OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 3 2000

Tävlingsresultat
Börjessons "Neo"
Ritningar

THE SOCIETY OF ANTIQUE MODELERS
SAM

OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Årg. 29 Nr 3/2000

Red. av detta nummer
Sten Persson

Styrelse:

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

Sekreterare:
Sofia Wivardsson
Österlo 1328, 860 13 Stöde
Tel: 060-212 10
fiaw@hem.utfors.se

Kassör:
Per Nilsson
Linnégatan 23, 413 04 Göteborg

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 Danlqvist

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

Hemsida:
http://fly.to/smos

Tidningskommitté:
Sten Persson - redaktör
Sven-Olov Lindén - redaktör
Kurt Sandberg - distribution

För bidrag till detta nummer tackar red.: Rolf Astervik, Kurt Sandberg, Lennart Hansson, Örjan Gahm, S-O Lindén, Carl-Johan Eiroff, Bo Lennartsson, Ingvar Claesson

Ordföranden har ordet

Hösten är full av planer! Det är nu som vi börjar se fram emot nästa säsong. Vi drömmer om vackra flygningar i strålande sommarväder och letar bland gamla tidskrifter, böcker och ritningar efter den där modellen som ska förverkliga våra drömmar.

Det är en ren njutning att granska gamla ritningar och försöka visualisera byggtekniska lösningar eller att försöka utröna trim- och flygpotential. Tyvärr så händer det att hela byggsäsongen har förlupit utan att några byggplaner har materialiserats i en ny modell - för det är ju så fascinerande att planera och drömma!

Det är min önskan att vi nu alla den kommande vintern ska göra slag i saken och därmed kunna möta den kommande säsongen med en ny modell. Vidare hoppas jag att inte resultatfixeringen driver er alla att bygga endast de modeller som nått framgångar på våra tävlingar, utan att vi kan få se lite udda modeller. Tänk vilken tillfredsställelse att komma med något som inte tidigare visats upp på våra träffar! Förutom att vi då breddar och fördjupar vår historiska insikt, så lyfter vi också fram det som verkligen kännetecknar och särskiljer vår verksamhet gentemot det moderna friflyget - modellernas särprägel och mångfald.

Hellre mångfald än enfald!

GeWe

Omslaget: SM-segraren Lars Ljungberg med sin egen Wakefield från 1950. Foto: Lennart Flodström

Till Höger: Helge Eliasson med en "Neo" ("PLaduska"). Se sidan 10.

ÅKE ROGGENTIN IN MEMORIAM.

Den 22 juni avled Åke i en ålder av 83 år efter att två gånger på kort tid drabbats av infarkt, sedan han varit med på Wentzels/Vingarnas träff på Gärdet den 4 juni.

Åke och Rune Roggentin var åren 1936-1937 ansedda som Sveriges bästa modellflygare enligt **'Modellflygaren'**, utgiven av FIB:s Mfk Örnarna, Ystad, maj 1938: "Svenska mästare i modellflyg finns officiellt inte, men vill man räkna efter framgångar och resultat så är det inte svårt att hitta den verklige mästaren. Det är en leende ung man från Götgatan i Stockholm. Hans namn är Åke Roggentin och han innehar det inofficiella rekordet med tiden 42 min. 43.2 sek.

Åke började modellflyga redan 1933, men den första stora tävlingen som Åke och Rune deltog i var Vingarnas vintermästerskap 1936. Sammanlagt startade de båda bröderna med fem modeller och erövrade fem första pris samt fick dagens bästa tid noterad.

Sommaren 1936, den 19 juli, flög Åke 42 min. 43.2 sek. med sin "Kungsörnen", men eftersom det inte var tävling kunde inte flygningen godkännas som rekord enl. FAI:s regler".

Åke var flera gånger framgångsrik medlem i landslaget och var med om att erövra Vilén-pokalen till Sverige, men lyckades dock aldrig kvala in i Wakefieldlaget.

Åke höll ihop med Olle Lindh och bröderna Blomgren och de experimenterade en hel del med omkopplare, förlängda motorer, krax och nosväxlar och Åke byggde t.o.m. en Wakefield med två kroppar och motroterande propellrar (kroppar, stjärtparti, propellrar och en skiss i skala 1:10 finns kvar av den modellen).

Vid Vingarnas vintertävling 1943 segrade Åke i både M2 och M3; i M2 med en modell med stabilifena, enbladig propeller och omkopplare, i M3 med modellen han flög med i Finland 1939, en enkeldriven modell med förlängd motor.

Åke gjorde uppehåll i sitt tävlande då och då, men i början av 50-talet gjorde han come-back och vann Olle Lindh-tävlingen 1953 med sin "Termik III" och 1954 med en modifierad version med nybyggd diamondkropp. Sedan dröjde det till 80-talet innan Åke kom ut på Gärdet, nu som åskådare.

I början av sin karriär var Åke lämpligt nog anställd hos Sven Wentzel, som gav ut en något modifierad version av rekordmodellen "Kungsörnen" och tillsammans konstruerade Åke och Sven modellen till Fröjdstävlingen, en tävling där Åke segrade i seniorklassen. Från Wentzels flyttade Åke till Swings Sportdepå, som saluförde ett par modeller av Åkes konstruktion. Att samla böcker om flyg och modellflyg var ett annat intresse och Åke var ägare till över 1000 volymer.

Veckan innan han avled ringde Åke och undrade om Oldtimertävlingen och var intresserad av att följa med till Rinkaby. Det blev dock inte så och inte heller blir det fler pratstunder om gamla tiders modellflyg.

Bilden visar Åke 1992 med en kopia av hans 1938 års Wakefield. Foto S.-O.L.

Örjan Gahm

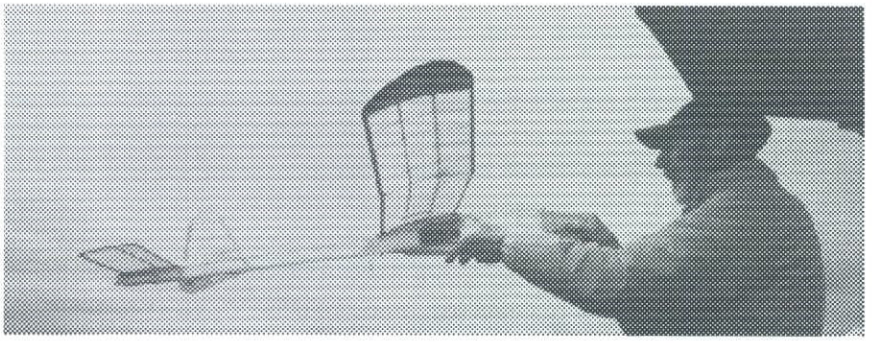
OLDTIMER SM 2000!

Martti bogdanoff och Owe Carlsson hade nybyggt varsin "Ellilä 1950"

Med 155 modeller i resultatlistan kan man lugnt räkna med årets upplaga av OT-SM som en av de största hittills. Efter en ur bad-, semester – och modellflygsynpunkt bedrövlig sommar hade Pohlman & Co lovat arrangörerna Lennart Hansson, AKM och Kurt Sandberg, SHMFS högtrycksväder lagom till tävlingshelgen, vilket säkert bidrog till nästan mangrann uppslutning.

Av Pohlmans högtryck märktes dock inte mycket då de första deltagarna forcerade regn och blåst för att nå vårt modellflyg-Mekka Rinkaby! Även om regnet faktiskt upphörde var det inte precis något trimningsväder då tävlingen började fredag e.m. den 11 augusti med de båda F-klasserna och Twin Pusher. Trimmades gjorde det dock på några håll och bäst lyckades väl utom S1, d.v.s. 2 min. i första två starterna och 2½ min. i sista. Solens försök att bränna igenom molnmassorna resulterade i ganska svårfångade blåsor, medan modellerna ibland kom ner förbluffande snabbt trots att de drev över en stor del av fältet!

De numerärt största klasserna var (som vanligt) S1 och "B", men även de nya klasserna Sint och A2 hade samlat rejält med deltagare. Resutlatlistans tider visar att det var ganska svårfluget och endast Rune Tedenryd (i Sint) och Sigurd Isacson (i "A" och "B") fick full pott. I klass S1 fick Hans Westfelts fina konstruktion från 1944 sitt femte SM-tecken; en modell som startar perfekt, glider fullt i klass med "Sunnanvind" och lätt fångar termik!



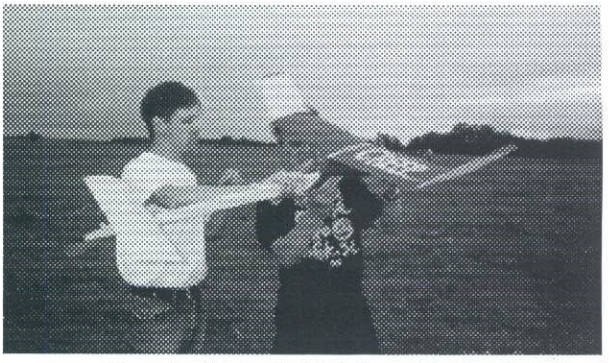
Från Danmark kom Frede Johl och flög segelmodeller. Här med "Krölle"

Magnus Astervik med sin engelska "Creep", försedd med en välljudande, kinesisk Oliver Tiger replika. Efter diverse krumbukter flög den så väl att den kunde hamnat i fly-off med Stens "Hi-Fli" om inte en prematur fusning kommit emellan! Otur hade däremot Rolf Astervik, som kvaddade sin läckra "Silver Star", för att inte glömma Sven-Olov Borg, vars andra "Kapten Krok" försvann i molnbasen efter en dryg minuts motortid – och med den en s.g.s. ny kullagrad S.T.-diesel från 1957.... Sören Edströms lilla "Brooklyn Dodger" trotsade vindbyarna så bra att det blev ännu en inteckning i vandringspriset för F-Klassisk.

Mästerskap avhölls även i klass TP, trots att bara två deltagare ställde upp. Båda noterade mycket bra tider under rådande förhållanden.

Lördagen den 12 grydde med snålblåst och tunga regnbankar. Ett ivrigt spanande efter Högtrycket gav tyvärr inget resultat och vid genomgången bestäm des att gårdagens maxtider skulle gälla alla klasser

Även i år kunde vi glädja oss åt en stor kontingent danska tävlare och de härjade friskt i samtliga segelklasser. En intressant nykomling var Hans Fredrik Nielsens "Sherif", som kom på silverplats i Sint. Veteranen Arne Hansen deltog med egen konstruktion i A2 med en bronsplacering som resultat. Den verklige "otursgubben" denna gång blev Arne Berglin, som under sin långa resa från Östersund tappade bort samtliga stabbar!



Magnus Astervik assisterad av fader Rolf startar "Creep", tog silver i F Nostalgi

Georg Törnkvist köpte en byggsats på Hobbymässan i fjol Tävlingsdebuten för "Dynamoe" höll på att utebli. På trimning hakade timern upp sig och planet syntes i över 12 min. Den kom dock ner och Georg fann den. han gjorde två starter, Max g i v e t v i s !

Lasse Larsson, som genom framgångsrikt modernt tävlande är duktig på att nosa rätt på bra luft, placerade sig som god tvåa, medan Kurt och Markku broderligt delade tredje plats.

Flera nya modeller luftade i klass "C" och framöver kommer vi säkert att få se anglosaxiska namn som "Talisman", "Outdoor Tractor", "Dynamoe" m.fl. på övre delen av resultatlistan. Denna gång var det dock två veteraner, som fick full tid i denna klass, nämligen Anders Håkansson och Lennart Hansson. Fly-off'en dem emellan var utan tvivel en annan höjdpunkt denna sommardag. Med samtidig start steg Lennarts direktdrivna "One-and-a-half" nästan dubbelt så fort som Anders' kraxade "Landegren", men i slutändan hamnade de på ungefär samma höjd i samma blåsa, med nöd synliga för blotta ögat. Efter fusning med visst mellanrum landade bägge modellerna på exakt samma tid – nästan 6 min.! – endast några hundra meter från startplatsen.
En rysare!

På **söndagen** kom det – Högtrycket! Flödande sol från en blå himmel och nästan vindstilla – vad mer kan en friflygare önska?! Maxtiden sattes till 2½ min i samtliga klasser och sedan flögs det! Numerärt sett gjordes inte fler flygningar än under lördagen, men intrycket var ett helt annat eftersom modellerna stannade kvar inom synhåll. Nästan 60 gånger rasslade det till då Wakarna rusade fram på startbanan och beblandade sig med "C"-modeller och S2/S3:or, som nu beviljats 100 m. lina. Mest "rasslade" nog Einar Håkanssons "Erhardt-30" med sitt enorma raketstig till vänster(!), men även från ett antal växlade och kraxade modeller strömmade olika typer av (o-)ljud!

Maxflygningar duggade naturligtvis tätt då termiken lyfte hela svärmar av modeller – men flera av oss påmindes bryskt om att även motsatsen förekom! Höjdpunkterna var många denna strålande dag, men upplevelserna skiftar säkert från person till person. S2/S3:ornas starter med 100 m. lina gav stor behållning åt såväl startande som åskådare, men mäktigaste intrycket av alla gav Markkus flygningar med den enorma "Kuha 15", som fick termikanslutning i båda sista starterna. Som framgår av resultatlistan gav 100 m. lina annars inte automatiskt maxtid. Det är många, som vill få sitt namn på Markkus konstverk och i S2/S3 var det Helge Wannberg, som lyckades bäst denna gång, vilket kändes bra och rättvist.

Markku Tähäkäpää med hustru och en del av arsenalen. Närmast den väldiga "Kuha 15", spännvidd 3meter 40 cm

Till vänster: Inför fly-off i klass "C". Närmast laddar Lennart Hansson sin "One-and-a-half" övervakad av hustrun Berit. I bakgrunden får Anders Håkansson hjälp av John Pettersson att dra upp motorerna på "Landegren". Foto: Lars Tolkstam.

David Baker från England, SAM 1066; kom på besök. Med sig hade han två genuina engelska Wakefieldmodeller. Den tt.v. i i davids högra hand var försedd med en hembygd radiomottagare för sidroderstyrning. Bygd redan 1947 och så liten att den kunde flygas i gummimotormodell!

En annan rysare blev uppgörelsen i Wakefield-klassen (eller klass "D"). Klassen visade i år upp flera konstruktioner, som inte förekommit tidigare, t.ex. Sten Perssons Löwen-Åbergs Wake, Bengt Rosengrens "Zombie" (Warring), Hans Karlssons eleganta "Puss Moth" (Lanzo) och Rolf Asterviks "Zeffiro". Intressanta konstruktioner allesammans, som det ska bli vederkvickande att återse nästa år. Av de totalt 19 flygplanen dominerade dock de välkända "Ellilä", "Duplex", "Rimfaxe" etc., men ändå finner vi en originalmodell, nämligen segraren Lars Ljungbergs Wakefield 1950 (utan krax!), högst upp i prislistan! Populär vinnare blev han efter en magnifik fly-off, där inte mindre än 7 flygplan var med. Efter en vindkantring på 180 grader flyttades startplatsen till fältets östra sida; tidtagare anmäldes till var och en av de tävlande och gränser för startområdet drogs upp.

Sigurd Isacson, som hade både "Rimfaxe" och "Duplex" i fly-off, startade först med den förra. Sigurd hamnade i ofördelaktiga luftrörelser med 2:14 min som resultat. Martti Bogdanoff följde efter med sin "Ellilä" och tog ledningen med en fin flygning på 4:28 min. I en nästan samtidig flygning fick Anders Håkansson 4:09 min. Ginger och Anders Sjöberg startade sina "Rimfaxar", men kunde inte heller de gå förbi Martti. Anders nådde 4:13 och Ginger 3:43 min.

Martti var fortfarande i ledningen när Lars Ljungberg startade. I en perfekt flygning i gynnsamma luftlager noterade Ljungberg 5:09 min (efter termikbroms) och var därmed ensam om att ha uppnått den stipulerade maxtiden 5 min. Med dagens sista flygning tog Sigurd Isacson silverplatsen med en övertygande flygning på 4:43 min. med "Duplex".

7 flygplan i fly-off har inte tidigare förekommit på OT-SM, närmast kommer 5 flygplan 1993, också i Wakefield-klassen. Det blir nya möjligheter för fler att försöka överträffa detta nästa år, då gärna med ytterligare hittills ej presenterade konstruktioner!

Sedan alla resultat sammanräknats skedde prisutdelning inför en tapper skara trötta och solbrända OT-flygare och anhöriga. Det befanns bl.a. att vandringspriset i Classic Wakefield gick till Sigurd Isacson och Truedsson-pokalen till Anders Håkansson. Lagtävlingen Danmark-Sverige, som i år avgjordes enbart i segelklasserna, vanns av hemmalaget.

Hårt arbetande arrangörer avtackades, liksom övriga funktionärer, som gjort detta lyckade OT-SM möjligt. Tacktal hölls även av vår engelske gäst David Baker, utsänd som spion från vår engelska systerorganisation SAM 1066. Han följde samtliga dagars tävling och uttryckte bl.a. sin glädje över att ha fått se så många för honom ovanliga modeller, samtidigt som han förundrades över det kvinnliga inslaget bland såväl tävlande som åskådare! Han förundrades också över den allmänt höga standarden på våra byggen och såg gärna att vi i större utsträckning kommer över för att flyga – och därmed höja standarden! – i engelska OT-sammanhang! I efterhand tackade han på sitt sätt genom att pryda framsidan på OT-tidningen "The Clarion" med ett foto av Wakefield-vinnaren med modell och texten **"A very popular win in Wakefield for Lars Ljungberg at the Swedish SAM Champs in August...Great meeting....Great people and a large site..SEE YOU THERE NEXT YEAR..**

Vi instämmer!

Lennart Hansson, Kurt Sandberg, Sten Persson

Helsvensk ser väl Lennart Hanssons nybyggda "VM-vinnaren 1952" ut, konstruerad av och flugen till seger av Arne Blomgren.

KLASS S 1

1	Kurt Sandberg	HW -44	120	92	104	316
2	Helge Wannberg	Novis	102	70	101	273
3	Sten Persson	Sunnanvind	71	120	60	251
4	Birgit Dahlin	Fidusia	70	103	76	249
5	Carl-Johan Eiroff	Hewa 3	55	87	103	245
6	Tycho Andersson	Laruska	60	48	120	228
7	Rune Tedenryd	Laruska	64	27	120	211
8	Frank Dahlin	Fidusia	96	88	24	208
9	Markku Tähkäpää	PS -44	68	68	62	198
10	Markku Tähkäpää	Teufel II	120	29	48	197
11	Sven Olof Borg	Novis	59	67	63	189
12	Helge Wannberg	Salmiak	54	72	49	175
13	Fritz Neumann	Jokum	70	45	54	169
14	Helge Wannberg	Hewa 3	48	120	-	168
15	Kurt Strömdahl	Nordanvind	77	25	63	165
16	Frede Johl	Grimpenimus	54	106	-	160
17	Markku Tähkäpää	Pinocchio	78	62	19	159
18	Martti Bogdanoff	Pinocchio	51	38	67	156
19	Lars Larsson	Örnungen	38	41	65	144
20	Kurt Strömdahl	Tigern	34	49	53	136
21	Alf Wängberg	Korpen	24	42	60	126
22	Kurt Sandberg	PS -44	65	26	32	123

KLASS S - S3

1	Helge Wannberg	Master	150	150	150	450
2	Lars Larsson	Balder	150	150	147	447
3	Kurt Sandberg	Moa'zagotl	148	150	137	435
3	Markku Tähkäpää	Kuha 15	135	150	150	435
5	Sven Landervik	Taifun	133	150	150	433
6	Kurt Sandberg	KS -46	150	150	130	430
7	Frank Dahlin	KE -21 Diogenes	150	95	150	395
8	Ronald Borg	Uppår -47	114	130	150	394
9	Markku Tähkäpää	Pluto III	150	88	150	388
10	Hans Frderik Nielsen	KE -21 Diogenes	150	68	150	368
11	Markku Tähkäpää	Carmelita	150	105	108	363
12	Markku Tähkäpää	Balder	-	150	150	300
13	Sven Rågwall	Meteor 21	150	89	58	297
14	Rune Tedenryd	Peking	129	39	114	282
15	Helge Wannberg	Peking	150	98	-	248
16	Per Nilsson	Draken	55	99	92	246
17	Frede Johl	Ölhunden	69	150	-	219

KLASS S int

1	Rune Tedenryd	Aurikel	120	120	150	390
2	Hans Fredrik Nielsen	Sherif	77	120	150	347
3	Rolf Astervik	Nebula	105	120	92	317
4	Lars Larsson	Viking	120	120	69	309
5	Eli Nielsen	Aurikel	65	89	150	304
6	Sven Rågwall	Aurikel	120	120	44	284
7	Fritz Neumann	FN 23	60	69	150	279
8	Ronald Borg	Bora Gunic	118	66	65	249
9	Sven Landervik	Bora Gunic	120	27	94	241
10	Tycho Andersson	Victory	67	90	64	221
11	Bengt Åhman	Kondor	73	68	67	208
12	Lars Larsson	Bernfest	68	120	-	188
13	Markku Tähkäpää	Hele -50	120	66	-	186
14	Erik Knudsen	AH -24	64	51	53	168
15	Carl-Johan Eiroff	Master -47	76	80	-	156
16	Frede Johl	Krölle	-	66	42	108

KLASS A2

1	Sven Landervik	Skymaster	117	114	150	381
2	Tycho Andersson	Skymaster	120	83	135	338
3	Arne Hansen	AH-K33	103	120	96	318
4	Sven Olof Borg	Stratos	117	120	73	310
5	Tycho Andersson	Stratos	62	120	120	302
6	Rune Tedenryd	Skymaster	100	27	109	236
7	Sven-Olov Lindén	Teolinda	55	46	95	196
8	Sven Rågwall	Nordic Winner	45	37	-	82

På grund av tekniskt missöde presenteras resultaten för segelmodeller som en bilaga.

Här laddas för seger! Lars Ljungberg får hjälp av makan Karin att reva upp motorn till max på 1950-års Wakefield.
Foto: Lars Tolkstam

Gummimotormodeller.

Klass A.

1. Sigurd Isacson TI-39	120	120	150	390
2. Anders Sjöberg FIB	103	120	119	342
3. Lars Tolkstam Trim II	99	59	101	259
4. Helge Wannberg Hewa M1	86	82	89	257
5. Kent Josefsson TI-39	74	87	75	236
6. Thomas Johansson Whipit Quick	78	64	72	214
7. Thure Josefsson TI-39	59	64	54	177
8. Birgit Törnkvist Whipit Quick	53	57	59	169
9. Gunnar Wivardsson Whipit Quick	49	55	55	159
10. Lars Lindén Trim II	37	35	57	129
11. Sven-Olov Lindén Trim II	37	39	46	122
12. Thure Josefsson FIB	58	5	37	100
13. Bengt Rosengren Trim II	28	41	30	99
14. Örjan Gahm FIB	25	27	-	52

Klass B.

1. Sigurd Isacson Västanvind	120	120	150	390
2. Anders Håkanson Västanvind	120	120	133	373
3. Lars Ljungberg Landegren	94	120	150	364
4. Lars Lindén Landegren	117	96	135	348
5. Åsa Tolkstam Cleo	120	120	98	338
6. Anders SjöbergLandegren	120	120	92	332
7. Anders Håkanson Clipper	89	118	109	316
8. Ginger Sjöberg Termik III	98	120	97	315
9. Lars Ljungber Tern	120	85	103	308
10. Kurt Strömdahl Clipper	59	101	146	306
11. Georg Törnkvist Pinocchio	120	103	78	301
12. Anders Håkanson Landegren	66	80	141	287
13. Holger Sundberg Lanzo Cabin	118	105	42	265
14. Sten Persson Clipper	120	89	52	261
15. Ginger Sjöberg Västanvind	120	120	-	240
16. Thure Josefsson Västanvind	48	63	114	225
17. Hans KarlssonFlying A. Moth	96	77	49	222
18. Ingvar Claesson Clipper	120	39	51	210
19. Sven Botström Stratosphere	109	34	65	208
20. Bengt Rosengren Landegren	80	113	8	201
21. Hans KarlssonStav HM 1934	67	57	50	174
22. Ingvar Persson Torpedo	38	66	57	161
23. Örjan Gahm Meteor	90	61	-	151

Klass B (forts.)

24. Sven Botström Tern	65	45	32	142
25. C.J.Eiroff Tern	69	65	-	134
26. Gunnar Ågren Tern	50	23	49	122
27. Thomas Johansson High Climber	58	59	-	117
28. Lars Lindén Kungsörnen	38	37	38	113

Klass TP.

1. Sigurds Isacson Simmers	120	120	150	390
2. Georg Törnkvist Manulkin	120	120	145	385

Klass C.

1. Lennar Hansson One-and-a half	150	150	150	450 + 343
1. Anders Håkanson Landegren Spec.	150	150	150	450 + 343
3. Lars Ljungberg Talisman	147	150	150	447
4. Holger Sundberg Outdoor Tractor	150	150	122	422
5. Anders Sjöberg Landegren Spec.	150	107	150	407
6. Lennart Flodström Laban	118	150	120	388
7. Owe Carlsson Laban	124	150	78	352
8. Martti Bogdanoff Laban	113	139	86	337
9. Bengt Åhman Laban	110	112	101	323
10. Thure Josefsson Löwens G1:a	60	104	150	314
11. Georg Törnkvist Dynamoe	-	150	140	290
12. Martti Bogdanoff Lanzo 30"	57	75	137	265
13. Janne Forsman Prim	73	94	71	238
14. Thure Josefsson Gipsy	57	75	60	192
15. Bengt Rosengren Warrings Lightw.	63	54	57	174
16. Lars Lindén Cirrus	72	49	41	162
17. Ingvar Claesson Prim	150	-	-	150
18. Bengt Rosengren Competitor	51	40	40	131

Klass D.

1. Lars Ljungberg Ljungberg -50	150	150	150	450 + 309
2. Sigurd Isacson Lanzo Duplex	150	150	150	450 + 283
3. Martti Bogdanoff Ellilä-50	150	150	150	450 + 268
4. Anders Sjöberg Rimfaxe	150	150	150	450 + 253
5. Anders Håkanson Landegren	150	150	150	450 + 249
6. Ginger Sjöberg Rimfaxe	150	150	150	450 + 223
7. Sigurd Isacson Rimfaxe	150	150	150	450 + 134
8. Anders Håkanson Tusse	150	150	145	445
9. Sten Persson Adams -37	150	138	150	438
10. Owe Carlsson Ellilä -50	150	150	134	434

Klass D (forts).

11. Ginger Sjöberg Lanzo Duplex	150	135	135	420
12. Lennart Hansson Lanzo Duplex	150	150	110	410
13. Rolf Astervik Zeffiro	127	131	150	408
14. Lennart Flodström Joseph	150	150	90	390
15. Sten Persson Löwens VT-50	101	110	150	361
16. Sven-Olov Lindén Korda - 37	150	83	96	329
17. Hans KarlssonLanzo Puss Moth	107	108	79	294
18. Holger Sundberg Lanzo Duplex	99	75	100	274
19. Bengt Rosengren Zombie	52	103	89	244

Klass Gint.

1. Martti Bogdanoff Tempo	150	150	150	450
2. Lennart Hansson Blomgren -52	142	40	150	332

Classic Wakefield.

	Kodsiffra				
1. Sigurd Isacson Lanzo Duplex	1,3	180	180	180	540 + 283
2. Ginger SjöbergLanzo Duplex	1,3	180	180	180	540
3. Sten Persson Adams -37	1,3	180	180	180	540
4. Einar Håkansson Erhardt -30	2,5	152	180	180	512
5. Lennart Hansson Lanzo Duplex	1,3	180	180	143	503
6. Sven-Olov Lindén Korda -37	1,4	180	116	134	430
7. Holger Sundberg Lanzo Duplex	1,3	129	98	130	357
8. Bengt Rosengren Zombie	1,1	57	113	98	268

Truedssonpokalen.

1. Anders Håkanson Clipper -40	1,8	120	120	120	360
2. Lars Ljungberg Tern	1,6	120	120	120	360
3. Lennart Flodström Laban	1,1	120	120	120	360
4. Bengt Åhman Laban	1,1	120	120	120	360
5. Kurt Strömdahl Clipper -40	1,8	106	120	120	346
6. Martti Bogdanoff Laban	1,1	120	120	95	335
7. Sten Persson Clipper -40	1,8	120	120	94	334
8. Owe Carlsson Laban	1,1	120	120	86	326
9. Ingvar Persson Torpedo	2,2	84	120	120	324
10. Ingvar Claesson Clipper -40	1,8	120	70	92	282
11. Sven Botström Tern	1,6	104	72	51	227
12. Gunnar Ågren Tern	1,6	80	37	78	195

Förbränningsmotormodeller.

Klass F Klassisk.

1. Sören EdströmBroooklyn Dodger	120	86	87	293
2. Frank Dahlin Greig -46	70	78	62	210
3. Gunnar Ågren HU 10c	45	57	65	167
4. Rolf Astervik Silver Star III	109	-	-	109

Klass F Nostalgi.

1. Sten Persson Hi-Fli	120	120	150	390
2. Magnus Astervik Creep	120	106	150	376
3. Tycho Andersson Hail Shot	41	90	150	281
4. Gunnar Ågren Night Train	99	120	15	234
5. Hans Karlsson Small Talk	30	21	20	71

En liten påminnelse!

Du har väl konstruerat och byggt Din Wentzelmodell? "Classic 808".

En gummimotormodell med fast landställ och frihjulspropeller. Kroppen ska utformas med en kabin med en höjdskillnad av 30 mm mellan över-och underdel och med en längd av 60 mm. Kroppslängden (löa) får ej överstiga modellens spännvidd. Kroppstvärsnittet ska vara minst 60 cm^2.

Vingytan får vara max 8 dm^2 och spännvidden max 80 cm. Val av vingprofil är fritt. Stabilisatorytan får vara max 33% av vingytan. Gummimotorvikten begränsas till 20 g smord snodd. Propellern skall vara av trä. Hjul på huvudställen skall ha en diameter av minst 30 mm.

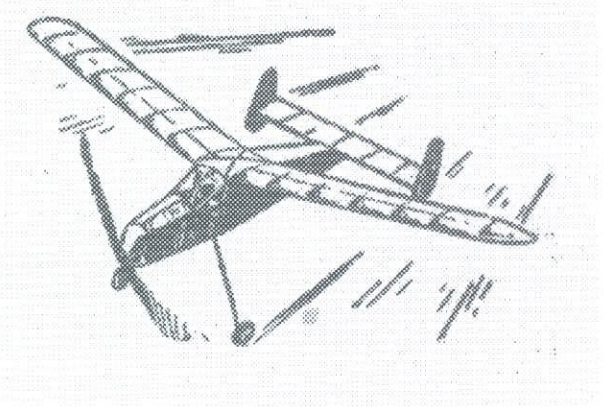
Material för bygget skall vara trä -(balsa, furu, plywood, bambu) - pianotråd, papper eller siden. Lim och lack enligt eget val.

Modellens min.vikt inkl.gummimotor skall vara 80 g.

Innan flygningarna sker kommer flygplanen att bedömas i en tävling "Concour d´elegance".

Det är ju fritt fram i fråga om former och färger och fantasi! För att kunna delta i skönhetstävlingen måste modellen dessutom bevisa sin flygförmåga! Tävlingsflygningar ska ske med markstart från en skiva (eller bord) ca 120 x120 cm!

Kommentar: Spv. max 800 mm är satt för att ej blanda denna modell med oldtimerklass B (max 750 mm spv.) Kroppstvärsnitt, fast landställ och frihjulspropeller är valda för att begränsa modellens prestanda. Markstart innebär också viss begränsning av flygförmågan.
Gärdet är ju inte så stort!



VÅRTÄVLINGEN 2000.

Den 29 april arrangerade AKM och SHMFS sin årliga "Vårtävling" för OT-modeller på Revingefältet, där såväl sommargrönska som sommartemperatur (+25 gr.) rådde !

57 modeller var anmälda, men tyvärr rådde också en tidvis kraftig ostanvind, varför en del av dessa aldrig packades upp! Med gott humör flögs dock de övriga modellerna, några så pass bra att de försvann för alltid! Flest modeller flögs i klasserna "B" och "C". I den senare krävde utgången en fly-off mellan Lars Ljungbergs "Löwen" och undertecknads "Prim", men en delad förstaplats föredrogs framför risken att flyga bort modellerna! Samma avtal gjorde Lars med Sigurd Isacson i klass "B"!

Resultat klass "A":

1. Thomas Johansson	"Whipit Quick"	57	120	177
2. Gunnar Wivardsson	"Whipit Quick"	82	60	142
3. Andree Danielsson	"Tummeliten"	35	45	80
4. Georg Törnkvist	"FIB"	42	26	68
5. Thure Josefsson	"TI-39"	54	8	62

Klass "B":

1. Sigurd Isacson	"Kungsörnen"	120	120	240
1. Lars Ljungberg	"Cleo"	120	120	240
3. Kurt Strömdahl	"Clipper 1"	88	101	189
4. Martti Bogdanoff	"Tern"	51	131	182
5. Kurt Strömdahl	"Torpedo"	72	70	142
6. Gunnar Stedt	"Hep Cat"	120		120
6. Sten Persson	"Cleo"	120		120
8. George Törnkvist	"Pinocchio"	86		86
9. Gunnar Wivardsson	"Trumfe"	41		41

Klass "C":

1. Lars Ljungberg	"Löwens G1"	120	120	240
1. Sten Persson	"Prim"	120	120	240
3. Bengt Åhman	"Laban"	112	120	233
4. Martti Bogdanoff	"Laban"	111	120	231
5. Georg Törnkvist	"Löwens G:1"	120	110	230
6. Anders Håkansson	"Landegren"	105	120	225
7. Gunnar Stedt	"Chop stick"	97	120	217
8. Martti Bogdanoff	"Lanzo 30"	53	45	98

Klass „D" Wakefield:

1. Sigurd Isacson	"Lanzo Duplex"	120	120	240
2. Anders Håkansson	"Copland"	120	91	211
3. Martti Bogdanoff	"Ellilä"	120	-	120
3. Martti Bogdanoff	"Tempo"	120	-	120

Klass S1:

1. Tycho Andersson	"Fidusia"	120	86	206
2. Rune Tedenryd	"Fidusia"	55		55

Klass S2:

1. Sven Rågwall	"Meteor 21"	105	116	221

Klass A2:

1. Sven Rågwall	"Nordic Winner"	75	120	195
2. Tycho Andersson	"Skymaster"	101	83	184
3. Rune Tedenryd	"Aurikel"	37	120	157
4. Rune Tedenryd	"Skymaster"	94	35	129
5. Bengt Åhman	"Odenman"	5		5

Annonser.

Old Timer Ritningar till Salu:

1950	Klass S1	Dinah	Spv	98 cm
1950	Klass S int	Ingegärd	"	165 cm
1947	Klass C	Amigos	"	88 cm
1957	Klass F	Kapten Krok	"	116 cm
1953	Linstyrd	Spettan	"	46 cm

Bipla

Senaste listan på mina ritningar mot 10 kr. i frimärken.
Arne Andersson, Bagaregatan 24B, 611 31 Nyköping.
Tel. 0155-28 68 52

TILL SALU:
Tittar Du på fullskalaflyg? Tillfälle att köpa **Flygrevyns videoband,** 7 st à 1 – 1½ tim. för kr. 400:00 + porto. Även en engelsk dokumentär **Farnborough 1956 & 1957** kr. 100:00. Säljer även **Modellflygnytt 89 ex** 1970-1996 kr. 400:00 ; **SAM 35 Year Book 10** kr. 100:00 ; **1976 Commemorative Book** – allt om twin pushers, inkl. 16 ritningar kr. 150:00. Sten Persson, Pålslyckegatan 26, 302 30 Halmstad. Tel. 035-104943.

När något av det Du äger har blivit mer värt för någon annan än för Dig själv, är det dags att sälja:

Tyskt ordspråk

BÖRJESSONS "PLADUSKA"

Apropå sidan 2 har Rolf Astervik i Gävle under en längre tid intresserat sig för och försökt dokumentera utvecklandet av Börje Börjessons nydanande F-konstruktion från slutet av 40-talet. Omslaget visar Helge Eliasson från AKG med sin version av Börjessons "Neo" vid Vintertävlingen i Rättvik 1950. Han kom på 5:e plats i klass F, där Börjessons egen "Neo" blev 2:a.
Det var i referatet från denna tävling som tidskriften HOBBYFOLKs skribent med tydlig belåtenhet skrev att "...parasollknarrarna har tjänat ut och istället har de börjessonska linjerna ryckt fram..." Som vi vet kom ju "parasollknarrarna" åter att dominera ett bra tag till!

"Hösten '96 funderade jag på att bygga en F-modell, kanske något svenskt. Då dök Börjessons "Neo" upp i tankarna, men underlaget jag hade var bara en treplansritning från Aeromodeller Annual.

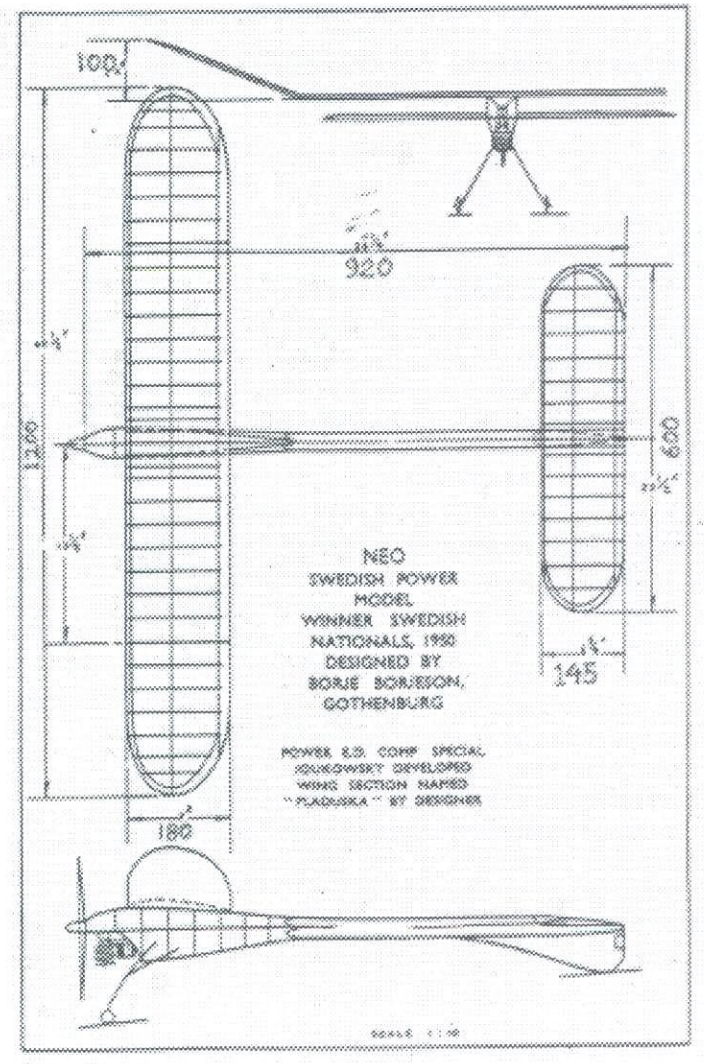
Jag ringde då upp Börjesson i Göteborg för att få fram mera underlag, om det nu fanns något kvar. Det var visserligen länge sedan han sysslat med modellflyg, men han var ganska klar över hur "Pladuska" alias "Neo" var konstruerad. Något konkret underlag fanns inte kvar, förutom profiler till vinge och stabbe. Vi kom överens om att jag skulle utforma en skiss på modellen, som Börje sedan skulle kommentera. Ett antal skisser utväxlades och han antecknade flitigt "fel" eller "rätt" på skissen.

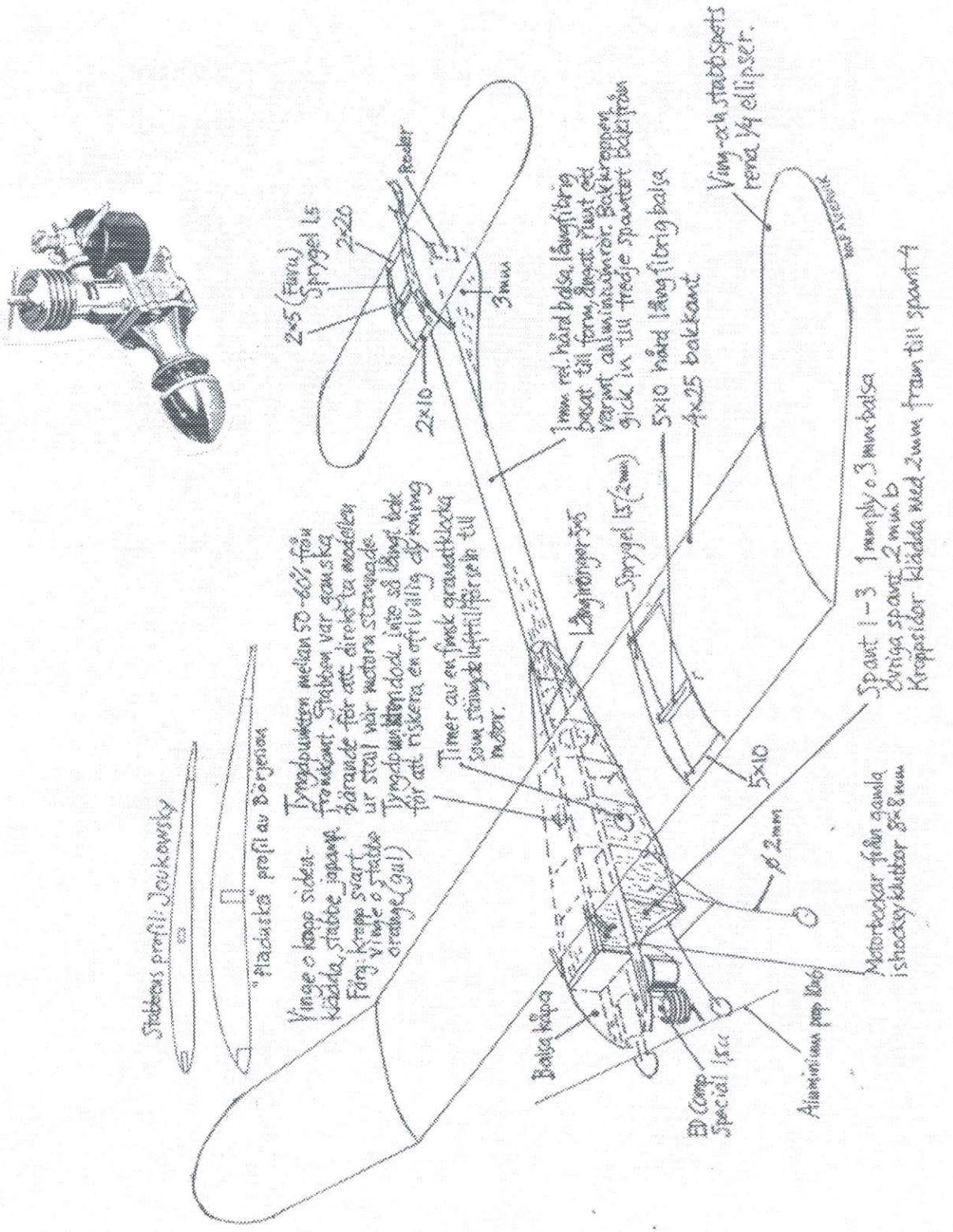
Perspektivskissen på omstående sida är den slutgiltiga versionen som BB (som han kallade sig ibland) godkände. En fullskalaritning finns dessutom under färdigställande. "Pladuska" är egentligen namnet på vingprofilen och modellen som sådan flög han redan 1947. Den såg i stort sett likadan ut in på 50-talet sedan den döpts till "Neo". Nedan följer några utdrag ur Börjes brev:"

"Tyvärr var det ju så, att när man sände över material till England så ritades detta om för att passa deras lay-out och design i pressen, ofta med dålig noggrannhet beträffande originalmått etc.

Jag flög mest skuldervingade modeller för att minska det skadliga motståndet och reducera frontarean till ett minimum. Nästan alla tävlingsmodeller hade ju relativt höga baldakiner och deras motorflykt var mycket lätt-trimmad. Förstår man stigmönstret hos en skuldervingad modell är en sådan modell ej heller svår att hantera. Den skall svänga vänster i motorflykten och höger i glidet med hjälp av fenan (lite understött av motorns vridmoment) men skeva vänster med vingen. Vingspetsarna var därför olika mycket skränkta och skevningen finjusterades genom att snedställa vingen lite. Propellern var gjord av 1½ mm kallvalsad aluminium, bockad och slipad till rätt profil och stigning. På en lågvarvig motor mer än fördubblades dragkraften jämfört med trä eller nylonpropeller. Jag har några propellrar kvar, men de är livsfarliga att använda!"

Rolf Astervik





P.S. Rolf håller fortfarande kontakt med Börje Börjesson och ett stalltips är att en "Neo" med en E.D. Comp. Special 2 cc så småningom kommer att dyka upp på våra OT-tävlingar! Red.

Vad mång av oss mest av allt behöver är någon son får oss att göra vad vi kan.

Ralph W. Emerson

WENTZELTÄVLINGEN
på Gärdet den 4 juni 2000

Tävlingen hölls som vanligt om aftonen den första söndagen i juni. Startplatsen var i västra delen av fältet utanför SR.

Vädret var soligt och vinden svag; inga lösa hundar störde denna gång! Ginger och Anders Sjögren hälsade oss välkomna och höll i protokollen. Örjan Gahm ledde tidtagningen. Sune Stark och Rune "Bananen" kom ut, liksom Åke Roggentin.

Lasse Wentzel skänkte fint danskt porslin "Måsen" som 1:a-priser. Sune tackade arrangörerna och utbringade ett leve för modellflyget och "Vingarna", som detta år fyller 65 år! Bilden visar Georg Törnkvist, som tar emot 1:a pris i klass "A" av Lars Wentzel. Arrangörerna Ginger och Anders Sjöberg applåderar. Foto S.-O.L.

RESULTAT

Tummeliten (max 30 sek.):

1. Erik Huss	30	30	30	fly-off 17	97
2. Ove Kjellberg	30	30	30	fly-off 4	94
3. Georg Törnkvist	27	30	30		87
4. Kaj Pettersson	10	18	20		48
5. Viktor-	20	11	15		46

Gladan och Cirrus (max 60 sek.):

1. Ginger Sjöberg Gladan	60	60	60	fly-off 99	279
2. S.-O. Lindén Gladan	60	60	60	fly-off 91	271
3. Arne Andersson Cirrus	50	22	60		132
4. Anders Håkansson Gladan	50	15	60		125
5. Lars Gustavsson Gladan	45	4	44		93

Kick-Off (max 45 sek.):

1. Erik Huss	45	45	45	135
2. Anders Håkansson	26	45	37	108

FIB och Trim (max 45 sek.):

1. Georg Törnkvist	45	45	45	fly-off 45	180 FIB
2. Anders Sjöberg	45	45	45	...	135 FIB
3. Lars Lindén	45	45	41		131 Trim
4. S.-O. Lindén	45	45	39		129 Trim
5. Lasse Wentzel	17	-	-		17 FIB

Kungsörnen, Tip-Top, Fröjds (max 60 sek.):

1. Anders Sjöberg Kungsörnen	60	60	60	fly-off 108	288
2. Anders Håkansson Tip-Top	60	60	60	fly-off 78	258
3. Helge Wannberg Fröjds	60	60	60	fly-off 72	252
4. Lasse Wentzel Kungsörnen	54	45	54		153
5. Lars Eriksson Fröjds	56	41	58		145

BYGG-TIME!

Charles Moberg Göteborg

Tre ritningar till modeller i tre av våra senast tillkomna OT-klasser utgör höstens inspirationsmaterial i detta nummer. Samtliga är hämtade ur den klassiska flygtidningen **LOOPING** från 1953.

1. "WILDCAT II" är en kraxad G-intmodell av Charles Moberg från Göteborg. Utvecklad ur föregångaren "Wildcat I" från 1952 uppges den vara en 4½-min.modell om man kan hålla tomvikten vid max 100 gr och fyller på med 140 gr gummi...Byggbeskrivningen betonar om och om igen strikt viktkontroll! Propellern uppges vara ritad av Börje Börjesson och vingen har en Dillner-profil. Modellen ska riggas med en vinkelskillnad om 5-6 grader med tyngdpunkten på 35% av kordan. Varje motor består av 14 strängar 6,4 mm gummi, 150 cm lång och flätad enligt egen metod för att hållas spänd mellan krokarna. Med dåtidens Dunlop eller Pirelli resulterade 1050 varv i en motortid på c:a 100 sek.

Fullständig arbetsbeskrivning ur Looping kan rekv. mot porto från undertecknad.

2 "INGEGÄRD" är en robust S-intmodell av Gunnar Kalén, egentligen konstruerad redan 1950 och byggd i ett 10-tal exemplar av Gamen-flygare 1950-1953. Den hade då en del framgångar och uppges speciellt komma till sin rätt i 4-7 sek.meters vind. Kan lätt byggas efter bifogade ritning, men fullskalaritning kan annars rekvireras från Arne Andersson (se annons på annan plats!). Byggbeskrivningen är kort och lyder som följer:

"...Kroppen är uppbyggd av 7 st. hela spant, resten av s.k. krysspant samt 4 st. 5x5 furu och 4 st. 3x3 furulister. Spant 1 sågas i 5 mm plywood, 2-7 i 1 mm plywood. Kroppen bör helst byggas på ett byggbräde, där man sågat jack för spanten 1-7. Sätt sedan ned spanten 1-7 i jacken i höjd med sidolongerongerna. Lägg dit dessa och nåla eller spika upp dem så att rätt form på kroppen erhålles. Skär sedan till de vågräta listerna till krysspanten (lätt balsa 2x5) och limma fast även dessa. Därefter ditsättes den övre listen (5x5). När allt har torkat ordentligt lossa kroppen och limma dit den undre listen och de lodräta listerna i krysspanten. Skär till nosblocket, som skall urholkas rätt kraftigt. Smält sedan ungefär 75 gr. bly för fyllning. Limma därefter fast nosblocket. Skär till vingplatta, underfena och stab.plattor och limma även dessa. Landningsskena ditlimmas när kroppen är klädd.Celluloidrutan ditlimmas inte förrän kroppen är klädd och lackad.

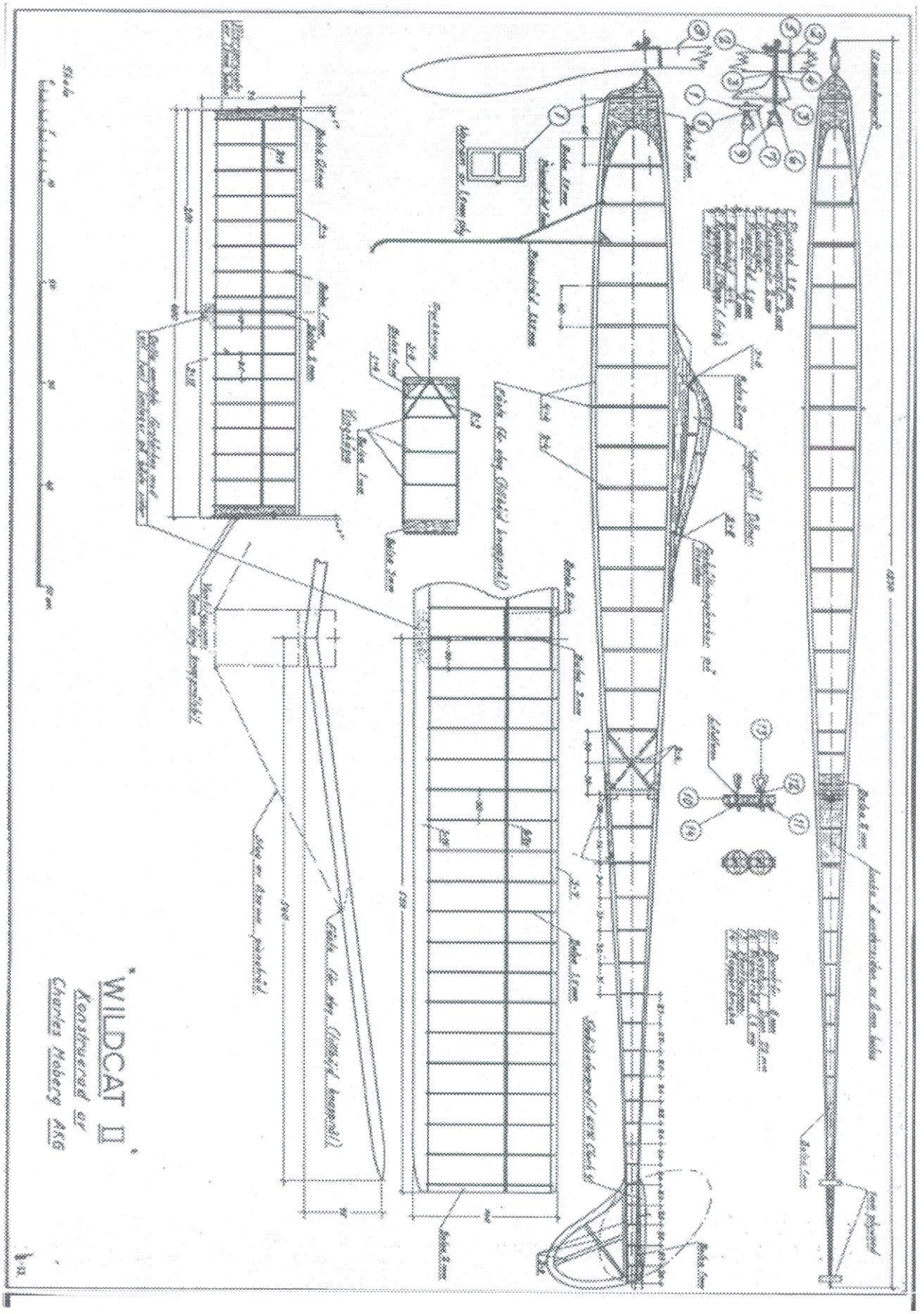
Vingen bygges lättast i tre delar. Spryglarna utskäres i 2 mm balsa. Mittdelen av vingen bygges plant. Höj bakkanten 6 mm på vingöronen vid sprygel 12 så att den rätta skränkningen erhålles. När delarna är färdiga hoplimmas dessa. Öronen ska ha 10 cm U-form. Limma dit 1 mm balsaflak i mitten samt de trekantiga förstärkningarna i knäckarna. Stab. bygges av 2 mm spryglar, som bör vara av lätt balsa. Spetsa framkanten noga så att den rätt profilen erhålles! Fenan göres av 3 mm extra lätt balsa och limmas dit när stab. är klädd men ej lackad. Alla delar slipas mycket noga före klädsel. Klädsel bör helst vara siden, men tjockt japanpapper går även. Impregnera klädseln väl med spännlack.

Erik hult, Örebro, suveränaste individuelle segraren i VT

3 "Smile Cat" är en framgångsrik tävlingsmodell av Erik Hult. Originalet var försedd men Elfin 1,8 cc men, med en spv på 150 cm, kan den flygas i F-Nostalgi med en inte alltför vass 2,5 cc diesel som t.ex. A.M.25 eller Jaguar 2,5 cc. Obs. dock viktökningen (200 gr/cc!).

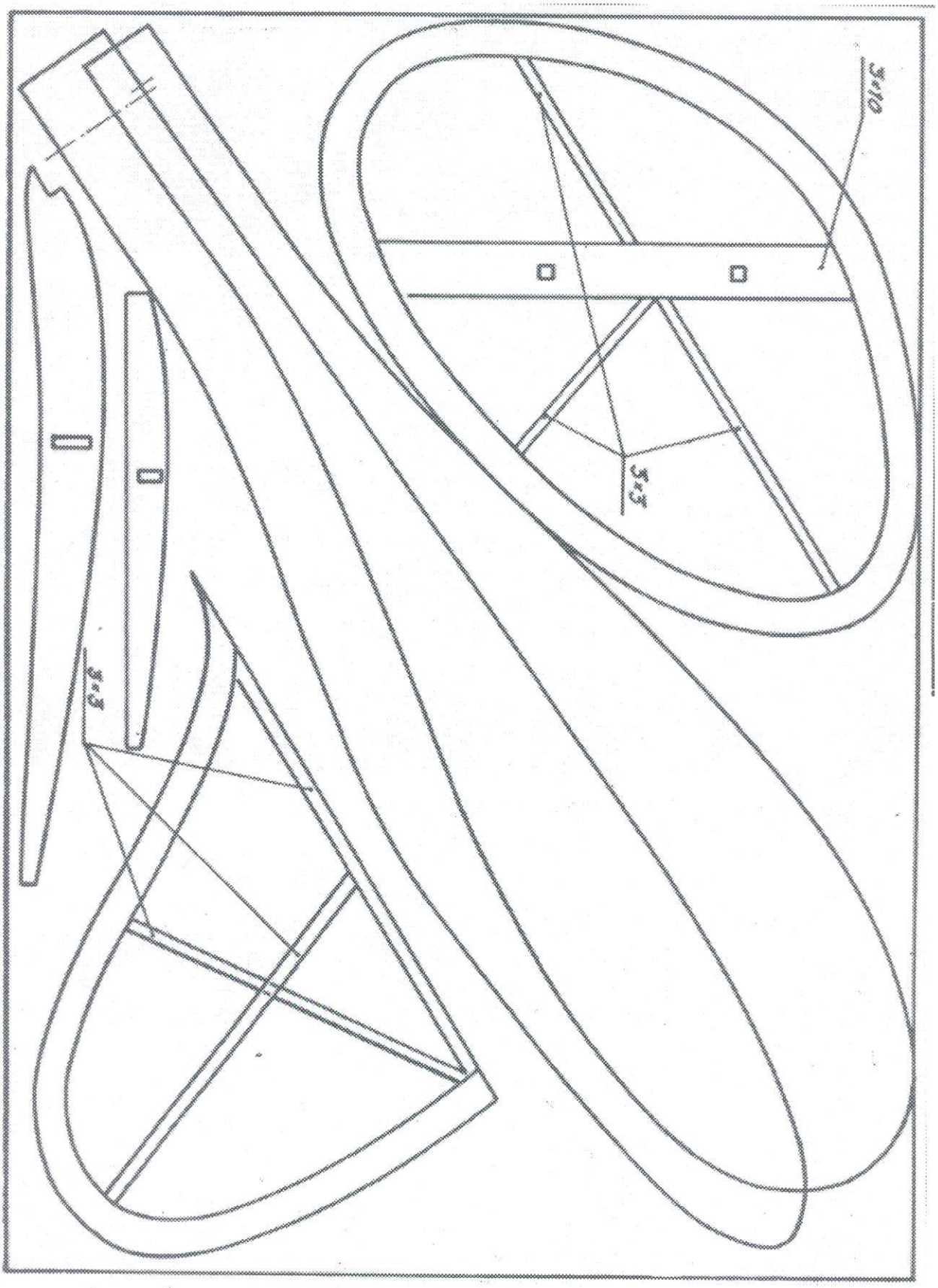
Bif. ritning kan förstoras upp om man vet att spv är 150 cm, vingkordan 16 cm, stab.spv. 52 cm, stab.korda 14,3 cm, kroppslängd (exkl. motor) 88 cm. Kroppen bygges upp av 4x4 mm balsalist med en något originell metod: med longerongerna på diagonalen byggs en "stege" direkt på kroppsprojektionen sedd uppifrån. Från motorspantete av 10 mm "mjukt hårdträ" ,t.ex. lind, spännes övre och undre longerongerna och hålles på plats med hjälp av distansbitar (av trä eller kartong) och gummiband medan alla diagonaltvärpinnarna limmas dit. Främre delen klädes med 2 mm balsa. Baldakinen bygges upp av 5 mm balsa, som också klädes med 2 mm balsaflak. Främre delen av denna klädsel går genom hela kroppen. Baldakinen krönes av en 5x5 mm furulist för gummibandsfastsättningen och längst upp en vingbrygga av 2 mm hårdträ. Landstället av 3 mm pianoträd bäddas in i nosblocket. Vingen består av en rak mittsektion med öron, som är höjda 10,5 cm i spetsarna. Spryglarna skäres av 2 mm balsa. Även framkant (5x10 mm) och bakkant (5x25 mm) är av balsa medan balkarna (5x7 och 3x3 mm) är av furu. Fenan görs i 3 mm balsa och siden rekommenderas som klädsel för hela modellen. Detta är ett sammandrag av byggbeskrivningen i Looping och kan även den rekv. Från undertecknad.

Sten P.



Stora resultat kan åstadkommas genom att leta upp och nyttigöra slumrande möjligheter.

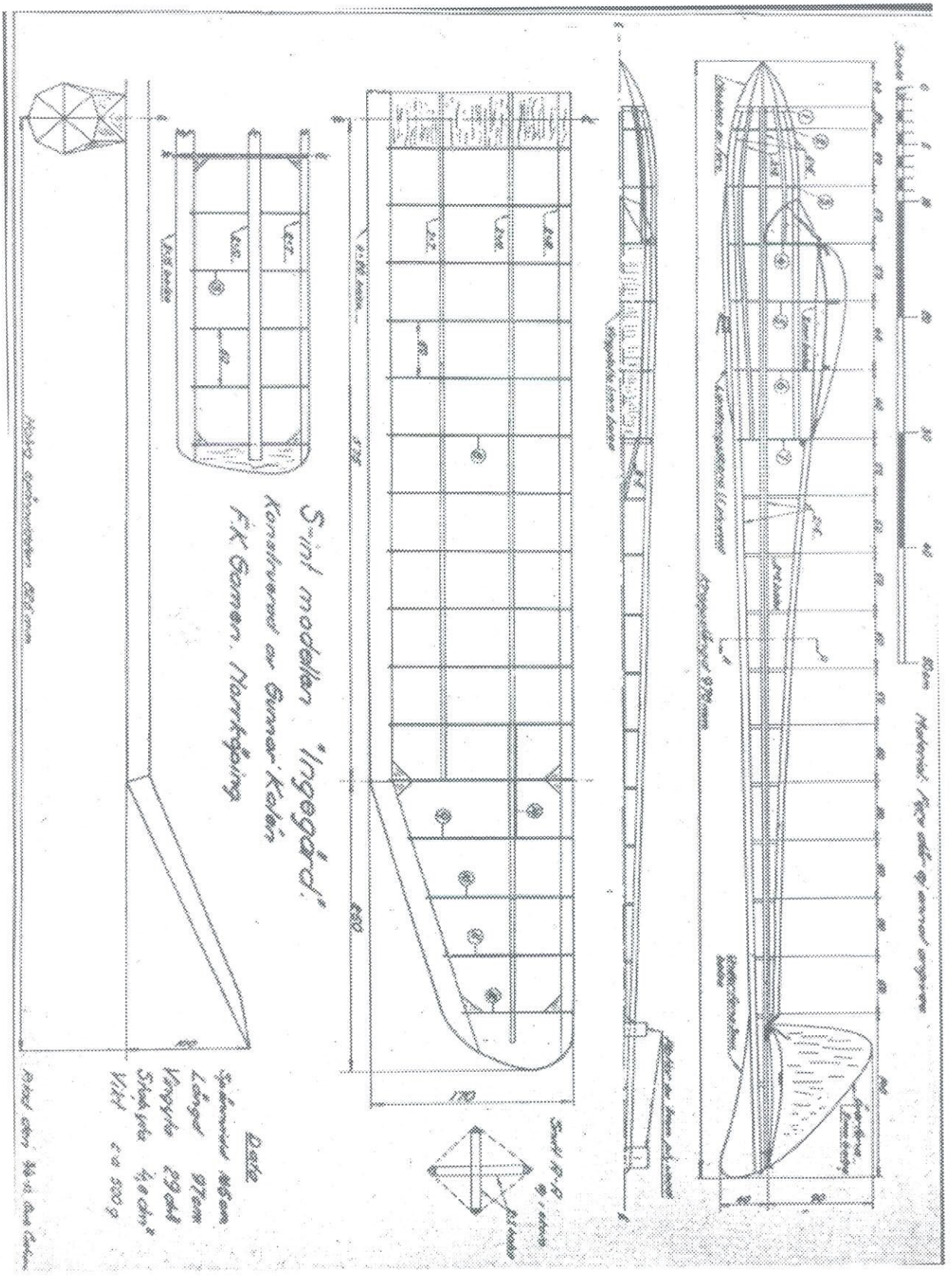
Andrew Carnegie USA



Detaljritning till "Wildcat II" i skala 1:1

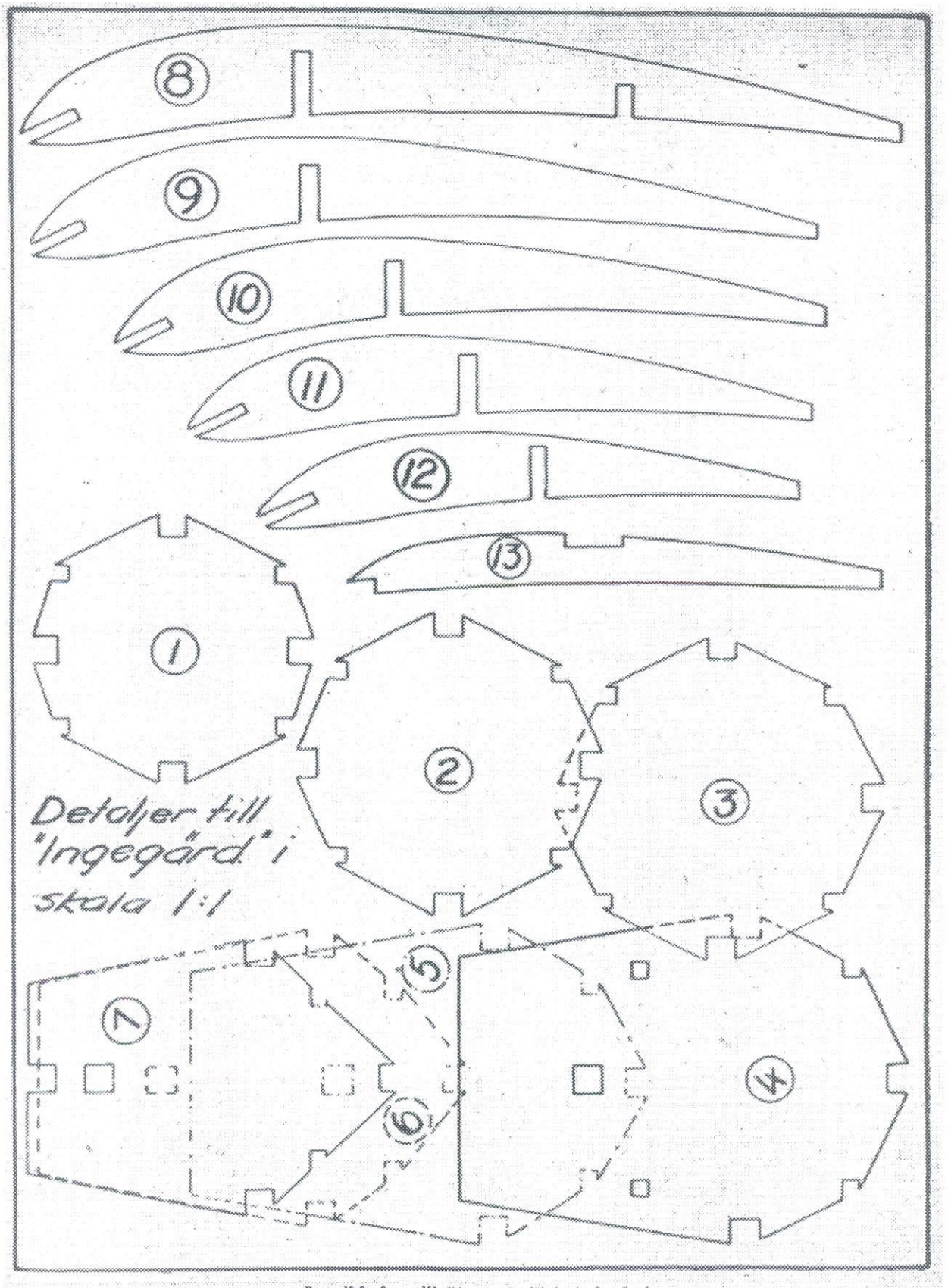
Trouble which can be foreseen is already half taken care of.

Ordspråk från Storbritannien



Man måsta lyfta sig själv i håret över svårigheterna. Skrik, men flyg!

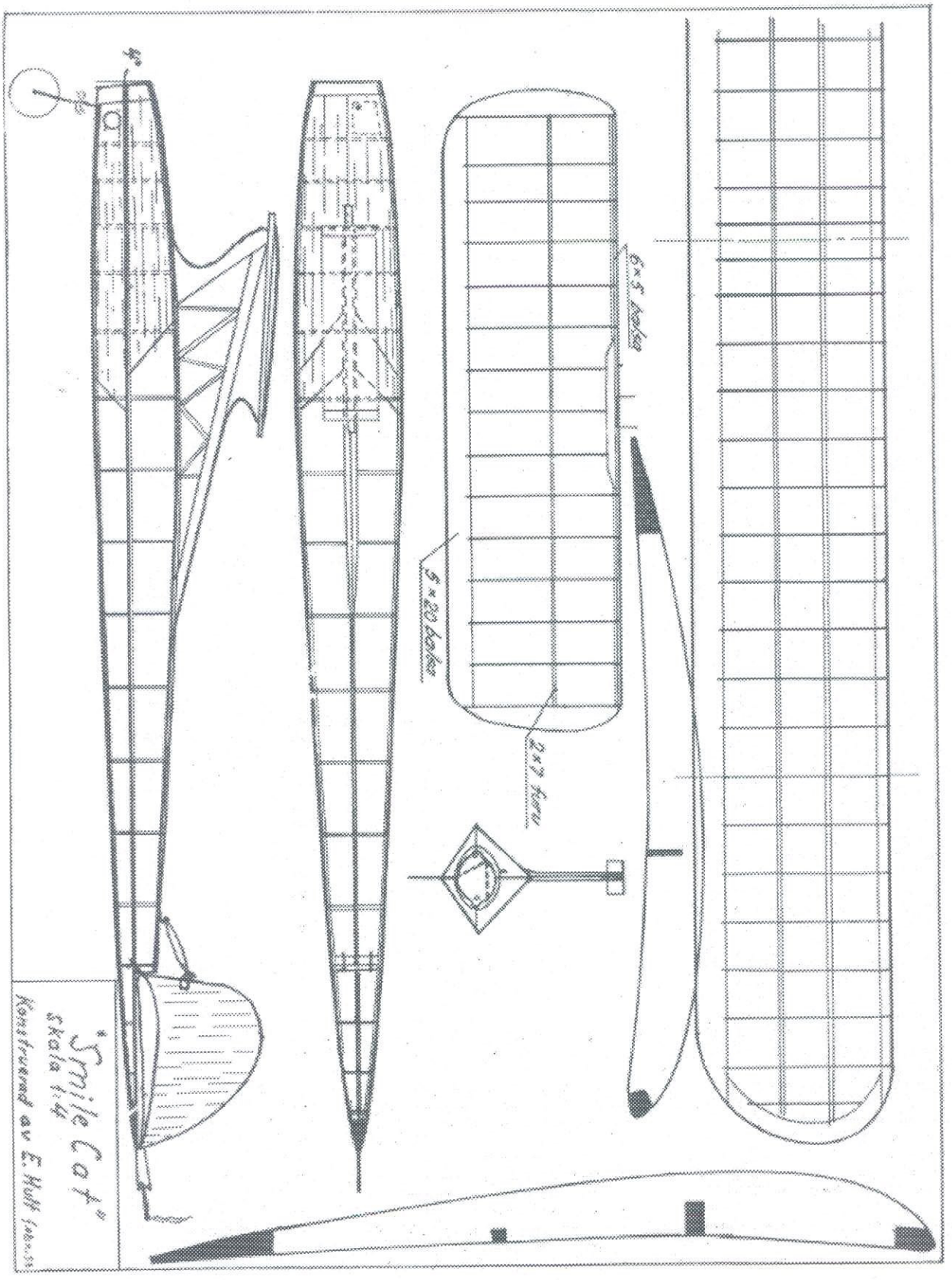
Elmer Diktonius, Finland



Detaljritning till "Ingegård" i skala 1:1

En pessimist ser svårigheter i varje arbetsuppgift. En optimist ser en arbetsuppgift i varje svårighet.

Översiktsritning till "Smile Cat", tävlingsmodell av Erik Hult
(Observera att ritningen är något förminskad. Vingkordan skall vara 160 mm)



ETT MUSEUM? FÖR OSS!

Vid SMFF:s årsmöte beslöts, att SMFF skall verka för att material och dokumentation om svenskt modellflyg skall bevaras och göras tillgängligt för intresserade, och "skapa någon form av modellflygmuseum".

Initiativtagare var Flygklubben Gamen i Norrköping, som, med Johan Bagge som föredragande, hade motionerat om ärendet. I sedvanlig ordning innebar beslutet, att Johan fick greppa problemet. Han är också medlem i SMOS (många av våra övriga medlemmar är faktiskt också SMFF:are), och ett logisktresonemang måste givetvis inkludera ett starkt intresse även från vår sida. Alltså togs kontakter, och det beslutades, att båda organisationerna såg det både som en önskan om och ett ansvar för tillkomsten av ett sådant museum.

Lördagen den 7 juli träffades vi, de utsedda (se namnlista nedan), i Motala för att försöka fastställa dagsläget och möjligheterna, samt att utföra vissa sonderingar för att kunna utforma en arbetsplan. Givetvis diskuterade vi också, i stora drag, vad som bör finnas i ett modellflygmuseum. En viktig synpunkt är, att "historia" innefattar allt som skett fram till NU, och även om det inträffade så sent som i går kan det ha historiskt värde.

Protokollet kan ni läsa på annan plats i "Oldtimer". Inför vårt nästa sammanträde, troligen i oktober, vill vi gärna ha medlemmarnas (och andras) hjälp att utarbeta ett någorlunda acceptabelt diskussionsunderlag. Alla tips tas emot med tacksamhet.

Vi söker en lämplig lokal och (om så är lämpligt) en samarbetspartner (t ex ett museum i en närliggande bransch). Lokalen bör helst ligga nära en större väg och i södra halvan av Sverige, men vi får inte vara kinkiga. Ett bra tips om Kiruna är således ett bra tips, men vi hoppas att det finns bättre!

Vi söker personer, som har kunskaper eller material, som är av värde för ett modellflygmuseum. I första hand vill vi göra en lista över tillgångarna. En sådan lista är av stor vikt för diskussioner med eventuella samarbetspartners, som givetvis vill veta, vad vi kan prestera. Kunskaperna kan vara i form av minnen och uppgifter, registrerade i Din egen hjärna, de kan vara i form av brev, tidningsurklipp eller liknande. Material kan innefatta allt möjligt: Byggsatser, halvbyggda eller färdigbyggda modeller, ritningar, tidningar, böcker, filmer, video, tillbehör (en tom bränsledunk från 1956 kan vara av stort intresse!), motorer etc etc. Det är endast fantasin som sätter stopp.

Du kan skänka material till museet (eller SMOS). Du kan låna ut material till museet (deponera, säger man ibland). Vi kan här som exempel ange Motormuseet i Motala, ett av de absolut bästa i Sverige, där ägaren Jan-Ove Boll har en mycket fin samling, som i icke oväsentlig grad förgylls av åtskilliga inlånade bilar, motorcyklar och andra tekniska föremål. Det vi ser som viktigt är, att värdefullt material bevaras och förvaras på ett betryggande sätt.

Vi vill i första hand få en uppgift från Dig över vad Du kan tänka Dig att bidraga med (ta gärna med även sådant, som Du tycker är mer eller mindre värdelöst. Det kan kanske snofsa till en grupp eller ett diorama.

Vi behöver inte grejorna nu. Vi återkommer så småningom till de personer och föremål, som vi är intresserade av. Det kan vara många, som erbjuder samma saker. Men Du kan ju också vara ensam om att kunna erbjuda ett intressant föremål, så lita inte på att andra gör det.

Gör en skriftlig förteckning, gärna med uppgifter om eventuella tävlingsresultat eller speciella episoder. Skriv *"Modellflygmuseum"* som överskrift

Om Du absolut vill, kan Du redan nu skicka grejor till någon av de namngivna. Du kan ju fundera över, vad som skall hända med sakerna då Du själv inte kan ta hand om dem .Även vi äldre bör tänka på framtiden. Tala också gärna med kompisar som har intressanta föremål, som inte bör försvinna av misstag.

Alla erbjudanden och bidrag kommer att listas upp, och kommer att redovisas i deltagande organisationers tidningar tillsammans med projektgruppens övriga arbete.

Projektgruppen (SMFF har adresserna, tel 011-31 38 50):

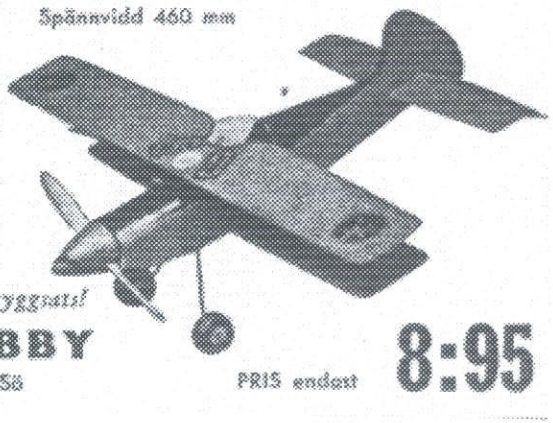
För SMFF: Johan Bagge, Lars-Erik Borg, Kaj Johansson
.För SMOS: Sven-Olof Lindén, Carl-Gustaf Ahremark, Lennart Flodström

Ritning till denna trvliga linkontrollmodell finns att rekvirera från Arne Andersson. Se annons på sidan 9.

SPETTAN Spännvidd 460 mm

för motorar 0,75—1,5 cc

Spettan är i sin klass en av de bästa modellflygplan i marknaden, den är både lätt att bygga och lätt att flyga för nybörjare. Byggsatsen innehåller färdigsågade delar.



Beställ redan i dag denna byggsats!

BERRA'S HOBBY

Högbergsgatan 27, Stockholm S8

PRIS endast **8:95**

DET ÅR REDAN 40 ÅR SEDAN!

Nostalgiska funderingar av Carl-Johan Eiroff.

Till vänster: Carl Hermes startar sin Wakefield Olympia *vid VM*

Nedan: Carl-Johans version av Olympia

Som vanligt sökande bland gamla och nya bygg-idéer tog jag fram Modellflyg Nytt nr 5 1962. Eller kanske jag läste Vaclav Horynas A:2-artikel där av någon anledning. Det är ett mycket tummat exemplar i alla fall. Så till ex. har jag byggt Ulf Carlssons "Pladuska" D:2 en gång med den skissartade ritningen som huvudsakligt stöd.

Nu fick jag syn på Wilkessons C:2 igen. För några år sedan försökte jag skaffa information om propellern från Ragnar, men det kom ingen (uppgifterna på ritningen kan knappast stämma). Tänk att "bygga" en rörkropp i stället för att förstora upp och rita en kropp, såsom jag nyligen gjort, till Stoffels Flight Cup Winner! Sagt och gjort! Valde det lämpligaste 1,5 mm-flaket i mitt lager, lackade och klädde det på insidan och tyckte att snart var halva kärran klar. Resultatet ett par dagar senare var inte bra. Röret var inte helt runt, det fanns för lösa stråk längst flaket. Nu gicks balsalagret i källaren igenom men där fanns inget att satsa på.

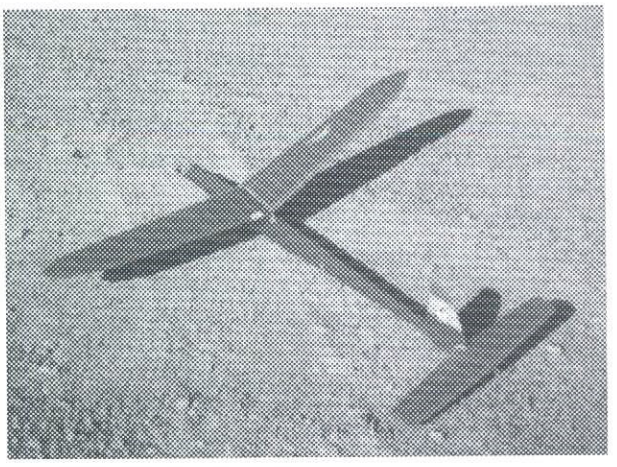
-Jag måste åka till Höganäs, sa jag till hustrun. –Eller Helsingborg. Jag behöver material.
-Gör du det! sa hustrun. Hon ville inte följa med. Jag kom hem med fåtaliga flak och lister, men var inte nöjd.

-Jag måste åka till Göteborg och leta, sa jag och åkte efter någon dag. Det blev en fin resa i sol och vind, men gav mest påtagligt skoskav så jag orkade inte leta överallt. Kungsbacka besöktes på hemvägen, men det hjälpte inte saken. Väl hemkommen försökte jag med ett någorlunda lämpligt flak och det fick så småningom duga.

Att skaffa materiel har med åren blivit allt svårare. Ingenting saluförs i köpmansstaden Halmstad längre. I Höganäs var affären utrymd och i Ängelholm var det s.g.s. tomt i sportfiske/hobbyaffären. Beställer man per postorder vet man inte vad som kommer – eller när. Det är ungefär som när Karl XIIs arméer försökte proviantera på ryska landsbygden... Ack, ack, samtidigt vräks radiomodeller med tillbehör ut i otroliga mängder...

Nåväl, det hela utvecklade sig till en konstruktion, som jag nu kallar "Wake 60" i flygdagboken. Det är en typisk enköpingsmodell och liknar lika mycket Lennart Tysklinds från 1958. Den mycket välvda vingprofilen Benedek 83508 var ett kännemärke på klubbens modeller och frestade mig att prova. Efter viss tvekan tog jag en rysk 60-talspropeller, som fanns till hands i brist på uppgifter (men jag kände till Tysklinds prop.diam.). Jag ville emellertid inte ha ett alltför segt stig och det blev verkligen fint. Däremot blev det stallproblem i glidet, som dock kunde lösas med en turbulenstråd på framkanten. Vingprofilen blev en positiv överraskning över huvud taget. Speciellt att motorflykten var lätt-trimmad och fin.

Stärkt i själen kom jag sedan igång med en gammal kärlek: Carl Hermes´ "Olympia" Wake från 1959. Balsa till lådkroppar är inget problem, men det tär på uthålligheten att göra avsmalnande vingar med halv-



spryglar skurna efter ögonmått. Modellen blev fin, men man är väl lite självplågare, som envisas med sådant. Efter trimning av "Olympian" var det så dags för en annan gammal favorit, Herb Kothes Wakefield från 1958-59. Givetvis med trapetsformade bärplan! Den påminner en hel del om Coplands 50-grammare utom att Coplands saknar pylon. Bygget är på god väg även om det vilar just nu.

På försommaren skickade jag efter SAMs katalog från England. Tyvärr innehåller den nästan bara småmodeller och inte alltför mycket av intresse förutom en del tillbehör som t.ex. klädselmaterial. På en av de

(Fotrs. från föerg. sida)

sista sidorna fanns lite nyheter som Jet-X 100. Jag blev eld och lågor! Tog fram ritningar till Jetex 100-modeller och tänkte bygga en och annan av de enkla men vansinnigt tjusiga konstruktionerna av Ian Dowset. När motorn kom efter en vecka hade jag hunnit ändra min "Jetex-Måsen" så att vingens yta minskats enligt ritningen till 100-versionen. "Raketen" stod sedan på tur.

Det visade sig nu att Jet-X 100 egentligen är gamla Jetex 150 PAA Loader. Utseendet är lite ändrat men tyngden är densamma och alltså betydligt tyngre än den gamla "100" eller gamla "Jetmaster". Entusiasmen svalnade hastigt, men efter en tid kopierade jag några ritningar med 115% förstoring så vi får väl se.

Just nu ligger delar till Sigges "Demon" på byggbordet (för Jetex 50), men den hamnar nog på väggen... Jag flög min enköpingswake i slutet av september och känner mig nöjd med den. Det var sommarvarmt i luften, doppade mig i havet. Har sett ovanligt få flyttfåglar i höst. Våra flygfält håller på att odlas upp, men det kanske löser sig så småningom.

Okt-99 CJ

RIKSMÄSTERSKAP I OT-RC ÅR 2000

Den 23 september kunde RM i OT-RC flygas i strålande höstväder. Tävlingen var först tänkt att avhållas den 9 sept., men måste avblåsas p.g.a. – just blåst! 10-12 m/s var det.
Tävlingen flögs efter regler, som tagits inom SMOS, d.v.s. 4 min. stigtid – 4 min. glidflykt och därefter landning i cirkel med 30 m diam. Bäst att pricka 4 min. glid var Gunnar Johansson, Stockholm med 3 min. 58 sek. Segrare blev Bengt Höglund, Nyköpings Modellklubb med knappast möjliga marginal, 786 p. mot Arne Nohlbergs 785 p. Det kostar att vara på toppen! Högsta poäng man kunde få var 810. Undertecknad tvingas, liksom Tjålle, att be om ursäkt för att representant från arrangörsklubben belägger tätplatsen (bad joke)!
Spektakulärt inslag var när Esbjörn Forslunds modell steg i snäva svängar och denne plötsligt meddelar "jag har tappat den – ingen kontakt!" varpå han stängde av sändaren. Han hade glömt slå på mottagaren – en påminnelse från RC-flygningens barndom! Fast då stack modellerna ibland även med radion påslagen! Esbjörns modell återfanns senare.
Tävlingen präglades av gott humör och hjälpsamhet de tävlande emellan. Flera har hört av sig och önskar en upprepning nästa år. Undertecknad arrangör i Nyköpings Modellklubb tackar de tävlande och ställer med nöje upp nästa RM.
We'll meet again. Happy landnings!

Ingvar Claesson

Riksmästerskap i OT-RC (Forts.)

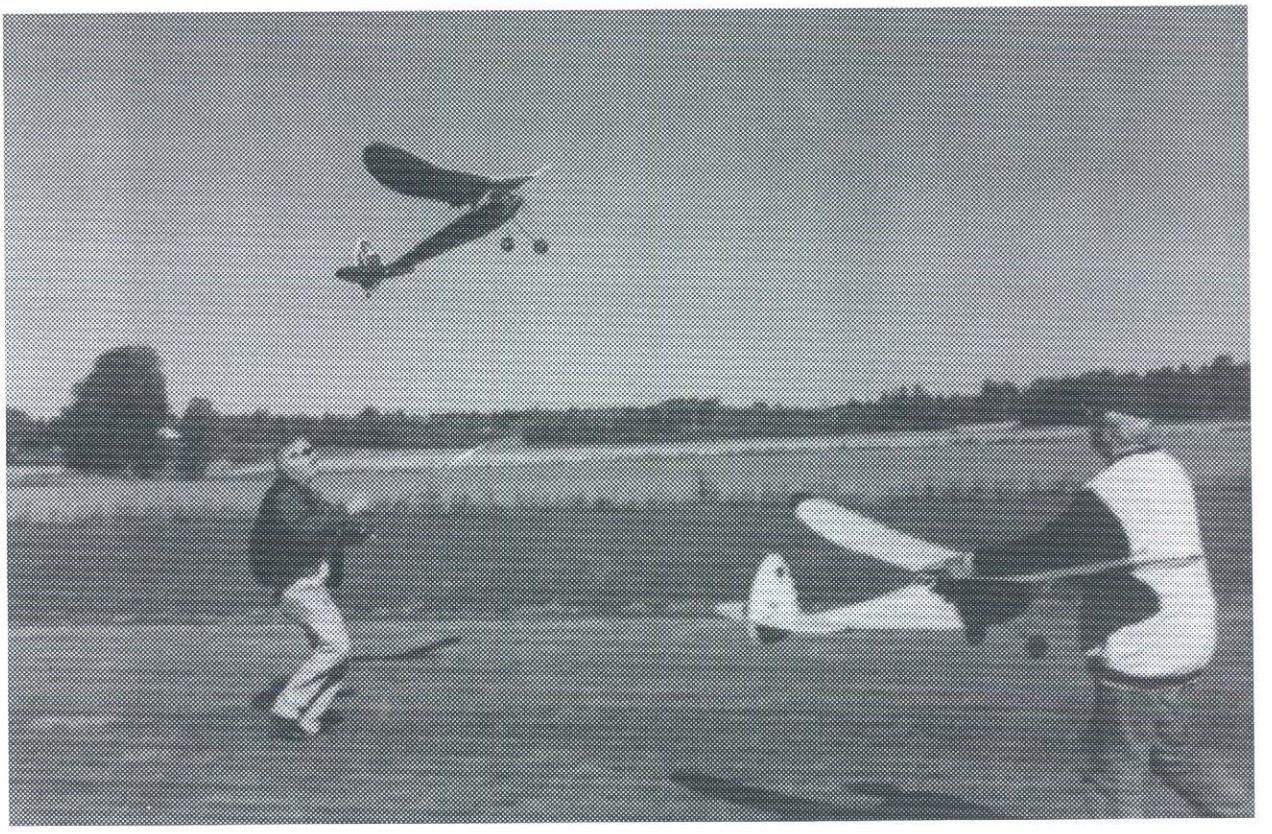
RESULTAT:

1. Bengt Höglund	"Quaker Flash"	786 p.
2. Arne Nohlberg	"Viking"	785 p.
3. Lars Eriksson	"Diamond Demon"	781 p.
4. Ingvar Claesson	"Quaker Flash"	725 p.
5. Gunnar Johansson	"GP Special"	681 p.
6. Thomas Leijon	"Gladiator"	670 p.
7. Gösta Leijon	"Flyg-44"	668 p.
8. Pär Laxén	"Rocketeer"	615 p.
9. Tore Loodin	"Playboy"	579 p.
10. Esbjörn Forslund	"Skyscooter"	462 p.
11. Lars Fredriksson	"Playboy"	146 p.

Denna sida::
Överst.: Så här glad kan Esbjörn Forslund vara efter en (lyckad?) nedkomst!
T.v.: Tore Loodin startar.
Nederst.: Lasse Fredriksson startar sin "Playboy" med tävlingens tröttaste motor - maxhöjd c:a 30 m eter efter 1 min! Tore Loodin hukar.

Föregående sida:
Överst Är tidtagaren (Gunnar Wolving) redo? Bengt Höglund drar iväg med sin "Viking" 8?!) för kommande seger.
Nederst: Härligt att se så många Oldtimers samlade!

Samtliga foton: Kaj Pettersson



Elofsson riksmästare i OT-RC III

Den 12 augusti var det dags igen för OT-RC tävlingar. Denna gång på F6 Karlsborg. Det gällde att avgöra vem som skulle bli riksmästare i OT-RC III samt vem som för dagen skulle vara mest framgångsrik i OT-RC. Skam att säga men "om vanligt" blev arrangörernas medlemmar mycket framgångsrika.

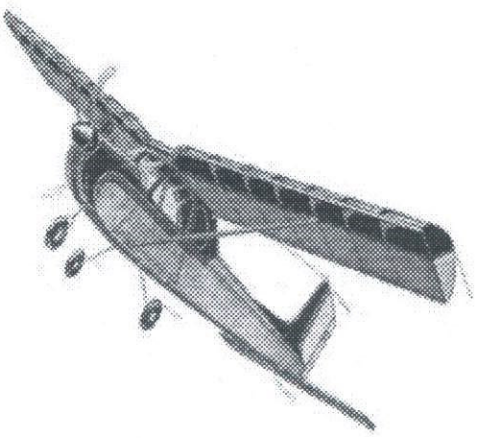
Bland de tävlande fanns ytterligare en ny medlem, Carl-Erik Andersson, som tävlade med en "Smog Hog" redan på 50-talet. Bland nya modeller stod att finna nämnda "Smog Hog", en "Super Sportster" och Dick Kordas "Power House" från slutet av 40-talet. Denna modell presenterades i förra numret av Oldtimer, och var mycket framgångsrik i tävlingar. Modellen har orsakat en delvis häftig men också lärorik debatt om hur konstruktionen och ritningen skall tolkas. Faktum kvarstår att den på Karlsborg flugna versionen flög mycket bra.

Värt att notera var några tävlingsdeltagares föredömliga uppträdande då några yngre, mycket intresserade, åskådare ställde frågor: "Går de fort?" "Hur stark är motorn?" "Har du byggt planet själv?" "Tog det lång tid?" "Är det svårt att flyga?" "Var kan man köpa planen?" etc. Hänvisningar till klubbar och demonstration av hur man startar motorn, vad knapparna på sändaren är till för och trevligt bemötande i största allmänhet måste ses som en PR-insats för hela modellflyget. Visst måste vi tänka mer på återväxten om oldtimers även i framtiden skall kunna förvalta modellflygets historia och kultur! Ett annat trevligt inslag var "pastorns" tidstypiska klädsel med både golfbyxor, skjorta, slips och basker. Pastorn belönades med ett par manchettknappar skänkta av Carl Gustav i första pris för bästa tidstypiska klädsel.

Flygningarna skedde med relativt låg molnhöjd och delvis i ett väder som var ett mellanting mellan dimma och duggregn. Trots att vädret inte var det bästa av alla flygväder gjordes en hel del goda prestationer. Outstanding var Kjell-Åke Elofsson. Som representant för en av de arrangerande klubbarna, Tibro mfk, vann han båda klasserna och är regerande riksmästare i OT-RC III. Andra platsen i OT-RC III knep Torbjörn Fransson, RC-Viking, och i OT-RC Bo Lennartsson med sin välflygande Playboy Sr, båda medlemmar i Vadsbo mfk.

Resultat RM OT-RC III

1.	Kjell-Åke Elofsson	RC-Viking	1950 p
2.	Torbjörn Fransson	RC-Viking	1745 p
3.	Arne Nohlberg	RC-Viking	1745 p
4.	Lennart Sundström	Sky-Skooter	1635 p
5.	Bengt Johnson	Vagabond	1630 p
6.	Lars Helmbro	Auster Autocrat	1545 p
7.	Sandolf Blomgren	Vagabond	1225 p
8.	Folke Johansson	RC-Viking	1160 p
9.	Carl-Erik Andersson	Smog Hog	265 p



Resultat OT-RC

1.	Kjell-Åke Elofsson	Robot	628 p	
2.	Bo Lennartsson	Playboy Senior	605 p	
3.	Sandolf Blomgren	Vagabond	598 p	
4.	Torbjörn Fransson	RC-Viking	593 p	
5.	Frank Herlufsén	Sky-Skooter	587 p	
6.	Arne Nohlberg	RC-Viking	586 p	
7.	Lennart Sundström	Sky-Skooter	569 p	
8.	Folke Johansson	RC-Viking	535 p	
9.	Bengt Johnson	Vagabond	528 p	
10.	Stig Jansson	Sky-Skooter	510 p	
11.	Lennart Sköld	Super Sportster	502 p	(enda modell med Dieselmotor)
12.	Carl-Erik Andersson	Smog Hog	159 p	
	Bo Lennartsson	Power House	594 p	(2:a modell)

Forts. på sidan26!

protokoll fört vid Svenska Modellflygares Oldtimersällskaps årsmöte 12/8-2000 i Rinkaby

1. Ordföranden, Gunnar Wivardsson förklarade årsmötet öppnat.

2. Till ordförande for mötet valdes Gunnar Wivardsson, till sekreterare Örjan Gahm.
Till justeringsman valdes Tyko Andersson och Thomas Johansson.

3. Den föreslagna dagordningen godkändes av mötet.

4a Sven-Olov Linden och Johan Bagge rapporterade om Arbetsgruppens för ett svenskt modellflygmuseum verksamhet. I gruppen ingår också Lennart Flodström och C.G. Aremark från SMOS samt repr. från SMFF. Lokalfrågan är svårlöst och flygvapnet är inte intresserade att medverka till ett modellflygmuseum.

b Gunnar Wivardsson redogjorde för kostnadsökningen for att framställa tidningen sedan Rolf Astervik inte längre kan åta sig redigeringen. Att låta konsult redigera tidningen kostar mellan 2000 till 5000 kr, varför egen redigering blir nödvändig även om kvaliteten blir något lägre. Sigurd Isacson ansåg att vi skall vara nöjda med egenredigerad tidning.

5. Verksamhetsberättelsen lästes upp av Gunnar Wivardsson. Kassören hade av personliga skäl lämnat sitt uppdrag 24/5-2000. På fråga från Owe Carlsson svarade ordföranden att kassören var välkommen att kvarstå som medlem i SMOS.
Verksamhetsberättelsen godkändes av årsmötet.

6. Kassarapporten bar ej kunnat upprättas på grund av att kassören lämnat sitt uppdrag och styrelsen inte haft tillgång till föreningens konton. Styrelsens förslag är att SMOS gamla konton stänges och att nya öppnas for den fortsatta verksamheten.

7. Revisionsberättelsen upplästes av Johan Bagge. Den 24/5-00 blev Johan uppringd av kassören som begärde revision eftersom han önskade avgå omgående. Arets revision omfattar därför tiden 1 /7-99 till 24/5-00. Revisorn hade inga anmärkningar mot bokföringen, men ansåg att plaketter och tröjor inte skall bokföras som tillgångar utan anges i kassarapporten i antal plaketter resp. tröjor i lager.

Överföring av pengar till fond for museiverksamhet m. m. bör kunna göras när SMOS finanser är goda och med belopp som fastställes vid styrelsemöte enl. förslag från revisorn. Revisorn föreslog årsmötet att bevilja styrelsen ansvarsfrihet, vilket bifölls.

8. Val av funktionärer

a) Sofia Wivardsson omvaldes till sekreterare	2 år
b) Per Nilsson valdes till kassör (fvllnadsval)	1 år
c) Sigurd lsacson omvaldes till styrelsesuppleant	2 år
d) Johan Bagge omvaldes till revisor	1 år
e) Karl-Axel Pettersson omvaldes till revisorsuppleant	1 år
f) Anders Sjöberg och Kurt Sandberg omvaldes till valberedning	1 år

9. Följande personer tecknar föreningens firma var för sig:
Ordföranden Gunnar Wivardsson, Kassören Per Nilsson
Punkt 9 förklarades omedelbart justerad.

10 Årsavgiften till SMOS föreslogs oförändrad 140 kr resp. 10 kr för familjemedlem, vilket godkändes av årsmötet. Avgiften för SAM-speaks föreslogs höjd till 220 kr (från 200 kr) vilket godkändes.

Förslag från Johan Bagge att SMOS prenumererar på SAM-speaks godkändes av mötet.

11 Förslag från styrelsen:

a) Samlat SM for Friflyg och RC godkändes av årsmötet.

b) SM-status för OT-RC III. Sedan Ingvar Claesson redogjort för vad OT-RC III är godkände årsmötet förslaget.

c) Förslag till ändrad beräkning av bonuspoäng i OT-RC godkändes av mötet. Den nya regeln lyder "Om modellen är utrustad med enbart sidoroder och motorkontroll/motoravstängn. läggs 10 bonuspoäng till varje flygomgång."

d) Förslag om ram på c:a 5000 kr för tryckning av presentationsfolder om SMOS att delas ut vid mässor och utställningar för att rekrytera medlemmar godkändes av årsmötet.

12. Motion från Helge Wannberg och Rune Tedenryd om att ändra fördelningen av tävlingsklasserna och att flyga flera klasser på fredagen avslogs efter livlig diskussion av årsmötet. Det är upp till arrangören att fördela klasserna. Styrelse och regelkommitte bestämmer om linlängd. Rek. att klasser med 50 m lina resp. 100 m lina flyges olika dagar.

Motion från Sigurd Isacson att infora klass för nykonstruerade modeller med oldtimerutseende avslogs av årsmötet.

13. Övriga frågor.

Lennart Hansson undrade om tävling kan gälla som SM om det endast är 2 deltagare i en klass. Enligt reglerna skall det vara 3 deltagare från 2 olika klubbar vid SM.

Lennart Hansson undrade vem som har förlagsratten till mästerskapsplaketterna. Troligen är det Sporrong och vid nästa beställning skall undersökas om SMOS kan få den rätten.

Johan Bagge framförde föreningens tack till den sittande styrelsen.

Sven-Olov Linden informerade om posttävling i Tjeckien.

Gunnar Wivardsson informerade om tävling i Järpås den 30 sept. i segel-, gummi-, och förbränningsmotorklassema. Anmälan till Gunnar W. eller Lasse Larsson.

14. Åke Roggentin som avled den 22 juni, hedrades med en tyst minut, varefter ordföranden förklarade 2000 års årsmöte avslutat.

Vid protokollet Örjan Gahm
sekr. vid årsmötet

Justeras: Tyko Andersson Thomas Johansson

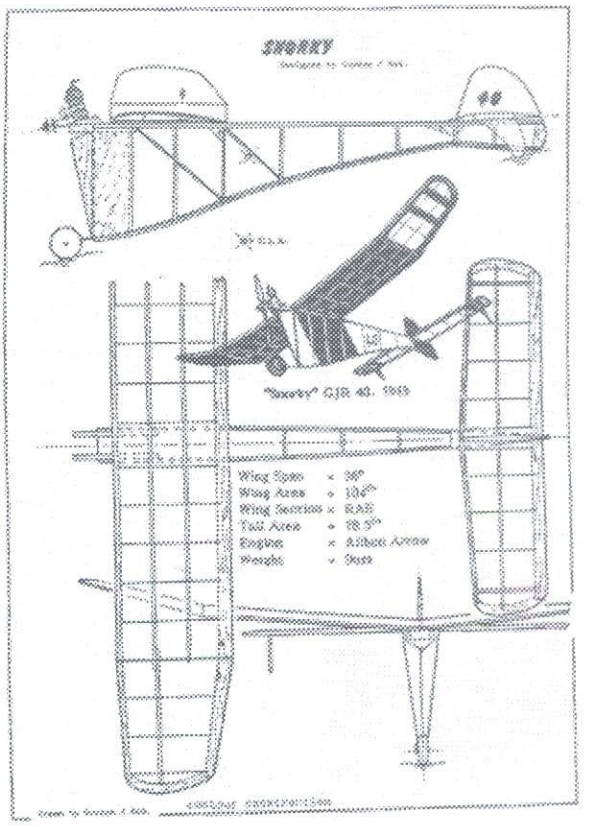
Riksmästerskap i OT-RC III (Forts.)

Prisutdelning skedde i anslutning till avslutningen av tävlingsdagen med aett ovanligt rikt prisbord. Priserna hade skänkts av Elde-importen (som vanligt), Sverker, Sandolf, Torbjörn Pastorn, mfl.

Tävlingsdagen avslutades på sedvanligt trevligt sätt med mat och dryck. Tanja och Jonny som stod för skaffningen vet vad som krävs efter en hel dags flygningar. Eftersom F6 Kamratförening haft vänligheten att ställa lokaler till förfogande för både övernattning och samkväm kunde deltagarna under kvällen ta del av det material som sammanställts som ett museum över flygverksamheten vid F6.

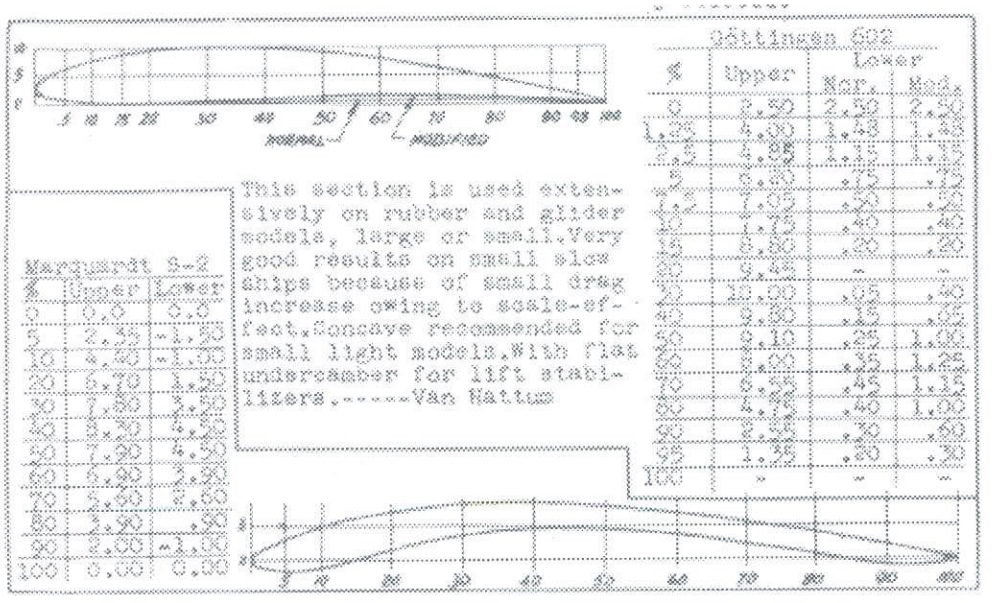
Under kvällen berättades historier och incidenter från forna tiders flygningar som väl är en lika viktig del av vårt kulturarv som själva modellerna och flygningen. Där berättades att klubbarna ordnade tävlingar inte bara i modellflyg utan, som om det inte skulle räcka,utmanade man varandra i pilbåge, fiske, minigolf, prickskytte och lingonplockning (jag måste väl ha hört fel?!). Lennart Sundström visade en del av den kulturskatt han ruvar på. Han har under lång tid följt modellflyget, först med en 8 mm kamera, numera med en digital video. Kvällen avslutades och en fantastisk flygdag väntade nästa dag med fri flygning.

Bo Lennartsson



UPPROP TILL ALLA F-FLYGARE!

Det är nu tre år sedan SMOS antog de nya F-reglerna på årsmötet 970823. Ett par avvikande åsikter avseende tidsram och motorval i F-Nostalgi framfördes vid detta tillfälle och, inte minst p.g.a. detta, skriver jag på annan plats i OLDTIMER 3/97 att vi bör göra en utvärdering av de nya reglerna efter tre år. Och där är vi nu!
Annat än positiva omdömen och erfarenheter av de senaste tre årens delade F-klasser har inte kommit mig som upphovsman till del, men i god tid före nästa års årsmöte skulle jag ändå gärna vilja att alla F-flygare och övriga F-intresserade hör av sig till undertecknad med synpunkter inför en utvärdering av regeländringen!



Marquardt S-2

%	Upper	Lower
0	0.0	0.0
5	2.55	-1.50
10	4.20	-1.00
20	5.70	1.50
30	7.00	2.50
40	8.20	4.20
50	7.90	4.30
60	5.90	2.90
70	5.00	2.00
80	3.90	.90
90	2.00	-1.00
100	0.00	0.00

This section is used extensively on rubber and glider models, large or small.Very good results on small slow ships because of small drag increase owing to scale-effect.Concave recommended for small light models.With flat undersamber for lift stabilizers.------Van Nattum

Göttingen 602

%	Upper	Lower Max.	Lower Mode
0	0.50	0.50	0.50
1.25	1.30	1.30	1.30
2.5	1.95	1.75	1.75
5	2.80	2.70	2.70
7.5	3.50	3.30	3.30
10	4.00	3.80	3.80
15	4.80	4.60	4.60
20	5.25	-	-
25	5.50	5.25	5.00
30	5.60	5.35	5.00
40	5.50	5.20	5.00
50	5.10	4.85	4.60
60	4.60	4.35	4.25
70	3.95	3.45	3.35
80	3.15	2.60	2.50
90	2.35	1.80	1.80
95	1.95	1.50	1.50
100	"	"	"

Ett par ovanligt avancerade profiler från 1938. (Ur Frank Zaics årsbok.)

Marquant S-2 användes ofta på framgångsrika engelska lättviktsmodeller för gummimotor under hela 40- och 50-talet. Profilvärdena är dock svåra att finna, men nu kan Ni använda vidstående värden och bygga dessa modeller.

REPLIKA-SPALTEN

Två replikamotorer, lämpliga för F-Klassisk, har dykt upp sedan förra replika-spalten i Oldtimer 1/1999. Mest prisvärd är förmodligen C.I.E. 10, en tidig amerikansk sidport-diesel på 2,4 cc från 1946. Den tillverkas av RJL Industries, känd för sina RC-motorer av hög kvalitet. Information kan fås på Internet-adressen www.mecoa.com, där priset $140 anges. Se Fig. 1!

David Andersons första 2,5 cc diesel är föremål för en liten serie replikamotorer av Arne Hende här i Sverige. Fig. 2 visar kopian t.v. och ett original-ex t.h. Detta är också en klassisk sid-portmotor men är försedd med en eccentriskt lagrad vevaxel, varmed kompressionen kan varieras medelst en liten spak! Den beskrevs i Model Engine World 5-6/99, där kvalité och köregenskaper fick högsta betyg. Högt är tyvärr också priset - £150 i England – och få ex har tillverkats.

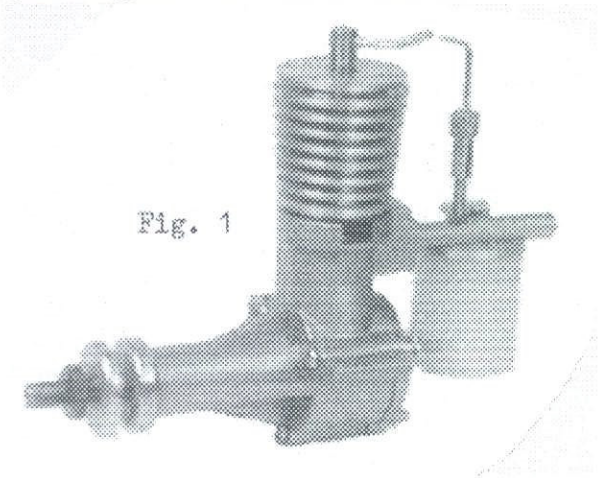


Fig. 1

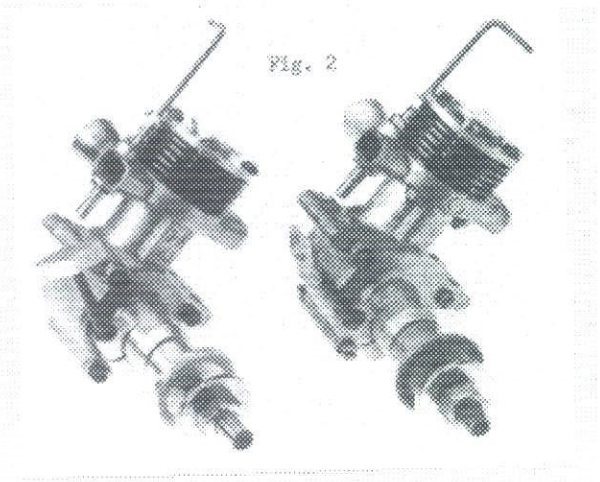


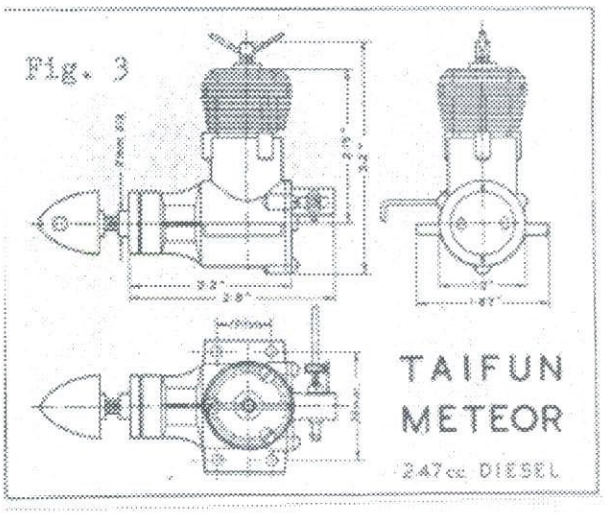
Fig. 2

För £90 inkl. porto kan man däremot köpa den replika av Oliver Jaguar 2,5 cc , som aviserades i förra artikeln. Testresultatet i Aviation Modeler International tyder också på en bra bruksmotor av hög kvalité och prestanda med ett varvtal på 8150 med en KK 10x4 nylonpropeller. Samma ryska tillverkare har nyligen utkommit med en snarlik motor med vevaxelinsug, kallad CHEETAH. Trots sitt ålderdomliga utseende är det inte någon replikamotor utan en vanlig sportmotor, som det enl. samma testare finns anledning att varna för både vad beträffar utförande och effekt!

Fig. 3 visar den tyska TAIFUN METEOR 2,5, en kullagrad racermotor från 1953, som nu kan köpas i replika från en amerikansk firma med namnet Hobby Club. För $139.95 är den ett bra alternativ för den, som inte har en originalmotor av Webra Mach I-typ, men som vill bygga en F-Nostalgimodell avsedd för en sådan motor. Adressen till Hobby Club är 931 Calle Negocio-ste, "F", San Clemente, Ca 92673, USA eller www.hobbyclub.com på nätet. Under namnet PUMA hittar man där även en rad intressanta, ryska motorer!

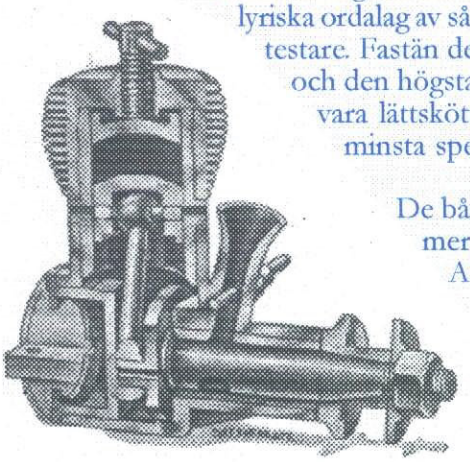
StenP.

Fig. 3



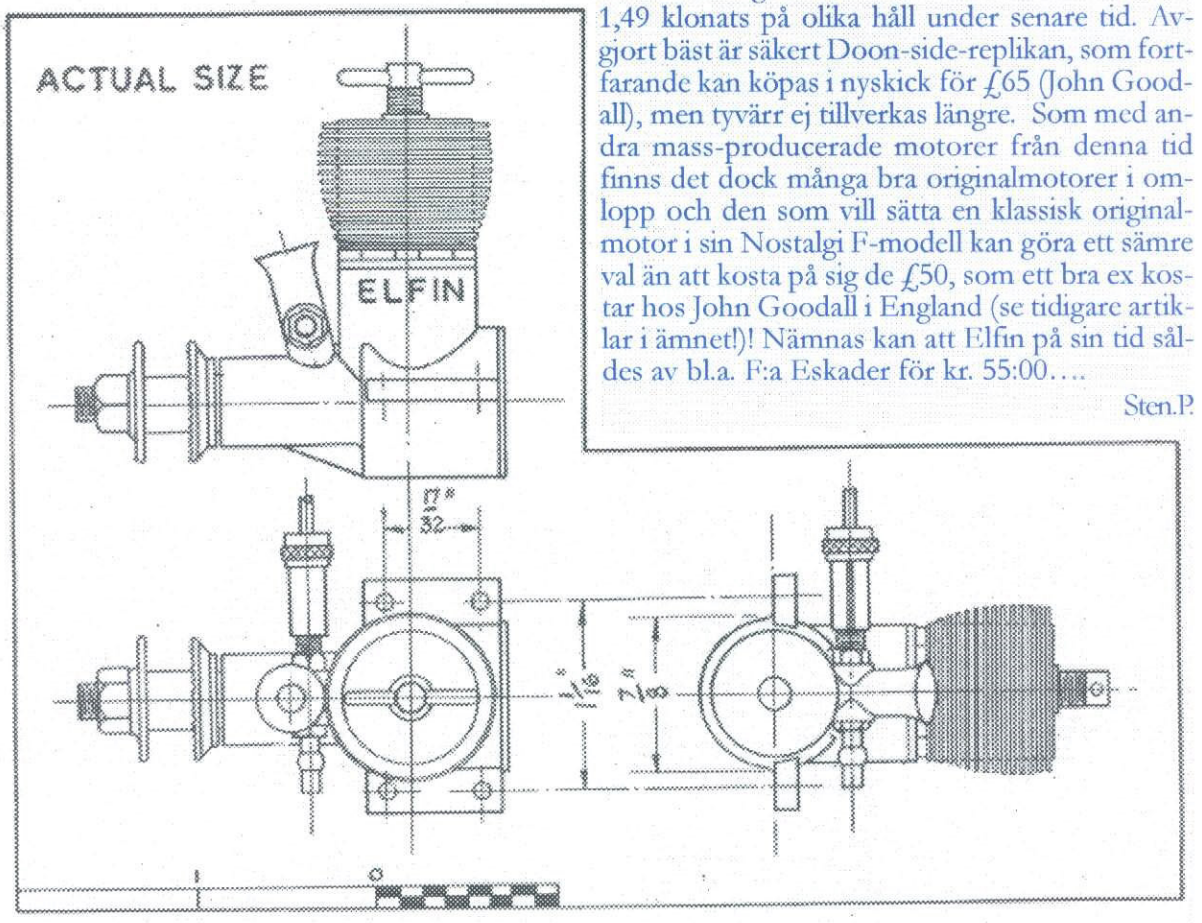
ELFIN 1,49 JUBILERAR!

Bland gamla motor-godingar, som i år fyller 50 år, har red. denna gång valt Elfin 1,49 cc. Aerol Engineering i Liverpool hade redan före 1950 skördat tävlingsframgångar i friflyg och linflyg med sina radialmonterade lättviktsdieslar på 1,8 och 2,49 cc och i Elfin 1,49 hade man ytterligare en vinnare. Trots att den i våra ögon kan tyckas vara en högst konventionell glidlagrad diesel med vevaxelinsug lät det annorlunda för 50 år sedan då dess företräden beskrevs i lyriska ordalag av såväl L.R. Sparey i Aeromodeller som Model Aircrafts motortestare. Fastän den betecknades som "hot stuff" med det högsta toppvarv och den högsta effekt, som uppmätts för en 1,5 cc diesel, bedömdes den vara lättskött som en nybörjarmotor och kunde handstartas med de minsta speed-propellrarna.



De båda testarnas utrustning skilde sig avsevärt (och blev sedermera föremål för en lång kontrovers) och sålunda anger Model Aircraft effekten till 0,15 hk vid 13500 v/min medan Sparey i Aeromodeller nöjer sig med 0,10 hk vid ungefär samma varv. Med sin "high-speed"-portning är effektkurvan ganska spetsig och motorn måste alltså varva upp till över 10000 v/min för att ha något att ge utöver andra, samtida konstruktioner. För friflyg rekommenderas en 8x4-propeller, vilket nog är max. Som ett riktmärke kan nämnas att undertecknads väl använda Elfin 1,49 gör 9900 med en 8x4 Master airscrew. Att den är mycket lättskött intygas!

The **ELFIN 1·49**

Liksom många andra klassiska motorer har Elfin 1,49 klonats på olika håll under senare tid. Avgjort bäst är säkert Doon-side-replikan, som fortfarande kan köpas i nyskick för £65 (John Goodall), men tyvärr ej tillverkas längre. Som med andra mass-producerade motorer från denna tid finns det dock många bra originalmotorer i omlopp och den som vill sätta en klassisk originalmotor i sin Nostalgi F-modell kan göra ett sämre val än att kosta på sig de £50, som ett bra ex kostar hos John Goodall i England (se tidigare artiklar i ämnet!)! Nämnas kan att Elfin på sin tid såldes av bl.a. F:a Eskader för kr. 55:00....

Sten.P.