



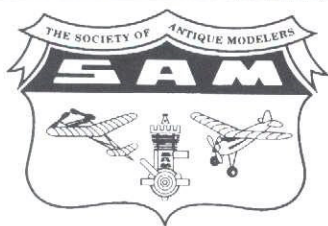
OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT
FÖR MODELLFLYGARE

Nr: 2 2007



Pin kul linmodell
Super Tigre G20 story
RC-assist



OLDTIMER
ORGAN FÖR SVENSKA
MODELLFLYGARES
OLDTIMERSÄLLSKAP

Arg.36. Nr2/2007

Red. Sten Persson

Styrelse:

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

Sekreterare:

Lennart Flodström
Björnbärsstigen 1, 444 45
Stenungsund
Tfn 0303-803 77
flodavia@tele2.se

Kassör:

Per Nilsson
Linnégatan 23, 413 04 Göteborg
Tfn 031-42 24 02
miccroro@compaqnet.se

Ledamot RC:

Kjell-Åke Elofsson
Skövdevägen 12, 543 35 Tibro
Tfn 0504-145 10
tjolle.e@spray.se

Ledamot Linkontroll

Alf Eskilsson
Tfn 0300-777 66

Ledamot framtidskommittén

Ingvar Nilsson
Tfn 033-23 04 05

Suppleant:

Sigurd Isacson
Skallbergsv. 18, 310 42 Haverdal
Tfn 035-511 02

Hedersordförande:

Sven-Olov Lindén

Hedersmedlemmar:

Lennart Hansson
Kurt Sandberg

Tidningskommitté:

Sten Persson - redaktör
Tfn 035-10 49 43
sten.persson@mbox305.swipnet.se

Pär Lundqvist - layout

lundqvist@veinge.nu

Kurt Sandberg - distribution

Postgiro för SMOS: 88 66 95-6
Medlemsavgift: 160 kr/år

Hemsida:

<http://smos.homeunix.net>
SAM Chapter 67 Sweden

Manusstopptid Nr: 4 2007:
30 september.



Ordföranden har ordet 2-07

Så är vi igång med flygsäsongen igen! Det är verkligen fart på oldtimerverksamheten i Sverige nu. Vi kommer i år att ha arrangemang i såväl radio som lina, friflyg och skala. Det är glädjande att konstatera det stora intresset som nu väckts kring linflyget. Vid årets sammankomst(er) kommer formerna för eventuella tävlingar att diskuteras. Det gäller sådana saker som senaste konstruktionsdatum, tillåtna motorer, linlängd, klasser, manöverprogram mm. Det är viktigt att vi inte jäktar fram något förhastat utan låter det ta sin tid och under tiden träffas och provar oss fram med olika format för att få ett underlag för framtida beslut om formerna för formella tävlingar. Under meetings kan vi ju vara ganska fria och känna oss för.

Friflyget har tidigare varit den stora basen i vår verksamhet och har ju även den längsta traditionen såväl i vår organisation som modellflyghistoriskt. Nu står vi dock inför problem med tillgång till lämpliga fält för denna verksamhet. Vi har ju i många år varit borskämda med de fina fälten i Rinkaby och Revinge. Militärmakten har dock nu fått nya direktiv som innebär en betydligt mera restriktiv utlåning av mark än tidigare. Vidare innebär de nya direktiven att man inte längre hyr ut logi eftersom man inte får konkurrera med motsvarande verksamhet som bedrivs kommersiellt. Varje ansökan om lån av fält kommer i fortsättningen att prövas, men en mera restriktiv hållning än tidigare kommer att tillämpas. Detta innebär att vi måste börja se oss om efter andra alternativ, och jag uppmanar alla medlemmar att leta efter fält som skulle kunna vara lämpliga och lämna tips till tävlingskommittén (Kurt Sandberg eller Åke Gustavsson). Ut och sök! Kanske just ditt trimfält är den lösning vi behöver!

I framtiden kanske vi måste acceptera att flyga på stubbåkrar och på vintern. Det går! Det viktiga är att vi inte låter verksamheten dö ut!

Gunnar Wivardsson

För bidrag till detta nummer tackar red.:

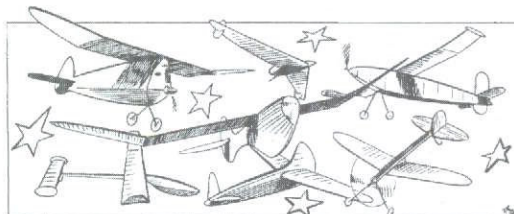
Malte Blomqvist, Åke Gustavsson, Ronald Borg, Kurt Sandberg och Lennart Flodström.

Omslagsbilden.:

Som ett rekviem för ett fantastiskt fält, som det snart är slutfluket på, poserar Georg Törnqvist och Lars Tolkstam med den förres "Hugin" vid OT-SM 2006 i Rinkaby.

Foto från Lars Tolkstam.

VÄLKOMNA TILL OT-SM VID SNÖSBÄCKS GÅRD FALKÖPING 8/9 – 9/9 2007



Vägbeskrivning: Kör mot Falköping, vid rondellen – den med hästen på – skall man ta av i riktning Jönköping väg nummer 47. Efter cirka 200-300 meter svänger man till vänster mot Vikens Gård. Där finns även skyltning "OT-SM FRIFLYG". Gå in på vår hemsida (se adress i slutet) där finns också en utförlig vägbeskrivning.

Tävlingsdagar och klasser:

Lördag 8/9 Samling vid sekretariattältet kl. 09.00 för information och välkomstord. Första start från kl. 10.00 t.o.m. 13.00. Andra och tredje start från kl. 13.30 t.o.m. 18.00. Eventuell fly-off kl. 18.30. Klass A, B, F-Klassisk, F-Nostalgi, S 1 och A 2.

Söndag 9/9 Samling kl. 09.00. Första start från kl. 09.00 t.o.m. 12.00. Andra och tredje start från kl. 12.30 t.o.m. 18.00, därefter eventuell fly-off. Klass C, D, Wakefield-Klassisk, G-int, S 2, S 3, S-int och eventuellt tillkommande klasser. Prisutdelning och SM-avslutning sker på fältet.

MAT/LOGI, mat serveras på restaurang Bredablick. Frukost SEK 70:-, bankettmiddag SEK 140:-.

För logi har arrangören förbeställt 56 sängar i 2-bäddsrums med under- och överbädd till ett pris av SEK 300:- per person för 2 nätter (priset gäller oavsett om man utnyttjar 1 eller 2 nätter) fredag t.o.m. söndag. Sänglinne medtages! Du anger i anmälan vad Du önskar och vi försöker förbeställa enligt Ditt önskemål. Vill Du ha enkelrum eller annat boende så skriv detta och Ditt telefonnummer.

ÅRSMÖTE och prisutdelning sker efter bankettmiddagen lördag kl. 20.00.

STARTAVGIFTER: Första modell SEK 75:-, följande modeller SEK 50:-. Din anmälan är bindande. I händelse av vädersituation som arrangören ej kan råda över sker ingen återbetalning.

ANMÄLAN. I anmälningsavgiften **som skall betalas in senast den 31/7 till bankgiro:** Ållebergs MFK 5727-2874 skall ingå startavgifter, boende samt frukost och middag.

Gäster från våra grannländer skall genom brev med kontanter skicka anmälan till Ingemar Nabbing, Ållebergsvägen 27, SE-52141 Falköping Sverige.

ÖVRIGT, fältet Snösbäck är alternativ 1 ; Bjurum är alternativ 2. På fältet finns sekretariattält och kioskält samt riktig toalett. Till hjälp för den som så önskar finnes ett antal mopedbud, som kan hjälpa Dig att hämta hem Din modell under Ditt eget ansvar. Även tidtagare finns tillgängliga. Obs! Fältet är disponibelt fr.o.m. fredag e.m. för dem, som vill göra några sista trimflygningar! Varje deltagare får startkort och vägkarta hemskickat före tävlingen.

INFORMATION om tävlingen lämnas av Ingemar Nabbing tfn 070-573 68 21 eller 0515-148 43.

E-post: ingemar.nabbing@junilistan.se **Hemsida:** www.rcflyg.com (Ållebergs Modellflygklubb i Falköping) Du är varmt välkommen till ett SM i Falköping! Vi skall göra vårt bästa för att Du får svaga vindar och en trevlig tävling med oss!

ÅLLEBERGS MODELLFLYGKLUBB I FALKÖPING.

Tävling om Truedssonpokalen ingår i OT-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

MODELL	ÅR	KLASS	KOEFFICIENT
Mercury	1939	B	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	C	1,0

TÄVLINGSINBJUDNINGAR

OBS! AKM CUP 2007

Som framgått av andra media har ändringar i schemat för de två sista deltävlingarna i AKM Cup 2007 gjorts, något som tyvärr ej kom med i förra numrets inbjudan.

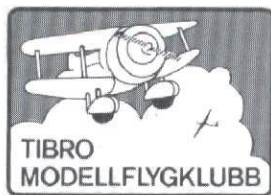
Plats och tid skall alltså vara:

9-10/6 Revingehed

28-29/7 Revingehed

Samling klockan 09.00. Söndagen alltid reservdag om vädret är otjänligt på lördagen.

Inbjudan till RC-Oldtimer-SM den 1-2/9 på Flugebyns flygplats.



Tibro MFK och SMOS inbjuder dig härmed till SM 2007 i radiogrenarna RC-III och OT-RC. Tävligen är tänkt att gå över två dagar, med OT-RC på lördagen och RC-III på söndagen. Vi har tillgång till Västergötlands Fallskämsklubbs förläggning med 10st 4-bäddsrums, dusch, toaletter, bastu, gemensamhetsutrymmen och hangar. Husvagnar kan ställas upp i anslutning till förläggningen.

På lördagen efter tävlingen kommer vi som vanligt att lägga stor vikt på det sociala umgänget med en del arrangemang, och på kvällen äter vi en bit mat tillsammans.

Vägbeskrivning från väg 49: Vid Svanvik 4 km norr Karlsborg tar du väg 202 väster mot Mariestad-Undenäs-Forsvik. Efter 1 km avtagsväg mot norr "Flugebyn 2". Om du kommer via Göta Kanal lägger du till i gästhamnen i Karlsborg eller Forsvik, varefter Flugbyns Limousinservice hämtar. Om du föredrar att flyga dit måste du först kontakta Lars Carlsson.

Anmälan till Kjell-Åke Elofsson, Skövdevägen 12, 543 35 TIBRO eller per e-post tjolle.e@spray.se senast den 27 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 ca 80-100:- för vardera.

OBS! Det finns möjlighet att övernatta i förläggningen redan från fredagen.

Briefing på lördag 10.00, första start 10.30.

Förfrågningar besvaras av Lars Carlsson 0709-282010 alt. 0504-59250 eller Kjell-Åke Elofsson 0504-14510 eller 0768-145106.

Hjärtligt välkomna!

INBJUDAN TILL FRIFLYGSKALA

Som vanligt tävlar vi i Friflygande Skala i samband med OT-SM i Falköping.

Tävlingsdag är 8/9 med skalabedömning och flygning. Reservdag för flygning är 9/9.

Concours d'élégance på kvällen 8/9.

Tävlingsreglerna hittar Du på SMOS hemsida.

Vi är mycket tacksamma för förhandsanmälan till Lars Tolkstam, tfn 019-320952.

Varmt välkomna!

Skalafriflygkommittén.

INBJUDAN OT-RC - MEETING I NYKÖPING -07

Modellflygklubben KONDOREN inbjuder dig till meeting och enkel tävling i klass OT-RC på Brandholmen i Nyköping.

Datum: 18 Augusti. Syftet är att i första hand träffas för att flyga, och ha kul.

Vi välkomnar deltagare från hela landet – nord – syd – öst – väst.

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

Om du kommer från Linköping/Norrköping: Tag av vid trafikplats Påljungs Hage. Sväng höger efter avfarten. Fortsätt därefter 2,7 km enligt ovan!

Om du kommer från Eskilstuna eller Katrineholmsområdet: Vid första rondellen, åk E4 mot Stockholm till trafikplats Påljungs Hage. Sväng höger efter avfarten. Fortsätt 2,7 km enligt ovan!

Information och anmälan till Ingvar Claesson tfn 0155-2185 95 eller adress: Irisgången 15, 611 65 Nyköping. Även e-post i.claesson@telia.com. Senast den 13 Augusti!
VÄLKOMNA!

SISTA CHANSEN?

Vårtävligen, som aviserades i föregående nummer, fick med kort varsel inställas då det visade sig att höga vederbörande inte behandlat vår ansökan och fältet inte var tillgängligt.

AKM Cup den 5/5 avblåstes på plats bl.a. på grund av kraftig vind.

Med hänvisning till de militära myndigheternas nya restriktioner betr. uthyrning av militära fält vill red. påminna om att kommande AKM Cup-tävlingar på Revingefältet kan bli de sista där, så - KOM OCH FLYG!

MODELLER PÅ DEUTSCHES MUSEUM

Vår resande reporter Kurt Sandberg besökte nyligen München och tillbringade då en bra stund på Deutsches Museums flyg- och modellflygavdelning.

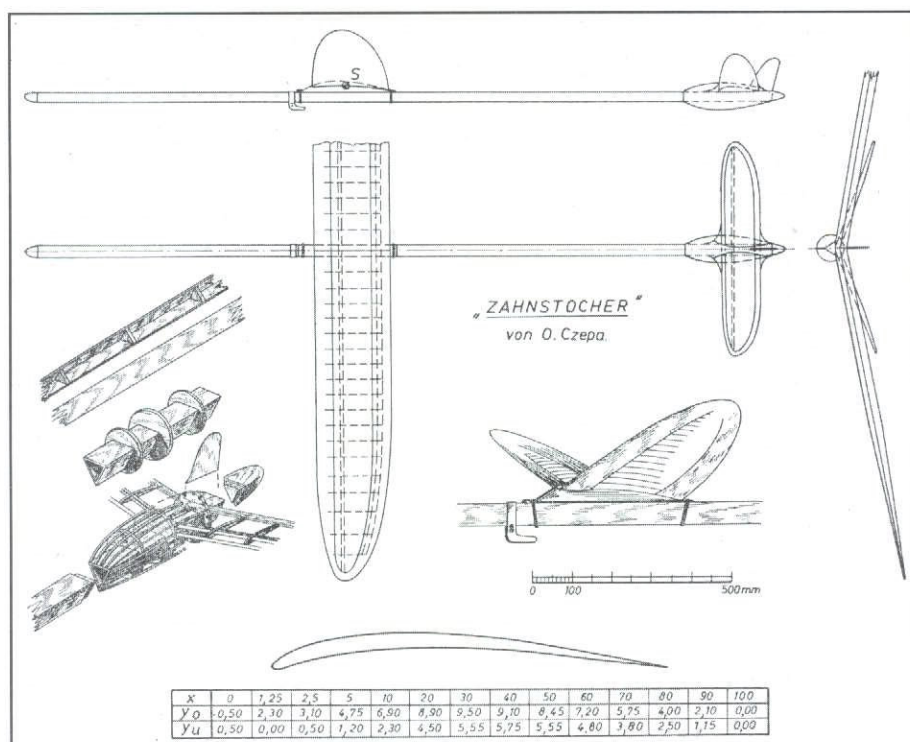
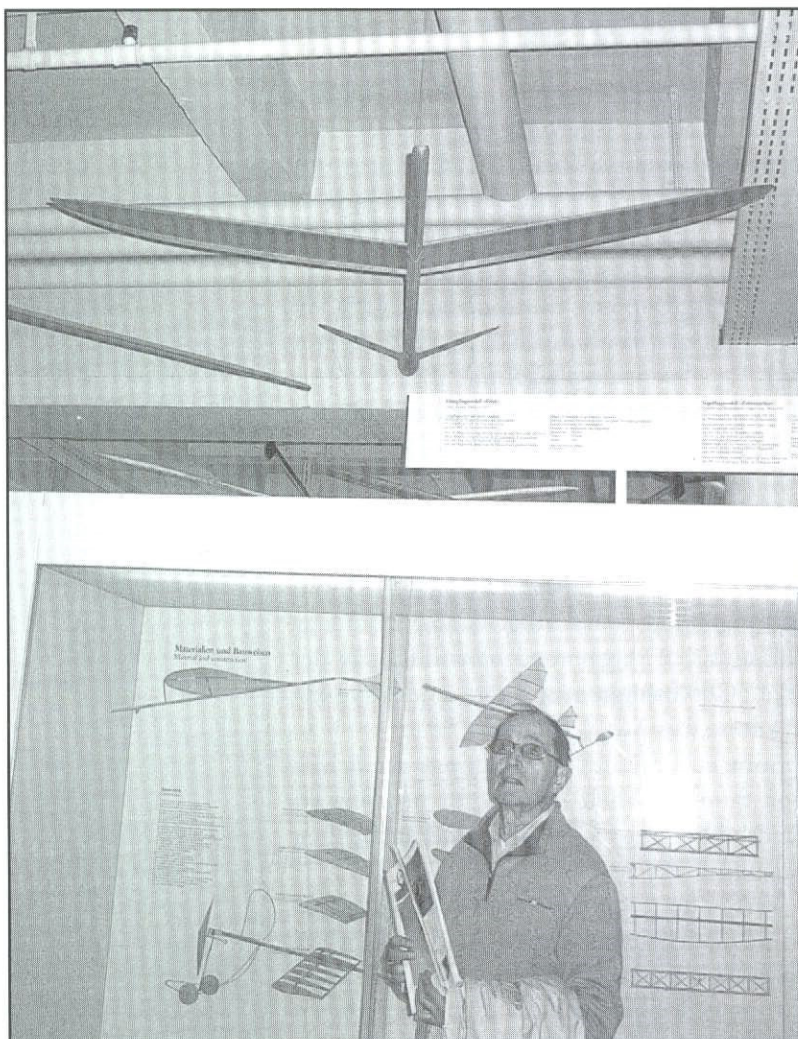
Den senare innehåller en exposé över modellflygets historia, från den tid för drygt 100 år sedan, då gränsen mellan "riktigt" flyg och modellflyg var flytande, till nutid med RC-helikoptrar och raketer.

Mest iögonfallande är förstås mängden modeller, som hänger från taket; en del replikor av kända modeller men även många original. 30-talet är rikt representerat: kring "der Grosse Winkler" och "Winkler Junior" hänger många andra kända, tyska segelmodeller, inte minst flygande vingar, och en bit därifrån ett knippe 50-talsmodeller med typisk Lindner-utformning.

En hel monter visar ornithopter från olika epoker och i en annan hittar vi de första fungerande RC-helikoptrarna.

På bilden har Kurt hittat en av sina gamla favoriter, Oscar Czepas vinnar-A2:a från 1951, oftast kallad "tandpetaren". Kurt var på plats i Lesce Bled och såg originalet flyga och har sedermera byggt och fluget sin egen "tandpetare".

Sten P.



Landningsställ – En betraktelse av Malte Blomqwist

Jag höll på att röja i mina lådor från den tiden då allting var bättre, hittade då några pianotrådsstumpar med fastlödade stag och i ena ändan små eleganta hjul tillverkade av plywood och balsa samt försedda med nav av mässingsrör. Jag satt och tittade på dem en stund och drog mig till minnes att detta var det sista paret landningsställ till en Wakefield som jag tillverkade under min aktiva tid. Att det inte blev fler, eftersom handstart infördes, är delvis mitt fel/förtjänst.

Landningsställ hade funnits sen urminnes tider, de första jag läste om och kom i kontakt med var eleganta konstruktioner i bambu och pianotråd konstfärdigt sammanhållna av eleganta surringar med björntråd, var det inte i Dr. Palmgrens bok om modellflyg jag såg dessa först?

Som en parentes kan nämnas att denna bok fanns tills helt nyligen för utlåning på Stadsbiblioteket i Göteborg, undrar hur hög utlåningsfrekvensen var?

Varför hette det förresten landningsställ? Mina modeller gjorde i praktiken aldrig några eleganta trepuktslandningar, utan som regel slog modellen omedelbart runt vid landningen och använde stället enbart som momentpunkt för rundslagningen, en och annan Wakevinge knäcktes givetvis. Självt knäckte jag två vingar vid den Tempotävling jag deltog i, men inför tredje starten hade jag ett förstärkt utförande där de längsta vingbitarna limmades ovanpå varandra, det höll.

Det borde istället ha hetat startställ för det var ju den egentliga användningen vid markstarten. Denna var ju ett problem, som sannolikt var litet, förr i tiden då propellrar och motorer var tämligen klena, men med mer och mer och bättre gummi blev problemen större och större. Reglerna föreskrev att modellen "vid start" skulle vila på tre punkter och att man inte fick skjuta på modellen i startögonblicket. Startmetoden som användes var att man höll med en hand i vingpetsen och en hand i ena propellerspetsen samtidigt som man tillsåg att man hade markkontakt i tre punkter, lätt i teorin men svårt i praktiken.

Men så länge fast landningsställ och propeller med frigångssystem användes var problemen hanterbara men när man i mitten på 50-talet började gå över till fällbara propellrar med infällbara "startstöd" då blev startproceduren ett vågspel. Man skulle nu hålla ut de båda propellerbladen med en hand och den andra



Malte med Wakefieldmodell vid SM 1956.

handen hålla kroppen så att det infällbara stödet hade markkontakt, sedan skulle man dra undan händerna utan att på något vis "pusha" modellen vilket medförde "diskning" av den starten.

Detta höll jag själv på att råka ut för vid VM-uttagningarna 1954 i Norrköping. Då detta var mitt första framträdande i större sammanhang och jag låg väl placerad för en plats i laget kändes det tungt att höra att en konkurrent ansåg att "push" förelåg och att jag därför skulle missa den starten och därmed lagplatsen. Det värmdes oerhört, att den för tidigt bortgångne Gunnar "Knobben" Kalén kom fram till mig och sade att han med flera iakttagit starten och ansåg den vara OK. Vid ev protest bad han mig hänvisa till honom, snyggt gjort med tanke på att protesteraren var från Norrköping och jag var "ny" i dessa sammanhang.

Problemen med markstarterna ökade bara hela tiden ett antal vackra modeller blev flisor när de från start lade sig stigning vinkelrätt mot vinden och vingarna i stort sett vek sig baklänges i vinden. Om jag inte missminner så var det som gjorde att Börje Börjesson fick en sammanlagd flygtid av 9 sek Vid VM 1952.

Själv råkade jag ut för det, bland annat, vid VM 1957 där jag proxyflög med gott resultat, för Canada, så länge vingen var hel.

För att hoppa några år fram i tiden så hände det sig att i min klubb, Aeroklubben Göteborg, hade vi ett antal duktiga medlemmar bland annat Charles Moberg, välkänd Wakeflygare, och Eskil Falk, framgångsrik F-pilot.

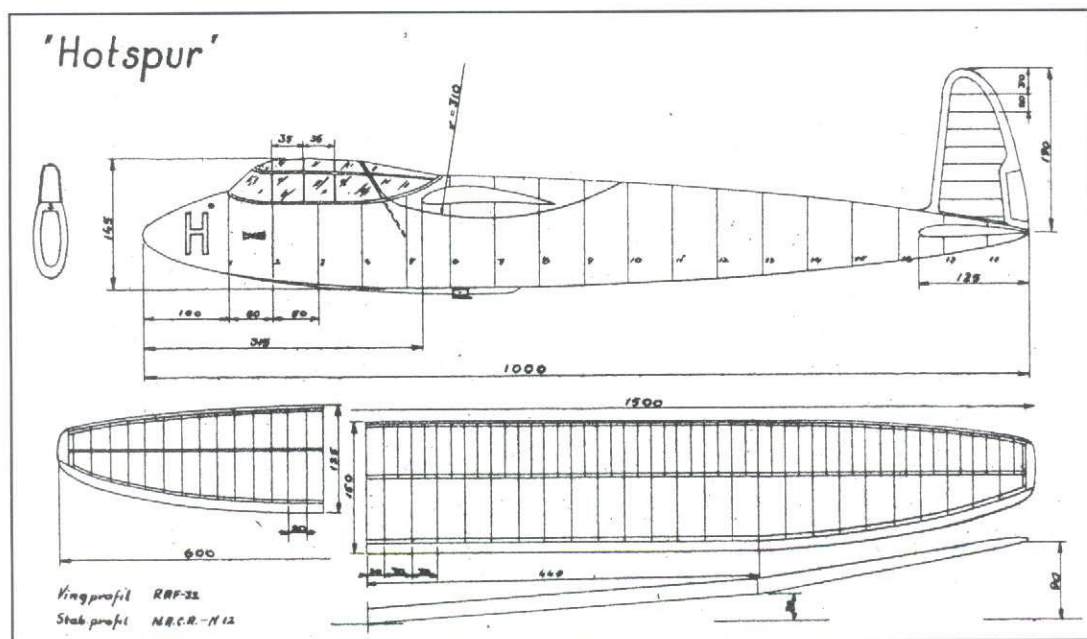
Mellan dessa pågick en diskussion huruvida det var möjligt att bygga en F-modell med minivikt. Omöjligt, sade Eskil, mycket möjligt sade den innovationsrike "Tjalle" som byggde en elegant modell där timern utgick till förmån för en mycket förlängd bit bränsleslang, rymmande den mängd bränsle som behövdes för behövd motortid. Av de övriga viktbesparande detaljerna fastnade jag i första hand för landningsstället/startstödet. Detta bestod av en liten trefoting av pianotråd fastlimmad i underkant av den undre fenan. Om man tolkade regeln att modellen skulle vila på tre punkter i startögonblicket på ett tolerant sätt, borde detta förfarande vara OK. Dessutom skulle planet i startögonblicket ha rätt flygriktning från början. Jag såg aldrig att "Tjalle" använde metoden men jag provade den och fann att den fungerade alldeles utmärkt. Jag

började använda systemet 1957, tror jag det var, en del lama protester hördes men tävlingsledarna godkände det. Jag var till och med avbildad i Aeromodeller under start med "his very doubtfully rocket take off".

Allt fler började använda systemet och markstarten försvann 1958. Onekligen försvann ett mycket chansartat spänningsmoment i tävlandet men sannolikt kom modellens flygförmåga betyda mer för slutresultatet i fortsättningen. Sedan kan man ju fråga sig om den tekniska utvecklingen är enbart till godo; skulle vi nöjt oss med "Twin pushers" eller är målet dagens ytterst sofistikerade modeller som kan köpas över disk?

Med tanke på min sjuttioårskondis skulle det inte vara så dumt att införskaffa en sådan supermodell, helst komplett med en löpstark proxyflygare (åt mig själv). Jag tycker och tyckte att det att det fanns en stor tjuvning i att under höst och vinterkvällar konstruera och bygga modellerna för att senare se hur funktion och resultat blev. "Those were the days".

Jag har införskaffat ett litet eldrivet, tvåmotorigt kinaplan av färgglad frigolit men insett att jag tillhör balsa-japanpapper-zaponlack-gummigenerationen. Jag vill i alla fall tro att det var bättre förr, vi ses kanske på Rinkaby.



"HOTSPUR"

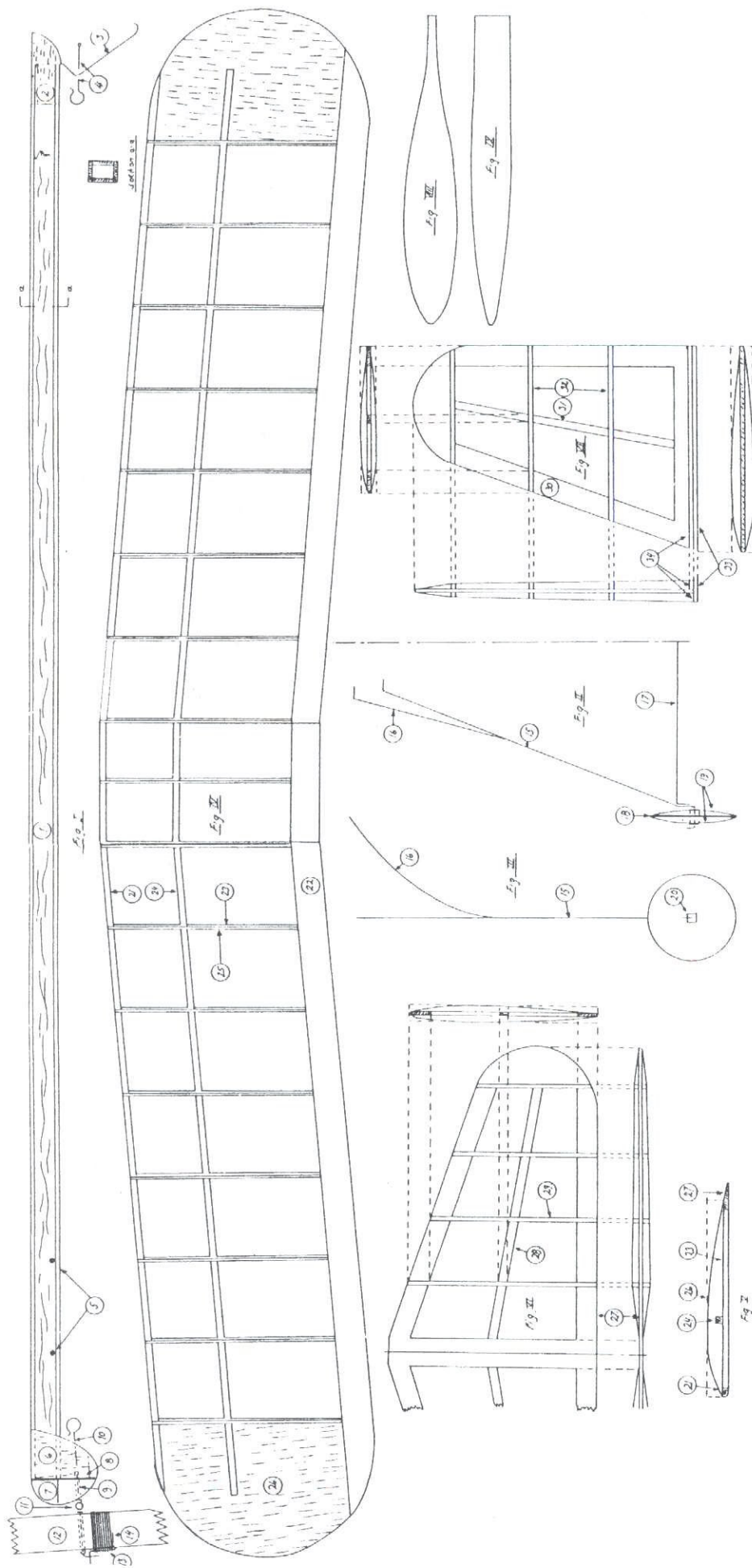
I nr 13/1943 av tidningen "Flyg" presenterades vidstående ritning på semiskalamodellen "Hotspur" med den något optimistiska förhoppningen att den skulle utmärka sig som en ypperlig tävlingsmodell i klass S 2. I den medföljande texten/bygganvisningen uppgav dess skapare, SMOS-medlemmen Hans Nathorst Westfelt, att flygtider på 5 min. redan uppnåtts, inkl. en bortflygning.

För ett par år sedan fick f.d. klubbkamraten Kurt

Sandberg ta del av Hans originalritning och tillbringade därpå en vinter med att såga ut ett otal spant och spryglar i plywood. Det blev en pampig modell med en spv på 150 cm och 100 cm kroppslängd, helt i hårdträ (se foton i Oldtimer 4/2005!).

Kurts modell är fortfarande ej flugen, men kanske kan de här raderna bidra till ett grupptryck, som gör att vi får se denna eleganta modell i änden av en 100-meterslina innan våra flygfält är helt borta!

Sten P.



STAVMODELL "SVALAN"

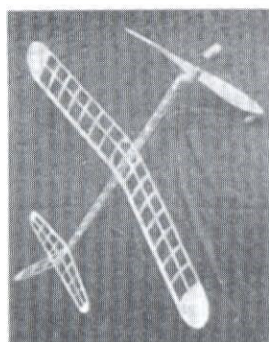
Konstr: Åke Roggentin och Sven Wentzel
 Utgiven av Sven Wentzel Modellplanfabrik
 Apelbergsg 54, Stockholm
 Ritning från ett original 1938

SVALAN

Stav av rörkonstruktion, vinge, stabilisator och fena i fackverkskonstruktion, kladd med japanpapper, spännvidd 74 cm.

Speciell tävlingsmodell.

3 R Ritning i full skala pr st. 0: 75
 3 M Materialsats utom impregn.medel * 3: 75



"Järn-Gustav" – ett porträtt

På Kurt Sandbergs foton från Tekniska Museet i München skimtar många välkända modeller, bl.a. 1955 års segrande Wakefieldmodell, Gustav Sämans "Hornisse".

Då vi just nått av beskedet att Gustav avlidit i en ålder av 84 år kan det vara lägligt att påminna om denne mycket framgångsrike och mångsidige modellflygare.

Gustav Sämans far var jaktflygare under första världskriget och flygandet fick Gustav så att säga med modersmjölken.

Under ungdomsåren på 30-talet byggde och flög han alla typer av modeller och hade före krigsutbrottet samlat på sig 28 segerplaketter och flera tyska rekord, bl.a. i inomhusflyg!

Som ingenjör "deltog" han i kriget i Messerschmitts vintunnelllaboratorium och efter kriget bidrog han som pådrivande inom tyska modellflygförbundet till att åter få igång modellflyget i hans hemland.

Vid början av 50-talet tävlade han i såväl Wakefield som A 2 och kom med sin "Bussard" 3:a vid VM i Graz 1952.

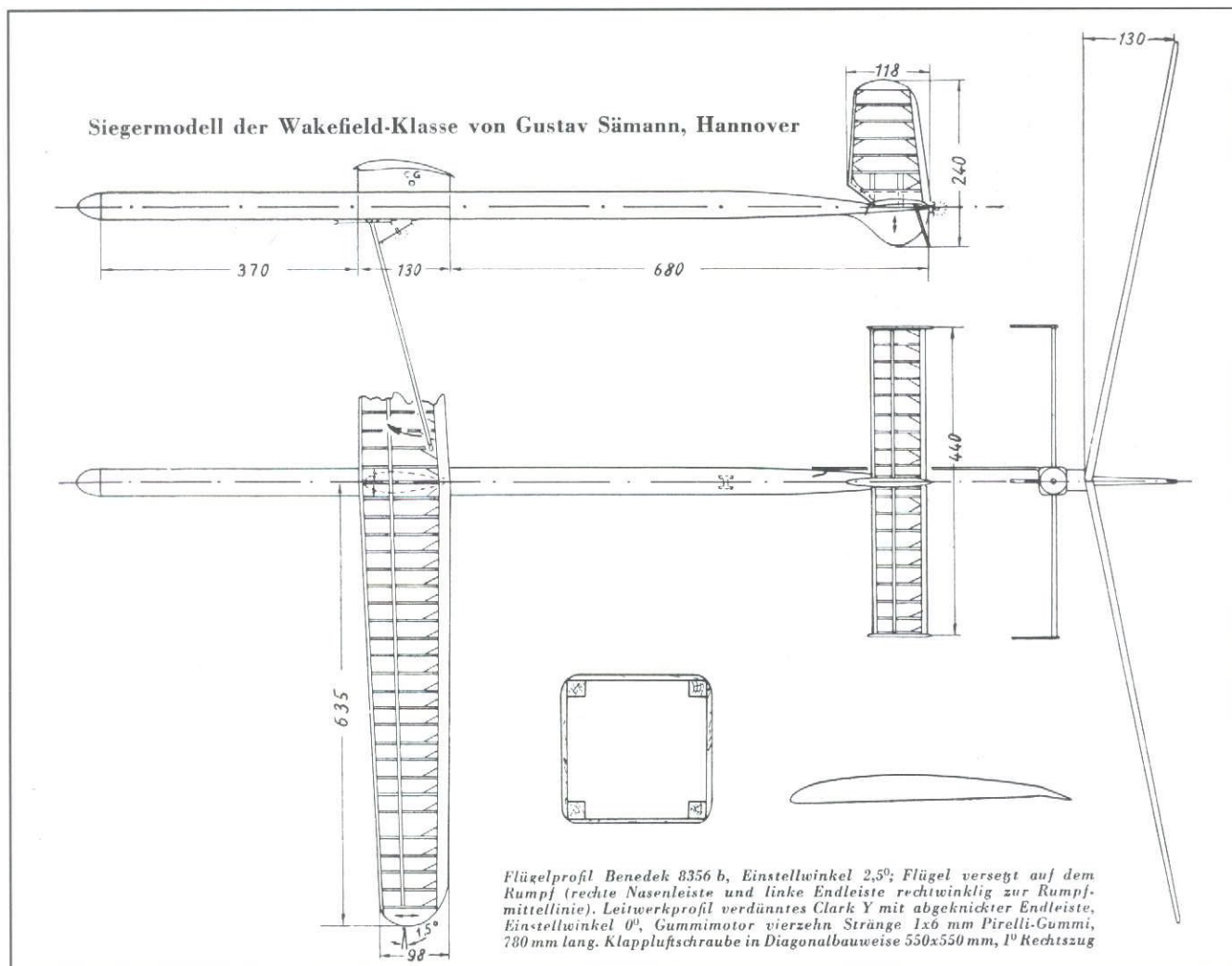
I Wakefieldkretsar hörde han till en växande grupp tävlanden, som pläderade för en begränsning av gum-

mimängden. Han gillade inte den tidens stora och bräckliga Wakefieldkonstruktioner med enorma motorer utan ansåg att minst lika bra prestanda kunde uppnås om en större del av totalvikten lades på en sundare konstruktion och förbättrad aerodynamik och propellerkonstruktion.

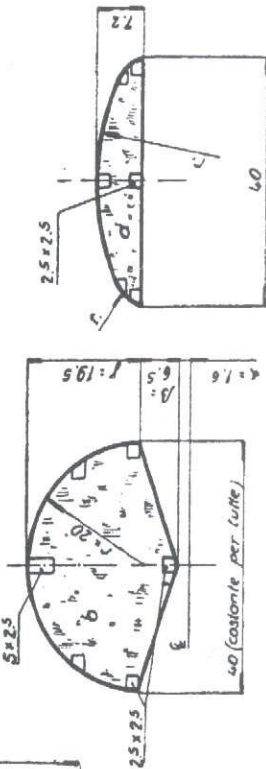
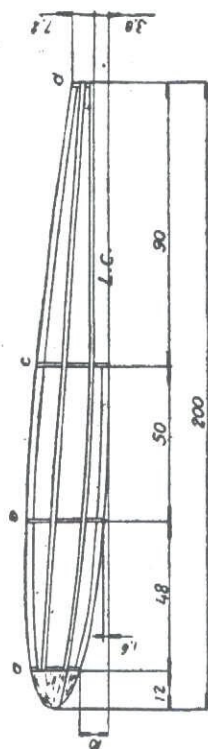
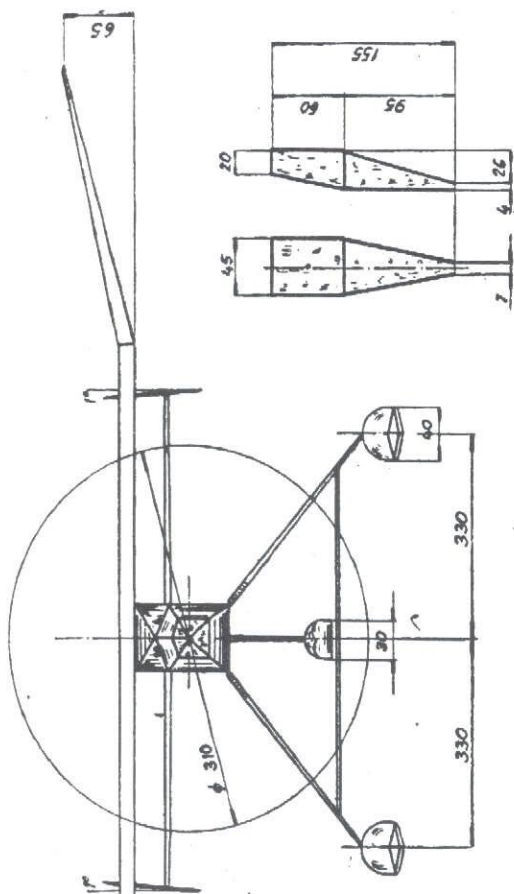
Belackare i bl.a. England kallade denna inriktning för "tyskt Kindergartenflyg", men Gustav Sämman & Co fick så småningom gehör för sina åsikter. Från och med 1954 begränsades som bekant gumminmängden till 80 gram och resultaten vid VM i Wiesbaden 1955 visade att teorierna stämde. Wakefieldtiderna var bättre än någonsin och efter fem perioder krävdes en massiv fly-off för att avgöra tävlingen. Vi vet att Anders Håkansson kom tvåa, men med en sista flygning på 325 sekunder vann Gustav med sin "Hornisse" den åtråvärda pokalen!

Som framgår av vidstående ritning är modellen förredömligt enkelt uppbyggd, även om en avsmalnande vinge alltid kräver lite mer arbete. Avvikande detaljer är annars bara den nedåtriktade bakkanten på stabilisatorn samt den snedställda vingen.

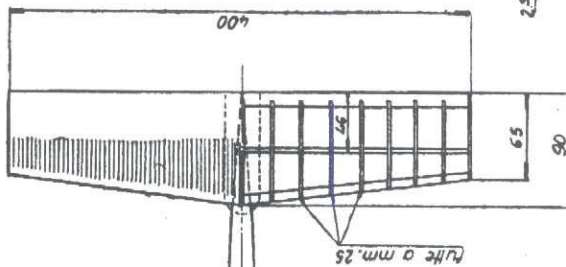
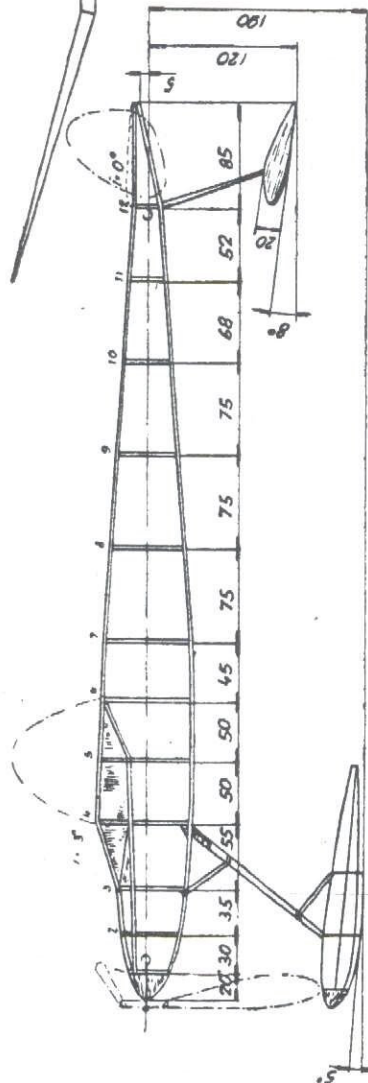
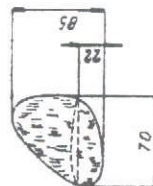
→ sidan 27.



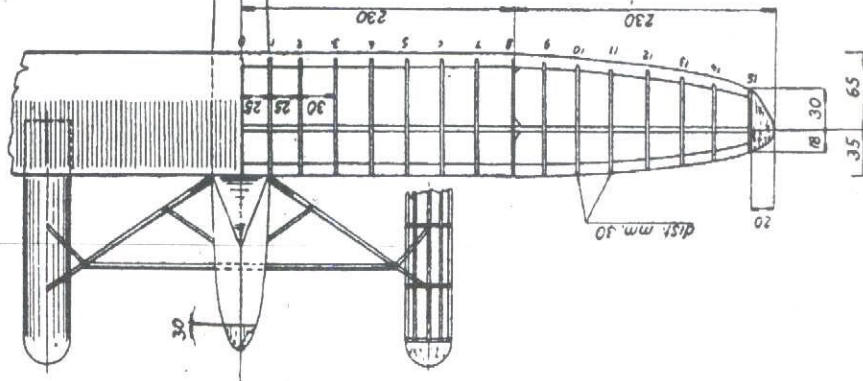
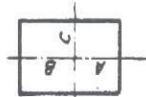
IDROMODELLO EIK.34



	a	b	c	d
a	10.	1.6	—	—
b	3.6	6.5	3.0	3.8
c	12.4	19.5	18.	7.2



	A	B	C
1	20.	15.	15.
2	30.5	20.	20.
3	31.5	24.	24.
4	41.	44.	25.
5	43.5	—	25.
6	43.	—	25.
7	41.	38.6	22.5
8	—	—	—
9	—	—	—
10	—	—	—
11	13.5	11	8.5
12	—	—	11



EIK.34

Ritningen på föregående sida är saxad ur italienska "L'Ala" nr 11 1947. Att upphovsmannen är densamme som konstruerat "Dardo EIK 40" (se Oldtimer 1/2000) ser man ganska snabbt! Modellen kan givetvis flygas med eller utan flottörer och med sin spv. om 92 cm passar den i vår klass 'C'. Modellens längd är 72,8 cm och originalets vikt med flottörer 170 gr.

Vingens anfallsvinkel anges till 3 grader och gum-mimängd 18 str 1x3 mm, 80 cm längd.

Modellen är byggd nästan helt i balsa med bl.a. följande dimensioner:

Vinge: framkant 3x10 mm ; bakkant 2x10 mm hårdträ ; mittbalk 3x8 mm, avsmalnande till 3x4 mm. Vingprofil R.A.F.32.

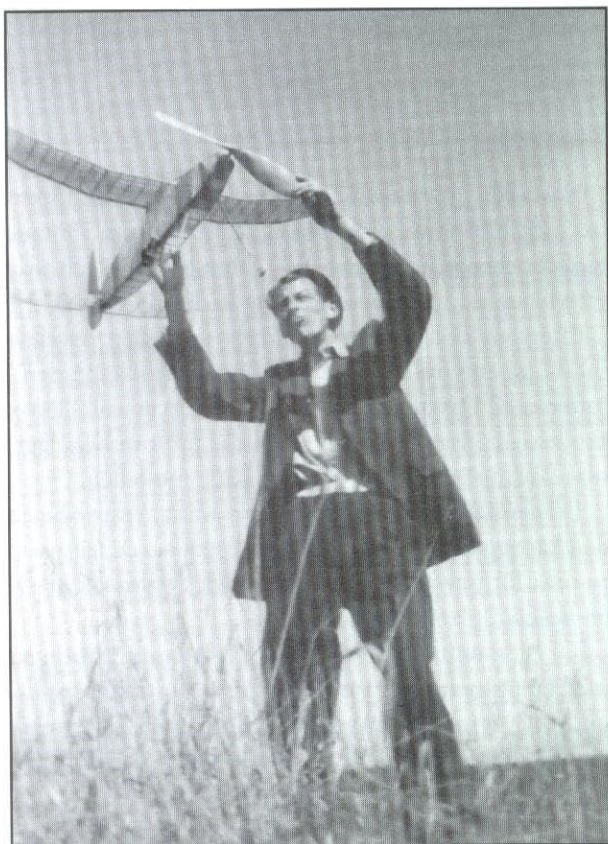
Stabilisator: framkant 2x7 mm ; bakkant 2x10 mm ; balk 2x4 mm. Profil Göttingen 1005. Fenor: 2 mm balsa.

Kropp helt i 3x3 mm balsalist. Kroppsektioner i spantrutan.

Propeller: 2-bladig, fällbar enl. ritningen.

Flottörer: spant i 1 mm balsa, lister 2,5x2,5 mm.

Sten P



Några bilder från Norrländskt modellflyg i det förgångna - del 3

En riktig "Korda 37" får dagens enda lyft via Heinz Salomons högerarm. Trimning på Midlanda ca 1950. Det var Rolf Sundin (medlem SMOS) som ägde modellen, och dagen avslutades med att vi laddade kärran med TVÅ gummisnoddar, som hakades i varandra på längden. 14 strängar och cirka 150 gram!

Roffe, Heinz och Floda fick alla hjälpa till att veva in alla varv. Kärran flög nästan tre minuter men aldrig högre än cirka 20 meter (Kordan håller sig nere med sin profilerade fenas hjälp. Den ger ett rejält högerkurv).

Förmedlat av Lennart Flodström.

Piper Cub i 1/2-skala.

Vid ett meeting i Pålshöda i september visades bl.a. denna stora modell av Piper Cub.

Den byggdes av Gösta Persson, Örebro 1988. I sin första skepnad var den gulmålad.

1989 visades den i TV-programmet "Sigma". Mannen i ljus tröja och blå keps är Ernst Börjeson, Örebro, den pilot Gösta Persson anförtrorde uppdraget att radiostyra modellen.

Fram till denna visning hade han gjort 47 starter med flygplanet. Nuvarande ägare är Mats Corneliusson.

Han har försett planet med ny motor på 16 hkr.

Text och foto SOL.



Inte precis friflyg skala, men...

130 decibel i Skedala!

En OT-motor av något annorlunda slag, som länge funnits på red. 's önskelista, inhandlades i somras via eBay. Det handlar om en amerikansk pulsjetmotor – en splitterny "Dynajet"!

Det var inte mitt första möte med ett vidunder av detta slag; för drygt 30 år sedan ingick en sådan av märket O.S. i min motorsamling. Till denna byggdes en linmodell, som dock aldrig kom i luften och förmodligen tack vare detta överlevde!

Trots många försök lyckades vi aldrig ställa in den rätta blandningen luft/bränsle och våra ansträngningar resulterade antingen i att glesa kanonknallar (mager blandning) eller en brinnande eldstråle (för mycket bränsle) sköt ut ur motorns utlopp av rostfritt stål. Men nu skulle det bli annat av!

Motorn fästes på ett stadigt metallstativ och i skymningen en tidig augustikväll forslades det hela till en verkstad i ett litet samhälle utanför Halmstad. Tanken fylldes med bensin ur Volvons reservdunk, tryckluft anslöts till luftintaget, en spole anslöts till tändstiftet och med mynningen riktad ut genom porten mot de intet ont anande byborna tryckte min son på startknappen. En spektakulär eldkvast sköt först ut ur motorn, snabbt följd av några rejäla smällar, som varnade för vad som komma skulle.

Vid det här laget påminde det hela om en repris på min erfarenhet av O.S.-motorn, men efter en mindre justering av luftmängden gjordes ett nytt försök. Två meter därifrån stod jag beredd att med digitalkamera förevisa en ev. start, men någon bild blev det inte då. Denna knapptryckning följdes av ny eldsflamma och sedan ett ohyggligt vrål, som bedövade både kropp och sinnen och gjorde varje redig tanke omöjlig! Min son tog sig snabbare än jag ur chocktillståndet och stängde bensinkranen. En ny, öronbedövande tystnad lägrade sig över omgivningarna, men när hörseln började fungera igen kunde vi ana reaktionen ute i samhället.

Motorn hade varit igång mindre än tio sekunder och vi såg nu att bakre delen av den var vitglödgad. Vi gratulerade oss själv till framgången och eftersom jag missat fotograferandet beslöt vi att starta den en gång till innan någon myndighetsperson ev. dök upp på scenen.

Medan vi kylde av motorn med tryckluft började bybor dyka upp, men stannade på respektfullt avstånd. Närmast kom en grupp unga pojkar och av deras upphetsade samtal förstod vi att de trodde att vi haft igång en eldkastare...



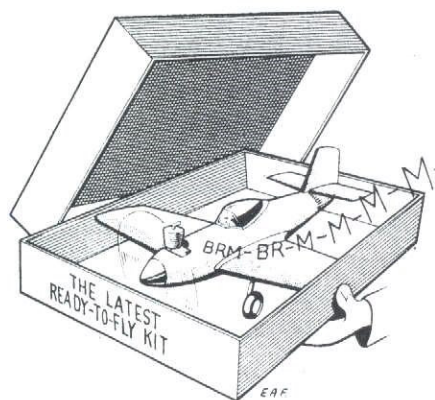
Nästa gång startade motorn direkt. Vi hade nu försett oss med hörselskydd och då vi visste vad som väntade blev chocken inte fullt så häftig; foron hann tas och efter ytterligare tio sekunders körning hade vi fått nog!

Eftersom den tidigare nämnda modellen överlevt intakt på en vind finns planer på att försöka få den i luften med Dynajet-motorn. Hur en sådan installation skulle se ut visas på bilden ovan, där motorn bara lagts i läge ovanpå den kamouflagemålade modellen.

Till dessa planer ber vi att få återkomma. Erfarenheten den här augustikvällen har i alla fall gett oss en hälsosam respekt för pulsjetmotorer och för ev. flygförsök måste en isolerad plats uppsökas!

I skenet av hur omtumlande dessa korta körningar med en pulsjetmotor var så kan man inte annat än förundras över (och beundra!) bl.a Olle Lekares härjningar med dylika modeller på 50-talet (se OLDTIMER 2/2005)!

Sten P.



Saxat ur Model Aircraft för 45 år sedan!

πN QL

heter modellen på mittuppslaget i detta nummer. Den är ritad och konstruerad av Per-Erik Levenstam och ritningen har hämtats från tidningen Looping nummer 8 1955.

Byggbeskrivning

Modellen är avsedd för stuntflygning. Samtliga manövrar klaras lätt när man blir litet tränad. Lämpliga motorer är ED 246 eller andra motorer i samma storleksklass. Original-planet har en ED 246. Modellen är uppbyggd runt vingen varför vi börjar med denna. Börja först med spryglarna. Skär ut dem och observera att alla urtag skall ha runda och jämna kanter. Framkanten lutar 3° bakåt från mo-torn. Limma fast spryglarna på framkanten. Bakkanten skärs ut och limmas fast. Vingspetsarna görs av halvhård balsa med fiberriktning parallellt med vingen.

Torsionsnäsan bör göras i ett styck-ke för att undvika skarvar i vingens mittparti. Observera att torsionsnäsans bakkant är vinkelrätt mot kroppens centrumlinje. Mellan de båda mitterspryglarna limmas 3 mm balsa.

Rodermekanism och tank tillverkas. Roderoket görs av 1 mm aluminiumplåt. Hålen för stötstång, vinglinor och fastsättningssprinten borras upp. Bocka stötstången och löd fast en liten bricka så att den ej kan hoppa ur oket under flygningarna. Stötstången till flapsen löds fast enligt ritningen. Tanken görs av 0,1 mm mässingsplåt och rören av 2 mm mässing. Prova tanken i vatten innan den limmas fast. Stödklotsarna för roderoket görs av 10 mm furu samt limmas ordentligt, översidan på vingens mittparti limmas fast. När modellen torkat ordentligt grovslipas alla delar. Flapsen skärs ut av 4 mm hård balsa och slipas. Förstärkningslisten i mitten limmas fast. Roderhornet görs av 1 mm plywood. Var noga med att det ej blir glappt i lederna. "Gångjärnen" sågas ut ur plywood. Sprinten kapas från en knappål. Löd ihop gångjärnen och limma fast dem på vinge och flaps samt var noga med att de sitter i rak linje.

När vingen med flaps torkat och slipats till rätt profil är turen kommen till kroppen. Tillverka först motorbockarna av prima bok eller lind. Furu bör undvikas. Såga ut första spantet och fäst motorbockarna, som när limmet torkat riktas upp på vingen samt limmas fast. Motorbockarna bör peka en aning utåt, modellen sträcker linorna bättre då.

Spant två och tre limmas fast ordentligt. De övre kroppssidorna skärs ut noggrant. Se till att de passar på vingens profil. Limma fast.

Stabbe och roder skärs ut och gångjärnen limmas fast. Skär ett urtag i kroppssidorna för stabben och limma fast den. Stötstången bockas och fästs i roderhornet.

Var noga med att roder och flaps står neutralt samtidigt. Underdelen på kroppen limmas fast. Borra hålen för motorn i motorbockarna samt fäst skruvarna. En lämplig balsaklots limmas bakom motorn. Slipa nu hela kroppen så att alla skarvar blir jämna.

Nu återstår bara fenan. Denna skärs ut av 3 mm balsa, profileras och limmas på sin plats.

Modellen är nu klar att klädas. Använd japanpapper av bästa kvalitet. Börja med kropp och roder. Kroppen kläds för att öka hållfastheten och för att lättare få en bra yta. Se till att det inte blir några veck på papperet. Vingen kläds och lackas.

Lacka modellen 4-5 gånger och slipa med finkornigt sandpapper mellan varje lackning. Mönstret på modellen bör sprutas på för att hålla ned vikten och för att få en bra yta.

Landningsstället är av typ dropout. Detta löds av 2 mm pianotråd. Hålen för sprintarna borras i kroppen. Se till att det blir fin passning. Hjulen bör vara av trä samt smala.

Motorkåpan knackas ut av 0,5 mm aluminiumplåt. Hål för motor och nålventil tas upp, därefter slipas kåpan tills den får hög glans.

För att nå bästa resultat vid flygning bör alla delar göras så lätta som möjligt dock utan att hållfastheten blir åsidosatt. Var noga med att göra alla kanter rundade. Spar inte på limmet!

Modellflyg på frimärken del 4

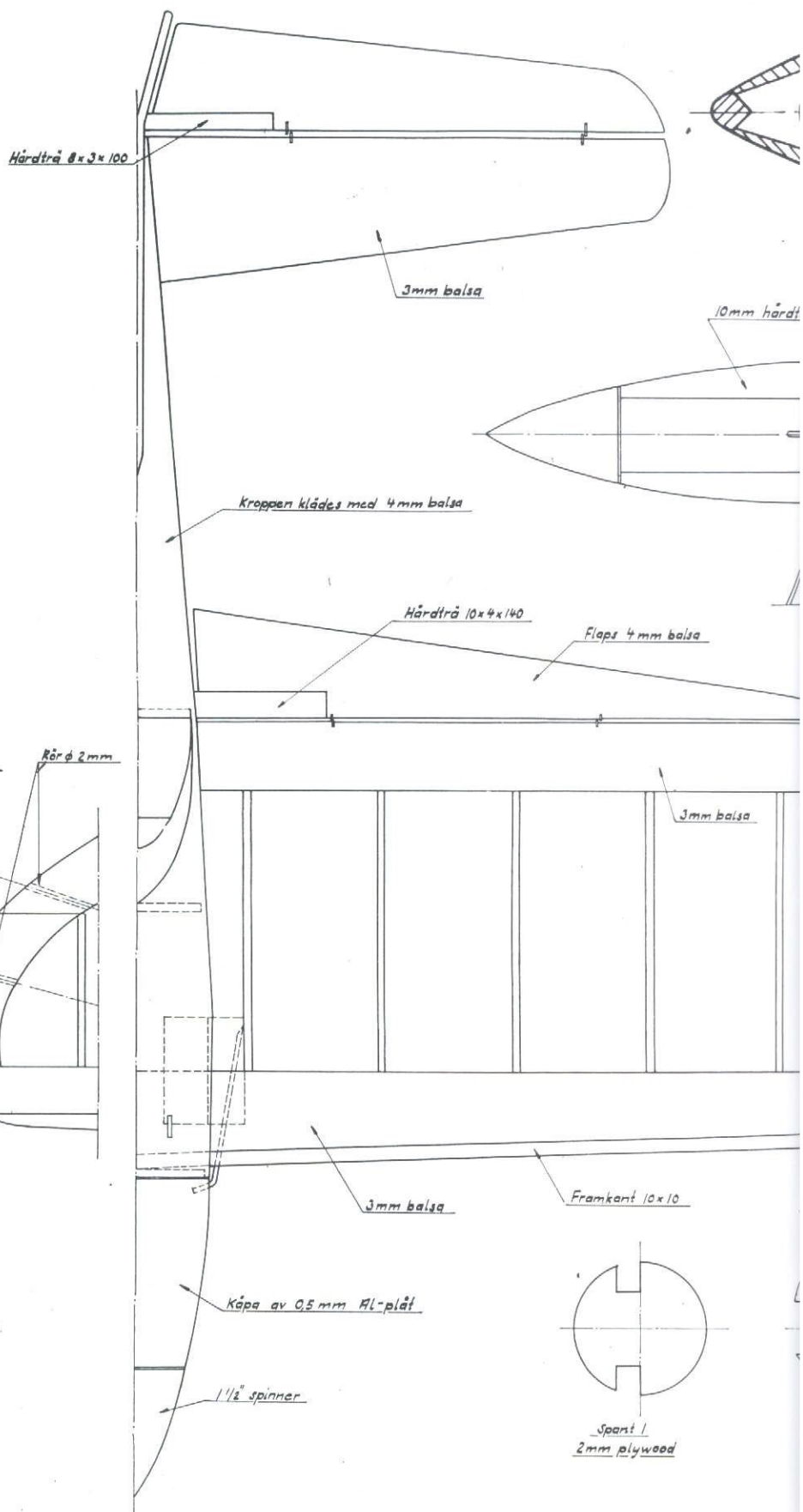
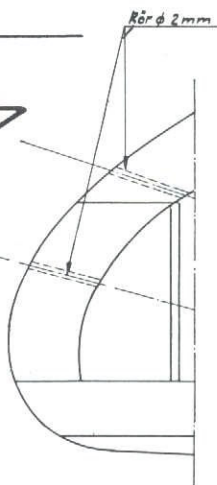
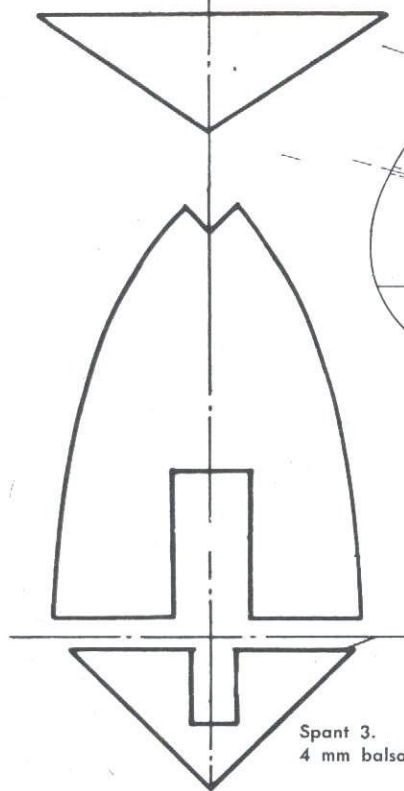
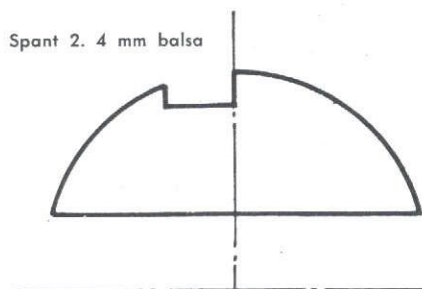
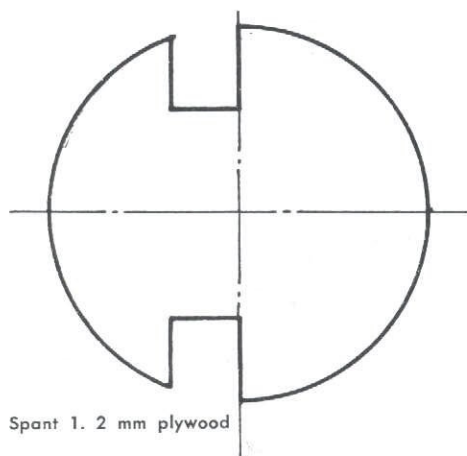
Inför VM i friflyg i Argentina 1989 utgav argentinska postverket tre frimärken i flerfärg med något stiliserade representanter för de tre FAI-klasserna som motiv. Dessa utgör detta nummers modellflygfrimärken, som kanske

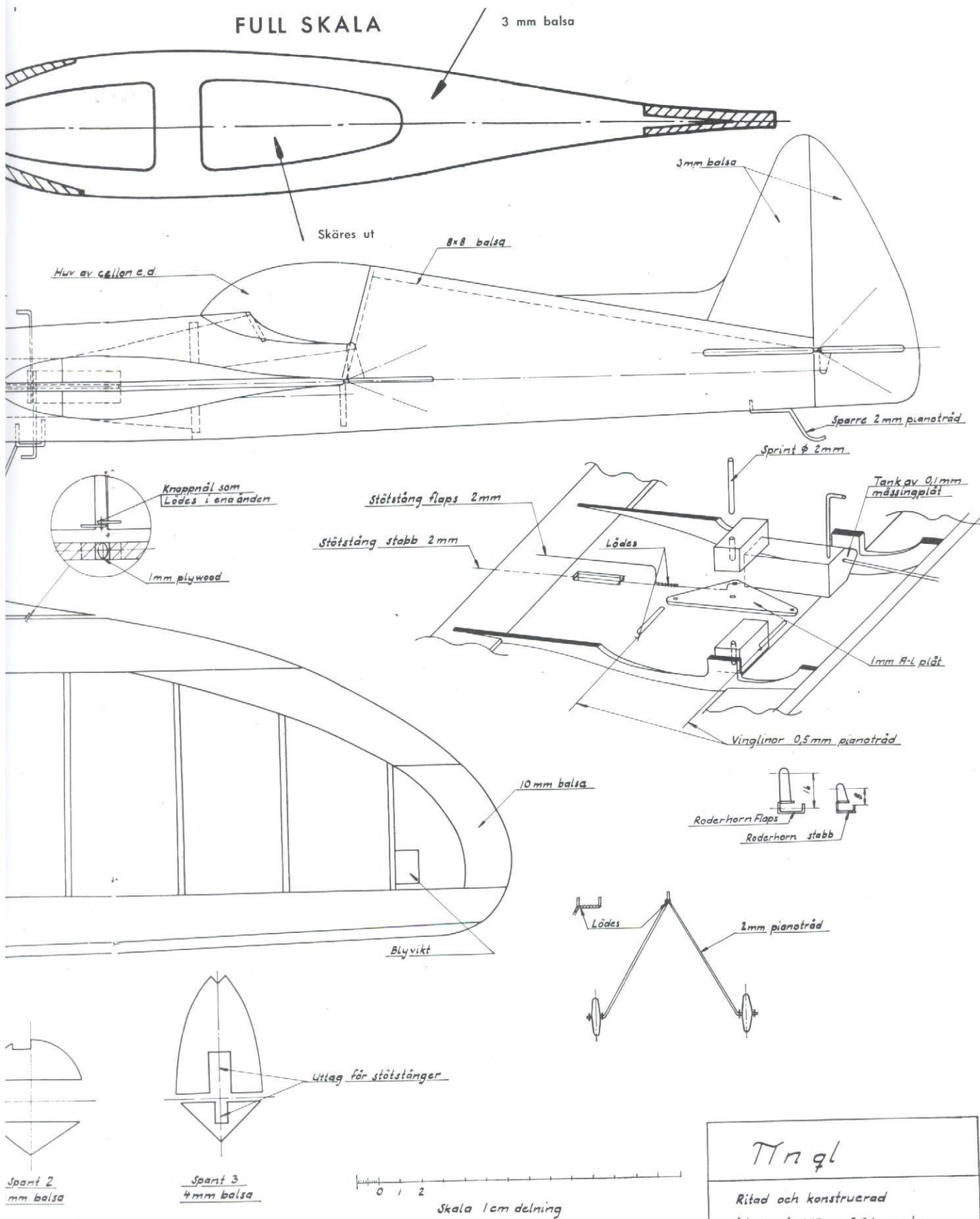
inte är så originella, men som tydligt visar vilken status ett sådant VM tillmätts i ett land som Argentina. När kan man vänta sig något liknande från Postverket.

Sten P.



DETALJER I FULL SKALA





GLÖDSTIFTSMOTORER FÖR OLDTIMER

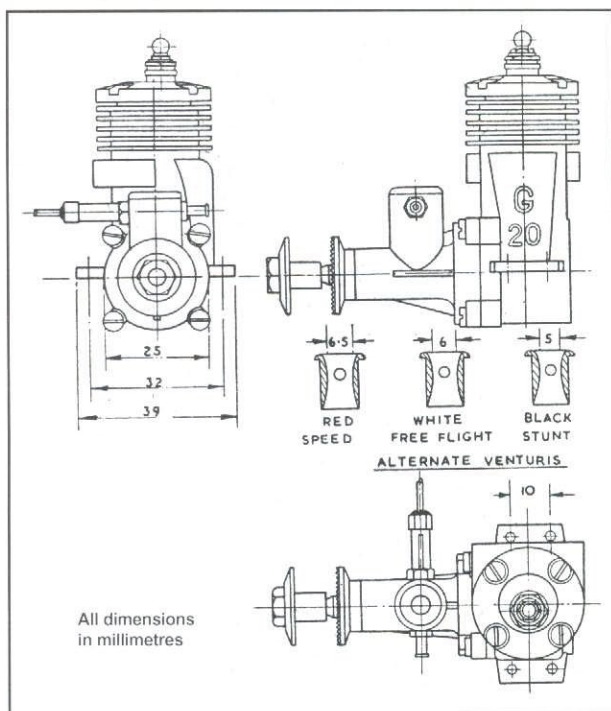
Del 1 – Super Tigre

Med ett enda undantag har de OT-modeller, som under de senaste 20 åren deltagit i våra F-klasser, varit försedda med dieselmotorer. Detta är givetvis inget att förvånas över, eftersom det speglar de förhållanden, som rådde under 40-och 50-talen.

Användbara glödstiftsmotorer i FAI-storlek började dock göra sig gällande vid mitten av 50-talet, för att under 60-talet bli i majoritet och sedan helt dominera klassen. Det är därför inget som hindrar oss från att, åtminstone i F-Nostalgi, använda tidiga glödstiftsmotorer.

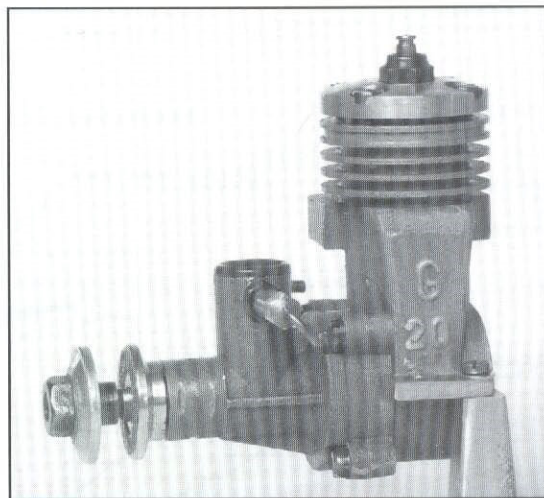
Red. veterligen har inga glödstiftsmotorer i 2,5 cc-klassen dykt upp i replikaform, såsom skett med flera berömda dieslar (Oliver Tiger, Elfin, Rivers, Webra, Taifun, H.P. m.fl.). Faktum är dock att vissa originalglödstiftare i bra skick från denna tidsperiod är betydligt enklare (och billigare!) att komma över än motsvarande dieslar. För att uppmuntra en sådan utveckling kommer fr.o.m. detta nummer sådana motorer att presenteras. Huvudsakligen blir det en kort beskrivning av varje motor, ev. med effektangivelse, samt lite historik.

Eftersom Jaures Garofalis Super Tigre G20 får anses vara den första massproducerade glödstiftsmotorn med tävlingsprestanda så blir den först på plan i den här kavalkaden. Då Super Tigre-motorerna nästan är ett begrepp för den nu till åren komna modellflyggenerationen har undertecknad valt att göra just deras historia och tillblivelse extra fyllig.



Mannen bakom det världsberömda motormärket, Jaures Garofali, började tillsammans med två likasinnade experimentera med modellmotorer vid mitten av 30-talet och grundade då firman Officina Sperimentale Apparechi Motori. Under ledning av Garofali gjordes fram till 1942 små serier av bensinmotorerna O.S.A.M. G-1 och G-9, men det var inte förrän efter kriget, som riktig produktion av motorer startade. Det handlade då om stora dieselmotorer som G-13 (5,28 cc), G-14 (5,65 cc), GB-15 (6,28 cc) och den framgångsrikaste av alla, O.S.A.M. GB-16 på 5,95 cc. Den senare var robust byggd och hade hög effekt, vilket gjorde den populär som linkontrollmotor, inte minst i speed!

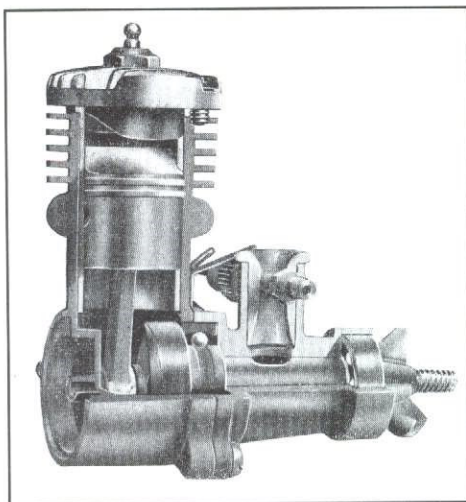
1949 lämnade Garofali O.S.A.M., som själv dog efter introduktionen av ytterligare ett par motorer. Garofali



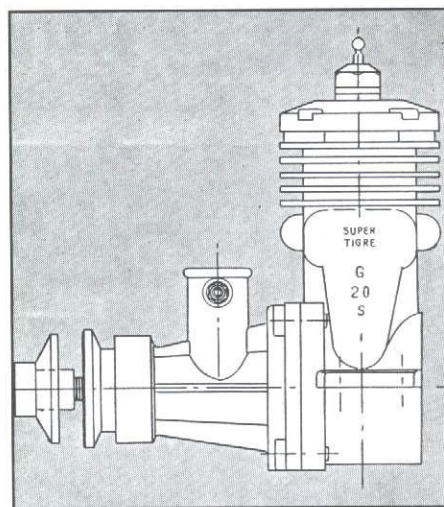
Ovan och till vänster: Den första G-20-motorn. Motorer ur Sten Perssons samling, foto Pär L.

grundade då "Micromeccanica Saturno", varvid den kraftfulla G-19 (i både diesel och glödstiftsutförande) under 1949 blev den första Super Tigre-motorn. Med stort förutseende insåg Garofali att en stor marknad för 2,5 cc-motorer skulle uppstå och han satsade redan året därefter på den motor, som i en rad versioner skulle vinna oräkneliga FAI-tävlingar i såväl friflyg som linflyg under de därpå följande 15 åren sedan just 2,5 cc antagits som FAI-storlek. Den nya motorn fick beteckningen G-20 och hade sandgjutet vevhus, vevaxel med ett kullager, ringad kolv och slät cyl.topp. Effekt c: a 0,25 hk. Redan 1952 ersattes den med en modifierad version; denna med pressgjutet vevhus, dubbla kullager, ringad kolv och plastinsatser i tre olika storlekar med olika färg för förgasarens luftinsug. Initialt saknade även denna version kylflansar på toppen, men dessa introducerades fr.o.m. 1953.

En "sport-version" med enkelt kullagrad axel och lägre kompressionsförhållande tillverkades parallellt, men det



Till vänster 1953 års version av G-20 S med kylflänsar på cylindertoppen. Den föregicks 1952 av motorn till höger med bl a slät cylindertopp.



var grundversionen G-20S med dubbla kolvringar, som placerade J. Garofalis 2,5-kubikare bland de främsta FAI-motorerna. Otaliga speed-tävlingar i linflyg vanns med G-20 och även ett världsrekord sattes 1954 av "speed-kungen" Amato Prati med 190,476 km/tim.

1954-55 Introducerades G-20S "Lappato" med slipad kolv och ett robustare vevhus. Trots sin höga effekt (0,28 hk vid 16000 v/min enl. test i Model Aircraft) var G-20S fortfarande en liten och lätt motor med en vikt om knappt 110 gram och hade nu börjat göra sig gällande även i friflygkretsar.

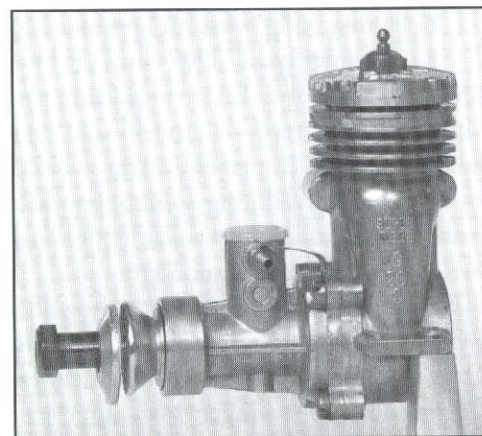
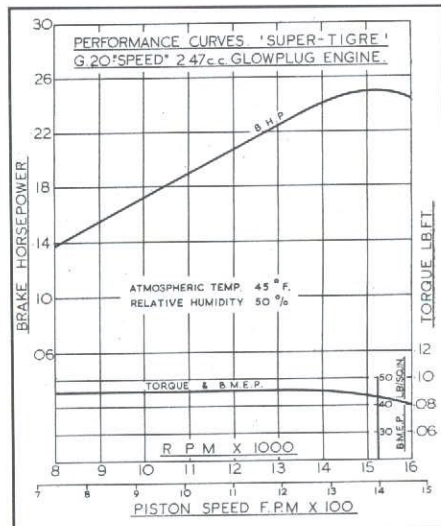
Det var dock inom linflyget som ännu ett rekord sattes med en G-20-motor, då en speed-modell klockades för drygt 215 km/tim.

Modifieringar och uppgraderingar gjordes under löpande produktion, varför den ena serien inte är den andra lik. 1957 års version avvek markant från tidigare motorer och fick beteckningen G-20V. Den hade bl.a. kraftigare vevhus med separat vevhuslock, grövre vevaxel och kortare insug med ocentrerat förgasarrör. Versioner med både slipad och ringad kolv tillverkades och med ständigt ökande effektuttag var man 1959 tvungen att ytterligare förstärka vevhuset, bl.a. för infästningen av cyl.toppen och främre lagerboxen.

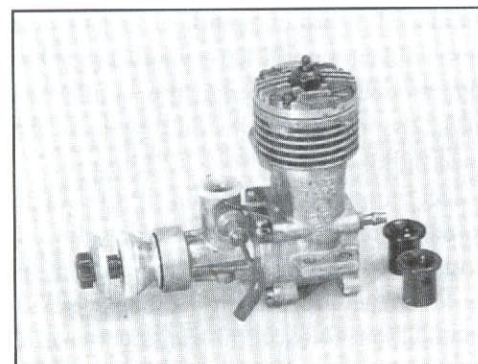
Utvecklingen av G-20 fortsatte, men då den ovan beskrivna versionen av ursprungsmotorn är den vas-saste, som vi enligt nuvarande regler kan använda i våra modeller i klass F-Nostalg, får senare versioner behandlas i en separat artikel.

Vid mitten av 50-talet blev Sven E. Truedsson general-agent för Super Tigre och ett stort antal G-20-motorer av alla varianter torde ha spridits över landet via SEMO Hobby, Wentzels, Hobbytjänst, Valter Johansson m.fl. Det är ingen överdriven gissning att många av dessa finns kvar i f.d. modellflygares gömmor, men få verkar vara i omlopp. På eBay hittar man dem förstås och där får man betala 1000 - 1500 kronor för ett bra exemplar, vilket är ungefär dubbelt så mycket som för de andra FAI-motorer från 50-talet, som kommer att presenteras i kommande nummer av OLDTIMER.

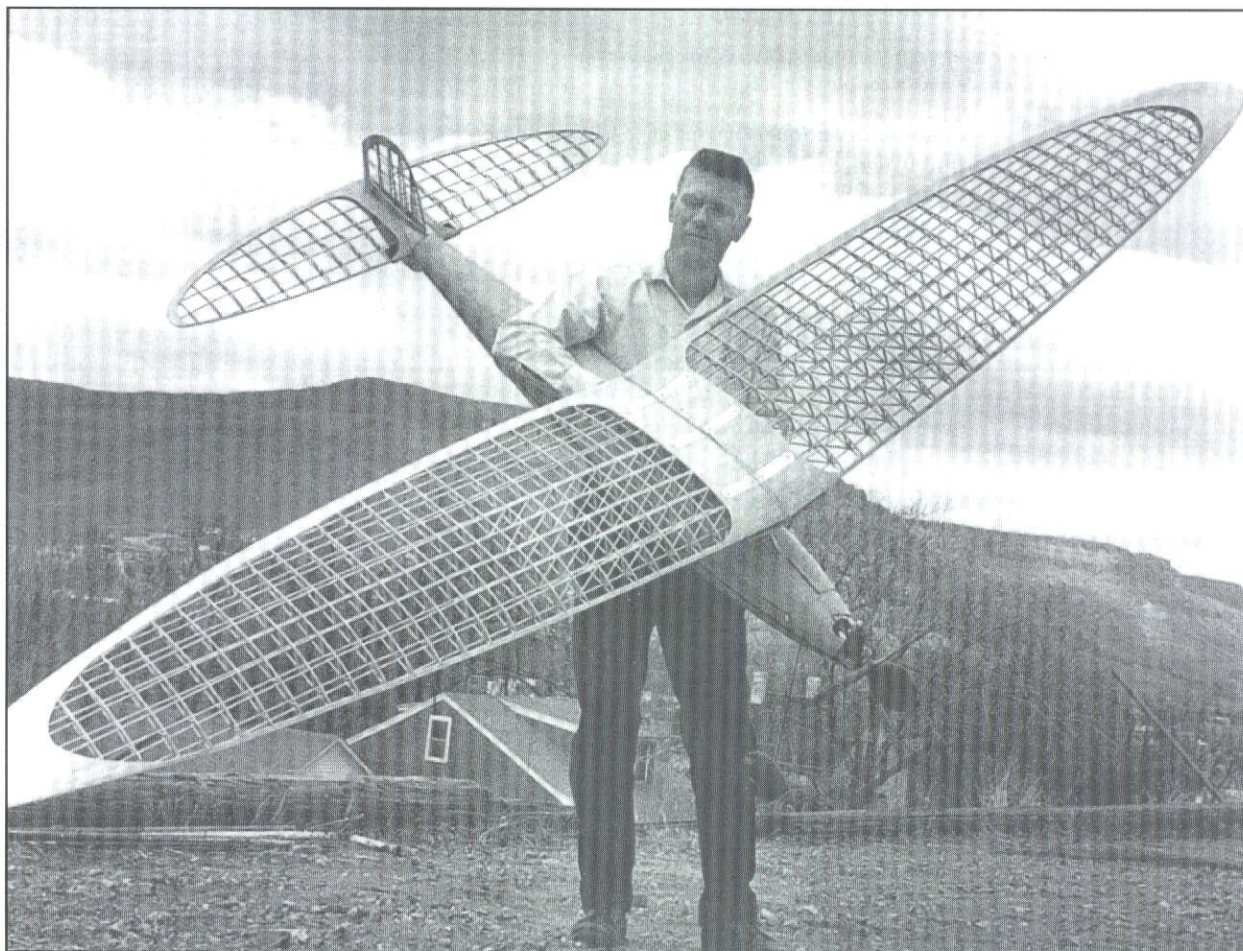
Sten P.



G-20 S modell 1954-55.



G-20 S Lappato från 1956.



Tim Dannels med "Valkyrie" circa 1962.

Kalla mig tjugitig, men nu kommer jag igen!

I "Oldtimer" nr 1/2007 finns ett referat från OT-SM i RC förra året. En tävlingsform, som tillåter oss vinna antingen med en modell, som tycks ha släpats hem av katten eller med en perfekt skalakärra, byggd av en expert på tillverkning av museimodeller. Eventuell stress i sammanhanget orsakas av den tävlande själv. I övrigt inga påfrestande moment.

Bland "riktiga" RC-modeller deltog i fjol i klass OT-RC även skönheter som Southerner Major och Orbit Gas Buggy samt en Playboy Senior, den senare en typisk friflygmodell med vingen högt uppe på en baldakin (pylon för anglofiler), relativt lättbyggd. På annan plats i tidningen en Eaglet, egentligen en gummimotormodell, som konverterats till 1,6 cc motormodell och RC. Dessa fyra modeller tillhör en grupp, som brukar kallas R/C assist, dvs friflygmodeller ombyggda för att kunna styras med radiokontroll. Höjd, sida, motor.

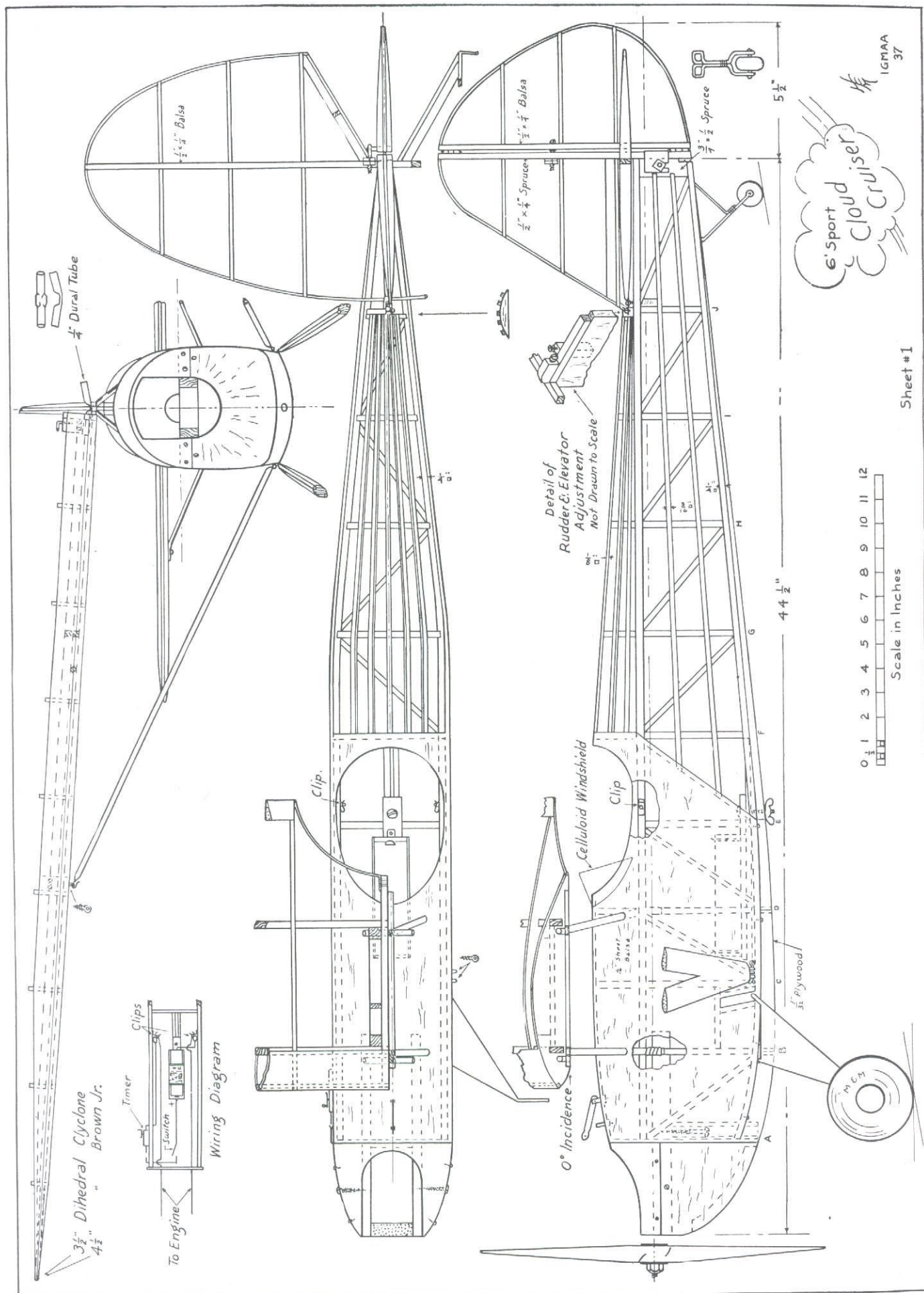
Det finns en mängd ritningar till sådana modeller att köpa, en del med redan inritade sido- och höjdroder, andra, där man får göra modifieringen själv. De flesta är konstruerade mellan 1935 och 1950. En svensk modell, som förekommit ganska ofta i sammanhanget,

är GP Special, en modell med 180 cm spännvidd, som konstruerades av Sven E Truedson på 40-talet för att passa till legendariske Pinottis 7,5-kubikare, den kanske mest sällsynta svenska motorn från den tiden. GP Special, liksom flera andra dåtida modeller, har definitiva likheter med fullskala sportflygplan som Piper Cub, Cessna 120 med flera. Oftast är dom lättbyggda och har tjock vingprofil, som gör, att modellerna flyger sakta – idealiskt för gamla gubbar och fredliga – eller frejdiga – damer. Och dom är vackra i luften!

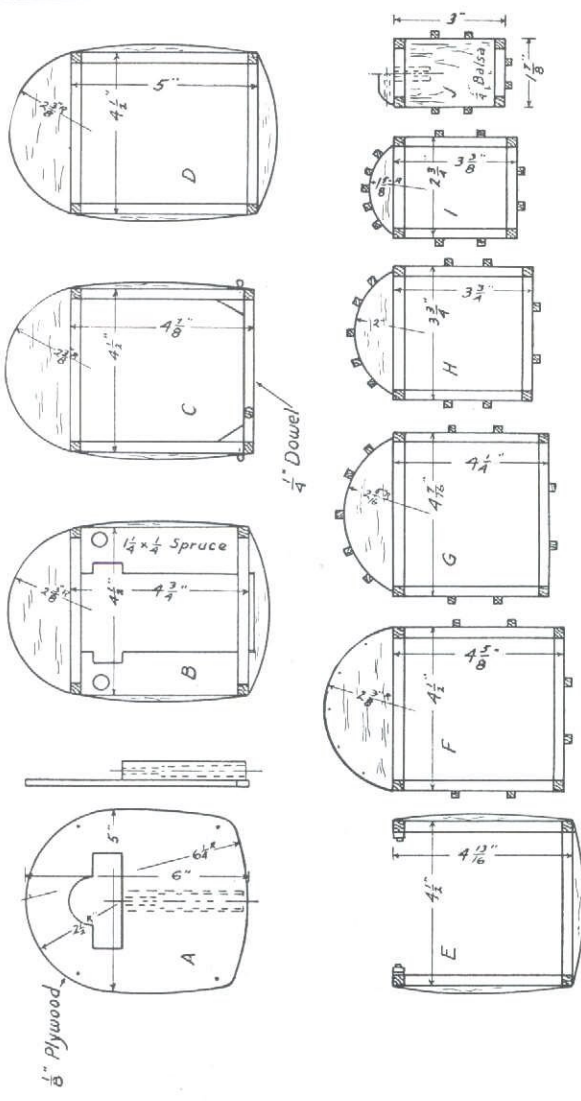
Det finns alltså ingen verklig anledning att lägga av med modellflyg för att man börjar bli lite mossig. Bygg en liten RC-assistmodell och flyg den som en Park Flyer. Bygg en större och ställ upp på OT-RC-SM nästa år och ha kul. Eller bygg modellen och smyg omkring över grästuvorna på RC-fältet medan de yngre kamraterna gnor på för det vilda längre upp i atmosfären.

Ben Shereshaw var mästaren på att göra snygga modeller på 30- och 40-talen. Hans Cumulus (245 cm spännvidd, en variant med 270 cm), Cloud Cruiser/240 cm, Cadet/210 cm och Nimbus/300 cm är kärror som man vrider på huvudet ett varv extra för.

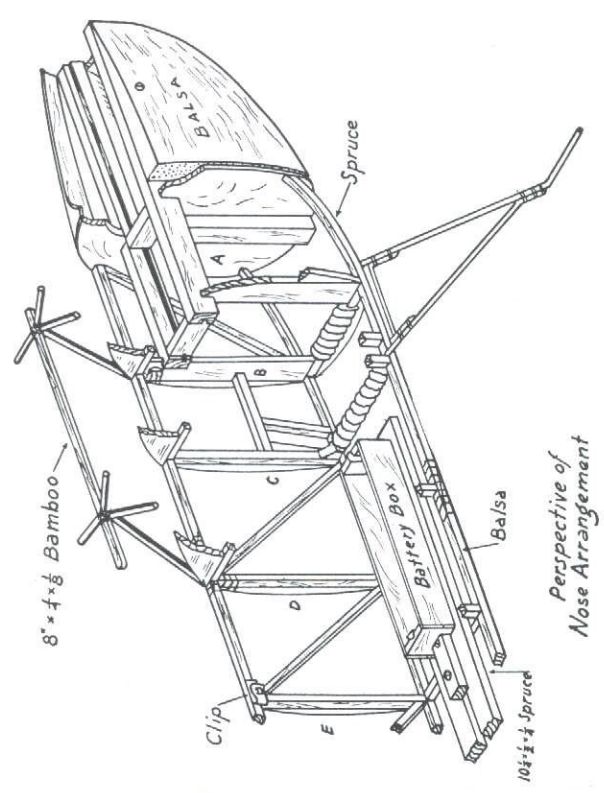
→ sidan 26.



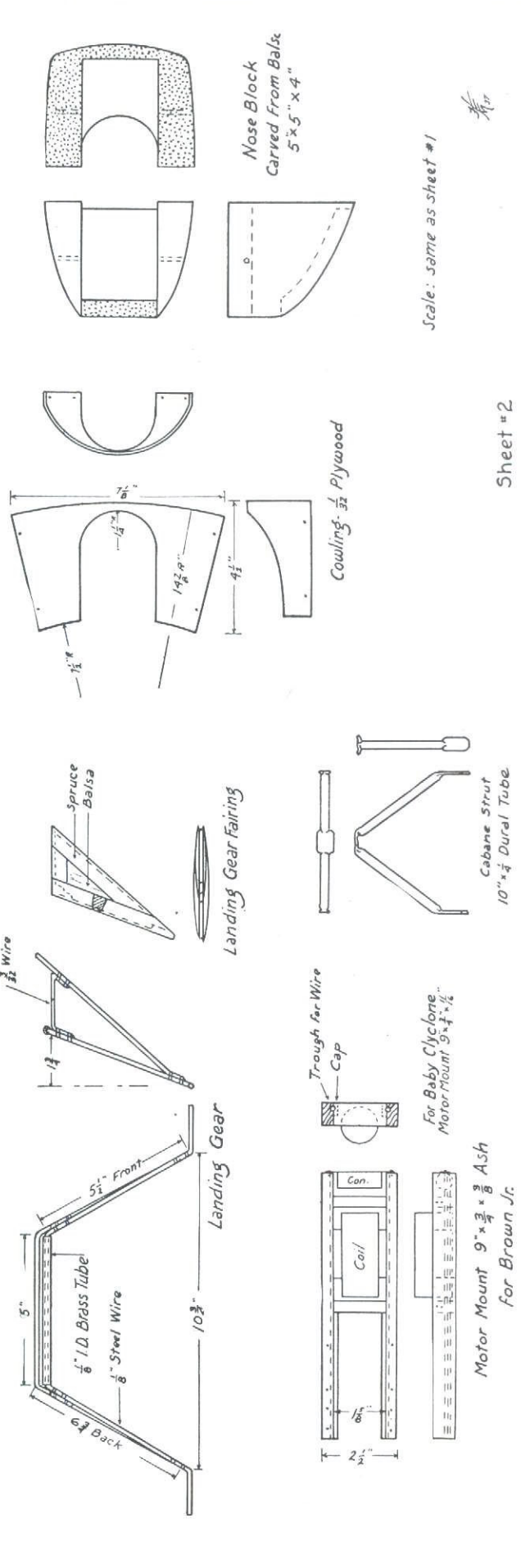
Ritningen till Cloud Cruiser av Harry Edward Moyer är hämtad från Model Airplane News nr 7/1937.



Bulkheads & Stations



Perspective of Nose Arrangement



Scale: same as sheet #1

Sheet #2

Medlemmarna bygger

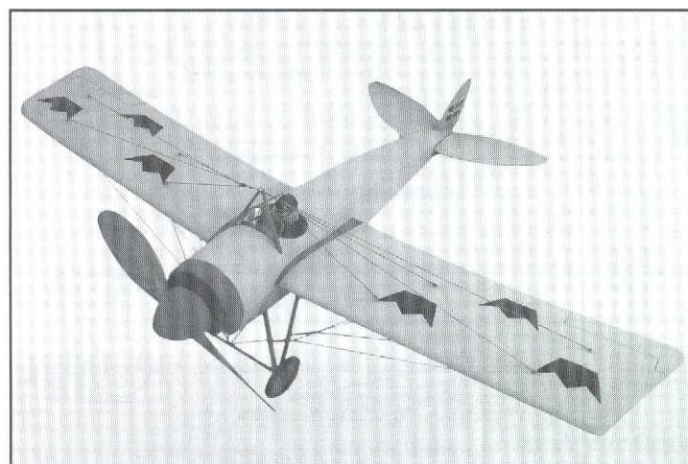
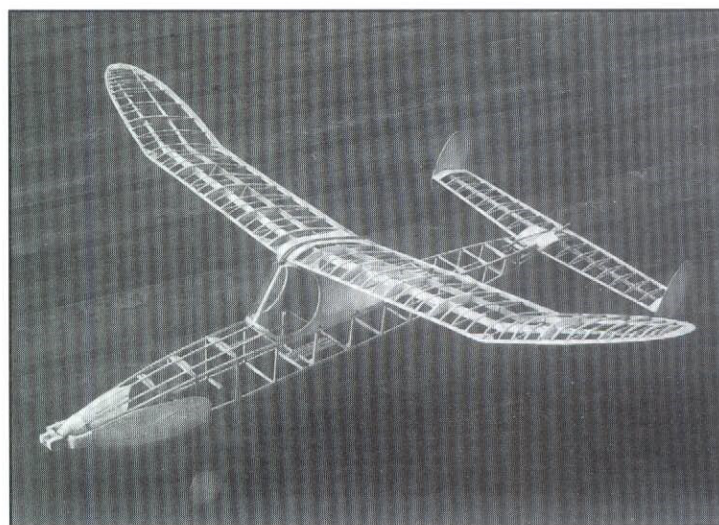
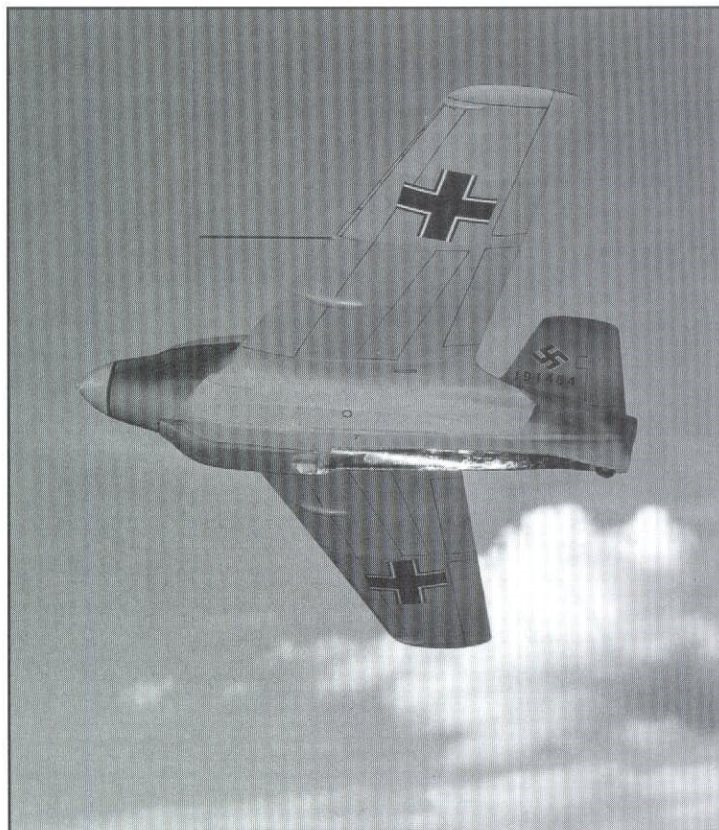


Kurt Sandbergs "Ässä X" (se Oldtimer 2/2006!) har i dagarna fått sitt luftdop. Red. kan intyga att glidtalet inte är att klaga på!

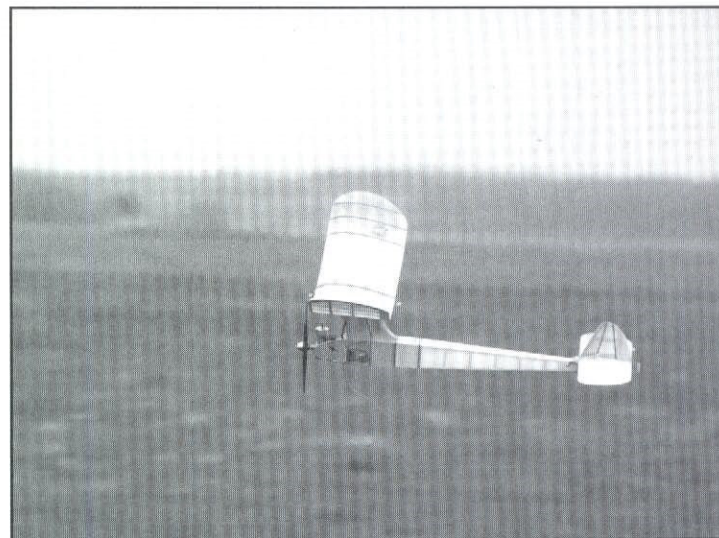
Här ovan t. h.: Red. har i vinter utökat Rapier-flottan med en Me-163 Komet från Aerographic-ritning. Spv. 40 cm, vikt 28 gram.

Till höger, Sven Orre från Vasa sågs i byggtagen i förra numret; här är resultatet – en mycket välbyggd "Hi-Ho" Wakefieldmodell.

Här under en av våra flitigaste byggare, Åke Gustavsson, har producerat den här gummimotordrivna skalamodellen i jumbostorlek (drygt en meter spv). Ej helt enkel att trimma!



Till höger, Per Qvarnströms "Dixie" glider in för landning efter en lyckad premiärflygning. Tidsenlig ED Bee i nosen!



PIPER PA-15 VAGABOND

Det var ett tag sedan vi presenterade en ”västficksmodell” – och varför gå över ån efter vatten när vi på hemmaplan har teamet Sigurd Isacson/Björn Karlströms konstruktion från 40-talet?

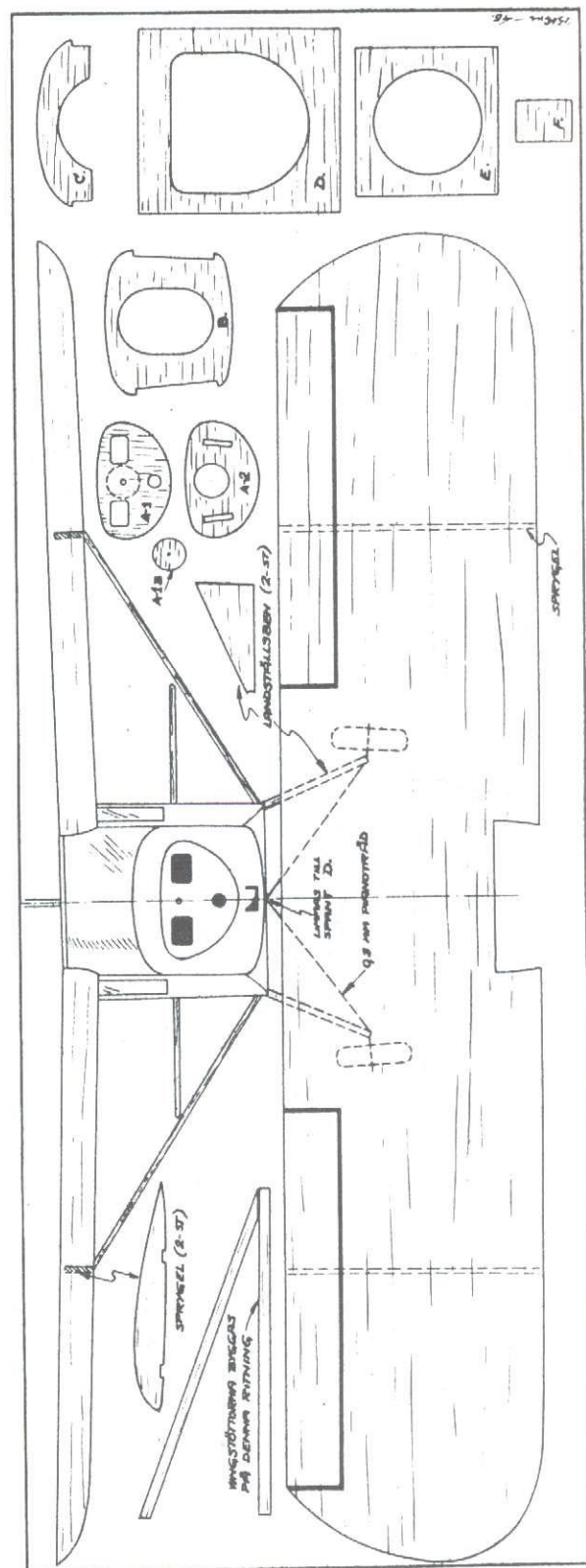
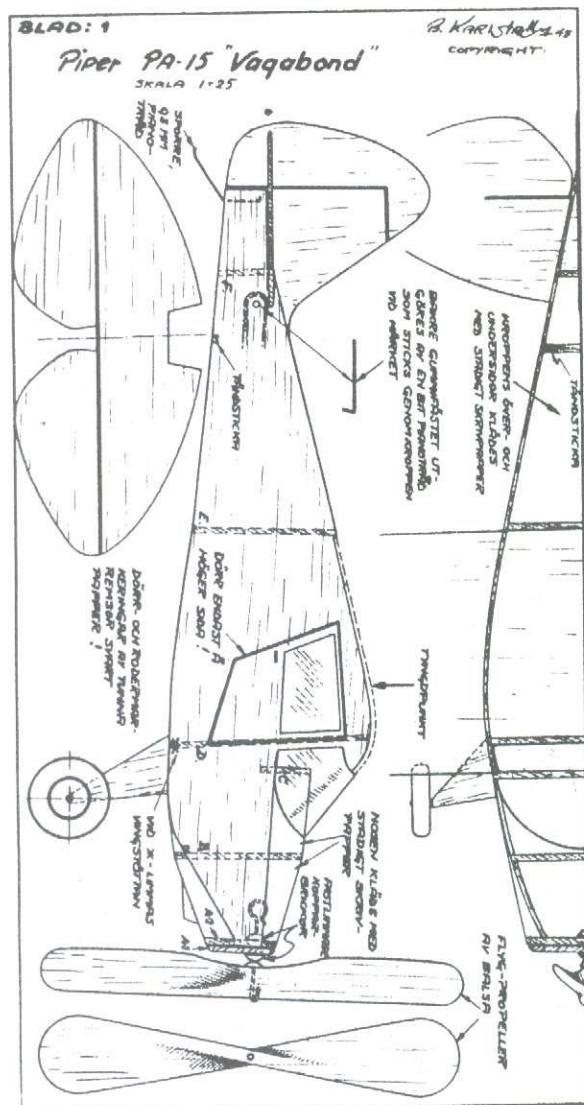
Björns Piper Vagabond publicerades i Teknikens Värld nr 23 1948 och dess uppbyggnad med kroppens över-och undersida i tunn kartong påminner mycket om Sigges berömda Auster. Vagabond är något mindre, men släktskapet uppenbart.

Hela modellen är i övrigt byggd av 1 mm balsa och 0,5 mm pianotråd och föreslagen "motorstorlek" är två strängar 4,7 mm gummi.

Ritningen här är i skala 1:50 och ska alltså förstöras till dubbel storlek för att komma upp till 1:25.

Björn Karlströms trimningsanvisning är ett litet tidsdokument, som kan vara värt att återges:

”Flygningen: Kasta modellen (glidflykt) med lagom flygfart i svag vinkel mot marken. Om den stegrar sig böjs höjdrodret något nedåt och tvärt om. När den glider vackert vevas propellern baklänges upp ca 50 varv och modellen släpps iväg. Dyker den mot marken riktas propelleraxeln litet uppåt, gör planet loopings riktas axeln nedåt.



Justera litet i taget för det kan röra sig om endast någon grad. När planet uppför sig anständigt såväl med som utan motorflykt kan Ni ge fullgas, ca 250 varv om Ni vevar för hand eller ca 450 varv om Ni använder drillborr och drar ut gummisnodden till drygt dubbla kroppslängden. Räkna ut hur många varv propellern gör när drillborren gör ett varv, så Ni inte spränger snodden. (Vanligaste utväxlingen brukar vara 1:4, varför ca 100 varv på "drillen" kan tagas som norm.)

Bygg med omsorg – det lönar sig flerfaldigt!"

Sten P.

RUDOLF LINDNER BYGGER IGEN



Rudolf Lindner, tongivande A 2-flygare och tvåfaldig världsmästare under tidigt 50-tal, fyllde nyligen 75 år. Det kan vara en anledning så god som någon att låta oss ta del av några hittills opublicerade foton på honom, tagna vid en av hans livs höjdpunkter. Även dessa foton kommer från Bertil Dahlqvists samling och visar en ung R. Lindner på väg att bli världsmästare i A 2 för andra gången i rad.

Rudolf växte upp under kriget, utbildade sig sedan till verkstadstekniker medan han odlade sitt modellflygintresse. Han blev god vän med Max Hacklinger och dennes topplacering (2:a) vid VM i Graz 1952 gav Rudolf impulsen att med sikte på VM 1953 bygga en konkurrenskraftig A 2-modell, förmodligen även inspirerad av den skola, som Oskar Czepa tillhörde.

Denna modell, med en spv om inte mindre än 260 cm och sedermera kallad "Ur-Spinne", sades vid testflygningar inför VM 1953 regelbundet prestera tider om 7,5 min (!) med 100 m lina.

Själva tävlingen i Lesce Bled i forna Jugoslavien blev ett fiasko för Rudolf Lindner, bl.a. på

grund av matförgiftning, och segern i A 2 gick som bekant till Hans Hansen.

Den bättre kända "Spinne" byggde Rudolf till 1954 års tävling, som gick av stapeln i Danmark. Den nya "Spinne" hade lite mer "normala" dimensioner, men får väl ändå betraktas som mycket modern för sin tid.

Tävlingsdagen bjöd på regn och bläst och ingen uppnådde full tid. Segrade gjorde dock Rudolf Lindner med sin "Spinne" och samtidigt skribenter ansåg bl.a. att Rudolfs matchande profilval för vinge och stabilisator gav modellen dess goda flygegenskaper även i sådant hårt väder.

Inför VM 1955 i Wiesbaden beväpnade sig Rudolf med dels en utveckling av föregående års modell ("Spinne-55"), dels med en A 2:a med mera konventionell kropp, kallad KRIA-A2.

Efter en hård kamp med bl.a. Rolf Hagel (se Oldtimer 2/2004!) avgick Rudolf än en gång med segern.

Modellflygintresset fick sedan ett hastigt slut då han med den kände prof. R. Eppler gav sig i kast med segelflygplan av andra dimensioner. Detta ledde till att de 1957 kunde provflyga världens första segelflygplan, helt byggt i konstfibrer.

→ nästa uppslag

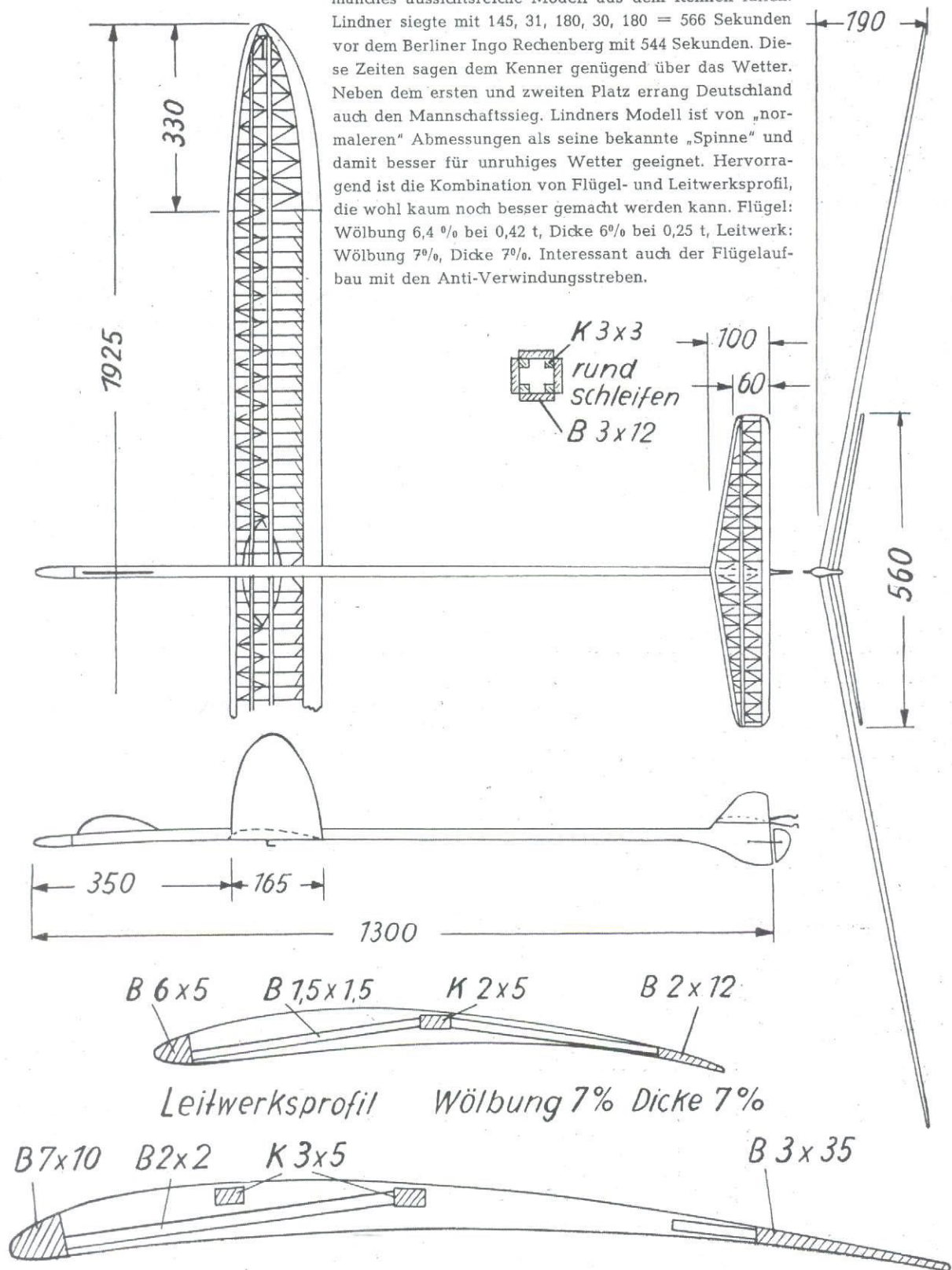
Rudolf Lindner på väg att vinna WM i Wiesbaden 1955.

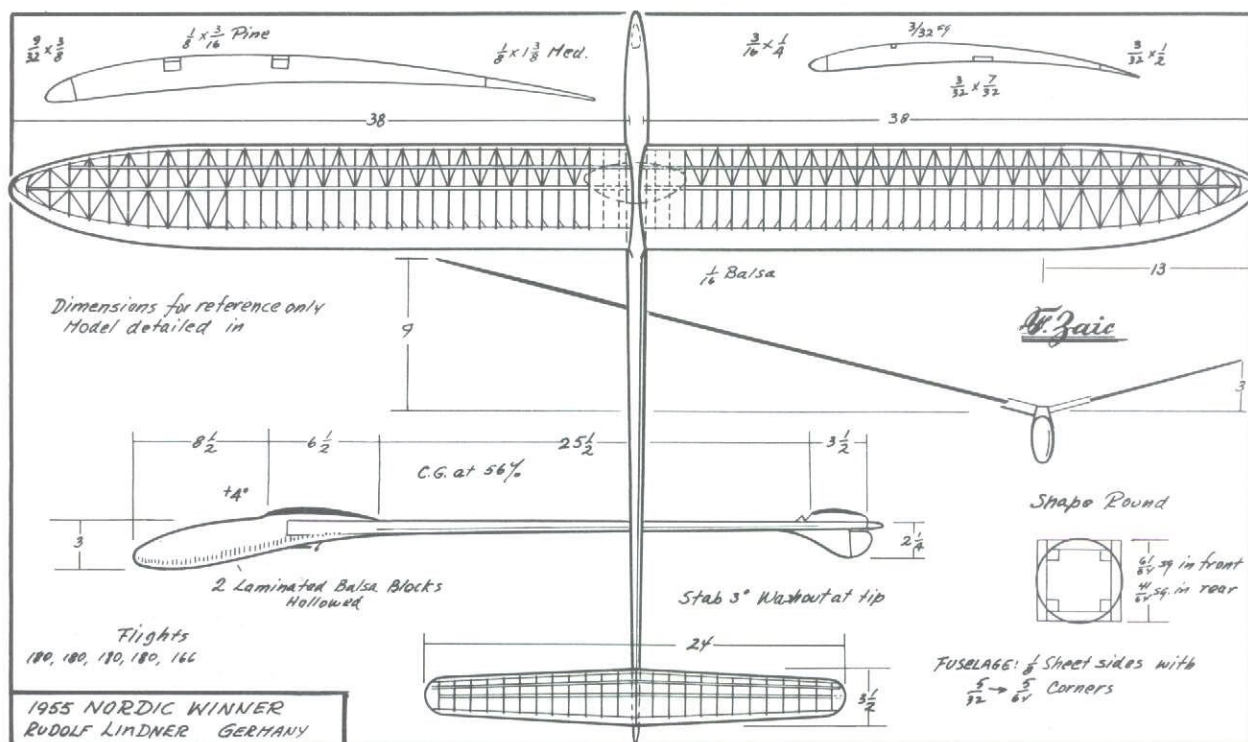
Foto Bertil Dahlqvist.



A 2-Weltmeister-Segelflugmodell von Rudolf Lindner

Das Wetter bei der diesjährigen Weltmeisterschaft für Segelmodelle war alles andere als für diesen Zweck geeignet, starker, böiger Wind und Regenschauer ließen manches aussichtsreiche Modell aus dem Rennen fallen. Lindner siegte mit 145, 31, 180, 30, 180 = 566 Sekunden vor dem Berliner Ingo Rechenberg mit 544 Sekunden. Diese Zeiten sagen dem Kenner genügend über das Wetter. Neben dem ersten und zweiten Platz errang Deutschland auch den Mannschaftssieg. Lindners Modell ist von „normaleren“ Abmessungen als seine bekannte „Spinne“ und damit besser für unruhiges Wetter geeignet. Hervorragend ist die Kombination von Flügel- und Leitwerksprofil, die wohl kaum noch besser gemacht werden kann. Flügel: Wölbung 6,4 % bei 0,42 t, Dicke 6% bei 0,25 t, Leitwerk: Wölbung 7%, Dicke 7%. Interessant auch der Flügel Aufbau mit den Anti-Verwindungsstreben.





Med denna "FS 24 Phoenix" vann han tyska segelflygmästerskapen 1962, en bravad, som han 1966 upprepade med den ännu mer avancerade "Phoebus". Efter ytterligare framgångar, bl.a. ett världsrekord, grundade han 1971 en firma i luftfartsteknik, som han drev till 2003, då en av sönerna tog över.

Under tiden hade hans andre son blivit modellflygare och det lär inte ha varit svårt för honom att åter få pappa Rudolf att plocka fram balsakniven! I samband med 75-årsdagen överlämnade han en nybyggd "Spinne-55" till museet på Wasserkuppe, där även "Ur-Spinnen" finns utställd. Cirkeln var sluten!

Sten P.

Fortsättning från sidan 18 "RC-Assist"...

Inte bara stora. Vackra också. Ritningar till dessa och många hundra andra modeller finns hos AMA i USA.

Nimbus är på bild i Sam Speaks Mars-April 2007 sidan 15, Cumulus på sidan 14. Valkyrie (se nedan) är också med.

Men det flygs ju också RC-3 i vårt land. Med Radio-Cub, Vagabond och RC Viking, men det betyder ju inte att andra modeller är oanvändbara. Och vem vet? Om vi snor ihop några Kwik-Fly kan vi kanske få en tredje RC-klass om något år. Modellen har blivit populär i Sundsvall. Du har kanske kvar någon annan, jämnårig, modell ute i förrådet. Det går ju också bra.

Tidigare har jag byggt en Air Trails Sportster och en 2/3 skala Satyr, båda med elmotor. Den funderar jag för övrigt på att bygga in i en Laban (gummimotormodell, spännvidd 100 cm), som jag har satt några extra spryglar i. En Korda 1937 (också gummimotor från början) har också elektrifierats och "radioerats".

Nu återvänder jag efter några månaders uppehåll till modellbyggandet. Först en lista på material, som behövs till en GP Special (har någon en RC-förgasare till min Fox 25?, en motor som passar ihop med den kärran – långslagig, stor fläkt och samtidigt sneglar jag

på ritningen till Kwik-Fly III, som jag fick häromdagen från SMOS ritningsservice. Men med vilken motor?

Hoppas! Här på min byggbräda dök det plötsligt upp en mycket fin Super Tigre 61 från 70-talet med pipa. Skambud på e-bay som gick hem. Det finns stolta planer. Om jag bara vågade ge mig på Carl Goldbergs 3-meters Valkyrie, pinnabyggets svar på Eiffeltornet. Där är varenda sprygel uppbyggd av lister, och det går många spryglar på en spännvidd om uppemot två och en halv meter. Urtjusig kärra!

SAM:s web har för övrigt en nerladdningsbar ritning till Flea, en liten motormodell som kan förses med RC assist.

Pluto var en vacker dansk segelkärra med glid som locket på en flygel. Men profilen är som gjord för en RC-modell. Bort med blyrummet och in med en 2,5 cc motor och RC. Jag undrar vad våra regelmakare skulle säga om en sådan RC assist-modell. (Ej Oldtimer: Min Blue Phoenix som försetts med en tvåhalva och landningsställ ger mig trevliga stunder varje vår innan fältet torkat upp – ekschempel Helge, sa Sven Melander).

Bläddra i Dina gamla MAN, Air Trails och Aeromodeller m fl. Fastnar Du för någon modell, ring mig på 0303-80377 så hjälper jag till att söka ritning.

P.S. till föregående artikel

För hugade byggare av RC-assist-modeller har red. ett antal fullskalaritningar till amerikanska 30-talsmodeller, som jag gärna lånar ut. De har en spännvidd omkring 6-8 fot, vilket betyder 1830 – 2440 mm.

Följande modeller finns:

Cloud Cruiser ; Commodore ; Dallaire Sportster ; Flamingo ; Ohlson Pacemaker ; Sailplane ; Thermal Magnet ; Streamliner ; Westerner ; dessutom Nimbus med 10 fots spännvidd samt de något mindre Hayseed-B, Miss Exchange Club och O.O.S. samt de senare Cumulus och Powerhouse.

Det finns även några engelska klassiker av senare datum, såsom Dolphin ; KeilKraft Falcon ; Premier Lion + franska H.V. 450 och tyska H.S. 100 och Sausewind.

Sten P.

ANNONS

Köpes: RC Viking och även General Western Meteor.

Kent Olsson, Hjortronv. 5, 533 72 Lundsbrunn.
Tfn 0511-57113 ; mobil 073-4433145

NOTISER FRÅN STYRELSEN

På styrelsemöte den 17 februari 2007 togs några beslut, som berör samtliga aktiva SMOS-medlemmar.

§11 (bl.a.) "Beslöts att om någon vill tävla med en oklassad modell (t.ex. en tidigare okänd wakefieldmodell av utländskt ursprung), som ägaren anser platsa i en av våra tävlingsklasser, skall dokumentation över modellen bifogas tävlingsanmälan så att regelkommittén kan ge ett utlåtande före tävlingen."

- Ev. regeltvister, t.ex. vid tävling, ska behandlas av en för ändamålet utsedd jury, som lämpligen kan bestå av medlemmar i regelkommittén.

- "Nedskalade modeller, som tagit fram under de senaste årtiondena, räknas inte som konstruktioner från tiden fram till de tidpunkter, som gäller enligt våra regler och är således inte godkända (det är däremot de olika varianterna av många amerikanska motormodeller, t.ex. Playboy och engelska Slicker samt Landegrens gummimotormodeller, som alla byggdes och flögs redan före den 1 januari 1951)."

Enl. §6 uppmanas medlemmarna att ange sina mobiltelefonnummer på modellerna så att ev. upphittare skall kunna kontakta ägaren direkt.

Fortsättning från sidan 9 "Järn-Gustav"...

Gustav ansåg att 1,5 grads snedställning av vingen, kombinerat med enkel V-form, var ett aerodynamiskt bättre sätt att ge ena vinghalvan större lyftkraft än den vanligare skränkningen.

Mirakulöst nog överlevde modellen på en vind i 49 år. En sjuk Gustav Sämman överlät den då till Deutsches Museum, men först sedan några entusiaster restaurerat den och bl.a. ersatt den försvunna originalstabilisatorn.

Efter VM-segern 1955 började Gustav mer och mer att ägna sig åt det begynnande radioflyget och fick en flygande start då han slog sig ihop med RC-pionjären Karl-Heinz Stegmaier. Redan vid VM 1960 slog han sin läromästare då han kom på andra plats och Stegmaier blev trea!

Han blev senare konstruktör för Graupner och hans "Caravelle" blev en av tidernas mest sålda RC-byggsatser. Alltid på hugget gav han sig slutligen RC-helikoptern i våld och bidrog med tekniska lösningar, som slutligen möjliggjorde den hisnande utveckling på detta område, som sedan följde.

Gustav Sämman var känd för sin envishet och för att inte ge upp förrän han nått sina mål. Bland vännerna fick han därför tidigt namnet "Eisener Gustav", d.v.s. "Järn-Gustav", förmodligen ett mycket passande epitet!

Sten P.

KALLELSE TILL ÅRSMÖTE

Medlemarna i Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap kallas härmed till årsmöte. Mötet hålles på Restaurang Bredablick, Falköping, lördagen den 8 september 2007 direkt efter middagen i samband med Oldtimer-SM.

Vid mötet avhandlas sedvanliga årsmötesärenden. Eventuella motioner skall vara styrelsen tillhanda senast 1 augusti 2007 för att kunna behandlas på mötet.

Välkomna !

GUMMI-TIPS

Ronald Borg uppmärksammar oss på en artikel i SAM Speaks March-April 2007, som visar en metod för att knyta (laga) en inoljad gummisträng.

Tyvärr lämpar sig illustrationerna dåligt för återgivning här, men Ronald har gjort en översättning av instruktionen och till dem, som inte har SAM Speaks, kan red. mot dubbelt porto skicka instruktion + kopia på sidan.

Sten Persson Pålslyckeg. 26, 302 30 Halmstad.

Från Åke Gustavssons album – 1

Som uppföljning till förra numrets artikel om MFK Termik presenteras i detta och några kommande nummer foton ur Åke Gustavsson digra fotosamling.

De visar aktiviteter i anslutning till MFK Termik, men har enligt red. ett allmängiltigt värde som tidsdokument från en modellflygepok, som för alltid är borta.

Stanley Hillevärn konstruerade en framgångsrik (och attraktiv!) F-modell för 1,5 cc motor och syns här nedan justera motorn före start på en istäckt sjö på vårvintern 1957.



Ovan ses K-G Adolfsson med sin version av samma modell 1956.

Här nedan fyra nationer representerade på samma bild vid serietävling på Ya-fältet 1954.

Stående Stanley Hillevärn och Arto Viiri (Finland); framför dem Hoh Fang Chiun (Kina/Sverige) och Otto Henningsen (Tyskland).

Sten P.



Nr:2 2007

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE

Nästa nummer (3) beräknas utkomma i augusti 2007.