OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 1 2000

Lennart berättar

Kabinmodeller

Uppåt för klass F

THE SOCIETY OF ANTIQUE MODELERS
SAM

OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Årg. 29 Nr 1/2000
Red. av detta nummer
Sten Persson
sten.persson@mbox305.swipnet.se

Styrelse:
Ordförande:
Gunnar Wivardsson
Smeagatan 4, 434 36 Kungsbacka
Tel: 0300-163 79
gunnar_wivard@hotmail.com

Sekreterare:
Sofia Wivardsson
Briljantg 9, 421 49 V. Frölunda
Tel: 031-709 49 46
fiaw@hem.utfors.se

Kassör:
Arne Andersson
Bagaregatan 24B, 611 31 Nyköping
Tel: 0155-28 68 52
arnea.nyk.@beta.telenordia.se

Ledamot RC:
Kjell-Åke Elofsson
Gäregatan 10, 543 30 Tibro
Tel: 0504-145 10
tjolle.e@spray.se

Suppleant:
Sigurd Isacsson
Skallbergsvägen 18, 310 42 Haverdal
Tel: 035-511 02

Hedersordförande:
Sven-Olov Lindén

Hedersmedlem:
Bertil Dahlqvist

Postgiro för SMOS: 88 66 95-6
Medlemsavgift: 140 kr/år

Tidningskommitté:
S. Persson / S. Wivardsson - layout
Gunnar Wivardsson - tryck
Sten Persson - redaktör
Sven-Olov Lindén - redaktör
Kurt Sandberg - distribution

Omslagsbilden:
Lennart Hansson med segerrik Lanzo
Duplex Wakefield, 1993
Foto: B. Dahlqvist

ORD FRÅN ORDFÖRANDEN.

Ett nytt modellflygår ligger framför oss. Jag hoppas att byggfliten är stor så att vi, när ljuset återvänder, får se många nya, vackra oldtimermodeller i luften. Och det kommer att bli många tillfällen att lufta våra tingestar detta år. En intressant möjlighet är den tävling, som Norbergs FK bjuder in till i samband med sitt 50-årsjubileum. Här kan man komma med sin OT-modell och tävla mot moderna modeller. Roligt och intressant! Vilken typ av modell kommer att vinna? Våra oldtimermodeller ligger bra till! Åk dit och bevisa!
Som vanligt blir det Vårtävling och SM och skåningarna arrangerar Revinge möte med oldtimerklasser. Mycket kul som vanligt alltså!
Vi hoppas att F-klassen ska fortsätta att växa och att den nya Gint-klassen slår väl ut. Det ryktas om att flera intressanta wakefieldar befinner sig på byggborden runt om i landet!
RC-flygarna har kommit igång på allvar och flera tävlingar och träffar är planerade. En medlemstillströmmning inom detta segment kan förväntas nu när verksamheten håller på att hitta sina former.
Det ska dessutom bli intressant att se om de "moderna" A2-modellerna kommer att locka några nya gamla flygare till att ta fram något flygetyg och komma som medlem. Det är intressant med utveckling!
Vår tidning sätts och trycks detta år på ett nytt sätt. Vi hade de senaste åren blivit bortskämda med en "proffsnivå" på vår medlemstidning, som vi av kostnadsskäl inte kan hålla nu när Rolf Astervik inte har möjlighet att hjälpa till. Genom beundransvärda insatser av Sten Persson och Sofia Wivardsson producerar vi detta (och kommande) nummer till en tredjedel av vad det skulle ha kostat på det normala sättet!! Och innehållet är av samma höga klass! Vi kan vara stolta över vår tidning och jag hoppas och tror att våra medlemmar har överseende med den något lägre tekniska nivån. Det är trots allt innehållet som räknas, och vi sparar mer än 4000:- per nummer!
Bygg nu flitigt och visa era alster på kommande träffar!

Gunnar Wivardsson

För bidrag till detta nummer tackar red. Lennart Hansson, Sven-Olov Lindén, Kurt Sandberg, Markku Tähpäkää, Sune Stark, Mario Perrone, Gunnar Wivardsson, Kjell-Åke Elofsson och Thomas Johansson.

Detta är sista tidningen för dem som inte betalat in avgiften i tid. Nr 2 får bara de som betalat! Glöm inte att skriva namn och adress på ditt inbetalningskort. (Det finns de som "glömt" att skriva namn och adress.)
Ring gärna om du inte får någon tidning, eller om du har ändrat adress.
Hälsningar Kassören

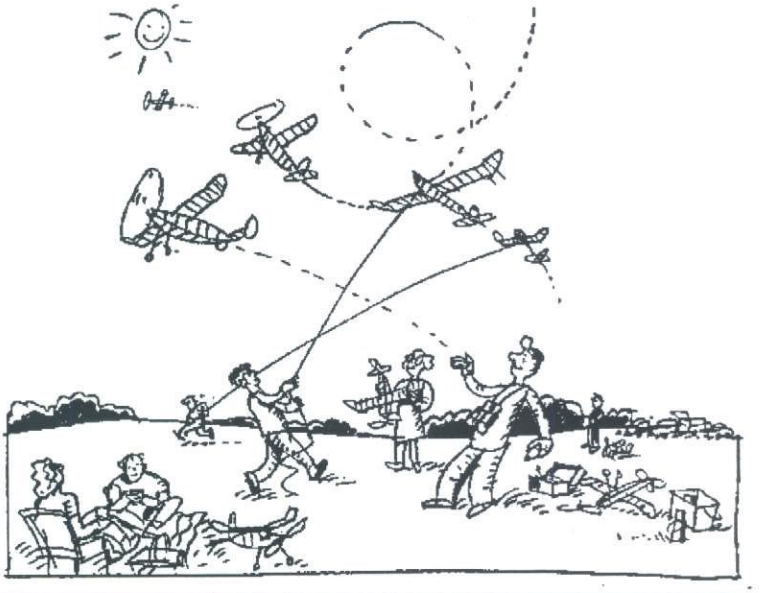
VÅRTÄVLINGEN 2000

AKM och Södra Hallands modellflygsällskap inbjuder härmed till årets upplaga av VÅRTÄVLINGEN på REVINGE övningsfält

Lördagen den 29 April kl 09.30 - 16.30
Två tävlingsstarter utan rondindelning. Omstart om flygtiden är mindre än 60 sek. (30 sek för klass A.)

Tävlingsklasser A, A2, B, C, TP, S1, S2, Sint och F. Startavgiften på 50 kr gäller för max 5 modeller - betalas på tävlingsplatsen. Tävlingsanmälan med uppgift om modellens namn och klass samt den tävlandes namn, adress och tel.nr skickas till Kurt Sandberg, Vallgatan 23A, 302 42 Halmstad senast den 15 april.

HJÄRTLIGT VÄLKOMNA!



WENTZELTÄVLINGEN 2000

Wentzeltävlingen på Vingarnas dag hålles på Gärdet i Stockholm söndagen den 4 juni.

Tävlingen omfattar de modeller som det hittills flugits med. Klass A1=Tummeliten, klass A= Trim II och FIB, klass B=Fröjds, Tip Top VI och Kungsörnen, klass C=Cirrus och Gladan samt en specialklass med helbalsamodellen "Kick-Off"

Kontakta Lasse Wentzel Tel 08-35 11 01 kvällstid.

MAJTÄVLINGEN
GURRAS VANDRINGSPRIS
för bästa prestation i Oldtimer

Går av stapeln 6 maj på F16/alt.fält i Uppsala. Alla klasser. OBS! Detta är ett av de bästa tillfällena att få tillgång till stora ytor, dessutom hoppas vi på Cd´H flygarna. Hjärtligt välkomna!

Vadsbo MFK och Tibro MFK inbjuder till OT-RC och domarkurs i OT RC-III

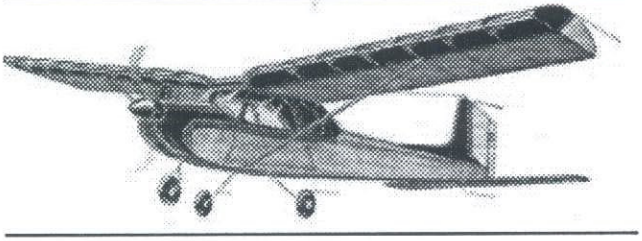
OT-RC på Bellefors flygplats den 24:e April (Annandag Påsk). Tävlingen är ett sammarrangemang mellan Vadsbo MFK och Tibro MFK.

Bellefors flygplats är en "konserverad "flygbas med en bana på 2000x40 m, där vi disponerar en del av banan tillsammans med 2 "länkar". Vi kan alltså flyga från 3 banor samtidigt, och fältet kan utan tvekan utnämnas till Sveriges bästa för radiostyrt modellflyg. Fältet ligger mellan Tibro och Mariestad.

I samband med tävlingen kommer vi också att ha en **domarkurs för OT RC-III.**

Information om tävlingen lämnas av Torbjörn Fransson tel.0506-20259 eller e-mail tb.fransson@swipnet.se eller av Kjell-Åke Elofsson tel.0504-14510 eller e-mail tjolle.e@spray.se Kjell-Åke tar emot frågor och anmälningar ang. domarkursen.

Väl mött ! Torbjörn och Tjålle



OT-RC på Lunds RFK:s fält i V:a Hoby den 17:e juni.
Anmälan till Thomas Johansson tel. 046-248537.

Norbergsträffen 2000 !

Med anledning av att Norbergs Flygklubb fyller 50 år vill vi fira med att åter flyga den legendariska Norbergsträffen. Alla hälsas hjärtligen välkomna. Du som var med förr, kom och upplev känslan igen, du som ej hade möjlighet att vara med förr, kom och tävla mot de gamla rävarna och mot de nya experterna! Med ett genialiskt handikappsystem vill vi erbjuda samtliga tävlande möjlighet att tävla mot varandra. Vi bjuder in till fyra huvudklasser:

Segel: F1A komposit flyger med 30 meter lina, Övriga efter respektive regler, F1A populär, F1H, A1, Oldtimer.
Gummi: F1B komposit flyger med 20 gram gummi, Övriga efter respektive regler, F1Bpopulär, F1G, B1, P 30, Oldtimer.
Motor: F1C komposit flyger med 4 sek motortid, Övriga efter respektive regler, F1J, C1, Oldtimer.
HKG: Efter reglerna 60 sekunder max.
Lag: De tre bästa från respektive klubb ifrån någon av klasserna segel, gummi eller motor. Tjusigt vandringspris!
Vi flyger fem starter utan periodindelning med maxtid på två minuter. Maxtid och antal starter kan kortas ner om vädret ej är mer oss. Tävlingsledningen kommer enväldigt att bestämma vilka modeller som ingår i "komposit klassen" och måste flyga med handikapp. Ex. på saker som ger "komposit" status är bunt, kompositvingar, variabel stigning, flerfunktionstimer osv. dvs. Högklassiga tävlingsmodeller. Vi måste även hjälpas åt med tidtagningen.
Plats: Sjön Noren, centralt belägen i samhället Norberg efter riksväg 68
Datum: 00-03-11 **Reservdag:** 00-03-12 **Tid:** Samling (se skyltning) kl. 9.00
Startavgift: Senior 80 kr/klass, lag 80 kr junior 40 kr/klass
Postgiro: 479 18 05-7 Norbergs Flygklubb Modellflygsektionen
Anmälan till:
Per Findahl,Fagerstavägen 25, 738 32 Norberg. Tel. 0223/22957 e-post: per.findahl@telia.com
Sista anmälningsdag 00 03 01

Övrigt: På anmälningsblanketten skriver du vilken typ av modell du kommer att tävla med, ex. F1A populär eller F1B komposit. Några golvplatser för övernattning finns i vår bygglokal för någon tia, medtag sovsäck och liggunderlag. Hör av dig! Först till kvarn.....

Övriga övernattningsmöjligheter:
Hotell Engelbrekt 0223/20940
Vandrarhem Gruvbyn STF 0223/20247

Tävlingsinbjudningar
kommer i nästa nummer för:
OT-RC och RM i RC-III 12 aug. i Bellefors
Oldtimer SM 11-13 aug. i Rinkaby
RM i OT-RC 9-10 sept.i Stigtomta
Hösttävlingen 14 oktober i Uppsala
AKM's Hösttävling i oktober i Revinge
SAM Champs i augusti i USA

OT-RC och OT RC-III samt allmänt meeting för alla oldtimermodeller på fd.F6 i Karlsborg 27-28/5.

Det är ett tvådagarsarrangemang av Vadsbo MFK och Tibro MFK, där tävlingen avses att genomföras den 27:e (med den 28:e som reservdag). På kvällen har vi gemensam middag med alla tillbehör och på söndagen flyger vi med alla gamla modeller så länge bränslet och orken räcker. **Ta med er era RC-I modeller, så kanske vi kan få till en början på RC-I klassen!**

Det kommer att finnas ett antal sängplatser i en barack, och i anslutning till denna uppställningsplats för husvagnar. Ni som var med förra året vet vad som gäller, övriga kan få upplysningar av Torbjörn Fransson tel. 0506-20259 eller Kjell-Åke Elofsson tel. 0504-14510.

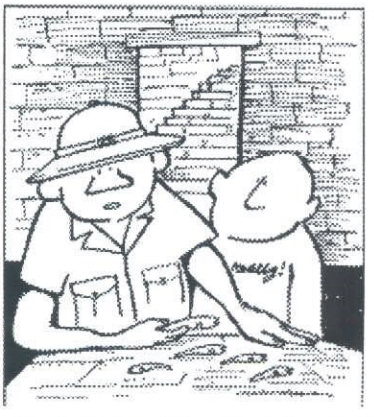
Anmälan till tävlingen skall göras till Kjell-Åke Elofsson, Gäregatan 10, 543 30 Tibro eller på e-mail tjolle.e@spray.se senast den 19:e maj. Du kan också boka sängplats samtidigt samt tala om hur många som skall vara med på "kvällens övningar".

Torbjörn och Tjålle hälsar alla välkomna till en trivsam helg.

UPPROP!

Hur vi ska definiera begreppet **RITNINGSBANKEN** diskuterades på SMOS' styrelsemöte 991205. Mötet kom fram till att det bör vara en förteckning på alla medlemmars samlade ritningar, som är tillgängliga för kopiering.
SMOS kan ej ta ansvar för ev. copyright på de ritningar, som finns med i förteckningen, utan det är upp till medlemmarna att själva kontrollera detta.
Då vi vill inventera vilka ritningar som finns rekommenderas alla medlemmar , som har fullskalaritningar eller andra måttsatta ritningar, att skicka in förteckning på vilka ritningar de har, så att dessa kan ingå i en samlad förteckning.
Lista på RC-ritningar skickas till Kjell-Åke Elofsson och övriga till Arne Andersson.

Styrelsen.



"Se här har vi en V1 och här en V2 och V3. Det visar att Inkafolket byggde modeller med avsmalnande vingar...."

HOBBYN BLEV TILL EN LIVSSTIL!

Lennart Hansson med SPIN 56 (M:1), sonen Anders med Lill-Klas och Berit i Morris. (AKM'S Pingsttävling 1956 på Sövde.

Då Lennart Hansson ombetts att skriva några rader om hur han introducerade Lanzo Duplex i svenska OT-sammanhang slogs red. av hur lite Lennart figurerat i dessa spalter. Visserligen finns det också många andra medlemmar, som lyst med sin frånvaro, men Lennart är ändå en person, som ingen aktiv OT-medlem kunnat undgå att komma i kontakt med. Tillsammans med Kurt Sandberg är det Lennart, som i det tysta drar ett rejält lass för att vi andra ska kunna få träffas på våra OT-Mästerskap, Vårtävlingar och Hösttävlingar och det är oftast Lennart, som med militärisk pondus, men med glimten i ögat, får lösa de praktiska problem, som alltid uppstår då arrangemang av SM-format ska genomföras.

Det är lätt – och mänskligt – att vänja sig vid att få allt serverat på fat. I det här fallet handlar det för oss andra medlemmar om att vid samma tid varje år kunna lasta in oss själva och våra modeller i bilen och styra kosan söderut i trygg förvissning om att någon annan har ordnat (hyrt) fält åt oss, bokat övernattningsmöjligheter, beställt mat, skaffat funktionärer, tagit emot och registrerat alla tävlingsanmälningar, fixat plaketter, tryckt upp deltagarlistor, protokoll, tidkort m.m. m.m. Förutom Kurt är denne "någon" alltid Lennart Hansson, som liksom Kurt dessutom själv deltar i tävlandet – och oftast hamnar på prispallen!

Då Lennart ju har ett långt modellflygarliv bakom sig bad vi honom även att dela med sig av detta till SMOS' medlemmar. Att "framhäva sig" själv på detta sätt visade sig inte ligga för Lennart, men då vi insisterade försåg han red. med underlag att använda. Det bestod dels av 60 års hågkomster i stolpform, dels kopia på en intervju av Lennart, utförd av en kvinnlig journalist (Louise Alfredson) på tidningen Arbetet och publicerad i juni i fjol efter det att Lennart återvänt från friflyg-SM i Rinkaby med en bronsmedalj i F1B i fickan.

Artikeln ingår i en serie benämnd "Arbetets sommarporträtt" och under den rubrik, som även inleder dessa rader, beskriver Lennart sin hobby och sina flyg-upplevelser på ett så välfångat sätt att det inte finns någon anledning att formulera om dem. Inom citationstecken följer här delar av intervjun, varvat med kommentarer från Lennart egna "stolpar":

"Den 11 juni 1939 stod pojken Lennart på ett fält på Limhamn, där Lernacken och brofästet nu ligger, men som då hette Vik. Han hade just avslutat sin första modellflygtävling.

-Det var tre deltagare och jag vann!

Fortsättning på nästa sida.

Markstart på Ljungbyhed med DUPLEX. Berit tar tiden.

Från Sandegårdsgatan, där han bodde, var det inte långt till havet, där de nybyggda pontonförsedda flygplanen från Flygindustrin startade på vattnet. I samma veva startade modellflygklubben i Limhamn. Äldre pojkar och vuxna övade med sina plan, lille Lennart blev mäkta imponerad och blev snart medlem. Intresset har aldrig mattats, även om han sedermera bytte klubb, till Aeroklubben i Malmö. Något av det bästa med sporten är den fina sammanhållningen mellan utövarna,säger Lennart. Alla hjälper varandra, även på tävlingarna. Visserligen konkurrenter, men främst tävlar man mot sig själv och mot naturens krafter, som kan vara nyckfulla.

-Jag sade en gång, som svar på frågan om varför jag håller på, att det är för känslan att möta elementen i den bräckligaste av farkoster, säger han och skrattar åt de högtidliga orden. Men det är så han känner.

- Man är ett med naturen hela tiden. Nu i höst har vi en tävling i Rinkaby, där det är en väldigt rik flora, som blommar. Det är en blomsterprakt, som tar andan ur en. Man upplever skönheten i naturen på ett sätt som man inte gör i andra idrotter. När man går iväg för att hämta sitt flygplan är man nära inpå. Det är den känslan man är ute efter.

På tävlingsdagarna är de ofta ute hela dagen och får uppleva landskapet från morgon till kväll. Lennart och Berit berättar hur de vissa dagar är ensamma på hela Revingefältet, där de ser älgar ibland; hur rådjuren kom fram och tittade på dem en gång i Danmark och hur vackert ormvråkarna flyger, utnyttjande termiken även de. I och för sig går det att uppleva samma sak genom vanliga promenader utan att kasta upp flygplan i luften. Men det är det där med den bräckliga farkosten...

- Från början är det naturligtvis ett behov av att skapa något med händerna. Ett sätt att kanalisera ett intresse. Och att testa sin förmåga.

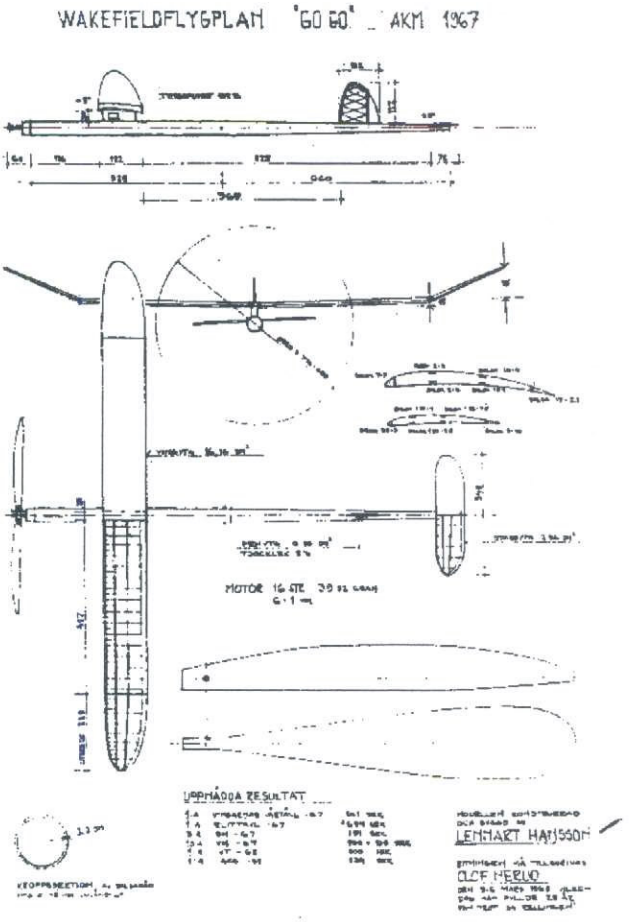
-Flygplanen är konstverk. På Konsthallen hänger de i trådar, inte vet jag om de någonsin flugit. De här flygplanen är mobiler i ordets rätta bemärkelse, de flyger ute, i den verkliga luften."

Den tävling 1939, som Lennart refererar till, var uttagningen till FIB's Rikstävling. Han vann med tre flygningar på vardera c:a 27 sek. med Truedson-modellen "Revolt".

Sedan han sett Sven Truedson premiärflyga kabinmodellen "Clipper" och imponerats av dess stigförmåga byggde och flög Lennart denna modell 1940-41. Som han långt senare berättade i OLDTIMER 2/1984 visade den sig vara mer svårtrimmad än han trott och bästa tiden blev 41 sek. Idag flyger Lennart samma konstruktion i OT-sammanhang och, som vi vet, med helt annat resultat!

Redan 1942 hade Lennart avancerat till att bli Malmö-mästare i såväl klass M som S1. Den senare klassen vann han med "Nimbus" och det var Lennarts enda tävlingstillfälle med segelmodell!

Som medlem i Limhamns Modellflygklubb, där hans far John Hansson var ordföranden, fortsatte Lennart flyga gummimotormodeller under och efter kriget. Med en egen konstruktion i klass M1 deltog han f.f.g. utomlands i Danmark 1948 – och vann! Lennart hade då träffat Berit, som genom åren inte bara varit Lennarts livskamrat och modellflygassistent utan även den klippa, som i ur och skur fått sekreteriatet vid ett oändligt antal friflygtävlingar att fungera!



Åter till intervjun: "...Lennart Hansson är nu 71 år. Sextio av dem har han ägnat åt modellflyget. Det har varit och är fortfarande största intresset, både för honom och jämnåriga hustrun Berit, och det har fört dem runt i världen. Först på ett lastbilsflak till en tävling i Trelleborg 1946, året efter de träffats. Sedan till Australien och USA, till Tjeckoslovakien 1967 och till Jugoslavien medan det ännu var ett osargat land. Platser de förmodligen aldrig skulle sett annars, människor de aldrig skulle träffat om det inte vore för det gemensamma intresset.

- När man reser så här, och får tillfälle att träffa folk, då märker man att vart man än kommer är det samma sorts människor.

Berit är alltid med. Även hon har ägnat modellflyget många år, men aldrig själv som aktiv utövare. Hon för protokoll och hjälper Lennart.

- Att bara sitta och vänta i bilen är inte så bra. Något måste jag göra. Men jag hinner inte flyga själv när jag skriver protokoll, säger hon, och håller med Lennart när han säger att modellflyget har gett livet ett innehåll utöver det vanliga.
- Det ger en plan, sätter upp ett mål, säger hon."

Som framgår av intervjun så skulle resan till Danmarkstävlingen 1948 följas av många och betydligt längre resor som landslagsdeltagare. Lennart har sålunda deltagit 5 gånger i NM och varit i landslaget för VM och EM 12 gånger!

Tävlingsframgångarna fick han naturligtvis inte gratis. Efter en mindre hobbyintensiv period som boende i Stockholmstrakten 1950-1954 kom Lennart igång med flygandet på allvar, bl.a. i Wakefieldklassen. På Wakefield-VM i Höganäs 1956 fick han förtroendet att proxyflyga för Donald MacKenzie från Canada och utvecklade sedan en egen konstruktion med drag både från MacKenzie's och segraren Lennart Petterssons modeller. 1967 års version av denna döptes till "Go-Go" och är förmodligen en av Lennarts mest framgångsrika konstruktioner, flugen på tävling så sent som 1993. Se 3-plansskiss!

Ökande kontakt med AKM'arna Anders Håkansson och Jan-Olle Åkesson ledde 1962 till att han övergick till deras klubb, där han 1963 valdes till sekreterare och sedan 1975 är dess ord-
förande. 1964 var han så ansvarig för sitt första SM-arrangemang – det första av många! Det har sedan följts av c:a 130 modellflyg-arrangemang , mest friflyg, 11 friflyg-SM t.ex.,men även RC-tävlingar på 60-talet (generalsekreterare för RC-VM 1965).

1988 tog han initiativ till SCANIA CUP, som ingår i FAI World Cup Free Flight Contest sedan 1992, och har varit arrangör och tävlingsledare för denna tävling sedan tillblivelsen.

Efter VM på Taft i Kalifornien 1979 byggde Lennart sin första OT-modell, den amerikanska "One-and-a-half" för klass C (se OLDTIMER 2/1985) och vann med denna två år senare. Denna funktionella modell av George Dela Mater har i Lennarts händer placerat sig väl i många tävlingar, överlevt en del äventyrligheter och existerar fortfarande.

Medan Lennart fortsatte utveckla sina moderna Wakar byggde han så sin välkända Lanzo Duplex och deltog med denna i OT-SM på Revingefältet 1984. För denna tävling stod han själv som arrangör, vilket möjliggjordes tack vare att han redan 1970 etablerat kontakt med de militära myndigheterna i Revinge och Ystad för att få tillgång till övningsfälten. 1978 gjorde han samma sak för Rinkabyfälten; kontakter som han försöker hålla vid liv genom personliga besök och tel.samtal, hittills med gott resultat. För år 2000 är det sålunda klart med friflyg-SM, Scania Cup och OT-SM på Rinkaby! Vad beträffar Lanzo Duplex så har denna nu byggts och flugits av andra OT-flygare, men endast Lennart har lyckats kapa åt sig fem segrar i Classic Wakefield med denna modell!

Lennart hör till dem, som långt före anslutningen till Svenska Flygsportförbundet, ville kalla modellflyg en sport. Efter att ha beskrivit en vanlig tävlings fysiska vedermödor för Arbetets journalist skriver denna sålunda: "...Det myckna vandrandet gör att Lennart inte tvekar att kalla modellflygning för idrott. En tävlingsidrott, eftersom det gäller att ha ett flygplan, som räcker till i konkurrensen, och att bedöma vädersituationen för att avgöra när termik är att vänta. Den förmågan är något man får öva upp.

- Man ser ju inte luften...det är mer en känsla för hur vind och värme varierar."

För journalisten måste Lennart medge att modellflyg tyvärr inte är någon publiksport: "...En sport som modellflyg har inte någon stor publik som får den att leva. Den får lita till sina egna utövare för sin existens. Lennarts önskan för framtiden är naturligtvis att sporten ska fortleva. Det gäller att hitta de unga, få dem intresserade.

- Det är svårare idag än när jag var ung, nu finns det så mycket annat. Men det är ju inget problem, som är unikt för oss.."

Hur Lennart ställer sig till att man inom FAI nyligen avskaffat kravet på att den tävlande själv ska ha byggt sina modeller har red. ej frågat. En fingervisning kan man avslutningsvis få i följande stycke, där Lennart dessutom driver sin syn på modellflygandet bortom sportbegreppet: "...Det är inte bara en fråga om rätt luftströmmar, att invänta rätt termik. Planets konstruktion är också viktig. Lennart har byggt sitt själv. Att köpa färdigt är inte för honom. Byggandet kan man kalla en vetenskap.

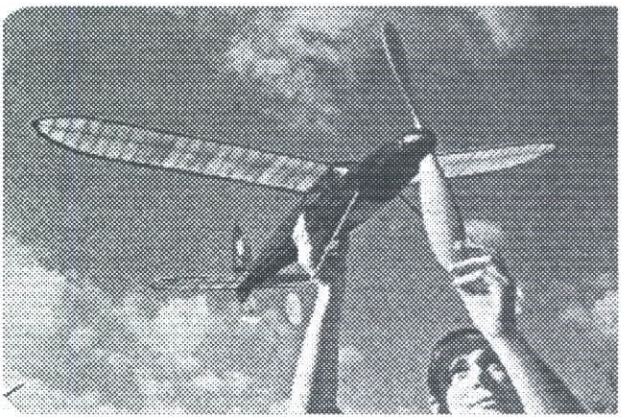
- Om det är vetenskap att lära av sina misstag, då är det här en vetenskap..."

Det är så sant som det är sagt!

Sten P.

DESSA HÄRLIGA KABIN-MODELLER!

Som redaktör för ett medlemsblad som OLDTIMER är det oundvikligt att det egna tycket och smaken påverkar innehållet, speciellt då övriga bidrag tryter. Den som följt innehållet i vår tidning de senaste decennierna har därför knappast kunnat undgå märka undertecknads förkärlek för gummi-modeller med kabin, något som också slagit igenom vid val av de modeller, som jag ställt upp med på våra OT-tävlingar.
Att välja kabinmodeller för tävlingsbruk kan synas irrationellt, eftersom det knappast medför någon ökning av modellens prestanda, i de flesta fall tvärtom. De sekunder man ev. förlorar i ökat motstånd p.g.a. en "glasad" kabin anser jag dock mer än väl uppvägas av tillfredsställelsen av en estetiskt mera tilltalande modell med mer karaktär än en enkel lådkropp kan ge. Om man nöjer sig med en minimal kabin kan man både få behålla kakan och äta upp den, d.v.s. en viss förhöjning av utseendet utan att det påverkar prestandan.
På de följande sidorna finns översiktsritningar på representanter för de två ovannämnda kategorierna.
DARDO EIK-40 är en föga känd Wakefield från Italien, konstruerad av ing. Ernesto Eikerman. Vidstående ritning publicerades i "L'Ala" no 20 1949, sedan modellen haft vissa tävlingsframgångar under 1-2 års tid. Den konstruerades alltså under samma period som Bill Dean's "Contestor" och "Gipsy", med vilka den onekligen har vissa likheter!

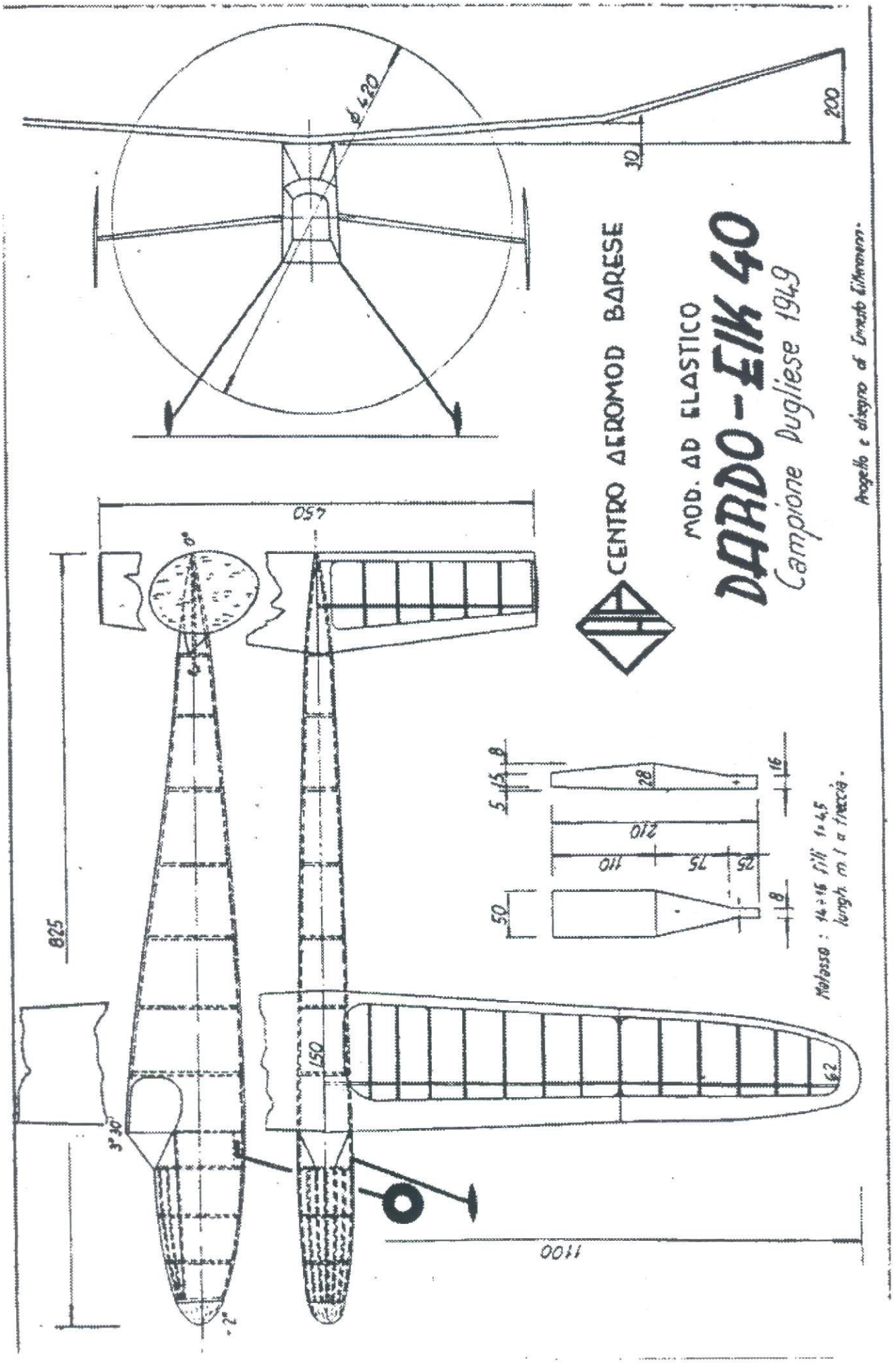


Med enkla medel har konstruktören åstadkommit ett estetiskt tilltalande yttre, kombinerat med drag, som bör ge god flygförmåga. Till dessa hör en fällbar 420x530 mm propeller och en vingprofil (Eikermans egen), som starkt påminner om NACA 6409. Rekommenderad motor är 14 eller 16 str. 4,5 mm gummi, c:a 110 cm lång.Landningsstället är avtagbart. Karaktäristiskt för modellen är stabbens negativa V-form, ett drag vi känner igen från andra konstruktioner från denna tid. I originalartikeln uppges denna bidraga till ökad stabilitet, speciellt i vind.
Konstruktören avled för några år sedan och "DARDO EIK-40" har återuppväckts bl.a. tack vare Mario Perrone, OT-flygare från Rom. Det var också han som gjorde undertecknad uppmärksam på denna konstruktion och försåg mej med den fullskalaritning, som publicerades i "Modelismo" aug. 1999. Ritningen lånar jag gärna ut för privat kopiering.

LANZO DUPLEX från 1936 anses av många vara den bästa Oldtimer-Wakefield man kan välja att bygga. Som namnet antyder finns den dels i en "stick"-version med en smärt lådkropp, dels i den nu välkända Wake-versionen med en liten kabinsektion, som är väl anpassad till kroppens sidokontur, eftersom 1937 års regler föreskrev en vikt av 3 oz per 100 kvadrattum....!
Chet Lanzo konstruerade denna modell enligt den amerikanska viktregel, som påbjöd en minimivikt av 1 oz (28 gr.) per 50 kvadrattums vingyta. För att pressa vikten hade originalmodellen kroppslongeronger av 2x2 mm balsalist, men i den konstruktionsartikel, som publicerades i Air Trails 1937, föreslogs en förstärkning av kroppen genom att gå upp till dimensionen 2,5x2,5 mm hård balsa,

Fortsättning sid. 10

Modellen på fotot är en ännu ej provflugen DARDO av ing. Antonio de Nicola.


CENTRO AEROMOD BARESE
MOD. AD ELASTICO
DARDO-EIK 40
Campione Pugliese 1949
Progetto e disegno di Ernesto Liberatore
Matassa: 14÷16 fili 1÷4,5
lunghi m 1 a treccia.
450
825
1100
150
210
110
75
25
28
62
50
200
30
ø 420

Forts. från sid 8

eftersom 1937 års regler föreskrev en vikt av 3 oz per 100 kvadrattum....!
Inte minst i de anglo-saxiska länderna har "Lanzo Duplex" skördat stora framgångar i de senaste årens OT-tävlingar. Eftersom den enligt de äldre Wakefield-reglerna inte behöver väga de 8 oz (c:a 230 gr.), som senare tiders Wakar måste göra, tävlar den där enbart mot andra 4 oz-modeller från motsvarande tidsperiod. Här hemma har bl.a. Bertil Dahlqvist, Sigurd Isacson och Lennart Hansson tävlat med "Lanzo Duplex", den senare med mycket stor framgång. Det var han, som introducerade denna konstruktion redan 1984, vilket föranlett red. att be Lennart redogöra för varför han valde just "Lanzo Duplex" som sin första OT-Wake och berätta lite om bygge och flygning av just denna modell:
"...Första glimten av Wakefield-flygplan i sin ursprungliga form fick jag redan 1939-40, då Gunnar Rahm och Allan Dahl från Eslöv var med i tävlingarna, som arrangerades i Limhamn. Gunnar hade sin berömda "Sara 3" och Allan tävlade med den lika berömda "Korda" från 1937. Jag imponerades av de stora flygplanen med sina kraftfulla men ändå eleganta linjer. Kanske inte då, som 11-åring, men senare har jag tänkt att det skulle vara intressant att se vad jag själv skulle kunna åstadkomma på tävlingsbanan med ett flygplan, som skulle ha något av samma kraft och utstrålning.
Någon Wakefield-maskin blev det inte för min del under 40-talet. Det blev mest flygplan i
M 1-klassen och när jag började tävla igen på allvar i mitten av 50-talet blev det klass Gint med de regler, som då hade kommit.
En vårsöndag 1967 visade Sten Persson sin "Aristocrat" på flygfältet i Eslöv, kring 1970 började Oldtimer-rörelsen på olika håll i världen, Sven-Olov Lindén lade grunden till vårt SMOS genom sin pionjärinsats med OLDTIMER-tidningen, Einar Håkansson visade sina fina "Korda" och "Ellilä" – allt bidrog till att jag beslutade att ge mig in i leken med de gamla Wakefield-flygplanen.
Jag letade länge bland allt som fanns, både av svenska och utländska konstruktioner, men ingenting blev egentligen godkänt. Än var det någon detalj i konstruktionen, symmetrisk profil på stabilisatorn eller invecklad infästning av vingen; än var det föga troligt att flygförmågan skulle leva upp till även blygsamma förhoppningar om tävlingsframgångar. För det mesta var det dessutom så att någon annan redan byggt de flygplan, som skulle kunna accepteras av mig.
Men så till slut kom Frank Zaic's årsböcker från 30-talet i mina händer (jag hade redan 1962 skaffat hans årsböcker 1951-1961). Där fanns det jag letat efter! Jag startade med att bygga "One-and-a-half" av George dela Mater från 1938, som verkligen är en både vacker och synnerligen flygduglig maskin, som flera gånger visat vad den går för på tävlingsbanan.
Inför 1984 år Oldtimer-SM, som arrangerades av AKM på Revingefälten, tänkte jag att jag skulle pröva på även en Wakefield, som skulle svara mot de önskemål, som jag ställt upp. "Duplex" var det! "One-and-a-half" byggde jag efter Zaic's skiss, som jag förstorade upp, men "Duplex" fanns i John Pond's "Old Time Plan Service". Ritning beställdes och kom från Californien och sedan var det bara att sätta igång med bygget. Redan när man ser "Duplex" i Zaic's årsbok från 1937 så anar man att här har man en Wakefield-maskin, som verkligen har de egenskaper, som gör en vinnare: lång kropp med höga sidor och relativt liten bredd (därmed god synbarhet), därtill elegant kabin!, vinge och stabilisator med självklar placering direkt på kroppens ovansida, propeller med rätt storlek och stigning. Alltsammans verkade kunna bli både lätt att bygga och lätt att trimma. Bygget påbörjades egentligen för sent, men min "Duplex" blev klar i tid, även om sista biten kom på plats klockan ett på natten före tävlingen!
Första tävlingen 1984 gav ingen framskjuten placering, men blev ett prov både på "Duplex´" förmåga och tävlarens. Zaic anger gummimotorn till 24 strängar1/8" "American Brown", men detta visade sig mindre lämpligt för mitt vidkommande (kanske beroende på att min maskin vägde betydligt mer än de 4 oz som Chester Lanzo själv en gång hade åstadkommit). 92 gram snodd (FAI Supply) och 28 strängar 1/8" visade sig vara rätt, både när det gäller att få rätt motorvarv och rätt placering av tyngdpunkten. Denna ligger på 80% av vingkordan, vilket stämmer väl med den vinkelskillnad vinge/stabilisator, som erhålles genom flygkroppens konturer. "Duplex" är därmed mycket lätt-trimmad och flyger stabilt redan efter små justeringar.
Flygningen, ja. Med "Duplex" får man verkligen den flyglädje, som vi eftersträvar. Markstarten kan mest liknas vid en rivstart. Efter en kort raksträcka stiger flygplanet i en elegant högersväng och fortsätter sedan med nosen uppåt i höjd-och vägvinnande stil. Glidflykten är majestätisk och ytterligt stabil även i hårda vindförhållanden, allt tillsammans en helt unik skönhetsupplevelse!
Vad mera kan sägas om "Duplex"? Tävlingsframgångarna talar för sig själv, Bertil Dahlqvist, Ginger Sjöberg, Sigurd Isacson och jag själv har visat "Duplex´s" förmåga på tävling efter tävling, Chester Lanzo satte världsrekord redan 1936 med drygt 48 minuter o.s.v.
Vill fler bygga denna enastående flygmaskin så finns ritning hos mig. Hör av Er i så fall, många fina stunder väntar!"

/LH

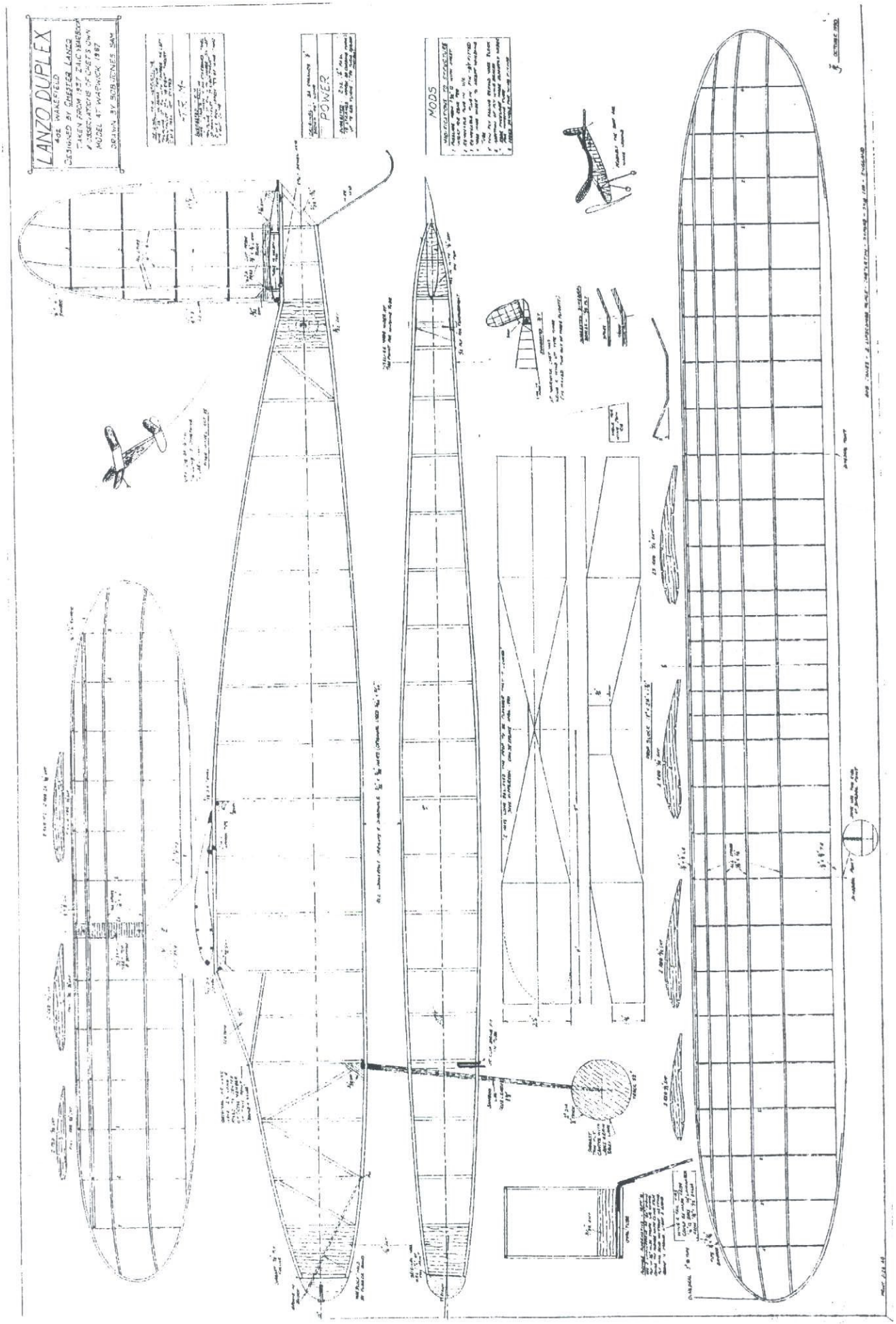
Kompletterande resultat från OT/SM -99

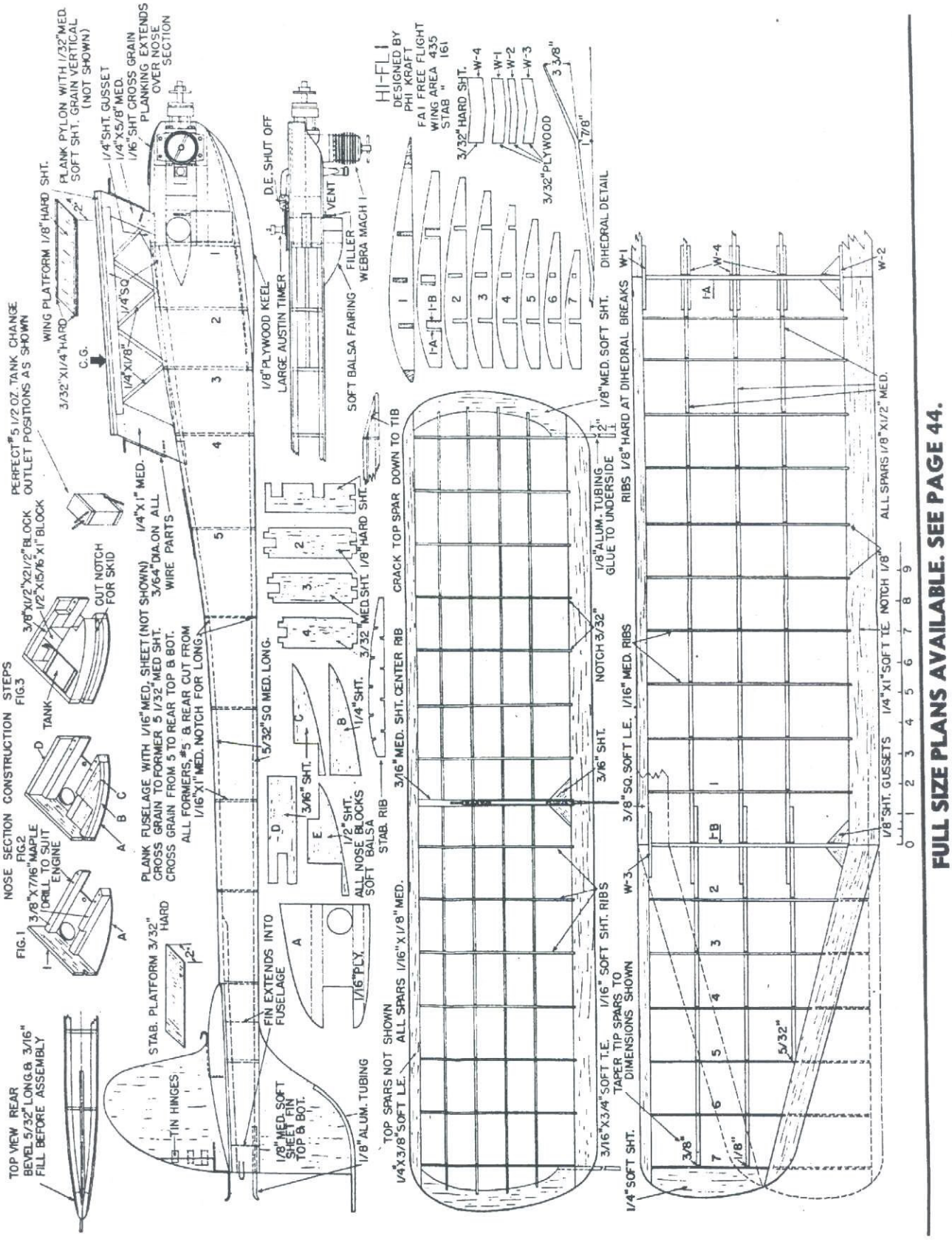
Classic Wakefield:

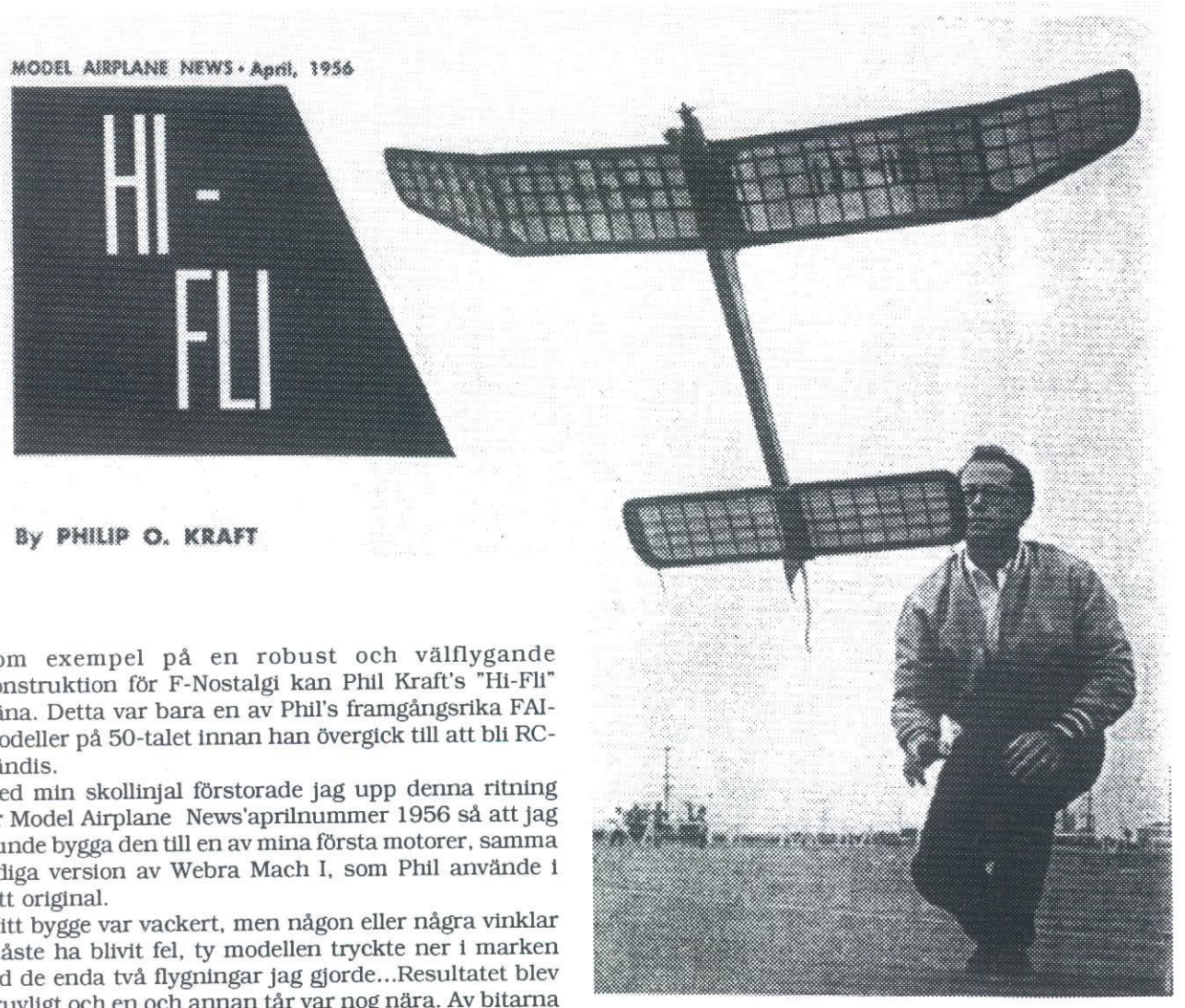
1. Lennart Hansson, Lanzo Duplex	454 p.
2. Sven-Olov Lindén, Korda -37	405
3. Sigurd Isacson, Lanzo Duplex	360
4. Ginger Sjöberg, Lanzo Duplex	180

Truedssson-pokalen:

1. Sten Persson, Clipper	562 p.
2. Lars Ljungberg, Tern	531
3. Kurt Strömberg, Torpedo	460
4. Carl-Johan Eiroff, Tern	446
5. Lennart Hansson, Clipper	309
6. Ingvar Claesson, Clipper	291
7. Kurt Strömberg, Clipper	267
8. Thomas Johansson, Tern	248
9. Martti Bogdanoff, Tern	221
10. Bengt Åhman, Laban	199
11. Martti Bogdanoff, Laban	151
12. Lennart Flodström, Laban	69
13. Ture Josefsson, Laban	21


LANZO DUPLEX
AGE WAKEFIELD
DESIGNED BY CHESTER LANZO
TAKEN FROM 1937 ZAIC HANDBOOK
& OBSERVATIONS OF CHETS OWN
MODEL AT WARWICK 1987
DRAWN BY BOB JONES SAN
POWER
MODS


HI-FLI
DESIGNED BY PHI KRAFT
FAI FREE FLIGHT
WING AREA 435
STAB " 161
PLANK PYLON WITH 1/32" MED. SOFT SHT. GRAIN VERTICAL (NOT SHOWN)
1/4" SHT. GUSSET
1/4" X 5/8" MED.
1/16" SHT CROSS GRAIN
PLANKING EXTENDS OVER NOSE SECTION
WING PLATFORM 1/8" HARD SHT.
3/32" X 1/4" HARD
C.G.
1/4" X 1/8"
1/4" SQ
D.E. SHUT OFF
VENT
FILLER
WEBRA MACH I
LARGE AUSTIN TIMER
1/8" PLYWOOD KEEL
SOFT BALSA FAIRING
3/32" HARD SHT.
W-4
W-1
W-2
W-3
3/32" PLYWOOD
3 3/8"
1 7/8"
DIHEDRAL DETAIL
1/8" MED. SOFT SHT.
RIBS 1/8" HARD AT DIHEDRAL BREAKS
ALL SPARS 1/8" X 1/2" MED.
PERFECT #5 1/2 OZ. TANK CHANGE OUTLET POSITIONS AS SHOWN
1/4" X 1" MED.
3/64" DIA. ON ALL WIRE PARTS
1/8" HARD SHT.
CRACK TOP SPAR DOWN TO TIB
1/8" ALUM. TUBING GLUE TO UNDERSIDE
3/8" X 1/2" X 2 1/2" BLOCK
1/2" X 15/16" X 1" BLOCK
GUT NOTCH FOR SKID
TANK
STEPS FIG. 3
NOSE SECTION CONSTRUCTION FIG. 2
3/8" X 7/16" MAPLE DRILL TO SUIT ENGINE
FIG. 1
PLANK FUSELAGE WITH 1/16" MED. SHEET (NOT SHOWN) CROSS GRAIN TO FORMER 5 1/32" MED SHT. CROSS GRAIN FROM 5 TO REAR TOP & BOT.
ALL FORMERS, #5 & REAR CUT FROM 1/16" X 1" MED. NOTCH FOR LONG.
5/32" SQ MED. LONG.
3/32" MED. SHT
1/4" SHT.
3/16" SHT.
1/2" SHT. ALL NOSE BLOCKS SOFT BALSA
STAB. RIB
3/16" MED. SHT. CENTER RIB
NOTCH 3/32"
3/16" SHT.
3/8" SQ. SOFT L.E.
1/16" MED. RIBS
1/16" SOFT SHT. RIBS
ALL SPARS 1/16" X 1/8" MED.
TOP SPARS NOT SHOWN
1/4" X 3/8" SOFT L.E.
3/16" X 3/4" SOFT T.E.
TAPER TIP SPARS TO DIMENSIONS SHOWN
1/4" SOFT SHT.
1/8" SHT. GUSSETS
1/4" X 1" SOFT T.E. NOTCH 1/8"
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9
STAB. PLATFORM 3/32" HARD
FIN EXTENDS INTO FUSELAGE
1/16" PLY.
TIN HINGES
1/8" MED. SOFT SHEET FIN TOP & BOT.
1/8" ALUM. TUBING
TOP VIEW REAR BEVEL 5/32" LONG & 3/16" FILL BEFORE ASSEMBLY
FULL SIZE PLANS AVAILABLE. SEE PAGE 44.



Som exempel på en robust och välflygande konstruktion för F-Nostalgi kan Phil Kraft's "Hi-Fli" tjäna. Detta var bara en av Phil's framgångsrika FAI-modeller på 50-talet innan han övergick till att bli RC-kändis.

Med min skollinjal förstorade jag upp denna ritning ur Model Airplane News'aprilnummer 1956 så att jag kunde bygga den till en av mina första motorer, samma tidiga version av Webra Mach I, som Phil använde i sitt original.

Mitt bygge var vackert, men någon eller några vinklar måste ha blivit fel, ty modellen tryckte ner i marken vid de enda två flygningar jag gjorde...Resultatet blev gruvligt och en och annan tår var nog nära. Av bitarna fick jag så småningom ihop en avkortad vinge, som jag satte på en "Jupiter"-kropp utan pylon – en mycket lyckad bastard, som gled så väl att den flög bort. Återbördades så småningom via annons i ortsbladet och motorn lever idag kvar i min oldtimer-"Jupiter"!

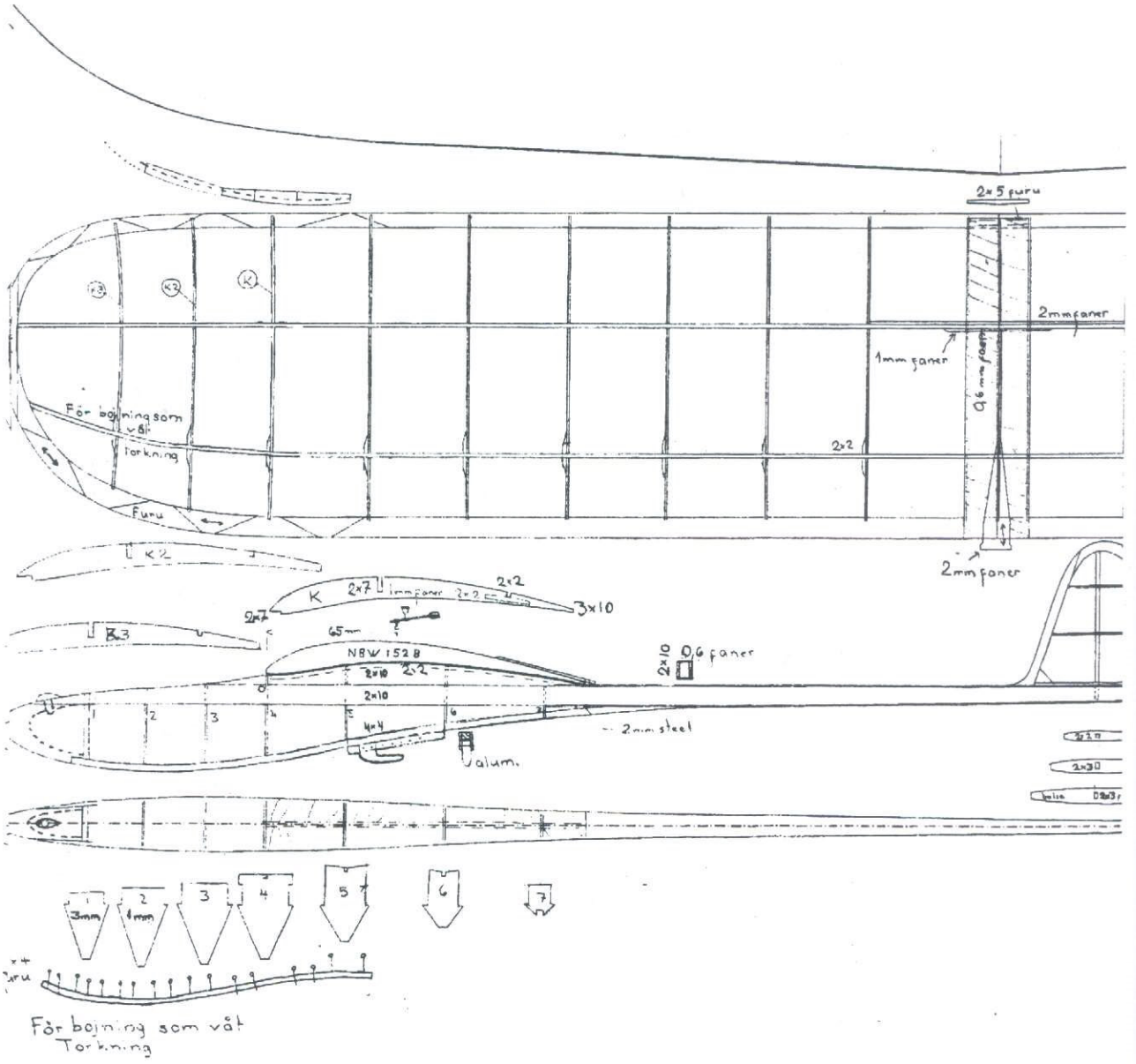
Nåväl, när vi nu 40 år senare fått en OT-klass för denna typ av modell väcktes tanken att ta revansch för min ungdoms misslyckande med "Hi-Fli". För säkerhets skull införskaffades en fullskalaritning ($6.00 från John Pond) och det visade sig bli ett snabbt och okomplicerat bygge med en stadig, balsaklädd kropp och dito vinge, fast sidenklädd. Vid en lagerrensning i en leksaksaffär någon gång på 70-talet köpte jag för 30:- en ny Webra Mach I med den rätta, gröna toppen och denna kördes nu in enligt konstens alla regler. Den vibrerade lika mycket – och förde lika mycket oljud – som jag mindes att min första Mach I:a gjort. Fruktansvärt varm blir den dessutom mycket snabbt! Enligt gamla kataloguppgifter ska en Mach I:a köras med 16000 v/min för att ge bästa effekt och jag trodde på 50-talet att jag nådde detta varv med min 9" Tornado Plasticote. Av ljudet att döma trodde jag fortfarande detta men, då jag nu är utrustad med en varvräknare, visade sig verkligheten vara en annan. Med den Kavan 10x4, som jag använde vid OT-SM 1998, nåddes 10700 v/min, vilket steg med knappt 1000 varv med den Master Airscrew 9x4, som jag flög med ett år senare. Kontrollmätningar av en annan begagnad Mach I:a gav identiska resultat, så vi matades nog med en del glädjesiffror, då som nu! Kanske jag ska prova en kapad 6x4?!

Modellen har jag byggt helt enligt ritningen och enligt Phil's filosofi att vingskränkningar och justering av motorns dragriktning inte ska behövas på en väldesignad modell! Enda undantaget är att underfenan bygges in med visst vänsterroder samt att stabben lutas för vänsterkurv. Och det funkar! Min "Hi-Fli" har endast behövt en aning bly i skjärten och flyger väl som den är. Det är tänkbart att motorn skulle behöva någon grads vänster-riktning för att hålla emot en tendens till väl brant kurvning direkt efter start i blåsigt väder och kommande sommars trimstarter får utvisa om detta behövs.

Med tanke på modellens flygförmåga krävs naturligtvis välfungerande timrar, inte minst en gedigen motor-timer. Detta speciellt om man använder en gammal obalanserad diesel, som vibrerar lika mycket som min Webra!

Sten P.

★★★ NEW TEXAS TIMER ★★★
6-GRAM PINCHOFF TIMER
TEXAS TIMERS' new MICRO I, based on a plastic clock and a unique design concept, blows the socks off any similar timer. The powerful snap-action pinch works with any usual fuel line and pressure feed. Reliable and accurate, it is perfect for .020 Replica and ¼A Nostalgia, as well as larger models.
Intro priced until 12-1-99 at only $25 plus $2.50 S&H. Order now to ensure early delivery. #10 SASE for more info or order to TEXAS TIMERS, 3317 Pine Timbers Dr., Johnson City, TN 37604. E-mail txtimer@alt.net Phone (423) 282-6423 (10 a.m- 9 p.m. EST).
Expect The Best – Fly The Best – TEXAS TIMERS



Markku Tähkäpää har förärat oss ytterligare en fin och detaljerad ritning, denna gång på Paavo Salins "S-44".

Jag fick ritningen av Markku på OT-SM 1999 och blev genast tänd på modellen med dess "skidspetsvingar", som Markku kallar det, detta särskilt som jag 1945 hade en S 1:a med precis samma vingtyp, liksom några S 2:or, som jag konstruerade något år senare. Utöver denna finess har "PS-44" en vingprofil liknande den, som Hans Westfelt efter landskampen i Finland i början av 40-talet tipsade mig om.

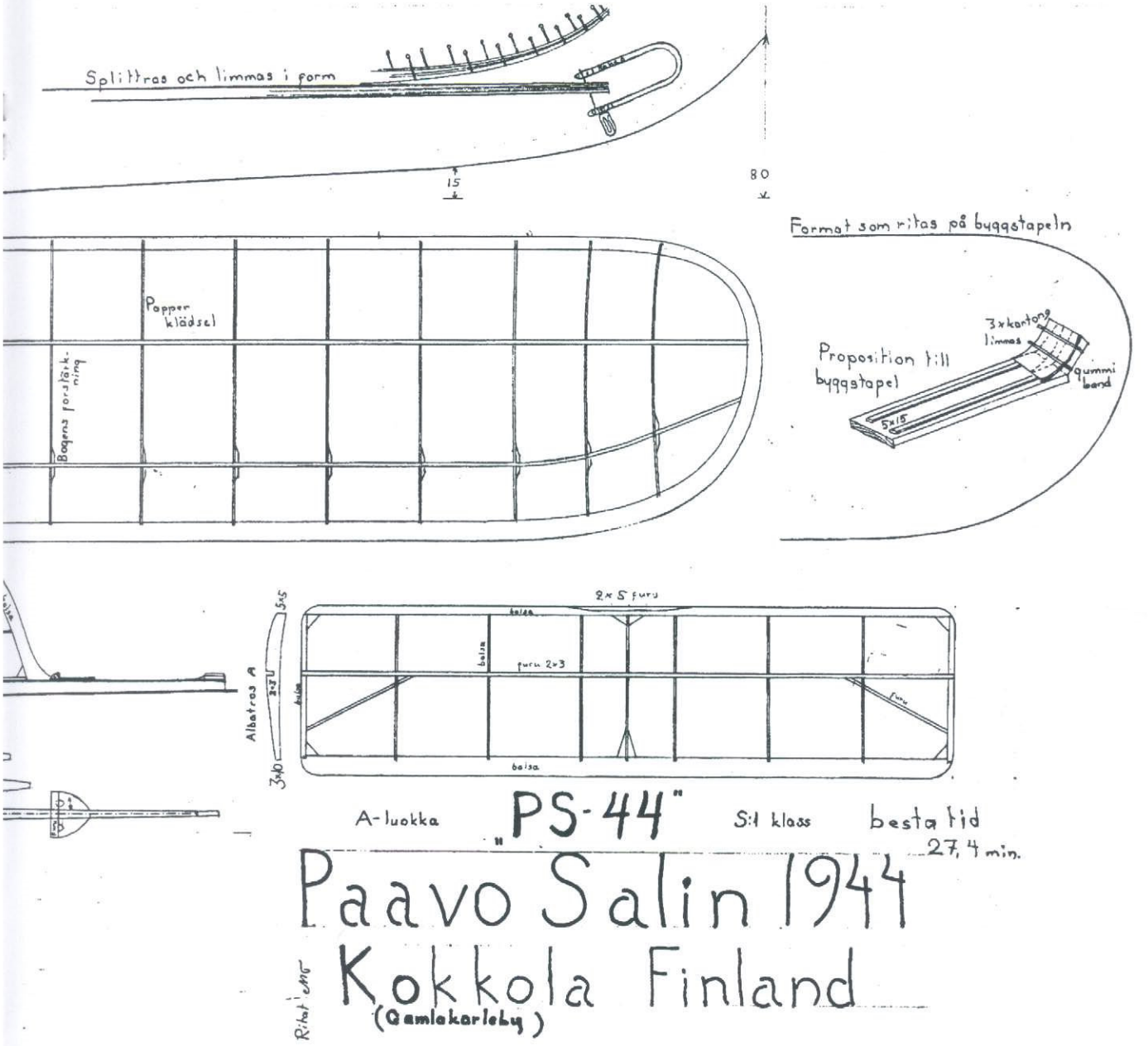
Modellen känns därför helt "rätt" för mig och det känns fint att även få visa Bertil Dahlqvists foto av min egen "PS-44". Min modell är ännu ej flugen, men några grundtips om modellens flygförmåga har jag fått från flygkamrater, som menar att "den kanske kan bli nervös" och att "ett litet kurvroder räcker nog..". Det stämmer nog att en längre kropp och större stabbe hade varit en fördel – men vi får väl se framåt vårkanten!

P.S. I ett brev från Markku finner vi följande kommentar om "PS-44":

"Och nu lite tilläggsinformation om P. Salins S 1:a: Först om kroppens framparti. Denna är jämn och klädd med papper. Pappert når ända till vingens framkant ovanpå de små trekantsdelarna. Strömlinjeform!

Sedan Ditt brev anlänt hade jag telefonkontakt med Tauno Silmunen, som bor i östra Finland. Han kom väl ihåg Salins lilla glidare. På den tiden (1941-45) byggdes många större modeller med skidspetsvingar, men i sin lilla klass (S 1) var den ensam om detta. Vingen var klädd med julklappspapper! Vid större modeller använde man ofta dylikt papper och det har även jag använt. Man måste endast på förhand pröva att lacken inte smälter och blandar mönstren...!"

Kurt Sandberg


Splittras och limmas i form
15
80
Format som ritas på byggstapeln
Papper klädsel
Bogens förstärkning
Proposition till byggstapel
3 x kartong limmas
gummi band
5x15
2x5 furu
balsa
furu 2x3
furu
Albatros A
5x5
2x3
340
A-luokka
PS-44"
S:t klass
bästa tid
27,4 min.
Paavo Salin 1944
Kokkola Finland
(Gamlakarleby)
Rikot eng

Gärdet 1937. Fr.v. Börje Stark, Olle Lindh och Sune Stark

Sune Stark 80 år. del 2.

"Wakefield Cup" 1937.

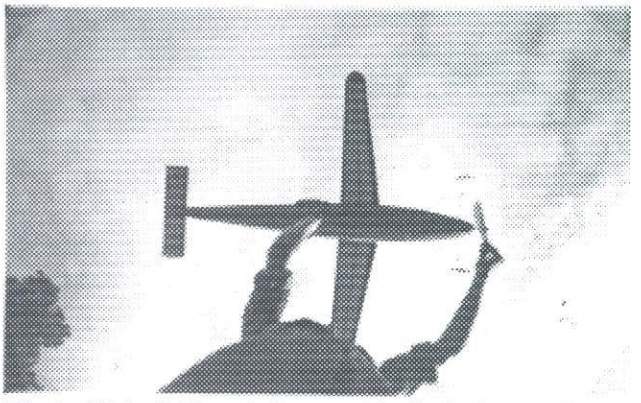
1937 är ett annat viktigt år i Sveriges modellflyghistoria. Uppmuntrad av det kraftigt stigande intresset för flyg och inte minst modellflyg lovade nämligen KSAK att efter uttagningstävlingar skicka ett svenskt lag till tävlingen om "Wakefield Cup" i London. Ett antal "Vingar" antog utmaningen och började bygga modeller som uppfyllde den tidens Wakefieldregler. Det var inte längre fråga om indelning efter spännvidd utan nu gällde en bäryteregel, en minimivikt och en kroppstvärsnittsarea beroende av modellens totala längd (som inte fick överstiga spännvidden). Modellerna blev något större än t ex Gladan och Cirrus men framförallt mycket tyngre.

Mitt första trevande steg i Wakefieldklassen hade jag totalt glömt bort existensen av men minnet återkom när jag råkade titta i ett fotoalbum. Av någon konstig anledning upprepade jag tydligen mitt tidigare misstag med TipTop V och byggde en 6-kantig helbalsakropp som fick ett luftskeppsliknade utseende på grund av kroppsregeln. Till den hörde en mot vingspetsarna avsmalnande vinge med vanlig V-form byggd med torsionsnäsa. Troligen hade jag påverkats av vissa vingteorier för riktiga flygplan som kommit under mina ögon. Jag var ju som de flesta modellflygare intresserad av att försöka förstå flygningens villkor men saknade än så länge teknisk utbildning. Att detta första försök blev en flopp berodde nog främst på att en helbalsakropp blir för tung jämfört med en japanpappersklädd fackverkskonstruktion.

I alla händelser kom jag på bättre tankar och började samarbeta med Björn på ett nytt koncept. Vi utgick ifrån att viktsregeln skulle utnyttjas på något vettigt sätt dvs huvudsakligen till ökad gummimotorvikt. Det fanns i princip två vägar att gå, nämligen direktdrift med en gummimotor eller någon form av växelanordning för tvåmotordrift. Björn experimenterade med sk omkopplare (för drift med en motor i taget) och hade som jag minns tre olika finurliga lösningar (som han tillverkade enbart genom att bocka

pianotråd). Rolf Bergvik (på uppdrag av Sven Wentzel) och John Roggentin (farbror till Åke och Rune) löste också problemet med omkopplare. Bergviks konstruktion kom till användning i Sven Wentzels Wakefield 1937. Anders Deurell använde sig av en kuggväxel i propellernavet medan Olle Lindh (först av alla?) introducerade en växel i modellens bakände den sk "kraxen". Björn och jag bestämde oss i alla händelser för direktdrift med en enda lång och kraftig gummimotor. Jag tror att vi resonerade som så att Björns omkopplare inte var tillräckligt funktionssäker. Att vi inte satsade på Olle Lindhs kraxväxel redan då var nog synd med tanke på vad som skulle hända 14 år senare. Jag minns inte säkert men möjligen avstod vi från "krax" av tyngdpunktsskäl. "Kraxen" flyttar ju tyngdpunkten bakåt och vi trodde oss kanske inte om att kunna bygga den tillräckligt lätt. Om modellen måste barlastas i framkant för att undvika stabilitetsproblem så har ju vinsten med en "krax" gått åtminstone delvis förlorad. Enmotordriften medförde krav på en lång kropp som p.g.a. kroppsregeln gav en otympligt stor tvärsnittsarea vilket blev ett typiskt drag för den tidens Wakefieldmodeller. Vingen byggde vi med torsionsnäsa och vingöron samt med Clark Y-profil. Spännvidden blev 112 cm och vingkordan 12 cm. Propellerdiametern valdes till 50 cm för att kunna utnyttja den grova gummimotorn. Med denna modelltyp uppnådde vi flygtider på c:a 2 min 30 sek med markstart och utan termik.

Efter uttagningstävlingar som hölls på Bromma flygplats nominerades Sven Wentzel, Björn Andersson, Sune Stark och Olle Lindh från "Vingarna" till den flygtransport till London som KSAK bjöd på. Eftersom det var tillåtet med 6 deltagare från varje nation så utökades laget med Allan Palmgren från Göteborg som åkte båt på egen bekostnad. Resultatet blev över förväntan för svenskt vidkommande med Björn på 6:e och jag på 8:e plats. Sven Wentzel hade så när vunnit men fick sin bästa start underkänd på grund av "pushing" , ett omstritt domslut.



Första Wakefieldmodellen med helbalsakropp 1937.

1:a provflygningen av 1938-års Wakefield

"Wakefield Cup" 1938.

Till Wakefieldtävlingen1938 som skulle gå i Paris byggde jag en Wakefieldmodell som s.k. enskilt arbete i fysik i Kungsholmens läroverk där jag gick i gymnasiet och skulle ta studentexamen våren 1939.Den här gången blev det en kropp med elliptiskt kroppstvärsnitt och en vingöronvinge med 13 cm korda och vingprofilen RAF 32. Det var en tjockare profil än Clark Y men den hade konkav undersida. Förutom att utseendet skiljde sig starkt från min "Wakefield 1937" så gällde det också flygegenskaperna. Kort uttryckt utmärkte sig "Wakefield 1937" för en bra propellerflykt men dålig glidflykt medan det omvända gällde för "Wakefield 1938". Den fick med andra ord ganska dålig höjd under motorflykten men detta kompenserades mer än väl av en mycket långsam glidflykt med låg sjunkhastighet. Den termikfria flygtiden var uppemot 3 min med markstart. Det som jag fortfarande minns som anmärkningsvärt är att modellen var trimmad med tyngdpunkten i jämnhöjd med vingens bakkant vilket normalt borde ha inneburit instabilitet men så icke i detta fall. Jag har aldrig lyckats trimma någon annan av mina modeller på detta sätt. Jag hade ingen svårighet att kvalificera mig till 1938 års Wakefieldtävling med denna modell.

Det svenska laget bestod av Sven Wentzel, Björn Andersson, Anders Deurell, Gunnar Magnusson samt Sune och Börje Stark. Från Paristävlingen minns jag speciellt att våra modeller vägdes och kontrollmättes dagen före tävlingen och därefter låstes in på franska Aeroklubben. Detta medförde att vi fick ungefär en kvart på oss för trimning innan tävlingen började. Det var fruktansvärt varmt och rådde kraftig termik under tävlingen. Bästa tid av tre starter utan någon tidsbegränsning gällde.

Det var praktiskt taget vindstilla vilket innebar att de flesta modellerna landade på eller i närheten av flygfältet. Segraren Cahills flygtid blev c:a 32 minuter. Bästa svensk, Gunnar Magnusson, blev 3:a med tiden 17 minuter. Själv fick jag bara tillfälle till en enda start. Modellen försvann för tidtagarna mot solen efter c:a 9 minuter. Min modell kom aldrig tillbaka trots påklistrad fransk text med uppmaning till upphittaren att kontakta franska Aeroklubben. Alla övriga modeller återfanns under eller efter tävlingen. Det var definitivt ingen fördel med en modell av min typ (med låg sjunkhastighet i glidflykten) under denna tävling som blev ganska så chansartad. Det var mest en fråga om vilka modeller som råkade hålla sig inom synhåll för tidtagarna.

Från Wakefieldtävlingen i Paris 1938.
Fr. v. Sune Stark, Arvid Pettersson med Sven Wentzels modell och Gunnar Pettersson.

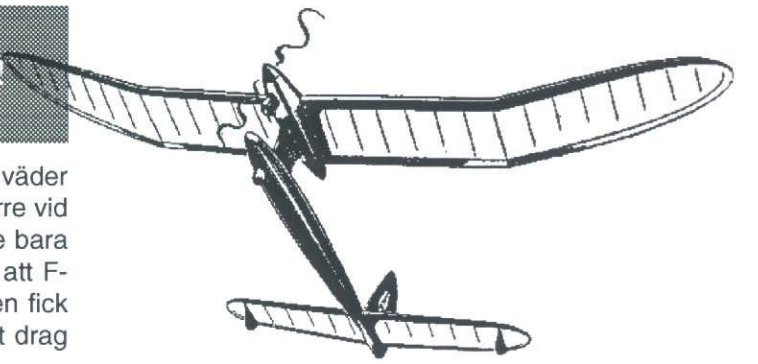
Från modellflyg till militärflyg.

"Wakefield Cup" 1938 innebar ett slut på min första modellflygperiod och även med det så fruktbara samarbetet med Björn Andersson-Flodén. Björn övergick nämligen till segelflyget och övergav modellflyget för gott. Jag försvann till flygvapnet och därmed från Stockholm och modellflyget men skulle med tiden komma tillbaka. Mitt modellflygsamarbete med Björn kom att vara i fem år. År som haft en avgörande betydelse för mig och mitt framtida yrkesval.

I maj 1939 tog jag studentexamen och det var dags att tänka på min yrkesutbildning. Jag hade klart för mig att jag helst av allt önskade komma in på Kungl. Tekniska Högskolan (KTH) i Stockholm för att bli civilingenjör i flygteknik. Men det föreföll då nästan som en ouppnåelig dröm. Det var också något annat som lockade mig, nämligen att få lära mig flyga. Det var ju dags att göra "lumpen" och jag fann att jag kunde få en gratis och minst sagt avancerad flygutbildning genom att söka som reservofficersaspirant till flygvapnet. Det skulle enligt broschyrerna ta två år och det var ju bara ett år mer än enbart "lumpen". Det kunde det ju vara värt. Sagt och gjort, jag lämnade in mina ansökningshandlingar till flygvapnet och KTH-drömmarna fick vänta. Senare i maj 1939 ryckte jag in på Flygkrigsskolan i Ljungbyhed. Vad jag inte visste då var att jag skulle bli fast i flygvapnet i fyra år på grund av en viss herr Adolf Hitler. Dessa fyra år i flygvapnet är förvisso värda en egen berättelse men det får bli ett senare projekt.

Fortsättning i nästa nummer

UPPÅT FÖR F-MODELLERNA!



Om F-klasserna vid 1998 års OT-SM p.g.a. hårt väder kunde räknas bort så var framgången desto större vid århundradets sista OT-SM! Till detta bidrog inte bara att fler modeller än någonsin deltog utan även att F-klasserna tillsammans med Twin-Pusher-klassen fick en egen tävlingsdag – ett uppskattat och lyckat drag av arrangörerna!

F-flygarna fick förmånen att använda den bästa delen av dagen, d.v.s. sena eftermiddagen och kvällen, vilket gav maximalt utbyte för såväl de tävlande som för åskådarna. S.g.s. vindstilla rådde och även 180 sek. maxflygningar slutade inom bekvämt gångavstånd.

Som upphovsman till den delade F-klassen vågar jag tro att nyordningen redan börjat visa de fördelar, som jag tidigare motiverat delningen med. Jag tror även att idén att ge F-klasserna en egen tävlingsdag, separerad från de "tysta" gummi-och segelklasserna, är till gagn för såväl F-flygarna som för SM-arrangemanget i sin helhet.

Handhavande och flygning med en motormodell kräver inte bara noggranna förberedelser utan även maximal koncentration. Att få flyga då vädersituationen kan förväntas vara som mest gynnsam och utan den stress, som det innebär att splittra sig mellan olika modelltyper, kan förväntas förhöja såväl resultatet som upplevelsen och samtidigt minimera den potentiella risk, som flygning med snabba och relativt tunga motormodeller alltid kan innebära.

En uppskattad sidoeffekt vid fjolårets F-tävling var att tävlande i andra klasser , som anlände till Rinkaby under fredagseftermiddagen, i lugn och ro kunde agera som åskådare till de ofta ganska spektakulära starter, som motormodellerna presterade.

Sammantaget hoppas undertecknad att arrangörerna beaktar ovanstående synpunkter vid planeringen av detta års Oldtimer-SM!

****

Att ett flertal nybyggen i F-klasserna pågått under vintern har framgått av de telefonsamtal, som influtit med förfrågningar om sådana saker som motor-och modellval, men även var och hur man skaffar nödvändiga ting som ritningar, lämpliga motorer, timers, tankar, slang, siden och spännlack.

Information om ovanstående finns utspridd i tidigare årgångar av OLDTIMER och innan jag ägnar några rader åt efterfrågade trim-tips kommer här en kort-kort lista på materialkällor:

RITNINGAR – John Pond i USA har allt! Se annons i OLDTIMER 2/1999!

Även många engelska ritningssamlare delar med sig – se sammanställning med adresser i AEROMODELLER nov. 1999. Kopia på förteckningen kan red. skicka mot dubbelt porto.

MOTORER – Replikamotorer har ofta presenterats i OLDTIMER – se även separat artikel i detta nummer! En pålitlig källa till originalmotorer är John Goodall i England. Av hälsoskäl håller han på att avveckla sin förnämliga modellmotor-tidning och därjämte många hundra motorer, som han samlat på sig under årens lopp. För några £ kan man prenumerera på en 8-sidig försäljningslista, som utkommer varannan månad. Mycket i den är eftersökta samlarobjekt med priser därefter, men det mesta är begagnade men fullt användbara bruksmotorer från klassiska Mills och E.D. till senaste ryska supermotorer; allt till i detta sammanhang "normala" priser. Här några exempel på för oss användbara F-motorer ur en av hans senaste listor: För klass F-Nostalgi: A.M.25 £35 ; E.D.Racer Mk II £40 ; Elfin 1,49 cc £50 ; Elfin 2,49 cc £65 ; Frog 249BB £50 ; Jaguar 2,5 cc £60 ; OS Max-15-II glow £35; OK Cub .14 2,5 cc glow £50 ; Taifun Hurrikan Mk I £75 ; Webra Mach I £75.

För klass F-Klassisk : E.D. Bee Mk I £45 ; E.D. Comp. Special 2 cc £65 ; Elfin 2,49 (radialfäste) £75 ; Mills P.75 Mk II £55 ; Mills 1,3 Mk II £75.

John når man på adressen **Barton Model Products, 50 Main Street, Barton-under-Needwood, Staffs. DE13 8AA, England.**

Begagnade amerikanska motorer (även äldre) köper man fortfarande bäst från Burnis Ray, som även har ett stort lager gamla originaldelar till amerikanska motorer. Skicka $2.00 för senaste listan till **Burnis L. Ray, 6027 W Ken Caryl Pl., Littleton, CO 80128-7086 USA.**

TILLBEHÖR: En bra källa till svår-hittade friflygtillbehör är **Free Flight Supplies, 12 Marston Lane, Eaton, Norwich, Norfolk, NR4 6LZ, England.**

Ägaren Michael Woodhouse är själv en framgångsrik friflygare, som kanske har mest prylar för segel-och gummiflygarna, men även ett och annat för våra F-modeller, främst timers av olika fabrikat, bränsleavstängare och slang som tål dieselsoppa. För senaste katalog skickar man lämpligen £2 till adressen ovan eller går direkt in på hans web site http://members.aol.com/mjwffs.

TEXAS TIMERS har också rekommenderats i tidigare spalter av denna tidning, men tål att upprepas för dem, som är villiga att betala för handgjorda precisionstimers och bränsleavstängare i olika storlekar och utförande. Timer-priser från $27 till £44. För adress se separat

TRIMTIPS FÖR MOTORMODELLER

Hur man trimmar in F-modeller av "gammal" typ, d.v.s. modeller med fasta bärytor och roder, finns beskrivet i andra sammanhang* och utrymmet medger inte någon längre redogörelse för detta. Grundläggande sätt att påverka de aerodynamiska krafter, som våra modeller är underkastade, tål dock att upprepas, speciellt för den, som står med sin första F-modell i handen. Undertecknad brukar för enkelhetens skull dela in trimjusteringar i sådana som

1. påverkar modellen mest i högre fart, d.v.s. under större delen av motorflykten och sådana, som 2. påverkar modellen mest i lägre fart, d.v.s. under motorflyktens första sekunder samt i glidet.

1. Högfartsjusteringar: Verkan av **trimroder** ökar proportionellt med hastigheten och det ska därför användas med försiktighet. På modeller med fena under kroppen utövar några graders vänsterroder ett rollmoment åt samma håll, vilket kan bidra till att hålla upp nosen i det högerkurv, som är naturligt för pylonmodeller. I stället för rörligt roder kan man uppnå samma effekt genom att limma en bit bakkantslist av varierande längd och tjocklek på fenans bakkant.

Skränkning av vingspetsen är ett beprövat sätt att förbättra vingens stallegenskaper och att minska det inducerade motståndet. Ett effektivt sätt att hålla uppe innervingen i ett spiralstig är att skränka innervingens mittsektion (vanligtvis höger) till 1-2 graders ökad anfallsvinkel (eng. "wash-in").

Skevheter (skränkning) hos stabben påverkar också trimmet. Observera dock att "wash-in" av en stab-halva resulterar i minskad anfallsvinkel och en ökning av motståndet, som tenderar att svänga modellen mot den sida där den skeva stab-halvan finns.

Decalage, d.v.s. **vinkelskillnad** mellan vinge och stabbe hänger ihop med placeringen av vingens tyngdpunkt. Mellan 0 och 5 graders vinkelskillnad är normalt och generellt kan sägas att ju tjockare stab-profil i relation till vingprofilen desto större decalage behövs. Vid en given tyngdpunktsplacering är justering av vinkelskillnaden ett av medlen att åstadkomma ett bra stigmönster. Looping-tendens kan t.ex. kureras genom en kombination av justeringar, bl.a. med trimroder och minskad vinkelskillnad. Med det senare får en normal modell en ökad tendens att gå åt vänster i motorflykten, medan en ökning av vinkelskillnaden ger högertendens. Man bör givetvis inte minska vinkelskillnaden bortom den gräns där modellens förmåga att ta sig ur stall (t.ex. då motorn stannar) blir oacceptabel.

2. Lågfartsjusteringar: Ändring av **motorns dragkraftsriktning**, antingen nedåt eller åt sidorna, ger en effekt som minskar när modellens hastighet ökar. Att rikta motorns dragkraft nedåt är ett effektivt sätt att eliminera stall och att jämna ut stigmönstret hos modeller med relativt låg motoreffekt, t.ex. äldre F-modeller.

Tyngdpunktsplaceringen hänger, som nämnts ovan, ihop med vinkelskillnaden och beror på modellens konstruktion. På modeller med icke-bärande stab-profil bör den ligga mellan 25 och 40% av vingkordan, medan man på modeller med bärande stab-profil kan ha den på 50-85% - ja t.o.m. på bakkanten om modellen har lång momentarm och stor stabbe. Finjustering av tyngdpunktsläget utförs för att uppnå bästa glidtrim när motorflykten bedöms vara optimal. Större förändringar av tyngdpunktsläget påverkar naturligtvis också motorflykten och bör i det här skedet undvikas. Generellt kan sägas om tyngpunktsläge och vinkelskillnad att om den ena är fel kan man inte rätta till problemet genom att ändra den andra. Korrekt tyngpunktsläge för bästa glid uppnås genom tyngd i modellens nos eller skjärt medan motorflykten trimmas in via justering av vinkelskillnaden.

Lutning av stabben (eng. tilting) är en effektiv metod att påverka kurvet i glidflykt utan att motorflykten påverkas. Modellen svänger i glidet mot den högre stab-spetsen och metoden fungerar desto bättre ju längre akterut tyngpunkten ligger. Denna metod kan användas för att förstärka modellens naturliga kurvtendens eller byggas in från början. I det förra fallet är det viktigt att lägga pallning under hela stab-kordan för att inte ändra på stabbens anfallsvinkel.

Motorns vridmoment påverkar kurvan i motorflykten och det kan vara ett gott skäl till att från början trimma med fullt varv men med mycket korta motortider. Enda möjligheten att annars påverka denna effekt är att variera propellerns stigning; hög stigning drar modellen åt vänster ; låg stigning åt höger.

Hur man kombinerar alla justeringsmöjligheter för att uppnå bästa möjliga motorflykt och glidflykt har det skrivits spaltmetrar om och i regel når man resultat endast via ett antal trimstarter medan man systematiskt gör små ändringar enligt ovan. Eftersom vi flyger "färdiga" konstruktioner får man anta att grovarbetet redan är utfört. Många av våra ritningar ger dock mycket ungefärliga informationer om viktiga variabler som motorriktning, tyngdpunktsläge och vinkelskillnad så det lönar sig alltid att skynda långsamt!

· För den som vill fördjupa sig i ämnet rekommenderar red. bl.a. följande "måste" för F-flygare av alla kategorier, boken **NFFS Power Model Book** av Keith Hoover, utgiven 1992. Kan beställas från NFFS via Bob McLinden, 3903 W. Temple Place, Denver, CO 80236, USA för $21.95 + porto. En guldgruva, för den som kan få tag i ett ex., är **Florida Modelers Association Free Flight Trimming Manual**, publicerad av Fly By Night Press (!) 1988.

En bra artikel om trimning av Slow Open Power – modeller, motsvarande ungefär våra F-Nostalgi-modeller, fanns nyligen i **Aeromodeller** nr 757 (nov.-dec. 1998). Kan erhållas i kopia av red. Ej att förglömma i detta sammanhang är Ulf Magnussons artikel om "Konsten att trimma friflygande modeller" i vår egen **Hobbyboken 1959**. Det är en i långa stycken ordagrann översättning av en artikel av Phil Kraft i Model Airplane News, men icke desto sämre för det – tvärtom!

Sten P.

REGLER – ETT FÖRSÖK TILL FÖRTYDLIGANDE

När man tävlar måste man ha regler, detta för att de tävlande ska ha någorlunda lika villkor. Inom modellflyget sätter man upp dessa regler för att inte modeller av helt skilda typer och flygtekniska förutsättningar ska tävla mot varandra. Således låter man segel-, gummimotor-och motormodeller tävla var för sig i olika klasser.
För att ytterligare göra tävlandet på någorlunda lika villkor upprättas för varje klass en teknisk specifikation, som modellen ska uppfylla vad gäller t.ex. vingyta eller bäryta, vikt, spännvidd och andra prestandabestämmande faktorer. Därefter konstrueras tävlingsmodeller, varvid konstruktören försöker optimera modellen inom ramen för den uppställda tekniska specifikationen.
De tekniska specifikationerna (reglerna) ändras ibland. Detta har ofta skett p.g.a. att modellerna har blivit så bra att man måste begränsa deras prestanda genom ytterligare någon teknisk restriktion. Detta har lett till att det genom åren har förekommit hundratals olika regler, nationellt och internationellt, för modellflygplan. Till yttermera visso har det genom åren konstruerats och byggts en massa modeller, som inte var avsedda som tävlingsmodeller, och där konstruktören således inte har behövt ta hänsyn till några tävlingsregler.

Inom oldtimerrörelsen finns ett starkt uttalat intresse för att tävla med våra fina modeller. För att detta ska låta sig göras måste vi sätta upp tävlingsregler (tekniska specifikationer). Eftersom vi sysslar med oldtimer måste vi också sätta upp gränser för vilken tidsepok vi vill spegla. Detta kan vi kalla en åldersspecifikation.
Vilka tekniska regler vi sätter upp är egentligen godtyckligt, eftersom det under den tidsepok vi speglar, förekommit så många olika regler. Givetvis är det bra om vi kan knyta våra regler till stora, signifikanta prestandaförändrande regeländringar, såsom betydande förändring av vingyta, kroppstvärsnitt, gummivikt, motortid eller något annat. För att hålla nere antalet klasser till en någorlunda rimlig nivå måste vi dock göra vissa kompromissval. Modellerna ska vara hyfsat likvärdiga och vi ska ha chans till någorlunda stora startfält och modellvariation.
På basis av ovanstående resonemang har vi valt att tävla i följande klasser (se reglerna för den fullständiga, tekniska specifikationen!):

Gummimotor:
A: Spännvidd 0 – 50 cm, vingbelastning min 10 g/dm2; landningsställ
B: Spännvidd 50 – 75 cm, vingbelastning min 10 g/dm2, landningsställ
C: Spännvidd 75 – 100 cm, vingbelastning min 10 g/dm2, landningsställ
D: Spännvidd över 100 cm och/eller Wakefield före 1951, landningsställ
Gint: Wakefield 1951 – 1954
Twin Pusher: före 1951

Segelmodeller:
S1: Spännvidd max 100 cm, vingbelastning min 10g/dm2, före 1951
S2: Spännvidd 100 – 150 cm, vingbelastning min 15g/dm2 före 1949
S3: Spännvidd 150 - 250 cm, vingbelastning min 15g/dm2 före 1949
Sint: Bäryta 32 – 34 dm2, min vikt 410 g. 1947 – 1954 (obs!)
A2: Bäryta 32 – 34 dm2, min.vikt 410 g. 1955 – 1968 (obs!)

Motormodeller: (max 2,5 cm)
F-Klassisk: max 30 sek. motortid;vingbelastning min 15 g/dm2; före 1949
F-Nostalgi: max 15 sek. motortid; bärytebelastning efter konstruktionsår 1949 – 1958.

Detta är den tekniska specifikationen och åldersspecifikationen, som ska vara uppfylld. Men härutöver ska våra oldtimer-modeller även uppfylla modellspecifikationen, d.v.s. modellen ska utföras enligt ritningen. Man får inte förändra dimensioner och dylikt.. Men en modell, som är utförd enligt originalritningen (d.v.s. uppfyller modell-specifikationen) och är konstruerad i rätt tidsperiod (d.v.s. uppfyller åldersspecifikationen) och dessutom uppfyller reglerna för våra tävlingsklasser (d.v.s. uppfyller den tekniska specifikationen) får tävla. Det finns ju inga som helst godtagbara skäl till att neka detta.
För vissa modeller innebär reglerna att de kan tävla i olika klasser. Ett exempel är Wakefieldmodellen "Gipsy" från 1948. Den uppfyller specifikationen för Wakefield och får således tävla i klass D, men den är under 100 cm i spännvidd och uppfyller alla krav för att få tävla i klass C. Det är bara att välja!
Modeller, som inte är konstruerade för att vara tävlingsmodeller, eller utländska konstruktioner får självklart tävla om de uppfyller den tekniska specifikationen och ålders-specifikationen samt är byggda enligt originalet. En engelsk lättviktsmodell (de var populära på 40-talet) får således tävla i sin storleksklass – men den kan behöva barlastas för att uppfylla kravet på bärytebelastning. Om den sedan i övrigt uppfyller den tekniska specifikationen är det fritt fram.
Det vore fullkomligt orimligt att kräva att endast modeller, som konstruerats för en viss klass skulle tillåtas att tävla i klassen. Detta skulle utesluta alla utländska konstruktioner i de flesta klasser och kraftigt reducera det tillgängliga modellunderlaget till en farligt låg nivå, där vi riskerar att strypa oss själva till döds. Det skulle dessutom motverka en av våra ambitioner, nämligen den att uppmuntra till stor modellvariation på våra tävlingar. Dessutom är det inte säkert att det skulle bli enklare – det som står på ritningen stämmer inte alltid med vår tekniska specifikation!
Låt oss inse att vi måste leva med en viss kompromiss och låt oss i stället glädja oss åt den modellvariation och rikedom på fina modellflygaktiviteter, som våra regler ger oss möjlighet till!

Gunnar Wivardsson

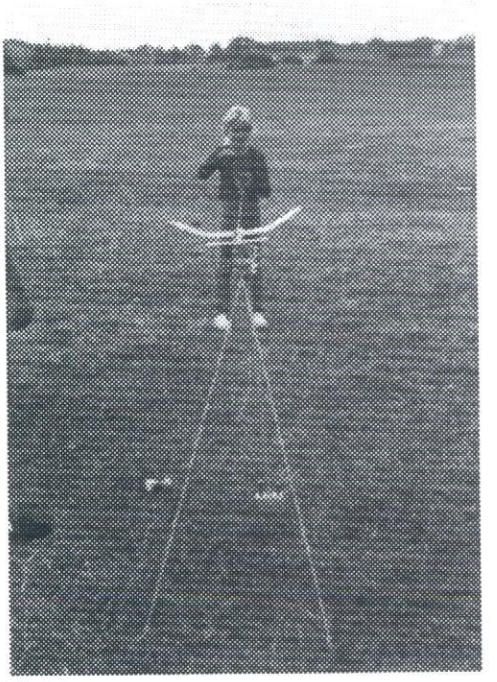
WENTZEL-TÄVLINGEN 1999

Det blev i alla fall en Wentzel-tävling i år! Junimötet på "Vingarnas dag" började fint, men precis då första start skulle ske kom regnet! Genomblöta och något nedslagna kom de tävlande överens om att träffas den 19 september i hopp om bättre flygväder. Dagen kom med sol och vind - mycket vind! Turligt nog blåste det i Gärdets längdriktning och det kändes ibland riktigt varmt.

Peter Herlitz här med sin "Tip Top", flög och kvaddade med gott humör!

Anders och Ginger Sjöberg skötte arrangemanget. Anders hälsade oss välkomna och gav oss marschorder mot "elmöllan" utanför Tekniska museet.
Det blev full aktivitet på de församlade. Tolv tävlande med sammanlagt 19 modeller satte igång gummisnoddsvevandet. Det fanns termik här och var. Och det fanns lösa hundar överallt! Från kl 14 till ca 17.30 kämpade vi på det sönderkörda Gärdet.
Ginger delade så ut priser till vinnarna. Lasse Wentzel hade skänkt de fina tallrikarna av Kongl.Dansk Porcelain. Anders avslutade dagen med att leda oss i ett fyrfaldigt leve för modellflyget!

SOL



Lilla My jobbade hårt med den tunga drillborren då hon vevade in varven på "Trim"- hon vann klass A!

Resultat:

Tummeliten. (Max 30 s.)	1:a	2:a	3:e	Totalt
1. Ove Kjellberg	41	81	69	90
2. Erik Huss	65	58	29	89
3. Georg Törnkvist	65	33	24	84
4. Gunnar Wallenius	36	12	4	46
5. Lasse Wentzel	10	10	10	30
FIB och Trim II.(Max 45 s.)				
1. My Schaffer	42	63	60	132
2. Lars Lindén	37	53	49	127
3. S.-O.Lindén	25	48	51	115
4. Lasse Wentzel	28	32	24	84
5. K.-A.Pettersson	23	27	18	68
Kick-Off . (Max 45 s.)				
1. Georg Törnkvist	36	60	45	126
2. Erik Huss	6	45	45	96
3. Peter Herlitz	10	—	—	10
Fröjds, Kungsörnen, Tip Top. (Max 60 s.)				
1. Anders Sjöberg	60	60	60	180
2. Peter Herlitz	5	—	—	5
Gladan, Cirrus. (Max 60 s.)				
1. Lars Gustafsson	60	54	60	174
2. Ginger Sjöberg	60	—	—	60
3. Peter Herlitz	5	—	—	5

Sigurd Isacson: Äventyr och segrar med flyg, båt och bil.

Vi modellflygare av alla årgångar har träffat på namnet Sigurd Isacson allt sedan det moderna modellflyget (1935) påbörjades i Sverige. Många av oss har haft glädjen att möta honom på tävlingsarenan. Andra har lärt känna honom genom hans kurser på Ålleberg eller genom hans tidningsartiklar och böcker. Tusentals-tiotusentals ja, kanske 100.000-tals lärde känna hans namn genom Austermodellerna!
Hur det gick till när Sigurd blev "Papp-Isac" får du veta i hans nyligen utgivna memoarbok.
De som tappade kontakten med modellflyget kanske följde med Sigurd in i bilsportens värld, där han med sina DKW/Auto Unionbilar lade seger till seger. Att en av bilarna kom att kallas "Älgen" får sin naturliga förklaring i det långa avsnittet om alla biltävlingarna under 50-och 60-talen.
Sigurd har gärna naturnamn på sina skapelser. Hans firma har alltid haft en örn som symbol. Forts. nästa sida

OLDTIMER DM-99 PÅ VANDEL

Även i år var vi fyra skåningar, som hörsammade inbjudan till Danska Oldtimermästerskapen. De avhölls den 4-5 september på det jylländksa militärfältet Vandel och gynnades av soligt sommarväder med svag vind, på lördagen i fältets längdriktning men på söndagen tvärs över fältet, vilket begränsade utflygningsmöjligheterna.
Vandel är vackert beläget nära staden Vejle och har sedan kriget hyst alltifrån Luftwaffes Focke-Wulf 190 till NATO's vassa Starfighters, vilket säger en del om fältets storlek.
Utmärkt förläggning var ordnad nära fältet och både tävlingen och den gemensamma middagen på lördagskvällen präglades av den goda stämning och det gemyt, som danskarna med rätta är kända för.
De svenska insatserna begränsades p.g.a. flera småhaverier, men vi hävdade oss väl i bl.a. A-2. Markstarterna tog sin tribut i Wakefieldklassen, där Ingvar Perssons vackra "Copland", såväl som flera danska modeller, bet i den hårda Vandel-betongen!
Lilla segelklassen, A-1, dominerades starkt av Fritz Neumanns "Fidusia" (sv. "Laruska"). Med en kvot på 2,0 placerade sig min "Hi-Climber" från 1938 på förstaplatsen i klass C-1. Kvotsystemet påminner om det, som vi tillämpar i Klassisk Wakefield, och är enligt min mening ett bra utjämningssystem, som kan leda till ett mera varierat utbud i startfältet.
Sammanfattningsvis ett härligt veckoslut med stor behållning, som jag önskar och hoppas att fler svenskar tar chansen att uppleva nästa gång!

Thomas Johansson

PER WEISHAUPT-pokalen ("riktiga A-2 modeller Från 1946-1953): Eli Nielsen

Resultatlista DM-99 (kvot inom parentes):

Klass A-1

1. Birgit Dahlin	Fidusia	1950	(1,1)	301 p.
2. Fritz Neumann	Jokum	1948	(1,1)	265 p.
3. **Tycho Andersson**	Laruska	1950	(1,1)	249 p.
4. Frank Dahlin	Fidusia	1950	(1,1)	228 p.

Klass A-2

1. Eli Nielsen	Aurikel	1953	(1,0)	455 p.
2. **Rune Tedenryd**	Peking-43	1946	(1,25)	354 p.
3. **Tycho Andersson**	Victory	1953	(1,0)	314 p.
4. **Rune Tedenryd**	Aurikel	1953	(1,0)	296 p.
5. Erik Knudsen	AH-24	1950	(1,1)	245 p.
6. Fritz Neuman	FN-23	1953	(1,0)	241 p.
7. **Rune Tedenryd**	Bora Gunic	1950	(1,1)	148 p.
8. Hans Nielsen	HFN-20		(1,0)	127 p.

Klass A-3

1. Frank Dahlin	Diogenes	1946	(1,25)	474 p.
2. Hans Nielsen	Diogenes	1946	(1,25)	423 p.
3. Frede Juhl	Ölhunden	1944	(1,5)	405 p.
4. Tage Hansen	Ölhunden	1944	(1,5)	159 p.

Klass C-0

1. Bjarne Jörgensen	FJ-5	1939	(1,5)	280 p.
2. Poul Rasmussen	Sportster	1948	(1,1)	120 p.
3. **Thomas Johansson**	Whipit Quick	1947	(1,1)	40 p.

Klass C-1

1. **Thomas Johansson**	High Climber	1938	(2,0)	360 p.
2. Bjarne Jörgensen	BJ-13	1950	(1,1)	335 p.
3. Bjarne Jörgensen	BJ-13 II	1950	(1,1)	331 p.
4. Poul Rasmussen	Kadet	1948	(1,1)	75 p.

Klass C-3 (Wakefield)

1. Poul Rasmussen	Korda	1937	(2,0)	528 p.
2. Bjarne Jörgensen	Ellilä	1939	(1,3)	182 p.
3. **Ingvar Persson**	Copland	1939	(1,5)	90 p.

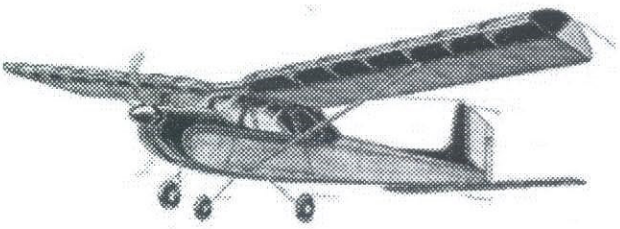
Klass D-1

1. Frank Dahlin	Greig Diesel	1946	(1,1)	12 p.
2. Frank Dahlin	Banshee	1941	(1,3)	0

Forts.Sigurd Isacsson...

En av Sveriges främsta modellflygklubbar på 30-40-talen var Linköpings-Eskadern vars klubbmärke Sigurd ritade. Fågeln i detta märke följde med i firmanamnet "Örnmodeller", det lilla företaget på Lidingö, där "Auster" och dess efterföljare producerades. Över en natt ändrades firmanamnet till "Örnbåtar", då Sigurd med en liten plywoodbåt en natt seglade 95 mil mitt i vintern från Lidingö till Öregrund med "Örnjollen". Redan på 40-talet hade Sigurd genom avkastningen på sina modellflygskriverier skrapat ihop kapitalet till sin första segelbåt "Sunnanvind", dess namn kom sedan att leva vidare i modellflygplanet, som kanske blivit den mest omtalade av Sigurds konstruktioner.
Ännu ett naturnamn finner vi i de motorbåtar av alla storlekar som Sigurd konstruerat-
-"Flipper"- efter den populära filmdelfinen. I avsnittet om tävlingarna med "off-shore"-båtar träffar vi också på Sigurds son Per.
Allt är skrivet med fart - interpunktion och syntax enligt språkläran är inget för Sigurd. Här är det ett direkt berättande, man kan riktigt höra honom tala med den inlevelse och frenesi som kännetecknar allt vad han gjort och gör.
Att förlaget som givit ut boken heter "Örnförlaget" är ju givet! SOL

FRÅN RADIOFÄLTET



Vid det senaste årsmötet beslöts att SMOS:s styrelse skall innehålla minst en representant för RC-flygarna, dels för att ta tillvara radiogrenens intressen, men också för att få lite mera balans i styrelsen, så att den mera återspeglar hela verksamheten. Jag, Kjell-Åke Elofsson, fick det stora förtroendet att vara radioflygarnas representant 2 år framåt. För er som inte känner mig, så är jag en stor flygentusiast i allmänhet men skalaflygare i synnerhet. Jag går också under namnet Tjålle sedan barnsben.

Jag kommer efter bästa förmåga att försöka befästa och utveckla det radiostyrda oldtimer-flyget. Min uppfattning om det hela är att tävlingsmomenten inte får ta överhanden över den sociala gemenskapen, men man får för den skull inte strunta i de uppgjorda reglerna. En annan sak är att det här arbetet inte får bli ett enmansarbete. Jag kommer att delegera en del uppgifter till lämpliga personer, och alla som har synpunkter eller idéer hur vi skall ha trevligt tillsammans skall naturligtvis höra av er!

Arbetet har hittills bestått i att sammanställa reglerna i OT-RC och RC-III. Det blev ju en del ändringar i de förstnämnda vid årsmötet, och vad beträffar RC-III är det ju en helt ny klass i detta sammanhang. Det enda som fanns tillgängligt var det gamla tävlingsprotokollet, så jag har fått göra i stort sett allt från scratch. Jag har också utarbetat en domarhandledning.. Reglerna kommer att publiceras i anslutning till denna spalt, och hela paketet kommer också att finnas tillgängligt på vår hemsida **http://fly.to/smos** eller kan rekvireras från mig.

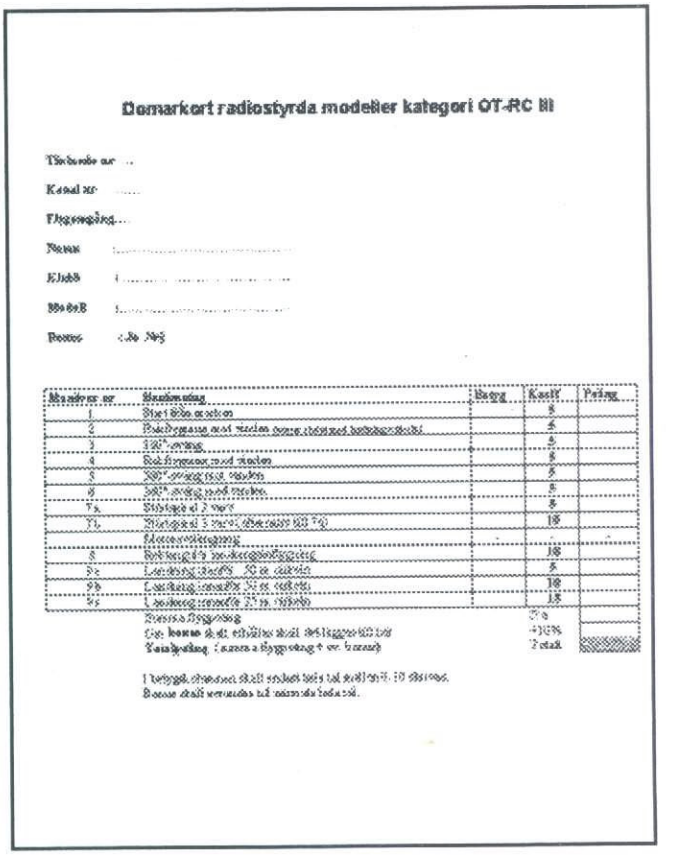
Jag har också gjort upp en **handlingsplan**, som jag hoppas att jag med er hjälp skall kunna genomföra under min mandatperiod. Det finns naturligtvis plats för flera punkter, men vad jag i första hand har tänkt på (utan prioritetsordning) är följande:

- Värvningskampanj bland gamla avsomnade radioflygare.
- Utbilda domare i RC-III och senare eventuellt i RC-I.
- Undersöka intresset att införa RC-I som SMOS-klass. Vi kommer att flyga klassen i meetingform i samband med andra tävlingar i år och ta fram förslag till regler.
- Påverka flera klubbar att arrangera tävlingar.
- Få vissa tävlingar permanentade år från år.
- Få de gamla klassiska tävlingarna att återuppstå.
- Med hjälp av Sofia hålla hemsidan ajour.
- Ta kontakt med SAM för att samordna reglerna i OT-RC. Delegerat till Ingvar Claesson!
- Ta kontakt med våra nordiska grannar för eventuellt tävlingsutbyte.

Den första domarkursen i RC-III kommer att hållas i samband med en tävling den 24:e april på Bellefors flygfält. Bellefors ligger ungefär mitt emellan Tibro och Mariestad. Ni som är intresserade kan kontakta mig!

Det var allt för den här gången. Damma av era gamla modeller eller bygg nytt!

Kjell-Åke Elofsson



Domarkort radiostyrda modeller kategori OT-RC III

Tävlande nr ..

Kstal nr .....

Flygsnöd....

Namn :.....

Klubb :.....

Modell :.....

Datum .....

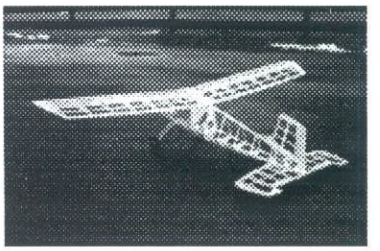
Manöver nr	Benämning	Berg	Kstal	Poäng
1	[illegible]		5	
2	[illegible]		5	
3	[illegible]		5	
4	[illegible]		5	
5	[illegible]		5	
6	[illegible]		5	
7a	[illegible]		5	
7b	[illegible]		10	
	[illegible]			
8	[illegible]		10	
9a	[illegible]		5	
9b	[illegible]		10	
9c	[illegible]		15	
	[illegible]		[illegible]	
	[illegible]		[illegible]	
	[illegible]		Total	

I berörgd, [illegible] skall [illegible] till [illegible] 10 [illegible].
[illegible] skall [illegible] till [illegible].

Önskas köpa eller låna ritning till Berglunds Radio-Cub .
Kjell-Åke Elofsson Gäregatan 10,
543 30 TIBRO. Tel.0504-145 10

E-mail: tjolle.e@spray.se

ROBOT- Sveriges äldsta nybyggda RC-modell ?



Rubriken kanske förbryllar något, men jag skall snart förklara vad jag menar. Men först lite förtydligande historik. En av de ledande pionjärerna inom svenskt RC-flyg är dalkarlen Erik Berglund från Insjön. Han är mannen bakom de berömda Telepilot-anläggningarna, som var marknadsledande i Sverige i slutet av 50- och början av 60-talet. På den tiden var det vanligt (eller kanske tom nödvändigt) att vara kunnig i både teleteknik och modellkonstruktion, och han konstruerade följaktligen även en rad framgångsrika modeller. Tre av dessa gavs ut som byggsats både i egen regi och av Truedssons.

Den första var **Robot**, den andra **Radio Cub** och den sista och mest framgångsrika var **RC-Viking**, med vilken han blev Europamästare 1958. Min RC-bana började 1961 med en Vagabond. Jag blev aldrig riktigt vän med den modellen, så mina mer erfarna kompisar rådde mig att bygga en Radio Cub. Den hade samma storlek som Vagabonden, men hade betydligt lägre vikt och var framförallt lättare att starta och landa. Jag flög otroligt mycket med min Radio Cub, och jag kommer fortfarande ihåg hur fin den var att flyga.

Så småningom blev ju både radioanläggningarna och modellerna mer avancerade, och en-kanalstiden var snart ett minne blott. Jag har ju i tidigare nummer av Oldtimer förklarat hur jag tog mig tillbaka till den gamla radioepoken med en Vagabond. Nu liksom då kom jag inte riktigt överens med den gamla klassikern, utan jag byggde en RC-Viking i stället. Under den gamla goda tiden hade jag drömt om att bygga en Viking, men många ansåg att den var alltför avancerad med sin lågvingade konfiguration. Nu blev det i alla fall av, och Vikingen visade sig vara en riktig pärla, och sopade hem det mesta under fjolårets Oldtimertävlingar.

I samband med att jag "blev med" Vagabond fick jag också en ritning till en Robot. Det skulle vara roligt att ha byggt alla tre Berglund-modellerna, det var ju Roboten som fattades. När jag var hemma hos en av mina klubbkamrater, Arne Lindberg, höll han på och byggde om i sin källare. Han hade hängt upp en del påbörjade modeller i taket. En av dessa var en Robot, som hade hängt och samlat damm i åtskilliga år. Kroppen och stabben var träfärdiga, men tyvärr hade alltsammans ramlat ned en gång så att kroppen var skadad. Det skulle i alla fall vara en snabbare väg att få ta över den än att bygga en från scratch, så jag frågade Arnesnällt om jag fick köpa den. Han förklarade att eftersom det saknades både vinge och fena och att han inte hittade ritningen, så kunde det inte vara mycket att ha. Vad han inte visste då var att jag hade en ritning, så jag envisades, Nej, sade Arne, den är inte till salu, men du kan ju få den! Jag tackade och tog emot.

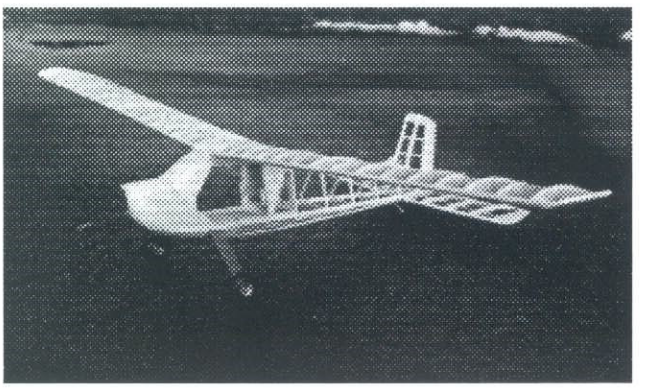
Väl hemkommen analyserade jag de delar som låg i en liten medföljande kartong. Den visade sig innehålla vissa delar till vingen; vingspetsar och trekantförstärkningar. Däremot fanns inga delar till fenan. Det betyder att samtliga huvuddelar utom fenan innehåller originaldelar från den c:a 45 år gamla byggsatsen. Jag tar mig därför, med viss rätt, friheten att utnämna "min" Robot till **Sveriges äldsta nybyggda RC-modell**. Om det är någon som har ett äldre nybygge på gång vore det mycket trevligt att få en artikel om detta.

Jag började med att reparera det som behövdes på kroppen. Vissa delar bröt jag försiktigt loss och limmade om för säkerhets skull. 45 år gammalt lim kan man nog inte lita på till 100%! Vingen och fenan var inga problem eftersom jag hade tillgång till ritningen. Landningstället var enl. ritning av noshjultyp, men eftersom kroppen var förberedd för sporrhjulsställ fanns det ingen anledning för mig att krångla till det med att bygga om till originalet. Tyvärr har jag inte kvar min gamla ritning till Radio Cuben, men om jag inte hade vetat att det var en Robot-vinge hade jag med all säkerhet gissat på Radio Cuben. Det kan inte vara mycket som skiljer! Kroppen däremot har en ganska knepig och unik uppbyggnad. Bakkroppen har en 5-kantig triangelsektion (jo, det är faktiskt sant) som övergår till "normal" sektion under vingen.

När jag skriver detta (dec.-99) är modellen färdig men inte installerad. Tyvärr har jag inget foto av Roboten färdig, men det kommer i följande nummer då jag även kan ge en kort provflygrapport. Flygvikten blir c:a 1300 g, dvs ungefär samma som Vikingen men 500 g lättare än Vagabonden. Jag har för avsikt att sätta i en 2,5 cc Super Tigre G20S av samma årgång som modellen. Tyvärr måste jag göra en ny vevstake till den motorn, så under tiden får en något yngre HGK 15 duga. Modellen ser mycket läcker ut, och jag har stora förväntningar inför årets tävlingar. Liksom sin släkting RC-Viking bör den fungera lika bra i OT-RC som RC-III.

Som avslutning vill jag uppmana alla som ännu inte har någon modell inför årets tävlingar: sätt igång och bygg! Samtliga modeller som omnämns i artikeln utom Radio Cuben finns i SMOS:s ritningsbank. Vi skulle gärna vilja ha med även den. Om det är någon som har en ritning till Radio Cuben, så hör av er.

Kjell-Åke Elofsson



På bilderna syns Tjålles "nygamla" Robot.

Regler för OT-RC gällande fr.o.m 99.08.14

Syfte:

· Att föra samman de som har flugit frflygande och radiostyrda modeller av äldre snitt till trivsamma och avkopplande tävlingar och meetings.
· Att ge den yngre generationen en inblick i hur det gick till på den " gamla goda tiden".
· Att bevara gamla konstruktioner.

Modellspecifikation:

· Modellen skall vara av friflygande typ eller vara avsedd för radiostyrning samt ursprungligen konstruerad för förbränningsmotor.
· Modellen skall vara konstruerad 1960 eller tidigare. Detta gäller även skalamodeller, där det alltså är *modellens konsruktionsår* och inte originalets som räknas.
· Om det råder tveksamhet ang. modellens ursprung bör någon form av dokumentation visas, t.ex. originalritning, tidskrift, katalogblad eller motsvarande, som visar att modellen uppfyller ovanstående kravspecifikation.
· Förbränningsmotor eller elmotor av valfri typ.
· Modellen skall vara byggd (så långt som möjligt) i material motsvarande originalet.
· Avvikelse får göras för förstärkningar. Epoxi får användas, dock ej kompositmaterial.
· Till klädsel bör material användas, som till sin struktur liknar originalet, dvs siden, nylon, japanpapper, vävburen plast och plastfilm som har likhet med japanpapper.
· Blank plastfilm (t.ex. Solarfilm, Monocote och liknande) bör ej användas.
· Valfri godkänd radioutrustning får användas.
· Valfria funktioner får användas. Se punkten **bonus** under Flygning!

Flygning:

· Den tävlande får deltaga med två olika modeller, men endast den bästa räknas i den officiella resultatlistan.
· Man flyger normalt fyra omgångar och räknar de tre bästa. Om man flyger tre omgångar räknas de två bästa. Om tävlingen endast omfattar två omgångar räknas båda. Vid lika poäng räknas den strukna omgången som placeringsavgörande.
· Omstart beviljas om modellen får motorstopp eller andra problem uppstår innan den varit luftburen 30 sek. Har modellen flugit mer än 30 sek är det en officiell flygning och skall räknas.
· Modellen får starta från marken eller handkastas.
· Modellen får använda 4 min för att stiga. Därefter skall motorn stängas av och påbörja glidflygt.
· Idealtiden för glidflygten är 4 min till det att huvudhjulen tar mark första gången.
· Det ges 1 poäng/sek upp till fyra minuter, dvs max 240p. Om man flyger mer eller mindre än 4 min ges 1 poängs avdrag/sek avvikelse. Om modellen har använt mer än 4 min för stigningen, skall 1 poäng/sek minskas med *glidpoängen*. Detta kallas **flygpoäng.**
· **Landningspoäng** (30p) ges om modellen stannar inom en landningscirkel med 30m diameter. Referenspunkt på modellen är spinnern eller om sådan saknas propellermutter eller propelleraxelns främre del. Landningscirkeln kan bytas ut mot en väl markerad centrumpunkt förbunden med en stum 15m lina. Linans fria ändpunkt skall nå modellens referenspunkt för att landningspoäng skall erhållas. Det är olämpligt att använda korta mätdon, eftersom dessa lätt kan medföra mätfel.
· Flera modeller kan flyga samtidigt, men av praktiska skäl bör en separation på minst två minuter göras för att undvika att modeller landar på samma gång. Piloterna skall under flygning stå på anvisad plats och får absolut inte stå i landningscirkeln.
· Om modellen är utrustad med enbart sidoroder och motorkontroll/ motoravstängning läggs 30 **bonuspoäng** till totalpoängen efter det att poängen för omgångarna är summerade.
· Är modellen utrustad med flera funktioner och den tävlande vill erhålla bonus, måste alla funktioner utom ovanstående låsas och servokablarna dras ur.
· Om det av praktiska skäl inte går att använda fyra minuters stig-resp. glidtid (kontrollerat luftrum, låg molnhöjd och liknande), har tävlingsledaren rätt att korta tiderna till tre resp. tre minuter. Detta skall klargöras på briefingen före tävlingen.

Utgåva 1, 99.12.02, Kjell-Åke Elofsson

Regler för OT-RC III gällande fr.o.m 99.08.14

Syfte:

· Att föra samman många av de som flög klassen RC III på 50-och 60-talet till trivsamma och avkopplande tävlingar och meetings.
· Att ge den yngre generationen en inblick i hur det gick till i radioflygets barndom.
· Att bevara de konstruktioner som lade grunden till radioflyget.

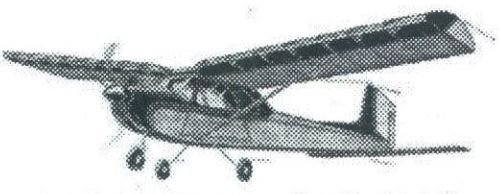
Modellspecifikation:

· Modellen skall vara konstruerad 1965 eller tidigare samt vara avsedd att styras med enbart sidoroder.
· Om modellen är okänd bör någon form av dokumentation visas, t.ex. originalritning, tidskrift, katalogblad eller motsvarande, som bevisar att modellen har existerat.
· Max motorstorlek 10cc förbränningsmotor.
· Max vingbelastning 100g/dm^2.
· Max vikt 5kg.
· Godkända funktioner är motorkontroll/avstängning, sidoroder och höjdroder. Höjdrodret får ej ändra stabilisatorns ursprungliga konfiguration.
· Modellen skall byggas av samma material som ursprungligen användes (i så stor utsträckning som möjligt.) Detta gäller även klädsel.
· Valfri godkänd radioutrustning får användas.

Flygning:

· Den tävlande får deltaga med två olika modeller, men endast den bästa räknas i den officiella resultatlistan.
· Omstart beviljas om det uppstår problem innan manöver 2 (Rakflygning mot vinden) har påbörjats. Tävlingsledaren avgör när omstarten skall ske.
· Man flyger tre omgångar och räknar de två bästa. Om tävlingen endast omfattar två omgångar räknas båda.
· Vid lika poäng är den strukna omgången placeringsavgörande.
· Den som flyger utan höjdroder får 10% tillägg på flygpoängen. Om modellen är utrustad med höjdroder måste detta i så fall låsas och servokabeln dras ur.
· Flygprogram enligt **Domarkort radiostyrda modeller kategori OT- RC III.**
· Det som i flygprogrammet benämns *mot vinden* alt. *med vinden* kan bytas ut mot *i flygriktningen* om tävlingsledningen av säkerhetsskäl inte kan tillåta flygning i vindriktningen.
· Om fältets beskaffenhet omöjliggör markstart, kan tävlingsledaren besluta att manöver 1 (Start från marken) utgår för samtliga deltagare.

Utgåva 1, 99.12.02, Kjell-Åke Elofsson



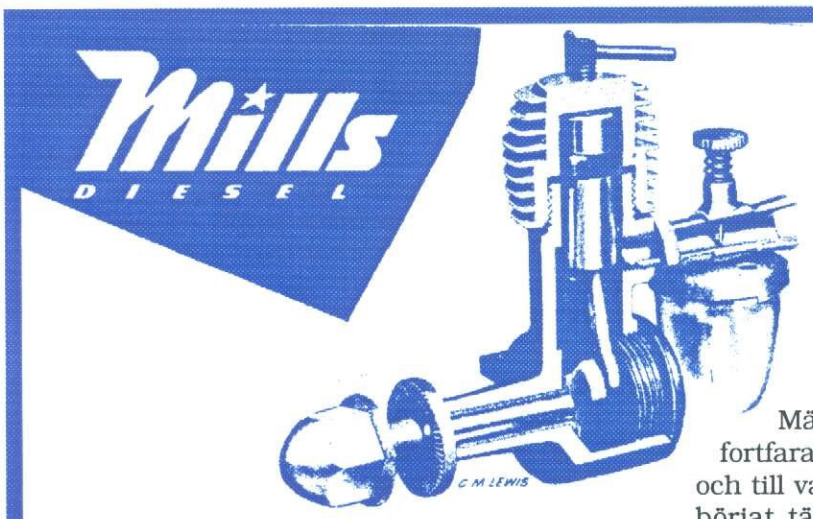
Hobbymässan 1999

På årsmötet kastade jag fram min idé att ordna en monter på Hobbymässan i Frescati.
Kanske allt var något förhastat nu när jag kan se tillbaka på vad som blev.
Förberedelserna tog en hel del tid. Bl.a. satte jag igång med en renovering av "Camilla"
Det tog sin lilla tid att tvätta bort allt gammalt siden. Jag ersatte klädseln på vingar och styrverk med orangefärgat nylon. Det blev nog lite tyngre, men då modellen inte skall flyga mer, så spelar det ingen roll.
Efter den stora modellflygutställningen i Umeå för några år sedan, fick jag ett antal uppförstorade foton med motiv från "Vingarnas" verksamhet av Hans Lundkvist i Umeå . Hans hade i sin tur lånat foton från Lasse Wentzel.
Att låta trycka en affisch med SMOS logotype skulle kosta 600:- + moms! Jag tyckte det var för dyrt och ordnade i stället en handritad dito. Jag gick upp på skolan, där jag jobbade och fick låna en sal + en overhead och ritade upp logon, sen gick jag hem och fyllde i med tusch. Kostnad 55:-
Vailet och jag packade in allt i vår bil och åkte i väg på torsdagsmorgonen.
Jag hade bett Georg Törnkvist och Örjan Gahm om hjälp för uppsättning av montern.
När vi kom till mässlokalen blev vi något besvikna. Allt som fanns var en tejpmarkering på golvet! Jag trodde att det var bås med tre väggar - nähä, det var det inte. Det fanns en tegelvägg bakom. Att sätt upp något i taket var otänkbart. Ingen stege skulle räcka till!
Jag hade bett Georg om att ta med en stege och ett hopfällbart bord. Vi skulle ha fått låna ytterligare ett bord av Lasses, sonens, svärfar, men Georg ringde och sa att han hade två bord. Bra! Så slapp jag sätta på takräcke på vår bil.
Precis ovanför vår plats fanns ett nät. Med mitt metspö fick vi upp nylontrådar att hänga upp modellerna i.
Förutom "Camilla" hade jag med Wakefieldmodellen "Victory" och en "FLYG 44". På ett bord hade jag en "nostalgilåda" med gamla motorer, radioprylar, timers och min lilla "FROG Mk IV". Oj, så många utrop vi hörde i stil med - "En sån hade jag när jag var pojke!" - "Den där motorn minns jag!" - "En sån där radio hade jag en gång!" - o.s.v. På torsdagskvällen åkte vi till Lasses jobb och lånade en vikbar skärm i vilken vi kunde sätta in ritningar och foton. Av sonsonen fick jag låna en videomonitor, så att vi hade videofilm att visa alla dagarna.

Vailet och jag var där hela tiden, Lasse med barnen var hos oss första förmiddagen och sen fick vi hjälp och avlösning under dagarna av Örjan, Birgit och Jojje samt Lars Tolkstam med Åsa och lille Emil!
Det kom mycket folk, totalt ca 10.000 under de tre dagarna. En hel del bekanta ansikten dök upp. Arne Andersson kom tillsammans med sambo Doris, Helge Wannberg med sin Inga, Bertil Beckman, Martin Ingelman-Sundberg, Bengt Lindkvist, Håkan Broberg och Stig Gröning och många, många fler. Arne Blomgrens änka kom och ville ta kort på oss och "Camilla". Ingvar Hirdwall kom och tittade i min "nostalgilåda". När jag frågade honom om han hade några minnen av sådana prylar sa han: "Javisst!"- Men något mer fick jag inte ut ur honom.
Hela tiden pågick flygningar med radiostyrda el-motordrivna flygplan, Jonas Romblad satte ett rekord för sådana modeller med dryga två timmar och Tomas Leijon flög sin "Blimp". Jag tyckte det var något färre montrar i år och färre firmor- Med det är inte att undra på för hyran av montrar och bord var hiskligt hög. Monter 500:-/m2. Ett bord = 3.000 kr två bord 5.000 kr! Alltså bara att hyra - inte att köpa! Som ideell förening behövde vi inte betala något för golvytan.
Vi fick en ny medlem direkt, men om vi får fler får väl framtiden visa. Om det var en riktig satsning med denna monter är jag osäker på. Ett stort antal människor bör ju ha sett att vi finns, men om de har något intresse för verksamheten är osäkert. Jag ber styrelsen avvakta och se vad resultatet blir.

Sven-Olov Lindén

SMOS monter vid Hobbymässan 1999



MILLS 75:an 50 år!

I dagarna är det jämnt 50 år sedan introduktionen av denna modellmotor, som för många av oss halvgamla entusiaster blev inkörsporten till motoriserat modellflyg.

Den Mills .75 vi känner är egentligen en lågprisversion av den ursprungliga Mills 0,75 Mk I, som, i sin tur, var en nerskalad version av den äldre Mills 1,3 Mk I och tillverkades i endast c: 3000 ex. 1948-49.

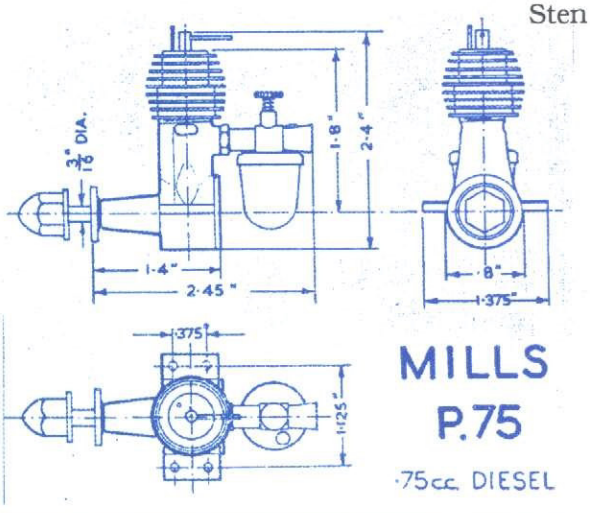
Utvecklingen av dieselmotorer började vid denna tid ta fart och bröderna Mills säkrade fortsatt produktion av sin minsting genom att i december 1949 introducera en version, som kunde framställas och säljas till ett konkurrenskraftigt pris och ändå med högre effekt än originalversionen. Kallad P.75 eller S.75 (utan eller med bränsleavstängare) tillverkades c:a 53 000 ex fram till 1964, då den fortfarande sålde bra trots sin ålderdomliga konstruktion!

Ett flertal faktorer gjorde att efterfrågan höll i sig så länge på en motorkonstruktion, som egentligen var out-of-date redan vid introduktionen. Det som oftast framhållits är motorn oerhörda lättskötthet och flexibilitet, vilket länge gjorde den till den idealiska nybörjarmotorn. Bidragande var nog också det låga priset; om man bortser från varierande moms-påslag var priset för P.75 oförändrat c:a £2½ från 1949 till 1960!

Motorns förmåga att dra runt förhållandevis stora propellrar har gjort att den än idag anses oöverträffad (och därför eftersökt!) för friflygande sport-och skalamodeller, vilka är vanligare än man skulle tro utanför Sveriges gränser.

Men Mills'en har också en annan sida. Man kan med gott resultat använda Mills i en liten modell för F-Klassisk om man låter den varva upp till minst 10 000v/min, där effekten kan uppgå till .07 hkr. Framtestade värden varierar en del och det är tänkbart att kvalitetskontrollen eftersattes sedan bröderna Mills överlät tillverkningen till en annan firma vid mitten av 50-talet.(Om man har en tidig eller senare Mills P.75 kan utläsas av serienumret, som sträcker sig från c:a 37031 till 91000. Med motorn sedd bakifrån står de första två siffrorna på vänster fästöra, de övriga tre på höger öra.)

Mängder av begagnade Mills-motorer är fortfarande i omlopp idag – i varierande skick och till varierande priser! Tidens tand har dock börjat tära på dem, inte minst på vevhusets magnesiumlegering, vilket i och för sig bara stör utseendet. Svaga punkter är annars den långa,spinkiga vevstaken (går lätt av om man tar i för att få loss en kolv, som beckat fast) och främre delen av vevaxeln. Slitna gängor såväl på vevaxeln som i cylindertoppens hål för kompskruven är inte ovanligt. Många originaltankar lär inte ha överlevt och ofta saknas även de flikar på tanklocket, som håller tanken på plats. Replikatankar har dock tillverkats och sitter ofta på motorer, som man köper av välrenommerade motorhandlare. Man får räkna med att betala bortåt 700:- för en komplett Mills P.75 i bra skick.

Imitation lär ju vara högsta formen av beröm och det säger en del att ingen klassisk modellmotor utkommit i fler replikaversioner än Mills P.75. Alla har kanske inte varit rena kopior eller av samma goda kvalitet som originalet, men om man inte vill sätta en äkta Mills i nosen på sin F-modell kan man för ungefär samma summa, som nämnts ovan, få en engelsk Irvine-replika eller en australiensk Doonside-replika i nyskick. Båda håller hög kvalitet, men tillverkningen har nu upphört. Ryska VA, däremot, tillverkar mycket prisvärda Mills-kopior, inte bara i originalstorleken 0,75 cc utan även miniatyrer på 0,25 cc och 0,40 cc! Undertecknad kan intyga att även dessa senare är fullt användbara!

Sten P.