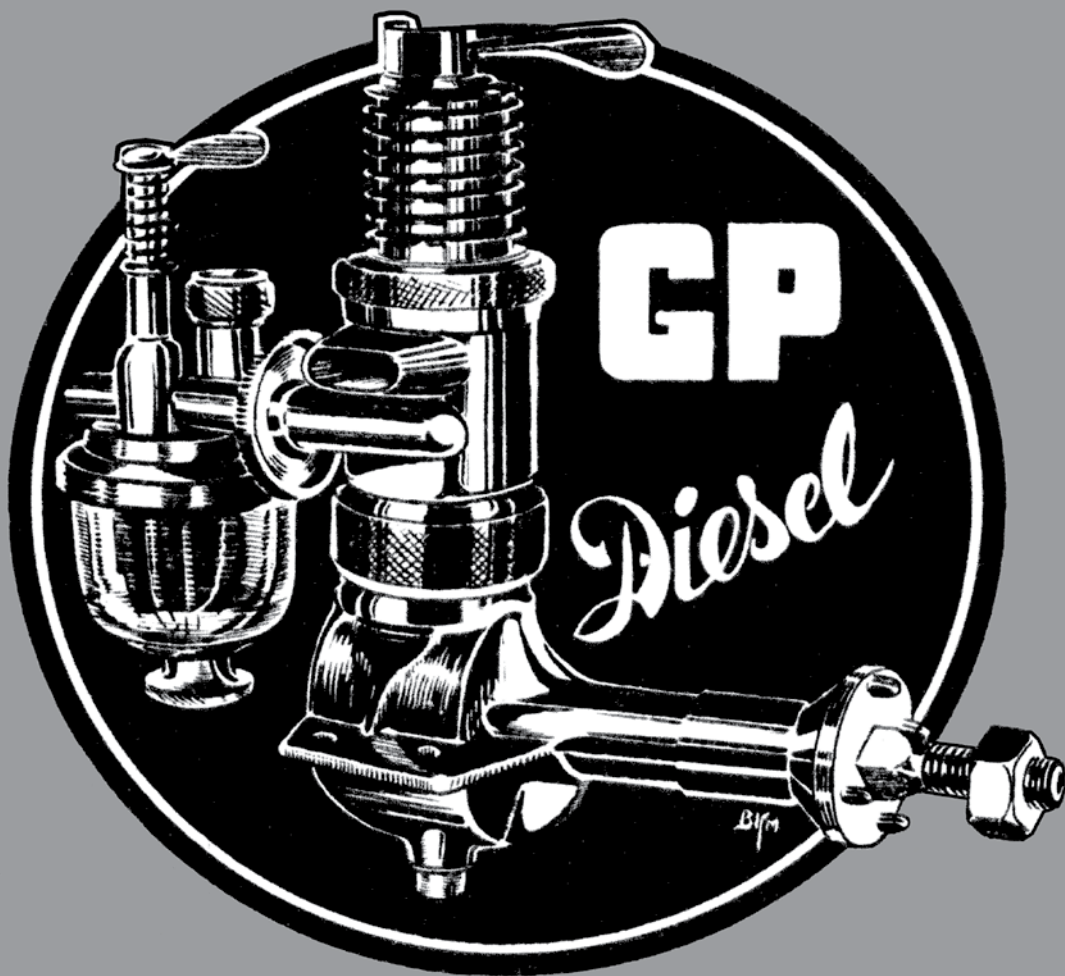


OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 2 2011



VÅRTÄVLINGEN 2011
SANS ÉGAL
SEX RITNINGAR
DUBBELGENI PÅ SAVOY

OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg. 39. Nr 2/2011
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
ingvari.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

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

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

SAM Chapter 67 Sweden

Manusstopptid Nr: 4 2011:
26 september.



Det är mycket nu!

Byggsäsongen rann förbi utan att man hann med att bygga mer än en bråkdel av allt som man skulle vilja ha byggt. Och "att-bygga-listan" blir bara längre och längre!

Muséet har öppnat, vårtävlingen har ägt rum. Trevliga RC-träffar har ordnats i Småland. Linflygträffen i Kungsbacka står för dörren. Det stundar jubileumstävlingar i Glider 60 år och Wakefield 60 år. Vi ska ha vårt stora Oldtimer-SM i augusti och en vecka senare ordnar AKM en "Total Wakefield"- tävling. Det är mycket nu!

Vi har fått en sats med äldre ritningar (mest 60-tal) från Karlskoga MFK och det tackar vi för. Där finns en del originalritningar som vi tidigare inte haft i ritningsbanken plus ett stort antal kopior som vi ska se till att de kommer i goda händer genom att vi kan utnyttja dem som extrapriser vid tävlingar eller på annat sätt sprida dem.

Själv har jag varit upptagen med intensivt tävlande i F1B (Wakefield heter så numera) i världscupen under mars och på VM i Argentina i början på maj. Det har varit mycket nu!

Övriga funktionärer gör dock ett fantastiskt arbete och ser till att vår förening utvecklas och blomstrar. Det har utkristalliserats en driftorganisation för vårt museum så vi kan därmed se till utställningen med bättre kontinuitet och också verkställa de förändringar vi önskar inför varje säsong.

Visst är det roligt att det är mycket nu!

Gunnar Wivardsson

För bidrag till detta nummer tackar red.:

Stefan Kalska, Gunnar Ågren och Sven Pontan.

Omslagsbilden.:

Omslagsbilden visar logotypen för G.Pinottis första dieselmotor, G.P. 1,5 cc, formgiven av Björn Karlström.

VÄLKOMNA TILL OT - SM På Rinkabyfältet den 26-28 Aug. 2011



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.

Inbjudan gäller självklart alla OT-flygare från hela Norden!

Tävlingsdagar och klasser:

Fredag Klass A, A2 och F-Klassisk.

Samling kl. 14.00 vid Mäss C för information och utdelning av startkort.

Tävlingen genomföres utan periodindelning mellan kl. 14.30-19.30, med Fly-Off kl. 19.45.

Lördag Klass B, C, F Nostalgi, S1 samt A:1 (Gladan).

Söndag Klass D, Klassisk Wakefield, G:int, S2, S3 samt S:int. Enligt beslut på årsmötet 2010 förlängs G:int-klassen till 1965, vilket inbegriper modeller konstruerade åren 1956-65 med 50 grams motor och handstart.

För båda dagarna gäller följande:

Samling kl. 09.00 vid Mäss C för information och utdelning av startkort. Tävlignarna genomföres utan periodindelning mellan kl. 09.30 – 16.00, med Fly-Off kl. 16.15. Efter varje flygning vänligen lämna Ditt startkort omgående till sekreteriet för registrering.

Utrustning/hjälpmiddel för termik-registrering är ej tillåten. Linlängd 50 eller 100 meter avgörs av tävlingsledningen. Kontroll av linlängd kan ske vid

tävlingsplatsen. Tävlingsledningen har rätten att ändra tider och tävlingsklasser beroende på vädersituation eller andra omständigheter. Skriv gärna Ditt mobilnummer på modellerna. Lämna även mobilnumret till sekreteriet.

Årsmötet blir Lördagen kl.18.00 i förläggningens matsal. Middag serveras i samma lokal strax efter mötets slut omkring kl.19.30. Frukost för lördag och söndag serveras också i samma lokal från kl.07.45.

Logi mäss B och C har god standard med 1, 2 och 4-bäddrum. Pris per bädd och natt 130 :- inkl. sänglinne, handduk och städning.

Logi logementet i flerbäddrum. Pris per bädd och natt 80:- inkl. städning, men utan sänglinne och handduk.

Kostnad: Middag 175:-, Frukost 75:-, Startavgift 65:- för första modellen, därefter 35:- per modell.

Anmälan görs skriftligen på bifogad anmälningsblankett enligt anvisningar på blanketten. Blanketten är avsedd för endast en tävlande. Äkta par där båda tävlar skickar därför två blanketter, men med notering beträffande mat/logi endast på en blankett.

Utländska deltagare betalar avgiften på tävlingsplatsen i sekreteriet i SEK och helst i jämna pengar.

Information om tävlingen lämnas av: Åke Gustavsson tfn: 0431-36 38 07 el. 0708-62 03 89.

*Hjärtligt välkomna!
SMOS tävlingskommitté.*

Tävling om Truedssonpokalen ingår i SM enligt följande:

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

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

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Medlemmarna i Sveriges Modellflygares Oldtimersällskap kallas härmed till årsmöte. Årsmötet hålles i Rinkaby-förläggningens matsal lördagen den 27 augusti 2011 kl. 18.00. Vid mötet avhandlas sedvanliga årsmötesförhandlingar.

Eventuella motioner skall vara styrelsen tillhanda senast den 1 augusti för att kunna behandlas på mötet. Prisutdelning kommer att ske i samband med middagen.

Styrelsen

INBJUDAN TILL RIKSMÄSTERSKAP I FRIFLYGANDE SKALA

Tid: lördag 9/7, reservdag 10/7 2011.

Plats: Gärdet i Stockholm. Modellerna inlämnas 10-11 i Tekniska Museets vestibul för skalabedömningen. Flygning på eftermiddagen eller tidig kväll beroende på väder och vind.

Klasser: en gemensam gummimotorklass, valfri storlek; en gemensam ”annan framdrivningskälla” –klass av valfri storlek. Högst tre modeller per klass.

Avgifter: 50:- per klass, betalas på plats.

Gemensam måltid mellan skalabedömning och flygning planeras, tidpunkt och plats ännu ej klart. Prisutdelning efter tävlingen i SLM:s lokaler med förfriskningar. Vid icke flygbart väder ordnas utflykt till flyghistoriskt mål av rang...

Obligatorisk anmälan senast måndag 30/6 till Johan Wallin, telefon 08-590 77732, E-post: RM_skala@spray.se Glöm ej meddela telefonnummer eller adress så Du kan nås vid eventuella ändringar!

Upplýsingar: Johan Wallin, adress och telefon enligt ovan Anders Sellman, Tel 042-995 65, mail: anders_sellman@yahoo.se

Regler finner Du under www.smos.info/

Arrangörer: Svenska Modellflygares Oldtimersällskap, Nimbus MFK och SLM.

Övrigt: Stockholm har flera vandrarhem, bl.a. nära Gärdet, beställ rum i god tid! Buss 69 stannar vid Museet. P-platser finns strax intill vid Sjöhistoriska museet och Kaknästornet.

JUBILEUMSTÄVLINGARNA

I vår tidning OLDTIMER nr 1 – 2011 har ett tryckfel uppstått. Det skall vara: **WAKEFIELD 60 ÅR**

Lördag 2 Juli kl.12.00 GLIDER 60 ÅR Söndag 3 Juli kl. 09.00 ...och inget annat !!! **OBS!** Vid pressläggningen meddelar S-O Lindén att Sune Stark, vinnaren av 1951 års Wakefieldtävling, avser att komma och inviga vår Jubileumstävling den 2 juli!

SMOS TÄVLINGSKOMMITTÉ

UPPHITTAT PÅ REVINGEFÄLTET:

Halv propeller med gummimotor (har kastat) samt en krax. Denna skickar jag till ägaren per post. Thorvald Christensen, Tfn: 0414/715 06, Epost: tc@tcab.nu

FÄRDIGA BYGGSATSER TILL OLDTIMERMODELLER

Dumas byggsatser finns att köpa från JOJO Modellbau (www.schiffsmodelle-shop.de) till, vad jag kan bedöma, hyfsade priser. Förutom de visade finns också Stinson SR-10 Reliant, spv 76 cm för E 41,90. Och tullen är betald. Portot inte mycket dyrare än inom Sverige.

Den, som funderar på att bygga en oldtimermodell bör ta en titt på www.aeroplan-modelle.de Färdiga byggsatser är inte så vanliga.

Floda

MUSEET ÖPPET IGEN.



Sedan påsk är Autoseum i Limhamn åter öppet för allmänheten och så även vårt modellflygmuseum. Tillsammans med Åke Gustavsson och hans fru Anita åkte u.t. till Simrishamn för att förnya utställningen, städa och damma av utställningsobjekten etc. Sedan den ursprungliga musei-kommittén upplöstes har utställningsverksamheten varit beroende av enskildas initiativ. Eftersom museet är en viktig del av SMOS' ansikte utåt kan vi glädja oss åt att denna tillfälliga ”lösning” nu ersatts av en ny grupp för tillsyn och utveckling av vårt museum. Gruppen består av Tycho Andersson, Thomas Johansson och Bo Eskil Nilsson.

Sten P.

DUBBELGENI PÅ SAVOY



Bakom ovanstående rubrik i en skånsk dagstidning från slutet av 30-talet döljer sig en av de få personer i Sverige, som givit sig i kast med att tillverka modellmotorer, nämligen Giancarlo Pinotti.

Artikeln i fråga, som kopierats ur familjen Pinottis klippbok, är tyvärr inte daterad, men den berättar så mycket om denne pionjär att delar av den tål att återges:

”Ett dubbelgeni har avslöjats i Malmö. Det är musikern Carlo Pinotti, som om kvällarna med mästerskap trakterar sin violin i orkestern på Savoy. Men när han sovit ut följande morgon går han ner i sin källare och börjar pyssla med sin förnämliga hobby: att bygga bensinmotorer för modellflygplan, små under av precision. Man skulle kanske tycka att hr Pinottis två verksamhetsområden äro helt oförenliga, men så anser icke mästaren själv.

–Det är i själva verket inte alls märkvärdigt alls, säger han vid en liten intervju, att en musiker håller på med finmekanik, åtminstone inte när det gäller oss italienare, som har naturlig fallenhet för sådant. Jag tycker själv att dessa områden av vårt mångskiftande liv har ett intimt samband med varandra, ty båda fordra sinnets känslighet och konstnärlig hand.”

Redan 1926 kom Carlo som utbildad elektroteknisk ingenjör till Sverige. Där träffade han sin Ella från Göteborg och bosatte sig sedermera i Malmö, där ende sonen Mario föddes. Artikeln fortsätter:

”Sonen Mario är en duktig liten modellflygare, som nog kommer att gå i faderns fotspår, åtminstone vad flyget beträffar. Men det lär nog dröja innan Mario kan göra lika bra dvärgmotorer som sin pappa, ty enligt expertisen äro dessa av högsta klass, även internationellt sett.

Den lilla motorn, som helt enkelt kallas ”G.P.”, utvecklar en kvarts hästkraft och är till alla delar – utom vevhuset, som beställs hos ett gjuteri i Malmö – tillverkad för hand av ”maestro” Pinotti.

Verkstaden i källaren är till trängsel fylld av svarvar och andra invecklade maskiner, där det trollas med millimetrar och tusendelar därav. I ett hörn i köket står en apparat, på vilken Pinotti med tusentals lindningar får fram små elektriska tändspolar. Lindningen till dessa består av så fin metalltråd att den knappt kan skönjas med blotta ögat – verkligen bokstavligen härfin.

–Den här motorn, av egen konstruktion naturligtvis, har en finess, som jag inte hört talas om på andra håll i världen, berättar herr Pinotti, nämligen kolv av stål, som jag själv svarvar till. En sådan kolv håller i alla väder. Inga kanningar behövs, men detta fordrar ett oerhört arbete med inslipningen i cylinderloppet.

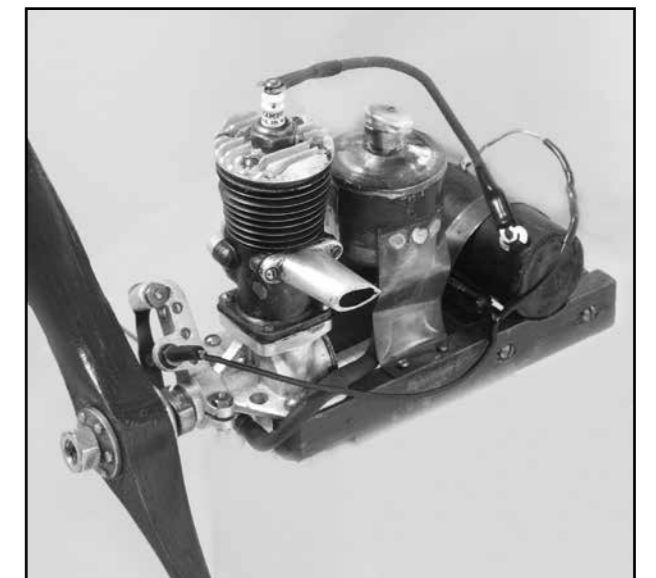
Vi tro honom mer än gärna. Ett sådant handlag skulle hedra en kirurg!

Samma omsorg som ett musikinstrument fordrar för att få konstnärligt liv röjes också när maestron startar en av sina motorer, vilken monterats i ett linjerent modellplan. Sjungande som C-strängen på en violin stiger maskinen mot skyn – en symbol för föreningen av två vitt skilda världar, konstens och teknikens”.

I andra samtida artiklar, bl.a. i Aftonbladet, beskrivs Carlo Pinotti som en tusenkonstnär. Där förundras man inte bara av hans miniatyrmotorer utan även av hans framstående matlagningskonst (specialitet: italienska fiskrätter), hans patenterade projektionsapparat, egentillverkade fioler och oljemålningar, som prydde hemmet. Om fiolerna lär han ha sagt att ”...med fioler är det som dadlar; de bära inte frukt förrän efter 100 år.

GP-motorn såsom den salufördes komplett monterad på en trästativ. Ur Red:s motorsamling.

Foto: Pär Lundqvist




Fortsättning på nästa sida.

"GP-motorn"
 Den populära svenska kvalitetsmotorn för modellflyg:

Levereras fullt komplett samt uppmonterad på träfundament färdig att startas.

Effekt 1/8 Hkr. Cyl.diam. 21 mm. Flygvikt ca 490 gr. Varvtalsområde 400-10,000 v. pr min. Pris endast Kr. 75:--
 Prospekt å motorer m. m. sänd. mot 15 öre i porto.



"GP-Special" Bensinmotormodell av svensk konstr. Spv. 187 cm. Lgd. 130 cm. Byggs. innehåller allt erforderligt material, även lim och siden samt ritn. i full skala men ej hjul eller färg. Pr byggs. Kr. 25:--
 Enbart ritn. o. arbetsbeskrivning „ 4: 75 En förstklassig modell

Sven E. Truedsson
 Modellflygindustri, MALMÖ 9

Det är tiden, som gör den verkligt förnäma fiolen. En fiol ska vara mycket gammal och mycket spelad. Är den inte det så har den en 'sur' ton."

Musikerlivet i Sverige blev inte riktigt vad Carlo tänkt sig. Efter en del turnerande i landet "fastnade" han i Malmö och i stället för att spela "fin" musik blev han tvungen att försörja familjen med restaurangmusik. Om detta sade Carlo vid en annan intervju:

-Att kväll efter kväll, år ut och år in, fila med sin stråke det tar på nerverna. Det är övermåttan tråkigt. När andra människor vila eller gå ut och roa sig, då arbetar jag – och vilket arbete! Det är som sagt vanvetligt tråkigt det hela och enda sättet att orka släpa sig genom restaurangmusikernas jämmerliga tillvaro är att ha en hobby...

De känslor, som kommer i uttryck i ovanstående citat, bidrog till att Carlo Pinotti med familj någon gång under tidigt 40-tal flyttade till Stockholm, där Carlo avsåg att ägna sig mer åt sin ingenjörskarriär än musiken.

Motorn, som de olika reportrarna förundras över, tillverkades för hand i ett relativt litet antal i två storlekar och i flera olika utföranden med början 1939. Med sikte på ev. export till Italien kallades den i början "Avio Minima", men är mest känd som G.P. 7,5 eller J.P. 7,5, beroende på vilka initialer, som gjutits in på cylinderns överströmningslock.

Motorn salufördes av Sven E. Truedssons nystartade modellflygfirma och kunde fås provkörd och monterad på ett trästativ med mässingstank och tändutrustning

(ej batteri), försedd med en handskuren träpropeller, som Sven, enligt egen utsago, satt och skar till när afärerna gick trögt.

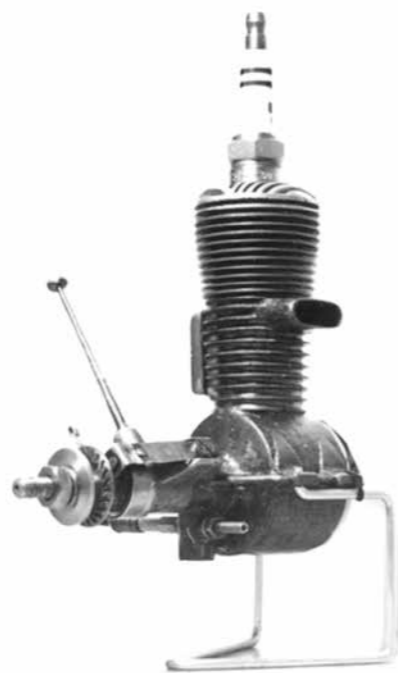
1940 ritade Sven en stor modell efter amerikanskt mönster, avsedd för Pinottis motor. Den fick naturligt nog namnet "GP-Special" och byggsatsen hängde med i flera decennier. Försedd med t.ex. en modern 4-taksmotor är "GP-Special" idag en vacker och utmärkt OT-RC-modell.

En av dem, som gjorde reklam för Pinottis motor var den kände modellflygaren Gösta Hellström. Nospartiet av hans SFT-2 med närbild av motorinstallationen prydde omslaget på tidningen Modell-Tekniks aug. nummer 1944.

Några andra tidiga användare av G.P.-motorn var Karl-Erik Ekström och Allan Dahl, som presenterats i ett tidigare nummer av OLDTIMER (se OT 1/1993). Karl-Erik har red. veterligen kvar sin motor, medan Allans J.P. sedan många år befinner sig i red.'s samling, väl använd, men fortfarande komplett såsom den såldes för 70 år sedan (se foto!).

Det vore mycket intressant att veta hur många av Pinottis bensinmotorer, som fortfarande existerar. Som nämndes i OT 2/2010 har C.B. von Kock fortfarande kvar sin motor sedan 40-talet och vår F-flygande medlem Sören Edström har nyligen också hittat en. Några år före sin bortgång blev Sven E. Truedsson bestulen på några Pinotti-motorer, bl.a. G.P. 7,5 på bilden här nedan – kanske finns den kvar någonstans?

När familjen Pinotti kom till Stockholm hade modellmotorn med kompressionständning, d.v.s. det vi nu kallar dieselmotorn, nyligen uppfunnits och börjat komma ut i handeln. Pionjär på området här i Sverige var Ivan Rogstadius, som fortfarande är med oss. 1941-42 byggde han en omarbetad version av den schweiziska Dyno I på 2 cc, som provades i en modell, byggd av



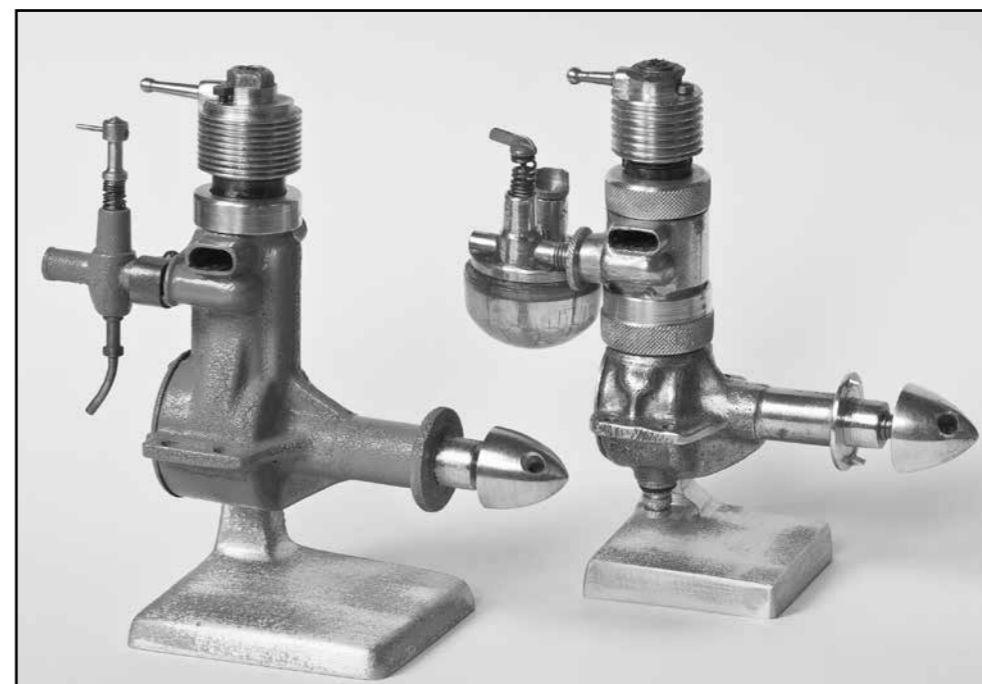
ovan nämnde Hellström. Betecknad He 198 anses den vara Sveriges första dieselmotormodell och finns idag, glädjande nog, i fint skick på vårt museum i Simrishamn (se artikel i föregående nummer!).

Carlo Pinotti insåg tidigt den s.k. dieselmotorns potential och påbörjade tidigt sina egna försök, vilka bl.a. omnämns redan hösten 1942 i Flygtidningen. Kort därefter hade tidningen Flyg bestämt sig för att slå ett slag för det motordrivna modellflyget i Sverige och ett samarbete mellan Flygs medarbetare Björn Karlström och Carlo Pinotti inleddes. Björn konstruerade den nu välkända "Flyg-44", som skulle bli enhetsmodell i en stor tävling, där första pris skulle bli en av Pinottis nya dieselmotorer, för vilken "Flyg-44" i första hand konstruerats.

I slutet av 1943 surrade den första av Pinottis lilla namnlösa G.P.-diesel på 1,5 cc igång. I jämförelse med den tidens många klonade Dyno-motorer var G.P. 1,5 ett finmekansikt mästerverk med förväntad livslängd

långt utöver det då vanliga. Ill. Visar red.'s två G.P.1,5-motorer, den ena ett exemplar ur en förserie, den andra ett produktionsexemplar med blågrönt, hammarlackat vevhus – tyvärr utan tank. Enl. en senare uppgift från Carlo gjordes denna motor i endast 25-30 exemplar. Med tanke på att foton i samtida press visar just detta antal motorer på ett bräde undrar red. om detta stämmer. Kanske gjordes motorn i serier om just detta antal? Priset på en G.P. 1,5 cc var initialt 160:-, vilket var högt i jämförelse med de 75:-, som en G.P. 7,5 kostade enligt vidstående annons ur Flygtidningen nr 2/1941.

En aviserad 4 cc diesel kom bara till prototypstadiet, medan däremot en 1 cc-diesel kom att tillverkas i ett hundratal exemplar 1949 med beteckningen G.P.1001 (se OT 1/1997), enligt uppgift även i en 1,5 cc-version.



Två versioner av G.P.-dieseln; till höger i prototypform, till vänster i serieutförande. Den senare med hammarlackerat vevhus, men tyvärr utan tank. Ur Red.'s samling, foto Pär Lundqvist.

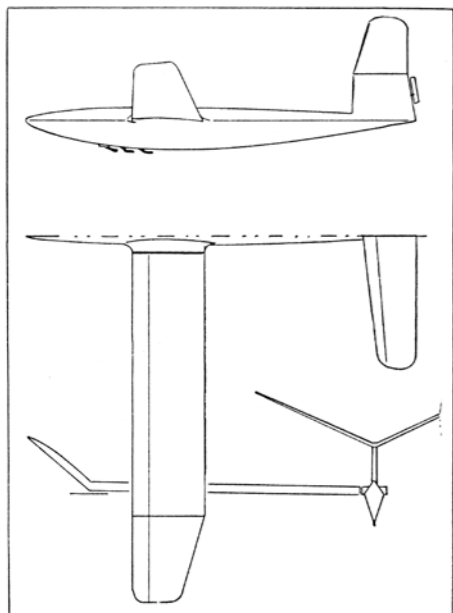
VM-modeller

Hotas den nordiska hegemonien på allvar frågar Robert Löwen-Åberg i dessa reflektioner kring världsmästerskapet i modellflyg.

Världsmästerskapet i segelmodellflyg erbjöd en ganska intressant inblick i vad utomnordiska länder har att erbjuda på segelmodellflygets område. Rent resultatmässigt motsvarade de nordiska länderna favoritskapet, bland de tio bästa var det ju endast världsmästaren Bernfest och engelsmannen Bennet som lyckades kila sig in i den helnordiska toppen. Men de utomnordiska modellerna vittnade om att det i fortsättningen kan bli andra bullar av bara man får större erfarenhet av denna internationella segelmodelltyp, som ju strängt taget är nordisk, ja svensk.

Vid en segelmodelltävling av detta slag är det goda resultatet till stor del beroende på en god startförmåga, och det var just på den punkten som utlänningarna var handikappade. Medan nordiska modeller raskt steg till väders i en brant kurva och erhöll fina höjder hade schweizare och engelsmän och i viss mån jugoslaver ett förfärligt sjå att få upp sina modeller och misslyckades i regel. Vi får hoppas att utlänningarna tog tillbörlig del av vår nordiska startteknik och satte sig in i lateralplanteorin som hör intimt samman med startteknik.

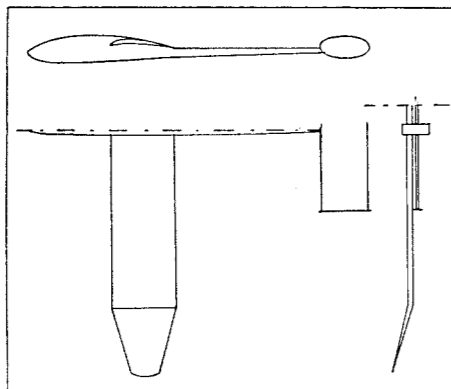
Världsmästaren Bernfests modell var



De finska modellerna var utan tvekan VM: s vackraste. Rent konstruktivt och aerodynamiskt får man nog: också säga att de hör till de främsta i världen. Ovan näst bästa finne Wallenius med sin modell. T. h. jugoslaven Fresl med VM:s mest välbyggda modell. Kroppen var av halvskalotyp med kabin, otroligt fint byggd som den vore av något plastmaterial — i själva verket skalkonstruktion i balsa. Lagg märke till termikklaffarna i vingen. T. v. den jugoslaviske lagledarens modell.

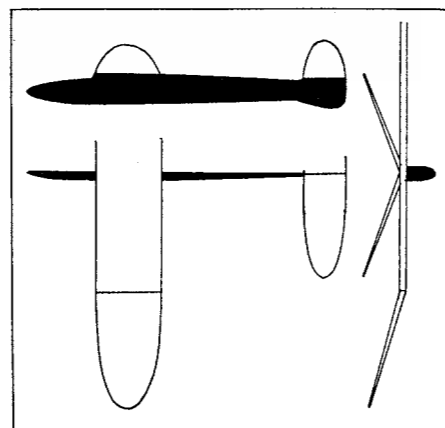


De finska modellerna var utan tvekan VM: s vackraste. Rent konstruktivt och aerodynamiskt får man nog: också säga att de hör till de främsta i världen. Ovan näst bästa finne Wallenius med sin modell. T. h. jugoslaven Fresl med VM:s mest välbyggda modell. Kroppen var av halvskalotyp med kabin, otroligt fint byggd som den vore av något plastmaterial — i själva verket skalkonstruktion i balsa. Lagg märke till termikklaffarna i vingen. T. v. den jugoslaviske lagledarens modell.



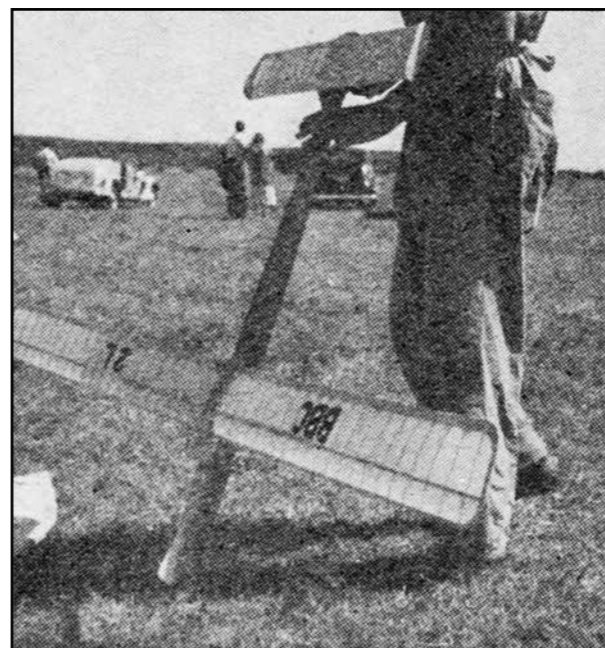
inte särskilt välbyggd men den var tvevelsutan en mycket fin konstruktion.

Hans modell var en av de få utomnordiska som startade väl, ja dess starter stod helt i klass med de svenska modellerna. Första intrycket var att hans modell var mycket kursstabil,



den flög nämligen direkt efter starten synnerligen rakt fram i vindriktningen och vaggade i sidled som är typiskt för en övertvärsstabil modell. När den fick termikkänning lade den sig emellertid omedelbart i kurvflykt. Detta är onekligen en teknik som vi svenskar länge eftersträvat men ännu inte lyckats helt med. Vår bästa kurvteknik har vi fått fram genom att använda kurvroder — Bernfest hade inget kurvroder på sin modell. Tydligt har vi anledning studera Bernfests modell och prova de detaljer som troligen är anledning till detta flygsätt. Antagligen har vi förklaringen i den tjocka bakkroppen och främst i den starkt V-formade stabilisatorn.

Det torde kunna förklaras så: V-stabilisatorn ger vid horisontalflykt en rätt ineffektiv fen verkan, varför modellen måste bli kursstabil. Vid termikkänning blir alla modeller instabila i tvär- och längdled och tvingas in i kurva. Det gäller att behålla modellen i detta kurvsläge. En kursstabil modell vill genast svänga



Bruno Bächlis modell, en typisk representant för de moderna schweiziska högtalarmodellerna. En fin konstruktion, mycket välbyggd. Byggnadsmaterial balsa och furu med klädsel av siden. Mycket lång- flygkropp och stort sidoförhållande på vingen. Bärande stabilisator placerad ovanpå en liten fena, ändskivor som också tjänstgör som fenorgan. Trots de små fenytorna har Bächli tydligen varit tvungen att förse modellen med en nosfena för att få den mera startstabil. Vingens V-form är vanlig enkel och rätt låg. Låg sjunkhastighet men osäker startförmåga.

ur och strävar efter normalläge. Den bernfestska modellen är emellertid inte längre kursstabil i kurvsläge, V-stabilisatorn har nämligen fått större fenoeffektivitet samtidigt som den får sin stabiliserande verkan — den håller modellen kvar i kurvsläge. Någon kanske vill invända att samma förlopp inträffar vid fallvindkänning och det kan så vara men efter allt att döma kommer en modell inte in i samma instabila läge som vid uppvind utan modellen snarare pressas ned och fortsätter i samma kurs och har chans att komma ur fallvindsområdet.

Modellen var byggd i balsa med ving- och kroppsbalkar i furu. Kroppen var klädd med något slags papper, starkare och tjockare än japanpapper, och lackerad i svart, vingen var klädd med vitt siden. Utmärkt färgschema vid långflygningar som vid VM; modellen syns ju längre för tidtagarna. Hans modell var försedd med termikutlösning av fuze-typen. Alla jugoslaviska modeller hade vingprofiler med mycket stor nosradie, som förvånade expertisen mycket.

Viktigaste data: Spv 147, vingdjup 20, längd 98, stabdjup max 13 och stab- spv 65.

Den jugoslaviske lagledaren Juresas modell följde samma konstruktionsprincip med tjock bakkropp och V-stabilisator men flög inte lika bra som Bernfests modell. Den var osäker i starten, den skar ur på ett tidigt stadium vilket torde kunna skyllas på den enorma fenytan hans modell hade. Visserligen eliminerade vingens starka dubbel-V- form en del, men det var alltså inte tillräckligt. Med mindre fenytan hade Juresas modell sannolikt lyckats bättre. Liksom på flertalet

utländska modeller torde han också ha haft startkroken alltför långt fram, bakre startkroken är belägen strax bakom vingens framkant medan tyngdpunkten sannolikt ligger vid vingens bakkant med tanke på den högt liggande stabilisatorn.

Data: Spv 184, vingdjup 15,8, längd 90, stabspv 61,5, största stabdjup 12,5. Byggnadsmaterialet balsa och furu. Torsionsnäsa av balsa. Vingfastsättning enligt "finsk metod".

De schweiziska modellerna var genomgående av mycket fin konstruktion, extrema till linjen och av allt att döma goda termikflygare. Men schweizarna har också sysslat längst med segelmodeller även om de inte är vana vid just denna modelltyp. I Alperna behöver man inte använda sig av högstart, det går bra att få upp modellerna i fri luft ändå. Med andra ord de är hangflygare, startar för hand och är inte vana vid högstart. Och detta avgjorde deras framgång vid VM. De schweiziska modellerna var som sagt extrema med långa strömlinjeformade kroppar, visserligen genomgående fyrkantiga så som vi bygger gummimotormodeller. Relativt stort sidoförhållande på vingen hade man med moderna vingprofiler. Speciellt föreföll Sigurd Isacsons profiler ha fått en god jordmån i alplandet. Modellerna hade också mycket låg sjunkhastighet, de hörde till de modeller som gled bäst på VM.

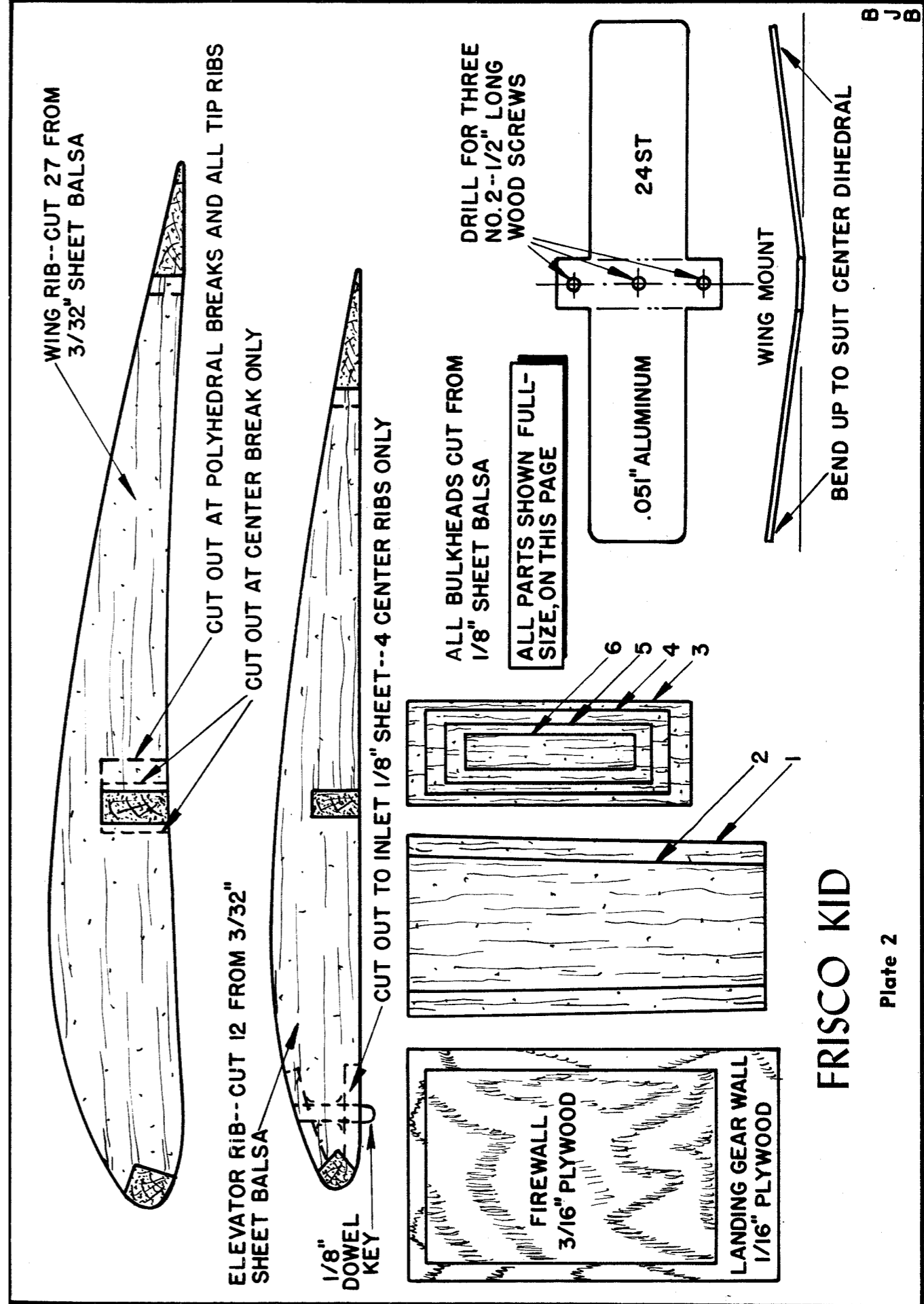
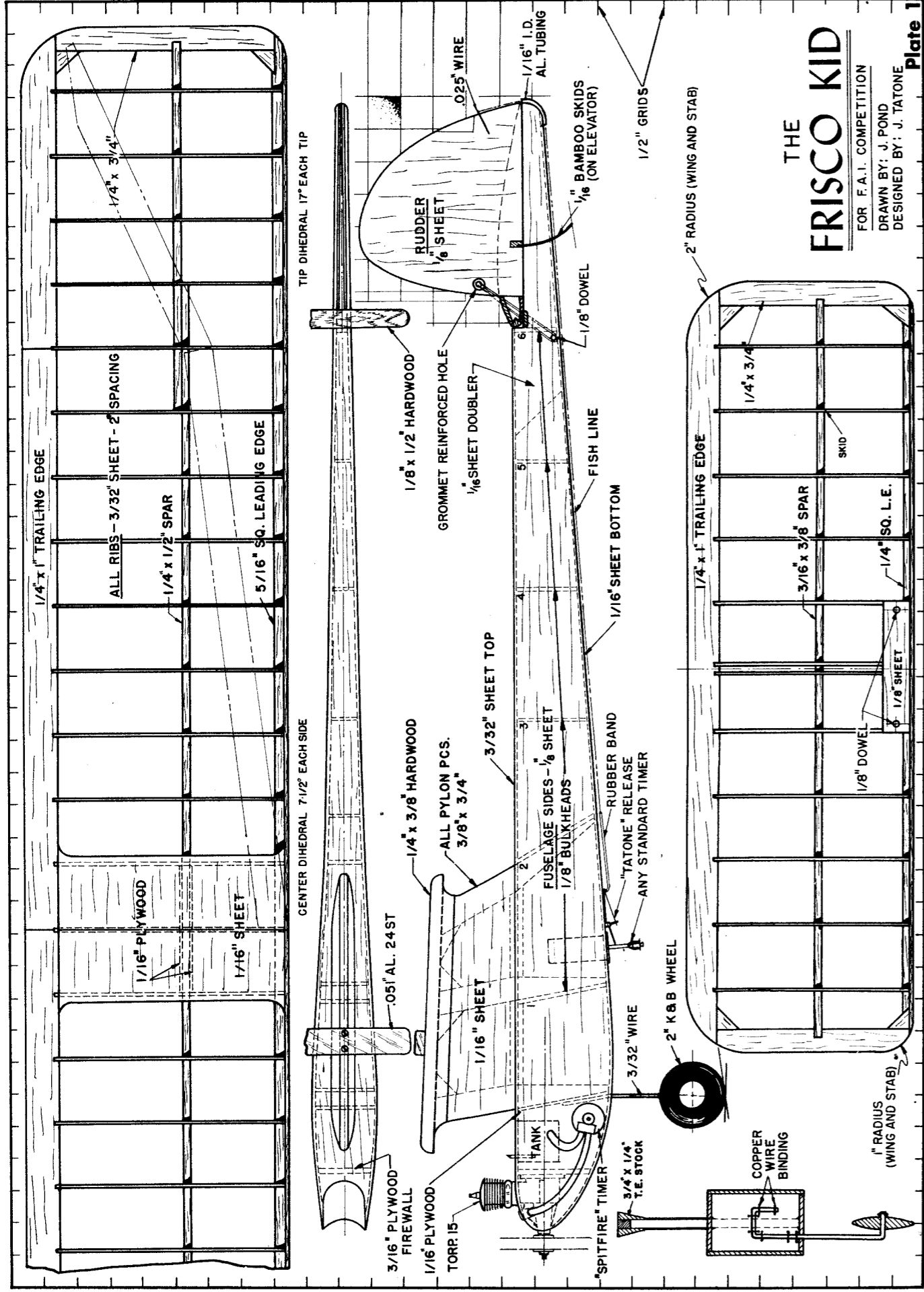
När man ser planskissen på Manets modell är det onekligen svårt att förstå varför den modellen inte ska högstarta ordentligt — den ser tvärtom ut att kunna göra det bra. Antagligen berodde det på bristande rutin hos startmannen.

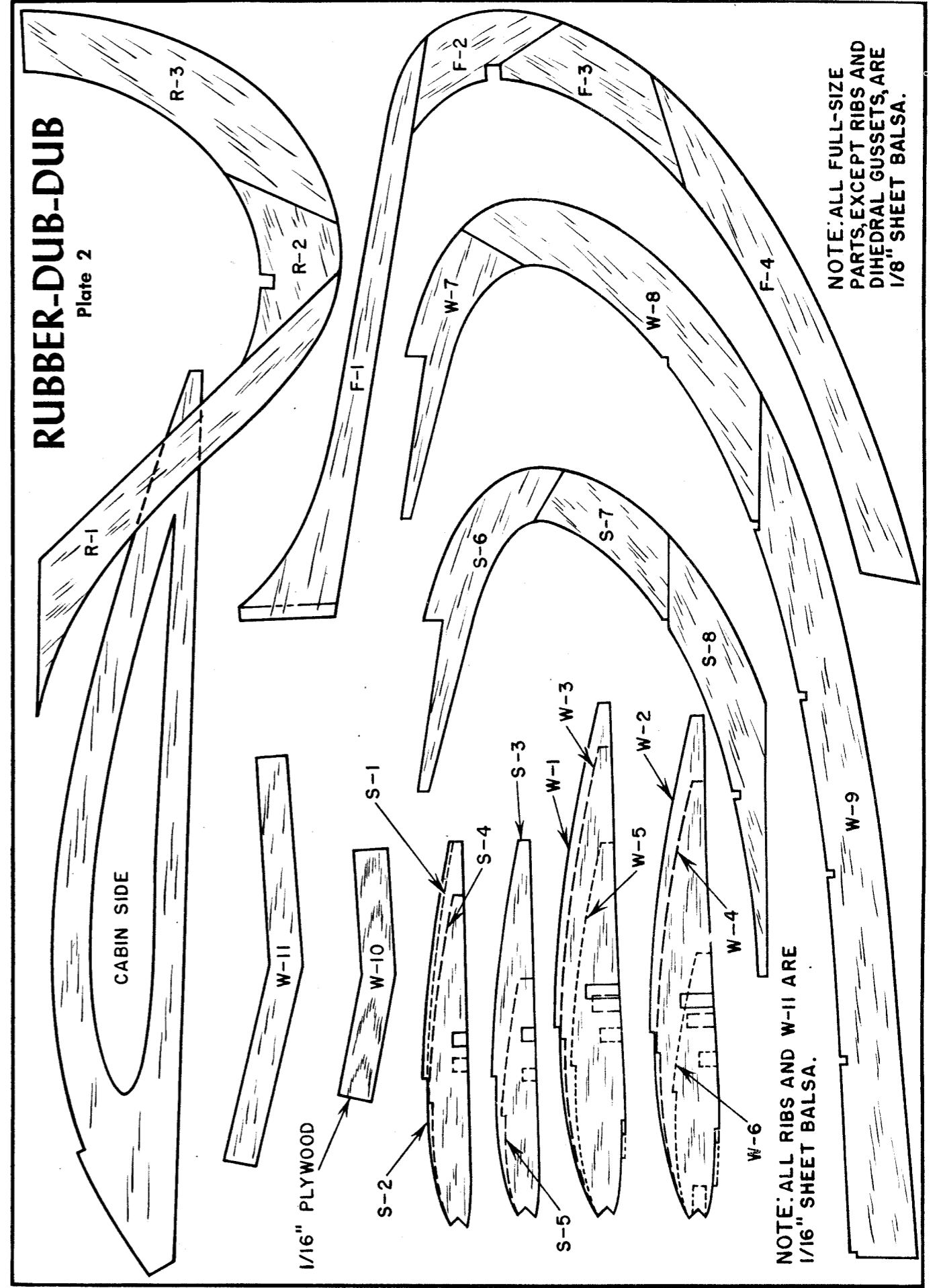
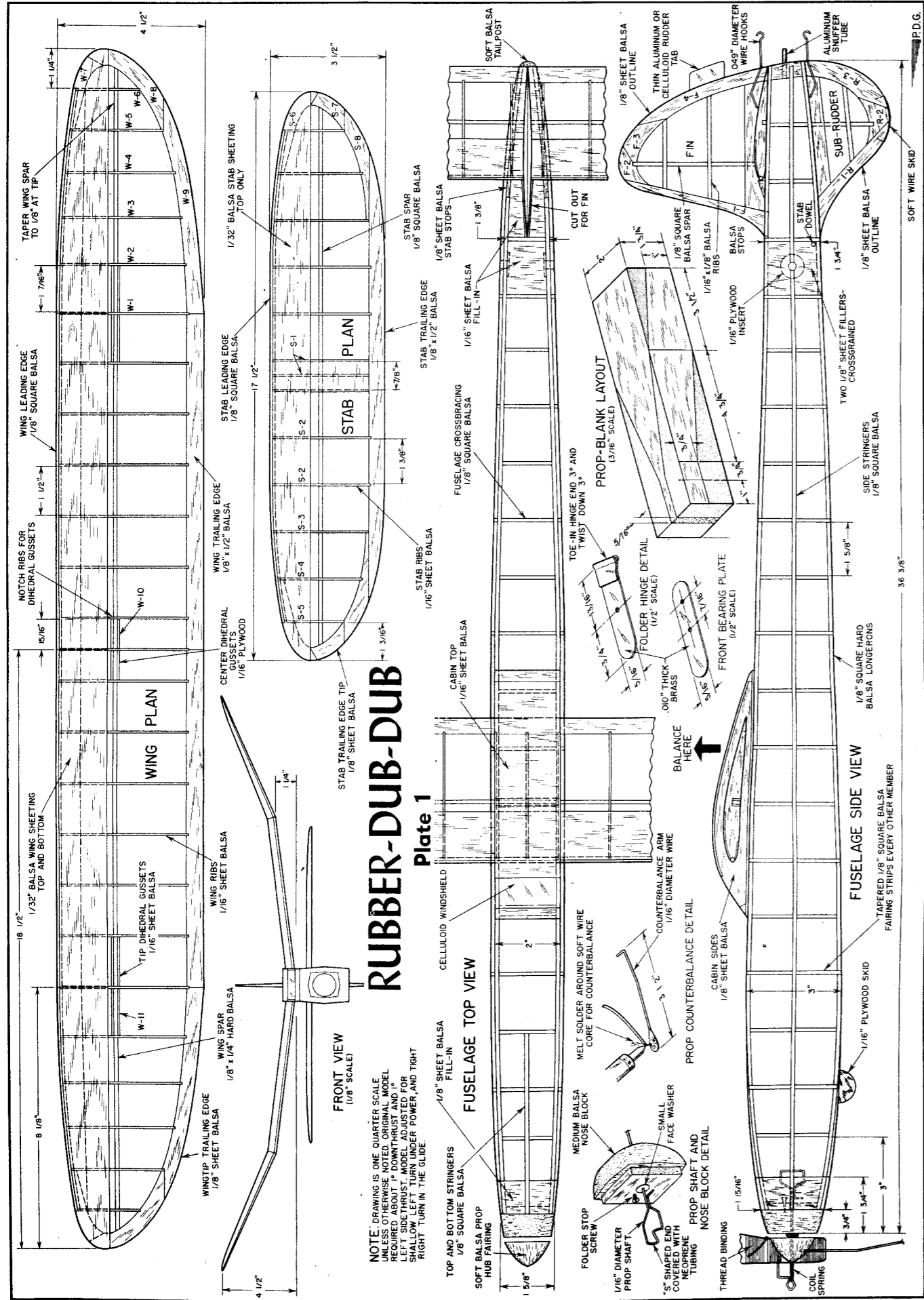
Liksom de övriga modellerna av schweiziskt märke är den till största delen byggd i balsa med klädsel av siden. Vingens sidoförhållande är mindre än de andra alpmmodellernas och kan strängt taget gå för en svensk vinge. Data: Spv 150, vingdjup 19, vingprofil NACA 6412, längd 104, stabspv 50, djup 14, profil en tunn Clark Y.

Engelsmännen förefaller ligga litet längre efter i utvecklingen. Deras segelmodeller är ett mellanting mellan engelska gummimotormodeller och nordiska segelmodeller. De engelska modellerna startade visserligen rakt men uppnådde mycket liten höjd på grund av att de steg så långsamt. Om man förstår engelskt modellflyg rätt så tycker dom nog egentligen inte heller så mycket om de vrålstarter vi här i landet omhuldar, de vill ha en "skalendig" start på sina modeller, detta tydligen på bekostnad av det goda resultatet.

Med anledning av fjolårets jubileumstävling kan det vara på sin plats att ta del av vad samtiden tyckte om originaltävlingen 1950.

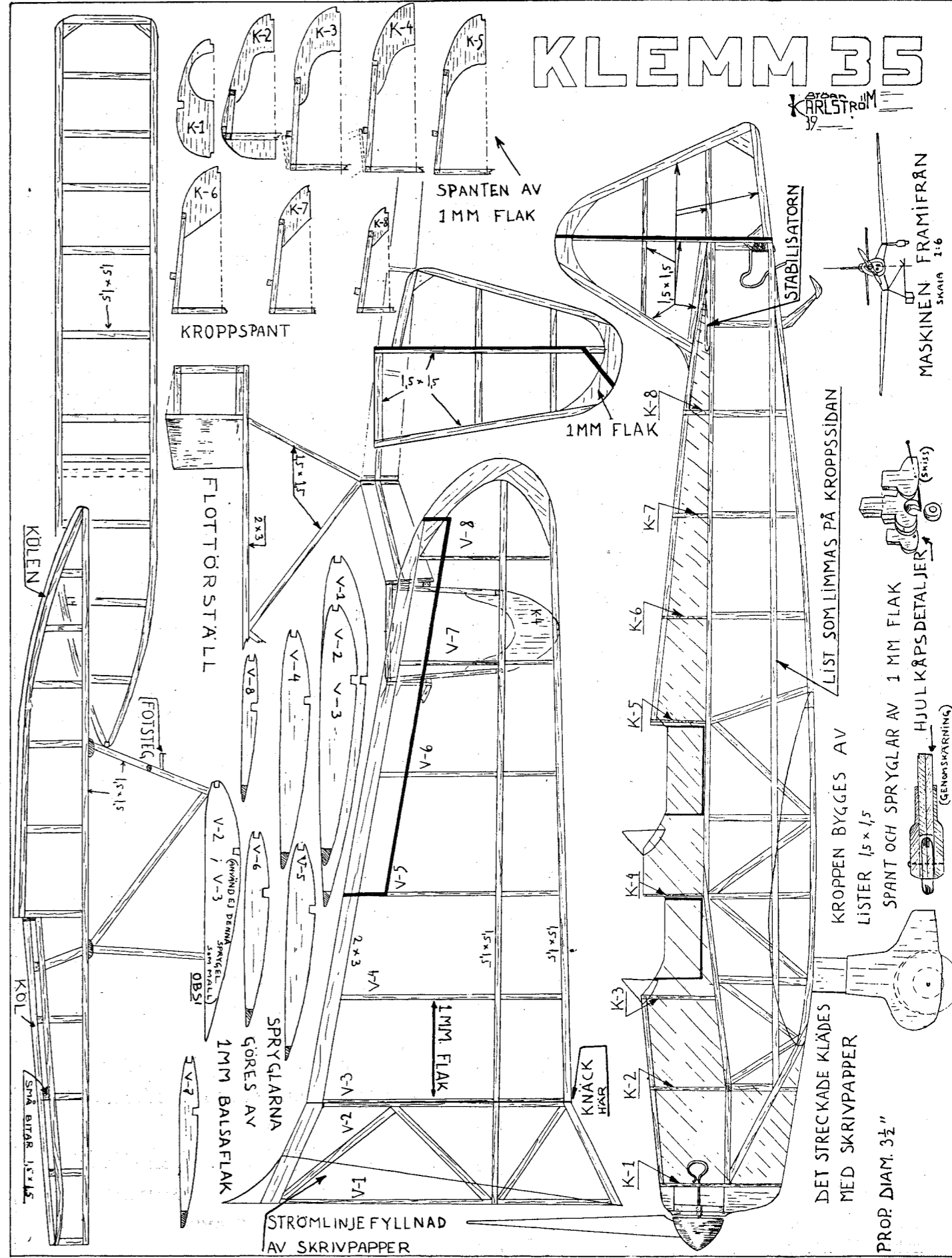
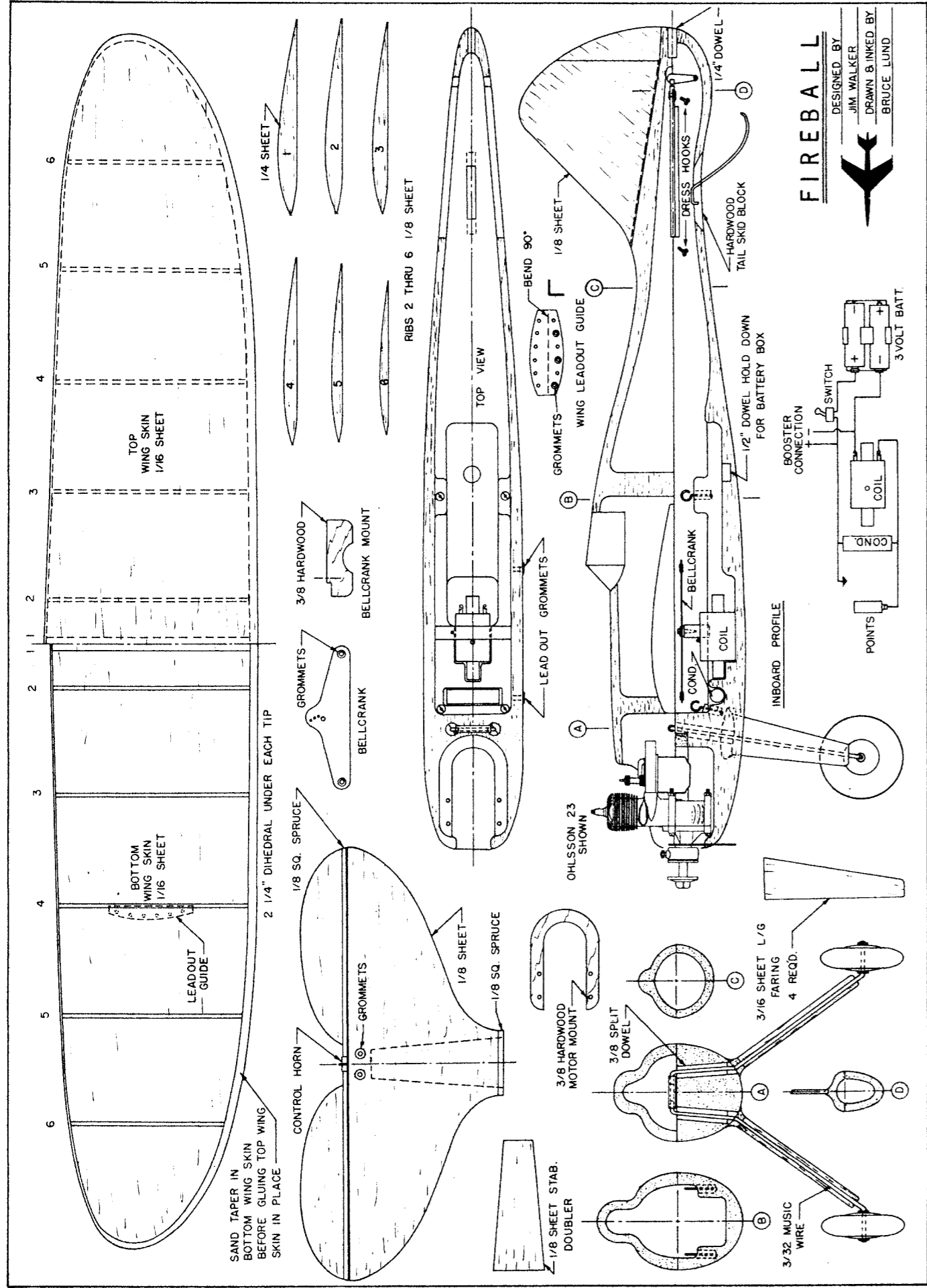
Vi gör detta i form av den flitige skribenten Robert Löwen Åberg:s artikel i Teknik för Alla nummer 20, 1950.





NOTE: ALL FULL-SIZE PARTS, EXCEPT RIBS AND DIHEDRAL GUSSETS, ARE 1/8" SHEET Balsa.

NOTE: ALL RIBS AND W-11 ARE 1/16" SHEET Balsa.



Hobby med mervärde!

SAM 35 Speaks fäste nyligen vår uppmärksamhet på en artikel i Daily Mail, där bl.a. modellhobbyns förtjänster lyftes fram. Efter att stora belopp spenderats på vetenskapliga undersökningar har man kommit fram till slutsatser, som alla läsare av detta redan känner till. Det här med vetenskap ger dock slutsatserna en annan tyngd, så var så god!

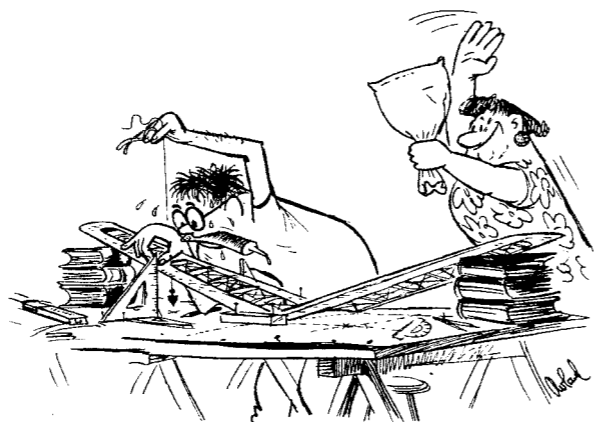
”Enligt amerikanska forskare vid Randolph-Macon College i Virginia kan bl.a. modellflyghobbyn förhindra depressioner. Hobbies, som kräver skicklighet och utmynnare i ett meningsfullt resultat, så som t.ex. modellbygge, smycketillverkning och t.o.m. fotografering, ger ofta en så hög grad av tillfredsställelse att de kan förhindra depressiva tendenser.

Av en annan studie vid Harvard Medical School dras slutsatsen att en koncentrationskrävande hobby, som t.ex. modellbygge, effektivt håller nere stressnivån då man fokuserar på det man har för handen.

I en svensk (!) studie konstateras att modellbyggare i mycket mindre omfattning än andra drabbas av mental nedgång, medan forskningsresultat, som publicerats i New England Journal of Medicine också visar på ett samband mellan sådana hobbies och minskad risk för Alzheimer och annan demens.”

Tyvärr växer antalet demens-drabbade personer snabbt och red. undrar om denna uppåtgående kurva följer den nedåtgående kurva, som representerar det snabbt minskande antalet modellbyggare..? Att ovanstående ”upptäckt” inte är ny tyder bl. a. följande text på. Den utgör förordet till en liten skrift från 1937 med titeln ”Handbok för modellplansbyggare”;

En berömd läkare skall vid ett tillfälle ha yttrat: ”Enligt min åsikt bör varje människa hava något fritidsintresse som är så olik dess vardagliga arbete som



det överhuvudtaget är möjligt. Det är icke nyttigt att hela tiden sysselsätta sig bara med en sak. Vi läkare kallar det en säkerhetsventil, och det är det. Det vore bättre om ni glömde bort alla andra råd jag givit er, än att ni glömmer detta om säkerhetsventilen”.

Utän tvivel är detta riktigt. Det dagliga arbetet går lättare, vare sig det gäller läxor och skolgång, kroppsarbete eller någon intellektuell sysselsättning om man på fritiden kopplar av, ägnar sig åt någonting helt annat, som intresserar. Det finnes många fritidssysselsättningar att välja på, men få torde vara så lämpade för alla åldrar och alla yrken som byggande av modellflygplan. Modellplansbygge kräver nästan inga verktyg, obetydligt utrymme, och stör ingen. Flygandet med det färdiga modellplanet för byggaren ut i det fria, och ger samtidigt med nöjet att se flygmaskinen segla i väg en nyttig motion. De lärdomar som arbetet för med sig äro även till nytta — händigheten tränas upp, och man lär sig dessutom de grundprinciper, som gälla för flygning med riktiga flygmaskiner. Modellplanet och den riktiga maskinen äro båda underkastade samma lagar, och samma villkor måste uppfyllas för att de skola flyga”.

MODELLFLYG PÅ FRIMÄRKEN - DEL 16

På de flesta märken, som hittills presenterats i den här serien, har modellflygning framställts som en hobby eller sport, med eller utan politiska budskap.

Liksom scouter världen över haft modellbygge på schemat så utgjorde modellbygge länge ett fostrande inslag i verksamheten i en del politiska rörelser. Det disciplinerade byggandet och flygandet i Hitler-Jugend är väl känt och de kommunistiska ungdomsrörelserna,

oftast benämnda pionjärer av ett eller annat slag, tog över traditionen.

Gemensamt tema för dessa tre märken är unga pionjärer, som i Partiets namn bygger och flyger modeller. Den käcke pojken med RC-modell på det kinesiska märket i mitten flankeras av modellbyggare i Erfurt, DDR resp. i Rumänien, båda på 60-talet.

Sten P.



UR MEDLEMMARNAS ALBUM



Gunnar Ågren har bidragit med dessa tre foton, tagna på Sundbro 1959. Segelmodellen längst upp är Leif Åbergs "Nordic" S:int.



Ovan Gunnars "Piper Cub J3 på skidor. Motorn är en ED Hunter 3,5cc och modellen är försedd med ED:s trekanals rörmottagare.

Till vänster ännu en bild på Gunnars Cub SE-BFE tillsammans med kompisen Lars-Erik Larssons Cub med registreringen SE-EDC. Gunnars enkanalsmodell skymtar i bakgrunden.

Som en uppföljning på Einar Håkansson's bildbidrag i föregående nummer visar bilden nedan t. v. några AKM-flygare 1953.

Från vänster Jan Nilborn med egenkonstruerad G-int som han använde på UT, VM i England och SM Jönköping 1953.

Rolf Hagel med egenkonstruerad F-int som han vann sin första SM-titel med 1953 i Jönköping.

Anders Håkansson med egenkonstruerad G-int som han använde på UT, VM i England och SM Jönköping 1953.

Einar Håkansson med egenkonstruerad S-int "EH 10" som vid tillfället var helt nybyggd. Per Håkansson med egenkonstruerad F-int av "Pladuska typ" som han använde på SM 1952 & -53 och Vintertävlingen 1953.

På bilden håller Per Rolfs S-int eftersom hans F-int "satt i ett högt träd".



VÅRTÄVLINGEN 2011



Det har sagts förut att vår tävlingsarrangör har tumme med vädergudarna, men efter årets Vårtävling på Rinkabyfältet tål det att upprepas. Åke och Anita Gustavsson lyckades än en gång pricka in den ur vår synvinkel enda riktigt lämpliga dagen under en för övrigt ostadig och blåsig period.

Som vanligt (!) fick vi ditresta en gemytlig tävlingsdag i det fria med måttlig vind och mycket sol. Termiken slogs om utrymmet redan vid tävlingsstarten, men på eftermiddagen blev det efter hand mera svårfluget med snabba växlingar i såväl vindstyrka som vindriktning. Det senare resulterade t.ex. i att S-flygarna vid starten kunde ha helt olika vindriktningar i respektive ändrar av 100-meterslinan!

De flesta 120-sekunders-noteringarna står för vackra termikflygningar, som alla höll sig inom fältet. Endast i den sammanslagna F-klassen uppstod behov av skiljeflygning. Då vinden vid det laget svängt 180 grader avstod båda från omflyttning för att genomföra denna fly-off och lotten fick avgöra placeringarna.

Red. veterligen inträffade inga bortflygningar denna vackra försommardag och det var en nöjd och solbrynt skara, som fick ta del av det (som vanligt!) goda prisbordet och tackade paret Gustavsson för ännu ett väl genomfört arrangemang.

Sten P.



På denna sida två modeller på väg mot molnen, överst Kjell Lindqvists F-modell "Slicker" och här intill lämnar den smäckra G:inten "Ostravan" arrangörens hand för en vinnande flygning.

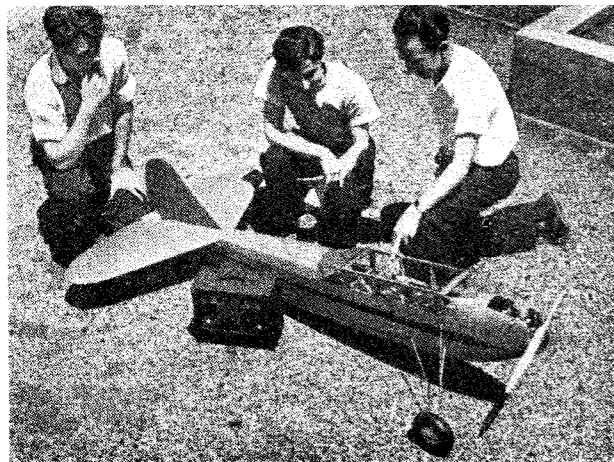
På nästa sida, Freddy Ahlstrands "Carioca" i sitt rätta element.

Foto från Bruno Nilsson och Pär Lundqvist.

Resultat Vårtävlingen 2011.					
Klass A + B					
1	Åke Gustavsson	Landegren Krax (B)	120	77	197
2	Thure Josefsson	Västanvind (B)	59	91	150
3	Thure Josefsson	Tip Top (B)	55	57	112
4	Thomas Johansson	High-Climber (B)	60	47	107
	Thure Josefsson	T-39 (A)			
	Bo Eskil Nilsson	Cleo (B)			
Klass C					
1	Lars Ljungberg	Löwens G:1	120	98	218
2	Åke Gustavsson	Korda C-37	97	120	217
3	Thure Josefsson	Löwens G:1	64	103	167
4	Martti Bogdanoff	One-and-a-half	70	85	155
	Freddy Dahlstrand	Amigos			
	Sten Persson	Prim			
	Kurt Strömdahl	Korda C-37			
Klass D + G:int					
1	Åke Gustavsson	Ostravan (G:int)	120	120	240
2	Thomas Johansson	Tibbs (G:int)	95	120	215
3	Martti Bogdanoff	Double Feature (D)	90	72	162
4	Thure Josefsson	Lanzo Duplex (D)	73	56	129
	Bo Eskil Nilsson	Korda 39 (D)			
	Martti Bogdanoff	Tusse (D)			
Klass S:1					
1	Sten Persson	Kalle Glader	120	120	240
2	Hasse Bengtsson	Örnungen	63	120	183

3	Rune Tedenryd	Laruska	89	-	89
	Kurt Sandberg	HV-43			
	Sigurd Isacsson	Sunnanvind			
Klass S:2 + A:2					
1	Kurt Sandberg	KS-46 (S:2)	120	99	219
2	Tycho Andersson	Stratos (A:2)	120	53	173
3	Sven Rågwall	KS-46 (S:2)	120	41	161
Klass S:3					
1	Rune Tedenryd	Meteor 20	120	82	202
2	Freddy Dahlstrand	Carioca	95	38	133
3	Sven Rågwall	Meteor 20	63	-	63
4	Sven Rågwall	Meteor 21	39	-	39
Klass S:int					
1	Freddy Dahlstrand	Viking	120	114	234
2	Tycho Andersson	Viking	110	120	230
3	Kurt Strömdahl	Viking	98	120	218
4	Sten Persson	Mjölner	120	73	193
5	Sven Rågwall	Aurikel	120	60	180
6	Pär Lundqvist	Odenman	67	36	103
Klass F-Klassisk + F-Nostalgi					
1	Sten Persson	Hi-Fli (Nostalgi)	120	120	240
2	Kjell Lindqvist	Slicker (Klassisk)	120	120	240
3	Lars-Erik Fridström	East Wind (Nostalgi)	120	92	212
4	Lars-Erik Fridström	Slicker 50 (Klassisk)	75	-	75
5	Kjell Lindqvist	Slicker Mite (Klassisk)	52	-	52

RADIOSTYRNING AV MODELLPLAN.



Sedan länge är tillförlitliga RC-utrustningar vardagsmat och även om man tillhör den krympande skara hantverkare, som själv bygger sina modeller, så behövs inga speciella kunskaper för att installera den färdigköpta radioutrustningen.

För att påminna om vilka – hart när oövervinnliga – hinder föregående generations RC-aspiranter ställdes inför återges här på Bengt Åhmans initiativ en artikel i FLYGTIDNINGEN, daterad mars 1941.

Några olika system.

Den allra senaste flugan inom modellflyget är radiostyrning. Att från marken kunna manövrera ett modellplan verkar kanske för många som en sagolik

dröm. Den som sätter sig in i radiostyrningens principer finner emellertid att den öppnar nya, ljusa framtidsperspektiv även för våra svenska modellplanbyggare och radioamatörer.

För att kunna manövrera ett flygplan medelst radio behövs dels på marken en sändare, som utsänder manöversignalerna, dels i flygplanet en mottagare vilken uppfångar dessa och medelst en relä sätter manövreringsanordningen i gång. Eftersom modellplan kunna medföra mycket begränsad last får man nöja sig med att kontrollera endast kursen. Manövreringsanordningen kopplas därför till sidorodret.

Den idealiska manöveranordningen har följande egenskaper: då ingen signal gives står rodret i neutral-läge, men vid signal ger det utslag åt höger eller vänster beroende på den givna signalen. Utslagets storlek skall kunna kontrolleras, och rodret förblir i det inställda läget tills signalen upphör, varefter det återgår till neutral-läge. Det är ganska svårt att få fram en enkel apparat som fyller dessa fordringar.

Det finns emellertid många olika typer att välja mellan. Dock gäller här som alltid att ju enklare och färre

Bilden bredvid rubriken är mycket gammal, lånad ur ett nummer från 1939 av den amerikanska flygtidskriften "Aviation" Med detta långt ifrån färska foto, i förening med åldersuppgifterna, ha vi velat visa att radiostyrning ingalunda är någon ny företeelse. Experimenten ha pågått lång tid. — Kopplingsschemata här bredvid äro hämtade ur "Model Airplane News".

delar desto bättre, ty då är risken mindre att något skall krångla.

Fig. 1 A—F visar några i USA använda system. Det allra enklaste, fig. 1 A, består av en elektromagnet och ett batteri, kopplade till mottagarens relä. Elektromagnetens ankare är medelst en tråd förbunden med rodret. Normalt flyger modellen rakt fram, men vid signal kopplar reläet ström till magneten och rodret gör utslag. De manövrer som kunna utföras synas till höger på respektive figurer. Systemet har begränsad användning då rodret endast kan göra ett bestämt utslag och ej stanna i mellanläge eller gå över åt motsatt håll. Dessutom har magneten stor strömförbrukning.

Ett steg till förbättring visas i fig. 1 B. Samma koppling användes, men magneten ersättes av en liten elektromotor som över en reduktionsväxel kopplas till rodret. I detta fall ökas möjligheterna emedan man erhåller utslag av varierande storlek åt båda hållen. En sväng åt höger blir direkt, men en vänstersväng får först en liten knyk åt höger (se fig.: sträckan mellan kryssen på andra linjen fr. h.) på grund av att motorn måste passera högerläget för att kunna göra utslag åt vänster.

Nästa steg blir att göra manövrerna direkta så att rodret ej behöver passera ett annat läge innan det önskade läget erhålles. Ett sätt att uppnå detta visas i fig. 1 C. Här användes samma elektromotor som i fallet 1 B, men genom ett s. k. stegrelä kan dess rörelseriktning omkastas. En serie signaler förorsakar att strömspolen för varje signal drar åt sig ankaret (core), vilket vrider tandhjulet en tand i taget. Då detta hjul har 8 tänder och 4 kammar på det därmed förbundna kamhjulet komma kontaktfjädrarna att först ligga över helt i ena läget och därefter fullt över i det andra. Något mellanläge behövs icke då strömmen till elektromotorn slutas och brytes av kontakten Y, vilken manövreras av ankaret.

I detta system går alltså elektromotorn åt höger eller vänster i den ordning signalerna komma. Om motorn gått åt det ena hållet och man vill att den ånyo skall gå åt detta håll sändas två "punkter" efter varandra. Reläet passerar då över läget för motsatt rörelse så snabbt att motorn ej hinner röra sig åt detta håll. — Om motorn har permanent statormagnet kopplas den enligt fig. 1 D.

Det bästa systemet framgår av fig. 1 E. Detta fordrar emellertid två sändare och två mottagare samt en elektromotor med dubbel statorlindning, den ena n den andra. — I det fall att motor permanent statormagnet blir kopp enligt fig. 1 F. Här måste dock de känsliga reläerna vara av tvåvägstyp.

Så övergå vi till den radiotekniska sidan av saken: sändare och mottagare. Här återgives endast kopplingsschemata. Utrymmet tillåter ej en fullständig beskrivning, och en sådan är kanske inte heller nödvän-

dig... Den som är radiokunnig kan säkert bygga efter schema – eller själv hitta på något bättre! Den som inte är radiokunnig tillrådes att sätta sig i förbindelse med någon som är "haj" på sådant. Radiorör äro känsliga saker och kosta pengar... Samtidigt vilja vi råda icke modellflygkunniga radioamatörer att försöka låta bli att bygga modellplanen själva. Resultatet blir även då en besvikelse.

Schema 2 A visar den mottagare, som torde vara lämpligast. Den är emellertid mycket svår att ställa in och fordrar för detta ändamål tillgång till en milliamperemeter på 0-1,5 mA.

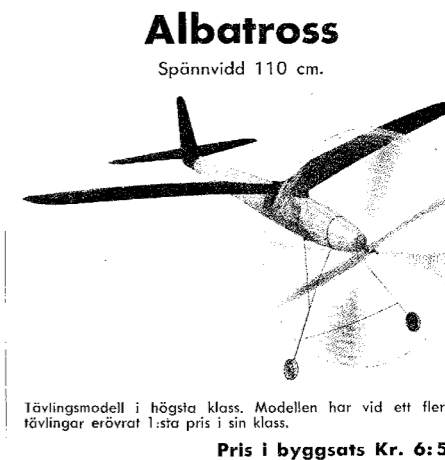
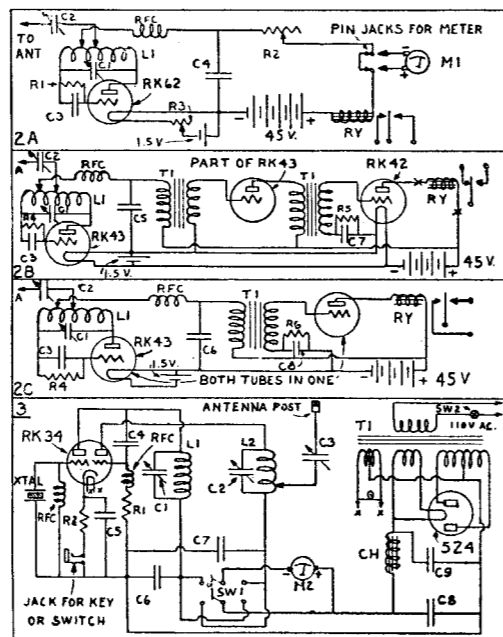
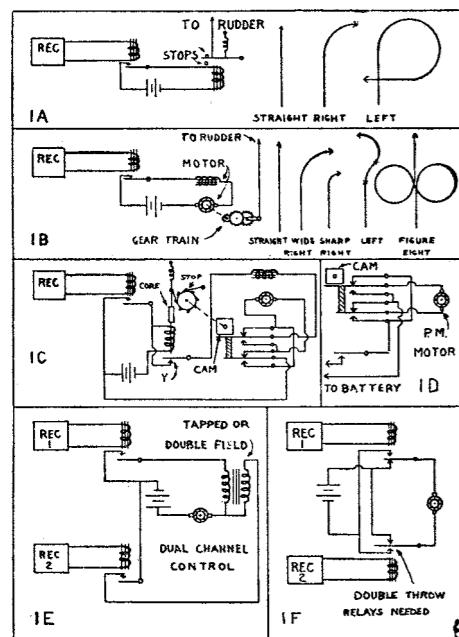
En mindre känslig koppling visas i fig. 2 B. Denna medför dock högre vikt p.g.a. att två rör och två transformatorer behövas.

För att spara vikt har schema 2 C utexperimenterats. Vikten av denna mottagare är ungefär hälften av den föregående, men inställningen är kinkigare.

Sändarens kopplingsschema visas i fig. 3. Den är kristallstyrd, vilket ansetts vara det lämpligaste för föreliggande uppgift.

De system för vilka vi här i korthet redogjort äro ej de enda möjliga. Det finns många andra system. Kanske läsarna också ha några goda idéer som kunna föra oss närmare den idealiska manöveranordningen? I så fall: sätt i gång och bygg! Men tillverka först manöverapparaten och se efter om den fungerar. Bygg sedan radiogrejorna och prova dem. Om nu allt går som ni tänkt er monteras apparaten in i en tidigare byggd och väl influgen modell med tillräcklig motorstyrka 1/4—1/2 hk (eller varför inte i en segelmodell?), och ni ska få se att resultatet blir uppmuntrande!

Men observera: ingen sändning så länge kriget varar — tyvärr!



Den kände modellflygkonstruktören A.V. Nordwaeger hade på 30-talet en egen modellfirma, Aeromodel A-B. Ur 1937 års katalog visas en av hans vackra konstruktioner, som idag finns i vår Ritningsbank.

Sans Égal – en framgångssaga.



I förra numret av OLDTIMER såg jag fotot på en replik av Reino Hyvärinens A2:a, som 1958 vann finländska mästerskapen och blev nordisk mästare i Norge. Reino och jag bodde 200 meter från varandra i Helsingfors och eftersom vi var klubbkamrater vid den tiden vill jag skriva några rader om den här modellens bakgrund och tillblivelse.

Om vi tar det från början så såg första prototypen till "Sans Égal" dagens ljus 1955.

Denna version, här kallad "Nummer 1", hade en enkel, rak ving utan vare sig trapets- eller ellipsform. Spännvidden var 186 cm och vingytan 29,26 dm².

Redan första flygningen visade att modellen och dess vingprofil hade stor potential. "Sans Égal" var så lyckad att Reino vann de första tävlingarna, som modellen deltog i.

1956 började Reino bygget av "Sans Égal" nummer 2. Den hade en 204 cm ving med elliptiska vingpetsar och 29,35 dm² yta. Stabilisatorn var på 4,6 dm². Eftersom värnplikten kom emellan blev modellen färdig först hösten 1957 och första flygningarna gjordes i januari 1958. Den flög så bra att han en månad senare vann första deltävlingen i de finska mästerskapen. Framgångarna fortsatte med vinst i ytterligare två deltävlingar och med denna "Nummer 2" deltog Reino sedan i 12 finska mästerskap och 4 internationella tävlingar. Bl.a. i Hanko 1960 flög han fullt med 900 sek. och lägsta placeringen var en åttondeplats.

För Reinos del var det ingen ände på framgångarna 1958, ty han vann även Wakefieldklassen i finska mästerskapen. Han flög sin berömda "Jeppe", som man hittar ritning till i Frank Zaic's årsbok 1959-61 (sid. 116).

På ett och samma år vann han Nordiska mästerskapen i A2 och finska mästerskapen i A2 och Wakefield – ett svårslaget rekord! (I nämnda skrift finns även en mycket läsvärd artikel av Reino med titeln "A/2 Towing & Thermal Hunting". Red.)

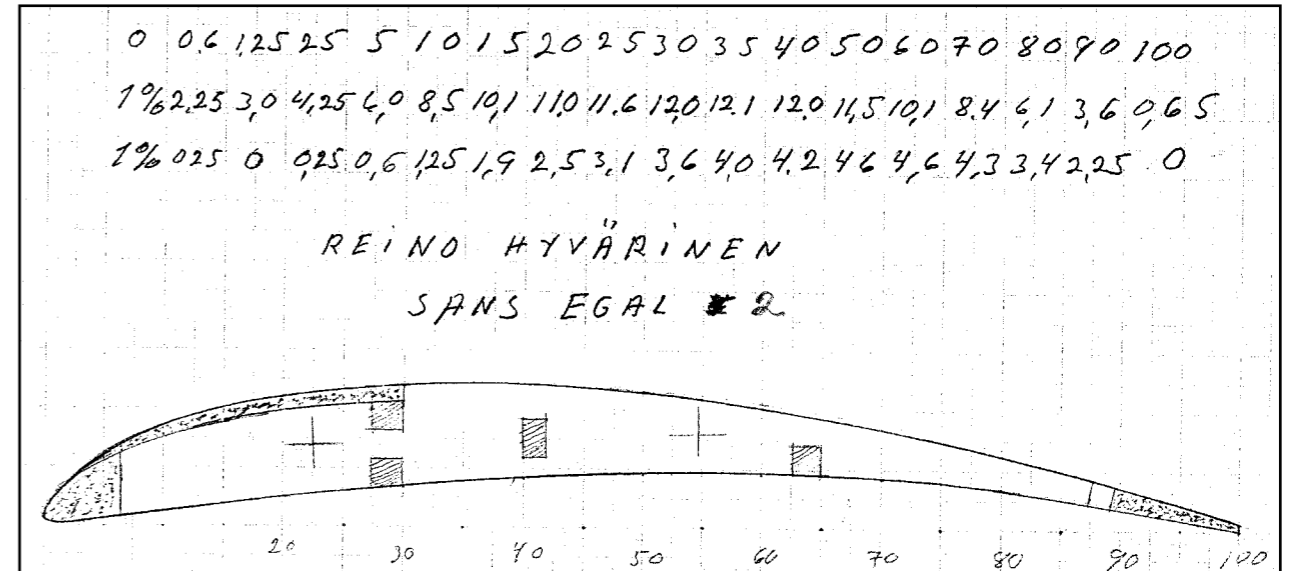
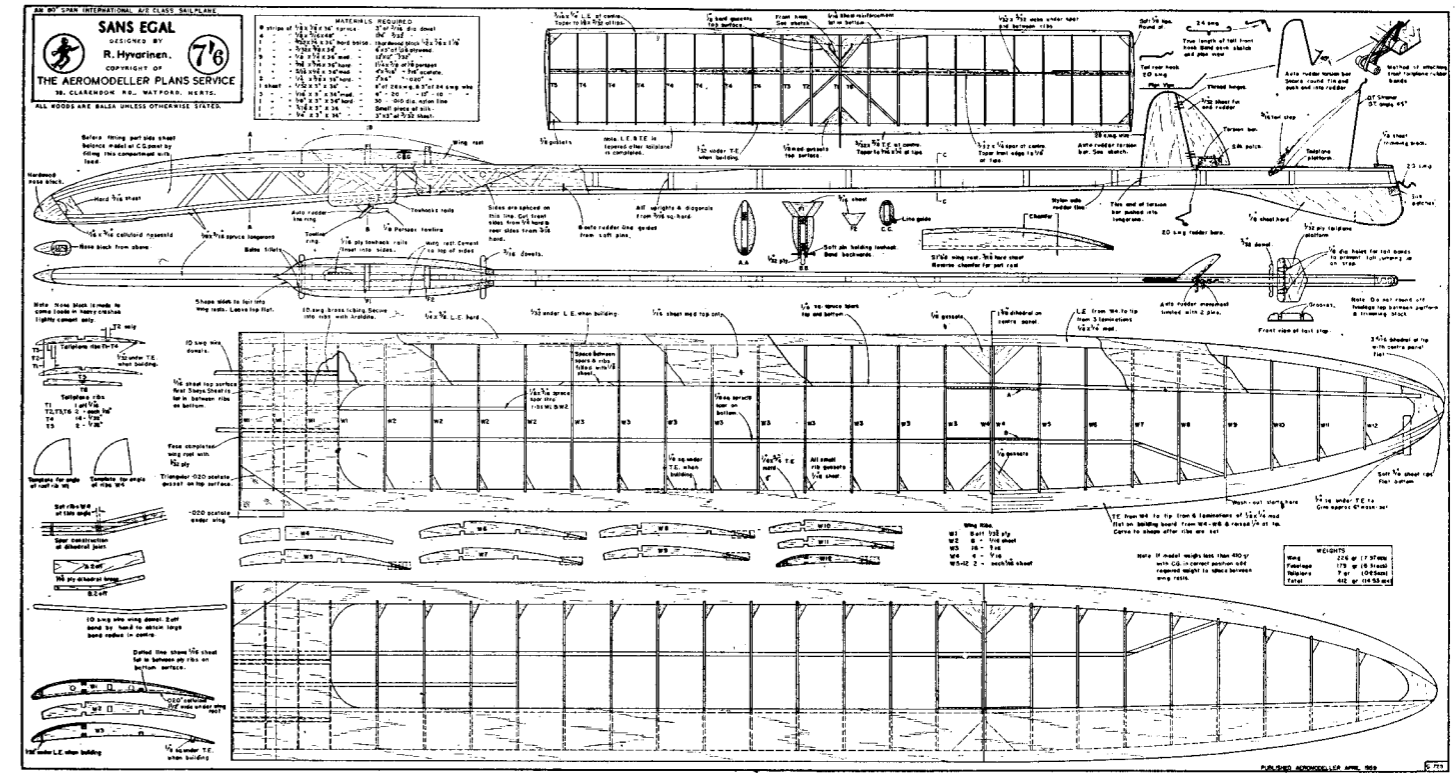
Reino Hyvärinen utbildade sig till civilingenjör. Utöver att själv vara en framstående konstruktör blev han den, som lärde oss andra modellflygandets konst, både i fråga om teknik och aerodynamik.

Sans Égal nummer 3 och 4.

"Sans Égal" nummer 2 hade en ving med D-box av 2 mm balsa på ovansidan och två 4x4 mm furubalkar. På den tiden kunde man inte välja balsa efter vikt så som man gör idag och Quarter Grain kunde man bara drömma om! "Nummer 2's" ving vägde därför 226 gram, att jämföra med 130 gram för en 165 cm ving, som jag har idag. Själv såg jag aldrig vad som hände med "Nummer 2", men Reino berättade senare hur den försvann i en rejäl blåsa.

"Nummer 3" blev den första med D-box helt i balsa. Dess historia blev dock kort. Redan två veckor efter första flygningen attackerades den av en lösspringande hund, som gjorde kaffeved av den!

"Nummer 4" följde kort därefter och den skilde sig från föregångaren endast genom att vingöronen vinklats upp från 90 mm till 135 mm. Den hade samma vingyta (29,36 dm²) och var stabilare på linan. Tyvärr blev inte heller denna modell långlivad. I kraftigt blåsväder (10 m/sek) drog Reino av vingen och även kroppen bröts då resten av modellen kom nerdykande som en Stuka.



Resterna låg sedan i 20 år på en hylla i klubbstugan tills klubben upphörde. Reino hämtade då hem bitarna och efter reparation deltog han med den i en tävling i samband med Nordiska mästerskapen i Tammerfors 1983. Med en 18:e-placering slutar så sagan om "Sans Égal".

För Reinos egen del kom slutet alldeles för tidigt då han drabbades av en hjärtinfarkt den 25 januari 1986, 48 år gammal. Han var min ungdomsvän och lärofader och minnet av honom finns kvar för alltid.

Stefan Kalska

Trots sina 55 år är "Sans Égal" säkert en mycket potent Old Timer-modell idag och kanske har vi inte sett slutet på dess framgångssaga!

En ritning till "Sans Égal" (baserad på "Nummer 2") publicerades i Aeromodeller nr 4/1959 och enligt

Stefan Kalska överensstämmer den hyfsat med originalet. Undertecknads modell har byggts efter denna ritning, som fortfarande finns till försäljning.

Observera att den av Stefan här ovan återgivna profilen är något tjockare än Aeromodeller's version, speciellt främre delen.

Slutligen berättar Stefan att Reino inte gav modellens dess namn i ett anfall av övermod. "Sans Égal" betyder visserligen "utan like" eller "makalös", men detta var vid den tiden även ett kosmetikmärke. I sortimentet fanns ett läppstift med en mycket udda blåviolett nyans och Reino målade prototypens kropp med en egenhändigt gjord färg, bestående av tre "Sans Égal"-läppstift, lösta i aceton!

Red.)

OT-SJÖFLYG



Red. fick en viss respons på artikeln/ritningen "Sea-Cat" i föregående nummer. Bl.a. tycker Jörgen Daun att detta är ett försummat kapitel i svenskt modellflyg

och bifogar några foton på flygbåtar, som han själv byggt och flugit, bl. a. vidstående "Navigator".

För dem som gärna förkortar byggtiden tipsar Jörgen om att Klarich Custom Kits i USA kan leverera s.k. short kits med laserskurna delar till ett stort antal klassiska modeller, inte minst flygbåtar. För "Sea-Cat" kostar t.ex. en sådan sats \$75.00 + porto.

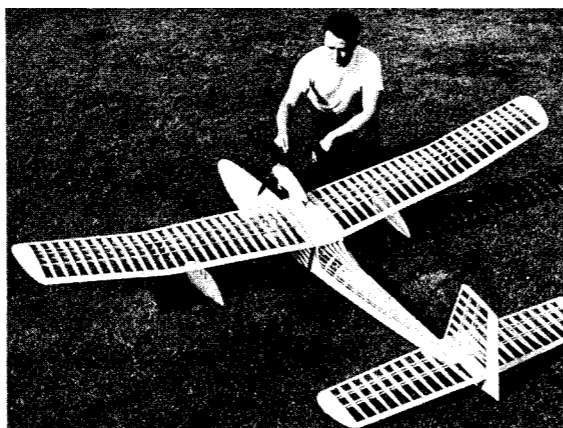
I sortimentet finns både större och mindre varianter och bland de förra får man väl räkna Don McGovern's "Custom Privateer", ursprungligen publicerad i Flying Models som friflygmodell (!) 1954 och året därpå tillgänglig som byggsats från Berkeley – se nedan!

Med en spännvidd på nära 3 meter startade den elegant från vattnet med en motoreffekt som en modern .35 RC-motor...

På www.klarichkits.com finns alla detaljer.



- Full Size Plans with R.C. Installation Details
- Metal Ring Cowl
- Die-Cut Balsa Parts
- Die-Cut Plywood
- Tapered Trailing Edges
- Pre-Fabricated Blocks
- Hardwood as Required
- Selected Sheet and Strip
- Genuine Silkspan
- Die-Cut Celluloid



GIANT AMPHIBIOUS N.A.C.A. "LONG PLANING HULL" FLYING BOAT

Don McGovern's

CUSTOM PRIVATEER

ANNONSER

Säljes:

Äldre byggsatser i orört skick: Republic Sea-Bee och SAAB Scandia i Truedssons Super-Serien skala 1:25, kr. 300:- resp. 850:-; Truedssons Vagabond (RC) och Veron Skyscooter (RC), kr 950:- /st.; Truedssons Bantam 2 och Pilot 2, kr. 350:- /st.; Keil-Kraft Hawker Hunter, MIG-15 och F-86 Sabre, kr. 195:- /st.; Agne Gustavssons gummi-motormodeller Stora Kungsörnen och Viking, kr. 195:- resp. 95:-.

Äldre modellmotorer: A.M.35 – beg. Diesel 1955 med ny cyl.enhet, ej inkörd. I originalkartong, kr. 850:-

Cox T.D. .020 – "glödare" från 1962, ny i plastask modell "juvelskrin", kr. 800:-

Hegi .12 – tysk 2 cc RC-motor från 1979. Ny i originalkartong, kr. 550:-

McCoy .09D – ovanlig 1,6 cc USA-diesel. Kr. 575:-
OK .075D – 1,2 cc USA-diesel från 1953 i nästan nyskick. Kr. 550:-

OK .19 – 3,3 cc glödstift, från 1954. Ny. Kr. 700:-
OS Max-II .15 – 2,5 cc RC-motor från 1958. Endast provkörd. Kr. 550:-

OS Max-II .35 Multispeed – RC-motor från 1959 med tidig RC-förgasare. Endast provkörd. Kr. 750:-
Philtec 1,5 cc – ovanlig Australien-diesel från 1994. Ny i kartong med tillbehör. Kr. 1100:-
Super Atom Mk III – 1,6 cc bensinmotor, USA 1941. Fint skick. Kr. 1050:-

Taifun Hobby II – 1 cc diesel från 1959. I nyskick i originalkartong. Kr. 1000:-

Webra Komet – 2,5 cc diesel från 1958. Fint skick. Kr. 550:-

Webra Sport – 1,5 cc glödstiftsmotor från 1983. Ny i originalkartong. Kr. 700:-

Modellflyglitteratur: SAM Year Book No 2, 3, 4, 5 och 6. Kr. 150:-/st.

Sten Persson Tfn: 035-104943 E-Post: sten.persson@mbox305.swipnet.se

LILLA MAJTÄVLINGEN



Oldtimerklasserna räknades samman och Andrea Hartstein tilldelades Gurras vandringspris för bästa prestation.

Ett stort tack för fina priser till: Rynos Hobby, Leffes Cykel samt Hobby trä i Gnarp.

För min egen del var det tävlingspremiär i P-30. Bara i en flygning lyckades jag pricka in bra lyft, då modellen till sist ramlade ner efter 195 sekunder några meter före en skogsdunge. Men det gav mersmak!

Sven Pontan

Göran Larsson får starthjälp i segelklassen.

Lilla Majtävingen / Lilla SM (ingår i Lilla friflygcuppen) arrangerades av Uppsala Flygklubbs Modellflygare (läs: Gunnar Ågren) den 7 maj vid Skogstibble utanför Uppsala.

Vädret var i det närmaste idealiskt med svag vind från ost till sydost och strålände solsken. Vi hade tur med ett passerande högtryck till helgen och prognosen stämde precis. Den enda ökande vinden var när en termikblåsa släppte. Vid ett tillfälle vände vinden helt om mot en stor termikblåsa söder om startplatsen.

De som startade i segelklassen fick då byta startriktning tillfälligt. Det var relativt lång tid mellan blåsorna så det var inte helt lätt att hitta ett bra starttillfälle under varje period. Utslagsgivande är nog en bra beskrivning. Förutom moderna friflygklasser flögs det oldtimer.



Andrea Hartstein, vinnare i G-klassen med sin "Tern".

Oldtimer							
G-modeller	1	Andrea Hartstein	Mfk R Baron	106	92	120	318
	2	Birgit Törnkvist	Mfk Nimbus	120	60	120	300
	6	Georg Törnkvist	Mfk Nimbus	100	72		172
F-Modeller	4	Johan Edström	UFK	55	61	115	251
	5	Sören Edström	UFK	120	120		240
	6	Gunnar Ågren	UFK	70	75	87	232

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	Vakant
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.	



Vintertävlingen i modellflyg

kommer att hållas vid

Kahlsta, Ökna Säteri

Söndagen den 26 febr.

140 tävlande av vilka 3 är Världsmästare och 3 är Europamästare

Särskild parkering vid Floda Hembygdsgård.

Arrangörer: Katrineholms Flygklubbs Modellflygsekt. samt Katrineholms-Kuriren

FÖR 50 ÅR SEDAN...

Gunnar Ågren i Uppsala har i många år haft ovanstående nostalgiska affisch på väggen. Den är ett dokument, som i sig själv säger en del om den modellflygguldålder vi har bakom oss och motiverar en plats i vår tidning då även följande lilla "referat" från KURIREN den 27 februari 1961 letats upp:

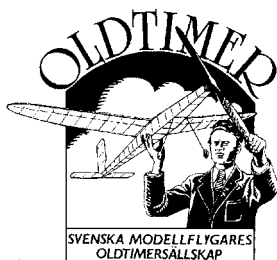
VM-segrare i blåsväder vid Kahlsta.

Svenska modellflygförbundets stora evenemang på söndagen, "Vintertävling 1961", invid Kahlsta hembygdsgård i Floda blev en oanad publiksuccé. Visserligen blev dagen denna vinterns största lertrampdag

för de hundratals bilister, som dagen lång sökte sig ut till tävlingsfältet, men trots det kunde modellflyget notera en strålande propagandadag.

Tävlingarna bjöd från första till sista start på högklassig dramatik i varenda klass och de stora ässen i världstoppen satt stundom ganska löst i sadeln när de andra elitflygarna kommit upp i varv.

Göteborgaren Ulf Carlsson ställde med sin "bålge-ting" världsmästaren Rolf Hagel i ordentligt blåsväder och hade vunnit sin klass, om han inte hade blivit diskvalificerad i sin allra sista flygning. Rolf Hagel vann därmed klassen.



Nr:2 2011

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer (3/2011) beräknas utkomma i augusti 2011