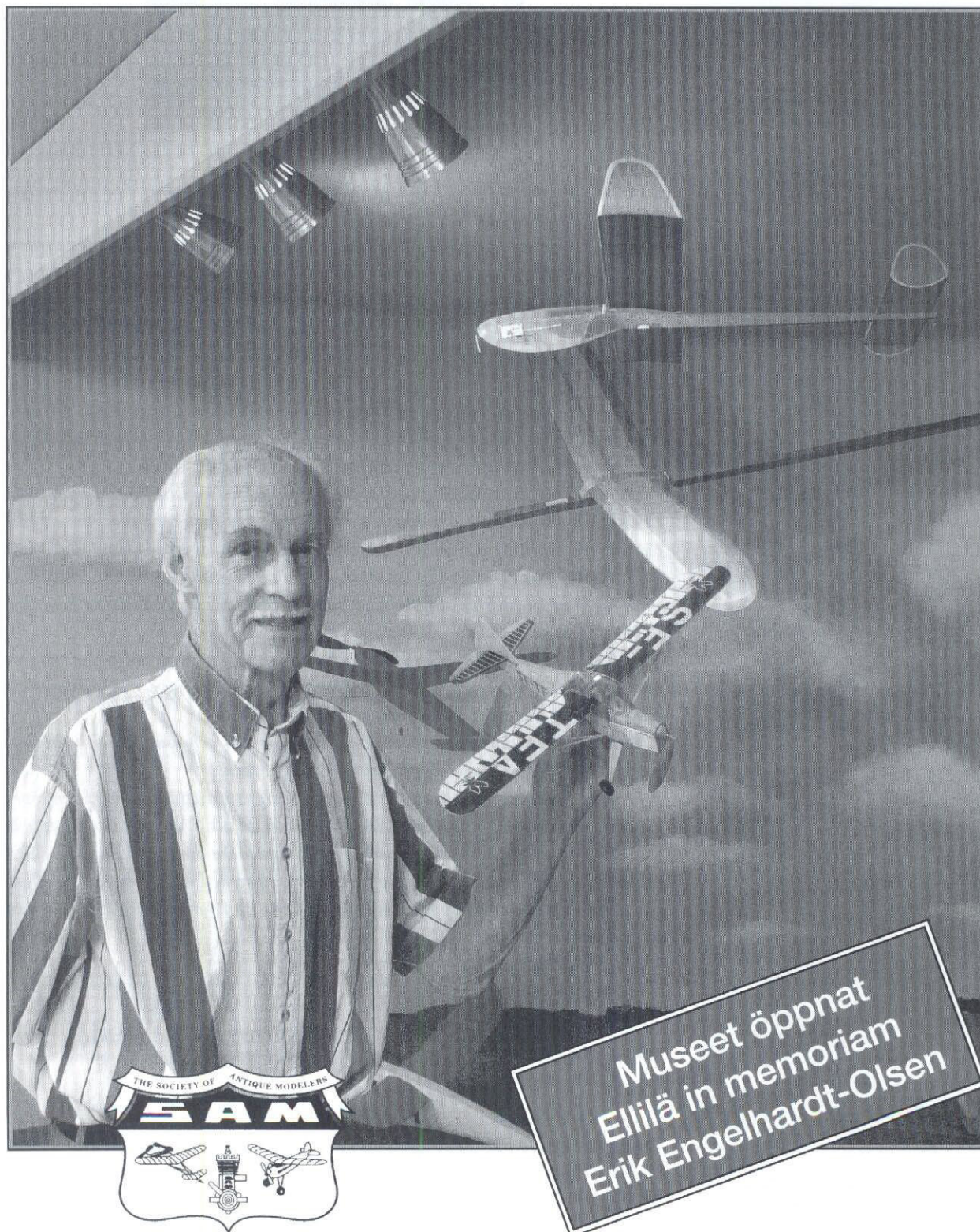




OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 2 2009



Museet öppnat
Ellilä in memoriam
Erik Engelhardt-Olsen

OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg.37. Nr2/2009

Red. Sten Persson

Styrelse:

Ordförande: Gunnar Wivardsson
Box 10 212, 434 23 Kungsbacka
Tfn 0300-163 79
gunnar_wivard@hotmail.com

Sekreterare: Ingvar L Nilsson
Källbäckstrydg. 11B
507 31 Bråmhult
Tfn 033-23 04 05
arb. 031-77 61 663
ingvarl.nilsson@telia.com

Kassör: Per Nilsson
Linnégatan 23, 413 04 Göteborg
Tfn 031-42 24 02
miccroro@compaqnet.se

Ledamot RC:
Anders Nilsson
Bjurbäck Berg Södergården
565 92 Mullsjö
Tfn 0392-240 09

Ledamot Linkontroll
Alf Eskilsson
Tfn 0300-777 66

Suppleant:
Sven Landervik
Rollos Väg 12
291 66 Kristianstad
Tfn 044-24 50 77

Suppleant:
Sigurd Isacson
Skallbergsv. 18, 310 42 Haverdal
Tfn 035-511 02

Hedersordförande:
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlem:
Kurt Sandberg

Tidningskommitté:
Sten Persson - redaktör
Tfn 035-10 49 43
sten.persson@mbox305.swipnet.se

Pär Lundqvist - layout
lundqvist@veinge.nu

Kurt Sandberg - distribution

Postgiro för SMOS: 88 66 95-6
Medlemsavgift: 200 kr/år

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

SAM Chapter 67 Sweden

Manusstopptid Nr: 4 2009:
30 september.



Nu har vi öppnat!

Det är med stor glädje och tillfredsställelse som jag nu kan meddela att Sveriges Modellflygmuseum nu har öppnat.

Jag vill rikta ett stort tack till projektgruppen som har lagt ner ett jättearbete på att förverkliga detta museum. Främst vill jag tacka projektledaren Sven Landervik som visat sig uppfylla alla de förväntningar jag hade på honom när han fick uppdraget. Han har dragit upp riktlinjerna för utställningen och haft ansvaret för att projektet framskridit enligt tidplan. Ett mycket bra skött arbete! Tack!

Vidare vill jag rikta ett stort tack till Tycho Andersson som varit den som ordnat allt det praktiska med snickerier och fixat praktiska lösningar på alla de problem som alltid dyker upp i sådana här stora projekt. Tack!

Ett stort tack även till Åke Gustavsson som med sin konstnärsådra skapat det fantastiska diorama som är museets kronjuvel. Åke har även lagt ner ett jättearbete på målning och konstruktion av avskärningar mm. Tack!

Lennart Flodström ska ha ett stort tack för skapandet av bygghörnan där man får se en Clipper växa fram från bild i katalog via byggsats till en komplett flygfärdig modell. Tack!

Till Autoseums ägare och entreprenörer som givit oss denna möjlighet att förverkliga museet och som visat en genuint positiv inställning och stöttat oss hela vägen vill jag framföra SMOS stora tack!

Till alla övriga som bidragit med arbete, modeller och annan input till skapandet av Sveriges Modellflygmuseum: Ett stort tack!

Genom detta museum, som ligger i ett av Sveriges turisttätaste områden (över en miljon besökare i Österlen varje år) kommer vi att få en exponering av vår sport för en publik som tidigare aldrig haft kännedom om att vi finns eller vad vi sysslar med. För alla dem har vi nu öppnat dörren. Låt oss hoppas att några vågar gå in genom den öppna dörren och finna den verksamhet som vi redan är fascinerade av!

Nu har vi öppnat! Välkomna in!

Gunnar Wivardsson

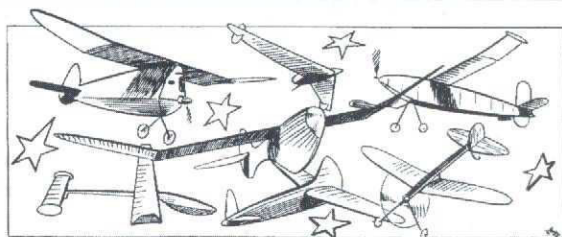
För bidrag till detta nummer tackar red.:

Ingmar Knif, Sven Orre, Boris Borotinskij, Ingvar Nilsson, Sven Landervik samt Ole Torgersen.

Omslagsbilden.:

Vid öppnandet av vårt modellflygmuseum i Simrishamn passade Sigurd Isacson på att posera med sin klassiska Auster från 1947, byggd av en av drygt 100000 tillverkade byggsatser. Foto Sven Landervik.

VÄLKOMNA TILL OT - SM På Rinkabyfältet den 21 - 23 Aug. 2009



Vägbeskrivning: I centrum av Rinkaby väg 118 mellan Kristianstad och Åhus finns en vägskylt "Rinkabyfältet". 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.

Årets mästerskap föregås av den officiella invigningen av vårt modellflygmuseum på Autoseum i Simrishamn den 21 aug. kl. 12.00. Alla är hjärtligt välkomna!

Tävlingsdagar och klasser:

Fredag: klass A, A2 och F-Klassisk.

Samling 14.30 vid Mäss C för utdelning av startkort och information om tävlingsplats samt maxtider. Första start pågår till 16.30 ; andra och tredje start 16.30 – 19.30. Fly-off 19.45.

Lördag: klass B, C, F-Nostalgi, SI, A:1 ("Gladan").

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

För lördag och söndag 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. Linlängd 100 eller 50 meter avgörs av tävlingsledningen på tävlingsdagen. Kontroll av linlängd kan ske vid tävlingsplatsen.

Tävlingsledningen har även rätt att ändra tider och tävlingsklasser beroende på vädersituationen eller andra omständigheter. Skriv gärna ditt mobilnummer på dina modeller!

Mat serveras på Hotell Åhus Strand (ca 8 km från förläggningen). Frukost lördag och söndag 7.30.

Middag lördag 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 (flerbäddsrum). Till logementet måste sänglinne och handduk tas med. Rum att hyra finns även på Hotell Åhus Strand, tfn 044-289300. Enkelrum m. frukost 950 kr; dubbelrum m. frukost 1100 kr/natt. Egen bokning och betalning direkt till hotellet. Boka gärna före den 20 juli för att säkert få plats!

Kostnader per bädd och natt är för Mäss B och C 120:- och för logement 60:-. Frukost 75:-.

Middag 155:- (inkl 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 Åke Gustavsson tfn 0431-36 38 07 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
Huqin	1950	C	1,0

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Medlemmarna i Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap kallas härmed till årsmöte. Mötet hålles på Åhusstrand den 22/8 2009 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

Lilla Majtävl/SM 2/5 09 i Skogstibble

	Namn	Klubb	P 1	P 2	P 3	Tot	Klubb	
1	Gunnar Ågren	UFK	120	120	120	360	C-093	F:Nost
2	Göran Larsson	Norbergs Fk	87	120	120	327	U-284	S:int
3	Inge Sundstedt	Gagnefs Fk	120	81	120	321	W-224	S:int
4	Göran Larsson	Norbergs Fk	34	120	120	274	W-224	F:Nost
5	Birgitt Törnkvist	Mfk Nimbus	41	89	63	193	T-07	Klass B

Tävlingsplats var Olle Lundborgs marker vid Vrå i Skogstibble som han även i år välvilligt ställde till klubbens förfogande.

Ett stort Tack till Olle!

Tävlingsarrangör: Uppsala Flygklubbs Modellflygare
Tävlingsorganisatör: Gurra Ågren Täv led Mats Rosling.

Gunnar Ågren

Inbjudan till tävling i friflygande skala på OT-SM 2009

Självfallet blir det tävling i friflygande skala på OT-SM! Trots att det kan ha hänt olyckor vid RM den 8/8 finns det ju gott om tid att reparera och bygga nytt!

Vi inleder lördagen med skalabedömning och därefter flygning. Reservdag för flygning är söndagen. Reglerna finns på SMOS's hemsida, där det finns ett par små förändringar, som kan vara bra att känna till.

Läs reglerna noga, så kan du undvika förargliga poängmissar!

Naturligtvis blir det även en Concours d'Elegance på lördagskvällen i samband med årsmötet. Vi hoppas på bra väder, många modeller och fina flygningar!

Varmt välkomna!

Skalaflygkommittén.

Inbjudan till stor skalafriflygtävling !

Tillsammans med Aeroklubben i Malmö, AKM, planerar SMOS en skalafriflygtävling 8-9 augusti 2009 på flygfältet vid Skånes-Fagerhult .

Början lördag kl 12 med skalabedömning, flygning från kl 15.30 (beräknat) till 20.00. Är vädret bra flyger vi tre flygningar och avslutar med en Mass-starttävling. Söndag är reservdag, vi börjar då kl 07, allt för att undvika tilltagande vind.

På lördag kväll samvaro. Vi hoppas på internationellt deltagande! De vanliga reglerna gäller, finns på www.smos.info under "Regler", med undantag för att vi bara har en gummimotorklass och en "Annan fram-

drivningskälla"-klass, högst tre modeller i varje klass. Anmälningavgift 50:- för första modell i varje klass, efterföljande 20:- fram till 22/6, därefter dubbel avgift. Betalning på tävlingsplatsen.

Inkvartering: några bäddar finns vid flygfältet och några tältplatser men flera vandrarhem finns på 12-20 km avstånd, se Internet.

Upplysningar och anmälan till Anders Sellman, 042-99565, e-post; anders_sellman@yahoo.se eller Lars Tolkstam 019-320952,

e-post: lars.tolkstam@ericsson.com

Varmt välkomna!

Vår kassör Per Nilsson vinner "Fidusia-tävlingen"!

I sista minuten meddelar Per att han återupprättat den svenska äran i vårt tävlingsutbytte med danskarna.

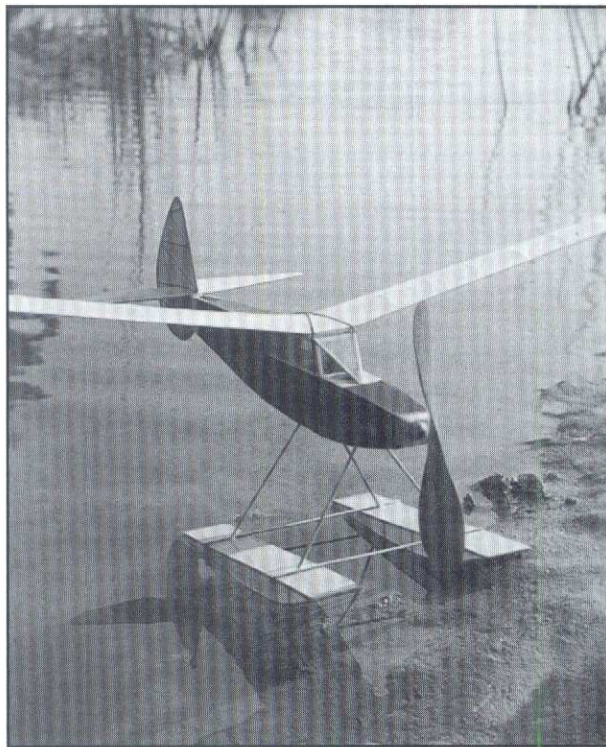
Vid jubileumsflygtävling på Eremitage-sletten i Köpenhamn vann han både Concours d'Elegance och flygmomentet i Fidusia-tävlingen.

Redaktionen gratulerar!



Modellflygminnen från Finland del 4

Här följer fjärde avsnittet i Ingmar Knifs självbiografiska berättelse om en modellflygares uppväxt i efterkrigstidens Finland.



"Lutfisken" i Alskat 1959

Precis i början av 50-talet hade en kompis skaffat en ED-diesel (större än "Bee"). Bränsleingredienserna inköptes på apoteket och sedan provkördes motorn i vårt kök (!). En ljuvlig dieseldoft blandades med matoset...

Jag fick äran att förstora upp en ritning av Newport Scout ur Hobbyboken 1949. Kropp och vingar byggdes, men därvid blev det. Något senare tillkom det enda "sambygget" med min bror. Det var ett impulsbygge. I Vasa hade Hans kommit över några tjocka balsafflak ur någons förkrigsgömmor och den plötsliga balsatillgången var för min del den utlösande faktorn. På bara ett par dagar – så gott som utan ritningar – byggdes en något större gummi-motormodell. Vi ville förmodligen "leka Wakefield!". Hans åtog sig kropp och propeller. Kroppen skulle ställas på kant och ha ordentlig "mage". Bygget skedde "i handen", utgående från några spant och longeronger. Experimentet med enbladig propeller var troligen en annan utlösande faktor. Vinge och skjärtplan stod jag för. Spännvidden var 80-90 cm; enkel V-form och avhuggna vingspetsar med ändskivor förenklade bygget. Modellen hade dubbla fenor. Den något befängda skapelsen döptes till "Colynus". Jag fick utlopp för min dekorationsiver i de något vingliga bokstäverna

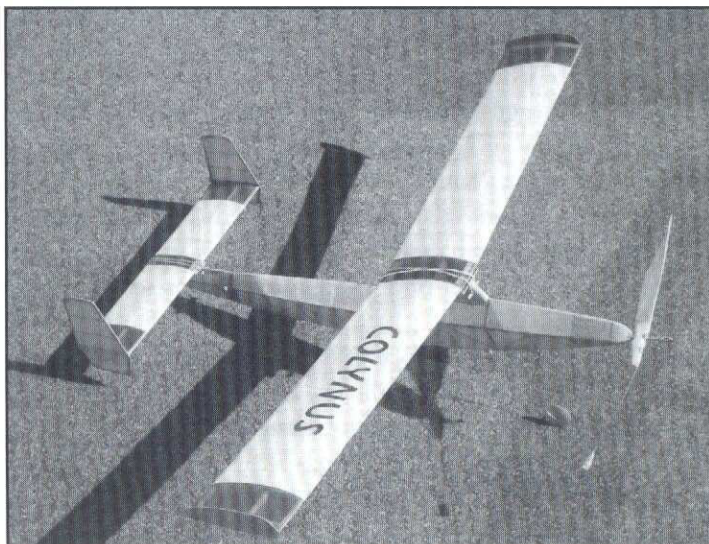
på vingen. Minnesbilden av helheten är hur klar som helst. Gummisnodd fanns uppenbarligen till salu vid ingången av 50-talet och det visade sig att modellen flög "direkt från byggbrädet"! Oförglömligt blev det spontana handslaget efter den perfekta jungfruflygningen. Ord behövdes inte.

Detta modellflygminne kom idag så starkt över mig att ett nostalgibygge var oundvikligt – se foto! Originalmodellen var röd/gul med svarta bokstäver, V-formen var nog något större och "magen" präktigare.

Åren 1947-63 tillbringades veckoslut, sommarlov och semestrar ofta på sommarstället i Alskat. Modellflygutövandet fick där nya former. Sjömodellerna kom in i bilden. Den egna konstruktionen "Lutfisken" (1959) var den första lyckade modellen med två flottörer. Med "trepunktstäftor" var det mycket enklare. På den låga strandängan röjdes en liten sportplan. Albuskarna drogs upp på en större yta, i vars mitt en cirkelbana jämnades. I Hobbyboken 1951 presenterades "swing-line". Hans ville pröva på denna möjlighet att påverka "snurrandet" från 40-talet. Raskt snickrades en snabbskisserad "Bell X-1" i al (urholkad kropp) och 3 mm:s faner. Försöket lyckades bra och resulterade i en större "Douglas Skystreak" i samma utförande. Vingbelastningen var hög och farten hisnande. Ryggflygning och looping lyckades.

Insektsvärmarna gav de gråmålade modellerna "färgtillskott". Jag nöjde mig med att på avstånd följa med storebrors och hans kamrats förehavanden.

Under åren flög jag med en mängd små skalamodeller på denna plan. Och efter att jag fått överta min brors Mills 0,75:a premiärflögs även min första linstyrda modell där (1959). Fortsättning följde med senare inköpta små dieselmotorer (Webra Piccolo, Jaguar). "Tombboy" som sjömodell (Aeromodeller 1950) flög jag också med i Alskat i slutet av 50-talet.



Efter en innehållsrik gymnasietid tog jag studenten 1955. Därefter avtjänades värnplikten. Redan under gymnasietiden hade jag sommarjobbat på Vasa Bomull, bl.a. i tygtryckeriet, först som hjälpreda i schablonverkstaden, senare även som renritare. Det blev ett avbrott i modellbyggandet under "sabbatsåret" som följde. Jag arbetade i tryckeriet och spelade dansmusik ett par kvällar i veckan.

Hösten 1957 inledde jag studierna på dekorationsmålningslinjen vid Konstindustriella Läroverket i Helsingfors. Samma höst verkställde min far, under då rådande tunga omständigheter, en kaotisk flyttning till en annan bostad. Av det modellflygmaterial, som under åren samlats, hamnade tyvärr s.g.s. allt på soptippen.

En del av tidningarna, som Hans skickat till mig under studietiden, samt några nummer av Flyg, bevarades. Under påsklovet i Vasa våren 1958 träffade jag min blivande hustru, och då jag under sommararbetet i tygtryckeriet blev erbjuden fast anställning som designatör av tryckta tyger, avbröt jag studierna.

Till mina uppgifter hörde också ansvaret för schablontillverkningen och grafisk design. Dekorationsivern och "esteticerandet" kom nu väl till pass.

Vi gifte oss hösten 1958 och blev bofasta. Redan samma höst började jag bygga igen. Den första modellen blev en liten "Tummelisa", uppförstorad från en pyteliten treplansskiss i en gammal Flyg; Björn Karlströms "Agatons spalt"! En liten bunt urklipp hade klarat den ödesdigra flyttningen ett år tidigare. Vasa Vingarna var ett minne blott, men modellflygsektionen i Vasa Flygklubb hade vaknat till liv. Jag kontaktades av en gammal bekant och ställde upp som "handledare".

Klubbkvällarna hölls i Finska yrkesskolan, rätt nära där vi nygifta bodde i ett vindsrum i svärmors hus. Mitt första minne från denna tid är Torsten Sträng pysslande med en spantbyggd Mosquito. "Totti" utvecklades på ett par år till en av landets ledande A-2-flygare. Ett par pojkar byggde "Kiuru", den första byggsats-A-1: an efter balsans återkomst, en var "freeflight power"-frälst etc. Verksamheten flyttades efter en tid till stadens centrum. Ett källarrum under ungdomsgårdens scen blev klubbрум.

Segelflygarna höll till i en magasinsbyggnad på gården. Det blev fart på verksamheten. Många tidsenliga modeller i A-klasserna byggdes. Strängs framgångar sporrade. Vi var tre som började med C-2. Linstyrt flög vi på kaserntorget intill. Min första wake blev en egen



En ung Ingemar med sin Wakefield "Fällkniven".

version av en modell presenterad i Aeromodeller. Modellen "fusade" muntert vaggande med hela bakkroppen uppfälld och döptes till "Fällkniven" (Linkkari, fl.).

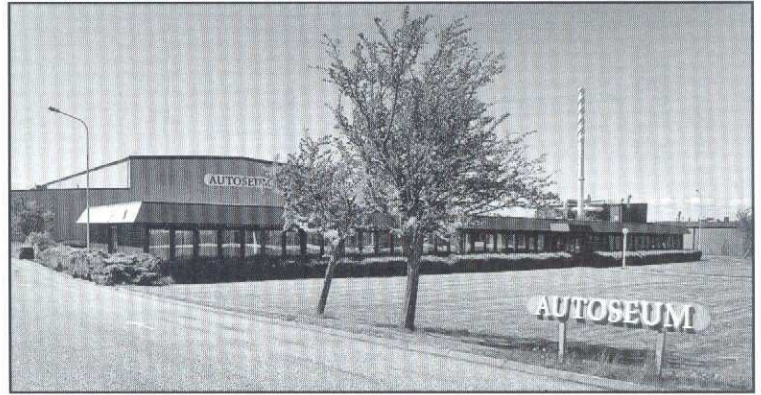
Min första tävling på över tio år blev med denna modell i Jämijärvi sommaren 1961 (FM-deltävling). Vasa flygklubb ställde upp med en rätt stor grupp. Tävlingen blev upptakten till några aktiva och framgångsrika år. De bästa placeringarna kom i A-2. Bl.a. blev Torsten Sträng finsk mästare.

Vi fick en pojke 1960. Dansmusik hade jag också börjat med igen. Det blev något mindre tid över för modellbyggandet, men ett par C-2:or blev det trots allt. Mitt varumärke blev 6-kantiga kroppar. Sommarflygandet i Alskat har redan noterats.

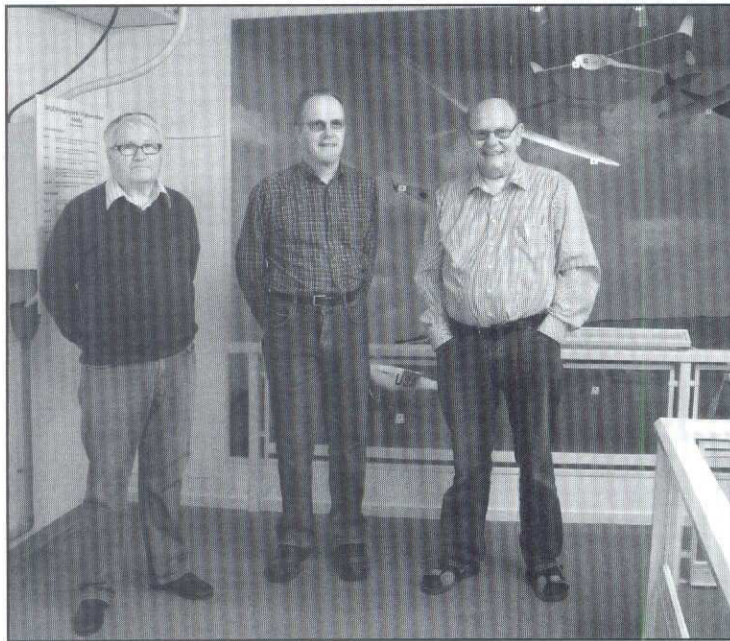
Kontakt etablerades med modellflygklubben Skvadern i Sundsvall. En brevtävling, som Skvadern vann, hade tidigare avverkats. Vår klubb inbjöds till en tävling i Sundsvall sommaren 1962. Jag ombads sköta brevkontakten, och blev sålunda bekant med Lennart Flodström. Vi var 5-6 tävlande som tog båten över till Umeå. Efter övernattnig i Umeå blev det bussresa till Sundsvall. Vi blev synnerligen väl emottagna och inkvarterade hos Skvaderns medlemmar. Ett varmt tack till er alla!

Modellflygmuseet i Simrishamn öppnat

Här kommer några glimtar från vårt modellflygmuseum. För bilderna tackar vi Ingvar Nilsson och Sven Landervik.

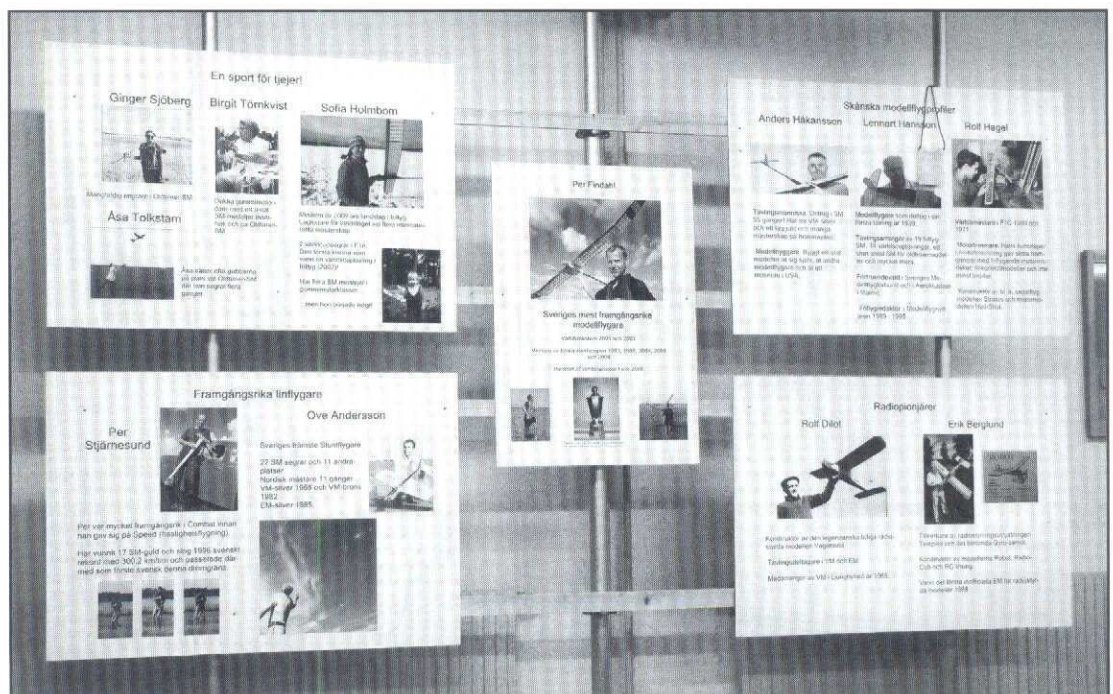
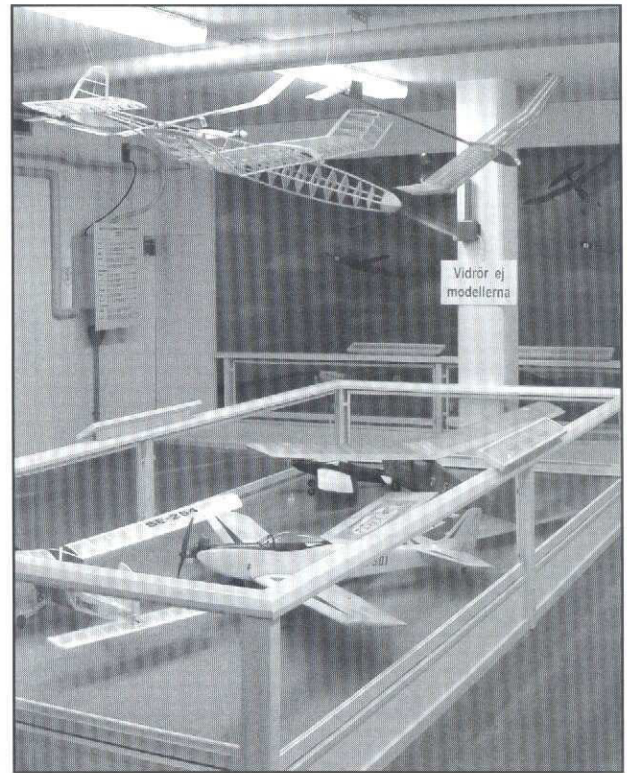


Här bredvid ses museets flotta exteriör.

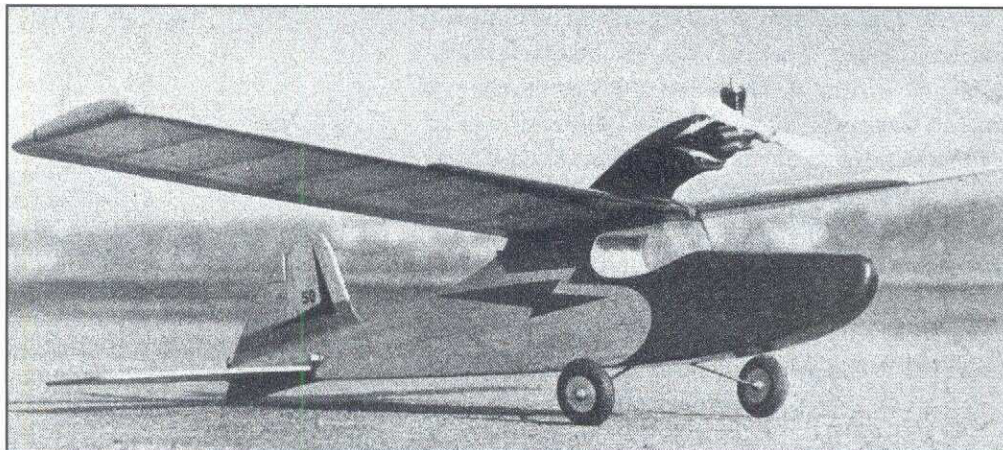


De som gjorde arbetet i Simrishamn, Tycho Andersson, Sven Landervik och Åke Gustavsson, Lennart Flodström icke att förglömma!

Till vänster radiostyrda modeller. Där finns bl. a. "Skyskooter" från tidigt 50-tal och "Orion" från 1060.



Del av skärmställning med kända svenska modellflygprofiler.



CIKADA

Som utlovades i föregående nummer i artikeln om Hoh Fang Chiun kommer ritningar till några fler av hans konstruktioner att återges här. "Cikada" på omstående sida är en ren "sportmodell" med amfibie-look från 1959. Denna ritning är hämtad ur American Modeler från samma år, men den publicerades långt senare (1976) även i Allt om Hobby.

Med en spännvidd på 72 cm var den avsedd för den då nyutkomna motorsensationen Cox Pee Wee på 0,3 cc. Konstruktören noterade att den med viss modifikation av kroppens (skrovets?) undersida kunde fungera som flygbåt samt att den kunde förses med en lättviktsradio av enkanalstyp. Låter onekligen avancerat för 1959!

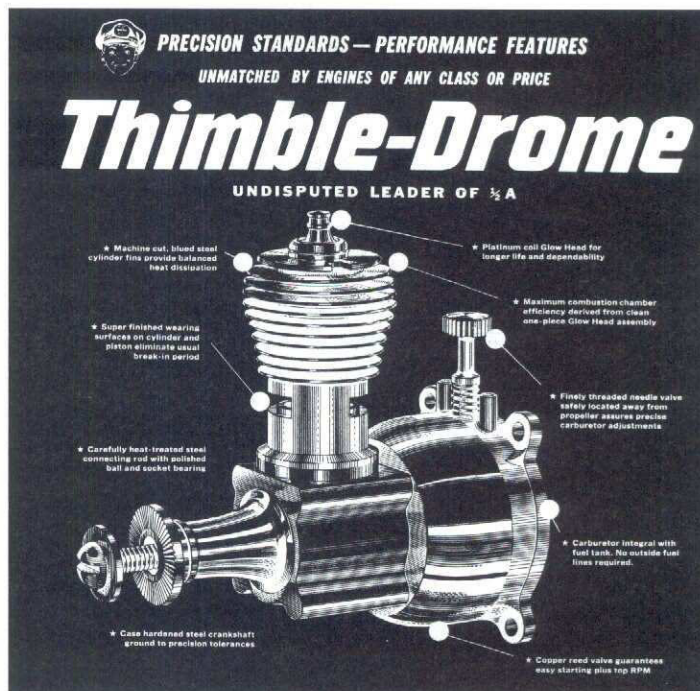
Sten P.

LeROY COX och hans motorer - del 1

Man kan nog utan överdrift säga att en epok i det motoriserade modellflygets historia gick i graven den 6 februari i år, då tillverkningen av de sista Cox-motorerna upphörde. En del anser dock att denna epok avslutades redan 1996, då Estes Industries tog över tillverkningen av de Cox-produkter, som då var kvar i sortimentet.

Man hade andra prioriteringar och den berömda Cox-kvaliteten blev svår att upprätthålla, samtidigt som marknaden för små förbränningsmotorer minskade efter hand som el-motorerna började vinna terräng. Utan tvivel kommer Cox-motorerna att finnas kvar länge än – inte mindre än 50 miljoner motorer i olika storlekar hann man tillverka, vilket lär vara mer än den sammanlagda produktionen hos all världens övriga tillverkare under 1900-talet!

LeRoy Cox var en innovatör från unga år, även om han först gjorde karriär inom el-branschen innan han efter kriget kom in på hobbymarknaden. Han startade då tillverkning av modellracerbilar och tävlade själv också med dem. Den tidens "raceråk" med 10 cc bensinmotorer var inte något som vem som helst hade råd med och därför började han i stället massproducera små bilar med glödstiftmotorer, delvis i samarbete med Cameron Engineering.



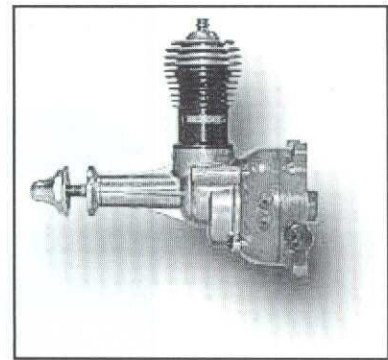
Under varunamnet Thimble Drome tillkom 1952 den första flygmotorn, kallad "Space Bug". Här introducerades redan den typiska Cox-cylindern med glödstift och cyl.topp som en enhet samt insug av membrantyp, s.k. "fladderventil". Med sin stora metalltank var den relativt tung och blev snart ersatt av "sportversionen" "Space Bug Jr." med en mindre nylontank i olika kulörer.

fortsättning nästa sida

Den kompletterades av en renodlad tävlingsversion utan tank, kallad "Thermal Hopper". Den hade dubbelt så hög effekt som de flesta andra 0,8 cc-motorer och kom att dominera ".049"-klasserna under många år.

1955 hade försäljningen av racerbilar dalat till nästan noll och den ekonomiska situationen var prekär för LeRoy Cox och hans företag. Han beslöt då att helt satsa på små modellmotorer och färdiga plastmodeller för linkontroll.

De hittills nämnda motortyperna hade gjutet vevhus, men 1956 övergick han till motorer, som enbart bestod av frästa och svarvade komponenter. Han flyttade nu sin fabrik till Santa Ana i Kalifornien och med 250 anställda och en maskinpark för massproduktion av komponenter med toleranser på 7 miljondels tum började man spotta ut miljontals av den modellmotor, som förmodligen producerats både i störst antal och under längst tid, nämligen Cox "Babe Bee". Det var en enkel sportmotor med aluminiumtank och den beprövade insprutningsmetoden via ett membran. Den hade dock minst lika hög effekt som andra 0,8 cc-motorer på marknaden (.06 hk/13000 v/min) och i kombination med ett oslagbart lågt pris (\$3.95) bidrog "Babe Bee"



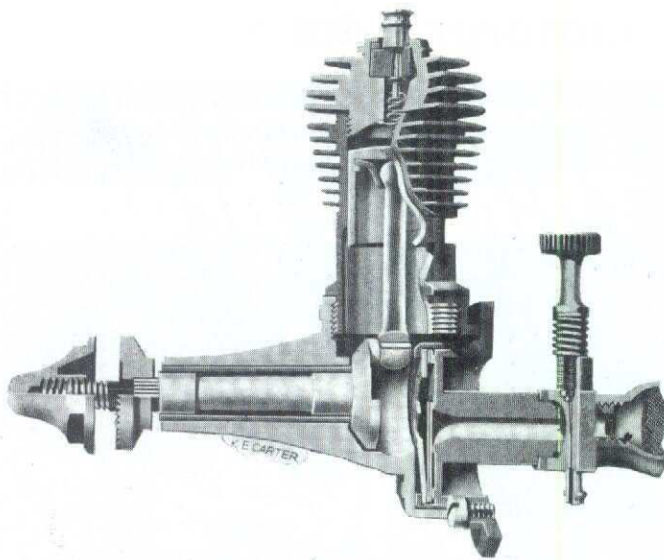
Cox Space Bug J:r .049

Även denna kom att tillverkas fram till våra dagar. Den hade för sin storlek hög effekt och kom även att användas i tävlingssammanhang.

Två andra 1/2A-motorer, som tillkom under denna period, var Cox "Strato Bug" och Cox RR-1, den senare med roterande insug i stället för membran. Båda dessa tillverkades endast under några år och är därför relativt ovanliga. Priserna på samlarmarknaden återspeglar detta, medan däremot de betydligt tidigare "Space Bug"-motorerna fortfarande finns i så stort antal att ett bra exemplar kan inhandlas för \$30.00-50.00.

Med "Thermal Hopper" hade Leroy Cox använt konceptet med membran-insug för att åstadkomma en högvarvig tävlingsmotor och efter succén med "Babe Bee" etc. utvecklade han nu en större högeffektsmotor med denna typ av insugning. Den döptes till Cox "Olympic" och denna kullagrade racermotor – en av de estetiskt mest tilltalande som någonsin gjorts – kom ut i handeln lagom till julen 1958, sedan utvalda tävlingsflygare fått testa den "på riktigt" under föregående säsong.

Sten P.

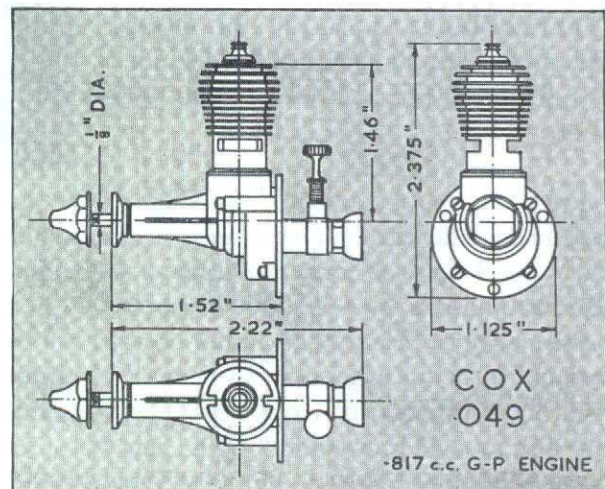


Till vänster och nedan : Cox Thermal Hopper .049

starkt till att praktiskt taget alla andra 0,8 cc-motorer försvann från marknaden.

Under en halvseklång produktion av "Babe Bee" gjordes kontinuerligt modifieringar/förbättringar, inte minst för att passa alla de färdiga (R.T.F.) modeller, som Cox fortsatte att producera. Den var och förblev en billig sportmotor och de enda riktigt avvikande versionerna var "Silver Bee", "Golden Bee" och "Super Bee", de två senare med dubbla överströmningskanaler i cylindern för något högre effekt. "Golden Bee" hade dessutom en något större tank för stuntflygning.

Framgången med "Babe Bee" fick Leroy Cox att 1958 börja producera den förminskade varianten "Pee Wee" på 0,32 cc.



Erik Engelhardt-Olsen

Norsk Modellflygpionjär 2.4.1921 – 11.8.2006

Då Erik Engelhardt-Olsen avled 2006 vid en ålder av 85 år var det en av pionjerna inom norskt modellflyg, som gick ur tiden.

De flesta känner Erik bäst under firmanamnet EEO, ett företag, som starkt bidrog till att många norska ungdomar fick modellflyg som sport och hobby. Men Eriks modellflygkarriär började många år innan han grundade sin firma, då han tidigt på 30-talet byggde sina första modeller. Han deltog i nationella tävlingar och belade förstaplatsen i många tävlingar redan 1933-34.

Eriks internationella karriär började med seger i klassen för "kroppsmodeller med spv. 100-150 cm" vid en interskandinavisk tävling i Stockholm 1936. Detta var en klass, som Erik behärskade mycket väl, vilket resulterade i de flesta framgångarna.

1937 vann han den norska uttagningstävlingen till Wakefieldmästerskapen i England, som var den tidens världsmästerskap. Han var Norges ende representant, endast 16 år gammal, men kom på en mycket

Nedan Ole Torgersens version av Eriks "EEO-7", en 100 cm-modell från 1938 (Norges motsvarighet till bröderna Starks "Prim"?!)



En ung Erik med en egen Wakefieldkonstruktion och en "B-modell" (100 cm spv); fotot taget 1937/38 på Kjeller Flystation utanför Oslo.

hedrande 17:e placering bland 44 deltagare från de stora modellflygnationerna. I den tidens referat från mästerskapen uppmärksammades Erik tack vare hans mycket välbyggda modell, något som blev hans signum genom åren.

I Wakefieldmästerskapen 1938 deltog Erik på nytt, denna gång i Frankrike. Norge sände nu ett lag med tre medlemmar. Ovana förhållanden med extrem värme gjorde flygningarna mycket svåra och de norska deltagarnas resultat blev inte så bra.

Under de påföljande åren deltog Erik i flera internationella tävlingar med bra resultat.

Under denna period rådde stor aktivitet inom modellflyget i Norge. Allers Familjejournal grundade "Allers Flygklubb", som blev till ett stort stöd för modellflyget. Såväl nationella som internationella tävlingar arrangerades och i samarbete med Allers konstruerade Erik vid denna tidpunkt en enhetsmodell i Wakefieldklassen.

1940 lade sig krigets skugga över modellflyget, liksom över all annan sport i Norge. Under 5 år förekom ingen organiserad tävlingsverksamhet.



fortsättning nästa sida

Då freden kom 1945 fick tävlingsflyget ny fart, men Erik deltog ganska lite. Han var upptagen med sin egen, nya skapelse, firman EEO. 1947/48 kom hans första byggsatser ut i handeln. Under de två första åren skedde all tillverkning hemma, men efter hand ökade platsbehovet och verksamheten flyttades två gånger tills den 1953 blev etablerad i Gan, 30 km utanför Oslo. Han samarbetade med Norges bästa modellflygkonstruktörer och tillsammans med egna konstruktioner utvecklades många olika modelltyper, såsom segelplan, linkontroll, RC och modeller för såväl gummimotor som förbränningsmotor. Även alla slags tillbehör, som modellbyggare kan behöva, som t.ex. bränsle och byggmaterial, fanns att få hos Erik.

Under alla år var Eriks hustru Ragnhild en ovärderlig kollega och stötta. Alla var välkomna hos Erik för att skaffa de olika slag av material som man hade behov av och hemma välkomnade Ragnhild med kaffe och kakor.

EEO's produkter marknadsfördes i hela Norge och även i andra delar av Skandinavien. Då Erik gick i pension vid 79 års ålder hade hans företag producerat nästan en million byggsatser!

Till höger "Cabin" – Eriks lilla 64-cm-konstruktion från 1950, även denna byggd av Ole T.

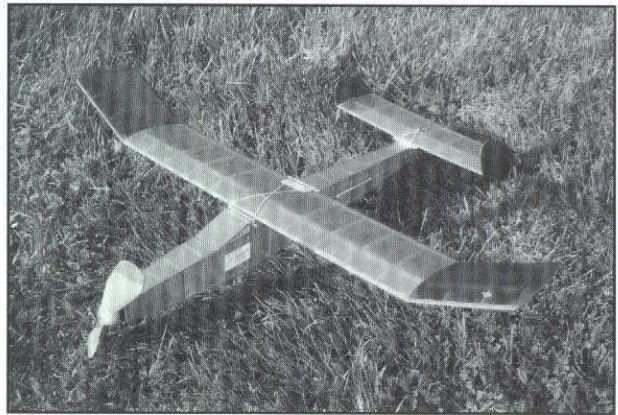
I flera årtionden var Erik en stark drivkraft inom norskt modellflyg, både som tävlingsdeltagare och tillverkare av modellprodukter. Han kommer att bli ihågkommen av alla, som kom i kontakt med honom eller hans produkter.

Ole Torgersen

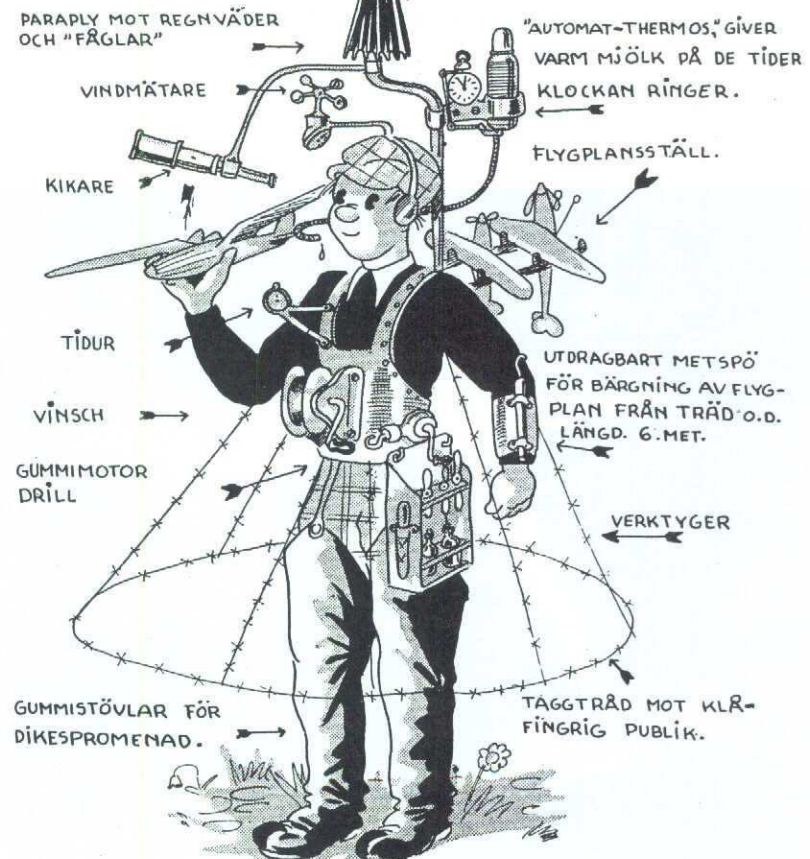
(P.S. De norska Oldtimer-flygarna har sin egen motsvarighet till vår Ritningsbank och kopia på deras lista (3 A4-ark) kan förmedlas av red.)

Många av dessa ritningar består av uppförstoringar från äldre hobbytidningar med allt vad det innebär av tjocka linjekonturer etc. Med tanke på att många av dessa ritningar är unika och ej kan fås på annat sätt så är detta problem som kan övervinnas!

Red.)



DEN IDEALISKA MODELLFLYGS UTRUSTNINGEN.



Med tanke på våra återkommande diskussioner om vilken utrustning som skall anses vara tillåten som OT-mässig vill red. påminna om hur tidningen "Flygning" såg på en välutrustad tävlingsflygare 1941.

AARNE ELLILÄ IN MEMORIAM

Den 16 mars avled Aarne Ellilä, en modellflygare, som tillhörde den lilla exklusiva skara, som vunnit Wakefield-pokalen två gånger i rad.

Som väl alla känner till hände detta 1949 och 1950, men efter en tredjeplacering vid Wakefieldträvlingen 1952 drog sig Aarne tillbaka från aktivt tävlande. Trots att mer än ett halvsekel förflutit sedan dess har Aarne Ellilä, åtminstone för oss äldre modellflygare, förblivit en modellflygets gigant och kommer säkert för all framtid fortsätta att inta en speciell plats i modellflygets "guldålder".

Redan i tidiga tonåren intog modellplan en framskjutande plats i Aarnes liv, men delades fram till krigsåren av en annan passion, nämligen konståkning på skridskor. Influerad av kontakter med svenska modellflygare utvecklade den unge Aarne modeller, som snart kunde hävda sig i tävlingssammanhang, samtidigt som framgångarna i konståkningstävlingar ökade i samma takt.



Efter en kort sejour inom artilleriet utbildades Aarne Ellilä till bombfällare och som sådan deltog han sedermera i 24 uppdrag ombord på en Bristol Blenheim under det s.k. Fortsättningskriget mot Ryssland.

Efter kriget studerade han kemi vid universitetet i Helsingfors och medan han höll på med sin doktorsavhandling gjorde han 1949 ett avbrott för att förbättra sin engelska på ort och ställe. Alltså begav han sig till England och övertalades då att ta med sig sin gamla, men framgångsrika, Wakefieldmodell – och resten är, som man säger, historia!

Aarne Ellilä var i många år medlem i SMOS och den siste SMOS-medlem, som träffade honom, var nog Boris Borotinskij (se Oldtimer 2/2008).

Så här skriver Boris:

"...Jag mötte Aarne första och sista gången 9.4.2008 på finska klubben i Helsingfors. Jag såg en vänligt leende man, som glatt gick omkring med ett fyllt rödvinsglas och samspråkade med folk till höger och vänster. Inte kunde man tro att Döden redan bestämt sig.

Aarne dog 16.3.2009. Jag hade skickat ett paket till honom den 25.2 med Sigurds memoarer (trots att Aarne undanbad sig detta!) och ritningen på hans 1938 års Wakefield. Då veckorna gick och inget svar kom ringde jag Olavi Lumes, som är en familjebekant, och fick då höra att "Aarne är död och ska jordfästas imorgon..."

Naturligtvis blev jag chockad – här går man och väntar på brevvar och mästaren har redan legat död i 3 veckor!

Tiden med Aarne sträckte sig alltså från 9.4.2008 – 1.2.2009, då hans sista brev är daterat, d.v.s. 10 månader och 3 veckor. Jag är trots allt tacksam över denna tid, som förlänade denna vinters modellbyggande och flygande en lyster av unikt slag.

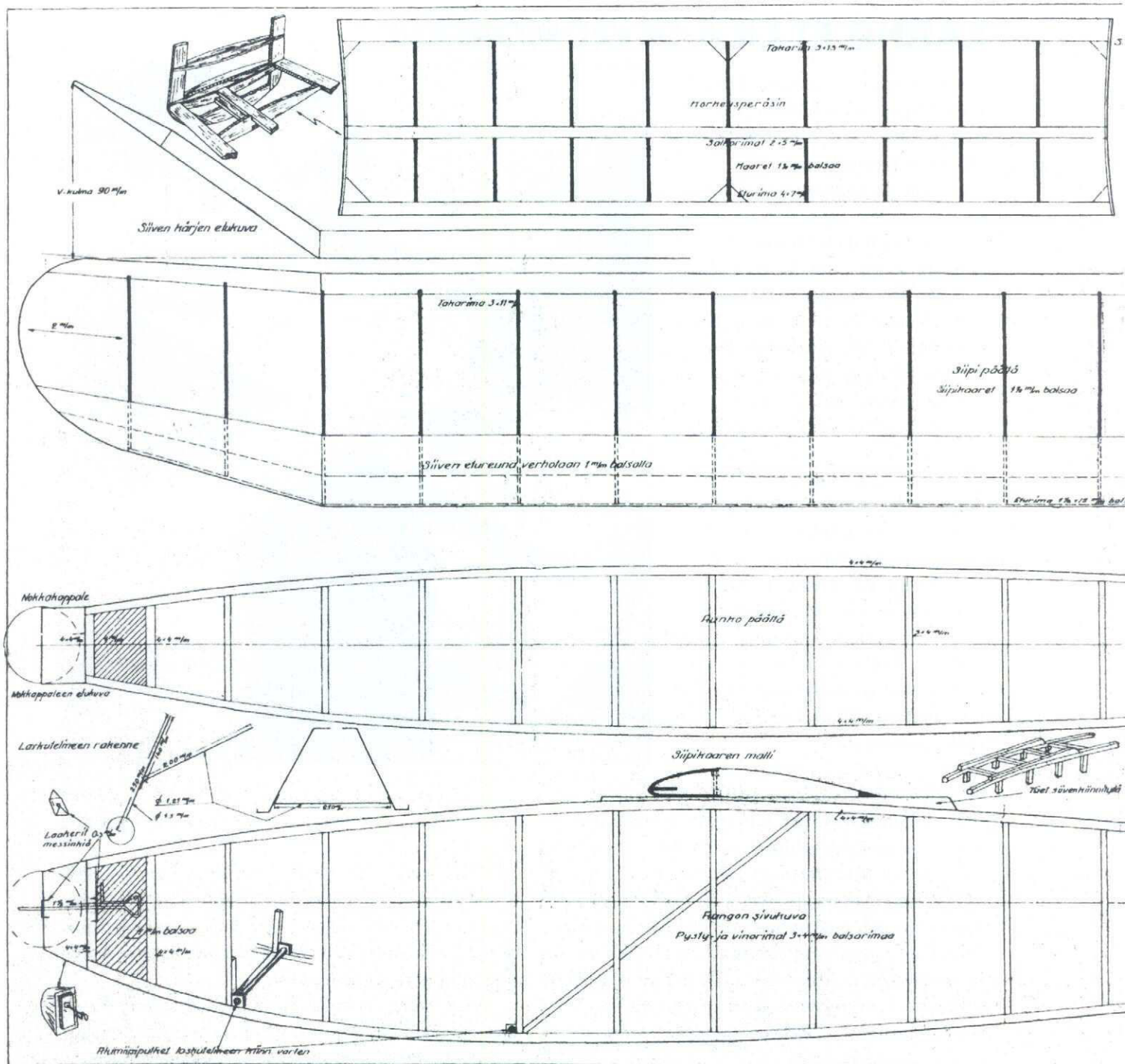
Aarne hade genomgått en by-pass-operation för ett par år sedan. Hans hustru dog bara två eller tre dagar efter honom. Hon hade legat på sjukhem de senaste tre åren, svårt drabbad av Alzheimers sjukdom. Enligt Olavi Lumes besökte Aarne sin hustru varje dag under dessa år och matade henne. Man och hustru jordfästes samtidigt tisdagen den 7.4.2009 kl. 13.30 i Sandudds nya kapell."

Ur Aarnes brev till Boris den 1.2.2009 saxar vi bl.a. följande rader:

"...Beträffande min Wake från 1938 har jag själv ingen bild eller ritning överhuvudtaget. Utgående från de bilder du skickat kan jag konstatera att landstället torde vara riktigt. Propellern var tvåbladig. Gummi-motorn drogs upp via aktern. Jag flög modellen endast under vintern 1938. Om du har en ritning till den skulle jag vara tacksam för en kopia.

Den som vill får fritt använda sig av mina ritningar.

fortsättning nästa sida



Vad min ålder beträffar så är jag född 11.6.1923 i Mänttä och pappa i Vasa. Jag är m.a.o. nästan Vasabo.”

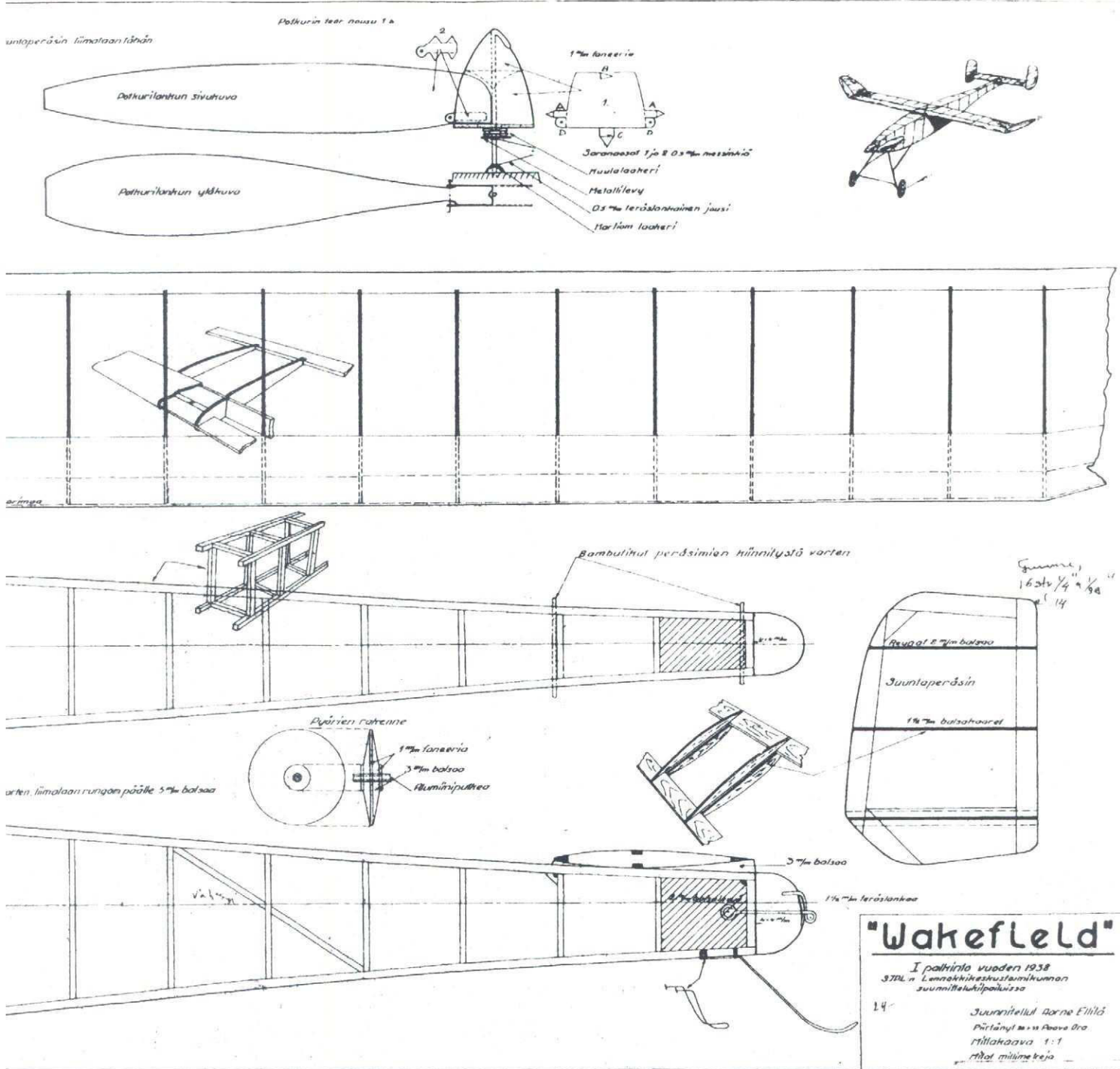
”...Uppgiften om Sigurd Isacson var intressant. Han borde väl redan vara över 80. Omslagsbilden med den självsäkre mannen torde inte vara helt färsk, en verklig kraftkar! Om du har kontakt med honom så hälsa! Det var väl han som sa att ”Ska vi inte gå ut och slå en parabel?” när vi en gång träffades i Jämijärvi. Märkligt att en sån här replik så starkt fastnat i minnet! Boken är jag dock inte längre intresserad av, det finns nästan för mycket att läsa och man orkar inte sluka allt intressant. Hur har Sigurd förtjänat sitt uppehälle?

Utgående från bilden på omslaget tycks hans hobbyer ha varit penningslukande...”

1959 utkom ett jubileumsnummer av tidningen ”Ilmailu” med anledning av Finlands Flygförbunds 40-åriga tillvaro. Där finns bl.a. en bild på det finska laget med sina modeller vid tävlingarna i Norrköping 1937. Den mycket unge Aarne Ellilä håller en ännu ej identifierad Wakefieldmodell och texten av L. Poppius lyder enligt Boris:

”Den andra utlandsresan som våra modellflygare gjorde skedde 1937 och gick till Norrköping, där man f.f.g. tävlade om KSAK’s Nordiska Pokal enligt Wakefieldreglerna.

Den yngste i laget var den då 14-årige (numera filosofiedoktorn) Aarne Ellilä, som var den som lärde sig mest vid detta tillfälle. Men stryk fick vi ännu denna gång!”



Boris fortsätter sedan:

”Elliläs andra ”skolningstillfälle” skedde i Kauhava 17-18 juli 1937, dit Sven Wentzel var inbjuden till den finska uttagningstävlingen.

På den DVD, som gjordes efter vår veteranträff i Helsingfors den 4.9.2008 hörs Aarne först mumla något osäkert om kuggjul då han tillfrågades om hur det hela började och hur han uppfattade Wentzels modell. Aarne konstaterar därefter att ”...här fick de församlade finska modellflygarna för första gången se hur fint en Wakefield kan flyga”.

Detta öppnade också Aarnes ögon och han började förstå hur en slipsten ska dras. Detta ledde till att Aarne vann den konstruktionstävling, som modellflygets centralkommitté inom Finlands Luftförsvarsförbund

utlyst 1938. Förslaget renritades den 20.1.1939 av Paavo Ora.

Jag hade tänkt offentliggöra ritning och modell vid vårt SM i sommar, men eftersom det är mycket osäkert om jag kan komma så skickar jag ritningen nu. Vad jag kan förstå så är detta ändå en världsnyhet för OT-folket och jag tycker det skulle vara trevligt om OLDTIMER skulle bli först med detta lilla scoop!”

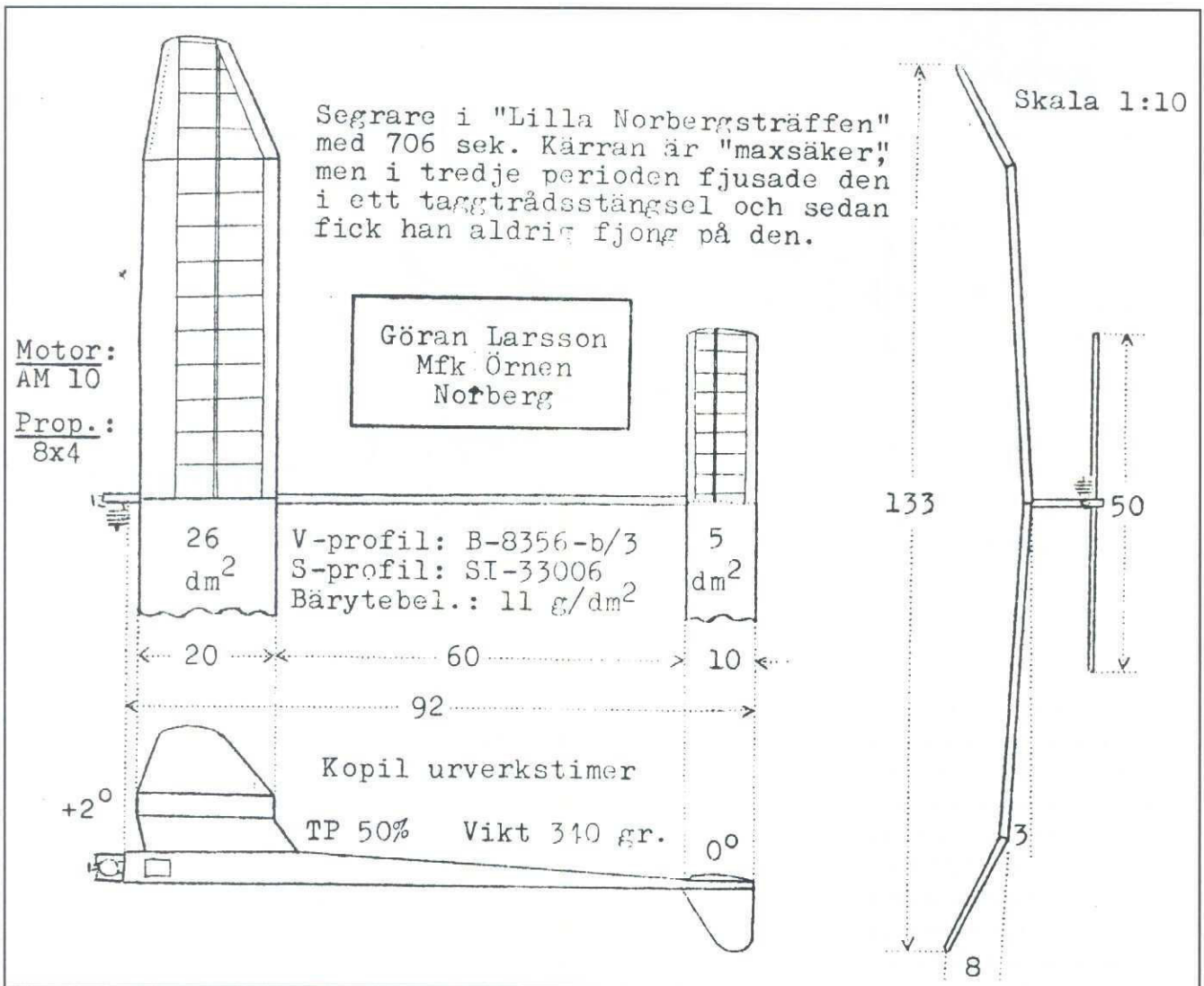
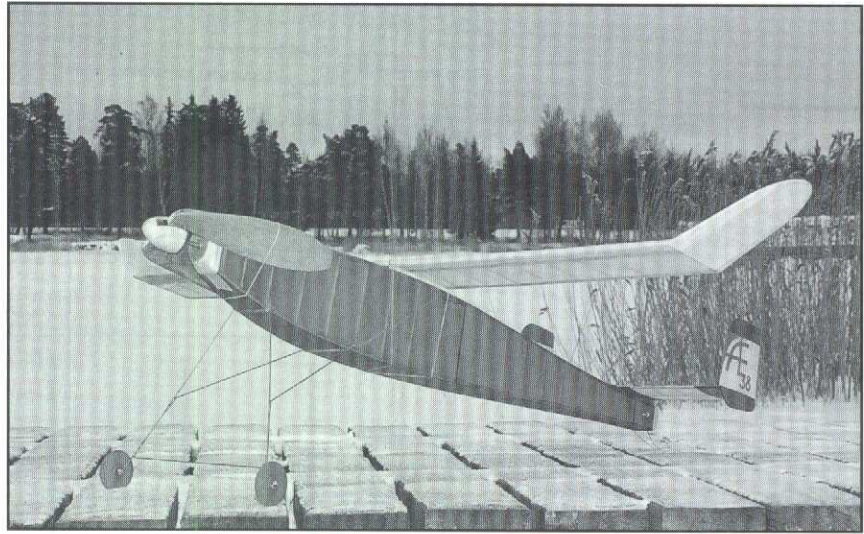
Å medlemmarnas vägnar tackar vi Boris för detta unika tillfälle att få publicera ritningen till en tämligen okänd konstruktion av mästaren själv. Den återfinns på mittuppslaget och ritning i full skala kommer att tillställas Ritningsbanken.

fortsättning nästa sida

Förmodligen inspirerad av vad den unge Ellilä såg i Norrköping och Kauhava 1937 har denna modell tydligt "Ulvsunda-stuk" och kan på avstånd förväxlas med bröderna Starks "Prim"! Den är dock betydligt större (spv. 126 cm) och har dessutom en fällbar propeller.

Boris har i vinter byggt en replik av denna modell och visas här vid en tillfrusen sjö.

Sten P.



Från Göran Larsson kommer ännu en treplansritning till en framgångsrik F-modell av egen konstruktion från slutet av 50-talet.

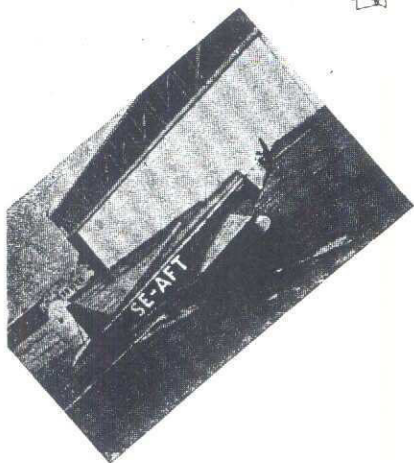
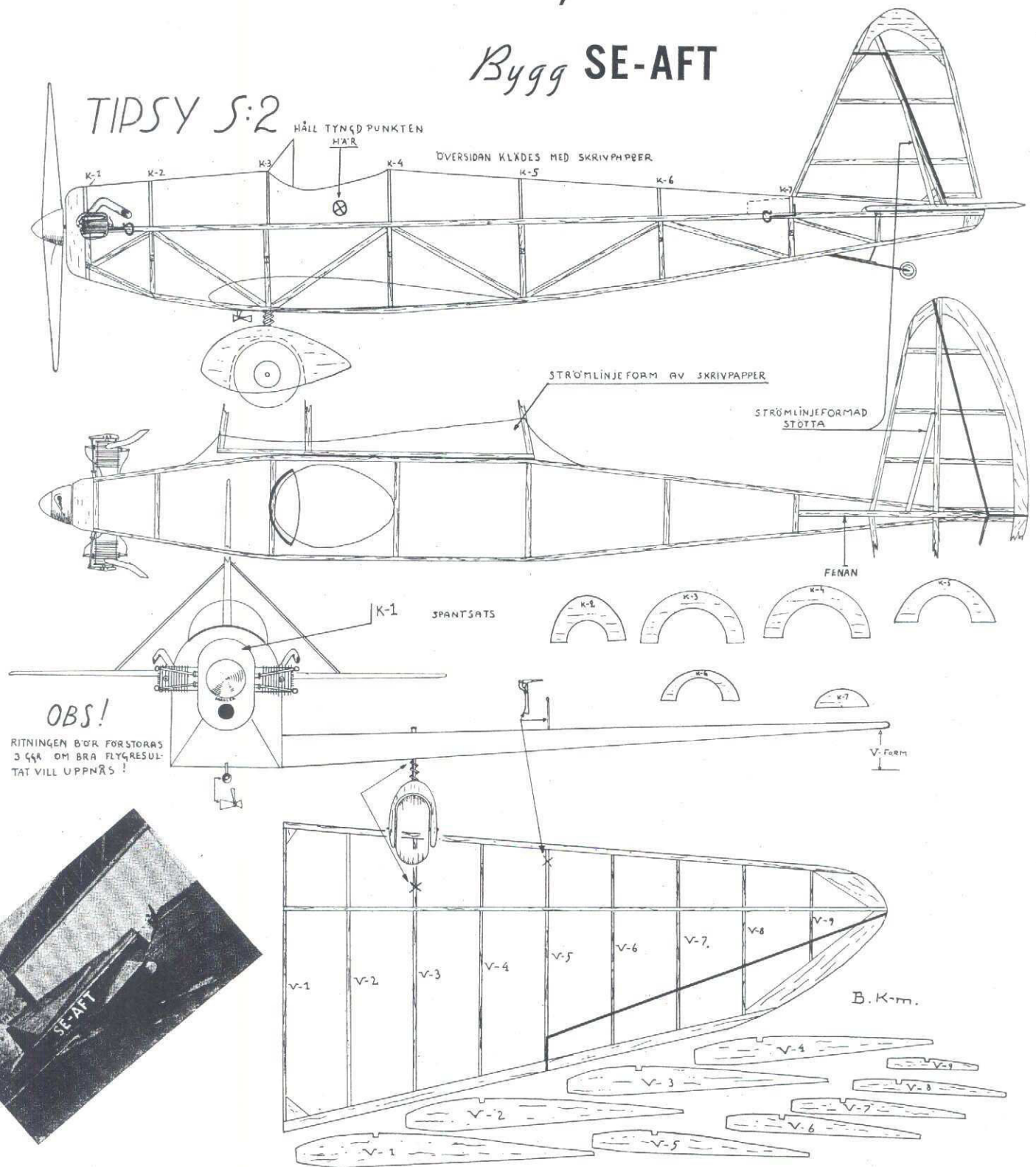
Konstruktionsdetaljer saknas, men denna namnlösa modell bör ändå kunna rekonstrueras av den, som

lockas av det behändiga formatet. Även en 1,5 cc motor bör passa modellen, som då skall väga 450 gram.

Ritning från Modellflygbladet.

"MODELLBYGGARE, OHOJ"!

Bygg SE-AFT



I julinumret av FLYGNING 1939 presenterades ännu en av Björn Karlströms tidiga ritningar till friflygande skalmodeller, denna gång den belgiska Tipsy S.2. Detta diminutiva sportplan med en spv om endast 7,5 meter fanns i ett ex i Sverige med reg. SE-AFT enligt ritningen ovan, som Björn föreslår bör förstöras 3 gånger för bästa resultat.

Just detta flygplan (SE AFT) finns idag bevarat i Svedinos Bil och Flygmuseum i Ugglarp, 310 50 Slöinge som ligger ovanför Halmstad.

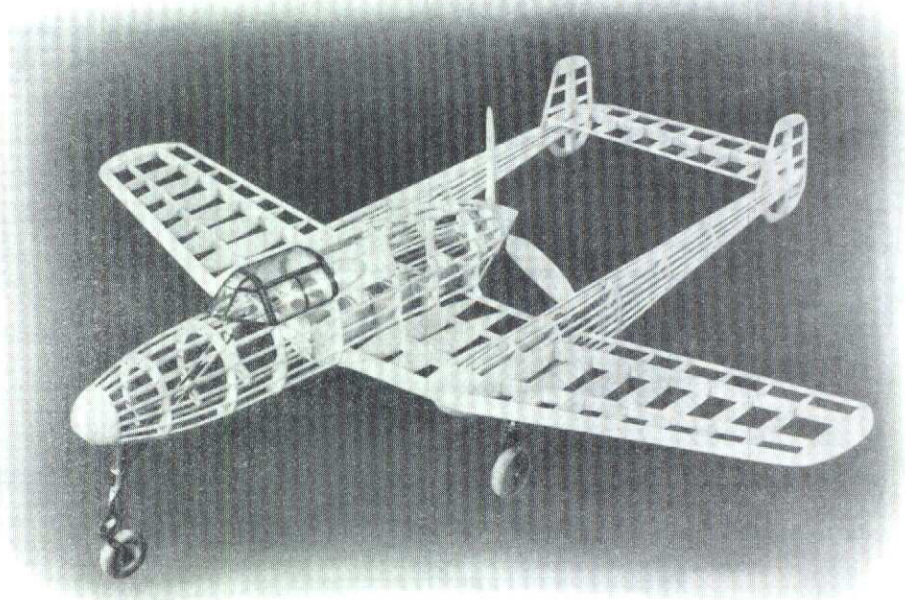
Sten P.

Skalasidean

När plastbyggsatserna från Revell & Co började översvämma världen i början på 50-talet innebar det början på slutet för en hobbygren, som förmodligen stod för flest byggda modeller av alla kategorier.

Vid sidan av flygande modeller utgjorde icke-flygande skalamodeller en stor del av hobbymarknaden under flera decennier och det räcker att bläddra i några hobbykataloger från 30- och 40-talen för att förstå vilken omfattning denna hobby hade. Även minsta firma i branschen hade ett brett sortiment byggsatser i företrädesvis skala 1:100 och 1:50. Modellerna formades från några grovt tillskurna klossar och flak av – i bästa fall – balsa. En ritning, några hjul och (oftast) en gjuten metallpropeller kompletterade det hela, som ofta såldes i en ganska anonym pappask. Tusentals ritningar till sådana prydnadsmodeller publicerades också i all världens modellflygtdiskrifter från 20-talet och framåt.

Något exklusivare var de spantbyggda replikmodellerna. De har sitt ursprung i USA (Cleveland etc.) och i Sverige såldes de tidigt av Wentzels, medan Truedsson, Thore Haglund m.fl. snart hakade på. De är vanligen i skala 1:25, men fanns även i skala 1:10 hos Wentzels. Några modeller i den något udda skalan 1:16 producerades av Thore Haglund efter kriget och bilden ovan på en okläd J 21:a är hämtad ur en av hans kataloger.



Saab J21 i skala 1:16 ur Thaco-serien

Att döma av innehållet i kataloger från ovan nämnda företag så klarade sig dessa större modeller något längre än de mindre, massiva varianterna, även om man kan anta att efterfrågan inte var stor.

De här modellerna är inget som man "slänger ihop" på en kafferast; bara att skära ut och putsa till alla spant och spryglar är ett riktigt tålamsdgöra! När den träfärdiga modellen sedan står där i all sin glans kommer det verkliga dilemma: ska man verkligen dölja detta konstverk med klädsel – och vilken typ av klädsel gör modellen mest rättvisa?

Mina egna erfarenheter begränsar sig till Truedssons "Super Serien", där samtliga modeller (Tunnan, Lansen och Draken) förblev oklädda!

Nu när friflygskala sakta men säkert kommer tillbaka kan det löna sig att ta en titt på dessa gamla ritningar i skala 1:25. Med smärre modifieringar och en viss uppförstoring kan de utgöra underlag för flygande skalamodeller för gummimotor eller el-drift – och för Rapier passar skalan 1:25 utmärkt!

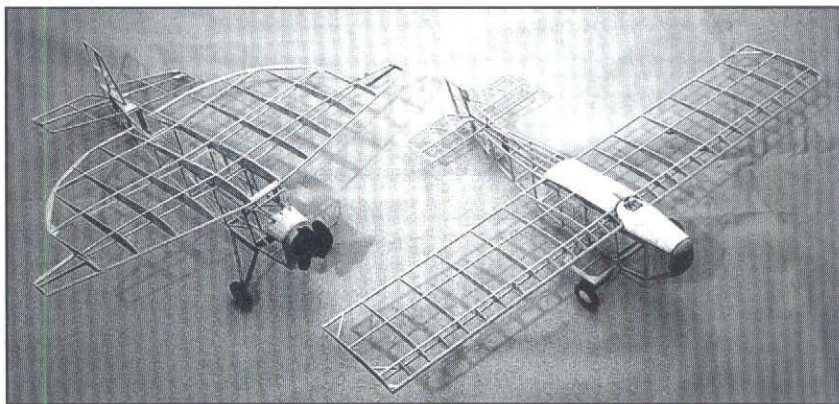
Bilden visar Algas byggsats i skala 1:20 till en spantbyggd Mew Gull (notera den klassiska, trekantiga kartongen!) samt en massiv modell i skala 1:100 ur "Blå Serien" – tillverkare okänd. Allt material i hårdträ – med betoning på "hård"! Foto Pär Lundqvist; modeller ur red.'s samling.



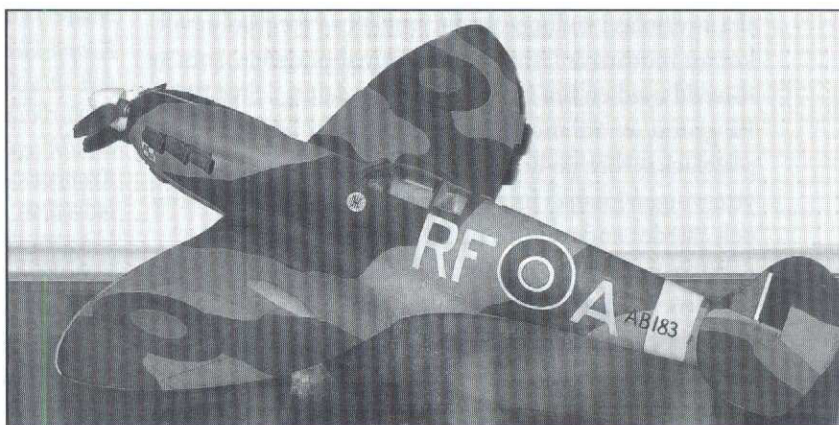
fortsättning nästa sida

Eftersom en del av dessa ritningar tillkom innan officiella ritningar av prototypen släppts ska man vara medveten om att mindre felaktigheter kan förekomma, något som är lätt att korrigera med det dokumentationsmaterial som är tillgängligt idag.

Sten P.

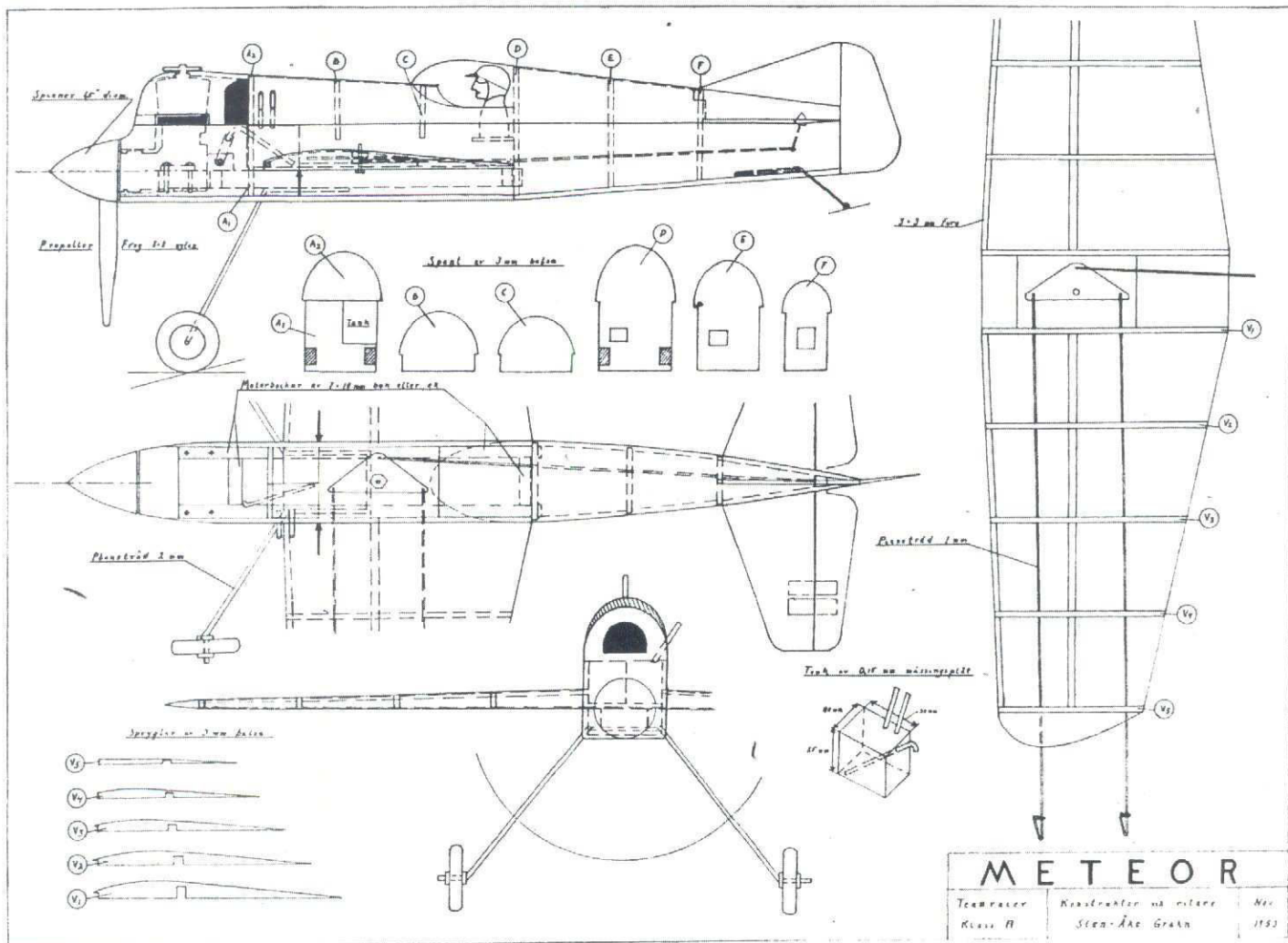


Från Finland har dessa två bilder på skalamodeller influtit sedan sist. Övan Sven Orres Farman F.171 och Farman F.1020. Till höger Boris friflygande Supermarine Spitfire för 0,5 cc Dart diesel.



Teamracermodell från 1953

Se byggbeskrivning nästa sida!



Ritning på en teamracer, klass A, i skala 1:4, för såväl nybörjare som kvalificerade modellflygare, presenteras här av TFA. Konstruktör är Sten-Åke Grahn. Originalmodellen har en topphastighet på 120 km/tim. Vid 100–110 km/tim, har uppnåtts 40–45 varv med 13 meters linor.

Meteor är en teamracer avsedd för ED 2,46, men efter en del mindre ändringar kan även andra 2,5 cm3 motorer med fördel användas, t. ex. Super Tigre G 20, Webra 2,5, Oliver Tigre eller Frog 250. Om modellen ska användas i tävlingar är det emellertid ett absolut villkor att motorn är lättstartad. Originalmodellen, som är försedd med en bra ED 2,46 motor, deltog i SM 1953. På grund av att modellen varken hann fernissas eller plastlackas före tävlingen, råkade en del av klädseln på yttervingen lossna i finalen, varpå planet ej fick fortsätta och således endast kom på tredje plats.

Börja med att göra motorbädden och borra hål för motorn. Bocka landningsstället samt linda fast det på motorbockarna med kraftig sytråd. Fäst därefter kroppssidorna och sätt fast alla spant.

Rita upp vingen på 1 mm abacci. Limma fast mittbalken, framkanten och spryglarna i nämnd ordning. Gör hål för styrlinorna och kläd vingen på översidan.

Vingen skjuts nu in i kroppen och limmas fast ovanpå motorbockarna. Spar ej på limmet, det är meningen att kärran ska hålla för en störtning. Sätt fast stabilisatorn, höjdrodret och fenan samt gör iordning kontrollmekanismen så att ett utslag av 45° uppåt och 10° nedåt kan erhållas.

Gör kroppens överdel av 1 mm balsa, som böjs över spanten och dess underrede av 3 mm balsa.

Planets framdel görs av en balsakloss som limmas fast mellan kroppssidorna och därefter formas. Motorkåpan, som bör vara avtagbar, görs likaså av en balsakloss. Kabinen dras i cello eller klipps ur celluloid. I det senare fallet blir kabinen givetvis kantig. Spinner, hjul och pilot köps lämpligen färdiga. Då planet är helt färdigmonterat, fernissas det och slipas 3–4 gånger. Därpå målas det och lackas slutligen med plastisan, dels för att göra det mera hållbart och dels för att skydda det mot ricinolja.

Materialförteckning

Kroppsidor, underrede, stabilisator, höjdroder, fena, spant och spryglar görs av 2 st 1000X65X3 mm balsaplak.

Motorbockar: 7x10 mm bock eller ek.

Landningsställ: 2 mm pianotråd.

Kroppens och vingens överdel: 1 st 1000x65x1 mm balsaplak.

Vingens undersida: 2 st 500x65x1 mm abacciplak.

Framkant: 3x3 furu- eller abaccilist.

Mittbalk: 10x5 furu- eller abaccilist.

Vingspets: 5 mm balsa.

Styrlinor: 1 mm pianotråd.

Roderstång: 1,25 mm pianotråd.

Roderhornet görs av 1- mm aluminium.

Rodermekanismen fästes på en platta 42x70x3 mm plywood.

Motorkåpa: 48x32x70 mm balsakloss.

Kroppens framdel: 42x41x24 mm balsakloss.

Tank: 0,15 mm mässingsplåt.

Tankrör av mässing: 3 mm yttre diameter.

1 par 1,5" hjul. 1 pilot för klass A.

1 spinner 1,5".

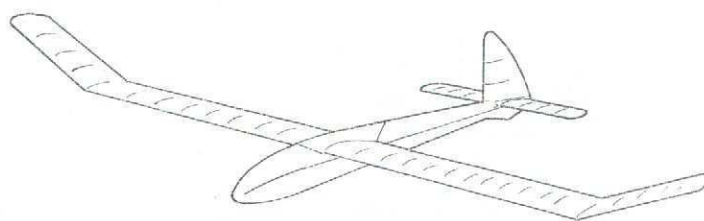
Kabin: cello eller celluloid.

Nytt till ritningsbanken

I första numret av tidningen AERO 1945 publicerades ritningar till två finska segelmodeller, som ansågs tillhöra det bästa man kunde hitta. Den ena var en S2:a och eftersom både modellens och konstruktörens namn tydligen var okända så döptes den till "Perfekt".

Fullskalaritning gick att beställa, men någon sådan har tills nu aldrig hittats. Tack vare Boris Borotinskij i Vasa känner vi nu inte bara till modellens ursprung, utan vi har även en kopia av fullskalaritningen! Modellens "riktiga" namn är URA 4 och den konstruerades av den ej helt okände Sven Salonius.

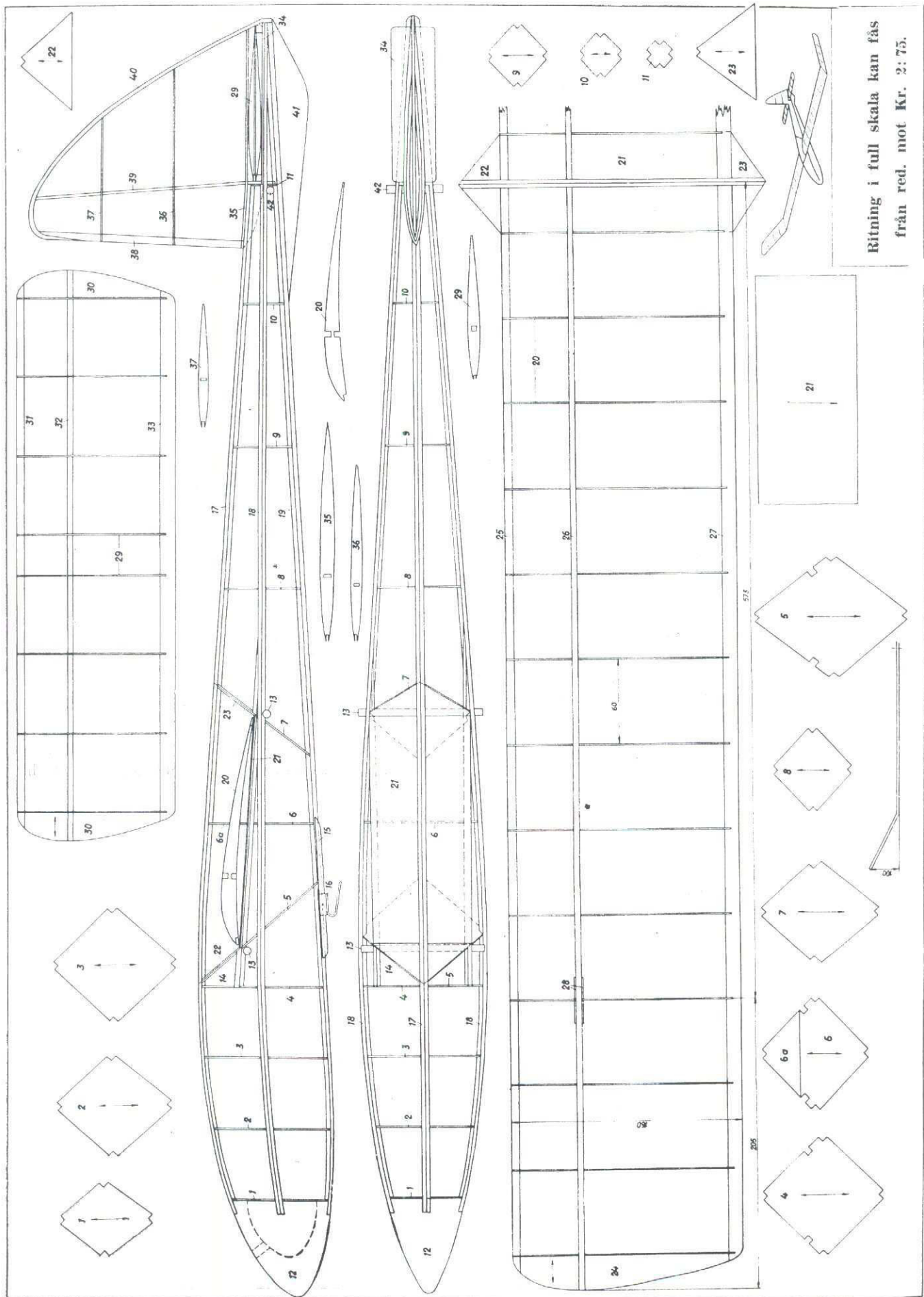
Visserligen har vi redan publicerat denna ritning en gång tidigare (se OLD-TIMER 1/1983), men lång tid har för-



Askarteluvölinelike URAS Helsinki	1:1 1:5	Jännev.	1530	mm
		Dituus	990	mm
URA 4 Copyright URAS	F.A.J. - luokan liidokki	Sivon pinta	24,6	dm ²
		Paino		
		Suunnitellut 6. 1945	Sven Salonius	

flutit sedan dess och då vi nu inom kort kommer att kunna beställa ritning i full skala från Ritningsbanken finns det all anledning att åter visa den.

Sten P.



Ritning i full skala kan fås från red. mot Kr. 2:75.

Sandy Pimenoffs "No 18"



I den historiska fly-off'en vid VM-mästerskapen i Cranfield 1960, då fem tävlanden fick dela på äran efter 17 maxflygningar, ingick Sandy Pimenoff.

Han deltog med två välbyggda men konventionella pylonmodeller, som han utvecklat under en rad av år. Några av flygningarna gjorde han med en äldre reservmodell (i Zaic's årsbok kallad "Ascender"). Den var försedd med en Oliver Tiger, medan hans nyare modell, nr 18 i raden, hade en ETA 2,5 cc diesel.

Delsegern var en rejäl revansch för Sandy, som vid VM 1956 och 1958 kraschat sina modeller i ett tidigt skede.

Vår F-flygande medlem Lars-Erik Fridström har i vinter byggt en kopia av Pimenoffs modell, sedan han fått bekräftat av konstruktören själv att grundkonstruktionen kom till före 1959.

Fotot på Sandy med sin modell är hämtat ur Mikko Uolas jubileumsbok "Suomen Ilmailuliitto 75 Vuotta 1919 – 1994.

Sten P.

Modellflyg på frimärken – del 10.



Två märken med modellflygmotiv utgavs av det japanska postverket den 25/8 1995 med anledning av VM i vissa RC-klasser.

Även en specialstämpel togs fram och ett kuvert med specialtryck, som återges här.

Sten P.



Quadruplex CL5

En äkta 4-kanals heltransistoriserad proportional radioanläggning med failsafe från 1965.

Hösten 2004 fick jag en förfrågan från Bernt Nyholm i Stockholm om jag kunde hjälpa honom att få en gammal proportionalradio i driftdugligt skick. Tanken var att ifall det åter skulle gå att få tillförlitlig funktion så skulle den få flyga i Taurus som ju är en stor modell med god bärkraft.

Historien bakom denna radioanläggning var att Ragnar Karlström köpte den från USA 1965. Priset var 579 USD – en rejäl slant även idag! Laddningsbara batterier var inte var mans egendom då, och kristallstyrd såväl sändare som mottagare bidrog säkert till det höga priset.

Den ende som flugit med just denna radion är Ulf Tönnessen (bl.a. på F3A-tävlingarna på Korsika 1967). Vidare så förtäljer historien att på VM i Ljungbyhed 1965 så flög bl.a. andra Poju Stephansen med en lika dan CL5 som han lär ha kvar idag. Med tanke på att i mitten av 1960-talet så började transistorn sitt seger-tåg över världen på allvar, kan denna beskrivning vara intressant på många sätt.

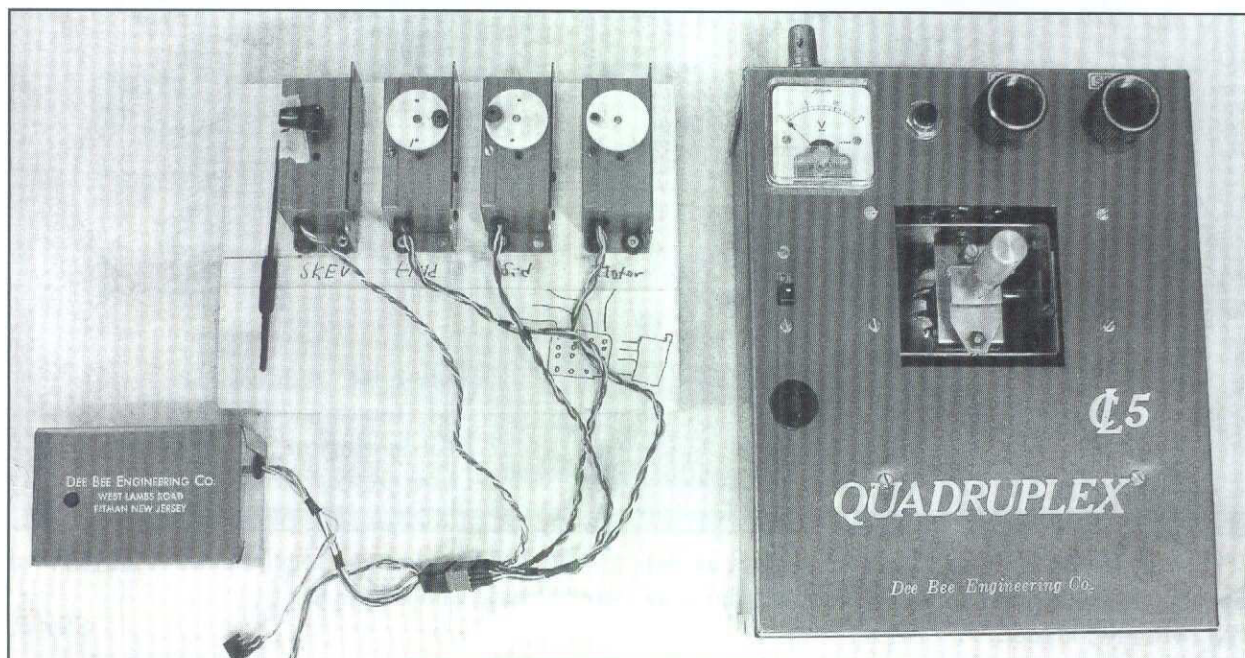
Sändaren har efter en smärre modernisering (bättre transistor i sändarslutsteget) inmatade effekten 0,4 Watt vid 13,8 Volt matningsspänning. Antennen är en imponerande med sina 148 cm! Sändarens "single stick" påverkar 3 kanaler, lämpligen höjd o skev på idag normalt sätt samt sidroder genom att vrida spakens knapp. Trottel och broms är tänkta att regleras med

andra handen. Föregångaren till CL5 (CL21) hade ett fiffigt handtag på baksidan att stoppa in handen i, men redan på 60-talet begrep man vad produktutveckling innebär...) Anläggningen sägs vara en 5-kanal, men är egentligen bara 4 proportionalkanaer – den 5:e kanalen är tänkt för hjulbroms och är bara till/från. När bromsen aktiveras ställer sig höjdrodret i det förut bestämda läget (vi kan kalla detta neutralläge).

Mottagaren (enkelsuper) är för sin tid kompakt men ganska tung. Mottagare, 4 servon och en 4-cells 1,2 Ah NiCd-ackumulator ger "endast 700 gram" luftburen vikt - å andra sidan är batteritiden i luften 6 timmar!!!

De 4 st servon som tillhör är också heltransistoriserade och har den egenheten att de saknar ändlagesstopp och alltså kan rotera flera varv! Dragkraft och svarstid är dock relativt blygsam, och momentet minskar när servot närmar sig den önskade positionen.

För att förstå storheten i denna anläggning så måste man veta att de transistorer som fanns i början av 1960-talet var generellt germaniumtransistorer av PNP-typ. Dessa var inte särskilt snabba och att åstadkomma skaplig uteffekt på 27 MHz var precis vad tekniken klarade. Att få en mottagare att få någorlunda god känslighet och låg brusfaktor var möjligt, men ingalunda vare sig billigt eller enkelt. CL5 är byggd med det bästa som fanns att köpa. Men storheten ligger inte häri, utan den geniala konstruktionen av den unge Dr. Schwab som lyckats med att göra en radioanläggning som torde vara svår att störa ner och vid en ev. störning går servona till sitt neutralläge. Det är alltså fullt möjligt att flyga med utr. även om det förekommer samtalstrafik på samma frekvens!



Schwabdetektorn

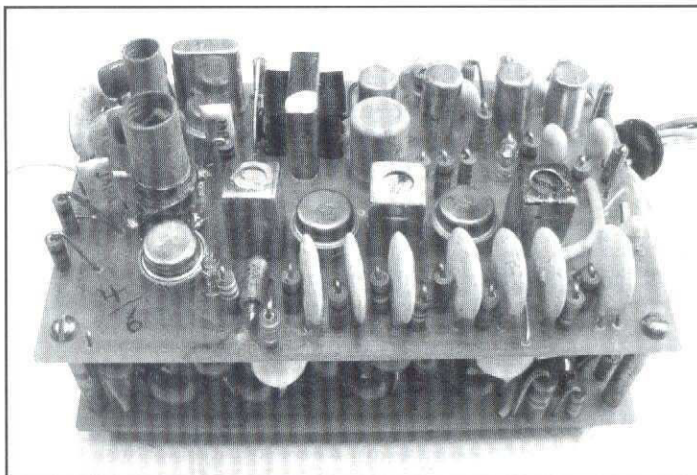
I sändaren sitter 4 st tonfrekvensgeneratorer, vars tonfrekvens vardera kan varieras individuellt med en potentiometer i joysticken. Trimmer-potentiometern är identisk med den i joysticken, och tonfrekvensen avgörs av den skillnad som uppstår mellan potentiometrarnas mittuttag.

I mottagaren sitter 4 st precisionsdetektorer som fungerar precis som den gamla välkända FM-detektorn i en vanlig rundradiomottagare. Man utnyttjar här en gammal finess som inte längre beskrivs i modernare litteratur, men förr i tiden fanns på en FM-rundradiomottagare av bättre klass (gärna byggd på 1960-talet) ett finavstämningssinstrument (inte magiska ögat som mätte signalstyrkan), som hade nollpunkt på mitten. Ifall det inte fanns signal – visade instrumentet noll, men när man sakta vred på frekvensinställningen och en FM-station fanns, så gav först instrumentet ett ökande utslag åt höger eller vänster, beroende av vilket håll man närmade sig sändarens frekvens. Man vred vidare och utslaget sjönk åter, för att börja visa utslag åt andra hållet då man vridit litet till. Fortsatte man att vrida (nu bort från sändarfrekvensen) så fick man en maxutslag och därefter sjönk utslaget mot noll igen.

Denna egenhet har den unge Dr Schwab utnyttjat, men satt ett servo istället för instrumentet. Enkelt? Javisst!

Detta betyder också att om signalen uteblir så kommer alltså detektorn att ge värdet noll. Så här 45 år senare kallar vi detta failsafe!!!

Vari bestod då CL5:ans akilleshäla (om nu inte priset avskräckte!)? Jo – samstämmigheten mellan sändarens 4 tongeneratorer och mottagarens likaså 4 schwabdetektorer: såväl generatorerna som detektorerna är uppbyggda med tonfrekvenskretsar bestående av fasta kondensatorer av typen "Silver Mica" samt spolar med högt godhetstal (Q-värde, ju högre Q-värde ju skarpare resonans kan man få). Sändaren har s.k. skalkärnor som i viss liten utsträckning är trimbara med en liten trimskruv, medan mottagaren har toroidspolar som är otrimbara. Alla dessa komponenter har sin tempera-



turkaraktäristik samt dessutom kan man räkna med att kondensatorerna åldras och får ökade förluster samt varierar från sina ursprungsvärden. Trimningsförfarandet att slipa på mottagarens SilverMica kondensatorer har säkert varit största källan till problem! Min egen gissning är att man kunde kanske flyga med utr. i kanske 3-4 år innan det inte längre gick att trimma de 4 kanalerna korrekt.

Några intressanta data:

Tonfrekvenser uppmätta för mottagaren, fulla servoutslag, alltså +/- 90 grader:

Skev: 1687 – 1733 Hz, neutralläge 1709 Hz

Höjd: 1929 – 1987 Hz, neutralläge 1956 Hz

Sida: 2370 – 2459 Hz, neutralläge 2415 Hz

Trottel: 2766 – 2888 Hz, neutralläge 2817 Hz

Mottagaren matas av 4 st 1,2 V ackar i serie (4,8 V nominellt), med mittuttag, men med pluspolen till "jord" (hölje/chassie).

Servon arbetar med +/- 2,4 V drivspänning. Vid styrsignal 0V in blir servot i neutralläge. För fullt servoutslag (+/- 90 grader) behövs c:a 2 V styrsignal.

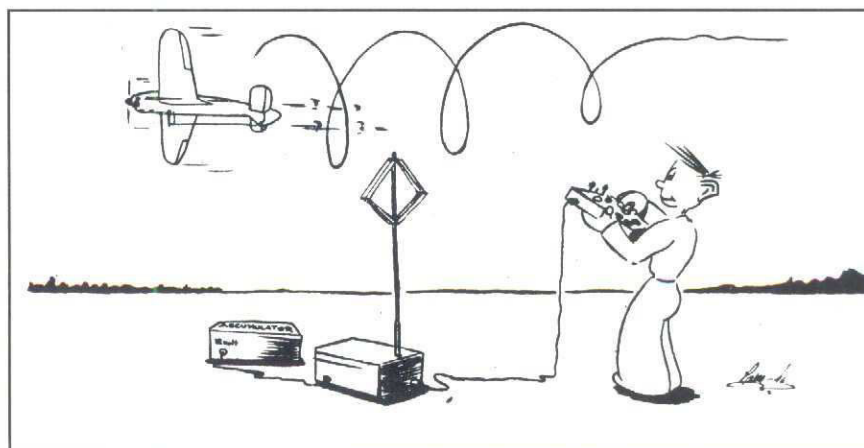
Såväl sändare som mottagare är plusjordade.

Skulle någon vilja ha hjälp att få igång en gammal radiostyrning kan jag sannolikt hjälpa dig – motkravet är att den skall flygas!

Se gärna i RCM July 1965 (Radio Control Modeler) sidan 32 och framåt.

Ingvar L Nilsson

"Kommer detta att bli framtidens modellflyg" - undrar Sven Salenius med denna teckning i en svensk modellflygtidskrift 1946; ett bevis på att verkligheten ofta överträffar dikten.



Modellflygteori - del 5

På initiativ av Thorvald Christensen påbörjades i nummer 1/2008 av Oldtimer en artikelserie hämtad ur Wentzels egen tidskrift Hobby från 1943. Vi avslutar här serien med del 5.

Red.

När modellflygaren träffar på de typiska cumulusmolnen, vet han, att där finns det uppvindar för hans modell. När den kommer in i denna, blir händelseförloppet ungefär som på fig. 23. Modellen suges uppåt med en hastighet, som naturligtvis varierar, men som kan uppgå till icke mindre än 20 m/sek. Det är vid sådana tillfällen, som rekordflygningar uppstå.

Under mycket torra perioder på sommaren kan det finnas mycket kraftig termik utan att denna markeras av cumulusmoln.

Det finnes många flera intressanta förhållanden när det gäller termik, men detta ligger utanför modellflygets område. När modellflygaren känner till det som nu behandlats om väder och vind, gäller det för honom att få modellen att undvika fallvindarna och i stället hålla sig i uppvindarna. Detta är emellertid lättare sagt än gjort, och i de flesta fall är det nog ren tur, när en modell försvinner i ett cumulusmoln och sätter nytt rekord.

Den målmedvetne modellflygaren har emellertid ögonen med sig, studerar molnen, landskapet, vindriktningen och vindstyrkan för att nu icke nämna fåglarna. Speciellt måsarna ha en viss förkärlek för termiska uppvindar, där de timme efter timme sväva omkring, utan att "man kan se att de en enda gång röra på vingarna.

Modellflygning i kvällstermik.

I anslutning till detta och förra numrets artiklar om modellflygteori vilja vi att läsekretsen skall få ta del av en skildring av modellflygning i kvälls- eller rättare sagt nattermik, som vi funnit i den tyska tidskriften »Modellflug». Så här skildrar Gerd Wacker sina erfarenheter av »nattflyget».

Det är väl bekant, att en tillräckligt stor vattenyta på kvällen i form av termik avger den värme den under dagens lopp absorberat genom solbestralning. Vi hade ofta lagt märke till, att det på kvällen bildades cumulusmoln över Rangsdorfersjön efter soliga dagar. Då föll det mig in att försöka prova ut, om den termik, som måste vara tillfinnandes under dessa moln, var användbar för modellflygning. För detta ändamål försåg jag min stora segelmodell med tre flottörer för att kunna utföra högststart från vattnet. Startlinan bestod av 25 m. gummi- och 80 m. annan snodd. Med hjälp av denna fick jag modellen att lyfta efter ca 6 m. startsträcka.

En morgon kl. 3 i juli månad förra året begåvo vi oss ut på sjön, där nu som så många gånger tidigare

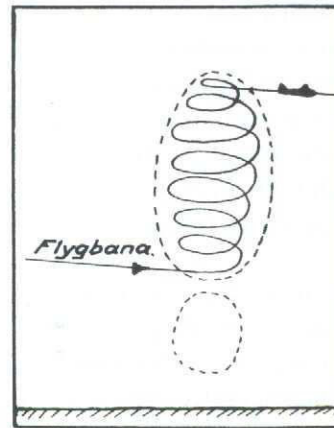


fig. 23

cumulusmoln voro tillfinnandes på 1.000 m. höjd. Allt efter beräkning.

Från en roddbåt lyckades vi draga upp modellen till ca 90 m. höjd, där den lösgjorde sig från linan. Den började omedelbart stiga i snäva kurvor med ungefär 12 m. diameter. Efter 15 minuter hade modellen försvunnit i molnen. Vissa stunder kunde vi sikta den därstädes med en nattkikare. Efter ca 2 minuter var den helt försvunnen.

En kort stund därefter kom kroppen utan vinge dykande ned mot sjön. De häftiga vindarna inne i molnet hade slitit loss vingen. Genom kikaren kunde vi dessutom se, att även beklädnaden på kroppen ryckts loss och dalade ned ca 1.000 meter längre bort. När vi bärgat kroppstommen, kunde vi konstatera, att de häftiga uppströmmarna även skadat roder och flottörer. Senare kom också vingen seglande ned i vida spiraler.

Våra ljusa sommarnätter här i Sverige lämpa sig säkert ännu bättre för liknande prov. Rapporter emotses med en viss spänning.

OLIVER-Dieslarna kommer tillbaka!

I vintras nåddes vi av nyheten att John Olivers berömda motorer åter är på väg att produceras. Tillverkningsrätten såldes för ett tag sedan till Clint Hill Engineering, som i visst samarbete med John Oliver planerar att tillverka såväl den mindre 1,5 cc-modellen ("Cub") som den vanliga Oliver Tiger 2,5 cc (MK III och Mk IV) och Oliver Tiger Major 3,5 cc Mk 2.

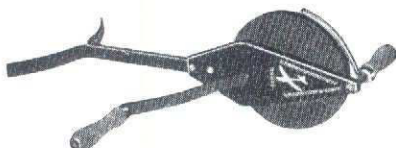
Red. har fått dessa uppgifter från John Goodall, som tror att de första motorerna ska komma ut i vår. Några priser har ännu inte nämnts. John Olivers motorer har aldrig varit billiga och det lär de inte bli nu heller, men man räknar med att nyproduktionen kommer att dämpa de mycket stegrade priserna på tidigare Oliver-motorer på second-hand-marknaden.

Betonas bör att detta är en fortsättning på tidigare produktion och inte någon replik-tillverkning!

Sten P.

Vem vet mer?

Annonsen här till höger för byggsats till S1:an "Cellet" är saxad ur ett nummer av TFA 1943. Som synes är det Hobbycirklarnas Inköpscentral, som saluförde en modell, som i material-och byggnadssätt tydligen skilde sig från det vanliga. På vilket sätt "Cellets" konstruktion var "revolutionerande" framgår varken av annonsen eller av någon av samtida kataloger från firman i fråga, varför red. undrar om någon medlem kan sprida ljus över detta?



Sökes: Vinsch för uppdragning av segelmodeller, gärna en s.k. STARK-vinsch!
Per Bendelin, Brunnsgatan 12, 62146 VISBY. Tfn 0498-213023.

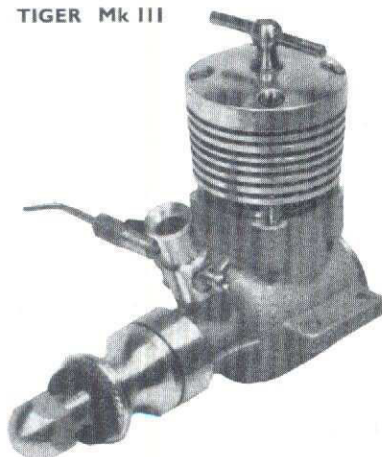
Sökes: Cylinderforder till Super Tigre G 15ABC.
Mats Böhlin. Tfn 08-7607178

Till salu: Sundström HOBBYBOKEN 1947-1948 ; HOBBYBOKEN 1949 ; Norrbom-Skogsberg: Att Flyga är att leva, Flygvapnet 1926-1976 ; Lista mot dubbelt porto.
Arne Andersson, Bagaregatan 24 b, S611 31 Norrköping. Tfn 0155 28 68 52, 073 904 42 15.
E-post: arnea@ebrevet.nu

Inställda tävlingar

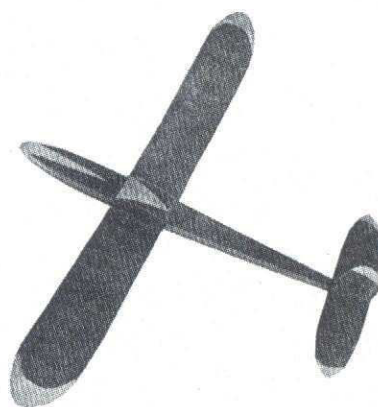
Vädrets makter var inte helt nådiga denna (annars mycket fina) vår när OT-RC-tävlingen i Nyköping och Vårtävlingen skulle avhållas. Den förra blev helt inställd, medan Vårtävlingen blev uppskjuten två veckor.

TIGER Mk III



Se text nederst föregående sida.

SE SOLUTION Segelplanet "CELLET"



bygges efter helt
nytt tillvägagångssätt

Nytt

beklädnadsmaterial

Nytt

skelettmaterial

Enastående flygresultat har uppnåtts
med denna

**Revolutionerande
nykonstruktion**

Planet med sitt nya beklädnadsmaterial är särdeles oömt för stötar och väta!!

Byggsats endast

Kr 4:95

Hobbycirklarnas Inköpscentral AB.
Scheeleg. 18 — Stockholm — Tel. 50 92 06.
Sänd mot postförskott plus porto:

..... st. segelplan "Cellet" å Kr. 4:95

Namn:

Adress:

TFA 43

Welcome to
**Swedish Open Championship
 for Free Flying Models**
 August 21-23 2009



Årets OT-SM är öppet för internationella deltagare och till den inbjudan som gått ut till övriga europeiska OT-organisationer har Pär Ludqvist sammanställt detta härliga bildcollage.

REGIONOMBUD FÖR SMOS

För Skåne-Blekinge	Thomas Johansson.	Uppland	Gunnar Ågren
Småland-Öland	Kent Petersson	Dalarna	Inge Sundstedt
Gotland	Vakant	Gästrikland och	
Halland	Sten Persson	Hälsingland	Rolf Astervik
Västra Götaland	Lennart Flodström	Mellannorrland*	Sofia Holmbom
Storstockholm	Anders Sjöberg	(föreslagen, vidtalas)	
Östergötland och		Övriga Norrland	Vakant
Södermanland	Kent Josefsson		
Värmland	Christer Jansson	*Jämtland-Härjedalen-Medelpad-Ångermanland.	
Närke-Västmanland	Göran Larsson	V.G. se matrikeln för adress och telefonnummer.	



Nr:2 2009

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer (3/2009) beräknas utkomma i augusti 2009.