

# OLD TIMER

SPECIALTIDSKRIFT  
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 1 2013



”TOTEM” S-INT  
DE FÖRSTA TAIFUNERNA  
LINMODELL ”STUNTY”  
TRUEDSSONS ”LABAN”

OLDTIMER  
ORGAN FÖR SVENSKA  
MODELLFLYGARES  
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg.41. Nr 1/2013  
Red. Sten Persson

Styrelse:  
Ordförande:  
Per Nilsson  
Mäster Ernst gata 13  
254 35 Helsingborg  
Tfn 070-438 52 06  
per.nilsson.microro@gmail.com

Sekreterare:  
Pär Lundqvist  
Vasagatan 29  
312 45 Veinge  
Tfn 076-810 03 05  
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 Linkontroll:  
Alf Eskilsson  
Tfn 0300-777 66

Ledamot:  
Sven Landervik  
Tfn 035-306 42

Suppleant:  
Lars Karlsson  
Tfn 0493-122 36

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 2013: 26 september.



*Kära Oldtimervänner!*

*Kära medlemmar !*

*God fortsättning på 2013 !*

*Efter att ha bott i Göteborgsområdet i mer än 70 år tog min fru och jag det drastiska steget att flytta söderut. Nåja, inte längre än till Helsingborg, men ändå. I samma veva blev vi för första gången i livet ägare till en hundvalp, tillvaron har verkligen förändrats. Vår ny bostad är bara hälften så stor som den förra, så jag har t ex inte hittat någon plats för mina modellflygtrunkar ännu. Plats sökes !*

*Dessa oxveckor mitt i vintern höll ändå alla tankar på flygning borta, tills jag fick nya Aeromodeller i min hand. Under skicklig ledning av nye chef-redaktören Steve Higginson bjuder den på härlig läsning för oss oldtimers. Hans ledare är så inspirerande att jag gärna hade återgett hela texten här om utrymmet räckt. Jag citerar dock några rader i fri översättning:*

*”Jag tror att kärnan i all modellflygning runt om i världen, är ett djupt känt behov av att uppfinna, skapa och uttrycka oss själva genom flygningens konst och vetenskap. Vi upphör aldrig att fascineras av de utmaningar som ligger i byggandet av flygande maskiner som trotsar tyngdlagen och testar vår egen förmåga...*

*Själv har jag varit modellflygare hela livet och min ambition är nu att inspirera er alla, inte bara era fingrar, utan framför allt era sinnen! ”*

*Ses vi kanske redan på SMOS vårtävling 18 maj ?*

*Per Nilsson*

### **För bidrag till detta nummer tackar red.:**

Kenneth Nilsson, Arne Upling, Ingvar L Nilsson, Jerk Fehling, Mario Perrone samt Sven-Olov Lindén.

### **Omslagsbilden.:**

Sven-Olov Borg får starthjälp av sin dotter Annette vid fjolårets OT-SM. Dock går det inte alltid så här elegant – se sidan 7...  
Foto från Mats Strömberg.

## Modellflygare får Nobel-pris!

Eftersom alla de stora drakarna inom vårt gebit redan gjort stort nummer av det, så måste även vi nämna att en modellflygare äntligen fått ett Nobelpris!

68-åriga David Wineland delade 2012 års Nobelpris i fysik med Serge Haroche för banbrytande forskning inom kvantfysik, men har hela sitt liv dessutom varit modellflygare.

Då han 1975 flyttade till Boulder i Colorado blev han medlem i den prestigefyllda klubben "Magnificent Mountain Men" och i den flyger han fortfarande och tävlar med sina F-modeller i alla storleksklasser.

I en intervju hävdar David bl.a. att just modellflyg, med dess stora krav på att omsätta teoretiskt kunskande i praktisk tillämpning är en utmärkt



Dave poserar med segermodellen från 1981 års Nationals.

bas för forskning. Att han fastnat just för friflyg förklarar han med att det är "rent och krävande" och han fascinerar speciellt av motsatserna vid F-flygning – den brutala kraftutvecklingen i motorflykten, följt av tyst och graciös glidflykt.

David lär inte vara odelat förtjust över all uppmärksamhet. Han sägs aldrig ha gjort mycket väsen av sina insatser, vare sig det gällt hanteringen av fotoner och ioner eller tävlingsframgångar i F-klasserna. Sålunda fick han redan 2008 ur presidentens hand mottaga the National Medal of Science, något som klubbkamraterna fick reda på långt senare...!

Sten P.

## Oldtimermodeller i norge

Vi har redan några gånger uppmärksammat vår norske medlem Inge Kaafjeld, som tagit initiativ till nytryckning av gamla modellflygkataloger och i egna volymer samlat material av oldtimer-karaktär. Dessa har han sedan 2008 utgivit under ovan nämnda rubrik, först ett nummer om året, men sedan 2011 med två nummer per år.

Tidningen är i flott tryck med ritningar, artiklar, annonser o.s.v. i såväl s/v som färg. Prenumerant och därmed medlem i "Oldtimer bevegelsen i Norge" blir man enklast genom att sända SEK 200:00 till Inge Kaafjeld, Hellebrekkeveien 1, N-3675 Notodden, Norge, antingen kontant eller till Post/bankgiro-nummer 0532 06 11557.

*Ett initiativ värt att stödja, tycker Sten P.*

## Utdrag från styrelsemöte den 22/11 2012

Regelhäftet har nu omarbetats och innehåller de regeländringar, som gjorts de senaste åren. Det kommer att distribueras till samtliga medlemmar med ett kommande nummer av Oldtimer. Förändringar i dessa regler gentemot tidigare utgåvor:

Begränsningen av modellers längd och max stabilitetsryta har tagits bort. För gummimotormodeller krävs landningsställ endast om originalet var försett med sådant.

### Tidsgränser har ändrats enligt beslut.

Klass D och Gint har ändrats för att bättre anpassas till tidpunkter för internationella regeländringar.

Tillåtna modifieringar har kompletterats med att delbar vinge tillåts och att justering av startkrokens läge på segelmodeller tillåts.

Tävlingsledningens ansvar och befogenheter har tydliggjorts.

Obs. tillägget att flygtid under 20 sekunder till följd av fusning inte berättigar till omstart!

### Regeländringar.

Att döma av kommentarer från några medlemmar

under senaste OT-SM råder osäkerhet om proceduren vid ändring av SMOS's tävlingsregler, detta bl.a. på grund av att den ursprungliga gången inte alltid följts.

Mötet menar att förslag till ändringar av tävlingsreglerna alltid ska tillställas SMOS's styrelse skriftligt via en motion. Efter registrering skickas förslaget på remiss till medlemmarna i regelkommittén för yttrande.

Motionen bör inkomma i så god tid att den hinner införas i nr 2 eller 3 av Oldtimer, för att sedan behandlas på årsmötet för avslag eller godkännande.

På årsmötet 2006 beslöts att frysa tävlingsreglerna i perioder om tre (3) år.

Minst tre år skall alltså förflyta mellan eventuella ändringar av regler eller tillägg, detta för att förslag till ändringar ska hinna beredas ordentligt, men också för att ge medlemmarna tid att på lika villkor använda modeller, som byggts efter befintliga regler.

Den praxis vi haft på senare år att tillåta modeller, byggda enligt föreslagna regeländringar, att på prov tävla parallellt med modeller byggda enligt gällande regler kan tillämpas om och när tävlingsarrangören så medger.

## Italiensk modellflyghistoria



Flyget tog stor plats i 30-talets Italien och givetvis uppmuntrades och uppmärksammades också modellflyget i lika hög grad. Liksom i de flesta andra länder dominerades detta av gummimotormodeller och de som ville flyga med "riktiga" motorer fick i början nöja sig med tryckluftsmotorer, vilka verkar ha varit ganska vanliga i just Italien.

Sommaren 1939 arrangerade italienska flygmynigheter världens första internationella kongress för flygjournalister. Bland en rad sido-arrangemang var "världens första journalist-tävling med motordrivna modellflygplan". Eftersom få flygjournalister också var modellflygare kopplades aktiva modellflygare till de olika tidskrifternas flygjournalister, vars huvuduppgift var att beskriva och dokumentera "sina" modellers prestationer.

Då tillförlitliga motorer var få och dyra sponsrade en del tidningar inköp av motorer till de deltagande modellflygarna. Reglerna dikterade bl.a. max-storlek för motorerna och modellerna, som skulle göra två flygningar med max 30 sekunders motortid.

Medan huvudkongressen blev en succé med bortåt

150 publikationer representerade kan man inte säga detsamma om modellflygevenemanget, trots att även det var det dittills största i sitt slag med 34 anmälda modeller, varav 25 startade. Mesta kritiken fick den alltför begränsade flygplanen, som orsakade såväl kvaddar (mot hangarerna!) som bortflygningar, men journalisterna försummade dessutom sitt huvuduppdrag att dokumentera, vilket begränsade PR-värdet av arrangemanget.

P.g.a. detta hade vi förmodligen inte haft någon tillförlitlig dokumentation från denna tävling om det inte varit för MOVO, Italiens största modellflygfirma under många år. Före tävlingen gav dess chef, Gustavo Clerici, MOVO's chefskonstruktör i uppdrag att konstruera en lämplig modell för evenemanget. Det blev den sedermera mycket kända MOVO M18, som i god tid fanns tillgänglig inte bara som ritning och byggsats, utan även kunde köpas färdigbyggd!

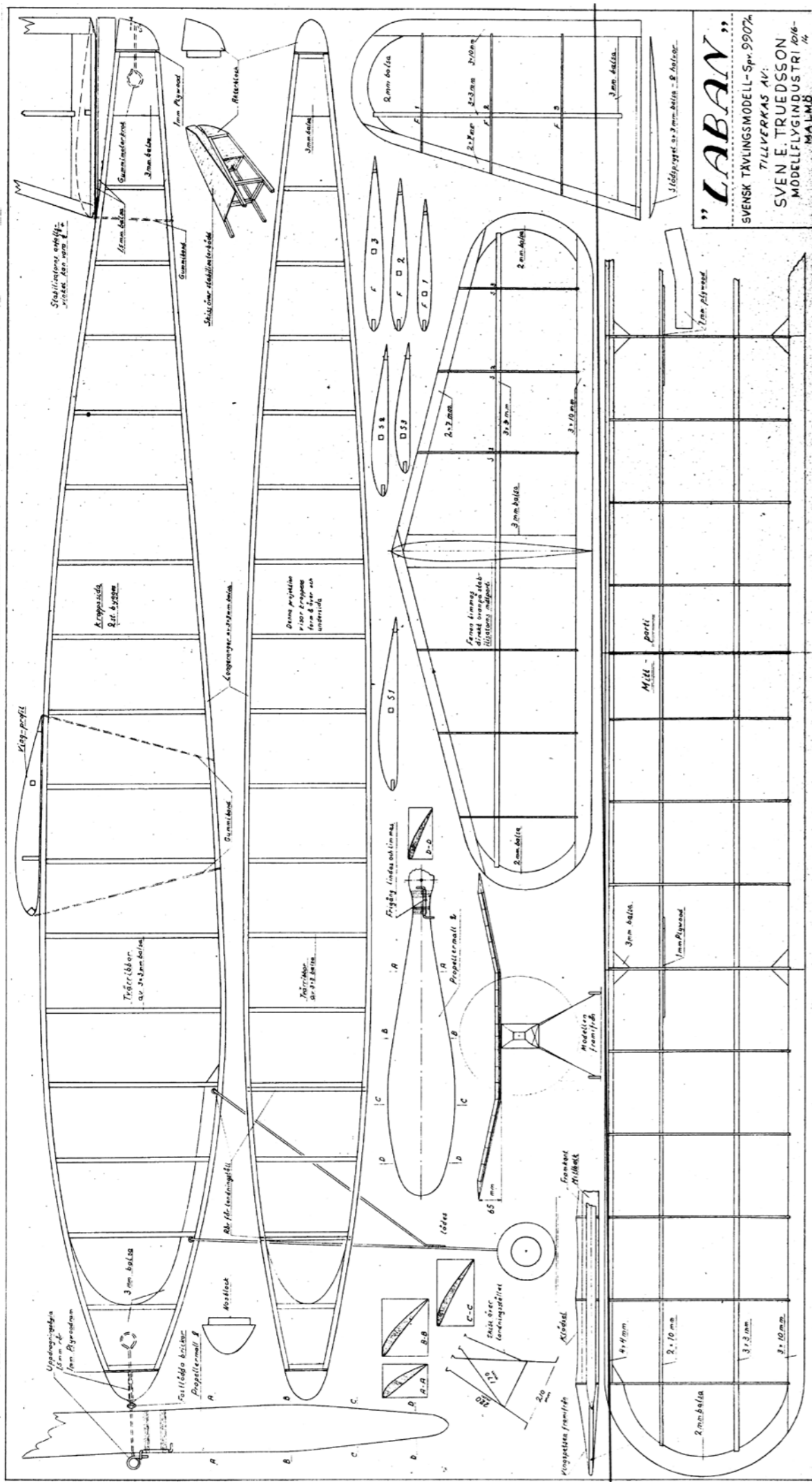
Ett antal M18-modeller deltog mycket riktigt i tävlingen och för att bl.a. dokumentera deras eventuella framgångar begav sig Gustavo Clerici den 8 juni till tävlingsplatsen på Littorio-fältet utanför Rom. Med sin Leica fotograferade han inte bara sin egen firmas

modeller, utan även konkurrenterna och deras skapelser. En del av dessa foton publicerades i samtida modellflygtidningar just före krigsutbrottet, men då stora delar av MOVO's arkiv senare ansågs ha gått förlorade föll också detta stora arrangemang i glömska.

Då det nyligen visade sig att MOVO's arkiv av bl.a. ritningar och foton trots allt överlevt beslöt sig några eldsjälur inom vår systerorganisation SAM 2001 att börja göra materialet tillgängligt för en större publik. Ett led i denna ambition är en nyutkommen bok, som huvudsakligen handlar om vad som hände på Littorio-fältet den 9 juni 1939. Huvudparten av innehållet på de 185 sidorna i A4-format består av foton på de deltagande modellerna, deras byggare samt på de motorer, som användes. En sammanfattning av tidigt motormodellflyg i Italien ingår och speciellt ingående behandlas de motorer, som då fanns att tillgå. Inte minst får vi möta en ung man vid namn Jaurés Garofali, vars första motorer användes vid denna tävling. Som en del vet så blev han sedermera pappa till några av världens bästa och mest kända motorer – Super Tigre.

Slutligen ska nämnas att all text finns på såväl italienska som engelska.

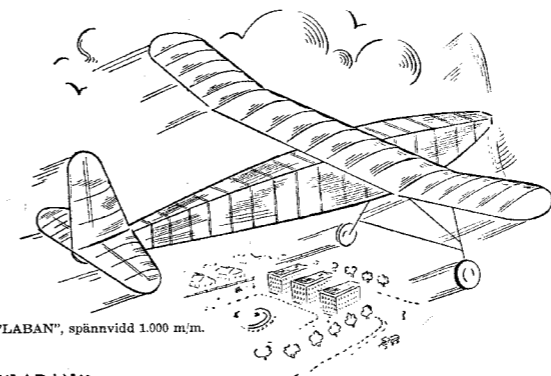
Sten P.



# Laban

Man kan nog lugnt anta att drivkraften bakom vårt engagemang i denna något udda hobby handlar om nostalgi, i det här fallet om försök att återskapa och återuppleva en tidsperiod, vars strålgång ökar i takt med tidens gång. Sålunda borde undertecknad för länge sedan ha byggt en "Laban", eftersom detta var det första modellplanet, som jag såg flygas.

En betydligt äldre grannpojke tvingades efter en MC-olycka gå en sommar med gipsat ben och blev under den tiden den lilla byns förste modellflygare.



**"LABAN"**  
 Sensationsmodellen som flugit två och en halv mil, slagit svenskt rekord (inoff.) och flera år särskilt före kriget alltid placerade sig främst på tävlingarna. Finnes i förätklassig byggsats, som innehåller tryckta flak, lister, gummiband, ritn. i full skala, kontursågad propeller etc. Nr MB-310 ..... Kr. 7:50

Han byggde även en "Clipper", som jag berättat om tidigare, men den kvällen då hans stora gummimotormodell steg högre och högre över grannens äng, ljudlöst och med solens sista strålar lysande genom den vita klädseln, då frigjordes förmodligen en sådan mängd endorfiner i min unga hjärna att ett livslångt beroende skapades.

Av någon anledning blev min första OT-gummimotormodell inte en "Laban" utan en "Prim", men för tusentals pojkar av generationen före mig blev Sven E. Truedssons "Laban" från 1939 inkörspporten till en fantastisk hobby.

Än idag utgör "Laban" en utmärkt förstamodell för dem, som vill prova på OT-flyg med gummimotor och många exemplar av den har under årens lopp flugits på våra tävlingar. Modellen kan fortfarande hävda sig i klass 'C', vilket Kurt Strömdahl med flera bevisat flera gånger på senare år.

"Laban" konstruerades ursprungligen av Sven E. Truedsson med en spv. på strax under 100 cm, men reviderades 1953 av Jan Nilborn för att uppfylla Wakefieldreglerna. Den går naturligtvis att flyga i vår G-Int-klass, liksom den betydligt modernare "Laban", som Stellan Knöös konstruerade 1958.

Sten P.

Bilderna till höger visar att starter inte alltid är så enkelt... Foto Mats Strömberg.



# F1C 60 år – del 4



Från MTS nr 13: Svenska supportern Seid Astberg poserar med Gasters modell efter segern vid VM 1955.

USA stod värd för 1955 års FF-VM och det blev en enorm tillställning. Alla tre klasserna flögs under en helg på ett fält utanför Wiesbaden och endast med assistens från US Air Force kunde man lösa logistiken, som krävdes för att över 220 tävlanden plus medhjälpare och funktionärer skulle få information, tak över huvudet, mat etc.

I F-klassen var 74 anmälda och 321 tävlingsstarter gjordes. Tyvärr fick inte alla noterade tider i protokollet p.g.a. krascher i ett tidigt skede.

Någon motorrevolution hade inte skett sedan föregående år, men samtida reportrar noterade att den ökning i motoreffekt, som dock hade skett, medförde start-och trimproblem för flera av deltagarna. De som lyckades bäst med starten tillämpade VTO, d.v.s. vertikal start med modellen stående på stjärten, något som förutsatte att motorns dragkraft med bra marginal översteg modellens vikt.

Nytt för året var annars att regeln om kroppens tvärsnittsytta borttagits. Med få undantag var modellerna av pylontyp och med Oliver's nya Tiger Mk III fick dieselmotorn åter ett rejält uppsving.

F.f.g. deltog ett lag från Östeuropa i form av tre tjeckiska deltagare, medan ryssarna endast kom med "observatörer". En liten sensation var också att en kvinnlig deltagare från Tyskland belade åttonde plats.

Tävlingen gick i idealiskt väder och maxflygningarna duggade tätt – närmare bestämt 115 stycken! Det var efter detta VM, som debatten om begränsande regeländringar initierades. Ett av förslagen innebar ökad modellvikt och kortare motortid, något som senare också infördes.

Fly-off blev det, men inte så omfattande som befarats. Det engelska laget hade dominerat i början, men tekniska missöden under de fem perioderna bidrog till att endast en engelsman, Michael Gaster, fick tävla om mästerskapstiteln med en argentinsk och en kanadensisk deltagare. Den sistnämnde föll bort p.g.a. för lång motortid och det blev Michael Gaster, som fick den bästa tiden, drygt 5 minuter.

Sverige deltog med ett fyramannalag, men deras insats var, enligt Flygrevyns reporter, "...mer än lovligt svag." Bekymmer med markstart och högvarviga

motorer (Rolf Hagel?) ställde till det för oss. Per Håkansson kom sist med 0 poäng och Hjalmar Fries bäst på plats 27. Däremellan hittar vi Åke Lundin på plats 37 och Rolf Hagel på plats 45. (Se Oldtimer 1/2006 för bild på hans modell!)

Den 23-årige världsmästarens modell var nr 16 i en lång rad modeller med namnet "Gastove". "Gastove Mk I" byggde Michael Gaster redan 1949 och flög den med en Arden .19, därefter följde de övriga 15 i olika storlekar, den största med drygt 2 meters spännvidd och försedd med en Hornet 10 cc bensinmotor.

Framgången kom inte automatiskt. De första versionerna var "pinnabyggen" för att hålla nere vikten, men var för vecka för att hålla trimmet. När FAI-reglerna etablerades kunde han kosta på sig robustare konstruktioner och när han 1953 kom till Mk 13 med en ED Racer visste han att han hade en vinnare. "Gastove" hade vid det laget blivit ganska komplicerad med strömlinjeformad, helplankad kropp och ellipsformad ving med tät inre struktur – men urfräst framkantslist!

Vinnarmodellen hade en Oliver Tiger, som drev en egentillverkad niotumspropeller av ett tunt fibermaterial, medan en ED Racer fortfarande satt i reservmodellen.

Motorns effekt var tillräcklig för att tillåta vertikal start från marken.

"Gastove" anses av många som den mest formsköna vinnarmodellen någonsin i F-klassen och som lök på laxen lade M. Gaster ner mycket jobb på finishen. Ving och stabilisator var klädda med rött och gult siden, medan kroppen hade ett otal lager svart cellulosalack, nedslipade och polerade till högglass.

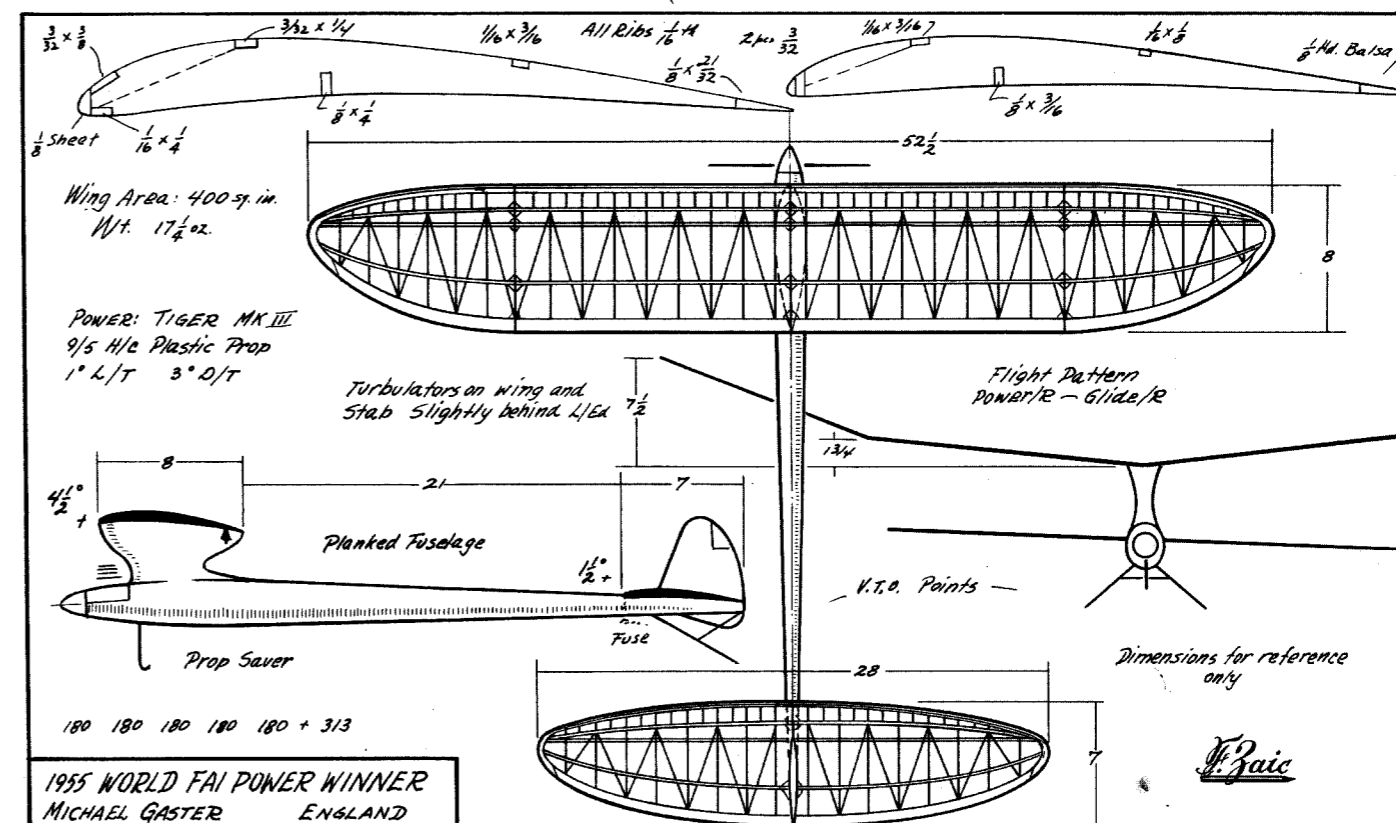
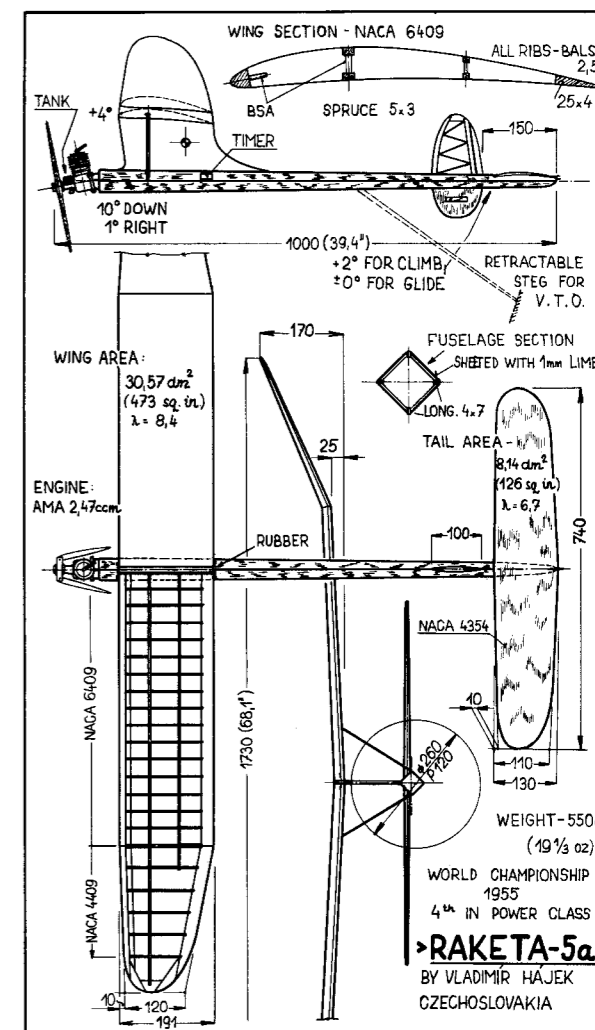
Av uppenbara skäl är "Gastove" inte vanlig i OT-sammanhang och en av de få, som u.t. känner till är Ingvar Nabblings vackra replika från OT-SM 2009 (se Oldtimer 4/2007).

En detaljerad ritning från Model Airplane News finns i Oldtimer 1/2006, varför endast Frank Zaic's 3-plansskiss visas här.

Fullskalaritning finns att köpa från flera olika källor, bl.a. från AMA's enorma ritningsbank ([www.modelaircraft.org](http://www.modelaircraft.org)). Den har nr 24857 och kostar \$14.00 + porto. Sten P.

Ritningen till höger visar tävlingens mest avancerade modell, tjeckiska "Raketa - 5" med fällbar propeller och variabelt ställbar stabilisator (V.I.T.).

Ritningen nedan på Michael Gaster:s vinnande modell.



# Modellflygande i eftertankens kranka blekhet

Av Kenneth Nilsson, Mars 2012



Författaren med Thunderbird

Gossens intresse för flyg väcktes tidigt. Ett oförglömligt minne är när en division J 21 flög över "på lågan", det hördes! När han sedan i tioårsåldern, i början av 50-talet, fick en "Lill-Klas" gummitormmodell i julklapp av sina (o)förstående föräldrar var det "kört". Från den dagen sysslade gossen, sedermera ynglingen, nästan uteslutande med modellflyg till förfång för de studier, som de förhoppningsfulla föräldrarna föreställde sig skulle leda till något stort, dock oklart vad. Att det fanns ett samband mellan att kunna läsa utländska böcker och tidskrifter och språkstudier begrep inte ynglingen. Inte heller begrep han att en justerad prioritering kunde löna sig längre fram!

Nästan allt inom modellflygandet kom att prövas, utom radiostyrning, som dels var i sin linda, dels var alldeles för dyrt. Och allt skulle snart konstrueras efter eget huvud. I Småland, där detta tilldrog sig, är envar sin bästa dräng. Sålunda kom det att flygas linstyrning, inledningsvis med en 2,5 cc Webra-diesel, men rätt snart med "29":or (4,8 cc) och "35":or (5,7 cc), glödstiftare från McCoy och (då) ordentliga modeller, som stod rycken även när det blåste om öronen. Härvidlag var ynglingen och hans fördärvade kumpaner, tidigt ute i Sverige. Såsmåningom byggdes en "Thunderbird", direktimporterad från USA. Vid ett tillfälle flögs den med pianotrådlinor (förstås) och plasthandtag i närheten av ett åskväder. Den statiska elektriciteten

laddades ur via handen och flygningen fick brådstörtat avbrytas! Det flögs G-int och F-int och S-int, allt med tämmeligen begränsad framgång vad gäller placeringar i lokala Smålandstävlingar. Detta avskräckte dock på intet sätt ynglingen från att fundera på och bygga nya "avancerade" konstruktioner.

Så här i efterhand kan man ju notera att tävlingsframgångar oftast är resultatet av idogt och mödosamt arbete, där detaljerna inte lämnas obeaktade. Det är inte nödvändigtvis den "vassaste" kärran som segrar. Skall man säga något förmildrande så kan man konstatera att det inte var lätt att friflyga då. Det behövs ett stort fält och i princip bil. Fältet låg mer än en mil, och många backar, bort med cykel och bil fanns inte. Om man lägger till de oundvikliga malörerna så var det svårt för en fattig yngling att skaffa sig erfarenhet.

En positiv sak med ynglingen var att han faktiskt förstod att när det gällde flyg, så kunde man lära av andra. Man behöver inte göra om misstag, det finns gott om nya att göra. Sålunda slukades alla böcker och tidskrifter om flyg och modellflyg, som kom i ynglingens väg. Sigurd Isacsons "Hur man konstruerar modellflygplan" lästes från pärm till pärm och senare även "Aerodynamik des Flugmodells" av F.W. Schmitz, ursprungligen publicerad 1942, inhandlades å Stenssons Bokhandel. Schmitz gick dock över huvudet på ynglingen, som ju prioriterat ner tyskainhämtandet (f.ö. ville ödet att den f.d. ynglingen under en period kom att arbeta i Tyskland, så kan det gå!). Även Frank Zaics böcker innehöll mycket (till synes) matnyttigt. Det mesta som den gode "Isac" skrev var väl rätt och riktigt, men på en punkt kolporterade han en missuppfattning, som fortfarande är vitt spridd. På sidan 20 skriver han:

*[...] När luftströmmen träffar främre kanten, delar den sig. Den övre delen av luftströmmen måste återförenas med den undre bakom skivan, så att samma luftpartiklar, som skildes åt av framkanten återförenas, annars skulle även här uppstå något slags tomrum. [...].*

Ack, så är det icke! De olyckliga luftpartiklarna på undersidan blir rejält frånsprungna av sina osportsliga kamrater på översidan och aldrig mera mötas de! Faktiskt skiljs luftpartiklarna vid stagnationspunkten på framkantens undersida och de lämnar bakkanten parallellt men ej samtidigt. Allt detta är den kvarlämnade startvirvelns fel! Intuitivt är dock inte tanken "längre väg" så tokig.

Rätt tillämpad ger den en förståelse för vart luften tar vägen och vad det resulterar i. Allt detta har f.ö. Prandtl pedagogiskt utrett redan omkring 1920.

Också i tidskrifterna förekom livliga diskussioner om olika aerodynamiska och flygme-kaniska spörsmål. Inte så sällan var debatten fotad i långa filosofiska resonemang av "klassiskt grekiskt" snitt, de som ledde fram till "eter", etc. Bristen på handfasta data och verifierade teorier, som ju gett vetenskaperna dess uppsving, tyckte nog även ynglingen var besvärande. I det av hedersmannen

Valter Johansson, Lamnhult, utgivna Modellflygbladet, senare Modellflygnytt, skrev och översatte bl.a. Peter Wanngård mycket, som med iver studerades. Med "facit i hand" må väl noteras att allt inte var vin.

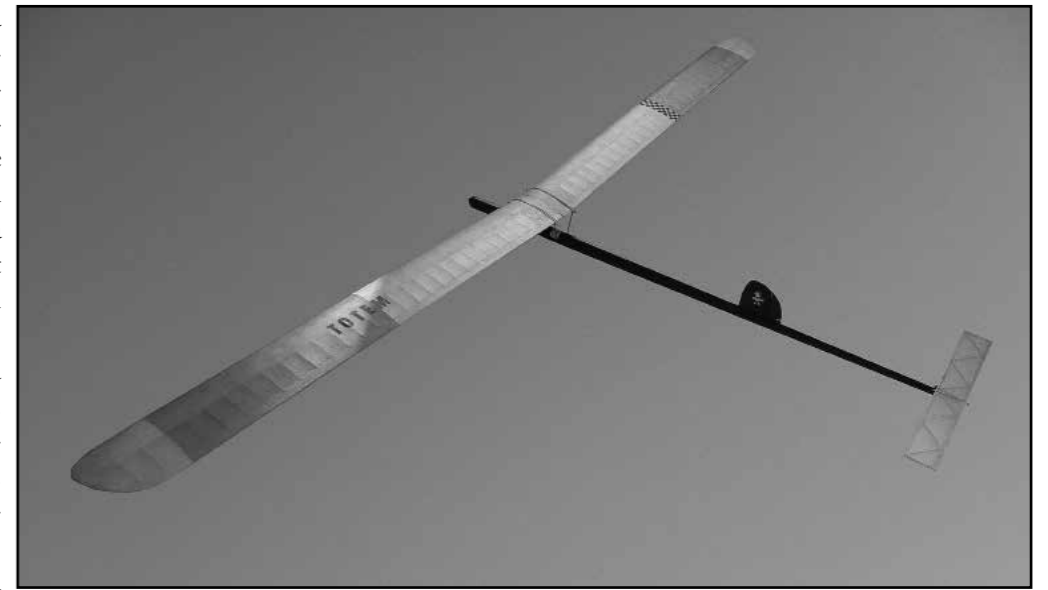
## "Totem"

En vacker dag skulle en banbrytande S-int:a (nuvarande F1A) konstrueras och byggas. Ynglingen visste att stort sidoförhållande minskade det inducerade motståndet, men också att liten vingkorda innebar lägre Reynolds tal (Re-tal) med ökat motstånd och minskat lyftkraftsmaximum, som följd. Exakt hur detta hängde ihop var höljt i dunkel, inte endast hos ynglingen utan nog hos de flesta i skräet. Men eftersom tro försätter berg så minskade ynglingen kordan från det då tämligen vanliga ca 16 cm till 13,5 cm, därmed ökande spännvidden.

Och inte nog med det. Med uppådande av alla realskolekunskaperna i matte och ett idogt plitande sida upp och sida ner åstadkom ynglingen, som det skulle



Valter Johansson



Den ultimata S-int:an "Totem".

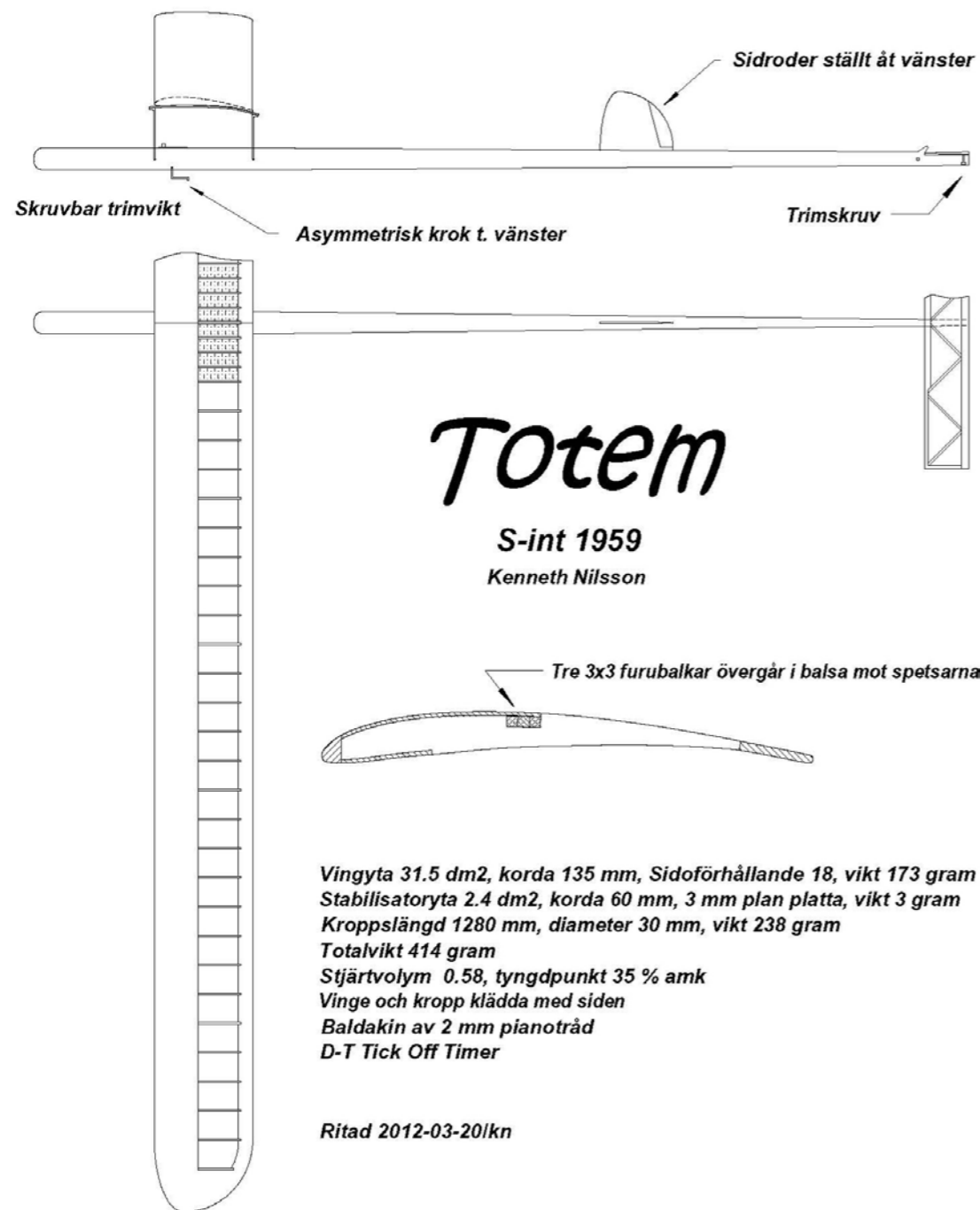
visa sig korrekta, formler för trim och stabilitet runt tippaxeln (härledningen tar egentligen bara ett fåtal rader!). Nu låg fältet öppet för att ta yta från stabilisatorn och flytta den till vingen. Stabilisatorytan halverades och formlerna sade att det skulle gå bra om tyngdpunkten (tp) flyttades från det brukliga ca 55 procent aerodynamisk medelkorda (amk) till 35 procent. Detta tyngdpunktsläge ligger nära vingens tryckcentrum så stjärtlåsten för trim är liten.

Den sålunda konstruerade ultimata S-int:an, "Totem", Figur 1, karaktäriserades av en vingyta på 31,5 dm<sup>2</sup> med en spännvidd på knappt 2,4 m, sidoförhållande 18 och stabbytän, en plan platta, var 2,4 dm<sup>2</sup>. Vingprofilen var en egenutveckling, också den efter principen tro, eftersom vetande inte fanns. Nu skulle omgivningen sättas på plats!

Inledande flygövningar visade att, jodå, stabiliteten var alldeles utomordentlig! Och nog tyckte den objektivet lagde ynglingen att kärran höll sig uppe länge i lufthavet. Så blev det emellertid dags att prova den nyinköpta "fusnings"-timern. Sådana var inte vanliga vid denna tid, som mera gick i pyroteknikens anda. Men då hände saker!

När timern gått till tidens ände släppte den lös stabben, som for uppåt varpå aerodynen, som befann sig på något avstånd från ynglingen, i en vådlig krumbukt raskt skakade av sig densamma. Färden fortsatte nu stabblös, men med anständig fart och sjunkhastighet och, som ynglingen tyckte sig se, på rygg! "Landningen" gick bra och stabben hittades, men vad hade hänt? Detta kom att bli ett mysterium under många år, för det bar sig inte bättre än att ynglingen strax lämnade de mörka skogarna, för att så småningom skåda ljuset på östgötasläkten.

Fortsättning nästa sida



Tanken att flytta yta från stabilisator till vinge var helt riktig, vilket redan den gode Schmitz framhåller på sidan 207. Stabilisatorns bidrag till lyftkraften är högst marginell och inte värd priset. Priset är relativt vingen liten lyftkraft, relativt sett högre inducerat motstånd eftersom stabilisatorns sidoförhållande är litet, samt att lyftkraftsvektorn lutar bakåt då den ligger i vingens nedsväp, dvs. ökat motstånd. Bättre att lägga yta på vingen!

En jämförelse mellan dagens F1A med vingytan 30 dm<sup>2</sup> (typiskt 14 cm vingkorda) och stabbytan 4 dm<sup>2</sup> med en med 32 dm<sup>2</sup> vingyta (och motsvarande spännviddsökning) samt 2 dm<sup>2</sup> stabbyta, visar att om dagens konstruktion flyger 320 sekunder från höjden 80 m så flyger den med liten stabilisator ca 20 sekunder längre.

En klar förbättring!

”Totems” vingprofil var nog i tjockaste laget trots allt och med tanke på den lilla kordan borde den ha haft turbulensanvisning. Hade den nog fått om ynglingen hade kunnat hålla på. Efter ett grumligt resonemang, som tiden bör dra en barmhärtighetens slöja över, fick profilen inte den vanliga spetsiga bakkanten utan en avrundad sådan.

Emellertid pekade ynglingens intuition rätt; senare vindtunnelprov visar att ”[...] at low Reynolds numbers, a sharp trailing edge is not as critical as for larger Reynolds numbers”. Hållfastheten för stora sidoförhållanden var inte ens med dåtidens material ett problem, med knappt halv plankning klarades hårt väder.

Fortsättning i nästa nummer

## Medlemmarna skriver

I *Oldtimer nr 4/2009* hade vi nöjet att få återge ett längre brev från vår medlem Arne Upling, modellflygande byggnadsingenjör och författare. Som en reaktion på föregående nummers artikel av Per Nilsson om våra vandringspokaler fick vi bl.a. följande rader från Arne:

### Bananen – minne

År 1946 gick KSAK:S Vintertävling i Karlstad. Vi från Holmens skola i Örebro och nog de flesta bodde i I2:s logement. Tidigt på söndagsmorgonen hördes ett väldigt liv från tvättrummet. Det var Vingarna med Bananen i spetsen som provkörde sina dieslar, mest Västeråsare. Bananen såg jag första gången. Han var min idol från Flyg och Hobbyboken. Alla byggde Sunnavind och Curt Janssons Draken. Jag byggde Bananens S3:a Felix men bytte senare den fula (faktiskt) klotkroppen mot en egen konstruktion. Jag tog certifikat med den.

I Karlstad gjorde jag sensation i första start min S1:a Röde Orm (från Halmstad?) flög 5 min 6 sek, bästa första start alla klasser – nu skulle jag vinna! Blev intervjuad av Robert Löwen-Åberg men sen kom stormen och snön. I minut i andra och 35 sekunder i tredje start. Men jag kom 6:a i S1, fick pokal och var bäst i klubben som jag hittade på namnet Cirrus till i stället för det tontiga skolnamnet. – Men viktigast, jag fick se min idol Bananen ”live”. Utom Cirrus var Vingarna min beundrade klubb och vid en ledarkurs på Älleberg hade jag ”Vingen” Bengt Haraldsson som lärare. Jag modellflög ivrigt i ca 10 år sen blev det SG 38 följt av mc och bilar. Om inte detta publiceras hoppas jag på reds hälsning till Bananen. En gång modellflygare är för alltid! (Jag läser och småbygger.)

### I ett senare brev skriver Arne bl.a.:

”...Du nämner att ”Bananens” ”Humlan” kanske flugits med en Ohlson & Rice och apropå det så har jag en sådan framför mig just nu, en O&R .23. Jag har aldrig flugit med den, eftersom jag redan då var inkörd på den svenska ”Komet”-dieseln, inköpt 1947 för två månadslöner (à 35:-) som springschas. Min O&R är en vacker motor med kylflänsar t.o.m. på vevhuset. Den inköptes omkring 1950 av en väninna till min mor, som emigrerat till Hartford, Conn, omkring 1920. Det är en glödstiftare och gick alltså på metanol och ricinolja och luktade alltså speedway!

VästeråsDieseln däremot skull ha 40+40+20 eter, fotogen och ricinolja. Tänk att man då bara gick in på ett apotek och köpte en flaska eter! En gång provsövde vi en grabb i klubblokalen, något som kunde gått riktigt illa!”

”...Som jag väl nämnt tidigare var min modellflygtid 1943-1953. Vi skulle ALDRIG sluta modellflyga och egentligen har jag inte gjort det i sinnet, det var mitt livs lyckligaste tid – det vet jag nu!

Jag har nog byggt ett 50-tal modeller, nästan alltid av egen konstruktion, utom vingprofilerna, som var Sigurd Isacsons. En kompis var Irve Silesmo, född 1931 och flerfaldig SM-vinnare i segelflyg. Han byggde länge en modell i veckan, vackra men inte alltid så välflygande, då han ritade ”snygga” vingprofiler själv! Han var då möbelsnickare och skaffade fina träslag till propellrar, som laminerades i teak, mahogny, panga-panga och det giftiga, violetta palisander.

Det var stor åtgång på F-propellrar och vi gjorde även fläktar i aluminiumplåt, som efter ett antal riktningar blev livsfarliga projektiler när de brast vid 7000 v/min.!

F-modellen, som illustrerar min förra artikel, var en egen innovation, en 180 cm Sint-vinge på en tidigare kvaddad F-modell. Den flög elegant efter bara en tyngdpunktsinställning. Modellen knallade långsamt uppåt i en vid båge under de 20 sekundernas motortid och gled sedan värdigt 2.10 – 2.20 i lugnt väder. Det var mycket då och jag vann en serietävling hemma.

Det förvånar mig mycket vilka tider ni nu gör med t.ex. gamla 30-talskonstruktioner som ”Korda”, ”Laban” m.fl. – hur går det till? Den elegantaste G-flygaren på min tid var K-E Landegren från Västerås, men han fick stå tillbaka för ”Vingarnas” piloter när det gällde landslaget – det är ungefär som i fotboll, där man gärna ”hittar” stockholmare till landslaget. Därmed inget ont sagt om ”Bananen”, som skötte sig strålande på Jämijärvi mitt under brinnande krig!”

Arne Upling



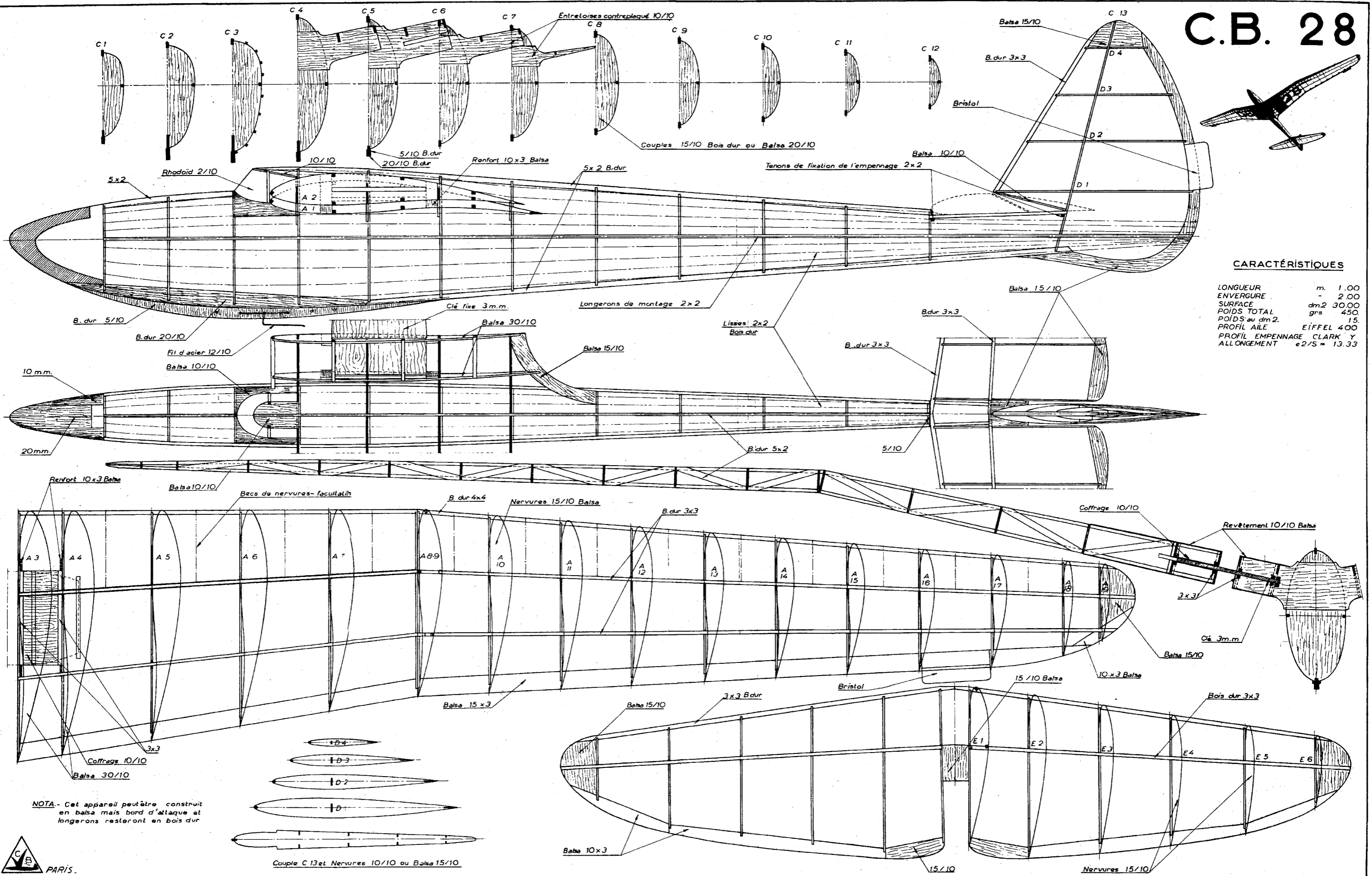
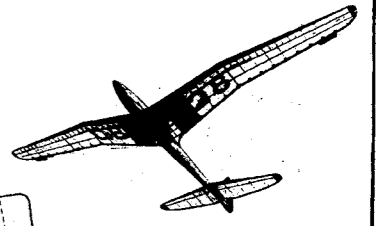
K-E Landegren med sin berömda Wakefield.

### CB 28 – en fransk skönhet.

Segelmodellen på mittuppslaget har en okänd konstruktör, men ritning (och senare även byggsats) såldes av Paris-firman Société Batir under många  r, med början 1943 – alltså mitt under pågående tysk ockupation!

Fullskalaritning hittade red. på 60-talet i ett antikvariat i Paris och den som vill bygga en formsk n S 3:a f r gärna l na ritningen för kopiering.

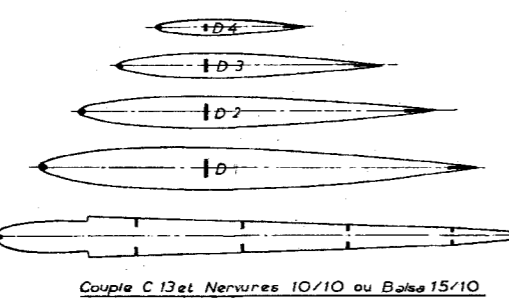
# C.B. 28



## CARACTÉRISTIQUES

LONGUEUR	m.	1.00
ENVERGURE	-	2.00
SURFACE	dm <sup>2</sup>	30.00
POIDS TOTAL	grs	450
POIDS au dm <sup>2</sup>		15
PROFIL AILE		EIFFEL 400
PROFIL EMPENNAGE		CLARK Y
ALLONGEMENT	e <sup>2</sup> /S	13.33

NOTA - Cet appareil peut être construit en balsa mais bord d'attaque et longerons resteront en bois dur



Couple C13 et Nervures 10/10 ou Balsa 15/10





## De första taifunerna

Få aktiva modellflygare på 50- och 60-talen kunde undgå att komma i kontakt med de tyska Taifun-motorerna med sina vackert eloxerade cylindertoppar och spinners. De var minst lika vanliga som Webra och med sin höga kvalitet gjorde de god och långvarig tjänst i tusentals lin- och friflygmodeller, senare också RC-modeller.

Förmodligen är det mindre bekant att dessa motorer var resultatet av en dröm, som en viss Hans Hörnlein närde efter kriget och som gick ut på att få bidra till att åter få igång det tyska modellflyget. Att så skedde vet vi nu och det redan innan segermakterna hade lättat på efterkrigssanktionerna.



Hörnlein, som i slutet av 40-talet tillverkade bl.a. precisionsverktyg i sin lilla verkstad, kom oväntat över ett större lager delar från en av nazi-tidens mest kända modellmotortillverkare, Bernhard Kratsch. Under beteckningen "BHK-Kleinst-Diesel" tillverkade och distribuerade Hörnlein i smyg en serie dieselmotorer i storlekarna 2,0 cc, 2,2 cc, 2,5 cc och 4,8 cc. De hade alla släktdrag från den schweiziska "ur-dieseln" Dyno, men Hans Hörnlein ville ge de tyska ungdomarna något betydligt modernare.

Han tillverkade därför en prototyp till en kortslagig diesel med vevaxelsug och med denna lyckades han värva den redan då betydande Firma Graupner som generalagent för kommande motortyper.

Med kontraktet i hamn påbörjade Hans Hörnlein produktionen av inte mindre än sju olika dieselmotorer, som gjordes i små serier mellan 1952 och 1954. Gemensamt för dem var att cylindertoppen fästes vid vevhuset med tre skruvar och i motorkretsar är dessa tidiga Taifuner därför kända som "die Dreischraubenserie".

De först tillverkade motorerna var "Junior" på 0,98 cc, "Record" på 1,48 cc och "Blitz" på 2,47 cc. Samtliga har ofärgade cylindertoppar i aluminium och bronslagrade axlar. Kvaliteten var över lag mycket hög, liksom den angivna effekten.

Parallellt med dessa gjordes "Standard 2,5" och "Standard 3,5", båda med kraftigare vevhus och dubbla kullager.

1953 tillkom "Taifun-Meteor" på 2,47 cc och "Taifun-Super" på 3,5 cc.

Taifun Blitz och Taifun Junior ur Reds. samling. Foto Pär Lundqvist.

Med sina kullagrade axlar och roterande bakinsug var de avsedda för tävlingsbruk, men hade i själva verket inte högre effekt än de tidigare, glidlagrade varianterna.

Dessa tidiga Taifun-motorer fick en hel del publicitet i samtida modellflyglitteratur. De förekommer bl.a. i en omfattande motoröversikt i tidskriften Loopings majnummer 1955, men om de försåts i Sverige är osäkert. En faktor, som talar emot detta är att de tillverkades i mycket små serier. När det gäller de tre förstnämnda handlar det enligt Taifun-experten Stefan Friesenegger om ca 50 exemplar av varje typ och om man utgår från att de flesta användes till det som de var avsedda för så är det inte konstigt att de idag hör till de mest sällsynta objekten på motorsamlarnas önskelistor!

Övriga "Dreischraubenmotoren" gjordes i något större serier, men antalet är blygsamt i förhållande till vad som komma skulle och det vore därför märkligt om export förekom.

I slutet av 1954 började de ersättas av de motorer, som vi mestadels associerar med namnet "Taifun". Till skillnad mot sina föregångare med sitt spartanskt aluminiumfärgat yttre hade de eloxerade delar i regnbågens alla färger och går under beteckningen "die bunte Serie". Tilläggas kan att alla utom den sista dieseln, "Orkan", hade pågångade cylindertoppar.

Under de därpå följande 10 åren tillverkades dessa motorer i över 200 000 exemplar – men det är en annan historia!

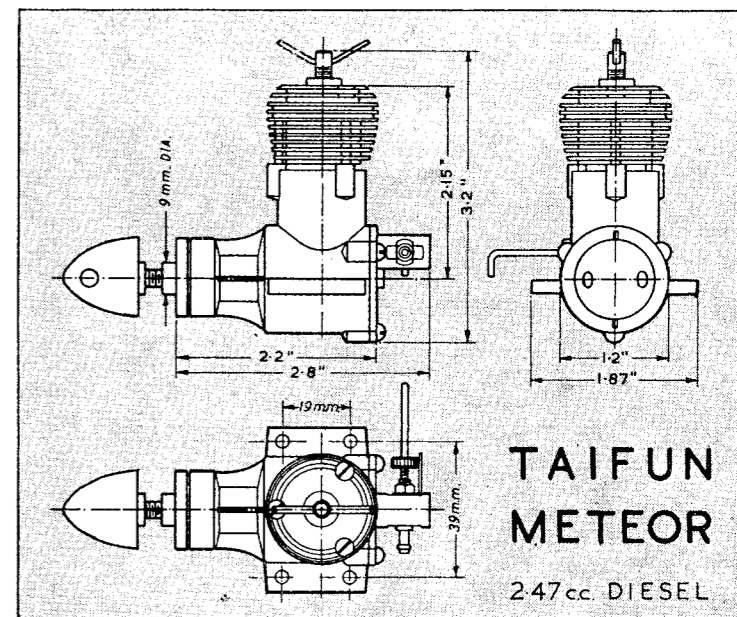
En historia, som är relevant i sammanhanget, bör dock beröras.

Då modellmotorsamling på 80-talet etablerat sig som en utbredd hobby steg efterfrågan – och därmed priserna – raskt på sällsynta modellmotorer. Till dessa räknades redan då Hörnleins "Dreischraubenmotoren" och snart handlade det om summor, som gjorde det lönsamt att tillverka små serier med kopior ("replikor") av dem. Seriösa samlare skyr dem som pesten, men dessa förfalskningar är skickligt utförda och det krävs rejäl erfarenhet för att skilja dem från originalen.

Blandat med enstaka, överlevande original exemplar cirkuleras de än idag på t.ex. auktionssiten eBay och det framgår inte alltid av beskrivningen när det handlar om en kopia.

Obegagnade exemplar är undantagslöst kopior, liksom lagom "patinerade" motorer med små artificiella bruksmärken. Den som vill ståta med en äkta "Dreischraubenmotor" i sin samling ska paradoxalt nog satsa på hårt slitna exemplar, helst med lättare bruksskador!

Nämnas bör att oenighet råder om Frieseneggers låga produktionssiffror för dessa tidiga Taifuner.



En annan auktoritet, Matthäus Weidner, redovisar helt andra produktionstal i sin bok "Die Deutschen Motoren für Modelle". Denna utgavs 1994 och anger enligt senare experter i ämnet "orimliga produktionssiffror"...

Sten P.

## Reflexioner kring en graf.

Ronald Borg försåg nyligen red. med lite medlemsstatistik i form av några stapeldiagram, varav ett visas här. En av de slutsatser man kan dra av dessa är ganska självklar, vilket fick red. att göra följande reflexion:

Den stora majoriteten medlemmar är födda före 1950 och började förmodligen modellflyga på 50- och 60-talet. Många av dessa har sedan gjort längre eller kortare uppehåll i sin hobby, men vi vet att den återväxt, som ändå finns inom SMOS, består av "återvändare" ur dessa åldersgrupper. Att våra regler bl.a. omfattar modeller, som konstruerats under 50- och 60-talet, torde därför stämma väl med de modeller, som många medlemmar kommit i kontakt med.

En graf med detta utseende väcker förstås också frågan vad som återstår av SMOS då de sista 40-talisterna lagt balsakniven på hyllan.

En sista generation friflyg borde kunna "fångas in", men frågan om hur man ska kunna integrera modeller från 70- och 80-talet i nuvarande regelverk tål att funderas på.

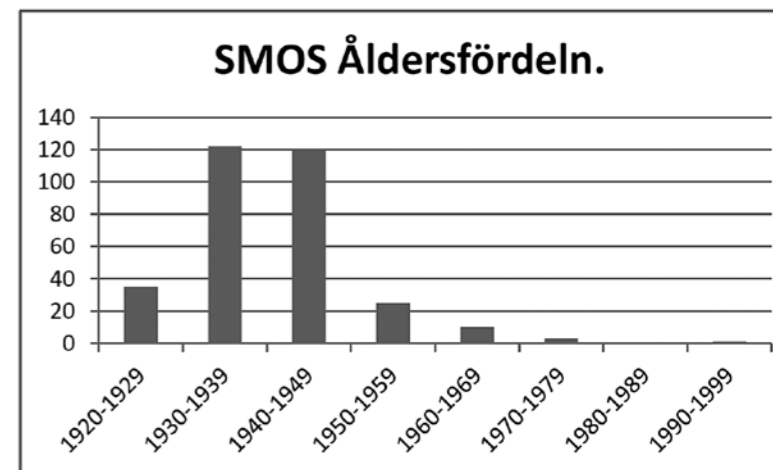
Det moderna friflygets svanesång inleddes nog redan på 80-talet och den handfull friflygare, som idag tävlar med fabriksstillverkade, tekniskt avancerade

modeller lär knappast kunna bilda stommen i framtida OT-verksamhet.

SMOS' fortlevnad hänger nog snarare på om tillräckligt många RC-flygare ansluter sig till våra led. Om sedan RC-flygarna med rötter i 60-,70- och 80-talet har tillräckligt med gemensamma erfarenheter för att vilja hålla kontakten, träffas och flyga i en gemensam organisation är en öppen fråga...

Förhoppningsvis är dessa funderingar alltför pessimistiska – eller vad säger medlemmarna?

Sten P.



## Skalasidean

*Internationellt har friflygskalans renässans många år på nacken och även om klassen övervintrat också här i form av peanut-modeller så är det först nu som de här modellerna på allvar börjat få luft under vingarna i vårt land. En som tidigt ville slå ett slag för klassen var C-G Sundstedt, som för 30 år sedan skrev följande – nästan lyriska – appell i Modellflygnytt:*

### Friflygande skala – är det nåt för "sportflygaren"?

Här i landet har vi ingen tradition kring friflygande skalamodeller, men det finns det på andra håll. Se här bara vad amerikanen Gordon Allright skriver i AMA-tidningen Model Aviation december 1981:

"Det lilla modellplanet flög i sirliga cirklar högt över huvudena på de fascinerade åskådarna, flög alldeles fritt och utan att utsätta någon för minsta fara, sökte sig upp mot de ulliga molnen som stackade sig i förmiddags-solen. Skulle modellen komma ner någon gång? Hur såg den ut på nära håll? Var det svårt att göra en så'n? Sådana frågor fyllde både unga och gamla som tittade på flygningen.

De här människorna hade tänkt på modellplan som grejor av plast, med tjuriga motorer och elektroniska styranordningar, som kostade en hel del pengar. De tyckte att det var svårt att tro på det de såg. Efter flera minuter var planet bara en liten prick på himlen, och så försvann det helt ur sikte, men bilden av något vackert och något att beundra stannade kvar, och de vetgiriga ögonvittnena ansatte modellens ägare (eller snarare före detta ägare) med frågor.

Han höll fram en annan modell, snarlik den första, för en storögd ung man och förklarade att den vägde 25-30 gram och drevs med ett gummiband. Som svar på en annan fråga sade han att den var klädd med japanpapper. Priset? Ungefär samma som för en biobiljett.

En av flickorna pekade ut för sin kompis att man kunde se små instrument inne i kabinen om man kikade genom fönstren. Jodå, den var lättbyggd, men det behövdes tålamod.

Ett par lappar med adress och telefonnummer skrevs åt ett par killar som ville köpa grejor och

Denna Sukhoi SU-11 ingår nu i redaktörens flotta av Rapier-modeller. Ännu ej provflugen, men realistiskt poserad med hjälp av Pär Lundqvist, som tagit fotot.



bygga själva. De skulle också vara välkomna till ett möte i flygklubben i närheten.

Jag tyckte att det hade hänt någonting fantastiskt, någonting som var både konst och poesi, skaparkraft, förmåga att dela med sig och tillfälligheternas spel på en gång. Den där känslan hade jag också, när jag gjorde mitt första modellplan för många år se'n. På den tiden kunde man också komma igång för priset på en biobiljett ..."

Det här kan ju få vem som helst nyfiken. I sin ständige spalt i AMA-tidningen skriver Bill Warner om sådana här skalaplan:

"Friflygande skala leder inte till annat slags modell-flyg. Det är ett självändamål. Det är en konstform.

Det ger fantastiska tillfällen till skilda erfarenheter och det är inte fastlåst vid tillgång på pengar, teknologi eller bra försäkringar mot skador för tredje man. Friflygskala kan vara lika invecklat som en Capronitredäckare med tre vingpar (= 9 vingar!) eller lika enkelt som den alltestädes närvarande Lacey-modellen på 13 tum.

De här skalaplanen är skojiga att bygga, billiga, kul att flyga med, tillräckligt lite detaljerade för att vem som helst skall kunna uttrycka sig själv i dem och så enkla att vem som helst kan bygga en maskin och vara belåten åt att ha åstadkommit någonting.

Det finns fantastiskt mycket kul att göra med fina modeller i linflyg, radioflyg och inomhusflyg, men de modellerna skall inte betraktas som vare sig finare eller sämre än friflygande skalaplan. De av oss som begriper hur kul utmaningen med den här sortens modeller är kan mycket väl göra en och annan utflykt in på andra modellområden, men vi kommer alltid tillbaka till friflygande skala. Det var med sådana plan som modellflyget startade (i USA åtminstone) och den sortens hobbyflyg har aldrig trätt tillbaka för något annat flyg i hjärtat hos dem som blivit bitna.

Friflygande skala är till för alla!"



### Från våra finska vänner kom en julhälsning,

där Sven Orre bl.a. skriver att "...det har blivit mycket arbete på gården och sommarstället i sommar, men nu har jag fått tid att klä alla mina projekt, som blivit lig-gande, för att få bort dem från arbetsbordet.

Vi var alla, Boris, Ingmar och jag, i Jakobstad och deltog i INSKAALA-tävlingen. Boris och Ingmar lyckades bra med sina modeller, men mina flygningar var inte så lyckade. Skalapoängen var dock höga på bägge modellerna (Dewotine D7 och Botali P.A.M.A.)."



Boris bifogar en nytagen bild på hans Curtiss Owl, som han lagt ner mycket jobb på. Han fick högsta flygpoäng alla kategorier, men var besviken på skalapoängen trots omfattande dokumentation.



Topsy S2 i peanut-format byggd av Gustaf Enebog. Den har vi hämtat från Andreas utmärkta hemsida (se vidare om denna hemsida på sidan 26).

# Stunty - en gammal goding med 60 år på nacken!

Äldre konstruktioner av modellflygplan är alltid intressanta att skärskåda. Stunty är konstruerad av Gunnar Hofmann, AKM och 1953 tog Sven-E. Truedsson modellflygindustri i Malmö fram en byggsats "MB 328". Vad som gjorde att jag fastnade för just Stunty var det faktum att den gul-röd-svarta tecknade modellen på asken flyger i högervarv! Jag har frågat många gamla linflygare - men vänstervarv har i Sverige varit det förhärskande flygsättet och asken måste betraktas som ett kuriosum i sig. Jag vet att Ulf Tønnessen ifrån Norge i sin ungdom flög högervarv från början men tilläts att tävla i Sverige med att starta och landa "i fel riktning" men flög f.ö. hela programmet med ryggygning som bas!



Ibland kan man se kompletta byggsatser i originalkartong på olika auktionsställen (på internet som t.ex. Tradera). Somliga ropar in för att "ha" medan jag för att se om det går att bygga av originalmaterialet.

Det beskrivna bygget är delar från två "kompletta byggsatser" och det som fattades har kompletterats med likvärdigt material och delar som friflygpropellrar, kupade brickor, glaspärlor etc har fått ligga kvar som exempel på "komplett". Byggsatsen är en s.k. "Printwood" - man får balsaflik med påtryck och får sedan själv skära ut alla spryglar etc.

Stunty har symmetrisk vingprofil med lika stor innervinge som yttervinge och 820 mm spännvidd. Föreslagna 1-2,5 cc motorer är Allbon Sabre, Allbon Spitfire, Super Tigre G-32, Super Tigre G-31, Webra Record, E.D. m.fl.

Materialet i de byggsatser jag utgått från är näppeligen från 1953 utan sannolikt 60-70-tal och priset på min ena kartong är 36:- (gamla "katalogbitare" bör kunna datera byggsatsen!). Det medföljande klädselpappret har jag bytt mot sidan.

Tanken: Om du inte skall tävla med din Stunty kan originaltanken duga - på 60 år har vi lärt oss litet mer om tanken - tänk på det!

Bygge: Man bygger vingen först. Att detta är en antik konstruktion ser man på att vingbalken i "furu" 5 x 10 mm sitter mitt inne i vingen och inte tillför någon direkt styrka eller stabilitet - men fungerar som fäste för bellcranken (51 mm / 2") (kallas här "kontrollplattan"). Fästet för bellcranken är limmat med 24-timmars epoxilim, medan spryglar etc är limmat med vanligt PVA-lim (Sikabond 540 med fuktklass D3). Jag har använt en VECO bellcrank i metall - osäkert vad som följt med.

Att bygga vingen - vana att bygga symmetriska vingar är en fördel här. Den på ritningen angivna tippvikten 15-20 gram kan man gärna öka till 28 gram (= 1 oz). Vingen skall klädas innan kroppen kan byggas. Jag har gjort vingen helt klar med spännlack och kontrollerat att den inte är skev innan kroppsbygget tog vid. Obs - jag markerade var kroppen skall sitta och la inte spännlack här för att limmet skall fästa bättre.

Kroppen byggs direkt på vingen - nospartiet är onödigt svårt att bygga då det har dubbelkrökta ytor längst fram. Närmast motorbockarna och halvvägs bak på vingen skall det vara 1 mm plywood - limmat med 2-timmars epoxilim och en evig massa klämmor, därefter skall själva kroppsidorna fästas - här har jag valt att fästa dem i framänden först. Vitlim blöter upp balsat så det blir smidigt och följsamt.

Kroppsidorna är punktvis fästa med 5-minutersepxi ända bak och på båda sidor sedan kroppspanten monterats. Fogen mellan vingens plankning och kroppsidorna gjorde jag med PU-lim (Sikabond 545 fuktklass D4) som visserligen är besvärligt att använda men otroligt starkt och väldigt lättbearbetat innan det härdat helt efter c:a 1 dygn.

Resten av bygget är okomplicerat. Jag har klätt allting med sidan.

Målning: Skall man vara strikt klassisk så målar man inte! Man valde t.ex. rött papper för att få en röd modell. Så länge man kör sin dieselsoppa utan nitrat-tillsats kan man låta spännlacken få vara ytterytan, medans metanol och/eller nitrater gör spännlacken kladdig. Mina linmodeller har jag med framgång målat med högblank Teknos Futura snickerilack (alkyldoljeför-

stärkt syntetlack). Har denna lack väl fått torka ordentligt några veckor så tål den glödstiftsbränsle riktigt bra och dieselbränsle någorlunda. Jag har alltid nitrat i min diesel - Kemetyl Super-K-Diesel - jag blandar 7-9% i "fotogenet" innan jag blandar fotogen, ricinolja och eter till önskade proportioner.

Flygfärdig? Nej - givetvis måste modellen "dekoreras". Om man inte skall flyga mycket med sina modeller utan bara några ggr per år så fungerar denna metod som förvisso inte är klassiskt oldtimermässig men blir rätt bra: Lämplig logga eller text från kartong eller ritning scannas in och behandlas (man kanske vill spegelvända loggan på fenans baksida). Därefter printas de ut på självhäftande pappersetiketter (det finns i A4-storlek) i färgprinter, laser eller bläckstråle. Sedan skär/klipper man ut det man vill ha. Lacken mattas en aning med 600-slippapper där det skall sitta något. Pappersetikettbitarna monteras noggrant och omsorgsfullt - svårt att få snyggt på dubbelkrökta ytor som över en sprygel.

När den sitter fast där den skall sitta kommer supertrixet: Utspätt vanligt vitlim penslas på så det går ut någon halvcentimeter utanför pappersetiketten.

Vitlimmet vill gärna krypa av men om man håller på en stund brukar det täcka hyggligt. Det viktigaste är att det kommer lim på alla kanter. Efter att torkat över natt kan det behöva bättras med mera vitlim härodär.

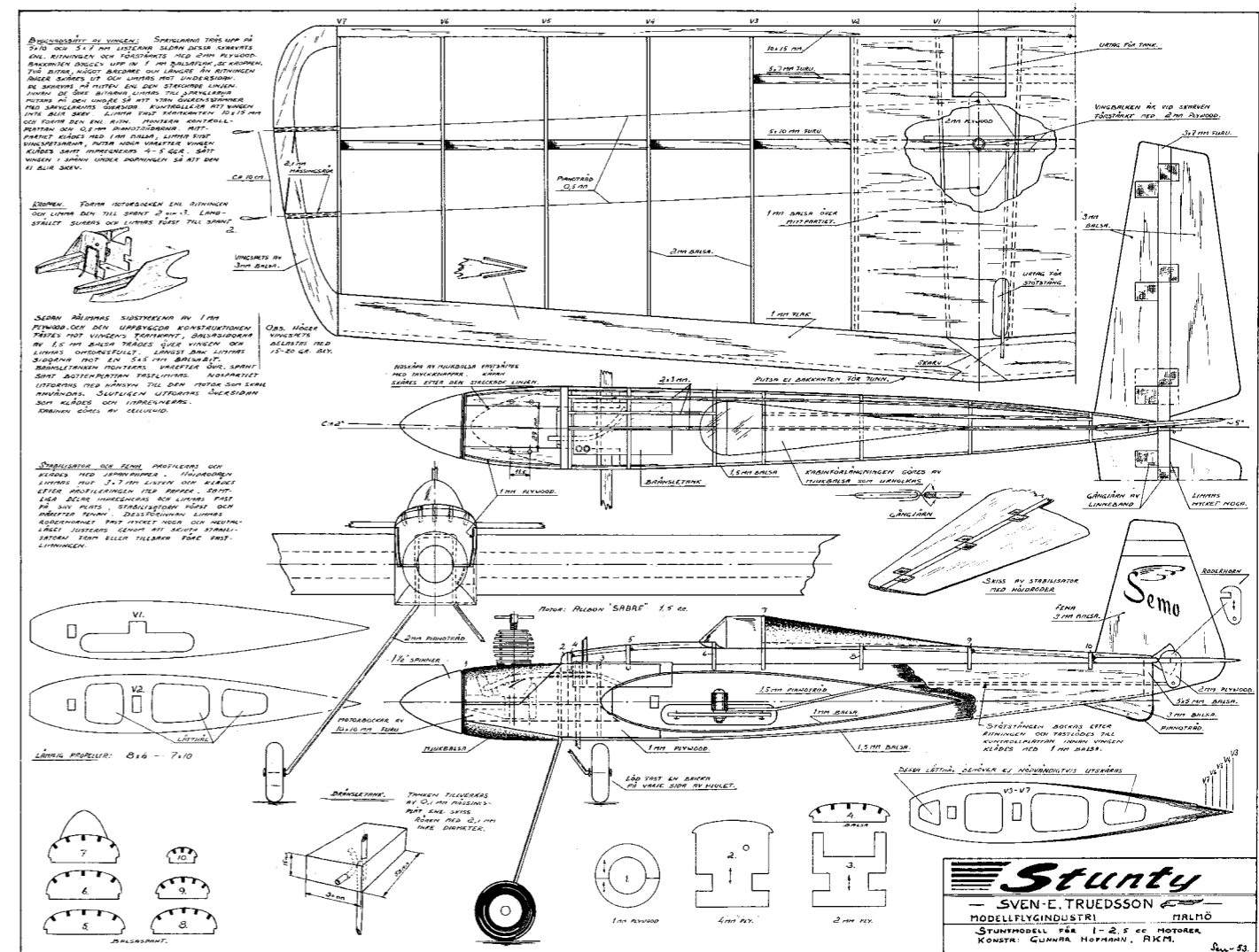
Vitlimmet blir ju helt transparent och tål de flesta bränslen. För att inte råka skada kanterna på "dekalerna" vid rengöring kan man välja att sätta dem på innervingen som ju i regel aldrig blir oljig.

Provflygning: Välj en dag med försumbar vindstyrka! Kontrollera tyngdpunkten!!! En baktung modell är livlig medan en framtung känns trögstyrd. Betänk att Stunty har en relativt sett kort momentarm och är synnerligen manövrerbar med sitt stora höjdroder. 13 meter lina är lagom till en Webra Rekord (1,5 cc diesel).

En modell med så här små hjul kan lätt vippa framåt - kaststart är att föredra.

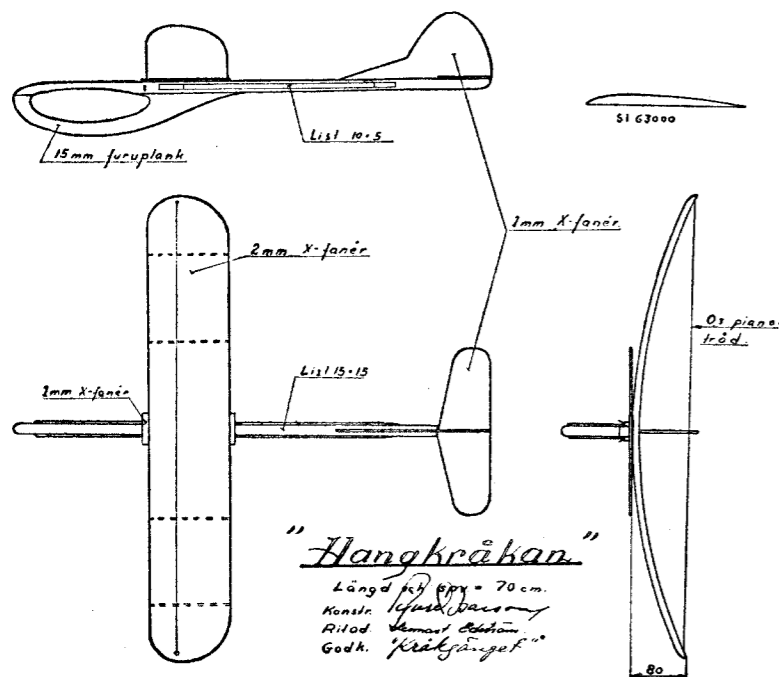
Mitt exemplar är mycket känslig på roderutslagen vilket skulle indikera att den är baktung - men med tanke på det stora roderutslaget med "normala 10 cm" mellan handtagets utledare är det naturligt att Stunty blir mycket känslig.

Ingvar Nilsson



# Hangkråkan skriver modellflyghistoria

Saxat ur Svensk flygtidning nr 6 1945.



Hangkråkan har en spännvidd om 70 cm och väger ca 500 gram, vilket ger en vingbelastning av 70 gram/dm<sup>2</sup>.

Flyghastigheten är ca 16m/sekunden och Re-talet är ca 135000.

vingbelastning av styvt 100 g/dm<sup>2</sup> för att stå emot den ökande stormen. Sagt och gjort.

Vi sökte upp en bra bit 3/4-tumsplank med 70 cm spännvidd och spikade ihop "Spillkråkan". Professor Edström från Nässjö låg sedan och yrade hela natten om "fransk träskruv". Smedberg från söder om Stockholm ville prompt ut i "terränglådan" och söka upp "Hangkråkan". Efter 3/4 timmes arbete var bygget klart. Plan-kan var nätt och jämt avrundad fram

En ljuvlig, solig försommarmorgon. Vindstill. Hänföra utsikt över största delen av Västergötland, där det urgamla kulturlandet Falbygden utbreder sig 10, ja 15 mil för våra ögon med de mäktiga Kinnekulle, Mössberg, Billingen m. fl. som skyddsvallar vid horisonten.

Vi äter frukost i restaurangen, 12 man ur den högre instruktörskursen för modellflygare på Ålleberg, "Kråkängerna" som vi själva kallar oss. Bakom oss har vi fyra underbara dagar, framför oss sex likadana, tror vi.

"Kråkängerna" är hoprafat från Sveriges alla hörn för att ges "teknisk hyfsning" varierande allt efter tidigare erfarenhet. Värst är Löfström, som får resa 250 mil. Han bor i Kiruna! Men så har han fått vara med om saker, som det inte förunnats alla. Det började med storm över Ålleberg, som gick upp till orkan vid Västhanget (30 sek).

Vi var flygsugna, och det räckte för att överträda alla aerodynamikens lagar. En hangmodell konstruerades på frukosten och beräknades få en flyghastighet av 15 sek. Långt före lunch hade "professor" Edström och startsäkerhetens mästare från Borås, Sandberg, byggt "Hangkråkan" färdig.

"Hangkråkan" höll en vingbelastning av 70 g/dm<sup>2</sup>. Nytt världsrekord? Men så flög den som en ängel i stormen. Efter 41 sek rundade "Hangkråkan" Ållebergs nordände och försvann för alltid ut över bygden. Den hade givit Fokker rätt, att man kan flyga med en lagårdsdörr.

Men vi fick blodad tand. Med hjälp av kurskompendiets kurvor, vederbörligen förlängda till "högre" vingbelastningar, beräknade vi, att det behövdes en

och bak, men den flög! Och den höll sig bra på hanget med sina vingöron och sin fena av järnplåt.

När vinden mojnade till 4 sek kom "knarrarna" fram. Vi gick ut till Västhanget med 5 kärror och kom hem med 1! Lindquists "Tiger", Smedbergs "egen" och mina "Sunnanvind" och "Variant" fortsatte vackert utefter hangkanten efter starten, ständigt stigande, och försvann på höjden. ("Tigern" och "Sunnanvind" dokumenterade sig som idealåk för hang med säker "kursinstinkt" och stabilitet).

På pingstdagen hade en hel del teoriundervisning avklarats, då Ållebyns invånare med den sympatiska skolchefen Fägerblad i spetsen på ort och ställe av en expert fick höra om fornkulturen och myterna på Falbygden, som med Ålleberg som centrum innefattar de äldsta, stoltaste och mest mystiska episoderna i vårt lands historia.

Nu har "Kråkängerna" slutat sin frukost (medan vi är där: vilken kalasmat!) och går till dagens arbete. Reveljen har gått kl. 6, arbetet har börjat kl. 8.30 och fortsätter till kl 17 med hangflygning, bygge och solbad till omväxling. Efter middag blir det högstart på platån eller något annat kul. Sveriges modellflygare skulle säkert bli gröna i ansiktet, om de vetat hur instruktörseleverna har det. Så vi talar inte mer om det nu. Vi bifogar ritningen till "Hangkråkan", kanske banbrytare på hangflyg- tekniken i storm. Alla hälsar till Er från det härliga Ålleberg genom

Sigurd Isacson.

# Ove Pettersson in memoriam



Ove Pettersson i Göteborg har nyligen lämnat oss efter en längre tids sjukdom. Han var en av Oldtimersällskapetets första medlemmar och deltog och tävlade tidigt på Gustavsviks flygfält i Örebro.

Några episoder:

En mycket varm sommardag hade vi slagit oss ner på utlagda filtar – män, kvinnor och barn. Vi fick var sin "Sleek Streak" att sätta ihop, varefter flygningarna inleddes. Ove startade och den lilla stavmodellen dök rakt ner, men Ove höll handen som för att skydda ögonen mot solen och låtsade att flygmaskinen flög högt, högt...

Ett annat tillfälle, även det på Gustavsviksfältet. Ove kom med en stor, nybyggd F-modell "Pacer" av Sal Taibi, försedd med en "Ohlson .23" bensinmotor i nosen. Det hade regnat, men äntligen slutade regnet och Ove skulle göra en start. Med stora batterier och en dunk bränsle stod han där. Några slag på propellern och motorn småll igång. Så skulle Ove justera tändningen – spaken sitter alldeles bakom propellern – AJ!

Det var Ove, som fick TV att komma och filma



vid inomhustävlingen i Valhalla och när jag vid VM 1971 i Göteborg fick det hedersamma uppdraget att agera lagledare för Australien och det gällde att få ihop ett proxylag av svenskar så föll helt naturligt mitt val på Ove att delta i Wakefieldklassen.

Han fick ta hand om Alan Edwards modell, men vid provflygning kröp gummipinnen baktill genom balsaträ och förstörde hela kroppen. Naturligtvis satte sig Ove till att bygga en ny kropp och kunde genomföra alla starter!

Det var också Ove, som lärde mig inomhusflyg. Till Valhalla i Göteborg inbjöd Ove hugade inomhusflygare och jag snickrade ihop en s.k. "25-öres". Den flög, men inte mer...

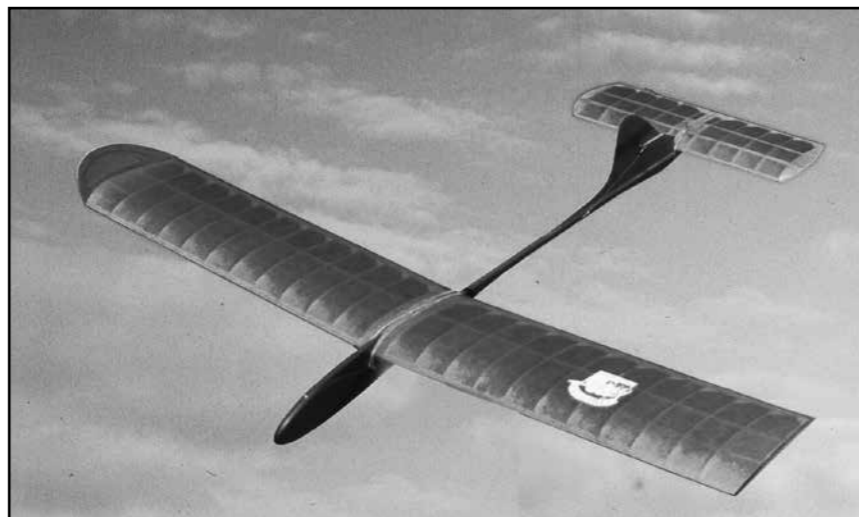
Av Ove fick jag så ett kompendium om inomhusflyg och -bygge\*. Kan han så kan väl jag och så blev det! Tack Ove för vad du lärde mig och tack också för all gästfrihet, som du och din familj visat oss!

Sven-Olov och Vailet

\*Finns numera i vårt arkiv.

## Sven-Olof Ridder in memoriam

Sven-Olof Ridder, känd profil i modellflygklubben Vingarna redan på 1940-talet, gick bort i slutet av 2012, 83 år gammal. Han blev civilingenjör i flygteknik och forskare i låghastighetsaerodynamik vid Flygtekniska Laboratoriet vid KTH, där han undersökte olika flygplankonfigurationer i vindtunnel. Som forskare var han mycket självständig, och blev inte populär hos SAAB när han hävdade att det fanns andra medel än nosvingar när det gällde att åstadkomma låg landningsfart.



Tillsammans med en kollega, Lasse Bergström, intresserade han sig också för segling och introducerade en vindriktningsindikator, "Windex", som marknadsfördes och som nu används över hela världen. Han blev intresserad av kölars utformning, vilket ledde till de hemliga vingkölar som blev ett diskussionsämne vid de stora segeltävlingarna, inte minst America's Cup. Lasse Bergström blev välkänd när han slog ett hundraårigt Clipper-rekord vid en segling New York-San Francisco runt Kap Horn med en av Ridder ritad yacht, "Thursday's Child".

Sven-Olof konstruerade också ett ensitsigt segelflygplan av typ motorseglare, "Windex 1200", som byggdes i avancerade material och som marknadsfördes i byggsatser.

För sina insatser som forskare utnämndes Sven-Olof Ridder till professor vid KTH. Han belönades med Thulinmedaljen två gånger: i silver 1969 och i guld 1992.

Jerk Fehling

Red. tackar vår medlem för att ha uppmärksammat S-O Ridders bortgång och påminner om en utförligare artikel om honom i OLDTIMER nr 1/1996.

### NÄR, VAR, VEM? – Del 2

Den här gången ser vi på "sprängröret", d.v.s. metoden att dra upp gummimotorn i ett temporärt infört kroppsrör för att skona modellen vid ev. sprängning av den uppdragna gummimotorn.

Vi ser sällan "sprängrör" på våra tävlingar, kanske p.g.a. att några deltagare, som för en del år sedan använde sig av dem, beskylldes för att använda "icke-oldtimer-mässiga hjälpmedel"!

Faktum är att metoden i sitt nuvarande utförande använts åtminstone sedan 1952, då Jack North och Martin Dilly i England med sina epaxolin-rör introducerade den.

Redan då gjordes försök att få denne prominente, men något tillbakadragne, person som medlem i SMOS, men vi fick nöja oss med att bygga några av hans eleganta konstruktioner, vilket bl.a. Helge Wannberg, Arne Berglin och undertecknad gjorde – se ill. på Sven-Olofs S 1:a ur Hobbyboken 1947-1948!

Hans konstruktioner från mitten av 40-talet var inte helt lätta att handskas med, men de var, liksom Sigurd Isacson's segelmodeller, många år före sin tid. Förutom den namnlösa S 1:an finner vi i samma årgång av Hobbyboken en enkel ritning på Sven-Olofs segrande S 2:a vid Jämi-tävlingarna 1945 och i Aeromodeller Annual 1948 hittar vi en detaljerad ritning på S 1:an "Hale", som lovordas av författaren.

Endast en av Sven-Olof Ridders konstruktioner hittar vi i vår Ritningsbank. Det är S 1:an "Pin Up", som fanns i byggsatsform från Alga. Den har förvånansvärt nog inte syntts till på någon av våra OT-tävlingar, även om den byggts av bl.a. Arne Berglin. Kanske någon av hans linkontroll-konstruktioner från 50-talet (publicerade i tidningen Looping) hinner före!

Sten P.

Efter klubbens namn döptes den till "Croydon-metoden", men fick ingen universell spridning förrän betydligt senare.

Det ryktas om att en annan metod provats redan på 30-talet och nämnts i någon av F. Zaica's tidiga årsböcker, något som undertecknad dock ej kunnat hitta.

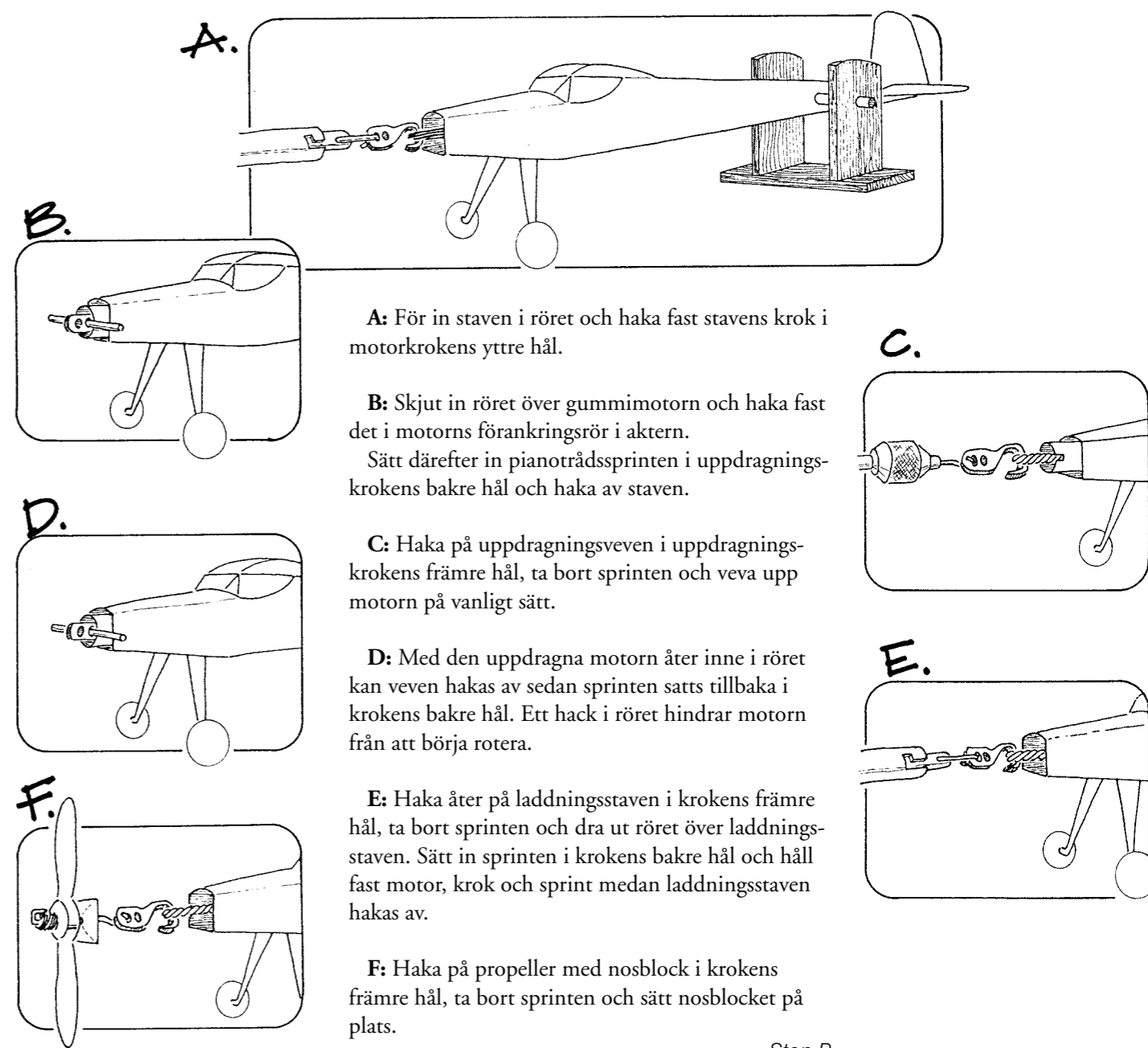
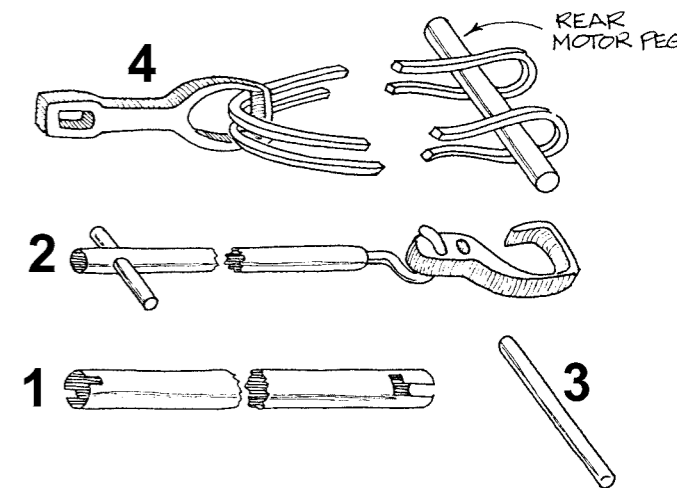
Med dagens teknik att dra upp motorn utanför modellen är metoden kanske snart passé inom F1B. Lustigt nog är cirkeln därmed sluten, eftersom det fanns de som gjorde så redan för 80 år sedan, fast då genom att ha gummimotorn apterad på en uttagbar stav.

## Kort beskrivning av hur man använder "sprängrör" (eng. 'safety tube'):

För att använda metoden behövs ett rör (1), en laddningsstav (2) och en bit pianotråd (3). Dessutom måste främre delen av gummimotorn avslutas med en uppdragningskrok med två fästhål (4), typ Crocket.

Röret kan vara av t.ex. plast, glasfiber eller aluminium med plats för fullt uppdragen motor. För att hålla det på plats i modellen förses det med ett spår, som passar över motorns akterfäste (rör).

Laddningsstaven kan vara av trä, aluminium eller glasfiber. Den måste vara något längre än röret och försedd med en pianotrådkrok i ena änden.



**A:** För in staven i röret och haka fast stavens krok i motorkrokens yttre hål.

**B:** Skjut in röret över gummimotorn och haka fast det i motorns förankringsrör i aktern.

Sätt därefter in pianotrådssprinten i uppdragningskrokens bakre hål och haka av staven.

**C:** Haka på uppdragningsveven i uppdragningskrokens främre hål, ta bort sprinten och veva upp motorn på vanligt sätt.

**D:** Med den uppdragna motorn åter inne i röret kan veven hakas av sedan sprinten satts tillbaka i krokens bakre hål. Ett hack i röret hindrar motorn från att börja rotera.

**E:** Haka åter på laddningsstaven i krokens främre hål, ta bort sprinten och dra ut röret över laddningsstaven. Sätt in sprinten i krokens bakre hål och håll fast motor, krok och sprint medan laddningsstaven hakas av.

**F:** Haka på propeller med nosblock i krokens främre hål, ta bort sprinten och sätt nosblocket på plats.

Sten P.

## Web-tips

Ritningar: Förmodligen går det att hitta ritningar, foton eller referenser på Internet till praktiskt taget alla modellplanskonstruktioner, som publicerats genom tiderna. I OLDTIMER har vi tidigare tipsat om större eller mindre ritningssamlingar, men det har då handlat om samlingar, från vilka ritningar har kunnat beställas. En annorlunda "site" är [www.outerzone.co.uk](http://www.outerzone.co.uk), som inte bara är en förteckning på oldtimer- och skalaritningar utan också erbjuder intresserade att ladda ner valfria ritningar utan kostnad, registrering eller annan förbindelse! Utbudet är enormt – nu nära 4000 ritningar – och täcker friflyg, linflyg och R/C. Att bara surfa omkring och titta på ritningar är ett kvällsnöje, som slår det mesta, men som kan bli vanebildande och tidskrävande!

## Modellflyg på frimärken - del 22

Endast några få, kända frimärken med modellflygmotiv återstår att presentera i den här spalten, men för modellflygande filatelister finns även andra objekt av intresse.

Ett sådant är måhända vidstående postkort, som argentinska postverket lät trycka upp inför VM i friflyg i Embalse 2011. Som synes illustreras de tre klasserna med tre startande modeller mot en fond av ritningar till en äldre segelmodell resp. en handkastglidare. Det påtryckta \$2.00-"frimärket" visar en vacker OT-Wakefieldmodell.

Kollaget illustrerar (omedvetet?) hur gårdagens individuellt utformade tävlingsmodeller fått ge vika för dagens "enhetsmodeller".

Sten P.



### REGIONOMBUD FÖR SMOS

För Skåne-Blekinge	Thomas Johansson.	Närke-Västmanland	Göran Larsson
Småland-Öland	Bengt Åhman	Uppland	Gunnar Ågren
Gotland	Evert Östermark Visby	Dalarna	Inge Sundstedt
Halland	Sten Persson	Gästrikland och	
Västra Götaland	Lennart Flodström	Hälsingland	Lars Eriksson, Sandviken
Storstockholm	Anders Sjöberg	Mellannorrland*	Sofia Holmbom
Östergötland och		Övriga Norrland	Torbjörn Ahlfort, Luleå
Södermanland	Kent Josefsson		
Värmland	Christer Jansson		

\*Jämtland-Härjedalen-Medelpad-Ångermanland. V.G. se matrikeln för adress och telefonnummer.

Jetex: På [www.filmarkivet.se/sv/Film/?movieid=352](http://www.filmarkivet.se/sv/Film/?movieid=352) finns en journalfilm med titeln St.Eriksmässan 1954. C:a fyra minuter in i denna möter vi en ung Sigurd Isacson och en grupp ynglingar i färd med att flyga Jetex-modeller på Gärdet. Det gäller uttagning till världens första VM för "reamodeller" i England och den välfilmade sekvensen med "Jetex-Måsen" och andra Jetmaster-modeller garanteras sätta fart på nostalgikörtlarna hos alla dem, som fortfarande minns den härliga doften från Jetexbränslet!

Vår egen Web-redaktör Andrea Hartstein har nu en egen hemsida, som t.o.m. uppmärksammas i senaste Aeromodeller. Med fokus på inomhusflyg hittar man sålunda mycket matnyttigt på:

<http://indooaero.homeunix.net/>

Sten P.

## Matnyttigt för gummiflygare!

Bror Eimar är sedan många år vår främste Wakefield-flygare. Han tog nyligen kontakt med red. för att ge likasinnade inom SMOS en möjlighet att ta del av en intressant avhandling, skriven av en annan storhet inom Wakefield-flyget, britten Ian Kaynes.

Den 30-sidiga artikeln publicerades ursprungligen i NFFS Symposium Report 2001 under titeln "Model Performance Calculation" och har översatts till svenska av Bror Eimar med tillstånd och hjälp av författaren. Den svenska titeln är "Prestandaberäkning för F1B-modeller". Visserligen flyger vi inte moderna Wakefields inom SMOS, men då artikeln rör bl.a. relationen mellan antalet max-varv och max vridmoment på en gummimotor med känd vikt är beräkningarna allmänt giltiga och tillämpliga även för våra modeller.

Det ska medges att det krävs något mer än grundskolekompetens i matematik för att få full behållning av denna avhandling, men för den genuint intresserad är det mödan värt!

Då artikeln är för lång för vår lilla skrift har Bror Eimar gjort den tillgänglig på Internet:

[http://www4.idrottonline.se/ImageVaultFiles/id\\_273084/cf\\_72266/Prestandaber%20C3%20A4kning%2020f%20C3%20B6r%2020F1B.pdf](http://www4.idrottonline.se/ImageVaultFiles/id_273084/cf_72266/Prestandaber%20C3%20A4kning%2020f%20C3%20B6r%2020F1B.pdf)

Sten P.

## Aeromodeller nr 919

Så kom den då, den pånyttfödda Aeromodeller, husorganet för två generationer modellflygare!

Aeromodeller utkom med sitt första nummer i november 1935 och blev så småningom den enda större modellflygtidskriften utan RC-innehåll. Det blev förmodligen också dess fall och efter 918 nummer gick den i graven 2001.

Lite av Aeromodeller levde dock kvar i den då nystartade tidskriften Aviation Modeller International i form av ett antal sidor, som tillägnades traditionellt modellflyg och oldtimerflyg. Resten av tidningen kom mer och mer att domineras av nödtorftigt kamouflerad reklam ("testningar") för mer eller mindre färdigbyggda cellplastmodeller och annonser för desamma. Förmodligen blev det ekonomiskt ohållbart att vända sig till två så vitt skilda intressegrupper och efter två ägarbyten hamnade AMI förra året hos ADH Publishing Ltd.

Den senare hade redan RC Model Flyer i sitt utbud och man beslöt därför att lägga ner AMI, men fortsätta dess innehåll i två nya publikationer, nämligen Aeromodeller och RC Electric Flyer.

Man kan bara hoppas att experimentet slår väl ut och premiärnumret av nya Aeromodeller ger verkligen mersmak. Linflyg, friflyg, oldtimer och RC assist samsas om utrymmet, liksom en lång artikel om tryckluftsflyg, ett motortest, flera tävlingsreferat, två byggritningar m.m. Som bonus medföljer ett nytryck av Aeromodellers första nummer från 1935, allt som allt 66 + 37 välfyllda sidor – och befriande litet antal annonser!

Aeromodeller utkommer tills vidare varannan månad och borde vara ett måste för oss "gammelflygare". Närmare detaljer om prenumeration etc. hittar man på [www.aero-modeller.com](http://www.aero-modeller.com).

Sten P.

## Ny Mills-ersättare.

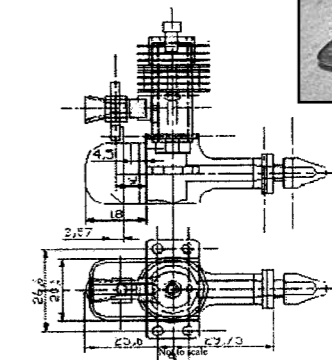
Tills nyligen sades det att den bästa ersättaren för en DC-3:a var en annan DC-3:a och det kan nog sägas om den gamla engelska dieseln Mills .75 också.

Det finns förvånansvärt gott om original-Mills-motorer för oss skalaflygare och andra, som uppskattar just de egenskaper, som gjort märket berömt. Trots detta har många "ersättare" sett dagens ljus och den senaste i raden heter "Millish .049 Red Head" för att man inte ska missa målsättningen! Konstruktören är engelsk, medan tillverkningen sker i Kina vid CS-fabriken.

Enligt ett snabbtest i engelska SAM35 gör den 7600 v/min på en 8x4 propeller, d.v.s. ungefär som en bättre Mills .75.

Den kan beställas direkt från konstruktören Alex Phin med adress [alex.phin@talktalk.net](mailto:alex.phin@talktalk.net) och kostar £80.00 inkl. frakt hit. PayPal är OK som betalnings-sätt.

Sten P.



## Annonser

### Säljes:

Skalamodeller, Oldtimermodeller.  
Dieselmotorer.  
[www.halrskalamodeller.se](http://www.halrskalamodeller.se).  
Hans Lundberg



### Säljes:

Ritningar till Sunnavind Spec., KSAK Sunnavind + bygg-och trimförslag, KSAK Tempo Wakefield, Löwen G1, Jetex Demon.

Arne Andersson, Brunns-gatan 19 B, 611 32 Nyköping.  
Tfn 073 904 42 15, e-post [arnea@ebrevet.nu](mailto:arnea@ebrevet.nu).

## Medlemmarna bygger



Åke Gustavsson har under hösten använt en längre konvalescensperiod till att snickra ihop ännu en svensk klassiker, nämligen Bengt Blomgrens vinnarmodell vid SM i Västerås 1943 i klass M2 (nu klass 'C'). Modellen har en spv. på 98 cm och är försedd med en kraxad motor.



Engelska Hi-Ball är en typisk 40-talsknarr, här byggd av Lars-Erik Fridström för en Mills 1,3 cc.



Roland Svensson i Nynäshamn har använt en del av julhelgen till att bygga en flotta av Grants "Cloud Tramp". 1949 byggde Roland sin första modell, en "Lill-Klas" från Truedssons och detta nostalgiska minne av denna och liknande stavmodeller utlöste ovannämnda aktivitet!



"Contestor" Wakefield från 1947 är kanske Bill Dean's formskönaste konstruktion med semi-strömlinjeformad kropp med cabin och vingar med ellipsspetsar. KeilKraft gav ut den i byggsatsform, men någon riktig tävlingsmodell var den inte och den försvann snart. Den kan dock vara värd att bygga för sitt utseendes skull, något som Sten Persson gjort.



Nr:1 2013

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer (2/2013) beräknas utkomma i början av juni.