

OLD TIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 4 2010



REFERAT FRÅN
SOMMARENS TÄVLINGAR
TERMIK-JOHANS
VM-MODELL 1958

OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg. 38. Nr 4/2010
Red. Sten Persson

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

Sekreterare: Pär Lundqvist
Vasagatan 29
312 45 Veinge
Tfn 0340-18590
lundqvist@veinge.nu

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

Ledamot RC:
Anders Nilsson
Bjurback 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: 1 2011:
14 februari.



Det har varit ett framgångsrikt år!

Vi har bra drag i verksamheten inom flera områden. Jag tänker då främst på friflyget som hade ett riktigt bra arrangemang av vår Jubileumstävling och sedan toppade med det bästa arrangemanget av Oldtimer-SM hittills. Tävlingskommittén gör ett fantastiskt jobb! Det är entusiaster som Åke och Anita supportat av Kurt som ser till att allt blir så bra. Utan eldsjälarna fungerar inte vår verksamhet. Årets SM var det största hittills och vi hade tur med vädret hela helgen. Fler deltagare än tidigare, fler modeller och fler medföljande familjemedlemmar gjorde att det blev en socialt god stämning. Till detta bidrog givetvis även i hög grad den festmiddag som Åke och Anita sett till att ordna.

Vi jobbar nu vidare mot nästa år och min förhoppning är att vi även detta år ska få till en jubileumstävling (i både Wakefield och segelklassen). Sätt igång och bygg!

Inom de övriga grenarna hoppas jag att vi ska få till stånd ett par meetings inom RC, och att det arrangeras ett par linflygträffar – kanske med tävlingsinslag i stunt och teamracing. Det vore trevligt. Vem antar den utmaningen?

Lars Karlsson jobbar vidare med digitalisering av vårt ritningsarkiv, ett arbete som är jättestort men nödvändigt för framtiden. Detta arbete innebär att beställningar ur ritningsbanken ännu inte kan effektueras omedelbart utan att det kan bli ett par veckors fördröjning. Med tanke på de framtida fördelarna så är detta ett pris som är väl värt att betala.

Arkivet sväller över alla bäddar, och Sten håller på att katalogisera allt. Även detta är en jätteuppgift, men för att vi ska kunna få till ett öppet arkiv dit medlemmarna har tillgång så måste vi först få allt på plats och i ordning.

Museet har varit en tillgång. Vi har fått flera positiva omdömen från besökare utanför vår egen krets, och några har blivit medlemmar eller varit och tittat på vår verksamhet vid bl.a. OT-SM. Inför den kommande säsongen kommer sannolikt en viss komplettering av utställningen att ske.

*Det kommer att bli ett framgångsrikt år!
Gunnar Wivardsson.*

För bidrag till detta nummer tackar red.:
Anders Sellman, Lars Tolkstam, Göran Dacke, Lennart Flodström.

Omslagsbilden.:

Segrare vid Swedish Glider Cup Jubileumstävlingen, f.v. Hans Nielsen och Steen Agner.

Kassören meddelar.

Modernisering av redovisningssystem/bokföring pågår och detta medför bl.a. att det går bra att betala medlemsavgift många år framåt, dock längst t.o.m. år 6404! Plusgironummer (PG) kommer att vara det samma, ett bankgiro (BG) finns redan idag men ur redovisningsaspekt vill jag ha allt in på PG eller kontanter i ett kuvert. Ny EU-lagstiftning kommer sannolikt att underlätta för er som betalar från utlandet (inom EU) samt befria SMOS från feta bankavgifter per utlandsbetalning - detta skall utredas under 2011.

Medlemsavgift för 2011 är 200:- och 50:- för familjemedlem. Familjemedlemskapet ger ingen extra tidning eller andra utskick, men är i övrigt ett fullt medlemskap som t.ex. berättigar till tävlingen i de av SMOS arrangerade tävlingarna.

För dig som redan betalat avgiften för 2011 (6 st) och 2012 (1 st) kommer ändå inbetalningskort att bifogas i detta nummer i den händelse du vill ha SAM Speaks också. Om det står någon anteckning med grön text på adressetiketten (på tidningskonvolutet) omslutet av en cirkel så har du redan betalat.

Medlemsavgiften 2011 oförändrad 200:- SEK betala till PG 88 66 95-9 snarast!

SAM Speaks* 2011 oförändrad 260:- SEK betala till PG 88 66 95-9 senast 12:e jan. 2011

Även här blir det sannolikt ingen ändring såvida inte något drastiskt händer hos SAM eller kraftiga portohöjningar. En höjning för 2012 ser dock ut att vara oundviklig.

Nytt för 2011 är att den som vill vara direktansluten till SAM kan betala årsavgiften via SMOS. Detta gäller främst våra fåtaliga utländska SAM-prenumeranter där portosatsen i dagsläget ger en liten förlust för SMOS.

Direktmedlemskap innebär ett fullvärdigt medlemskap som berättigar till deltagande i SAMs tävlingar i USA, eventuellt c:a 2 veckor tidigare utdelning av SAM Speaks, men vid utebliven tidning får direktansluten gnälla direkt på SAM. Du som vill detta måste meddela mig så jag kan registrera rätt person hos SAM. Betalning gör jag sedan via PayPal.

***SAM Speaks** är SAM USAs tidning som är i fyrfärgstryck och kommer 6 ggr per år. Den har många intressanta annonser tillika intressanta artiklar, men även resultatlistor från olika lokala "events over there" så vi kan se vilka modeller de tävlar med.

Utlottning av premier för de som betalat inom intervallnov/dec upphör. De 10 som lottats för 2010 års avgift kommer att få DVD-filmen "Oldtimer-SM 2010" som är under redigering i skrivande stund.

Vinnare:

Bertil Andersson i Malmö
Jan Boberg i Borgholm
Sten-Olof Granberg i Skellefteå
Stig Gröning i Norberg
Åke Gustavsson i Vikingstad
Sören Holmgren i Bettna
Lars-Olof Larsson i Uppsala
Kjell Lindqvist i Alingsås
Göte Malm i Anderstorp
Svein Olstad i Böverbru
Själva dragningen förrättades av Thure Josefsson.

*Bästa hälsningar / Best regards /
Ingvar L Nilsson, kassör / treasurer.*

Membership fee for year 2011 is unchanged SEK 200

Dear Oldtimerfriend, the annual fee can be paid in cash mailed to me (address see page 2). Preferably pay in any of these currencies: USD, EUR, NOK, DKK, SEK, PLN, GBP or NZD. Eventually it will be possible to use PayPal but this is not fully clear yet - send me an e-mail to check status. The experiment with payment to our IBAN account last year was a mix of satisfaction and disappointment.

REGIONOMBUD FÖR SMOS

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

OT-SM 2010

Med rekordstort antal anmälda modeller (179 st) såg nog arrangörerna årets OT-SM an med en viss bävan, eftersom mycket tydde på att vådrets makter skulle sätta käppar i hjulet för oss.

Nu blev det inte så och med tillgång till det gamla flygfältet med dess överskådliga ytor kunde vi glädja oss åt en perfekt genomförd tävling – tack än en gång till Kurt Sandberg och Åke och Anita Gustavsson!

Undertecknad kunde inte närvara vid fredagens tävling, men kan konstatera att idel välkända namn toppar resultatlistorna. Det fina vädret till trots var det endast vinnaren i F-Klassisk som flög fullt, vilket kan skvallra om att det var tämligen termikfritt. Värt att notera är också hur väl de minsta gummimotormodellerna kan hävda sig prestandamässigt gentemot de modernare A2-modellerna!

Lördagsmorgonen grydde mulen, varm och vindstill. Det stora samtalsämnet gällde när det aviserade nederbördsområdet från Polen skulle nå oss och eftersom förhållandena var inbjudande kom flygandet snabbt igång.

För dem som inte var där kan nämnas att större delen av Skåne denna dag formligen dränktes i vatten, medan vårt lilla hörn kom undan med en kort skur på eftermiddagen. Luftfuktigheten var dock hög och temperaturen på drygt 25 grader upplevdes som hög i det mestadels mulna, stillastående vädret - speciellt efter några maxflygningar!

Naturligtvis noterades många 150-sek.flygningar, men inte alltid där man skulle väntat sig det.

Många F-modeller var i år anmälda, även om inte alla flög. Inte bara antalet imponerade utan även kvalitén på flygningarna. Luftakrobatiken lyste med sin frånvaro och en massiv fly-off kunde förväntas. Fly-off blev det, men bara mellan undertecknad och Tor Bortne. Det blev redaktörens gamla "Hi-Fli", som drog det längsta strået, dock efter viss dramatik, då Tors modell stallade i glidet och "Hi-Fli" med en halv sekunds övertid tvingades göra en godkänd omstart inom de stipulerade 15 minuterna. Det gick - tack vare en sprinterinsats av andra deltagare!

Även i C-klassen krävdes en fly-off. Rätt flugen torde en "Landegren Special" vara oslagbar, men denna gång fick Anders Sjöberg i alla fall försvara sig mot en så relativt enkel modell som Kurt Strömdals "Laban".

Även i B-klassen vann en kraxad modell, då Lars Ljungberg visade att "gammal är äldst".

B-klassen behåller sin position som populäraste klassen, medan A-och C-klasserna knappar in.

Vem som vann S1 behöver väl knappast upprepas.



Expertmöte på Rinkabyfältet, f.v. Åke Gustavsson, Anders Sjöberg, Boris Borotinskij och Gunnar Wivardsson!

Sören Edströms "HU 10C" startar för vinnande flygning i F-Klassisk.



Denna klass - en gång den största - börjar tyvärr föra en tynande tillvaro och är redan omkörd av den nya A1-klassen.

Även på söndagen slapp vi befarat regn, men det bjöds på svårflugit väder, alltifrån morgonens mulna bleke med några passerande kalla dimområden till eftermiddagens mera typiska Rinkaby-väder med en tidvis frisk vind och omväxlande soliga och molniga perioder.

En titt på resultaten i t.ex. S-Int återspeglar förhållandena; efter två starter kunde åter en omfattande fly-off förväntas. Några rejäla sjunkområden grusade emellertid flera tävlandens förhoppningar. Det blev bara Lasse Larsson och Inge Sundstedt, som efter full tid fick göra upp om guldet, som med en halv minut marginal gick till Inge.

Kanske som en bieffekt av Jubileumstävlingen hade S-Int samlat rekordmånga deltagare och även några nya modeller. Hoppas att detta håller i sig!

Wakefield-flygarna kunde i år välja mellan att starta från vårt traditionella "höga" bord och AKM's nya, låga

T.h, Kjell Lindqvist kom tvåa i F-Nostalgi med nybyggd "Slicker". Motor E.D. Comp. Special, förstas!

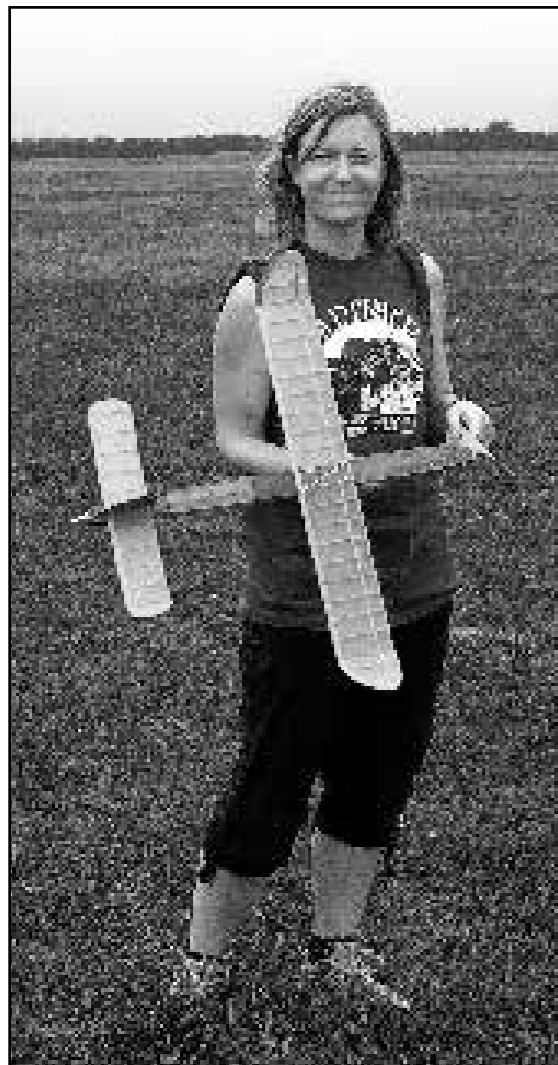
Under, Svein Olstad med sin "Hirschele-67" i A2 diskuterar med Gunnar Ågren (sittande).

aluminiumramp. Fastän den senare framtagits för att underlätta start i besvärligt väder syntes de flesta ändå använda det höga bordet just på eftermiddagen, då kytt och snabbt svängande vindriktning borde ha gett modellerna ett bättre utgångsläge från den låga rampen. Som vanligt slutade en del startförsök i gräset, men bl.a. tack vare att tävlingsledningen såg mellan fingrarna med mild "pushing" kom de flesta i luften.

Antalet modeller i denna klass verkar också vara på nedgång (jämfört med 2005) och G-Int behöver snart konstgjord andning. Kan man hoppas på ett uppsving för de "stora" gummimotormodellerna som en följd av årets regeländring i G-Int, då bl.a. handstartade Wakefieldmodeller blir tillåtna (se protokoll från mötet)?

Undrar Sten P.





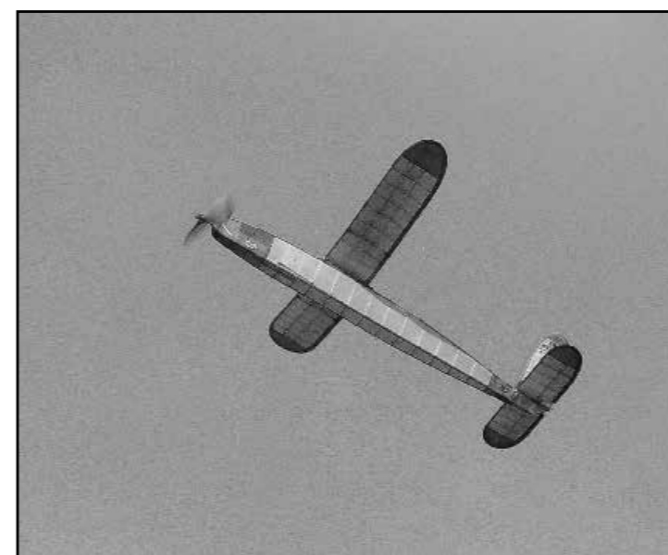
Även i år hävdade sig Åsa Tolkstam väl i klass B med sin "Cleo".

Ovan, Kurt Strömdals "Truedsson-Laban" flögs till en andraplats efter fly-off i klass C. Boris B. undrar hur detta kunde vara möjligt!

Nedan, Einar Håkansson demonstrerar en vacker R.O.G. ("rise-off-ground") med sin 4-oz. Wakefield Ehrhardt-30. Att döma av de filmavsnitt från OT-SM, som vår kassör nu kan presentera, var det nog bara Einar som åstadkom reglementsensliga markstarter i Wakefield-klassen!



Ett av årets nybyggen var Ronald Borgs egen konstruktion "Bazooka", som gav honom en 4:e-placering i B-klassen. "Bazooka" är en framgångsrik konstruktion från 1950, som först presenterades i tidningen Looping 1952 och i vår egen tidning nr 1/2004.



Sven-Olov Borgs dotter skolades in som medhjälpare i år, här med stilen släppning av "Skyway" i en start, som säkrade en silverplats för Sven-Olov.



En annan helt ny modell flögs i klass 'C' av Åke Gustavsson. Det är en relativt okänd "stick model" av Dick Korda från 1936-37, som enbart kallas "Class 'C' Outdoor Tractor".

Åke såg den flyga på SAM Euro Champs i England förra året och imponerades storligen av dess imponerande prestanda. Kan den kanske ta upp kampen mot den betydligt modernare "Landegren Special"?

Bilderna från OT-SM - friflyg - fotograferades av Lars Tolkstam och Pär Lundqvist.

Riksmästerskap i friflygande skala

Fedingshults flygfält, Skånes Fagerhult.
10/7 2010

För andra året i rad samlades vi till Skala RM på det lilla flygfältet i Skånes Fagerhult, vis av erfarenhet schemalades flygningen till kvällstid med skalabedömning på eftermiddagen. Den sköttes med glans av Tycho Andersson assisterad av vår eminenta tävlingledare Anders Sellman.

Stärkta efter en härlig middag hemma i Bengt Stibners sommarstuga i närheten av fältet hade vi att mötas av ett nära nog idealiskt väder, många fina flygningar noterades.

Vinnare i motorklassen blev Thomas Johansson med sin Thulin K Jagare, den flög så bra att den hamnade i byns högsta björk! Som tur vad blåste den ner dagarna efteråt och den kom åter i rätta händer. I gummimotorklassen vann Johan Wallin med sina lilla fina ASJA Viking 1 SE-FYR i peanut storlek.

Trötta men lyckiga samlades vi åter i skymningen hos "Stibbe" för prisutdelning samt kaffe, kaka och Calvados!

Lars Tolkstam



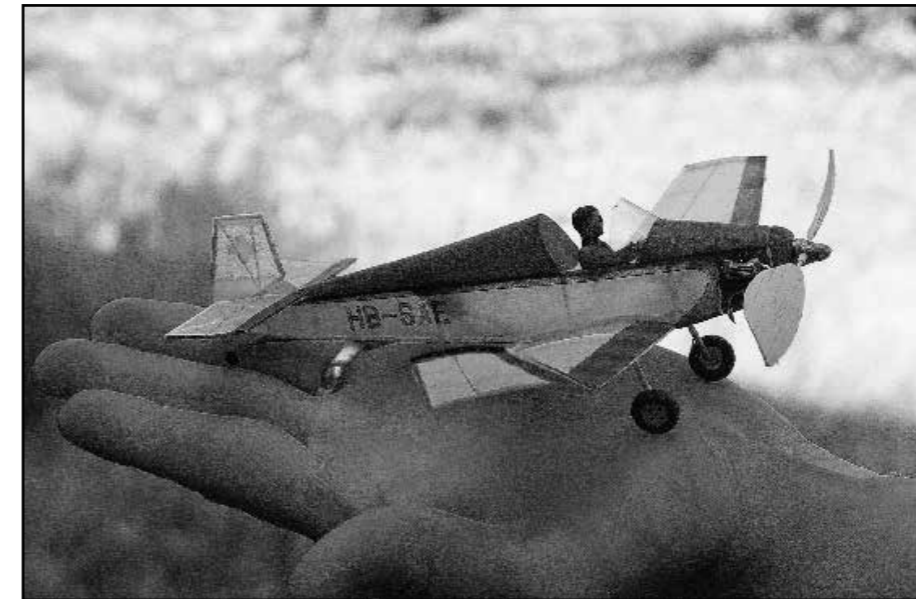
Sten Persson släpper tävlingens största modell, en engelsk Desoutter MK I, nu konverterad till Mills-drift. Flyger stabilt och långsamt. Härunder Stens B.A. Swallow på väg mot solnedgången...



Lasse Fridströms dieselförsedda Dart Pup var inte fullt så stabil, men bjöd på en spännande flygning!



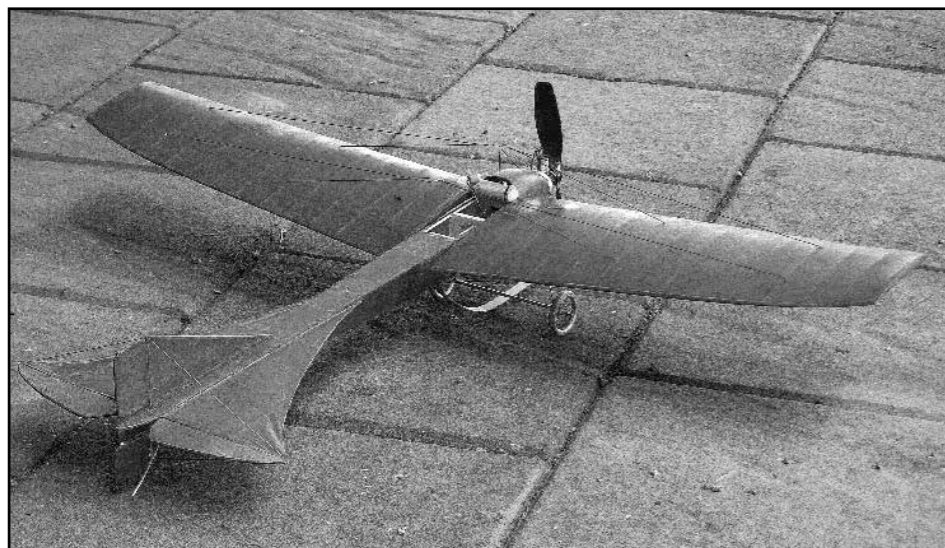
Ovan, Gunnar Stedts perenna Blackburn Monoplane fick höga skalapoäng, men höll sig helst på marken.



Till vänster, Johan Wallin med tävlingens minsting, en Jodel Bébé. Den ryms i en handflata, men flyger utmärkt!



Till höger: Thomas Johansson, en glad segare i klass 2 vid hämtningen av sin bortflugna Thulin-jagare. Relativt låga skalapoäng komparerades av en lång, spännande flygning.



Anders Sellmans delikata REP med kolsyre motor.



Färggrann Gee Bee Sportster

Riksmästerskap i friflygande skala 2010 på Fedingshults flygfält, Skånes Fagerhult. 10/7 2010									
Klass 1, gummimotordrift.				Skala		Flygning		Resultat	
Namn	Klubb	SMFFnr	Modell	Poäng	Placering	Poäng	Placering	Poäng	
Johan Wallin	Nimbus	69066	ASJA Viking	150	1	92	1	242	1
Anders Sellman	AKM/SMOS	17491	Dayton-Wright RB	142	3	81	3	223	2
Anders Sellman	AKM/SMOS	17491	Lacey M10	144	2	74	5	218	-3
Henrik Tisell	Nimbus	57931	BA4B	122	7	91	2	213	3
Lars tolkstam	Nimbus/SMOS	18235	Piper Cub J3	114	8	80	4	194	4
Johan Wallin	Nimbus	69066	Jodel Bebé	128	5	32	6	160	-5
Sten Persson	SMFF/SMOS	1862	Heinkel He 100D	138	4	18	8	156	5
Martti Bogdanoff	Limhamns Mfk/SMOS	3575	Nieuport 28	124	6	8	9	132	6
Peter Comét	AKM	22924	Fokker E V/D8	92	9	26	7	118	7
Klass 2. Annan framdrivningskälla									
Thomas Johansson	Stångby Modellflygare	337	Thulin Typ K	108	6	113	1	221	1
Sten Persson	SMFF/SMOS	1862	Desoutter Mk 1	150	3	64	2	214	2
Sten Persson	SMFF/SMOS	1862	B.A. Swallow	168	1	15	5	183	-3
Anders Sellman	AKM/SMOS	17491	Thulin Typ D	124	5	42	4	166	3
Gunnar Stedt	SMFF/SMOS	5402	Blackburn Monoplane	154	2	3	7	157	4
Gunnar Stedt	SMFF/SMOS	5402	Supermarine Sparrow	138	4	4	6	142	-5
Lars Åke Fridström	SMOS		Luton Minor	76	8	52	3	128	5
Anders Sellman	AKM/SMOS	17491	REP	102	7				

TERMIK-JOHANS VM-MODELL.

Enligt beslut på årsmötet har vi nu under en 2-årsperiod möjlighet att flyga G-Int-modeller konstruerade efter den nuvarande tidsgränsen 1956. På följande sidor presenteras därför en sådan modell, nämligen Rune Johanssons VM-modell 1958.

Den namnlösa modellen var utan tvivel en "state of the art"-konstruktion för sin tid och kanske rentav något före sin tid.

Ritning och konstruktionsartikel slogs upp stort i Flying Models' mars-nummer 1959, varifrån ritningen hämtats. Fyra år senare (!) dök den upp i Allt om Hobby's föregångare Modell-Hobby och därifrån har vi plankat Runes byggråd.

StenP

Denna Wakefieldmodell är en ordentligt beprövad konstruktion och har stabila flygegenskaper, vilket är en grundförutsättning för en god tävlingsmodell. I all synnerhet som vi i detta land får dras med en och annan blåsigtävling. Modellen är inte någon nybörjarmodell, men heller inte så svår att inte en något byggvan person kan klara jobbet.

Nu över till konstruktion och bygge.

Var kritisk då det gäller materialval! Endast det bästa är gott nog!

Kroppen, som är av rörtyp, kan man lämpligen börja med. Rita ut de utbredda kroppssektionerna på balsaflaket, som bör vara smidigt att böja i torrt tillstånd och segt. Innan kroppen rullas ska ett lager japanpapper limmas på flakens "insida" och lackas med zaponlack, så att kroppen blir motståndskraftig mot gummioljan. Flaken rullas bäst om de fått ligga våta 10—15 minuter. Har man en kropps kärna att rulla över så är det att föredra.

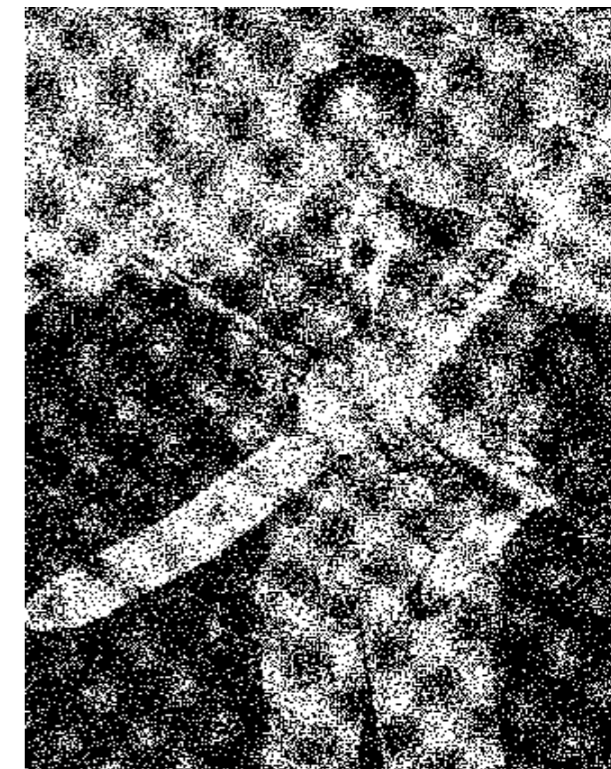
Om rörkroppsbygge kommer en specialartikel inom kort i Modell-Hobby.

De olika kroppssektionerna skarvas ihop och förstärks med mycket tunn celluloid vid tvärskarvarna. Efter putsning borras hålen för bakre gummifästet. Glöm inte att förstärka med två lager 1 mm celluloid. Den formas lättast i 90° vatten.

Innan kroppen kläds med siden ska den lackas två gånger så att den blir så hård som möjligt. Använd tunt lack, det går djupare in i träet.

Baldakinen lamellimmas och man lägger siden mellan lamellerna. Gör den helt färdig men montera den inte än.

Fenan tarvar inga särskilda förklaringar. Tänk bara på att den ska vara så lätt och stark som möjligt. Då den är färdig och lackad kan man med fördel dra över den en gång med plastfernissa. Då har den mindre möjligheter att slå sig.



Stabilisatorn är en helt vanlig fackverkskonstruktion och bör byggas på ett plant underlag. Ändskivorna kläds på båda sidorna och limmas på plats när stabilisatorn är klädd men inte lackad. Lacka inte stabilisatorn för mycket, då kan den spänna sönder sig.

Vinghalvorna

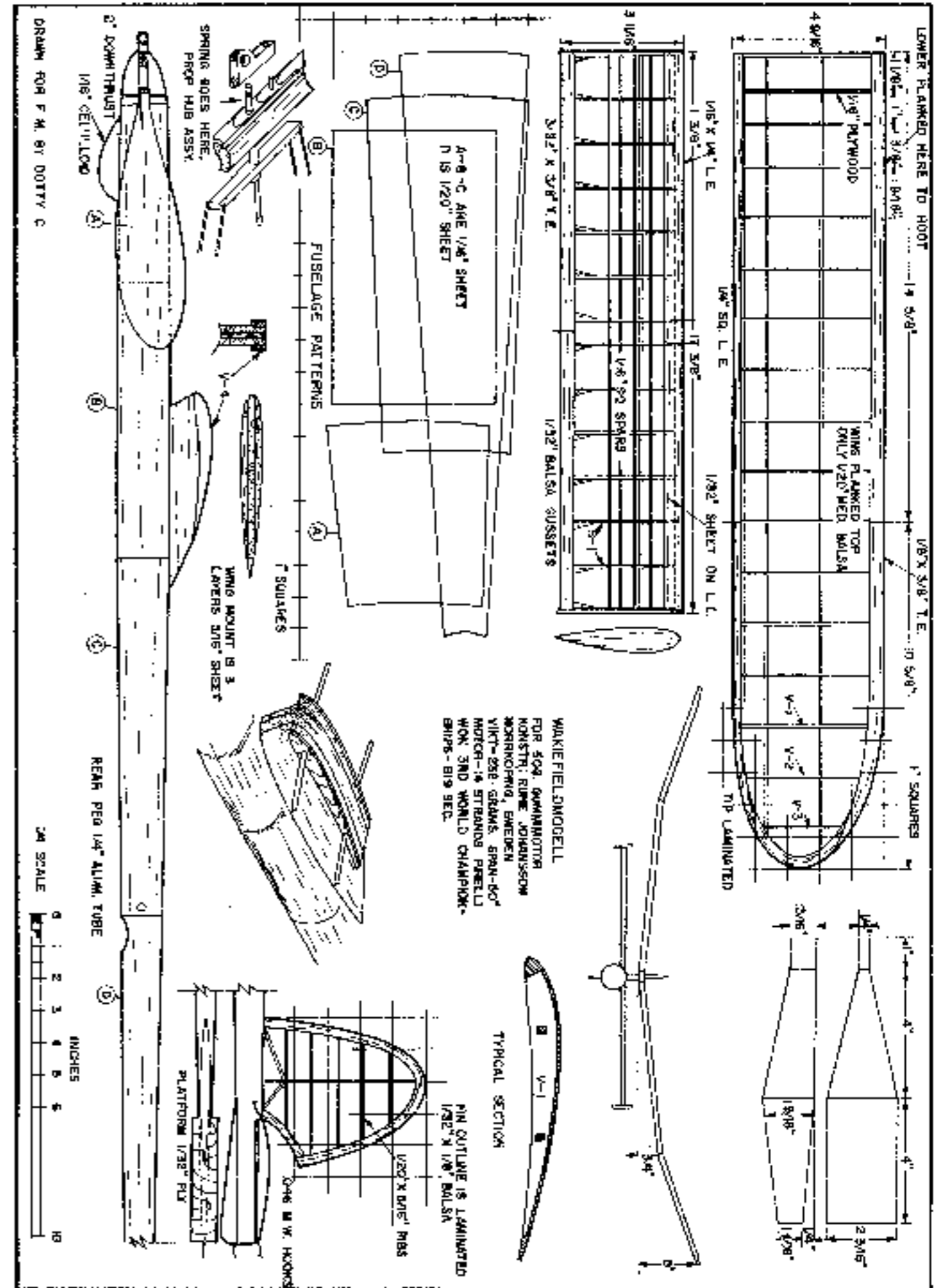
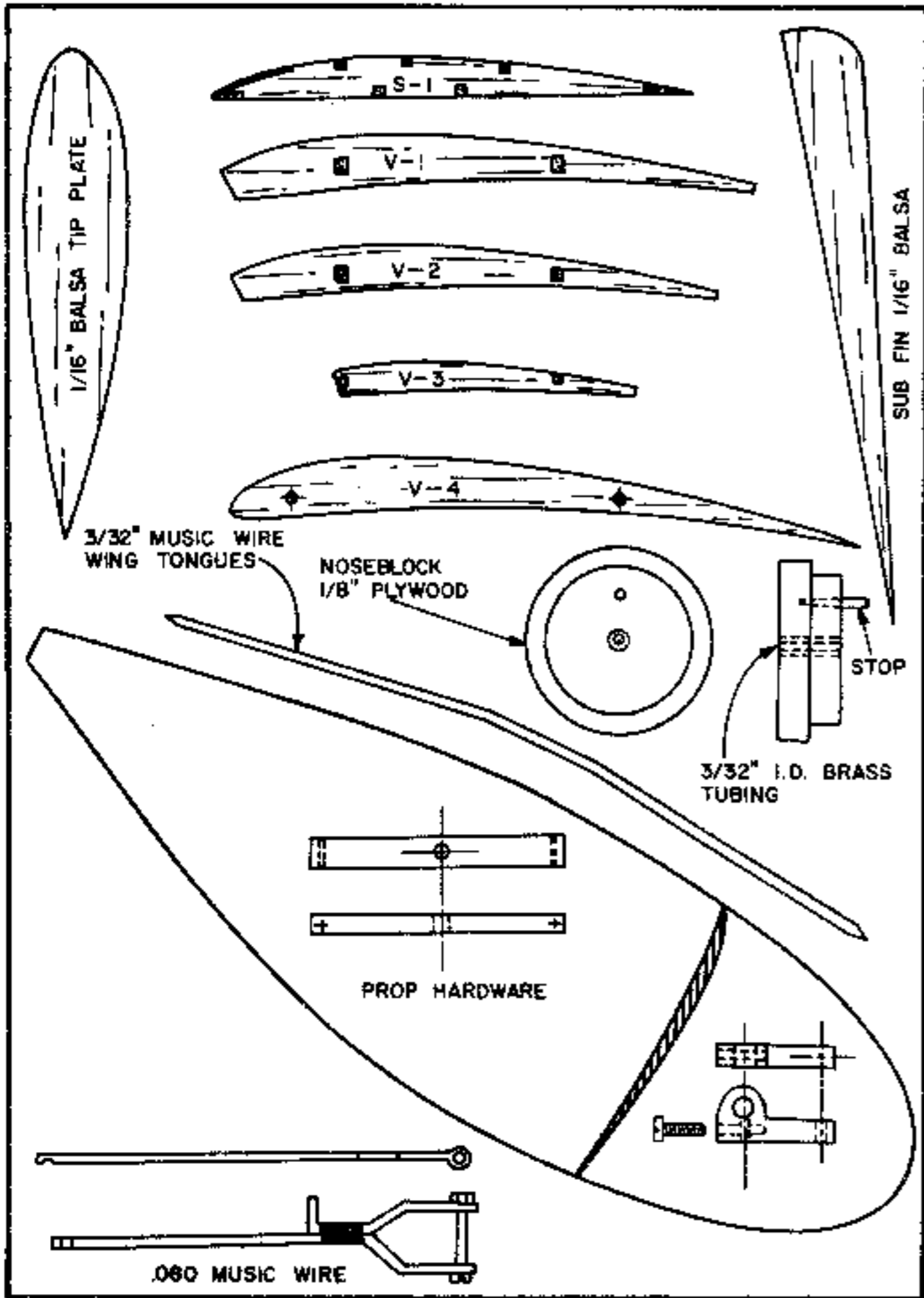
Bygget av vinghalvorna inleds med att man lamellimmar vingspetsar, fram- och bakkanten. Ovansidan består av 1 mm balsaflak med en vikt av 16-17 g om flaket är 1x100x1000mm. Limma fast bakkanten vid den utskurna vingovansidan och placera sedan spryglarna på plats. Sista limmas framkanten och vingspetsen. Turen kommer nu till vingbalkar och förstärkningar mellan plywoodspryglarna. Tillverka en mall av profilens nos, att ha som hjälp vid slipningen av vingen, för det är mycket lätt att komma ifrån den riktiga profilen, och då är det inte så säkert att den blir lika över hela vingen.

Vinghalvorna skärs av vid "knäckarna", slipas in till rätt form och limmas samman. På ovansidans undersida limmas en ca 25 mm bred remsa siden som förstärkning innan knäcksprygelns limmas fast.

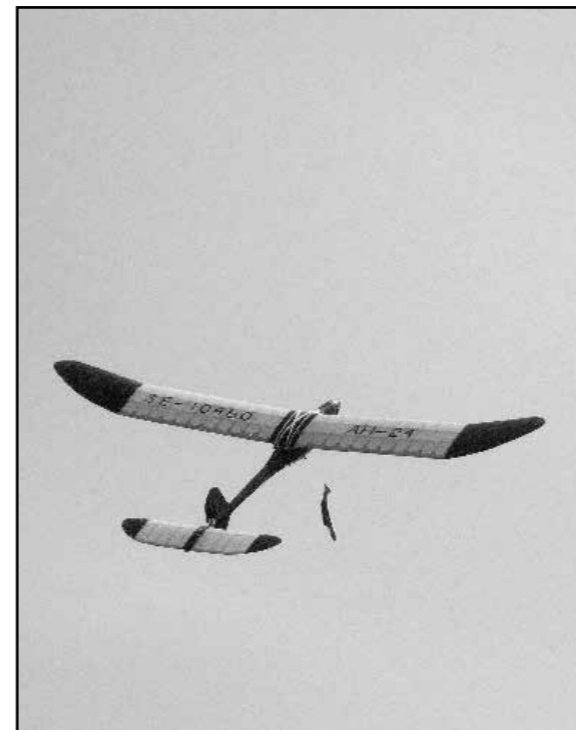
Då vingen kläds ska fibrerna på papperet placeras tvärs över vingen. Vingens översida bör vara så matt som möjligt och man kan lacka sista gången med någon cellulosa-mattlack. Detta gäller inte undersidan.

Nu kan modellen monteras ihop. Vi börjar med att placera stabilisatorn på plats med gummisnoddar. Sedan sätts vingen fast med pianotrådarna i baldakinen.

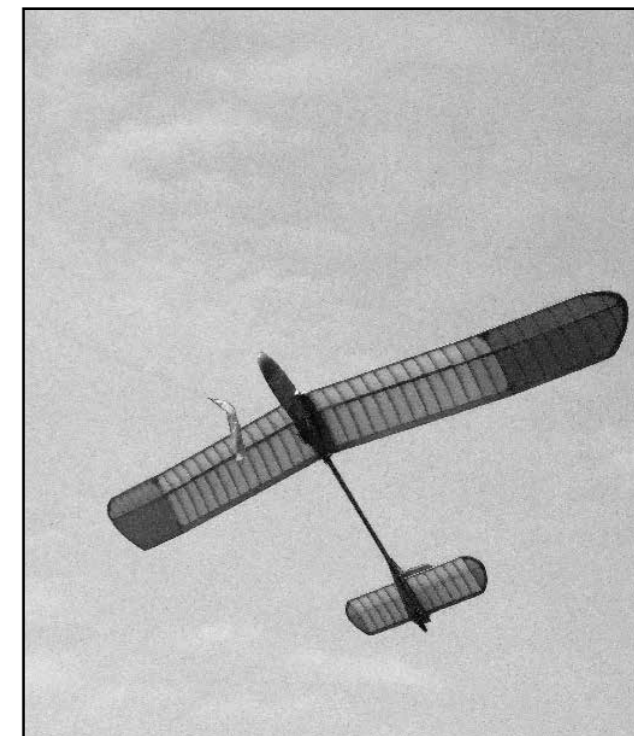
Artikeln fortsätter på sidan 20.



Swedish Glider Cup 1950-2010



Ovan ses Stig Sjöstedts två modeller på linan, "A.H.-24" och "Peking-43".



Bilderna här under visar en av de norska "Albatrosserna" samt Inge Ahlin med sin engelska "Satu".

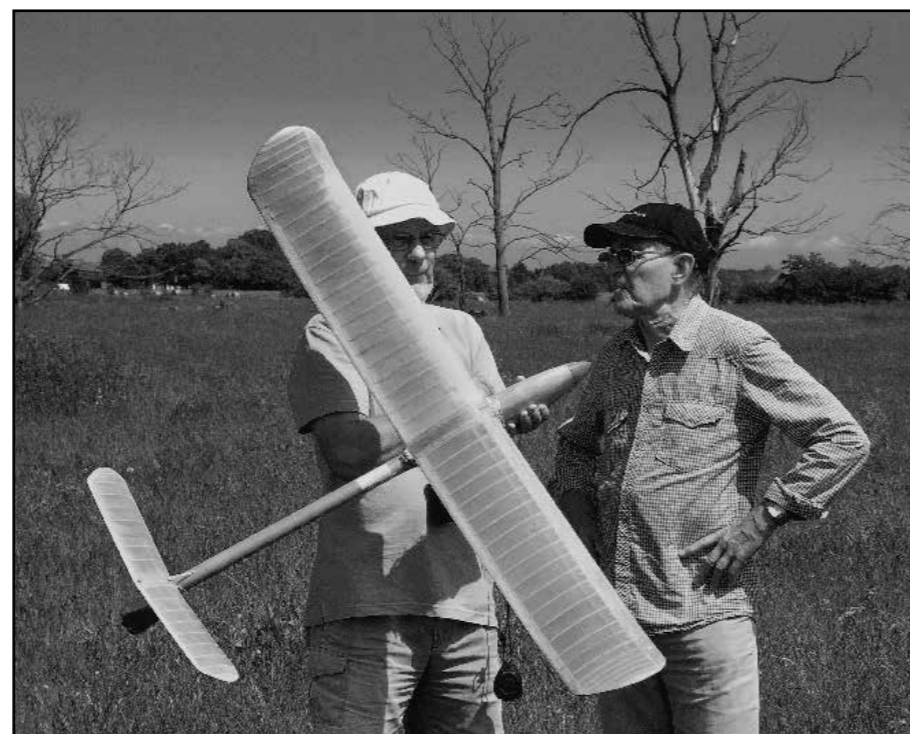


Några glimtar från årets jubileumstävling på Rinkabyfältet. För resultat m.m. se OLDTIMER 3/2010. Överst poserar det norska laget med enhetsmodellen "Albatross".

På fotot brevid släpper Sofia Holmbom maken Mikael "Egil Haug 1959", en konstruktion, som hon själv också tävlade med.

Nederst ses Kurt Sandberg som ende deltagare både 1959 och 2010.

Bilderna på detta uppslag är fotograferade av Mats Strömberg och Pär Lundqvist.



Här under vandrar Frede Juhl hemåt med bärgad modell.



Skalaflygtävlingen på OT-SM.



Med No-Cal versionen har Birgit Törnkvist sopat banan och vunnit åtskilliga inomhustävlingar. Henrik Tisells BA4B fick bra flygningar, kombinerat med skalapöngen blev det en 2:a plats.

Björn Karlström ritade Thulins K-jagare flera gånger, Thomas Johansson flög dieselversionen med många år på nacken, nu omgjord för el-motor. Det är en avgjort fältmässig modell, som klarar av hårda törnar och flyger bra. Fältmässig var dock inte min REP med kolsyramotor, Efter en lugn period kom en ganska kraftig vindby, REP:n flög baklänges och ner i marken med losslaget motorfäste som följd. Vår kassör Ingvar Nilsson hade med sig en liten, söt profil-PZL, ett för övrigt mycket vackert flygplan, drivkällan var tyngdkraften; PZL i modell flög dock sämre än förebilden, kanske skulle det varit någon annan drivkraft? Medan seniorerna micklade med sina skalamodeller, trimmade och provade, flög junioren Emil Tolkstam stadigt och imponerande med en foam-Zero. Den borde inte kunna flyga, men det gjorde den med besked.

Tycho Andersson skalabedömde lördag morgon, vårt bedömningsystem gör bedömningen snabb men det tog sin tid i alla fall men vi tyckte att bedömningen blev ganska så riktig och rättvis. Elegance-tävlingen på lördag

Årets tävling blev en lyckad tillställning med 14 deltagande modeller med flygning på fredagen och skalabedömning på lördagen. Våra finska vänner Boris Borotinskij och Sven Orre hade tagit sig ner från Vaasa med bil och släp, fullastade med modeller, inga dåliga modeller heller. Boris med Earl Stahls Defiant, en Curtiss Owl, ett ovanligt spaningsplan, och en stor Taylor Cub med en verkligt realistisk motorattrapp. Att se dessa modeller flyga var en upplevelse, smått är sött men stort är mäktigt. Sven flög med Farmans "Flygande pannkaka", ett plan för stabilitetsexperiment. Modellen har flugit bra inomhus men utomhus räckte inte stabiliteten riktigt till.

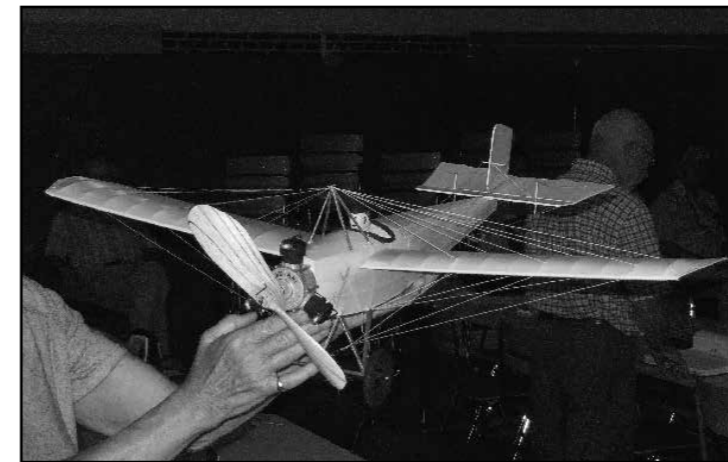
Det litet lynniga vädret gjorde att Svens vackra Farman F 171, Caudron N och Barling snällt fick stanna på marken. Övriga deltagares gummikärror, erfarna och ärrade inomhusare, flög mer stabilt. Intressant var att se de två Lacey (Andrea Hartsteins och min) som flög nästan identiskt lika (3 sek skillnad i flygtid!) och placerade sig som 1:a och 3:a i klassen. Olyckan var dock nära, när undertecknad fick en motorsprängning. Lars T. får nog tänka sig att åtminstone börja fundera på en ersättare till sin venerabla Cub. Jojjes vackra Wittman ville inte riktigt lyda husse men jag tror den kan bli något mycket giftigt i framtiden.



Eftersom skalatävlingen i stor utsträckning dominerades av våra finska gäster är det i huvudsak dessa, som vi visar: överst på föregående sida startar Boris Borotinskij sin Curtiss Owl och därunder släpper Sven Orre sin Barling.

Bilderna till höger på denna sida visar Boris' stora Boulton-Paul Defiant, som flög suveränt.

Nedan visar Sven sin Caudron, som fick stanna i hangaren men vann damernas "elegans-pris".



kväll var populär, nu dök det upp ett antal modeller som inte riskerats eller kunnat flygas innan. Sedan damerna lämnat sina röster flockades den manliga delen kring modellerna, det märktes tydligt att tävlingsformen är populär. En värdig segrare blev Sven Orre med sin gula Caudron N från 1911, Gunnar W. överräckte priset, en litografi, under publikens applåder, varefter övrig skalaprisutdelning följde. Senare på kvällen kunde jag se hur Boris plockade ner sina tre stora skalamodeller i en inte alltför stor transportlåda, varje del skyddad och på sin plats; kanske vi ska införa pris för bästa sätt att transportera och skydda våra dyrgripar?

Anders Sellman

Bilder från skalatävlingen kommer från Lars Tolkstam, Sven Orre och Pär Lundqvist.

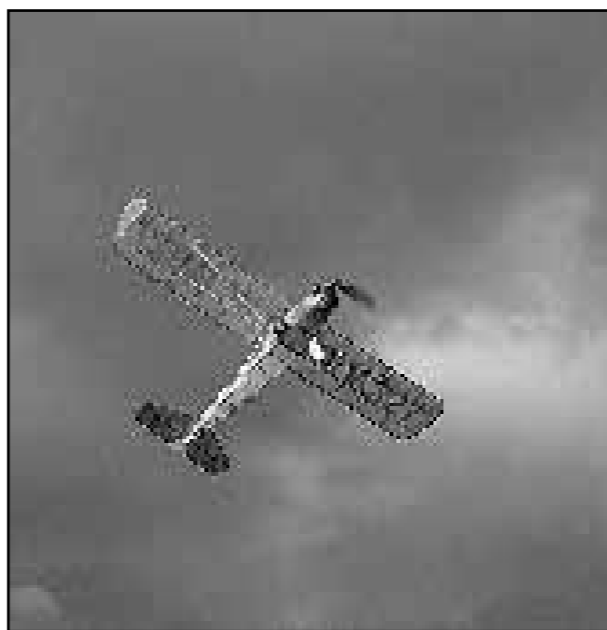




Skalaflygare i vardande – Emil Tolkstam startar sin foam-Zero.

RESULTAT SKALATÄVLINGEN

Gummimotormodell, mindre än 660 mm spv.						
Tävlande	Modell	Skala-poäng	Flyg-poäng	Poäng	Plats	
Emil Tolkstam	Zero	70	94	164	5	Junior
Anders Sellman	Lacey M10	136	110	246	1	
Henrik Tisell	BA4B	144	95	239	2	proxy
Andrea Hartstein	Lacey M10	108	107	215	3	
Lars Tolkstam	Clipped Wing Cub	136	59	195	4	
Sven Orre	Farman F1020	156	8	164	5	
Georg Törnkvist	Wittman	132	30	162	6	
Gummimotormodell, mer än 660 mm spv						
Boris Borotinskij	Defiant	154	75	229	1	
D:o	Curtiss Owl	138	55	193	2	
D:o	Taylor Cub	104	60	164	3	
Modell med annan framdrivningskälla, < 660mm + > 660 mm spv.						
Thomas Johansson	Thulin K	124	115	239	1	
Anders Sellman	REP	142	5	147	2	



Boris' Taylor Cub flög majestätiskt.

Fortsättning från sidan 13

Märk på kroppen var baldakinen ska sitta och limma sedan fast den. (OBS. lim även på baldakinens undersida.) Kontrollera att stabilisator och vinge sitter "rakt" i förhållande till varandra.

Nu kommer turen till fenan. Den ska sitta, om vi ser modellen bakifrån, med riktning mot baldakinens högra sida, så att vänster-kurvet blir inbyggt från början.

Sist gör vi propeller, nosblock och fällmekanism.

Att allt detta kräver stor noggrannhet behöver väl knappast påpekas. Propellern bör klädas med japanpapper. När modellen är klar, ska den med gummimotorn isatt väga ca 210 g, och därför måste den också ha en ballast på 22 g i tyngdpunkten.

Ballasten (av bly) hamras ut till ett tunt blad som limmas

på insidan av kroppen. Detta är litet svårt, om man aldrig har gjort det förr, men det går.

Är nu modellen riktigt byggd och utan skevheter och om propellern är riktad 3° nedåt och 2° till höger ska flygningen gå nästan perfekt. Tyngdpunkten ligger 22 mm från bakkanten framåt. Modellen ska i motorflykt stiga i höger kurv för att efter det propellern fallt glida i vänstervarv. Att försöka sig på höger-höger med denna modell är nog inte att rekommendera, då den är mycket snabb i stiget.

Så till sist: Trimma modellen lugnt! Börja med 150 varv på motorn! Använd tunna pallningar av hårt material och trimma inte in modellen i hårt väder utan att känna den väl!

Rune Johansson

VARFÖR INTE EN "HIGH-THRUST"-MODELL?

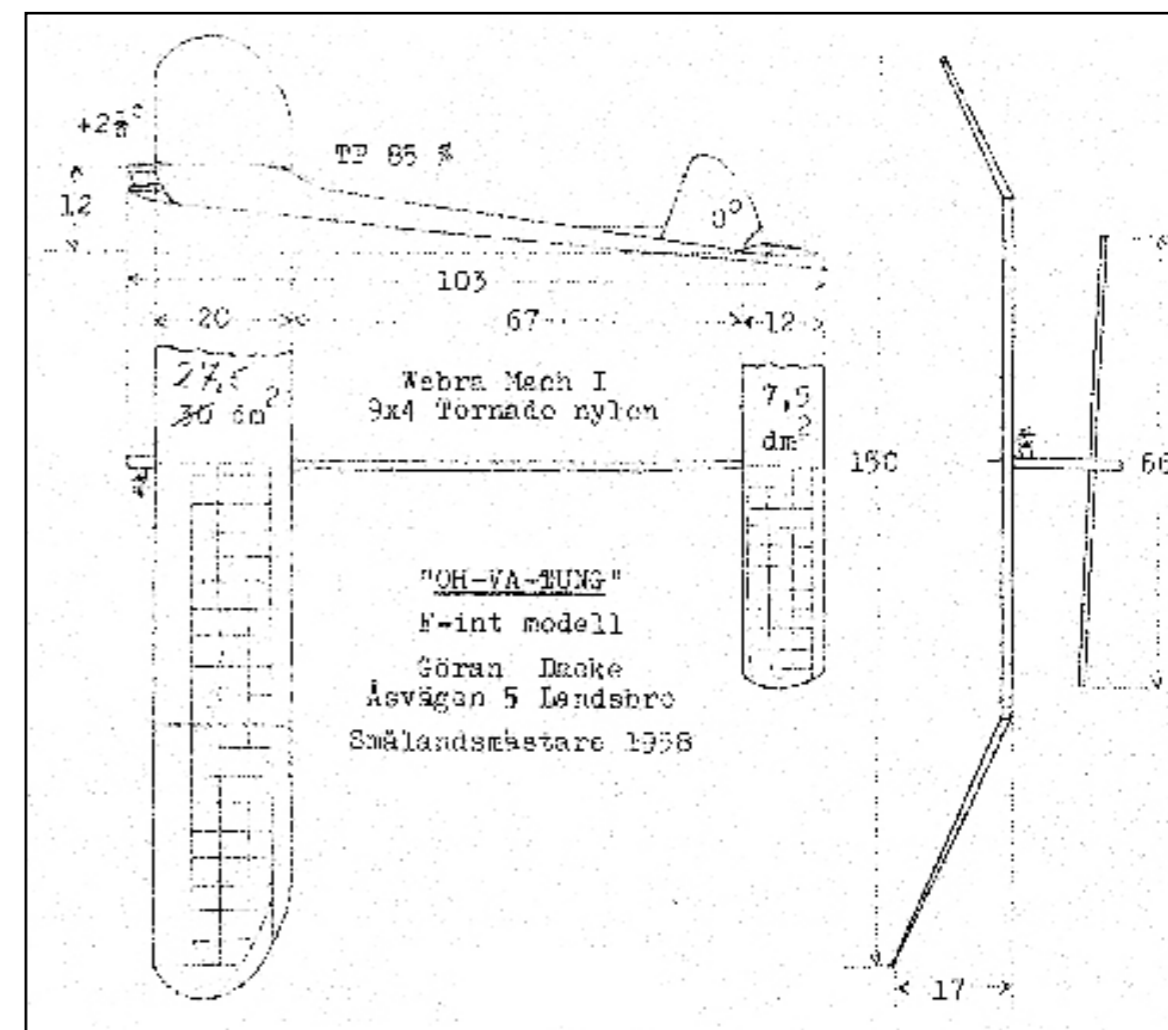
Med sin "Zipper" visade Carl Goldberg redan på 30-talet hur allt mindre modeller med allt starkare motorer kunde uppnå ett stabilt stigmönster. Att montera vingen på en pylon var förmodligen den mest epokgörande ingrediensen i detta recept, som användes nästan ett halvt sekel.

Flera andra lösningar provades också, speciellt sedan FAI-motorklassen etablerats i början på 50-talet. Motorfabrikanterna påbörjade då ett "hästkrafts-race" som snart ledde till regeländringar med tyngre modeller och allt kortare motortider. När nya motorer med hög effekt och högt vridmoment gjorde motorflygning med dess snabba, rollande stig till en delikat balansakt dammades bl.a. teorier av den kände aerodynamikern Charles Grant av; genom att

Fortsättning på nästa sida...



Klubbkompis med "OH-VA-TUNG".



placera motorn i nivå med vingen försökte man få centrum för dragkraft och motstånd på samma linje som tyngdpunkten och den s.k. high-thrust-line-modellen var född.

Avsikten var att etablera ett snabbt, rakt och stabilt stig utan störande roderutslag, riktad motor eller skränkta vingpaneler. Succén var inte alltid given, men med tanke på HTL-modellernas utbredning och popularitet ända tills den variabla stabben kom i bruk så var de säkert ett gott alternativ till de konventionella pylonmodellerna.

En tidig pionjär var Stan Hill, som redan 1952 vann US Nationals med en tidig medlem i hans "Amazoom"-familj. Framgångar hade även framstående flygare som Dick Mathis, Gerhald Ritz och Bill Hartill med sina HTL-modeller i FAI-klassen, medan den i USA så populära 1/2A-klassen under 60-talet tidvis dominerades av denna lay-out.

En cirkel slöts när ovan nämnde Carl Goldberg i början på 60-talet utvecklade sin "Viking", som i både FAI-och 1/2A-utförande skördade många lagrar, inte minst sedan båda utkommit i byggsattsform.

Undertecknad hade förra vintern just påbörjat bygget av en "Lightning Rod" när blicken vid en andra (eller tredje!) genomläsning av gamla årgångar av Modellflygbladet fastnade på några av Göran Dackes modeller av just denna typ, speciellt "Tequila I" och "II".

Vid en förfrågan var Göran mycket tillmötesgående med bildmaterial och 3-plansritningar och skriver så här om ursprunget:

"Tequilan är egentligen en "trestegsraket". Det började med att jag fick syn på Gerald Ritz's "HOT HEAD", och nappade på idén med "high thrust-line". För att förenkla själva bygget, åtminstone kroppen, ritade jag "OH-VA-TUNG", som fick heta så på grund av den nya bärytebelastnings-regeln som kom till 1958. Denna modell var inte så tokig. Tog hem Smålandsmästerskapet 1958.

Andra steget i utvecklingen blev Tequilan. Denna visade sig vara en ganska vettig konstruktion som gav en tredje och två förstaplaceringar säsongen 1958-59 i den serietävling om fyra omgångar som Smålands Modellflyg-förbund arrangerade.

På SM 1959 blev det en sjundeplats, men då med en Oliver Tiger Mark 3 i nosen, vilket var en klar förbättring.

Tredje steget, utvecklingen till TEQUILA II, blev mycket lyckat, både prestanda-mässigt och utseendemässigt. Tyvärr är den väl inte direkt aktuell för oss i Oldtimer-förbundet, eftersom den, efter vad jag kan minnas, konstruerades sent hösten 1959. Ändå vill jag gärna ta med den här, eftersom det är den klart bästa motormodell som jag konstruerat, med bl.a. tredje-placering i Vintertävlingen febr. 1960 efter sju max-flygningar, och en åttondeplats i UT-tävlingarna till VM i F-int. 1960."

För dem som vill prova en inhemsk modell av denna typ är Görans "Tequila I" säkert ett bra alternativ. Enligt Görän är "Tequila II" ett ännu bättre alternativ och med tanke på en framtida framflyttning av tidsgränsen för klass F-Nostalgi presenteras den i ett kommande nummer".

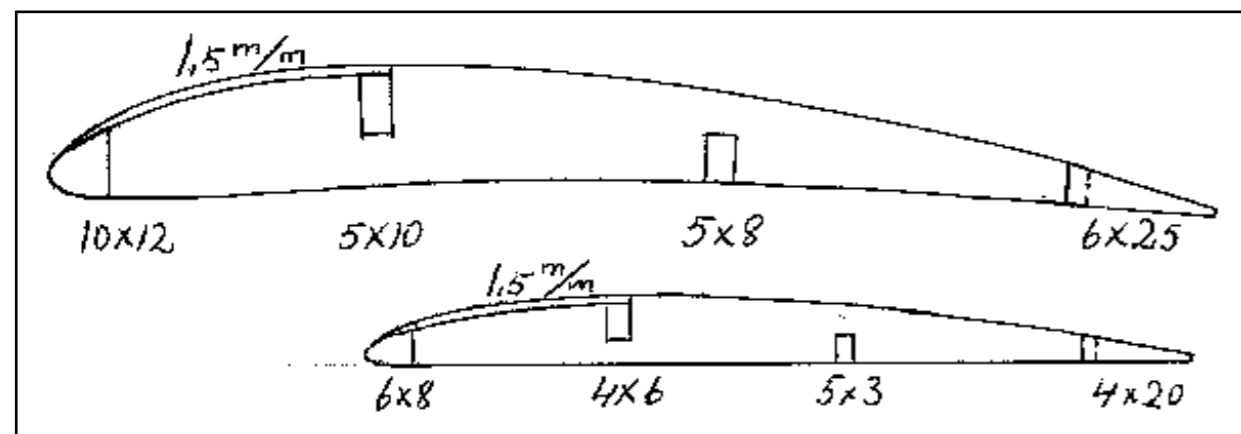
Närmare detaljer framgår inte av de här skisserna, men med hjälp av Görans minnesbilder och eventuellt annat material bör en rekonstruktion av "Tequilan" vara fullt möjlig.

P.S. Redan 1959 nämner Görän "Hot Head", som då var högmodern. Han byggde den inte då, men har nu tagit skadan igen och tävlade i årets OT-SM med just en "Hot Head".

Efter några justeringar flög den suveränt, men en bortflygning p.g.a. en strejkande timer förhindrade en topp-placering. Modellen återfanns flera veckor senare och kanske får vi nästa år se hur denna modelltyp hävdar sig gentemot pylonmodellerna.

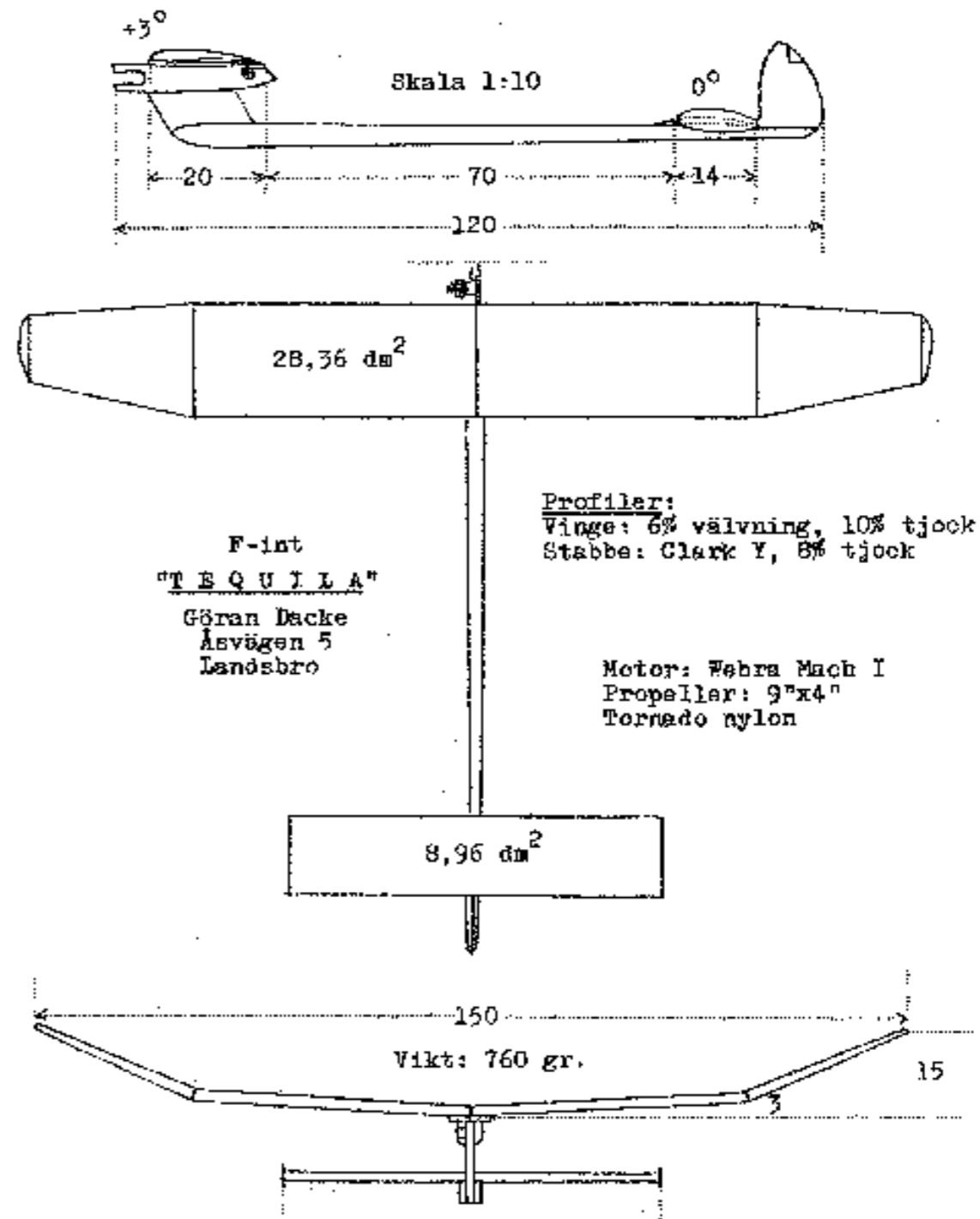
StenP

Kropp: Alla fyra sidorna 3 mm balsa
Kroppsspant 3 mm balsa
Pylon 6 mm furuplywood
Motorgondol 10 mm lätt balsa
Motorbockar 10 mm bok
Fena 4 mm lätt balsa
Vinge: Spryglar 2mm balsa
Stabbe: Spryglar 1,5 mm balsa



Är detta den nya stilen för F-kärror ?

Under de senaste åren har en ny typ av F-modeller börjat bli mer och mer populära. De karakteriseras av högt placerad motor och låg stabbe. I Småland har denna modelltyp utvecklats av Görän Dacke i Landsbro. Här nedan är hans framgångsrika modell "Tequila", det är en konstruktion som vi kan rekommendera till alla som tänker börja med F-modeller. Andra modeller av samma typ är Görän Dackes "Oh-va-tung" (MODELLFLYGBLADET 3/58), byggsattsmodellen FROG "Powavan", Gerald Ritz: "Hothead" (MODELLFLYGBLADET 1/58) och Sal. Faibi:s senaste konstruktion "Starduster".



SVENSKA MODELLFLYGARES OLDTIMER SÄLLSKAP

Årsmöte i Åhus 2010 08 14

- § 1 Ordföranden Gunnar Wivardsson hälsade de närvarande välkomna och förklarade årsmötet öppnat. En närvarolista cirkulerades.
- § 2 Till ordförande för mötet valdes Gunnar Wivardsson. Till sekreterare för mötet valdes Pär Lundqvist. Till justeringsmän valdes Sten Persson och Kurt Sandberg.
- § 3 Förslag till dagordningen lästes upp och godkändes utan ändring.
- § 4 Styrelsens verksamhetsberättelse visades upp och lästes av Gunnar Wivardsson. Verksamhetsberättelsen godkändes i förelagt skick.
- § 5 Kassareporterna presenterades och kommenterades av Ingvar L Nilsson. Ekonomin är fortsatt god men det gångna verksamhetsåret gav - främst på grund av museets vidare utveckling - ett underskott på 24119 kronor (24119,58). Kassareporterna godkändes av mötet.
- § 6 Revisor Bagge var förhindrad att delta. Revisionsrapporten lästes upp av kassören och mötet beslöt i enlighet med revisorns rekommendation att ge styrelsen full ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.
- § 7 Val av styrelse.
Ordförande Gunnar Wivardsson och kassören Ingvar L Nilsson har ett år kvar på sina förordnanden. Sekreteraren som genom fyllnadsval verkade under ett år valdes nu på två år. Beträffande ordinarie ledamöter, Sven Landervik, har ett år kvar, Alf Eskilsson (linflyg) samt Anders Nilsson (RC-ansvarig) omvaldes för ytterligare två år. Sekreterare på 2 år Pär Lundqvist (nyval) Två suppleanter på 1 år Sigurd Isacson (omval) samt Lars Karlsson (omval).
- § 8 Val av övriga funktionärer, alla på 1 år
Revisor Johan Bagge (omval)
Revisorsuppleant Bengt Johansson (omval)
Distributör Kurt Sandberg (omval)
Tidningskommitté Sten Persson, Pär Lundqvist (omval).
Regelkommitté Åke Gustavsson (nyval), Sten Persson, Sigurd Isacson, Kjell-Åke Elofsson samt Kurt Sandberg. (omval).
Tävlingskommitté Kurt Sandberg, Åke Gustavsson (omval) samt Lars Tolkstam (nyval)
- Ansvarig för hemsida Andrea Hartstein (omval).
- § 9 Val av valberedning Anders Sjöberg (sammankallande), Ginger Sjöberg, Kurt Sandberg (samtliga omval).
- § 10 Mötet beslöt att ordföranden Gunnar Wivardsson och kassören Ingvar L Nilsson var för sig tecknar föreningens firma. Det beslöts även att denna punkt var omedelbart justerad.
- § 11 Rapporter från modellflygmuseet, ritningsarkivet, arkivet i Halmstad, Swedish Glider Cup 60 år samt årets skalafriflygtävling Skånes Fagerhult.
- 1: Åke Gustavsson informerade om museet, framför allt om den nya "Svennes Hobby" samt ett flertal tillkomna modeller, bl. a. konstruktioner från Sigurd Isacson (byggda av Sten Persson och Martin Bogdanoff).
- 2: Lars Karlsson redogjorde för sitt arbete med digitalisering av ritningsarkivet. Han framhöll att detta är ett omfattande arbete som kommer att ta tid. Ber alla att ha tålamod och i första hand beställa ritningar som finns hos Lars "Lasse" Larsson och Arne Andersson i Nyköping m. fl.
- 3: Sten Persson informerade om organisationsarbetet med det nu till Halmstad flyttade arkivet. Bl. a. om det mycket stora tidningsarkivet (även mängder av dubletter). Arkivet beräknas att kunna vara klart för besökande under nästa år. I övrigt informerades om att det även finns ytterligare arkivmaterial på flera andra platser.
- 4: Gunnar Wivardsson redogjorde för jubileumstävlingen Swedish Glider Cup 60 år. Tävlingen som hölls i samband med de två världscuptävlingar i friflyg som samtidigt ägde rum på Rinkaby, blev en succé med hela 31 deltagare och det planeras en fortsättning nästa år (det exakta jubileumsåret). Bilder från tävlingen finns på hemsidan.
- 5: Anders Sellman berättade om Skalafriflygkommitténs och AKM:s skalatävling som för andra året i rad ägde rum på flygfältet i Skånes Fagerhult. Han framförde även ett tack till familjen Stibner som återigen var värd för den fest som föregick flygningarna. Årsmötets deltagare roades särskilt av berättelsen om hur - mitt under festen - en huggorm tog sig in i familjens kök. Ormen återutsattes omedelbart till sitt rätta element av zoologen Johan Larsson.
- § 12 Förslag från styrelsen.
1: Bulkprenumeration eller enskilt medlemskap SAM.

2: Tidningen Oldtimer – innehåll, inriktning och produktion. I båda fallen beslöts om att fortsätta som tidigare.

3: Beträffande plats för 2011 års OT-SM hänsköts detta som brukligt till tävlingskommittén. Det meddelades även att Distriktsindelning/regionombuden nu är fulltaliga.

§ 13 Ingvar L Nilsson föredrog förslag till det kommande verksamhetsårets budget, och föreslog oförändrade medlemsavgifter och årsavgift för Sam Speaks. Mötet beslutade i enlighet med detta förslag.

§ 14 Motioner och förslag behandlade av styrelse och regelkommitté.

Motioner från Åke Gustavsson angående klass D och Gint om utökning till 1960 och borttagande av markstarten och från Thomas Johansson om utökning till 1970 och borttagande av markstarten.

Regelkommittén har behandlat dessa och föreslår att Gint utökas till 1965 och att markstart krävs endast för de modeller som ursprungligen konstruerats för markstart, dvs modeller avsedda för 80 gram gummi-motor eller mer. Markstarten togs bort från Wakefieldreglementet (Gint) fr.o.m. 1 jan 1958.

Efter en debatt beslutade mötet i enlighet med regelkommitténs förslag, dvs. Gint omfattar Wakefieldmodeller

Problem med dope - del 3

Fortsättning från föregående nummer...

CELLULOSAACETATBUTYRATLACKER är en nyare företeelse (näja, drygt 60 år gammal i modellflygsammanhang).

Ursprungligen hade modellmotorerna tändstift och kördes på bensin/motorolja. Det krävde tändspole och kondensator plus batteri för att fungera. Bränsleblandningen var snäll mot nitrocellulosabaserade lacker.

Så kom den schweiziska Dyno-dieseln på 40-talet och revolutionerade modellflyget (åtminstone i Europa). Eter/fotogen/ricinolja, ibland med någon procent amylnitrat, var lika förstående för modellflygarnas lacker.

I USA däremot fanns många motortillverkare och massor av modellflygare, som hade sina motorer och som inte gärna ville hoppa på "dieseltåget". Lyckligtvis fick man en lösning i glödpluggen. Jag skriver "lyckligtvis" med tanke på allt modellflyg. Vem vill starta en 20-kubiks diesel i en RC-kärva?

Metanol/ricinolja (samma som speedwayförarna använder) var en bra och billig blandning.

Men före schnürlemotorerna hade man problem med att få riktig fart på propellrarna. Man kom på en lösning där också nitrometan blandades i bränslet. "Hot Fuel" hade kommit,

1951-1965 och markstart tillämpas för de modeller som ursprungligen var avsedda för markstart d.v.s. modeller från 1951-1957. Regeln avses att gälla på försök under 2 år.

§ 15 Övriga frågor
Lennart Flodström tog upp frågan om var man får tag i bränslebeständigt lack vid användandet av glödstiftsmotorer i F-klasserna. Han informerade om att butyrate-dope saluförs av Kurt Sandberg (ej vår medlem utan en namn) och kommer med närmare detaljer i vår tidning." Dessutom nämnde Lennart behovet av kontakter mellan distriktsombud och museets ansvariga. Bland annat i avseende till donationer av modeller mm. Han lovade slutligen att, till styrelsen inkomma med en mer utförlig skrivelse i frågan.

§ 16 Därefter tackade ordföranden de närvarande och förklarades 2010 års årsmöte som avslutat.

Åhus 2010 08 14

Gunnar Wivardsson Pär Lundqvist
Mötesordförande Mötessekreterare

Kurt Sandberg Sten Persson
Justeringsman Justeringsman

Därmed också behov av ett annat lack för motormodellerna.

I stället för att nitrera cellulosa med salpetersyra använde man en blandning av ättiksyra och smörsyra (acetic acid och butyric acid, de engelska namnen har gett produkten sitt namn), som gav en ester, som kunde modifieras till en plast liknande celluloid. En fördel var, att den inte var lättantändlig (ingen nitrering) och den ur modellflygarens synpunkt viktigare, den tålde Hot Fuel. Lacket blev lite segt och saknar mycket av de vanliga cellulosalackens vätförmåga.

Oldtimersällskapet flyger endast modeller från den gamla goda tiden, då nästan allt var trä, siden och papper, och vi håller på traditionen. Därför har vi, för medlemmarnas fromma, köpt spännlack och specialförtunning från Wedevågs Bruk (20-liters fat) och fyllt över till enliters behållare, som sedan sålts till mycket lågt pris. Men Wedevåg hotade att sluta med tillverkningen eftersom vissa av de ingående tillsatsmedlen är på väg att ta slut i deras lager (mer därom nedan).

fortsättning nästa sida...

Spännlacket används i dag huvudsakligen av segelflyget, som (har det sagts) måste använda de gamla metoderna på sina gamla flygplan för att de skall godkännas vid restaurering eller omklädning.

Att tänka på

Alla lacker, som innehåller cellulosanitrat, aceton, eller andra lösningsmedel för sådana lacker, är mycket eldfarliga. Alla kan spädas med aceton och cellulosahtinner.

Om du vill fylla över lacket till mindre förpackning eller späda det, gör det i varm och torr lokal. Alla lacker och lösningsmedel som innehåller aceton eller etanol är känsliga för fukt och det räcker med att man öppnar ett burklock några minuter i fuktig miljö för att lacket skall suga åt sig vatten ur luften. Följden kan bli "blomning", dvs lacket får stora vita fläckar efter torkning.

Lacker, som innehåller cellulosaaacetatbutyrat, bör spädas med därför avsedda lösningsmedel. Jag vet inte sammansättningen, men mina försök att använda aceton i detta sammanhang gav inte de önskade resultaten.

Cellulosabaserade lacker skall förvaras i kärl av plåt eller glas. Somliga polyetenflaskor, annars så bra att ha saker i, släpper igenom lösningsmedel. Möjligen är de acetonflaskor som man kan köpa hos färghandlarna av någon speciell PE-kvalitet. Jag har inte testat.

Lösningsmedlen är mer eller mindre toxiska. Arbeta enbart i torra, rumsvarma och väl ventilerade lokaler. Kall och fuktig luft ökar risken för blomning.

Siden och papper, som används för att kläda modellflygplan, skall vattenspannas före lackning. Fuktigt papper har mycket dålig hållfasthet, så det bästa sättet att vattna är med en sprejflaska. Tyvärr finns det siden, som är vattenbehandlat redan före försäljning, och det sträcks inte vid torkningen, så det är viktigt, att inte lita för mycket på vattenbesprutningen.

Till råga på allt spänner sidenet olika längs med gentemot tvärs stadkanterna. Var noggrann vid själva klädandet, så brukar det gå bra. Låt klädseln torka helt före dopning.

Mikael Carlsons goda råd

Den gubben torde vara känd av minst 90 procent av svenska flyg- och modellflygintresserade, och av en hel del från övriga världen.

Men för säkerhets skull: Mikael var i ungdomens dar en mycket duktig skalamodellbyggare och -flygare. Några av hans modeller finns att se i Flygvapenmuseet på Malmen. Men ännu mer känd är han för sina egenhändigt

byggda Tummelisa och Fokker Dr 1, sina Bleriot-restaureringar och sina flyguppvisningar med dessa. Till råga på allt har han fler hembyggen och restaureringar på gång. Hans kvalitetsarbete är oöverträffat och han är en ovedersäglig expert på allt, som har med gamla flygplan att göra.

Att icke förglömma: Han är också influgnen på ett antal f d stridsflygplan, t ex Mustang och Harward och sitter i kaptenssits i Boeing 737 (hos Torair, där han har ett avtal som gör, att han flyger för dem då han har tid).

Nåväl, här kommer en del av hans visdom, inhämtat vid en kort intervju på stående fot (nja, Mikael satt). Somligt gäller även tillämpningar inom modellflyget.

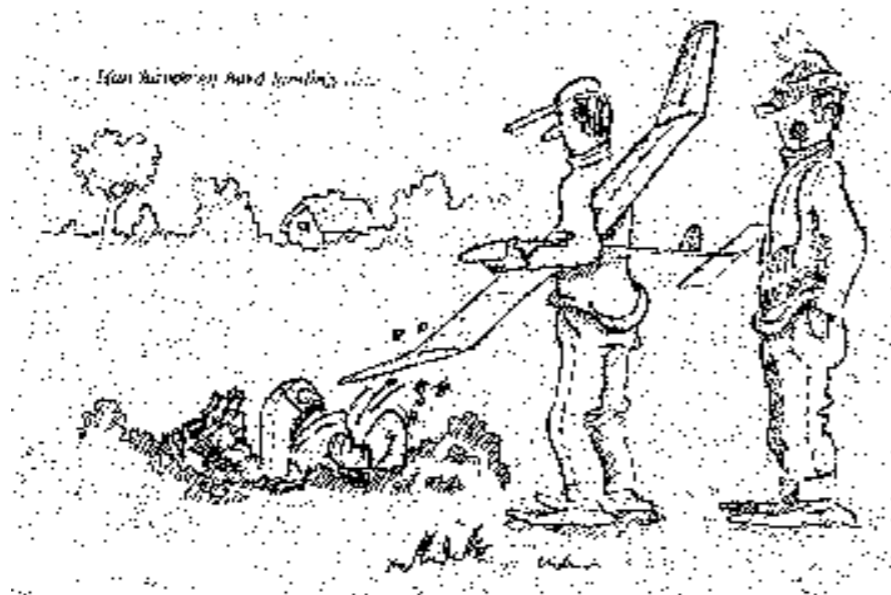
Han använder inte Ceconite (polyesterduk) att kläda med när det handlar om dukning av gamla konstruktioner. Däremot har han använt Ceconite för t ex sin Piper och PT-17. De tre Bleriotmaskiner han har restaurerat eller är på väg att göra det och Tummelisan är således klädda med bomullsduk.

Duken måste impregneras, och då börjar han med två eller tre strykningar (med pensel!) med kraftigt utspätt spännlack, minst 30 till 50% lösningsmedel. Orsaken är, att lacket måste dränka in alla fibrer i duken för att den skall få de behövliga egenskaperna, inte minst att vara genomdränkt, så den blir våt även på insidan. Sedan fullföljer han med cellulosaaacetatbutyrat för att få rätt slutfinish, t ex blank yta och mindre brandfarlig.

Varför då inte CAB-lack rakt igenom? Jo, det har inte den där eftersträvade egenskaper att tränga in i vävfibrerna. Det bara lägger sig ovanpå. Men om spännlacket redan finns där löser CAB-lackets lösningsmedel upp ytskiktet så att det fäster ordentligt vid torkningen.

Mikael är ju också en auktoritet inom flygvärlden, och det skulle inte förvåna mig, om det är han, som förmått Wedevåg att fortsätta göra spännlack. Numera dock i satser om minst 200 liter.

Lennart Flodström



ANNONSER

Motorer och byggsatser till salu.

Ca. 90 st modellmotorer säljes för bortgången medlems räkning.

Ex. Webra Mach II, nästan ny (även RC) 1000:-

Webra Komet 2,5 EXC, Kr 500:-

Webra 2,5S EXC, Kr 700:-

Cox PeeWee nästa ny, Kr 300:-

Cox TeeDee .010 nästa ny, Kr 500:-

Cox TeeDee .049 diesel EXC, Kr 400:-

DC Spitfire ny i kartong, Kr 350:-

DC Sabre EXC, Kr 300:-

Taifun Bison 3,5 cc EXC, Kr 400:-

Mc Coy 29 Sportsman EXC, Kr 400:-

Kometa 5cc glo. EXC, Kr 500:-

Johnson 29 R ny i kartong, Kr 800:- Med flera...

Byggsatser

Keilkraft "Mig 15" för Jetex, Spv. 381 mm 150:-

Flyline Models "Farman Moustique" skalamodell,

Spv 990 mm för motor 0,8-1cc, friflyg eller RC,

Kr 350:-

Komplett lista på motorerna kan sändas.

Lasse Fridström tfn 0371-17352

E-post, evajac@spray.se

Säljes: Dubblettböcker ur SMOS' arkiv: Zaic Year Book 1938 (originalutgåva), 1951-52, 1953, 1955-56, 1957-58, 1959-61 ; Aeromodeller Annual 1952, 1975/76. Alla utom Zaic 1938 i mycket fint skick. Pris kr 95:00/st.

Moulton: Flying Scale Models. Wentzel: Modellflygets ABC(1937). Palmgren: Handbok för byggare av gummimotordrivna modellflygplan (1936). S.Isacson: Modellplanskonstruktion. Alla kr 75:00/st.

O. Pettersson: Inomhusbygge och flygning (kompendium). F. Stenbom: Flyghobby 2. Allt om Hobby: Veteraner och modeller. Hobbyboken 1963 och 1964. Alla kr 50:00/st.

Intresserade omedes kontakta red. Sten Persson.

Köpes: Jag söker en laddningshylsa till en äldre TELCO kolsyremotor – eller tips om hur man kan ladda motorn utan hylsa.

Börje Ekeroth, Box 173, 575 22 Eksjö.

Tfn 0381-13941. Epost: stina@hem.eksjo.com

Säljes: Ett antal plast/nylon-propellrar från 50-60-talet, nya i förpackning: Frog 10x6, Hegi 7x4 och 11x8, Semo 9x4 och 9x6, Davies-Charlton 5 1/4x3 1/2, Kavan nylon (blå) 10x6, Ichida nylon (gul) 10x5, Master (svart) 9 1/2x6. Graupner svart/röd spinner 39 mm. Samtliga artiklar kr 25:-/st. Dessutom Master glas/nylon-propellrar 15x10 och Antique 16x7, kr 75:-/st.

Sten Persson tfn 035-104943; e-post sten.persson@mbox305.swipnet.se

DATORHAVERI

Red.'s dator gav i somras upp andan, varvid även en del redaktionellt material försvann ut i cyberrymden. De som vet med sig ha skickat mig foton o.d. per epost sedan OLDTIMER nr 2/2010 utkom får gärna skicka in det igen. Jag lovar att ta väl vara på det - jag kör nu med dubbla hårddiskar!

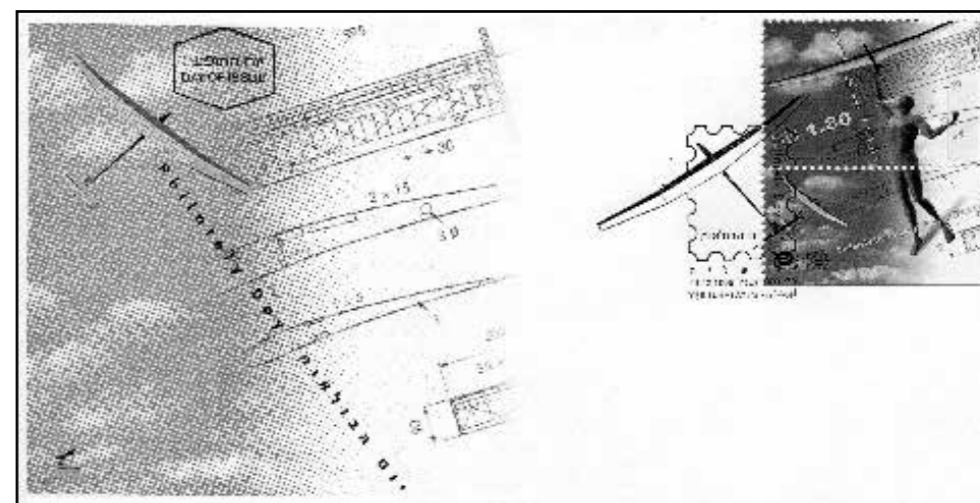
Sten P.

MODELLFLYG PÅ FRIMÄRKEN - Del 14

På Frimärkets Dag i Israel 1995 uppmärksammades modellflyget med dessa märken. Huvudmotivet är en välskulpturerad gestalt, som håller upp en F1A segelmodell. Motivet sträcker sig över bägge märkena, på vars

bakgrund detaljer från en segelmodellritning skymtar. Dessa detaljer återges även på det specialstämplade förstadagsbrev, som återges här.

Sten P.



60-års jubileum av Wakefield VM 1951

1951 blev Wakefieldtävlingen officiellt VM för gum-mimotormodeller och förlagd till Jämijärvi i Finland. Detta pga att finländaren Aarne Ellilä vunnit denna tävling året innan.

Här blev då veteranen Sune Stark första officiella världsmästaren med sin nybyggda och kraxade Wake. Han uppnådde på de tre starterna 705 sek.

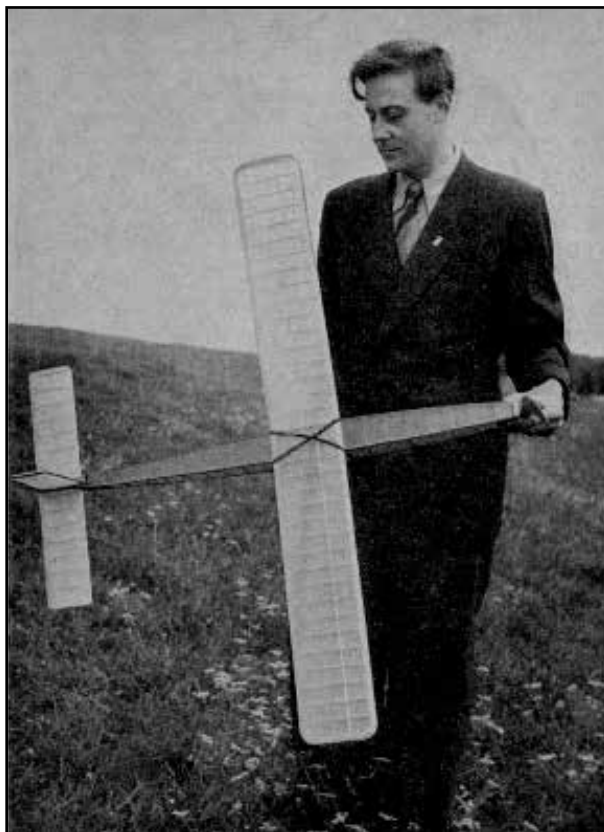
Sunes nu 60-åriga originalmodell kan numera beskådas i vårt modellflygmuseum i Simrishamn. Den finns här i gott sällskap av Jim Cahills "Clodhopper" 1938, Aarne Elliläs Wake 1950, Arne Blomgrens VM-vinnande Wake från 1952, (dessa dock ej i originalmodeller) och många andra historiskt intressanta modeller. Till er som ännu ej sett vårt museum, vill jag säga att det är väl värt ett besök!

Nästa år, alltså 2011, är det 60 år sedan det första officiella VM:et avgjordes och där en tillika "Stark" svensk blev Världsmästare. Detta tycker vi i tävlingsledningen och styrelsen skall firas med en jubileumstävling, någon gång i juni eller juli månad på Rinkabyfältet.

Därför Kära Vänner, börja redan idag att fundera över lämplig modell för denna tävling. De som inte varit med och tävlat de senaste åren, har kanske någon modell som åter behöver "luftas".

Alla Wakefieldmodeller konstruerade före år 1951 får deltaga. Känner du för att bygga något nytt, studera då vår ritningsbank, här finns mycket att välja på, bl.a. Elliläs -51, Starks -51, Blomgrens-51 (står noterad som-52 i ritningsbanken, men konstruerades 50-51).

Ritningar kan beställas hos Lars Karlsson i Gamleby



tfn 0493-12236. Behöver du en bra krax tillverkad, kontakta Thomas Sigurdsson i Umeå, tfn 090-137982.

Detta är en information om vad som komma skall – i ett senare nummer av vår tidning kommer en utförlig inbjudan.

Åke Gustavsson

OKÄND SWEDISH GLIDER CUP-MODELL ANMÄLD.

Visst var det många modeller anmälda, en del med mycket ovanliga namn. Bl.a. Ronald Borg's.... Första reaktionen kom då han upptäckte att han var uppsatt för två modeller, där han bara anmält 1 st "Uppåt".

Vi stod några stycken och studerade listan - jodå, det fanns även en med namnet M.V.H.... Många rynkade pannor! Så kom ett ljushuvud på att det ju måste vara 'med vänlig hälsning'!

Väl hemma igen tittade vi på Ronalds epost-anmälan och, jodå, precis under "Uppåt" hade "Med vänlig hälsning", alltså MVH, råkat komma på höger sida och betydligt längre ner stod sedan hans namn på vänster sida. Vi insåg att det måste vara första gången det skrivits ut ett startkort för en MVH-modell.

Åke vet nog inte hur många smilband han fick dra "UPPÅT" denna dag!

Anita Gustavsson



Nr:4 2010

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer (1/2011) beräknas utkomma i slutet av februari 2011