat upp, och åter andra kanske återuppväcker nostalgiska upplevelser genom att bygga en modell som man byggde för många, många år sedan. Jag får många telefonsamtal från våra medlemmar, och vet där för att många intressanta modeller kommer att dyka upp under säsongen. Det är med glädje och förväntan jag ser fram emot flygsäsongen.

Islossning kanske vi även kan räkna med i våra stora projekt – muséet och boken om Svensk Modellflyghistoria (mer om detta under året) – och även glädjande nog i våra relationer med övriga modellflygare i landet, som så smått börjar inse att vi har något som kan vara av glädje för alla och för svenskt modellflygs framtid. Nu är frågan om samverkansformer uppe på banan, och det kan bara bli till gagn för oss alla. Exakt hur det kommer att utvecklas är för tidigt att spekulera om, men vi ska i alla fall hålla varandra informerade om våra arrangemang och till nästa säsong försöka ha en gemensam planering för att så långt möjligt förhindra kollisioner. Det kan kanske också bli så att vi kör parallella arrangemang på samma plats för att berika varandras upplevelser. Det känns som om våren närmar sig även på detta plan!

Njut av årets flygsäsong, och kom ihåg att även om framtiden var bättre förr i tiden så lever vår historia vidare!

GeWe

För bidrag till detta nummer tackar red.:

Rune Andersson, S-O. Lindén, Lennart Flodström
Lars Larsson, Inge Ahlin, Lars-Erik Fridström
och alla "insändare".

*Som bilaga till denna tidning bifogas
ritningsbankens förteckning över RC-ritningar.*

*De som ev. saknar den fullständiga ritningsförteckningen kan vända sig till
kassören Per Nilson.*

VÅRTÄVLINGEN 2004

AKM och Södra Hallands Modellflygsällskap inbjuder härmed till 2004 års VÅRTÄVLING på Rinkabyfältet Söndagen den 2 maj kl. 10.00 – 16.30.

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 tel.nr skickas till Kurt Sandberg, Vallgatan 23A, 302 42 Halmstad (tel. 035-122846) senast den 20 april.

HJÄRTLIGT VÄLKOMNA!

WENTZELTÄVLINGEN 2004

Årets Wentzeltävling kommer att avhållas på eftermiddagen den 13 juni. Tävlingsplats är som vanligt Gärdet i Stockholm ; samling vid Borgen från kl. 16.00.

F.f.g. ingår en segelmodell i tävlingen, nämligen S1:an GLADAN. Se ritning i detta nummer av Oldtimer!

Övriga klasser: 1) Tummeliten 2) Samtliga modeller konstruerade av "Vingarnas" medlemmar och saluförda av Wentzels, d.v.s. FIB, Trim, Kick-Off, Tip Top, Kungsörmen, 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, tel. 08-652 16 39.

OLDTIMER-SM 2004

Årets Oldtimer-SM kommer att hållas på Rinkabyfältet den 13-15 augusti.

Inbjudan med närmare upplysningar kommer i nästa nummer av Oldtimer.

EM FÖR OLDTIMER-RC

EM för Oldtimer-RC-modeller (konstruerade före 31/12 1950) arrangeras den 10-13 juni i Bad Neustadt/Saale i Tyskland, 6 mil SO om Fulda.

Mitt emellan dessa två orter ligger Wasserkuppe med sitt segelflygmuseum.

Närmare uppgifter kan fås på www.ims-modellflug.de eller ring/faxa Dr Kürgen Stengele på 0049-9771 97192.

OMSLAGSBILDEN

Omslagsbilden är denna gång en teckning, som plankats ur tidningen LOOPING nr 6/1954. I det numret presenterades de nya FAI-reglerna för den snabbast växande linkontroll-grenen "team-racing", som tidningen Looping, tillsammans med KSAK, slog på trumman för.

Tävlingar arrangerades, priser donerades och Looping publicerade två snarlika FAI-modeller, "Looping II" och "Excellent".

Fullskalaritning till den förra finns bevarad i ritningsbanken och hos u.t., medan ritning till "Excellent", som utkom våren 1954, återges i skala c:a 1:3 i detta nummer på sid. 9 (någon som har fullskalaritning?). Byggbeskrivning finns hos u.t.

Team-racing är en kombinerad hastighets-och ekonomitävling för formelbyggda modeller med 2,5 cc-motorer och begränsad bränslemängd (15 cc från början). Tre modeller flygs sam-tidigt i varje heat en bestämd sträcka, som automatiskt innebär flera landningar för bränslepåfyllning. En startvillig motor (diesel) och en pålitlig mekaniker är guld värda och pionjärer som Bengt Martinelle, Arne Widén, Sten-Åke Gran och Rolf Berglund påbörjade här en tradition, som senare skulle leda till stora internationella framgångar och ända in i "modern" tid göra de svenska lagen till fruktade motståndare.

TR-klassen är idag hårt specialiserad med såväl extrema modeller som motorer och som en reaktion (känns det igen?) har i flera anglo-saxiska länder "vintage team-racing" på bara ett par år vuxit till en modellflyggren, som står på egna ben och samlar många deltagare.

Sten P.

INBJUDAN TILL TÄVLING MED FRIFLYGANDE SKALAMODELLER.

Trots hittills blåsiga erfarenheter inbjuder skalaflygkommittén till tre tävlingar under 2004:
2/5 på Rinkaby ; 13/6 på Gärdet (Stockholm) ; 14/8 på Rinkaby.

Flygning på samma tid och plats som SMOS-tävlingarna.; regler och klassindelning som de publicerats i Oldtimer 1/2003 sid 24. OBS regeländringar nedan!

Enhetsklassen **Flakflyg** tillkommer i år, avseende Sigurd Isacsons Auster och Chrislea Super Ace (se Oldtimer 3/2003!). Dessa skall byggas enligt ritning/byggsats.

Tillåtna ändringar: annan propeller, max diam. 130 mm samt annat läge för bakre kroken, liksom rör i st.f. trådkrok. Det är också tillåtet att putsa flaken något. Tändstickor får utbytas mot annat material. Dokumentation frivillig. Chrislean får byggas med nosställ.

Startavgifter: 20:- för första modell, därefter 10:-/modell. Om möjligt föränmälan till Anders Sellman, 042-995 65, för tävlingarna 2/5 och 14/8. Till Lars Tolkstam, 019-320 952, för tävlingen 13/6.

Enhetsklassmodell för år 2005 blir Hackerbyggsatsen av Piper Cub.

VÄLKOMNA!

Anders Sellman, Lars Tolkstam, Georg Törnkvist, Gunnar Wivardsson

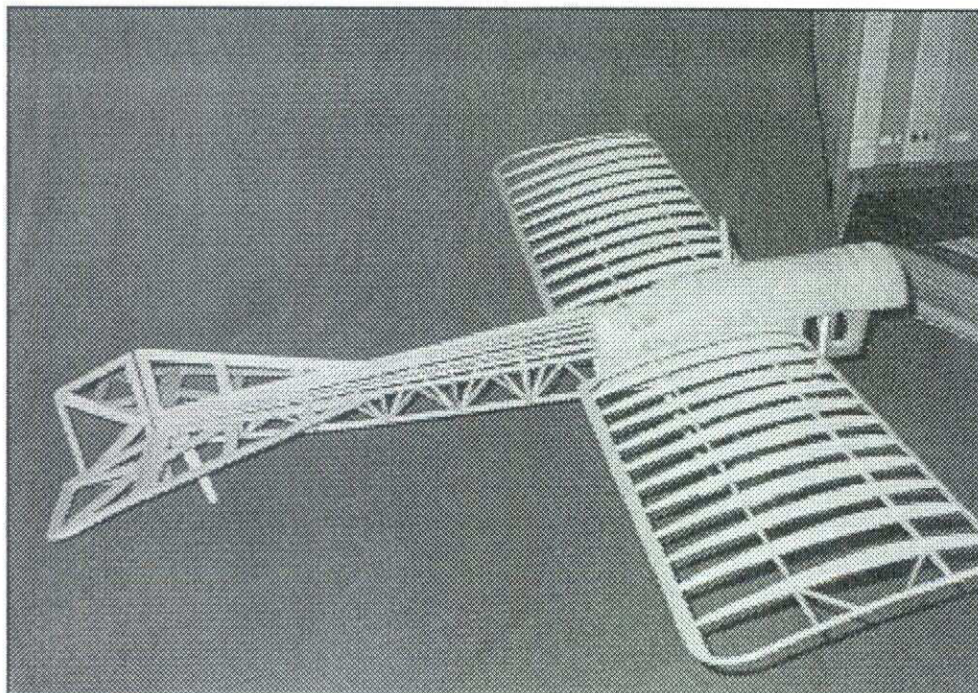
Regeländringar för friflygande skalamodeller.

Huvudregler – se Oldtimer 1/2003. Ändringar: Avdraget för konkav vingundersida ändras till -10. Maxpoäng för hantverk ändras till 10.

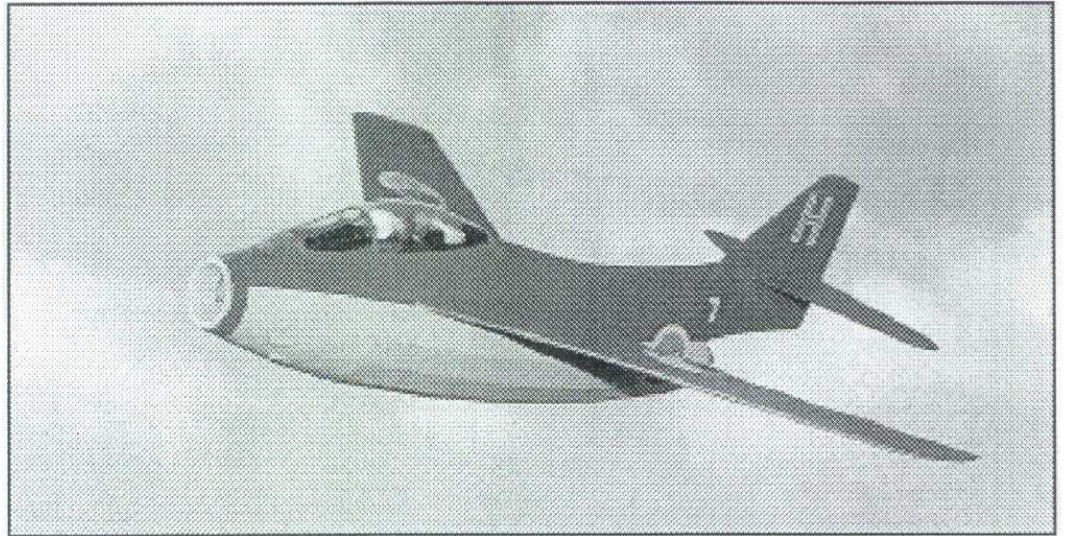
UPPROP!

Alla ni, som är intresserade av friflygande skala, meddela er till Anders Sellman, 042-995 65, för upprättandet av en telefonkedja. Är vädret bra kan vi då snabbt kontakta varandra för en flygträff på lämpligt fält.

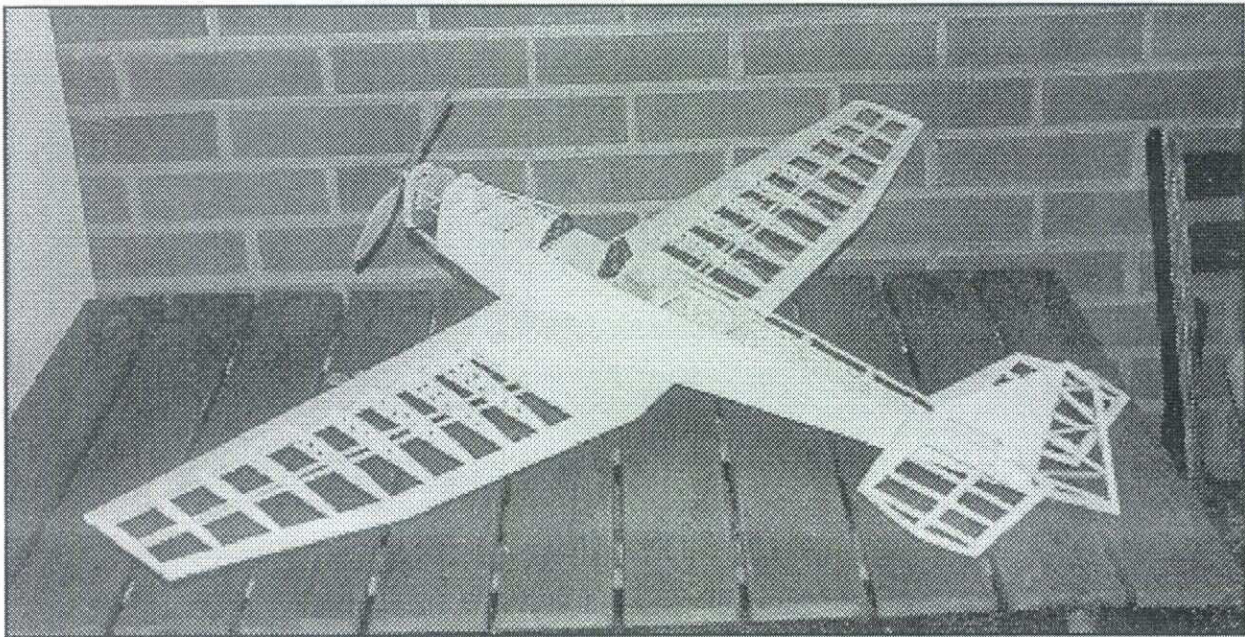
Låt Er inspireras av bilderna på detta uppslag, nu är det hög tid att starta bygget inför årets tävlingar, låt oss bli fler som deltagar detta år!



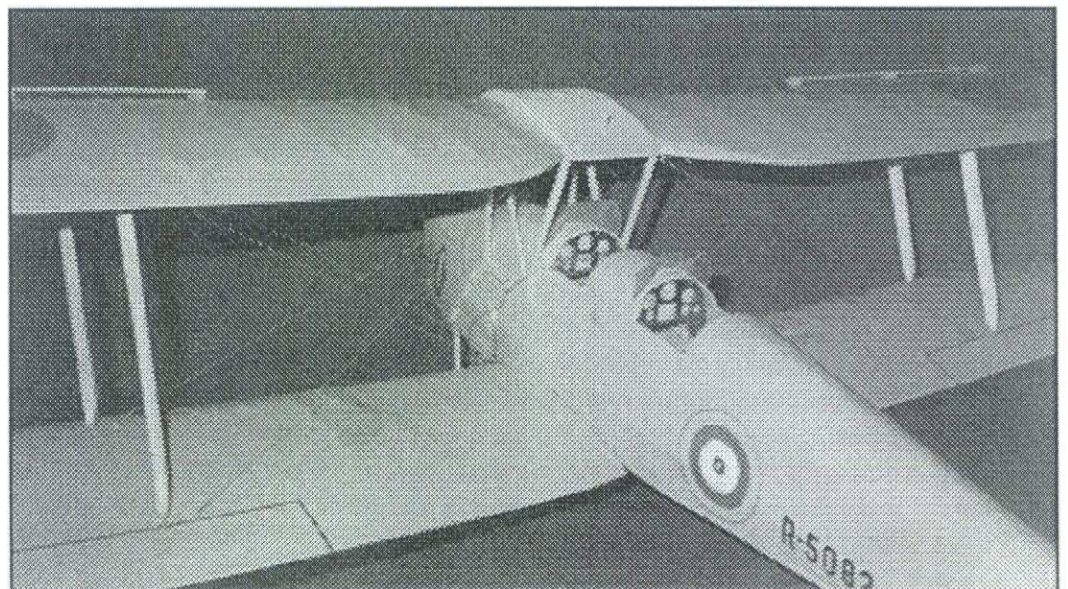
*Här nedan två modeller -
t. v. Blackburn 1912 samt
t. h. Tiger Moth , båda är byggda
av Lars-Erik Fridström efter ritningar
från Aeromodeller Plans Service.*



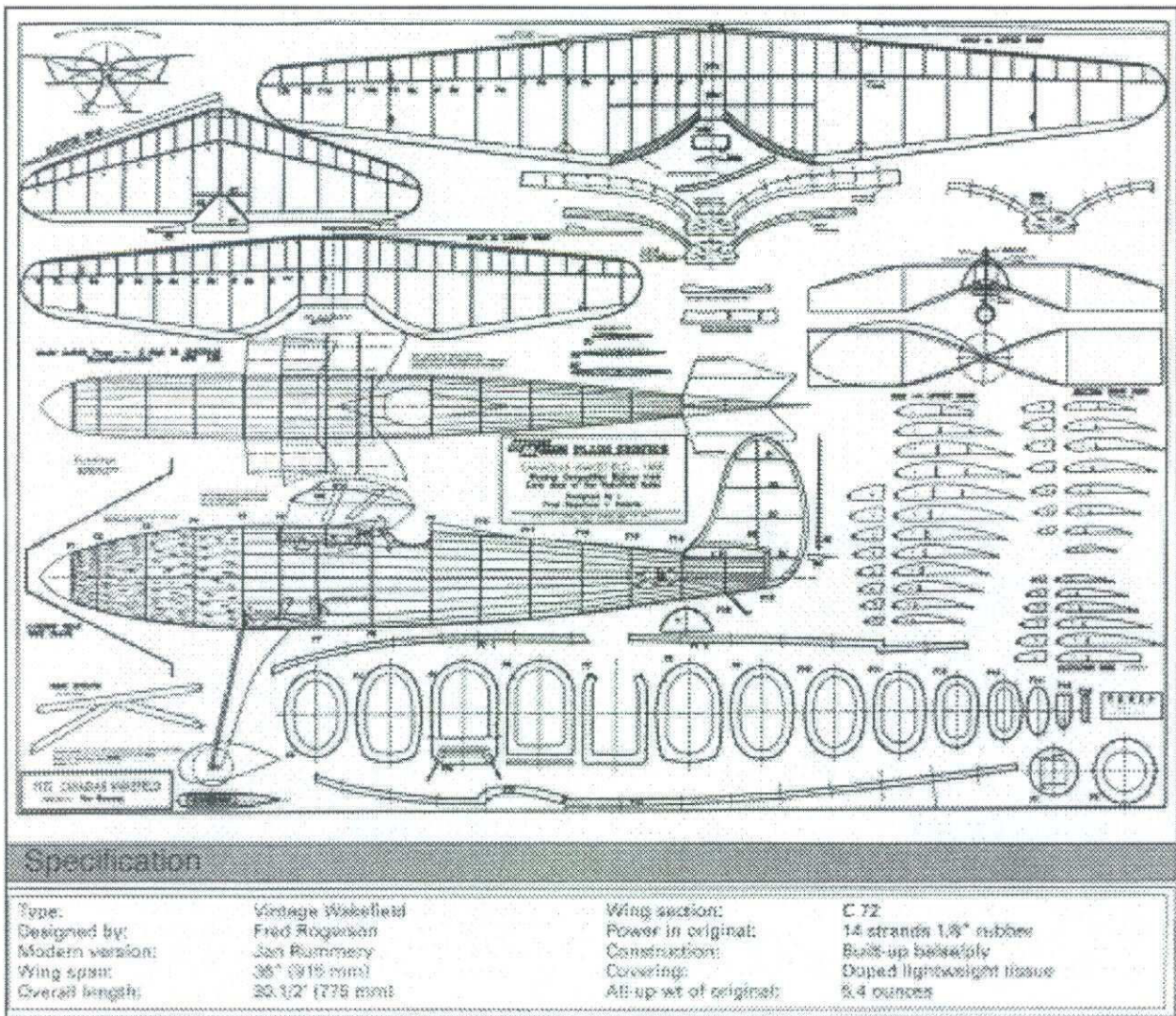
J-29 "Tunnan", byggd av Sten persson efter en något förstörd ritning i OLDTIMER 1/2003. Proovflugen utan problem.



Ännu ett bygge efter ritning från Aeromodeller Plans Service (Annual 1954/55). B.A. Swallow, svp. 122 cm. Motor Pfeffer 0,6 cc diesel. Byggd av Sten Persson.



THE WASP



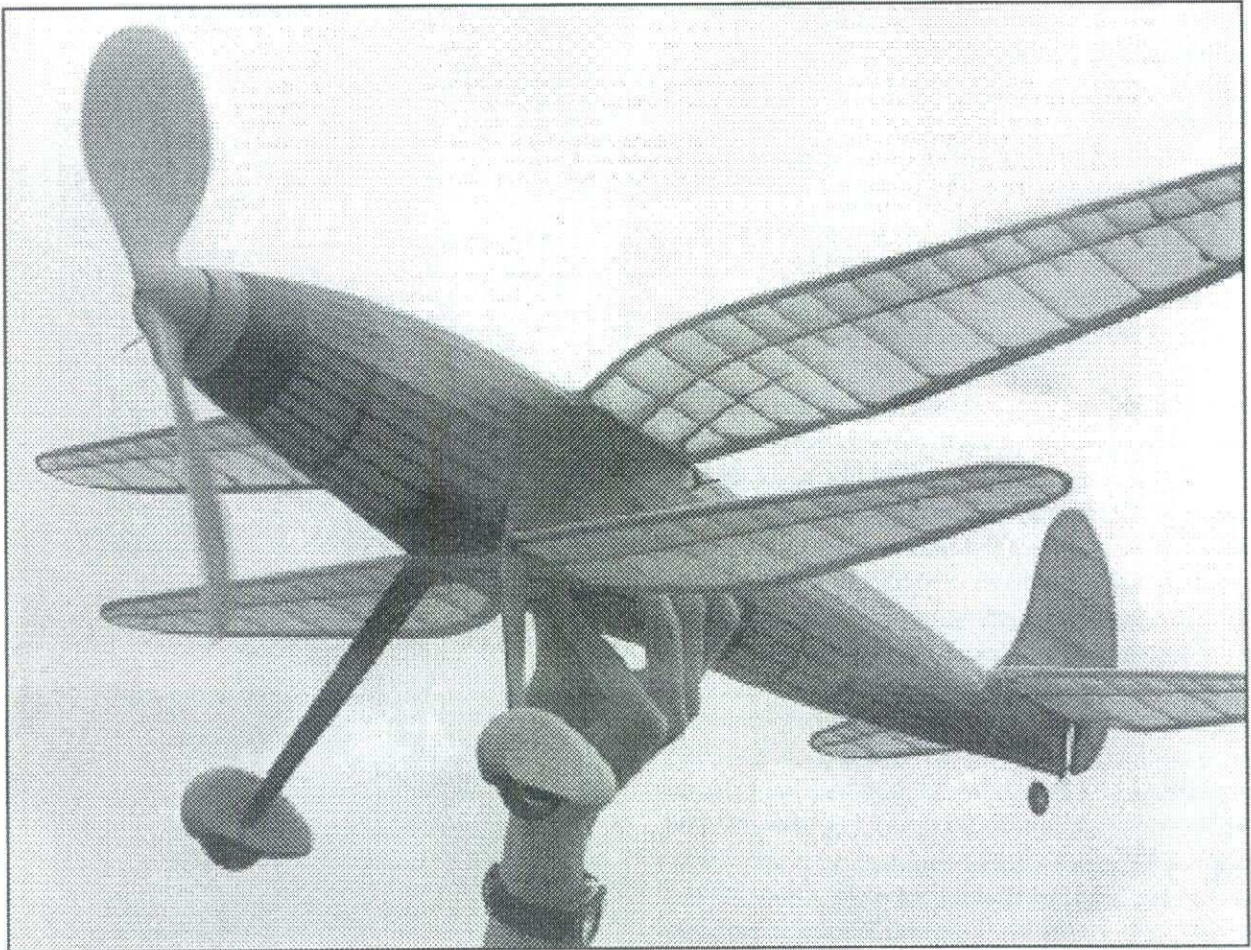
Med bilden på detta nummers omslag vill red. slå ett slag för en av de originellaste modeller, som någonsin vunnit en större Wakefield.-tävling. Det handlar om Fred Rogerson's "Wasp", med vilken han vann Canadian Wakefield Cup 1935. Hans sista, avgörande flygning var på 72 sek. i en tävling, där många andra modeller inte överlevde den hårda blåsten med vindbyar på 10-12 m/sek.

"Wasp" lär vara en mycket välflygande modell, men kan i normalt väder inte mäta sig med konventionella Wakefieldmodeller. Att den ändå dyker upp då och då i oldtimer-sammanhang hänger förstås ihop med dess eleganta, nostalgiska utseende, som inte så lite påminner om ett jaktplan från mitten av 30-talet. Konstruktionen är dessutom en utmaning för varje sann modellbyggare, ett utdöende släkte, som ju snart bara återfinns i just OT-kretsar...

Någon ritning till "Wasp" lämnade Rogerson aldrig efter sig. De kopior, som sedermera byggts, grundar sig på den ritning i 1937 Model Aeronautics Yearbook (sid 87), som Frank Zaic gjort efter studium av originalmodellens yttre.

En professionell ritare, och tillika modellflygare, som red. har kontakt med, är Jan Rummery i Iowa, USA. Han har länge fascinerats av Rogerson's eleganta Wakefield-biplan och har nyligen gjort en komplett ritning, som han sålt bl.a. till engelska tidningen AMI. Den presenterades i fjol-årets maj-nummer (i "Aeromodeller"-sektionen) med historik, bygganvisningar och foton från bygget.

Att döma av de foton, som finns kvar från 1935, var Rogerson's modell byggd i ett stycke och Jan färdigställde även sitt exemplar på detta sätt. AMI's provbyggare David Wotton valde däremot att göra sin modell mera fältmässig med vingar och skjärtparti avtagbara, det senare även försett med termikbroms. David valde även att göra kroppen på Copland-vis, d.v.s. att laminera tunn list runt tillfälliga kartong-spant, som träs upp på en rundstav i en jigg medan kroppslisterna limmas fast. Som framgår av ritningen byggde Jan ena kroppshalvan direkt på ritningen med halvspannt, som limmas på en vertikal köl, varefter andra sidans halvspannt limmas dit innan alla kroppslisterna av 1,5x1,5 mm balsa limmas på parvis.



Även vingen kräver en del pyssel, eftersom den måsformade ovanvingen måste byggas på en lämpligt utformad jigg...

För den, som verkligen vill ha något att bita i, kan

ritning till "Wasp" köpas antingen direkt från Jan för US \$20.00 + porto eller från AMI Plans Service för £12.50. Red. har adresserna.

Sten P.

OM EN TÄVLINGSRESA TILL FINLAND KRIGSÅRET 1944.

En berättelse av Rune Andersson

Sedan andra världskriget bröt ut 1939 påverkades modellflygverksamheten i Sverige på olika sätt. Gränserna västerut stängdes och det blev ganska snart brist på olika material, såsom balsa, japanpapper och, framförallt, gummisnodd. Modellflygarna tvingades att mer och mer börja med segelmodeller, som kunde byggas av inhemskt material.

Det inledda internationella tävlingsutbytet tog också slut, även med Danmark och Norge, sedan dessa länder ockuperats. Men ett undantag fanns och det var Finland. Med finnarna fortsatte vårt tävlingsutbyte, trots att man där hade krig. De reste hit till oss och vi till dem, mest till Jämijärvi, som var deras "Mecka" för modell- och segelflyg.

Men att resa med båt på Östersjön vid denna tid var inte riskfritt, det förstod jag när jag skulle resa till mitt första SM i Visby sommaren 1942. Ryska U-båtar härjade i Östersjön och svenska lastbåtar på väg till Tyskland med järnmalm hade redan torpederats. Så när vår båt från Nynäshamn gav sig iväg fick vi genast eskort av

en jagare från flottan, som övervakade resan ända till Visby. Då och då vrålade också en spanings-Caproni från Nyköping över oss och kollade läget. Inget hände oss dock, varken på dit- eller hemresan. Något år senare torpederades däremot gotlandsbåten "Hansa" och alla ombord utom två omkom i vågorna.

Med dessa erfarenheter var det alltså med en viss spänning jag mottog en inbjudan från KSAK på våren 1944 att ingå i det svenska lag, som var inviterat till en modellflygvecka i Jämijärvi. Avresan skulle ske i mitten av juli och förberedelserna började i god tid. Det var under rådande förhållanden krångligt att skaffa alla nödvändiga tillstånd, såsom visum m.m. och det fordrades också särskilt tillstånd från föräldrar till barn och ungdomar, som skulle ge sig iväg till krigförande land.

Hela frågan om resan kom efter midsommar plötsligt i ett nytt läge, eftersom krigssituationen i Finland drastiskt förändrats till det sämre. Ryssarna hade då satt igång en storoffensiv på Karelska näset för att tvinga Finland på knä.

forts. nästa sida...

Den leddes f.ö. av den sovjetmarskalk, som tidigare vunnit slaget om Stalingrad, vilket visade vilken vikt man lade vid denna aktion. Man bombade f.ö. också Helsingfors.

Att under dessa förhållanden sända en grupp tonåringar till Finland för att tävla i modellflyg blev diskutabelt. Efter kontakter mellan KSAK och det finska förbundet beslutades dock att resan skulle genomföras. Vi skulle resa med båt mellan Stockholm och Åbo och vidare med tåg till Jämi via Helsingfors och Tammerfors.

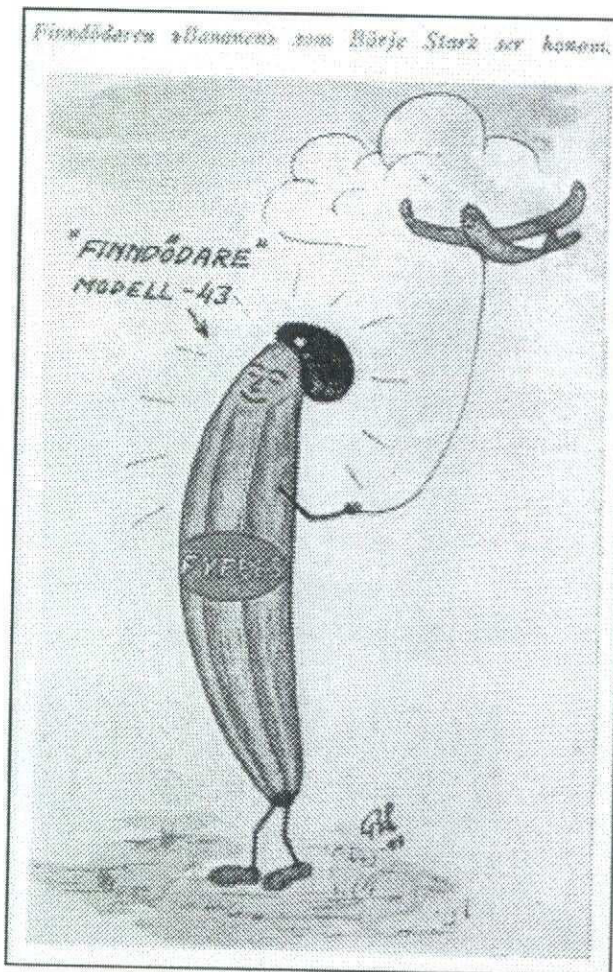
Det låg alltså en viss spänning i luften när vi med våra tävlingskärror en vacker julikväll blev ombord på finlandsbåten i Stockholms hamn. Det var f.ö. en av de fina gamla ångbåtarna med vackra mahognypaneler, lyxig matsal och sköna kojor. Det hela andades trygghet och man kände sig lugn, trots en viss resfeber. Men det skulle visa sig att lugnet var bedrägligt. Fram på nattkröken, när jag just slumrat in, väcktes jag plötsligt av skott från ett grovt automatvapen. Klarvaken rusade jag upp på däck. Där fanns nu militär i finska uniformer, som meddelade oss att man för säkerhets skull provskjutit det automatvapen, som uppmonterats sedan man lämnat svenskt territorialvatten. Vi fick också veta att båten beväpnats för att kunna försvaras mot ryskt torpedflyg, som opererade utefter finska kusten. Ett sådant torpedplan hade några månader tidigare anfallit ett av passagerarfartygen, som dock klarade sig oskadd när torpeden missade sitt mål. Natten blev i fortsättningen lugn och vi kunde i god ordning kliva av båten i Åbo för vidare färd till Helsingfors. Vi hann dock titta lite på stan medan tyska Messerschmittplan då och då korsade himlen. Stan verkade grå och trist med Åbos fina slott svårt sargat av ryska bomber.

Resan fortsatte senare på kvällen med mörklagt tåg mot Helsingfors. Tåget var packat med militär personal på väg österut efter permissioner. Stämningen kändes därför ganska tryckt. Alla anade säkert vad som väntade vid den sviktande fronten i öster. Det röktes enormt och det var nästan omöjligt att få en blund i ögonen. Men det fanns faktiskt en restaurangvagn, där det bl.a. serverades en mystisk köttträtt, vilken en svensktalande militär med glimten i ögat förklarade vara mör kråka.

I Helsingfors mottogs vi av folk från Finlands Luftvärnsförbund, som var vår officiella värd, och vi visades omkring i den vackra, men av bomber krigsmärkta, staden. Bl.a. hade universitetet, en kulturskatt, träffats av bomber, avsedda för den en km bort liggande järnvägsstationen. Enligt våra värdar hade det ryska bombflyget dålig precision, beroende på piloternas rädsla för Helsingfors' luftvärn, som sköt med mycket träffsäkra Boforskanoner.

Vår avresa vidare blev uppskjuten ett dygn, beroende på de kaotiska förhållanden, som rådde i södra Finlands järnvägsnät. P.g.a. den ryska offensiven måste all civilbefolkning i Karelen och andra gränsområden snabbt eva-

Finndödaren »Bananen» som Börje Starz ser honom.

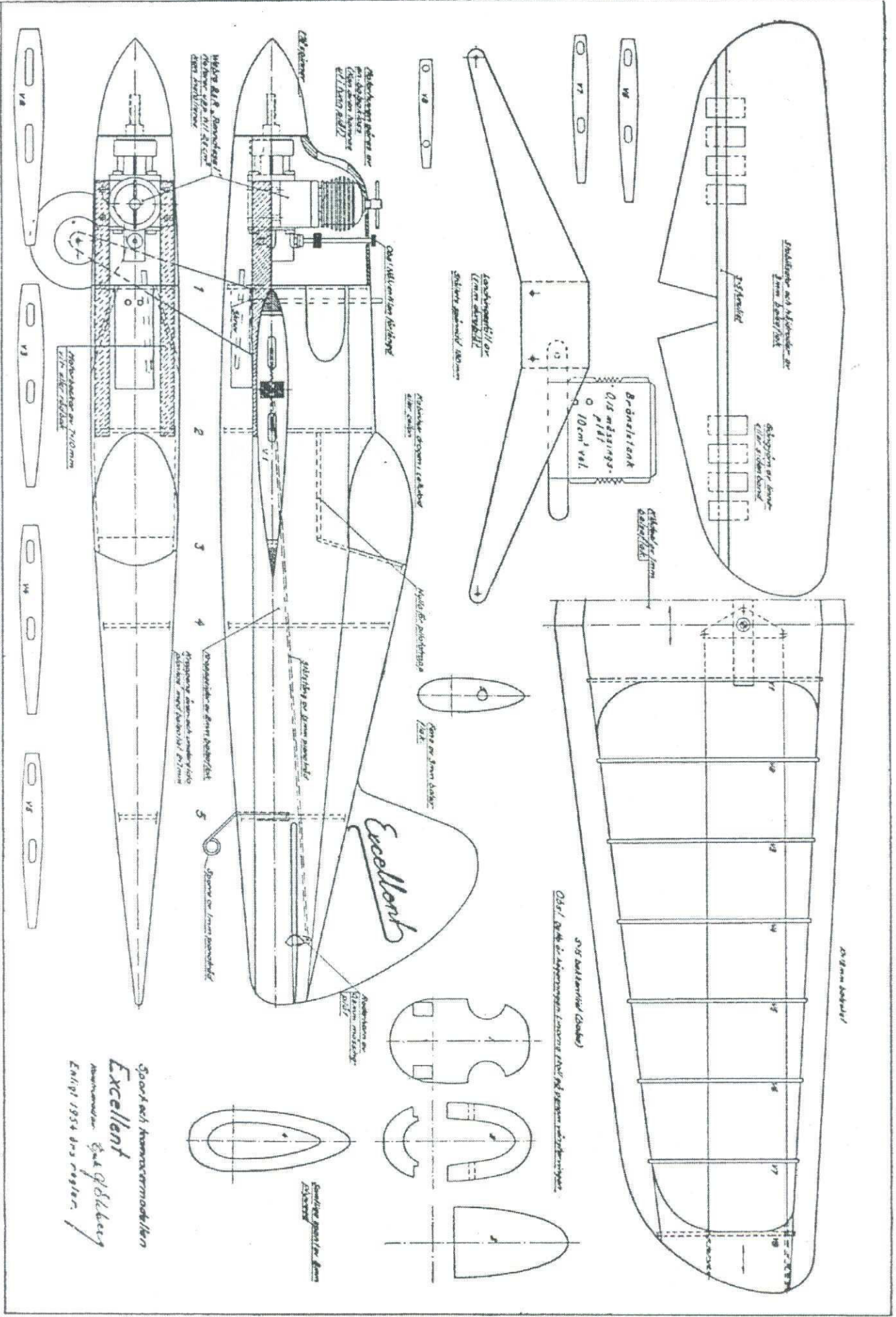


kueras och flyktingtågen korkade igen linjer och stationer. Utan att ha drabbats av flyglarm kom vi så småningom iväg, men resan gick långsamt med ideliga stopp för flyktingtågen, fullpackade med människor, boskap och utrustning, allt på öppna godsvagnar.

Väl framme i Jämi blev vi glatt mottagna av finska modellflygets entusiastiske ledare, »Poppe» Poppius. Efter den trassliga resan kändes det skönt att ha kommit till den lugna miljön på segelflygskolan, där »Poppe» gjorde allt för att vi skulle trivas. Själva tävlingarna skulle genomföras under tre dagar i tre S-klasser med normal högst- art och två S-klasser med handstart från hanget samt en kombinationsklass.

Vårt lag bestod av Curt Janson (Odelstad), Göran Lindholm, Gunnar Nygren och jag. Vi klarade oss rätt bra, trots att vi var ovan vid hangflygning med handstart. Curt Janson vann B-klassen med högststart och jag B-klassens hangtävling. Men i den viktiga FAI-klassen fick vi se oss slagna av det finska esset Matti Antikainen från Kemi, men jag lyckades ändå komma tvåa. Trea blev Kurt och femma Gunnar Nygren, så det blev en totalt sett bra utdelning för oss svenskar. Kombinationstävlingen vanns av mig före fyra finländare, med Gunnar på sjätte plats.

Jag tror att vi svenskar kände oss rätt nöjda med vår insats. Vi hade i flera fall väldigt fina flygningar. Vad sägs t.ex. om Curt Janssons 13.54 min i B-klassen?



Flügelständer mit Motoranker der
zum Motor/Getriebe

Abstützung der Röhre
für die Flügelständer

Brünnelanker
0,15 mm
0 10cm voll

Flügelständer
0,15 mm

Flügelständer/Anker
0,15 mm
Stärke gemessen/ 100mm

Stützbohle des Motor/Getriebe
0,15 mm

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe
0,15 mm

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe
0,15 mm

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe

Motor/Getriebe

Georg und Hermann Modellbau
Excellent
Hannover Georg Göttsche
Ende 1954 bis heute

"Pioneers of Control Line Flying"

"Pioneers of Control Line Flying" skriven av Charles Mackey utgiven 1995 på Precision Aerobatic Model Pilots' Association, 327 Pueblo Pass, Anniston, AL 36206, USA.

Att denna bok skrevs och utgavs tillskrivs Dale Kim, som ville ära den som äras bör. Nämligen Oba St. Clair. Dale Kim fick kunskap om Oba St. Clairs utveckling av linkontrollflygning genom att spåra originalet till modellplanet "Miss Shirley" medan han arbetade för företaget Cox Hobbies. Dale och senare Roy Cox kontaktade en av de stora modellflygtidningarna, men de fann inget gensvar hos redaktören, som trodde att en sådan historia skulle nedvärdera glorian kring Jim Walker. Författaren finner det underligt varför Jims ära behövde skyddas, men så var det och artikeln hamnade i frysboxen i 26 år (1955-1981), allt medan Oba St. Clair blev allt äldre. I Nov/Dec numret 1981 upplät redaktören av Model Builder Magazine, Mark Thiffault utrymme för publicering av huvuddelen av artikeln om Oba St. Clair.

Boken om linflygpionjäerna innehåller två delar. Den första heter "Who was first?" och tar upp problemen för att kunna besvara den frågan och går så vidare med den följande logiska frågan: "Does it matter?" och där ger författaren svar på den frågan.

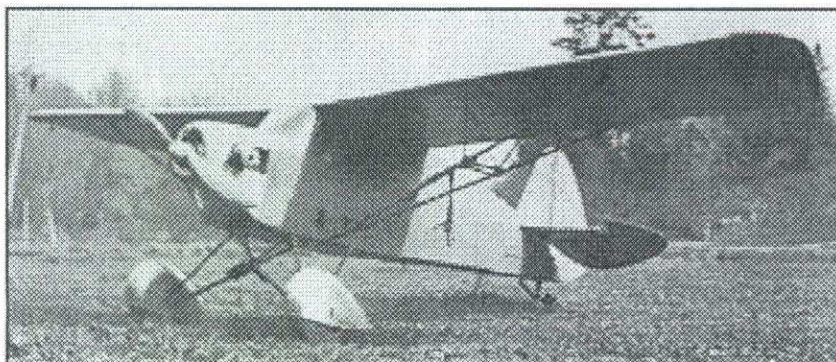
Den andra delen handlar om "The 1947 Nationals" därför att det var året då linflyget blomstrade. Alla tävlande kunde flyga inverterat och speedflyget gick fram oerhört mycket tack vare de nya glödstiftsmotorerna.

På den första frågan om vem var först säger författaren att han innan han började forska i ämnet tveklöst skulle ha svarat: "Jim Walker!" Nu senare skulle han ha bett om en precisering av frågan: "Gäller det Swing-line eller motoriserade flygplan? Eller avser frågan modeller som styrs innanför eller utanför cirkeln? Eller gäller det modellplan som flyger i rät linje medan de styrs från t.ex. en beledsagande motorcykel?"

Några kanske tycker att det inte spelar någon roll vem som var först! Vem som helst skulle ju ha kunnat komma på det! Engelsmännen flög ju ofta inomhus med gummi-motormodeller fästa med en lina vid en pinne! RTP = Round The Pole. Vem som var först var en fråga som var oerhört viktig för Jim Walker och Roy Cox, svaret skulle påverka hela modellflygindustrin med miljonbelopp och påverka livet för de inblandade.

Oba St. Clair var en av pionjärerna och han blev utnämnd till "The father of control line flying" av en av Förenta staternas distriktsdomstolar.

Han konstruerade 1937 det första motoriserad linkontrollmodellen. Han fick det fastslaget i District Court of South California att han var först med att flyga och publicera sin linkontrollmodell i tvisten mellan American Junior Aircraft Company och L.M.Cox Manufacturing Company, Inc. Oba (uttalas Obie) föddes 5 april 1912 i Richfield, Ohio. Redan då han var 2 år flyt-



tade familjen till Idaho. Redan som 10-åring arbetade han vid faderns sågverk, men måste söka nytt arbete, då fadern sålde sågen. Oba utbildade sig till urmakare och arbetade från 1946 till pensioneringen vid Skeies Jewelry till sin pensionering 1976.

Som så många andra amerikanska pojkar påverkades Oba av Charles Lindberghs Atlantflygning 1927. Av en vän fick han ett par exemplar av tidskriften Modern Mechanics and Invention, där såg han en annons för en Brown Jr. Det var den som verkligen tände honom.

Han ritade och byggde ett modellplan med ledning av tidningsartikeln. Det var en Berliner/Joyce Fighter.

Depressionen gjorde att ekonomin inte var så lysande men han började spara till en motor. Det blev emellertid en Forster Model A. Denna motor var mer kraftfull. Leveransen dröjde men efter sex veckor kom motorn äntligen. Fälten i omgivningen var inte särskilt stora, så Oba började tänka på möjligheten att flyga planet i cirkel. Han fäste en fiskelina i den inre vingspetsen och en vindstrut i den yttre spetsen på vis skulle planet hindras från att flyga in mot centrum.

Det fungerade! Men han märkte att modellplanet hade en tendens att höja sig i motvind och att sänka sig i medvind, så han började fundera på om han inte skulle kunna påverka planet i höjddled precis som ett fullstort plan? Med två linor kunde han styra höjdrodret! Det var i juni 1936.

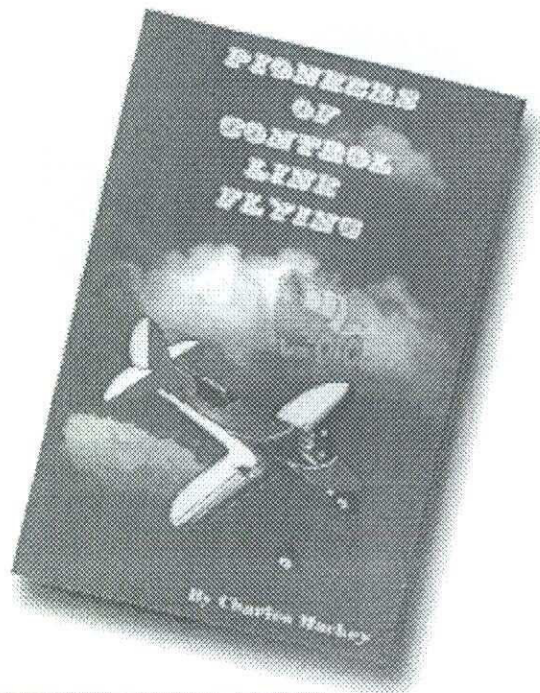
Obas dotter Shirley föddes denna sommar och det var hennes namn han gav det modellplan han började bygga. Fiskelinorna hade en tendens att ge efter olika vid belastning, så han kunde inte lita på att de hindrade planet från att flyga in i cirkeln. Varför inte styra med fyra linor? Då skulle han ju vara säker! Han kallade sitt system "Fullt hus!"

4 juli 1937 gjorde han sin första provflygning med "Miss Shirley" alldeles ensam. Planet hade 8 fots spännvidd och en korda på 16 tum. Det vägde 10 pund.

Oba startade motorn och planet for iväg. Han hade tänkt sig ett köra några varv på marken, men där gräsvallen sluttade lite nedåt tog planet fart och höjde sig! Oba var lite oförberedd på detta och hann inte styra med höjdrodret innan flygplanet tog mark i uppforsbacken! Planet slog i hårt, ett gummihjul punkterade, men i övrigt var planet oskadat! Oba kände sig helt skadad och satte sig ner och rökte fyra cigaretter i följd! Så lappade han däcket och slog igång Forster-motorn igen. Nu taxade han runt och kände på rodren, nu visste han att slå av på gasen i medlut. Han gjorde flera starter denna dag. Oba fortsatte att flyga sitt plan till slutet av 1941, då USA drogs in i andra världskriget.

SOL

Forts. nästa nr.

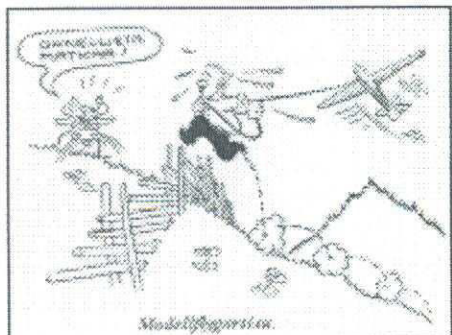


forts. från sid 8.

Det fina vädret med lätt vind och lagom termik under en himmel med lätta sommarmoln medverkade till de fina resultaten. Hangtävlingen, som hölls en varm och nästan vindstilla kväll, blev mycket spännande med små tidsdifferanser mellan de tio främsta.

Men vår vistelse i Jämi handlade inte bara om tävling. Vi hade också ett mycket trevligt kamratliv. Segelflygskolans verksamhet låg på grund av krigsläget nästan nere, men det flögs lite med ett par kärror, bl.a. en Kranich med dubbelkommando, som några modellflygare fick följa med i. Själv fick jag mitt elldop i luften med "Smolicken", en urgammal dubbeldäckare från Polen. Den hade finnarna tagit som krigsbyte borta vid Petrosavodsk i ryska Karelen. Den användes på Jämi som bogserplan. Den var verkligen "risig" och när jag skulle flyga med hade passagerarsitsen gått sönder. Man fixade då en liten låda åt mig att sitta på och band fast mig hjälpligt, så att jag inte skulle ramla ur vid den lätt avancerade flygtur, som jag bjöds på...

Vi fick också pröva på en riktig finsk rökbastu med efterföljande tuffa avkyllning i en stor kall-källa. Till det hårdande finska livet hörde också matvanorna. Vi led alls



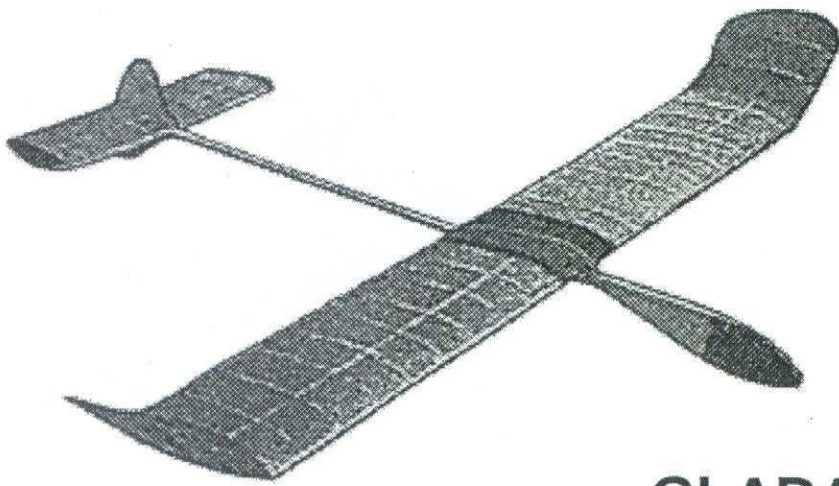
inte av någon hunger, men menyn var en smula ensidig, mest silakka, d.v.s. saltad strömming i olika former. Och så förstås det

sega, svarta brödet, som för att kunna ätas sågades upp varje morgon med flygverkstadens bandsåg! För att bättra på kosten tog våra finska kompisar med oss på små raider till omgivningens små bondgårdar, där vi köpte lite mjöl och ägg för att kunna laga pannkakor. Till pannkakorna drack vi en kristidsversion av läskan "Apelsinijuoma" med odefinierbart innehåll och jolmig smak. De mera vuxna festade på "Kranich-dricka", en blandning av hjortronsaft och något starkt från ett hemligt kemilabb i Tammerfors.

På återresan till Helsingfors åtföljdes vi av den alltid like vänlige och skämtsamme "Peppe". Han lyckades ordna en stilfull avslutningsfest, förlagd till den fina restaurangen "Fiskartorpet", där vi bl.a. bjöds på kräftor. Lokalerne var nästan tomma, så när som på vårt sällskap och ett långbord till. Vid det bordet satt en grupp tyska SS-officerare i sina svarta uniformer och festade glatt, antagligen ovetande om att de bara ett par månader senare skulle förvandlas från vän till fiende och bli utkastade ur Finland sedan ryssarna tvingat Finland att byta sida i kriget.

Vi reste hem till Stockholm samma väg som vi kommit och utan att ett hår krökts på våra huvuden var vi hemma efter en spännande resa i ett land i krig. Men vistelsen i Jämi hade verkligen varit rolig och intressant. Jag var dubbelt lycklig, ty i bagaget hade jag med mig hem min första förbränningsmotor, en schweizisk Dyno-diesel, som jag fått som förstapris i kombinationstävlingen. Motorn hade f.ö. kommit till Finland genom diplomatpost från Genève. Väl hemkommen började jag genast konstruera min första F-modell, "Humlan". Den blev en tuff kärra med en pingisboll som bränsletank. Men det är en annan historia...!

Med modellflyghälsningar, Rune "Bananen".



GLADAN

Klass S: 1 spännvidd 1000 mm.

ÅRETS WENTZEL-TÄVLING omfattar för första gången en segelmodell, nämligen S1:an "GLADAN". För den, som ev. inte känner till denna konstruktion, visas ritning i förminskad skala på nästa uppslag. Modellen introducerades våren 1955 och samtidigt beskrev en av konstruktörerna, Torgil Rosenberg, i tidningen LOOPING bygge och trimning av en typisk S1:a, d.v.s. "Gladan"! En del av den tre-delade artikeln återges här i anslutning till ritningen.

Texten är en digitaliserad inläsning och dåtidens typografi har i möjligaste mån också fått följa med.

Flera byggen är redan på gång och mot fem frimärken som betalning kan hugade byggare få en fullskalaritning från Kurt Sandberg, Vallgatan 23A, 302 43 Halmstad. Linlängd på Gärdet? Ja, det får rådande väderförhållanden avgöra!

Red.

BYGG EN S1:a!

Torgil Rosenberg ger här en liten vägledning vid konstruktion och bygge av en S1-modell.

VERKTYG, LIM M. M.

Det fordras ett fåtal billiga verktyg för bygget. Använda rakblad brukar alltid finnas. Knappnålar har mamma, men köp dem själv! Klädnypor finns också hemma liksom sax och kniv. Således återstår att skaffa: sandpapper 00—4, lövsåg och en pensel. Lödkolv och kombinationstång — båda användes till att göra startkroken — kan man alltid låna någonstans. Med dessa verktyg klarar man hela bygget.

Lim och limlösning är två begrepp som modellflygaren snarast skall göra sig bekant med. Dessa två ting bör han nämligen tillverka själv, dels för att kunna bygga billigare, dels för att få ett bättre resultat. Lim får man genom att blanda celluloid med aceton i lämpliga proportioner. Dessaproportioner är svåra att ange, men man lär sig dem snart. Blir limmet för tjockt, tar man mer aceton och tvärtom. Om limmet spädes ut med mycket aceton får man limlösning. Den bör vara något tunnare än zaponlack. Man lär sig ganska snart hur man kan använda tjockare och tunnare limlösning i olika sammanhang. Om dess användning mer i det följande.

KROPPEN

Kroppens uppgift är att tjäna som fäste för vinge och stabilisator — de delar som möjliggör flygningen — och att fixera dessa i ett visst läge i förhållande till varandra. Kroppen skall dessutom erbjuda en viss sidoyta för god stabilitet. Av detta följer att kroppen kan göras mycket enkel. Dess längd skall hållas mellan 80—85 cm varav 18—22 cm framför vingen.

Nosen består av en plywood- eller rödbokplatta 6X50X250 mm. I denna skall infällas en kroppsboom av 5X10 mm furu. Nosplattan utformas efter tycke och smak och längst fram utsågas ett hagelrum. Gör det inte för litet! Men spara 1—1,5 cm nosplatta framför. Den biten skall tåla hårda smällar! Hagelrummets väggar göres av 1 mm x-faner (kryssfaner eller flygplywood) som limmas ordentligt på båda sidor.

Kroppsboomen kapas till rätt längd. Infästningen i nosplattan göres kilformad för bättre fäste.

Nosplattan slutar omedelbart framför vingen. Omedelbart efter vingbakkanten fasas boomen på undersidan så att den successivt blir smalare bakåt och i bakänden mäter 5X5 mm. Fasningen göres med kniv och sandpapper (grovt) efter en rak linje. Var försiktig med kniven.

Så långt göres kroppsboom och nosplatta var för sig — det är inte bra att ha boomen limmad om fasningen misslyckas — varefter de limmas ihop.

Putsningen kan börja. Putsa inte bommens översida! Där skall nämligen ving- och stabb-bryggor limmas på och de skall vara parallella och ha stor limyta. Vingbryggor göres av två 1,5 mm x-fanerbitar, en under framkanten och en under bakkanten. De skall passa exakt till vingens korda och inte skjuta ut framför resp. bakom vingen.

Att bommen är fasad och kan böja sig fritt ända till vingframkanten (en hel vingbrygga hade inte medgivit detta, inte heller nosplattan om den varit utdragen längre bakåt) gör att bommen får en naturlig svikt och går sälan eller aldrig av.

Följande detalj ökar också modellens livslängd avsevärt. Vingfastsättningen skall möjliggöra för vingen att lossna vid en hård, onaturlig marktagning för att allt skall hålla. Det åstadkommes genom att främre krokarna för gummisnoddarna är öppna framåt, så att vingen kan tränga av snoddarna. Det är ej nödvändigt med de bakre öppna bakåt, men vill man vara säker, så går det också bra.

"Gummikrokarna" göres så som fig. 1, visar, av återstoden av 5X10-listen. Vid fastlimningen ger de ytterligare stöd åt vingbryggan. På det sättet håller vingbryggan i alla väder och det ser snyggt ut.

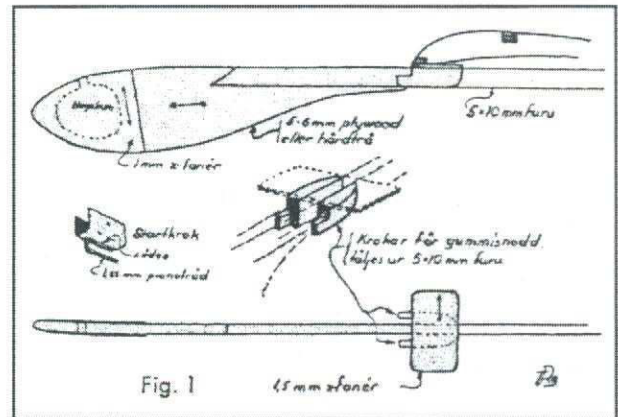
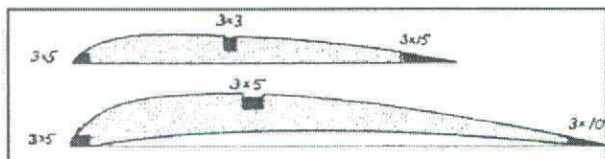
Stabbryggor göres av 1 mm x-faner. På bakre bryggan limmas en 4 mm furulist för att ge rätt vinkel mellan de bärande ytorna. Stabben sitter mer skyddad än vingen och ligger därför stilla, varför den inte skadas av diverse pallningslister.

Fenans yta är svår att ange, emedan den är beroende av V-form och nosyta, men ungefär 4—6 % av vingytan kan tjäna som riktlinje. Det är lämpligt att placera halva fenan över och halva under bommen, varvid överfenan göres i 3 mm lätt balsa och underfenan av 1 mm x-faner. Den senare limmas bäst på sidan om bommen. Underfenan förbättrar start- och termiktagningssegenskaperna samtidigt som den skyddar stabben, överfenan kan naturligtvis också sättas på stabben.

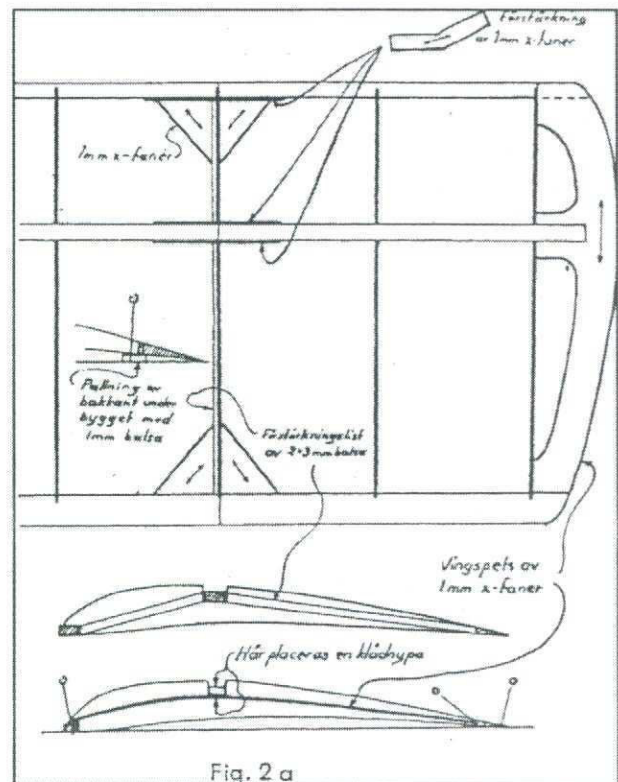
Startkroken göres av 1,25 mm pianotråd och lödes på en plåtbit som bockats till passform efter bommen och fästes med häftstift.

VINGE OCH STABILISATOR

S I-regeln föreskriver en största vingyta av 15 dm². Den kan erhållas på många sätt, men de sryglar vi skall använda har 14 cm korda och då blir största spännvidden 107 cm med tvåra spetsar. Den lämpligaste v-formen är rak mittvinge med relativt tvära, uppbyggda öron. Med 107 cm spännvidd göres t. ex. mittvingen 90 cm, vardera vingörat 12—12,5 cm och vingörönet vikes



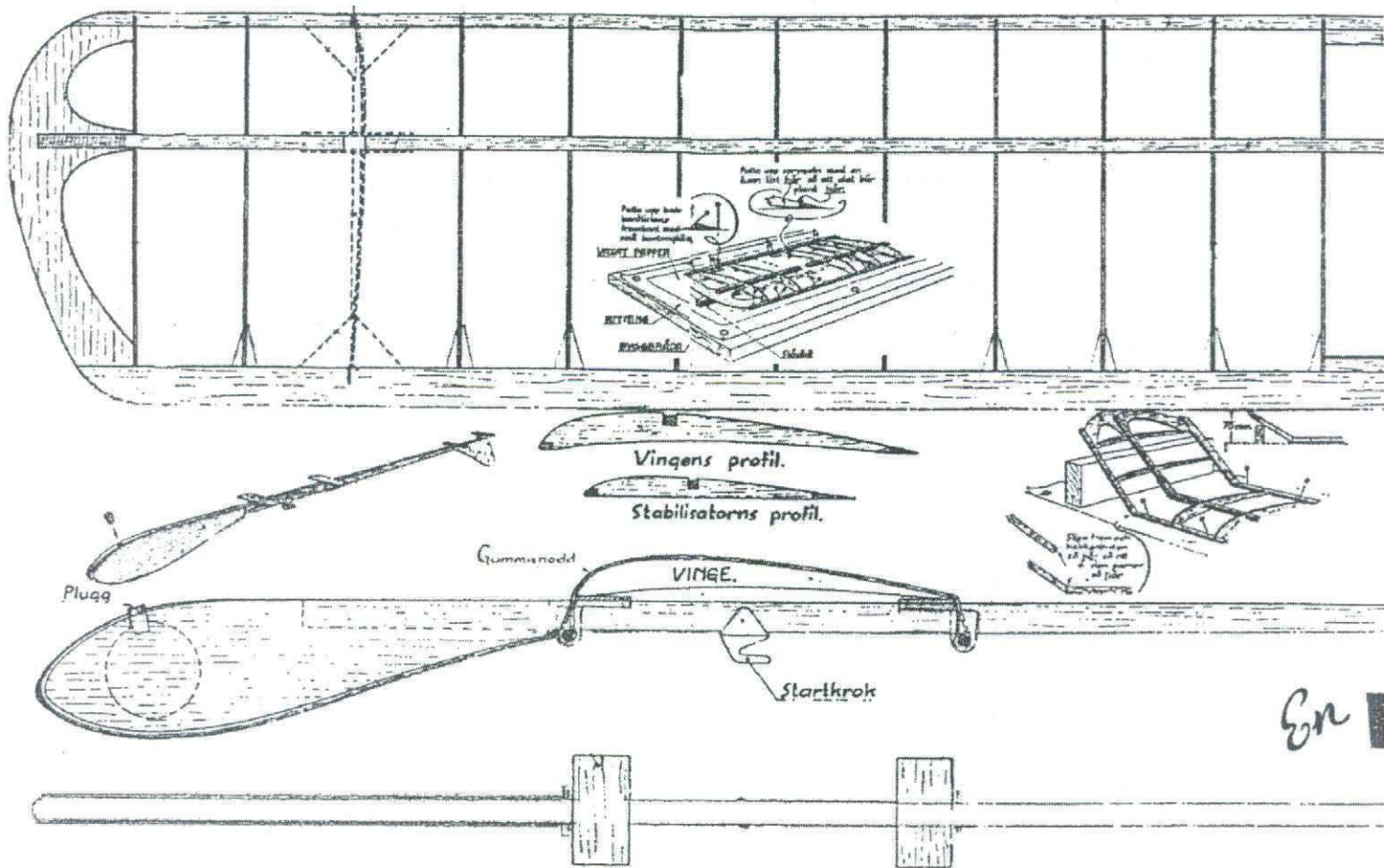
upp 6,5—8 cm. Här finns emellertid stora variationsmöjligheter för konstruktören. Vingprofilen är SI 63008 och stabbprofilen tillhörande SI 33006. Denna kombination ger ypperliga flygtider och har utmärkta stallgenskaper.



Vingen är uppbyggd av sryglar i 0,8—1 mm furu, framkant och mitt-balk av 3X5 mm furu och bakkant av 3X10 mm furubakkantlist. Vingspetsarna göres i 1 mm x-faner. Att balsa inte rekommenderas här beror på furuns och plywoodens större hållfasthet och slitstyrka. Full minimi-vikt — minsta vingbelastning 10 g/dm² — brukar man knappast uppnå ändå, varför furuns större vikt inte spelar någon roll.

Hela vingen lägges upp på en gång med de olika listerna kapade i rätta längder och srygelurtagen i bakkanten gjorda. Srygelavstånd 4—5 cm. I mitten bör läggas två sryglar med endast 2 cm mellanrum för att stadga vid fastsättningen med gummisnoddarna.

forts. nästa uppslag...



Urtagen göres lättast med lövsågen först och breddas med rakblad så att spryglarna inte går alltför trögt i.

Se till att urtagen — 2 mm djupa — blir raka så inte spryglarna lutar eller står snett. Skarvspryglarna i knäckarna limmas inte *dit ännu*.

Vingspetsarna klippes ut i 1 mm x-faner. Se fig. 2! Det är lämpligast att fästa dem på så sätt som fig. 2 a visar medan vingen ligger fästad vid byggbrädan. Då undviks den skevhet som annars lätt framkallas av spänningen i plywooden. Plywooden läses i sitt rätta läge genom limningen.

Därefter är det lämpligt att vika upp vingörönen, justera balkar och bakkant efter den vinkel vingörönen skall ha och limma dem i rätt läge. Lägg en kloss under som stöd och kontrollera att ingen skevhet förekommer. Däremot kan man ge bakkanten något större v-form (2—3 mm). Detta kallas att skränka vingspetsarna — vingspetsen får mindre anfallsvinkel än huvudvingen — och medför bättre start- och flygegenskaper.

När limmet är torrt sättes x-faner-förstärkningar på framkant och mittbalk med hjälp av klädnypor enl. fig. 2. Dessa är mycket viktiga!

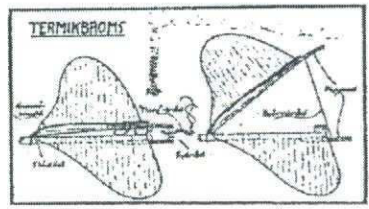
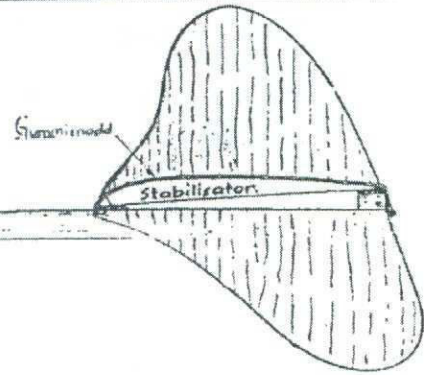
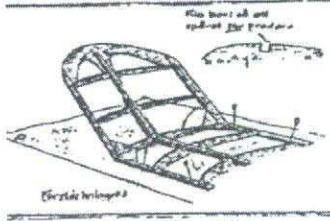
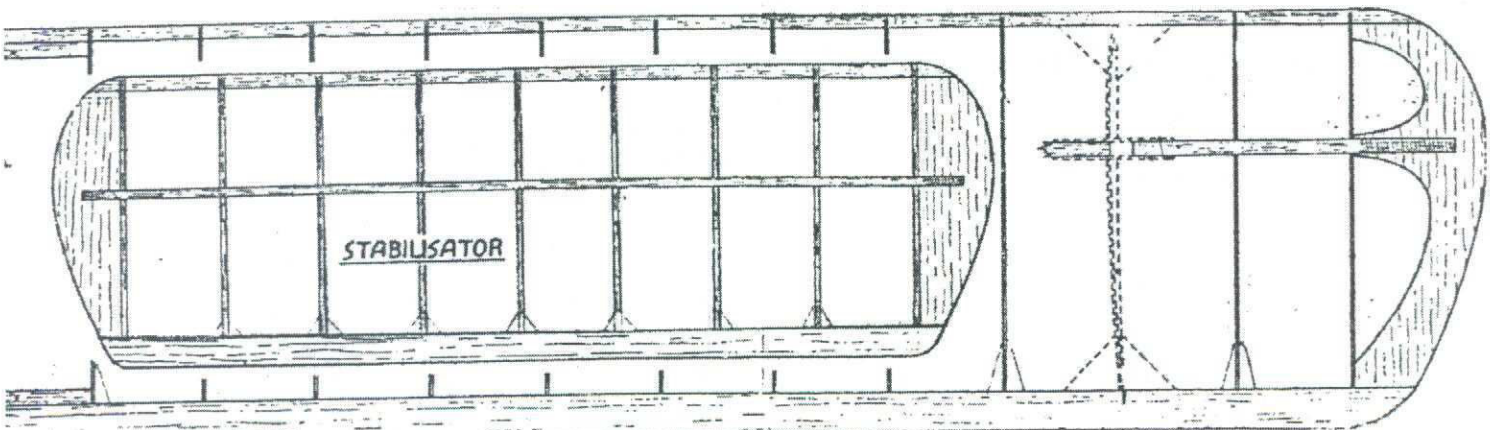
Efter att båda vingörönen fästs på detta sätt kan vingen lossas från byggbrädan och skarvspryglarna passas till och limmas fast. De skall passa noga så de inte skevar till vingen! Trekantsförstärkningar limmas på plats, några vid vingens mitt.

Vingen är nu klar för putsning. Putsa framkanten noga enl. vingprofilen! Det går lätt om man börjar med grovt sandpapper, men akta spryglarna! Stöd vingen nära det ställe som putsas, annars skadas den. En oklädd vinge är mycket skör.

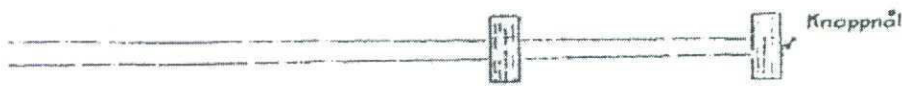
Stabilisatorn får ej vara större än 33 % av vingytan. Det behövs inte heller. Det räcker med 25—30 %>. Kordan 10 cm. Sprygelavstånd 3—3,5 cm. Stabben bygges på samma sätt som vingen, men bör dock vara så lätt som möjligt. Därför användes balsalister, 3X5 mm framkant, 3X3 mittbalk och 3X15 bakkantlist. En sprygel måste ligga på mittlinjen.

Som klädsel användes numera det, i olika färger hållna, engelska modelspan, som finns i två tjocklekar.

Att klä modellen brukar vara svårast. Det går emellertid mycket lätt på följande sätt: De delar som papperet skall fästa vid bestrykes omsorgsfullt med något tjock limlösning som får torka. Glöm inte spryglarnas undersida, profilen är välvd! Därefter lägges papperet — tjockt modelspan för vingen och tunt för stabben — på i rätt läge. Man bör klippa till bitarna så att långsidan på det oanvända arket blir parallell med balkarna. Det gäller fiberriktningen. Man tar sedan en tygbit, dränker in den i acetone och stryker med den över papperet där det skall fästa. Då löses nämligen limlösningen upp ett ögonblick, men torkar lika fort igen och har då fäst papperet, dock utan större limklumpar. Med denna metod är det lätt att rätta till rynkor som uppstått genom att papperet



WENTZEL modell



<h1>GLADAN</h1>	Konstruerad av T. Rosenberg N. Nässén
Segelmodell - klass S-1.	
Wentzels Hobby AB - Stockholm.	

dragits snett. På med acetontrasan igen bara och lossa papperet just där. En jämn klädsel är bästa medlet mot skevhet.

Modellsplan behöver inte vattenspannas. Det spännes och lackas med två lager tunn limlösning och två ggr zaponlack. Mellan varje omgång sättes vingen i spänn. Börja alltid med undersidan. Kontrollera att papperet inte släpper spryglamas undersida!

TERMIKBROMS

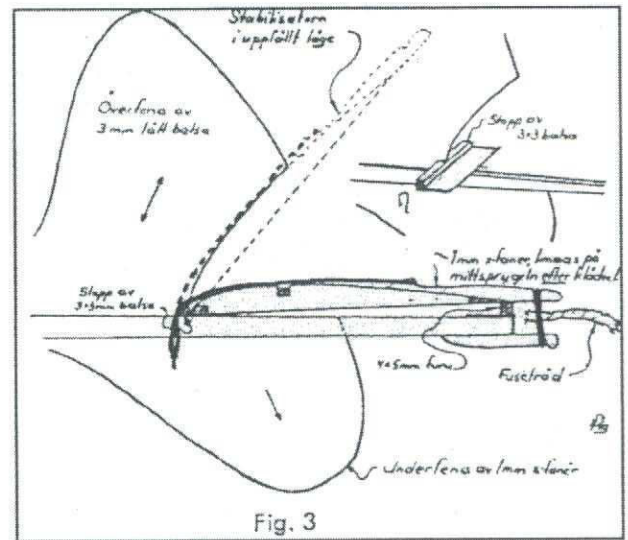
Det har blivit alltmer nödvändigt med en anordning som gör att modellen kommer ner efter en viss tid för att förhindra bortflygning. Den enklaste metoden är att låta stabben slå upp i en viss vinkel så att modellen stallas ner, den sjunker lodrät med kroppen horisontellt. Fig. 3 visar hur anordningen enklast göres. In mellan de bakersta gummisnoddarna stickes en stubintråd — bomullsveke doppad i mättad salpeterlösning och därefter torkad — som brinner en viss längd pr minut. När glöden når gummisnoddarna brännes denna av och de främre snoddarna drar upp stabben mot urtaget i fenan. Det bestämmer således vinkeln. Låg vinkel medför våldsamt stall, ökas vinkeln sjunker modellen lugnt och sedan ökar sjunkhastigheten när vinkeln ökas.

Börja med ungefär 35°. Det hela förefaller komplicerat men det är bara några extra limningar!

Till trimningen skall återkommas senare, här skall bara

TRIMNING

sägas det att "säkerhetstrimningen" är tyngdpunkten mitt under vingen eller något bakom och 3—5 mm list under stabb-bakkanten. Startkroken skall sättas 1—1,5 cm framför tyngdpunkten.



Till sist: Modellen får inte flygas förrän ägarens namn finns på vinge och kropp!!! Den är nämligen inte flygfärdig förr.

MEDLEMMARNA SKRIVER.

Sedan förra numret har flera medlemmar fattat pen-
nan och det gläder red. att få förmedla nyheter, tankar
och funderingar, som influerats.

*Illustrationen här vid sidan som kommer från
Hobbyboken 1950 kan kanske inspirera till att allt fler
delar med sig av sina erfarenheter...*

UTMANING: 100 ÅR

Den 17 december (om 27 dagar) klockan 16.35 svensk
tid är det exakt på minuten 100 år sedan bröderna
Wright gjorde sin första flygning med motordrivet plan
(dom hade gjort glidflygningar tidigare, men där hann
ju Lilienthal m.fl. före).

Utmaningen är alltså att släppa upp ett modellflyg-
plan, drivet av något slag av motor, i luften vid denna
tidpunkt och försöka hålla kvar det där i minst 12 sek-
under för att matcha premiärturen. Bröderna Wright
flög ytterligare tre flygningar denna dag, den sista en
sträcka om drygt 216 meter på 59 sekunder. Matcha
detta!

I decembernumret av AEROPLANE MONTHLY
finns en artikel om detta. Mitt i artikeln finns en annons
från Breitling, visande en bild av Dick Korda's
Wakefieldmodell från 1937 (som vid ett tillfälle flög i
39 minuter). Alltså kommer jag vid ovanstående tid-
punkt att använda min Korda '37, modifierad till el-
drift och R/C för att fira jubileet, om möjligt med foto-
grafering. Fram till dess skall jag försöka finna en bra
plats. Wallhamn vore bra, men kanske svårt att ordna
tillstånd. Vi får se!

Med vänlig hälsning/Floda (20 nov. 2003)

Forts. den 17 december 2003:

BRÖDERNA WRIGHT OCH JAG.

Onsdagen den 17 december klockan 16.35, exakt på
minuten 100 år efter bröderna Wrights första flygning
med motordrivet flygplan, startade jag min Korda
Wakefieldmodell av årsmodell 1937, nu konverterad till
el-drift, för en flygning om c:a tre minuter, följd av en
perfekt landning på Stenungsunds Modellflygklubb's
fält.

Tur som en enögd med nästan vindstilla (bris både
före och efter flygningen) och en glipa i molnen i väster
så att jag kunde hålla modellen mot en mörkt medel-
havsblå himmel (hade inga ljus) och se den nästan hela
flygningen!

Med vänlig hälsning/Lennart Flodström.
Johan Westerberg assisterade till min glädje.



DOPADE FRIFLYGARE?

Vår finske medarbetare och mångårige konstruktör/
tävlande i segelklasserna förmedlar följande fundering:

Härom hösten gjorde jag min årliga resa till Helsingfors
för att träffa min son, en tradition, som blivit en vana. Jag
brukar stanna en vecka hos min son, som är ambulansfö-
rare och jobbar vid Helsingfors-brandkåren. Han har en
grundlig utbildning och vet ett och annat även om medi-
ciner. En dag satte han en liten bok i händerna på mig
och sade att det här var någonting för mig att läsa. Boken
hette "Förbjudna preparat för idrottstävlanden".

Jag stoppade den i väskan och en regnig dag i novem-
ber fick jag tag i den och började läsa. När jag läst igenom
den var jag ganska darrig. Jag förstod att jag sedan en
hjärtoperation 1994 tävlat i många år med olika medici-
ner i kroppen. Även mina nuvarande två medicinburkar
innehåller preparat, som är förbjudna för idrottsmän!

Jaghade alltså länge tävlat med doping-preparat i krop-
pen! Min slutsats var att jag skulle riskerat 2-4 års av-
stängning om det funnits doping-kontroller för friflygare.

Tänk bara: varje år kommer c:a 130 tävlanden till Old-
timer-tävlingarna i Rinkaby. Medelåldern är kanske 65
år så man kan undra hur många som tävlar med för-
bjudna preparat i kroppen!

Vid närmare eftertanke kan vi nog ta detta ganska så
lugnt. Vi oldtimer-flygare behöver inga dopingkontroller,
vi är ärliga människor, som njuter av att flyga våra friflyg-
modeller varje år i Rinkaby. Jag t.o.m. talade med min
husläkare om de här 'förbjudna' medicinerna, men han
bara intygade att medicinerna fick jag av medicinska skäl
och att jag för allt i världen inte skulle sluta flyga med
mina friflygmodeller!

Stefan Kalska

JAMES STEWART och hans kompisar.

Lördag den 15 juni 1992. Regn. Jag tittade på TV. Ett program om James Stewart, som var en mycket populär filmstjärna under 50 års tid. Redan i High School var han kompis med en annan av Hollywoods toppfigurer, Henry Fonda. Båda var festprissar från början, men när de väl gift sig blev det stilla och lugnt familjeliv. Det intressanta var, ur vår synpunkt, att dessa två figurer var ivriga modellflygare, som byggde och flög tillsammans. I filmen fick man se en tidig segelmodell och, på slutet, en radiostyrd kärra från 30-talet, konstruerad och utgiven som byggsats av en av deras kollegor, R. Denny, en skådis i Hollywoods andralag (se förra numret av OT!).

James Stewart hade flygcertifikat och en Stinson redan på 30-talet. Han, Clark Gable och Robert Taylor snodde värving under kriget. Som skådespelare tjänade Stewart \$11000 i månaden, i flygvapnet fick han \$22! Under hela tiden i uniform, fyra år, skickade han \$2 i månaden till sin agent, som skulle ha 10% av Stewarts inkomster!

James Stewart var flyglärare i början av kriget, men gjorde senare över 20 räder över Tyskland (även Gable och Taylor deltog i sådana) och slutade som brigadgeneral i flygvapnets reserv. Han avled 1997.

Och hela tiden hade jag varit ovetande om att vi en gång hade dessa hjältar bland oss modellflygare!

Floda

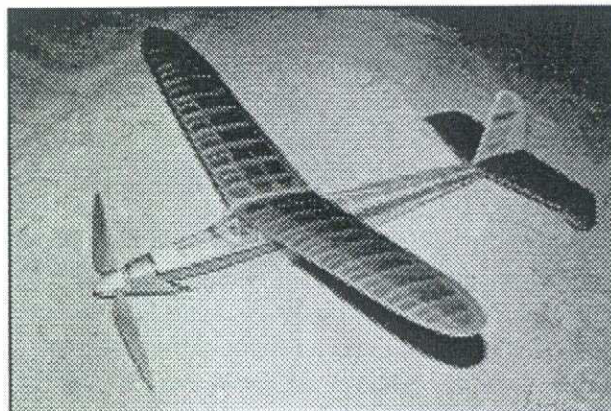
NY ADRESS TILL SMOS HEMSIDA

Vill bara påminna om nya hemsidan fr.o.m. okt. 2003: <http://w1.381.telja.com/~u38106934> – samt bifoga ett klipp ur GP den 5 sept. med undringen om modellflyg verkligen är så här komplicerat?! Med vänlig hälsning/Per Nilsson

Mölnålsbo vann flygtävling

GÖTEBORG: Mölnålsbon Tomas Karlsson vann helgens första nordiska mästerskap i elektromodellflyg utanför Helsingör. Tävlningen omfattar både hastighet och segelflygning med extrema modellplan i 20-25 000-kronorsklassen. Hastigheten går ut på att med avstängd motor flyga så många 150-meterssträckor som möjligt på 200 sekunder. Under segelflygningen/termiken skall planen flyga under tio minuter med så lite påslagen motor som möjligt.

Följande tecken ~ skrivs med kontrolltangenter: Alt Gr, samt tangenten t. v. om Return. Tecknet framträder ej förän man skriver in nästa tecken. (sättarens anmärkning)...



SPARKY

Tack för materialet om Sparky! Nu är den klar och väntar på att provflygas, vilket dock troligtvis inte sker förrän i vår när solen börjar värma och gräset är mjukt!

Jag har inte brytt mej om att göra delbar vinge och fena-stabbe, eftersom jag har en stor och rymlig transportlåda. Modellens tomvikt är något över vad som anges på ritningen, beroende på två saker, dels använde jag det virke jag hade till hands och dels satte jag in en Tomytimer, då jag helst undviker att ha glödande fusetråd på mina modeller.

Jag bifogar några foton, som jag hoppas att du kan använda; tyvärr bygger jag bättre än jag fotograferar!

Holger Sundberg

EM RC SAM CHAMPS

Bengt Höglund kompletterar bildsviten från Rimini i förra numret med uppgiften att nästa tävling kommer att avhållas i mitten av juni 2004.

Några bra nätadresser, som skulle varit med förra gången, följer här:

Vägbeskrivning, fältbeskrivning, startavgifter, klassindelning m.m:

http://www.samitalia62.it/docs/appuntamenti/leaflet_en.pdf

Klasser och regler:

http://www.samitalia62.it/docs/appuntamenti/sam_int_rules_en.pdf

Om du önskar mer information om den klubb, som organiserade EM-tävlingarna kan du besöka denna adress (engelsk text under den italienska):

<http://www.samitalia62.it/html/mainframe.htm>

Lättare flyga med svagt kluvna stjärter..

Långa, svagt, kluvna stjärter är aerodynamiskt överlägsna. Det har en forskargrupp i Cambridge kommit fram till. Långa stjärter finns normalt hos båda könen och har säkert utvecklats genom naturligt urval. Långa, starkt kluvna eller helt raka stjärter är däremot sämre att flyga med.

(NaturelTT) Dagens Nyheter

RIS och ROS 1

Hej! Jag är modellflygare sedan ungefär 30 år tillbaka, drygt 40 gammal och har sysslat med lite av varje inom modellhobbyn – linkontroll, radiokontroll, RC-bil, RC-båt med segel och motor. Nu senaste köpte jag en andel i en helikopter av märket Calibre30.

Sedan ett år tillbaka är jag ordförande i en liten modellflygklubb mitt i Småland, skolflygansvarig och hängiven linflygare på söndagsstadiet. Mina första radio-modeller hette Vagabond och Falcon 56. Jag anser mig öppen för och intresserad av det mesta som rör modellhobbyn.

I början av 2002 gick jag med i er förening, bara för att jag egentligen var nyfiken. Men jag anser inte att jag fått någon riktig inblick i er verksamhet. De fyra nummer av er medlemstidning, som jag fått, har egentligen inte gett mej någonting. Jag vet t.ex. fortfarande inte vad som räknas till oldtimer-modeller, vad som gäller för motorer till planen och vad som gäller för utrustning och tillbehör; inte heller hur de olika klasserna fungerar. Jag saknar helt enkelt all den information, som en nybörjar-oldtimer skulle behöva, t.ex. var köper man det material, som användes vid byggandet av oldtimer-modeller?

Er tidning fungerar säkert för de redan initierade, men för oss nybörjare är den i det närmaste värdelös. Eftersom den tekniska kvalitén är så låg är den inte heller något som man tar fram och bläddrar i flera gånger.

Jag kommer med anledning av detta att inte fortsätta mitt medlemskap 2004. Om ni tycker att den här kritiken är befogad kanske ni kan förändra er. Tycker ni anorlunda så kan ni gärna höra av er på mailen.

Jag tror säkert att ni har mycket roligt i er förening, men jag tar en paus eftersom jag inte tycker mej få ut något av mitt medlemskap.

Thomas Käll

Svar...

Thomas har fått ett utförligt svar på ovanstående brev, men red. vill gärna veta om fler nya medlemmar har liknande funderingar och hur man i så fall ska tillgodose deras behov. Nya medlemmar får ett "paket" med all tillgänglig information om SMOS' verksamhet, regler, klassindelningar etc. och denna information som Thomas efterfrågar finns även på SMOS' hemsida.

Adress till denna finns på sid. 2 i varje nummer av OLDTIMER. Red

RIS och ROS 2

Hej Per! Tack för bekräftelse på mitt medlemskap i SMOS! Trevligt med tidningarna och medlemsförteckningen likaså. Jag kunde med någorlunda säkerhet räkna till 38 medlemmar, som jag någon gång pratat med eller tävlat mot. Kul att du kom ihåg att vi träffats hos mig i Linköping – året var troligen 1964 eller 1965. Spelar ingen roll, huvudsaken är att det var trevligt!

Det är nu längesedan jag tävlade och sedan 15 år till-

baka är det radiostyrda el-modeller som gäller och enbart för söndagsflygning.

Jag tycker OLDTIMER-tidningen är mycket läsvärd med bra artiklar och ritningar på gamla modeller, byggda av stickor och strån. Vad jag förstått är dock R/C-flygarna sura över att det skrivs mest om friflyg, men då kan de ju själva bidra med material. Jag tycker i alla fall att det är bra att även kritik införs i tidningen och inte avvisas som i MFN.

Det är i alla fall stor skillnad på förr och nu. Då måste man bygga sin modell själv och eventuellt också konstruera den. Idag köper man färdigt och tror att man är modellflygare – nej, långt därifrån; man är modellplanspilot! Det är inget fel i att köpa en modell för kanske 4000:- och sedan kunna flyga den perfekt, men det är ju en fördel att förstå hur ett flygplan fungerar!

Dick Wiklund

RIS och ROS 3

Hei Per,

Takk for siste nummer av Oldtimer – det blir bare bedre og bedre. Sender årsavgiften for 2004, NOK 150.- i norske sedler.

Kjell Masch

RIS och ROS 4

Ur ett långt brev från Germund Wardenius har red. valt att saxa några avsnitt.

"...Så till vår tidning: det finns ju inget värre än folk, som gnäller och klagar, men själva aldrig kommer med förslag till förbättringar. Låt mig först få ta fram något, som jag tyckt vara bra och som fastnat i mitt minne..." (Germund nämner bl.a. Sven Östlunds artiklar, presentationen av Anders Löfqvist och firman Modellsport, ritning och artiklar om "Cleo" samt motivering till urvalet/red.).

"...När man läser SAM35 Yearbook och SAM35 Speaks slås man av bl.a.

- # en mycket vänlig och resonerande ton
- # dialog med många medlemmar
- # flera medarbetare inom olika fack
- # fördjupad text om teknikaliteter, t.ex. propellrar för "the small ones" (klass 'A')

man tar OT-rörelsen på mycket stort allvar. Exempel på rubrik i stor stil: "Vi har funnit sista saknade ritningen av Vernon 1939-1945". Vi i Sverige har inte ens någon ritning på Jan Nilborns femteplats-modell i Wakefield 1953...

Här några tips för OLDTIMER:

flera kunniga och engagerade medarbetare ett måste. Det är bråttom att (här nämner Germund ett antal äldre storheter inom svenskt modellflyg/red.) med flera "skriver av sig". Snart är nästa generation i "farozone"!

Fast utrymme för byggtips, frågor om t.ex. profiler, gummi, trimning

I varje nummer en artikel, kallad t.ex. "Profilen" om en svensk/utländsk konstruktör/modellflygare

bok-och litteraturtips som tidigare

förslag till "grenchefer/redaktörer" (namnförslag lämnas/red.)

ett aktuellt tips: artikel om Wallace Simmers och hans trio av berömda modeller, Jabberwock, Gollywock och Dynamoe

slutligen måste vi betacka oss för avskrifter av amerikanska artiklar!

Germund Wardenius

I dag

Dagen är lycklig i dag
om morgondagen vet ingen
Så låt mig få leva i dag
med brusande vind i vingen
Låt mig få flyga högt
nu medan dagen är
vila på uppvindar tryggt
nu medan vingarna bär

ERNA PERSSON

Saxat ur Hallandsposten 30/12-91

Nostalgiträff efter 55 år för modellflygare

(Hela artikeln om "55-åringarna" är saxad med tillåtelse från SALA ALLEHANDA).

Silveringarna 2003. Nyligen träffades de gamla kompisarna igen hemma hos Inge Ahlin. Från vänster Inge Ahlin, Håkan Allard, Ove Martinsson och Tore Hansson.



Sala. 1948 bildade ett gäng Salagrabbar modellflygklubben MFK Silveringarna. De höll på till slutet av 1950-talet. Nyligen träffades Inge Ahlin, Håkan Allard, Ove Martinsson och Tore Hansson för att fira 55-årsjubileum för klubbens bildande.

I slutet av 1940-talet var Inge Ahlin, Håkan Allard, Ove Martinsson och Tore Hansson i 14-15-årsåldern och intresset för modellflygplan fick dem och ett 15-tal andra att bilda klubben MFK Silveringarna.

- Det var relativt vanligt bland unga grabbar att bygga modellplan på den tiden, säger Inge.

- När vi startade var vi för unga att hålla på själva, så att vi var tvungna att ha vuxna med, berättar Håkan Allard.

Det här var innan radioflyget kom och man ägnade sig åt friflygning.

Klubben fick med tiden bra snurr på verksamheten och framgångarna lät inte vänta på sig. Tore Hansson togs ut till landslaget och deltog i Nordiska mästerskapen i Danmark 1959.

- Vi hade stora framgångar såväl nationellt som internationellt, berättar Inge.

I slutet av 1950-talet var det bara några få aktiva kvar och de gick med i Enköpings flygklubb. Därmed var MFK Silveringarnas saga all.

Åren gick och i år började Håkan och Inge började prata om att ordna en nostalgiträff och nyligen träffades fyra av dem i Sala igen, Inge Ahlin, Håkan Allard, Ove Martinsson och Tore Hansson.

Inge och Håkan bor i Sala, medan Ove Martinsson bor i Fårsta och Tore Hansson i Valkentuna. Det var 40 år sedan de fyra barndomsvännerna sågs tillsammans.

- Det var utroligt trevligt att träffas igen, säger Inge.

1952 ordnade de fram tröjor med klubbens emblem på. Men idag finns bara en kvar och hade Ove Martinsson med sig till träffen.

Under träffen med de gamla kompisarnas återförening flödade nostalgin.

- Det vara bara nostalgi hela tiden, säger Inge och skrattar.



Segrare. Blåden togs vid lantmannaskolan tidigt 1950-tal och Inge Ahlin, Tore Hansson och Håkan Allard har vunnit lagtävlingen i Salamästerskapet.

THOMAS AHLIN
0224 591 58

thomas.ahlin@ingrav.se

OM KLÄDSEL

Polyester-klädsel är idag det klart bästa att kläda friflygmodeller med. Det liknar siden och har en matt och en lite blankare sida, som vänds utåt med fiberriktningen längs med kropp och vingar. Det är lätt och starkt samt spänner bra. Jag har provat att blanda glasfärg och spännlack, som jag sprutar eller penslar.

Man kan fästa detta papper på olika sätt, antingen på det vanliga viset med aceton, sedan träet penslats med ett lager tjockt lack, eller med tunt kontaktlim, som får torka innan man värmer fast klädseln. Obs att ingen vattensträckning behövs utan man sträcker med ett varmt järn innan man lägger på 1-3 lager spännlack, något färre för G-modeller. Vill man bättra på vridstyvheten rekommenderas att man efter tredje lackningen lägger på tunt Easki-papper på mittvingens undersida. Detta fästes med 1-2 lager spännlack. Om man använder remsor på 5 cm slipper man luftbubblor. Spänn sedan upp vingen för att förhindra skevheter. Vinge och kropp blir med detta förfarande mera vridstyvt, men se upp med klenare konstruktioner, där det kan vara bättre att klä med papper runt framkantsboxen. Jag använder den gamla zaponlacken, förtunnad med aceton. Den kan beställas från Beckers i fat om 100-200 liter.

Airspan är en papperslik, tunn vara, som rekommenderas till svagare konstruktioner som t.ex. stabbar. Den fäster man bäst med Balsaloc och sträcker med ett varmt järn. 1-2 lager spännlack gör den sedan tät mot fukt.

I samband med ovanstående tips vill jag meddela att FRIFLYGSERVICE säljer en del saker, som passar till OT-modeller. Nedanstående priser gäller t.o.m. 2004-07-01 ; frakt tillkommer.

KLÄDSEL: POLYESTER-papper, vikt 20 gr., färg vit. Pris 70:-/meter.

AIRSPAN, vikt 14 gr., färger röd, vit, gul, blå. 910x500mm. Pris 50:-

Dessa båda material kan kombineras till vinge, stabbe och kropp.

ESAKI modellpapper "super-flite", vikt 24 gr., 900x600 mm. Pris 20:-/st.

ESAKI modellpapper "lite-flite", vikt 12 gr., 600x450 mm. Pris 12:-/st. Färger vit, röd, blå, orange, grön.

TIMERS: MINITIMER DT, 1 funktion, vikt 5 gr., gångtid 5 min. Pris 240:-/st. Rekommenderas till gummi-och segelmodeller.

POLSK, 1 funktion, med startarm. Vikt 19 gr., gångtid 8-9 min., Pris 240:-/st. Rekommenderas till segelmodeller.

BADGE CLASSIC, silikon-funktion, vikt 1,2 gr., gångtid 4-5 min. Pris 175:-/st. Lämplig för små och lätta modeller.

STARTLINA för segelmodeller: Gul, 35 kg, 50 meter, pris 95:-

Lars Larsson Gendalen 57, 46 694 SOLLEBRUNN.

Tel. 0322-42117 e-mail: ffservice@swipnet.se

DOPE FÖR MODELLFLYGPLAN

Bakgrund.

Det blir allt svårare att få tag i bra dope från modellhandlare. Några modellflygare har fortfarande någon flaska eller två, men allt fler ser de sista dropparna försvinna. Vanlig zaponlack för metall finns att få – än så länge – men ger inte det resultat, som vi vill ha.

Gunnar Ågren köpte för ca 10 (?) år sedan ett parti specialkomponerad zaponlack från Beckers. Idag finns inte Beckers kvar som enskilt företag (ingår i Alcro) och mannen, som tog fram lacken, kan vi inte få tag i – och receptet känner ingen på Alcro till.

Ett annat material är spännlack, som med lämpligt lösningsmedel kan spädas till lämplig viskositet och därmed få godtagbara egenskaper. Problemet har varit vad som är lämpligt lösningsmedel. Aceton är ofta vattenhaltigt, vilket orsakar blomning, något som försämrar både utseende, styrka och vattenbeständighet hos klädseln.

Här är vad jag kommit fram till:

Wedevågs Bruk meddelar att man fortfarande kan göra spännlack, men bara så länge som deras nuvarande råvarulager räcker! De har inte så mycket kvar, efterfrågan är liten; bara modellflygare och segelflygare med

gamla Bergfalke. Segelfolket har inte längre segelduk på fördäck.

Man (fru/fröken Degefors) offererar:

100 liter Wedevågs spännlack i 20-liters plåtdunkar, kr. 48:75/liter fritt Wedevåg, inkl. moms. Ett mycket bra pris! Leveranstid 10-12 dagar, totalkostnad 4875:-.

Tel. 0581-265 10. Wedevåg ligger ca 3 mil norr om Örebro, på Industrigatan 7.

Jag har provat spännlack (Alcro, borde vara ungefär samma som Wedevågs) förtunnat med cellulosa-förtunning från Erik Åkerberg AB i Malmö. Den innehåller Toluen, Aceton och Iso-butanol, men inom mycket vida gränser (aceton 10-30%) så jag är osäker på hur olika burkars innehåll kan uppföra sig. Den ganska sköra vinge, som jag provat på, håller emellertid formen bra och blomningen vid första strykningen försvann efter den andra. Orsaken kan ha varit att papperet fortfarande innehöll fuktighet efter vattenspanningen. Orsaken till att lacken blommar, speciellt om man spätt med aceton, är kvarvarande vatten i acetonet. Vanlig färghandelskvalitet säljes som 99,5-procentig, resten är förstås en delvatten, men kan också vara andra ketoner eller etanol.

forts sid. 26

Ritning i full skala till denna framgångsrika
 F-modell från 1953 kan fortfarande beställas,
 bl. a. från NFFS Plan Catalog



June, 1955 301

Easy to build, high performance
 contest design for 1.5 c.c.
 from the Farborough Pier
TONY BROOKS

**THE
 Y - BAR**

Y - BAR
 DESIGNED BY
A. J. BROOKS
 CONSULTANT TO
THE AERONAUTICAL PLANS SERVICE
 21, CLARENCE ST., WILMINGTON, MASS.

416

SCALE: 1" = 10"

CONSTRUCTION:
 1. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 2. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 3. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 4. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 5. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 6. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 7. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 8. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 9. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 10. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 11. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 12. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 13. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 14. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 15. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 16. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 17. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 18. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 19. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 20. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 21. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 22. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 23. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 24. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 25. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 26. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 27. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 28. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 29. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 30. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 31. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 32. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 33. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 34. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 35. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 36. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 37. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 38. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 39. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 40. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 41. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 42. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 43. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 44. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 45. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 46. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 47. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 48. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 49. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 50. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 51. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 52. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 53. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 54. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 55. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 56. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 57. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 58. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 59. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 60. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 61. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 62. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 63. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 64. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 65. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 66. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 67. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 68. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 69. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 70. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 71. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 72. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 73. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 74. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 75. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 76. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 77. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 78. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 79. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 80. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 81. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 82. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 83. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 84. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 85. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 86. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 87. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 88. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 89. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 90. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 91. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 92. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 93. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 94. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 95. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 96. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 97. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 98. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 99. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa
 100. ALL PARTS TO BE CUT FROM 1/8" Balsa

Radiokontrollerad segelmodell

I sex nummer publicerade tidningen Teknik för Alla under 1950 en utförlig ritning och beskrivning till ett "fjärrstyrt flygplan", kanhända det första "moderna" RC-planet i Sverige. Denna ritning kommer efter hand att återges i Oldtimer, med början här:

Det vore trevligt att få se en replika i luften, men artiklarna (som är inlästa digitalt) återges i första hand som ett historiskt tidsdokument för att visa hur verkligheten kunde te sig för en hugad RC-flygare på den "gamla, goda tiden". Läs och begrunda! Red.

Radiokontroll ger modellflyget helt andra möjligheter än tidigare, och som framgått av artiklar i Teknik för Alla har radiokontrollen i stor utsträckning erövrat det brittiska och amerikanska modellflyget.

I Sverige befinner man sig ännu på experimentstadiet, men två stockholmspojkar, Kurt Calås och Gunnar Ek, har slagit sig samman och byggt en stor segelmodell utrustad med radiostyrning. Själva planet är byggt på ett okonventionellt sätt och i denna och ett par kommande artiklar lämnar vi en fullständig byggnadsbeskrivning på såväl plan som radioanläggning.

Modellflygarens önskedröm genom tiderna har alltid varit och är väl alltså det fjärrstyrda flygplanet. Tänk att kunna undvika arga hundar och telefonstolpar, ting som alltid tidigare utgjort den sanne modellflygarens fasa i samma grad som höga träd och kyliga vattendrag.

Att kunna påverka modellen i flykten, utföra avancerad flygning eller att klara upp svåra situationer i luften — är inte detta modellflygningens fulländning! För att inte tala om vilket propagandanummer ett radiostyrt flygplan skulle utgöra vid en modellflygtävling, då det, efter ett halsbrytande program i den "högre skolan", trycker ned över publiken och går in för landning.

Radiokontrollen erbjuder oanade möjligheter och kan användas till såväl båtar som bilar och flygmodeller. Denna nya hobbygren ger även bättre möjlighet till kontakt mellan amatörer av olika slag. Ytterst få modelbyggare torde vara goda radioamatörer eller omvänt, varför ett samarbete mellan dessa kategorier torde vara den bästa lösningen för framtida "radiokontrollanter".

I detta och följande nummer ska en radiokontrollerad segelmodell beskrivas. Det torde vara ett av de allra första radiostyrda flygplanen i Sverige. Därmed understryks, att vi här i landet saknar erfarenhet på detta område och att allting, som berör radiokontrollen har måst experimenterats fram och provats ut. Av olika skäl har konstruktörerna haft mycket stora svårigheter att kämpa med. Det är nu vår uppriktiga önskan att alla läsare, som fun-

derar på att bli "radiokontrollanter" (flott ord) måtte dra nytta av våra misstag. På de mest underliga vägar har delar till radioaggregaten måst införas i landet. Tillgången på litteratur i ämnet har varit ringa och någon annan vägledning har inte stått till buds.

Radiostyrningens princip är enkel. Alla vet säkert vad själva ordet innebär. Från en sändare på marken styrs modellen, båten eller flygplanet, medelst impulser, som uppfångas av modellens mottagare. Dessa signaler, som vi kan kalla dem, är redan när de utsänds mycket svaga. I modellens mottagare återges de (tyvärr) ändå svagare. Till mottagaren måste därför kopplas ett mycket känsligt relä. Detta relä påverkar i sin tur ett litet roder- eller manövermaskineri, som åstadkommer de önskade rörelsema.

Det största problemet för modellbyggaren blir att hålla nere vikten på mottagaren med batterier och tillbehör. Vår mottagare, som gjorts så lätt som möjligt, väger komplett inte mer än 600 g, vilket med hänsyn till omständigheterna får anses vara tillfredsställande.

Det segelplan, som här ska beskrivas, har en sp.v. av 3,00 m och en längd av 1,35 m. Vingytan är 52 dm² och vingbelastningen 34 g/dm². Redan nu ska understrykas att denna modell har minsta tänkbara vingyta för att med last ha fullgoda flygegenskaper. En motormodell skulle kanske ta större last med mindre vingyta, men en sådan modell måste tvunget bli både dyrare och mer komplicerad. Dessutom krävs extra reglage för motorn, vilket betyder mer maskineri och ökad vikt. Segelmodellen är däremot ytterst lättskött och mera självstabil, vilket är mycket viktigt. Den har dessutom låg landningshastighet — det senare inte det sämsta med tanke på de

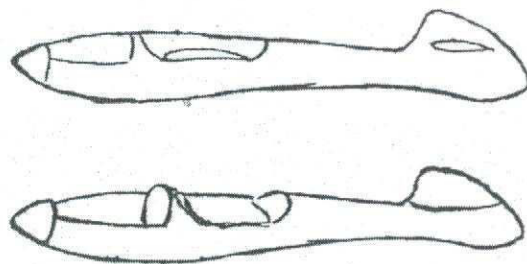


Fig. 1.

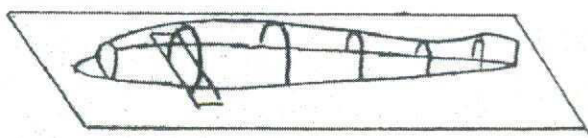
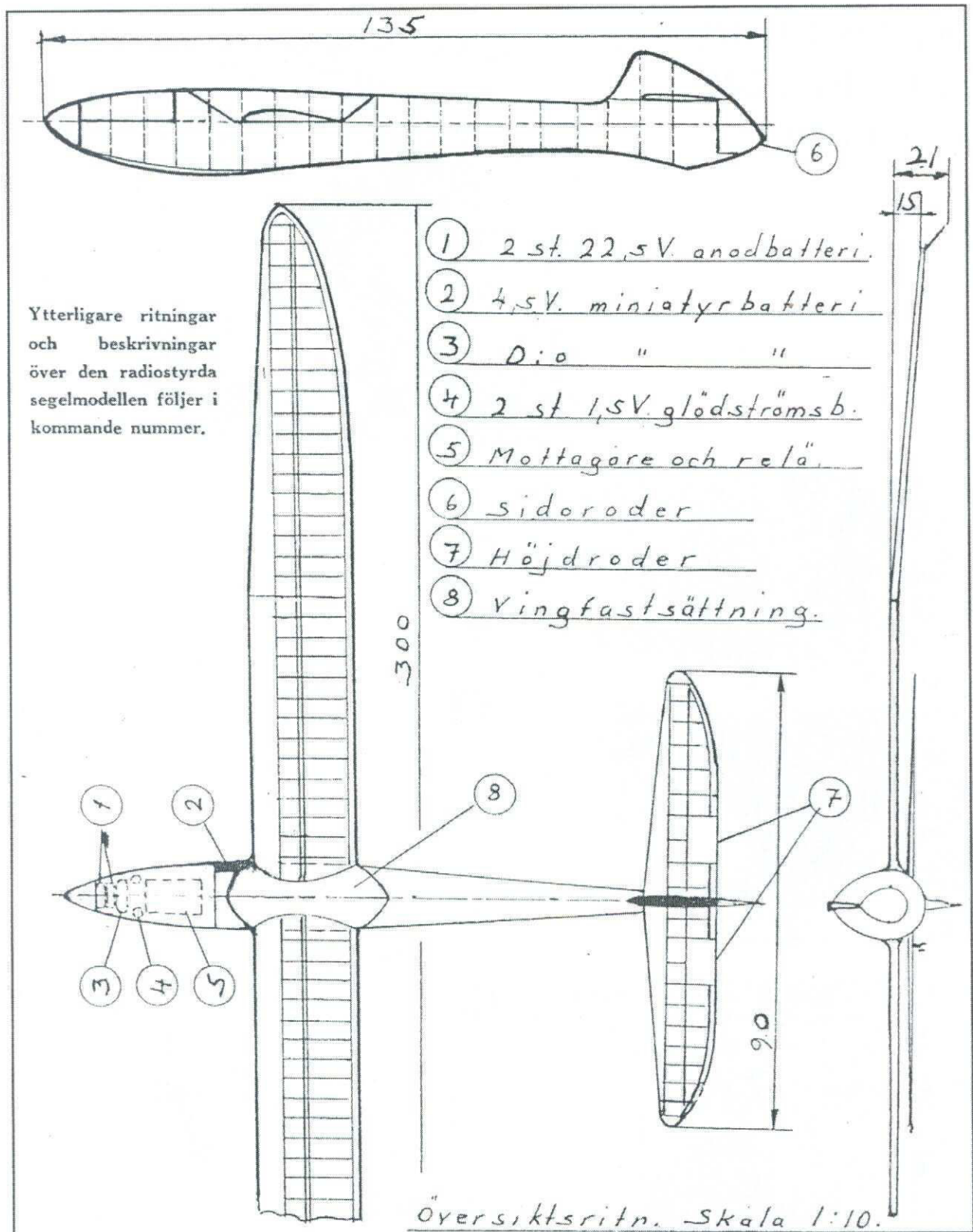


Fig. 2.



dyrbara radiatorer i planet.

Byggnadssättet avviker från det vanliga i flera avseenden. Flygkroppen är helt balsaklädd på furlist. Spanten är av plywood och balsa. Emedan mottagare och maskineri måste vara lätt åtkomliga är kroppen framtill försedd med en stor kåpa, som sträcker sig fram till vingfästet. Då vingen tas bort blottas ytterligare en stor del av kroppens lastutrymme. Se fig. 1. Härigenom blir hela främre delen av kroppen åtkomlig, vilket är av mycket stor vikt.

Den undre kroppshalvan är byggd för att ta emot hårda stötar. Använd därför material med de uppgivna dimensionerna även om det först verkar onödigt starkt. En radio är en dyrbar historia. Tänk på det när Du bygger nosen! Bäst är att bygga kroppen på en lång och bred plank. Underlaget ska vara absolut plant annars blir kroppen skev. Spant och lister utritas på brädet. Se spantritning. Vid spant nr 3 sågas ett uttag i brädan. Se fig. 2.

forts. i ett kommande nummer.

OLDTIMER RC1 bilder från SM i Karlsborg.

Foto: Sven-Olov Lidén

Gunnar Pettersson med "Radio Queen"



*Ingvar Claesson med "Flyg 44" - borde heta
"Flyg 88", eller hur?*

*Under t. v. Kjell-Åke Elovsson med "Viking",
samt t. h. Bo Lennartsson med "Powerhouse".*



R/C-Korda

Dick Korda's rekordmodell från 1937 har i alla år varit min sinnebild för en Wakefieldmodell. Den bulliga men ändå eleganta kroppen, elliptiska vingspetsar, stor äggformad fena. Och så, naturligtvis, en stor visp i framänden.

Jag köpte byggsats och byggde en i början av 50-talet, men det var under min mest

klåfingria period, så jag byggde bort kabinen, gjorde en mindre fena och flyttade ut vingknäckarna. Det var inte en Korda längre.

Men mitt medlemskap och tävlande i Oldtimer-sällskapet gjorde, att jag byggde en ny, helt efter ritningen, för 20-25 år sedan. Tyvärr kom jag aldrig överens med kärran. Fenans profil gjorde att den hela tiden kurvade ner sig åt höger. Upp på loftet med eländet.

För ett par år sedan började grabbarna i Stenungsunds Modellflygklubb flyga inomhus med Depronmodeller. Som enveten gamling hävdade jag att "balsa is better!". För att bevisa detta måste jag ju flyga med någonting. Helst något som kunde bli klart i en handvändning. Den gamla Kordan dök upp i hjärnvindlingarna.

Om man plockar ur gummisnodden och tar bort den stora propellern bör man kunna matcha elmotor med (mindre) propeller, ackar, servos etc och få ungefär samma flygvikt (229 gram enligt reglerna).

Helgerån!?

Jag resonerade så här:

A. Jag tycker att Kordan är en underbar syn om den är en bit upp i luften (mer än de av mig uppnådda ca 20 metrarnas höjd).

B. Min modell vägrar att uppträda som det anstår en venerabel oldtimermodell.

C: Jag har ingenstans att flyga modellen i originalutförande inom åtskilliga mils radie från hemmet.

D: Den kräver relativt litet arbete.

Vilket arbete? Jo, följande: Bort med nosblock och propeller samt bakre gummimotorfäste. Bygg en ny övre fena med symmetrisk profil. Gör om underfenan till ett sidoroder. Gör om stabilisatorn så jag får ett höjdroder (det blev i minsta laget).

Korta landningsstället (sparar vikt). Montera in radio-utrustning och motor med tillbehör.

Tänkt och gjort. Två kvällar tog det, inklusive några

kropps förstärkningar och ny klädsel på kroppen. Men vikten kom upp i 250 gram. Jag kom ihåg att jag hade gjort några reparationer någon gång i forntiden. Sådana väger

Inomhusdebuten var inte lyckad. Jag flög ett par varv i en gymnastiksal. Höjdroderspaken i magen och fullt vänster sidoroder klarade svängarna, men utan marginaler.

En senare flygning utomhus i ganska turbulent höstväder - kallt var det också - gav en flygning om ungefär 90 sekunder med nästan fullt dykroder. Baktungt.

Till den 17 december förra året hade jag vidtagit erforderliga åtgärder, inklusive ett byte av ack från 7 till 8 celler och 300 mAh i stället för 200. Nytt landningsställ av pianotråd, kortast möjliga.

En perfekt flygning om ca 3 minuter och en enminutare därtill på samma ack, och det fanns en hel del milliamperer kvar, men det var ju kolmörkt, så jag fick ingen helkoll på möjlig flygtid (det finns ju Litium-jon-batterier som kan ge uppemot 15 minuter med borstlös motor!). Men det gav mersmak!

Här är hela härligheten:

Motor GWS, som bör ersättas med en något starkare, t ex den franska Twisty Torque, (brushless), regulator GWS, (Flash 08 bättre till Twisty), ackpaket Nicad 8 celler 9,6 V 350 mAh, två servon Graupner C 141, mottagare.

Den angivna motorn bör nog inte användas för utomhusflygning om modellen väger över 200 gram i flygklart skick.

Gummimotormodeller och många segelmodeller från förr är lättbyggda och mycket lämpade för konvertering till eldrift. Vissa, t ex de äldsta Ulvsundamodellerna, har låg V-form på vingen och kan ev förses med skevroder. Dessa behövs dock i regel inte

(men en ryggflygande Magnusson vore en syn) eftersom själva idén är att flyga lågt och sakta. Men min Joseph skulle kunna bli verkligt häftig med en Nippy i nosen och 70 watt i kablarna! Vertikalstig (jo, riktigt 90 grader) så långt radion når!

Lennart Flodström

(Foto + mer att läsa om Lennarts Radio-Korda finns i ModellflygNytt 1/2004)

Vi förrättade dragning bland dem som betalat tidigt, dvs 1/11 - 31/12 och listan ser ut så här:

- | | |
|----------------------|-------------------------------|
| 1. Nils Persson | 6. Lars Tolkstam |
| 2. Lars Erik Larsson | 7. Rune Andersson |
| 3. Lars Linden | 8. Kristian Andersen, Danmark |
| 4. Gunnar Stedt | 9. Ove Lindh |
| 5. Lennart Axelsson | 10. Per Larsson |

Dessa kommer att med posten få en liten belöning. Kassör Per Nilsson.

forts. från sid. 20, "Dope för modellflygplan"

Göteborgs termometerfabrik säljer labkemiakalier och en av deras kvaliteter – puriss, art. 60-101333 – har "max 0,3% vatten", vilket ju inte skiljer sig så mycket från färghandelskvalitén.

Pris 1019:- för 25 liter (=40:76/liter inkl. moms), tel. 031-68 94 00. Det är ca 10:- mer per liter än vad man betalar för 5-litare hos rätt färghandlare, men det är kanske den lilla skillnaden värd? 100 liter kostar alltså 4076:-

Vi skulle alltså, om man köper dessa två poster och späder 50/50 få 200 liter "spänn-zapon" till 44:75 liter. Tappar man över på 5-liters-dunkar (spännlack) och 2,5-liters (acetone) så blir det ett par kr mer per liter. Jämför med oanvändbar zaponlack för omkring 150:-/liter i färghandeln!

Kvarstår frågan om man då skulle ersätta acetonet med Åkerbergs cellulosaörtunning. Jag kan inte få ett pris från dem, men i varuhus och färghandeln kostar en enlitare mellan 50 och 65 kronor. För en 20-litare bör

priset bli ungefär som för acetone.

I sammanhanget meddelar Lennart Hansson att man ska använda Beckers örtunning NT-63 och inget annat! Tyvärr har den utgått och Alcro föreslår sin "Standardörtunning" i stället. Förmodar att den liknar Åkerbergs.

Som synes arbetar vi frenetiskt på att få fram ett bra lack till våra kommande modellflygplan. Det ideala zaponlacket kan vi inte få tag i, men här ovan finns förslag till alternativ. Vi vill dock gärna veta om någon har ett annat bra lack-alternativ, som kan köpas över disk idag, helst i enlitersburkar eller större. Detta gäller även örtunning – kanske vet någon var man kan få tag i ett restlager Beckers NT-63?

Vi efterlyser även någon OT-medlem i södra Sverige, som tillhör färghandlarskrået och kan hjälpa oss i det här fallet, inte minst för inhandling (det är t.ex. inte säkert att Wedevåg säljer till privatpersoner).

Lennart Flodström

– ANNONSER –

Lulu 2004 International Postal Competition

Rules

Models must be John Barker's 50" Lulu, Nexus Plan G338(1) or the 30" Lulu BABY, or SAM 1066, 106 sq. in. version, or any scaled down version of 50" Lulu.

Permitted alterations :- auto rudder (2), dethermaliser (3), reposition of towhook (4), strengthening of mainspar (5) and new this year, Mylar or plastic film covering (6).

Towline

Length 50 meters (164ft) or bungee of 50 meters, containing an elastic element of 12 meters (39.5ft). DANGER! See note (7).

Flights

3x90 seconds. If 3 max's are scored, make 4th flight of 120 seconds. If successful make a flyoff flight of unlimited duration. The first 3 flights must be made on the same day and may be doubled up from another competition. The 4th and 5th flights may be made at a later date. All flights are eligible for the Longest Flight prize so please record all the actual flight times. All flights to be made between 1st May and 30th September 2004.

Timing

The glider may be flown with a second person as a launcher / timer. Self launching and timing is also allowed, either from a bungee (7) or a simple ramp (8).

Everyone is welcome

Any Lulu can be flown by anyone. A whole group of people can fly with just one Lulu. You do not need to be the builder of the model. Just send in separate scores for each person. Every flyer will receive a certificate of participation.

Prizes are for 1st, 2nd, 3rd, Middle for diddle, Booby and Longest flight (9). £'s make prizes. Donations to the prize fund are needed. All donations will be acknowledged by return, and in the press. There are no expenses deducted.

Send scoresheet

To:- Bert Whitehead, 31 Trinity Crescent, Wymeswold, Leicestershire, LE12 6UQ, England. OR Email – bertwhitehead@btopenworld.com

PROPELLRAR

Japanska av hårdträ, till G-modeller, tunna och fina.

Storlekar 22 och 33 cm. Plastpropellrar 4, 6, 7, 8 och 9 tum.

Byggsatser Auster, Piper Super Cruiser, spv 44 cm.

Gummimotorgummi 3,2 mm.

Ritningar Friflyg, Skala, Lina, Jetex, RC segel, bl.a. Bergfalke, Olympia, Baby m.fl.

Tidningar, Teknik och Hobby 1944 (hel årgång), 8 nr av 1945.

Skicka ett adresserat och frankerat svarskuvert, så får du min lista över hela sortimentet Gratis!

Arne Andersson, Bagaregatan 24B,
S 611 31 Nyköping. Tfn 0155-28 68
52

SÄLJES: Cox .09 Medallion RC glödstiftsmotor, som ny (provkörd en gång) i originalförpackning utan plastlock men med nycklar, instr. Etc. Kr. 375:00

Cox Tee Dee .09 cylinderenhet, fabriksny. Kr. 100:00

Bok: B. Hannan: Peanut Power, Kr. 50:00

Svenska flygtidningen MACH nr 1 – 48, delvis i orig. samlingspärmar. Kr. 400:00

Engelsk modellflygtidskrift: Aviation Modeller International, 14 ex 1997-2001 i nyskick med ritningsbilagor. Kr. 250:00

KÖPES: tyska dieselmotorer av märket TAIFUN, JAGUAR, WINKLER, WAF, RGU etc.

Sten Persson, Tel. 035-104943. E-mail: sten.persson@mbox305.swipnet.se

GAGNEFS 24 APR

NU ÄR DET SNART VÅR
OCH VÅRA OLDTIMERMODELLER
BEHÖVER UT OCH LUFTAS!

VI TRÄFFAS KL. 9.30, LÖRDAG 24 APR.
VID GAGNEFS SKOLA.
TRUMMAR FRAM TILL LUNCH
OCH AVSLUTAR MED EN 2 STARTERS
TÄVLING.

ROLF ASTERVIK 026-18 64 27
JANNE FORSMAN 023-33 88 9
HOLGER SUNDBERG 023-18 74 9

"GURRAS" VANDRINGSPRIS

ALLA OLDTIMERFLYGARE ÄR
VÄLKOMNA ATT FLYGA HEM
"GURRAS" VANDRINGSPRIS
DEN 8 MAJ NÄR DEN ÅRLIGA
MAJTÄVLINGEN GENOMFÖRS I
UPPSALA. G. ÅGREN 018-206 710

— toppen av
tysk
teknik

den nya tyska högpresteringsdieseln, som efter årlånga experiment och provningar nu finns för omgärdade leverans. Lättstartad — Bränslesnål — Stabil — Kraftig . . .

TEKNISKA DATA

Cyl. volym . . .	2,48 cc
Cyl. diam . . .	15,0 mm
Slaglängd . . .	14,0 mm
Varrtal . . .	—
(prop) . . .	12000 v/m
Effekt	0,24 hkr
Vikt (utan tank) . . .	95 gr
Längd	75 mm
Höjd	80 mm
Bredd	40 mm

En MOTOR
— för Nybörjaren
— för Experten

Kr 48:—

ANDREEN & EDSTRÖM — LIDINGÖ 3
L. EDSTRÖM

SÄLJES: Byggsats Keil Kraft's Piper Super Cruiser, spv. 102 cm, för motor 0,5-0,8 cc.

ÖNSKAS KÖPA: Delar till Jaguar 2,5 cc diesel: komplett cyl.enhet + vevhuslock. (För ev. byte finns vevhus och cyl.topp till d:o); komplett cyl.enhet för Webra Rekord, sista modellen; Dieselmotor Mills 1,3 cc eller E.D. Comp. Special 2 cc i bra skick.

Lars-Erik Fridström, Österg. 29, 334 31
Anderstorp. Tel. 0371-17352, mobil 070-7968006.

MEDDELANDE TILL ALLA SMFF-ANSLUTNA MEDLEMMAR.

Eftersom SMFF numera är anslutet till FlygSportFörbundet och RiksidrottsFörbundet har en skrivelse, med bl.a. nedanstående varning, gått ut till alla klubbsekreterare för vidare spridning:

"Tänk på att du som medlem i en klubb ansluten till FSF och RF kan bli uppmanad att lämna dopingprov. En vägran att avlämna dopingprov likställs med det grövsta brottet mot dopingreglerna och kan resultera i en diskvalifikation, som gäller all idrottslig verksamhet inom alla idrotter upp till två år"..... "information om doping finns på RFs webbsida (<http://www.rf.se>)".

Denna tidnings redaktör inser att vi här har ett potentiellt problem, som inte uppmärksamats tillräckligt inom SMOS, varför arrangörerna av detta års OT-SM redan vidtalats att dopingprov (urin) kan komma att tas på samtliga klass-vinnare.

Deltagare i motorklasserna (F och RC) bör också förberedas på att stickprov kan komma att tas på kvarvarande bränsle för att eliminera risken att någon vinner med dopat bränsle.

I den mån resurserna räcker till kan man även tänka sig att herrar gummi-flygare måste ställa använd snodd till förfogande för att undanröja misstankar om att någon skaffat sig olagliga fördelar genom att använda dopat smörjmedel. Hur FSF och RF ställer sig till dopad klädsel på våra modeller är idag ej helt klart, men besked kommer att lämnas i denna tidning så snart frågan utretts av ovannämnda instanser, dock senast 1 april.

Red

