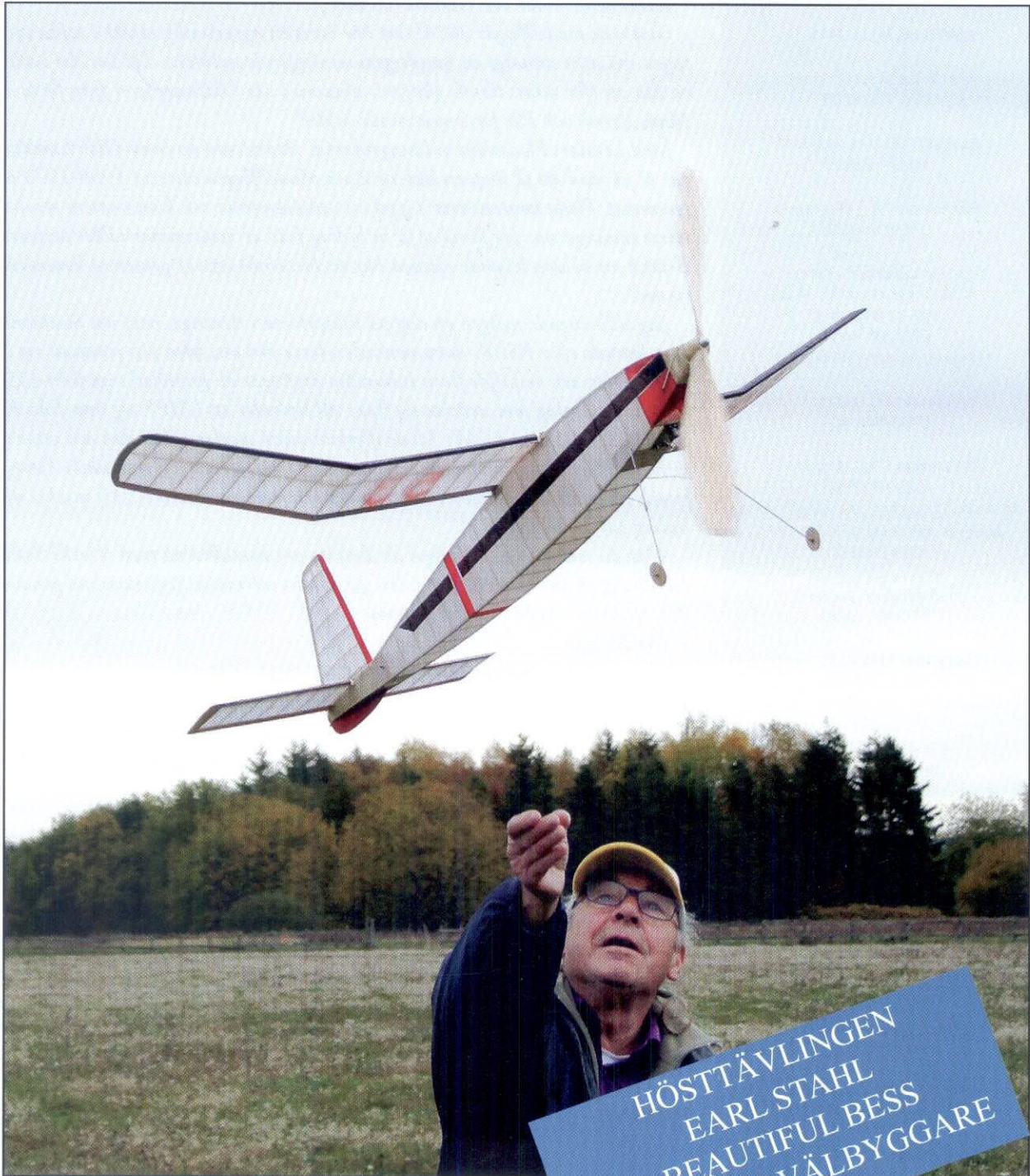




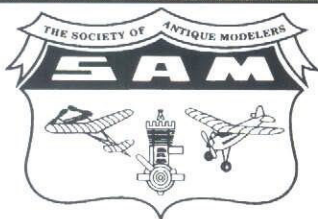
OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 1 2014



HÖSTTÄVLINGEN
EARL STAHL
BEAUTIFUL BESS
EN SKÅNSK VÄLBYGGARE



OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Årgång 42. Nr 1/2014

Redaktör Sten Persson
035-10 49 43
sten.persson@mbox305.swipnet.se

Layout Pär Lundqvist
0430-185 90
lundqvist@veinge.nu

SMOS styrelse 2013/14:

Per Nilsson, ordförande
070-438 5206

Bo-Eskil Nilsson, vice ordf.
0411-522609

Pär Lundqvist, sekreterare
076-810 0305

Ingvar L. Nilsson, kassör
Källbäckstrydgatan 11 B
507 31 Brämhult
070-207 4494
ingvarl.nilsson@telia.com

Sven Landervik, ledamot friflyg
0703-542 401

Alf Eskilsson, ledamot linflyg
0300-777 66

Thomas Johansson, ledamot RC
046-248537

Lars Karlsson, suppleant
070-531 2838

Lars Tolkstam, suppleant
019-320952

Hedersordförande:
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlem:
Kurt Sandberg

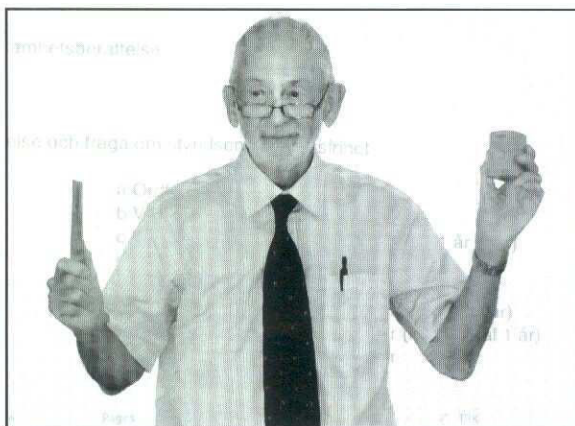
SMOS Plusgiro
88 66 95-6

Medlemsavgift:
200 kr per år 2013/14

Hemsida:
www.smos.info

SAM Chapter 67 Sweden

Manusstopp nästa nummer:
Nr:2 2014: 17 maj.



Kära medlemmar och Oldtimervänner!

Gott nytt modellflygår 2014! Det har varit en egendomlig vinter i mina trakter, nästan ingen snö men ständigt en isande genomträngande småblåst. Då har det i alla fall varit en lisa att (för minst tionde gången!) bläddra i vår Oldtimer nr 4 från förra året. Tack Mats, Patrik och Pär för inspirerande bilder!

Med Lennart Flodström vid tangenterna, sekunderad av Sven-Olov Lindén, knegar vi på med att få ihop en Bok nr 2 om Modellflygets historia 1950-1970 ur svensk synvinkel. Floda koncentrerar sig på att sammanställa och kommentera resultat från de större tävlingarna. Jag försöker få in bidrag från er medlemmar vilket dessvärre går trögt. Betänk att ni som levande vittnen har ett historiskt ansvar gentemot kommande generationer!

Jag tillbringade nyligen en dag på Riksarkivet i Arninge, norr om Stockholm, dit vårt letande efter KSAKs dokumentation hade fört oss. Med viss vördnad tog jag plats i forskarsalen och beställde fram inbundna årgångar av protokoll mm från 1950-talet. Intressant läsning som sträckte sig fram till beskedet att SMFF tog över från KSAK den 1/1 1960. Mötena i KSAKs Modellflygkommitté speglar tidsandan och visar tydligt att vi modellflygare ofta hamnade på undantag, trots att vår 1:e instruktör Georg Dérantz gjorde sitt bästa. Sparsamhet var ledordet och man var inom KSAK mycket njugga med bidrag till modellflyget.

Har du som läser detta något att berätta om kontakterna med KSAK? Snälla, hör i så fall av dig så fort som möjligt! Gläd gärna ditt närmaste Regionombud genom att lämna din berättelse via henne eller honom.

Per Nilsson

Innehåll/Sida OLDTIMER 1/2014.:

Tävlingsinbjudningar	3	Höstattävlingen 2013	13
Ritning Skyfarer	4	Ungerska modellmotorer – Del 3	16
Earl Stahl in memoriam	5	Linflyg på frammarresh	17
En skånsk välbyggare	6	Friflygskala	18
Ritning A 1	7	Il Fuggitivo	20
Ritning Bonita	8	Drömplanet från England	22
OT-flyg i USA	8	Adolf Jahrs vandringspris	23
Ritning B.M.69	9	”Hi-Start”	24
Beautiful Bess	10	När, var, vem?	25
Modellflygmuscet	11	Annonser	27
Helge Wannberg in memoriam	12	Medlemmarna bygger	28

För bidrag till detta nummer tackar red.:

Sven Orre, Einar Håkansson, Anita Gustavsson, Ove Roland Svensson, Mats Strömberg.

Omslagsbilden.:

Kurt Strömdahls välbyggda version av Rune ”Bananen” Anderssons ”Cyclon” Wakefield från 1953 imponerade på senaste Höstattävlingen. Foto: Mats Strömberg.

SMOS VÅRTÄVLING 2014

Samarrangemang med Sländans tävling Vårmaxen.

Plats: Gendalen, Sollebrunn, Västergötland

Samling: Bygdegården, Gendalen kl. 10.00 lördag den 26/4. Reservdag: söndag den 27/4.

Tävlingstid: 10.30 – 15.30. Därefter eventuell fly-off. Två starter per klass utan periodindelning.

Linlängd: 100 m om vädret tillåter. På försök tillåter vi start med gummirep för segelmodeller.

Vägvisning: Från Göteborg eller Borås till Alingsås. Kör där mot Sollebrunn och Trollhättan. I Sollebrunn: kör mot Stora Mellby och Nossebro. Gendalens bygdegård finns utmed vägen mellan Stora Mellby och Nossebro cirka 9 km från Sollebrunn. För den som vill

bo billigt finns möjlighet att ligga på egen luftmadrass i bygdegården. Den som är intresserad av detta kontaktar Lars Larsson, tfn. 0322-42117, 070-9400482.

Tävlingsklasser: Alla OT-klasser med reservation för sammanslagning av klasser vid behov.

Startavgift: 50 kr för första modell och 25 för varje följande modell. Betalas på plats med jämna pengar.

Anmälan: med uppgift om modellens klass och namn samt den tävlandes namn och telefonnummer (även mobilnummer) senast den 18 april till

Thomas Johansson, Ankaregränden 1,
226 51 LUND, tfn 046-24 85 37,
e-post birgit.stangby@telia.com

Majtävlingen/UT1

Lördagen den 3/5 med reserv den 10/5 anordnar Uppsala Flygklubbs Modellflygare sin 52 andra Majtävling.

Samling 07.30 Sundbro flygfält 1 mil norr Uppsala och tävlingsplats är markerna syd om fältet.

Klasser: F1A, F1B, F1C, F1A/2 F1B/2 F1C/2 P30 och Oldtimer.

Startavgifter: F1A/B/C 250:- FAI-lag 100:- Oldtimer, P30, F1A/B/C/2 150:- Juniorer ingen avgift. Lagtävling i FAI klasserna om UNT vandringspris. Oldtimerflygarna tävlar om Gurras Vandringspris för

bästa prestation i Oldtimer. Betalning till UFK:s bankgiro 289-9664 skriv Majt.

Kontakt: Gunnar Ågren. Tel: 018-206710

Sista anmälningsdag: 26/4 Via telefon eller e:post, Ange e:post, telefonnummer samt SMFF nr.

E-post gurra.agren@gmail.com.

Övrigt: Startplats är i första hand Sundbro vid lämplig vindriktning. Om annan vindriktning råder finns fyra alternativa startplatser på jordbruksmark. Ytan som vi får disponera av de tolv lantbrukarna är c:a 2,5 . 2,5 km av Uppsala slätten. Villkoret att vi får använda markerna är att det är torrt.

HOBBYTRÄ har flyttat.

Som vi redan kunnat förmedla i OLDTIMER har onda rykten om HOBBYTRÄS hädanfärd varit grundlösa, något som Lennart Flodström via direktkontakt kan intyga.

Nye ägaren heter Carl-Erik Westling och han avser att behålla företaget i stort sett som det är:

”Jag tycker att det finns lite av kulturstatus i hobbyträ, så min tanke är att gå varsamt fram”, uppger Carl-Erik.

Adressen är nu: HOBBYTRÄ i ÄLVDALLEN AB, Dalgatan 121, 796 30 Älvdalen. Tfn 0251 10175. E-post: info@hobbytra.se

MINNE FRÅN SMOS ÅRSMÖTE 2013

Ja, tänk som det kan gå...

man får hålla igen på kraften och inte bara slå. En "bestämmande-klubb" kan ju gå itu det såg vi ju nu.

Hur ska du nu få klubbat igenom dina beslut och låta medlemmarna under mötet veta hut.

Eftersom jag inte gillar att man ska slå varken i bordet eller på våra små.

Så blir kanske klubban nästa gång utbytt till en "Per Nilssonsk" sång.

Då blir det säkert stående ovationer om du börjar ta dig "sådana toner"

En tanke från Anita f.d.flygvärdinna

TEMPO II FUNNEN!

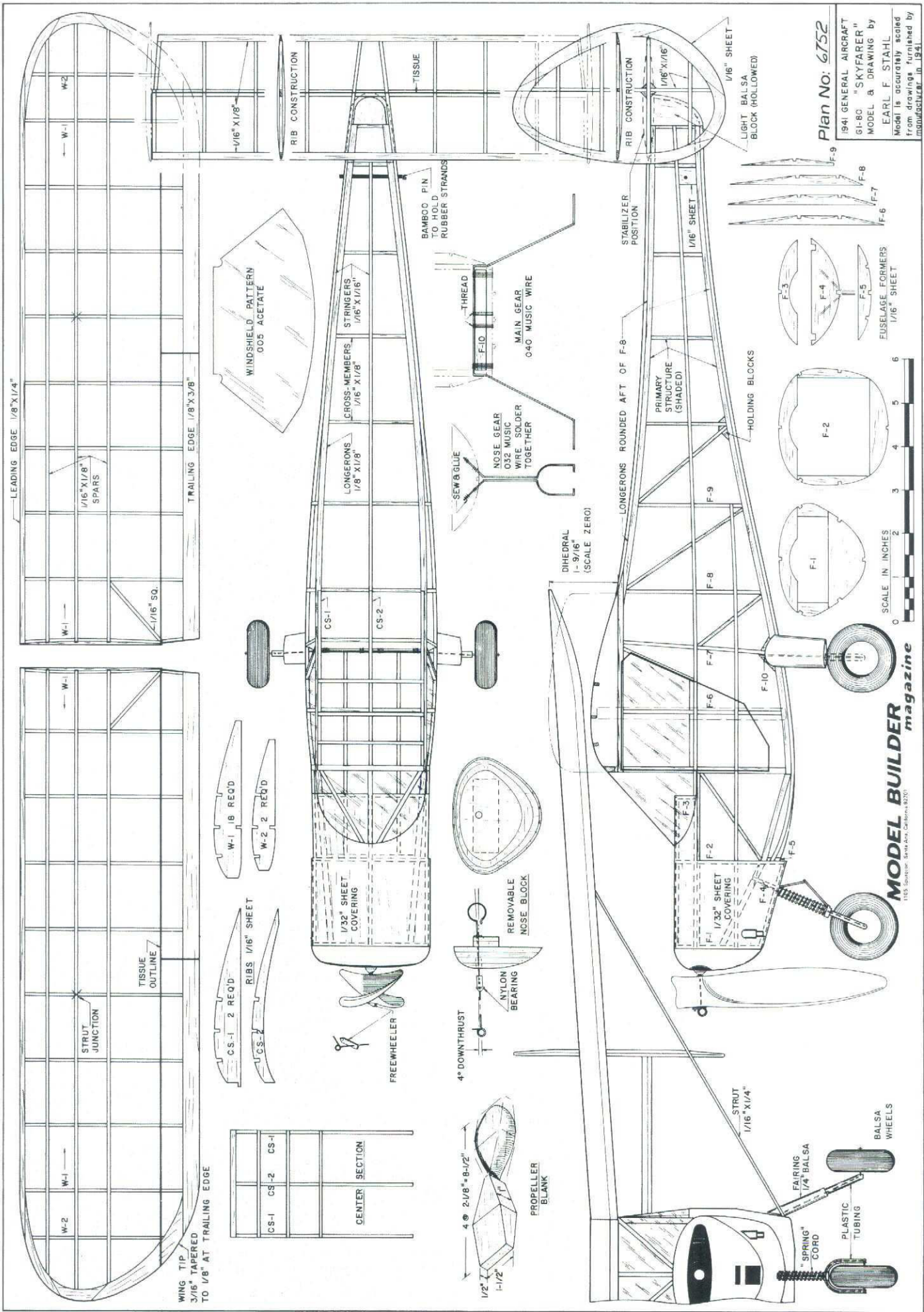
I Oldtimer nr 2/2013 efterlystes fullskalaritning till Ragnar Åhmans Wakefield-modell "Tempo II". Glädjande nog kan vi rapportera att en sådan redan är funnen och införlivad i Ritningsbanken, detta tack vare vår medlem Mille Järverud i Östersund.

Vi tackar å SMOS' vägnar!

Efterlysning

Boken "KSAK – de första 50 åren" från 1950 skulle vi gärna vilja ha i SMOS' arkiv. V.g. kontakta Sten Persson (redaktör) eller Per Nilsson (ordförande) om någon medlem vill sälja eller donera ett exemplar!

Med anledning av malören på senaste årsmötet fick vi vidstående kväde av Anita Gustavsson, samtidigt som vi passade på att introducera en ny ordförande.



Plan No: 6752
 1941 GENERAL AIRCRAFT
 61-80 "SKYFARER"
 MODEL & DRAWING BY
 EARL F. STAHL
 Model is accurately scaled
 from drawings furnished by
 MANUFACTURER in 1941



MODEL BUILDER magazine
 1153 Sycamore - Santa Ana, California 92701

EARL STAHL UR TIDEN



En mycket stor del av de gummimotordrivna skalmodellerna, som byggts och flugits de senaste 70 åren, kan tillskrivas en enda person, nämligen Earl Stahl. Han avled nyligen, 94 år gammal, och även om hans namn för de flesta av oss är synonymt med just dessa modeller så ingår även andra kända konstruktioner i arvet efter honom.

Earl Stahl hade börjat modellflyga redan innan C. Lindbergh gjorde sin berömda Atlantflygning och som tävlingsflygare under 30-talet konstruerade han bl.a. "Hi-Climber", "Weight Rule Contest Model", "Gypsy" och "Hurricane" – alla vanligt förekommande OT-modeller idag.

Earl deltog i den berömda Wakefieldtävlingen 1939 då Dick Korda vann, men fick ge upp då den rådande värmen fick gummimotorn i hans modell att explodera. Detta blev slutpunkten i hans tävlingskarriär och början till en annan karriär.

1940 publicerade C.H. Grant i Model Airplane News Earl's ritning till Rearwin Speedster, något så ovanligt som en realistisk skalmodell med verkligt

bra flygförmåga. Speedster'n följdes under krigsåren av ett 40-tal andra skala-konstruktioner, som i regel publicerades i full skala i Model Airplane News, Air Trails och Flying Aces.

Autentiskt underlag för de krigförande nationernas flygplan var naturligtvis omöjligt att få tag i, vilket långt senare gjort att en del rynkat på näsan åt Earl's ritningar. Säkert är att hans ritningar på civila flygplan är mer tillförlitliga och trots minimala avvikelser beträffande V-form och stabilisatorstorlek är de dessutom mycket flygdugliga. Hans egna favoriter var talande nog Interstate Cadet och General Skyfarer. Den senare tillkom först 1941 och publicerades långt senare också i Model Builder.

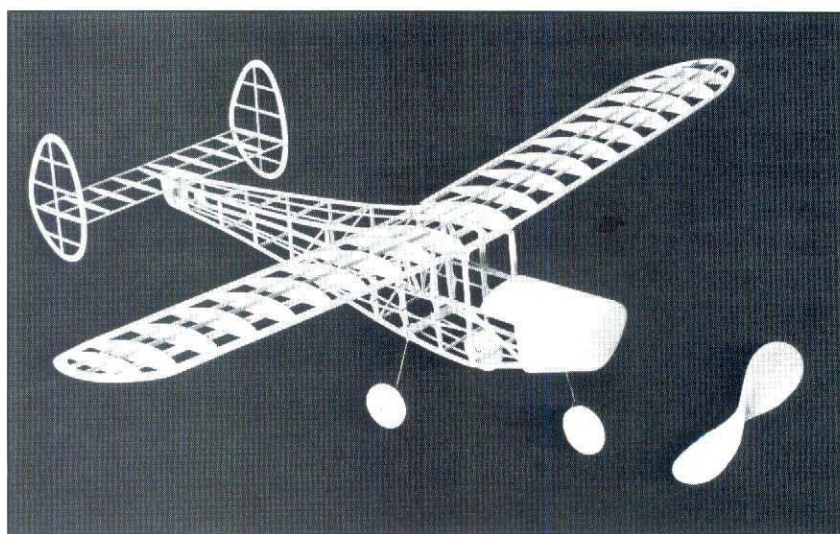
Earl Stahl's artiklar och ritningar mottogs tacksamt av redaktörerna för nämnda tidningar, men av olika skäl var det först långt senare, som han insåg hur populära hans konstruktioner var.

Samma sak inträffade på hans ålders höst. Efter en lång karriär inom NACA/NASA kunde han åter ägna sig åt modellbygge och kunde då med stor förvåning konstatera att friflygskala var större än någonsin i USA

och att hans 40-talskonstruktioner nästan dominerade gummimotorklassen. På nationella tävlingar fann han t.o.m. en speciell klass för Earl Stahl-modeller!

Liksom Sal Taibi och andra "storheter" inom vår hobby är Earl Stahl och hans gärning förevigad i ett antal amerikanska "Halls of Fame".

Sten P.



En skånsk välbyggare



Vid uppackning av en låda AKM-pärmar, som från Lennart Hanssons kvarlåtenskap lämnats till SMOS' arkiv, föll ett tjockt kuvert ut. Det visade sig innehålla en fullskalaritning till en A1-modell, signerad Knut Andersson, plus diverse andra dokument och ett foto. Kanske något för vår tidning?

Knut Andersson är ett namn, som under många år återkom i friflygtävlingarnas resultatlistor och säkert har många SMOS-medlemmar träffat honom och tävlat med och mot honom.

Från 1947 till början av 1970-talet handlade det mest om segelklasserna, men från 1972 tävlade Knut också i Wakefield-klassen (F1B). Vid ett samtal nyligen anger Knut 1980 som slutdatum för sin tävlingskarriär, men då han ställde upp i – och vann! – F1B i ett DM 2005 kan han med fog hävda att hans modellflygkarriär sträckte sig över 58 år!

Under många år tävlade han för AKM, men gick 1968 över till Hässleholms MFK – sedermera MFK Snapphanarna. I sin jakt på prestanda hade Knut redan från början egna idéer och var enligt en skribent i Modellflygnytt något av en pionjär när det gäller små vingkordor och långa, slanka vingar.

En av hans första, framgångsrika konstruktioner var just en sådan modell.

Det var S1:an "Bonita", med vilken han blev skånsk mästare 1952 och 1955 och aldrig sämre än 6:a under 5 års tävlande. Någon ritning finns ej bevarad, men väl en skiss på rutpapper i skala 1:6, av vilken det framgår att två versioner byggdes, en med kort kropp och en med lång. Ett foto på Knut med "Bonita" i handen finns också bevarat – bilden till vänster!

"Bonita I" konstruerades hösten 1950 och var något av det extremaste, som stod att finna i S1-klassen vid den tiden! Vingprofilen är Knuts egen, baserad på Göttingen 317, medan stabilisatorn med en tjocklek på bara två mm knappast hade någon profil, men ändå plats för en 1x8 mm-balsabalk! I marginalen på skissen, som återges sidan 8, finns vissa data samt Knuts egna ord: "Anser själv Bonita vara Sveriges vackraste S1:a"! *

Data för "Bonita II":

Spännvidd: 140 cm

Korda: 11 cm

Kroppslängd: 75 cm ("Bonita I": 61 cm)

Kroppsbom: 5x10 mm furulist

Spv stabilisator: 41 cm

Korda: 6,5 cm

Antal stabilisatorspryglar: 22 st

Färgsättning "Bonita I": Vinge röd, kropp vit, stabilisator grön.

D:o "Bonita II": Vinge röd, kropp träfärgad, stabilisator gul.

Knuts "Bonitor" hängde med i 17 år och ersattes på 1960-talet med en något mer konventionell A1:a. Den har förblivit namnlös, men finns i gengäld tillgänglig som fullskalaritning, utförd av Jan Andersson.

Ritningen på sidan 7 är daterad 1969, men enligt Knut visar den 1967 års version med en enkel balk i vingen. Den ersattes snart av två furubalkar om 2x5 mm med webbar emellan. På denna tunna profil försvårar detta användandet av vingtunga och Knut medger att den delbara vingen var ganska onödig. Om han ersatte den med en hel vinge är dock oklart.

Ritningen är nu inskannad av Lars Karlsson och kan således beställas från Ritningsbanken.

I nästa avsnitt behandlas bl.a. en av Knut Anderssons mest framgångsrika A2:or.

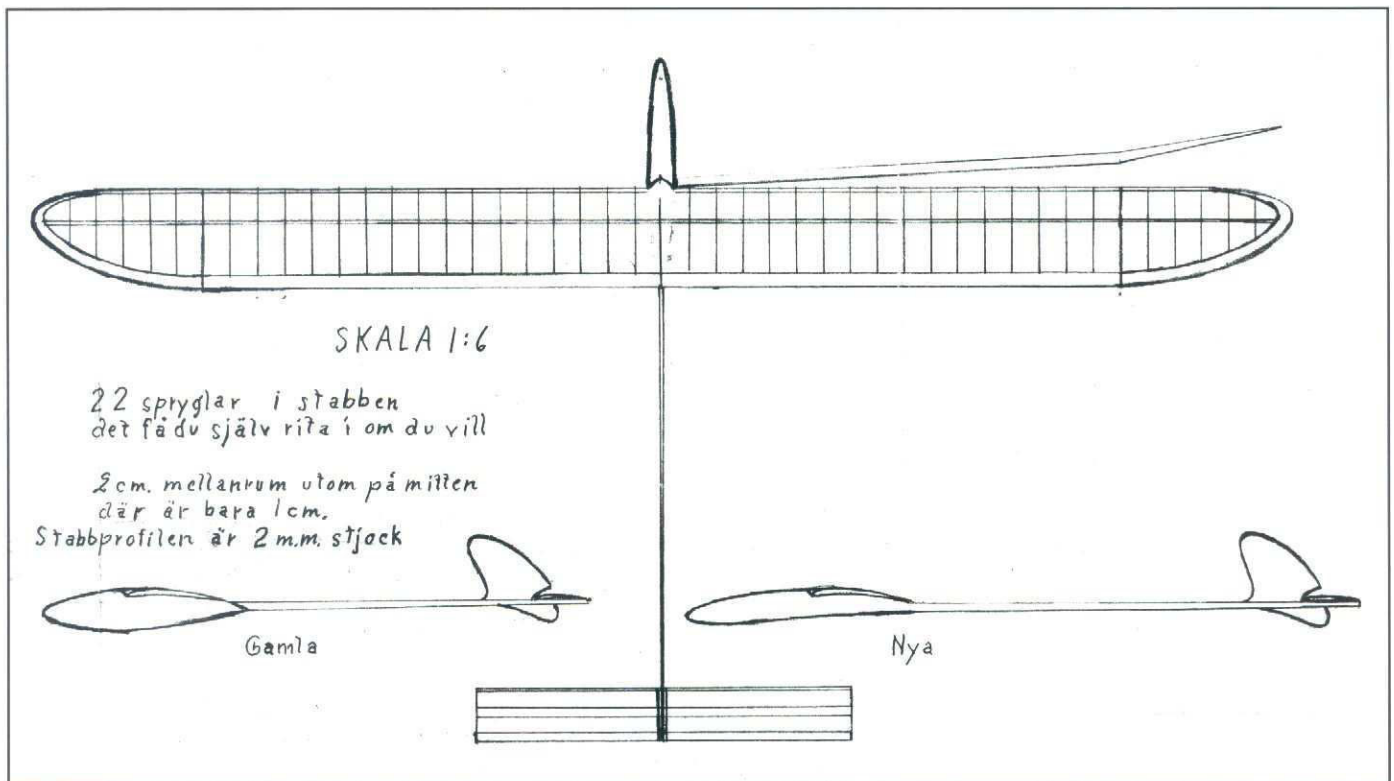
*Bonita =den spanska feminin-formen för 'vacker'

Sten P.

SAXAT:

"Något får ett värde genom att det är svårt att erövra".

Hämtat ur Nisse Simonssons bok "Alltid Nåbar" och kanske tillämpligt för att förklara varför vi envisas med att bygga våra modeller i stället för att köpa dem färdiga...!



Knut Anderssons "Bonita".

OLDTIMERFLYG I USA

För den som vill ta del av friflyg utan att lyfta på baken är YouTube kanske det första alternativet. Om man vill offra några kronor är annars friflygaren Alan Abriss' filmer ett högklassigare alternativ. För 15 år sedan grundade han Alan Abriss Productions och varje år ger han bl.a. ut en välmatad DVD med upptagningar från US FF National Championships.

Alla friflygklasser är representerade, men OT-inslagen dominerar. 2013 års veckolånga tävling hade det blåsigaste vädret någonsin, vilket avspeglade sig i resultat och deltagarantal. Trots vindhastigheter, som oftare låg över än under 10 m/sek, flögs det dock samtliga dagar, med uppehåll en eftermiddag, då ett oväder med stormvindar drog förbi...

Detta är ingen recension eller reklam för Alans DVD, men red. kan inte annat än rekommendera filmen för alla, som vill ta tillfället i akt att se några av USA's mest kända OT-flygare i aktion. Ett namn i högen är Herb Kothe, för vilken Anders Håkansson flög proxy i Wakefield-VM 1956. Han är inte bara

still going strong utan sig otroligt lik från de snart 60 år gamla reportagen!

Naturligtvis är medelåldern påfallande hög (även där!), men trots midjeomfång, som i flera fall verkar utgöra hinder för närmare kontakt med modellerna, är det inget fel på entusiasmen och kämpaglöden!

Typiskt nog ses ingen hämta sina modeller till fots. Även vid korta trimflygningar används 2-, 3- eller 4-hjulingar, vars knatter ligger som ett bakgrundsljud hela tiden! En annan iakttagelse är det universella bruket av s.k. sprängrör vid uppdragning av gummimotormodellerna (se Oldtimer nr 1/2013) och el-starters för motormodellerna – t.o.m. för dieslar! De flesta F-modellerna är dessutom plastklädda, vilket kan vara förståeligt, men ack så fult!

Friflygarna i USA har betydligt fler klasser än vi och mest spektakulära är väl motorklasserna 'B', 'C' och 'D'. Det handlar ofta om uppförstorade 40- och 50-talsmodeller med moderna motorer upp till 11 cc.

fortsättning på sidan 12

Motomodello "B.M.69"

Ur Arkivets samling av italienska ritningar har vi plockat fram en liten behändig sak, lämplig för vår klass F-Klassisk. Exakt ursprungsår har ännu inte kunnat fastställas, men originalets motor, en Micro 0,8 cc diesel, tillverkades 1946-47 och med all sannolikhet härrör "B.M.69" från samma tid.

Med en spännvidd på 104 cm är det nästan en "västficksmodell", som gjord för en D.C. Dart eller Mills 0,75. Ritningen är inskannad av Lars Karlsson och kan således beställas från Ritningsbanken.

Sten P.

BEAUTIFUL BESS

EN SKÖNHET MED TVÅ VINGAR

Att förse en friflygande tävlingsmodell med två vingar har nog aldrig ansetts medföra någon fördel. Några av de få, som undertecknad kan erinra sig, är den kanadensiska Wakefield'ens "Wasp" (se OT nr 1/2004), Sparey's "Harding Biplane", Ehlings "Elf Biplane" från 1937 och Tor Wiedlings "Salanganen" (se OT nr 2/2013).

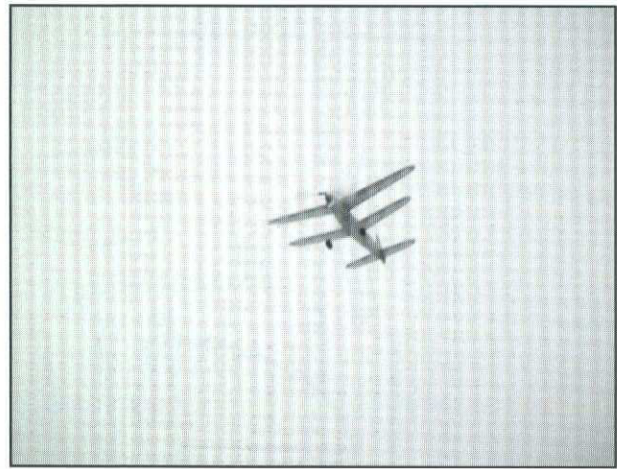
I den s.k. sportkategorin hittar vi desto fler biplan, men mestadels för förbränningsmotor.

Utöver rena skalamodeller är det däremot tunnnsått med biplan för gummimotordrift. Förmodligen är den engelska "Ladybird" från 1948 den mest byggda och motsvaras på andra sidan Atlanten av Charles Wood's "Beautiful Bess". Det är en modell i Wakefield-storlek, som konstruerades 1951 och publicerades i Air Trails Annual 1953.

Enligt konstruktören är "Beautiful Bess" en kompromiss mellan en skalamodell när det gäller utseendet och en tävlingsmodell i fråga om prestanda. Originalen lär ha varit mycket lätt-trimmat och presterade omgående circa 1½ minut utan termik. Till modellen rekommenderades en flätad motor om 18 strängar (!) 6,4 mm T-56 gummi, vilket borde ha resulterat i ett formidabelt – och ej skalalikt – stig med den lilla, fällbara propellern med 36 cm diameter!

Undertecknad har alltid haft ett gott öga åt denna form sköna modell, som långt senare inspirerade en av världens främsta modellbyggare, Dave Platt, till bygget av ett liknande biplan, men med kabin. Ritning publicerades i Aeromodeller 1997 under namnet "Satin Doll".

Att få se en "Beautiful Bess" i "levande livet" är nog



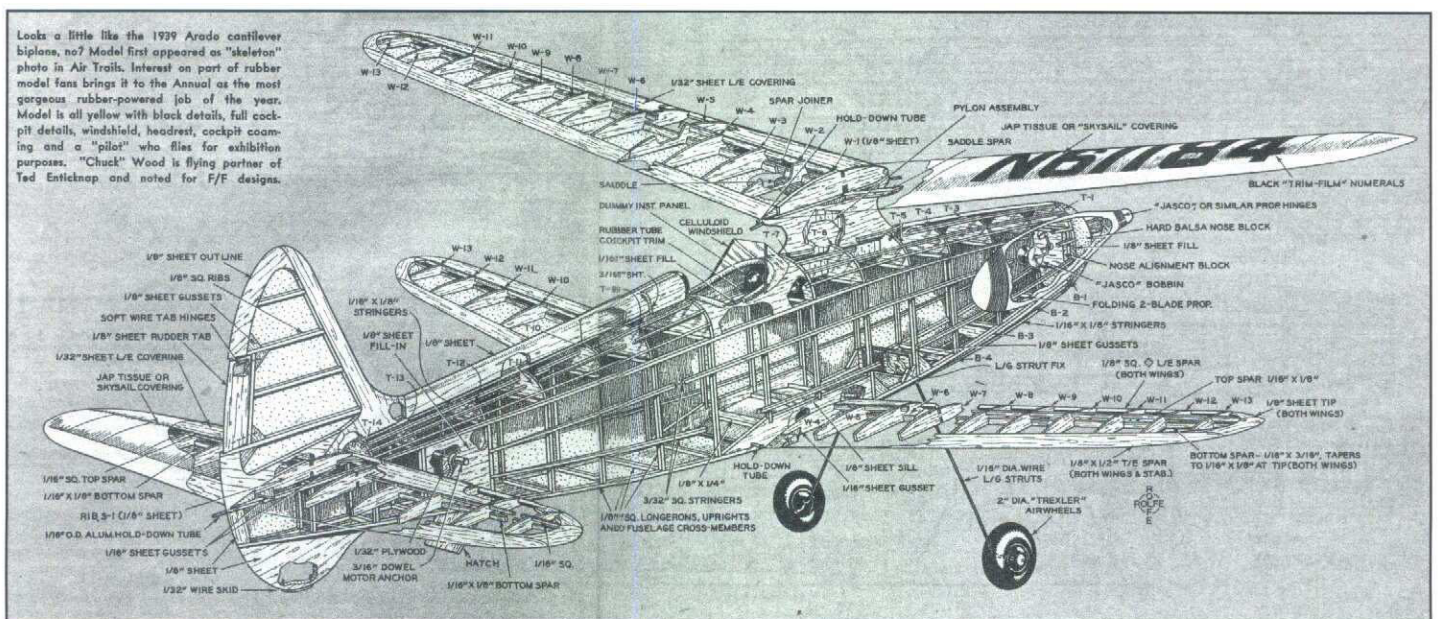
"Beautiful Bess" har nyligen provflugits och uppges flyga långsamt och majestätiskt. Boris' dotter Zerafima har här lyckats fånga den över en frusen insjö i -17 graders kyla!

få förunnat, men där stod hon plötsligt i all sin glans på ett bord i Rinkabylägrets matsal i samband med OT-SM förra året! Icke helt förvånande var det Boris Borotinskij från Vasa, som byggt och tagit med sig denna modell, som – i likhet med originalet en gång – väckte ett berättigt uppseende.

Boris modell hade vid det tillfället ej flugit, men skulle utan ansträngning ha kunnat vinna vilken Concours d'Élégans-tävling som helst!

Skissen här är hämtad från Air Trails Annual 1953 och foto på Boris modell finns på sista sidan. Fullskalaritning finns (som vanligt!) att beställa från AMAs ritningsarkiv (www.modelaircraft.org), kostnad \$14.00 + porto.

Sten P.



Modellflygmuseet



Vy över Sigurd-Isacson-utställningen med modeller byggda av Karl-Johan Eiroff och Sten Persson. En stor del av Sigurds originalbyggsatser och hela hans sortiment av Jetex-motorer finns representerat i montern.

Snart stundar en ny säsong för vårt museum i Simrishamn och red. vill gärna påminna medlemmarna om att det alltid är mödan värt att ta sig till Autoseum i Skånes sydöstra hörn!

Den stora ansiktslyftning, som gjordes våren 2012, har bestått under 2013 och Autoseums personal anser att en mycket stor del av deras besökare också tittat på våra samlingar.

Minnesutställningen över Sigurd Isacson fick därmed också ett extra år och den har uppmärksammats även utanför våra led.

En inventering av den enorma samlingen lagrat material ska nu göras och



Ovan: lokalens ena långsida har som synes fått ett helt nytt utseende med många utställningsföremål under glas.

inför årets säsong planeras en del ändringar i utställningslokalen. Vad dessa innebär ska inte röjas här utan intresserade uppmanas att själv ta reda på detta under årets lopp – och varför inte i samband med OT-SM!

Sten P.

En titt in genom sidorutan på "Svennes Hobby" röjer en del av sortimentet.

In Memoriam

Ångermanlänningen Helge Wannberg blev tidigt ett känt namn hemma i Örnsköldsvik. 1942, vid 19 års ålder – mitt under andra världskriget – var han nämligen med i landslaget när, märkligt nog, en landskamp i modellflyg avhölls på Jämijärvis flygfält. Mellan värdlandet och Sverige. Han var också en av de första norrlänningarna som kvalificerade sig för att delta i modellflyg-SM. Den större delen av sitt liv ägnade han sig åt segel- och motorflyg, men var fortfarande mycket aktiv inom modellflyget, som ledare och instruktör. Under 50-talet dominerade han G1-klassen vid tävlingarna om Wentzelpokalen och han konstruerade ett antal enklare segelmodeller, HEWA 1, 2 och 3, som utgavs i byggsatsform av Norrlands Modellflygindustri. I många år var Helge medlem i SMOS och deltog i sällskapets tävlingar.

Drabbad av sjukdom var han dock tvungen att dra sig tillbaka från aktivt modellflygande för ett antal år sedan och han lämnade oss för gott den 20 november förra året, två veckor efter sin 90-årsdag.

Lennart Flodström



fortsättning från sidan 8

Som ett exempel drar man sig inte för att sätta en Nelson .65 på 2½ hk i nosen på en 8-fots "Satellite" – imponerande och säkert inte helt ofarligt!

Varje år bygger man upp en grund bassäng av imponerande mått för gummi- och motormodeller med flottörer. Starterna är garanterat sevärda, men i rådande väder var det denna gång tufft för både modeller och tävlanden!

Som en kvarleva från 50-talet har man en "vikt-

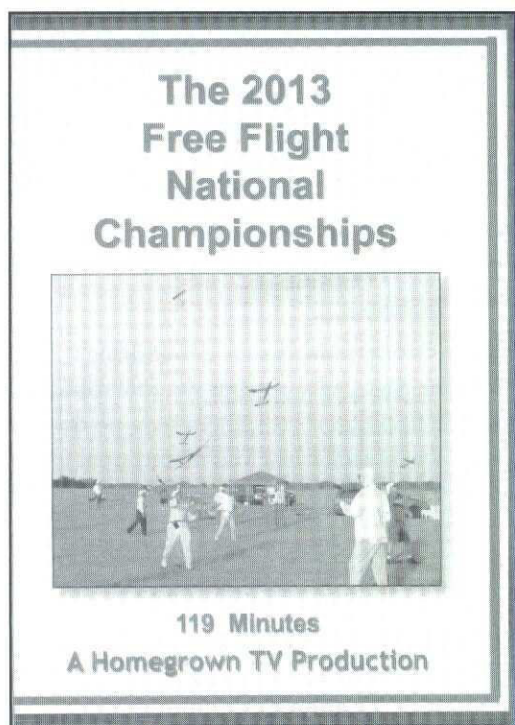
lyftarklass". Den sponsrades ursprungligen av Pan American Airways och kallas idag antingen "Payload" eller "Cargo". Det är en i red.'s tycke sympatisk tävlingsform, som man försökte introducera här hemma på 50-talet. I sin nuvarande form kräver den en billig motor på 0,3 cc och kan flygas på små fält. Det är nog den enda moderna friflygklass, där modellernas utseende inte standardiserats och enda nackdelen är att markstarterna, som är en essentiell del av "Cargo", kräver en längre, slät yta.

Standardiserad är däremot "Dakota"-klassen, där man tävlar med den dubbeldäckade helbalsammodellen "Dakota" med c:a 60 cm spännvidd. Det är en mycket åskådarvänlig tillställning, som vi ska återkomma till i OLDTIMER. Tyvärr utgick klassen i år, förmodligen p.g.a. blåsten.

Slutligen ska nämnas att ännu en av USA främsta friflyglegender, Bob Hatschek, lämnade oss förra året. Enligt hans egen önskan spreds hans aska på friflygfältet under en gripande ceremoni på tävlingens andra dag.

\$20.00 + porto kostar det att ta del av 2 timmars intensivt friflygande på andra sidan "Pölen". Köper man någon av de tidigare årgångarna får man dessutom ta del av FAC-sektionens tävling i friflygskala, som inte fick plats på 2013 års DVD. Beställes från www.homegrowntv.com.

Sten P.



Höstattävlingen 2013 på revingehed

En disig, råkall morgon på en ödslig hed är kanske inte det ställe man helst vill befinna sig på när hösten just bjudit på sin första frostnatt, men det var just vad en skara SMOS-flygare sökte sig till då de samlades på Revingehed den 19 oktober. Att få lämpligt flygväder vid den här tiden på året är ett lotteri med höga odds, men arrangörerna och vädergudarna bjöd på en alldeles utmärkt flygdag i svag vind och tidvis soldis.

2 minuters maxtid, 100 meters linlängd och ingen periodindelning medverkade till avstressade flygningar och gott om tid till umgänge och utbyte av erfarenheter. Någon termik att tala om fanns inte och samtliga flygningar avslutades inom räckhåll på fältet. Att några modeller tog god tid på sig att komma ner tillskrevs något som de mera erfarna beskrev som skiktningar i lufthavet...

Även om de flesta av naturliga skäl deltog med modeller, som redan tidigare varit i elden, så kunde vi glädja oss åt ett par nykomlingar, samtliga välflygande sådana. Mest imponerade kanske Kjell Lindqvists "Eliminator", en relativt liten F-modell från 1953. Med en Elfin 1,5

cc hade den ett mycket snabbt och stabilt stig och "maxade" lätt på 10 sekunders motortid.

I G-klasserna såg vi Kurt Strömdahls "Sluka" i luften för första gången, liksom undertecknads "Contestor" och Nisse Perssons "Flying Aces Moth".

Flera klasser slogs samman för att nå upp till de tre deltagare, som reglerna föreskriver, men tyvärr hamnade såväl klass 'C' som 'D' utanför tävlingen.

Förutom friflyg fick vi se två "Play Boy" i luften. Det var Thomas Johansson och Christer Jönsson, som gjorde upp i RC-OT.

Även vår ständige fotograf, Mats Strömberg, tog upp sin kameraförsedda RC-modell till stor höjd och försåg oss med knivskarpa foton över Revingefältet med omnejd.

Ett aviserat lågtryck med ökande vindstyrka närmade sig då årets Höstattävling avslutades med utdelning av priser från SMOS' arkiv och en välförtjänt applåd för tävlingsledningen, som givit oss möjlighet att avsluta flygsäsongen med detta trevliga arrangemang.

Sten P.

RESULTAT HÖSTTÄVLINGEN 2013

Klass A1 + S1:					
1	Freddy Dahlstrand	Korpen	120	120	240
2	Hasse Bengtsson	Örnungen	111	120	231
	Hasse Bengtsson	Cikada	90	120	210
3	Nisse Persson	Stisse	53	103	156

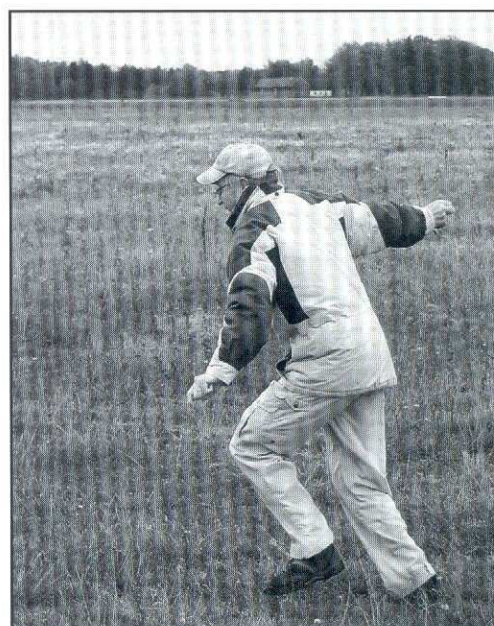
Klass A2 + S2 + S3					
1	Freddy Dahlstrand	Carioca	120	120	240+36
2	Kurt Sandberg	KS-46	120	120	240
3	Sven Landervik	Skymaster	120	117	237

Klass S-Int					
1	Tycho Andersson	Viking	120	120	240
2	Sten Persson	Mjölner	117	120	237
3	Freddy Dahlstrand	Viking	23	120	143
4	Sven Landervik	Stratos	34	56	90

Klass A + B					
1	Anders Sellman	Flying Aces Moth	102	101	203
2	Martyr Bogdanoff	Cleo	63	63	126
3	Anders Sellman	Trim II	51	51	102
4	Nisse Persson	Flying Aces Moth	51	25	76

Klass C					
1	Sten Persson	Prim	120	120	240

Klass D					
1	Sten Persson	Contestor	114	112	226



Kurt Sandbergs vinnarstil

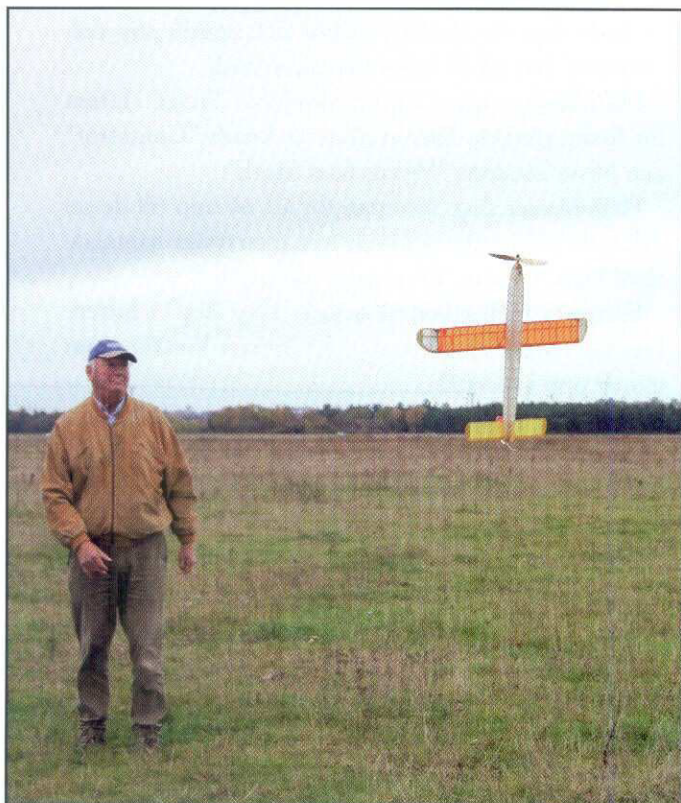
Klass G-Int					
1	Martyr Bogdanoff	Nilborn	120	120	240
2	Kurt Strömdahl	Sluka 58	96	117	213
3	Kurt Strömdahl	Cyklon 53	98	105	203

Klass F-Klassisk					
1	Lars-Erik Fridström	Slicker	120	120	240

Klass F-Nostalgi					
1	Kjell Lindqvist	Eliminator	120	120	240

Klass RC-OT (poäng)					
1	Thomas Johansson	Play Boy	237	260	497
2	Christer Jönsson	Play Boy	182	227	409

Hösttävlingen 2013



Ovan och medurs:
Bo-Eskil Nilsson i färd med att dressera sin "Cleo"!

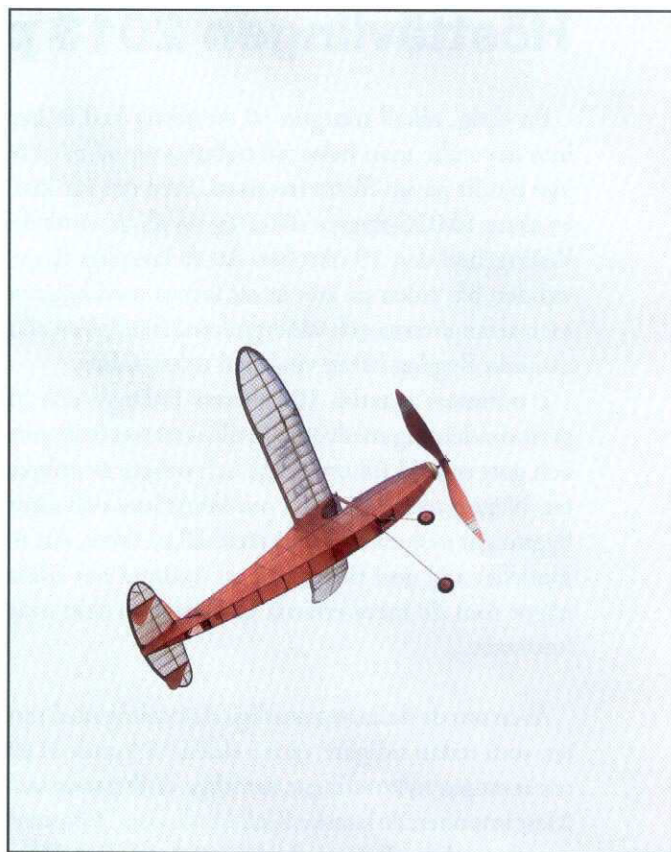
Sten Perssons "Contestor" Wakefield var en av debutanterna på Hösttävlingen 2013.

Kurt Strömdahls "Sluka" debuterade i klass G-Int.

Freddy Dahlstrands "Carioca" vann i fly-off mot Kurt Sandberg.

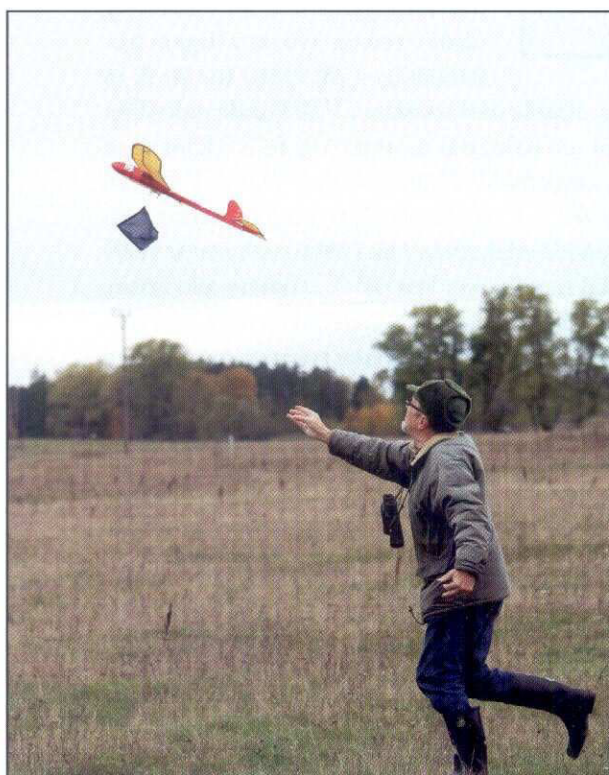
Denna vackra "Lanzo Duplex" av Anders Sellman höll sig på marken.

Samtliga foton på detta uppslag kommer från Mats Strömberg.



Till höger släpper Kurt Sandberg Hasse Bengtssons "Örnungen" i en perfekt start medan fotot nedan till höger visar Martti Bogdanoff s "Nilborn", med vilken han tog hem segern i klass G-Int.

Nedan:
Med sin "Korpen" vann Freddy också den lilla segelklassen.

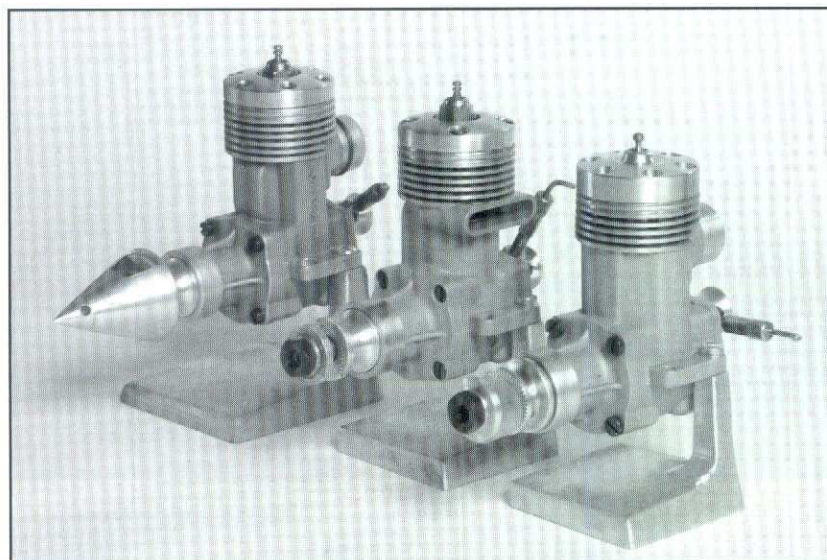


Kjell Lindqvists pinfärska "Eliminator" flög snabbt och stabilt med en 65 år gammal Elfin 1,49 cc i nosen.



UNGERSKA MODELLMOTORER – Del 3

MOKI – EN UNGERSK OLIVER.



Många av dagens RC-flygare – och speciellt de som bygger riktigt stora skalamodeller – skulle förmodligen placera MOKI-motorerna i den absoluta toppen när det gäller effekt och kvalitet. De minsta MOKI-motorerna är idag på 10 cc och sortimentet slutar med stjärnmotorer på 50 cc och däröver.

Få känner dock till att MOKI-fabriken tillverkat motorer i 55 år och att deras största motor ända tills nyligen var på 10 cc...

Det började vid mitten av 50-talet, då en skicklig tekniker vid namn Gyula Krizsma engagerades för att utvidga den välkända Alag-serien av lågprisdieslar med glödstiftmotorer. Med prototypen till 2,5 cc-versionen slog han snart ett ungerskt speed-rekord 1957, men den serietillverkade Y-3 lär inte ha slagit många rekord... (se Oldtimer nr 4/2013!)

All verksamhet, som kunde höja det härskande systemets anseende, stod högt i kurs bakom den s.k. järnridån och då inte minst på sportsidan, dit även modellflyg räknades. 1958 påbörjades sålunda tillverkning av modellmotorer i statlig regi under namnet MOKI (= "Institutet för Modellutveckling"). Krizsma blev chefskonstruktör och utan hänsyn till kostnaderna siktade man in sig på samtliga FAI-klasser med 2,5 cc diesel- och glödstiftmotorer. Nu handlade det inte längre om kvantitet utan kvalitet.

De första åren var det dieslar för team-racing som gällde och pro-

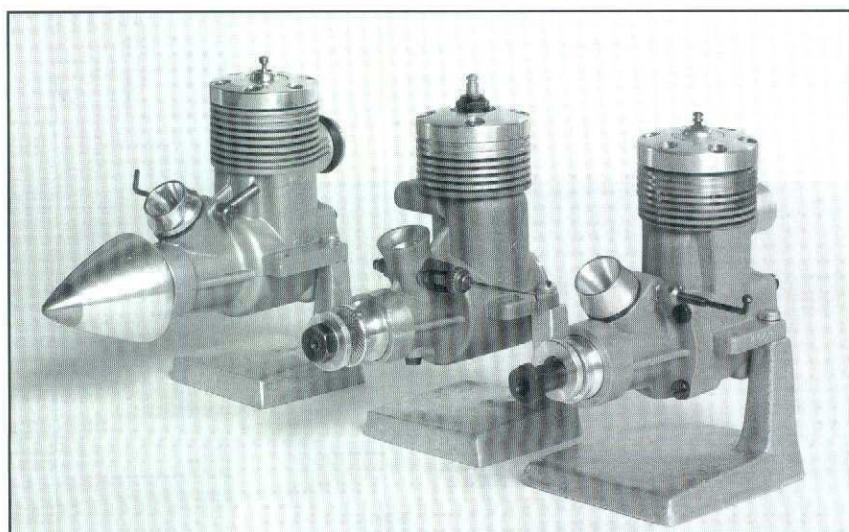
totypen till MOKI TR-1 var nära nog en Oliver-kopia. TR-1 följdes av TR-4, TR-6, TR-7A, TR-8 och TR-9 1989.

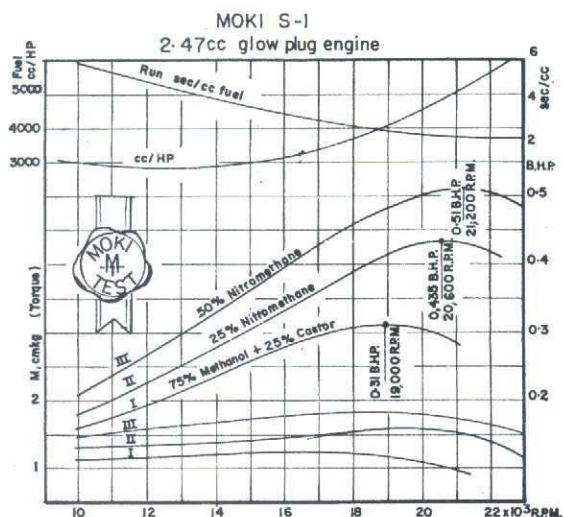
Till sin hjälp när det gällde team-race-motorerna hade Krizsma György Benedek och László Azor.

Krizsma utgick från ett par grundkonstruktioner, som han konstant utvecklade i ett stort antal versioner under årens lopp. Man tillverkade i regel bara 150-175 exemplar av varje modell och när elitflygarna fått sin tilldelning såldes resten (förmodligen huvudsakligen till USA) för att få in

västvaluta. Kända motortestare i Väst kunde motvilligt konstatera att Krizsmas motorer var fullt i klass med det bästa som erbjöds i Väst från t.ex. Oliver, ETA och K&B. MOKI S-1 var t.ex. den första 2,5 cc-motor, som officiellt nådde effekten 0,5 hk (1960) och i en artikel i FMT 1968 kunde man läsa att "...nästan alla större, internationella tävlingar och mästerskap med linstyrda bilar, flygplan och båtar de senaste två åren vunnits med MOKI-motorer."

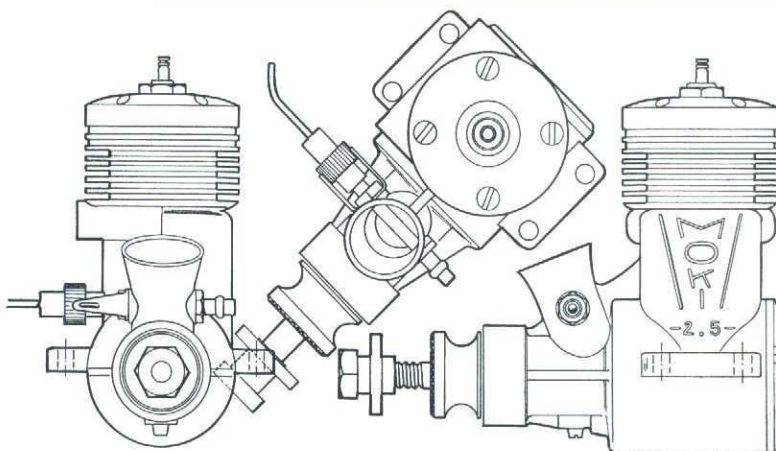
Det var just inom linflyget, som MOKI-motorerna gjorde sig mest bemärkta. Team-race-framgångarna med ovan nämnda dieslar var många, men även speedgrenen dominerades tidvis av MOKI, då i form av glödstiftmotorerna, som följde på den epokgörande S-1. De flesta var av klassisk lay-out med dubbla kullager och roterande bakinsug, som MOKI S-3, S-6, S-7 och S-8 (se fotot ovan!). Varianter med frontinsug var MOKI S-2, S-7F, S-8F och S-12 (1984), Se fotot nedan!





Ovanstående effektkurva från Aeromodeller väckte stort uppseende på sin tid!
Fotot överst t.h. visar Moki TR-7A och TR-8, medan 3-plansritningen här intill avser Moki S-2.

Med friflygarna (F1C) som målgrupp framtogs dieselversonerna S-2D, D-1, S-6T-D och S-7D, men då Erno Frigyes vann VM 1963 använde han en MOKI S-3.
Forts. i nästa nummer.



Sten P.

Motorerna ur Sten Perssons samling; foto Pär Lundqvist

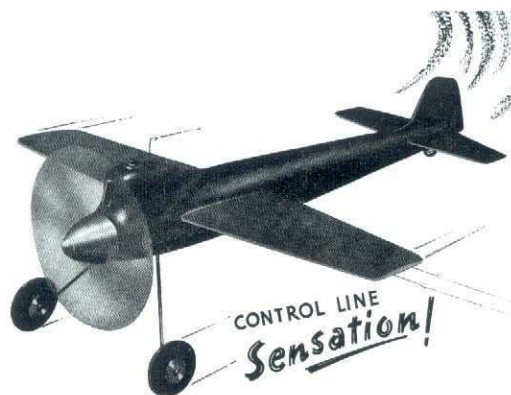
OLDTIMER-LINFLYG PÅ FRAMMARSCH.

Efter en minst sagt tynande tillvaro under slutet av förra seklet har linflyget, enligt samstämmiga rapporter i utländsk press, gjort en märkbar come-back. Detta gäller i första hand i England och USA, men även i andra, mera otippade länder, som t.ex. Spanien och Portugal.

Om detta skett med draghjälp av det livaktiga OT-linflyget i dessa länder kan undertecknad inte avgöra, men det är inte osannolikt.

I England tävlar man med OT-linflygplan i alla de traditionella klasserna, men ett halvt dussin klasser med enhetsmodeller har också etablerats. En av de populäraste är kanske "Weatherman"-tävlingarna, en enkel speed-klass, baserad på Cyril Shaw's klassiska helbalsmodell från 1948. I England "återupptäcktes" denna modell vid sekelskiftet och sedan dess tävlar man med den i fyra olika klasser (uppförstoring tillåten), ibland med sammanslagna klasser med handikappssystem.

"Weatherman" presenterades i OLDTIMER 2/2001 och red. 's exemplar återfinnes på sid. 28 i detta nummer



och åtföljes av en fundering om det även i vårt land finns underlag för någon lättisam tävlingsform med en välkänd enhetsmodell. Då det säkert inte finns många av denna tidnings läsare som inte har byggt och flugit några av de hundratusentals exemplar, som sålts av t.ex. Wentzels "Humlan" och "Getingen" eller Truedssons "Snurren" och "Vespus", så borde svaret vara 'ja' – men finns intresset?

Sten P.

FRIFLYG-SKALA

Från Finland kom nyligen ett knippe foton på gummimotordrivna skalamodeller, som deltagit i INSKAALA i Jakobstad i höstas.

Foton medurs:

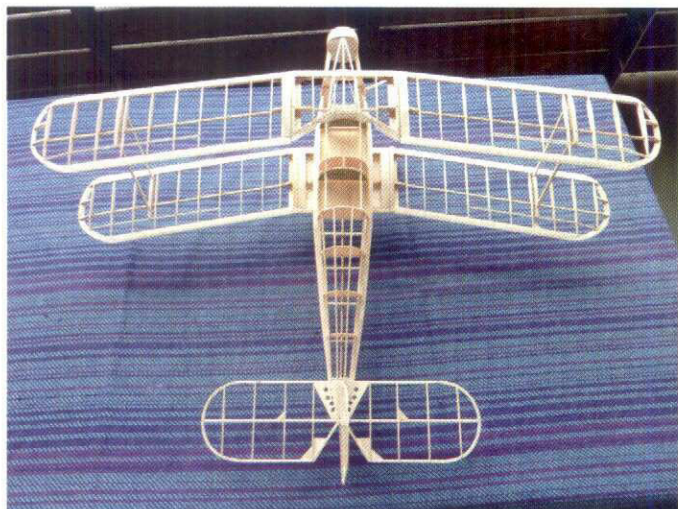
En engelsk Comper Swift, byggd av Boris Borotinskij. Titta gärna på motorattrappen!

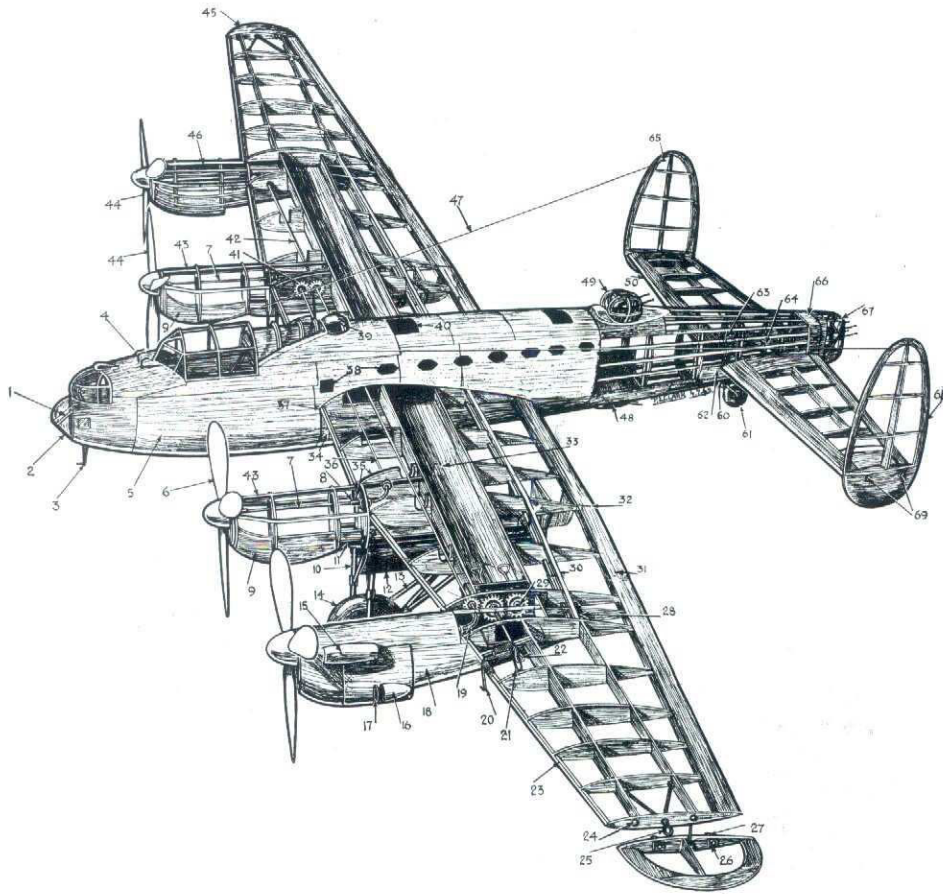
Ingmar Knifs modell av Wibault-Penhoet 2831, ett fransk trafikplan för 10 passagerare från 1934. Spv 66 cm och vikt 85 gram.

Ryan M.1 Monoplane, spv 70 cm, byggd av Sven Orre.

Dewoitine D.7 med en spv på 50 cm, även denna från Sven Orre

En naken Bücker Jungmann i skala 1:10, nu fullt påklädd! Byggd av Sten Persson.





För dem som regelbundet läser de få, kvarvarande tidsskrifter, som fortfarande behandlar ”riktigt” modellflyg är det uppenbart att bygge och flygning av friflygskalamodeller på många håll behåller sin popularitet i denna high-tech-tidsålder.

Såväl nystartade Aeromodeller som Flying Scale Models har under 2013 haft artikelserier i ämnet, den senare talande nog under rubriken ”Surviving Free Flight Scale”!

Skala-gurun Bill Dennis, som nu skriver i Aeromodeller, hade i årets första nummer ett 5-sidigt reportage från 1913 års skalatävlingar i England, där dieselmodellerna fortfarande dominerar.

Free Flight Quarterly har ofta ritningar och artiklar i ämnet och NFFS Digest hade förra året en FF-skalaritning i varje nummer! Som de flesta sett har t.o.m. Modellflygnytt förmåtts att visa upp våra egna, blygsamma aktiviteter i denna gren!

I USA är många skalaflygare anslutna till Flying Aces Club (FAC), som varje jämnt år organiserar ett mästerskap (”Nats”) av amerikanska mått. Då många tycker att det är alltför sällan arrangeras däremellan FAC Non-Nats, vilket i år betydde en fyradagarstävling med ett hundratal anmälda modeller i ett 20 olika klasser. I ett 8-sidigt reportage i Flying Models’ novembernummer visas en del av dessa fantastiska maskiner, de allra flesta gummimotordrivna.

Störst av dessa är sedan flera år Chris Starleaf’s 6-fots B-24 Liberator, som med sina fyra motorer flyger långt och stabilt, något som var och en kan ta del av genom att på Google knappa in ”FAC Non Nats Golden Hour”.

Chris’ B-24 är inte bara ett lättbygge utan också en förvånansvärt okomplicerad konstruktion, något som osökt får red. att associera till motsatsen i ett liknande projekt i ett tidigt (1946) nummer av Model Aircraft.

Där presenteras en Avro Lancaster i skala 1:24, också den gummimotordriven – se bild! De fyra propellrarna på 7½ tum drivs av två kraf-

tiga gummimotorer, belägna i vingens lådformade mittbalk. Via en duplikatorväxel (29) överförs den samlade kraften till ett kugghjul, som sitter på en lång axel (42), som driver de båda yttermotorerna via 90-graders ”flexdrive” (19). Då denna axel passerar höger innermotor överförs kraft via ett kuggdrev (41) till ytterligare en axel (36), som på liknande sätt är förbunden med de båda innermotorerna. Detta resulterar i att innermotorerna går moturs och yttermotorerna medurs.

Vingen är fäst vid kroppen med inre gummiband och den vänstra, yttre vingpanelen är avtagbar för att komma åt uppdragning av motorerna. Någon ritning presenterar inte upphovsmannen P.E. Clark, som trots en ganska detaljerad byggbeskrivning menar han att han endast vill visa principen för en väl fungerande skalamodel av ett flermotorigt flygplan. Hur det förhåller sig med ”fungerande” lär vi aldrig få veta. Med tanke på effektförlusterna i den komplicerade kraftöverföringen och att denna stora modell avsågs att byggas huvudsakligen i hårdträ får vi nog nöja oss med att begreppet ”fungerande” är relativt!

Flying Aces Club är utan tvivel världens största sammanslutning för just friflygskala och tar gärna emot utländska medlemmar. För medlemsavgiften \$40.00 (för Europa) får man 6 nummer av Flying Aces News, fyllda till brisningsgränsen med ritningar, foton, tips etc. Kontakta på www.flyingacesclub.com.

Sten P.

"IL FUGGITIVO" – en klassisk Wakefield!



Guido Feas framgångsrika Wakefield har hittills lyst med sin frånvaro på våra OT-tävlingar, men vid fjolårets OT-SM fick vi se den i form av Einar Håkanssons nybygge. Eftersom den dagens väder inte tillät några trimflygningar har vi inte få se den i luften, men Einar erbjuder nu underlag till hugade byggare, som kan få det genom att skicka honom ett tomt USB-minne. Vi tackar!

Sten P.

Sveriges lag blev Världmästare i Wakefield 1955 och jag tror det var därför som Sverige arrangerade VM för Wakefield modeller i Höganäs 1956. Jag hade själv blivit uttagen att flyga proxy för Brian Roots Nya Zeland. Min proxymodell flög hyfsat på trimningen dagen före tävling. Tyvärr blev det hårt blåsväder på tävlingsdagen och min proxymodell kraschade i första starten.

På grund av kraschen fick jag mycket tid för att studera de utländska deltagarna. De två tävlande som jag blev mest imponerad av var Matvejev från Sovjet och Guido Fea från Italien. Fea hade redan bra placeringar i tidigare tävlingar med en 11:e plats 1953 och en 6:e plats efter omflygning 1955.

De Ryska modellerna steg på ett "lätt svävande vis". De för oss ovanliga modellerna hade korta nosar och tunna och mycket välvda vingprofiler. Guido Fea flög med sin "Il Fuggitivo" som visade sig stiga som en

raket med 18 strängars 6 x 1 mm Pirelli. Guidio Fea ledde tävlingen med 4 st max och jag tror att han hade vunnit tävlingen om han hade hittat sin modell inför 5-perioden

Det Italienska laget delade ut ett då aktuellt nummer av tidningen "di MODELISMO" som bl.a. innehöll en beskrivning och ritning av Guido Feas "Il Fuggitivo". Jag har under många år funderat på att bygga "Il Fuggitivo" men har tvekat då viss information saknades. Enligt beskrivningen skall vingen ha en modifierad NACA 6409 men jag har byggt utan modifiering då denna inte framgår på ritningen. Jag har ritat en propeller som inte bara ser ut som originalet. Genom att jag ritade ett diagram med föreskriven diameter (530 mm) och korrekt stigning (800 mm) bör min propeller ligga mycket nära originalet.

Stabilisatorn har en plan tunn profil och man kan lämpligen välja en 8 % tjock Clark Y. Jag har gjort en Ritning i skala 1:1 av kroppens sidor och på samma ritning har jag också i skala 1:1 ritat de inre vinghalvorna. Vingtipparna, över- och underfenan och stabilisatorn har jag skannat på tidningens 1:5- ritningen och sedan med hjälp av skannern förstorat till skala 1:1.

Det för en sådan här modell viktiga landstället är tillverkat av tunnväggiga aluminiumrör med dold "mekanik" bestående av pianotråd och gummiband inne i kroppen.

Einar Håkansson Januari 2014

DRÖMPLANET FRÅN ENGLAND - Del 2

I OLDTIMER 2/2013 berättade jag om min ungdoms drömflygplan, de skalatrogna "reamodellerna" av Hawker Hunter och Supermarine Swift från England. Att dessa modeller blev verklighet berodde på att några av personerna bakom det nybildade Wilmot & Mansour & Co också hade en dröm.

Som skildrats tidigare i OLDTIMER uppstod Jetex-epoken då några företagsamma herrar, bland dem Joe Mansour, lät tillverka och saluföra små raketmotorer i modellformat för ett guanadin-baserat bränsle, som J. Mansour varit med att uppfinna och som användes bl.a. i startpatroner för flygmotorer.

Till Jetex-motorerna behövdes modeller och de första konstruktionerna, som man något senare tog fram, var av traditionellt slag. Joe's tanke var dock att Jetex-driften skulle komma till sin rätt först om man kunde bygga in motorerna i en skalariktig kropp på modeller av de "reaplan", som redan i slutet av 40-talet började rita sina kondensslingor över en ung, flygsinnad generation.

Den stora utmaningen var att tillverka släta skalkroppar, som var lätta nog för Jetex-motorerna med sin blygsamma dragkraft.

Efter sina år hos FROG med tillverkning av formpressade papp-kroppar till små gummiskalamodeller hade Joe vissa idéer om hur detta skulle åstadkommas. Tillsammans med f.d. Wakefield-vinnaren Bert Judge, som han anställde 1952, arbetade han fram en metod att formpressa kroppshalvor av balsalaminat och värmelösligt lim i en konkav metallform.

1953 var det premiär för den första modellen i en serie, som i hemlandet skulle få namnet "Tailored Kits" och epitetet "modellvärldens Roll-Royce". Det var en ståtlig, skalatrogen modell av britternas stolthet, jaktplanet Hawker Hunter, med en spännvidd på en halv meter.

Huntern hade visserligen föregåtts av en McDonnell Voodoo med skalkropp, men den hade motorn i ett tråg i botten på flygkroppen och räknas därför inte som en äkta "Tailored Kit"!

Utformningen av det aluminiumrör, som ledde jetstrålen genom kroppen, var knivigare att beräkna än man trott och var inte färdigt förrän 1953. Då kunde man dock konstatera att mervikten p.g.a. röret kom-



Fotot på Hawker Hunter är hämtat från Sigurd Isacson:s försäljningspärm.

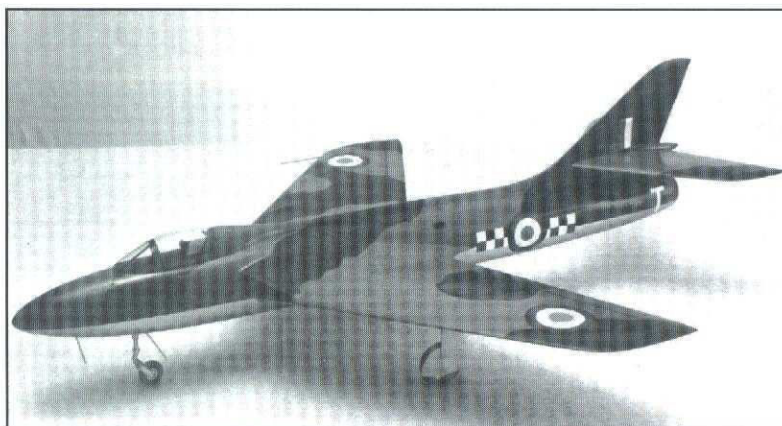
penserades av en viss dragkraftsökning, varför det med fog kunde benämnas "högeffektsrör"!

Senare samma år utkom byggsatsen till Supermarine Swift, medan den tredje i serien, Gloster Javelin, endast nådde prototypstadiet. Dessa "Tailored Kits" var lyxbyggsatser med många finesser och allt som behövdes för bygget. Att de – som reklamen påstod – tack vare sina skalkroppar skulle vara lättbyggda var en klar överdrift. De som hade råd och kunskande att bygga dem fick dock en mycket naturtrogen skalamodell, som även kunde fås att flyga bra. Det senare var under förutsättning att flygvikten höll sig kring 4 oz (112 gram), något som visade sig svårt om man vill ha en realistisk finish. Senare byggen har visat att en slutvikt om 140 – 200 gram nog inte var ovanligt, vilket begränsade flyghöjden till ett par meter! Man får alltså förmoda att flygtekniker Uno Elfing:s rekord på 4 min. 28 sek. 1954 med denna modell var med en lättviktsversion!

En större serie "Tailored Kits" i mindre format följde på de ovan beskrivna modellerna och dessa behandlas i nästa nummer av OLDTIMER.

Sten P.

Upphovsmannen till fullskala Hawker Hunter, Sir Sidney Camm, förärades den välbyggda modellen här till höger.



Adolf Jahrs vandringspris.

Ingen av våra tävlande medlemmar har väl kunnat undgå att se vandringspriset i klass G-Int, en 54 cm hög pokal, som ställer alla andra "bucklor" i skuggan!

Som tidigare redogjorts för i vår tidning skänktes priset till SMOS 2002 av Sune Stark, som själv haft det i många år. Att det 1940 donerats av

skådespelaren Adolf Jahr (1893-1964) är också bekant, men lite mer "kött på benen" får vi genom att läsa en original-artikel i Östgöta-Tidningen, som nyligen kommit i red.'s händer:

Adolf Jahr donerar lagpris till S. M. i modellflygning.

*Glädje i Linköpingseskadern.
Jahr själv modellflygare.*

"Dagens sensation inom modellflygvärlden ramlade på tisdagen ned på vår redaktion. Adolf Jahr, Linköpings f. n. populäraste skådespelare, har skänkt ett hederspris till S. M.-tävlingarna i modellflyg som gå av stapeln nu på söndag i Linköping, närmare bestämt på I. 4:s övningsfält. Priset, som kommer att utdelas som lagpris, mäter över en halv meter och kommer att utställas i Ö.-T:s despatchfönster på Nygatan.

Givetvis väckte hr Jahrs donation stor glädje i modellflygkretsar, och Linköpingseskaderns ledare, Sigurd Isacson ber genom Ö.-T. att få framföra sitt varma tack till givaren.

Nu hör det till saken att hr Jahr är gammal modellflygentusiast, redan som pojke experimenterade han med segelflyg — från uthustaket på landet, och det var sanneligen mer tur än skicklighet att han klarade sig och brodern ifrån äventyret med livhanken i behåll.

Modellflyget har alltid legat mig varmt om hjärtat och hade jag varit ett tiotal år yngre hade jag nog själv ställt upp med en modell, säger hr Jahr vid ett samtal



Foto Anita Gustavsson

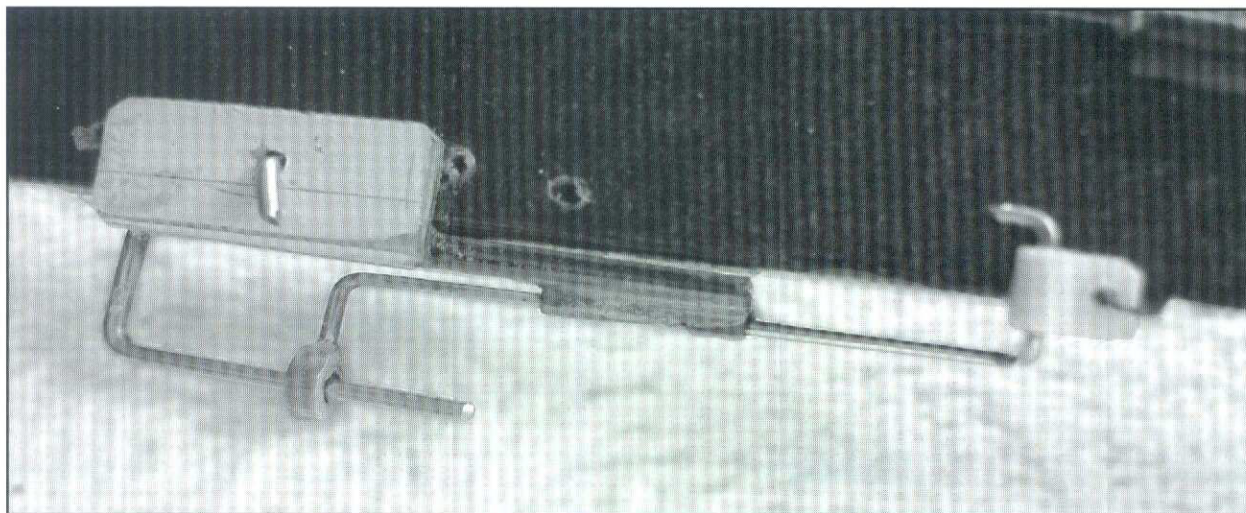
med Ö.-T. Jag tror på modellflyget som en nyttig sport för våra ungdomar, de få på så sätt intresse för flygning, samtidigt som de själva kunna konstruera nya modelltyper, för att kanske en gång när de blivit män i staten kunna omsätta sina rön i praktiken på riktiga maskiner.

Jag ber genom Östgöta-Tidningen få framföra en hälsning till deltagarna i årets S.M.-tävlingar.

Lycka till, slutar hr Jahr".

J-LL

36" Hi-Start något för SMOS ?



Efter det att jag läst artikeln "What is Old is New Again" i Aero Modeller no: 922 blev jag intresserad av att prova denna i USA sedan många år, och nu även i GB mycket populära oldtimerklass. Klassen passar för alla äldre och yngre modellflygare som inte har så mycket "spring i benen" kvar men som ändå vill fortsätta att se sina byggen flyga upp i det blå. Dessutom krävs inte så stora fälttytor med 30m lina och 2min maxtid, vilket är en fördel för tävlingsarrangörer vid val av tävlingsplats. Kanske kan det bli fler tävlingar i Stockholmsregionen, där jag bor. (Gärdet skulle mycket väl räcka till). Klassregler och tävlingsregler finns redan beskrivet i SAM 35 och SAM 1066.

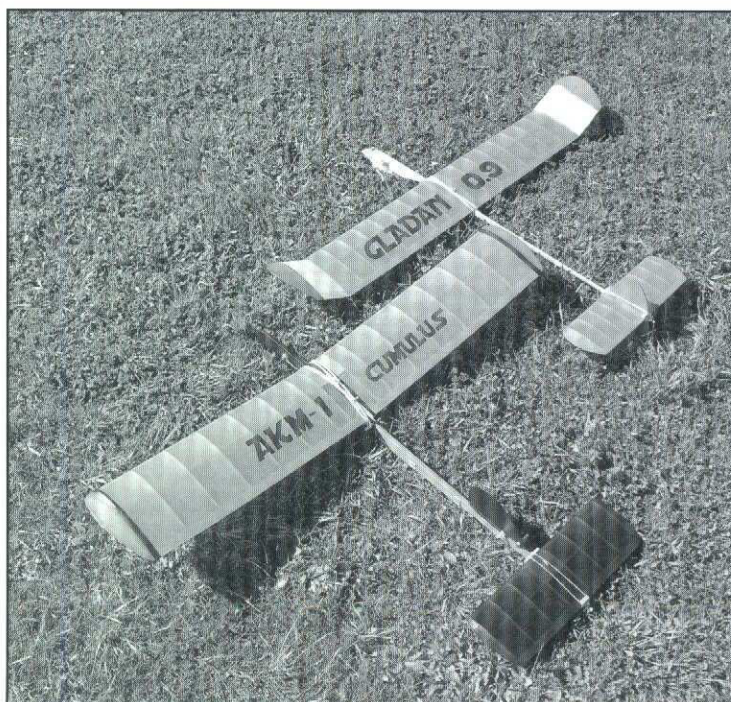
Alla Vintage (modeller konstruerade och flugna före 1 Januari 1951) och Classic (modeller konstruerade och flugna efter 30 December 1950 och före 1 Januari 1961) med en max spännvidd av 36" (914mm) är godkända för klassen. Det är tillåtet att skala ner en modell med större spännvidd än 36" till 36". Godkänd startutrustning skall bestå av 7,5m gummisnodd (1/8" wide) och 22,5m lina totalt 30m.

Jag startade med att titta i SMOS ritningsarkiv efter S1or med spännvidd runt 900mm. Utan att veta design eller utseende bestämde jag mig för tre modeller AKM-1 cumulus, Flax och Tonny. Jag mailade till Lars Karlsson och bad om ritningskopior på dessa modeller. Efter det att jag tittat på ritningarna var det endast AKM-1 cumulus som jag fastnade för. Men, eftersom det enligt reglerna är tillåtet att skala ner större modeller kom jag att tänka på min favorit från 50-talet- Gladan. Gladans originalritning fanns redan hemma på hyllan. Jag skissade upp en ny byggritning där alla mått från originalet multipliserades

med 0,9. Modellen döptes sedan till Gladan 0.9. Under sommaren vid ledig tid har jag byggt dessa två 36" Hi-Start modeller, se bild nedan.

Modellerna har försetts med Badge Classic DT timer och startkrok med autoroder mekanism. (tveksamt om autoroder behövs). Mina modeller hamnade på en flygklar vikt av ca 135g (som är i tyngsta laget). Man bör i denna klass sikta på en flygklar vikt på ca 100g. Med den skonsamma startmetoden blir det svårt för tyngre modeller att stiga i starten vid svag vind. Man kan utan risk slopa alla furulister i vingen och ta medelhård balsa istället.

Bygg lätt och klä med Esaki papper medium alt. Airspan. Var sparsam med lim och lack. Provflygningen kom att förläggas till ett litet privat flygfält vid Sorunda ett par mil utanför Nynäshamn.

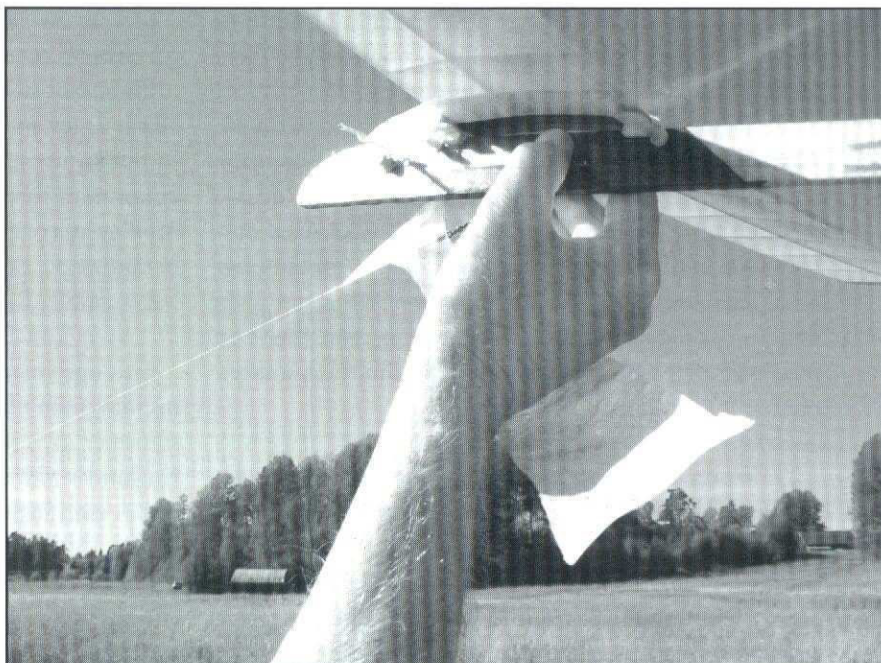


Fältet består av ett klippt ca 450 x 15m start och landningsstråk för fullskala flyg och med ca 1m högt torrt gräs närmast fältet för övrigt är det odlade ytor runt om. En solig dag i slutet av Augusti gjordes först några trimkast för att få rätt glid och tyngdpunktsläge.

Första linstarten gjordes med AKM-1 cumulus. Vinden var SV ca: 3-4 m/s och växlande. Jag var lite tveksam om mina något tunga modeller skulle gå att få upp med det klena gummibandet. Timern sattes på 1 min Efter att ha spänt gummibandet ca: 10m bakåt var det så dags att släppa. Det hela slutade med att modellen skar kraftigt åt höger och modellen landade på nosen i det höga gräset utan att koppla ur. (kanske spände jag för mycket). Inga skador. Efter att ha flyttat fram startkroken 5mm och justerat rodret något åt vänster samt minskat på trim-blyet gjordes ett nytt startförsök. Nu hade vinden vridit något så starten fick ske något snett mot vinden. Modellen skar åter något åt höger men, rätade upp sig när den nådde vindögat och kopplade ur normalt.

Min startkrok med autoroder fungerade, (den inledande bilden). Det var inget problem alls att få upp AKM-1 cumulus med det klena gummibandet. Nu var det Gladans tur för provstart (se bild ovan).

Gladan startade perfekt och kopplade ur på nästan max höjd. Även här fungerade autorodret. Gladan kurvade något för stort och landade långt bort i det höga gräset. Jag fick leta i en timme innan Gladan Gladde mig genom att ligga i gräset framför mina fötter. Av mina två 36" Hi-Start testmodeller var Gladan den modell som startade och flög bäst vid provflygningen.



Vad kan jag nu dra för slutomdöme av detta 36" Hi-Start prov.

Klassen skulle kunna bli ett trevligt inslag vid Oldtimer tävlingar runt om i landet. Även mindre fält kan användas.

Bygg lätta modeller. Sikta på runt 100g. Då blir den lättare att starta vid svag vind.

Vid provstarter och även sedan, försök att ha en medhjälpare som håller i gummirepsändan vid start för om något går snett kan medhjälparen släppa repet och undvika en ev. trasig modell.

Detta prov av 36" Hi-Start klassen blev för mig så lyckad att jag nu har den i Aero Modeller nr 922 beskrivna modellen "3ft. Ruler" på byggbordet. Det är en helbalsa modell och som bör få en flygklar vikt under 100g.

*Ove Roland Svensson.
MFK Stratos Nynäshamn.*

När, var, vem?

FLÄTAD GUMMIMOTOR

Innan tävlingsklasser med reglerad motormängd etablerats prövades olika metoder för att förse gummimotormodellerna med maximal drivkraft. Försök med extremt lång flygkropp slog inte så väl ut, medan modeller av mer normala dimensioner, försedda med olika typer av växlar, hade en viss storhetstid.

En bit in på 30-talet introducerades två andra lösningar, som skulle komma att bli långlivade. Båda tillät att motorer längre än hakavståndet kunde användas utan olägenhet och i de anglo-saxiska länderna gick de under

den gemensamma benämningen "rubber tensioners".

Den ena metoden går ut på att gummimotorn stoppas innan den gått ut helt och hunnit fördela sig ojämnt i kroppen. I sitt enklaste utförande stoppas den fjäderbelastade propelleraxeln via en skruv eller liknande på nosblockets baksida.

Idag associerar vi metoden med fällbara propellrar, men den var faktiskt i bruk på modeller med frihjul innan den fällbara propellern slog igenom.

fortsättning nästa sida

Metod nummer två tillåter att en lång gummimotor kortas ner till modellens hakavstånd genom någon form av flätning innan den sätts in i modellen.

Det finns ett antal olika metoder att göra detta på, men alla går ut på att den utmätta motorn läggs upp i sin dubbla längd – alltså med halva antalet strängar – varefter mittpunkten märks ut på något sätt. Med motorns ena ände fast förankrad vevar man in ett lämpligt antal varv, tar loss motorn från veven och fäster även den änden i samma förankring medan man (helst en medhjälpare!) håller ett stadigt grepp om mittpunkten på den nu dubbelvikta motorn.

I mittpunkten hakas propellern nu på och då man låter motorn gå ut bildas en fläta. Endast genom "trial and error" får man reda på det minsta antalet flätningssvarv, som behövs för att korta ner motorn till hakavståndet.

En annan vanlig variant är att förankra den långa motorn i mittpunkten och veva in lämpligt antal varv i varje halva var för sig innan man för samman de båda ändarna och låter de två halvorna fläta ihop sig – definitivt inget enmansjobb!

Ena änden av den färdiga, flätade motorn måste hållas ihop på något sätt, lämpligen genom att fästa den med ett gummiband runt en s.k. bobbin, oftast en trissa av delrin eller aluminium.

Med en bobbin i ena änden och en krok i den andra har man en lätthanterlig, väl sammanhållen motor, som på ett ögonblick kan flyttas i och ur modellen.

Det är en sidoeffekt, som bara den kompenserar merarbetet med flätningssproceduren!

En annan sidoeffekt, som tjänat undertecknad väl i alla år är att en flätad motor sällan totalhavererar. Den förblir sammanhållen även om enskilda strängar brister, vilket man förstås får hålla ögonen på! Det teoretiskt möjliga maxvarvet för en flätad gummimotor brukar beräknas på den oavkortade motorns längd, minus halva antalet flätade varv.

En engelsman vid namn White brukar anges som upphovsman till den flätade motorn och oavsett om det stämmer så verkar metoden först ha kommit i bruk i England omkring 1938-39. Frank Zaic nämner året 1937, men ingenstans i 1937 års Aeromodeller nämns någon flätmetod.

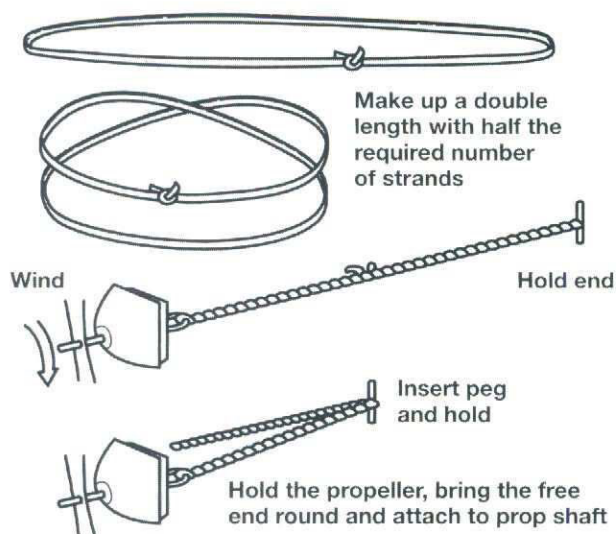
Redan i Flygnings februari-nummer 1939 hittar vi en initierad beskrivning av en flätmetod och redan då noterar man fördelen med att en överansträngd motor i flätad form går av sträng för sträng, snarare än att explodera.

Ett otal artiklar i ämnet har skrivits under årens lopp och den intresserade kan bl. a. ta del av de olika metoder, som tillämpats, inte minst för att fläta ojämnt antal strängar.

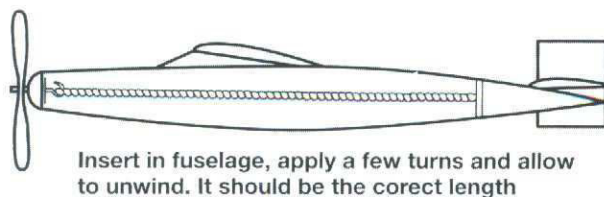
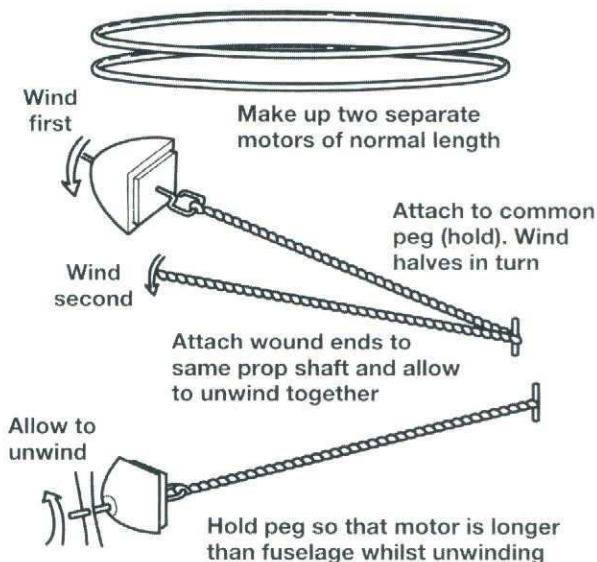
Nämnas bör slutligen att författarna till den danska "modellflygbibeln" Modellflyvesport redan 1941 beskriver 5 olika varianter av gummimotorflätning!

Sten P.

PRETENSIONING A



PRETENSIONING B



Annonser

Säljes: 6 st nya ritningar till F/F skalamodeller från Aeromodeller Plan Service:

FSP/395 Boeing XL-15, FSP/608

Heinkel He 5 Hansa, FSP/567

Blackburn 1912 Monoplane,

WP/650 Loening OL-9, FSR/472

Delanne, FSP/576

Miles M-35 Libellula.

Dessutom från MAN Plan Service:

D.H. Leopard Moth (spv. 106 cm) och Cessna L-19 (spv. 92 cm). Lev. rullade (c:a 1 kg) per post eller i samband med tävling. Kr. 240:-

Säljes: 5 st nya ritningar till sjöflygplan från Aeromodeller Plan Service:

WP/162 Mermaid (2 ark), WR/134 G.B.2 Flying Boat,

WR/230 Dryad Flying Boat, Seagull Mk I, D/201 Twin Gull Wakefield. Lev. rullade. Kr. 150:-

Säljes: 5 st ritningar till OT-gummimotormodeller: Gutteridge 1940 Trophy Wakefield Winner,

Pegasus (Aeromodeller U/396),

Korda Wakefield (Burd),

Korda Dethermalizer, Lockton Park Wakefield. Lev. rullade. Kr. 150:-

Sten Persson, tfn 035-104943.

E-post: sten.persson@mbox305.swipnet.se

Diverse motordelar säljes:

För Super Tigre G30 och G32. För Taifun Hobby RS och Hurrikan. För Webra Mach 1. För WAF 1.

Motordelar sökes:

För Frog 150 Mk1, vevaxel. För Frog 50 Mk III, tank. För Frog 250, tank. För ST G31, insugn.axel. För Mc Coy 09 diesel, tank. För KB SkyFury, cyl. enhet+vevstake. För DC 350, tank. För Webra Record II, cyl.enhet.

Lars-Erik Fridström tfn 0371-17352

E-post: evajac@spray.se

PRESS STOP!

Klartecken har just givits för att få avhålla OT-SM 2014 på Rinkabyfältet den 8-10

Till salu

Välbyggda (näja) Oldtimermodeller, trimmade och välflygande (???) i varje fall har de deltagit i tävlingar!

T.ex. Wentzelmodeller: "FIB", "Fröjds", "Kungsörnen", "Gladan", "Korda". Truedssonmodeller "Tern", "Revolt".

Segelmodeller t.ex.: "Gladan", "Vråken",

R/C 1-kanal: "Miss America" med radio och motor. segelmodellen "Blue Phönix" m.fl. Ett antal byggsatser och div. tillbehör.

Varför nu detta? Ska du sluta? Nej, svarar jag, Intresset för modellflyg är lika stort som förr, men jag ser så dåligt att jag inte bygger längre och jag kör inte bil nu. Dessutom ska vi flytta till en mindre lägenhet. Så, finns det någon som skulle vilja ha flygbara modeller för liten pennig, så finns det en chans nu... Hör av dig i god tid! Tfn 019/182179 eller e-post: sven-olof.linden@comhem.se

1871 st VHS-filmer söker logi!

Eftersom min nuvarande förrådslokal måste sägas upp, skänker jag min samling av drygt 1871 st VHS-band till den som kan härbärgera dem.

Historiskt intressanta (på det historiska formatet VHS, alltså inte DVD) goda filmer varav flera handlar om flyg. Enda villkoret är att samlingen skall övertas i sin helhet.

Kontakta Per Nilsson, 070-438 5206 eller e-post: per.nilsson.miccroro@gmail.com

EFTERLYSNING

Jag söker Uno Axelsson, friflygare, mest Wakefield, på 60-70-talet och som var medlem i Katrineholms flygklubb (hette den så?), möjligen senare i Gamen,

Norrköping. Jag har en sak som återfunnits och som tillhör honom.

Lennart Flodström, Stenungsund,

Tfn 0303-80377/

E-post: flodaviator@telia.com

Säljes:

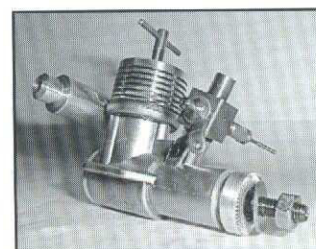
Skalamodeller.

Oldtimermodeller.

Dieselmotorer.

Hans Lundberg

www.halrcskalamodeller.se.





Till vänster Boris Borotinskijs "Beautiful Bess"
– se sid. 10! Foto P.L.

SAM 35's jet-expert Roger Simmonds har
med hjälp av red. återskapat flera av Sigurd
Isacsons Jetex-modeller.
Här nedan bild på hans "Star" och profil-
Viggen, båda flugna med såväl Jetex-motor
som Rapier.

Kjell Lindqvist i Alingsås bygger som bekant
inte bara välflygande modeller utan även
utsökta kopior av gamla motorer. Längst ned
till vänster ser vi två exemplar av den danska
Greig G 2-dieseln på 4 cc från 1947.

Nederst till höger Red.'s antika linmodell
"Weatherman" med en Mills 1,3 cc diesel –
se sid. 17.

