

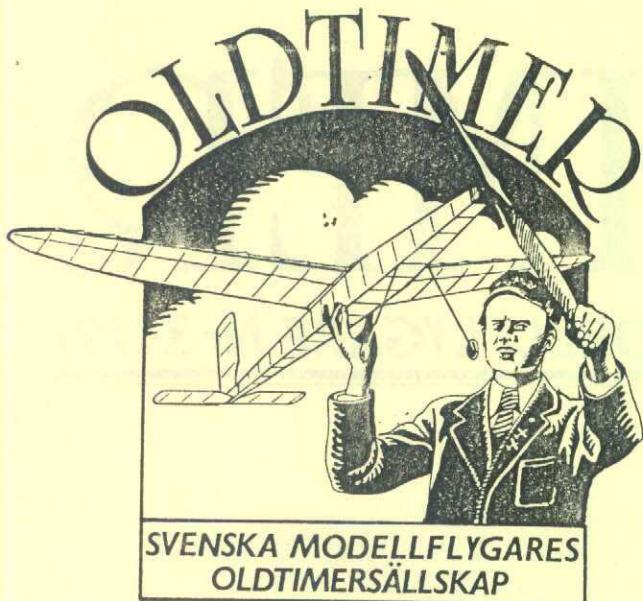
OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr 3.1991



KARL-ERIK LANDEGREN MED ORGINAL F-
MODELL VID

OLDIMERMÄSTERSKAPEN!



RED.'S FUNDERINGAR

"Jag har en dröm..." -om man nu får citera M.L. King i ett betydligt mindre allvarligt sammanhang så är det min dröm

...att vi skall slippa att varje år jaga arrangörer + dithörande fält för vårt årliga Oldtimer-Mästerskap...
...att vi en gång får en fast plats, dit vi en gång om året ska kunna vallfärda för att träffas och flyga med våra modeller...

Fältet skulle vara beläget i mellan-Sverige, storlek som pansarfältet i Rinkaby. Närhet till bra förläggningsmöjligheter, näringsställen och möteslokal - som vid årets arrangemang i Arboga.. Önskvärt är även närhet till en friflygklubb, från vilken medlemmar kan ställa upp som funktionärer - mot ett vettigt arvode. Det senare har vi råd till och kan finansieras antingen via medl.avgifterna eller anmälningsavgifterna!

Visst kommer en arrangör fortfarande att behövas men, med ett stående arrangemang, blir det ett mycket enklare åtagande än idag, en uppgift, som förslagsvis kan rotera mellan medlemmarna/klubbarna.. Ska vi börja med att leta upp ett fält?!

Jag har också en dröm att vi ska få tillbaka våra mysiga årsmöten med utrymme för skratt och konstruktiva

Organ för Svenska Modellflygares Oldtimersällskap.

Ordf. Sven-Olov Lindén, Hovstav.
15, 703 63 Örebro.

Tel. 019/182179

Postgiro 88 66 95 - 6 Svenska
Modellflygares Oldtimer-Sällskap
c/o Hans Schmilterlöw

Årgång 20 Nr 3/1991

Detta nummers red. Sten Persson

diskussioner i stället för de senaste årens stingsliga stämning, där skratten ersatts med gliringar och diskussionerna med absurdå hårklyverier. Om en utomstående gavs möjlighet att lyssna på den bandupptagning jag har från årsmötet så skulle han/hon aldrig kunna gissa sig till deltagarnas ålder....

Har jag stuckit ut hakan för långt nu...?

Oldtimer har tidigare citerat poeter och lyriker, som med innerlig känsla klätt i ord det djupa intryck modellbyggandet gett dem. Karl-Johan Eiroff har hittat ytterligare exempel, varav vi återger ett härnedan:

Akademimedlemmen och konstprofessorn ULF LINDE gör intressanta bekännelser om sin bakgrund som konstälchkare i tidskriften "SKÖNA HEM" nr 1-83. Under rubriken "En försinnligad dröm" får vi följa den nio-åriga modellflygbyggaren, som i "Svenskt Tenns" skyltfönster på vägen till skolan finner samma "skulpturala finish", som man kan finna hos ett välbyggt modellplan. "...Det fanns detaljer i möblerna, som påminde om flygplansdetaljer, underbara föredömen, oändligt skönt slipade och skinande i polityren... Den finishen är ett slags dröm. Ni andra, som byggde modellflygplan före plaståldern, vet vad jag menar... mitt väl och ve hängde på om jag lyckades få ett par vingar att sluta vackert an till en flygplanskropp..."

Det där känner vi väl igen??!

Sten P.

OMSLAGET ägnar vi åt en av våra populäraste oldtimerflygare, som årligen med glatt mod kastar sig i leken med såväl nybyggen som originalmodeller och vars konstruktioner når topp-placeringar såväl i svenska som utländska OT-sammanhang. Med den formsköna dieselmodellen från 1946 (med Johansson-diesel) gick det mindre bra i år, men red. vet hur svårflugen den kan vara!

OLDTIMER MÄSTERSKAPEN

aug. 1991

Ja, så är 1991 års Oldtimertävling ett minne blott! Som de flesta vet blev det ju lite nervöst på slutet av väntetiden innan vi fick besked från säkerhetstjänsten om vi skulle få disponera FFV-Aerotechs fält i Arboga eller ej, men den 5/8 var det klart! Sen var det bara att få igång allt; Bertil ordnade snabbt utskick av inbjudan; tack vare medlemmarna i Mfk Nimbus, som ställde upp som funktionärer, så gick den organisationen att lösa. Välet bytte ut en arbetshelg med en kollega och kunde alltså vara sekreterare.

Det blev sammanlagt 125 modeller anmälda. Såväl "sydlänningar" som några norrlänningar uteblev, men några OT-medlemmar ställde i gengäld upp för första gången i mästerskapstävlingen.

Vädret före tävlingsdagarna hade varit förträffligt, men just detta veckoslut kom ett lågtryck mot våra trakter. Under lördagen klarade vi oss i stort sett från regn; några droppar kunde inte skrämma oss! Vinden kom nästan tvärs över fältet, men då vi flög små modeller - utom klass F - och höll två min max, hamnade inget plan utanför fältet. Även högtflygande "Jupiter" fusade snällt med flera meter till godo..

Då många trodde att vi skulle få regn var de flesta ivriga att göra sina flygningar så snabbt som möjligt. Trots stark efterfrågan på tidtagare uppstod aldrig några köer utan de tävlande kunde göra sina startar då de önskade. Ingen tävlande fick till tre maxar. Anders Håkansson fusade bort en sekund! Det var i B2, men han vann ändå! Helge Wannberg var ivrigt i farten med flera modeller. Med nybörjarmodellen "HEWA 3" vann han Sl. Att småmodellerna i A1/2 kunde flyga så länge som 120 sek. beror inte bara på termik



Thure Josefsson med klassiska "Gladan"

- det hänger på bygge och konstruktion. Med en växel i nosen, som på t.ex. Sigurd Isacsons "TI-39" får man så lång motortid att maxen finns inom räckhåll! Men att få en "planka" som "Tummeliten" att göra max, då ska det bra luft till också!

"Nya" modeller för dagen var Arne Anderssons "Roggentin-39" i A1/2, liksom "HEWA M1" flugen själv av konstruktören Helge Wannberg. I B1/2 kom Helge även med en "HEWA M2". Karl Erik Landegren hade byggt en kopia av sin M1:a, med vilken han satte svenskt rekord vid SM 1943. Örjan gjorde fullskalaritning efter Karl Eriks ritning. Den finns nu i ritningsbanken.

Helge W. flög också en "Zig Zag".

Forts. på nästa sida!



Karl-Erik Landegren med nybyggd kopia av rekordmodellen från 1943. Vailet Lindén ser beundrande på det eleganta bygget!

I sällskap hade Helge gamle modellfabrikanten och landslagsmannen Sture Sandberg. Många har nog byggt modeller från "Norrlands Modellflyg Industri"! Nu var Sture med och flög en "Zappo". Än så länge finns väl lite "ringrost", men matchad av Helge så kommer nog Sture väl rustad till nästa år! Två "Zamba" var anmälda. De byggdes till Axvalla-tävlingen i våras. Till OT-Mästerskapen kom bara Alf Wängberg med sin modell. Bo Olsson var sjuk. Vi saknade även Bertil Dahlqvist denna tävling. Han kände sig dålig och ville inte ge sig ut på långresa.

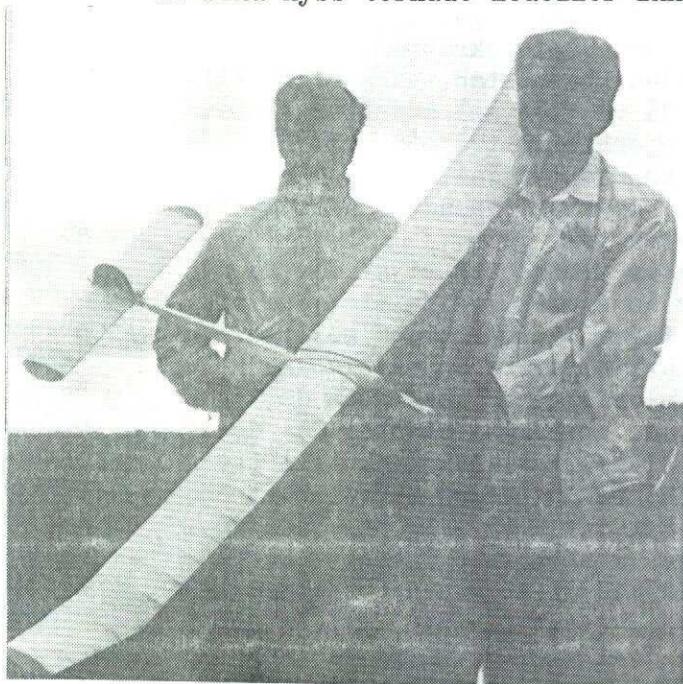
I klass F kom två hit-tills "obekanta" modeller - Sven Rågwalls "Scimitar" och Leif Sundwalls lilla "Aeterraket". Försedd med en Arden .099 var den ursprungliga "Scimitar" en framgångsrik tävlingsmodell av Leslie Bartlett i slutet av 40-talet. Sven har byggt sin modell från en Model Airplane News - ritning och försett den med en vass PAW 100.

Nu blev det mest trim-flygningar - men nästa år! Ritning till "Aeterraket" hade Leif hittat i Aeromodeller Annual 1950. Avsedd för en Mills 1.3 cc hade

Leif en A.M.10 i sin version av denna charmiga, holländska konstruktion, som flög förträffligt. Leif är nu "F-biten" och hotar med att komma med en "Zeek" nästa år - nu får Gunnar Stedt riktig konkurrens!

På söndagen såg väder-situationen annorlunda ut. Vinden kom nu från NNV - under natten hade det regnat, att vi fick uppehåll under de första timmarna var vi tacksamma för. Vi valde att låta Wakefieldmodellerna starta antingen från betongplattan eller från start - banan - byggd av Bertil Dahlqvist för SMOS, nu medförd av Gunnar Wivardsson. För S - modellerna erbjöds 100 meter startlina och 180 sek. fick bli maxtid för alla klasser.

Till klass Sint fördes samtliga modeller med de mått, som föreskrivs för Sint, även konstruktioner från 1950. Med 100 meters lina är 180 sek. max "ingen match"! Eller kanske ändå..? Nu blev det faktiskt bara Lasse Larsson, som med "Bernfest 1950" fixade 3 x max! Det gällde att flyga tidigt. Sålunda kom Karl-Johan Eiroff väl rustad med tre modeller i S2 / Sint, men hann bara med två starter innan himlens portar öppnades.. Mellan skurarna sågs Karl-Johan förgäves försöka få ihop någon av sina nyss torkade modeller innan det



Helge Wannberg med Ragnar Odenmans "Viking" i Sint.



Sven-Åke Sjögren tittar nöjt på sin "Al Casano" - visst, han vann ju!

började regna igen, men han lyckades inte.

Som ett minne för mig från dessa mästerskapstävlingar finns inetsat de oerhört vackra flygningar jag såg Kurt Sandbergs "Toothpick" göra! Den såg ut som en inomhusare i sin flykt - lugnt, stilla och med låg sjunkhastighet.

Två andra minnesbilder finns också inetsade: 1) När Anders Håkansson dragit upp sin "Landegren Wake." i andra start och just skall släppa modellen passerar Lasse Wentzel på betongplattan. "Akta dej!!" ropar Anders. Lasse flyr undan, men Wakefieldmodellen förföljer ändå Lasse, som kastar sig ner och med 39 mm till godo klarar sig från att bli knockad av Anders snabba modell!

Grabbarna, som fick göra upp om bronsplaketten. I fly-off'en nådde K-J's "Lolita" 115 sek. och J. Bagges "HE 198" 81 sek.

Den andra bilden 2) Det börjar så smätt regna. K-E. Landegren tänker starta. "Vi hinner nog", säger han till sonen Lasse. Lasse drar upp och Karl-Erik är startklar - just då kommer skuren! Karl-Erik släpper iväg planet, som gör en superb start! Det var i exakt rätta ögonblicket! Kallfronten kommer, tränger in under den varmare luften, och in i den uppstigande luften flyger den fina "Landegren Special" och gör 4.46 innan den tar mark vid fältets bortre kant. Fuse? Jo, Karl-Erik har modifierat sin modell för termikbroms, men "det hade vi aldrig förr!" sa han och släppte iväg planet!

Givetvis gjordes andra fina flygningar denna dag, men som tidtagare fick jag lite mindre överblick över händelserna.

Vi måste hålla sekreteriatet "inomhus" på söndagen. Ändå fungerade rapporteringen på resultattavlan hyggligt, då Arne Svensson, flyghistoriker från Örebro, ställde upp som "notarie". Även på söndagen kunde vi relativt snabbt förrätta prisutdelning, det lilla tidsöverdraget berodde på problemet att översätta D-klassens tider till "Classic Wakefield". Einar Håkansson kom till hjälp och vi fick ordning på siffrorna.

Einar förklarade idén med "Classic Wakefield" i samband med prisutdelningen: Varje flygning poängsättes - inte slutresultatet. En modell, som har handikapp 1,4 och flyger 140 sek. får $1,4 \times 140 = 196$, men noteras för 180 sek. Hade Anders Håkansson med sin "Landegren" Wake gjort 3×180 sek. hade han blivit slutsegrare även i "Classic Wakefield"! Nu blev det Einar själv, som tog första inteknningen i den fina pokalen - evigt vandrande!

Forts. på nästa sida!



Forts. från föreg. sida:

Vad nytt i modellväg i övrigt?
Jo, Kurt Sandberg flög ett nybygge av
Olle Bergendahls "Optimal" i S2 och så
bra att han vann! Grattis! Carl-Johan
flög med en "Suomi" - men bara en
start!

I Twin Pusher, som blir ordinarie
klass nästa år, fanns fyra modeller.
"Sigge" vann med sin "1912", men Georg
"Jojje" Törnvist skuggade honom med
sin "Manulkin". Ny som tävla - och
med en ny modell - kom Tomas Hultgren
med en "P.E.G. 1924" - om han fixar
någon form av frigång på propellern
blir den en utmanare!

I Wakefield fanns som "nya" modeller
Sten Perssons "Adams-37" och
Bengt Anderssons "SF-42". Bertil Dahlqvist
hade anmält sin "NM-Vinnare -
38", men kom ju inte, som tidigare
nämnts.

I C2-klassen har "Wentzel-tävlingarna"
på Gärde satt sina spår: nu
vimlade det av "Cirrus" och "Gladan"!
Lasse Wentzel kom själv i sällskap med
broder Sven-Gunnar till tävlingen och

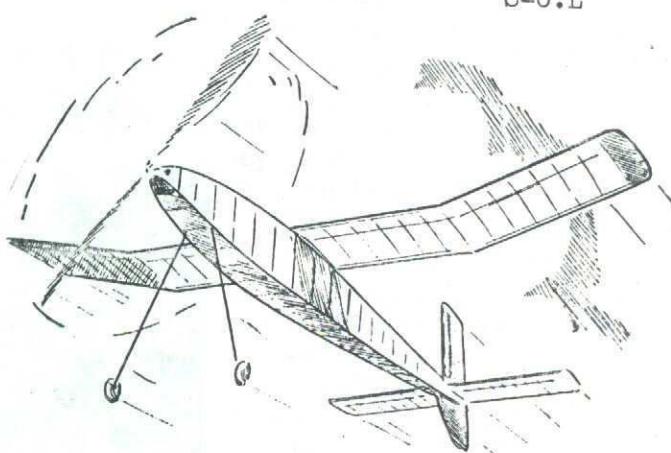
flög sin egen "Gladan". Som "dark horse"
steg Sven-Åke Sjögren fram. Sven - Åke
och jag har varit skolkamrater/klubbkom-
pisar sen 1941-43, då vi startade "Fager-
ersta Flygklubb". Sven-Åke hann först
till landslaget i Wakefield - 1961 var
han med i Leutkirch i Västtyskland. Jag
kom först 1975 till Bulgarien! Nu kom
alltså Sven-Åke med dels en "Tusse" i
Wakefield, dels en "Al Casano" i C2. Att
den senare modellen har potential har ju
Sofia Wivardsson visat! - Vi saknade dej,
Sofia! - Sven-Åke fusade bort två maxar
med sin "Al Casano" - "trodde varje streck
var 1 minut!" Höjden var ändå så god att
tiden i varje start nästan räckte till
max!

Anders Håkansson hade en intensiv dag!
Dubbel uppsättning modeller i både C2 och
i D! Det betyder 12 tävlingsstarter...
Alla vet hur hårt Anders vevar i varje
start - det gick åt energi att veva in alla
varv i dubbla motorer! Han erkände
efter sista start att han var trött!
Nosblocket på hans "Landegren" gav vika i
tredje starten; nospartiet brast, inte
snoden! Samma sak hände f.ö. på lördagen
med "Västanvind"! - Det är stora krafter
en liten balsaram skall härbärgera!

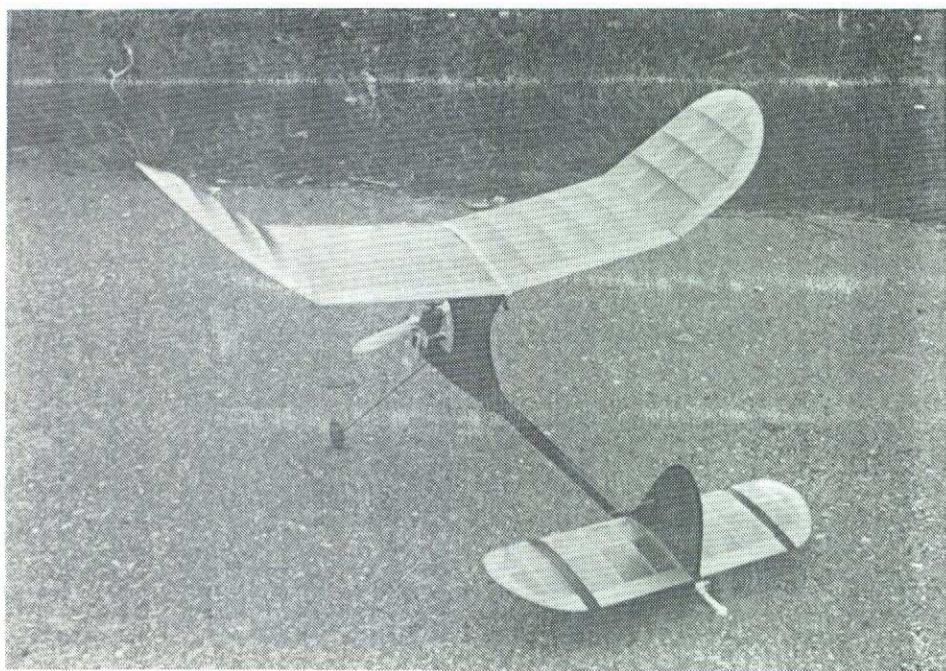
Sigurd Isacson, som flugit tidigare,
kunde bara iaktta hur Anders sista start
med "Tusse" i hällande regn ändå innebar
en klar max på 180 sek.! På nytt hade
Anders vunnit Wakefieldtävlingen!
Efter prisutdelningen - Guld-, Silver- och
Bronsplaketter av gammal typ samt boken
"Flygplan från förr" till 4:e-pristagarna
- framförde Sigurd Isacson de tävlan-
des tack till tävlingsledningen och alla
funktionärerna och hela tillställningen
avslutades med ett fyrfaldigt leve!

Sälunda avslutades vårt sista Old Tim-
er-Mästerskap - förhoppningsvis ses vi
alla nästa år på Old Timer - SM!

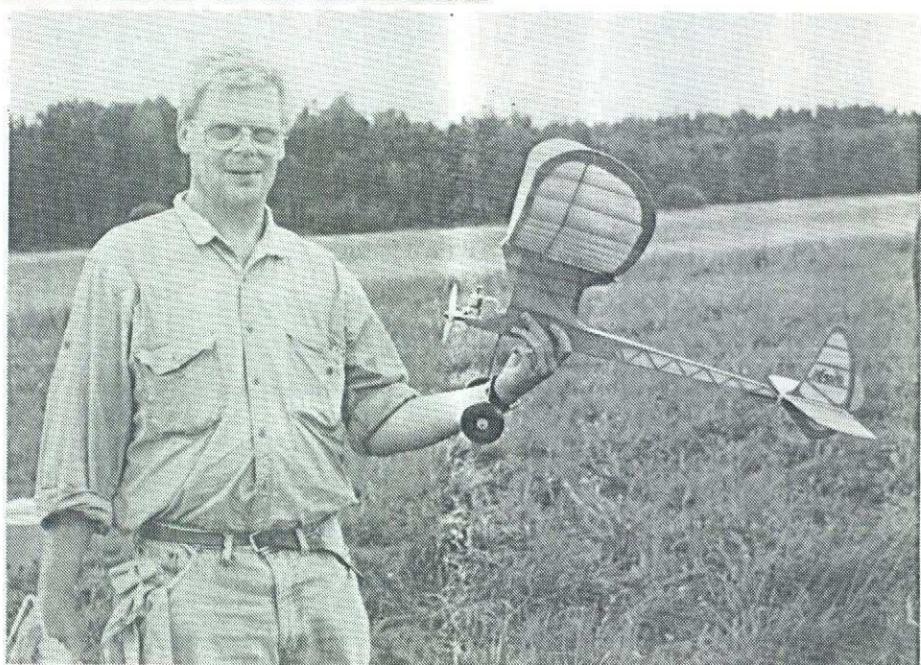
S-O.L



En något blöt parkeringsplatta vid middags-
tid på söndagen. Varför har vi ingen klass
för sjömodeller...?



Leif Sundwalls lilla
holländska "Aeterraket"

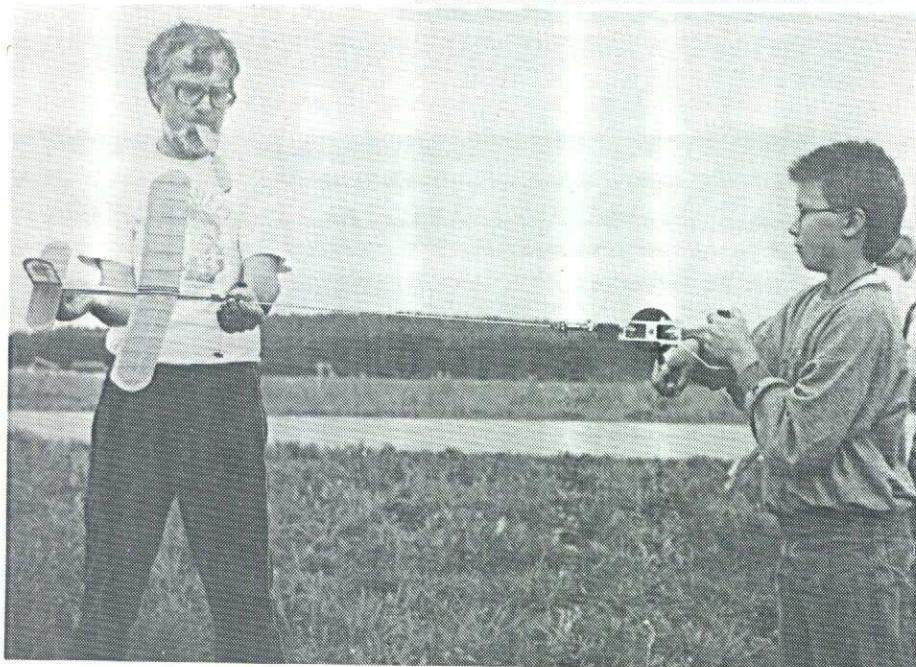


P.-A. Holmberg med sin
"Flyg-44" var nära brons-
plats.

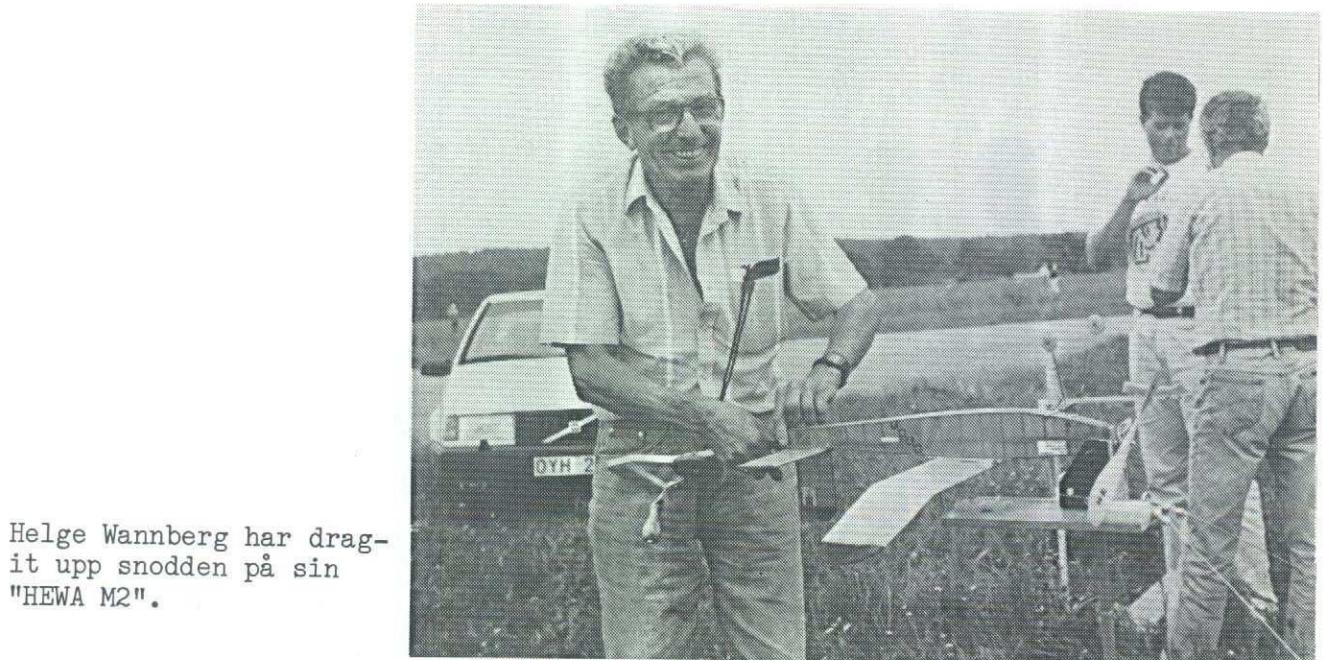


Glada Halmstadflygare!

Spännande ögonblick -
Einar Håkansson har just
dragit upp motorn på sin
"GB-3", Ove Larsson håller
i. Det blev seger i
"Classic Wakefield"!



"Det ska böjas i tid..."
Rickard Persson drar upp
motorn på sin "Klimax".



Helge Wannberg har drag-
it upp snoden på sin
"HEWA M2".

RESULTAT VID OLDTIMERMÄSTER-
SKAPEN 24–25 AUGUSTI 1991.

KLASS A1/2

Namn	Modell	1:a	2:a	3:e
1. Sigurd Isacson	TI-39	113	120	353
2. Sten Kristiansson	TI-39	120	104	304
3. Sten Kristiansson	Tempo II	51	74	245
4. Lars Tolkstam	Trim II	67	93	232
5. Georg Törkvist	Trim II	98	53	60
6. Sigurd Isacson	Tummeliten	75	73	202
7. Lars Ljungberg	Trim II-vx	67	61	190
8. Lars Ljungberg	Trim II	88	63	185
9. Anders Häkansson	Trim II	44	78	31
10. Helge Wannberg	HEWA M1	59	73	-
11. Rickard Persson	Klimax	23	42	101
12. Arne Andersson	Roggentin - 39	35	27	88
13. Karl-Axel Pettersson	Tummeliten	35	28	15
14. Ove Larsson	Trim II	4	-	-

→SÖDRA
→SÖdra

KLASS S1

Namn	Modell	1:a	2:a	3:e
1. Sigurd Isacson	TI-39	113	120	353
2. Sten Kristiansson	TI-39	120	104	304
3. Sten Kristiansson	Tempo II	51	74	245
4. Lars Tolkstam	Trim II	67	93	232
5. Georg Törkvist	Trim II	98	53	60
6. Sigurd Isacson	Tummeliten	75	73	202
7. Lars Ljungberg	Trim II-vx	67	61	190
8. Lars Ljungberg	Trim II	88	63	185
9. Anders Häkansson	Trim II	44	78	31
10. Helge Wannberg	HEWA M1	59	73	-
11. Rickard Persson	Klimax	23	42	101
12. Arne Andersson	Roggentin - 39	35	27	88
13. Karl-Axel Pettersson	Tummeliten	35	28	15
14. Ove Larsson	Trim II	4	-	-

KLASS B1/2

Namn	Modell	1:a	2:a	3:e
1. Anders Häkansson	Landegegn Krax	119	120	359
2. Sten Persson	Cleo	120	101	98
3. Sigurd Isacson	Västanvind	68	120	308
4. Anders Häkansson	Västanvind	120	120	-
5. Carl-Johan Eiroff	Tern	81	78	237
6. Karl-Erik Landegren	Rekord M1 1943	68	59	107
7. Lars Eriksson	Tern	52	50	234
8. Thure Josefsson	Kungsörnen	42	49	177
9. Helge Wannberg	HEWA M2	79	61	165
10. Bengt Andersson	Tern	46	65	74
11. Kent Josefsson	Tern	41	49	62
12. Karl-Axel Pettersson	Tern	33	56	43
13. Sven Botström	Tern	30	47	43
14. Thure Josefsson	Tern	55	33	43
15. Sigurd Isacsson	Kungsörnen	101	-	38
16. Sven Botström	Stratosphere	7	66	-

→SÖDRA
→Södra

KLASS S2

Namn	Modell	1:a	2:a	3:e
1. Anders Häkansson	Landegegn Krax	119	120	359
2. Sten Persson	Cleo	120	101	98
3. Sigurd Isacson	Västanvind	68	120	308
4. Anders Häkansson	Västanvind	120	120	-
5. Carl-Johan Eiroff	Tern	81	78	237
6. Karl-Erik Landegren	Rekord M1 1943	68	59	107
7. Lars Eriksson	Tern	52	50	234
8. Thure Josefsson	Kungsörnen	42	49	177
9. Helge Wannberg	HEWA M2	79	61	165
10. Bengt Andersson	Tern	46	65	74
11. Kent Josefsson	Tern	41	49	62
12. Karl-Axel Pettersson	Tern	33	56	43
13. Sven Botström	Tern	30	47	43
14. Thure Josefsson	Tern	55	33	38
15. Sigurd Isacsson	Kungsörnen	101	-	126
16. Sven Botström	Stratosphere	7	66	-

KLASS Sint

Namn	Modell	1:a	2:a	3:e
1. Kurt Sandberg	Optimal	180	176	180 = 536
2. Lars Larsson	Balder	136	180	180 = 496
3. Kurt Sandberg	KS-46	170	119	180 = 469
4. Sven Rågwall	Uranus	86	114	150 = 350
5. Bengt Andersson	Kondor	117	149	83 = 349
6. Urban Lindström	Cirrus	72	68	145 = 285
7. Sven Östlund	Meteor 20	176	100	3 = 279
8. Ove Larsson	Taifun	96	77	45 = 218
9. Carl-Johan Eiroff	Suomi	112	-	= 112
10. Helge Wannberg	Tico Tico	109	-	= 109

KLASS TWIN

Namn	Modell	1:a	2:a	3:e
1. Lars Larsson	Bernfest	180	180	180 = 540
2. Kurt Sandberg	Toothpick	180	149	180 = 509
3. Bengt Andersson	VM-Träan	135	146	169 = 450
4. Ove Larsson	Termik	108	161	157 = 426
5. Carl-Johan Eiroff	Skymaster	180	-	= 180
6. Helge Wannberg	Viking	129	-	= 129

KLASS TWIN PUSHER

Namn	Modell	1:a	2:a	3:e
1. Sigurd Isacson	1912	148	165	123 = 436
2. Georg Törkvist	E&J. Manulkin	144	104	100 = 348
3. Tomas Hultgren	P.E.G. 1924	75	84	90 = 249
4. Sigurd Isacson	1933	125	-	= 125

KLASS C2

1.	Sven-Åke Sjögren	Al Cassano	158	158	167 = 483
2.	Karl-Erik Landegren	Landegren Spec.	109	180	164 = 453
3.	Anders Håkansson	Landegren Spec.	145	153	132 = 430
4.	Anders Håkansson	Laban	125	102	180 = 407
5.	Georg Törnkvist	Hugin	110	125	102 = 377
6.	Lars Ljungberg	Löwens G:1:a	103	89	78 = 270
7.	Bengt Andersson	Laban	111	74	68 = 253
8.	Lars Kristiansson	Cirrus	101	68	81 = 250
9.	Lars Erikksson	Cirrus	82	92	59 = 233
10.	Lars Wentzel	Gladan	68	79	70 = 217
11.	Sven Botström	Hugin	62	66	51 = 179
12.	Helge Wannberg	Gladan	41	61	49 = 151
13.	Lennart Flodström	Laban	68	79	- = 147
14.	Karl Axel Pettersson	Laban	51	61	32 = 144
15.	Thure Josefsson	Gladan	40	40	55 = 125
16.	Arne Andersson	Hugin	25	41	44 = 110
17.	Ove Larsson	Atom Smasher	72	32	- = 104
18.	Karl Axel Pettersson	Cirrus	21	55	6 = 82
19.	Thure Josefsson	Cirrus	-	53	20 = 73
20.	Lars Erikksson	Laban	26	-	- = 26

→ 75-150 cm

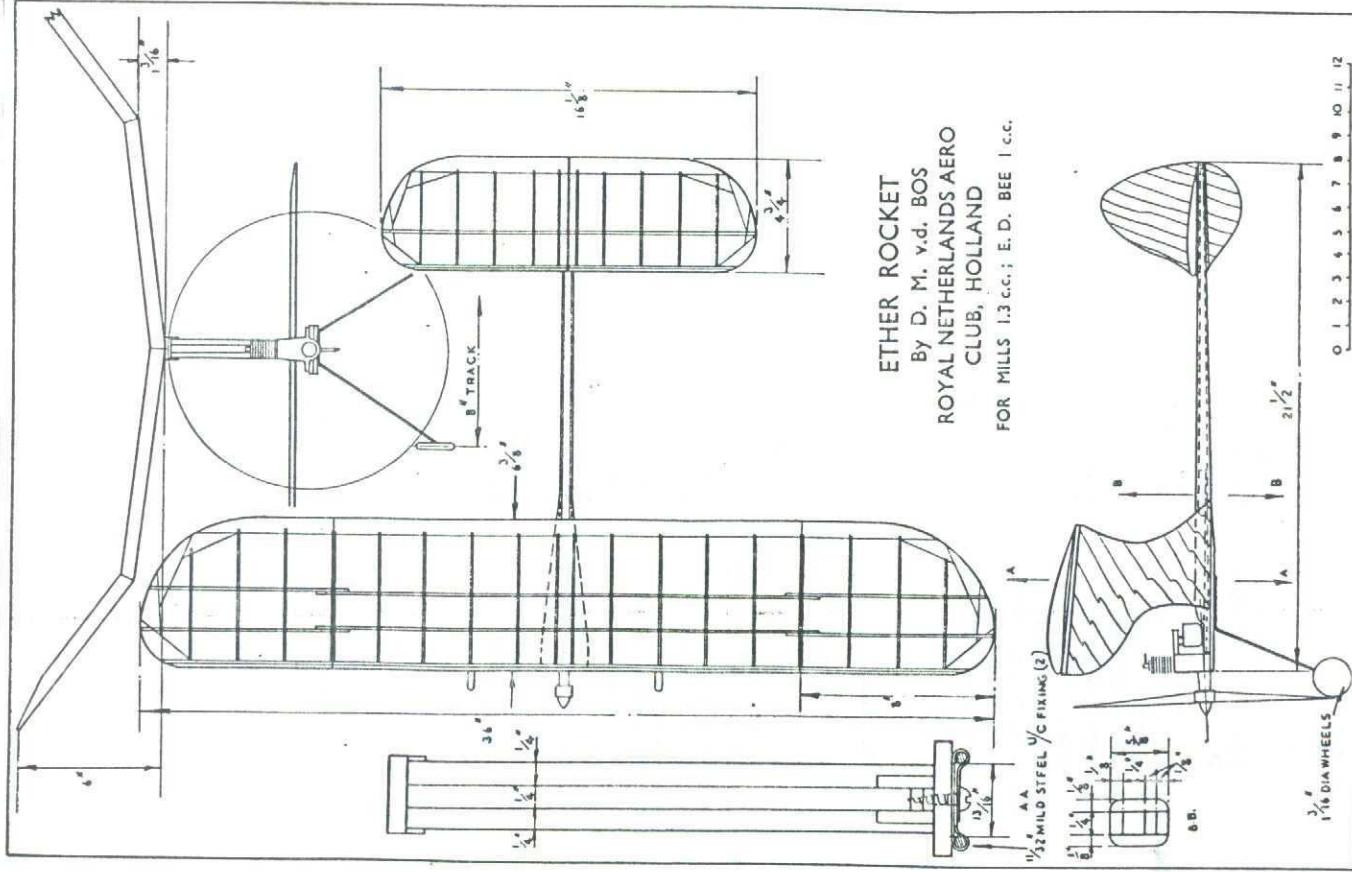
- 10 -

KLASS D

1.	Anders Håkansson	Tusse	180	180 = 494	
2.	Sigurd Isacsson	Rimfaxe	106	173	180 = 459
3.	Lars Ljungberg	Egen konstr-	-50	123	180 = 400
4.	Sten Persson	Stark -50	159	112	97 = 376
5.	Anders Håkansson	Landegren Wake	172	180	- = 352
6.	Einar Håkansson	GB-3	84	106	130 = 320
7.	Einar Håkansson	Korda -37	155	94	70 = 319
8.	Sten Kristiansson	Yankee IV	78	100	95 = 273
9.	Sven Botström	Yankee IV	74	74	80 = 228
10.	Sten Persson	New Yorker IV	93	87	- = 180
11.	Sven-Åke Sjögren	Tusse	166	-	- = 166
12.	Christian Edlund	Blomgren 1949	37	37	= 111
13.	Ove Larsson	Korda -37	52	51	= 103
14.	Lennart Flodström	Joseph	88	-	- = 88
14.	Sten Persson	Adams-37	88	-	- = 88
16.	Sven Botström	Surprise	4	-	- = 4
17.	Bengt Andersson	SF-42	1	-	- = 1

CLASSIC WAKEFIELD - poäng baserade på tider ovan x coeff.					
enl. OT 1/91					

1.	Einar Håkansson	GB-3	151	180	180 = 511
2.	Sten Persson	Stark - 50	175	123	116 = 414
3.	Einar Håkansson	Korda -37	180	132	98 = 410
4.	Anders Håkansson	Landegren Spec.	172	180	- = 352
5.	Sten Kristiansson	Yankee IV	86	110	105 = 301
6.	Sten Persson	New Yorker IV	140	131	- = 271
7.	Sven Botström	Yankee IV	81	81	88 = 250
8.	Ove Larsson	Korda -37	73	71	- = 144
9.	Christian Edlund	Blomgren 1949	41	41	41 = 123



Protokoll färt vid svenska Modellflygares Oldtimer Föllskaps Årsmöte
i Arboga den 24 aug. 1991.

1. SMOS erhöll en ordförandeclubba i gåva från Arne Berglin och SMOS ordförande Sven-Olov Lindén förklarade årsmötet öppnat och invigde den nya klubban och överlämnade SMOS förtjänstplakett till Bertil Dahlqvist.
2. Till ordförande för årsmötet valdes Sven-Olov Lindén , till sekreterare Örjan Gahm och till justeringsmän Helge Wannberg och Arne Andersson.
3. Dagordningen godkändes av årsmötet.
4. Styrelsens verksamhetsberättelse upplästes och godkändes av mötet.
5. Kassarapporten upplästes av Sven-Olov Lindén i kassörens ,Hans Schmilterlöw , frånvaro.
6. Revisorn , Johan Bagge , läste upp revisionsberättelsen och föreslog att årsmötet skulle bevilja styrelsen ansvarsfrihet.
7. Årsmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet.
8. Inför val av styrelse föreslogs att styrelsen väljes på 2 år med 1 års förskjutning för halva styrelsen. Mötet godkände förslaget.

Till ordförande på 2 år valdes	Sven-Olov Lindén
Till sekreterare valdes	Örjan Gahm
Till kassör på 2 år valdes	Hans Schmilterlöw
Till styrelsesuppleant valdes	Sigurd Isacson
Till revisor valdes	Johan Bagge
Till revisorsuppleant valdes	Karl-Axel Pettersson
Till tidningskommitté valdes	Sven-Olov Lindén , Carl-Johan Eiroff , Sten Persson och Bertil Dahlqvist.
Till valberedning valdes	Arne Berglin och Sten Kristiansson.
9. Styrelsens förslag om oförändrad årsavgift godkändes av årsmötet.
Arne Andersson tog upp frågan om momsplikt för den amerikanska oldtimerorg. tidning "SAM SPEAKS". Styrelsen undersöker om momsplikt föreligger.
10. Regelfrågor.
 - a) Flera modeller får användas oavsett om de är av olika konstruktion.
 - b) Twin Pusher med max. 40" spänvidd införes som tävlingsklass.
 - c) Modeller med 40" spänvidd godkännes i klass C2 om de i övrigt uppfyller de svenska reglerna för C2.
 - d) Mötet avslog införandet av RC-klass. Ordföranden fick i uppdrag att informera förslagsställaren om skälet till avslag.
 - e) Mötet godkände förslaget att införa fasta tävlingsklasser resp, tävl.dagar vid Oldtimermästerskapen. Styrelsen fick i uppdrag att utarbeta regler.

11. Övriga frågor.

Johan Bagge föreslog att " Oldtimermästerskapen " ändras till " Oldtimer-SM ". Beslut tages vid nästa årsmöte.

Einar Håkansson efterlyste normer för ritningsgranskningssommitténs arbete. Styrelsen och granskningssommittén utarbetar gemensamt lämpliga normer.

12. Nästa årsmöte i SMOS beslutades att hållas i samband med 1992 års Oldtimermästerskap (Oldtimer-SM).

13. Ordföranden tackade för visat intresse och förklarade årsmötet avslutat.

Vid protokollet

Örjan Gahm
Örjan Gahm

Justeras

Helge Wannberg
Helge Wannberg

Arne Andersson
Arne Andersson

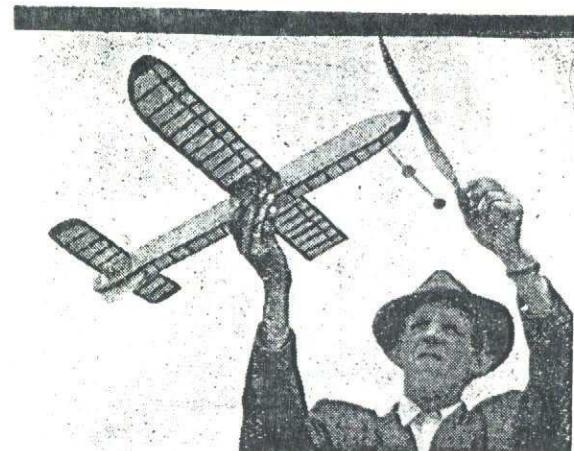
DANSKA «CLEO»

"På mångas begäran" är en sliten - och inte alltid helt sann - fras men presentationen av ritningen på detta nummers mittuppslag har faktiskt tillkommit på begäran av många aktiva OT'are, som sett "Cleo" i aktion...

I den danska tidningen "FLYV" beskrives ingående tillblivelsen av "Cleo": i en av KDA (motsv. KSAK) utlyst konstruktions-tävling 1948 vann Jørgen Petersen med sin "Cleo". Brist på balsa och gummi försenade dess officiella debut, men prototyper i så-väl hårdträ som 'hamstrad' balsa byggdes och utprovades. Med den förra slogs såväl tids-som distansrekorden för danska gummi-motormodeller.

Hösten 1949 provbyggdes "Cleo" i några utvalda klubbar, fortfarande av hårdträ (abachi) p.g.a. importstopp för balsa. 1950 kom så balsan och den slutliga ritningsversionen av "Cleo", avsedd att byggas helt i balsa, gjordes och försåldes av Dansk Modelflyve Industri, som också garanterade materialtillgång. I ett senare nummer av "FLYV" (december 1950) behandlas "Cleo" igen. Artikeln föranledes av att J. Peterson, som haft en hel del tävlingsframgångar med sin modell, "anklagades" för att flyga en "Super-Cleo", medan DMI's ritning gällde en nybörjarversion, som inte alls gav den utlovade prestandan.

Konstruktören bedyrade att det med två undantag var samma modell: dels hade han genom hårdslipning av all balsa (t.ex. 0,7 mm spryglar, $2\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{2}$ mm long-eronger etc.) och sparsamhet med lim och dope fått en modell, som var lättare än någon kursmodell han fått tillfälle att jämföra med; dels avvek hans "Super-Cleo" genom att den hade en något



Jørgen S. Petersen med en af sine egne Cleo'er.

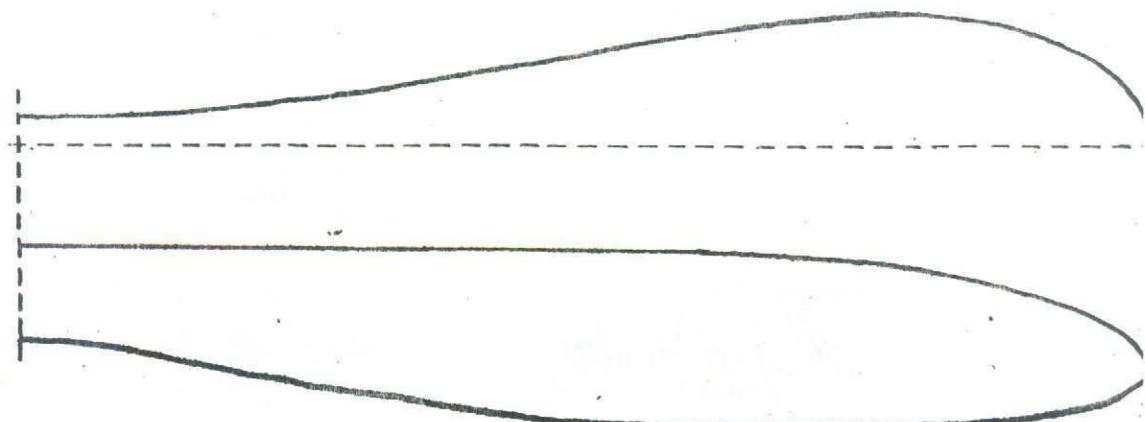
större propeller (diam. 30 cm i st.f. 28 cm) samt en längre, tvinnad motor. Med denna kombination och med 1100 varv "...bör en välbyggd och vältrimmad modell från handstart uppnå $2\frac{1}{2}$ - 3 min.." - allt enligt konstruktören Jørgen Petersen, som syns härövan med sin framgångsrika "Cleo"!

Ritningen till denna 75-cm-modell fann jag hemma hos Anders Löfquist strax innan han gick bort 1987 (se art. om Modell Sport i OLDTIMER 3/87!). Jag hade då inte läst "FLYV", men av ritn.texten framgick det att hon var någon slags kursmodell, konstruerad på rätt sida om OT-tidsstrecket!

Någon skönhet såg hon - trots sitt heddinnenamn (grek. mytologin)-inte ut att kunna bli, men kanske en effektiv maskin med sin enkla, lätta konstruktion, tunna, välvda vingprofil och en kropp, som verkligen rymde en rejäl motor.

Propel till Super-Cleo.

Her er tegning i fuld størrelse til den i artiklen beskrevne propel til Cleo.



Det skall redan nu sägas att "Cleo" inte riktigt levde upp till förväntningarna, vilket säkert berott mer på byggar- en än konstruktionen i sig. Visst har hon gjort otaliga trimflygningar på omkring 150 sek. under sena kvällstimmar med lite eller obefintligt 'flyt' på mindre än halva det varv, som Jörgen Petersen uppger ovan, men i officiella sammanhang har det blivit lite si och så.

Redan på den modell, som snabbbyggdes till OT-mästerskapen 1987, visade det sig att konstruktionen är i svagaste laget för god allvädersprestanda. I det turbulentta vädret vinglade den omkring som en skadeskjuten kråka och all tillgänglig tid före tävlingen gick åt för att hitta ett användbart flygmönster, samt laga uppkomna skador, bl.a. hade vingknäcksprygeln på ena vinghalvan brutits.

Nåväl, tre tävlingsstarter med försiktig ökning av varvet gjordes i någorlunda "rent" väder utan termikanslutning och eftersom Sigge flugit bort sin växlade "Västanvind" räckte tiden för en förstaplacering.

Att konstruktionen hade sina svaga punkter skulle snart visa sig igen. På Rinkaby senare på hösten blåste det på skånskt vis och då modellen släpptes i första start vek sig vingen med totalkvadd som resultat..

Vid 1988 års tävling hade "Cleo" fått ny kropp och förstärkt vinge. Efter en lovande förstastart flög hon bort sig i andra start. Då hon återfanns hade det börjat regna. Vid den långa vandringen tillbaka blåste det upp och den blöta vingen knäcktes än en gång...

Av den ursprungliga "Cleo" återstod vid 1989 års mästerskap endast stabbe och propeller. Resten var nytt, inkl. motorn, som nu bestod av gul FAI-snodd. Dessvärre var det hela obeprövat och "Cleos" hela tävlingsinsats bestod av tre halvhjärtade testflygningar, varvid det mjuka gummit inte orkade dra modellen genom turbulenten ovanför skogsbynet!

Våren 1990 hade jag funnit ovannämnda artikel i "FLYV" och en ny propeller skars till. Resultatet var en klar förbättring. Det hetsiga, vertikala stiget dämpades ner, blev något flaskare och gav bättre höjd, men ökade sjunkhastigheten något. Jag laborerade en del med gummi- mängden, men fann att den ursprungliga motorn om 8 strängar 3/16" grå FAI pas-



Tidigt provexemplar av "Cleo" - med uppbyggd fena och torsionsnäsa?

sade bäst till den större propellern. Jag har hela tiden låtit "Cleo" flyga höger-höger, men marginalen till dödsspiralen åt höger var klart mindre med den nya snurran. Det var nu som "Cleo" regelbundet nådde upp till 2½ min på trimflygningar, naturligtvis inte i klass med en växlad eller kraxad modell, men nog så långt man kan komma med en enkeldriven modell i det här formatet.

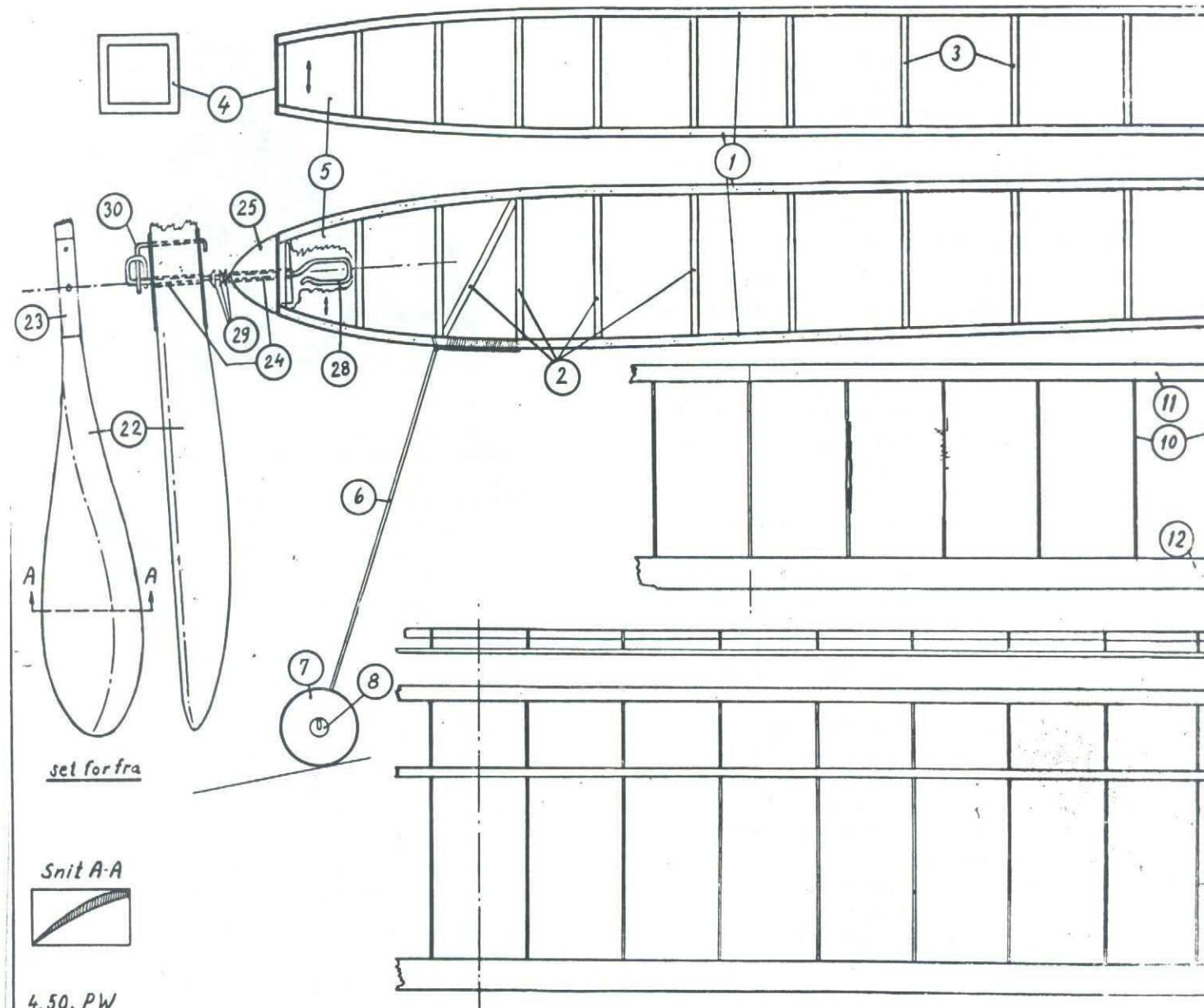
Aldrig hade "Cleo" varit i bättre form än till tävlingen 1990 på Rinkaby - men vad hjälper det om man inte fullföljer tävlingen?! Med klar ledning flög hon åter bort i andra start.. Visserligen återfanns hon efter tävlingens slut, men då hade Sigge redan vunnit en promenadseger!

Årets insats i Arboga var minst sagt inkonsistent, men räckte till en andraplacering. Vid andra landningen bröts underfenan, vilket jag inte märkte förrän vid sista flygningen, då den kurvade alltför snävt. Slarv, som kostade dyrbara sekunder!

Med nyligen omklädd kropp är "Cleo" fortfarande 'fit for fight'. Hon har alltigenom varit en trevlig bekantskap trots att jag aldrig riktigt kunnat utnyttja hela hennes potential, som bör vara 3 flygningar om 2½ min i nästan vilket väder som helst!

Sten P.

* TIPS INFÖR VINGARNAS TRÄFF *
* NÄSTA SOMMAR:
* Bygg en TIP TOP VI!
* Ritning finns i ritnings-
* lanken.



CLEO

Byggveiledering:

er en gumminmotormodel i den nordiske klasse C 1, konstrueret af Petersen, Nyborg, der også var konstruktør af svæmmemodellerne Grim-Blunden, som Danmarks Modelflyver Union udgav for nogle år siden. I 1. præmie i en konstruktionskonkurrence, som KUDA udskrev for at frem, der var egnet til udgivelse som byggesæt.

Inden på manglen på balstræt er modellen blevet præsbygget i flere versører, og man opnåede også antagelige resultater med en achsbelæftning, men det viste sig ikke til at være et godt ide. Det er derfor at sydamerikanske balstræt, som efter 10 års forløb nu igen fås her i som utvilsomt vil give gumminmotormodellernes et stort opsving.

man bygger Cleo, bør man, have bygget svæmmemodeller og lært at lide indtil b-diplomstandard. Da gumminmotormodeller for samme eller større belastning skal være gumminotorer, understøttet af propelaggregat, siger iv, at krop, plan og halteparti må opbygges langt spinkletere end på teknisk. Derfor kreaves større omhu ved bygningen.

man begynder at bygge, må man sætte sig grundigt ind i tegningerne og samtidig studere nedenstående byggebeskrivelse.

nemlig byggesættets enkelte dele i sammenhæng med stykklisten, så deriver anvendt til sit formål.

at bearbejdes lettest med skarpe barberblade eller specielle skarpe knive. En sandpapir af forskellige grovheder meget vigtigt. Sandpapret benyttes også på træklodser. Til grovere arbejde kan filer, endog rasp benyttes. Balss er meget unønsket, må man anvende det med omtanke. Hvis eninger i den ene end i den anden ende, vil man f. eks. i en kropsliste i tungen ende foretaget for at bringe, tingspunktet længst muligt frem, man ud for meget blædt eller meget hårdfald, må man korrigere listenes tilsvarande.

Ullmaling anvendes D. M. I. celluloseum. Endelig findes en

KROPSEN:
Overfør tegningen til et andet stykke papir, eller læg den over en annen tegning. På tegningen, som legges på et erlag af træ, bygges først to ens eksemplarer af kroppen set fra siden.

Det er ikke altid nemt at få de øverste deler af kroppen set til siden. Siderne i holdes på plads ved hjælp af nipsere- eller knæppende, som stikker ud siden af lysterne. Dermed tilpasses og indlimes tverrlisterne 2, som på højkant. Når siderne er tør, tages den af underlaget og endnu en laves. I lidt af og går efter i limningerne.
To færdige sider stilles nu ovenind mod oversidens plane del på teg-kroppen set ovenfra og støttes med klosder og lignende, så de står lodts. Lysterne 3 indlimes omhyggeligt (og på højkant). Det er mest praktisk indlime de mange lige lange tverrlister i det parallele midterstykke. Tørt, kommer turen til de to ender. Sørg for at krogene bliver symmetriske vinkekrette på hinanden. Efter tørringen rettes enderne af (det

skal være vinkelrette på længdeaksen), og de to endespanter 4 limes omhyggeligt på. Derefter udfyldes det forreste og bagste sæt felter med 1 mm balsafiné.

styrker 5 saldede, at disse flygter med kroppens yderside.
Nu efterlimes alle sandlingssteder, og når kroppen er tør, pudses den af med sandpapir. Eventuelt kan man forsigtigt runde de fire højrestr. af, hvis det ikke vendte balsal ikke er for blidt.

Understellet 6 bøjser efter tegningen og surres omhyggeligt fast til kroppen. Surringen oversværses med lim. Hjulene 7 og nævene 8 limes sammen, bænnerne 9 limes fast deri – vincelret på hovedet. Hjulene anbringes nedenfor nævene.

Spørgsmålet om hvilke fast dører i vinkelet på hjulene til højene anførtes på derstellet, således at de løber let. En lille klat loddetin på hver side kan få dem til at løbe præcistere.

Til bekjendning.

Hovedplanet er dermed ikke en bælgplanter.
HALEPLANET:
Haleplanets ribber 10 består af 4 mm brede strimler af 1 mm balsafine 55 mm lange. De indlimes mellem forkantlisten 11 og bagkantlisten 12. Disse lister er pudset til i facon som vist til højre for haleplantegningerne. Der skærtes hal til ribberne i den trekantede bagkantliste. Haleplanet samles på plant underlag, idet man holder delene sammen med nål. Når alt sidder pådørs, limes man. Til slut tilspises og fastlimes randbuerne 13. Når haleplanet er tørrt, efterlimes og pudses det, idet ribberne gives den viste profilformen, som fortæsses af for- og bagkantlistene.

Men samlingen enbringer man først ribberne 14 mellem forkantlisten og den sidste listen, hvilket gør det nemt at se, om der er nedsænkning af sammenlimningen i ribbenes listerne til formen i gærne. De næstyderste ribber skæres til af slagsmålet.

Når Ilmen er væk, løsner man planet fra underlaget, efterlimer alle sammenhængene og afpudser senere planeten. Paa også her især på, at for- og begkantliste kommer til at følge profilformen.

Krop, halieplan og hovedplan skal nu beklædes. Dette foregår i og for at på normalt, høje plan, med tyndest mulige papir. I gamle dage anvendte man tynde japanpapir med vægt under 10 gram pr. kvadratmeter. Nu må vi klare

med noget tungere og ikke altid så sterke papirer. Alligevel er det tyndere papir, end de fleste er vant til, og man må derfor gå forsigtigt frem ved beklædningen for ikke at stikke fingrene igennem. Ved beklædningen af planeten beglædes først undersiden i tre dele (strenge først, derefter midterstykket), dernæst på tilsvarende oversiden. Beklædningen limes med dope eller fotostapa. Papiret skal sådanne på stramt. Alligevel bliver der gerne enkelte folder. Disse fjernes ved, at man fugter papiret. Da det fugte papir er endnu mere akert, kan man kun vedvislig fugte det ved berøring med pensel eller vat, men bør sprøjte vandet på med en fixsprøjte eller lignende. Når delene begynder at tørre, må de holdes i stand. Dette opnås ved at hænge dem op i et tørt værelse.

der holdes i spænd. Dette gælder især på højelægen.
En stærkere kropbeklædning kan man opnæv medbeklædning med papir, der er døpt på indersiden: Man skærer papiret til efter en kropside, smærter døp på længden og tænder på og holder den på indersiden af papiret. Derpå anbringer man bortpapir på kropsiden, strammer og glatter ud. Tilsvarende på de andre sider. Dette formes papiret stykke og gør det modstandsfærdigt mod gummidråber. Et kraftigt paraply kan nu bruges.

Til slut døges forsigtigt to gange med tynd dope. Haleplanet må kun få en gang. Plan og haleplan må man holde i spænd, mens de tørrer. Tørringen tager ca. 24 timer, selv om beklædningen længe før synes at være tør.

Efter dopningen anbringes finnerne. Underfinen 19 og overfinnen 20, der er sammenlignet af et stort stykke og et lille næsstykke, med træklappmik 21 skæres ud af ærrene i den angivne retning, afspudses med fint sandpapir og beklædes med papir. Sørg for, at træklappmik bliver bevægelig, men ikke for løs.

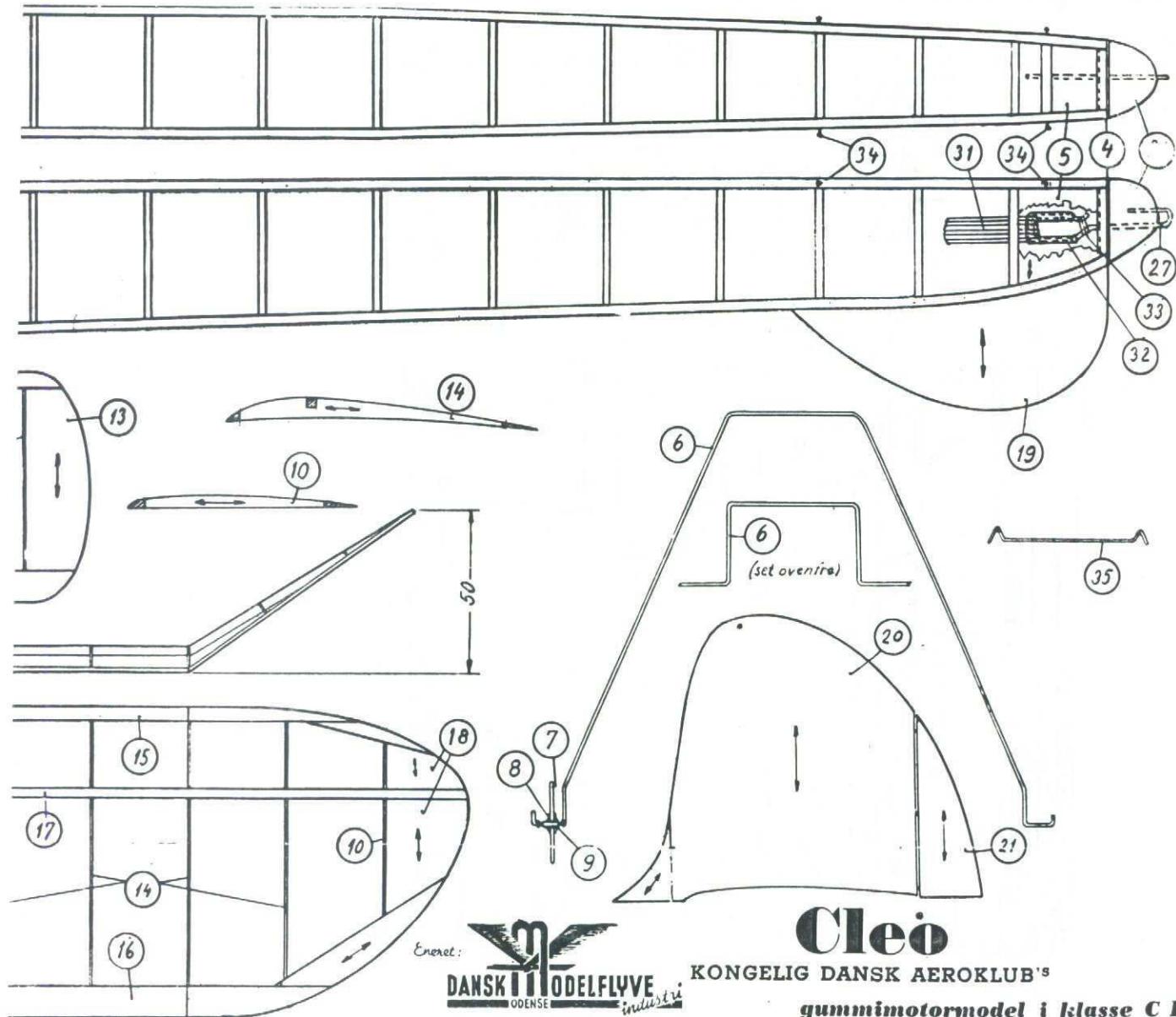
Efter syren døpes en gang, og finnerne skal ligge i pres et døgn.
Underfines 19 kan så limes fast påbeklædningen på kroppens underside, eventuelt kan man stætte den med 1x1 mm balsa i højerne, men normalt er det nok med en solid limning.

Brug 20 tilpas og limes der tilværsende måde fast på hele planetensbeklædning. Brug under styrke det forbundene, hvis man forsigtigt skraber bali ud påbeklædningen så man kan lime bali til balsa. *Or a vist* kan man også bruge en balsalime til at få lidt sig, kan man underfines den med en lidt tungelede midlertidig.

Fremstillingen af de resterende dele tager mindst lige så lang tid som de foregående, måske mere. Men af deres omhyggelige fremstilling afhænger for en stor del et godt resultat.

Propellen 23 fremstilles af en balskattede, der er næjagtigt i vinkel. Før man den ikke konturkåret og med hallet boret, må man selv tegne konturen set forfra op, børe hallet næjagtigt i vinkelet og udskære konturen. Dernæst udskære konturen set fra siden. Den pusles efter, og de stiplede højspelinjer fra tegningen indtegnes. SA arbejdes det overfladige træ bort med kniv, rasp, fil og sandpapir. »Man siver, blæsden den antyede nærmilformet, ind herud og bet

Pæd puds og dopes til sidst skiftesvis et antal gange og afbalanceres samtidig. På midten forsterkes den med fynsksyre 23. Bøjningerne indlimes. Næse- og haleklodserne 25 og 26 udskæres og tilpasses næjagtigt. Også her borer man hullet først. Klodserne skal passe godt ind i kroppen, og i næsekloden er der indbygget lidt nedstrækede til propellen. Bøjningerne 24 indlimes.



**DANSK MØDELFLYVE
ODENSE industrie**

KONGELIG DANSK AEROKLUB'S

gummimotormodel i klasse C 1

I haleklossen formas halekrogen 27 fortil og stikkes igennem, hvorpå den es om, så den danner et øje bagtil; så stikkes den atter ind i klosen og liggende fast.

På propellakslen 28 skal der sidde en omhyggeligt fastlodded trykkelknap 29, så den kan fungere som leje. Så kommer næseklossen, hvorefter gummikrogen i den angivne facøn ved hjælp af små flad- og rundtænger. Formen skal aflang for at hindre gummiet i at arbejde sig skævt på krogen. Pas på, at næste stykke formes således, at gummimotoren kommer til at trække i ørste af akslen, idet modellen ellers vil ryste og spilde en masse motorkraft, vest anbringes propellen, og det forreste øje til frisbøt bukken omhyggeligt drejelige arm 30 sættes i propellen og tilpasses, således at den tildarer prøven at løbe i frisbøt, når motoren er løbet ud.

GUMMIMOTOREN:

Gummimotoren 31 består af 3x1 mm gummi. Den skal opbevares i aften og tør tilstand i en lukket dåse med talkum på et tørt og koldt sted.

Motoren lægges op omkring to stifter, der er såledt på et bret med samme nd, som der skal være mellem gummikrogenene. Der skal vikles seks ømme, så der er 12 strenge i alt. Man binder en stump elastik omkring den ene del af motoren.

Når den skal bruges, smøres den omhyggeligt ind i motorolie (en tyktflyve blanding af brun sareb og glycerin). Den tåler ikke sterkt lys, varme smøreroller, grus m. m. og skal derfor behandles meget omhyggeligt.

Motoren anbringes på halekrogen, trækkes med en stor igennem kroppen og ages på propellen. På krogen er der i forvejen påsat ventilgummi 32 til skåne motorgummiet. Krogen læses med tråd 33, så strengene ikke kan løse, og bringe gummiet i ulave. Når gummiet bliver slæpere efter et varmt trukket op nogle gange, må man lægge det om, så det atter passer til krogen. Det må ikke løse, da det kan løse.

KLARGØRING:

Før man tænker på at flyve med modellen, skal man kontrollere, at den er helt færdig og har fået opbevares i spænd. Er de blevet skæve, må man rette dem ud og derpå gå jævn over til glidning. Er glidningen ikke helt tilfredsstillende, retter man på planen. Et godt startmoment, der er vigtigt med, retter man propellens trækretning.

Hvis vægten overholdes, og modellen er velbygget og veltrinnet, skulle man kunne tage a-diplom (tre gange et minut) med omkring 400 omdrejninger. Et god kvalitet motor, godt smurt og efterhånden indkort på rette måde, skulle kunne tale op til 700 omdrejninger. Det bør man kun benytte til rekord- konkurrencebrug, da det slider på motoren og medfører risiko for sprængning. For at kontrollere gummiet, kan man prøve dette optræk først udenfor modellen. Det skal rette indstillingssvinklen.

Propelakslen og højulen skal smøres, så de løber let. Kontrollér, at frisbøt pålideligt, og så er vi klar til flyvning.

INDFLYVNING:

Man må beherske sin utålmodighed med at påbegynde indflyvningen, indtil den er helt færdig og klarjort, og vejet er helt stille og tørt. Så går man i en tilstænkelig stor og fri plads, hvor man har lov til at flyve.

I begyndelsen ser vi helt bort fra, at det er en motormodel! Den indflyves propellen i frisbøt ganske som en svævemodell. Ved at forskubbe planet

lidt frem og tilbage får man tilslidet modellen til at glide påent og fladt til jorden. Drejer den, er den skev og må rettes. Små skævheder, som man ikke kan se, kan korrigeres med trimklappen.

Først når modellen glider helt fint, begynder vi at bruge motor. Og vi begynder meget forsigtigt nede fra med 50 omdrejninger. Modellen skal flyve fladt ligefrem og gå over i en plan glidning. Har vi prøvet et par gange med tilfredsstillende resultat, giver vi den 75 omdrejninger. Hår modellen tendens til at stige for voldsomt, må vi ikke rette på plan eller haleplan (hvilket planet da ikke har forskubbet sig). Det er godt efter glide-indflyvningen at ufnueke stedet på krogen, hvor planets forkant skal være. De rigtige indstillinger for glidningen skal bibeholdes, da størstedelen af modellens flyvning nu normalt består af glid-

deles. Ved højere optræk vil skævheder og drejningsstendenser gøre sig gældende.

Er der altså nu noget galt, må vi kun rette på propellens trækretning. Stiger modellen for stærkt, skal propellen have -nedadrækk. Trækretningen skal holdt gældende gennem modellens tyngdepunkt. Nedadrækk opnås ved at lime en lille pind mellem næsekloss og krogen foroven.

Flyver modellen tilfredsstillende, kan vi efterhånden gå videre til 100, 125 og senere 200 omdrejninger. Sandsynligvis må vi korrigere lidt af og til. Gå ikke for hurtigt frem. På grund af propellens omdrejning til højre vil modellen tænde tendens til at legge sig om på venstre side.

Efterhånden, kan man betragte indflyvningen anden-fas som overstået

og gå over til rigtig flyvning med større optræk. Hertil må motoren trækkes op med en boremaskine, idet en hjælper holder modellen, mens man selv med boremaskinen, i hvilken en krog er gjort skævt fast, trækker propellen ud og strækker motoren et par gange. Skal den f. eks. have 300 omdrejninger, giver man den 150 og går derefter langsomt ind mod modellen under de sidste 150 — og så fremdeles. Ved højere optræk vil skævheder og drejningsstendenser gøre sig gældende.

Modellen skal stige under det mest af motorløbiden, efterhånden blade ud og derpå gå jævn over til glidning. Et glidningen ikke helt tilfredsstillende, retter man på planen. Et godt startmoment, der er vigtigt med, retter man propellens trækretning.

Hvis vægten overholdes, og modellen er velbygget og veltrinnet, skulle man kunne tage a-diplom (tre gange et minut) med omkring 400 omdrejninger.

Et god kvalitet motor, godt smurt og efterhånden indkort på rette måde, skulle kunne tale op til 700 omdrejninger. Det bør man kun benytte til rekord- konkurrencebrug, da det slider på motoren og medfører risiko for sprængning. For at kontrollere gummiet, kan man prøve dette optræk først udenfor modellen.

Det skal rette indstillingssvinklen.

Gummimotormodeller kræver mere tålmodighed og mere fingernemhed og

finsling end svævemodellerne, men kan således også bringe større glæde og tilfredsstillelse. På grund af den spinklede opbygning vil man hyppigere komme til at reparere, men det kan i bala gøre meget hurtigt.

Der er meget mere at fortælle om bygning og indflyvning, end der er plads til i denne kortte beskrivelse, og man vil spare sig selv for mange ærgerler og bilte erfaringer ved først at læse udførligere litteratur, f. eks. i „Modelflyvesport“ eller „Modelflyvehåndbogen“, som findes i boghandelen eller kan lånes på biblioteker.

Stykliste for Cleo

Nr.	Betegnelse	Aantal	Material	Dimension
1	Længdedeliste	4	Balsa	3 x 3 x 650
2	Tverrliste	44	do.	2 x 3 x (1800)
3	Tverrliste	44	do.	2 x 3 x (1400)
4	Endespant	2	Krydsfinér	1 x 25 x 25
5	Forstærkning	8	Balsa	1 x 20 x 35
6	Understel	1	Pianotræd	1,25 ø x 400
7	Hjul	2	Krydsfinér	1 x 250
8	Nav	4	do.	1 x 6ø
9	Bosning	2	Aluminium	1,5 hul x 5
10	Ribbe	13	Balsa	1 x 5 x 55
11	Forkantliste	1	do.	3 x 5 x 330
12	Bagkantliste	1	do.	2 x 10 x 330
13	Randbue	2	do.	1 x 20 x 55
14	Ribbe	22	do.	1 x 8 x 80
15	Forkantliste	1	do.	3 x 5 x 800
16	Bagkantliste	1	do.	2 x 10 x 800
17	Hovedliste	1	do.	3 x 3 x 800
18	Randbue	4	do.	1 x 20 x 55
19	Overfinne	1	do.	1 x 40 x 100
20	Trimklap	1	do.	1 x 20 x ø8
21	Propel	1	do.	20 x 35 x 280
22	Forstærkning	2	Krydsfinér	1 x 6 x 30
23	Næsklods	1	Aluminium	1,75 hul x 20
24	Bosning	2	do.	20 x 25 x 25
25	Halekrog	1	do.	20 x 25 x 25
26	Halekrog	1	Pianotræd	10 x 100
27	Propelaksle	1	Kobber	1,5 ø x 150
28	Trykkelknap	3	Pianotræd	1 x 5 ø
29	Motor	1	do.	1 ø x 50
30	Arm	1	Motorgummi	1 x 3 x 7200
31	Ventilgummi	2	Kinesertræd	30
32	Træd	3	Knappenal	4
33	Huldekrog	1	Pianotræd	1 ø x 60

Data

Hovedplanareal	Hovedplanareal
Totalt planareal	Totalt planareal
Spændvidde	Spændvidde
Liengde	Liengde
Kropsværsnit	Kropsværsnit
Propeldiameter	Propeldiameter
Propelstigning	Propelstigning
Normal vægt. for	Normal vægt. for
Normal gummivægt	Normal gummivægt
Normal flyvevægt	Normal flyvevægt
Planbelastning	Planbelastning
Gummiprocent	Gummiprocent
Omtrentlig vægt	Omtrentlig vægt
Krop	Krop
Understel	Understel
Hovedplan	Hovedplan
Hovedplan & finne	Hovedplan & finne
Propellagsregat m.	Propellagsregat m.
Tomvægt	Tomvægt
Gummivægt	Gummivægt



Un formula libera "A.D. 43"

L'A.D. 43 è un motomodello di grande semplicità costruttiva, dalla linea ortodossa che, tuttavia, grazie anche al bassissimo porto d'ala, possiede estremamente buoni voli, nonché sensibilità alle ascensioni.

Eccene la descrizione:

ALA: presenta un doppio ordine con un gonito e una vela all'estremità. Internamente il balsa è tutto a resto del modello, si compone di un b'entrata in 4x4 ed un b'uscita 3x12 sagomati in opera. Longherone a C con solletta in balsa da 15 e listelli 3x3 di balsa. Centine da 15; l'unione delle semiali è ottenuta con le due guancette e con dei fili ricoperti in MOVO bianco ed in balsa per la parte centrale sino ai longheroni sul dorso e sul ventre del naso.

FUSOLIERA: Di sezione triangolare e costruzione a traliccio, porta anteriormente tra ordinate, con la vela in cima da 15 e 6 listelli in comp. da 1. Tenute di listelli in balsa 3x3. Anche i tralicci sono in balsa 3x3. Il montaggio della fusoliera è del più semplice, essendo piana anteriormente. Lo longherone rastremato sono a fagolo e si inserisce e si attacca il traliccio in balsone da 42 con ruote tenicolari in sughero + polonina. La pinna è costruita sul prolungamento delle ordinate 19. B'entrata in balsa sagomata e b'uscita in comp. di 1 con guancce laterali in balsa sagomato. Una tavola di paglia da 15 mantiene la pinna in posizione e su di essa si fissa l'ala con legatura elastica. Copertura della fusoliera in pergamina.

DERIVA: Connudimento in balsa ha un b'entrata in 3x3, un longherone (+4. Cestello da 1 e un b'uscita 3x10. È incollata a sbalzo sul blocco per la sagoma matura dell'incastrato o lo stabilizzatore.

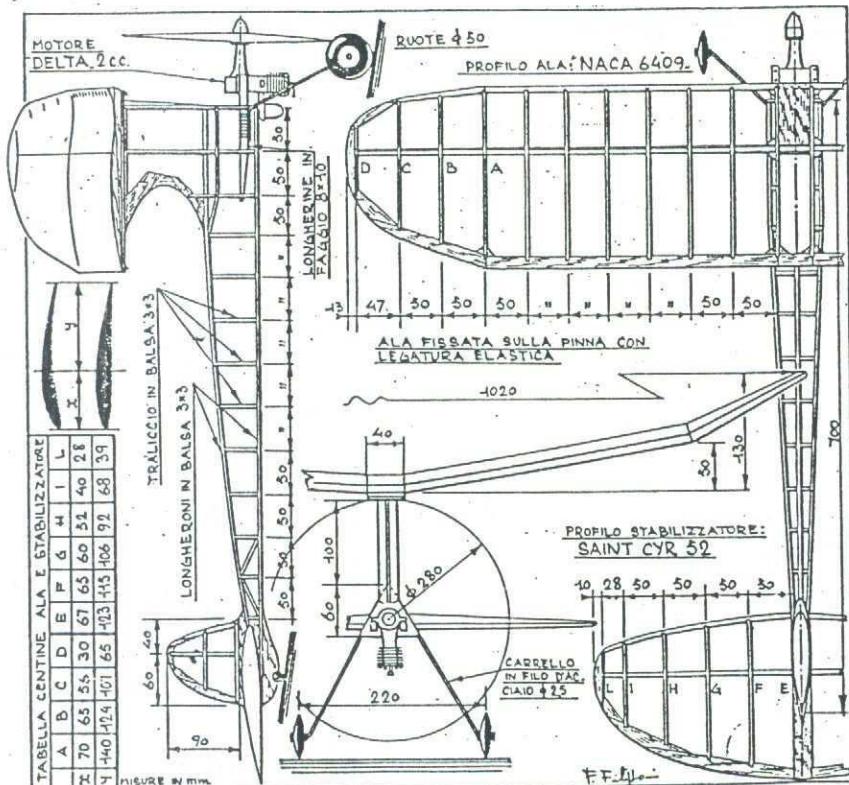
STABILIZZATORE: Di grande superficie, superiore ad 1/3 di quella alare ha un b'entrata in 3x3 longherone e si inserisce e si attacca il traliccio in balsone da 42 con ruote tenicolari in sughero + polonina. La pinna è costruita sul prolungamento delle ordinate 19. B'entrata in balsa sagomata e b'uscita in comp. di 1 con guancce laterali in balsa sagomato. Una tavola di paglia da 15 mantiene la pinna in posizione e su di essa si fissa l'ala con legatura elastica. Copertura della fusoliera in pergamina.

notare che, essendo il motore Delta 2cv, con elica Q 28 bisogna invertire a Q 15 gli richiami carabinati ed i serbatoi vengono al di sotto della cui della fusoliera, per cui questi non s'incolla cioè in minima parte. Centra in giornata ed provare con poco motore, dato il modello raggiunge in campagna una notevole quota da dove pilotare alcuni minuti.

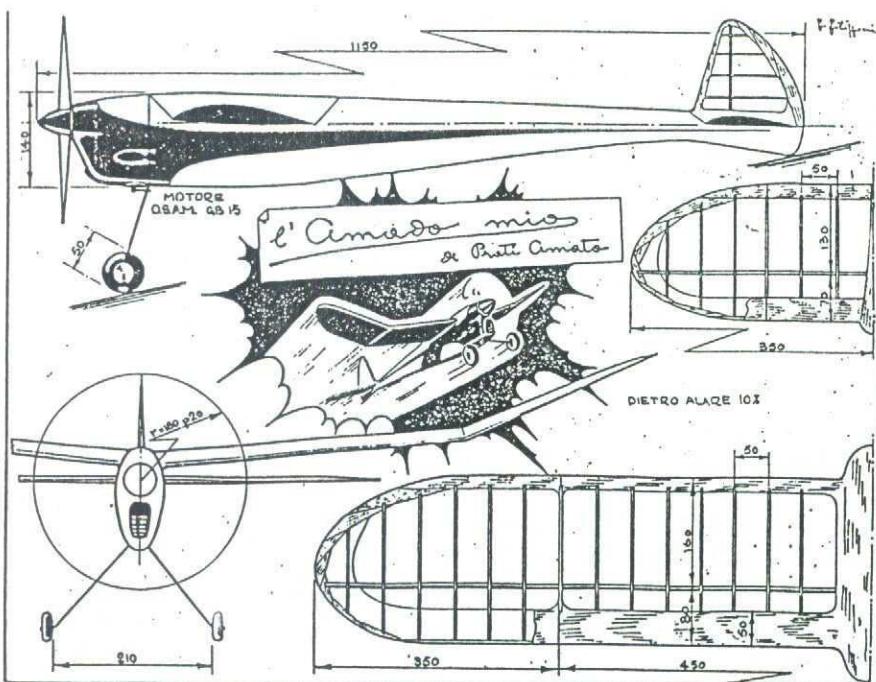
Le caratteristiche sono le seguenti:

Aerofora mm. 1020
Lunghezza fuori tuta mm. 2000
Superficie alare dm² 20,02
Superficie stabilizzatore dm² 15
Carico alare gr./dm² 15

Per schiarimenti rivolgersi
DUMA ANTONIO C. UMBERTO
— TARANTO



MODELLISMO N° 14 | MAY 1948



- BOKNYTT -

Illustrationerna på denna sida är hämtade ur Ferdinando Galé's VINTAGE MODEL AIRCRAFT OF ITALY, del 1 Motormodeller.

Med 48 A4-sidor ritn. är den dyr - men som OT-flygare får man den för 25000 lire....skickas till författaren under adress:
Via Marconi 10, 28042 Baveno NO, Italia.

F.Galé håller nu på att sammanställa en 'riktig' bok med italienska OT-modeller av alla slag - den är säkert värd att vänta på! Vi återkommer!



Hochleistungs-Motor-Flugmodell VP - 185 d

Von Gracek Vlado, Jugoslawien

In untenstehender Übersichtszeichnung im Maßstab 1:5 ist ein formschönes jugoslawisches Hochleistungs-Motor-Flugmodell dargestellt, das bei nationalen und internationalen Wettbewerben sehr erfolgreich war.

Als Motore eignen sich Diesel- oder Glühkerzenmotore von 1 bis 2,5 ccm.

Das Modell wurde sowohl mit dem Flügelprofil NACA 6409 als auch mit dem Flügelprofil NACA 6412 erprobt. Als Leitwerkprofil findet das bekannte Clark-Y Verwendung. Bei der Durchführung von Testflügen ergab sich, daß das Profil NACA 6409 bedeutend bessere Gleitflugeigenschaften erreichte, jedoch die Längsstabilität vor allem bei böigem

Wind nicht vollkommen genügend war, während bei dem Profil NACA 6412 auch bei böigem Wind in Bezug auf Längsstabilität und Querstabilität immer gleichmäßige Flugleistungen erreicht wurden.

Der Anstellwinkel des Flügels beträgt $+3^\circ$ und der des Leitwerks 0 bis 2° .

Der Motor soll abgesehen von der Schrägeinstellung, die von der Drehrichtung der Luftschaube abhängig ist, mit -1° nach unten zu der Längsachse eingestellt, eingebaut werden. Als durchschnittlicher Gleitwinkel hat sich ein Verhältnis von 1:6 ergeben.

Nach Durchführung von vier Testflügen, die in den frühesten Morgenstunden, um Thermikwirkungen auszuschalten, durchgeführt wurden, ergaben sich bei dem Modell mit NACA 6409 Flügelprofil folgende Leistungen:

	Flug I	Flug II	Flug III	Flug IV
Motorlaufzeit	17 Sek.	18 Sek.	7 Sek.	15 Sek.
Gesamt-Flugzeit	3 Min. 21 Sek.	4 Min. 00 Sek.	1 Min. 40 Sek.	4 Min. 14 Sek.
Motor-Gleitflugverhältnis	1:11,83	1:13,33	1:14,29	1:16,93
Durchschnittliches Gesamt-Motor-Gleitflugverhältnis 1:14,10				

Der Konstrukteur empfiehlt für den Einsatz des Modells bei Wettbewerben sowohl einen Flügel mit Profil NACA 6409 als auch einen Flügel mit Profil NACA 6412 zu bauen, um diese dann wahlweise verwenden zu können.

Als Baumaterial wird größtenteils Balsaholz-hart verwendet, für besonders beanspruchte Teile Sperrholz und für die Rumpfplättchen sowie den Flügelholm feinjähriges Kiefernholz. Der Flügel kann sowohl einsteilig als auch zweiteilig gebaut werden, bei letzterer Bauweise werden die beiden Flügelhälften durch Stahlfedern (Uhrfedern) die in entsprechendem Haken am Holn festgehalten sind, miteinander verbunden und durch Gummiringe, die in

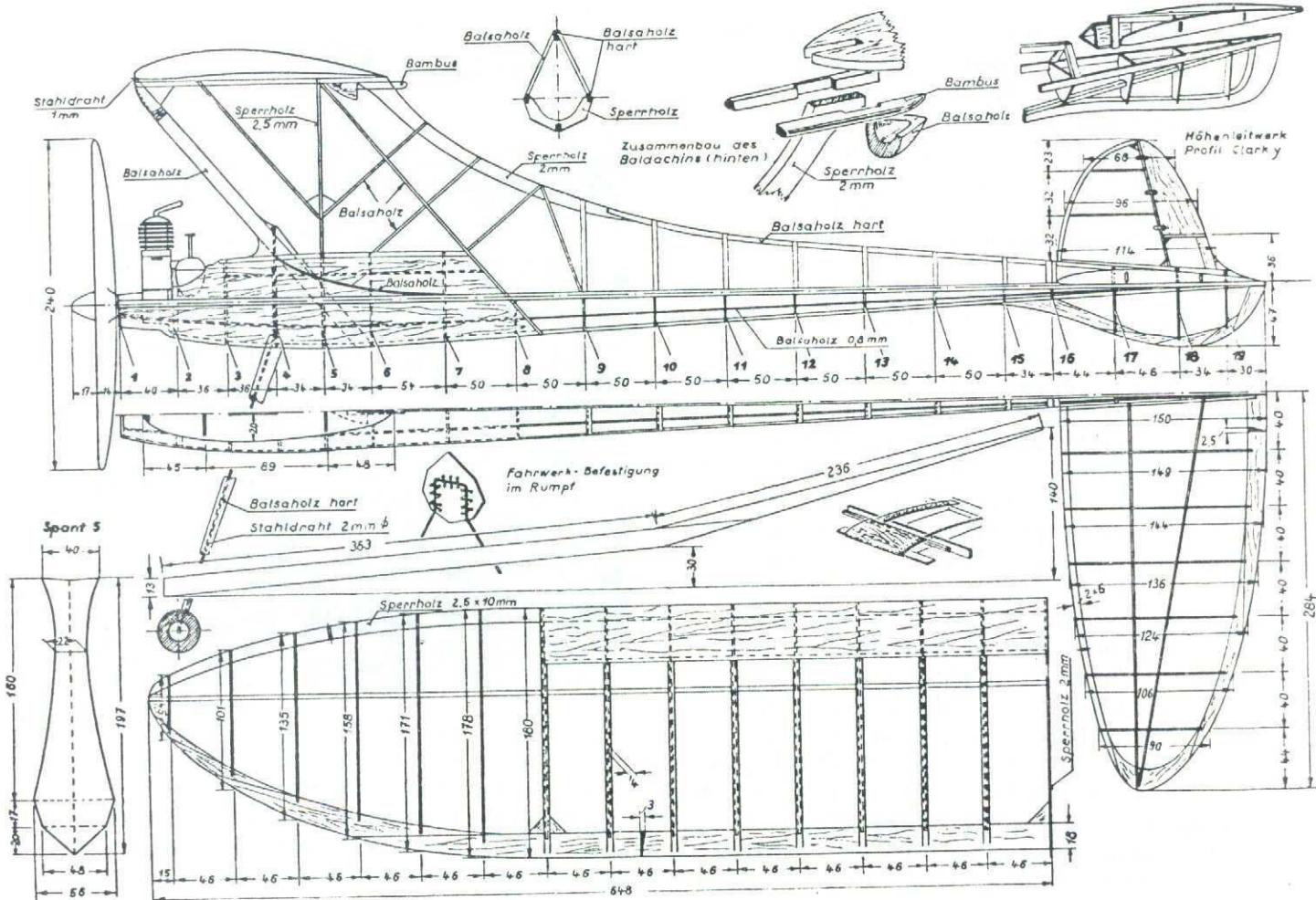
entsprechendem Haken am Flügel eingehängt sind, am Herausrutschen gehindert.

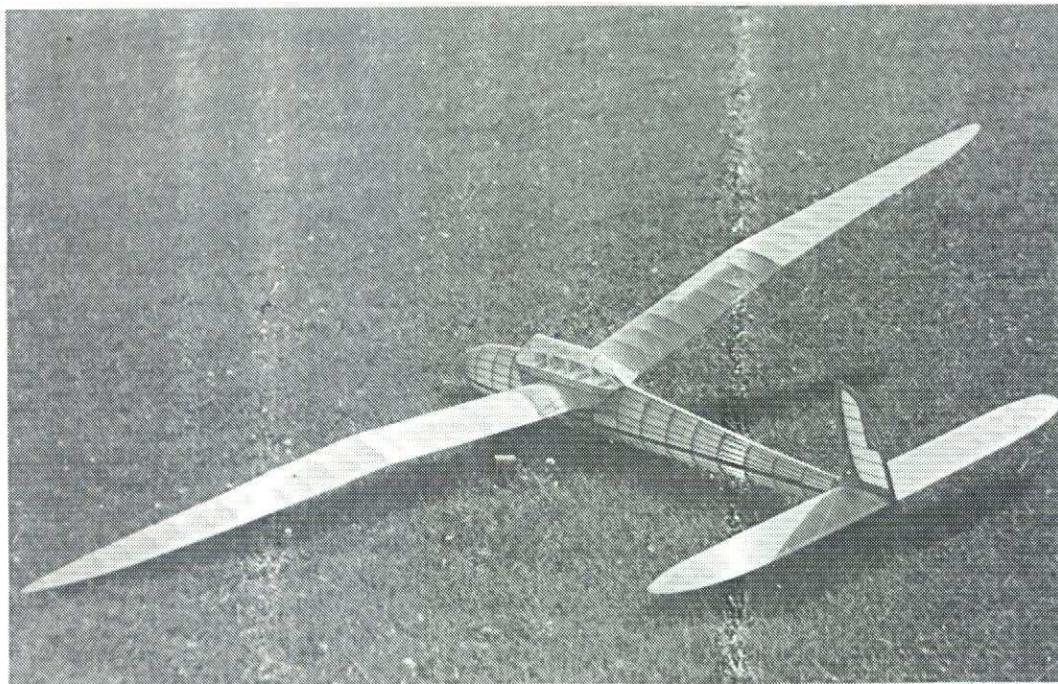
Das Höhenleitwerk ist als Thermikbremse ausgebildet, wobei das Höhenleitwerk mit dem oberen Rumpfende um $30-45^\circ$ ausschwenkbar in den Rumpfteil einklappt.

Die Aufmaße der Spannen sind aus beigegebener Tabelle ersichtlich, sodaß für den etwas fortgeschrittenen Modellobauer der Nachbau dieses Modells möglich ist.

Aufmaße der Spannen

Spann Nr.	C-A	A-D	E-B	B-F	A-G	B-B	Spannform
1	10	10			10		
2	21	26	16	12	18	5	
3	32	32	18	16	22	5	
4	34	34	18	15	23	8	
5	siehe Übersichts-Zeichnung						
6	34	35	19	16	21	8	
7	33	33	19	13	19	6	
8	89	30		125	17	5,5	
9	69	27		118	15	5	
10	53	25		11	13	4,8	
11	42	22		10	11,5	4,8	
12	36	20		9	10	4	
13	30	17		8	9	4	
14	28	15		7	7	3,8	
15	21	12		8	6	3,4	
16	18	11,5		5	5	3	
17	34			8			
18	42			6			
19	34			2			



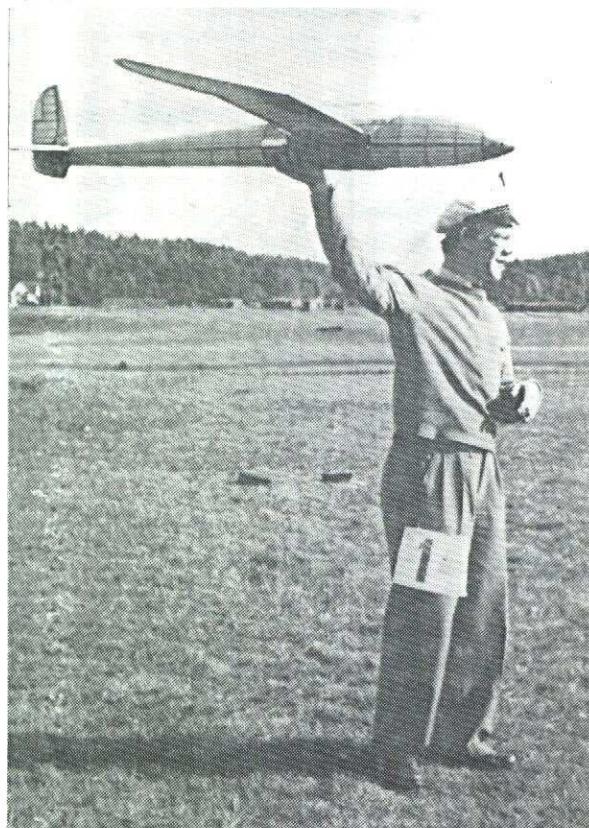


"SEGELPLAN; Spv. 2500; Bromsklaffar med tidinställd utlösning" ...
står det med prydlig handstil på baksidan av ovanstående foto. Det är ett elegänt bygge av HANS NATHORST WESTFELT, som syns hålla modellen vid en tävlingsstart t.v.

Tillsammans med brodern Jan var Hans Westfelt aktiv modellflygare mellan åren 1936 - 1945 och drivande kraft i Borås Flygklubbs modellsektion. Tillsammans med bl.a. Åke Westlund, Olle Bergendahl och Kurt Sandberg förekom ett intensivt byggande, flygande och experimenterande, som Kurt redan skrivit om i OLDTIMER 2/1985.

Genom Kurt Sandbergs försorg har Hans Westfelt på senare år utsatts för modellflygsmittan igen. Han har assisterat Kurt vid de senaste två OT-Mästerskapen och har nu tagit itu med bygget av en smärtotrolig S2:a, den nygamla skala-tävlingsmodellen "Hotspur". Han bygger efter sin originalritning från 1943, som förresten publicerats i "FLYG", där flygtider på upp till 5 min finns angivna!

Kurt har nyligen fått ta del av en bunt av Hans' bevarade ritningar, skisser och foton från början av 40-talet, vilket medlemmarna naturligtvis ska få ta del av. Denna gång handlar det alltså om den namnlösa S3:an, som även figurerar på nästa sida och som är en fotokopia från Hans gamla skissblock. Det framgår där att trimdekoren är i rött! Inlagd i nedre hörnet till höger finns en skiss på en S1:a, med typisk strömlinjekropp och modern profil. Med hjälp av detaljskisser i full skala har Kurt gjort en ritning till denna modell och även påbörjat bygget av den. Kanske början till en ny modellflygkarriär inte bara för Hans Westfelt utan även för hans konstruktioner!



Sten P.

Segelmodell
Klasse S-1

Spur: 100 cm

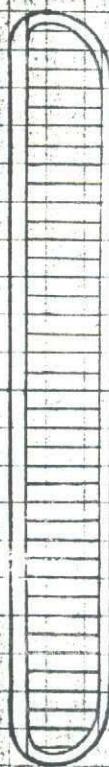
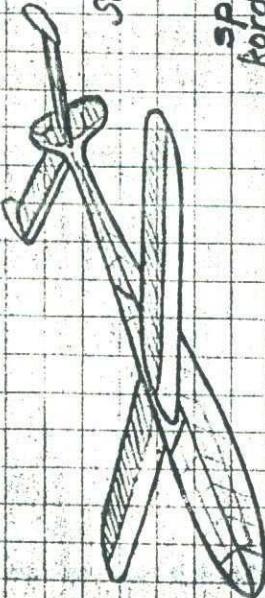
Rorða: 14 cm

Yta: 13.2 dm²

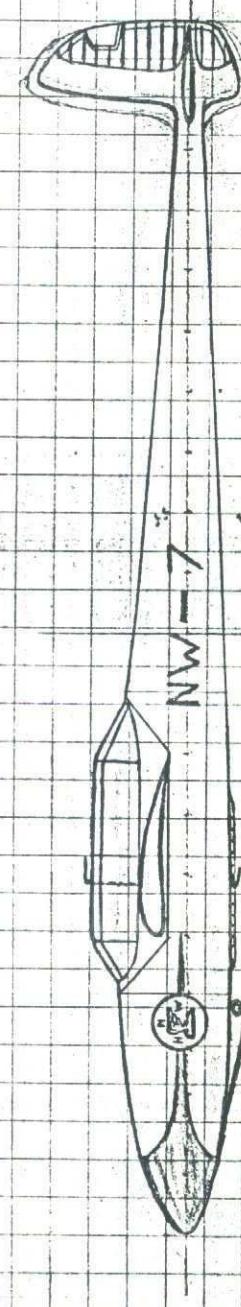
Langd: 80 cm

bredd: 4 cm

höjd: 9.6 cm

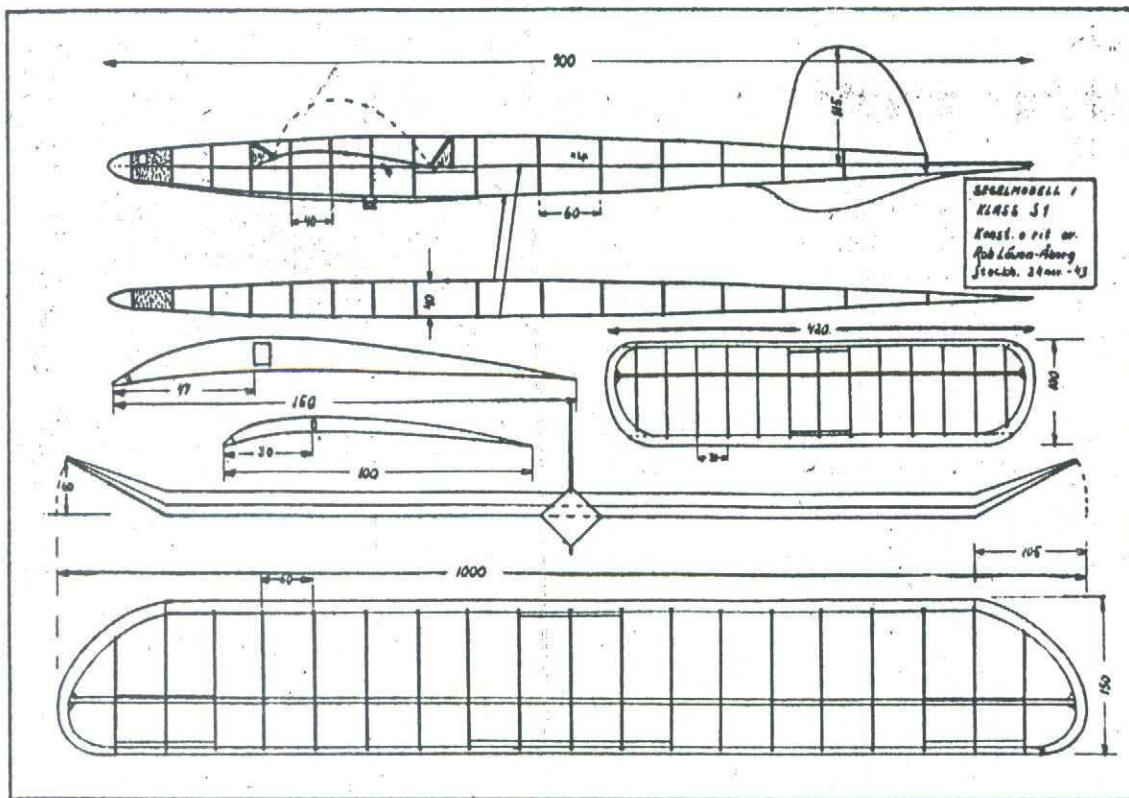
yta: 19 cm²Spur 248 - yta 38 cm²

Vikt 570 g



NW - 7

$$\begin{matrix} 15 \\ \hline 10 \\ \hline 18 \\ \hline 270 \end{matrix}$$



'LÖWENS' 'LANDSTRYKARE'

En strävan bland segelmodellflygarna har väl alltid varit att få en modell att kurva utan hjälp av roderanordning. Modellen skall kunna röra sig i vilken riktning som helst för att »söka» efter termik. Den skall alltså under samma flygning kunna beskriva både höger- och vänsterkurvor. Vid termikkänning skall modellen börja kurva åt lämpligaste håll för att hålla sig kvar i uppvindeområdet. Den skall således vara så konstruerad att den vid överstegringstendens går i kurva, ty en modell blir ju vid flygning i termik överstegrad, emedan vingen tar emot största delen av den uppåtgående luftströmmens tryck, varvid modellens nos höjes.

Ovanstående segelmodell, som går i klass S 1, är en typisk »landstrykare», som en modell kallas när den har de förut beskrivna egenskaperna. Uttrycket är påhitat i Finland men vi svenska modellfly-

gare har tagit oss friheten att låna det, emedan det är mycket släende. De faktorer som gör att modellen blir en typisk »landstrykare» är först och främst den långa momentarmen och fenans placering. Villkoret för att modellen skall kurva lätt är att lateralcentrum ligger långt bak. Men en modell med Lp långt bak är mycket svår att starta. Genom att ge modellen en lång momentarm och placera fenan framför stabilisatorn kan Lp ligga långt bakom tyngdpunkten utan att startegenskaperna nämnvärt försämras. Av betydelse är även vingens V-form, rak vinge med öron samt kroppens tvärsnittsform.

En modell som denna rekommenderas endast åt erfarna modellflygare, emedan den kräver stor startkicklighet, isynnerhet innan man blir van vid modellens egenskaper.

Kroppen är av diamondtyp. Först byggs två kroppssidor, vilka sedan fogas ihop

med tvärlister. Urtaget i kroppen för vingen är fodrat med 1 mm plywood. Longeronerna är av 3×3 mm furu och tvärlisterna 2×3 mm. Vingens framkant 3×6 mm, mittbalken 5×6 mm, bakkanten 1½×10 mm samt spryglarna av 1 mm asp. Möjliggör bör spryglarna just i knäcken förstärkas med 2×2 mm furu. Stabilisatorns framkant av 2×5 mm, mittbalken 1½×2 mm, bakkanten 1×10 mm samt spryglarna av 0,4 mm asp. Spetsarna till både vinge och stab. görs lämpligen av plywood. Fenan är av 2 mm balsa.

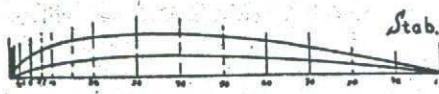
»Landstrykarens» data: Spv 100 cm, vingdjup 15 cm, stab-ytan c:a 30 % av vingytan, kroppsängd 90 cm samt vingbelastning 11,2 gram/dm².

LÖWEN · PROFILEN

I tanke att någon ev skulle komma på idén att bygga min modell i FLYG nr 25/1943 eller på annat sätt vore intresserad av vingens och stabilisatorns profiler har jag räknat ut dessas procentvärden. Profilerna är inte utprovade i vindtunnel och jag kan därför inte garantera att de är riktigt aerodynamiskt utformade. Men faktum är att de gav modellen mycket högvärda glidegenskaper och är av betydligt högre klass än de gamla profilerna RAF 32 och Clark Y m fl. Vingprofilen har visat sig bättre än Saloniens 1, som anses vara en högvärdig profil.

Rl.d.

Ving.



% av kordan	Vingen		Stabilisatorn	
	Över-sidan	Under-sidan	Över-sidan	Under-sidan
0,00	0,07	0,67	0,40	0,40
0,63			1,80	0,00
1,25	1,00	0,00	2,25	0,50
2,50	2,33	0,33	3,50	1,25
5,00	3,80	0,83	5,40	1,95
7,50	5,00	1,20	6,45	2,63
10,00	6,00	1,50	7,33	3,10
15,00	7,65	2,00	8,80	3,90
20,00	8,85	2,40	9,22	4,30
30,00	9,90	2,87	9,90	4,92
35,00	10,00	3,00	10,00	5,00
40,00	9,85	2,90	9,50	4,90
50,00	8,85	2,80	8,75	4,60
60,00	7,60	2,25	7,67	4,00
70,00	6,00	1,85	6,20	3,15
80,00	4,47	1,23	4,53	2,20
90,00	2,50	0,75	2,50	1,00
100,00	0,00	0,00	0,00	0,00

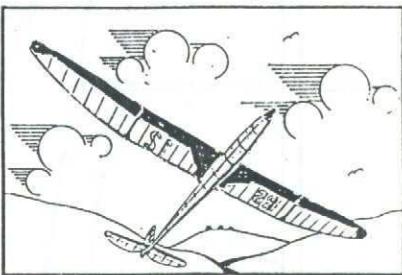


T v överlämnar scoutchefen i KFUM John Brogren en minnespokal till den förste flygande flygscouten Karl Härdin.
— Löwen-Aberg demonstrerar en segelmodell.



HOCHLEISTUNGS-SEGELFLUGMODELL

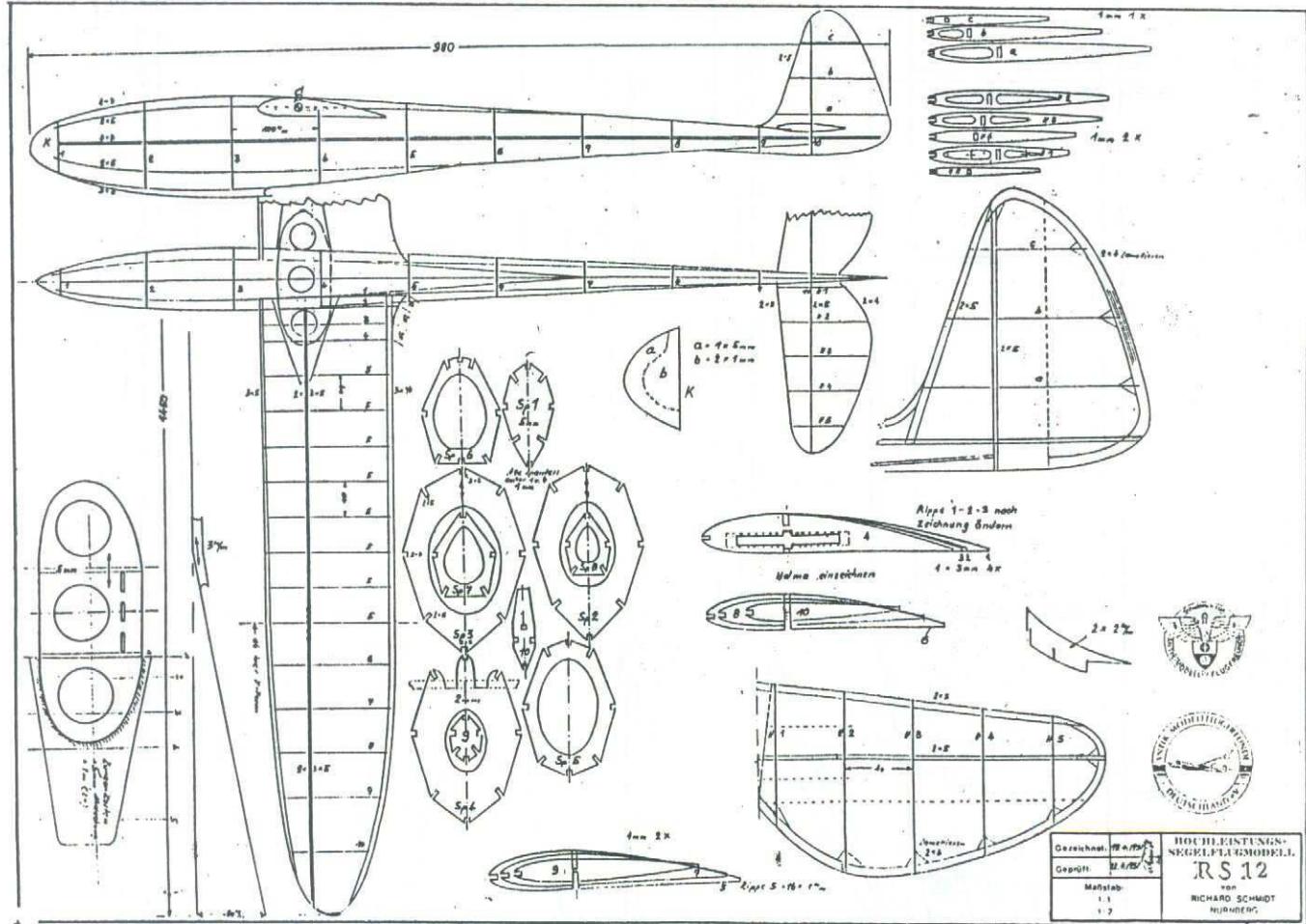
RS 12

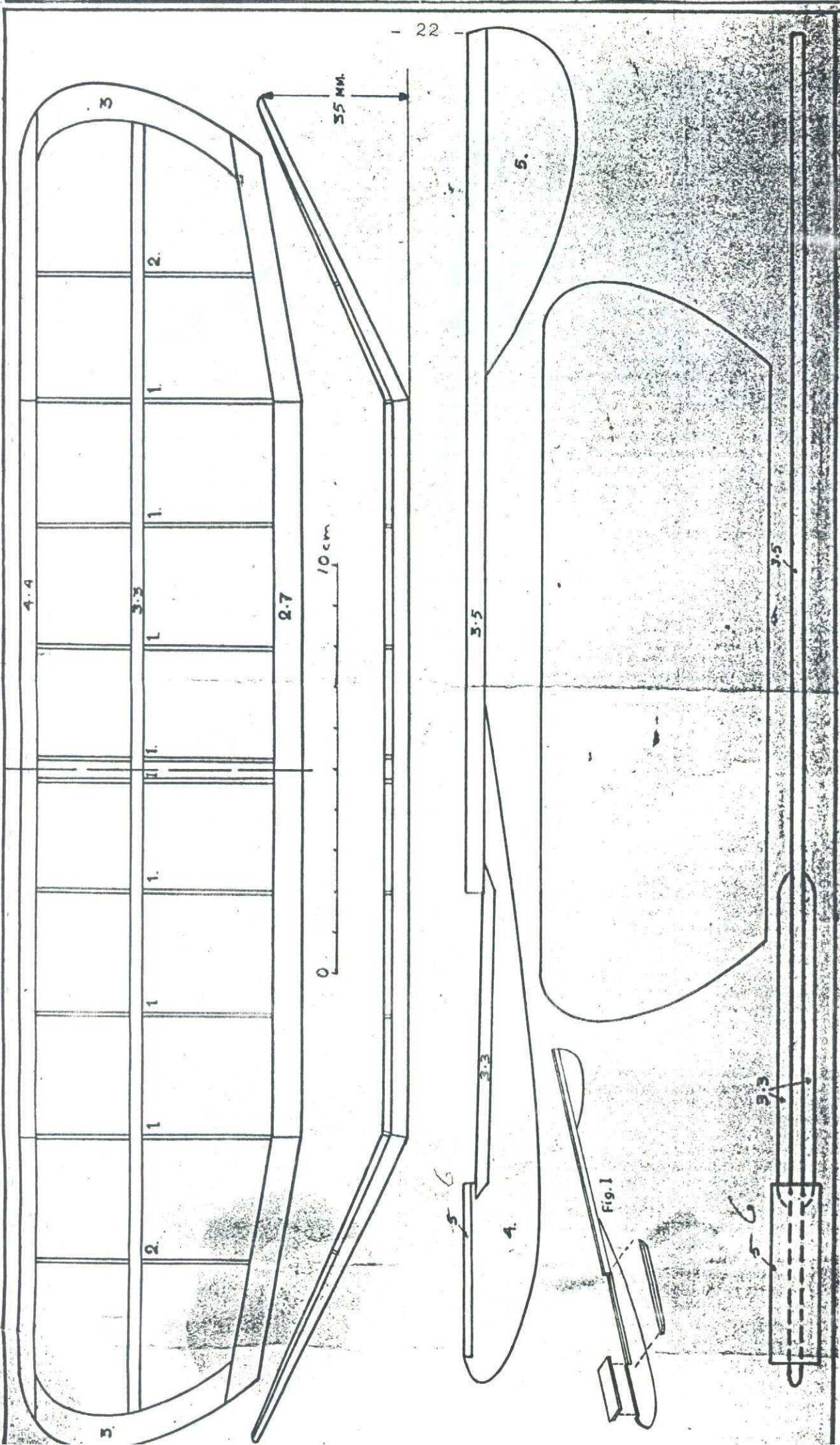


von

RICHARD SCHMIDT
NÜRNBERG

Nedanstående 3-plansritning till den formsköna segelmodellen RS 12 från 30-talet har hämtats ur vårt tyska systerblad "Antik-Rundschau" och får illustrera vad som kan hämtas ur den tyska "ritningsbanken". Kontakta red. om du är intresserad av fullskalaritning till denna eller andra tyska modeller från 30-och 40-talen!





Det nygamla JETEX-flygandet har varit med oss ett tag. Det flygs en del, speciellt utomlands, men - i likhet med en prominent engelsk friflygare-så tror vi att det blir mer fart på det när det utlovade bränslet till de större motorerna kommer..! Tills dess kan vi t.ex. prova denna enkla Jetex 50-design av Anders Löfqvist från tidigt 50-tal. Den var avsedd att komma ut som byggsats, men så skedde aldrig - endast denna ritning finns kvar. Se f.ö. artikel om Modell-Sport i Falkenberg i OLDTIMER 3/1987.

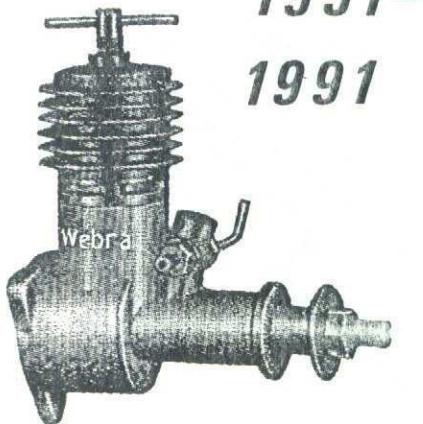


Webra
2,46

Der zuverlässigste
und populärste
deutsche Diesel

Nur noch

DM 37,50



I raden av "jubilerande" motorer från vår ungdom har vi kommit till WEBRA. Av oss modellflygande 40-talister har förmodligen de flesta haft en Webra som första motor, så låt oss därför i detta och kommande nummer återknyta kontakten med dessa robusta, lättskötta dieslar!

Aven om många andra modellmotorer började dyka upp på den tyska marknaden i början på 50-talet, då förbudet mot flygverksamhet i alla former började hävas, så var FEIN-und MODELLTECHNIK den första tillverkaren efter kriget, som började masstillverka modellmotorer. Efter en blygsam start 1951, med bl.a. stora problem vid vev-

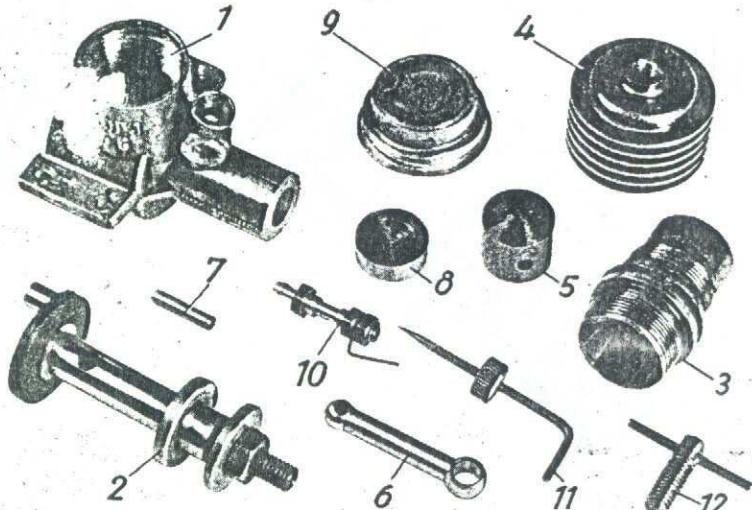
husgjutningen, var man 1952 uppe i 500 motorer/månad. Av dessa exporterades 100 per månad till Holland, Schweiz, Italien och Sverige.

Första motortypen var Webra 2,46 (sedermore "Winner"); den följdes 1952 av "Rekord 1,5 cc"; i juni 1953 av "Mach I" och i maj 1954 av "Piccolo 0,8 cc".

Webra 2,46 var en enkel, glidlagrad diesel, som med sina 98 g. fick ett högt effekt/vikt-förhållande - ett av de högsta i sin klass, enligt "Model Aircrafts" motorexpert. Den hade enbart radialfäste samt blåanodiserad cyl.topp med parallella sidor (se fig. 1 & 2).

Något år senare kom den med alternativt sidofäste ("öron") och vinklad förgasare (fig. 3) och beteckningen var nu Webra 2,5S. Det var den första motor, som den då nystartade tidskriften "Modell-Technik und Sport" testade (fig. 4).

Ytterligare ett år senare hade bågge varianterna försetts med en ny, bulligare cyl.topp, först anodiserad karmin/



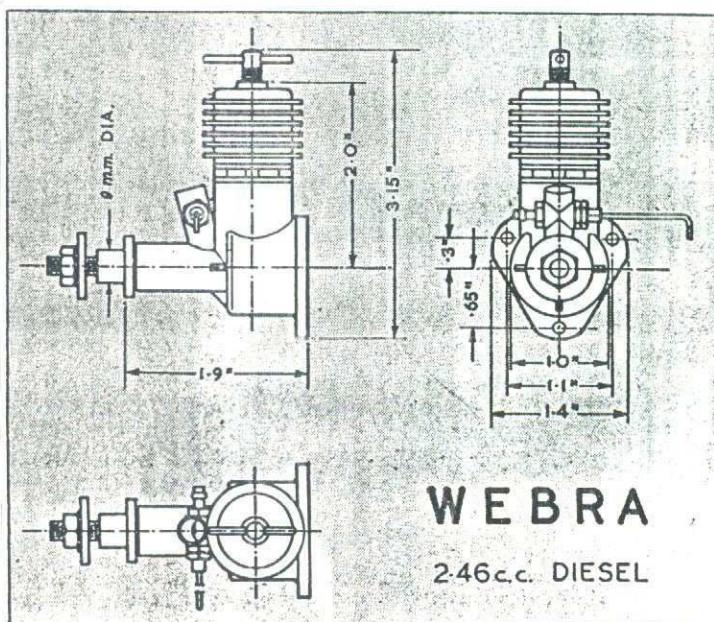
Einzelteile des WEBRA 2,5 S Modell-Dieselmotors

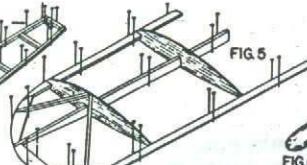
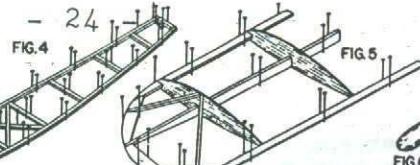
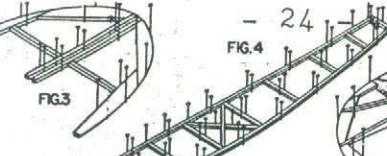
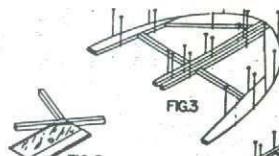
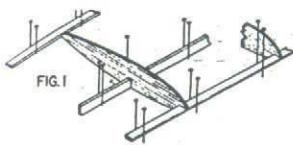
violett, sedan röd. Tillnamnet "Winner" var nu etablerat (se fig. 5 & 6).

Från slutet av 1954 hade man möjlighet att köpa sin "Winner" med kombinerat sido/radialfäste och i detta utförande (inkl. version för RC-förgasare) tillverkades den i stort antal fram till 1961, då den annorlunda "Winner II" tog över.

"Winner" var, som nämnts ovan, en enkel, robust motor, som sällan orsakade problem. Liksom de flesta Webra-dieslar kunde den vibrera en del vid vissa varv beroende på den relativt tunga kolven, varvid cyl.topp och även vevhuslocket kunde gänga upp sig. Liksom racerstorebrodern "Mach I" startar den "explosivt" på små propellrar! För det mesta gick den dock snällt på alla propellerstorlek-

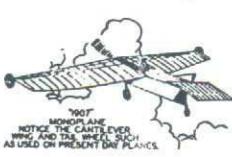
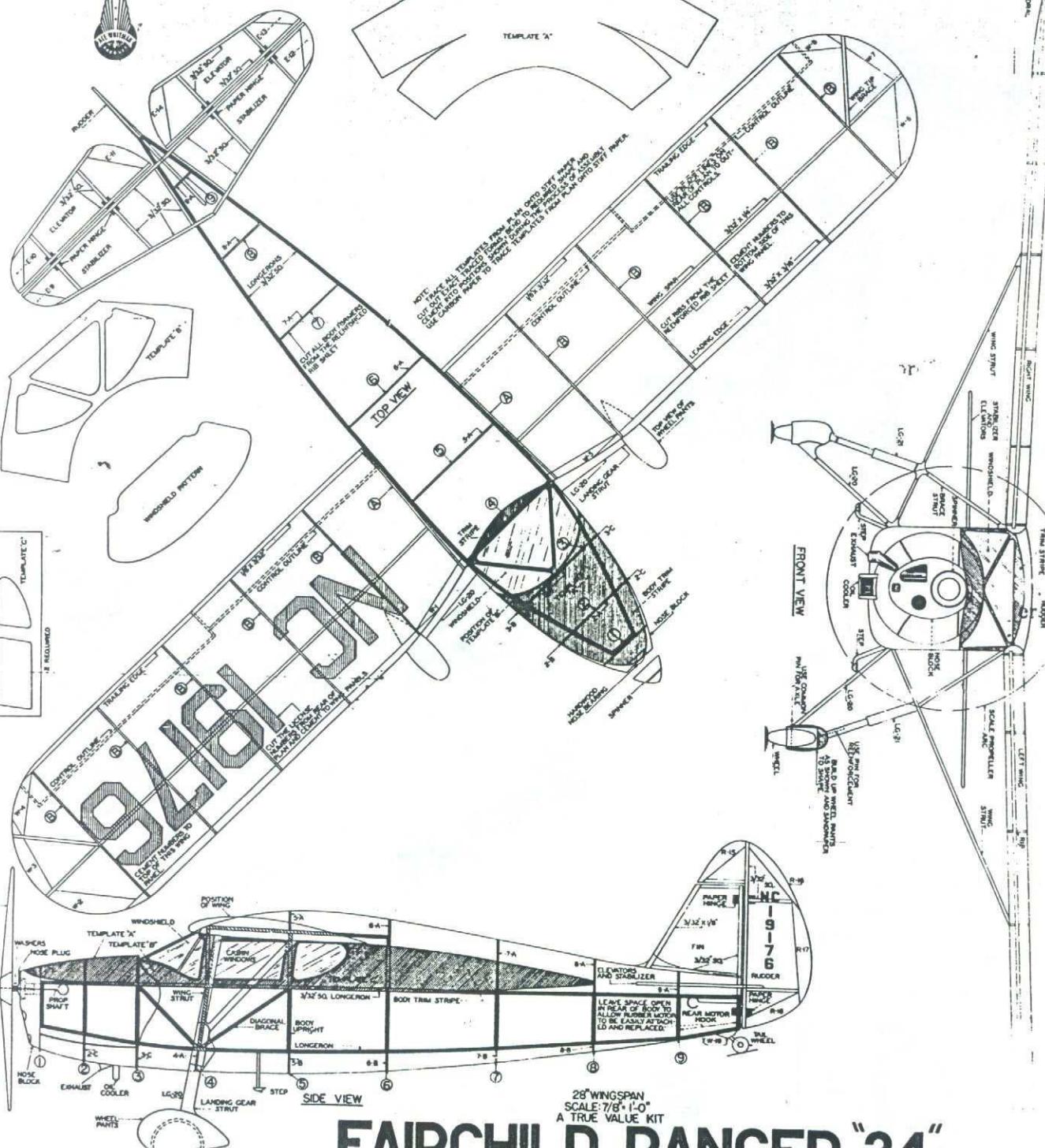
Forts. på sid.26!





TYPICAL OR GENERAL METHOD OF HOLDING VARIOUS PARTS INTO POSITION DURING FIRST STEPS OF CONSTRUCTION

REINFORCED RIB SHEET CONSTRUCTION
COLOR PORTRAIT BOX
SAV-A-PLAN SYSTEM
PARTS APPLIED FOR



"BOEING GLIDER"

"1907 MONOPLANE
NOTICE THE LONG WING AND TAIL WHEEL WHICH AS USED ON PRESENT DAY PLANES."

"1907 WRIGHT BROTHERS PLANE TO REACH AN ALTITUDE OF 100 FEET AND FLY A DISTANCE OF 36 MILES."

"1908 BLERIOT MONOPLANE
FIRST PLANE TO FLY ACROSS THE ENGLISH CHANNEL."

"1911 CURTISS SEAPLANE
FIRST AIRSHIP TO THE NC-4 THE FLEET TO CROSS THE ATLANTIC OCEAN."

"1928 SCHNEIDER CUP RACER
SPEED 200 MILES PER HOUR."

"FAIRCHILD RANGER '24'"

NCI9176

WING LICENSE NUMBERS



NCI9176
BUCOC MARKS
NCI9176

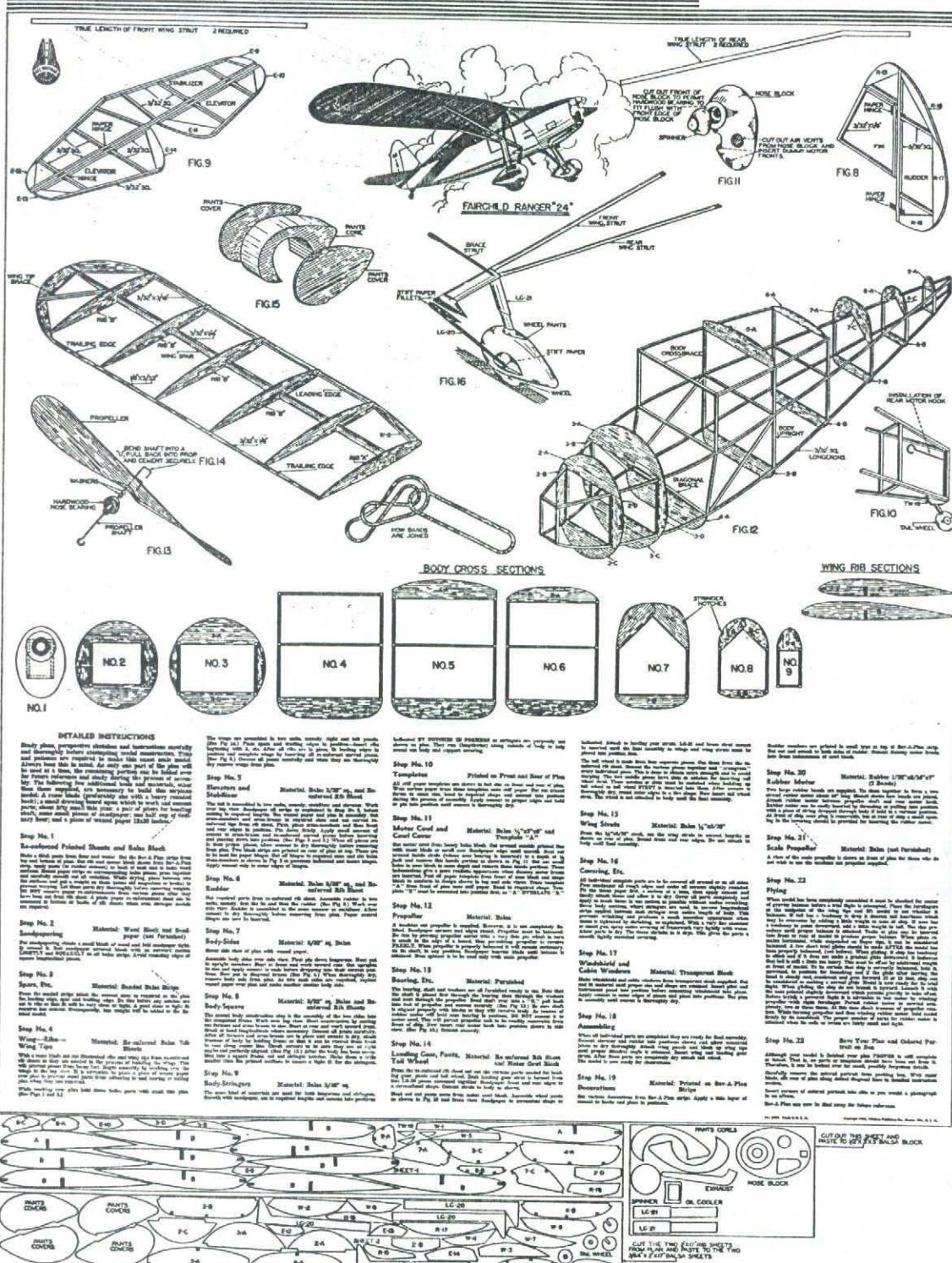
PAPER Hinge
PILOT
CO-PILOT

NCI9176

WING LICENSE NUMBERS

PAPER Hinge
DRAFT MOTOR FRONTS

USE LINES BELOW TO OUTLINE ALL CONTROLS

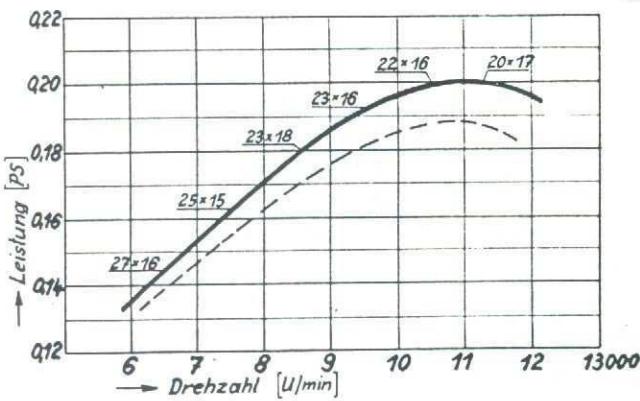
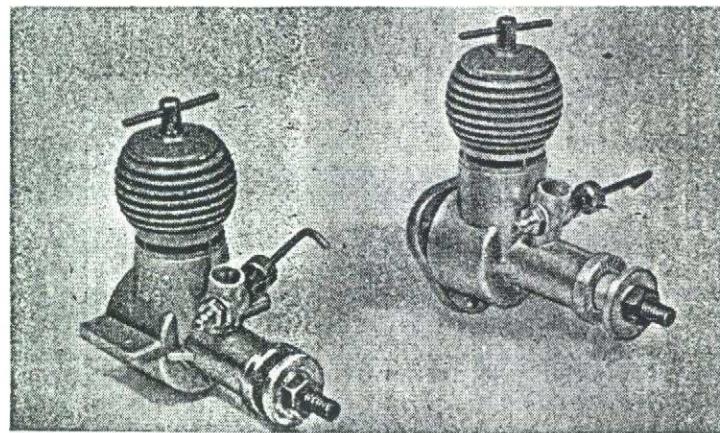


Ritningen till ovanstående, charmiga gumiskalamodell kommer från en Ace Whitman-byggsats från 1938. Den färdiga modellen är c:a 71 cm i spv. och ritningen publicerades 1982 i tidningen MODEL BUILDER. Med best. numret 1182-CP kostade den då \$5.00 - kanske den har stigit något i pris, men den finns fortfarande i deras ritn.sortiment.

Forts. från sidan 23:

är och på allehanda hembländade "soppor" och de flesta slet hund i den tidens vilda linflygande. Den såldes för omkring 50-lappen av alla större modellflygfirmer i Sverige och tusentals måste finnas kvar! För oss F-flygande oldtimare är den ett billigt och "tidstypiskt" alternativ till de moderna motorer, som en del av oss använder i F-modellerna..

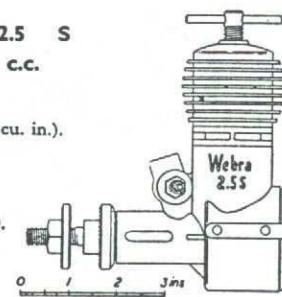
Sten P.



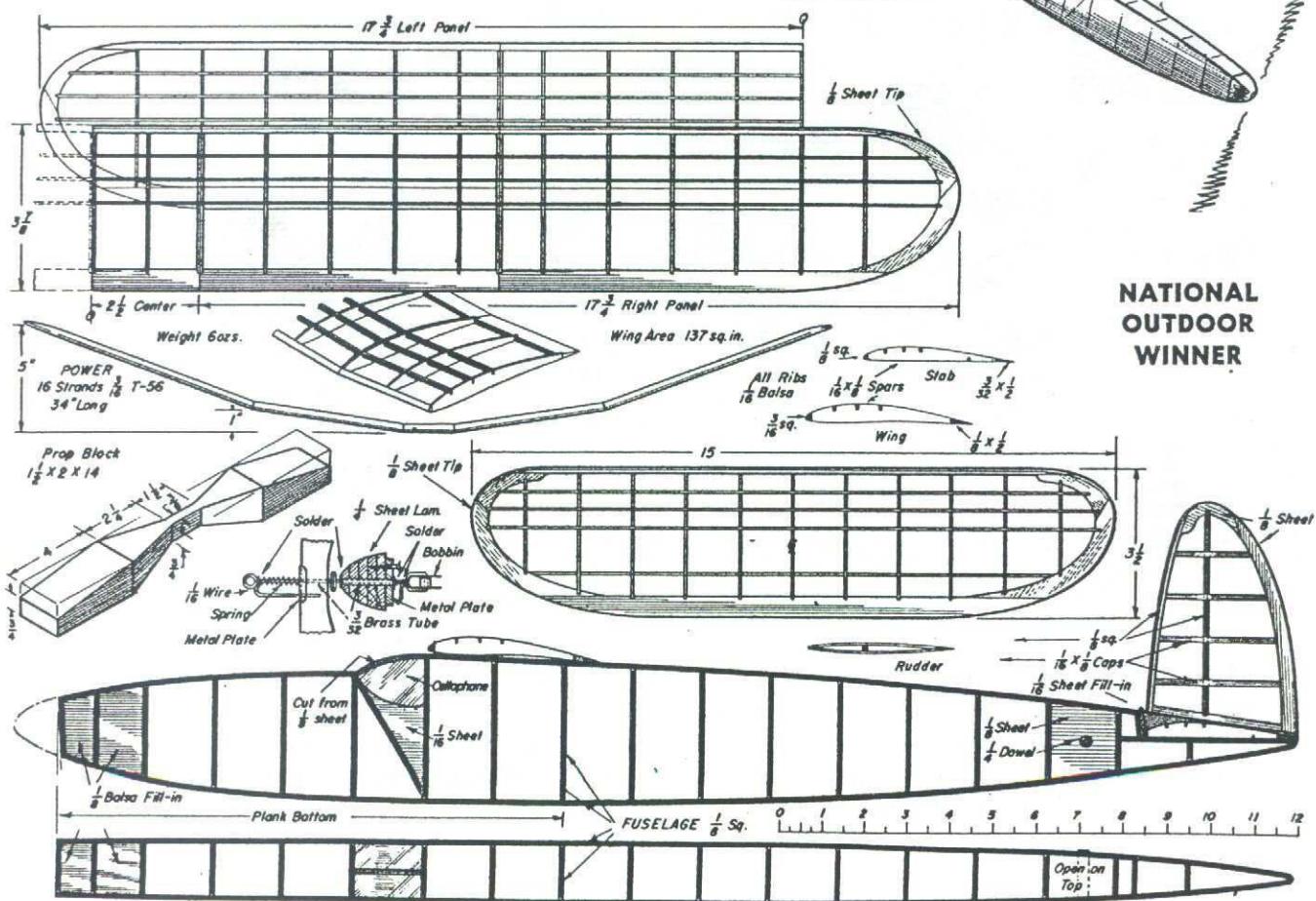
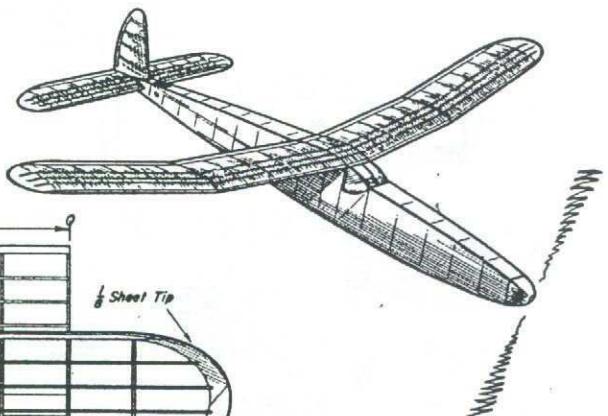
WEBRA WINNER 2.5 S
(BEAM MOUNT) 2.5 c.c.

Specification:

Displacement: 2.46 c.c. (.149 cu. in.).
Bore: 14 mm. (.55 in.).
Stroke: 16 mm. (.63 in.).
Weight: 3½ ounces.
Max. B.H.P. .162 at 11,300.
.065 B.H.P. per c.c.

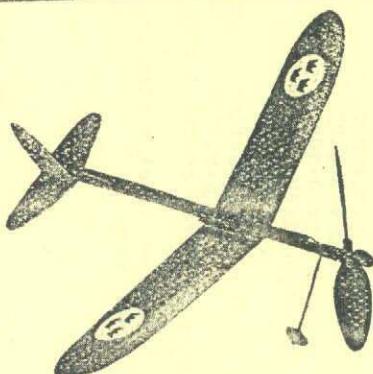


Rekordmodell från 1949 av Bob Brawner,
USA. Ritning ur Air Trails. En C2:a?



De bästa svenska

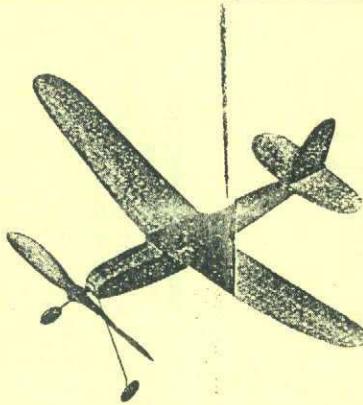
MODELLFLYGPLANEN



Stormsvalan.

En stavmodell med aldeles utmärkta flygegenskaper, som vid många tillfällen natt flygsträckor om 200–250 meter. Stormsvalan har en spänvidd om 50 cm., vinge av balsa med Clark Y profil, motorstav av pine, stjärtpolan av balsa, och förstörbar fiberpropeller. Maskinen är utförd med vingar och stjärtpolan i silver samt blå motorstav. Stormsvalan är konstruerad av Ing. H. Vilén och helt svenskbyggd på egen verkstad.

Byggsats kompl. Kr. 2:25
Färdig maskin Kr. 3:75



Sparvhölen.

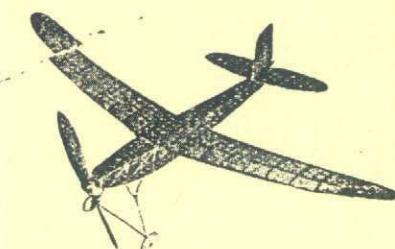
Helbalsamodell, konstr. av Ing. H. Vilén. Lättbyggd maskin med förvänande god flygförstående — god för flygtider över 45 sekunder och sträckor över 400 meter. Bästa tid 1 min. 19 sek. Spänvidd 48 cm. Byggsats Kr. 2:75



Kondor.

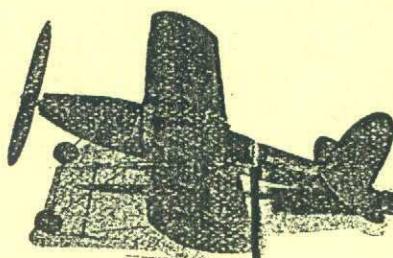
Helbalsamodell, konstr. av Ing. H. Vilén. Ritad efter ungefär samma linjer som föreg. är Kondor lättbyggd, och flyger synnerligen väl. God för 60–90 sekunder och sträckor omkr. 700 meter. Spänvidd 66 cm. En utomordentligt prisvärd byggsats.

Pris Kr. 4:-



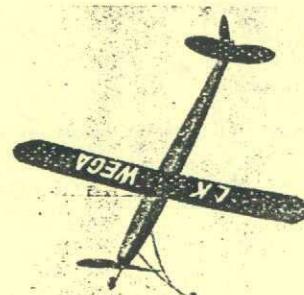
Knock Out.

Populär modell med utomordentliga flygegenskaper. Knock Out är en modifikation av den kända engelska modellen »Lincoln» (med ben. tillst. av The Model Aircraft Supplies Ltd.) som i sitt hemland natt 12 min. flygtid. I Sverige hara maskiner av denna typ natt häpnadsväckande flygtider, 5–10 minuter, och sträckor om flera kilometer. Spänvidd 93 cm. Byggsats komplett inkl. detaljerad ritning, lim m. m. end. Kr. 4:50



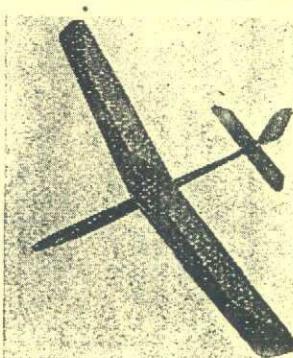
Falkungen.

En mycket populär här svensk modell (Konstr. Lindquist). Spänvidd 58 cm. Byggsatsen innehåller bla. färdiga spant och spryglar, färdig trädpropeller med nav, hjul med bronslager, japsapparer, ritning, m. m. En lättbyggd modell med god flygförstående. Byggsats Kr. 7:50



Wega.

Tävlingsmodell, ritad efter nuv. regler av den kände experten Löwenmark. En synnerligen framstående modell, lättbyggd men det oaktat god för tider om 4 minuter och mer. Spänvidd 93 cm. Byggsats komplett inkl. färdig propeller, ritning i full storlek, lim m. m. Kr. 7:50

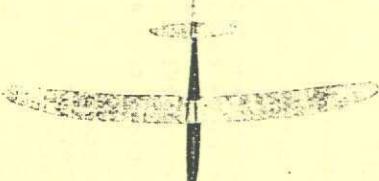


ABE-1.

Segelflygplan. Lättbyggd, stabil modell med utmärkt flygförstående. Spänvidd 100 cm. God för flygtider över 2½ minut. Konstruerad av Chalmers Segelflygklubb. Helt svensk kvalitetsmodell. Byggsats innehållande allt erforderligt material, ritning i full storlek m. m. Kr. 5:-

Förutom dessa modellflygplan föra vi ett hundratal andra färdiga modeller och byggsatser i prislagen från kr. 1:50. Vi hara dessutom fullständig sortering av varje för modellplan och modellplansbygge erforderlig detalj, jämte största lager av balsaträ såväl i plankor som färdigt tillskurna dimensioner. Byggsatser och färdiga modellplan i alla prislagen och för alla ändamål tillverkas på beställning.

Begär vår rikt illustrerade katalog över alla modellplan jämte 500 andra artiklar för modellflyg — till allmänheten mot 25 öre till porto och exp.



Ali-Baba.

Segelflygplan med 147 cm. spänvidd. Uprövat och godkänt av Västra Sveriges Modellflygklubb. Konstr. Nils Löwenmark. Modellen är lätt att bygga, och har vid tävlingar i Göteborg natt mycket goda resultat.

Detaljerad ritning i full storlek jämte fullständig arbetsbeskrivning Kr. 2:-
Materialsats för Ali-Baba (utan ritning) Kr. 4:75

Återförsäljare:

1936

Tillverkare och försäljare i parti:

AKTIEBOLAGET TOYS
Nybrokajen 7 Stockholm C

Nyhet

JAS 39 GRIPEN

JAS 39 GRIPEN

GLIDPLAN

JAS 39 GRIPEN

KATAPULTMODELL

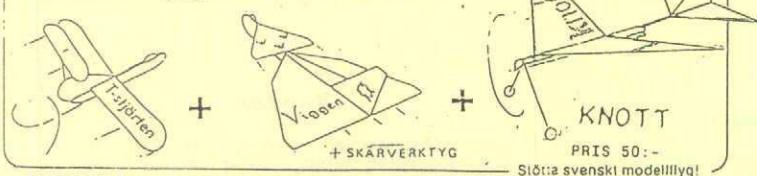
BALSA MODELS

20:-

SCREENTRYCKTA

50:- HELBALSBYGGSATSER.

BALSA MODELS

STARTPAKET 1Du får 3 lättbyggda modeller
som flyger utmärkt

STARTPAKET 1 innehåller 2 st balsaglidare + Knott och ett skärverktyg

BALSA MODELS

STARTPAKET 2.

Du får

PAKETET INNEHÅLLER TRE BYGGSATSER
OCH ETT SKÄRVERKTYG, DET ENDA DU
BEHÖVER ÄR LIM!!

+ SKÄRVERKTYG

PRIS 65:-

TRE KRONOR

ARNE ANDERSSON

Bagaregatan 36 M

S-611 31 NYKÖPING

Tel. 0155-86852

Oldtimerritningar

För att en modell skall klassas som oldtimer, måste den vara konstruerad före 1951.

Den skall även vara tidtypiskt byggd, med material enligt materiallista.

Ritningarna är i de flesta fall kopierade från original byggsatsritningar, eller avritade från kända källor.

Listan läser du så här: först känt konstruktionsår, modellens namn, konstruktör, spänvidd och tävlingssklass.

Ritningar utgivna av KSAK. Copy Right Arne Andersson.

1942	KSAK-1	Börje Stark	70cm	S1
1942	KSAK-2	Mfk Vingarna	81"	S1
1942	KSAK-3	Sven Witt	100"	S1
1944	KSAK-1	Vargen	65"	S1
1944	KSAK-2	Tigern	81"	S1
1944	KSAK-3	Sunnanvind	96"	S1
1946	KSAK-2	Tigern II	81"	S1
1948	Rödluvan	T.Larsson	100"	S1
1949	Bums	B.Haraldsson	96"	S1
1949	Spiggen 5	R.Andersson/Bломgren	100"	D int
1950	Tempo	R.Andersson	167"	S int
1950	Balder	R.Andersson	162"	F
1951	Mjölner	R.Andersson	98"	F
1951	Tempo	T.Larsson		

Övriga ritningar.
Segelmodeller.

1934	Rumpsegelmodell	Poppick	96cm	S1
1940	Klux	Sven Witt	98"	S1
1941	Nimbus	S.Issacson	98"	S1
1942	Hobby 2	Wentzel	98"	S1
1943	Garm	S.Issacson	98"	S1
1945	Nordanvind	S.Issacson	98"	S1
1946	Reynold V	AKM	96"	S1
1949	AKM-1 Cumulus	T Haglund	98"	S2
1949	Zamba	S.Issacson	100"	S1
1959	Uppvind	Kirchke	120"	S2
1934	Baby	S.Hjelmerus	180"	S2
1941	Kranich	R.Andersson	155"	S2
1945	Oden	Å.Jonsson	145"	S2
1946	Faxe	S.Issacson	145"	S2
1946	Segel Scout	AKM	140"	S2
1949	AKM-II Stratos	R.Odenman	161"	S int
1951	Viking	M.Erdrup	140"	S int
1946	Suomi			
1950	Gummimotormodeller.			
1936	Illsfägeln	S.Wentzel	48cm	A2
1936	Sparvhöken	Vilémmodell	48"	A2
1939	T.I.39	T.Issacson	50"	A1
1939	Rimfaxe	S.Issacson	111"	D
1943	Västanvind	S.Issacson	70"	B2
1950	Sleipnir	R.Andersson	105"	D
1951	Silver Måsen	S.Issacson	69"	G1
	Förbränningsmotormodeller			
1947	Humlan	R.Andersson	123cm	F
1947	Humlan 2	R.Andersson	104"	F
1946	Orion	R.Andersson	97"	F

Priset är beroende på kopieringskostnad.

PRISLISTA

1991

FRIFLYGBYGSATSER

ARNE ANDERSSON
BAGAREGATAN 36M
611 31 NYKÖPING
TEL 0155-86852.

- 28 -

PRISLISTA MOT 5:- I FÖRMLÄRKEN.

ARNE ANDERSSON	Bagaregatan 36 M	4.00
S-611 31 NYKÖPING	Tel. 0155-86852	20.00
	Klädselpapper, vitt	15.00
	Balsölm	35.00
	Vitlim 50ml	10.00
	Spännlack (Dope)	8.00
	Hobbykniv skalpell	9.00
	Plastpropeller, 18cm	10.00
	"	10.00
	"	12.00
	Aspflak 1x70x1000	13.00
	" 1,5x90x1000	15.00
	Jag har även en del furulist i lager.	
	Flaken delas på mitten om inte annat anges!	

Furuflak 1x90x1000
" 1,5x90x1000

Prislista mot 5:- i Förmärken.