

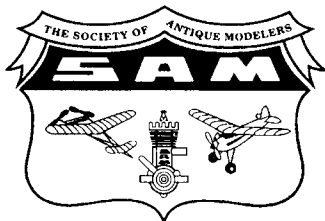
OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 2 2005



KJELL WAHLQVIST
BERÄTTAR
HEWAS SPEEDMODELL
OT-TÄVLINGAR





OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg.34. Nr2/2005
Red. av detta nummer
Sten Persson
sten.persson@mbox305.swipnet.se

Styrelse:
Ordförande: Gunnar Wivardsson
Box 10 212, 434 23 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-Åke Elofsson
Skövdevägen 12, 543 35 Tibro
Tel: 0504-145 10
tjolle.e@spray.se

Suppleant:
Sigurd Isacson
Skällbergsv. 18, 310 42 Haverdal
Tel: 035-511 02

Hedersordförande:
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlemmar:
Lennart Hansson
Kurt Sandberg

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

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

Hemsida:
<http://www.smos.info>

SAM Chapter 67 Sweden

Manusstoptider 2005:
Nummer 3: (info.- nummer)
Nummer 4: 23 september



Ordföranden har ordet

Vår verksamhet växer och frodas! Det är glädjande att det finns ett så stort intresse för det nostalgiska modellflyget. På de senaste träffarna har det dykt upp flera nya deltagare och ett stort antal nya modeller.

Det är också glädjande att konstatera att det byggs ett antal nya modelltyper som vi inte har fått se tidigare. Tjusningen med oldtimerflyget ligger ju delvis i att de gamla modellerna har en egen personlighet. Det finns mängder med trevliga förebilder att leta upp och materialisera så att övriga medlemmar får njuta av dem! På senaste vårtävlingen fick vi bland annat se den vackra Monsun av Anders Deurell. Mera sådant!

Antalet träffar med oldtimerinslag ökar, men det finns en risk att intrycket av oldtimer blir urvattnat om det inte blir någon tydlig profil på oldtimerinslagen. Det bjuds tex ofta in till oldtimer i samband med vanliga tävlingar, men det blir ingen tydlig oldtimertävling, utan endast några enstaka flygningar utan riktig struktur. Om vi blir fler som deltar så blir det bättre! Då kan det bli tävling med klassindelning.

Vårt accelererande problem med att ta hand om bevarat modellflygmateriel tycks nu ha fått en möjlig lösning i och med att vi har skaffat en lokal i Tibro, där vi kan förvara SMOS samlingar och erbjuda medlemmarna att komma dit och söka i litteratur och ritningar. Vi hoppas också att i framtiden kunna plocka fram material ur samlingarna till tillfälliga utställningar mm.

*Flyg nu högt och länge och vackert!
GeWe*

Ny adress

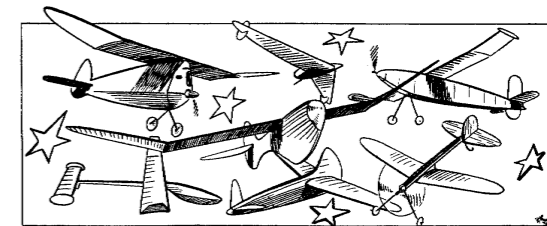
Vår ordförande – och därmed även föreningen!- har ny adress. I fortsättningen ska post till ordföranden eller föreningen sändas till
Gunnar Wivardsson
Box 10 212
434 23 KUNGSBACKA

För bidrag till detta nummer tackar red.:
Lennart Flodström, Rolf Astervik, Ingvar Nilsson, Anders Sellman,
Kjell Wahlqvist, Helge Wannberg, Gunnar Wivardsson.

Omslagsbilden.:

Kjell Wahlqvist med Sint-modell, c:a 1960. Se artikel på sidan 10.

**VÄLKOMNA TILL OT - SM
På Rinkabyfältet
den 20 och 21 Aug. 2005**



Vägbeskrivning: I centrum av Rinkaby väg 118 mellan Kristianstad och Åhus finns en vägskylt "Rinkabyfälten". Följ den här vägen ca 1 km tills du på höger sida ser den militära förläggningen. Tävlingsplatsen markeras på en tavla på höger sida av infarten till förläggningen.

Tävlingsdagar och klasser...

Lördag: klass A, B, Twin Pusher, F-Klassisk, F-Nostalgi, SI och A2.

Söndag: klass C, D, Klassisk Wakefield, Gint, S2, S3 och Sint.

För båda tävlingsdagarna gäller följande:

Samling 9.00 vid Mäss C för utdelning av startkort och information om tävlingsplats samt maxtider.

Första start pågår till 12.00 Andra och tredje start 11.00 - 16.00. Fly-off 16.15. Utrustning/hjälpmiddel för termik-registrering ej tillåten. 100 m linlängd för samtliga segelmodeller. Kontroll av linlängd kan ske vid tävlingsplatsen. Tävlingsledningen har rätt att ändra tider och tävlingsklasser beroende på vädersituationen eller andra omständigheter.

MAT serveras av Åhusstrands Hotell i Åhus (ca 8 km från förläggningen) Frukost lördag och söndag 7.30.

Middag söndag 18.30.

ÅRSMÖTE och prisutdelning på hotellet direkt efter middagen.

LOGI den militära förläggningen kan erbjuda Mäss B och C som har god standard (1,2 och 4-bäddsrum) och logement (feriebäddsrum). Till logementet måste sänglinne och handduk tas med.

KOSTNADER per bädd och natt är för Mäss B och C 120:- och för logement 60:-. Frukost 65:-.

Middag 125:- inkl dessert, dryck och kaffe. Startavgift 65:- för första modell och därefter 35:- per följande modeller.

ANMÄLAN på bifogat inbetalningskort insändes **senast 5 augusti.**

Skriv modellens namn och klass samt vad som önskas av mat och logi. Kostnader för detta betalas in samtidigt. Eventuell medföljandes namn uppges för att underlätta rumsfördelning.

INFORMATION om tävlingen lämnas av Lennart Hansson tfn 040 -19 37 90 och Kurt Sandberg tfn 035 - 12 28 46.

Tävling om Truedssonpokalen ingår i SM enligt följande:

MODELL	ÅR	KLASS	KOEFFICIENT
Nimbus	1937	B	2,2
Clipper	1946	B	1,7
Revolt	1938	B	2,0
Tern	1947	B	1,6
Laban	1938	C	1,1
Musketör	1949	B	2,2

MODELL	ÅR	KLASS	KOEFFICIENT
Mercury	1939	B	1,5
Balbo	1950	B	2,2
Matador	1939	D	1,3
Torpedo	1950	B	2,2
Clipper 1	1940	B	1,8
Hugin	1950	C	1,0

SM I RADIOKLASSERNA.

SMOS ambition är att för första gången ha ett samlat SM för alla klasser på Rinkaby 20-21 aug. Radioklasserna är tänkt att genomföras 20-21, troligtvis med OT-RC den 20:e och RC-3 den 21 :e. I skrivande stund är det dock inte klart med tillgången till Rinkaby flygfält. Definitiv inbjudan kommer därför i Oldtimer-3. Underhandsinformation kan fås genom Kjell-Åke Elofsson och kommer även att publiceras på vår hemsida. Reservera helgen 20-21 aug. då du även är välkommen att medverka på vårt årsmöte!"SM i radioklasserna.

Från RC-flygarna har till detta nummer inget material inkommit. Ett litet tips till nästa nummer är att någon skriver en artikel om Harold "Hal" deBolt, som avled i februari. Hal var ju en av de stora RC (och CL)-pionjärerna och många av hans innovationer tillhör standardutrustningen hos alla RC-flygare idag.

Red.

VÅRTÄVLING I SOL.

OT-flygarnas traditionella VÅRTÄVLING gick av stapeln den 24 april och samlade ett ovanligt stort antal deltagande modeller ; över 60 modeller var anmälda, av vilka 49 hamnade i resultatlistan.

Inte bara antalet modeller var stort, utan även antalet nya modeller. Premiär var det bl.a. för Åke Gustavssons tjugusiga bygge av Deurells eleganta "Monsun" Wakefield med strömlinjekropp och växel – ännu inte helt intrimmad, men mycket lovande. RC-flygaren Pär Lundqvist, som svarar för denna tidnings layout, hade gjort en avstickare till friflyget med sin "Odenman" och vår ordförande Gunnar Wivardsson fick utan problem ihop två max-flygningar med sin "Blacklock" Wakefield, ännu en modell, som vi inte tidigare sett på våra tävlingar. Bengt Stibner luftade sin nya "Thermal Hunter", en Frank Zaic-konstruktion, som är mycket aktuell i USA just nu.



Gunnar Wivardsson startar sin Blacklock.
Foto: PärL.



Lars-Erik Fridström med otursförföljd Eliminator.
Foto: Per Nilsson

Undertecknad kämpade för att få upp en nybyggd "Kalle Glader" S1:a på 100-meterslinan – och lyckades endast delvis...



Åke Gustavsson primärtävlande med Monsun...
Foto: Per Nilsson

En ny premiär, som vi länge sett fram emot, kom av sig. Det gäller Rolf Hagel, som numera inte bara är medlem i SMOS utan under våren även byggt S1:an "Myggen". Ett vingbrott vid inflygning i hårt väder satte stopp för deltagandet i VT, men vid OT-SM lär vi andra S1-flygare få se upp!

Med så många deltagare var det för alla inblandade en dubbel bonus att skånevädret visade sig från sin allra bästa sida. Någon värme att tala om var det inte, men solen sken och vinden var svag, ibland obefintlig. Lättare termik kunde man hitta, ibland även rejäl sådan.

För första gången på en Vårtävling tävlade man i klass F – och än en gång fick Lars Fridström se sin välflygande "Eliminator" försvinna i molnslöjorna med motorn igång – trots nyinköpt timer av bästa märke...!

Fly-off i den sammanslagna C/D/Gint-klassen vanns av Martty Bogdanoff, medan Thomas Johansson och



...och Bengt Stibner med Thermal Hunter.
Foto: PärL.



Anders Sellman med Flying Aces Moth.
Foto: Per Nilsson



André Danielsson med Laban. Delsegrare i klass C/D och kom dessutom i bilen här under - vad kan man mer begära av en Oldtimerflygare... Foto: Per Nilsson



Sigurd Isacson avstod från skiljeflygning i klass 'A'.

Som vanligt var tävlingsmomentet nedtonat och alla hade uppenbart nöje och behållning av att lufta sina modeller i det fina vädret och umgås efter en lång höst och vinter.

Ett namn, som saknas i deltagarlistan, är Anders Håkansson, men han gladdede oss i alla fall med sin närvaro och följde flygandet från åskådarplats.

Sten P.

RESULTAT

Klass A

1	Thomas Johansson	Whipit Quick	120+120	240
1	Sigurd Isacson	TI-39	120+120	240
3	Lennart Hansson	Roggentin 1939	120+46	166
4	Gunnar Stedt	Junior Miss	81+67	148
5	Sten Persson	FIB	58+63	121
6	Ingvar Nilsson	Whipit Quick	62+45	107
7	Andre Danielsson	Tummeliten	55+51	106

Klass B

1	Thomas Johansson	High Climber	120+120	240
1	Lars Ljungberg	Cleo	120+120	240
3	Sigurd Isacson	Västanvind	100+120	220
4	Martti Bogdanoff	Cleo	120+95	215
5	Anders Sellman	Flying Aces Moth	94+78	172
6	Thure Josefsson	Västanvind	78+62	140

Klass C/D/Gint

1	Martti Bogdanoff	Gipsy	150+150	300	+117 D
2	Andre Danielsson	Laban	150+150	300	+117 C
3	Gunnar Wivardsson	Blacklock	150+150	300	D
4	Lars Ljungberg	Löwens GI	150+117	267	C
5	Thorvald Christensen	Convertible	150+108	258	C
6	Sten Persson	Prim	107+147	254	C
7	Bengt Stibner	Löwens GI	81+150	231	C
8	Ingvar Persson	Korda 1939	85+135	220	D
9	Sigurd Isacson	Duplex	129+78	207	D
10	Bengt Stibner	Thermal Hunter	80+99	179	C
11	Åke Gustavsson	Clodhopper	76+86	162	D
12	Gunnar Stedt	FlipFlop	150 -	150	D
13	Anders Sellman	Duplex	54+78	132	D
14	Åke Gustavsson	Monsun	126 -	126	D
15	Germund Wardenius	Big Double Féature	125 -	125	D
16	Thure Josefsson	Gypsy	42+56	98	D
17	Bengt Ahman	Cirrus	58+18	76	C

Klass S1

1	Kurt Sandberg	HW-43	120+104	224
2	Rune Tedenryd	HW-44	108+93	201
3	Sten Persson	Kalle Glader	63+120	183
4	Nils Persson	SN	62+91	153
5	Kurt Sandberg	HW-44	120 -	120

Klass S2/S3/Sint/A2

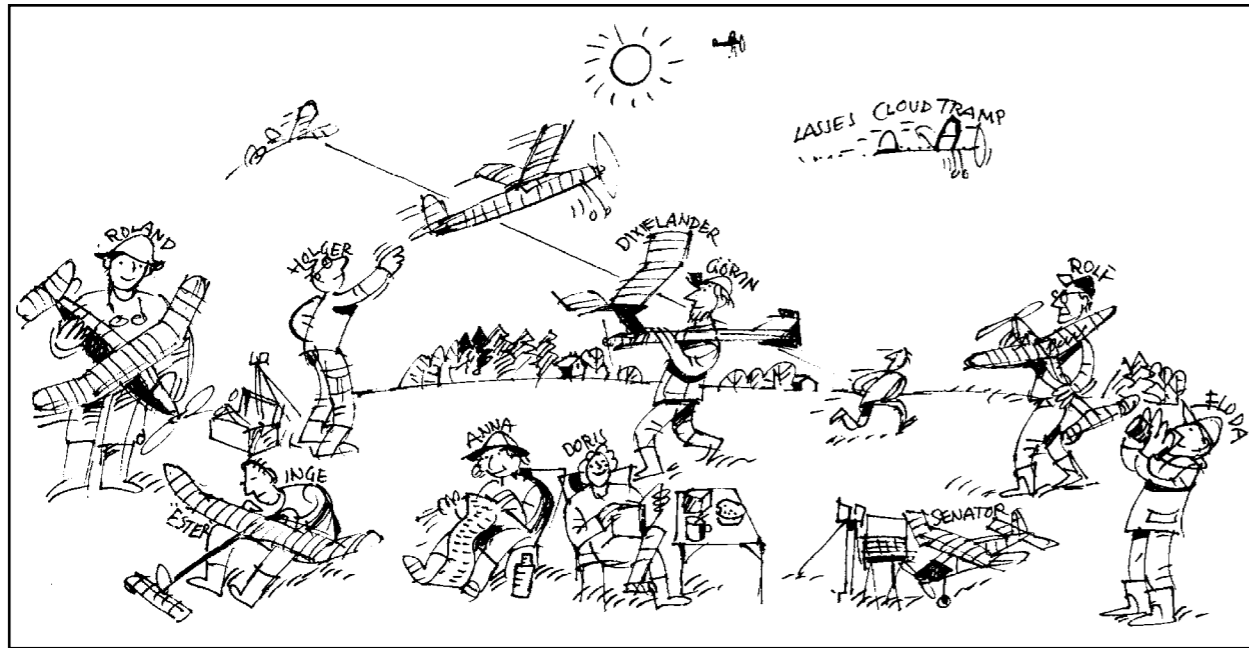
1	Chris Rågwall	Aurikel	150+150	300	Sint
1	Sven Rågwall	Meteor 20	150+150	300	S3
1	Sven Rågwall	Meteor 21	150+150	300	S3
1	Rune Tedenryd	Aurikel	150+150	300	Sint
1	Bengt Ahman	Odenman	150+150	300	Sint
6	Per Nilsson	Draken	150+119	269	S3
7	Sten Persson	Mjölner	110+150	260	Sint
8	Rune Tedenryd	Stratos	112+119	231	A2
9	Pär Lundqvist	Odenman	150+65	215	Sint
10	Hasse Bengtsson	Meteor 21	100+54	154	S3
10	Kurt Sandberg	KS-46	94+60	154	S2

Klass F

1	Gunnar Stedt	Stratos Streak	120+120	240
2	Lars-Erik Fridström	Eliminator	119+120	239
3	Gunnar Stedt	Centarus	120 -	120

Tävlingsledning Kurt Sandberg och Lennart Hansson.

Vårens oldtimerträff i Gagnef



Söndagen den 24 april blev ett kalastillfälle med allt en modellflygare kan önska sig, sol, värme och svag vind. Med andra ord ett perfekt tillfälle att prova drömmarna från vintermörkret i byggrummet.

Fyra förväntansfulla tävlande kom med varsin ny-lackad "Senator" för att pröva lyckan. Det visade sig vara mest små justeringar med motorriktningen som behövdes på våra modeller. Alla hade ca 30 g motor, 22 strängar och drog upp ca 500 varv. Alla modellerna steg snabbt upp. En "Senator" bör kastas relativt brant ca 70 grader, för att utnyttja stighastigheten maximalt. Under tecknad fick nog dagens högsta höjd, modellen tog termik för att efter ca fyra minuter landa 25 m från startplatsen.

Roland Frid var den enda som lyckades genomföra tre

starter. Vi övriga fick problem som måste lösas hemma vid byggbrädan. Roland gjorde även för första gången en trimstart med sin Korda -41. Utan att använda någon "fuse" startade han "bara" för att kolla om den flög. Visst flög den och landade nära Dalälvens strand ca 1 km från startplatsen. Tiden blev närmare 10 min. Timer eller fuse är ett måste även vid ett litet startförsök. Holger Sundberg trimmade sin italienska C modell "Stratosfera II". Modellen har lång kropp, fällbar snurra och vinge med bred korda. Den har säkert potential till bra tider men bör nog få mer motor än 50 g. Dagens bästa tid fick under tecknad med sin "Pacemaker" 348 sek. Jag missade något i sista starten, drog antagligen in för lite varv. Lasse Eriksson visade att en så enkel modell som Cloud Tramp kan göra bra tider i rätt luft, totalt 205 sek. Segelflygarna fick jobba hårt för att komma upp i den svaga vinden under dagen. Inge Sundstedt fick dagens andra bästa tid med sin egen konstruktion "Ester" en A2:a. Namnet "Ester" har den därför att det på vingen sitter ett klistermärke på Ester Williams. Inge blev SM vinnare 1960 i Uppsala med denna modell. Göran Larsson flög för dagen den tredje bästa tiden med Wentzels "Gladan". Göran testgled också sin F-Nostalgi "Dixielander med en Oliver Tiger i nosen.

Hoppas att vi kan ses med ännu fler deltagare nästa år,

Rolf Astervik Gagnef mfk.



Inge Sundstedt med Ester Williams på vingen.



Roland Frid med Korda 41.



Göran Larsson testflög sin Dixielander.



Fyra Senatorer på grönbete...

RESULTAT

Tävlande	Modell	1	2	3	Totalt sek.
Rolf Astervik	Pacemaker C	120	120	108	348
Inge Sundstedt	Ester A2	120	120	47	287
Göran Larsson	Gladan A1	74	120	48	242
Lasse Eriksson	Cloud Tramp	40	120	45	205
Inge Sundstedt	Gladan A1	65	77	59	201
Inge Sundstedt	Bernfest S2	63	92	45	200
Roland Frid	Senator	63	74	61	198
Janne Forsman	Prim C	55	108	-	163
Göran Larsson	Sunnanvind S1	48	20	62	130
Rolf Astervik	Senator	120	-	-	120
Holger Sundberg	Senator	117	-	-	117
Holger Sundberg	Landegren Krax	109	-	-	109
Janne Forsman	Senator	55	34	-	89

Trimresultat

Roland Frid	Korda 41	ca 10 min
Holger Sundberg	Stratosfera	92

Resultat oldtimer från Majtävlingen i Uppsala den 7 maj

Tävlande	Modell	1	2	3	Totalt sek.
Roland Frid	Senator	120	120	120	360
Sören Edström	HU 10 C	120	120	120	360
Johan Edström	Brooklyn Dodger	120	120	120	360
Roland Frid	Korda	116	120	120	356
Anders Sjöberg	Landegren C	120	112	120	352
Rolf Astervik	Senator	120	93	-	213
Holger Sundberg	Senator	68	120	-	188
Georg Törnqvist	Fib	56	120	-	176

Oldtimertips

Forts. på Lennart Flodströms artikelseri, (tidskrifter och ritningar).

”**Skyways**”. En tidskrift som innehåller ritningar av olika utförande (dokumentation, flygande skala etc) och kvalitet för flygplan från 1920 till 1940. Oftast handlar det om bidrag från läsarna. Systerpublikationen ”**Aero**” dito för 1900 till 1919. För provnummer: Skicka USD 7.00 till **World War 1 Aeroplanes, INC**, 15 Crescent Road, Poughkeepsie NY 12601, USA. Tala om om Du vill ha Skyways eller Aero.

Hallam Model, 69 Bolehill Lane, Sheffield, S10 1SA, England har grejor för linstyrare. Skickar lista mot SAE (Frimärkerat och adresserat kurvert), men det funkar ju inte med svenska frimärken. Telefon 0044 -1142 66 56 24

Brodak linstyrningskärror och tillbehör finns nu att få från **Paul Winter**, 46 Hillside Gardens, Edgware, Middlesex HA8 8HE, England. Tel 0044-208 958 6731, e-post paul@psaeroproducts.org

Tyvänn måste jag ändra en del vad avser våra tyska kollegor. Dom finns alltså på www.antikmodellflugfreunde.de. Om man vill bli medlem kostar det 30 Euro och då ingår 4 nr/år av deras tidning ”Antik-Rundschau”.

Under ”Das Archiv” finner Du listan över deras ritningar, 1200-1300 st. Under ”Verbrennermodelle” finns både friflyg och R/C. Vill man ha illustrerad katalog eller köpa ritningar får man vända sig

Tillägg till Oldtimertips...

Lennart Flodström avslutar här sin serie med råd, tips och information för SMOS’ medlemmar. För att hålla informationen up-to-date ber red. medlemmarna att höra av sig efterhand med kompletteringar och ändringar av givna uppgifter.

Just före pressläggningen meddelar Lennart själv senaste nyheten inom OT-ritningar:

”AMA har nu äntligen kommit igång med att sälja John Ponds ritningar. Du finner dem på följande Internetadress: www.modelaircraft.org/default.asp?sid.

Knappa på ”AMA Plans Service” och du finner en ruta, som heter ”John Pond Plans Collection”. En bit ner i rutan finns ordet ”**here**” (obs: understruket). Knappa på det ordet så får du nio olika modellkategorier att välja mellan. Obs! Det är totalt 431 sidor med 35-40 ritningar på varje sida!

Flygande skala har inte mindre än 189 sidor, segel och gummimotor 58 sidor, treplansritningar (skala)

till ”Archiv Paul Huckle” vars adress finns på samma uppslag.

Det kommer nytt hela tiden, även en hel del icke-tyskt. Jag kollade in några utmaningar. Vad sägs om ”Baby II”, segelmodell avsedd att byggas i metall!

”Edith”, S-int av K-H Denzin. Från Schweiz kommer ”Dyno-1” från 1943. Har Du en Dyno diesel? Lanfranchis vackra ”Swiss Miss” F-int från 1956. Stegmaiers R/C-kärra med pneumatisk rodermanövering. Vem vågar prova?

En hel del skalakärror, både friflyg och R/C. Skala, halvskala, och ”känner igen”.

För linstyrarna finns t ex Bill Werwages ”Ares” och Bob Palmers ”Thunderbird” plus drygt 100 till.

Slutligen, bland inomhusmodellerna, finner jag Penauds ”Planophore” från 1871. Släng er i väggen, Wilbur och Orville!

Cottage Wings är en helgod site på www.acsol.net/~regiaero/cottagewings.html. Cirka 20 sidor med adresser till ”Källarfirmer” (plus några till) som pysslar helt eller delvis med friflyg och företrädesvis skala. Här finns ritningar, byggsatser, motorer och tillbehör, tidningar, böcker och friflygklubbar med medlemsblad.

Siten är gjord av en man i Colorado, USA och de flesta adresserna går dit. Ett fåtal webb- och e-post-adresser, men om man söker på Internet på firmamnamnet finner man ofta att sådana adresser finns.

Det står att listan senast uppdaterades 5 Januari 2001, men jag glömmer själv att ändra datum ibland, så den är kanske aktuellare än så. Försök att kolla innan Du skickar dollarna, som ju nu är nere en bit över 7 spänn. Det kan ju bli intressant.

Floda

47 sidor e.t.c. På den s.k. ”Nostalgia” visas friflygmodeller åren 46-55.

Det kan vara frestande att skriva ut rubbet, men det kostar mycket färgpatronpengar, så försök i stället att finna den modell du söker och skriv ut den då det behövs.”

Lennart påminner även om att firman PA Rotorblad inte längre existerar. Balsaköpare hänvisas till firma Hobbyträ.

Red. vill komplettera Lennarts käll-listor med följande:

Ritningar till såväl moderna som OT-modeller säljes till låga priser av amerikanska friflygorganisationen NFFS. Nätdressen är <http://freeflight.org>. och tryckt katalog kan beställas om man inte tar ut den från nätet.

C:a 2500 ritningar från gamla Aeromodeller, Model Aircraft m..fl. kan beställas från:

Xlist Plans, 22, Old Brewery Close, Alesbury, Bucks, HP21 7SH England. Nätdressen är www.xlist.demon.co.uk.

Sista utgivaren av Aeromodeller har kvar en del äldre ritningar till klassiska modeller. Dessa finns, tillsammans med alla senare ritningar, att beskåda på www.modelflying.co.uk. De beställes från Nexus House, Azalea Drive, Swanley, Kent, BR8 8HU England.

Den som letar efter OT-motorer kan med förtroende vända sig till John Goodall, som presenterats tidigare i OLDTIMER. Hans lista på hundratals beg. och nya motorer finns på nätdressen www.bamopro.co.uk. Han är inte billigast, men är seriös och har endast bra grejor.

NOTISER FRÅN KASSÖREN

SMOS får äntligen eget arkiv!

I inledningen till våra stadgar sägs att vi skall bevara och dokumentera nuvarande och tidigare verksamhet inom modellflygsporten.

Förra året lyckades vi genom ekonomisk garanti säkra utgivningen av Sven-Olov Lindéns modellflyghistoria i bokform. Nu har turen kommit till att förverkliga tanken på ett centralt arkiv för SMOS, där vår historia kan samlas. Mycken dokumentation finns hos såväl Sven-Olov som hos många andra medlemmar. Problemen med förvaringsutrymmen har blivit allt värre med åren. Styrelsen har i flera år arbetat på att finna en lösning och rent ekonomiskt har SMOS i varje årsbokslut fonderat medel för detta ändamål.

Genom en fin insats av Kjell-Åke Elofsson har vi nu funnit en lokal, som Tibro kommun låter oss hyra för en måttlig kostnad. Inflyttning påbörjas under maj 2005 och vi återkommer senare med en redogörelse för vad som finns där samt uppgifter om arkivföreståndare m.m. Tanken är givetvis att alla medlemmar, efter avtalad tid, skall kunna besöka arkivet, som förhoppningsvis även kan fungera som ett ”mini-museum”. Där kommer, förutom böcker, tidskrifter och ritningar, även att finnas en hel del historiskt intressanta modeller, märkta av tävlingsinsatser från flydda tider.

Finns det oldtimermodeller, som väger mer än 20 kg?

Om så är fallet, är det bra att veta att vi fått en ny EG-förordning nr 785/2004, som trätt i kraft 30 april 2005. Där bestäms att den som flyger ett modellplan, som väger mer än 20 kr, måste ha en ansvarsförsäkring med ett minsta försäkringsbelopp på c:a 8 miljoner kronor.

Vi har tidigare meddelat SMOS-medlemmarna att deras normala modellflygverksamhet täcks av hemförsäkringens ansvarsmoment. För säkerhets skull bör dock den, som ev. tänker flyga med 20-kilosmodeller höra med sitt försäkringsbolag om försäkringens försäkringsbelopp uppfyller åttamiljonerkravet.

OT-motorer säljs i hundratals varje dag på Ebay’s nätauktioner. Det är inte så krångligt, som man skulle tro och, eftersom man måste vara registrerad medlem för att sälja/köpa, tämligen säkert (egen erfarenhet!). Det är långt mellan riktiga fynd idag, men praktiskt taget allt i motorväg, som tillverkats sedan 30-talet till idag, kan man hitta om man bevakar utbudet. Mest finns på US-Ebay (www.ebay.com) – knappa in ”model engine” eller specificera motorfabrikat (t.ex. K&B) så har du att göra någon timme framöver! Tyska Ebay (www.ebay.de) och engelska d:o (www.ebay.co.uk) är också givande, fast tyvärr säljer många tyska säljare endast inom Tyskland.

Sten P

Spännlack.

Vi har fortfarande en del spännlack i lager hos Kjell-Åke Elofsson och hos Sven Landervik. Tyvärr kan vi inte skicka lack per post. Det är Farligt Gods och frakten blir orimligt dyr. Den som vill ha lack får antingen hämta den själv eller höra med våra lagerhållare om de kan ta med sig önskat antal burkar (1 liter 70 kr.) till lämplig tävling.

Modellflygets historia.

Boken finns fortfarande på lager. Varje medlem har rätt att köpa ett exemplar för det subventionerade priset kr. 100:00, inkl. emballage och porto. Önskas fler ex. hemskickade tillkommer för emb/porto kr. 45:00. Beställ från Kurt Sandberg eller passa på att köpa vid årsmötet.

Lulu 2005 International Postal Competition

Även i år avhålls en posttävling för den kända, engelska segelmodellen ”Lulu”. Tävlingsstiden omfattar 1 maj 2005 – 30 september 2005 och närmare upplysningar om regler etc. kan inhämtas hos Sven-Olov Lindén. Se även tidigare års inbjudningar i denna tidning samt ritning i OLDTIMER 1/2001.

SOL

Statistik...

Sven-Olov Lindén har även gjort en intressant sammanställning över våra OT-mästerskap, där vi bl.a. kan utläsa att årets OT-SM blir det 15:e på Rinkabyfältet!

Andra intressanta siffror:

Totalt har 36 OT-Mästerskap avhållits sedan 1968 ; de första 13 hade ej SM-titel.

Fr.o.m. 1982 har 23 OT/SM avhållits på följande platser. 14 i Rinkaby, 2 på Skavsta i Nyköping, 2 på Sundbro vid Uppsala, 1 i Arboga, 1 på Revingehed, 1 på Axvalla, 1 på F10 i Ängelholm, 1 på Mönarps mosse, 1 på Klagstorp.

Modellflyg på den gamla goda tiden...

Under vinterns lopp hade red. nöjet att få ta del av material, som en medlem i Helsingborg sammanställt. Det bestod av anteckningar och foton från en modellflygare, som började sin karriär för snart 60 år sedan.

Red. har tagit sig friheten att redigera materialet, men hoppas att detaljerna i författarens härligt återgivna 50-talsmiljö inte gått förlorade!

Red. tackar Kjell Wahlqvist för att han låter dela med sig av sina upplevelser, som säkert många av SMOSs medlemmar känner igen sig i! Del 1 av Kjells hägkomster börjar här.

”Här kommer en liten hälsning från en nöjd och positiv medlem i SMOS. Mitt namn är Kjell Wahlqvist och jag bor i Helsingborg. Först vill jag framföra mitt tack och beröm till Sven-Olov Lindén för den fina boken om Modellflygets Historia, som nu står i min bokhylla. Han har utfört ett jättebra jobb med att dokumentera vår fina hobby. När jag sitter och bläddrar och läser i boken drömmer jag mig tillbaka i tiden, mer än 50 år.

Själv började jag modellflyga på 40-talet. Min första modell var en Auster i skala 1:25 med gummimotor.



På väg till tävling i Köpingsbro. Kan det vara en "Hail-Shot" han håller i handen?

Byggsatsen kostade 4:85, vilket var mycket pengar på den tiden. När modellen var färdig att provflygas blåste det tyvärr så mycket att provflygningen fick göras inomhus istället och jag fick då hålla till på farmors torkvind i Västerås. 1935 föddes jag i den staden och mitt flygintresse kom från min far, som var flygtekniker på F 1. Han var även intresserad av modellflyg och i slutet på 30-talet byggde han en motormodell. På den tiden var det bensinmotorer som gällde och med begynnande svårigheter att få tag i balsa blev modellen mycket tyngre än planerat. Förmodligen hade dessutom den tidens bensinmotorer dålig effekt, så jag kan idag förstå vilka problem min far hade med bygget av sin modell. Eftersom jag inte var så gammal minns jag inte hur modellen flög, men den gjorde säkert ett bestående intryck på mig!

Vid krigsutbrottet blev min far inkallad till Boden för att försvara fosterlandet. Bestående intryck på den lille pojken gjorde även pappans berättelser från umbärandena i den stränga vinterkylan, där teknikerna kämpade

för att hålla flygplanen startberedda i 40 graders kyla och förfrusna händer och fötter var vanliga företeelser. Speciellt dramatiskt blev det förstås då tyskarna invaderade våra grannländer och risken ökade att svenska piloter i tygklädda dubbeldäckare från anno dazumal skulle få möta Luftwaffes moderna jaktplan..

Våren 1944, mitt under brinnande världskrig, flyttade min familj ner till Helsingborg. Där var inte dramatiken mindre och speciellt etsade sig synen av en exploderande nattbombare sig fast på 9-åringens näthinor.

Under tonåren kom jag igång på allvar med modellflygandet och 1954 gick jag med i Helsingborgs Modellflygklubb. Där träffade jag många nya, flygintresserade kamrater, bl.a. min läromästare Lennart Palm. Det var en mycket stor byggverksamhet i den lilla källarlokalen och vi var minst ett 20-tal pojkar där när det byggdes som mest.

Våren 1955 arrangerade Lennart Palm en bussresa till Köpingsbro för att vi under pingsthelgen skulle

få tävla mot Malmös och Limhamns flygklubbar. Min campingutrustning var av det enkla slaget med ett tält utan botten. Men vad gjorde det – den sommaren var ju den varmaste på 100 år! Vi var fyra man i det tältet och jag hörde ingen, som klagade på vårt boende! Det yttre var inte så noga i den åldern, modellflygandet gick i första hand!

Det finns ett foto, som visar hur jag står framför bussen med en alldeles ny modell, byggd för just den här tävlingen. Det visade sig vara ett svårt fält att flyga på och havet låg för nära fältgränsen. En del modeller hamnade i vattnet, bl.a. min nya modell.

Malmö-klubbens medlemmar var överlägsna och vann tävlingen stort trots att våra flygare gjorde så gott dom kunde. Det var en fin kamratanda på den tiden och behållningen för min del blev att jag lärde mig många nya bygg- och trimningsknep. Aldrig kommer jag att glömma de där tre fina dagarna i Köpingsbro – tack Lennart för den fina bussresan!

I slutet av 50-talet var det segelflyget, som upptog mitt största intresse, även om det konkurrerade med både motorflyg och radioflyg. Det var lite si och så med fusearrangemangen och läxorna kunde bli dyra! Jag minns t.ex en söndagsmorgon, då jag skulle provflyga min senaste Sint-modell för första gången. Min klubbkompis Nils Lundberg, som var en duktig modellflygare, skulle hjälpa mig att vinscha upp modellen. Starten gick mycket bra och Sint:an steg spikrakt upp till c:a 50 meters höjd, där linan kopplades av. Då var det som om modellen hade sugits upp av en dammsugare och inom några minuter befann sig bland molnen på ofantlig höjd. Jag har varken förr eller senare sett något liknande i mitt modellflygarliv. Efter 10 minuter var modellen helt borta och jag har aldrig sett den mer – och det var modellens första start! Den lyckan blev kort och det var tungt att cykla hem den dagen...

Mina modeller flög nu allt längre och Bergafältet började bli för litet att flyga på. Jag fick söka upp ett större flygfält och ett sådant fanns i Klippan-Havgård. Där fick jag nya kompisar och många bra byggtips, som jag har nytta av än idag. Men det var problem att ta sig dit. Jag disponerade ingen bil och det var långt att cykla. Det är 3,5 mil till Havgård och dit har jag cyklat två gånger med tält och modeller. Det var ingen lätt uppgift att cykla så långt med modellerna fastsatta på ryggen, men det var mödan värt när man väl kom dit och såg ett fält, som var

2 km långt. Där träffade jag två duktiga modellflygare, nämligen Knut Andersson från Klippan samt Esbjörn Strömkvist, som tyvärr inte finns ibland oss längre.

Året därpå hade jag skaffat moped och då blev det genast lättare att komma till Havgård. Den sommaren träffade jag en annan mopedburen modellflygare vid namn Börje Magnusson, som verkligen var en friskus.

En gång åkte han och jag till Jönköping för att tävla med våra modeller. Året var 1957. Vi startade kl. 17.00 på fredagskvällen och var framme kl. 03.30 på lördagsmorgonen. Idag kan jag bara inte fatta hur det gick till att ta sig så långt på moped. Inte nog med att vi skulle ha med oss tält, packning och modeller utan även bensindunkar till våra mopeder, som skulle tankas mitt i natten i mörkaste Småland. Viss hjälp fick vi då vi i Ljungby blev upphunna av en av malmöklubbens bilar, som tog hand om våra modeller. Därefter blev det betydligt lättare att köra!

När vi kom fram till flygfältet var våra modeller redan där och Börje började trimflyga sin modell med det samma. Själv var jag så trött att sömnen tog överhand. Tältet, som vi hade med oss, orkade jag inte sätta upp utan jag somnade i en höstack!

I själva tävlingen gick det inget vidare för mig, men Börje vann Sint-klassen med sin modell.

Det tog mig sedan två dagar att komma hem från Jönköping. Min moped gick sönder och inga reservdelar gick att uppbringa första dagen.



Ett stort fält, en NSU Quickly och en välbyggd Sint:an – en illustration till en svunnen tid...

Jag fick återta färden nästa dag när mopeden blivit lagad, men mannen i mopedverkstaden tyckte synd om mig så han lagade mopeden på kredit åt mig! Betalning fick jag fixa efter hemkomsten – något sådant hade nog inte varit möjligt idag!

Fortsättning följer!

Medlemmarna bygger...

På dessa sidor vill red. gärna visa vad medlemmarna håller på med, så skicka gärna ett foto (papper eller elektroniskt) på din senaste modell med kort information om densamma!



Rof Hagel har i vinter byggt Knud Flensted-Jensen's S1:a "Myggen" från 1945, här förevisad före vingbrott under intrimningen!



"Kalle Glader" är en annan S1:a från 1945, en hårdträkonstruktion av Sven Salenius och här byggd av Sten Persson. Ritning i OLDTIMER 2/1995.



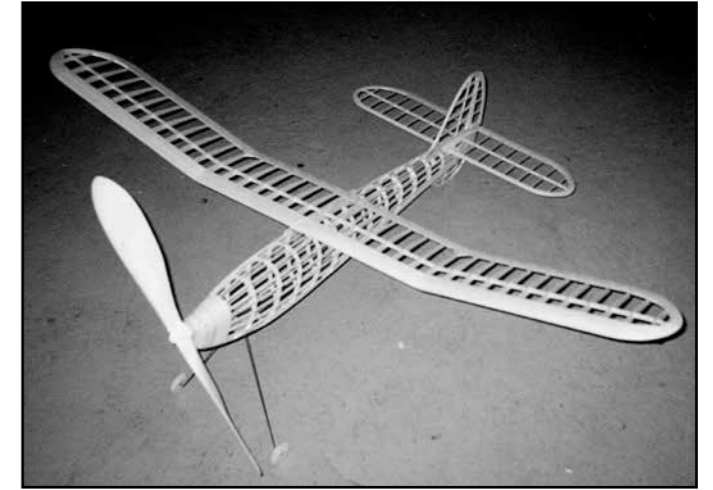
Bilden ovan:
Pär Lundqvist:s Odenman
– Pär friflyger åter efter 50 års
uppehåll!



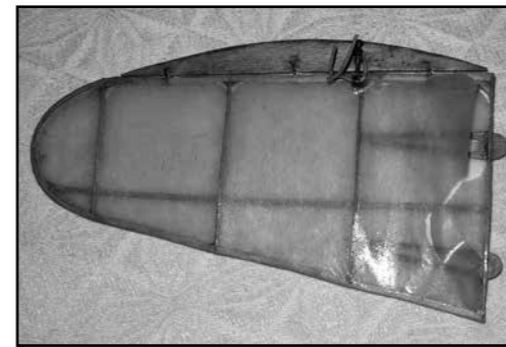
"Stratosphera II" från 1943, här byggd av Holger Sundberg. (ritning i Oldtimer 2/04).

Som förste oldtimare har Åke Gustavsson givit sig i kast med Anders Deurells "Monsoon" Wakefield från 1946 – och (naturligtvis!) lyckats mycket bra! Åke har varit noga med källforskningen och bl.a. varit i kontakt med Anders Deurell själv.

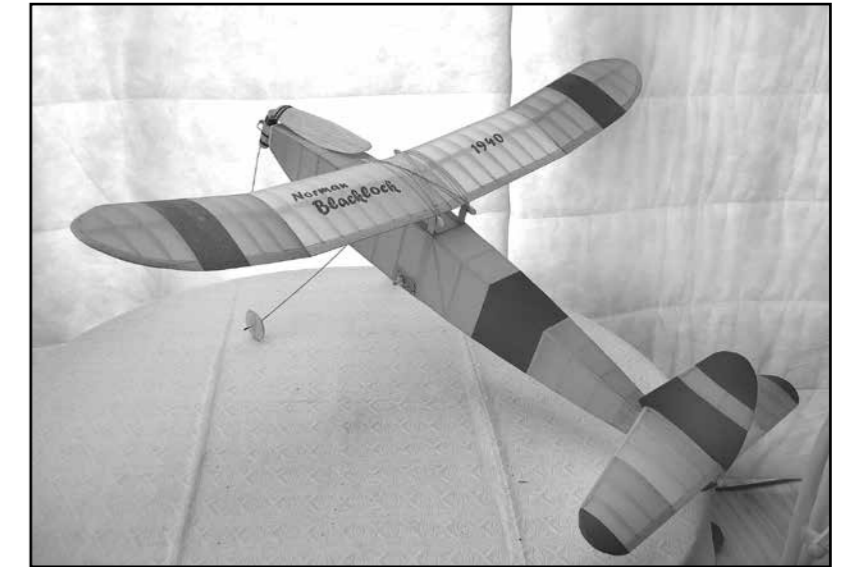
Åke skriver:
"En riktigt trevlig modell att bygga och inga större svårigheter. Kroppen är byggd i två halvor och modellen försedd med kuggväxel med utväxling 1:2,5. Prövar först med två motorer om vardera 28 strängar, vägande 55 gr stycket. Total flygvikt 276 gr."



Gunnar Wivardsson:s Blacklock Wakefield från 1940.



Relik från 30-talsmodell – presenteras i sin helhet i kommande nummer av Oldtimer.



Nils Persson med välbyggd Tempo.

En av SMOS' norska medlemmar har byggt Per Hoff's "Cumulus", (bilden här nedan) som visades i förra numret av OLDTIMER. Det är Grim Randsted, som fått hjälp av konstruktören själv med intrimningen.

Modellen flyger bra och enda modifieringen är tillkomsten av autoroder. I ett kommande nummer återkommer vi till Per Hoff och hans modeller.



TAIFUN-MOTORERNA DOKUMENTERADE.

På den tiden när "dieseln" fortfarande var kung bland modellmotorerna stod de tyska Taifun-motorerna högt i kurs bland modellflygarna. Trots att de, till skillnad från t.ex. Webra och Super Tigre, sällan utmärkte sig i tävlingsammanhang, fick de stor utbredning bland 'vanliga' modellflygare, t.o.m. i glödstiftsmotorns hemland USA.

En av förklaringarna till detta var nog den aura av kvalitet, som omgav Taifun-motorerna, vilket bevisligen medförde lång livslängd, enkelt handhavande och hög effekt för att vara "sportmotorer". Utseende och yttre finish var av högsta klass, vilket säkert också bidrog. Taifun-motorerna var del av ett helt koncept med riklig kringutrustning, som mer än väl täckte en motorflygares behov. De flesta motorerna levererades t.ex. med tillbehör såsom testbräda och Taifuns berömda instruktionshäfte (idag mycket eftersökt) "Start-ABC".

På Neckar-Verlag utkom nyligen en bok på 175 sidor om Taifun-motorernas historia, där varje motortyp beskrivs i ord och bild.

Vi får bl.a. veta att Hans Hörnleins första konstruktion, de s.k. 3-bultsmotorerna, där cyl.toppen hölls fast med tre skruvar, inte var helt lyckade. De tillverkades under åren 1952-53 i 7 olika typer i små serier om c:a 50 st. vardera, varav faktiskt en del såldes i Sverige.

De för oss vanliga Taifun-motorerna med sina färgglada, påskruvade cyl.toppar, började komma 1954. Den minsta var "Hobby" på 1 cc, som i sina olika utföranden (med frontinsug resp. fladderventil) gjordes i 93 000 ex. Övriga typer var:

Taifun "Hurrikan" 1,5 cc, en kullagrad motor med tävlingsprestanda, som i sina båda versioner (1956 och 1959) utkom i 78 000 ex.

Taifun "Tornado" på 2,5 cc kom redan 1954 i sin första version och sex år senare i sin sista. Med sin kullagrade vevaxel var även denna ämnad som tävlingsmotor. Som sådan nådde den inte riktigt ända fram, men byggdes ändå i 90 000 ex och gjorde tjänst i ett otal linmodeller på 50- och 60-talet!

Taifun "Rasant I" var en renodlad 2,5 cc-sportmotor från 1954. Tillsammans med "Rasant II" från 1959, med sitt tidstypiska strömlinjevevhus, gjordes den i 60 000 ex.

Taifun "Blizzard", också den med s.k. strömlinjevevhus, utkom 1959. Försedd med dubbla kullager och fladderventil var även den en tävlings-2,5 cc-motor, som aldrig riktigt kom till skott och produktionen stannade vid 25 000 byggda ex.

Hörnleins sista försök i dieselväg, innan även han fick inrikta sig på de alltmer populära glödstiftsmotorerna, var RC-motorn "Zyklon" 2,5 och tävlingsmotorn "Orkan" 2,5 cc.

Bägge kom i produktion 1961-62 och i den senare hade man äntligen en fullblods racer – men det var för sent! Endast en mindre serie av denna idag mycket sällsynta motor lämnade fabriken, medan tillverkningen av t.ex. "Zyklon", "Hobby" och "Hurrikan" fortsatte fram till 1975.

Vid det laget hade Hörnleins fabrik även tillverkat ett ansevärt antal av glödstiftsmotorerna "Bison" 3,5 cc och den senare "Sprint" 1,78 cc (de flesta med RC-förgasare) medan den lilla "Foxie" på 0,44 cc aldrig passerade prototypstadiet. Boken beskriver även dessa, liksom mycket av Taifuns tillbehörsprogram.

Trots en omfattande produktion, som framgår av siffrorna ovan, börjar vissa Taifun-motorer att bli svåra att få tag i, speciellt i nyskick. Detta har medfört att det lönat sig att göra kopior av främst de s.k. 3-bultsmotorerna, men även av "Blizzard" och "Orkan".

Dessvärre säljs de inte öppet som replikor, utan prånglas ut (bl.a. via Internet-auktioner) som original med konstgjord patina och falska serienummer. Bokens författare ägnar ett kapitel åt dessa samt ger tips om hur hugade köpare ska undvika dessa fällor.

Bra restaureringstips finns även i denna bok av Stefan Friesenegger, som enklast beställs – och betalas – via Internet (www.neckar-verlag.de) för 24 Euros, inkl. porto till Sverige. Bokens hela titel är "Die Taifun-Motoren – die Geschichte der Taifun-Kleinst-Selbstzunder-Motoren bis zu den Glühzündern" och dess ISBN-nummer 3-7883-0685-8.

Sten P.



SNABBVISIT I DALARNA

Det utlystes en OT-tillställning i Gagnef den 24 april i år. Det viktigaste för dagen var att flyga "Senator", eftersom det ju utlystes en världsomfattande posttävling för denna modell. Jag hade börjat bygga en, men arbetet avbröts då jag tyckte den var väl klen. Men jag hade en nybyggd "Air Trails Sportster" från 1938 med en elmotor i nosen och radiostyrda höjd-och sidoroder, som också klarar en av tävlingsklasserna i OT/RC.

Modellerna från den här tiden är ofta vackra, men helt oanvändbara för tävlingsbruk, åtminstone efter svenska regler. R/C assist gör dem dock till mycket tilltalande aerodynamer. Jag tyckte att det var lämpligt att göra lite propaganda, så frugan och jag kvistade upp till Dalom på lördagen och övernattade i Leksand på ett vandrarhem tillsammans med massor av släktforskare.

På söndagen möttes vi sedan av ett fabulöst flygväder över åkrarna norr om Gagnefs kyrka; vindstilla, klarblå himmel och många grader varmt. Min modell gjorde sin jungfruflygning, något baktung. Efter diverse små trimändringar flög den utmärkt.

En äldre man dök upp vid min sida och berättade att han också flugit modellplan i yngre år.

–"Jaså, kul! Vad heter du?"
–"Olle Lekare".

Det klack till i skallen omedelbart. Här hade vi en äkta pionjär! Olle var en av de allra första i vårt land, som satsade på linstyrning.

Han och hans kamrat, Tage Nissvik, som stod för konstruktionerna, dök upp i spalterna redan på 40-talet – och försvann ur dem rätt tidigt, då Olle började flyga inuti flygplanen i stället.

Mer om Olle Lekare...

Red. hoppas på en uppföljning av kontakten med Olle Lekare – kanske kan han själv kommentera en del av den uppmärksamhet, som han och Tage Nissvik väckte med sina rea-drivna modeller för över 50 år sedan?!

För dem, som inte känner till denna (ännu ej återuppväckta!) OT-gren, följer här några samtida pressklipp.

Ytterligare kommentarer till klippet ur TFA nr 23/1948 (se nästa sida) hittar vi i nummer 11-12/1948 av "Modellflygaren" från samma år, som Sven-Olov Lindén letat upp.

Jag hade gärna snackat mer med honom om gamla tider, men när man flyger går tiden fort och vi hade en lång hemresa framför oss. Jag avbröt därför övningarna i förtid och riktade vår Escort hemåt. Vi hade bestämt oss för att ta vägen över Vansbro, så det blev nästan 100 mil ToR.

Min "Air Trails Sportster" fortsatte att flyga bra och jag visade grabbarna i hemmaklubben att den gick att flyga i flera sekundmeters vind (Depron-gänget gapade...). Men så en dag måste jag förflytta den över en stenmur i kombination med ett dike, ett fårstängsel och en taggtråd – allt tätt ihop. Jag lade kärran en bra bit åt sidan, men då jag (givetvis) fastnade och halkade föll jag rakt över den. Totalmos!

Modellen konstruerades av Ben Shereshaw, skönhets budbärare. Kolla in hans "Cumulus", "Mercury" och många andra! Det är enklast att bläddra i gamla MAN från 40-talet, men de finns säkert på Internet också. I övrigt finns det c:a 700 ritningar på motor-kärror att köpa från AMA/John Pond Collection. Bygg och flyg!

Floda



Olle Lekare beundrar Air Trails Sportster - och Louise Flodström...

Under rubriken "Publiken i skyddsställning, miniatyrvampir slog rekord" kan vi läsa följande:

"Hesa Fredrik ställdes i skuggan och bortåt 4000 personer intog utan kommando skyddsställning, då "Flygande Vingen" på söndagseftermiddagen slog två svenska rekord på Östermalms idrottsplats – hastighetsrekord för reaktionsdrivna modellflygplan och tillika hastighetsrekord för modellflygplan av alla kategorier. Frågan är om inte det oväsen, som det Ture Nissvik-konstruerade planet utvecklade, imponerade mer än

fortsättning nästa sida...

de 150 km/tim, som den skicklige "landpiloten" Olle Lekare lyckades uppnå. Hur som helst så blev detta nummer toppunkten på det välkomponerade SMK-programmet".

Till Brommadagarna 1949 hade paret byggt den mer konventionella Dynajet-modellen "Snajs", som flögs tillsammans med fjolårets flygande vinge. Detta beskrevs i juli-aug.-numret av tidningen "HOBBYFOLK" under rubriken "Reaktionsmodeller i stan".

"Snajs" förvandlades till kaffeved på Modellsportens Dag 1950 – även denna gång på Östermalms idrottsplats – då planet fick markkänning i den kraftiga vinden. En reservmodell räddade dagen och uppnådde enl. referat i TFA nr 22/1950 inte mindre än 234 km/tim. Det numrets omslag pryddes f.ö. av en stor bild på Olle Lekare med sin "Snajs"!

I "HOBBYFOLK" maj-juni 1950 ägnade "Löwen" flera sidor åt det snabbt växande linflyget. Efter några

rader om linstyrda pulsjetmodeller avslutade han med följande ord:

"När får vi se en friflygande reamodell? Om det nu nånsin går? En så snabb tingest skulle ju på några minuter kuska iväg till Uppsala om den startades på låt oss säga Skarpnäcks flygfält – och det vore allt en lång väg att skubba efter! Det skulle i så fall vara att man använde sej av radiostyrning. – Det öppnar vida perspektiv i fantasin – och det är väl bäst att den friflygande reakrran tills vidare får hålla till där."

Vad "Löwen" inte visste var att de reaflygande dalkarlarna redan uppfyllt hans 'fantasier'. Redan i nästpåföljande nummer av "HOBBYFOLK" kunde man läsa artikeln "Friflygande rea". Olle och Tage hade lyckats med en bedrift, som mycket få personer ens vågat prova på!

Sten P.



själv ombesörjer framblåsningen. En spole svarar för högspänningsströmmen till tändstiftet.

I samband med en midgetracertävling på Östermalms idrottsplats i Stockholm nyligen gjorde modellflygaren Olle Lekare, Leksand, en synnerligen uppmärksam flygning med en reaktionsdriven modell av en flygande vinge. Planet flög med en hastighet av 151,9 km/t. vilket är nytt svenskt rekord.

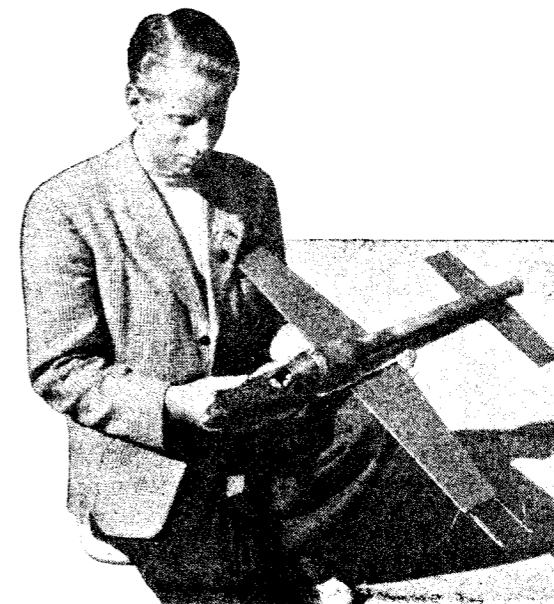
Det extrema planet är byggt i furu med fanerklädsel och med plåtkonung under aggregatet. Landstället är trehjuligt. Planet väger 1,5 kg. varav aggregatet knappt 0,5 kg. Reaktionsaggregatet är av märket Dynajet, och har närmare presenterats i TV nr 18 och 21.

Här t. v. demonstreras planet av Olle Lekare och nedan är rekordplanet konstruktör, Tage Nissvik t. h. och Rune Lekare i full aktion med att pumpa fram bränslet till förgasaren tills motorn startat och



Reaktionsmodeller i stan

Under Bromma-dagarna gästades Stockholm av två reaktionsmodellflygande dalmasar, nämligen Tage Nissvik och Olle Lekare från Rättvik, och Stockholms modellflygare hade ett utsökt tillfälle att beskåda och än mera lyssna till reaktionsmodeller i luften. Lekare hade med sig dels sin "gamla" flygande vinge, känd från uppvisningen på Östermalms idrottsplats förra hösten, dels en ny konventionell modell "Snajs".



Båda flygplanen är försedda med amerikanska Dyna-Jet aggregat, flygande vingen med ett standardaggregat, "Snajs" med "red head", det senare ett raceraggregat. "Snajs" hade en tank, som bara rymde 1 dl, och gick inte stort mer än 20 sekunder på en påfyllning, men på den tiden hann den komma upp i 177 klockade kmh. Inofficiellt var planet uppe i över 200 kmh, men 177 får tydligen tillsvidare gälla som rekord.

Det var på en gång intressant och fasaväckande att se startceremonien, då en på konstlad väg framställd luftström skall pressas in genom aggregatet. En kraftig cykelpump användes för ändamålet, varvid tre man omväxlande fick turas om att pumpa. En induktionsapparat är kopplad till tändstiftet för att tutta eld inuti

centrifugalkraften så pass stor, att mannen vid centrum ligger i vinkel och väger åt andra hållet.

Aggregaten är mycket känsliga, och särskilt ventilanordningen med 10 lameller, som öppnar och sluter förbränningsrummet 280 gånger i sekunden, kan lätt brännas upp. Så hände denna gång med den flygande vingen.

Nissvik, som konstruerat vingen (byggt den har Lekare gjort), berättade om de försök till kvällsflygning som gjorts hemma i Rättvik. Det slår ut en kraftig låga ur röret, och det hela erbjuder ett fantastiskt skådespel. Rent tekniskt sett skulle man få större effekt genom ett vida längre aggregat, men då blir det för stora otympliga modeller och andra konstruktionssvårigheter.

Sjango.

Friflygande rea

Nyss hemkomna från en uppvisning i Östersund skriver Tage Nissvik och Olle Lekare som svar på »Lövens» artikel i förra numret, att de gjort friflygningar med en racermodell i vintras. Bilden här intill visar Olle Lekare med det läckra planet.

Här är några data: Spännvidd 1200 mm, vikt 700 gram, vingyta 22 dm². Den har det lilla svenska Scandag aggregatet inbyggt i ikroppen. Den är ganska snabb, och därför flyger de skickliga rea-entusiasterna endast på vintern, då de kan vara på sjön, där de (som bekant) slipper träd o. d. Kärran stiger i ungefär 35° vinkel och flyger sedan på ungefär 50 meters höjd. Varför den inte stiger högre, begriper jag inte, säger Nissvik, men det är en vacker syn att se den ligga och kurva med tjutande aggregat.

Även nattliga flygningar med eldflaman lysande som ett streck har utförts med god behållning.

I sanning en flott hobby! Men farlig, och det behövs skickliga dalkarlar som Nissvik och Lekare för att klara 250-kmsfarterna vid u-kontroll och friflygning.



TORRA LÖSNINGSMEDEL?

Från en kemi-kunnig medlem, Ingvar Nilsson, har red. fått en utförlig artikel om "torra lösningsmedel", som nämnts tidigare i OLDTIMER.

Ingvars artikel innehåller en utförlig beskrivning av hur man gör aceton torrare, antingen medelst återloppskokning/destillation med natrium eller genom torkning med molekylsiktar. Den som har kunskaper och utrustning och är intresserad av ämnet, kan få beskrivning via red. eller Ingvar; vi andra tackar för praktiska råd och tips i resten av Ingvars artikel!

Red.

Jag läser att det är problem med att få tillräckligt torr aceton och eftersom jag arbetar på ett kemilabb så kan jag nämna hur man skall/kan hantera aceton. Men först en varning – är vi i USA ?? nej – men ändå! Jo, när man håller aceton genom luften kan det bildas så kraftig statisk elektricitet att gnista uppstår och sedan säger det PANG! Säkerhetsavstånd, som nämns, är max 10 cm – alltså inga långa strålar. Jag nämner detta, eftersom det inte är allmänt känt.

För att hålla ditt aceton torrt (aceton är hygroskopiskt, d.v.s. blandar sig väldigt gärna med vatten) kan följande vara bra att tänka på:

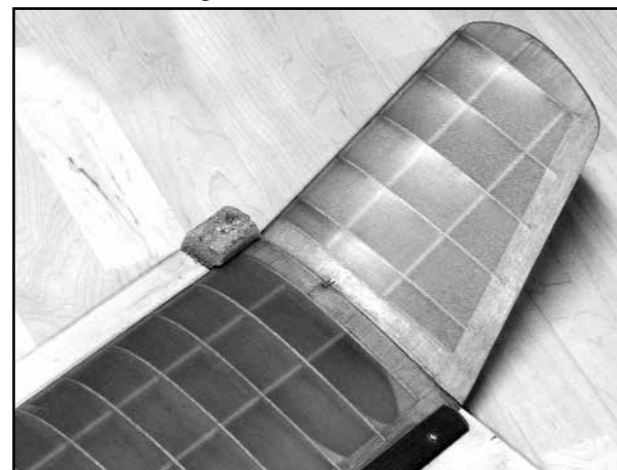
1. Varje gång du öppnar en flaska släpper du in lite luft.
2. Små förpackningar blir lättare fuktskadade än stora.
3. Förvaringskärl ska givetvis vara tätt. Plastflaskor kan tänkas släppa in luft.
4. S.k. alladin-flaskor (alltså ett metallkärl med flampärr) kan ha lock, som inte sluter tätt.
5. Om man har aceton i en öppen kopp så kyls acetonet ner p.g.a. avdunstning till luften. När sedan luft strömmar över den kalla acetonen kommer luftens fuktighet att falla ut och göra acetonet "vätt".
6. I professionella sammanhang suger man alltid upp önskad mängd lösningsmedel med en glasspruta och en lång nål, vilka förvarats i värmeskåp i 125 C för att just vara torra. Vill man inte ha ner luft i förrådsflaskan låter man lämplig torr gas, kvävgas eller argon, skapa ett svagt övertryck i flaskan så att luft ej kan tränga ner och oftast förser man flaskmyrningen med ett septum.

Betr. vattenhalten i köpeaceton; den vi använder på jobbet för att diska labglas med har en renhet på 99,5%, varav 0,3% är vatten, en försumbar vattenhalt. Köper man ett helt fat bör man räkna med betydligt lägre vattenhalt, beroende på vilken kvalitet man väljer. För att få vitblomning behövs det rätt mycket vatten, enligt min erfarenhet. Största problemet är om man

spännlackar när det regnar, alltså typiskt semesterväder! Då ser man hur det vitnar där man varit lite generösare med lacken och ytan alltså kyls kraftigare, varvid vatten kondenserar och går i "lösning" med lacken.

När jag själv började använda dope började jag med Hobbyträs dope, som är helt färglös, men vars förtunning kuriöst nog är dyrare än själva dopen. Senare började jag använda polerlacken "Saphir" från Ernst Petersson & Co, Göteborg. Jag späder inte med aceton, utan med n-Butyl-acetat, Toluén och Butanol (volymdelar 78/14/8 som är Hobbyträs förtunning), som visserligen ger längre torktid, men har en angenäm doft. "Saphir" innehåller enl. burken n-Butylacetat, Xylen, Toluén, Etanol samt Metoxi-1-Metylacetat.

Kan ju i sammanhanget nämna att jag fått tipset från Lasse Lannérus i Bengtsfors att blanda Uhu Hart balsalim i sista strykningen före klädsel (förr användes tydligen Karlssons Klister, men det har numera förbättrats till oduglighet...) – ett jättebra tips för att få sidenet att fästa på konkava ytor som t.ex. vingens undersida. Vill även nämna det gamla knepet att hålla i någon droppe ricinolja i dopen inför sista strykningen för att minska risken för krackelering (ger även ett bättre skydd mot väta. Red's anm.). Jag har kommit fram till att man kan använda betydligt mer än en droppe utan att det blir smetigt.



Området klädsel och lackning bjuder på många svårigheter, en vacker yta ger inte minst en avsevärd tillfredsställelse...

Thomas Natansson är den som givit mig grunderna i lackteknik och bl.a. tipsat om att hålla alla sidenytor vertikalt vid dopning för att minska risken att droppar hänger fast på undersidan av klädseln, något som ser väldigt tråkigt ut och dessutom ger en onödig viktökning.

Eftersom jag ju är på nybörjarstadiet tar jag med tacksamhet emot alla tips vad gäller gamla tekniker. Mycket kan ju synas självklart – men bara för den som kan!

Ingvar L. Nilsson

Radiokontrollerad segelmodell

— 4:e avsnittet —

Med detta nummer når Kurt Calås och Gunnar Ek fram till näst sista avsnittet av sin beskrivning av själva planet till den radiostyrda segelmodellen. Skildringen har gjorts utförlig, då den ger tips på hur olika problem kan lösas även vid bygge av helt andra plan. Tidigare avsnitt har varit införda i nr 16, 17, 19 och 21.

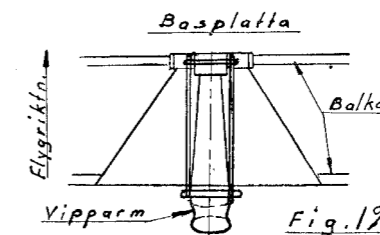
Vingen byggs på vanligt sätt. Först mittpartiet, sedan de båda ytterdelarna och sist spetsarna. Vid skarvningen av balkarna ska de två spryglar, som sitter närmast skarven inte vara monterade. Se noga till att de båda ytterdelarna får samma anfallsvinkel. Balkarna är odelade för att få största möjliga hållfasthet. Alltså ska även mittpartiet kläs med siden. En fyrkantig lucka tas dock upp mellan balkarna. Se fig. 22! Vid bakkanten fästs så antennerna med hjälp av t. ex. fönsterremсор som vikts på längden och limmas med zaponlack. Remsorna kläs sedan över med ett par bredare remсор av japanpapper för att inga skarvar ska uppstå. Den som så vill kan naturligtvis lägga antennerna inuti vingen i urborringar i spryglarna.

Skarvningen av vingbalkarna har, som redan nämnts, utförts med hjälp av långa 1,5 mm plywoodförstärkningar, som limmas på ömse sidor om balkarna i "vingknäcken". Denna skarv blir mycket stark ehuru kanske väl tung. Till skillnad från vanlig snedskarvning tål den en avsevärd böjning utan att brista, vilket givetvis är en fördel på en så lång vinge, som det här blir fråga om. Torsionsnåsen är av 1 mm balsaflek, som skarvas mitt över en lämplig sprygel. Till framkant har använts en 5X10 mm furulist, som profilerats. Torsionsnåsen vilar mot denna framkant på en 2X5 mm balsalist. Nåsens bakre kant är limmad till en separat 3X3 mm list, för att undvika att bakkanten slår sig.

Denna långa vinge kan naturligtvis inte fästas stumt på flygkroppen utan stor risk för att den får ett vingbrott vid minsta törn mot marken. För den skull har en särskild vingfastsättning konstruerats, som omedelbart lösgör

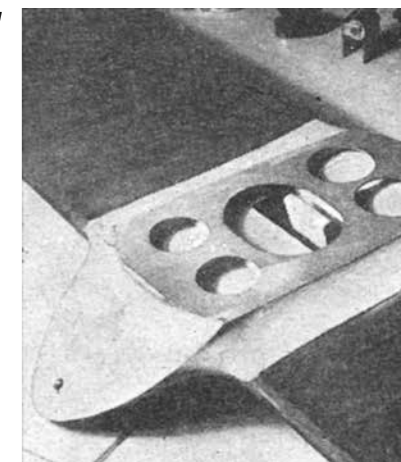
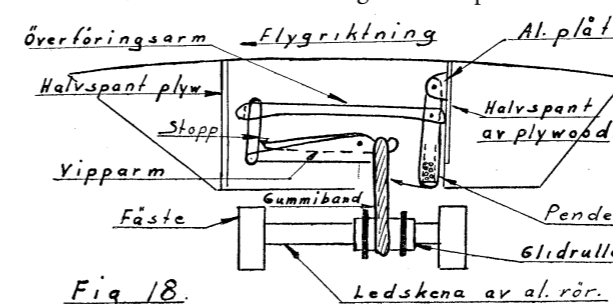
vingen vid anslag framifrån. Under flygningen sitter vingen däremot absolut fast. Om däremot ena vingspetsen skulle råka slå i marken först eller stöta emot ett träd el. dyl. så medger fästet en vridning av vingen i horisontalplanet. Är stöten mot vingspetsen så kraftig att fara för brott föreligger, lösgörs vingen automatiskt sedan den ena spetsen förskjutits bakåt.

Hela anordningen framgår av fig. 18. De egentliga vingfästena utgörs av två 10 cm långa al.-rör Ø 9 mm, som inpressats i ett par hårdträklotsar, vilka limmats inunder de båda 5X10 mm "relingslisterna". På dessa lister är sedan anbragt en glidbana bestående av 2 st. 1 mm plywoodstycken. Innan al.-rören fastsatts påträds 2 st. rullar av al.-rör, som försetts med kanter av al.-plåt el. 1 mm plywood.



Härefter lindas 8 st. strängar gummiband 4X1 mm mellan de båda rullarna. Gummibandet ihopknyts och knuten placeras nära en av rullarna. Vingen ska vila på glidbanan och de båda "vingbäddarna". Det fyrkantiga hålet i vingens mitt ska nu befinna sig över ledsnäsen bakre fästen, så att gummibandet kan hakas upp

igenom hålet. Ovanpå de båda vingbalkarna fästs nu en triangelformad plywoodplatta 6 mm tjock. Den limmas på sidenet med ett tunt mellanlägg av balsa ovanpå de båda balkarna. Se fig. 19. Mitt på triangeln fastskruvas en aluminiumränna av 1 mm plåt. Se fig. 20. En vipparm av trä är lagrad med 1,5 mm pianotråd i hålen på al.-rännan. Vipparmen har en mjukt rundad skära nära axeln. I skäran ska alla gummibandet vila och den måste därför avrundas även på utsidorna.



Vingens undersida. I det stora runda hålet i mitten ses pendeln som lossar vingen vid anslag.

Den andra, längre delen av vipparmen är till för att minska trycket mot stoppet, som påverkas av pendeln. Då endast 1/8 av gummibandens tryck pressar mot stoppet kan detta öppnas även av en mycket lätt pendel. Dessutom är pendelns kraft flerdubblad genom en hävarm på pendelstativet. Genom att lasta pendelrummet mer eller mindre med blyhagel kan man få vingen att lossna vid mindre kraftigt eller hårt anslag. Obs! Med tung pendel lossnar vingen vid minsta anslag, varför man bör utprova tyngden med omsorg!

Hela fastsättningen fungerar som följer:

Vid anslag framifrån slår pendeln framåt på grund av trögheten i pendelmassan. Då pendeln nått sitt främre läge, är dock hela stöten redan uppfångad, varför vingen skulle lossna för sent om inte vingfästena gled på ledsnäsen. När stöten kommer, börjar nämligen rullarna glida framåt dragna av vingen, som mycket hastigt glider uppför den främre vingbädden. Härunder hinner pendeln verka och slår ifrån gummibandet redan då vingen gått endast några centimeter. Vingen fortsätter nu framåt men uppbromsas snart av ett par gummiband fastade i bakkanten och i den bakre vingbädden. Härpå kan man lugnt plocka upp en, som vi hoppas, oskadad vinge och åter sätta fast densamma.

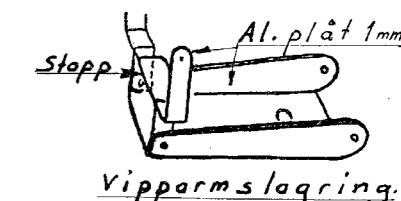


Fig. 20

Stativ till vipparm.

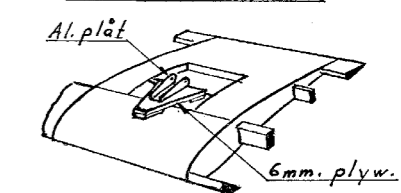


Fig. 22

SKALAFLYG PÅ VÅRTÄVLINGEN

Det blev skalaflyg på Vårtävlingen, trots allt. Tävlingsledningen stod beredd och tog hand om tre tävlande. Thomas Johansson dömde skala och utdelade poäng med varm hand; de justerade reglerna gjorde att det blev en del minuspoäng också.

Gunnar Stedt kom med sin fina Blackburn 1912, som nu är gammal vorden och har den rätta patinan. Fin dokumentation och skalapoängen blev 62 – mycket bra! T. h. visar Gunnar sitt senaste bygge – en Hispano-Dront.

Ingvar Perssons Shturmovik fick 25 poäng, trots att den inte är färdig och att dokumentationen låg kvar hemma. Med fräckhet kan man komma långt,

men inte hur långt som helst, så Anders Sellmans fotospaningsspitfire, inköpt på Biltema, fick 6 poäng...

Vi flög sedan Oldtimers medan vi väntade på att vinden skulle mojna och strax efter 15.00 var vädret så bra att flygning med instabila skalakärror gick att genomföra. Skaladomaren bestämde att det inte skulle vara tidspoäng utan stilpoäng, som skulle gälla. Spitfiren vevades upp för två uppdrag och trasslade till sig 12 stilpoäng. Ingvar hade tidigare bestämt sig för att inte flyga och vidhöll detta trots övertalningsförsök. Nu skulle vi få se Blackburn i luften – hoppades vi. Gunnar fick med visst besvär igång Allbon Dart-motorn, delvis hämmad av fingerskador han fått en stund tidigare. Flygningen blev kort och intensiv, rakt ner i backen. Motorn blev därvid full med sandig jord, realistiskt men kanske inte så stilfullt! Gunnar hade dock genomfört



båda tävlingsmomenten och vann med total 125 poäng. Spitfiren fick faktiskt ihop 24 poäng och blev därmed 2:a totalt. Shturmoviken blev alltså tredjeplacerad.

Under tävlingen hörde jag en del om att "jag har en hemma" o.s.v. Därför bestämmer vi att "grejorna hemma" medtages till våra kommande skalatävlingar, närmast till Wentzeltävlingen och därefter till OT-SM i augusti. Dessutom kan vi nästa år räkna med skalatävlingar vid Vårtävlingen, Wentzel och OT-SM.

Enhetsmodell för i år blir Hackers "Piper Cub"; kontakta Lars Tolkstam om detaljer. Glöm inte att även en enkel "leksaksmodell" som Spitfiren, med lämplig behandling, kan bli en passabel skalamodel och att det viktigaste är att vara med, ha roligt, beundra varandras arbeten och kanske själv vinna. Och det finns ju också tröstpris...

Anders Sellman

Fin Thulin K-jagare.

Vid Small Plane Meeting i Södertälje förra sommaren flög medlemmen Esbjörn Forslund det tjugiga



exemplaret av Björn Karlströms "K-jagare", som poserar på bilden härintill. Denna konstruktion från 1955 presenterades senast i nr 2/2004 av denna tidning. Esbjörns modell är försedd med en rysk minikopia av E.D. Racer på 0,8 cc och flygs med en lätt RC-utrustning och förstora fena för att undvika s.k. dutch-roll, som lätt uppstår vid ökad vingbelastning.

Planet flyger bra även vid blåst, berättar Esbjörn, som flög sin första Thulin-jagare 45 år tidigare: "...som tonåring 1959 kastade jag iväg min K-jagare mitt i centrala Luleå, ovetande om konsekvenserna. Planet försvann, så det är skönt med RC på äldre dar."

Tävlingsinbjudan friflygande skala.

Av årets skalatävlingar har vid denna tidnings utgivning redan två stycken ägt rum, nämligen i samband med Vårtävlingen i Revinge den 24/4 samt den 12/6 på Gärdet (Wentzeltävlingen). Återstår skalatävling vid OT-SM i Rinkaby den 21/8. Reglerna är delvis omarbetade och kan läsas på SMOS hemsida.

Enhetsmodell för 2005 och 2006 är Hackers "Piper Cub", som skall byggas enligt ritningen.

Ändringar får endast göras på nosblocket, gummikroksläge, hjul, propeller och beklädnadsmaterial. Ingen skalabedömning görs i Enhetsklassen.

Närmare upplysningar om skalatävlingen vid OT-SM lämnas av Anders Sellman, 042-995 65.

OBS! Tävlingsstillfällen år 2006: vid Vårtävlingen, Gärdettävlingen och vid OT-SM.

Varmt välkomna! A. Sellman

Senator

Det har byggts ett antal modeller av den engelska Senator. Det är en mycket trevlig och välflygande modell – om än kanske inte så vacker! Nu har det visat sig att det förekommer varianter i de ritningar man skaffat sig! Dags att reda ut begreppen!

Senator konstruerades av Albert Hatful 1949 och kom i byggsats av Kiel Kraft 1950. Den har en spännvidd av 32" och är alltså en C-modell enligt vårt tävlingsreglemente. Dess spännvidd om man har v-form enligt ritningen blir ca 780 mm. Så långt är allt enkelt och självklart. Bygger man en sådan modell så har man en oldtimer i klass C!

Problemet uppstår när det börjar bli debatt om begreppet 30". Modellen annonserades ett tag under 50- och 60-talet (kanske även senare ty den levde kvar som byggsats ända in i 2000-talet!) som 30 tums modell. Detta har inte haft någon betydelse i hemlandet England eftersom man där har en klassgräns vid 36". Ur marknadsföringssynpunkt kanske det var smart att erbjuda en STOR 30" modell. Man annonserade modeller i storleksgrupper: 24", 30" och 40". Detta innebar alltså inte att alla modeller i dessa grupper hade den annonserade spännvidden!

Någon gång under resans gång (troligen på 70-talet)

producerades en Senator som var 30" och bland de ritningar som nu finns till salu både 32" och 30". Det har visat sig att en del av de nu byggda modellerna är av den mindre sorten. Det gör ingenting ur flygsynpunkt. De flyger lika bra som de 32" original-Senatorn. Men den varianten är således betydligt senare än vår Oldtimergräns 1950. Den Senator som är en oldtimer-modell är 32", konstruerad 1949 och tävlar i klass C!

För att nu inte alla fina senatorer ska få ligga outnyttjade så måste vi förstås hitta på en lösning. En variant är att sätta på en 25-cm plastpropeller, flyga med 10 gram gummi och tävla i moderna P-30 klassen. Man kan också tänka sig att ha en speciell Senator-klass på våra tävlingar där alla Senator får delta och som har en separat prislissa. Original-Senator får dessutom räkna sitt resultat i Klass C.

Jag hoppas att ni alla ska ha mycket glädje av era trevliga Senator-modeller och att ni respekterar att vi endast tillåter Senator i klass C i oldtimer-sammanhang. Vi vill inte tillåta att man skalar upp eller ner modeller för att de ska passa bättre in i reglerna, utan vi vill främja originalutförande av våra gamla modeller.

Gunnar Wivardsson

ANNONSER

Till salu!

Jag säljer följande byggsatser då jag ej bygger längre.

Gummimotormodeller: Senator Kiel Kraft spv 800 mm ACE Kiel Kraft spv 760 mm One Nite spv 700 mm (P-30, ej oldtimer) Blue Impulse spv 754 mm, m. fl. Två st skalamodeller Cessna 170 24" och Cabin-air (Sig) 22".

Tre st friflyg motormodeller

Sky Master spv 91 cm, Viking spv 48" och ABC Scrambler (Sig) 1700 mm?

Segelmodeller:

Nordic (ej oldtimer), Mustafa (ej oldtimer) Stratos Skymaster Balder m. fl. Två st färdigbyggda friflyg med motorer. Två st Tempo i byggsats mm. Har även 2 motorer (diesel) mm. Ring för ev. skick på byggsatser samt pris som får diskuteras. Nils Johansson, Starvägen 14, 824 33 HUDIKSVALL Tfn 0650-16421.

Säljes:

COX Tee Dee .010, i originalförpackning, aldrig startad. Pris 700 kr. eller bud.
Malte Blomqwist, tfn 031-244729 efter kl 20.00.

Köpes:

Gamla KeilKraft-kataloger (KeilKraft Handbook).
Sten Persson, tfn. 035-104943.

Oldtimer-linflyg i Kungsbacka!

Ett antal entusiaster i Kungsbacka med Alf Eskilsson i spetsen träffas varje tisdag och ägnar sig åt nostalgiskt linflyg. Man bygger under vintern gamla (och även nya) stunt- och semistuntmodeller och flyger på sommarhalvåret.

Det blir även en hel del snack om gammalt linflyg och återskapande av tidigare modeller. Vid vårt besök hade man plockat fram gamla originalmodeller som Peacemaker, Stuntmaster, Fantom m.fl. En Nobler, som deltagit i flera VM och EM och därför hottats upp, håller nu



på att återställas i originalskick och skall åter i luften. Man visade även upp ett antal byggsatser varav några var kompletta i originalskick.

Här finns embryot till att få igång en linflygsektion inom SMOS och gubbarna har lovat att ställa upp. Vill ni träffa dem så är det bara att titta in till Kungsbacka Modell-

flygklubb en tisdagkväll från kl 1800 eller att kontakta Alf Eskilsson (0300-77 766). Kanske vi kan få till en flygträff till hösten!

GeWe

Digitala bilder...

För att utnyttja vår idag goda tryckkvalitet vill vi uppmana Er att om möjligt sända in bilder med en bra teknisk kvalitet.

De digitala bilderna skall helst ha upplösning på 300 dpi (72 dpi som bilderna oftast har som upplösning gäller endast för bilder i dator - t. ex. på Internet).

Digital bildberäkning är i princip en enkel matematik, en bild med ett fysiskt format av ca 9x12 cm (som de i tidningen flesta förekommande bilderna). Börja med att omvandlas 9x12 till tumformat. Man får då ca 3,5x4,7 tum. Det räcker med att beräkna en sida, vi tar 4,7 och då gånger 300 vilket ger= 1410. Detta tal anger antalet behövlige bildpunkter för den sidan. D v s att en 9x12 cm bild bör ha fysiskt format i bildpunkter 1050x1410 (1,5 megapixel - miljoner bildpunkter). Därmed får vi en bild med bästa möjliga återgivning.

Pär L

Kallelse

Medlemmarna i Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap kallas härmed till årsmöte. Mötet hålles på Åhusstrand den 20/8 2005 direkt efter middagen i samband med Oldtimer-SM. Vid mötet avhandlas sedvanliga årsmötesförhandlingar. Eventuella motioner skall vara styrelsen tillhanda senast 1/8 för att kunna behandlas på mötet. Välkomna!

Styrelsen



Nr: 2 2005

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer (inforumret) beräknas utkomma i juli/augusti 2005.