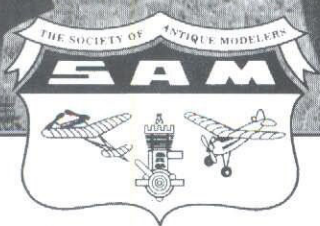




# OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT  
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 2 2012



ETT 60-ÅRS MINNE  
TRYCKLUFTS-  
MOTORER  
FIC 60 ÅR



OLDTIMER  
ORGAN FÖR SVENSKA  
MODELLFLYGARES  
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg.40. Nr 2/2012  
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 0430-18590  
lundqvist@veinge.nu

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

Ledamot RC:  
Anders Nilsson  
Tfn 0392-240 09

Ledamot Link kontroll:  
Alf Eskilsson  
Tfn 0300-777 66

Ledamot:  
Sven Landervik  
Tfn 035-306 42

Suppleant:  
Hans Karlsson  
Tfn 013-1347 32

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 2012:  
26 september.



*Än är inte sista ordet sagt!*

*Så ska man då dra sig tillbaka! Det har varit många trevliga och intressanta år, men nu ska jag trappa ner på uppdrag och ägna mig ännu mer åt allt som jag tycker är roligt; barnbarn och familj, musiken, läsande, min konsultverksamhet, fågelskådning – och givetvis åt modellflyget.*

*Jag har inte haft tillräckligt med tid att bygga på länge, men nu vill jag skapa mig det.*

*Tänk vilken njutning det är att leta i gamla modellflygtidningar efter potentiella byggprojekt och sedan bestämma sig och skapa något unikt och vackert.*

*Jag brukar ju stanna för lite ovanliga små modeller, och en ny sådan kommer nog till årets OT-SM. Den kommer garanterat inte att vinna, men det gör mig ingenting. Att låta en bortglömd bedagad skönhet få nytt liv och återuppstå är en njutning i sig själv. Och mångfalden har ett stort värde.*

*Bara detta att inte veta vilka nya modeller man ska få se när man åker till våra tävlingar skapar en lustfylld förväntan som bara överträffas när man får se något nygammalt och vackert stiga mot skyn.*

*Vilken njutning och fröjd!*

*Jag hoppas att ni har något nytt att bjuda på vid årets stora begivenhet så att årets OT-SM blir den lustfyllda fest som vi alla ser fram emot!*

*Nu är sista ordet sagt!*

*Gunnar*

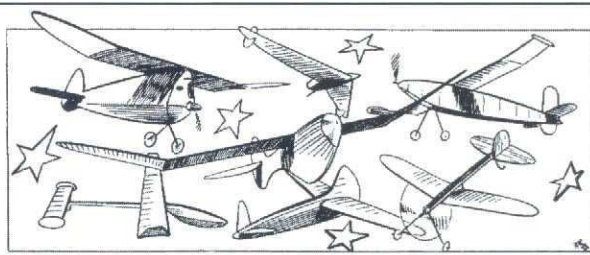
**För bidrag till detta nummer tackar red.:**  
Lars Karlsson, Sven-Olov Lindén, Gunnar Ågren, Per Nilsson,  
Åke Gustavsson, Mille Järverud, Bo Lennartsson, Einar  
Håkansson samt Thomas Johansson.

**Omslagsbilden.:**

*Omslagsbilden är ett originalfoto, taget av och med medlemmar i Limhamns MFK under trimning på Limhamnsfältet en försommardag 1942. Någon uppgift om vem de stolta flygarna är finns ej (kanske någon vet?), men modellerna tycks vara Truedssons "Clipper" och "Nimbus".*



# VÄLKOMNA TILL OT - SM På Rinkabyfältet den 10-12 Aug. 2012



**Vägbeskrivning:** I centrum av Rinkaby, väg 118 mellan Kristianstad och Åhus finns en vägs skylt "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 B 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.

**Söndag** Klass D, G:int, S2, S3 samt S:int.

OBS! Klass D: Modeller konstruerade före 1954. Fri motormängd och **markstart (bordsstart gäller)**. OBS! Klass G:int . Modeller konstruerade 1954-65. Modellerna 1954-57 med 80 gram motor och **handstart**. Modellerna 1958-65 med 50 gram motor och **handstart**.

## För båda dagarna gäller följande:

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

Utrustning/hjälpmiddel för termik-registrering är ej tillåten. Linlängd 50 eller 100 meter avgörs av tävlings-

ledningen. 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 sekreteriatet.

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-bäddsrum. Pris per bädd och natt 150 :- inkl. sänglinne, handduk och städning.

**Logi logementet i flerbäddsrum.** Pris per bädd och natt 100:- inkl. städning, men utan sänglinne och handduk.

**Kostnad:** Middag 185:-, Frukost 85:-, 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.

Våra nordiska deltagare betalar avgiften på tävlingsplatsen i sekreteriatet i SEK och helst i jämna pengar.

**Information** om tävlingen lämnas av: Åke Gustavsson tfn: 0431-36 38 07.

*Hjärtligt välkomna!  
SMOS tävlingskommitté.*

## REGELÄNDRING

Styrelsen har efter förslag från tävlingskommittén och efter remissbehandling via berörda i regelkommittén genom konsensusförfarande beslutat följande ändringar:

Modellerna 1951-1953 som idag tillhör klass G:int, flyttas över till klass D. Fri motormängd och markstart (bordsstart) tillämpas.

För G:int modeller 1954-1957 med 80 gram motor, införes handstart (tidigare markstart).

För G:int modeller 1958-1965 med 50 gram motor, ingen ändring, alltså handstart.

Med dessa ändringar tillhör nu, tills vidare, modellerna 1954-1965 G:int klassen och modellerna t.o.m. 1953 klass D.

Efter två år ska erfarenheterna utvärderas och ett nytt beslut tas om framtida klassindelning.

Genom dessa ändringar förenklas tävlingsarrangörernas arbete och samtidigt är det vår förhoppning att vi får se fler G:int-modeller på våra tävlingar.

Dessa ändringar kommer att tillämpas redan från och med årets OT-SM.

*(Dock kvarstår de tidigare reglerna, men tillämpas EJ under de kommande två åren !)*

*Styrelsen*



## Modellflygmuséet har nu fått ett nytt ansikte



Efter många dagars arbete med snickeri, målning och viss omdisponering står nu vårt museum klart för att ta emot säsongens besökare. Vi kan nu visa ett mycket unikt material i liggande glasmontrar samt många nya modeller.

Samtidigt visas också en minnesutställning över vår vän Sigurd Isacson, sammanställd av Sten Persson.

Då vi har många originalmodeller byggda på 30-40-50-talet, visas dessa dyrgripar i vårt Diorama. Här finns modeller konstruerade och byggda av:

*Sune Stark, Arne Blomgren, Anders Håkansson, Åke "Postis" Larsson, Sigurd Isacson, Hans Schmiterlöw, Åke Roggentin, Björn Andersson och Rune "Termik-Johan" Johansson.*

Under året har en hel del modeller blivit donerade till vårt museum. Vi väntar också på följande donationer:

K.E.Landegren - 5 originalmodeller kommer att överlämnas av sonen. Rune "Bananen" Andersson har donerat sin enda kvarvarande segelmodell, att hämtas hemma hos Rune.

Besök vår hemsida: <http://www.smos.info/> där fler bilder från vårt museum finns inlagda!

*Museikommittén*



Överst till vänster: vy över den nya liggande glasmontern.

Överst till höger detaljbild från minnesutställningen över Sigurd Isacson och nedan detaljbild från nya långväggen.



## Modellflyg på Brattforsheden

Lördag-söndag juni 16-17 körs Solsträffen, som ingår i Lilla Friflygcupen, på Brattforsheden. Fältet är stängt för annat flyg från kl 15 lördag eftermiddag, till kl 10 söndag förmiddag.

Detta är ett gyllene tillfälle att prova fältet för Oldtimer. Fältet räcker för tvåminutersflygningar om vinden inte överstiger ca 4 m/s. Fältet är mycket jämnt och fint. Enda nackdelen är att det är skog runt fältet, så det gäller att ha ordning på fusegrejorna.

Brattforsheden ligger vid Riksväg 63 ca 2 mil söder om Filipstad i Värmland.

Mangenbadens camping, som ligger i omedelbar närhet till fältet, ger en bra övernattningsmöjlighet. Det

går även bra att campa på fältet, toalett finns i närheten. Tfn Mangenbaden: 054-215144, 070-3001820.

*Gagnefs Flygklubb Inge Sundstedt*

*Välkomna!*

### **Påminnelse:**

Jubileumstävlingen i Wakefield, lördagen den 30 juni.

Jubileumstävlingen i Glider, söndagen den 1 juli.  
Riksmästerskapen i friflyg-skala lördagen den 7 juli.

Se Oldtimer nr 1/2012 för inbjudan till dessa tävlingar!



## Vandringspriser för större segelmodeller

*Vi har i SMOS favören att ha två intressanta pokaler att kämpa om i klasserna S3 och Sint. Per Nilson har samlat information om dessa och ger oss en redogörelse i detta och nästa nummer.*

Klass S3 – KSAKs Styrelses vandringspris för segelmodeller. Pokalen har sedan 1943 vandrat i olika segelmodellklasser. Sedan 2006 har den i SMOS regi vandrat i klass S3. Hela raden av segrare framgår av separat lista nedan. Bror Eimar donerade bucklan till SMOS 2005. Jag låter Bror berätta historien:

*Hej Per!*

*Ditt brev utlöste en mängd tankar. Gamla minnen, gamla vänner och alla tävlingar på vägen genom livet. När jag vann Vintertävlingen för tredje gången var det enligt donatorn meningen att bucklan skulle sluta vandra. Det fick jag veta av SMFF-topparna. Den är ju stor och ömtålig och jag lyckades inte komma undan ansvaret. Bucklan hängde med genom livet. Det var flera flyttningar. När vi sedan flyttade till Kalmar blev den kvar i en kartong i källaren. År 2004 frågade jag Gunnar Wivardsson om SMOS kunde ta hand om den. Det är ju många förnämliga namn på den.*

### KSAKs Styrelses vandringspris för segelmodeller

- 1943 Robert Löwen-Åberg S2
- 1944 Curt Jansson S3
- 1945 Irma Gramer S1 (?)
- 1946 Gunnar Kalén S2
- 1947 Rune Johansson S2
- 1948 Kurt Sandberg Sint
- 1949 Lennart Persson Sint
- 1950 Hans Åhlström
- 1951 Lars Johansson
- 1952 Kjell Sjöström
- 1953 Göran Åbergh
- 1954 Per Nilsson
- 1955 Lars Gustavsson
- 1956 Gunnar Kalén
- 1957 Rolf Hagel
- 1958 Rolf Hagel
- 1959 Roine Jansson
- 1960 Bror Eimar
- 1961 Hans-Heiri Thomann
- 1962 Bror Eimar
- 1963 Bror Eimar
- 1964 Bror Eimar
- 2006 Rune Tedenryd S3
- 2007 Per Nilsson S3
- 2008 Hans-Frederik Nielsen (+Frede Juhl)
- 2009 Rune Tedenryd
- 2010 Freddy Dahlstrand
- 2011 Per Nilsson

*Ditt är roligt att se. Bucklan överlämnades till GW på Uppsalas Hösttävling 2005. Enligt vad jag hört är den nu tillbaka i vinnarcirkeln igen. Det är glädjande.*

*1960 gick VT på flotttiljen i Norrköping. Strålande fin vinterdag. Både Måns Hagberg i F-int och jag flög 5 x 180 och vann för Mfk Nimbus, Sthlm. Min modell var "Nimbus", spv 183 cm, korda 16,5 cm, vinge klädd med japonsiden. Måns flög en helröd "Ramrod", siden, Oliver Tigre 2,5 cc.*

*1963 tävlade vi i Söderfors på Dalälvens is. Det var vindstilla och många hade svårt att få upp segelmodellerna på linan. Mitt resultat blev 5 x 180 utan problem. Modellen var en större nyare konstruktion, spv 208 cm, korda 15 cm, elliptiska öron. Fortfarande sidenklädsel.*

*1964 flög vi på flotttiljen i Tullinge. Samma modell som -63, men sämre resultat. Det som jag minns från -64 var att Thomann efter sista start samlade ett stort gäng som skulle starta i bredd i lä av en jordkulle. Han ville se hur lävriolarna påverkade modellerna, och stod själv på kullen och följde det hela. Jag hann inte vara med p.g.a. en lång och sen hämtning.*

*Tack för ditt intresse och initiativ.*

*Med vänlig hälsning  
Bror Eimar*



*Foto Per Nilsson.*



# Ett sextioårsjubileum. VM för modellflyg 1952



Ron Warring, England kom på 12:e plats.

Totalt går det således åt 6 snoddar med vardera 14 strängar 6 mm gummisnodd på hela tävlingen, förutsatt att ingen brister vid uppdragningen.

Gummimotorerna trimmas noga in, och Sune och jag hade ett hårt jobb med detta på hotellrummet före tävlingen. Snoddarna utsätts successivt för större och större uppdragning (de fästs i ett dörrhandtag under behandlingen) och får "vila" sig dessemellan. De synas noga och det händer då och då att en motor exploderar eller genom bristning avslöjar någon svag punkt. Dessa kasseras ögonblickligen, och därigenom undviks förstörda modeller genom motorexlosion under tävlingen.

Sedan är det många som syndar och drar upp gummisnodden för hårt. (Jag drog inte motorn i topp på någon tävlingsstart).

För att få konstruktionen så lätt som möjligt är den klädd med japanskt rispapper av förkrigs-kvalitet – därigenom kan några gram extra offras på att göra konstruktionen av balsaträ starkare.

Eftersom jag hade haft min VM-modell i över ett år kände jag den utan och innan, och jag visste att modellen går tämligen bra i alla väder.

Beträffande själva tävlingen, så märkte jag efter första starten, som gick i rå nattluft att vingbalken var knäckt. Skadan reparerades, men medförde att vingen skevade till sig. Trots att jag med trimningen motverkade skevningen, lade sig modellen i andra och tredje starterna i brant högerkurva, vilket såg mycket riskabelt ut. För övrigt gick allt programenligt, fränsett att modellen

*Sven-Olov Lindén påminner med följande artikel från Teknik för Alla 1/8 1952 om en svensk triumf för 60 år sedan. Tyvärr kunde Sven-Olov inte förse oss med någon vinnarebild, men väl foton på andra deltagare. Se även Oldtimer nr 1/1985 och 1/1992!*

## Teknik och Taktik" av Arne Blomgren

När jag konstruerade min modell till VM förra året, var det i medvetande om att vi i Sverige måste göra en ny lättare modelltyp med större gummimängd än tidigare för att kunna konkurrera med utlänningarna – kanske speciellt med Aarne Ellilä, som ju två år på rad tog hem segern.

För att få in största möjliga mängd gummisnodd valdes en "kraxad" modell, alltså med kuggjul bak, och ett omsorgsfullt arbete lades ned på att få konstruktionen så lätt som möjligt. Som vingprofil valdes en av civ.-ing. B.Dillner utarbetad profil, som visat sig ha utomordentliga egenskaper både vid motorflygning och glidflygning, och som tidigare med goda resultat prövats av Sune Stark.

Min modell väger totalt 230 gram (= minimivikten), fördelat med 100 gram på konstruktionen och 130 gram gummisnodd. Svenska laget har under de senaste åren ägnat speciell uppmärksamhet åt gummisnodden. Vi har valt Dunlops fabrikat. Vi använder under VM-starterna varje snodd endast en gång och byter mellan varje start.

*Bertram Blend, populär deltagare från Trinidad.*







försvann i tredje starten och sedan dess inte avhörts.

Bland medtävlarnas modeller var det särskilt två amerikaner, några engelsmän och en del italienare som imponerade. Utlänningarna har i allmänhet inte brytt sig om att efterlikna de enkla modellerna av den s.k. "nordiska" typen, som nu fyra år på rad har vunnit Wakefieldpokalen.

I stället för våra hela frihjulande propellrar är i synnerhet amerikanerna förtjusta i fällbara propellrar. Sådana kanske förbättrar modellens glidegenskaper, men föranleder å andra sidan betydligt kinkigare trimning. Efter vad man kan förstå av vissa antydningar kan man förmoda att amerikanerna återgår till frihjulande propellrar. Att göra långkroppade modeller tror jag däremot är förnuftigt, längder på 115 cm (min egen modell borde nog vara 15 - 20 cm längre) förefaller lagom, men längder över 160 cm som förekommer är överdrift.

Någon har frågat om min modells dimensioner. Spännvidden är 105 cm, längden 90 cm.

Överst det Amerikanska laget.  
Från vänster: Carl Perkins,  
Clifford Montplaisier, Joe Bilgri,  
Jim Tagney, Syd Seldon. Främst  
sitter Ed Lidgard.  
Observera den stora variationen  
av modeller!

Till höger M Gerland, Frankrike  
förbereder sin modell inför starten.

1	Arne Blomgren, Sverige	210	300	300	= 810
2	Jan Nilborn, Sverige	203	286	300	= 789
3	Aarne Ellilä, Finland	240	256	279	= 775
4	Silvio Lustrati, Italien	208	196	300	= 704
5	Joe Bilgri, USA	293	180	222	= 695
6	Loris Kannevorff, Italien	229	168	289	= 686
7	Eduard Gerland, Frankrike	188	300	180	= 668
8	Jaques Morriset, Frankrike	183	274	175	= 632
9	Evard Evans, England	230	227	164	= 621
10	Cliff Montplaisier, USA	203	261	153	= 617
16	Sune Stark, Sverige	230	140	206	= 576
38	Anders Håkanson, Sverige	187	195	9	= 391
55	Roald Olsson, Sverige	165			= 165
67	Börje Börjesson, Sverige	9			= 9





## SIGURD ISACSON – mångsysslaren. Del 3.



Linflyget var en modellflyggren, som Sigurd sade sig inte ha mycket till övers för. Det hindrade dock inte att linmodeller i alla år ingick i hans sortiment, men innan denna gren blev helt etablerat blomstrade swing-line-modellerna en kort tid. Naturligtvis blev Sigurd deras förespråkare i vårt land med bl.a. Invader, Mustang och – framför allt – J29 Tunnan som storsäljare.

Helt följdriktigt blev han tidigt också svensk generalagent och förgrundsgestalt för den modellflygepok, som Jetex-flyget kom att innebära från 1949 och drygt ett decennium framåt. På den här sidan Atlanten blev ”re-drift” via Jetex förbehållet sport- och skalaflyget, medan man i USA ändå tills för några år sedan tävlade i ett par Jetex-klasser. Trots högre kostnader fick Sigurds Jetex-modeller nästan lika stor spridning som hans Auster.

Hans flygande skalamodeller av den tidens snabbaste ”rea-plan” var minst lika bra som dåtidens utländska motsvarigheter från bl.a. Keil-Kraft och även hans egna ”Star”, ”Meteor”, ”Demon”, ”Raketa” och ”Jetex-Måsen” fick mycket stor spridning. Sigurd försåg även båtar, bilar och helikoptrar med Jetex-motorer och missade sällan ett tillfälle att visa upp och demonstrera sina konstruktioner.

Som reklamutbildad kunde han konsten att i sina artiklar och annonser skapa bilder och förväntningar i de ungas hjärnor och bara hans annonspråk, laddat med positiva adjektiv och attribut, vore värt en egen

avhandling! Exponerade i förening med Björn Karlströms teckningar och ritningar blev hans produkter näst intill oemotståndliga för flygintresserade barn och ungdomar, som ännu inte hunnit fram till det ”riktiga” modellflyget.

Sigurds första kärlek, båtar, fanns hela tiden i bakgrunden och i hans kataloger kan man se en utvidgning av modellbåtsidan omkring 1960. Andra, större projekt hade dock fångat Sigurds intresse och med några enkla Jetex-modeller av bl.a. Viggen, Draken och SK60 avslutade han omkring 1965 en lång epok som modellfabrikör.

När Sigurd nästan 25 år senare via medlemskap i Södra Halland Modellflygsällskap återvände till modellflyget märktes det att han för länge sedan stängt dörren till sin tidigare modellflygkarriär. Under många timmars samtal med genombläddring av gamla klipalbum, tidskrifter och kataloger väcktes dock minnen till liv och hans karriär som OT-flygare tog sin början.

Bl.a. återskapade han egna gamla konstruktioner som ”Rimfaxe” och ”Västanvind” samt broderns ”TI-39”. I samband med dessa fick han Sigurdsen i Umeå att börja tillverka lämpliga växlar, något som vi alla haft glädje av!

Som tidigare nämnts var Sigurd under många år en flitig skribent och några av hans alster kommer att återges framöver i Oldtimer.

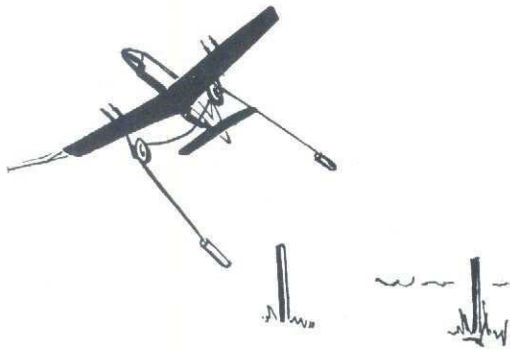
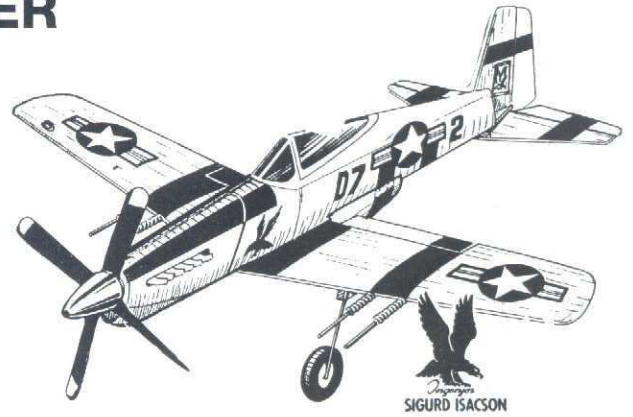
*StenP.*



# Swingflygning med INVADER

J 29: an med swingkontroll, som TFA presenterade tidigt i vår, väckte om möjligt ännu större intresse hos landets alla pojkar än sina föregående Auster, Blue Bird m. fl. Men så är den också otroligt enkel och lättflygen. Nu kommer "Invader" — en ny swingmodell, mer avancerad både till utseende och i luften — som lovar att bli något alldeles extra.

Modellen, liksom alla tidigare av "den nya tidens modellflyg" med helt färdigstansade respektive färgtryckta delar, blir betydligt ståtligare än den mindre och enklare J 29 och har lätt sensationella flygegenskaper. Sålunda flyger Invader tidvis fritt med slak lina, varigenom den utför 100 % korrekt, rak looping.



Det är bara att dyka, ge planet fart med linkontrollen och "rycka upp", sen stiger Invadern självständigt naturtroget mot skyn, vänder buken upp, dyker, rätar

opp och landar — såvida inte föraren ingriper och fortsätter den linkontrollerade flykten!

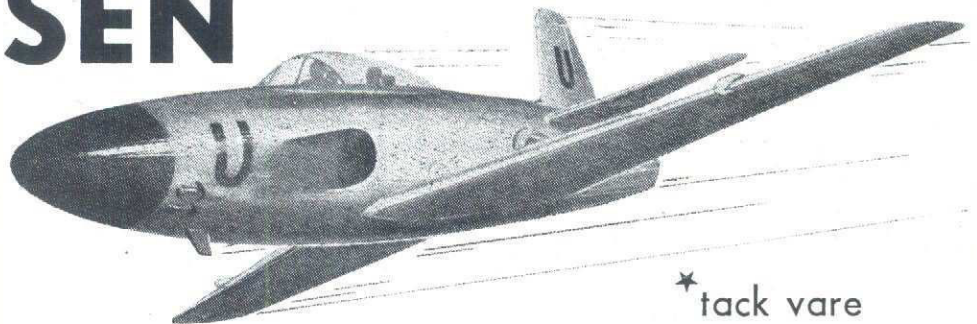
Med Invader lanserar vi en ny, spännande tävlingsgren: rapporthämtning under flykt. Metoden användes speciellt förr för att ge flygaren en rapport utan möjlighet för fienden att snappa upp den i radion. En lina med en rapport eller vikt i varje ände läggs över två uppstående pinnar, varvid flygplanet sveper ner i "lingonhöjd" och tar upp rapporten med en särskild krok, liknande den på hangarfartyg. På Invader används det utfällda landstället.

Segrare blir den flygare som tar upp rapporten efter minsta antal försök — och utan kvadd! Invadern har också skalenlig propeller samt alla invasions-emblem m. m. Den blir en flott modell, som TFA hoppas skall öka intresset för "Auster-klubbarna".

Hämtat från Teknik för Alla 3/6 1949

# LANSEN

nu som  
flygande  
modell \*



\* tack vare  
Jetex Reamotor

Alla har väntat på en flygande modell av LANSEN. Nu kommer Sigurd Isacson's LANSEN — stilig att se på och den FLYGER! Drivs med den lättskötta Minijet reamotorn som Du också kan använda på 10-tals andra readrivna skalamodeller och tävlingsplan.

Den nya konstruktionen är mycket enklare att bygga än andra spantmodeller, då vingar och stjärtpän är färdiga med tjustigt färgtryck. Kroppen är av lätta balsaspant och ribbor. Lättfattlig Björn Karlströmritning i färg och Flygvapnets emblem. En drömbyggsats för bara 4.85!

Kom ihåg endast Sigurd Isacson's rea-modeller flyger. Vinn pris med din "Lansen" eller en tävlingsmodell i "Jetmaster-klassen": flyg på din hemort och sänd in flygtiden till TFA. 60 priser på tillsammans 4.000 kr. 2 europapriser. Läs i TFA nr 6.

Örn-serien för Minijet reamotor, 4:85 per sats:

SABRE



MIG-15



DRAKEN



Nu blir alla flygplan readrivna.  
Nu duger endast Jetex Reamotor.

De finns i din affär. Sänd annars in kupongen till

INGENJÖR SIGURD ISACSON, LIDINGÖ 5

Sänd mot porto + postförskott:

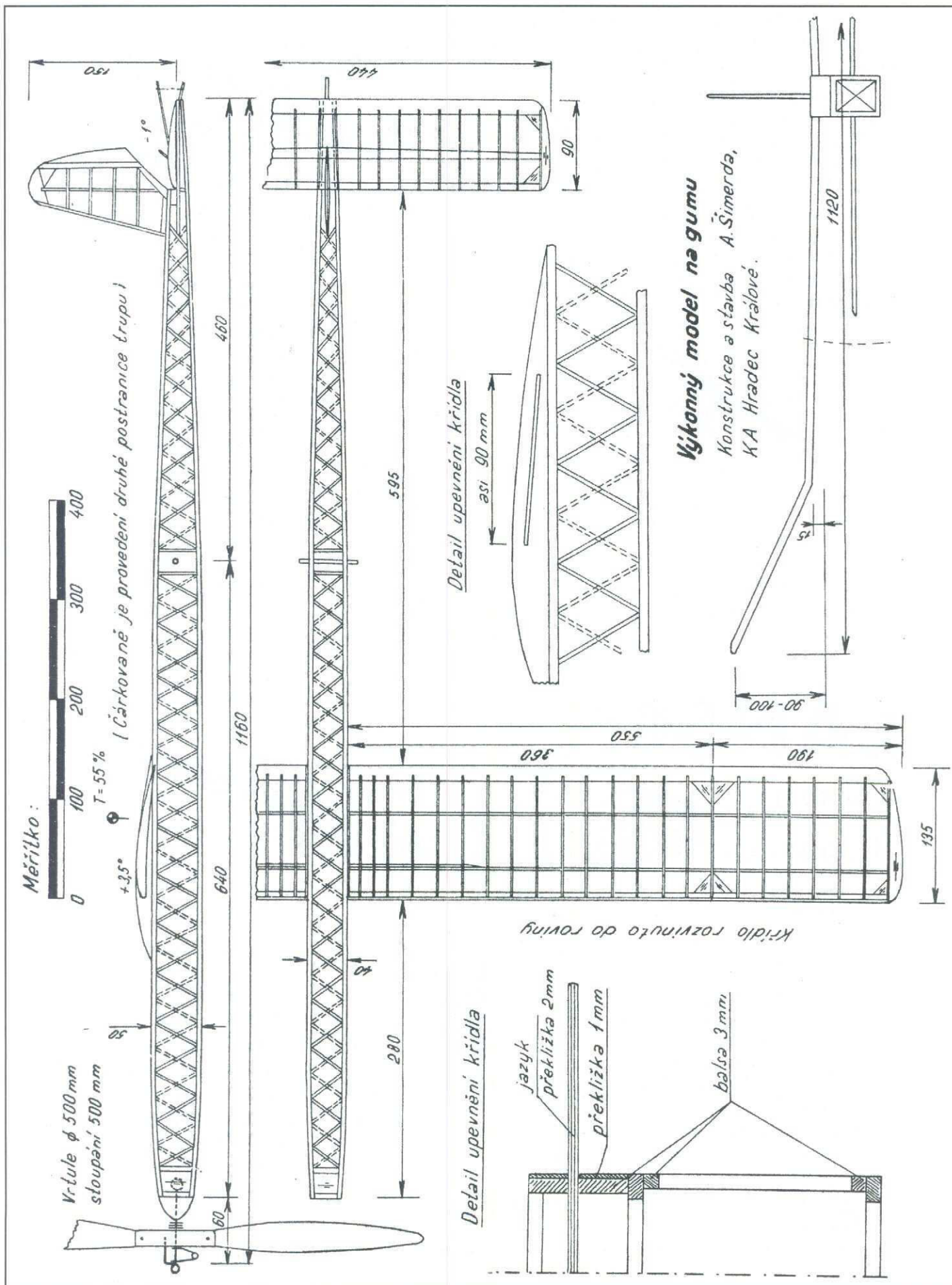
..... st .....  
..... ÖRN-cement, STOR tub ..... 0: 90  
..... MINIJET, reamotor ..... 12: 50  
..... KATALOG med nyheter ..... gratis

Namn: .....

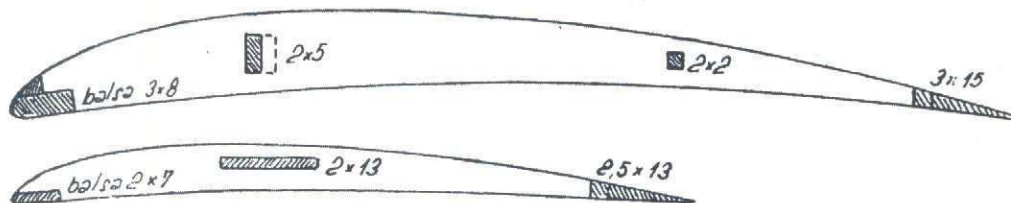
Adress: ..... TFA 5



# "SLUKA"







Ritningen på föregående sida visar en enkel, funktionell 50 grams-Wakefield från 1958.

Den publicerades i augustinumret 1958 av tjeckiska Letecký Modelar och med väsentliga dimensioner ut-satta borde den vara lätt att förstora upp för att flygas i klass G:Int.

Vingen är delad och förenad med 2 mm plywood-tungor. Förmodligen är det meningen att använda den 90 mm långa slitsen i vingfästet för avvägning av modellen. Profiler i full storlek här intill.

StenP.

P.S. "Sluka" är tjeckiska för Beckasin-fågel.

## TEKNIKLAND I ÖSTERSUND

Medan vi sörlänningar jobbat med att förnya modell-flygmuseet i Simrishamn har en av våra medlemmar bidragit till att skapa en imponerande modellflygsektion på Teknikland vid Optands Flygfält. Det är Mille Järverud, som även försett oss med material därifrån, bl.a. nedanstående foto.

Modeller finns utställda (upphängda!) i flera olika utrymmen och de flesta av dem är byggda av Arne Berglin, Gösta Nilsson och Calle Sundqvist.

Teknikland har en av Sveriges största samlingar av militära och civila flygplan (bl.a. 5 olika Viggen-plan!)

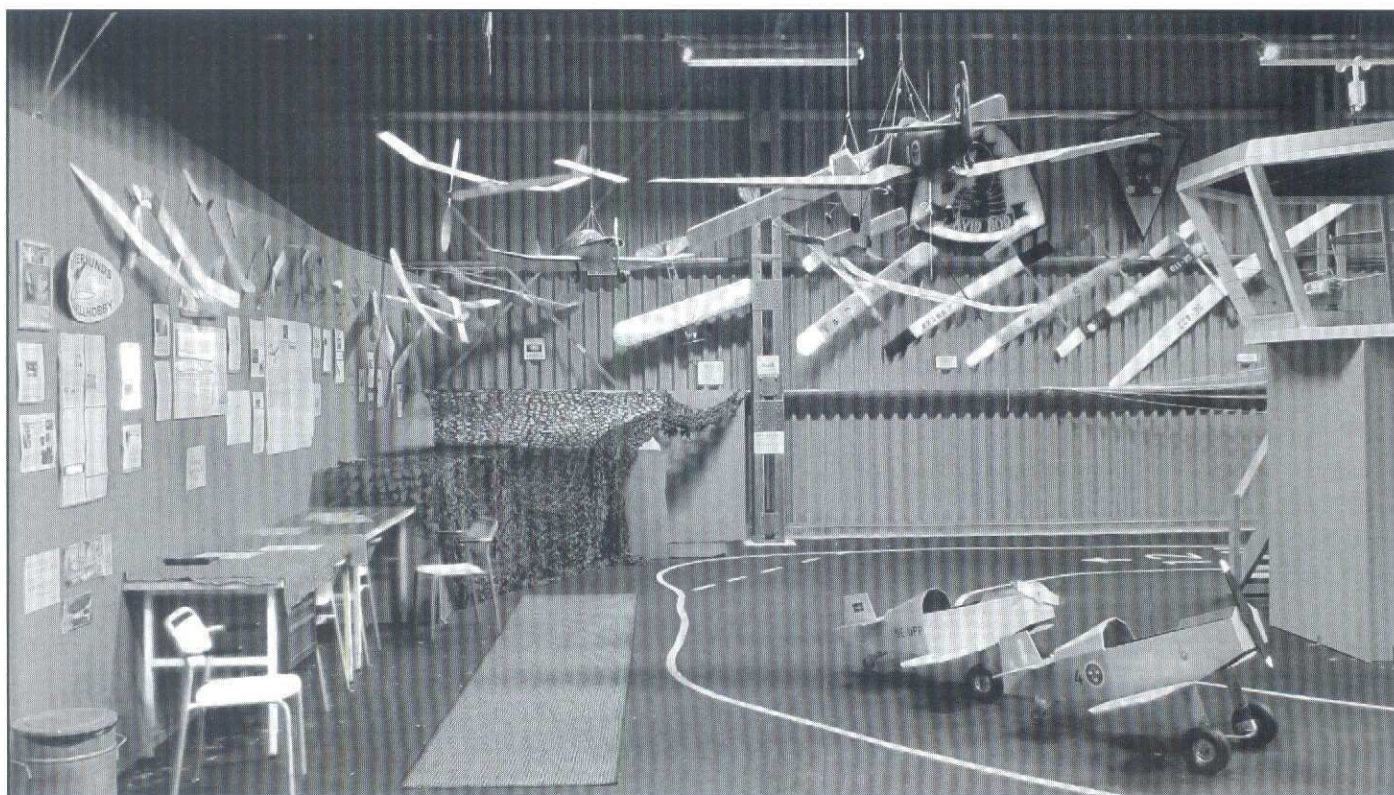
och drivs av bl.a. Militärhistorisk Förening och Jämtlands Flyghistoriska Förening.

Museet har en omfattande verksamhet för såväl gammal som ung och även om det militärhistoriska inslaget dominerar så finns även civil teknikhistoria företrädd.

Efter en omfattande utbyggnad, då materiel från regionala museer vid A4, F4 och I5 överflyttats till Optand, återinvigs Teknikmuseet den 5 juni.

För dem som ämnar sig norrut i sommar (öppet 18/6 – 19/8) borde Teknikland i Östersund vara ett givet mål! Mer information om Teknikland hittar du på Internet.

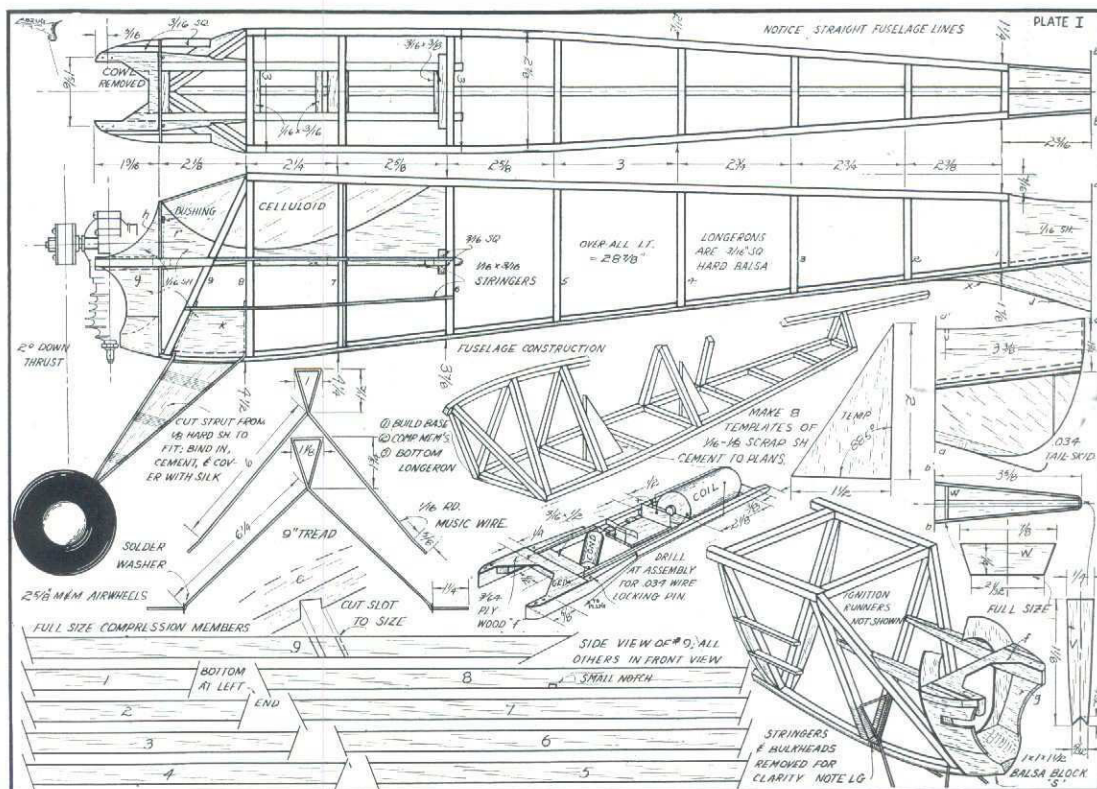
Sten P.





## LITEN ÄR STORT: HUR MAN BYGGER EN "TRE FOTARE"

Jag skall presentera en trevlig liten oldtimer som väl lämpar sig för "assist". Den har det intetsägande namnet S4. Modellen är konstruerad av en herre vid namn Malcolm J. Abzug. Denna modell var på sin tid ett inslag i en diskussion om stora (barn doors) och små (buggies) modeller. Ritning och artikel publicerades i amerikansk modellpress och eftersom jag rekvrirerat ritning från Ben Buckle har jag inte någon uppgift om tidning, år eller nummer. Modellen är dock daterad till 1948.



Författaren argumenterar sålunda: medan dessa små modeller (gas jobs) inte kan ta upp kampen med stora modeller vad gäller långa tider i luften är de mer tillförlitliga, klarar omild behandling och tuffa landningar som skulle innebära katastrof för stora modeller. Då har vi inte talat om lätta att bygga, lätta att transportera och göra inordning för flygning.

Medan en misslyckad flygning med en stor modell kan innebära en förlust av månaders arbete och mycket pengar, ber en liten motor om att bli monterad i en liten modell som går fort att bygga och inte tömmer kassan.

S4 är en mycket enkel modell. Denna skall enligt konstruktören flyga direkt ur modellverkstaden tjugo timmar efter det man börjat och ha en mycket lång karriär av spännande flygningar. Den stiger snabbare än någon stor modell men dess kvalitet att sväva fritt är begränsade. Men skulle dessa "midgers" vid denna tidpunkt bara ges en egen klass skulle dessa stora modeller, "ladugårdsdörrar", vara fullständigt ute. "Vi väntar bara på att detta skall ske" avslutar Mr Abzug.

Jag tyckte detta koncept lät tilltalande och satte igång att bygga en S4. Kanske det var en överdrift med tjugo timmar men storleken gör allt enklare.

För närvarande är den motoriserad med en

Fox .20 men troligtvis kommer det att bli en diesel i motsvarande storlek i nosen till säsongstarten. Få chanser har gjort att utvärderingen av modellen inte är fullt rättvis men mycket av vad Mr Abzug anförde kan bekräftas så långt.

Bo Lennartsson

(S-4 presenterades med ritning och artikel i Model Airplane News' januarinummer 1939 och som framgår av sidovyn så var originalet försett med den tidens "mikro-motor", en Elf 1,6 cc bensinmotor med tändspole, kondensator och batteri! Red.)





## F1C Fyller 60 – Del 2.

Tack vare Wheelers seger vid VM-tävlingen 1952 förlades 1953 års VM till England. Motorklassen hade snabbt fått nästan samma status som den anrika Wakefieldtävlingen och detta år hölls bägge tävlingarna under samma helg på Cranfieldfältet.

Arrangemanget lär ha varit perfekt, till vilket ett ypperligt väder bidrog. Amerika deltog nu med ett fullt lag och t.o.m. sydstatarna kände sig hemmastadda i det soliga och vindfria vädret.

Termik fanns, men det gällde att nå upp till den, något som amerikanerna visade sig vara bäst på. Alla var överens om att detta inte minst berodde på deras potenta motorer från K&B. Det var prototyper till K&B .15 Green Head, som var betydligt vassare än de därpå följande, massproducerade motorerna.

Reglerna var oförändrade sedan 1952 och stipulerade bl.a. markstart, 20 sekunders motortid och 5 minuters maxtid. De flesta modellerna var nu utrustade med mekaniska motor-timers, av vilka flera även påverkade sidorodret. Pålitliga timers bidrog givetvis till ett mycket bättre utnyttjande av tillåten motortid.

Trenderna från 1952 höll i sig vad beträffar motorval och typ av modeller. 35 av de 46 deltagande modellerna var försedda med dieselmotorer, de flesta med E.D. Racer, tätt följd av Webra 2,46 och holländska Typhoon 2,49 cc.

Pylonmodellernas dominans var större, men ett antal variationer förekom ännu. Holländaren Kempfen och Stan Hill från USA placerade sig högt med sina HTL-modeller och den senare kunde hamnat på pallplats

om han inte fusat ner sin "Amazon" i förtid. Trean G. Vidossich från Italien flög en skuldervingad modell med bl.a. fällbar propeller, liksom Schmitter från Schweiz.

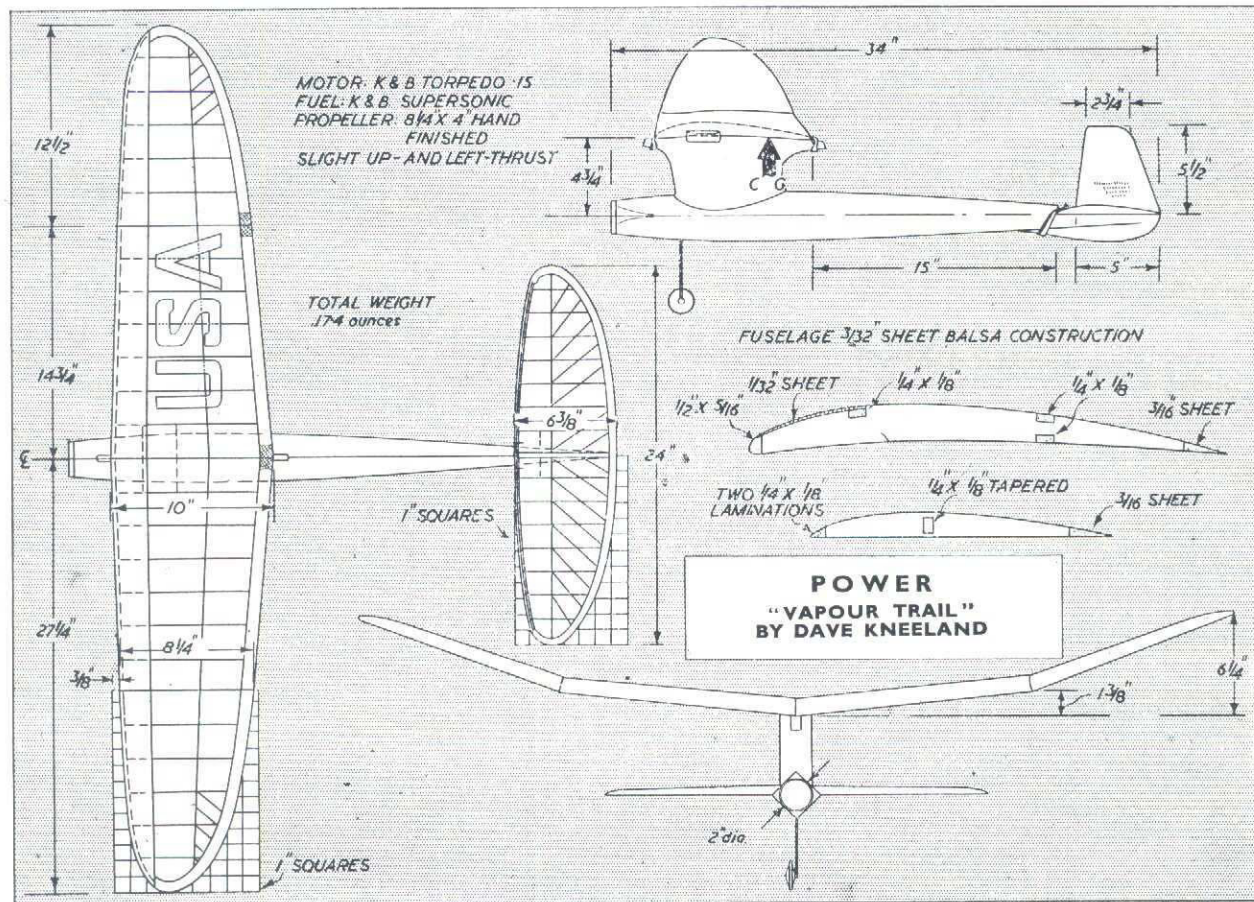
En udda, vertikalstartande modell med stor nosfena, lång kropp och vinge med tunn "fågelprofil" flögs av österrikaren A. Lederer till en femteplats, medan lagkamratens liknande modell exploderade i luften p.g.a. vingfladder!

Även om många deltagare noterade maxflygningar så var det snart uppenbart att amerikanerna skulle ta hem lagsegern och med tre perfekta 5-minutersflygningar vann Dave Kneeland också individuellt. Engelsmännen var dock hack i häl. Med en 1,8 cc Elfin i sin "Zoot Suit" kom G. Fuller på andra plats och om inte F. Buskells modell oväntat börjat loopa i 3:e start kunde den magnifika lagsegerpokalen i silver-filigran ha stannat i England.

Dave Kneelands segermodell "Vapour Trail" bestod av vinge och stabilisator från C. Goldbergs gamla klassiker "Cumulus", till vilken han byggt en diamondkropp i helbalsa. Modellen var intrimmad med en OK .149, eftersom K&B-motorerna inte blev tillgängliga förrän strax före tävlingen. K&B-motorns högre effekt orsakade en trimändring, som Dave fick problem med. I åtminstone två av starterna loopade modellen, men vann ändå tillräcklig höjd för maxflygningar!

"Vapour Trail" hade inte bara överlägsen prestanda utan var också mycket välbyggd.

Fortsättning på nästa sida





Vid ett inofficiellt "Concours d'Élégance" kom Dave's modell tvåa efter tysken H. Leppert.

Dave's modell var sidenklädd med vit kropp och torsionsnäsa medan resten av bärytorna var sprayade med orange i två toner.

Nämnas bör också att ett svenskt lag f.f.g. deltog internationellt i denna klass. Det bestod av B. Dahlqvist, S. Blomberg, K. Ericsson och C. Auner. Bäst placerade sig den senare på plats 31. Alla hamnade alltså på den nedre halvan av resultatlistan, något som enligt Bertil Dahlqvist mest berodde på svenskarnas svårigheter att få modellerna i luften – ingen hade praktiserat markstart förut! Bertil flög en uppförstorad version av den engelska "Lil Aud", försedd med en E.D. Racer. Enligt Bertil hade denna modell, varav en del fanns kvar vid hans bortgång för några år sedan, mycket goda prestanda och kunde placeras bra om han bara kommit till rätta med markstarten!

## Zoot suit

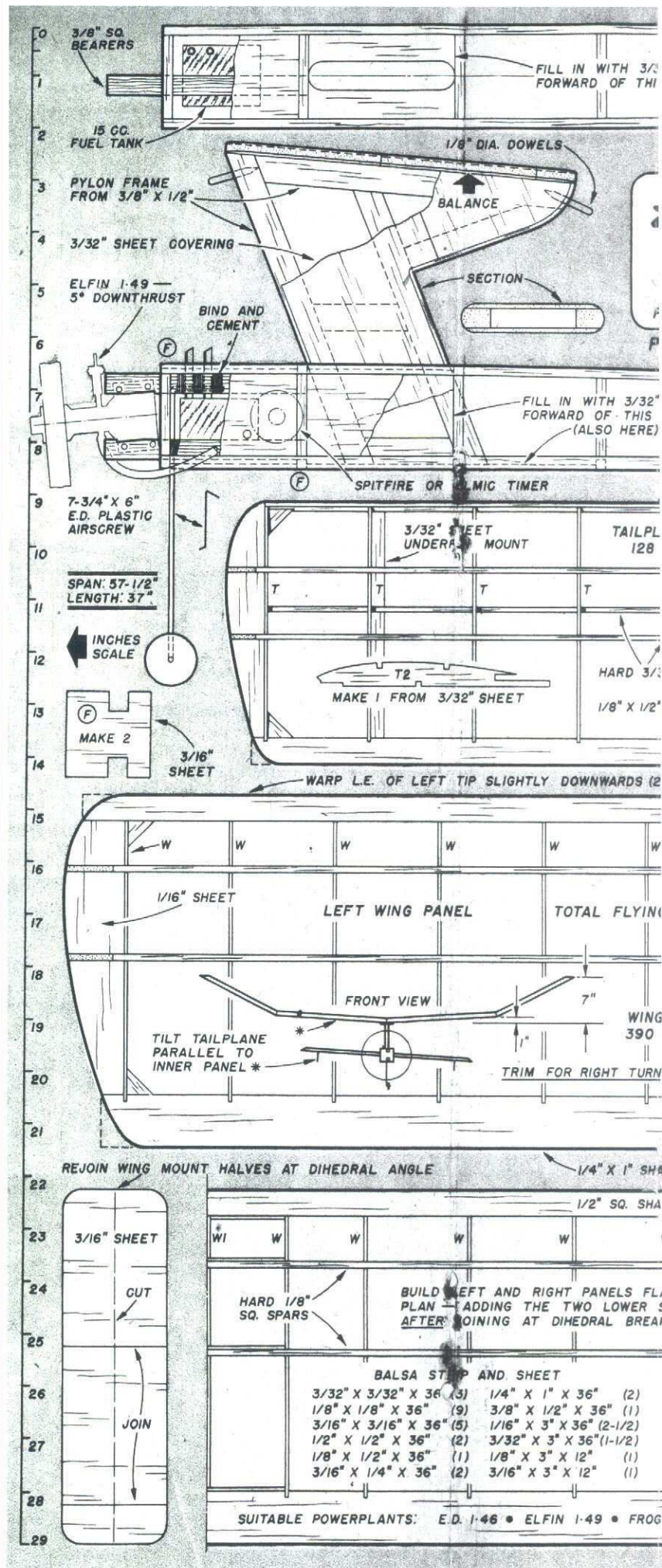
Ritning till Georg Fullers modell har märkligt nog aldrig publicerats i någon modellflygtidskrift, men i Royal Air Force's egen tidning RAF Flying Review dök den upp i juni numret 1954 tillsammans med en utförlig byggbeskrivning av Bill Dean. Någon fullskalritning kunde tidningen inte tillhandahålla, men den kan nu, 58 år senare, inhandlas i full storlek från NFFS's ritningsbank i USA för facila \$8.00 + porto ([www.freeflight.org/](http://www.freeflight.org/))!

Det handlar här om 1954 års version, som främst skiljer sig från föregångaren genom en något längre nos, små hjälpfenor under stabilisatorn samt vinge med V-form även på mittsektionen. Storleken är densamma (spv. 57,5", längd 37"), liksom dimensionerna på ingående komponenter. Som synes använde Fuller kraftigt nedåtriktad motor och modellen flögs höger-höger. Vänster vingpets hade wash-out, d.v.s. en skränkning som innebär att den neutrala, högra vingpetsen hålls upp i motorflykten. Glidflykt åt höger åstadkoms genom att stabilisatorn lutades ("tiltades") så att dess högra halva var parallell med vingens högra innerpanel.

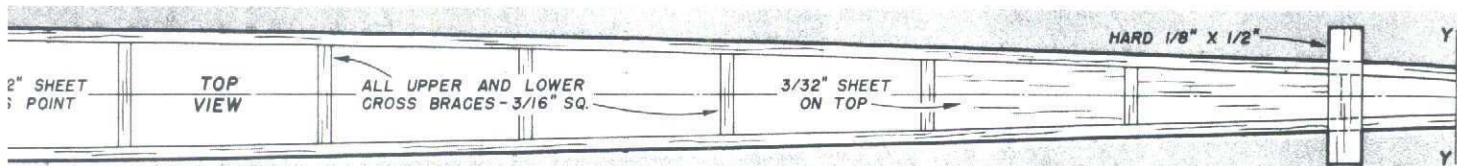
Även om originalet flög med en Elfin 1,49 cc så rekommenderade Fuller den större Elfin 1,8 cc och detaljer för modifiering för radialmontage finns med på ritningen. Som synes föreslogs även 2,5 cc motorer, något som kan synas djärvt och onödigt med tanke på den betydligt högre vingbelastning, som minimivikten 500 gram då medför.

Slutligen har det väl inte undgått herrar F-flygare att "Zoot Suit" var en tydlig föregångare till Fuller's framgångsrika Open Class-modell "Dixielander"!

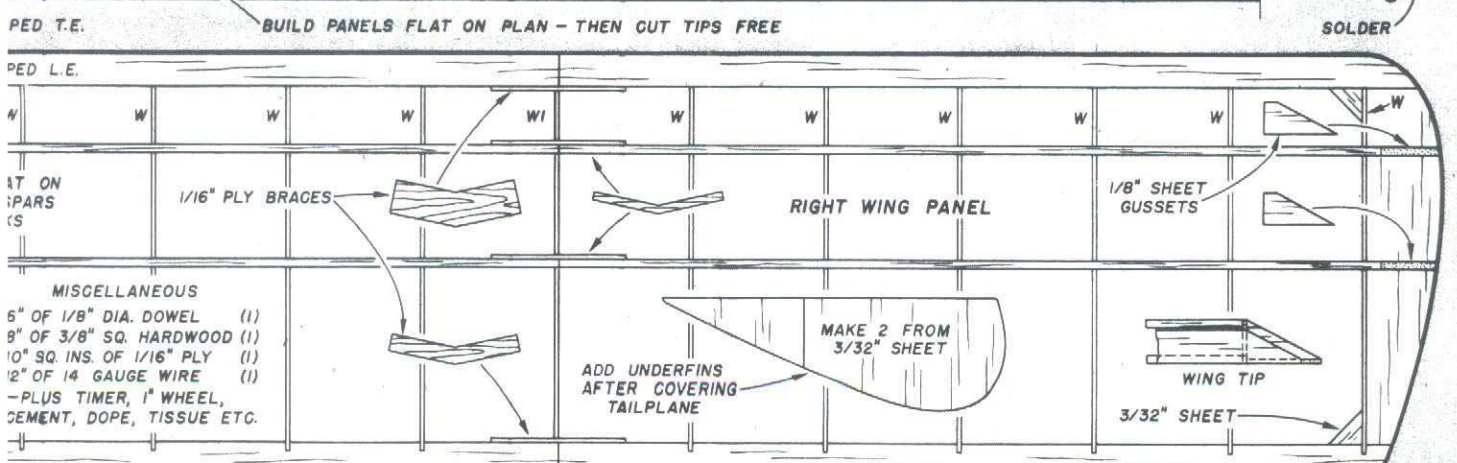
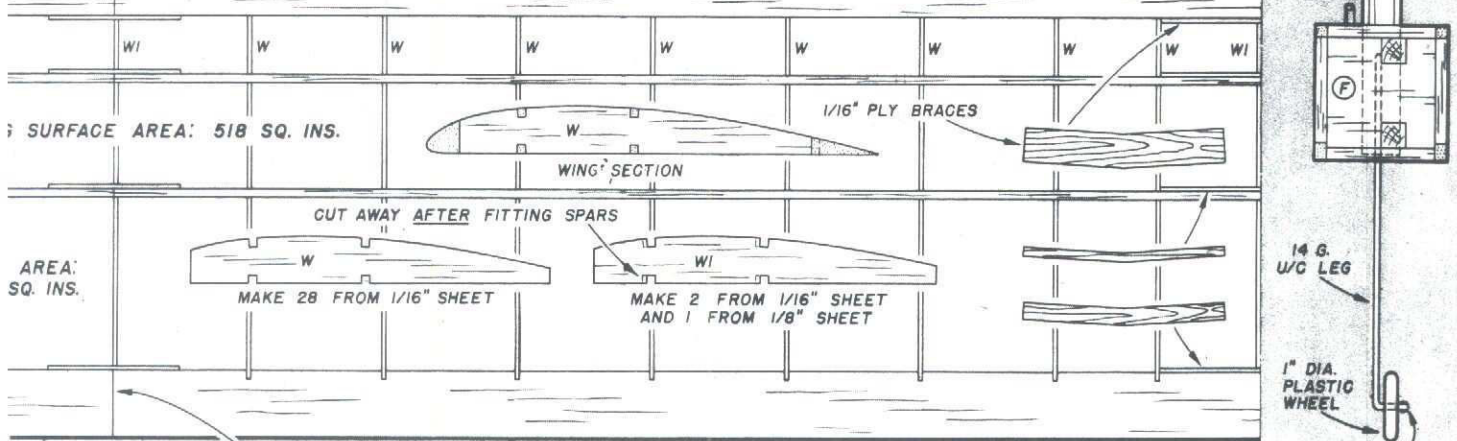
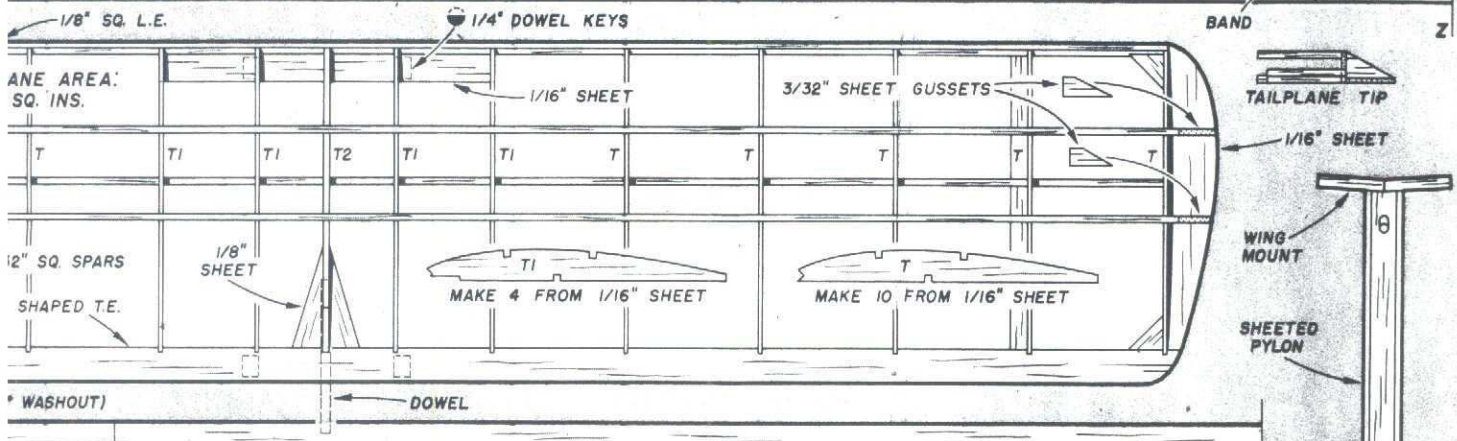
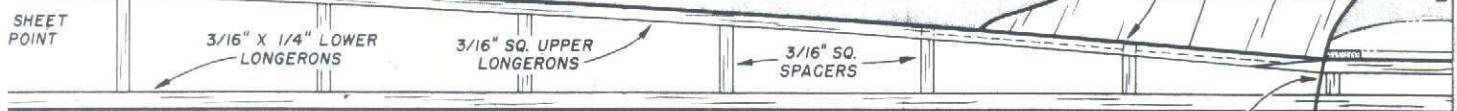
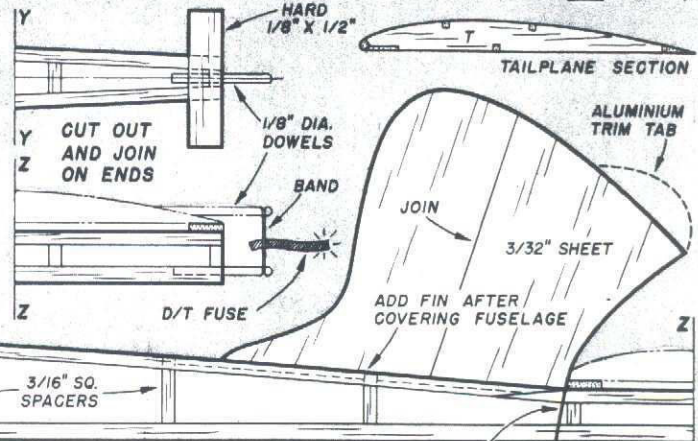
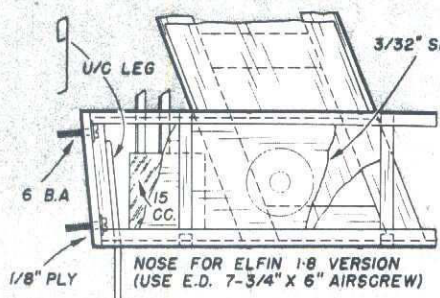
StenP.





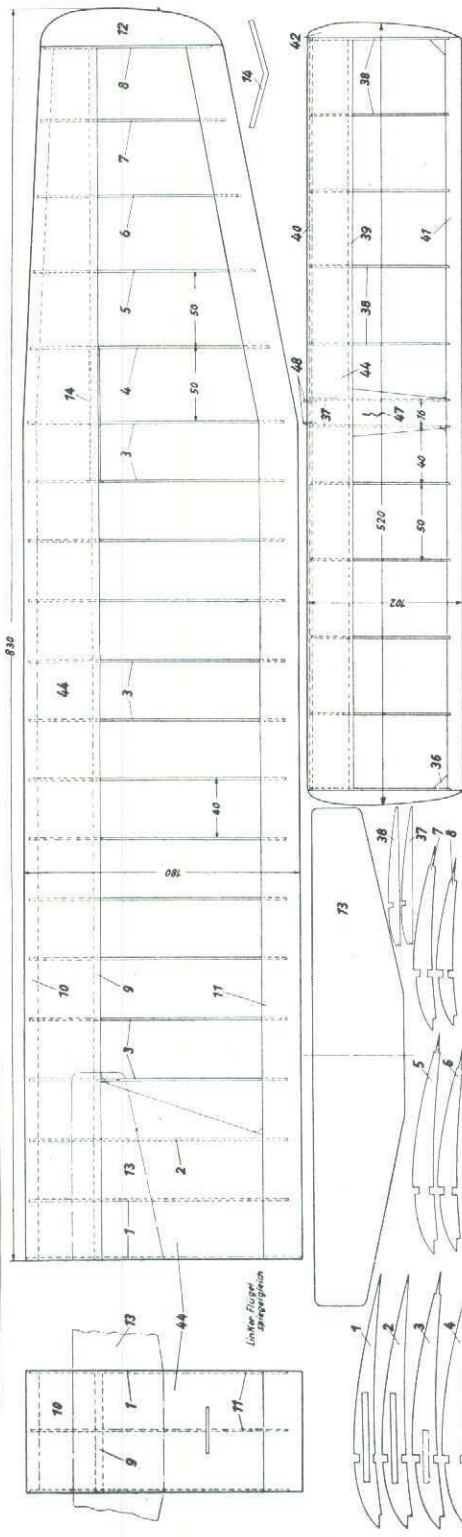
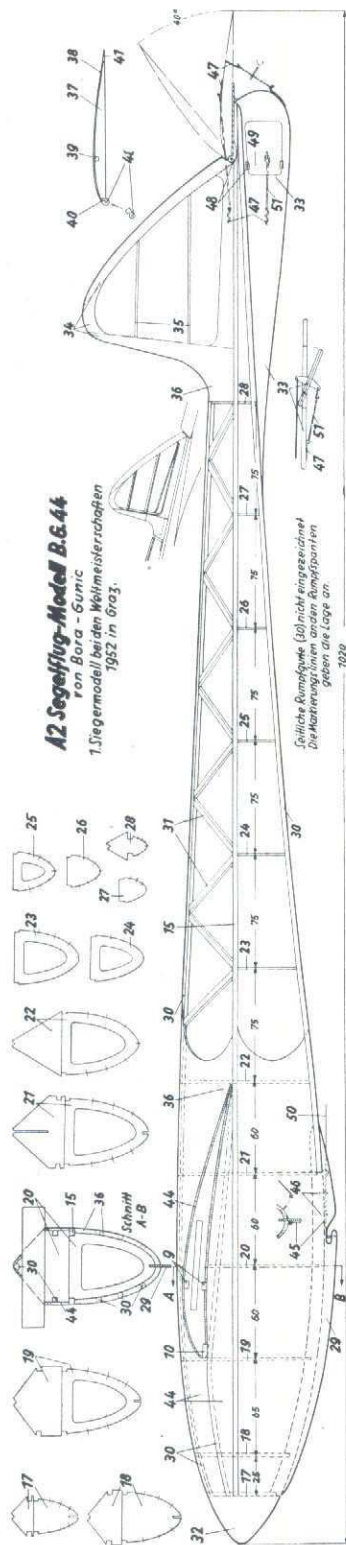


**GEORGE FULLER'S  
FOOT SUIT**  
1954 VERSION OF  
LAST YEAR'S WORLD  
CHAMPIONSHIPS 2ND  
PLACE 'FREE FLIGHT'  
PLAN FR-1 3/6



- MISCELLANEOUS**
- 5" OF 1/8" DIA. DOWEL (1)
  - 8" OF 3/8" SQ. HARDWOOD (1)
  - 10" SQ. INS. OF 1/16" PLY (1)
  - 12" OF 14 GAUGE WIRE (1)
  - PLUS TIMER, 1" WHEEL,  
CEMENT, DOPE, TISSUE ETC.





Maßstab 1:5

## B.G.44

Eftersom årets jubileumstävling i Glider avser modeller konstruerade t.o.m. 1952 kan det kanske vara på sin plats att visa 1952 års vinnare av Glider Cup. Det gäller förstås jugoslaven Bora Gunic's B.G.44.

Bortsett från den extremt korta nosen (som i originalet krävde 80 gr. bly) är det en för tidsperioden konventionell modell, som enligt konstruktören var noga utprovad i alla typer av väder.

Att segern inte var en tillfällighet bevisas av att Gunic med en närapå identisk modell belade 4:e-platsen vid 1953 års VM.

Ritning till B.G.44 publicerades i bl.a. Aeromodeller och Modell-Technik und Sport nr 7. Ritningen här är hämtad från den senare, som även innehåller en utförlig bygganvisning.

I vårt sammanhang måste modellen flygas i klass S: Int, något som bl.a. Ronald Borg redan gjort.

StenP.



# Sveriges första SM i modellflyg

Sveriges första SM-tävling i modellflyg gick av stapeln här i Uppsala 1938. Platsen var Almlöfs gärde öster om stan, Jag har faktiskt bott på platsen sedan gården bebyggdes på 60 talet. Här kommer ett utdrag ur vår 60 års jubileums bok när klubben firade 75 år 2010.

En dag på våren hamnar Uppsala mitt i den svenska flygsportens början. De allra första SM-tävlingarna i modellflyg förläggs nämligen till Almlöfs Gärde, ett stort och lättillgängligt jordbruksområde norr om Vaksalagatan där Kvarngärdet ligger i dag.

Yngve Karlsson, en då vetgirig 12 åring berättar: "Vädret var nog bra att flyga i, soligt och bara litet blåsigt ibland. Mycket folk var det där, ganska många tävlande också. Hur det gick i tävlingen vet jag ej, inte heller hur många från stan som var med, de flesta kom nog någon annanstans ifrån.

Det fanns mycket att titta på...

Jag minns alldeles särskilt en stor röd modell med tjock kropp, den var nog metern lång i vingen. Klädselen var trasig och måste lagas. Han som hade modellen höll på med det intill en lada på fältet, men det fanns inget vatten att sträcka japanpappret med, så han stänkte pilsner ur en flaska istället och fick pappret att sträcka sig så han kunde fortsätta att tävla."

En av dessa första SM-vinnare hette Nils "Curry" Melin. Han blev småningom stadsmeteorolog och de som var med i TV-ålderns början känner väl hans utseende från väderprognoser i rutan. Melin flög en halvmetersmodell som fortfarande kan placera sig i Old timer tävlingar, Detta SM var början på många här i Uppsala som klubben arrangerade genom åren!

Det blev följande 1938 1956 1960 1963 1969 1975 1985. 1969 var det 217 deltagare och 1975 244 deltagare. Vintertävlingen 1945 var också här i Uppsala på Sundbro.

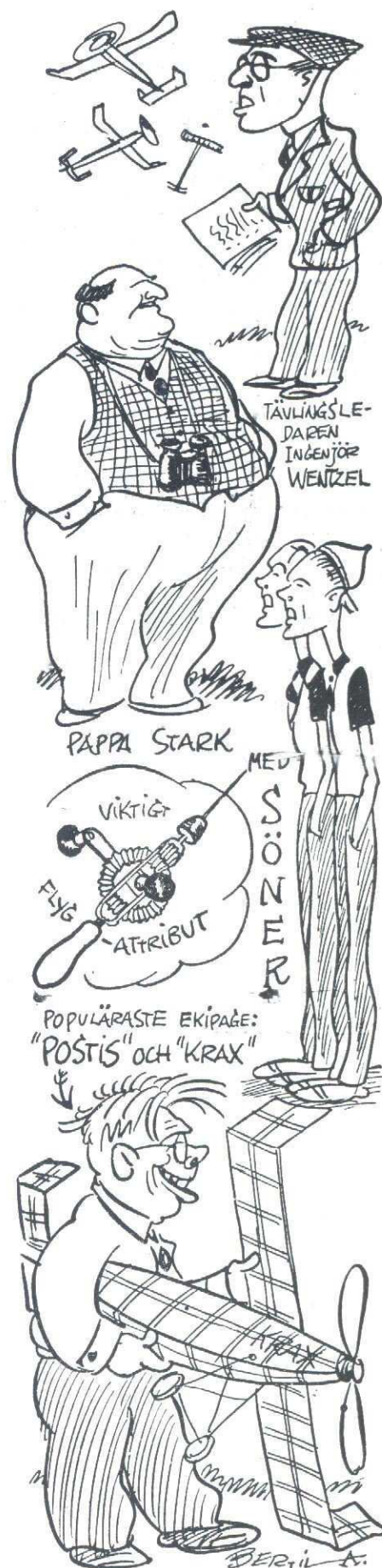
Till dessa tävlingar har den nu i år 50 års jubilerande Majtävlingen bidragit med många fina tävlings tillfällen här i Uppsala...

Gurra Ågren

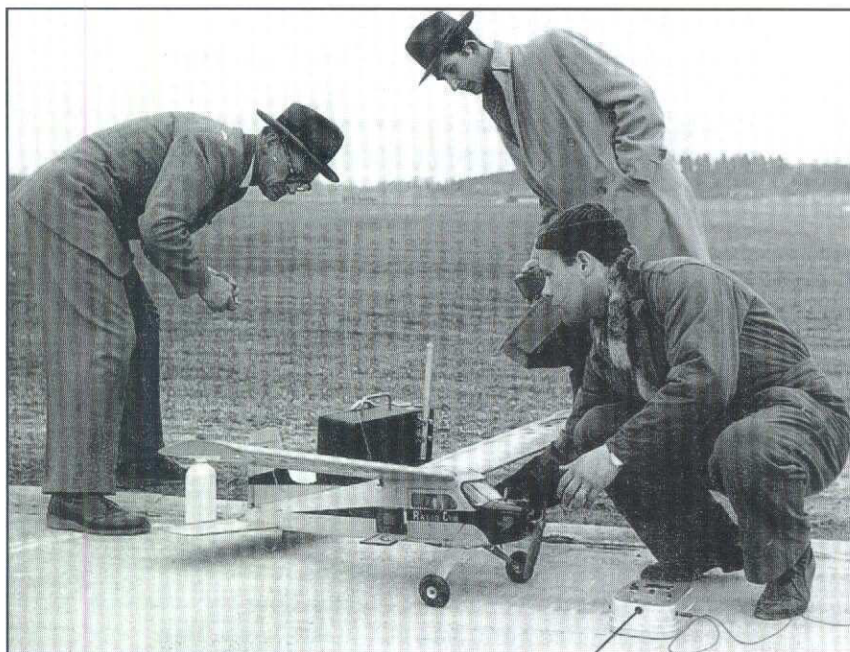
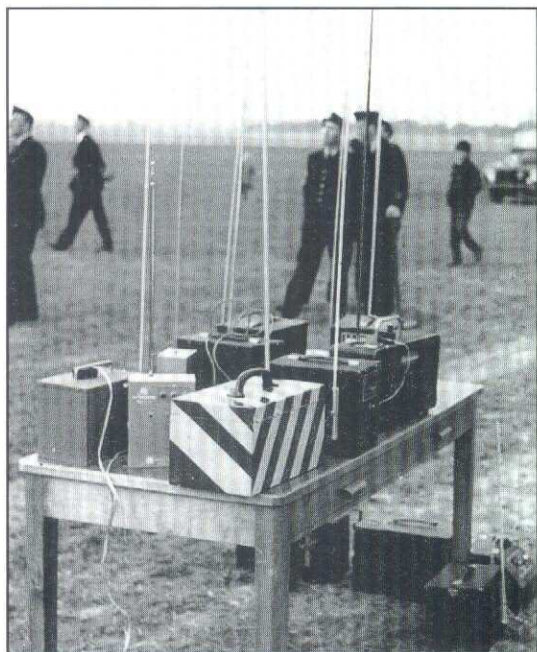
## PS

Jag kan tillföra att Yngve fortfarande är verksam i klubben, Han har med åren mest ägnat sina krafter till tävlingsutrustning, en fin resultattavla till klubblokalen och mycket annat.

Stockholmstidningens tecknare Bertil Almqvist redovisade några av sina intryck från SM-tävlingen på vidstående sätt.



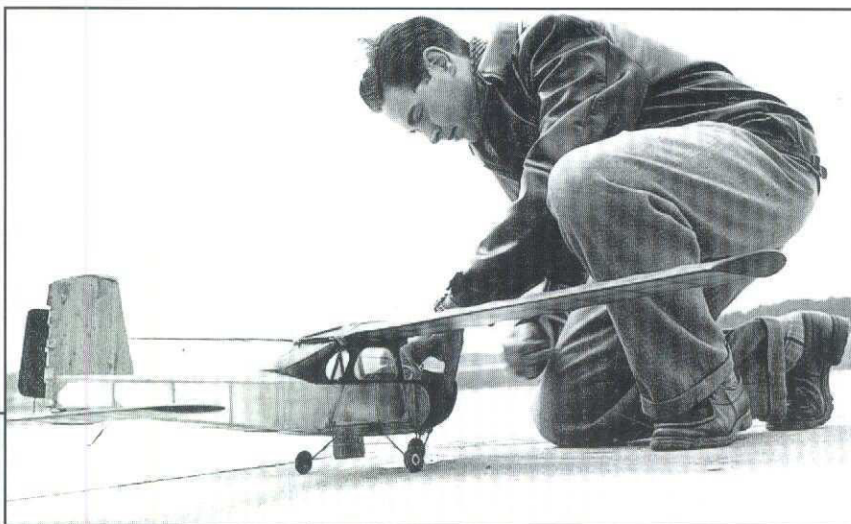




*Storleken var viktig för ett sändarbord för 50 år sedan!*

*Ovan t. h. Familjen Berglund (pappa till vänster) Janne Levenstam tittar på.*

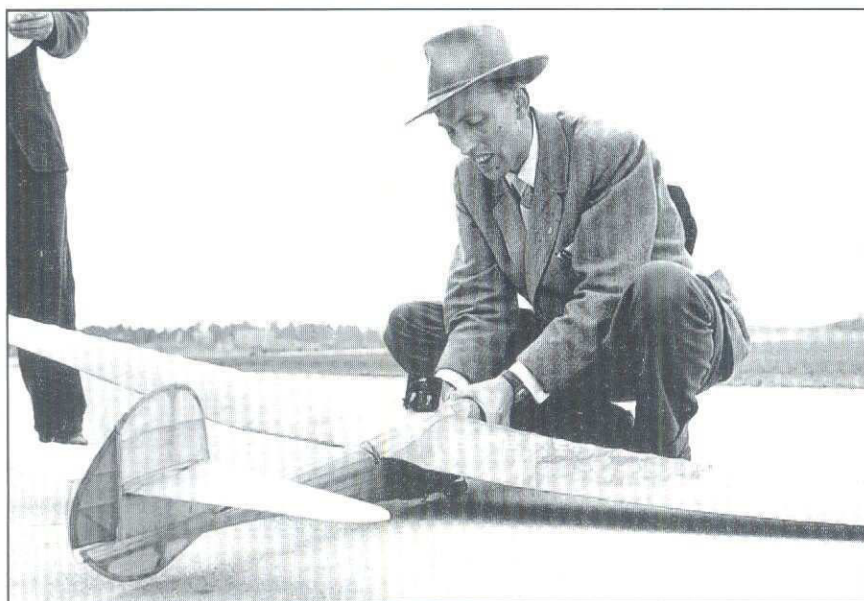
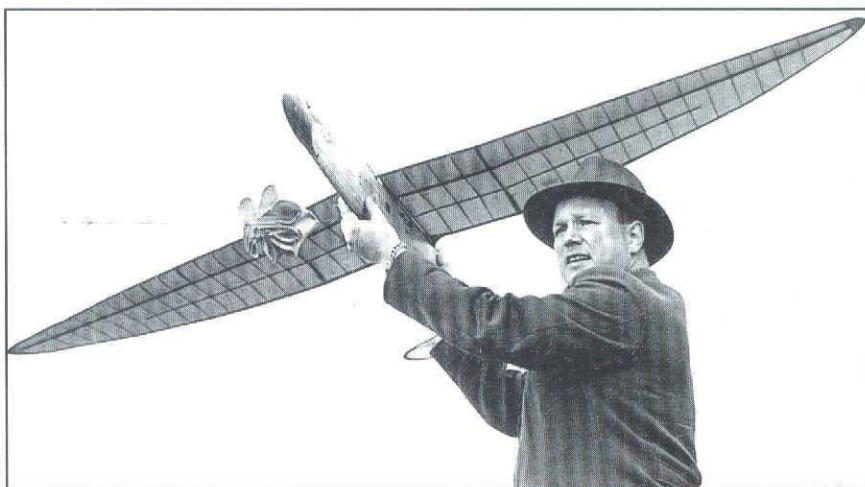
*Till höger Hans Martinell med Veron's "Sky Scooter".*



*Gurra med sin 1 kanals RC modell.*



*Rune Johansson, alias "Termikjohan" flög en tysk Sperber som RC-segelmodell. Till höger assisterar Ragnar Åhman vid starten. På bilderna här under gör Rune själva modellen startklar.*

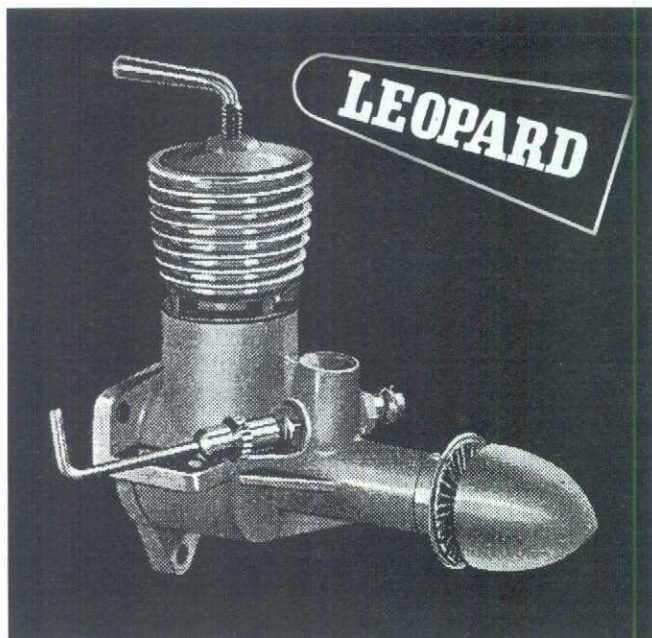


*Okänd modell med ansenliga proportioner.*





# De tyska Jaguarerna del 2



I Oldtimer 1/2012 beskrevs i stora drag den tyska Jaguar-motorns historia. Såsom angavs i slutraderna var den inte helt komplett och här följer en fristående fortsättning.

Röhner's Jaguar-design var ett lyckat koncept, som byggde på en enkel konstruktion, som kunde skalas upp och ner för att skapa en familj modellmotorer, som täckte de flesta sportflygares behov vid mitten av 50-talet. Till ett betydligt lägre pris än t.ex. motsvarande Webra eller Taifun fick man en motor av bra kvalitet och med hyfsad effekt och efterfrågan var stor.

Flera firmor ville sälja egna varianter av Jaguar-motorn under eget namn och helst med egna kännetecken. Så skedde i åtminstone fyra fall, även om skillnaden mellan en "äkta" Jaguar och den egna varianten var liten, i regel var det bara färg och utformning av cylindertoppen samt förpackningen, som avslöjade ursprunget.

Den mest kända varianten tillverkades under kontrakt från firma Star Models, som 1956-57 kunde erbjuda fem versioner: Star 0,5 D, Star 0,8 D och 0,8 glow, Star 2,5 D och 2,5 glow, de sistnämnda med blå respektive ljusröd cylindertopp. Star-motorerna salufördes i Sverige av bl.a. Sven E. Truedsson till ett mycket konkurrenskraftigt pris.

Firma Aero-Flug fick sina egna Jaguarversioner i form av Aero-Tiger 2,5 samt Aero-Leopard 0,8D, den förra med guldeloxerad cylindertopp i två olika utförande.

För Alexander Engels, senare känd för sina "egna" motorer av ungersk härkomst, tillverkade Röhner en Jaguar, som skilde sig något mer från de övriga här nämnda. Den såldes under namnet Pilot 2,5D, hade grön cylindertopp och vevhus med enbart sidofästen.

Slutligen gjordes för Neuwerk Bastlerzentrale i

## MODELLMOTORER

Vi presenterar Tysklands modernaste och effektivaste kvalitetsmotorer. — Toppkvalitet för lägre pris än nogonsin!



### Star 0,5 Diesel



60 dagars fabriksgaranti!

Specifikation:

Vikt ..... 45 gr.  
Slaglängd ..... 9,8 mm.  
Cylindervolym ..... 0,5 cc  
Cylinderdiameter ..... 8,4 mm.

STAR-DIESEL 0,5 cc.

Alltsedan denna motor presenterades har denna motor tillvunnit sig ett häpnadsväckande intresse i hela Europa, och har även gjort goda tävlingsprestationer. Den är byggd med utomordentlig noggrannhet och särskilt uppskattad är den lätta starten och skötseln av denna motor. Levereras utan tank och propeller. Pris Kr. 39:50

Effekt ..... 0,05 hkr vid 12.500 varv/min.  
Lämplig propeller:  
Inkörning: 6x4" Friflykt: 6x3" el. 5x8"

### STAR 0,8 GLOW

STAR-GLÖDSTIFTSMOTOR 0,8 cc.

Nyaste konstruktionsmetoder och rationell fabrication möjliggör högsta kvalitet till absolut lägsta pris. — Men inte bara priset är förvånande för dessa kvalitetsmotorer. De äro lättstartade Lätta att sköta. Jämn och perfekt gång är utmärkande drag för de nya STAR MOTORERNA.

Pris Kr. 37:50



Specifikation:

Vikt ..... 40 gr utan gl. stift  
Slaglängd ..... 9,8 mm.  
Cylindervolym ..... 0,8 cc  
Cylinderdiameter ..... 10,8 mm.

Effekt ..... 0,075 hkr vid 13.500 varv/min.  
Lämplig propeller:  
Inkörning: 7x4" Friflykt: 6x4"

### STAR 2,5 cc

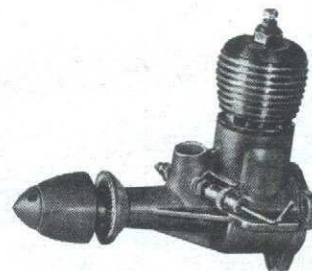
STAR-GLÖDSTIFTSMOTORER 2,5 cc

Utomordentligt stark och effektiv motor i den populäraste tävlingsklassen lika lämpad för friflykt och linkontroll. Glödstiftsprincipen garanterar en lätt och snabb start även för nybörjare. Jämn och säker gång är utmärkande.

Pris Kr. 39:50

Specifikation:

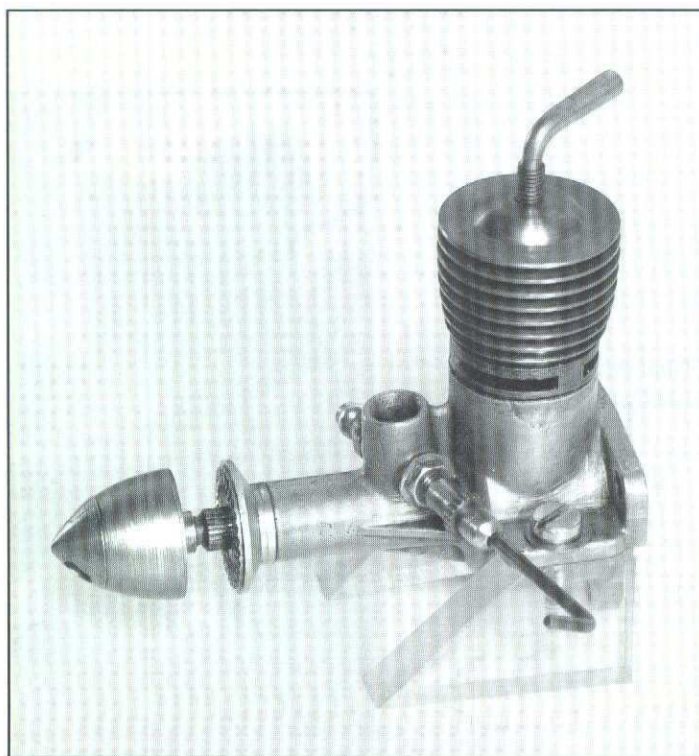
Vikt ..... 95 gr utan gl. stift  
Slaglängd ..... 14 mm.  
Cylindervolym ..... 2,5 cc  
Cylinderdiameter ..... 15 mm.



Effekt ..... 0,24 hkr vid 13.000 varv/min.  
Lämplig propeller:  
Inkörning: 8x4" Friflykt: 8x4"

SAMTLIGA STARMOTORER: FLANS OCH RADIALMONTERING  
STÅL CYLINDER OCH SMIDD VEVSTAKE.

53





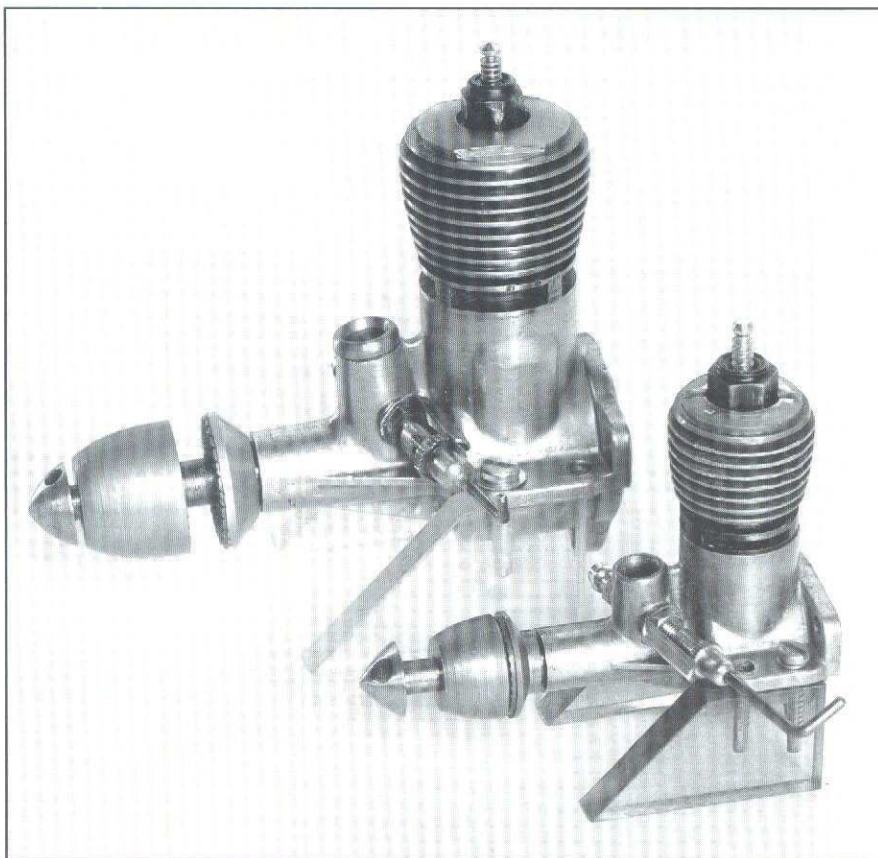
Frankfurt am Main en ”ekonomi-version” med cylindertopp i ofärgad aluminium och en gängad bult i st.f. tvådelad spinner. Den fick namnet Comet 2,5 och tillverkades, liksom de övriga varianterna, huvudsakligen under åren 1956-57.

Som nämndes redan förra gången är Jaguar-motorerna fortfarande relativt vanliga på second-handmarknaden. Star-motorer i olika storlekar syns då och då, medan de övriga är mycket ovanliga och prissatta därefter.

Sten P.

Till vänster en sida ur Truedssons katalog 1956 med sitt Star-sortiment.

Nederst till vänster Star 0,5 diesel och till höger två Star glödftsmotorer, samtliga ur Sten Perssons samling, foto Pär Lundqvist.



## TOTAL WAKEFIELD 2012.

Vi i AKM fick i samband med årets SM i modernt Friflyg på Rinkaby möjlighet att testa idén med en öppen tävling för Wakefield modeller från 1930 till nutid. Vi kunde se att markstartande modeller kan konkurrera med de nutida tekniskt avancerade 30g modellerna.

Den grundläggande idén är att varje modell skall uppfylla de regler som gällde (gäller) vid konstruktionåret. Modeller konstruerade fram till 1957 skall markstartas enligt FAI:s Sportregler från 1953. Modeller konstruerade från 1958 till nutid skall handstartas.

För att få en tävling med modeller ända från 1930 talets början tävlade vi också om vandringpokalen i Classic Wakefield. Teoretiskt sett kan man vinna hela Total Wakefield med ex.vis. Gordon Light's Wakefieldvinnare från 1935. Jan-Erik Anderssons G.Light försvann i första perioden upp i molnen trots att fusen fungerade på denna 4-ounce Wake. Att undertecknad råkade vinna Classic Wakefield med en Sune Stark 1951 beror mest på kvaddade och bortflugna 1930-tals modeller.

I år saknades det tyvärr 50g Wakefields (1958 – 65). Det finns många Högrepresterande 50g-modeller att bygga till TOTAL WAKEFIELD tävlingen 2013 som ex.vis. någon av de modeller

som flögs av medlemmarna i Sveriges vinnande VM-lag 1965.

Reglerna för TOTAL WAKEFIELD finns på sidan 4 i OT nr.1 2012.

Einar Håkansson

TOTAL WAKEFIELD						
1	Gunnar Wivardsson	30g	120	120	120	215 = 575
2	Einar Håkansson	S.Stark 1951	120	120	120	005 = 365
3	Åke Gustavsson	Blomgren 1954	120	108	116	344
4	Marrti Bogdanoff	Tusse 1950	120	101	120	341
5	Thorvald Christensen	30g	120	95	120	335
6	Kurt Strömdahl	Lanzo Dupl. 1936	120	120	92	332
7	Åke Gustavsson	J. Ehrhardt 1931	120	62	53	235
8	Jan-Erik Andersson	E. Fillon 1937	120	--	--	120
8	Jan-Erik Andersson	G- Light 1935	120	--	--	120
8	Holger Sundberg	SF 42	120	--	--	120
	Åke Gustavsson	Blomgren 1951	115	--	--	115
	Marrti Bogdanoff	A. Judge 1936	68	--	24	92
CLASSIC WAKEFIELD						
1	Einar Håkansson	S. Stark 1951	180	180	133	493
2	Åke Gustavsson	J. Ehrhardt 1931	180	153	133	468
3	Kurt Strömdahl	Lanzo Dupl. 1936	166	173	120	459
4	Marrti Bogdanoff	A. Judge 1936	136	48	--	184
5	Holger Sundberg	SF- 42	180	--	--	180
5	Jan-Erik Andersson	E. Fillon 1937	180	--	--	180
5	Jan-Erik Andersson	G-Light 1935	180	--	--	180
8	Åke Gustavsson	Blomgren 1951	115	--	--	115



# VÅRTÄVLINGEN I RINKABY 13 MAJ 2012



48 modeller var anmälda till årets Vårtävling. Av olika skäl kom inte alla dessa i luften, men nästan alla anmälda deltagare mötte upp, trots att tävlingen med kort varsel hade flyttats från lördagen till söndagen p.g.a. regn och hård blåst. Endast en sann optimist kunde hoppas på en radikal väderförbättring på ett dygn, men miraklet inträffade – än en gång! Söndagsmorgonen bjöd på blå himmel och praktiskt taget vindstilla och solen fick Rinkabyfältets miljoner maskrosor att blänka i det gröna gräset.

Den sedvanliga maxtiden på 120 sekunder kunde tyckas konservativ i det rådande vädret, men vid lunchdags skymdes solen av moln och vinden friskade i, vilket resulterade i långa hämtningar trots att förmiddagens generösa termik försvann. Senare på e.m. stabiliserades vädret igen och flera av de modeller, som deltog i fly-off, fick god termikanslutning.

Som vanligt tillämpades några sammanslagna klasser och så kunde även ha skett i F-klasserna. Till dessa var visserligen ovanligt många modeller anmälda, men trots en hel del surrande så fullföljde endast två deltagare.

Glädjande nog debuterade några medlemmar i OT-tävlandet och några nya modeller noterades likaså. Bland de senare utmärkte sig Per Nilssons "Zyrrac" i S 2, Kurt Strömdals "Korda C-37" och Martti Bogdanoffs "Albert Judge" Wakefield från 1936 – alla mästerligt byggda.

*Thomas flög sin "Tibbsi 64" till seger i D-klassen med hjälp av hustrun Birgit.*

En titt på resultatlistan ger vid handen att de mindre gummimotormodellerna presterade bättre än Wakefield'arna. Här kan det vara värt att nämna att klass 'B' vanns av Thure Josefssons "Västänvind" utan växel! I klass 'C' var konkurrensen inte så hård, men full pott för Kurt Strömdahls ovannämnda "Korda C-37" och Sten Perssons gamla "Prim" resulterade i en fly-off, som vanns av Kurt.

I klass S: Int deltog sex modeller, varav fyra noterade full tid. Då Per Nilsson befann sig på modelljakt gjorde de tre övriga en skiljeflygning i ganska kylig vind. Denna vanns av Sven Landervik, vars "Master" letade rätt på bättre luft än de övriga.

Prisutdelning och avtackning utfördes under strålande sol och vinnarna förärades plaketter och buntar med klassiska modellflygtidskrifter från Arkivets förråd. En pampig delikatesskorg utlottades dessutom.

Detta var sorgligt nog den sista Vårtävlingen, som arrangerades av paret Åke och Anita Gustavsson – är det manne möjligt att hitta en arrangör med samma goda rumme med vädrets makter som paret Gustavsson?

P.S. Vädret dagen efter tävlingen? Jovisst, det blåste styv kuling...

*Sten P.*



## Resultat Vårtävlingen 2012

Klass B		Modell				Resultat			
1	Thure Josefsson	Västanvind	120	120	240				
2	Thomas Johansson	High Climber	120	95	215				
3	Åke Gustavsson	Postis G:1	80	114	194				
4	Thure Josefsson	Tern	69	83	152				
5	Stig Hellqvist	Tern	92	26	118				
6	Bo Eskil Nilsson	Clipper	60	45	105				
<b>Klass C</b>									
1	Kurt Strömdahl	Korda C-37	120	120	240	+ 147			
2	Sten Persson	Prim	120	120	240	+ 132			
3	Bo Eskil Nilsson	Hugin	50	-	50				
4	Åke Gustavsson	Korda C-37	48	-	48				
<b>Klass D + G: Int</b>									
1	Thomas Johansson	Tibbsi-64 (G: Int)	106	109	215				
2	Åke Gustavsson	Ostravan (G: Int)	79	120	199				
3	Martti Bogdanoff	Tusse (D)	83	112	195				
4	Kurt Strömdahl	Laban Knöös (G: Int)	102	75	177				
5	Thure Josefsson	E. Fillon-37 (D)	66	65	131				
6	Martti Bogdanoff	Albert Judge-36 (D)	48	61	109				
7	Thure Josefsson	Lanzo Duplex (D)	38	5	43				
<b>Klass S:1 + A:1</b>									
1	Freddy Dahlstrand	Zamba (S:1)	120	83	203				
2	Sven Landervik	Cikada (A:1)	120	64	184				
3	Per Nilsson	Gladan (A:1)	42	-	42				
	Sten Persson	Kalle Glader (S:1)							
	Kurt Sandberg	HV-44 (S:1)							
	Hasse Bengtsson	Örnungen (S:1)							
	Tycho Andersson	Cikada (A:1)							

## Klass S:2 + S:3

1	Per Nilsson	Zyrrac-46 (S:2)	54	120	174				
2	Freddy Dahlstrand	Carioca (S:3)	76	81	157				
3	Sven Rågwall	K.S.-46 (S:2)	43	106	149				
	Kurt Sandberg	K.S.-46 (S:2)							
	Sven Rågwall	Meteor (S:3)							
	Rune Tedenryd	Meteor 20 (S:3)							

## Klass S: Int

1	Sven Landervik	Master	120	120	240	+ 150			
2	Freddy Dahlstrand	Viking	120	120	240	+ 144			
3	Sten Persson	Mjölner	120	120	240	+ 132			
4	Per Nilsson	AH 20 Cumulus	120	120	240				
5	Kurt Strömdahl	Viking	120	50	170				
6	Sven Landervik	AKM III Stratos	89	-	89				
	Tycho Andersson	Viking							
	Rune Tedenryd	Pierri							

## Klass F-Nostalgi

1	Sten Persson	Hi-Fli	120	120	240				
2	Lars Erik Fridström	East-Wind	120	76	196				
	Lars Erik Fridström	Number 18							
	Göran Dacke	Zero							
	Göran Dacke	Hot-Head							

## Klass F-Klassisk

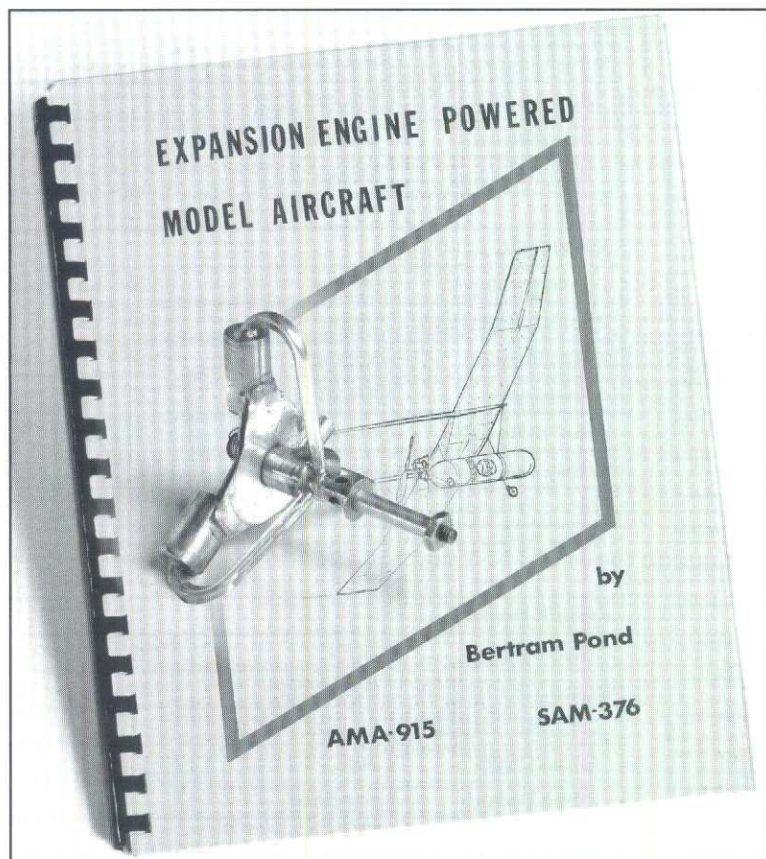
1	Lars Erik Fridström	Slicker 50	120	120	240				
	Göran Dacke	Zipper							
	Kjell Lindqvist	Slicker							
	Kjell Lindqvist	Slicker Mite							



Martti Bogdanoff  
premiärflög sin välbyggda  
"Albert Judge" Wakefield  
från 1936



# Bygge av tryckluftsmotor del 1



Frankrike och USA tryckluftsmotorer för modeller. Chris Stoddart beskriver en del tidiga tryckluftsmotorer i en artikel i *Free Flight Quarterly* (1). George Cavanagh gav ut en handledning i byggande av modellflygplan redan 1916 (2). Boken i pdf-format kan förresten laddas ner gratis från nätet. Den innehåller ett avsnitt om tryckluftsmotorer och modeller, men också en hel del om Twin Pushers.

1929 började John Pond i USA saluföra en liten 3-cylindrig tryckluftsmotor, den kallades Hoosier Whirlwind. John Pond var en mångsidig herre inom vår hobby, men han släppte aldrig intresset för tryckluftsmotorerna. 1988 utgav han en "bibel" i ämnet med titeln "Expansion engine powered model aircraft" (se OT 1/1989) och den lilla "Whirlwind"-motorn fanns då fortfarande till salu – förmodligen ett rekord inom modellmotorvärlden – se bilden till vänster.

I Sverige torde tryckluftsmotorer ha varit närmast icke-förekommande. En och annan fanns säkert, men inget tyder

Vi fascineras med rätta av våra fina oldtimermodeller, vanligtvis härstammande från mitten av 1930-talet och framåt. Men tiden före 1930-talet, närmast att betrakta som förhistorisk, när det gäller modellflyg är också intressant. Metoderna för modellernas framdrivning är ett sådant avsnitt.

Redan på 1910-talet (!) fanns åtminstone i England,

på att de var vanliga. Nils Ericsson publicerade 1921 Flygplansmodellen (3). En figur i boken visar en tryckluftsmotor med en 600 mm lång trådlindad tank. Motorn sades ge 1/5 hästkraft och kunna svinga en propeller på 38 cm. Vikten på aggregatet, 450 gram (!) är av samma storleksordning som de Cavanagh nämner.

Katalogsida ur den brittiska firman Gamage's från 1913.

**Model Biplane.**  
Second Prize for Power-Driven Machines at the Model Aeroplane Trials, Hendon, March 1st, 1913.

Driven by compressed air. Beautifully constructed of aluminium tube steel wire and silk planes. 5-cylinder rotary engine. with 18 in. propeller.

**Will Really Fly.**  
Price .. **£10 10 0**  
Complete with Pump.

**Model Monoplane.**  
Canard Type Monoplane, large size .. **£7 10 0**

Driven by 3-Cylinder Rotary Compressed Air Engine, scientifically constructed of Aluminium Tube. Silk planes, spring landing chassis. Duration of flight, approx. 30 seconds. Speed approx. 25 m.p.h. Price .. **£6 15 0**

Motor only, as illustration .. 45/- Tubular Air Container, 26 in. .. 20/- Propellers .. 5/6  
Motor with Air Reservoir, as illus., 65/- " " 48 in. .. 25/- Pumps .. 7/6  
Wheels, each .. 1/-



Det gick åt stora modeller för att lyfta sådana kraftkällor. Harald Martins välkända bok *Modellplansflygning* (4) kom 1934, och omnämner också tryckluftsmotorn.

Under kriget publicerade *Teknik för Alla* ritning till såväl en tryckluftsmotor som till en lämplig modell (5). Det var förmodligen en kristidsföreteelse och när kriget några år senare var över och ordningen någotsånär återställd fanns det häftigare grejor att önska sig än tryckluftsmotorer, dessa var därmed förpassade till en domän för ett fåtal entusiaster.

Jag läste själv *Modellplansflygning* runt 1970, och fascinerades av tryckluftsmotorn. Boken var redan då antikvarisk, och jag träffade inte någon annan som hade hört talas om sådana motorer. Helt nyligen läste jag dock *Free Flight Quarterly* och mindes den fascination som grydde då jag först läste *Modellplansflygning*. Artikeln innehöll en hänvisning till en beskrivning (6) på en tryckluftsmotor för hemmabygge som Ed Pachasa

publicerade 1928. Jag blev gripen och började rota i min låda med bra-att-ha, plåtbitar, rörstumpar och diverse metallbitar.

#### Referenser

- (1) *Free Flight Quarterly*, issue 35, April 2010
- (2) George Cavanagh, *Model Airplanes and their Motors*, Moffat, Yard & Co. New York, 1916 (<http://openlibrary.org/>)
- (3) Nils Ericsson, *Flygplansmodellen*, Oscar Isacson, Göteborg, 1921
- (4) Harald Martin, *Modellplansflygning*, Fritzes, Stockholm, 1934
- (5) *Teknik för Alla* nr 22 och 24 1941. Se även *Oldtimer* nr 2/1983.
- (6) <http://www.modelengineneers.org/> (under Engines, Projects).

Av Hans Karlsson

## Modellflyg på frimärken – Del 20

Modellflyg som enbart en lek är förstås en utbredd uppfattning hos gemene man och motiven på en del av de frimärken, som ingått i den här serien, bekräftar den uppfattningen. Å andra sidan måste man applådera de länder, som över huvud taget väljer att visa modellflyg på sina frimärken, en PR som vårt eget och närliggande länder aldrig bestått oss med!

Nedanstående tre märken visar alltså barn och modellflygplan. Motivet på det rumänska märket från 1981

är egentligen en målning av von Rockwell och ingår i en serie med andra barnleksmotiv.

Det vackra märket till höger utgavs av Postverket i Niger med anledning av det internationella barnåret 1979, medan märket i mitten utgavs 1958 i Syrien för att celebrera nationella segelflygträvlingar. På just detta märke figurerar inget segelflygplan men däremot två barn med en modell av ett segelflygplan.

Sten P.



### 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.	



# NÄR, VAR, VEM? – Del 1

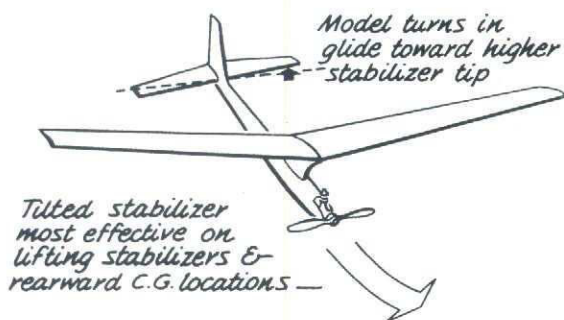
Liksom inom alla andra tekniska områden så har innovationer ständigt gjorts inom vår hobby och naturligtvis utgör inte ens dagens state-of-the-art-modeller någon slutpunkt i utvecklingen. Även om inte alla uppfinningar och innovationer har varit lika lyckade så är modeller inom alla grenar resultatet av en lång utvecklingskedja, ofta driven av de begränsningar, som tävlingsregler alltid utgör.

Eftersom vår lilla nisch inom modellhobbyn är av historisk art kan det kanske vara av intresse att titta lite närmare på den ursprungliga introduktionen av tekniska lösningar, som vi idag tar för givna. Uppgifterna är hämtade från diverse media och i många fall säkert inte fullständiga eller exakta – ibland kanske rent av felaktiga! Synpunkter, kommentarer och kompletteringar från den kompetenta läsekretsen efterfrågas och mottages därför tacksamt!

## ”Stab tilt”

Frank Parmenter var en av USAs stora modellflygprofiler och friflygare (avled 2008). Bl.a. var han den som upptäckte (och först utnyttjade) en metod att på motormodeller ställa in kurvradien utan att påverka motorflykten. I brist på lämplig översättning används begreppet ”stab tilt” universellt, men det handlar alltså om att luta stabilisatorn för att erhålla lämpligt kurv, en metod som använts i mer än ett halvsekel innan timerstyrda kurvroder blev vanliga.

Som så många gånger förr vid viktiga upptäckter så var det av en slump, som Frank kom på metoden vid Midwestern States tävling 1940.



Han anlände med en nybyggd Comet ”Sailplane” med en Ohlson .60 bensinmotor och gjorde några trimstarter tidigt på morgonen. Modellen flög utmärkt från början och speciellt utmärkte den sig för ett snävt ”kurv”, som höll den kvar i termiken.

Tävlingsresultatet blev dock magert, eftersom det infällbara landningsstället säckade ihop vid varje försök till markstart. Efter tävlingen gjorde han en flygning med handstart – och planet flög lika förnämligt som förut! På kvällen ersatte han det infällbara stället med ett fast dito och passade på att reparera lite småskador, som modellen fått vid de misslyckade startförsöken. Han upptäckte då att stabilisatorn satt snett och rättade till densamma med en balsapallning vid ena sidan. Vid nästa flygning steg modellen åter som på räls, men i glidet stallade den och det vinnande ”kurvet” var borta.

Efter mycket funderade skar han bort den ditsatta pallningen. Hur det skulle kunna påverka flygningen hade han ingen aning om, men det var ju den enda ändringen han hade gjort! Naturligtvis flög modellen åter som den skulle och Frank delade med sig av upptäckten till klubbkompisarna.

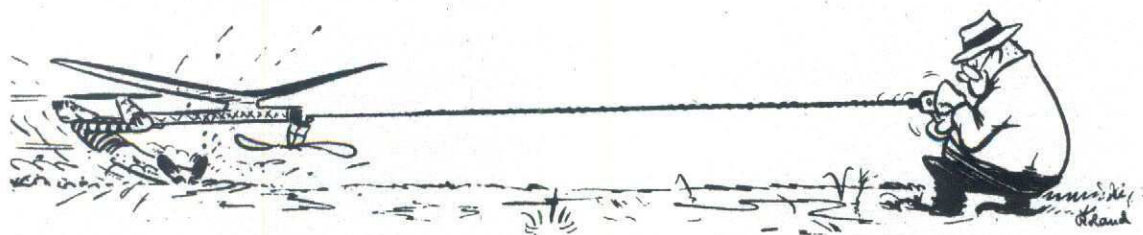
Frank arbetade under kriget hos NACA, där han också delade med sig av sina kunskaper till den lokala flygklubben. Riktig spridning fick användandet av ”stab tilt” först efter kriget och inte minst eftersom Mahieu’s berömda ”Zeek” använde det.

Effekten av ett roderutslag ökar som bekant med kvadraten på hastigheten och måste förstås användas varsamt på en motormodell. Med ”stab tilt” är det tvärtom och genom att luta stabilisatorn kan man reglera glidkurvan utan att störa motorflykten.

Vilken lutning man ska använda måste provas fram, men ofta ser man på ritningar att stabilisatorn ligger parallellt med innerpanelen på vingar med dubbla knäckar. Generellt ökar effekten ju längre bak planets tyngdpunkt är placerad och med kombinationen långt framskjuten tyngdpunkt och icke-lyftande stabilisatorprofil är den näst intill noll.

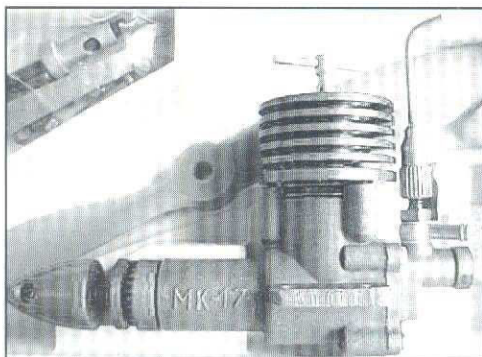
De teorier, som gör anspråk på att förklara effekten av ”stab tilt”, utgår från hur den horisontella komponenten hos stabilisatorns lyftkraft påverkas i olika lägen, men för oss vanliga dödliga räcker det med att veta att det faktiskt fungerar och att modellen svänger åt den lutande stabilisatorns högre liggande halva!

StenP.





## ANNONSER



**Till salu:** Nya motorer: Map 3 rysk 2,5 cc diesel kr. 400:00, MK-17 rysk 1,5 cc diesel i kartong kr. 450:00, PAW 100 RC 1 cc diesel i kartong kr. 500:00, AE 0,2 cc minidiesel i kartong, kr. 550:00, G-Mark 1 cc RC i plastask kr. 400:00, Cox T.D. .010 (version 2) ny i kartong med tillbehör kr 500:00.

Något begagnade motorer: OS 26FS i kartong kr. 700:00, OS Max FP 25 RC kr. 500:00, OS Max 10 R/C kr. 450:00, PAW 3,5 cc diesel, endast inkörd, kr. 350:00.

Begagnade men bra motorer: ED Bee Mk I 1 cc diesel kr. 400:00, Allbon 1,5 cc diesel kr. 300:00, Enya 15D Mk II 2,5 cc diesel med kyltopp för båt kr. 350:00.

Övrigt: Cylinderenhet till OS 40FP ny i förpackning kr. 200:00

Lars Eriksson, Sveavägen 22A 1 T., 811 40 Sandviken. Tfn 026-270026 eller 073-8842532.



### "LINDY"

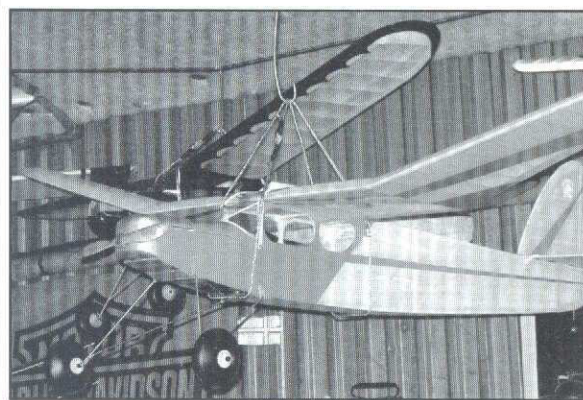
**EN SENSATION FÖR ALLA MODELLTUSIASTER!**

Modellplanet »Lindy» är helt av lättmetall, vingar, flygkropp, stjärreplan, landningsställ och propeller. Spännvidd 29 cm. Vikt end. 20 gr. Flyger ca 100 meter. »Lindy» Kr. 2:25 kostar endast ..... Beställ redan i dag!  
Svensk instruktion medföljer.

**Till salu:** 2 st oldtimermodeller "Red Zephyr" och "GP Special". Båda med spännvidd 180 cm, klädda med siden och med pumpbara gummihjul och lämpliga för RC.

Båda modellerna är byggda av hedersordförande Sven-Olof Lindén och är aldrig flugna, har enbart hängt i taket i garaget som prydnad. Säljes för samma pris som jag köpte dem år 2005 viket var 2500:- kronor per styck.

Kjell Nielsen, Ljungby, Tfn 0372-80804.



### Säljes:

Skalamodeller, Oldtimermodeller.

Dieselmotorer.

[www.halreskalamodeller.se](http://www.halreskalamodeller.se)

Hans Lundberg

### Sökes:

OLDTIMER Årgång 1981 nr: 1, 2, 3. 1982 nr: 2, 3. 1983: nr 3.

Tack på förhand!

Börje Ekeröth, Box 173, 575 22 Eksjö.

### Sökes:

Tidskriften Aviation Modeller International 2007-2012; hela årgångar eller enstaka nummer.

Sten Persson, Tfn 035-104943.

E-post: [sten.persson@mbox305.swipnet.se](mailto:sten.persson@mbox305.swipnet.se)

**Annonsen t. v. är inte helt aktuell**, men visar något så avancerat som en Ready-to-fly gummimotormodell i lättmetall redan 1935!

Det är tydligen en importerad modell av okänt ursprung, som försålades av firma H. Vilén.

## KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Medlemmarna i Sveriges Modellflygares Oldtimersällskap kallas härmed till årsmöte. Årsmötet hålles i Rinkaby-förläggningens matsal lördagen den 11 augusti 2012 kl. 18.00. Vid mötet avhandlas sedvanliga årsmötesförhandlingar.

Eventuella motioner skall vara styrelsen tillhanda senast den 15 juli för att kunna behandlas på mötet. Prisutdelning kommer att ske i samband med middagen.

Styrelsen



AVSÄNDARE:  
SVENSKA MODELLFLYGARES  
OLDTIMERSÄLLSKAP  
c/o INGVAR NILSSON  
KÄLLBÄCKSRYD SGATAN 11B  
507 31 BRÄMHULT

**B** FÖRENINGSG-  
BREV

PORTO  
BETALT



Som en påminnelse om en svalare årstid visas här ett knippe foton från Skånes vintertävling den 1 mars 1942. Det lär ha blåst 12 meter per sekund



och sikten var som synes obefintlig. Någon som känner igen sig?

*Foto av okänd fotograf på "Sydsvenskan".*



Nr:2 2012

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer (3/2012) beräknas utkomma i augusti.