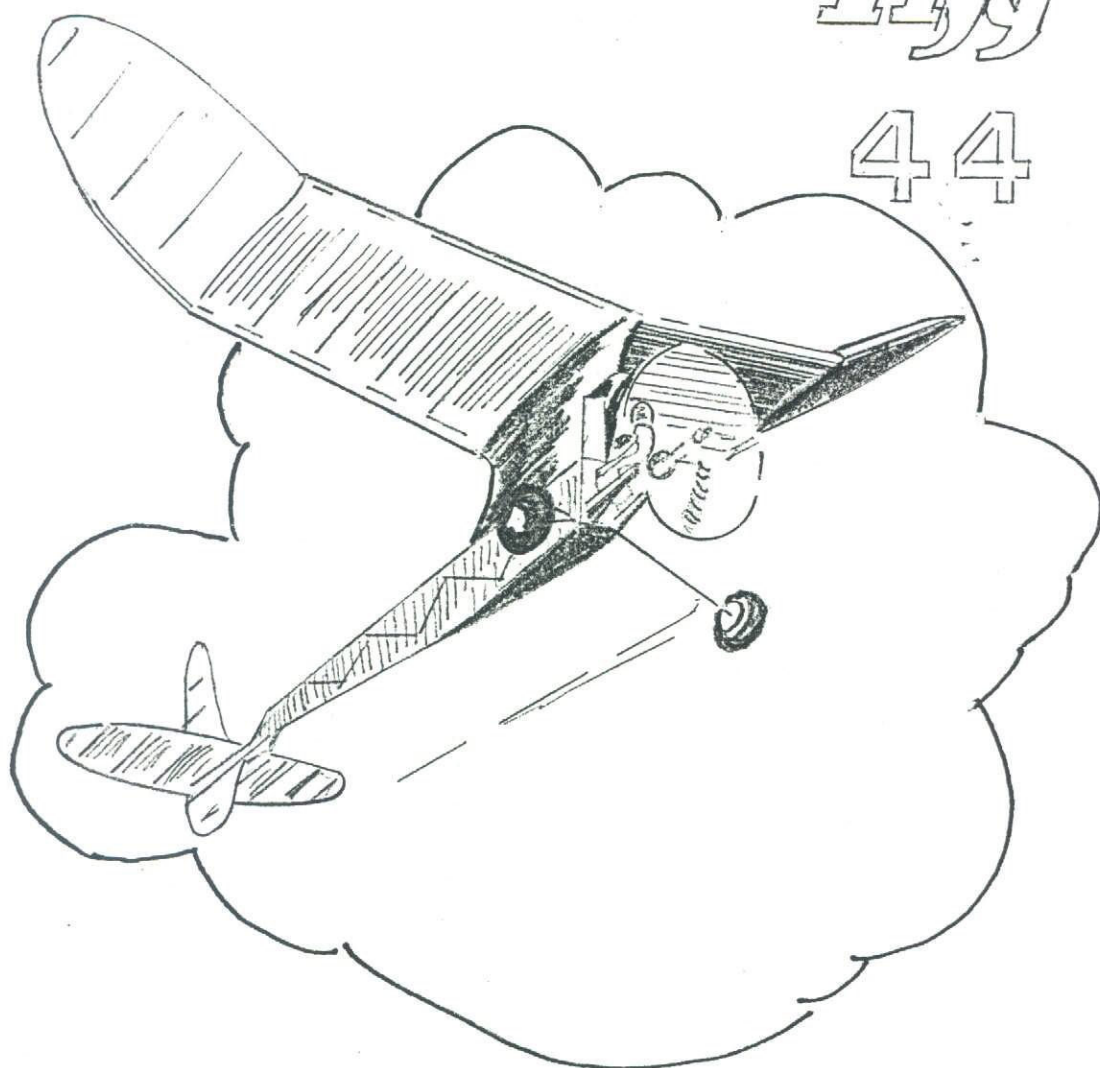


"OLDTIMER"

Specialtidskrift för modellflygare

Flyg

44



I N N E H Å L L :

"Flyg-44" -en F-modell

Wakefieldmodellen "Victory"

Oldtimertävlingen 1980

Gummimotormodellernas stabi-
litet

Nr 3 1980

REDAKTÖREN TYCKER.....

att han med beklagande och sorg i hjärtat konstaterar att detta blir det sista numret av "Oldtimer" ! Redan förra året fanns vissa planer på att låta bladet upphöra, men det såg lite snyggare ut att fylla 10 årgångar ! Sanningen ligger väl lite annorlunda till. Tidningen har fått alldeles för stor upplaga för att längre kunna produceras och distribueras på sätt som hittills skett. Offsettryck och adressregister skulle göra prenumerationspriset orimligt högt.

"Oldtimer-sällskapet" har vuxit och omfattar i dag ca 125 medlemmar. Det är ju mycket glädjande, med tanke på att det började för drygt tio år sen med en handfull entusiaster. Sen dess har ideén bara rullat vidare.

att han måste ge alla trogna prenumeranter och medlemmar en ny chans. Den kommer i form av ett medlemskap i SMFF. Många av er är anslutna till någon klubb och därmed med i SMFF. För er innebär "Oldtimers" upphörande en ren besparing ! Ni andra som inte är med i någon klubb, skriv eller ring till SMFF:s expedition, Box 10022, 60010 Norrköping tel 011/ 13 21 10 och bed om upplysningar var närmaste modellflygklubb finns. - Skulle du mot förmodan inte vilja bli med i någon klubb, sök då om enskild anslutning till SMFF. Om du inte ens vill bli medlem, så kan du rent av bara prenumerera på "Modellflygnytt", förbundets tidning, som utkommer med 6 nr/år. Medlemskap i en klubb är det bästa. Då har du en försäkring som skyddar dig om något skulle hända då du flyger med klubbens godkännande och efter gällande regler.

att du får fortsatt kontakt med modellflyget och även med "Oldtimer"-flyget om du följer ovanstående råd. I "Modellflygnytt" kommer fortlöpande artiklar av "Oldtimer"-karaktär att införas.

att du ska veta att 1981 års "Oldtimer-tävling" är planerad att hållas på Axvalla den 16 augusti. Kontaktmän är S.-O. Lindén och N.-O. Gustavsson tel. 0500/ 182 82

att du ska veta att "Ritningsbanken" kommer att fortsätta sin verksamhet. Vill du ha en aktuell lista på "Oldtimer-ritningar" sänd ett kuvert med ditt eget namn + brevporto, så kommer listan.

att du ska få en chans att komplettera dina "Oldtimer" tidningar. Nytryck kommer att ske av samtliga äldre nummer om tillräckligt antal intresserade hör av sig. Priset blir 5:-/ st + porto.
1971 utkom 2 nr. Övriga år har 3 nummer utgivits. I Nr 3- 1979 fanns en komplett innehållsförteckning över alla årgångar.

OMSLAGSBILDEN

Den lilla trevliga "Flyg-44", som Björn Karlström konstruerade 1944 på uppdrag av tidningen "Flyg" finns att tillgå som ritning från "Ritningsbanken". Skriv eller ring till Örjan Gahm, han har originalet (2 blad). Adress: Andebodav. 367,175 43 Järfälla. Tel. 0758/ 141 42.

Det var tack vare Stig Eriksson i Arvika, som en originalritning kunde spåras. Stig byggde själv en "Flyg-44".

Varför inte försöka med en egen modell ? En Mills 1.3 eller om du vill ta det lugnt en Mills .75 kan passa. Jag skulle låta longeringerna nedtill bak gå ända ut till kroppsslutet och dessutom förstärka litet baktill för att bygga in fuse-anordning. Köp motor från England - läs i referatet från "Oldtimer-tävlingen".

Flyg

44

I juliåret 1943 av tidskriften "Flyg" kom en första blänkare om att modellflygarna kunde vänta sig ett dieseldrivet modellflygplan konstruerat av Björn "Agaton" Karlström, den kände tecknaren och modellbyggaren. Flygmodellen skulle förses med en dieselmotor konstruerad och byggd av musikern Giovanni Pinotti. Han var italiensare men sedan länge bosatt i Sverige. Sedan ritning presenterats i "Flyg", skulle läsekretsen få tävla om en likadan motor. Dels ingick en bedömning av byggskickligheten, dels modellens flygförmåga.

Den första visningen av "Flyg-44" skedde vid Vintertävlingen 1944 på Skarpnäck. Tyvärr var motorfästet för klen så det blev ingen flygning. På ritningen gjordes sen den förstärkning, som Karlström försåg sin modell med.

Data:

Fackverkskonstruktion. Beklädnad japanpapper. Byggtid: (för "Agaton") 28,5 tim. Spv 94 cm, total längd 68,7 cm, vingyta 15,1 dm², stab.yta 4,4 dm², fenyta 1,7 dm². Prop. diam. 21 cm. Vingprofil Clark Y. Stab.-och fenprofil flat. Vingbelastning 20,8 g/dm².

Vikter: Kropp 91 g, vinge 42 g, stab o.fena 20 g, motor med prop. 162,5 g. Flygvikt 315,5 g.

FINALEN

Söndagen den 27 aug. hölls tävlingen mellan de fem bästa byggda "Flyg-44":orna. "Agaton" borrhade, skruvade, tankade, startade och svettades i en jämn ström och det var ingenting att undra på, för dagen var både varm och spännande - men lyckad! -

"Agaton" var i dilemma - starta fem "nya" modeller på en och samma dag, de fem bästa modellerna av dem som sänts in och utvalts. Men inte en kvadd inträffade och modellerna visade trots sitt otrimmade skick en förbluffande god flygförmåga. Vad sägs t.ex. om dagens bästa tid 1.59,5 uppnådd med 39 sek motortid av Tore Haglunds modell? Denna tid uppnåddes med en för "Agaton" obekant modell, som motortrimmats med två starter före tävlingen.

Själva tävlingen började kl 13.00 i varmt något och kyttigt väder. Sista flygningen hade avverkats vid 16-tiden och rönt stort intresse från den närvarande tävlingsexpertisen. Mellan de två bäst byggda modellerna blev kampen spännande och slutade oavgjord med poängsumman 9 för båda de tävlande planen. Då poängerna var uppdelade på både bygg- och flygtävling, var det byggtävlingen som vägde tyngst.

För den skull utgick Arne Widéns modell som segrare med byggpoängen 5 och flygpoängen 4, före Tore Haglund som fick 4 resp 5 poäng.

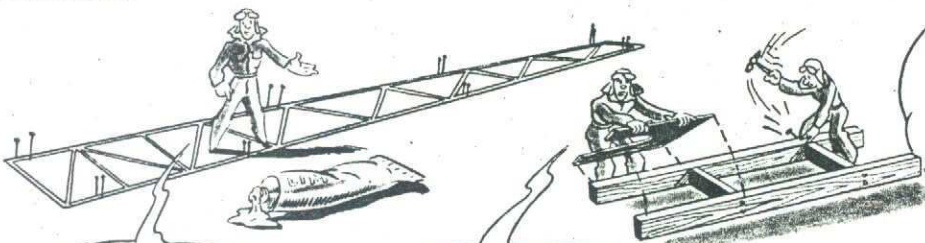
Modellerna var anonyma för "Agaton" under tävlingen och startordningen lottades. Vädet var under hela tävlingen tämligen stadigt, varför någon som helst "tuffflygning" inte kom till stånd. Starterna var markstarter och alla modeller kom upp efter relativt kort rullsträcka. Inte "alla", en modell tappade hjulen beroende på byggfel. Hjulen var ej lödda och vidare flygning avbröts. Ett annat mindre haveri råkade ett plan ut för. Vingbaldakinen lossade. Medför lintub klarade första olyckstillbudet, men även nästa flygning slutade med missöde, fenan lossnade!

Överste Harald Enell sammanfattade tävlingen sålunda: "Detta bör bli den verkligt exklusiva modellflygklassen, som kommer att även ge åskådarna något att titta på. Kommer så radiostyrning med i spelet kan ju verkliga flyguppvisningar inläggas i tävlingsprogrammen..."

Plac.	Modell nr	Ägare	Flygtider			byggp.	flygp.	slutp.
			Start 1	Start 2	Start 3			
1	03	Arne Widén, Huvudsta	1.46,5 (0.45,0)	1.26,0 (0.36,0)	1.30,0 (0.45,5)	5	4	9
2	10	Tore Haglund, Hofors	1.17,2 (0.45,3)	1.59,5 (0.39,0)	1.31,2 (0.43,0)	4	5	9
3	17	Helge Johansson, Vansbro	0.45,3 (0.34,0)	1.42,1 (0.43,0)	1.19,8 (0.38,3)	2	3	5
4	08	N.-Å. Nilsson, Hardemo	1.19,0 (0,44,0)	utgick p.g.a. att fenan lossnade		3	0	0
5	29	Bo Johansson, Eskilstuna	tappade hjulen under			1	0	1

Arbetsbeskrivning till FLYG-44

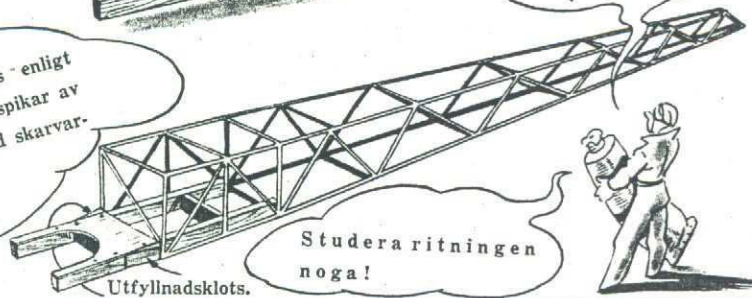
Ark I.



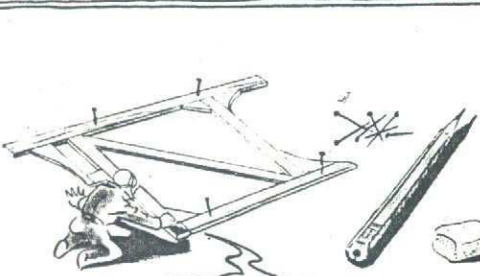
När motorbocken är färdig limmas kroppssidorna till denna. De böjas samman vid aktern och det lilla trekantiga stjärtpantet limmas till sin plats.

Bygg två kroppshalvor direkt på ritningen. Limma ordentligt men vräk inte på lim!

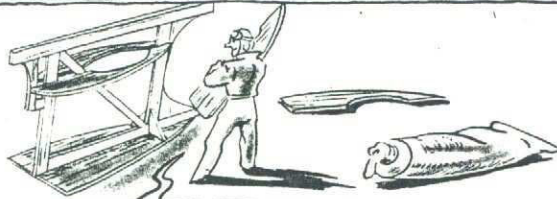
Motorbocken bygges enligt ritningen och små spikar av mässing slås in vid skarvarna.



Studera ritningen noga!



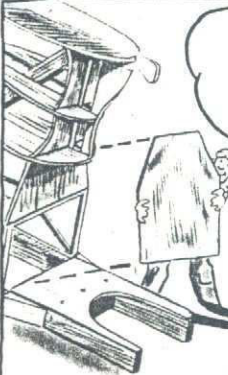
Stommen till vingbocken bygges direkt på ritningen.



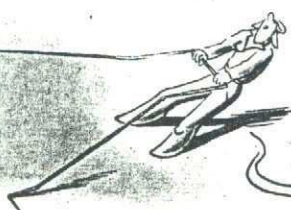
Profilerna limmas till sina plattor — se ritningen och fotografierna.



Därefter monteras brandskottet och bocken putsas med sandpapper.



Kläd kroppens översida med japanpapper och limma därefter vingbocken till sin plats. Som förstynning limmas ett fanérskott till nosen. Det sammanhåller vingbock och kropp samt fungerar som brandskott.



Landningsstället böjes till av 2 mm rakdragen piano-tråd efter mallen på ritningen.



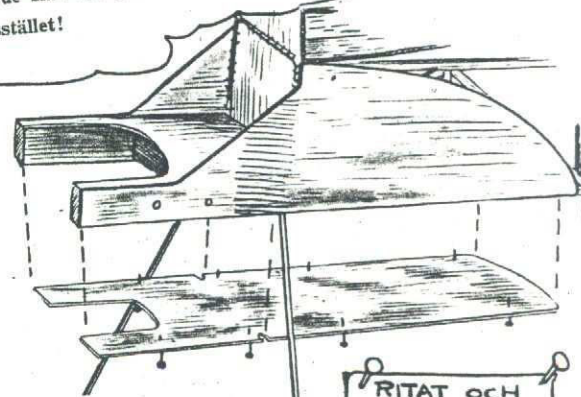
Små hål borras i brandskottet. Landningsstället surras och limmas till sin plats.

De återstående fanérförstynningarna limmas till sina plattor. OBS de små urtagen för landningsstället!



Fäll in benet i utfyllnadsklotsen.

OBS! Denna motorbock är avsedd för GP-Diesel. Om annan motor användes måste motorbocken anpassas därefter.



TÄNK FÖRST — BYGG SEDAN!

RITAT OCH BERÄTTAT AV: Björn Karlström

nr 8. 1944

Vingbalken samt fram- och bakkanten byggs direkt på ritningen, så att exakta vinklar erhållas vid knäckarna.

Skär ut spryglar, vingspetsar m. m. ur flak. Dimensionerna finnas utsatta på ritningen.

Sedan vingen färdigbyggts o. vingspetsarna limmats till sina platser, skäras spetsarna rena.

Placera sedan balkarna på ritningen och limma spryglarna till sina platser. — Sedan en sektion byggts färdig, flyttas balkarna, så att nästa kan byggas.

Kläd vingen i flera småportioner. VAR NOGA...!!

Slipa fram- o. bakkanter till rätt profil. Se ritningen.

Stjärtplanen byggs på ritningen. De äro utan profil...

En 1-mm fanérskiva limmas, som visas, på spinfenan.

Fenan limmas därefter till stjärtens undersida.

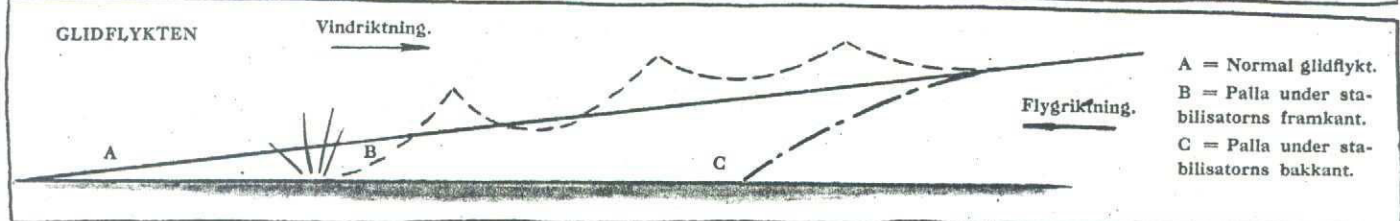
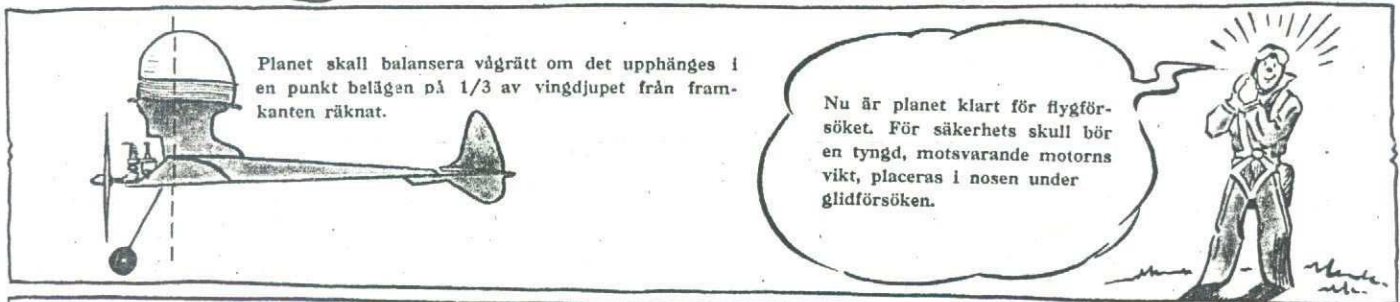
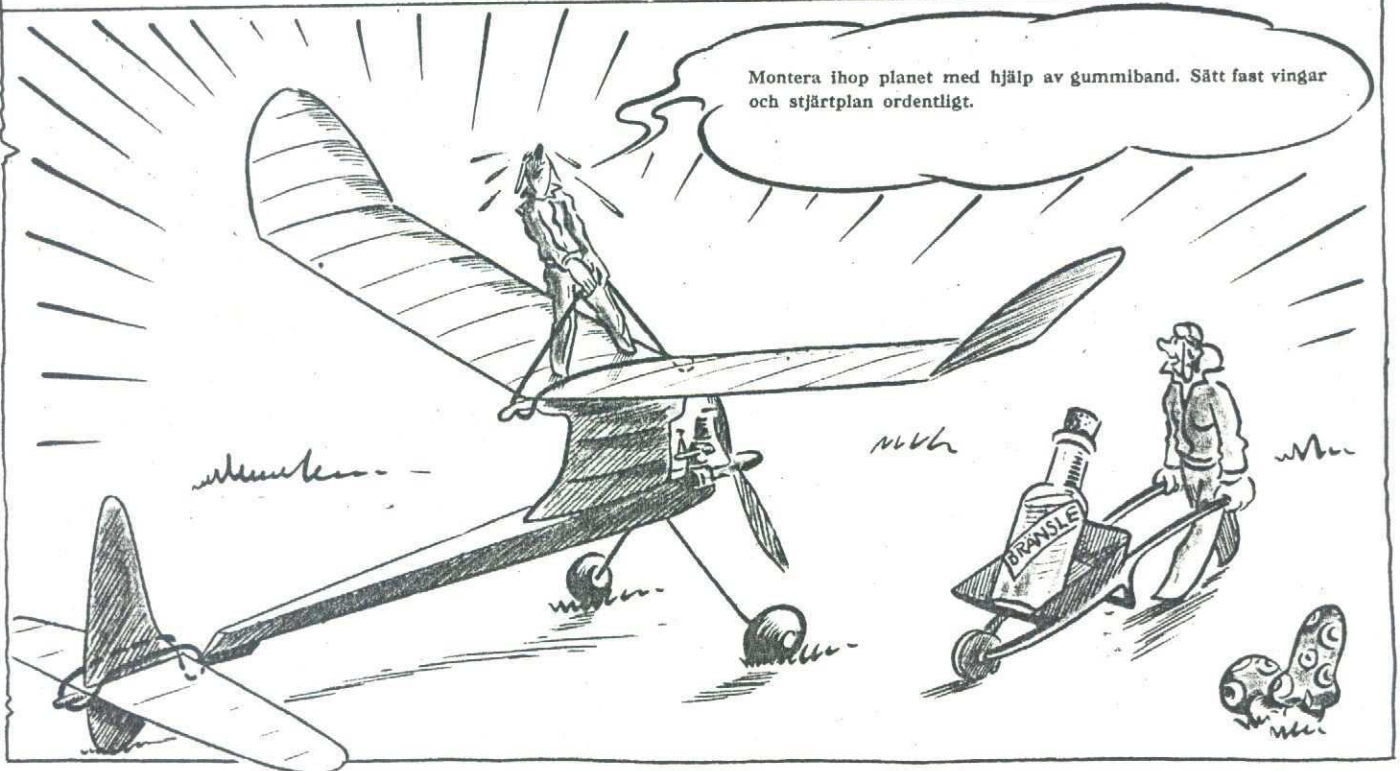
Sedan stjärtplanen blivit klädda limmas de samman som skissen visar. Stöd fenan med en vinkelhake medan limmet torkar.

Den som är i besittning av en motor (GP) kan montera denna nu, men märk först ut hålen för fästbultarna efter er egen motors hål.

RITAT OCH BERÄTTAT AV:
Ryön Kaulström

Arbetsbeskrivning till FLYG-44

Ark III.



Genom att palla under motorns fram- eller bakkant med tunna fanérbitar kan man trimma in stigvinkelein till den bästa möjliga.

Skiss till pallning.....

OLDTIMER TÄVLINGEN 1980

Från alla håll strömmade entusiasterna till. Oldtimerflygarna samlades utanför grindarna till F 10 i Ängelholm på morgonen den 27 juli. En militärbil lotsade oss in på fältet. Lennart Hansson och Einar Håkansson från Aerokoubben i Malmö var tävlingsledare. Efter samråd beslöts att 3 min maxtid skulle gälla, då vindstyrkan knappast skulle minska under dagen.

Ett vackert sommarväder rådde i Skåne, värmen var god, men sjöbrisen kändes ibland. Ett par pauser var inlagda för att trafikflyget inte skulle störas. Allt fungerade utan problem. Ett ivrigt studium av andras byggen följde innan trimningen kunde börja.

Nya deltagare med nya modeller ställde upp. I Wakefield väckte Einar Håkanssons kopia av Arne Elliläs Wakefield vinnare från 1949 stort uppseende. Originalmodellen konstruerades 1939 så den är gammal nog att räknas in bland de "riktiga" oldtimerarna. Två gummi-motorer med krax-överföring ger mycket lång motortid. En annan nyhet var Bertil Dahlgqvists bygge av Sune Starks Wakefield från 1938. Genom bildstudier och Sune Starks egna kommentarer har en nära nog autentisk kopia kunnat ritas upp. (Efter div. justeringar kommer en ny ritning att presenteras i "Ritningsbanken") Bertils modell flög stabilt i motorflykten och gled ypperligt. En propelleraxel, som inte höll för full uppdragning gjorde att kroppen delvis demolerades, reparation är dock möjlig.

Av nya modeller i sammanhanget ska också nämnas tre st. Korda. Einar Håkansson hade en av årg. 1939 - Wakefield Winner, med fällbar propeller. Uno Johansson hade en nybyggd Korda-37, liksom Nisse Gustavsson, som byggt nytt sedan hans gamla tappat stil och form efter "doppet" i vattenpölen på "Lilla OT".

I den sammanslagna klassen B2-C2 fanns de flesta modellerna. Nya från tidigare tillfällen var "Gladan", som Björn Ehn byggt. Lennart Hanssons "One and a half" finns i en av Franc Zaic's årsböcker. Modellen påminner om en Korda i fason. Namnet kommer av att lister och spryglar sitter på 1 1/2 " avstånd. Olof Nerud ställde upp med den välkonstruerade "Clipper", en Truedssonmodell. Ander Håkansson hade en annan av Truedssons konstruktioner "Laban". Givetvis satsade Anders som vanligt med massor av varv på gummi-motorn och fick också prydliga flygningar. Sven Truedsson kom själv ut till fältet och bekantade sig med gamla modeller och modellflygare. Anders anlände elegant klädd i mörk kriterandig kostym med kubb på huvudet. Senare bytte han till halmhatt då solen började värma mer! Vi måste nog införa en särskild tävlingsklass - "Bästa klädsel" - Onekligen aspirerar Anders på titeln Sveriges mest välklädde modellflygare 1980!

Till samma klass som de ovan nämnda hörde Gunnar Wivardssons "Amigos", även om den är av yngre datum. Den Stark-modell, som Sten Persson flög med, blev i originalutförande smått historisk. Bröderna Sune och Börje hade byggt var sin likadan modell till Rikstävlingen 1938, men trots sin överlägsna flygförmåga kom den bort i tävlingen, beroende på att de två bröderna ville slå varann och försökte få ut mer prestanda genom att lägga i flätad smood. På tävlingen ställade modellerna då knutarna fastnade i aktern. Börje trimmade om men flög bort på en trimstart. Sune fortsatte att stalla och blev 3:a i FIB-tävlingen. På årets "Oldtimer" flög Stens kopia felfritt och lika stabilt som alla Stark-modellerna. Kan det vara dubbelfenorna som bidrar till stabiliteten?

Ganska snart under 1:a perioden hade vinden kantrat, så att modellerna hamnade i en närbelägen skogsdunge. Vi måste alltså flytta till en bättre startplats. De flesta modellerna markstartade från betongbanan utan besvär. Lasse Lindén hade otur med sin stora och ostabila "Magnusson", som vek sig i starten och slog tungt och omilt rakt ner i betongen. nosblocket trycktes in ända till vingframkanten.

Andra missöden drabbades t.ex. Örjan Gahn av i form av en sprängd motor, det råkade Björn Ehns lilla "FIB" också ut för. Nisse Gustavsson hade flugit sina tävlingsstarter, men ville trimma mer. Starten gick bra, men plötsligt lossar ena vinghalvan tvärt avbruten, det blev en våldsam virveldans på låg höjd över banan. Allt slutade dock väl, så Nisse behöver inte reparera mer än vingen.

Fem segelmodeller fanns med. Malte Mårtensson hade byggt en ny "Optimus" efter sin egen ritning, enda ändringen var att stabben byggts om för termikbroms. Då Malte drabbats av lite besvär med benen, så fick hans son ställa upp som "proxy-flygare" och löpstarta S 2:an. Samma bekymmer hade Kurt Sandberg, som lät konkurrenten Nisse Gustavsson sköta starten av "S M-vinnaren". Det gick alldeles utmärkt och med en fin max.flygning i sista start tog Kurt ånyo en seger i "Oldtimer"-tävlingen. Två Isacson-modeller fanns med, "Scout" flugen av C.J. Eiroff har vi sett förut, men Sten Perssons "Sunnanvind" var ny i denna klass. Carl-

Johan ledde knappt efter två flygningar, men så misslyckades han med 3:e starten och fick bara 29 sek. Niss Gustavsson nådde förargliga 21 sek, lagom mycket för att inte få omstart ! Inte heller Malte Mårtenssons "Optimus" ,klarade optimala 180 sek, medan Kurt Sandbergs sista start blev en fin termikflygning.

I lilla gummimotorklassen A2 tilläts handstart. Ganska rimligt då annars en stor del av effekten från den lilla gummimotorn går åt att få planet i luften. Fyra "FIB", två "Trim II", två "Junior Cabin" och en liten "T.A.Zipper" fanns på plan. Här har den mer raffinerade konstruktionen i "Trim II" visat sig överlägsen de andra enklare modellerna. Allt fler hör av sig till "Ritningsbanken" för att bygga sig en "Trim".

Endast C.J.Eiroff hade tagit med sig en dieselmotormodell, en "Lolita" och kunde med en protokollförd start ståta som vinnare. Var finns egentligen de gamla motorerna? - Nu är de kanske så värdefulla ur ägarens synpunkt att han inte vill "offra" en på en friflygande modell. Nu finns emellertid kopior av Mills .75 och Mills 1.3 samt Frog 160 att tillgå från England. De är byggda i Indien, priset ganska lågt och ur raritetesvärde = 0. Titta i en "Aeromodeller", annons från Michael Models skriv och beställ, du får ett brev om hur mycket du ska skicka för betalning och porto. Betala med postcheck köpt på bank eller med internationell postanvisning- röd - direkt på posten. Svårare än så är det inte !

Så borde vi kanske införa en R/C- assist oldtimerklass ? Kom med synpunkter på hur reglerna ska vara !

Efter denna lilla utveckelse från ämnet ska vi återgå till tävlingen och finner då att endast juniorerna Lars och Thomas ansträngde sig med att flyga HKG. De höll en liten privat uppgörelse på fem starter ur vilken Thomas tog sig fram som segrare med sek av 300 möjliga.

Så återstod prisutdelningen. Sekreteraren Berit Hansson var snabbt klar med sammanräkningen. Lennart läste protokollet. Einar delade ut pokaler och Berit kramade om pris-tagarna. Så hurrades för segrarna och avtackades funktionärerna som kommit från Bromölla och Helsingborg.

Oldtimertävlingen på F 10, Ängelholm den 27 juli 1980

Resultat:

Klass A-2 - gummimotormodeller upp till 50 cm spv.

1. S.-O. Lindén, Örebro	37 + 64 + 64 = 165	modell "Trim II"
2. Bertil Dahlqvist, Laholm	36 + 36 + 61 = 133	" "FIB"
3. Uno Johansson, Markaryd	28 + 22 + 24 = 74	" "FIB"
4. Thomas Johansson, Lund	24 + 20 + 28 = 72	" "Jr.Cabin"
5. Gunnar Wivardsson, Gråbo	13 + 14 + 15 = 42	" "T.A.Zipper"
6. Ulf Marksten, Lund	7 + 6 + 7 = 20	" "Jr.Cabin"
7. K.-A. Pettersson, Västerås	17 + - - = 17	" "Trim II"
Björn Ehn, Axvall		" "FIB"
Malte Mårtensson, Ljungbyhed		" "FIB"

Klass B2-C2 - gummimotoromodeller 50 - 100 cm spv.

1. Anders Håkansson, Malmö	127 + 97 + 160 = 384	modell "Laban"
2. Lennart Hansson, Malmö	115 + 117 + 116 = 348	" "One and a half"
3. Lars Lindén, Örebro	99 + 104 + 84 = 287	" "Landegren"
4. Thomas Dahlström, Örebro	68 + 65 + 115 = 249	" "Laban"
5. Sten Persson, Halmstad	71 + 67 + 106 = 244	" "Prim"
6. Björn Ehn, Axvall	71 + 68 + 76 = 215	" "Gladan"
7. Olof Nerud, Malmö	70 + 76 + 64 = 210	" "Clipper"
8. N.-O. Gustavsson, Skövde	43 + 73 + 62 = 178	" "Kurier"
9. Bertil Dahlqvist, Laholm	85 + 72 + 3 = 160	" "Tip Top"
10. Gunnar Wivardsson, Gråbo	26 + 34 + 34 = 94	" "Amigos"
11. Thomas Dahlström, Örebro	24 + 32 + 37 = 83	" "Termik III"
Bertil Dahlqvist, Laholm		" "Fröjds"

forts.nästa sida

POSTTÄFLINGEN 1980

Försöken med posttävlingar har inte varit särskilt lyckade. Det har blivit en och annan som försökt. Sommarens "Posttäfling" inbringade resultat från fyra tävlande. Här återges innehållet i ett par brev:

"Mellingen den 4 augusti 1980

Resultat från Svenska "Oldtimer-sällskapet" Posttävling för G1-modeller. Flygningar i Mellingen, Kanton Aargau, Schweiz. Måndagen den 25 augusti 1980. Modell: FIB spännvidd 50 cm. konstruerad 1937 av Sven Wentzel.

Sedan veckohelgen 23-24 aug. gått i stöpet som tävlingsdagar p.g.a. olämplig väderlek samt svärfärs 87-årsdag kom ändagen med strålande väder (som så ofta här i landet). Då aug. månad fort led mot sitt slut och lämpligt flygväder för nästa veckohelg ingalunda var en given sak, beslöt jag mig på hemväg från jobbet att göra några trimflygningar och kanske också ett försök till tävlingsflygningar den kvällen. Efter den snabbt intagna kvällsmaten alarmerades tidtagaren, som bor ett par kvarter bort, han hade också tips på ett lämpligt "flygfält", och hämtades på vägen till sagda flygplats.

Efter ett par provstarter för att kolla trimmet beslöt vi oss för tävlingsflygning.

1:a start kl. 19.14	tid 33 sek
2:a start kl. 19.27	tid 39 sek
3:e start kl. 19.41	tid 41 sek

Tidtagare: Rolf Kirchnerhofer, klubbkamrat. Plats: Mellingen, högstadieskolans blivande idrottsplats, vid tillfället jämnad mark belagd med grovt grus, ca 120 x 200 meter stor. Vädret vackert 20°, så gott som vindstilla och klar himmel. Solen gick ned och månen upp mellan 1:a och 2:a start. 2 fotos med FIB och mig bifogas."

Bengt Rosengren

Ett brev från norr kom också. Det var Nils Johansson i Hudiksvall som skrev:

"Jo, försening med skrivandet brukar det bli sommartid. Det har även blivit så med flygningen för min del. Det är så mycket som man skall göra när det är sommarlov, men inte hälften blir av.

Jag har försökt med "Spets Special" men inte lyckats något vidare, däremot med "Trumf" men tiden var dålig, mellan 10-15 sek. Det var väl bara trimflygning. Det blir alla möjliga fel när man försöker med högre varv. Har även byggt "Jr. Sea-Cabin", även den 50 cm. Tre flygningar på prov c:a 10 sek, den gick väldigt fint vid trimningen med bra glidflykt, men när jag provat några gånger vart det bara sämre. Det blåste även för mycket. Den flög högt och långt men även fort ner till marken.

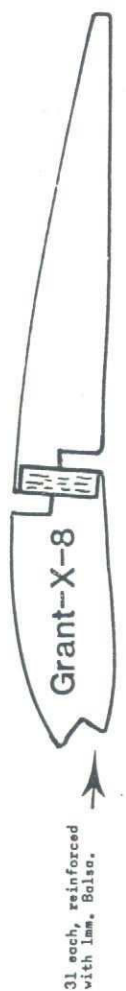
I 75-cm klassen lyckades jag efter mina bedömningar bra med "Meteor". Inga toppvarv, motorn brast en gång, men 20 sek var det som bäst. Nu har vädret varit så dåligt hela augusti månad, så det är ju en orsak att det inte blev någon mer flygning. Det blev inte något att nämna som tävling, men jag har ialla fall försökt."

Nils Johansson

De övriga två tävlande var red. själv och sonen Lars, som på sommarens sista vackra dag kunde flyga precis framför en annalkande regnfront i ett stilla ljummet väder. Vi fortsatte våra flygningar ända tills att skymningen övergått i mörker och modellerna började drypa av fukt.

Efter några trimstarter utan tidtagning började vi notera vad våra modeller flög. Lasse flög sin lilla kraxförsedda "Landegren", som nu flyger stabilt och säkert. Det blev ett par långflygningar ut i en angränsande veteåker, men modellen låg ovanpå axen, så det var inga problem att finna den.

Jag provade med min "Landegren Spec." - G2:an. Då jag flög med den stabilisator, som är uppritad på ritningen hade jag problem med motorflykten. Modellen ville trycka. Karl-Eriks originalmodell har en annan balkkonstruktion, mittbalken ligger på profilens undersida, vilket gör att dels blir profilen tunnare, dels försvinner den turbulensskapande listen på översidan, störningarna i luftströmmen ger antagligen olika lyftkraft vid olika hastigheter.



31 each, reinforced with 1mm. Balsa.

FUSELAGE: LONGERONS: 5x5mm. Hard Balsa. SPACERS: 3x3mm. Medium hard Balsa.

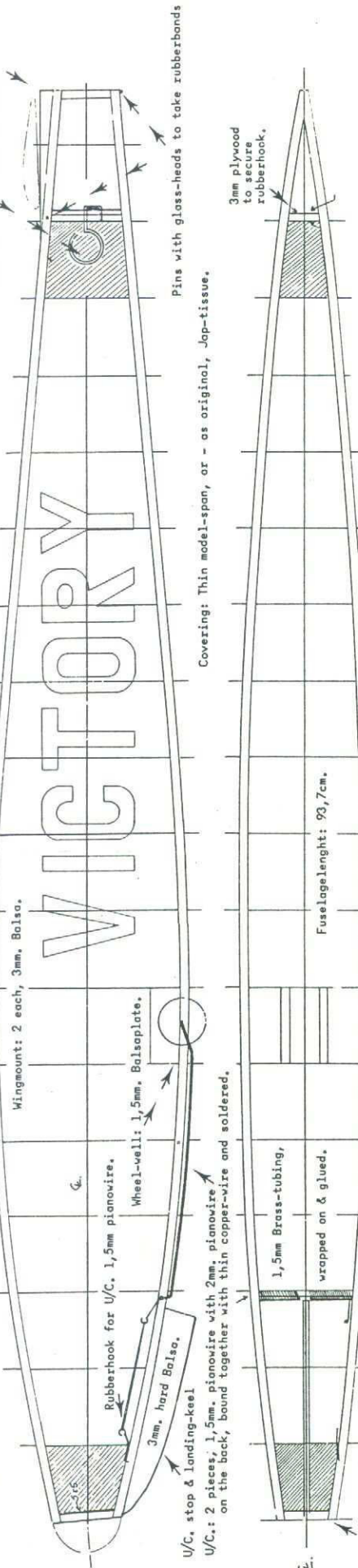
Pins with glass-heads to take rubberbands.

Name-letters: Cut from plain, white paper, doped-on.

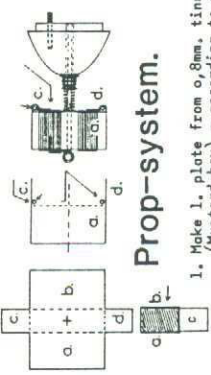
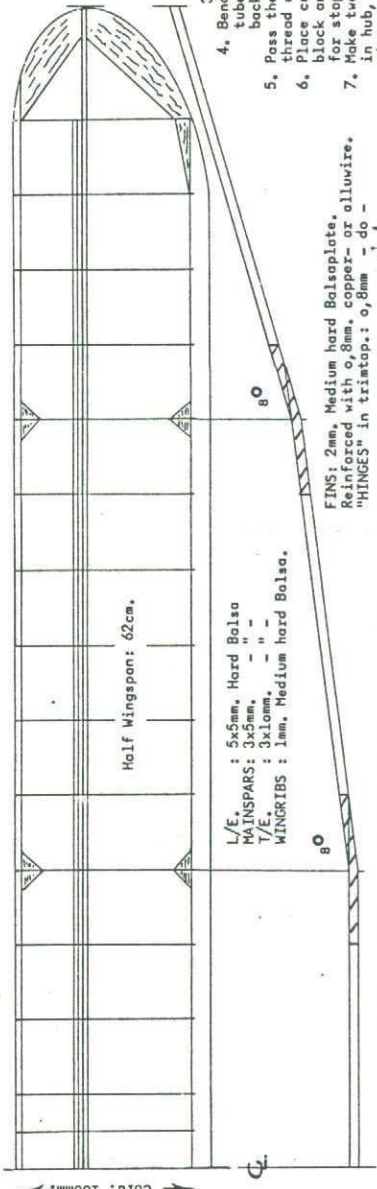
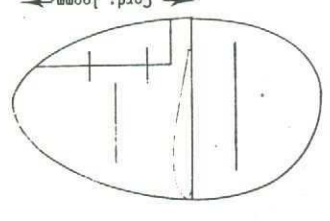
Tailmount: 2 each, 1,5mm. Balsa. Rubberhook, oft: 2mm. pianowire.



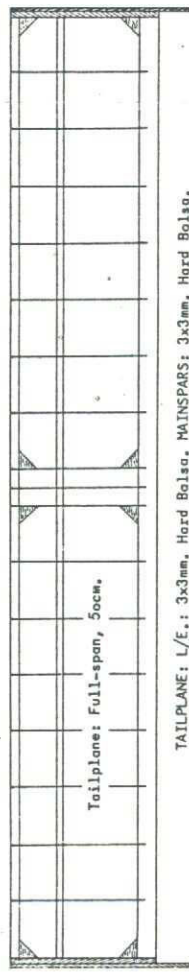
3mm. plywood to secure rubberhook.



Frame with 1mm. plywood to take noseblock.



1. Make 1. plate from 0,8mm. tinned ironplate (Mustard-box) - according to template.
2. Drill 2mm. hole in plate center.
3. Bend lop a, & b, 90° and glue to prop-hub with Balsa cement.
4. Bend lop c, & d, in right angles and place 2 pieces, 1mm. brass back of hub, and solder again.
5. Pass the propshaft through unit and wrap as shown, with strong cotton thread and glue.
6. Place coil-spring and ball-run in the 2mm. brass tubing in the nose-block and form a rubberhook from the free end of shaft, allow spacing for stop-arrangement on back of block.
7. Make two hinges from 1mm. stainless steelwire and pass through tubes in hub, bend ends, and place propblades in right position. Press wire-ends into balsa and glue. When glue is secure, wrap even with cottonthread and glue well.



"VICTORY" WAKEFIELDMODEL
by J.M.LARSEN, DENMARK.
DESIGNED 1940

Scale: 1 : 4

Drawn by: John M. Larsen. Folkehaven 11, 3520 FARUM. Denmark. In January 1976

Prop-block: Hard- to medium Balsa. Propshaft: 2mm. pianowire.

Klass D - Wakefieldmodeller

1. Einar Håkansson, Bjärred	143 + 180 + 154 = 474	modell "Korda-39"
2. Einar Håkansson, Bjärred	174 + 90 + 180 = 444	" "Ellilä"
3. Örjan Gahm, Jakobsberg	94 + 142 + 95 = 331	" "Landegren Spec."
4. S.-O. Lindén, Örebro	59 + 93 + 79 = 231	" "Flying Minutes"
5. S.-O. Lindén, Örebro	90 + 55 + 65 = 210	" "Korda-37"
6. Örjan Gahm, Jakobsberg	174 + - - = 174	" "Landegren Spec."
7. N.-O. Gustavsson, Skövde	50 + 3 + 77 = 130	" "Korda-37"
8. Einar Håkansson, Bjärred	122 + - - = 122	" "Korda-37"
9. Lars Lindén, Örebro	11 + - - = 11	" "Magnusson"
Uno Johansson, Markaryd		" "Korda-37"
Bertil Dahlqvist, Laholm		" "Stark-38"

Klass S - segelmodeller upp till 250 cm spv.

1. Kurt Sandberg, Harplinge (proxy N.-O. Gustavsson)	53 + 103 + 180 = 336	" "SM-Ettan 1949"
2. Sten Persson, Halmstad	50 + 145 + 93 = 288	" "Sunnanvind"
3. Carl-Johan Eiroff, Halmstad	90 + 111 + 29 = 230	" "Scout"
4. Malte Mårtensson, Ljungbyhed (proxy .Mårtensson)	98 + 90 + 38 = 226	" "Optimus"
5. N.-O. Gustavsson, Skövde	35 + 73 + 21 = 129	" "Pluto"

Klass F - förbränningsmotormodeller

1. Carl-Johan Eiroff, Halmstad	85 + - - = 85	" "Lolita"
--------------------------------	---------------	------------

Klass HKG.

1. Thomas Dahlström, Örebro	53 + 39 + 60 + 32 + 60 = 244
2. Lars Lindén, Örebro	53 + 45 + 40 + 35 + 49 = 221

forts. från sid

"Posttäflingen"

Tyvärr var gummitornen för svaga, så planet orkade inte upp så högt. Jag flög också den stora "Victory", som nu börjar ta fason åtminstone i motorflykten. Glidet är snabbt och känsligt. Det blir antingen vida eller snäva kurvor. I samband med dem stallflykt eller tryckning. Mer trimning behövs. Här nedan resultat av våra flygningar de 19 augusti.

Lars Lindén, "Landegren G:1"	2.06 + 1.51 + 2.28 = 6.25 min
S.-O. Lindén, "Landegren Spec."	1.16 + 1.21 + 1.20 = 3.57 min
S.-O. Lindén, "Victory"	1.03 + 1.06 + 0.58 = 3.07 min

Flyglitteratur till salu

1 ex "Hobbyboken 1949" 45:-	1 ex Stamer&Lippisch "Der Bau von Flugmodellen. teil 2 " Berlin 1935 80:-
1 ex "Hobbyboken 1953" 35:-	
1 ex Wentzels katalog nr 9 1942 15:-	2 ex Teknik o Hobby 1974 à 20:-
1 ex Supplement, Wentzels 1942 5:-	1 ex Teknik o Hobby 1973 20:-
Teknik för Alla 1942 nr 42, 1943 nr 28, 29 49 per st 12:-	Tidningen Flyg 1946 nr 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 22, 23, per st 12:-
	1947 nr 6, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 16, 20 per st 12:-
1 ex "Pea-nut Power" -ny amerikansk handbok 60:-	porto tillkommer

Sven-Olov Lindén
Hovstavägen 15, 703 63 Örebro

Söker du flyglitteratur? Har du flyglitteratur till salu - eller vill byta? Hör av dig!



First Day Cover



Breven från Finland kommer under den närmaste tiden att vara försedda med jubileumsfrimärken i anledning av det finska Aero-O/Ys 20-årsjubileum. Den 20 mars 1924 kl 15,40 startade Aeros första maskin K-SALA sin första tur i regelbunden trafik till Tallinn. Sedan dess ha 1 006 181 kg post befordrats. Det första året fraktades 797 kg och 1943 225 000 kg. Den prestationen är värd sitt eget frimärke!

Dekorerad kvinna

Medlemmen i den amerikanska kvinnliga arméflygkåren I. Gleask dekoreras av general Carl Spaatz med »legion of merit». Hon lokaliserade för någon tid sedan ett amerikanskt flygförband som gått förlorat till sjöss och bidrog genom sitt snabba handlingsätt till att besättningen kunde räddas.



Alltjämt på post

Ni har väl inte glömt bort hemvärnsmännens På Post-märken? Det har blivit litet tunnslätt med den varan på breven till redaktionen på sista tiden. Märkena kosta ju endast 3 öre styck så den fröjden bör man kosta på sig.

Insamlingen »På Post för Sverige» har också skickat redaktionen ett antal intressanta och livfulla vykort från hemvärnsmännens liv. De liksom brevmärkena finnas till salu i pressbyråns kiosker och betinga samma pris som ett vanligt vykort — 15 öre. Insamlingens pengar gå till den utrustning som behövs för hemvärnsmännens frivilliga verksamhet.

Ny souschef



Till ny souschef vid flygförvaltningen har utnämnts överste Nils Söderberg.

»Vårat gäng» på F 2

»Vårat Gäng» kom i början av mars på besök till Kungl. Roslagens Flygflottilj. Som vanligt gjorde »Gänget» även ute hos oss en strålande succé. Gymnastiksalen var packad till bristningsgränsen.

Förströrelsedet. chef, kapten Schultzberg höll ett kort och trevligt anförande samt presenterade »Gängets» medlemmar.

Så till de medverkande: Frk. Britta Borg sjöng med verklig inlevelse bl a »Russian Lullaby» och i svängig stil »Mr. Boogie Woogie». Stormande applåder. Lilla Britt Nilsson knep också hon en god applåd med sin »Två små röda rosor». Hennes parodi på »Flickan med melodi» gillas skarpt. Grabbarna i gänget spelade så att taket höll på ränna. Lill-Arne, Bullan och Thosse har all heder av sin instrumentföring.

Kvällen avslutades med att kapten Schultzberg som minne överräckte en flygarnål till var och en av de agerande.

Till sist och ej att förglömma måste här talas om att det byggts en ny scen. Den är ritad och konstruerad av furir Sven Olof Dailly. Scenen är monterbar och kan uppställas på ungefär 1 timme av 10—15 man.

Nio Elmer.



Chefen för flygförvaltningens materielavdelning överste N. O. Söderberg har förordnats som souschef i lönegrad Ob 5 vid flygförvaltningen till 1 juli 1946.

Som överste i lönegrad Ob 3 vid flygförvaltningen under samma tid samt som chef för förvaltningens materielavdelning har förordnats chefen för Upplands flygflottilj överste B. M. Jacobsson.

Major K. Lindahl har förordnats att till vidare uppehålla chefskapet för Upplands flygflottilj.

Till överstelöjtnant vid flygvapnet har utnämnts majoren vid flygvapnet B. T. Rapp och till flottiljchef vid flygvapnet och överstelöjtnant i flygvapnet med förordnande som chef för Brävalla-flygflottilj, t. f. chefen för flottiljen major L. G. H. Thunberg.

Till majorer vid flygvapnet har utnämnts förordnade majoren vid flygvapnet N. T. A. Ahmanson och kaptenen vid flygvapnet S. E. C. Wennerström och till major i flygvapnet med förordnande som major vid vapnet kapten D. R. Edlund.

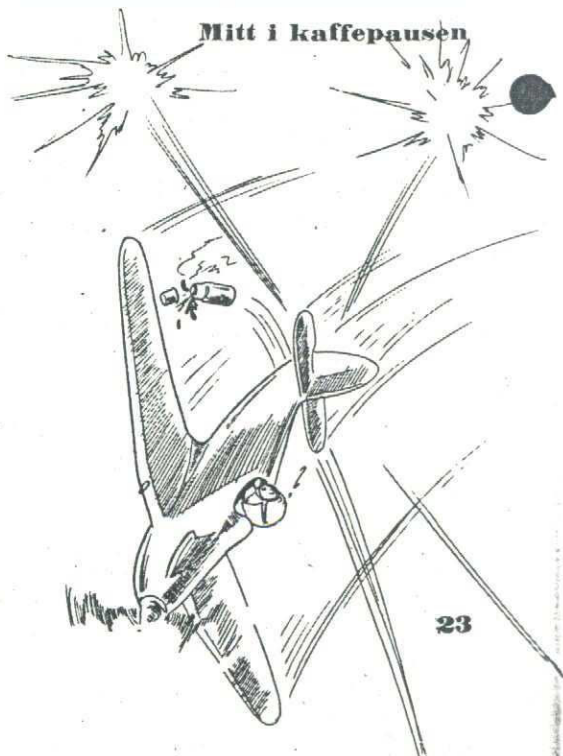
Till kaptener vid flygvapnet ha utnämnts förordnade kaptenerna vid vapnet A. G. Ek-dahl och E. B. Berthel.

Fullmakt har tilldelats konstituerade flyg-lugenjören av tredje graden vid flygvapnet L. N. Ekstam.

En tjänst som flygläkare av 1 graden sökes av flygläkaren av 2 graden B. Wallenström, Stockholm, och leg. läkaren I. Hermann, Kalmar.

En tjänst som flygläkare av 2 graden sökes av leg. läkarna C. A. Sjöberg, Sala, G. Aschan, Uppsala, S. G. Jakobsson, C.-G. Engström, H.-O. Mossberg samt B. Aronsson, Stockholm, A. Härd af Segerstad, Lund, D. Lindahl, Stocksund, samt O. Gertzén, Karlskrona.

Mitt i kaffepausen





HAPPY LANDINGS !