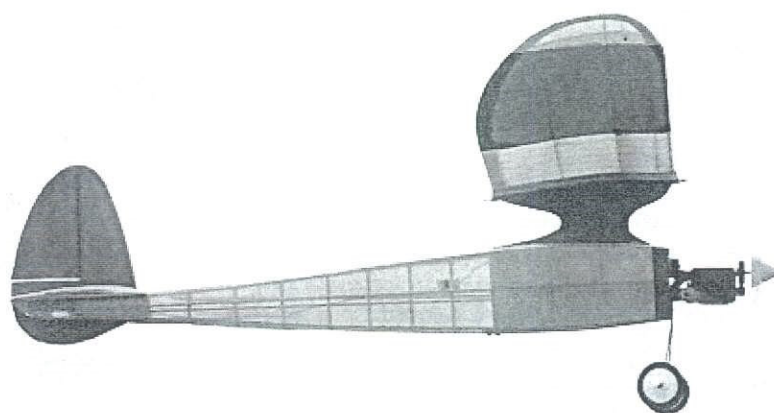


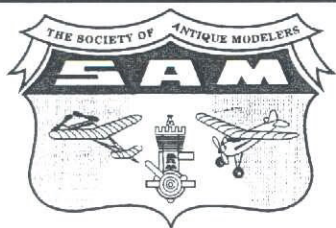


OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE Nr: 2 2003



RUNE "BANANEN"
TILLBAKA!
NYKORDA-RITNING
FLYGET 100 ÅR





OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Årg.32 Nr 2/2003

Red. av detta nummer

Sten Persson

sten.persson@mbox305.swipnet.se

Styrelse:

Ordförande: Gunnar Wivardsson

Smeagatan 4, 434 36 Kungälv

Tel: 0300-163 79

gunnar_wivard@hotmail.com

Sekreterare:

Lennart Flodström

Björnbärsstigen 1, 444 45 Sten-

ungsund

Tel: 0303-803 77

lennart.flodstroem@swipnet.se

Kassör:

Per Nilsson

Linnégatan 23, 413 04 Göteborg

Tel: 031-42 24 02

Ledamot RC:

Kjell-Åke Elofsson

Skövdevägen 12, 543 35 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

Hedersmedlemmar:

Lennart Hansson

Kurt Sandberg

Postgiro för SMOS: 88 66 95-6

Medlemsavgift: 140 kr/år

Hemsida:

<http://fly.to/smos>

Tidningskommitté:

Sten Persson - redaktör

Kurt Sandberg - distribution

För bidrag till detta nummer
tackar red.:

Ingvar Claesson, Rune

Andersson, Sven

Östlund, S.-O. Lindén,

Per Nilsson, Pär Lundqvist.



En tidning för alla medlemmar!

Det är styrelsens förhoppning att vår tidning skall vara intressant och efterlängtat av alla medlemmar. Eftersom vi alla dock har lite olika inriktning och intressen inom oldtimerrörelsen kan givetvis inte varje artikel eller ritning vara högtintressant för Dig, men det är vår ambition att under ett utgivningsår ha givit alla medlemmar något att glädjas åt.

Styrelsen och redaktionen hade en uttalad vilja att ge detta nummer en tydlig RC-profil - men utan RC-material går det inte! Skall RC-flyget få sin rättmätigt beskärda del av tidningen så måste RC-flygarna bidra med material. Vi som är friflygare kan inte RC, och skulle vi skriva om det så skulle det bara bli konstigt.

Så, RC-entusiaster: Skriv! Annars blir tidningen RC-fattig! Det finns så mycket att skriva om: tidigt radioflyg, hur konverterar man en Playboy eller en GP-Special till RC, klassiska RC-modeller som t.ex. Vagabond, Rudder Bug, Taurus m.fl., porträtt av RC-pionjärerna, övergången från hick-hack till pulsproportional, gummimotordrivna rodermekanismer... Ja, jag skulle kunna fortsätta att räkna upp mängder med saker som jag, trots att jag inte flyger RC, skulle vilja läsa om. Men om ingen skriver så har redaktören tyvärr inget RC-material att berika tidningen med.

För övrigt så går vi tillbaka till det enklare utförandet på tidningen. Den mycket högre tekniska kvaliteten som förra numret hade (Ni märkte väl det?!) skulle innebära en fördyring på ca 25.000:- per år, och det tycker styrelsen inte att vi kan ta på oss utan vi tar upp frågan på årsmötet. Är vi beredda att ta en kraftigt höjd medlemsavgift för att få den skillnad i teknisk kvalitet som vi nu har sett? Kom till årsmötet!

GeWe

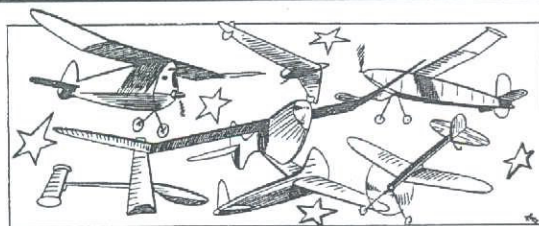
Omslaget:

Det är sju år sedan en RC-modell prydde omslaget, men här "glider" nu Thomas Johanssons "Playboy" över det skånska landskapet.

VÄLKOMNA TILL OT - SM

På Rinkabyfältet den

15, 16 och 17 Aug. 2003



Kort vägvisning: I centrum av Rinkaby, som ligger vid väg 118 mellan Kristianstad och Åhus, finns en vägskylt "RINKABYFÄLTEN" uppsatt. Den pekar mot öster, Vannebergavägen. Följ denna väg och efter c:a 1 km finns på höger sida den militära förläggning, som vi får disponera. Själva tävlingsplatsen bestäms av vindriktningen och hittas lättast genom att söka efter en anhopning av parkerade bilar!

FREDAGEN tävlar vi i klasserna F-Klassisk, F-Nostalgi, Twin Pusher. Samling kl. 16.00 vid för-läggningen. Tre starter utan periodindelning 16.00 – 20.00. Prisutdelning i samband med middag och årsmöte på lördagen.

LÖRDAGEN tävlar vi i klasserna A, B, S1 och A2. Samling kl. 09.00 vid förläggningen. Första start pågår till kl. 12.00, andra och tredje start börjar kl. 11.00. Fly-Off kl. 16.15. Prisutdelning i samband med middag och årsmöte.

SÖNDAGEN tävlar vi i klasserna C, D, Classic Wakefield, Gint, S2, S3 och Sint. Samling kl. 09.00 vid förläggningen. Första start pågår till kl. 11.30, andra och tredje start börjar kl. 11.00. Fly-Off kl. 15.45. Prisutdelning efter tävlingens slut.

Tävlingsledningen förbehåller sig rätten att ändra tider och tävlingsklasser beroende på vädersituationen eller andra omständigheter. Maxtider bestäms på resp. tävlingsdag. OBS! 50 meters linlängd för A2 och 100 meter för övriga klasser. Kontroll av linlängd kan ske vid förläggningen eller vid tävlingsplatsen..

MAT och LOGI kan vi erbjuda alldeles intill tävlingsplatsen. Det finns befälsförläggning (Mäss B och C) med mycket god standard samt flerbäddsrums (logement) att välja på. Mäss B och C kostar per natt och bädd 120:- och flerbäddsrums 50:- per natt och bädd. Till sistnämnda måste sänglinne och handduk medtagas. Övernattning kan ske från fredag till måndag.

Frukost kl. 08.00 på lördag och söndag à 55:-

Middag kl. 18.00 på lördag à 115:- inkl. dessert, dryck och kaffe.

Startavgiften är 60:- för första modell, därefter 30:- per modell.

Anmälan görs på bifogat inbetalningskort, som insändes senast 1 augusti. Skriv modellens namn och klass. Skriv också vad som önskas av mat och logi. Kostnader för detta och startavgift betalas in samtidigt. Ev. medföljandes namn bör också uppges för att underlätta rumsfördelningen.

ÖVRIGA TÄVLINGAR

Tävling om Truedsonpokalen ingår i SM enligt följande:

MODELL	ÅR	KLASS	KOEFFICIENT
Nimbus	1937	B	2,2
Clipper	1946	B	1,7
Revolt	1938	B	2,0
Tern	1947	B	1,6
Laban	1938	C	1,1
Musketör	1949	B	2,2
Mercury	1939	C	1,5
Balbo	1950	B	2,2
Matador	1939	D	1,3
Torpedo	1950	B	2,2
Clipper 1	1940	B	1,8
Hugin	1950	B	1,0

Betr. segelmodellerna kan ritningsbankens tabeller vara till hjälp för att anmäla modellen i rätt klass!

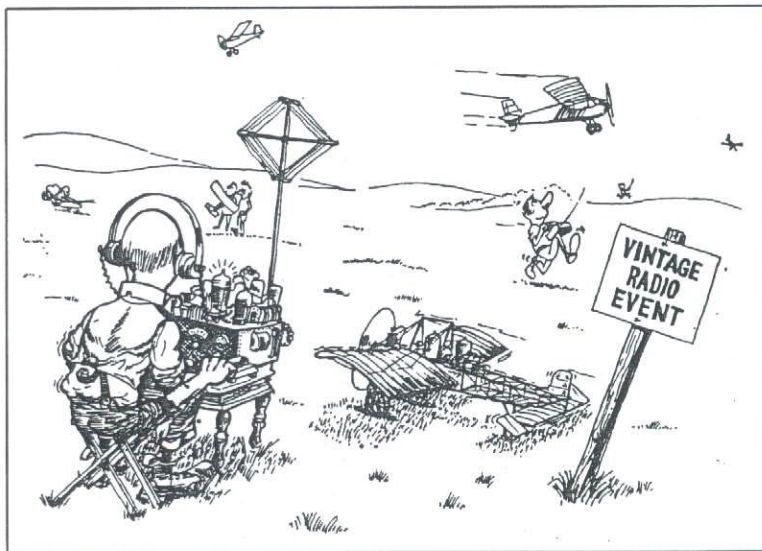
S1	spännvidd	-100 cm	-1950
S2	"	100-150 cm	-1948
S3	"	över 150 cm	-1948
Sint			1946-1953
A2			1954-1968

Information om tävlingen lämnas av
Lennart Hansson 040-19 37 90 och
Kurt Sandberg 035- 12 28 46.

En vädjan! Var vänlig skicka in anmälan snarast.

Mycket välkomna!
önskar Aeroklubben i Malmö och
Södra Hallands Modellflygsällskap

INBJUDAN TILL OT-RC - MEETING I NYKÖPING



Modellflygklubben KONDOREN inbjuder dig till meeting och enkel tävling i klass OT-RC på Brandholmen i Nyköping. Datum: 20 september. Briefing kl 10.00. Första start 10.30.

Syftet är i första hand att träffas och flyga, ha kul och att ha allmänt "gag".

Vi välkomnar deltagare från hela landet – nord – syd – öst – väst. Det är numera inte alls farligt att passera Kolmården från söder. Rövorna har sedan länge dragit sig tillbaka till glasskiosken därstädes. Jag vet, jag har

flera gånger passerat Kolmårdens höjder. Även Vättern är möjlig att "komma runt". Och Stockholmare – världen utanför "tullarna" är inte alls så bister som du kanske tror. Du skulle se vilken vårvegetation vi har just nu. Och den kommer att bestå även den 20 september.

Vägbeskrivning: Om du kommer från Stockholmshället: tag första avfarten (trafikplats Påljungs Hage). Forsätt rakt fram 2,7 km. Följ där skyltning "Modellflyg" och du är framme!

OLDTIMER-SM PÅ f.d. F6 i KARLSBORG DEN 30-31 AUG.

Tibro MFK och SMOS inbjuder dig härmed till SM i radiogrenarna RC-III och OT-RC. Tävligen är tänkt att gå över två dagar (som på den gamla goda tiden) med god tid för social samvaro. Vi kommer att kunna erbjuda ett begränsat antal sängplatser i en logementsbarack och i anslutning till denna finns plats för husvagnsuppställning. På lördag kväll kommer vi att ordna ett samkväm med mat i någon form

I pauser samt efter tävlingarna vore det trevligt om linflygmodeller samt RC-1-modeller kunde visas upp. Du som är villig att ställa upp med detta är hjärtligt välkommen!

Anmälan till Kjell-Åke Elofsson, Skövdevägen 12, 543 35 TIBRO eller per e-post tjolle.e@spray.se senast den 25 aug. Startavgift 100:-/modell. För vår planering måste vi också veta om du vill utnyttja vår logi samt om du avser att äta på kvällen. Kostnaden för detta beror på antalet deltagare, men kommer att ligga på c:a 50-75:- för vardera.

Briefing på lördag 10.00, första start 10.30.

Förfrågningar besvaras av Lars Carlsson 0709-282010 eller Kjell-Åke Elofsson 0504-14510. Hjärtligt välkomna!

Dragning av premier till medlemmar, som betalat årsavgiften under perioden 15/10 – 31/12 2002.

Enligt tidigare löfte premieras följande medlemmar för snabb inbetalning av årsavgiften:

1. Arne Andersson
2. Kjell Masch
3. Ove Lindh
4. Roland Sundqvist
5. Göran Larsson
6. Arne Karlsten
7. Ove Larsson
8. Erik Knudsen
9. Einar Håkansson
10. Freddy Dahlstrand

VÅRTÄVLINGEN 2003

Till den traditionella Vårtävlingen i Skåne kom dom "sista entusiasterna" till ett blåsigt Rinkaby den 20 april. Något större sug efter att utsätta modellerna för den kalla ostanvinden förmärktes ej och då Anders' vindmätare vid 13 m/sek höll på att blåsa ur händerna på honom beslöt ledningen att skjuta på tävlingen. Vid nästa tillfälle, den 17 maj, blåste det inte fullt lika mycket och tävlingen ansågs kunna genomföras. Ett 50-tal modeller var ursprungligen anmälda, varav endast 16 flög sina två starter. Med den hårda vinden på tvären över fältet blev startfältet snart utspritt längst stengärdet på södersidan i försöken att hitta en sträcka, som räckte för en 2 min-max. Några lyckades med detta – några även utan att hamna i bilskroten, trädridån eller bland korna, som visade landande modeller ett förkrossande intresse. Friflygare är ett hårdigt släkte och resultatlistan visar att fina flygningar gjordes, vind och turbulens till trots. Anders fick dit flera max-flygningar med två

klass-segrar som följd ; Andree Danielsson vann överlägset minsta gummi-klassen med sin "Tummeliten" (!) och skördade silver i Wakefield.

Flera praktstarter med 100 meters lina presterade segelflygarna, inte minst med S1:orna, där Tychos "Laruska" vann sedan Kurts "HW-44" försatts ur stridbart skick vid en hård landning. Kurt fick se sig slagen med några sekunder även i S2/S3, där Per Nilssons "Draken" åter visade framfötterna (?). Endast två av sex anmälda S-Int:or flögs, men en populär, inofficiell vinnare blev Christa Rågwall med sin "Aurikel".

Solen sken gott över Rinkaby denna lördag och även om flygandet kanske inte blev vad alla hoppats så gick det inte att ta fel på glädjen över att åter träffa flygkompisarna och få ta ut modellerna på grönbeta efter den långa vintern!

Följande resultatlista omfattar endast de modeller, som noterade flygtid.

StenP.



Till vänster Ingvar Persson med Korda och till höger Gunnar Stedt med "Kitten".
Foton: Per Nilsson



Resultat

Klass A:

1. Andree Danielsson	Tummeliten	101 + 65 sek. = 166 sek.
2. Gunnar Wivardsson	Chad	79 + 30 sek. = 109 sek.
3. Thomas Johansson	Trumf	0 + 17 sek. = 17 sek.

Klass B:

1. Anders Håkansson	Landegren	120 + 113 sek. = 233 sek.
2. Thomas Johansson	High Climber	120 + 99 sek. = 219 sek.
3. Sten Persson	Clipper	120 + 89 sek. = 209 sek.
4. Gunnar Stedt		120 + 80 sek. = 200 sek.
5. Germund Wardenius	Landegren	47 + 60 sek = 107 sek.
6. Gunnar Stedt	Flip-Flop	106 + 0 sek = 106 sek.

Klass C:

1. Lars Ljungberg	Löwens	85 + 90 sek. = 175 sek.
2. Anders Håkansson	Landegren	120 + 0 sek. = 120 sek.

Klass D Wakefield:

1. Anders Håkansson	Landegren	120 + 120 sek. = 240 sek.
---------------------	-----------	---------------------------

2. Andree Danielsson	Korda -39	81 + 46 sek. = 127 sek.
3. Ingvar Persson	Korda	120 + 0 sek. = 120 sek.

Klass S1:

1. Tycho Andersson	Laruska	120 + 120 sek. = 240 sek.
2. Kurt Sandberg	HW - 43	80 + 120 sek. = 200 sek.
3. Kurt Sandberg	HW - 44	120 + 0 sek. = 120 sek.
4. Gunnar Wivardsson	Doofa	70 + 35 sek. = 105 sek.
5. Gunnar Wivardsson		38 + 0 sek. = 38 sek.

Klass S2/S3:

1. Per Nilsson	Draken (S3)	91 + 120 sek. = 211 sek.
2. Kurt Sandberg	KS-46 (S2)	110 + 92 sek. = 202 sek.
3. Sven Landervik	Taifun (S3)	120 + 0 sek. = 120 sek.

Klass S-Int:

1. Christa Rågwall	Aurikel	116 + 73 sek. = 189 sek.
2. Tycho Andersson	Victory	88 + 0 sek. = 88 sek.

VINGARNAS TRÄFF MED WENTZELTÄVLINGEN

Gärdet, Stockholm den 18 maj 2003.

Till den årliga träffen på Gärdet samlades en tapper skara för att tävla med Wentzelmodeller och liknande. Modellerna indelades i fyra klasser:

1) Tummeliten. 2) Samtliga modellplan, som konstruerats av medlemmarna i "Vingarna" och som tillverkades av Wentzels Modellplansfabrik. 3) Classic 808, en modelltyp, som Lasse Wentzel initierade för några år sedan. 4) Wakefieldmodeller i halvskalet samt, som nyhet för året, friflygande skalamodeller. Tävlingen med de fyra förstnämnda grupperna leddes av Ginger och Anders Sjöberg. Priserna till vinnarna av dessa klasser stod Wentzels för.

Skalaklassen sponsrades av SFF-T – svensk Flyghistorisk Förenings Örebro-avdelning med Georg Törnkvist, Sollentuna och Henrik Tisell, Kumla, som skalabedomare.

Vädret denna söndagskväll var helt perfekt. Efter en stunds fraternisering vid Borgen beslöts att flytta startplatsen till fältet strax utanför Sjöhistoriska Museet, då vinden kom mest från syd. Samtliga modeller hade att flyga tre starter. De som nådde kvalificeringstiderna skulle därefter göra skiljeflygningar.

S O L



T v Sune Stark med "TipTopV1" och hustru Mona.
T h Hans Schmitterlöv.

Bild t h Ove Kjellberg flög en DH Beaver med
CO₂-motor.

Foton: S O L



Resultat

Tummeliten

1. Daniel Hartstein, Stockholm	30	30	30	= 90
2. P.A. Holmberg, Värmdö	24	27	30	= 81
3. Kaj Pettersson, Norrtälje	22	27	30	= 79
4. Esbjörn Forslund, Södertälje	5	7	3	= 15

Vingarnas modeller

1. Ginger Sjöberg, Stockholm	60	60	60	= 180 + 139 "Kungsörnen"
2. Lars Tolkstam, Örebro	45	45	45	= 135 + 136 "Trim II"
3. Georg Törnkvist, Sollentuna	45	45	45	= 135 + 96 "FIB"
4. Lasse Wentzel, Sollentuna	42	60	45	= 147 "Gladan"
5. Sune Stark, Täby	37	50	60	= 127 "Tip Top IV"
6. P.A. Holmberg, Värmdö	20	20	21	= 61 "Kick Off"

Classic 808

1. Anders Sjöberg, Stockholm	60	47	60	= 167
2. S.-O. Lindén, Örebro	54	58	15	= 127
3. Lasse Wentzel, Sollentuna	20			= 20

½-skala

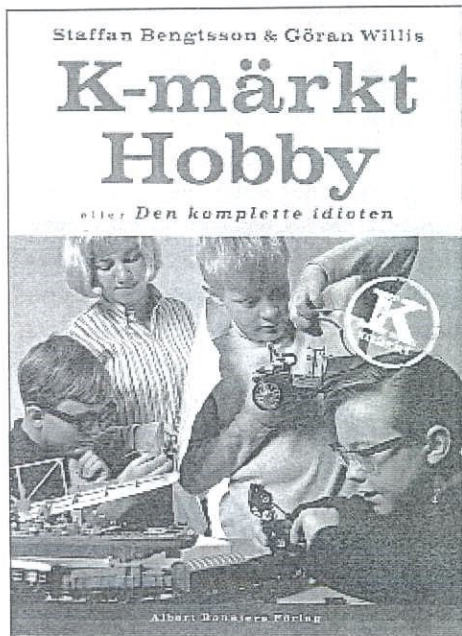
1. Anders Sjöberg, Stockholm	45	45	45	= 135 "Landegren"
2. Georg Törnkvist, Sollentuna	38	38		= 76 "Smoothie"

Skalamodeller

1. Gustav Enebog			
2. S.-O. Lindén, Örebro			
3. Lars Tolkstam, Örebro			

Bokanmälan: K-märkt Hobby eller Den komplette idioten.

Vill du bli omtalad som "Den komplette idioten" eller vill du bara kolla vilka som är det? Då ska du skaffa dig "K-märkt Hobby", en bok på 166 sidor av Staffan Bengtsson och Göran Willis. Boken utkom 2001 på Albert Bonniers förlag.



Man får veta att ordet "hobby" användes f.f.g. i Sverige år 1916, men ingen vet när det försvann.... Boken handlar om de sista resterna av det, som kan kallas Hobby-Sverige. För inte så länge sedan kunde människor i detta land egenhändigt utföra en del saker, snickra ett soffbord eller sy sig en höstkappa. Det fanns även de, som behärskade konsten att simma! Vi Oldtimer-flygare hör väl också till dessa rester av händiga människor, nu när man oftast köper sig en färdigbyggd och intrimmad flygplansmodell.

I boken träffar du på försätsbladen Ragnar Åhman på SM 1955 och de tre bästa flygarna vid NM på Skarpnäck 1945. På sid. 49 står det svenska Wakefieldlaget 1938 med sina modeller. Nisse Holmström visar tre ungdomar hur man bygger en segelmodell; Lasse Wentzel intervjuas och finns med i bild. Han berättar om familjeföretaget. Sigurd Isacson berättar bl.a. om sin "Auster" och Eskader finns med och då speciellt om Märklintåg. Givetvis berättas om Hobbex-katalogerna och tidskriften Populär Mekanik. Visst minns du hur man byggde cykelbilar och hur man lade mosaik och hur man tillverkar fågelholkar!

Jo, både du och jag är nog kompletta idioter!

S O L

BYGGET AV "FRIDOLF" - EN NOSTALGITRIPP.

Det är en regnig söndag i oktober 1943. Platsen är Skå-Edeby flygfält väster om Stockholm. På magen har jag en stor Stark-vinsch. Den 200 meter långa startlinan av 0,3 mm (!) pianotråd är fullt utdragen. I andra ändan av linan står en av lagkompisarna med "Fridolf" påhakad och väntar på min startsignal. Jag känner mig jättenervös inför denna debut som landslagsman mot Finlands duktiga modellflygare. Och det besvärliga vädret gör ju inte min nervositet mindre.

Jag hojtar om start, den stora S-3:an "Fridolf" lyfter och nu är allt igång. I den starka vinden behöver jag inte många varv på vinschen för att få kärran att stiga snabbt. Draget från startlinan ökar och jag måste ge efter all lina jag tidigare vevat in för att inte draget ska knäcka vingen. När all lina är ute måste jag parera med att snabbt röra mig framåt om allt ska gå väl. Snart tycker jag att "Fridolf" är rakt ovanför mig i underkanten av ett moln och den långa linan känns alldeles sträckt. För att klara situationen utan att kvadda vingen slänger jag den tunga vinschen uppåt för att koppla loss. Det lyckas och "Fridolf" stallar till några gånger innan kurvrodret gör sitt och flygningen blir lugn och normal medan jag slänger mig på hojen för att jaga efter.

Ja, så minns jag förloppet när jag, som en del i det svenska laget mot Finland, gjorde min första

tävlingsstart i landskampen 1943, en dag, som skulle bli en av de roligaste och mest minnesrika i mitt 15-åriga modellflygarliv. Tävlingen vanns av Sverige och individuell segrare blev jag själv med tiderna 5.10 och 6.12. Allt tack vare en modell, som jag p.g.a. brist på tid hade tvingats bygga enkel och robust, vilket skulle visa sig vara perfekt i det hårda vädret, som kom att råda på tävlingsdagen. Våra finska vänner blev i stället missgynnade av vädret med sina eleganta, men alltför spinkiga kärror för de begynnande höststormarna, där vingar med liten korda och stor spännvidd knäcktes vid starten.



Rune, "Bananen" i byggartagen...

forts. på nästa sida.

Bygget av "Fridolf", forts. från föregående sida.

Att enligt dåvarande regler få starta med 200 meters startlina var en höjdare, speciellt i hård vind, då man kunde räkna med att kunna utnyttja hela linlängden för att uppnå maximal höjd.

Efter denna seger blev jag genast en "kändis", åtminstone här i Stockholmstrakten. En viktig seger i en modellflygtävling räckte på den tiden till både text och bild på första sidan i någon av huvudstadens stora tidningar. Och tillnamnet "Bananen" var nu definitivt etablerat och kunde inte undvikas. Det uppfanns f.ö. av en kompis, som tyckte att jag, med min stora näsa och höga panna och även i övrigt, liknade seriefiguren "Bananen" i den berömda sporttecknaren Ritolas serie "Biffen och Bananen". Som en följd av min bedrift i landskampen blev jag av en tidning också kallad "finndödaren", en titel, som numera endast högt rankade landskampsspelare i ishockey består med!

Idag, nästan 60 år efter flygandet med "Fridolf", har jag byggt en kopia som en nostalgisk flykt tillbaka i tiden. Bakgrunden till det är att min gamle vän och tävlingskompis Kurt Sandberg under de senaste tio åren hållit kontakten med mig och gjort mig alltmer intresserad av att bygga en kopia av någon av de många modeller, som jag producerade under min tid som aktiv modellflygare. Och när en finsk beundrare av mina kärror nere på Rinkaby tyckte att det var en kul idé så bestämde jag mig.

Att det skulle bli en S-3:a var för mig självklart och jag valde "Fridolf", dels för att den hade haft en sådan betydelse för mig personligen, dels för att den är enkel att bygga för en grånad pensionär. Den fanns också hyfsat dokumenterad med översiktsritningar och materialbeskrivningar i dåtidens flygtidskrifter, där bl.a. Robert Löwen-Åberg ganska utförligt hade beskrivit både modellen och dess tillkomsthistoria.

(se bif. sida ur tidningen Flyg, nr 21 1943! Red.'s anm.) Till historien hör nämligen att "Fridolf" konstruerades och byggdes på mindre än en vecka. Anledningen var att jag, uppenbarligen p.g.a. viss tveksamhet hos KSAK beträffande min kapacitet, inte blev uttagen att ingå i laget förrän en vecka före tävlingen. Kruxet var bara att då hade min fina S-3:a "Röda Molnet" flugit bort. Men jag tackade 'ja' efter att snabbt ha beslutat att bygga en helt ny modell. Det blev "Fridolf".

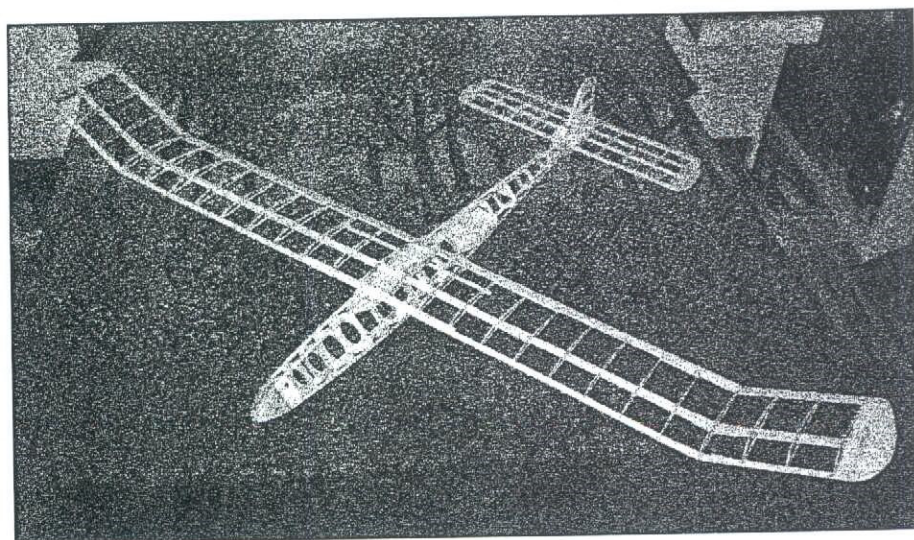
Enligt "Löwen" började jag jobbet på måndagen med att göra nödvändiga ritningar, bygga kroppen och såga ut alla vingspryglarna. På tisdagen sattes vingen ihop och på onsdagen stabbe, fena och vissa detaljer till kroppen. Torsdagen användes för klädsel m.m. och fredagen för lackning och finish. Med dessa kärva tidsmässiga förutsättningar måste konstruktionen göras så enkel och lättbyggd som möjligt!

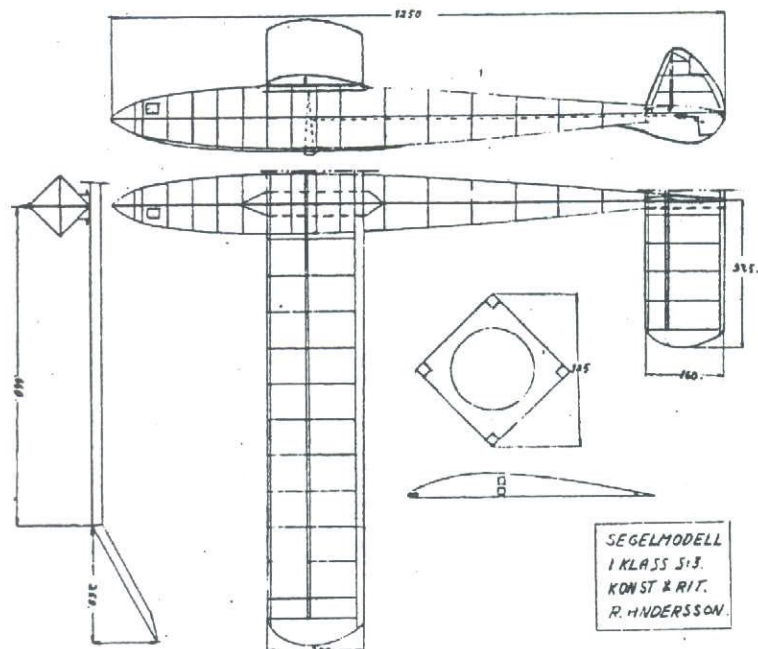
P.g.a. krigsårens materialbrist måste det mesta byggas med inhemskt material såsom furu, gran och flygplywood. Endast skjärtpartiet och vissa detaljer i övrigt kunde byggas av balsa. Klädseln var japonsiden, som jag kom över av en slump. Det var en s.k. stuvbit i en bedrövligt ful, brun färg. Men "Fridolf" byggdes inte för att vara vacker utan för att vinna – och det gjorde den!

Som pensionär har det tagit mig närmare tre månader att bygga kopian, jämfört med fem dagar för originalet. Och det efter många råd och anvisningar från den alltid lika vänlige och hjälpsamme Kurt Sandberg. "Fridolf" är inte klädd ännu, för jag tycker det är kul att njuta av att se konstruktionen som den är ett tag till. Men klädd ska den bli efter konstens alla regler, så att den kan ta lufthavet i besittning senast på 60-årsjubileet i oktober. Men jag kommer inte att dra upp den med 200-meters lina, även om det skulle vara en höjdare för en gammal pensionerad modellflygare!

Med modellflygarhälsning
Rune "Bananen"

Oklädd "Fridolf" i all sin
prakt.
Med denna bild har vi även
tagit oss friheten att utföra ett
trycktest.
Hoppas att detta utfaller väl...





Begär genast kostnadsfritt prospekt fr. våra avdelningar för: Maskinteknik, elektroteknik, husbyggnad, väg- och vattenbyggnad, värme- och sanitetstekn., vägmästare, byggmästare, biltekniker, elektr. montörer. Moderna laboratorier. Platsform. Kortaste studietid fr. folkskola eller realexamen. Statsstipendier (45 kr. pr månad) och sänkt avgift för mindre bemedlade. Nya kurser börja 1 jan. (Motortekn. kurs 15 mars).



THE AEROMODELLER PLANS SERVICE

THE AEROMODELLER PLANS SERVICE

ALL DIMENSIONS ARE IN INCHES UNLESS OTHERWISE SPECIFIED

ALL DIMENSIONS ARE IN INCHES UNLESS OTHERWISE SPECIFIED

WINGS: 14' PLANE 1 PM COVERED WITH MEDIUM WEIGHT TISSUE

WITH 2 COATS LAURENCE DORE 1 2 OF GLOSS FINISH

TISSUE IS DOPE OVER FUSLAGE PLANNING WITH ONE COAT OF CLEAR DOPE

8 FINISHED WITH 2 COATS OF GLOSS COLORED FINISH

ENTER BUILDING WINGS, GEAR RIGS AT DIAGONAL CRACK CUT SPARS, LET A TE

AS NECESSARY A SET AT CORRECT ANGLE GLUE BLANKS OF 1/8" SHEET WHERE

SPACING TO BACK, JOIN 1 TRIM FLUSH WITH TOP & BOTTOM SURFACES GLUE

IN HOUS IN TWO PARTS 1 BACK WITH GLASSERS TO IMPROVE BRACES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES



THE AEROMODELLER PLANS SERVICE

THE AEROMODELLER PLANS SERVICE

ALL DIMENSIONS ARE IN INCHES UNLESS OTHERWISE SPECIFIED

ALL DIMENSIONS ARE IN INCHES UNLESS OTHERWISE SPECIFIED

WINGS: 14' PLANE 1 PM COVERED WITH MEDIUM WEIGHT TISSUE

WITH 2 COATS LAURENCE DORE 1 2 OF GLOSS FINISH

TISSUE IS DOPE OVER FUSLAGE PLANNING WITH ONE COAT OF CLEAR DOPE

8 FINISHED WITH 2 COATS OF GLOSS COLORED FINISH

ENTER BUILDING WINGS, GEAR RIGS AT DIAGONAL CRACK CUT SPARS, LET A TE

AS NECESSARY A SET AT CORRECT ANGLE GLUE BLANKS OF 1/8" SHEET WHERE

SPACING TO BACK, JOIN 1 TRIM FLUSH WITH TOP & BOTTOM SURFACES GLUE

IN HOUS IN TWO PARTS 1 BACK WITH GLASSERS TO IMPROVE BRACES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

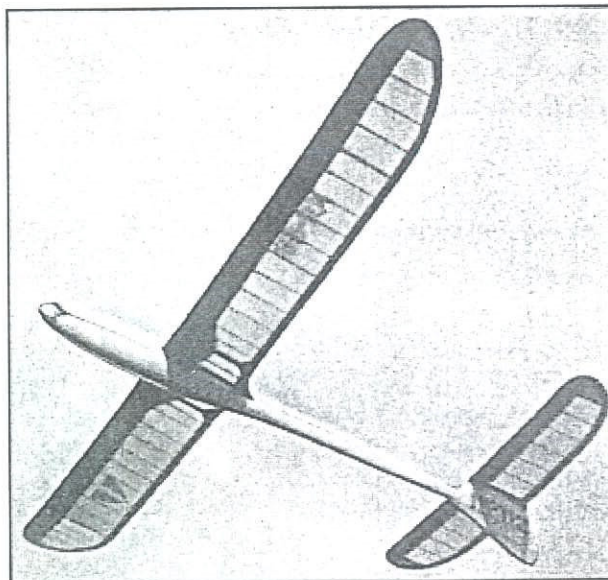
1/8" PLY TONGUES

1/8" PLY TONGUES

KR – 56

Herrar segelflygare får fundera på i vilken svensk OT-klass vidstående modell från 1949 passar in, alltmedan vi beundrar dess vackra linjer. Denna danska konstruktion av Kurt Rechnagel har inte bara hög prestanda utan vann 1949 också ett vandringspris för vackraste modell, nämligen K.L.M. Concours Cup. Modellen har en spv. På 165 cm, delbar vinge och helplankad kropp. Ritningen ingick tidigare i Aeromodellers ritningsbank. Kanske den fortfarande kan fås därifrån, men lättast är att kontakta våra danska OT-vänner (DMV), som också lär ha den i sin ritningsbank.

Sten P.



BYGG OCH FLYG CLOUD TRAMP

Vid OT-modellflygklubben Kondorens årsmöte i Nyköping gjorde min klubbkompis Sten Bergvall mig uppmärksam på att det finns en världsomspännande modellflygtävling med en enhetsmodell döpt till CLOUD TRAMP.

Denna modell flygs vid samma tidpunkt över hela världen och därmed celebrerar vi Charles Grant som grundläggare av vår fantastiska hobby. Dessutom kan vi även celebrera bröderna Wright som för 100 år sedan företog sin första motoriserade flygning. Starttiden för Sveriges är den 9 augusti klockan 18

Det är en tävlingsform utan priser och förhoppningsvis utan stress. Alltså, gör fem flygningar, stryk den sämsta och bästa och summera ihop flygtiden för de övriga tre och sänd resultatet, namn, klubb

och deltagarland till jjmoseley@look.ca med en kopia till Kent Josefsson, kentjose@algonet.se eller "vanlig" post, Fyrbyvägen 17 611 94 Nyköping, för sammanställning av en nationell resultatlista.

Under den här adressen finner du bl.a. en byggbeskrivning på engelska och med tum-mått <http://www.theplanpage.com/things/ct/ct.htm>.

Cloud Tramp har en egen hemsida, se <http://website.lineone.net/~mike.denise.parker/>

Om du går till SMOS hemsida <http://fly.to/smos> kan du söka en fil som heter Cloud Tramp byggbeskrivning.doc. Där har jag sammanställt en byggbeskrivning på fyra sidor och översatt tum-måtten till mm och gjort några kommentarer på svenska. Där finns även ritningen Cloud Tramp ritning.doc

Bengt Höglund

OT-modellflygklubben Kondoren i Nyköping

FORSTER 99 – alla tiders RC-motor!

Om man försöker ta reda på vilken modellmotor, som varit i produktion längst, kommer man ofta fram till Cox Babe Bee, som är still going strong efter snart 50 år (tillv. numera av Estes). Den riktiga kandidaten för Guinness rekordbok är dock FORSTER 99 på 16 cc, som var med i det motoriserade modellflygets begynnelse – och fortfarande tillverkas!

Bob Forster gjorde de första exemplaren med sandgjutna vevhus redan 1934 och 1936 kunde man välja mellan glidlagrade och kullagrade versioner, nu med formgjutet vevhus. Motorn fick snart namnet "LITTLE HERCULES" för sin förmåga att dra runt stora propellrar och förmå den tidens stora

friflygmodeller, inte minst i "Texaco"-klassen, att starta från vanliga gräsfält. Den såldes med en 18x12" propeller och var idealisk för klassiker som "KG-3", "Custom Cavalier", "Powerhouse" och "Buccaneer". 1938-39 började användbara RC-anläggningar komma i bruk och Forster 99's lämplighet för RC betonades i annonserna. Den fick publicitet i Ben Shereshaw's 3-meters "XP-3", som under namnet "RC-1" blev världens första byggsats för RC-modell. I detta sammanhang utrustades Forster 99 med en "riktig" RC-trottel, som var långt före sin tid och inte fick någon större spridning.

forts. på nästa sida.

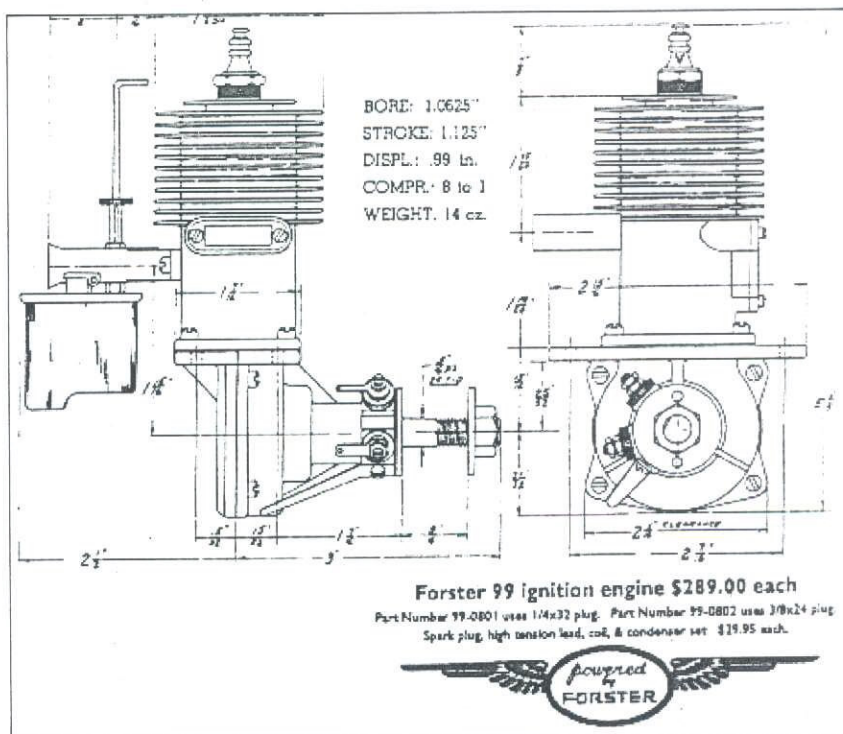
Forster 99 - alla tiders RC-motor, forts. från föregående sida.

Motorn uppgavs då utveckla 0,5 hk vid 6000 v/min och vikten uppgick till 15 oz (427 gram).

Efter kriget såldes Forster 99 i en något modifierad version med annan brytare, i vilken ingick funktion för två hastigheter – hög och låg. Ett kraftigt utblåsningsrör ingick i vevhusgodset och vevaxeln var lagrad i endast ett, bakre kullager.

Början av 50-talet var de små motorernas era och Forster låg lågt med sin stora tändstiftare, som dock fick en renässans när RC-flyget tog fart efter 1955.

Enda förändringen var att $\frac{3}{4}$ "-stiftet var utbytt mot ett på $\frac{1}{4}$ " samt att motorn även gick att få i en glöd-stiftsversion. Efterfrågan på denna Forster 99 Model 1955 kanske inte var så våldsam, men tillräcklig för att ett halvsekel senare fortfarande produceras! Det är originalformarna från 1955, som RJL Industries använder idag för att tillverka en motor, som fortfarande är idealisk för de stora Oldtimer-RC-modellerna från 30-och 40-talet. Effekten uppges av RJL



till 0,68 hk vid c:a 6000 v/min, lämplig propellerdiam. omkring 16-17", beroende på stigning. Det är naturligtvis inte bara nostalgi, som gjort att denna dinosaurie bland motorer lever än. Framför allt beror det på motorns superba start-och gångegenskaper, kopplade med låg ljud-och vibrationsnivå och segdragningsförmåga. Kanske inte direkt billig för drygt US \$ 300 med spole och kondensator, men förmodligen i det närmaste outslitlig!

Sten P.

Flygandets vedermödor, förhoppningar samt förvånande framgångar

När man tittar på gamla filmer från flygningens barndom undrar man ibland varför i hela fridens dar krånglade man till det så, med spinkiga vingar liknande fåglarnas, invecklade konstruktioner med kugghjul både hit och dit - när det är så enkelt! D v s med facit tillgängligt.

En liten parvel i Fårösund visste redan i 7-årsåldern hur ett flygplan var konstruerat. Han hade ju vid något tillfälle fått följa med sin far för att beskåda Flygvapnets sjöflygplan som om somrarna bedrev flygövningar i sundet mellan Fårö och Fårösund. Där hade han minsann fått se hur ett flygplan såg ut. Så det var bara hem och sätta igång o bygga en modell av detsamma. Modellen bestod av tre st hopspikade ribbor. Som sagt enkelt! Flygförmågan motsvarade inte förhoppningarna precis, men det gick utmärkt att göra "nedslag" med modellen i en stor tvättbalja som stod ute på gården.

Man hade ju sett hur flygarna i Fårösund gjorde när de landade!

Man kan kanske ana att den unge mannen var undertecknad. Intresset för Flyg och flygplan såväl fullskala som modeller fanns nog med ända sedan krypdåldern. Kommen till något mer "stadgad" ålder d v s ungefär tio till tolv år gammal kunde jag läsa om modellflyg i tidskrifter som man tidvis kom över. Där var beskrivet om segelmodeller, gummimotormodeller och så något som hette Balsa, ett träslag som var lättare än någon annan form av material från växtriket. Men - var kunde man finna detta material? Omöjligt under fyrtiotalets början och framför allt omöjligt på Gotland. Där fanns det däremot gott om militär, luftvärn, mörkläggning och, lyckligtvis för parveln, en myckenhet av flygplan, både land- och sjötyper, men var finna modeller eller ritningar till sådana?

Så plötsligt en dag damp en katalog från "Ingenjörsgörs-firman H Wile'n," ner. Efter idogt sparande kunde jag bemäktiga först en, sedan ytterligare en av de byggsatser man sålde. Det var små segelmodeller helt byggda i furu. Tunga och utrustade med en vingprofil som var långt ifrån tillämpbar på ett modellflygplan. De flög inte – trots alla trimanvisningar! Jag stadfäste då en trosats: modellflyg var en bluff, det var lögn och förbannad dikt vad som skrevs om modellflygning i tidningar som Flyg och Flygning t ex!

Men den här skrivningen skall ju handla om RC-flyg. Jag återkommer om detta strax. Jag nämnde tidigare om krypårder. Somliga av oss måste uppleva ett förbaskat ålande innan vi når åtminstone ett delmål. För nämnde parvel fanns inte ordet radio på långa vägar sammankopplat med modellflyg. Förresten, modellflyg, var ju inget man kunde tro på eller att ägna sig åt. Min tro på modellflyg var ju kört i botten. Slut! Börja med tjejer! Tja...

På något sätt kom jag i kontakt med en avdelning av Gotlands Flygklubb modellflygsektion som fanns i trakten.

Så en dag kom en avi om ett paket som jag kunde lösa ut på posten för 85 öre. 85 öre var portot. Innehållet var gratis och var en byggsats till en modell som hette Vargen. Lite pinnar och en ritning med byggbeskrivning. Ett par kompisar till mig fick också var sin Vargen. Jag minns, att en av killarna hade lite för höga förväntningar på försändelsen. Här skulle, enligt honom, byggas ett flygplan av stora mått! Besvikelsen blev förödande när han öppnade paketet och såg vad som fanns däri. Han tog resolut och öppnade sin mammas vedspis, ni vet en sådan med spisingar, och stoppade ner byggsatsen som där i sin förgänglighet definitivt satte stop för hans framtida bedrifter inom modellflygsporten.

För min del fanns ju misstänksamheten mot modellflyg fortfarande kvar efter nämnda totala misslyckanden. Vi hade en handledare som visade och hjälpte oss att bygga ihop modellen. Och han påstod att den kunde flyga. Fan tro't tänkte jag. Det vill jag se först. Och jag fick se! Första provkastet – den flög! 15 kanske 20 meter!

Detta var en sensation för en yngling då för tiden. Varje jämförelse med dagens förhållande och möjligheter är inte tänkbar. Efter den framgången fick

ynglingen göra avbön om vad han ansett om modellflyget och blev i stället helt hängiven åt verksamheten. En värld av förhoppningar skymtades i framtiden. Men till framgångarna återstod ännu ett långt krypande. Att det skall vara så svårt att lära sig gå!

Stärkt av "succén" med Vargen ökades plötsligt min produktion av mera modeller. Det blev t ex Taifun, Sunnavind, Korda, Prim m fl. Flygningarna med modellerna var väl inte så över hövan. Men glädjen att lyckas lite bättre för var gång var lön nog. To m bortflygningar förekom. Jag hade inte då anammat vad termik kunde ställa till med.

Jämsides med modellflygandet fanns ett annat intresse, nämligen detta med radio. Strax efter kriget ökade tillgången på komponenter för egna radiobyggen. Vi var ett par grabbar som började experimentera med byggen av s k walkie – talkies.

(Den eventuelle läsaren börjar väl vid det här laget undra om det skall bli något sagt om RC-flyg. Lugn! Vi kommer väl dit någon gång. Otroligt vad lätt det är att halka vid sidan. Men förresten, flyg och radio hör ju ihop i detta sammanhang)

Nåväl, vi byggde alltså walkie – talkies. Eftersom sändare ingick i produkten förstär var och en att det var fråga om "svartbyggen". Vi levde som grannar till Kustartilleriet K A 3 och där, förstod vi, att det fanns kapacitet till avlyssning. Det var mycket smygande i "buskarna" vid utprovning av våra apparater.

Inte heller var vi säkra på var på frekvensbandet vi befann oss. Vi tyckte det var fantastiskt. Vi kunde kommunicera med varandra upp till halvannan km! Som sagt, jämför inte dåtid och nutid! Grundprincipen för våra apparater var en koppling som kallas för supergenerativ. Många radiointresserade känner säkert igen den. Fördelen var bl a att kopplingen kunde användas både som sändare och mottagare. Principen användes

f. ö. i en del av de första radiostyrningsutrustningarna som kom ut på marknaden.

Nå, hur gick det med ynglingens radioflygande? Jo, han kom till F 11 i Nyköping där han bl a. kom att jobba som flygsignalist på B3 och B 18. Året var 1950. Intresset för modellflyg och radio hade han tagit med sig. Och nu började en tid då detta skulle knytas ihop till RC. Och så var det dags att börja "åla" igen.

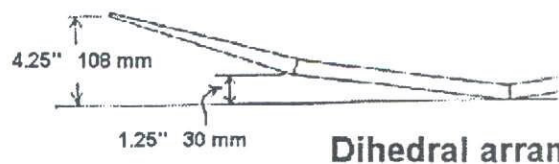
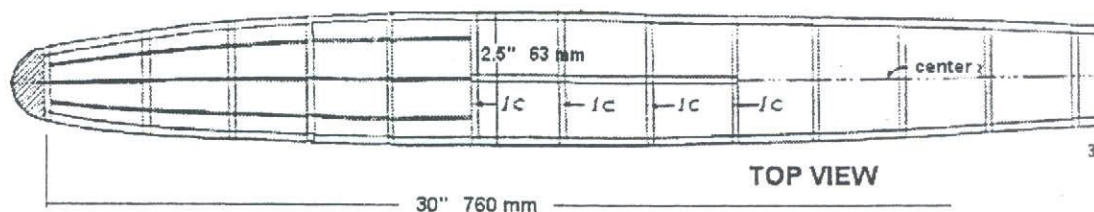
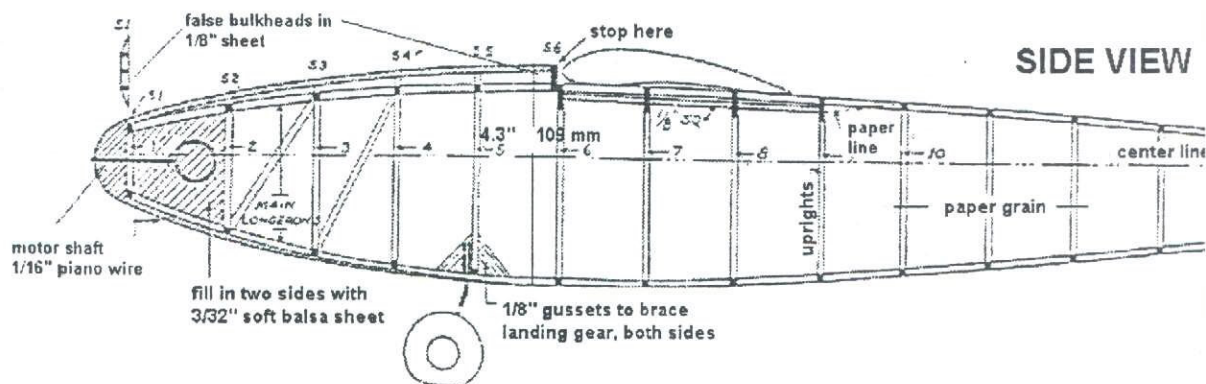
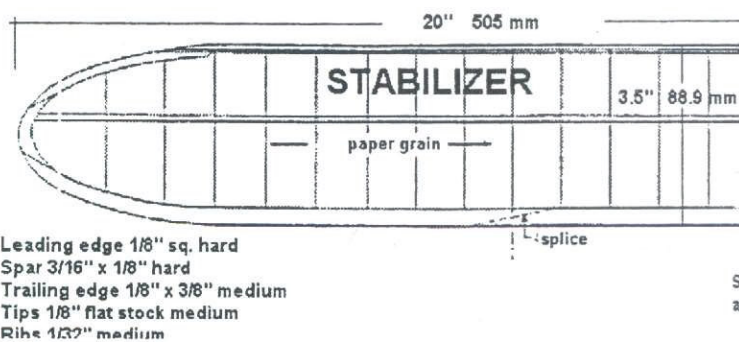
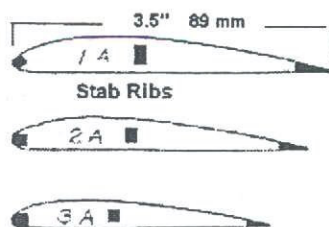
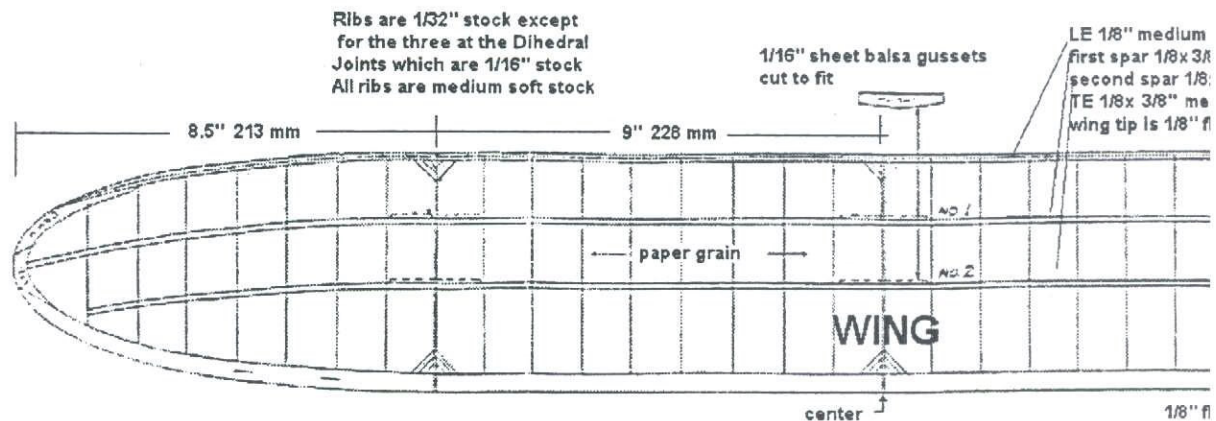
Ber att få återkomma till detta! Ingvar Claesson



Skärpt kontroll är A och O när det gäller radioflyg!

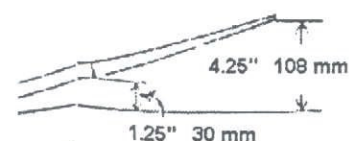
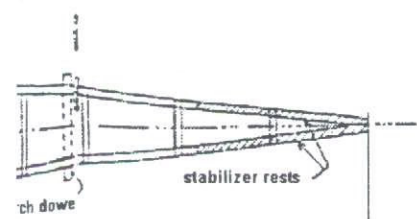
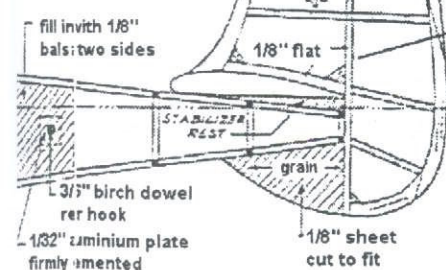
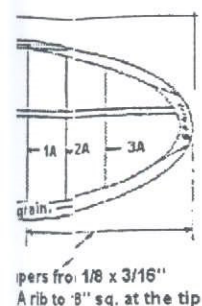
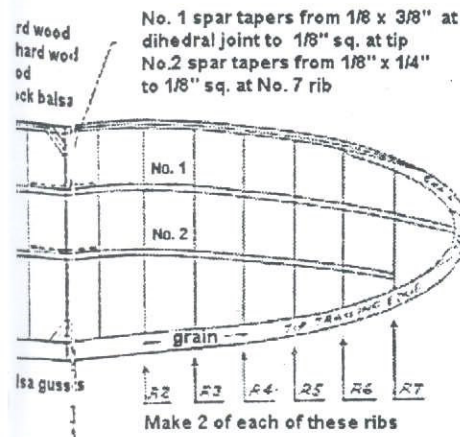
Korda Open Road Special

September 1942

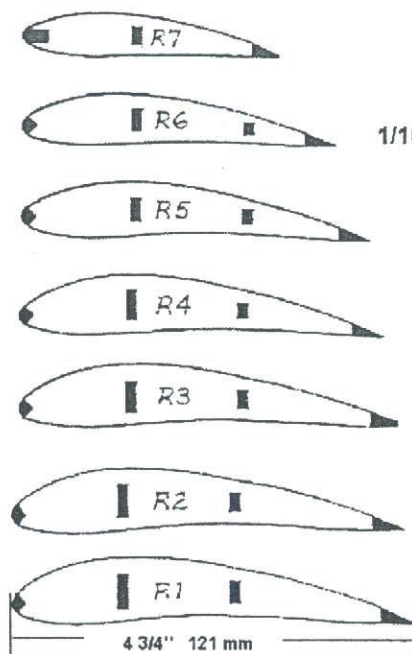


Drawing arranged for Free Flight Quarterly, Issue no. 2
by 'Gustave Doré, Paris'

Delar av ritningen har omdisponerats något, men när
det gäller vissa detaljers återgivning – krökta linjer –
mm så kommer detta från originalet...

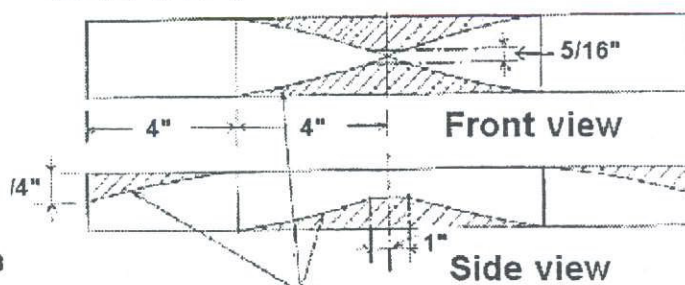


Wing Ribs



prop block size:
 $1.5 \times 2 \times 16$ " ↓

prop block: medium wood, very
straight grain. Thickness at half radius
should be $5/32$ ", 4 mm



Curve these lines about $1/8$ "

A simple Garami latch can be used
as free-wheel arrangement



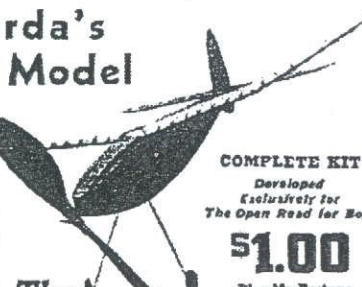
Fly to Victory With Dick Korda's LATEST Model

35" WINGSPAN
Class "C" 148 Sq. inches
N. A. A. Weight Rule 41 ounces

Performance

THE K.O.R.D.A. Open Road Special

has already established a record of excep-
tional performance in flight, over one hour
in very late model 1/16" balsa. The latest im-
provement is the use of the Korda's new
Korda's new design, which is a lot better, of
course, than the old 1/16" balsa. The Korda's
new design is a lot better, of course, than the
old 1/16" balsa. The Korda's new design is a
lot better, of course, than the old 1/16" balsa.



COMPLETE KIT
Developed
Exclusively for
The Open Road for Boys

\$1.00
Plus 10c Postage

Outstanding Features of The Open Road Special

1. Designed especially for the Open Road for Boys by Dick Korda
2. Absolutely simple construction—no glue! (Korda's new design is a lot better to build)
3. Light, narrow wheels
4. Simple, high landing gear
5. Flat stabilizer
6. High speed wing rate
7. Easy winding method
8. Polished wing
9. Airfoil and convenient
10. Adjustable rubber motor
11. Sturdy motor hook mechanism
12. Sturdy downwind line wheeling device on propeller
13. Detachable nose block
14. Wing support not into the fuselage to avoid rubbing and make for super-sturdy construction

K O. R. D. A
Open Road Special

FLYGET FYLLER 100 ÅR

Den 17 dec. 1903 flög Wilbur Wright vid Kitty Hawk i USA 260 meter på 59 sekunder, vilket brukar räknas som historiens första flygning enligt principen tyngre än luften. Det var en enastående prestation på den tiden, så sensationellt att få människor trodde att det verkligen hänt. Historien om bröderna Wright är i vår tid så välkänd och omskriven att den kanske inte behöver upprepas här; "Oldtimer" har också haft historien i sitt innehåll i ett tidigt nummer.

Men det finns en annan flygpionjär långt före bröderna Wright, som flyghistoriker har kallat "flygmaskinens verkliga uppfinnare" och som dessutom var modellflygare. Trots detta är han märkligt nog nästan okänd för de flesta flygintresserade. Hans namn är George Cayley från Yorkshire i England.

De första årens resultat.

Wilbur Wright skrev 1909: "För bortåt hundra år sedan förde en engelsman, Sir George Cayley, flygkonsten till en punkt, dit den aldrig tidigare nått och som den inte uppnått förrän i våra dagar".

Bröderna Wright var väl medvetna om att Cayley var den förste, som utvecklade konsten att flyga. Genom en tillfällighet hittade man 1927 fem av hans privata anteckningsböcker på vinden till hans bostad.

Där berättar Cayley hur han omkring år 1800 började söka hemligheten med fåglarnas flykt. Han var den förste att upptäcka att de vider vingarna på ett propellerliknande sätt för att driva sig fram genom luften. Efter en noggrann undersökning av en skjuten häger blev han också den förste, som insåg välvningsens betydelse för bärkraften hos en vinge. Han drar också slutsatsen att "...för långsam flykt är en lång, smal vinge nödvändig, medan för snabb flykt en kort, bred vinge är bättre lämpad."

Cayley insåg också redan då strömlinjeformens betydelse, som han själv kallar "den fasta kroppen med minsta motståndet". Den formen fick han fram genom att mäta laxöringars och delfiners spolformiga kroppar. Steg för steg byggde han på så sätt upp sina teoretiska kunskaper om flygning. 1804 var han

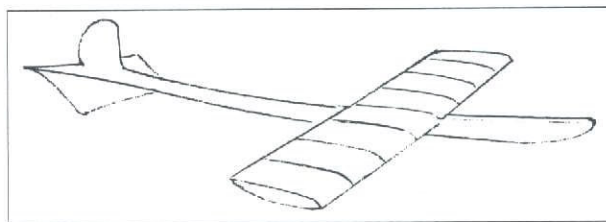
utför en brant sluttning; minsta böjning av stjärten fick den att svänga." Han lämnar inga uppgifter om hur den var byggd eller vilket material han använde.

I sina tankar om flygets framtid skriver han: "Jag känner mig fullständigt övertygad om att flygkonsten skall göras tillgänglig för allmänheten och att vi skall kunna befordra oss själva och våra ägodelar säkrare i luften än på vattnet".

Han förstod att det då skulle krävas en lätt flygmotor och det ledde till att han 1807 uppfann varmluftsmotorn. Den kom aldrig att användas i flygsammanhang, men fick vidsträckt bruk inom industrin. Han fick aldrig fram den lätta flygmotor han behövde för att få ett flygplan att lyfta till kontinuerlig flykt.

Sommaren 1809 byggde Cayley, enligt hans egna anteckningar, världens första glidflygplan i full skala. Han prövade den först utan beman-

ning och beskriver: "Denna ädla vita fågel seglar majestätiskt från en ås till vilken som helst given punkt genom sin egen vikt och rodrens inställning." Senare gjorde han försök med en man ombord och skriver: "När jag sprang framåt i en lätt motvind lyfte flygplanet så att det bar mig flera meter i sträck". Han startade tydligen från samma ås som tidigare.



mogen att bygga och flyga världens första modellflygplan för att testa sina teorier i praktiken. Det är svårt att säkert få ett grepp om utseendet av hans modell. Men en av hans skisser ser ut ungefär så här.

Det finns ingen förklarande text till skissen, men om den föreställer hans första modellplan är den ju helt modern i linjerna! Stjärtpartiet var reglerbart och han skriver: "Det var mycket vackert att se den segla

I november 1809 börjar Cayley publicera resultaten av nära ett årtionde av aeronautisk forskning i tidskriften:

JOURNAL OF NATURAL PHILOSOPHY. Därefter slutade han, underligt nog, nästan helt upp med att syssla med flygproblemet. Under de närmast följande 30 åren är hans rastlösa energi inriktad
forts. på nästa sida.

tad på uppfinningar inom helt andra områden med goda resultat.

Vem var då denne flygpionjär? Han föddes 1773, en adlig godsägare med god utbildning efter dåtida förhållanden med tid och resurser att ägna åt sitt flygintresse. Han titulerades Sir George Cayley. Han avled i december 1857.



Cayleys slutliga framgång

Enligt dagböckerna tar han vid omkring 70 års ålder (*bilden ovan*) åter upp sitt flygintresse och konstruerar 1852 ett nytt glidflygplan med mycket sär egen utformning. Den har en flygkropp med ett hjulunderrede, som gör det lättare att starta och landa. En vinge med V-form sitter fästad vid flygkroppen med strömlinjeformade stag och har ett kombinerat höjd-och sidoroder. Även en slags fena med stabilisator finns längst bak.

Denna märkliga konstruktion finns illustrerad och beskriven i tidskriften MECHANICS MAGAZINE av årgång 1852.

Så bygger han sedan sin flygmaskin och en sommardag 1853 släpades den upp på en ås och startades med en av hans anställda som förare. Han landade utan missöde efter mer än 100 meters flygning och blir därmed det första bemannade glidplanet i världen, som uppnår fri flykt. Denna epokgörande flygning var en stor framgång för Cayleys forskning och pionjärgärning.

1972 planerade Anglia TV en dokumentärfilm om Cayleys liv. I det sammanhanget beslöt man också att bygga en kopia av flygmaskinen från 1853. Arbetsritningar gjordes med ledning av en illustration i Mechanics Magazine, som också angav material och utförande som Cayley kunde ha använt. De var limlaminerat trä, diagonala trådstag och stöttor med strömlinjeprofil. Maskinen kostade cirka 20.000 kr att bygga.

I juli 1973 var den klar att testflygas av en erfaren segelflyginstruktör vid namn Derek Piggott. Han började med att bogsera planet efter en bil över flygfältet och vid farter mellan 40 och 50 km/tim lyfte maskinen och flög fint och stadigt, enligt Piggott.

Efter några sådana flygningar för att piloten skulle

få bekanta sig med det för honom helt okända planet, flyttade man upp till krönet på samma ås som Cayley använt 1853. Man startade därifrån med gummiliner och planet med Piggott som pilot flög mjukt och stabilt ned för slutningen och gjorde en perfekt landning. Han flög sedan flera gånger och den sista flygningen blev över 200 meter lång och med en högsta höjd av cirka 7 meter. Det var en stor framgång och bevisade slutgiltigt att Cayleys flygplan verkligen fungerade i praktiken. Hans obestridliga skicklighet att utforma fungerande flygplan är numera också allmänt erkänd inom flygtekniska kretsar.

Hur påverkade insikten om Cayleys tidigare flygningar bröderna Wrights historiska flygningar 1903? Inte på något sätt. Vad de åstadkom var den första flygningen med ett motordrivet flygplan. Den bragden är opåverkad av Cayleys bedrift 50 år tidigare, eftersom det var en glidflygning utan motor. Hade Cayley däremot haft tillgång till en lätt flygmotor, som han sökte efter men inte kunde få fram, hade motorflyget nu fyllt 150 år i stället för 100 år. Så kan tillfälligheter spela in i historiska sammanhang.

Bröderna Wright använde också modellflygplan vid olika tillfällen för att testa sina teorier innan de byggde fullskaliga flygplan på liknande sätt som Cayley gjorde. Det visar modellflygplanets viktiga roll i utvecklingen av flygvetenskapen enligt principen tyngre än luften. Alltså har modellflyget en historisk anknytning, som går längre tillbaka i tiden än vad många modellflygare kanske varit medvetna om.

Vad kan man då säga mer om dessa tidiga flyg-

Framgångarnas följder.

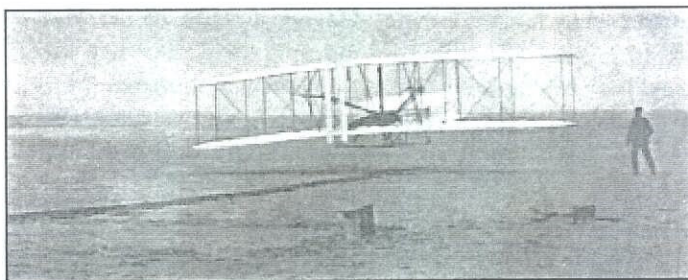
pionjärer? Jo, de öppnade en helt ny era i mänsklighetens historia. Få nya samfärdsmedel har på ett så genomgripande sätt omskapat tillvaron för människor. Cayleys framtidsversion har visat sig helt stämma in på våra dagar då han skrev: "Jag är väl övertygad om att luftfart kommer att utgöra ett högst framträdande drag i civilisationens utveckling under det kommande seklet".

Dessa flygpionjärer lade också grunden för den tillämpade aerodynamiken, på vilken hela den omfattande flygvetenskapen vilar. De kämpade mot okunighet och fördomar och var uthålliga trots motgångar och misslyckande.

De gav inte upp utan gjorde om och försökte på nytt tills de nådde sina mål och fick uppleva framgångens tillfredsställelse. I ett jubileumsår som 2003 förtjänar de verkligen att uppmärksammas för sina banbrytande insatser.

-artikeln avslutas på nästa sida...

PÅ VINGAR IN I HISTORIEN 1903



Bilden visar den tredje flygningen bröderna gjorde den 17 dec. med Orville vid kontrollerna. Han landade efter 60 meter och 15 sekunders flygtid. Det var vid den fjärde flygningen Wilbur nådde 260 meter på 59 sekunder.



Orville Wright

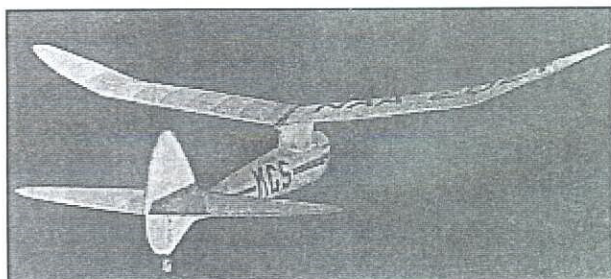


Wilbur Wright

Textkällor: Journal of Natural Philosophy, Mechanics Magazine samt Walsh: Luftens Erövrare.

Sven Östlund

K-G-S



I förra numret av OLDTIMER nämndes hur Kovel & Grants klassiker från 1934 modifierades 1940 av Henry Struck för att möta den nya tidens krav.

Kallad K-G-S flygs den än idag av amerikanska RC-oldtimers och presenteras nu här i OLDTIMER. Ritningen är komplett men förminskad från originalet som finns i Model Airplane News nr 2 och 3/1940. Man kan enkelt tillverka en egen byggritning genom att använda utsatta mått samt förstora spant och sryglar, som visas i 70% av full skala.

Ett tips för en lätt "kalkering" av sryglar, spant mm. är att kopiera dessa delar med en kopiator. Kalkeringen tillgår så att man lägger kopian på balsaflaket, sedan försiktigt fuktar baksidan av arket med Syntetisk förtunning.

PLATE I

ASSEMBLY VIEWS

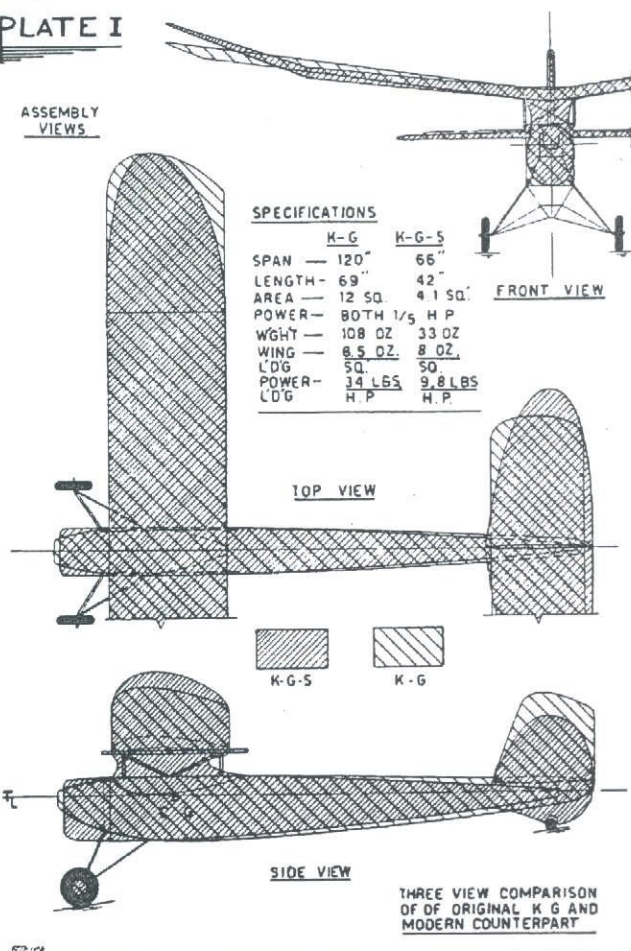


PLATE II

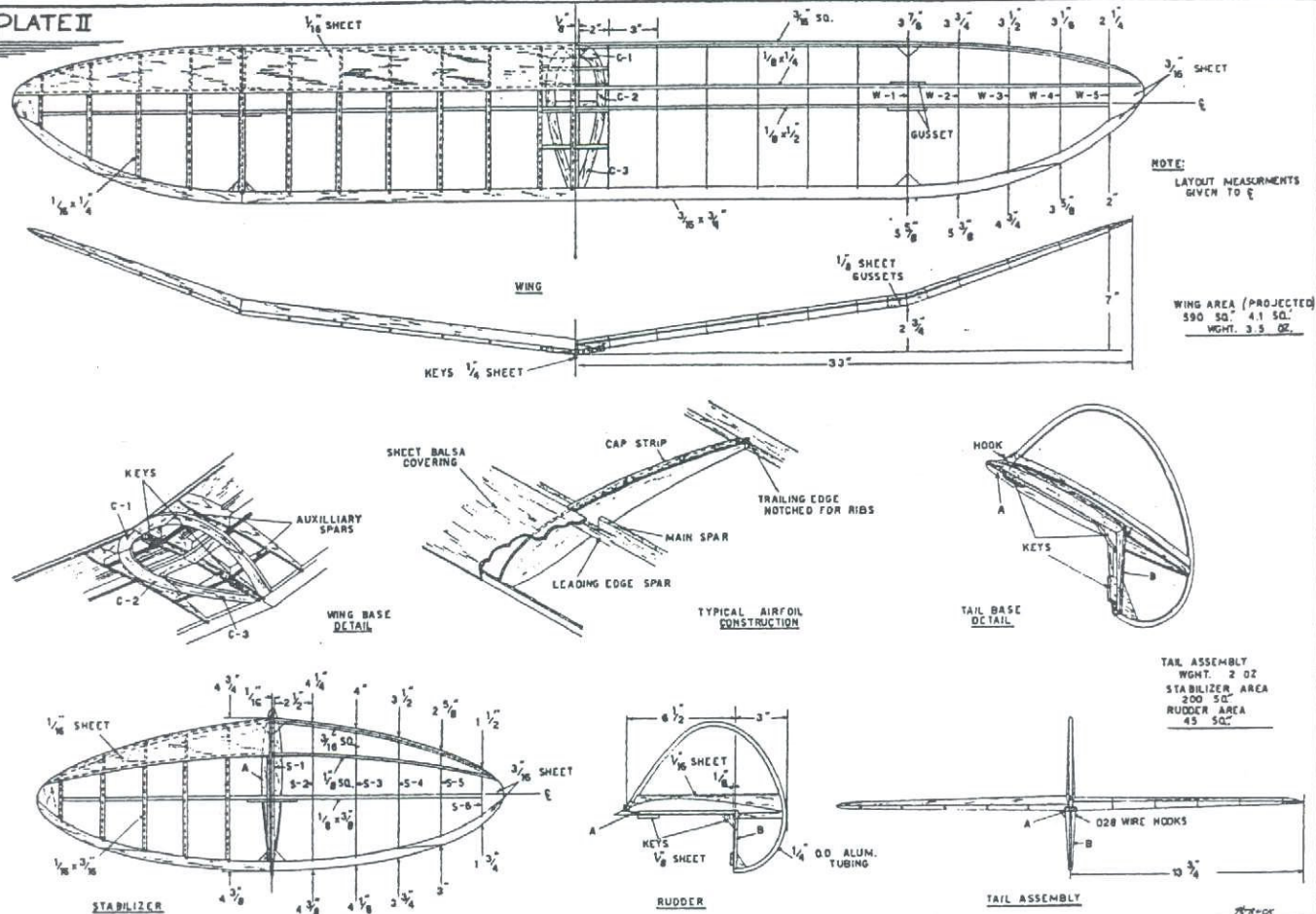


PLATE V

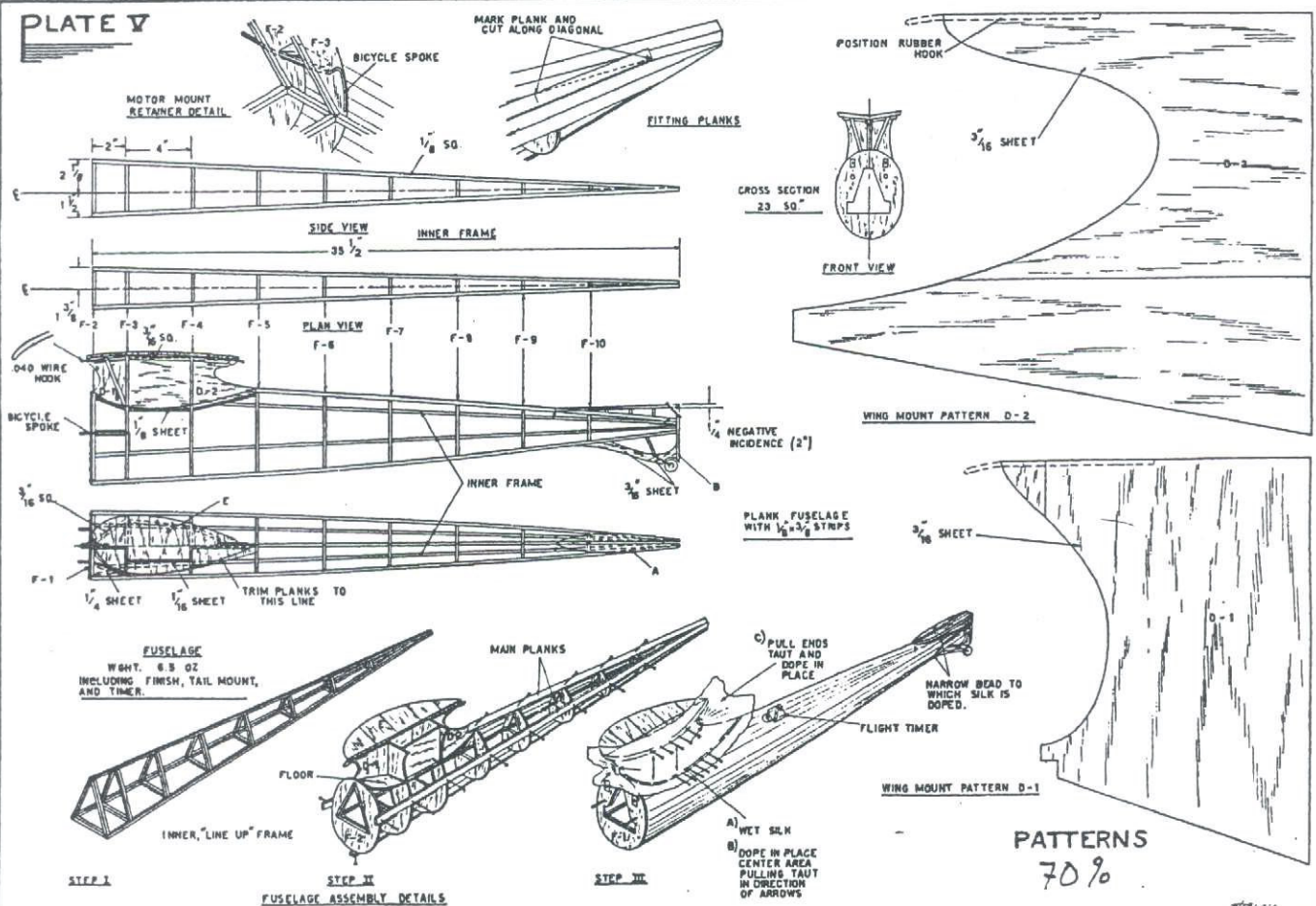


PLATE III

PATTERNS

70%

CAP STRIP

W-1

W-5

W-2

S-6

W-3

S-5

W-4

18 OF W-1 REQUIRED
2 EACH OF ALL OTHERS

S-3

ALL RIBS
1/16 SHEET

S-2

CAP STRIP

S-1

STUCK

ALL
BULKHEADS
1/8 SHEET

POSITION
PYLON
FLOOR

PATTERNS

70%

F-1
SHOWN BY
SOLID LINES.
1/16 PLWOOD

F-2
SHOWN BY
BROKEN
LINES

PLATE VI

F-10

F-9

F-5

F-7

F-6

F-8

STUCK

PLATE VII

SCALE $\frac{1}{4} = 1$ EXCEPT PATTERNS 70%

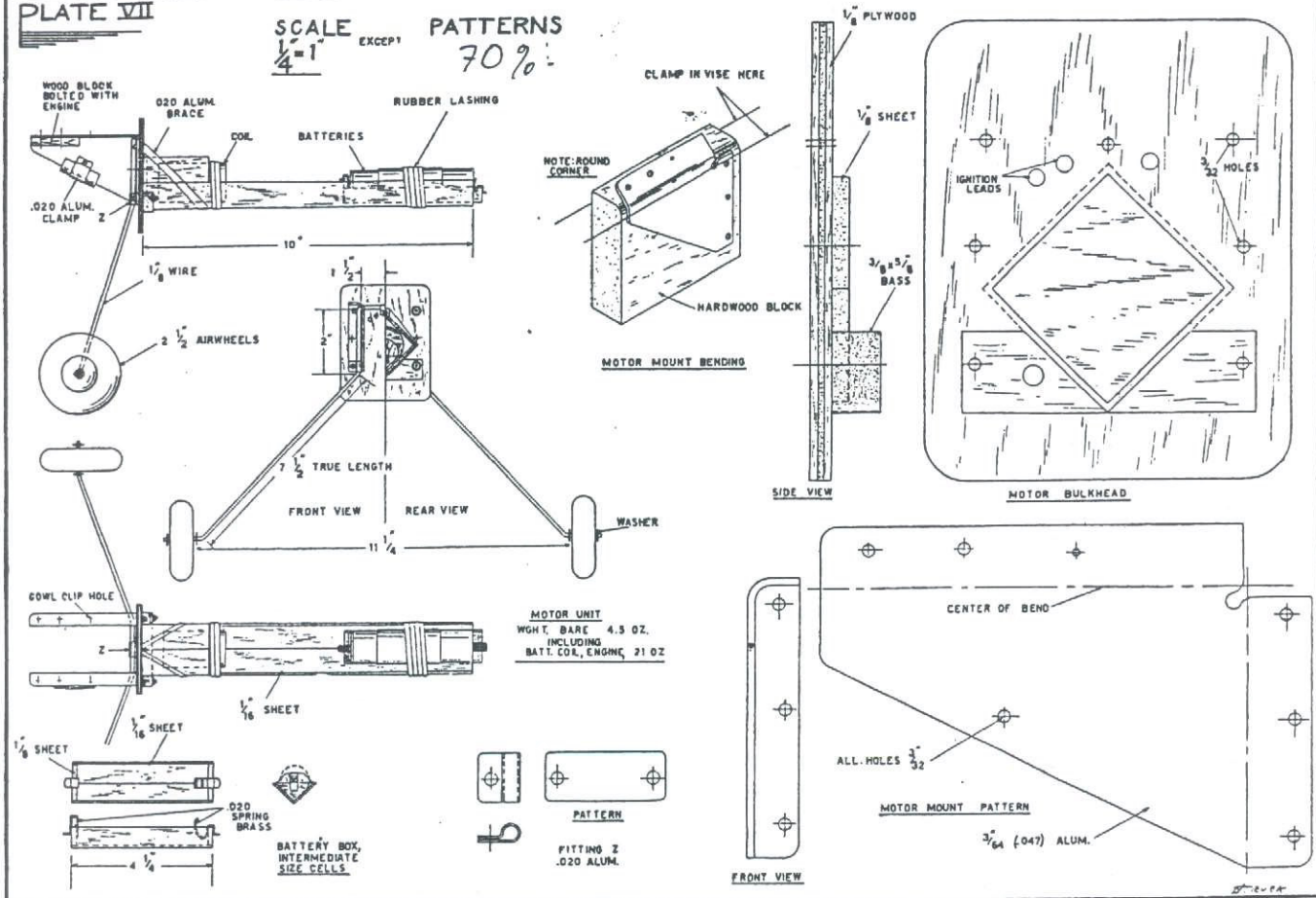
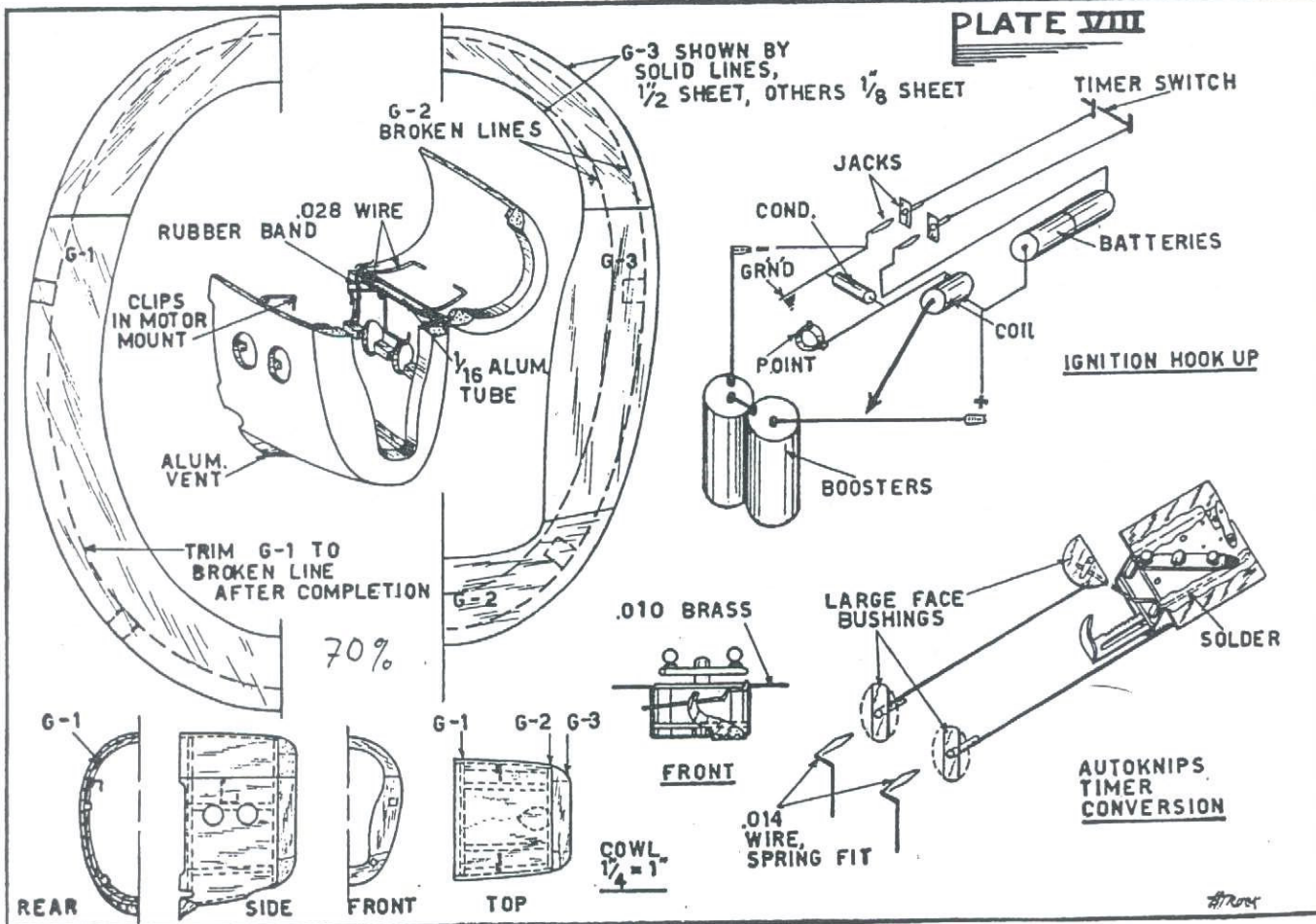


PLATE VIII



Cellulosabaserade lacker för modellbygge

Under senare delen av 2002 drogs cellulosabaserade lacker in från detaljhandeln. Detta ingår i en utveckling emot enbart vattenbaserade lacker, färger. Det medför bl a att zaponlack inte längre kan köpas, men det kan dock vara möjligt att fortfarande finna denna lack hos några enstaka mindre färghandlare...

Lack typ spännlack för spänning av japanpapper och siden kan dock fortfarande inköpas hos hobbyhandlare och flyginriktad postorderförsäljning.

Man kan bl a söka på Internet med ordet "spännlack" får man uppgifter om flera inköpsmöjligheter. Det finns också (*enligt uppgift*) en firma typ skeppshandel på söder i Stockholm, som säljer spännlack för spänning av skäcksväv.

Beträffande icke spännande lack typ polerlack så

kan denna köpas i större kvantitet, Beckers företag Syntema i Malmö har en lack som heter NA189. Denna lack är den klart bästa jag någonsin använt för lackning av t ex balsa. Man bör ju ej använda spännlack för detta enär detaljer såsom plankning och torsionsnäsor på vingar kan bli skeva vid användning av en spännande lack!

NA189 måste dock inköpas i minst 20 liters plåtdunk, priset per liter blir dock så lågt att det blir mycket intressant att slå sig samman för inköp.

Det kan tilläggas att man även kan blanda polerlack och spännlack när man önskar en något mindre spännande lack för pappers och sidenklädsel. En sista strykning med polerlack ger också en både blankare och segare yta på klädslen.

Pär L

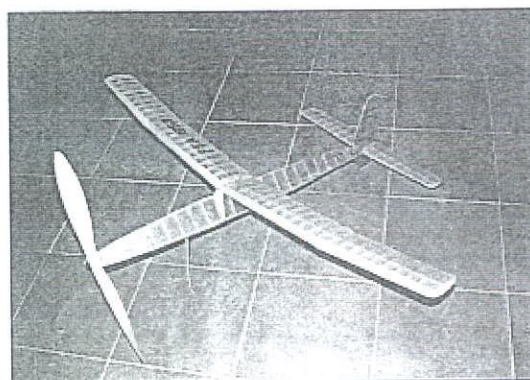
VARFÖR INTE EN G-INT:a?

Eftersom G-Int-klassen inte varit aktuell så länge för vår del har få sådana modeller uppmärksamats i OLDTIMER. Om man botaniserar i t.ex Zaic's årsböcker eller i tidningar från tidigt 50-tal hittar man dock en uppsjö av lockande prototyper, av vilka en del kommer att presenteras här framöver.

Som vi ju vet var det tidiga femtiotalet de "riktiga" Wakefieldmodellernas svanesång innan restriktioner ifråga om gummimängd infördes 1954. Många av de sista årens modeller med fri gummimängd var ganska stora lättviktsbyggen med enorma mängder gummi, ofta med krax enligt nordisk förebild. Det estetiska kom ofta i andra hand efter det funktionella, men inte minst italienarna lyckades ofta förena de båda. Så tycker denna tidnings red. att Guido Fea har lyckats väl med sin Wakefield från 1952-53, här saxad ur SAM-62 nr 98.

Denna modell, som ursprungligen publicerades 1954 i februari numret av "Aeromodelli" är en direkt utveckling av Guidos G.F.96, som bl.a. vann italienska mästerskapen 1952. Med sina harmoniska linjer är denna Wakefield en typisk representant för denna tidsperiods kraxade modeller med frihjulspropeller och lättviktskonstruktion (102 gr. med krax + 140 gr. gummi, fördelade på 2 st 66 cm långa motorer om 16 str. 1x6 mm !)

Vid Wakefieldtävlingen 1953 i Cranfield levde modellen inte helt upp till byggarens högt ställda förväntningar och Guido beskriver själv kort och lakoniskt att han kom på elfte plats med tiderna 5:00 + 4:28 + 5:00 sedan modellen i andra starten hamnade i svår turbulens över en skog och sjönk onormalt snabbt – ett öde, som drabbade bl.a. hans lagkamrat också.



Modellen som sådan är inte speciellt svår att bygga, men kräver givetvis en viss erfarenhet och rätt val av balsa för att inte bli för tung. Alla nödvändiga mått finns på ritningen, inkl. några smärre ändringar av vingdimensionerna (de felaktiga måtten skulle resultera i en modell, som inte följer Wakefieldreglerna).

Bilden visar en tjugisig replika av G.F.96/2, nyligen byggd och flugen av en ing. de Nicola, som i en OT-Wakefieldtävling utklassade oppositionen i en tremanna-fly-off.

Liten ordlista för hugade byggare:

Fusoliera = kropp

Ala = vinge

Elica = propeller

Timone (orizz.) = stabilisator

Carello = landställ

Centine = spryglar

Ingranaggi = kugghjul

Ordinata = spant

Matasse = gummimotor

Passo = stigning (prop.)

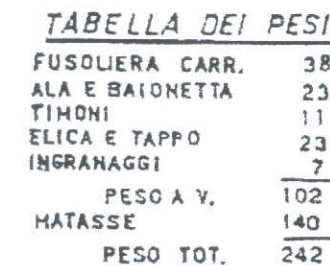
Apertura alare = spännvidd

Superficie = yta

Lunghezza = längd

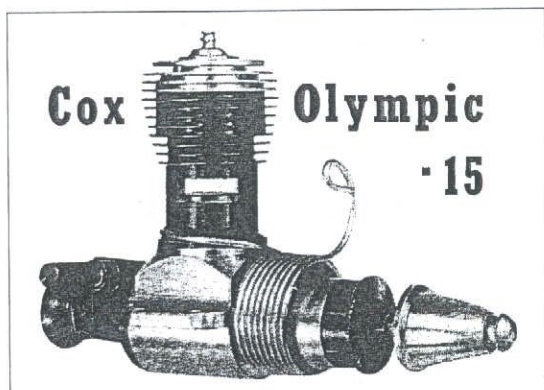
A destra = åt höger

Sten P.



APERTURA ALARE 1250 mm. 1260 ☒ 2° SELEZ. NAZ. WAKEFIELD
SUPERF. AL. 14,4 dmq. 14.68 ☒ 11° COPPA WAKEFIELD 1953
CORDA AL. MEDIA mm. 115 GRUPPO MOTOPROPULSORE:
SUP. TIMONE ORIZZ. dmq. 4.5 ELICA SCATTO L. ϕ 520
LUNGHEZZA F.T. mm. 1080 2 MAT. 16E 1x6 da mm. 650

"OLYMPIC" för OT-NOSTALGI!



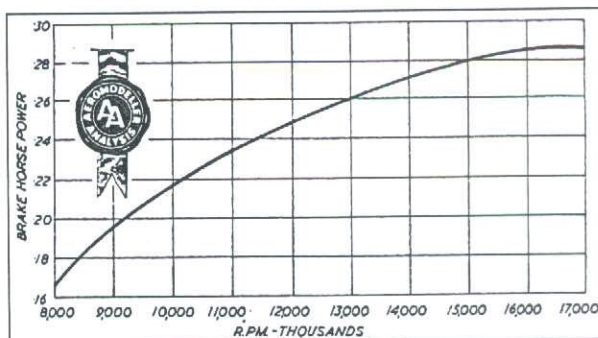
Som upphovsman till nuvarande regler i F-klaserna får jag då och då frågor om motorval. Eftersom jag utgått från att vi inom SMOS skall fokusera intresset på modellerna och undvika ett hästkrafts-race inom F-Nostalgi har jag bett frågeställarna att följa uppsatta regler och undvika motorer med högre effekt än c:a 0,30 hk.

Eftersom tidsgränsen måste sättas någonstans för att uppnå ovanstående mål har en och annan motor kommit i kläm. En sådan är Cox Olympic, som jag avrått åtminstone två medlemmar från att använda, eftersom den enligt hittills tillgängliga uppgifter kom i produktion på "fel" sida om den satta tidsgränsen (före 1959).

"Olympic" var Cox-fabriken's första försök att slå sig in på den tuffa marknaden för FAI-tävlingsmotorer, något som man i viss mån lyckades med, både i lin-kontroll och friflyg. Enligt tidigare källor, inklusive

Jim Dunkin's enorma referensverk om all världens 2,5 cc-motorer, kom "Olympic" på marknaden våren 1959, liksom den glidlagrade varianten "Sportsman" och dess mindre kusin "Space Hopper" .049. En annan välkänd motor-auktoritet har nyligen kartlagt Leroy Cox's hela produktion och kan dokumentera att Cox Olympic började tillverkas den 10 oktober 1958 (och "Space Hopper" den 14 nov. samma år). Sålunda kan dessa båda motorer läggas till listan över "tillåtna" motorer i klass F-Nostalgi.

Detta påverkar inte det satta målet om effektbegränsning, eftersom "Olympics" prestanda ligger inom det satta området. 1958-59 var dess effekt över-



lägsen alla andra 2,5 cc-glödstiftsmotorer i produktion men , med normal nitrotillsats, inte bättre än en bra Oliver Tiger.

"Olympic" var i produktion i mindre än tre år, men är ganska lätt att få tag i idag. Ett hyfsat exemplar får man ge c:a US \$80.00 för, medan den i nyskick kostar betydligt över US\$100.00.

Sten P

ÅRSMÖTE 16/8 2003 kl 20.00 I RINKABY (i matsalen)

Sedvanliga årsmötesförhandlingar. Bl.a. kommer storleken på medlemsavgiften samt den framtida utformning av tidningen OLDTIMER att tas upp.

Välkomna!

Styrelsen

PENDLETON FAULT

För FAI-OT-flygarna presenteras här en föga känd modell av ingen mindre än engelske FF-gurun John O'Donnell. En treplansskiss av denna modell från 1956 finns med i F. Zaic's Yearbook 1957-58, men är behäftad med flera fel. Detta är den korrekta version, som nyligen godkänts som autentisk Nostalgi-modell i USA. John har förbjudit att fullskalaritning produceras i kommersiellt syfte, men ser gärna att enskilda byggare bygger och flyger "Pendleton Fault", som är mycket väl utprovad.

P.S. Ritningen finns nu medtagen i NFFS' ritningskatalog.....



RED FÖRKLARAR SIG.

Som Gunnar redan berört i sin ledare utgick direktiv vid styrelsemötet i april att innevarande nummer av OLDTIMER "...skall ha en klar RC-profil...", samtidigt som viss kritik formulerades för "...den totala bristen på RC-artiklar i det senast utkomna numret...".

Som "redaktör" för vår medlemstidning kan jag inte tillgodose allas intressen om inget material inflyter. Vid förra manusstoppet hade inte en enda rad RC-relaterat material kommit mig tillhanda och detta har upprepats även denna gång.

Med drygt tio sidor avsatta för uteblivet RC-material blev pingsten en något hektisk helg för under-tecknad och att en del arkivmaterial måste tillgripas var oundvikligt. Räddare i nöden blev bl.a. Ingvar Claesson och Rune "Bananen" Andersson, som i sista

stund bidrog med intressanta, självbiografiska skildringar, Sven Östlunds sammanställning om flyg- och modellflygpionjären G. Cayley icke att förglömma!

Med detta vill jag ha sagt att även OLDTIMER nr 2/2003 har en *klar friflyginriktning* och att den, som är kritisk till detta, bör rannsaka sig själv och fundera på hur mycket vederbörande själv gör – eller gjort – för att ändra på detta förhållande.

Väntan på RC-material har också inneburit en viss försening av detta nummer, men det är min förhoppning att tidningen ska vara distribuerad i tid för att alla ska kunna planera in kommande tävlingar innan semesterperioden tar sin början.

Med önskan om en riktigt god flygsommar!

Sten P.

ANNONSER

Säljer ytterligare några modellflygböcker och tidningar ur mitt dublettfförråd. Porto tillkommer i samtliga fall eller överlämning vid OT-SM i augusti. Sten Persson, tel. 035-104943
email: sten.persson@mbox305.swipnet.se.

Böcker à kr. 50:00 /stycket:

S. Isacson: Modellplanskonstruktion (häftad, 1947).

Hobbyboken 1951, 1952, 1954, 1956, 1957, 1958, 1959, 1960, 1961

MTB: Eppler-Profile (A4-format)

Alles uber Saalflug (A4-format)

Hannan: Peanut Power (A4-format)

Böcker à kr. 100.00/stycket:

Hobbyboken 1943, 1947/48, 1949

Martin: Modellplansflygning (häftad, 1934)

Zaic: Model Airplanes and the American Boy 1927-1934 (A4-format, 1982, sign. av författaren)

Klassiska, svenska hobbytidningar:

Modell-Teknik – 13 ex 1944-1945 ; kr. 200:00

Hobby – 4 ex 1941-1946 ; kr. 50:00

Amerikanska modellflygtidningar:

American Modeler – 60 ex 1962-1973

; kr. 750:00

Model Builder – 20 ex 1976-1980 ; kr. 300:00

Model Airplane News – 21 ex 1952-1959

; kr. 300:00

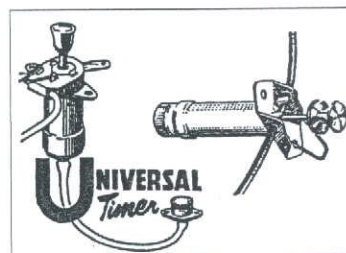
D:o 54 ex 1960-1969 ; kr. 500:00

D:o 51 ex 1972-1983 ; kr. 400:00

ELMIC-TIMER SÖKES!

Till min OT-motormodell söker jag en (eller flera) pneumatisk Elmic-timer från 50-talet. Ett rykte säger att ett parti sådana timers nyligen dykt upp vid upplösning av ett dödsbo eller liknande.

Vet någon något om detta?! Kontakta i så fall Svein Antonsen, Isgrenavägen 10C, 740 22 Bältinge.



ETB

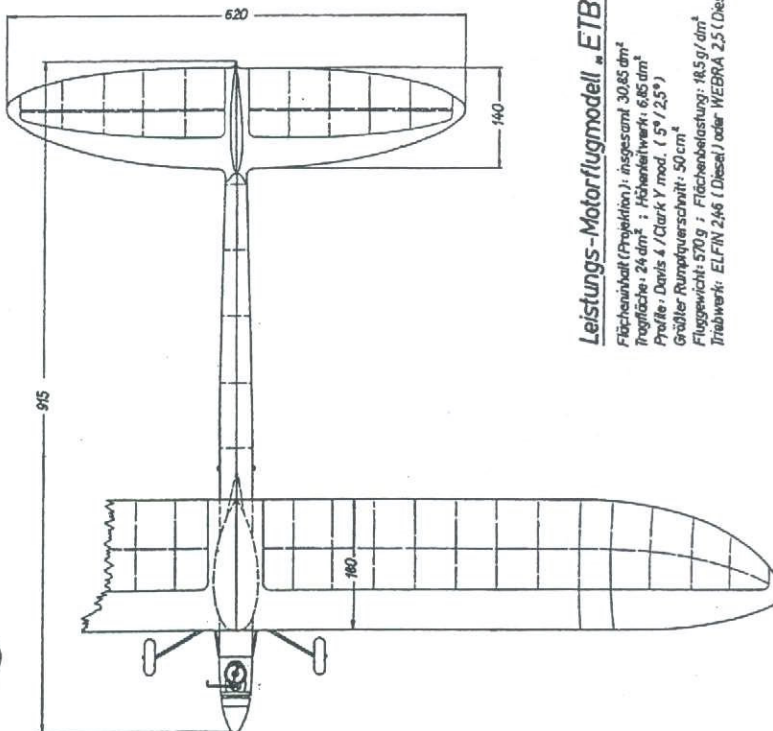
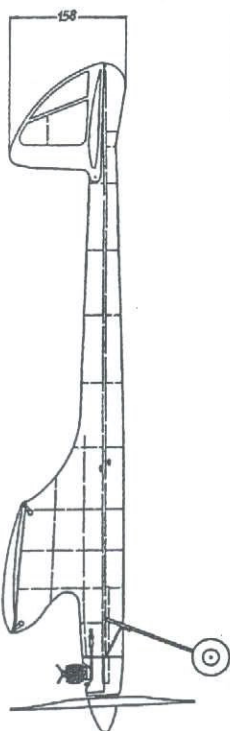
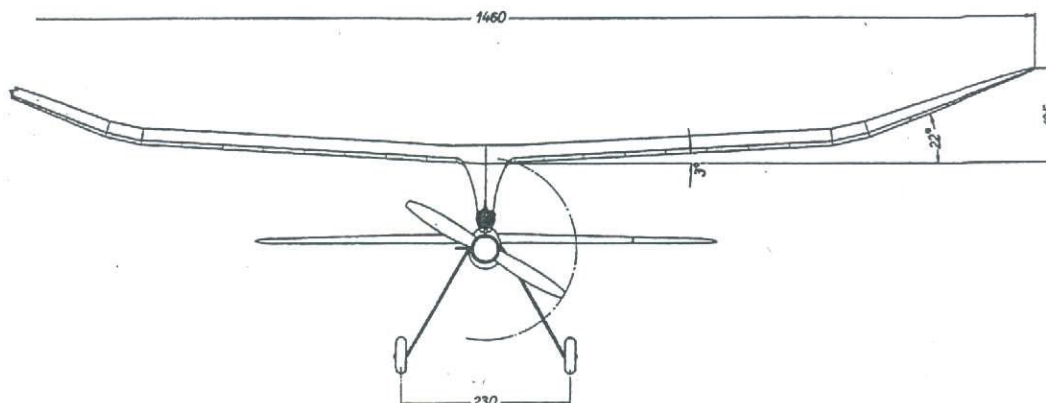
Namnet Erwin Tummler kanske inte säger så många svenskar något, medan förkortningen ETB (Erwin Tummler Bremen) säkert får många att tänka på formsköna konstruktioner från 40- och 50-talet. Erwin var en mångsidig herre. Han har en rad segel-, gummimotor- och F-konstruktioner bakom sig, varav ett antal utkommit i byggsatsform från Graupner.

Erwin avled i januari i år, 78 år gammal. Med anledning av detta kommer 3-plansritningar på några av hans konstruktioner att dyka upp i denna tidning och vi börjar med att visa FAI-modellen ETB-38, bl.a. avsedd för de första Taifun 2,5 cc-dieslarna, som började komma 1953.

Ett antal ex av denna modell torde ha byggts och flugits här i Sverige, eftersom firma Erik Lindgren saluförde denna byggsats vid mitten av 50-talet som "världens vackraste friflygmodell"! En komplett byggsats med bl.a. bygghandbok, lim och dope (!) kostade hela 36:50, medan enbart ritning och bok gick lös på 5:90. En ritningskopia har kommit red. tillhanda tack vare medlemmen Inge Ahlin och lånas gärna ut för kopiering. Red. vore för övrigt intresserad av att ta del av erfarenheterna hos någon, som byggt och flugit den här modellen på den tiden det begav sig!

Sten P

"ETB 38" — världens vackraste friflyktsmodell i en byggsats av absolut högsta klass. Lämpar sig för mera erfarna modellbyggare. Klass FAI I för motorer på 2,5 cc. Spännvidd 1460 mm, kroppslängd 915 mm. Konstruktör Erwin Tümmeler. Fabrikat GRAUPNER. Mångfaldig segermodell i stora internationella tävlingar. Ett fynd för den kräsne modellbyggaren.



Leistungs-Motorflugmodell "ETB 38"

Flächeninhalt (Projektion): insgesamt 30,85 dm²
 Tragfläche: 24 dm²; Höhenleitwerk: 6,85 dm²
 Profile: DAVIS 4 / Clark Y mod. (5° / 2,5°)
 Gräbler Rumpquerschnitt: 50 cm²
 Fluggewicht: 570 g; Flächenbelastung: 18,5 g/dm²
 Triebwerk: ELFIN 2,48 (Diesel) oder WEBRA 2,5 (Diesel).

Firma Erik Lindgren
 Östervägs 43
 Malmö

UR MINNENAS ARKIV

Vidstående foton ur Bertil Dahlqvists kvarlåtenskap visar prispallen vid friflyg-SM i Halmstad 1952, där CF14, Christian Nilsson, inte bara upplät flygfält och logi utan även deltog vid prisutdelningen!



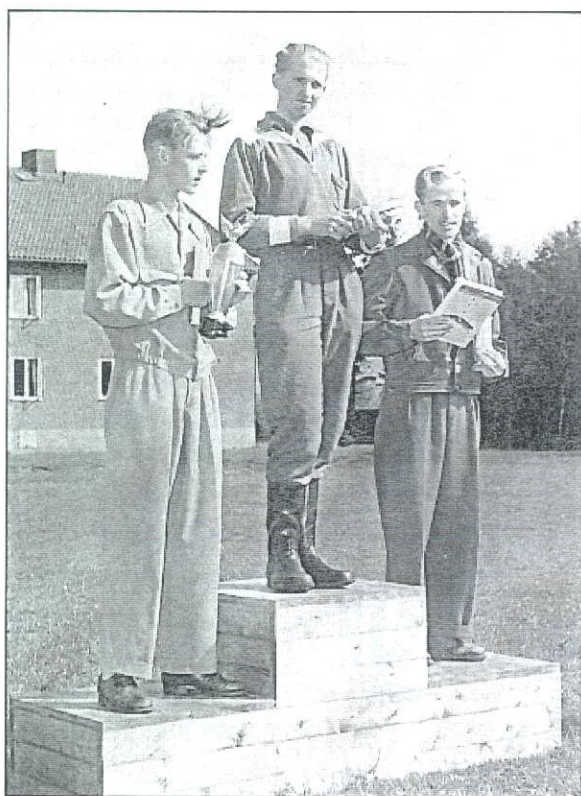
Även om en del prominenta flygare från mellan-Sverige uteblev så innehåller resultatlistan många kända namn, varav några ännu aktiva!

Då som nu blåste det på västkusten och tävlingen blev något av ett maratonlopp för många. Lagtävlingen vanns av Aeroklubben i Malmö.

F: 1. Börje Börjesson, 2. Bertil Dahlqvist samt 3. P. Håkansson.



Wakefield: 1. Anders Håkansson, 2. Lars-Gunnar Lärsson och 3. Charles Moberg.



A/2: 1. Ebbe Carlsson, 2. Karl-Erik Persson och 3. Kurt Sandberg.