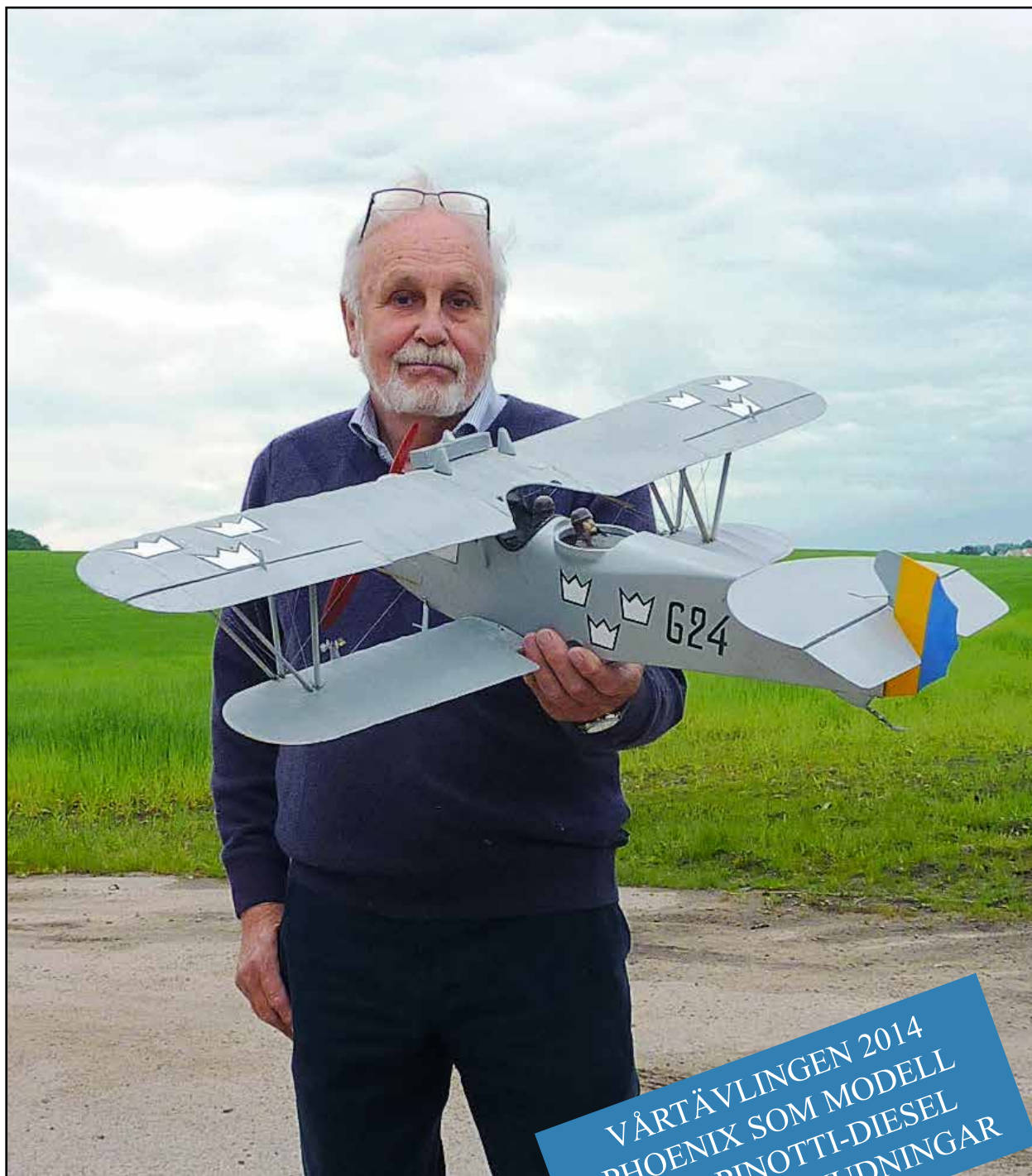


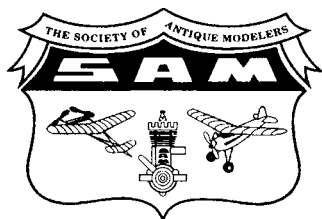
# OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT  
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 2 2014



VÅRTÄVLINGEN 2014  
PHOENIX SOM MODELL  
"NY" PINOTTI-DIESEL  
TÄVLINGSINBJUDNINGAR



OLDTIMER  
ORGAN FÖR SVENSKA  
MODELLFLYGARES  
OLDTIMERSÄLLSKAP

Argång 42. Nr 2/2014

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  
Källbäcksgatan 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:4 2014: 16 september.



*Kära SMOS-medlemmar!*

*Nu är det modellflyg väder! Synd att mina kärror ligger kvar i vår stuga i Hålanda, långt härifrån. Dock hade jag nära till Vårtävlingen hos Lasse Larsson i Gendalen som ligger bara två mil från stugan. En gemytlig tävling i underbart väder, åtföljd av en god måltid tillagad av Lasses hustru. Man tackar för detta initiativ! Synd bara om de tävlande som hade så lång väg hem att de inte kunde hinna stanna kvar över middagen. Tyvärr ett återkommande problem vid endags-tävlingar i vårt avlånga land.*

*På tal om långa resor: Jag erinrar mig ett referat från VM i USA 1954, där Wakefieldklassen hade 28 deltagare från hela världen. Många hade ej råd med den långa resan till USA, varför över hälften av dem hade skickat sina modeller för att flygas proxy av 15 amerikanska modellflygare (som f.ö. var så duktiga att de bl a knep platserna 2,3 och 4). Om vi i avlånga Sverige börjar bli för gamla och fattiga för att resa ända till Rinkaby, kanske de som så önskar skulle pröva samma system? Finns det ett gäng sydsvenska modellflygare som kunde vara beredda att ställa upp och flyga proxy för sina avlägsna nordliga kompisar? Nackdel förstås att man missar samvaron.*

*Nyligen har jag med vår eminente kassör stämt av medlemsläget. En del nya medlemmar har tillkommit, och trots att några av våra gamla medlemmar tyvärr gått bort, ligger SMOS kvar på nästan samma totala medlemsantal som förra året, vilket skänker viss tröst.*

*Njut av den tidiga sommar vi redan fått!*

*Per Nilsson*

**Innehåll/Sida OLDTIMER 1/2014.:**

Tävlingsinbjudningar	3	Dakota story	20
Tävlingsinbjudan RM skala m.m.	4	När, var, vem?	21
Medaljören med precision	5	Trimning av modellflygplan	22
Ritning "Zero"	8	In Memoriam	23
Att böja till en krok...	9	Ungerska modellmotorer - Del 4	24
Vårtävlingen 2014	10	En återuppståndna Pinotti	25
Ritning "Buster"	12	Svenska modellflygfirmer	26
Phoenix som modell	13	Att böja balsa	27
Ritning Phoenix J 1	14	Annonser	27
Torsten Bovik berättar	16	Medlemmarna bygger	28
Drömplanet från England - Del 3	18		

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

Torsten Bovik, Kenneth Nilsson, Gösta Nilsson och Martin Larsson

**Omslagsbilden.:**

Omslagspojke denna gång är Gunnar Stedt, en av SMOS' verkliga veteraner. Han har för tillfället lagt tävlandet på hyllan till förmån för skalamodellygge, såväl RC som friflyg. Till den senare kategorin hör hans "Dront", en 2-sitsig variant av mittuppslagets Phoenix J 1. Foto: Sten Persson

**VÄLKOMNA TILL OT-SM  
på Rinkabyfältet  
den 8-10 Aug. 2014**



**Vägbeskrivning:** I centrum av Rinkaby, väg 118 mellan Kristianstad och Åhus finns en vägs skylt "RINKABYFÄLTET". Följ den här vägen tills Du passerat järnvägs korsningen. Tag sedan till höger och därefter till vänster för att komma in på det militära området. Fortsätt framåt till mäss B där samling sker.

Inbjudan gäller alla OT-flygare från hela Världen!

**Tävlingsdagar och klasser:**

**Fredag** Klass A, A2 och F-Klassisk., OT-RC.

Samling kl. 13.00 vid Mäss B för information och utdelning av startkort.

Tävlingen genomföres utan periodindelning mellan kl. 13.30-18.30, med Fly-Off kl. 18.45.

**Lördag** Klass B, C, F-Nostalgi, S1 samt A:1.

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

OBS! I alla gummitorkklasser gäller handstart.

**För båda dagarna gäller följande:**

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

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

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

Årsmötet blir Lördagen kl:18.00. Årsmötet, middag och frukost på hotell Åhus Strand.

**Logi mäss B och C** har god standard med 1, 2 och 4-bäddsrum. Pris per bädd och natt 300:- inkl. sänglinne, handduk och städning.

**Logi logementet i flerbäddsrum.** Pris per bädd och natt 200:- inkl. städning, och sänglinne men ej handduk.

**Kostnad:** Middag 185:-, Frukost 75:-, Startavgift 70:- för första modellen, därefter 50:- per modell.

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

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

**Information** om tävlingen lämnas av: Thomas Johansson tfn 046-248 537 samt Sven Landervik tfn 0703 542 401

*Hjärtligt välkomna! SMOS tävlingskommitté.*

**Friflygande skala vid 2014 års  
OT- SM**

**Flygning:** fredag 8/8 (Reservflygdag är lördag). Start efter informationssamlingen och fram till mörkrets inbrott. 3 officiella flygningar. Skalabedömning lördag fm efter informationssamlingen.

**Concours d'Elegance** på kvällen 9/8. Gäller alla bedömda modeller. Vid senare ankomst på fredagen, anmäl till mig på 070-54 995 65, så får du tävlingspap-paren och övriga uppgifter.

**Läs reglerna på:** <http://www.smos.info/>

Rubrik: Tävlingsregler.

Varmt välkomna!

*Anders Sellman*

**Rättelse:**

I förra numret av Oldtimer tillskrev vi Anders Sellman den gula "Lanzo'n" på sid14, men vet nu att den egentligen är byggd och ägd av Nils Persson!

**Boken om KSAK de första 50  
åren.**

I förra numret av vår tidning efterlyste vi ovanstående bok för vårt Arkivs räkning och fick glädjande nog två erbjudande från medlemmar, som ville donera densamma. Tack vare Per-Anders Holmberg i Värmdö finns boken nu tillgänglig i vårt arkiv i Halmstad. Vi tackar!

**Kallelse till årsmöte**

Medlemmarna i Sveriges Modellflygares Oldtimersällskap kallas härmed till årsmöte. Årsmötet hålles på hotell Åhus Strand lördagen den 9 augusti 2014 kl. 18.00. Vid mötet avhandlas sedvanliga årsmötesförhandlingar.

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

*Styrelsen*

## Inbjudan till Riksmästerskap i Friflygande Skala 2014.

Årets Riksmästerskap i friflygande skala sker på Fedingshults flygfält, Skånes Fagerhult.

**Arrangörer:** Svenska Modellflygares Oldtimersällskap och Stångbys Modellflygare.

**Tidpunkt:** lördag 12/7, reservflygdag 13/7. Samling på fältet kl 10-11.

**Klasser:** gummimotorklass och "annan framdrivningskälla". Om många deltagare kan ytterligare klass-indelning ske med spännviddsgränser t.o.m 660 mm och över 661 mm. Vi ser gärna Earl Stahl konstruktioner!

**Regler finns under "Tävlingsregler"** på SMOS hemsida [www.smos.info](http://www.smos.info), bör läsas noga!

**Startavgift** 100:- per tävlande. Lunch och kaffe m.m. 200:- per person.

**Upplysningar:** Thomas Johansson, 046-248 537, 0707-98 64 59. Tycho Andersson 046-253 166, 070-5203166 Anders Sellman: 042-995 65, ev. 070-54 995 65. Bengt Stibner: 070-72 17225.

**Senaste anmälningsdag:** 7 juli, samtidigt anmäls önskemål om lunch/kaffe.

**Anmälan till:** Thomas Johansson tfn 046-248 537; 0707-9864 59; e-post: [birgit.stangby@telia.com](mailto:birgit.stangby@telia.com)

Anders Sellman

## SAXAT

Världens äldsta hobbyaffär, POLK'S HOBBY i New York, har nyligen stängt för alltid. Firman har varit i familjen Polks äga sedan 1935 och affären har sedan dess varit ett Mecca för hobbyfolk från hela världen. En stor del av försäljningen har skett via postorder och ingen av den äldre generationen, som läst amerikanska hobbytidskrifter sedan 30-talet, har kunnat undgå Polk's braskande helsidesannonser i snart sagt varje nummer av Model Airplane News, Air Trails etc.

## Flaggan på startlinan skall vara minst 15 x 15 cm...

Tyvärr har många av våra segelmodellflygare alldeles för liten flagga eller vimpel på sina startlinor.

Min syn har försämrats på senare år och därför är jag numera tveksam till att ställa upp som tidtagare. Däremot hjälper jag gärna till med att släppa segelmodeller och kan sen starta stoppuret när modellen kopplar loss från startlinan. Efter detta kan uret överlämnas till den startande. Även om det är 100 meters lina räcker mina ögon till, bara vimpeln eller flaggan är så stor som reglerna säger, alltså minst 15 x 15 cm.

I eget intresse borde alltså alla segelmodellflygare se till att de har en vimpel av rätt storlek och helst i en klar mörk färg, t ex rött eller svart.

Per Nilsson

## Oldtimer-bevegelsen i vårt grannland Norge

Red. har redan tidigare uppmanat svenska "oldtimare" att stödja vår nyblivna norska systerorganisation, driven av Jan Inge Kaafjeld i Notodden. Efter att ha mottagit senaste numret av hans medlemstidning kan vi inte annat än upprepa denna uppmaning!

Vårnumret på 44 sidor är nästan helt i färg och innehåller, förutom artiklar och ritningar, en komplett förteckning på tillgängliga norska oldtimer-ritningar. 14 sidor upptas av vad undertecknad först trodde var ett aprilskämt, nämligen ett komplett ritningsunderlag för Jan David Andersens senaste motor, DA Drabant Model 2013. Men det är faktiskt sant att den välkände motortillverkaren vid 92 års ålder konstruerat en ny, kullagrad 2,8 cc dieselmotor. Någon serieproduktion planeras inte f.n., utan motorn är avsedd för amatörbyggare.

För medlemskap v.g. kontakta Inge Kaafjeld, som även är medlem i SMOS. Medlemsavgiften är Nkr 200:00.

Sten P.

## Majtävlingen 2014

UNT:s vandringspris i lag gick till Norbergs FK med laget Bror Eimar, Per Findahl och Robert Westerlund. Gurras Vandringspris för bästa prestation i Oldtimer gick till Bosse Petterson UFKm.

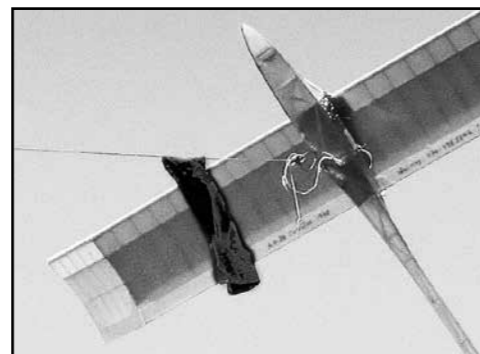
Det växlande vädret med stundtals hög vind ledde till en spännande dag. Arrangören vill tacka Rynos Hobby, Leffes cykel och Hobbyträ för de fina priserna. Ett stort tack går också till markägare runt Sundbro som gjorde tävlingen möjlig. Till sist vill vi tacka de tävlande och funktionärer för en mycket trevlig dag.

Tävlingsorganisatör: Gurra Ågren

Tävlingsledare: Mats Rosling

## Resultat för klass Oldtimer

1	Bosse Petterson	UFK modell	120	90	120	0	0	330
2	Sören Edström	UFK modell	120	120	0	0	0	240
3	Andrea Hartstein	Mfk Red Baron	61	97	45	0	0	203
4	Kjell Hellström			44	57	54		155
5	Georg Törnqvist	UFK modell	120	0	0	0	0	120



## MEDALJÖREN MED PRECISION



### Knut Andersson – Del 2

Ovanstående rubrik har saxats från Modellflygnytt 2/1968, där vi hittat ett vänporträtt av Gert Nilsson inför Knuts 40-årsdag. Vi får bl.a. veta att han bland vännerna kallats "danske Knut", eftersom han är gift med Hans Hansens dotter, likaså att ett drag av envishet gjorde att han länge vägrade använda den då nya taktiken att leta termik med modellen på linan.

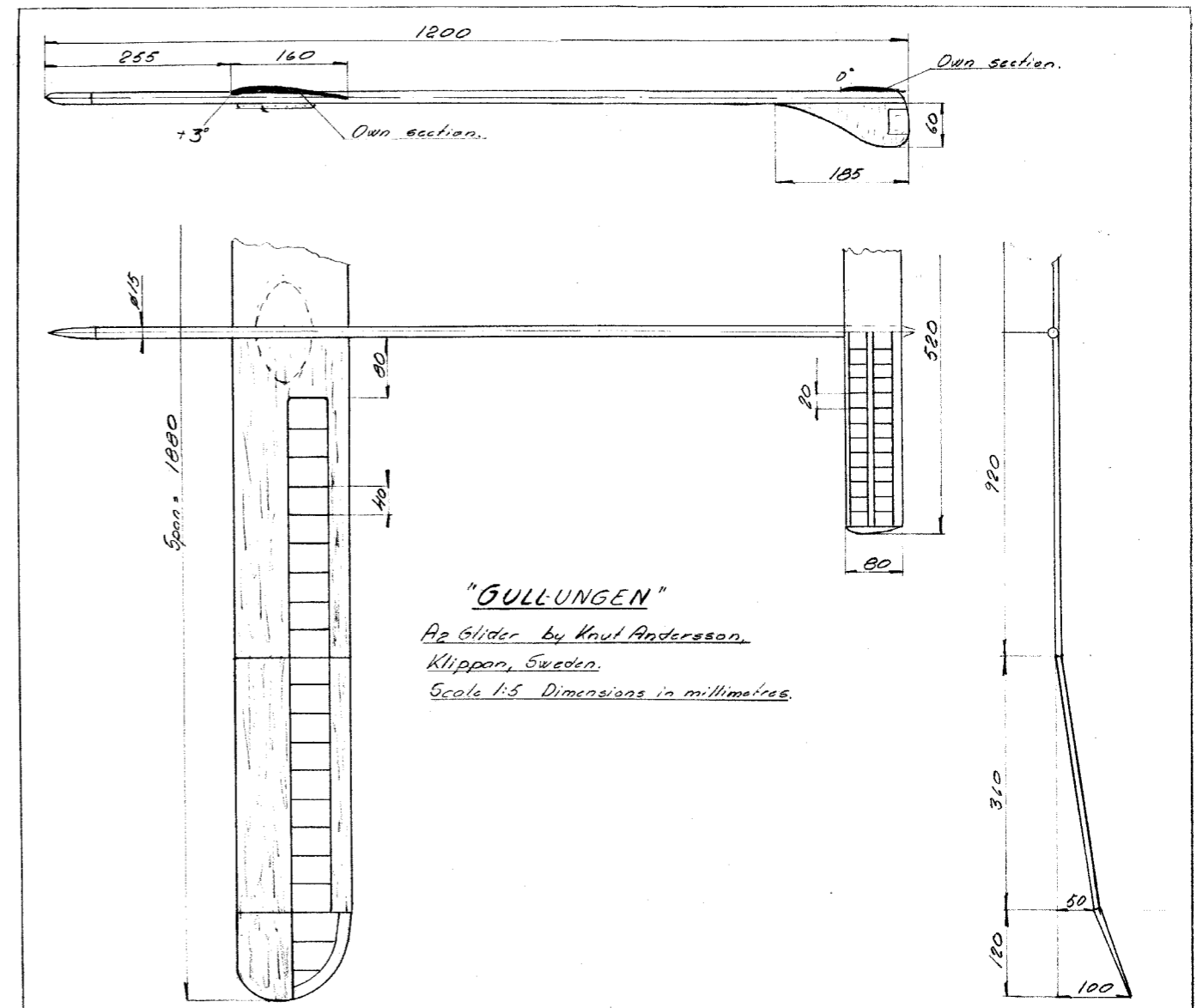
När artikeln skrevs hade Knut dock anammat nymodigheten och blivit en mästare på att hitta "bra" luft. Det resulterade

1967 i inte mindre än fyra vunna tävlingar, inklusive SM, och två 3:e-placeringar. SM-tävlingen på Brävalla drabbades av hård blåst och Knut använde under första perioderna en ganska extrem A2:a med 14 cm korda. Han bytte sedan till vad som skulle bli slutpunkten för en serie modeller, en version, som han döpte till "Blue Phoenix".

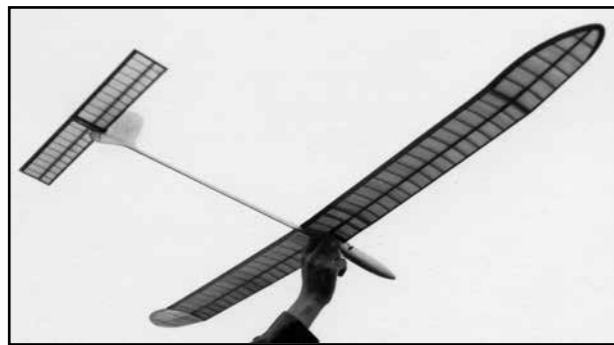
Med sin något större korda hade den något mera konventionella mått och Knut kan idag konstatera att "... "Blue Phoenix" hade superba prestanda, men kunde vara svår i blåst, speciellt vid urkopplingen..." Av någon anledning trivdes modellen bäst vintertid, vilket han tillskrev bl.a. den relativt tjocka stabilisatorprofilen. På SM 1968 gick det något sämre, då Knut med sin "Blue Phoenix" kom på 5:e plats.

Året därpå deltog han i VM i Wiener Neustadt, där en misslyckad start i 3:e perioden förde ner "Blue Phoenix" till 49:e plats.

Även om Knut själv anser att vingor var hans specialitet så kan man inte undgå att beundra de lätta, men starka, rörkroppar, som han tidigt började använda.



fortsättning nästa uppslag



Ett nyupptäckt foto av Knuts "Bonita"- se föregående nummer av Oldtimer!

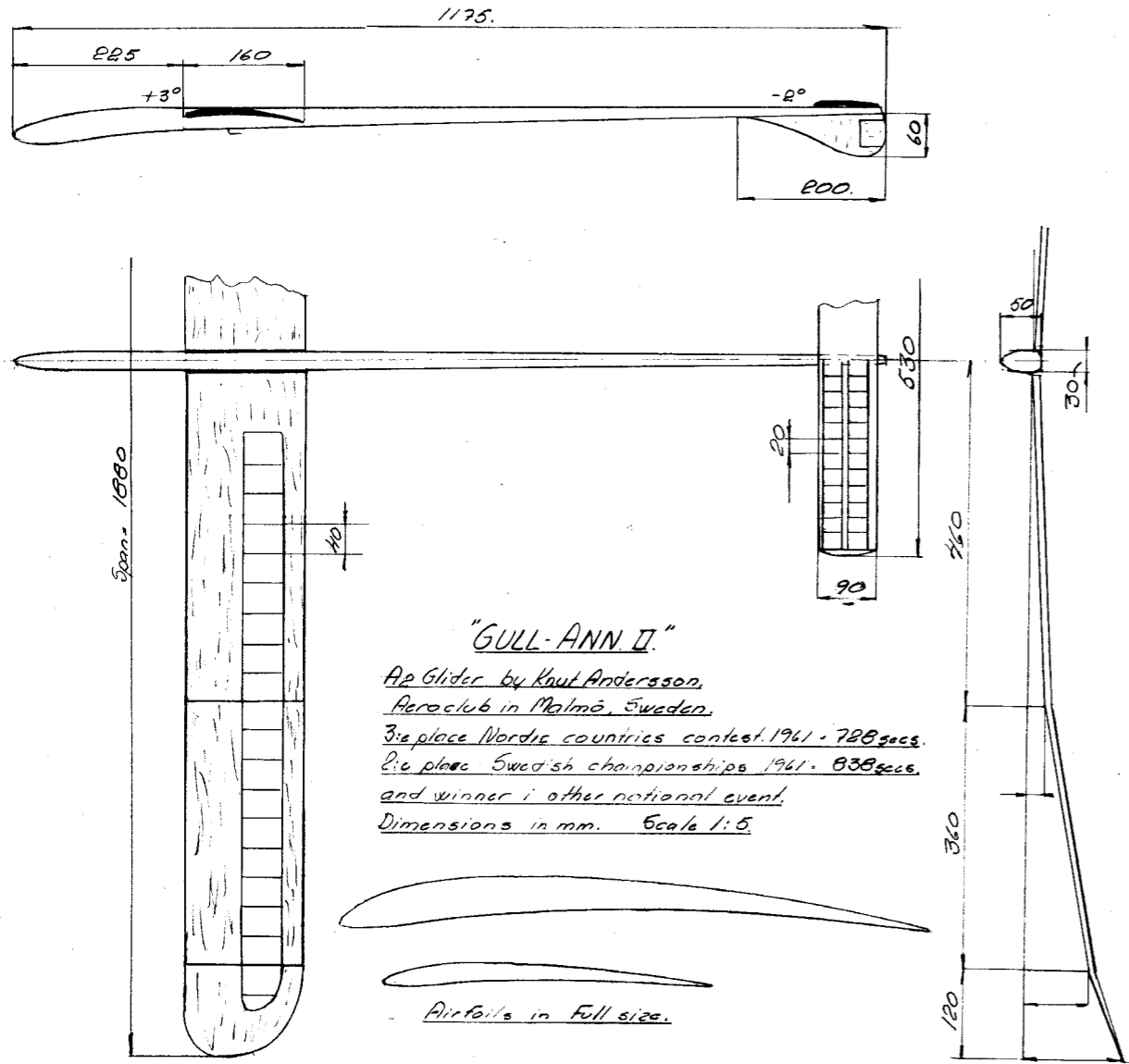
De är egentligen dubbelrör med sidenklädsel även på inrerret och består på "Blue Phoenix" av 1 + 2 mm balsa.

En framgångsrik föregångare till "Blue Phoenix" kallade Knut för "Gull-Ann". I Modellflygnytt nr 2/1961 finns en 3-plansritning, signerad Peter Wanngård, på denna modell, men då en osignerad ritning på den senare "Gull-Ann II" nyligen dykt upp så visas den här. De skiljer sig endast minimalt från varandra, men

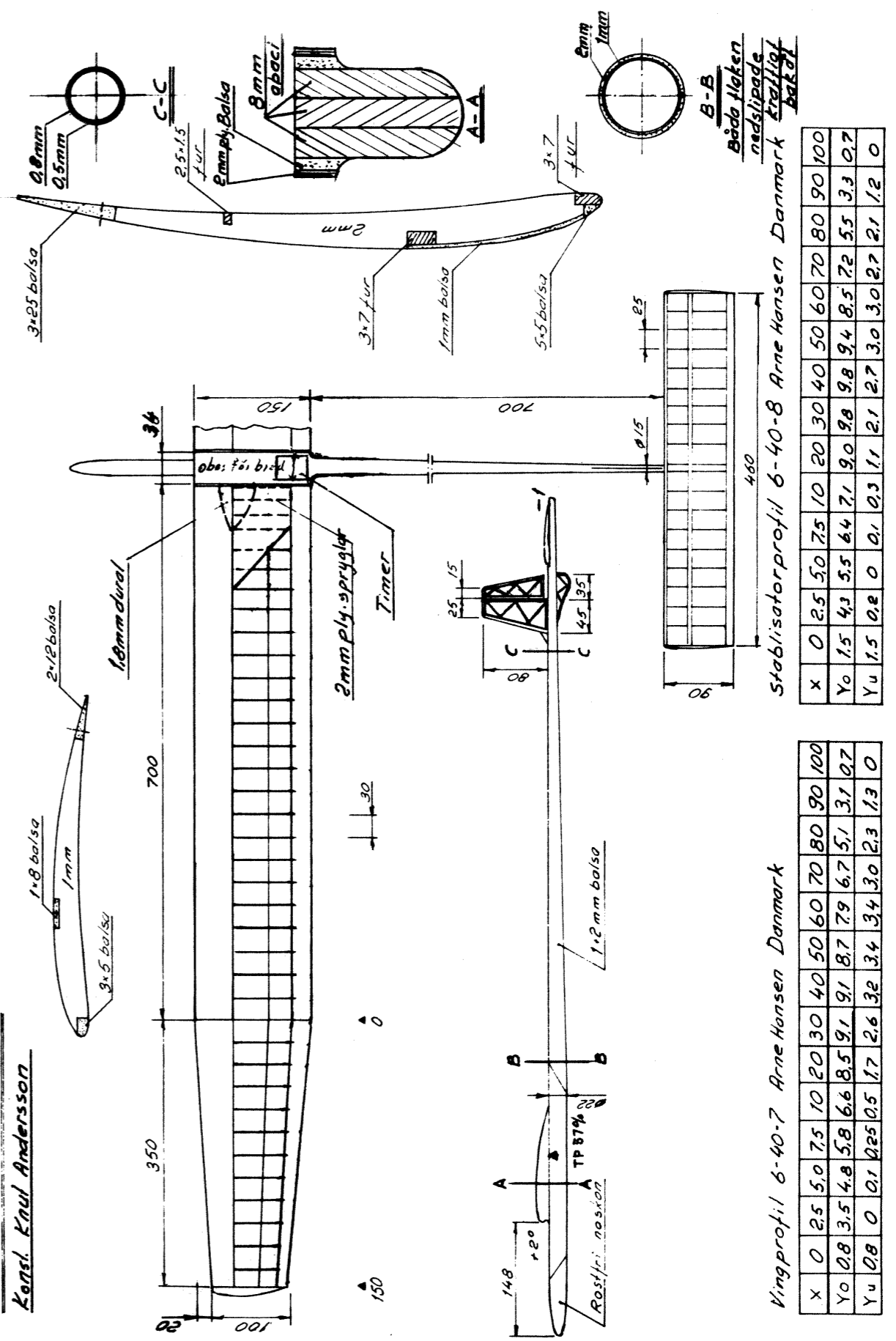
det var den senare versionen Knut använde då han flög sig till en silverplats på SM 1961. På två andra, större tävlingar under 1961 belade han 3:e-platserna med "Gull-Ann II". Nämnas kan att tyngdpunkten för den förstnämnda versionen angavs till 55 %.

Redan på 1950-talet hade Knut Andersson introducerat stavelsen "Gull" i sina modellnamn. Till VT 1955 konstruerade han en modell, som initialt fick namnet "Gulingen", då den var klädd med gult siden. Den omdöptes sedan till "Gull-Ungen" - hade kanske någon med kjol kommit in i Knuts liv? Hur den (modellen) såg ut vet vi dels via en bevarad, samtida skiss av Knut själv, dels genom en osignerad 3-plansritning. Otrimmad placerade den sig på en 8:e-plats på VT 1955, men flera kvaddar - bl.a. inför och under internationella tävlingar i Saar- skapade bekymmer. Enligt en notering av Knut själv så tog den revansch då den vann en regional tävling i Eslöv. Någon vingprofil finns ej på ritningen, men Knut uppger att det rörde sig om en modifierad Göttingen Gö 317.

Sten P.

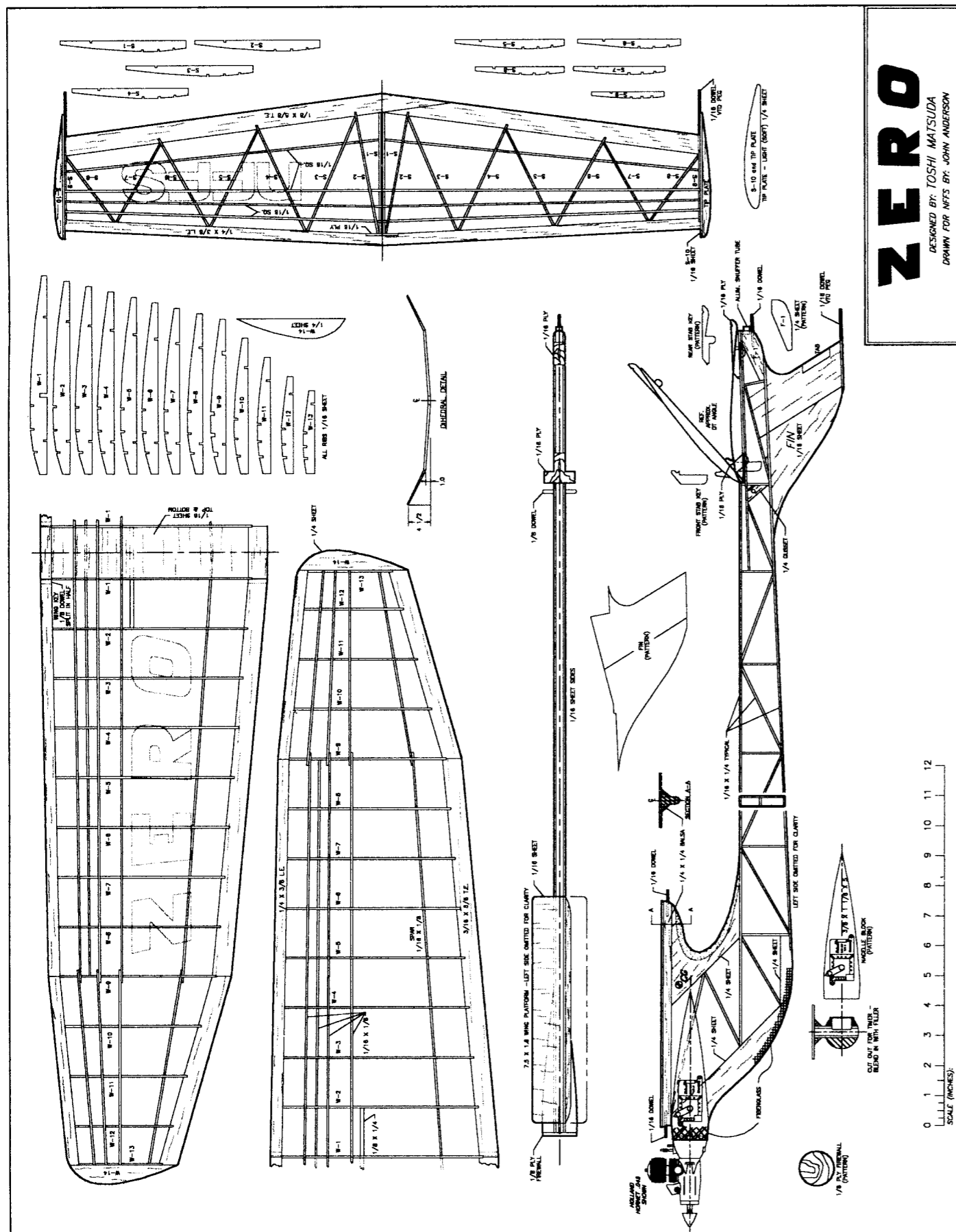


**BLUE PHOENIX**  
 Konst. Knut Andersson



Rik Zan Andersson

Artikeln fortsätter i Oldtimer nr 4.



## Matsuda's "ZERO"

Även om Klass F-Nostalg av naturliga skäl behärskas av de traditionella FAI-modellerna med 1,5-2,5 cc-motorer så är det inget som hindrar att delta med mindre modeller.

Vi har t.ex. inte sedan 90-talet sett någon amerikansk 1/2A-modell på våra tävlingar, men – som visades i nr 5/2011 av OLDTIMER – har Göran Dacke nu byggt en typisk sådan. Det är Toshi Matsudas framgångsrika "Zero" från mitten av 50-talet, som nyligen återupplivades i USA i form av en byggsats från BMJR Model Products. Byggsatsen kostar \$41.00 (se [www.bmjrmmodels.com](http://www.bmjrmmodels.com)) men för de flesta räcker nog en fullskalartning från [www.freeflight.org](http://www.freeflight.org) + bygg- och trimanvisningarna i NFFS Digest nr 9/2003.

"Zero" har en spv på 106 cm och behöver bara väga 160 gram med en 0,8 cc-motor. På grund av modellens ringa storlek bör man nog försöka hålla vikten kring detta värde och det betyder noggrant val av "hårdvara", d.v.s. motor, tank och timer. Vanligaste motorvalet i USA är Holland Hornet .049, som har hög effekt och oftast är försedd med tank med avstängare. Vi avvaktar med spänning vad Görans "Zero" ska ställa till med i F-klassen!



Bob Holland's "Hornet" var Cox-motorernas ende utmanare i den s.k. 1/2A-klassen under det senare 50-talet och början av 60-talet. Den tillverkades i en första serie 1957-58 och som "Hornet II" från 1962 av Dynamic Models Inc., som även sålde en trimmad variant, som var jämbördig med Cox T.D. .049. Sammanlagda antalet tillverkade "Hornet"-motorer är förbluffande lågt, drygt 16 000 stycken.

Sten P.

## KONSTEN ATT BÖJA TILL EN KROK...

Modellflyglitteraturen är full med tips och råd om sättet att tackla en av modellbyggarnas eviga stötestenar, nämligen böjning av pianotråd.

Gummiflygarna är en kategori, som inte kommer undan detta moment och ur en gammal Model Builder har vi saxat bifogade två förslag på hur man böjer till en krok på propelleraxeln.

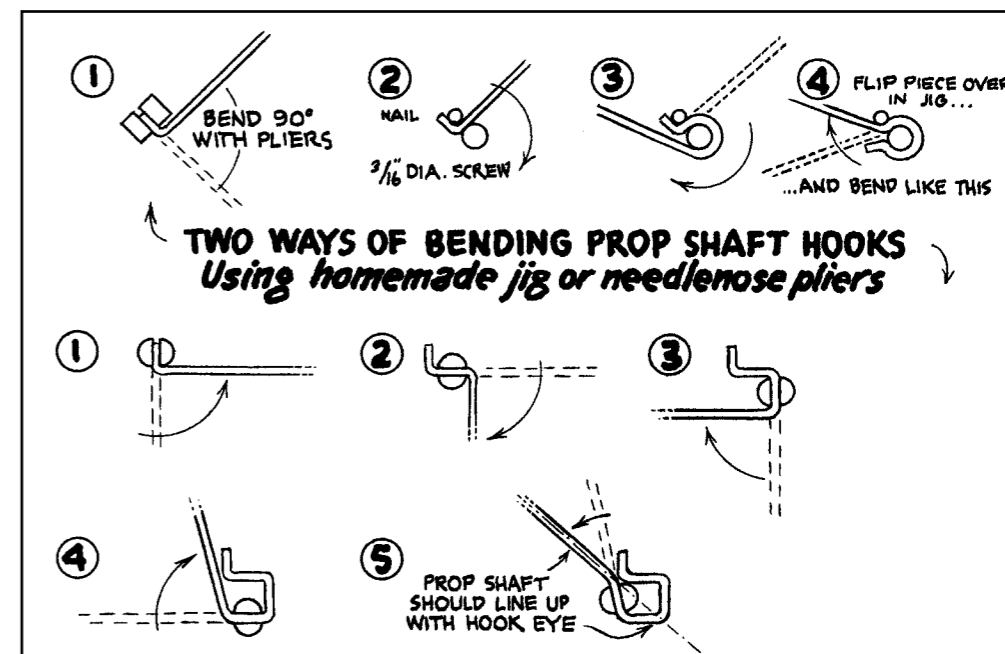
Metod 1 bygger på att man läser och böjer tråden runt metallstavar ("mandrels"), som är stabilt förankrade i en platta av metall eller trä.

I nödfall kan man använda kraftiga spikar eller skruvar, som anges här. Observera att man i normalfallet alltid först böjer ev. krok och/eller frigångs-anordning i främre delen av axeln.

Metod 2 förutsätter att man har en spetsig tång av hög kvalitet och ordentlig kraft i händerna!

Noteras bör dock att Metod 1 rekommenderas vid bockning av pianotråd med större diameter än 1,5 mm.

Sten P.



# Vårtävlingen 2014 i Sollebrunn

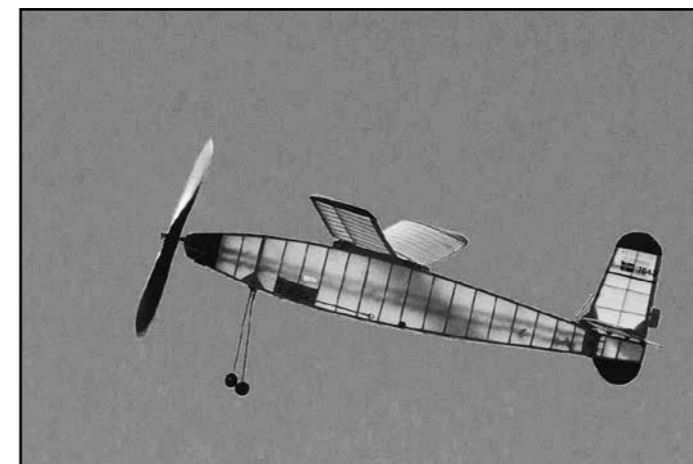


Överst t.v. Per Nilsson med sitt exemplar av "Tempo", utvald som PR-modell för SMOS.

Modellen här ovan är en 75 cm "Fröjd", byggd och flugen av Bo Eriksson.

Överst t.h. två modeller, som inte figurerar i resultatlistan: Germund Wardenius' "Sentinel" (flugen av Martti Bogdanoff) samt Lasse Fridströms "Silvermåsen".

Fotot t.h. visar en del av "flygfältet", som faktiskt räckte till!



Årets OT-VT avhölls i Sollebrunn som ett samarrangemang med Sländans tävling Vårmaxen den 26 april.

Några sörilänningar kände kanske en viss tvekan inför detta, dels eftersom tävlingen gick i en månad, som vädermässigt kan bjuda på otrevliga överraskningar, dels p.g.a. rykten om ett fält, som endast gick att flyga på om vinden låg "rätt".

Vi som var där vet att bägge farhågorna kom på skam – tävlingsdagen bjöd på varmt försommarväder med blå himmel och svag vind. Den flygbara ytan var visserligen inget fält i vanlig bemärkelse, utan en sammanhängande rad åkerfält, som välvilliga bönder lät oss använda för våra övningar.

Med hänsyn till deltagarnas ålder (!) valdes 120 sek. maxtid, även om förhållandena hade tillåtit längre flygningar. Beslutet visade sig vara klokt, eftersom endast en skiljeflygning blev nödvändig.

Som vanligt vid mindre tävlingar blev tävlings-

momentet nedtonat och alla gav sig tid till givande diskussioner och umgänge. Tack vare flera, samtidiga arrangemang i Gendalen letade sig en del åskådare ut för att titta på våra flygningar och en reporter från Alingsåstidningen gav oss gratisreklam några dagar senare!

Av 45 anmälda modeller kom av olika anledningar endast ett 30-tal till start. Några kvaddar i första start bidrog sedan till att det i tre klasser blev för få deltagare för att räknas som tävling. I de återstående klasserna samlade – som vanligt! – klass B och S-Int flest deltagare. I den senare blev det fly-off mellan Martin Larssons och Freddy Dahlstrands "Vikingar". Då inte ens 3-minutersflygningen kunde skilja dem åt korades båda till segrare!

Resultatlistan visar mest beprövade modeller, men nya för dagen var Per Nilssons och Göran Larssons A1-modeller. Göran visade också att den i förra numret beskrivna "Hi-start"-metoden med lina och gummi-snodd fungerar väl.

Lasse Fridström hade ett nybyggt exemplar av Sigurd Isacsons "Silver-Måsen" i klass C. Då modellen ännu inte fått någon timer nöjde han sig med några korta trimflygningar, som lovade väl. Modellen har ett visst storlekshandikapp, liksom "Hugin" i klass C. Detta hindrade dock inte Björn Källman från att denna gång flyga fullt med sin modell och därmed vinna klassen!

Allt som allt var denna vårtävling ett arrangemang, som vädergudar och arrangörer hade all heder av och såväl Lasse Larsson som SMOS' tävlingskommitté avtackades sedan ett antal deltagare förärats priser i form av tidskriftsbuntar ur SMOS' arkiv.

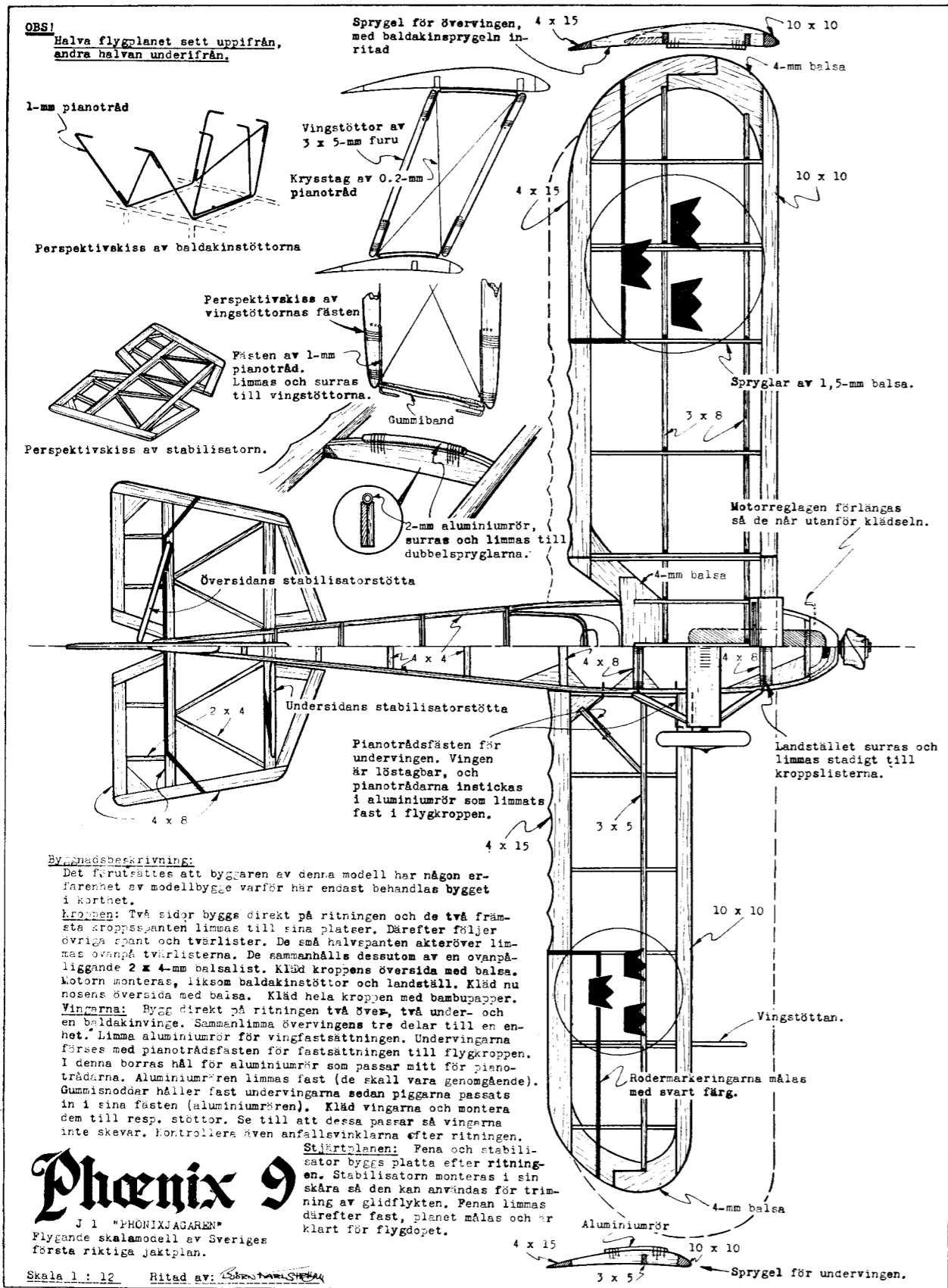
Sten P.

## Resultat

Klass A		Modell	Resultat		
1	Göran Larsson	Trim 2	120	85	205
2	Thomas Johansson	Whipit Quick	53	27	80
Klass B					
1	Sten Persson	Clipper	116	114	230
2	Martti Bogdanoff	Cleo	91	110	201
3	Bo-Eskil Nilsson	Cleo	73	76	149
4	Bo Eriksson	Fröjds	53		53
Klass C					
1	Björn Källman	Hugin	120	120	240
2	Åke Gustavsson	B. Blomgren -43	103	120	223
3	Sten Persson	Prim	95	120	215
Klass D					
1	Sten Persson	Contestor	120	120	240
Klass G-Int					
1	Thomas Johansson	Tippsi	103	120	223
2	Åke Gustavsson	ZL 56	92	120	212
Klass A1					
1	Göran Larsson	Mini Ghost	113	120	233
2	Per Nilsson	Tempo	36		36

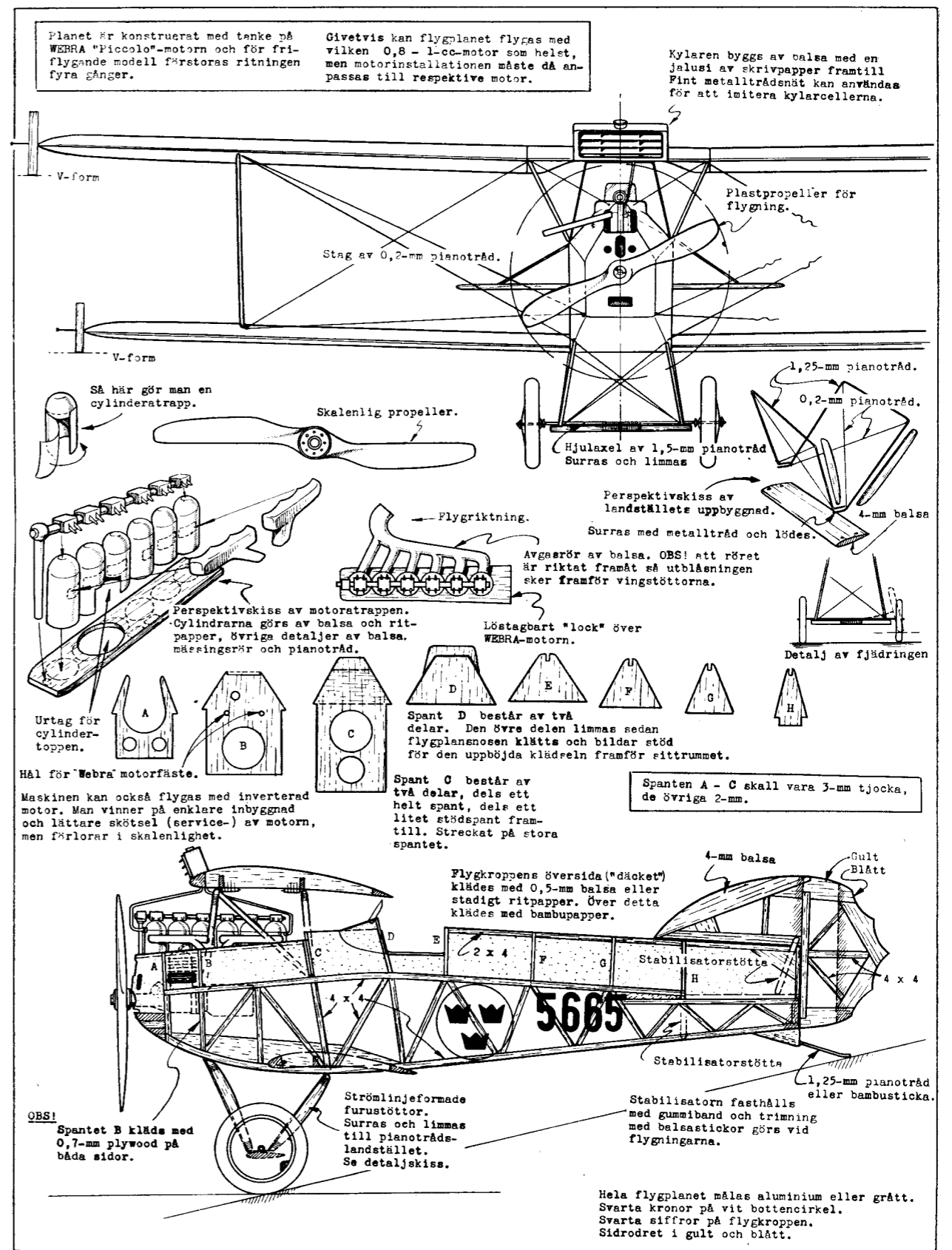
Klass S1					
1	Freddy Dahlstrand	Korpen	60	120	180
2	Sven Landervik	Sappo	40	50	90
Klass S3					
1	Per Nilsson	Draken	53		53
Klass S-Int					
1	Martin Larsson	Viking	120	120	180
1	Freddy Dahlstrand	Viking	120	120	180
Resultat fly off för båda:					
3	Lasse Larsson	Aurikel	105	120	225
4	Sven Landervik	Master	120	103	223
5	Tychp Andersson	Viking	120	73	193
6	Per Nilsson	AH20 Cumulus	6		6
Klass F-klassisk					
1	Kjell Lindqvist	Slicker 50	119	48	167
2	Lasse Fridström	Slicker 50	120	35	155
3	Kjell Lindqvist	Slicker Mate	55		55
Klass F-nostalgi					
1	Sten Persson	Hi Fli	120	120	240





Då tidskriften Looping 1954-1957 försökte få liv i svenskt skalaflyg blev Phoenix 9 (J 1) en av de första typerna, som publicerades i ritningsform. Med en spännvidd på 80 cm är modellen i skala 1:12.

Den här återgivna ritningen är i skala 1:4 och har red. veterligen aldrig gjorts tillgänglig i full skala. Modellen flögs med en Webra Piccolo-diesel på 0,8 cc och eftersom originalet enligt dåtidens piloter hade



mycket goda flygegenskaper så kan man förmoda att även en liten Phoenix flyger bra. En vacker Phoenix i Dront-version fick vi se på skalatävlingen i Skånes Fagerhult för några år sedan.

Enligt byggarbetaren Gunnar Stedt har den ännu inte flugits, men fotot på omslaget visar att han har lyckats väl med denna modell.

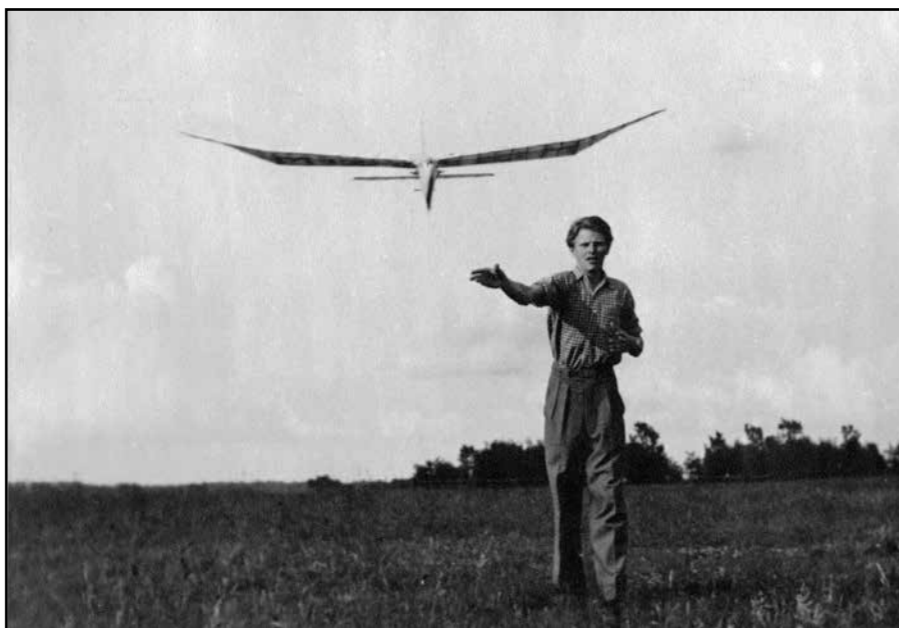
Sten P.



# Min Uppväxt med Modellflyg

Berättad av Torsten Bovik från Trollhättan.

Året var 1938 och jag skulle fylla 10 år. Min far hade en bekant som alltid brukade dyka upp när han hade köpt ut allt på systemet och då brukade min far hjälpa honom genom att köpa ut vad han behövde. Jag kallade honom för snälla farbrodern för han hade alltid med sig lite godis som han stack till mig. När han hösten 1938 fick reda på att jag skulle fylla 10 år köpte han en byggsats till ett friflygande modellplan hos



Helsingborgs ledande leksakshandlare Boreus och den fick jag i födelsedagspresent. Byggsatsen blev en gummitordriven, med rött japan papper klädd balsa modell med en spännvidd runt en meter. Jag kommer inte ihåg vem som var konstruktör av modellen och inte heller vem som gjort byggsatsen. Planet byggdes på våren 1939 och jag förstår inte hur jag fick i hop det för jag hade inte någon hjälp av min far, han var civilingenjör och teoretiker och var fullt sysselsatt med att elektrifiera nordvästra Skåne.

Pojkarna i kvarteret tyckte att vi borde döpa planet och det blev "Tellus" för Blixt Gordon och hans rymdäventyr gick som serie på den tiden och Tellus var ju hans Moderskepp! Vi hade mycket roligt med "Tellus" den våren och sommaren, propellern bröts ju av rätt snart och vi använde då planet som en seglare. Den flög jättefint och hade bra glidtal. Vi brukade ställa oss några med 10-15 meters avstånd och så kastade vi planet mellan oss ungefär som man i dag leker med frisbees.

1939 började jag i första klass på Helsingborgs Högre Allmänna Läroverk för Gossar. Det var på den tiden 5 år till Realexamen, men redan i april 1940 blev studierna avbrutna då tyskarna marscherade på andra sidan Öresund och min mor evakuerade sig och sin lille son till Mullsjö vid södra Vättern. Det blev ju inget anfall på Sverige så vi var nog där högst 3 veckor. Under de fyra första terminerna (år ett och två) blev det alldeles för mycket Modellflyg. Det var segelflyg som gällde och Hobbyboken som gav inspiration. Bilden nedan var ett bygge som kom från Hobbyboken, men jag minns inte varken konstruktör eller namn på modellen.

I hobbyboken hittade jag även en Finsk modell och den hade profil på stabben alltså "bärande stabbe" vilket

var något jag inte hört talas om. Det måste jag ju prova! Alltid när man tänker använda sig av en ritning som inte är fullskala börjar ett tidskrävande arbete att få rätt skala på ritningen. Det blir ju enklare om ritningen har spryglar och några spant i fullskala. För kurvade linjer brukade jag använda ett rutnät som förstörades och den nya kurvlinjen kunde ritas in. Tänk vad mycket enklare det går förstora en ritning nu för tiden med hjälp av scanner, skrivare och dator.

Jag byggde modellen och det var spännande att få se den flyga. Genom att kasta den konstaterades att glidet var bra och jag gjorde klart för en linstart med 20 meter lina. Modellen steg som en drake i den svaga vinden men när den hade kopplat däruppe dök den som ett spjut rakt ner i marken och bara kaffeved återstod av det fina bygget! Jag stod där som ett frågetecken och tittade på resterna. Jag kunde ju inte göra ett nytt flygförsök, och min tanke var att någon nytt plan med bärande stabbe det blir det inte!

Allt detta byggande och modellflygande gjorde ju att skolarbetet försumrades och jag blev inte uppflyttad till 3:5. Min syster som är 7 år äldre än jag hade tagit examen vid GCI som gymnastikdirektör och fått jobb vid Ånge Kommunala Mellanskola som gymnastiklärare, och jag blev deporterad dit där min syster skulle se till att det bara blev studier och modellflyg var förbjudet! Där skulle jag alltså bedriva studier i 4 terminer utan att få utöva min hobby, omöjligt! En bit in på höstterminen 1944 började jag sondera terrängen och kunde konstaterat att det fanns ett visst intresse för modellflyg och föreslog att vi bildar en klubb.

Detta var när Modellflyget sorterades under KSAK och Derantz var ansvarig för modellflyget. KSAK hade fått statsbidrag och det droppade då även lite på modell-

flyget. Derantz ordnade med att man kunde bilda en klubb med minst 5 personer och en klubbledare som var minst 18 år. Jag lyckades intressera detta antal och en 18 åring som kunde ta på sig ordförande jobbet. Vi skickade in ansökan och klubben blev godkänd och de lovade byggsatserna kom, jag tror att det var "Vargen" för den ritningen har jag kvar. Vi byggde våra modeller och flög på en äng som en bonde lovat oss att flyga på. "Vargen" var väl inga jättebra modell men vi fick lära oss hur man trimmade en segelmodell och vi hade väldigt roligt! Trots detta smygande med modellflyg klarade jag studierna och skulle efter sommarlovet 1945 göra sista läsåret för realexamen.



B5-an med motorn stoppad, störtar och brinner upp!



Under sommarlovet byggde jag bl.a. en skala 1:25 modell av B5-an. En Wentzel byggsats som jag klädde med 35mm film bara för att ta några kort när den brann.

Jag var åter i Ånge för höstterminen 1945 och fann att "Vargarna" hade under sommaren blivit kaffeved. Medlemmarna i klubben hade tappat intresset och för min del kunde den utan vidare läggas till handlingarna. Jag hade nämligen bestämt mig, nu skulle skolarbetet skötas till 100 % och realexamen hägrade. Det gick vägen och i juni 1946 var Realmössan min och Ånge var historia.

Inför läsåret 1946-1947 på tekniska gymnasiet hade jag ett praktikantjobb på Elektromekanos reparationsavdelning. Med en timlön på 25 öre lyckades jag spara ihop till en 98 cc DKW-lättviktare, som inte minst lärde mig mycket om tvåtaktsmotorer, som senare

blev en nödvändig ingrediens i modellflyget.

På gymnasiet hade vi ett ämne som inte passade mig alls, nämligen kemi. H<sub>2</sub>SO<sub>4</sub> och HCL och syror och baser var inte anpassade för min hjärna vilket krävdes för att bli flyttad upp en klass.

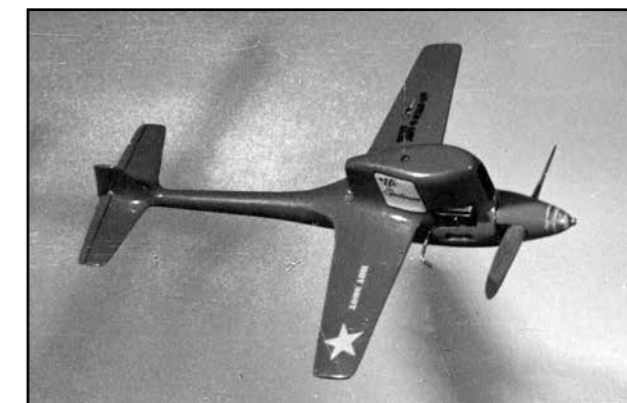
Ny deportation nu till Viggbyholmsskolan ett internat i norra Stockholm som hade en teknisk linje som inte fodrade godkänt i kemi för uppflyttning till andra läsåret. Före avresan till internatet sålde jag DKW-n och fick nästan igen pengarna, för nu skulle det inte finnas några andra intressen än studier. Men det blev inte alls som jag tänkt mig. På skolan gick nämligen tre pojkar sedan föregående läsår och de hade bara modellflyg i huvudet!

På veckodagarna tillverkades propellrar och byggdes och reparerades linkontroll modeller och som sedan flögs på skolans idrottsplan till helgen. Där var tillgång till en slöjdsal med alla maskiner och till och med ett teknikhus för metallarbeten. Lärarna på tekniska linjen var rekviderade från Tekniska högskolan i Stockholm, unga duktiga doktorander som hade det som extraknäck och verkligen kunde undervisa.

För att vara med i linkontrollgänget behövde jag ju en motor. Jag hade alltid velat äga flyga med en O&R .23 och nu öppnade sig ett tillfälle till detta. En gammal kompis från Helsingborg hade en moster i New York och han var inbjuden åka över med båt och hälsa på henne. Han fick adressen till AHC där han kunde inhandla en O&R .23 för \$ 14 inkluderande tändspole och kondensator. Det var på den tiden under 100 kr och jag fick den, min första motor, när jag var hemma på Jullov 1947 och jag har den fortfarande kvar "in running condition".

Det blev flera linkontrollplan, som byggdes och flögs och här följer några bilder.

Speed-kärran hade en McCoy .049 glödstiftsmotor men var något för tung för den lilla motorn.



Artikeln fortsätter i Oldtimer nr 4.

# DRÖMPLANET FRÅN ENGLAND - Del 3

**SKYROCKET**

**SUPER SABRE**

**MACH 1+**

JOIN THE **SKYRAY** in new **JETEX 'Tailored' Series**

Jetex "Tailored" models have a satin smooth, perfect finish. Look at them. It is an automatic quality of Jetex design. The fuselage is "pre-formed" — pressed out of balsa in two moulded halves. All other parts are so accurately shaped that you have only the ease and fascination of building. You start sure of success. Get one of these three and prove it. Each kit contains the new Jetex Hatch Catches as well as fuel, insignia, instructions, etc.

**BUILD JETEX 'Tailored' KITS**

Match Catches can be bought separately in packs of 4 sets for 1.-

SKYRAY: For 100 motor with Augmentor Tube (10mm dia.) Length 12 1/2 in. Span 9 1/2 in. Weight 20g. KIT PRICE 10.00. (See page 18)

SUPER SABRE: (Head Separable) For 100 or Atom 20, each with Augmentor Tube. Length 10 in. Span 7 1/2 in. Weight 12g. KIT PRICE 10.00. (See page 18)

SKYROCKET: (Head Separable) For 100 with Augmentor Tube. Length 11 1/2 in. Span 7 1/2 in. Weight 12g. KIT PRICE 10.00. (See page 18)

Medan de i förra artikeln beskrivna modellerna var avsedda för Jetex Jetmaster-motorn utvecklade Joe Mansour och Bert Judge för de mindre penningstarka en serie liknande byggsatser i mindre format för den lilla Jetex 50 ("Minijet"), för vilken också ett högeffektsrör tagits fram (se skiss nedan!).

Även om utförandet var något enklare hade även dessa byggsatser formpressade kroppshalvor (laminat av två lager 0,8 mm balsa) och benämndes likaledes "Tailored Kits". Det officiella namnet för serien var "Mach 1+" och medan Wilmot & Mansour omdanades och övertogs av Sebel Products Ltd. 1956 kom 8 typer på marknaden: Douglas Skyray, Vought Crusader, Folland Gnat, N.A. Super Sabre, Hawker Hunter, G.E. Lightning P.1A, Douglas Skyrocket, Lockheed F-104 Starfighter och Fairey Delta FD2.

Sebel Products tog även över tillverkningen av Jetex-bränslet, nu enligt en modifierad formel, som medförde ökad värmeutveckling. Detta ledde också till Jetex-motorer i nytt utförande av stål med beteckningarna Jetex 50C och Jetex 150 (eller PAA-Loader).

Medan de två tidigare beskrivna modellerna hade uppbyggda vingar och skjärtpän hade flera av "Mach 1+"-planen färdiga vingar av balsaflak.

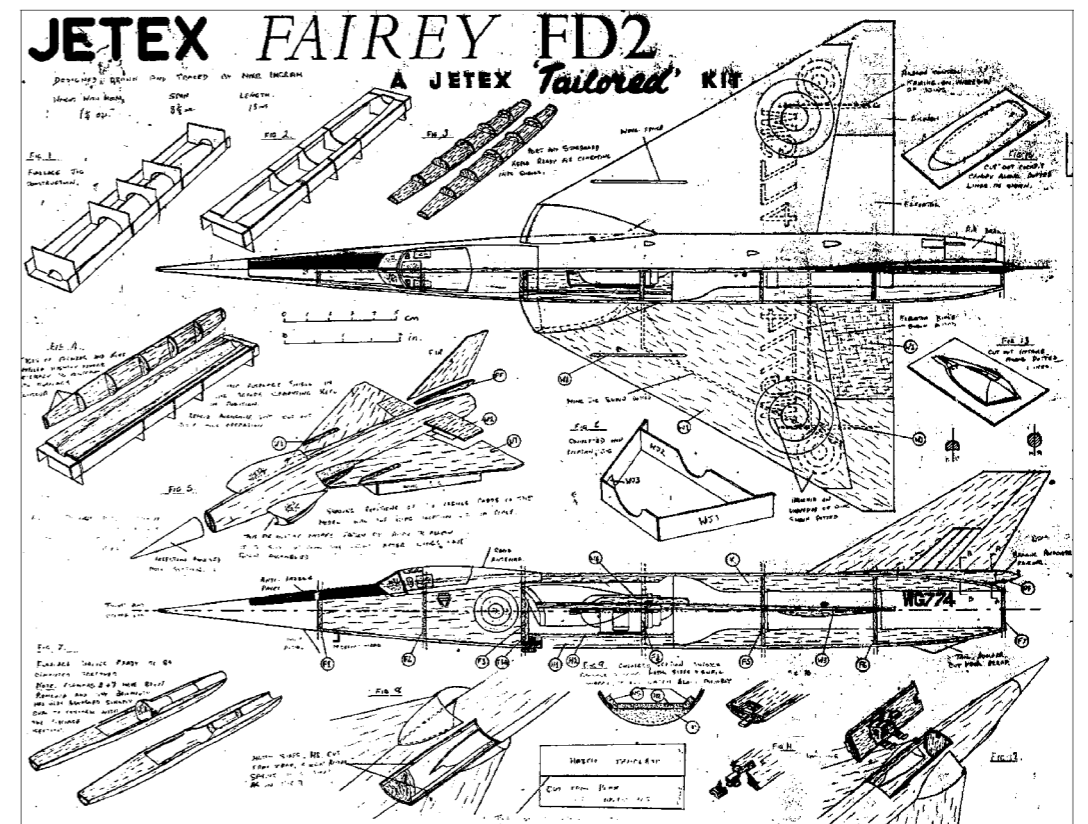
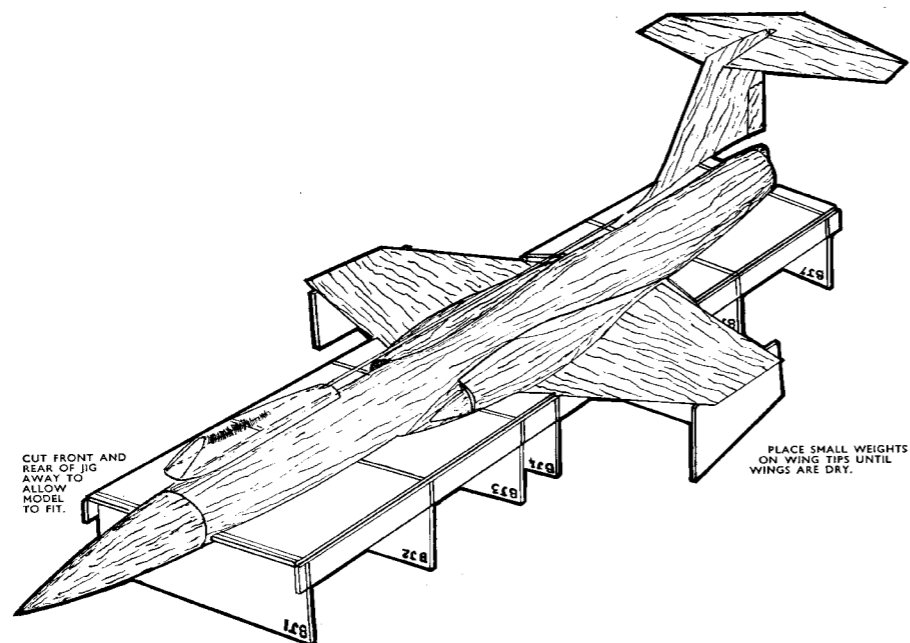
De var något lättare att bygga, inte minst tack vare

de finurliga jiggarna i kartong, som ingick i dessa byggsatser.

Med en spännvidd mellan 18 cm (Starfighter) och 24 cm (Hawker Hunter) hade dessa skalmodeller en relativt hög vingbelastning. Med sina tunna vingar blev flyghastigheten hög (som anstår ett "reaplan!"), men flygtiden begränsad. De samtidigt saluförda, spantbyggda skalmodellerna för Jetex 50 från KeilKraft och Skyleada hade mycket bättre flygförmåga, var betydligt billigare, men hade sämre skalalikheter. Vad man betalade för när man köpte en Sebel-byggsats var en modell, som färdigbyggd var fullt i klass med en massiv pryd-nadsmodell, men som ändå hade en viss flygförmåga, speciellt om man inte lade för många gram på finishen!

Sebel upphörde med tillverkningen av Jetex-produkter 1972, men innan dess hade några andra "Tailored Kits" kommit på marknaden. N.A. X-15, D.H. Sea Vixen och Temco TT-1 var avsedda för Jetex 50 och hade formpressade kroppar av ett fibermaterial i st.f. balsa. Helt annorlunda var den största av alla bland "Tailored Kits", semiskalamodellen "Lynx". Med kroppshalvor i tunn plast över ett lätt balsaskelett och uppbyggda vingar, klädda med ett slags aluminiumfolie, förebådade denna pampiga modell Jetex-epokens svanesång. Trots entusiastiska artiklar i engelsk modellflygpress blev "Lynx" knappast någon framgång och byggsatser till den är oerhört sällsynta. Undertecknads exemplar lär vara ett av endast tre kända!

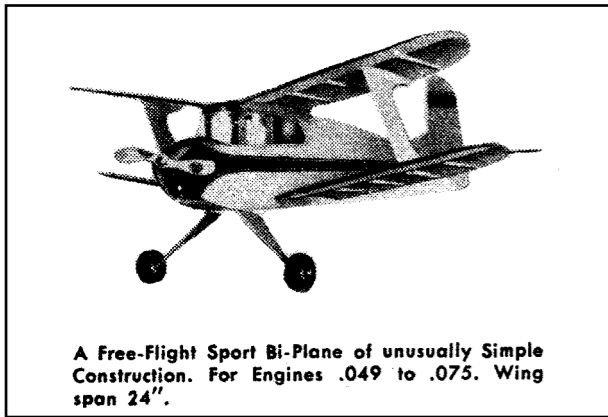
De som följt Roger Simmonds spalt i SAM35 Speaks vet att många förslag och önskemål om tillverkning av en nutida variant av "Tailored Kits" framförts. Inget av detta har dock kommit till stånd och det är säkert inte tekniska hinder utan snarare kommersiella hänsyn, som



Byggsatser ur Sten Perssons samling. Foto Pär Lundqvist.



# DAKOTA-story



A Free-Flight Sport Bi-Plane of unusually Simple Construction. For Engines .049 to .075. Wing span 24".

Bland den mängd tävlingsklasser, som ingår i amerikanska Friflygmästerskapen, har man på senare år kunnat hitta den något kryptiska beteckningen "Dakota class".

Som en del initierade redan vet handlar det om en tävlingsklass med en enkel enhetsmodell, nämligen Joe Wagners lilla biplan från 1949.

Joe Wagner var en av konstruktörerna hos VECO och 1949 ritade han en enkel helbalsmodell med en spv på 61 cm, speciellt avsedd för den då nyintroducerade OK .049-motorn. Joe, som år 2000 blev invald i amerikanska Model Aviation Hall of Fame, kunde förmodligen inte förutse att hans lilla dubbeldäckare skulle bli en av världens mest sålda friflygbyggsatser!

"Dakota" tillverkades i många år av VECO och senare även av DUMAS.

1999 introducerade den gamla anrika modellflygklubben "The Skyscrapers" den nuvarande Dakota-

klassen för att fira 50-årsjubileet av modellens tillkomst. Tävlingsformen var (och är) en typ av precisionsflygning av det slag, som bl.a. KSAK och tidskriften Flygrevyn försökte introducera här i Sverige vid mitten av 50-talet. Man försöker alltså komma så nära en i förväg uppsatt flygtid som möjligt och de enda kraven är att flygtiden måste vara minst 30 sekunder, att motorn är godkänd enligt den amerikanska "nostalg"-listan och att fusning ej är tillåten.

Kanske var jubileumstävlingen tänkt som en engångsföreteelse, men den har alltså fortsatt – kanske inte minst tack vare att BMJR Model Products tog fram en ny byggsats till "Dakotan". Enligt deras hemsida [www.bmjmodels.com](http://www.bmjmodels.com) kan byggsatsen köpas för \$44.00, men den enkla modellen kan också byggas från ritningar, som finns tillgängliga på Internet.

Av tillgängliga filmer från amerikanska "Nationals" framgår att Dakota-momentet är ett avspänt och publikt dragande inslag i det övriga tävlandet och det leder osökt till funderingar på om inte vi skulle ha glädje av ett liknande inslag vid vårt OT-SM...? Vi har ju redan "Tempo" och "Skotten" (se OLDTIMER nr 1/2009) och båda dessa kan flygas med en lågbudgetmotor typ Cox Babe Bee eller OK .049 eller motsvarande engelsk diesel. Intresserade får gärna höra av sig till [underdecknad!](mailto:underdecknad@skyscrapers.se)

Sten P.

P.S. Ett av flera ställen, där man kan hitta foton på "Dakota", är [www.homegrowntv.com/dakota.html](http://www.homegrowntv.com/dakota.html)

# När, var, vem? Glödstiftet

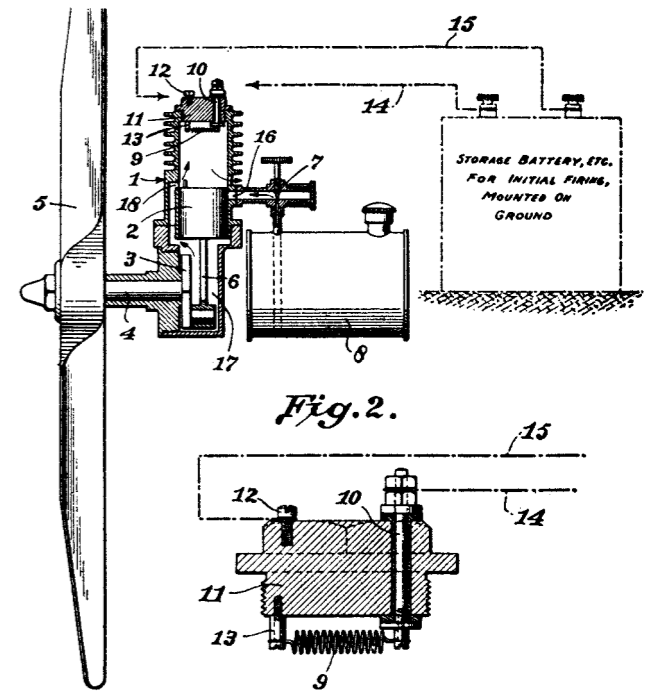
For better  
model  
flying

The  
**H & H MOTOR**  
(Patented)

Something new and different. The H & H Motor is not a Diesel engine; but it does not require any wiring, batteries, spark coil, etc.

Learn now the advantages of this improvement in model engine design. Send 15 cents for catalogue and instruction book, which also gives plans for a practical, simple model plane. Address:

**H & H MODEL MOTOR CO.**  
307 Marshall Street  
Norristown,  
Pennsylvania



## IMPORTANT PATENTS 2138301 K. HOWIE 1937

motorn (och tändstiftet) blivit rejält uppvärmt.

Steget till att utveckla ett renodlat glödstift var därefter inte långt och det enda (tillfälliga) hindret i Ray's väg var att det redan fanns ett patent på en "hot coil" för modellmotorer. Det hade tagits ut redan 1937 av en Mr. K. Howie och bestod av ett utbytbart glödelement mellan två terminaler, som var inbyggda i cylindertoppen (se ovan till höger).

Howie's glödtopp var färdig för produktion 1942, men kriget kom emellan och när hans glödtoppsmotor H&H .45 (se annonsen ovan till vänster) började tillverkas 1947-48 var den redan föråldrad och hans klumpiga "hot coil" kunde inte konkurrera med den "glow plug", som Ray Arden just börjat massproducera och förse sina motorer med.

Samtidigt som Ray's glödstift gjorde succé vid 1948 års "Nationals" hade en del speed-flygare inför denna tävling i största hemlighet konverterat sina Champion-tändstift till glödstift, så man kan anta att glödstiftets

fortsättning nästa sida

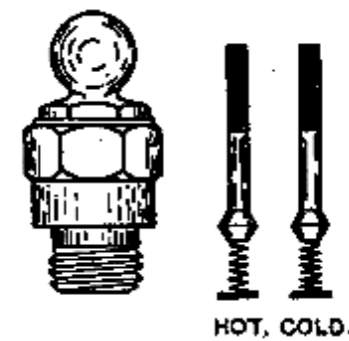


Fig 3  
Stift med  
adaptrar för olika  
bränslen...

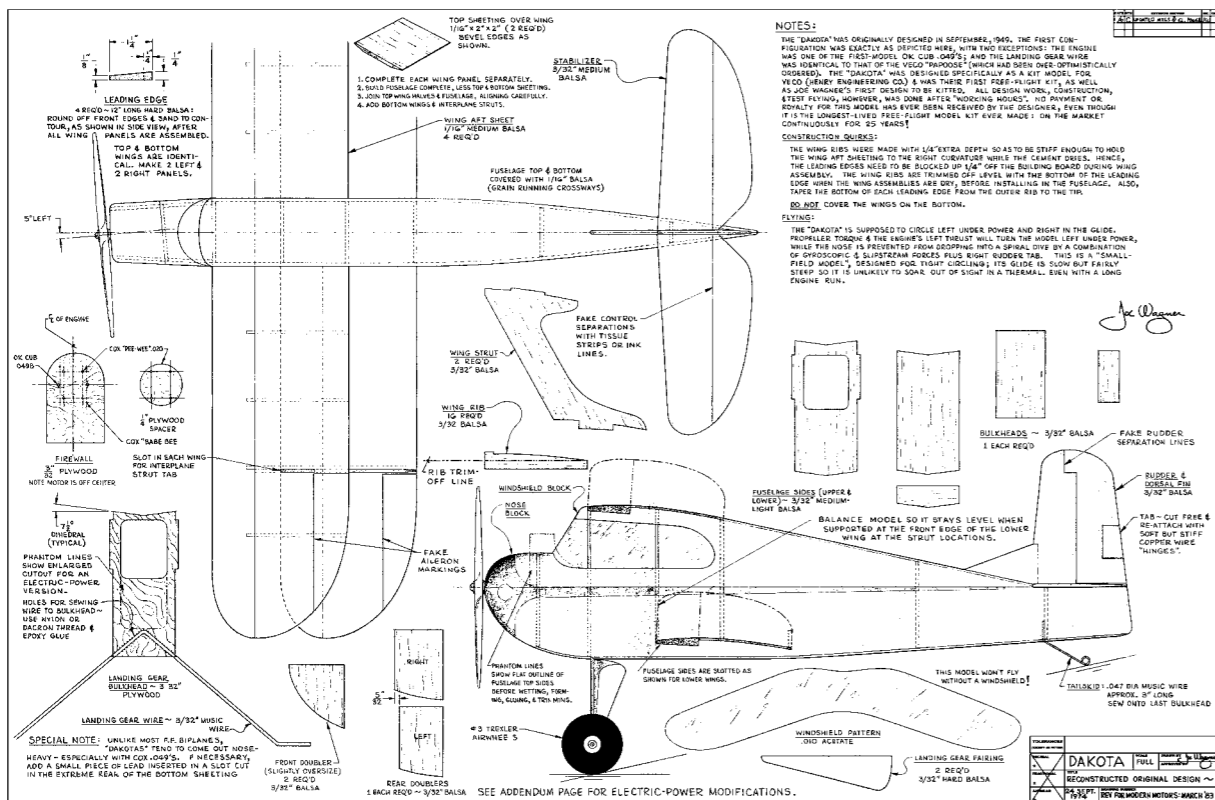
För dagens modellflygare är väl någon närmare beskrivning av ett glödstift knappast behövligt. Annat var det för 70 år sedan, då introduktionen av glödstiftet revolutionerade en stor del av modellflyget och av mer än en tvivlare betraktades som gränsande till magi!

Principen för glödstiftet var känd sedan förra sekelskiftet och hade – med en del begränsningar – använts i fullskalatorer. Som vi vet gick det konventionella tändstiftet segrande ur den striden, så och för modellmotorer då dessa blev vanliga på 1930-talet.

Bensinmotorer för modellflygplan hade sina begränsningar och en av dem var att totalvikten med tändutrustning och batterier begränsade modellernas storlek nedåt om vingbelastningen skulle hållas inom rimliga gränser. Som vi vet löste vi detta i Europa på 1940-talet med den innovation, som vi i dagligt tal kallar 'dieselmotorn', d.v.s. kompressionständning av eterhaltigt bränsle.

Ungefär samtidigt hade den amerikanske motortillverkaren Ray Arden (och användare av hans motorer) kommit på något liknande.

Hans precisionstillverkade bensinmotorer hade så hög kompression att de under vissa betingelser kunde fortsätta fungera med bortkopplad tändutrustning när



tid var inne, oavsett vem som var först med det.

1949 hade Champion egna glödstift på marknaden och Arden hade utvecklat en hel serie stift för olika behov. Han introducerade begreppen "long reach" och "short reach" och skilde på "varma" och "kalla" glödstift, begrepp, som vi rör oss med än idag. Under en period hade han t.o.m. glödstift med utbytbara element (se Fig. 3 föregående sida) för att passa olika typer av bränslen!

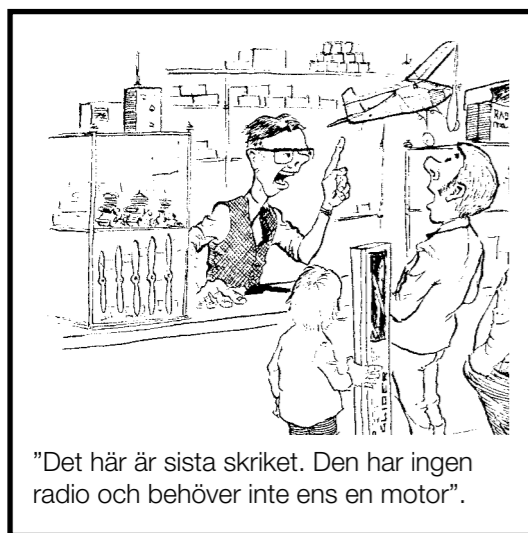
Han tillverkade också adaptrar för att hans 1/4"-stift skulle kunna användas i bensenmotorer, avsedda för 3/8" tändstift – detta med skiftande resultat.

En del bensenmotorer hade för låg kompression för att fungera väl med glödtändning, medan andra helt enkelt havererade vid de högre varv, som glödstift och d:o bränsle möjliggjorde!

Utan att närmare gå in på ämnet bör det slutligen nämnas att såväl möjligheten som tidpunkten för utvecklingen av glödstiftet för modellbruk var starkt avhängig av de nya bränslen, som den tidens kemister tog fram.

Sten P.

## Trimning av modellflygplan med fast stabilisator – Del 1



"Det här är sista skriket. Den har ingen radio och behöver inte ens en motor".

*Trimningen av modellflygplan i tippad omfattare val av tyngdpunktsläge, TP, samt vingens, stabilisatorns och propellerens inställningsvinklar. Alla måste aktivt väljas, inte "bli" något!*

### Segelmodeller

Trimningen av segelmodeller är rättfram, de har ju bara ett flygtillstånd (starten är ett särskilt kapitel). Metoden är att skaffa sig en uppfattning om vid vilket tyngdpunktsläge som tippstabiliteten verkar bli otillfredsställande, samt förlägga TP väl framför denna punkt. Prestandaförlusten för god stabilitet är försumbar. Därefter justeras vingens eller stabilisatorns inställningsvinkel för minsta sjunkhastighet.

### Gummimotormodeller

Gummimotorn karakteriseras av ett mycket högt vridmoment och därmed hög dragkraft, i början, vilka snabbt faller, för att därefter långsamt avta under resten av motorflykten. Gummimotordragkraften vill maximera summan av motor- och glidflyktstiderna.

För varje varv som propellern snurrar så går tiden och ökas höjden, vilken sedan omsätts i tid under glidflykten. Därför bör tidsvinsten för varje propellervarv maximeras. Detta innebär att propellervarvtalet skall

vara så lågt som möjligt samtidigt som stighastigheten (dvs. dragkraften) skall vara så hög som möjligt. Denna optimering kommer inte att behandlas här.

Generellt bör farten hållas nere, eftersom detta minskar motståndsförlusterna, samt banvinkeln vara brant, vilket ökar stighastigheten och minskar det inducerade motståndet (lyftkraften är ju låg). Hög fart går dock inte alltid att undvika i början av stigningen, man kan ju inte stiga mera än lodrätt! Kanske går en låg lyftkraftskoefficient, CL, inte att trimma ut med resultatet (snäv) spiralstigning med högt inducerat motstånd i onödigt hög fart, vilket är förödande för höjdvinsten och därmed flygtiden.

Med fast stabilisator måste denna ställas in för minsta sjunkhastighet under glidflykten. Under motorflykten önskas i början av stigningen måttlig fart och brant stigvinkel, dvs. lågt CL. Resten av stigningen bör ske med nära samma CL som under glidflykten (dvs. vid bästa stig/sjunktal CL<sub>3/2</sub>/CD). Trimtillståndet under motorflykten kan endast påverkas av "motorn". Hur skall detta åstadkommas?

Propellern och propellerdragkraften påverkar modellen på flera sätt:

**Om propellern sitter framför tyngdpunkten, TP, så ger den ett tippmoment, som ändrar trimtillståndet och minskar stabiliteten. Propellern fungerar som en nosvinge.**

**Om propellern fälls efter motorflykten flyttas TP bakåt.**

**Propellerslipströmmen ökar det dynamiska trycket över stabilisatorn (och en del av vingen) och ändrar stabilisatorns anfallsvinkel (vingen omlänkar).**

**Propellerdragkraften ger ett tippmoment om den ej går igenom TP.**

**Propellerdragkraften ger ett tippmoment om den ej går igenom TP.**

Dessa effekter varierar på ett komplicerat, och till storlek okänt, sätt under motorflykten och de kan mycket väl ha olika tecken. Det finns skäl att påpeka att slipströmseffekterna kan vara mycket stora jämfört med fullskaleflygplan där de ofta är nog så problematiska.

För att "motorn" överhuvudtaget skall kunna påverka trimtillståndet under motorflykten bör tippstabiliteten vara låg, dvs. tyngdpunkten bör ligga långt bak. "Motoreffekterna" kan ge ett tippmoment och avsikten är att detta moment skall omsättas i ett lägre CL. Men modellen "håller emot" med momentet CL•(statiska marginalen). Om stabiliteten är stor så blir resultatet, CL, magert!

Trimningsförfarandet inleds således med att minimera sjunkhastigheten i glidflykt samtidigt som tyngdpunkten flyttas så långt bak som möjligt. Därefter provas flygning vid låg dragkraft. Om propellern är av "frihjulande" typ ändras vare sig TP eller propellerens aerodynamiska påverkan vid låg dragkraft. Om propellern däremot är fällbar så blir modellen mera framtung = stabilare, men samtidigt destabiliserar den utfällda propellern. Resultatet av detta kan bli antingen ökad eller minskad stabilitet och ett ökat eller minskat CL under denna del av motorflykten. Om modellen stallar riktas propelleraxeln nedåt eftersom detta innebär ett nosnermoment, som trimmar för ett lägre CL. Om farten verkar högre än i glidet riktas propelleraxeln uppåt istället. Det kan också hända att tippstabiliteten blivit oacceptabel, varpå inget annat återstår än att flytta fram TP en bit och göra om glidtrimningen, följd av förnyad trimning vid låg dragkraft.

Det är viktigt att såväl tyngdpunktsläget som stabilisatorns inställningsvinkel justeras till såväl minsta sjunkhastighet som ett minimum av tippstabilitet.

Så här långt har inverkan av propellerslipströmmen varit liten, men det är inte fallet vid större dragkrafter. Vid större dragkrafter fås, om dragkraften ej går genom TP, ett tippmoment upp eller ner; ökningen av det

dynamiska trycket över stabilisatorn ger ett gynnsamt nosnermoment, eftersom stabilisatorn i allmänhet är bärande; och den av vingen omlänkade propellerslipströmmen ger ett nosuppmoment. Det ökade dynamiska trycket över stabilisatorn ökar tippstabiliteten.

Resultatet blir en delikat balans och kan bli trim vid antingen högre eller lägre CL än under senare delen av motorflykten. I allmänhet blir nog lyftkraften vid höga dragkrafter för hög. För att åtgärda detta riktas propelleraxeln nedåt, vilket ger ett nosnermoment p.g.a. att dragkraften verkar högre upp i förhållande till tyngdpunkten. Detta ökar också anfallsvinkel på stabilisatorn, en effekt som dock reduceras av ökad omlänkning från vingen, men nettot är ändå gynnsamt dvs. nosner. Den ändrade propelleraxelvinkeln saboterar dock de redan optimerade trimtillstånden vid låga dragkrafter och glidflygning, ändringen leder ju till ett nosnermoment, som ger trim vid lägre CL än tidigare.

Lösningen på detta dilemma är enkel: Samtidigt som propelleraxeln riktas nedåt så minskas även vingens och stabilisatorns inställningsvinklar lika mycket. Då bevaras "lågastighetsegenskaperna" och endast dragkraftens nosnermoment återstår. Och det ökar ju med ökad dragkraft, precis som önskvärt! Hög dragkraft = hög fart och/eller brant stigning, dvs. lågt CL önskas! Notera att trimningen är känslig eftersom stabiliteten bör vara låg.

Kroppens inverkan är normalt liten. Tjocka kroppar med långa nosar kan dock kräva större propeller(+ving+stabilisator)vinkelminskning eftersom kroppens ökade anfallsvinkel ger ett oönskat nosuppmoment. Betänk att lyftkraften sitter nära nosen på en slank kropp. För tjocka kroppar med små propellar är det dock meningslöst att ändra ving- och stabilisatorinställningarna.

Kenneth Nilsson

## In Memoriam

Den jämtländske modellflygaren Kalle Hägglund har avlidit i en ålder av 84 år. Han var på sin tid inom modellflyget en av Norrlands främsta under en 10-årsperiod mellan 1945 och 1954. Kalle var en av de mest aktiva medlemmarna i Österåsens MFK, en klubb som bildades 1945 i en liten by tre mil norr om Östersund. Klubben lyckades samla en stor del av byns ungdomar i åldern 8-18 år. Medlemmar kom även från angränsande byar och till och med från Östersund trots att det fanns tre klubbar i sta'n.

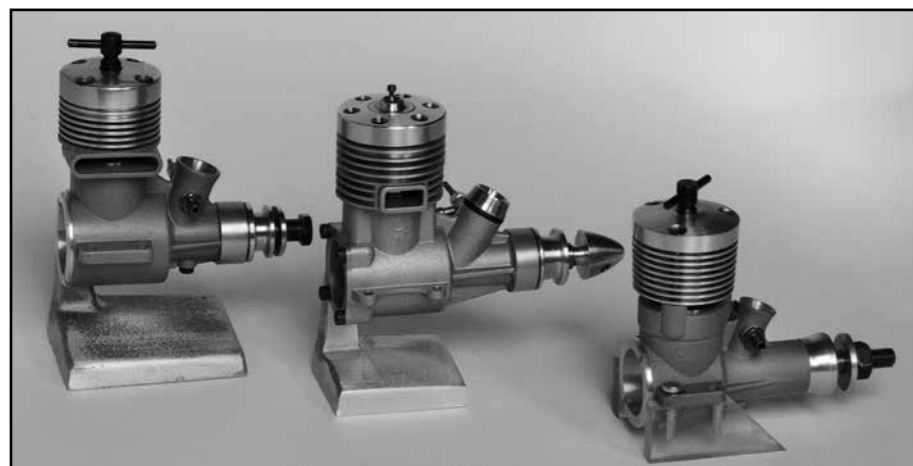
Kalle tävlade både i segel- och förbränningsmotorklass

och var flerfaldig norrlandsmästare i bägge klasserna med dubbelsegrar 1948 (S1, S2) och 1953 (S2, F). Han deltog också i flera SM och Vintertävlingar och var 15:e man i sitt första SM 1947 samt tolv vid rikstävlingen 1950. Redan från unga år började han jobba som vägarbetare på olika platser och fick göra uppehåll i tävlande och byggande men gjorde flera gånger en lyckad come back. Utöver modellflyget var han också en duktig fotbollsspelare i Häggenäs juniorlag. På senare tid drabbades han av ohälsa och avled efter en längre tids sjukdom.

Gösta Nilsson

# UNGERSKA MODELLMOTORER – Del 4

## MOKI – fortsättning



Till vänster Moki S-2D,  
Moki C-1 och Moki D-2.

Nederst på sidan Moki S-4  
och Krizma K-8'

För att göra historien om MOKI fullständig bör nämnas att några avsteg från de rena tävlingsmotorerna också gjordes. Dieselmotorerna MOKI D-2 (1963) och MOKI Sport D (1973) gjordes i något större serier (450-600 exemplar) för "vanligt folk", liksom en glödstiftsversion av den senare.

I ett tidigt skede av MOKI's historia gjorde Krizma också ett par glidlagrade dieslar utanför det ordinarie programmet, benämnda KRIZMA K-6 och K-8, den senare även i ett fåtal exemplar med kullagrad vevaxel. Även dessa var av hög MOKI-kvalitet, vilket samtida, engelska motortestare bekräftar.

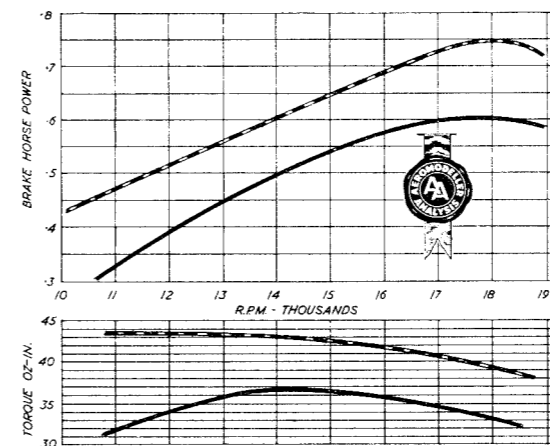
En av de senare hade idel lovord också för en av Krizmas större motorer, MOKI S-4 på 4,95 cc för speed, men den kom i skymundan för FAI-motorerna. Detta gällde även MOKI M-3 på 5,96 cc för stunt och 10 cc speed-motorn S5 (1964), medan den senare pylonmotorn S15P på 6,4 cc hade en del framgångar.

Omkring 1989/90, när Ungern blev självständigt, privatiserades den statsägda MOKI-fabriken och man

slutade då att utveckla tävlingsmotorer i 2,5 cc-klassen. För att använda upp befintliga lager av delar gjordes ett antal hybrider, som nu kunde exporteras till bl.a. USA. Bland dessa finns glödstiftarna MOKI C-1 och O-1, även benämnd M-15SP av importören, och dessa salufördes som combat-motorer. En dieselversion av C-1 fanns också och av delar till TR-9 från 1989 gjordes förenklade versioner i både glödstifts- och dieselutförande.

Antalet tillverkade hybrider är okänt. De har omisskännlig MOKI-kvalitet, men har inte samma status som de tidigare, "äka" tävlingsmotorerna.

Till Sverige kom MOKI-motorerna c:a 1990 via bröderna Fällgrens firma "3F", men det handlade snart enbart om R/C-motorer. För dem som dittills kommit i kontakt med ungerska modellmotorer enbart via tidiga Alag-produkter var det nog näst intill överkligt att få hantera en modern MOKI med dess släta, sidenmatta gjutgods och en så hög precision på frästa ytor att inga packningar behövdes!



Av naturliga skäl är de tidigare MOKI-motorerna extremt sällsynta idag och prismässigt är det säljarens marknad. Av tillgängliga eBay-priser att döma verkar de sistnämnda versionerna från 90-talet inte utöva samma lockelse på samlarna och kan därför utgöra ett alternativ för den som utan ett alltför stort ingrepp i plånboken vill ha en MOKI på hyllan eller i modellen.

Via bl.a. en f.d. motorsamlare i Ungern har red. fått tag i några av Krizmas klassiker och kan intyga att MOKI-motorerna är lika välgjorda inuti som utanpå! Några av dessa visas här intill, fotograferade av Pär Lundqvist.

Sten P.

## EN ÅTERUPPSTÅNEN PINOTTI



I Oldtimer nr 2/2011 redogjordes för en del av Carlo Pinottis modellmotortillverkning i Sverige på 1940-talet. Hans sista motor, benämnd G.P. 1001, omnämndes helt kort, dels eftersom den redan figurerat i vår tidning (se nr 1/1997), dels eftersom red. inte känner till något bevarat exemplar i ursprungligt skick.

Det senare kan förklaras av att produktionen av denna lilla 1 cc diesel var mycket begränsad – 100 exemplar är en uppgift, som lär härstamma från tillverkaren själv. Med kolvstyrt insug och blygsam effekt kom G.P. 1001 måhända något för sent och ett relativt högt pris, kr 67:50, kan inte ha ökat efterfrågan.

Liksom sina föregångare var G.P. 1001 dock en kvalitetsprodukt med ett ganska intrikat utförande. Det kokillgjutna vevhuset bar inskriptionen ES-KADER och eftersom denna firma stod för försälj-

ningen kan man förmoda ett intimt samarbete.

Ett oväntat fynd av två originalvevhus till G.P. 1001 fick red. att drömma om att få sätta ett exemplar av denna motor på hyllan bland övriga Pinotti-motorer; en dröm, som tack vare två andra SMOS-medlemmar nu gått i uppfyllelse.

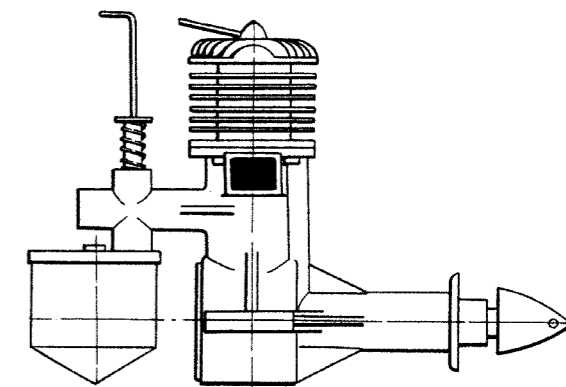
Kjell Lindqvist, vår skicklige motorbyggare från Alingsås, vars alster vi redan sett flera exempel på i vår tidning, tog sig an att fräsa ur de obearbetade vevhusen och att nytillverka innanmäte och övriga detaljer.

Detta möjliggjordes genom att dissekera och uppmäta en annan G.P. 1001, välvilligt utlånad av Sören Edström. Denna motor hade visserligen inte alla delar kvar i originalutförande, men det

löstes tack vare Björn Karlströms 3-plansskiss från Teknikens Värld s marsnummer 1949.

Resultatet syns på fotot härintill – en "halvåkra" G.P.1001, som dessutom går som en klocka!

Sten P.



## SVENSKA MODELLFLYGFIRMOR

Någon historik om tidiga, svenska modellflygfirmer har ännu inte influiter, men som ett alternativ kommer några sådana att presenteras i bildform.

Först ut är HANDELSBOLAGET OMNIS i Göteborg, som på 1930-talet annonserade i tidningen FLYGNING. Inför 1937 års Wakefieldtävling erbjöd man enligt vidstående annons i Flygning nr 5/1937 en byggsats till D:r Arvid Palmgrens "Akka". Vad 43 kronor på den tiden motsvarar idag vågar vi inte tänka på, men en ståtlig modell fick man för pengarna!

Annonsörens förhoppning om att ta hem Wakefield-trofén förverkligades dock inte, inte minst därför att Palmgrens "Akka" flög bort i andra starten. Plats 16 av 44 startande blev det dock på två flygningar.

I Red.'s ägo finns OMNIS' katalog för 1936. En stor del av de 39 sidorna upptas av byggsatser till skalamodeller, såväl statiska (engelska Aeromodel och Skybird) som flygande (amerikanska Cleveland).

Bland andra flygande modeller finns större delen av FROG's färdigbyggda (RTF!) modeller representerade samt ett knippe svenska konstruktioner, bl.a. Nils Löwenmarks S2:a "Ali-Baba" och gummimotormodellen "Wega" med en spv. på 93 cm. (Var finns dessa idag?)

Paradmodellen är nog en namnlös bamse med 184 cm spännvidd. Byggsatsen (tysk?) är komplett med en 3-cyl. tryckluftsmotor och priset inte mindre än 125 kronor!

Som kuriositet kan nämnas att katalogens förord är undertecknat H. Vilén. Är det manne samme Harald Vilén, som sedan 1933 drev en modellflygfirma i eget namn i Stockholm? Någon som vet?



**"Wakefield Cup"**

**Vem som vinner den veta vi inte. Men att det blir med "AKKA"**



Äro vi förrissade om. Tekn. D:r Arvid Palmgrens specialkonstrukt. enl. ärets Wakefield-regler. En fullträff, inget mer och inget mindre. Kuggväxel 1:2,5. Spännvidd 141 cm. 24 mtr. 5 mm. gummimotor i två strängar om 60 cm.

Komplett byggsats .. Kr. 43:—  
Kuggväxel och propelleraxel med kullager ..... > 26:—  
Ritning och arbetsbeskrivning ..... > 5: 50

Övriga nyheter av Tekn. D:r A. Palmgren:  
HUGIN: Stavmodell med kuggväxel, byggsats ..... > 3: 75  
MUNIN: Kroppmodell, som går att bygga för såväl vanlig gummimotor som kuggväxel, byggsats ..... > 4: 50  
Handbok f. byggare av gummidrivna modellflygplan > 1: 50

**HANDELSAKTIEBOLAGET OMNIS**  
Kronhusgatan 1 B Göteborg Tel. 208 00  
Specialfirma för modellflyg.

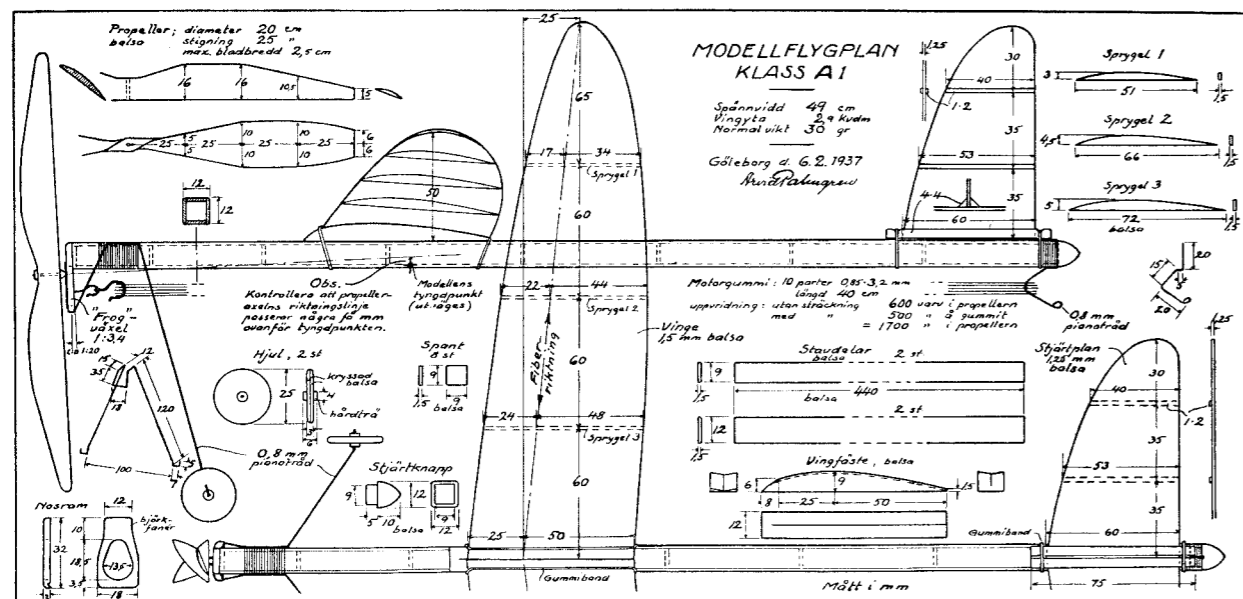
### STAVMODELLEN "HUGIN"

Byggsats till den i annonsen nämnda "Hugin" kom ut i början på 1937 och den här återgivna ritningen presenterades i Flygnings april-nummer 1937. Det är som synes en något förfinad stavmodell med uppbyggd kroppsstav av 1,5 mm balsa, vilket vingen också består av. V-formen är 5 cm per sida.

Skjärtpolan är utskurna ur 1,25 mm balsa och förstärkta med 1x2 mm lister.

Propellerns mått framgår av ritningen och en 1:3,4 Frog-växel rekommenderas. En 10-strängad motor med 27 mm 2 tvärsnittsarea uppges ge en flygtid om minst 90 sek. på 500 varv, "uppdragen med drillborr".

Sten P.



## Att böja balsa.

Även i relativt nyskrivna bygginstruktioner, där böjning av balsa ingår, kan man konstatera att den gamla föreställningen om ammoniak som mjukgörare lever kvar.

Ursprunget är kunskapen om att en i alla träslag ingående beståndsdel, kallad lignin, kan mjukas upp av ammoniak i koncentrerad gasform, något som tillämpas t.ex. vid tillverkning av tennisrackets och vissa möbler.

Eftersom ammoniak i denna form är dödande är vi hänvisade till utspädd, flytande ammoniak, som bara har en blygsam effekt. Till detta kommer att balsa, trots sin lätthet, biologiskt sett räknas till de hårda träslagen, som till skillnad mot t.ex. barrträden, innehåller en obetydlig mängd lignin.

De som trots allt hävdar att ett par droppar ammoniak i vattnet underlättar böjning av balsa har dock inte helt fel, såtillvida att det snabbar på processen.

När balsa läggs i vatten blir ytskiktet snabbt blött, men det uppsvällda ytskiktet bromsar effektivt vidare inträngning, något som bl.a. Thor Heyerdal på sin tid visste! Laboratorieförsök har visat att ett 3 mm balsafлак med måtten 75x900 mm och av medelhård kvalitet behöver minst ett dygn i kallt vatten för att bli genomfuktat!

Processen går något fortare i varmt vatten, men betydligt fortare med tillsats av hushålls-ammoniak – inte p.g.a. ammoniaken i sig utan för att den innehåller ett rengöringsmedel, som bryter ner det uppsvällda ytskiktet och därmed släpper in vatten snabbare. Kanske vanligt diskmedel fungerar bättre?

Sten P.

## Annonser

**Skänkes:** Till SMOS har vår medlem Mille Järverud skänkt ett 60-tal äldre nylonpropellrar. De är helt oanvända och kan säkert göra god tjänst i modeller med inte alltför högvarviga motorer. De skickas gratis mot portokostnad (högst 3 per medlem) så länge de räcker!

KAVAN (gul): 7x4, 8x4, 9x4, 9x6, 10x4: SEMO (vit): 8x4, 8x6, 9x4: AVIOMODELLO (vit): 10x6.

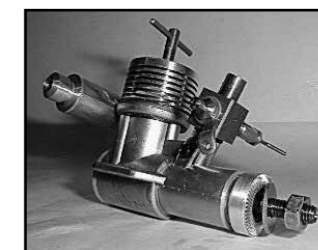
Hänvändelse till denna tidnings red., Sten Persson.

**Sökes:** Vevhus till FROG 249 BB eller alt. utsliten motor med helt vevhus. Torsten Bovik, Varpगतan 31, 461 53 Trollhättan. Tfn 0520-74216. E-post: tbovik@tele2.se

**Till salu.** Byggsatser: Friflyg, skala, linkontroll, RC och solida/statiska modeller. Motorer typ tändstift, diesel, glödstift och Gasparin. Reservdelar. Ritningar och färdigbyggda modeller samt modelltillbehör, hjul, tankar m.m. PA Holmberg. Tfn 070-668 70 65. E-post: p-a.holmberg@telia.com

**Säljes:** Skalamodeller. Oldtimermodeller. Dieselmotorer.

Hans Lundberg  
[www.halrcskalamodeller.se](http://www.halrcskalamodeller.se)



### 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.



Till vänster Ole Torgersens nybyggda "XL-59", kanske Cizeks vackraste Wakefieldkonstruktion!

Här under Owe Carlsons "Just Junior" OT-RC med Graupner Compact 300Z elmotor. Obs. motor--atrappen!

Nederst en naken Draken I skala 1:25, byggd med en Truedsson-byggsats ("Super Serien") av Sten Persson för vårt museum.



Ove Svensson i Nynäshamn har i vinter byggt den finska A2-skönheten "Sans Égal" samt den i Aeromodeller nr 922 beskrivna Hi-Start-modellen "3 ft. Ruler".

