

OLDTIDER

Specialtidskrift för modellflygare

Nr 2

1983

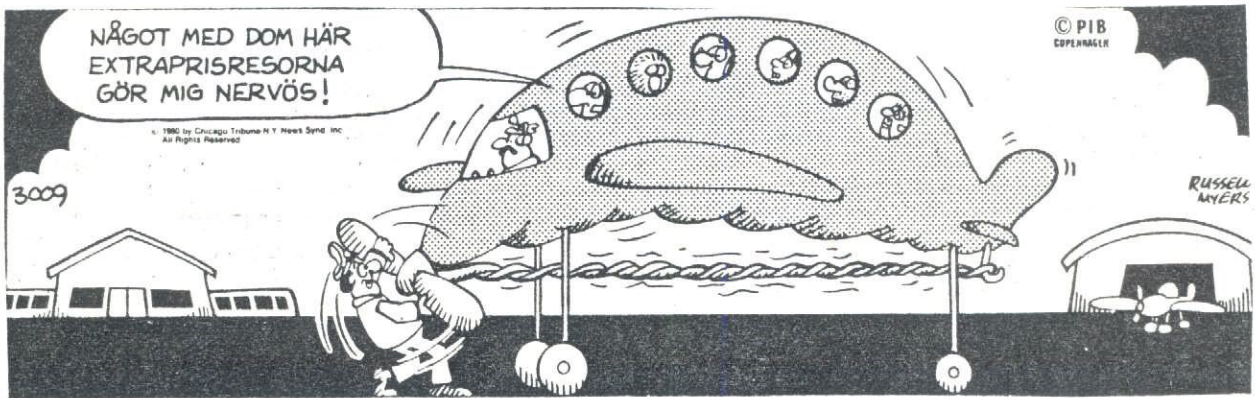


OT-tävlingen 1983

Krax

Tryckluftsmotorer

Ritningar



Halmstad i november 1983

Det är åter höst och i förhoppning om att kunna sprida lite ljus och inspiration i mörkret och slasket kommer här några sidor O.T.-läsning från oss fem O.T.-entusiaster i Södra Hallands Modellflygsällskap. "Vi" är Bertil Dahlqvist, Sven Rågwall, Kurt Sandberg, Karl-Johan Eiroff och Sten Persson, och vi hoppas att vi fått med något av intresse för alla O.T.-fans.

Vi hade inte planerat att förse vår lilla tidning med en ledare, men då vårt första "tidningssammanträde" urartade till en allmän diskussion om O.T.-flygandets mål och mening kvarstod som resultat en del spridda stolpar, som vi samlat ihop till denna redan inledda betraktelse..

Under alla de år vi ägnat oss åt O.T.-flygning i det här landet har vi flugit efter i stort sett samma regler och med samma klassindelning och varit förskonade från de meningsskiljaktigheter (läs konflikter) som regeltolkningar och dåligt vald klassindelning givit upphov till i de stora O.T.-länderna USA och England.

Utan tvivel beror detta inte minst på att vi hela tiden varit en så liten grupp aktiva O.T.-flygare här i Sverige samt vår avstressade "meeting"-inställning till våra tävlingar, vilket gjort att tävlingsmomentet har tonats ner och att därmed anledning till att kontrollera om reglerna följts till punkt och pricka bortfallit.

Detta är en behaglig situation, men frågan är om vi kan hålla kvar den så här hur länge som helst, speciellt med tanke på att O.T.-rörelsen säkert kommer att växa fortare i framtiden än den hittills gjort. Dels ligger en sådan utveckling s.a.s. i tiden, dels kommer nog faktorer som årets regeländringar och försöken att få en O.T.-klass etablerad vid sidan om våra moderna F/F-klasser att öka antalet modeller på våra tävlingar.

OMSLAGSBILDEN

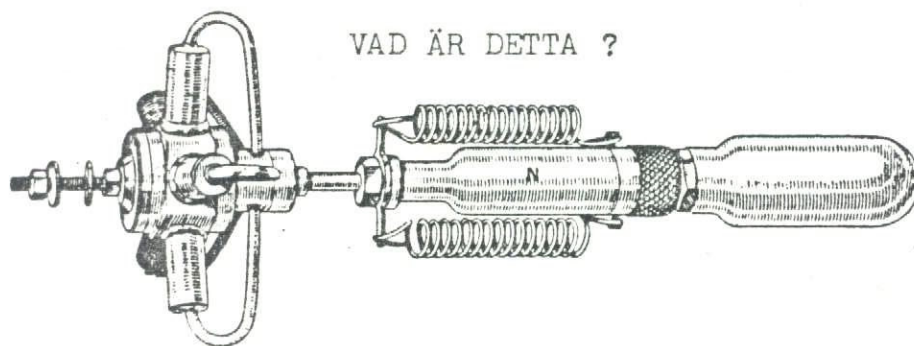
En modellflygbild fylld av minnen och nostalgi för oss som var med på 30-talet. Golfbyxor - äppelknyckarbyxor. Sensommar - röllekan blommar. Gunnar i mitten startar sin "Gladan" och grabben till vänster "hjälpertill". Totta Nyström kontrollerar med händerna i byxfickorna. Gunnar Jönsson, senare Brenker, blev så småningom duktig segel- och motorflygare. Den välkomponerade bilden togs 1935 eller 36 i sydöstra hörnet av gamla "civila" flygfältet i Halmstad av Tore Berglund. Han var på den tiden journalist vid tidningen "Halland" och Halmstads Flygklubbs förste sekreterare.

Som bekant har vi fått en (länge efterlängtd) Vintage-klass, dels får vi nu flyga med F-modeller och segelmodeller med så sent konstruktionsdatum som 1953. Regeländringen har tillkommit inte minst för att öka antalet valbara modeller i dessa klasser och därmed öka även antalet aktiva O.T.-flygare. Detta är givetvis ett vällovligt initiativ som bör stödjas. Då vi vid ovannämnda tillfälle diskuterade för- och nackdelarna med de gamla och nya reglerna var vi emellertid överens om att det vore bra om vi höll liv i en diskussion om O.T.-flygandets mål och mening och de regler vi styr verksamheten med - inte för att inbjuda till de konflikter, som nämdes i början, utan för att i god tid kunna undvika sådana framtida meningsskiljaktigheter och försöka utforma O.T.-flygandet så som vi vill ha det.

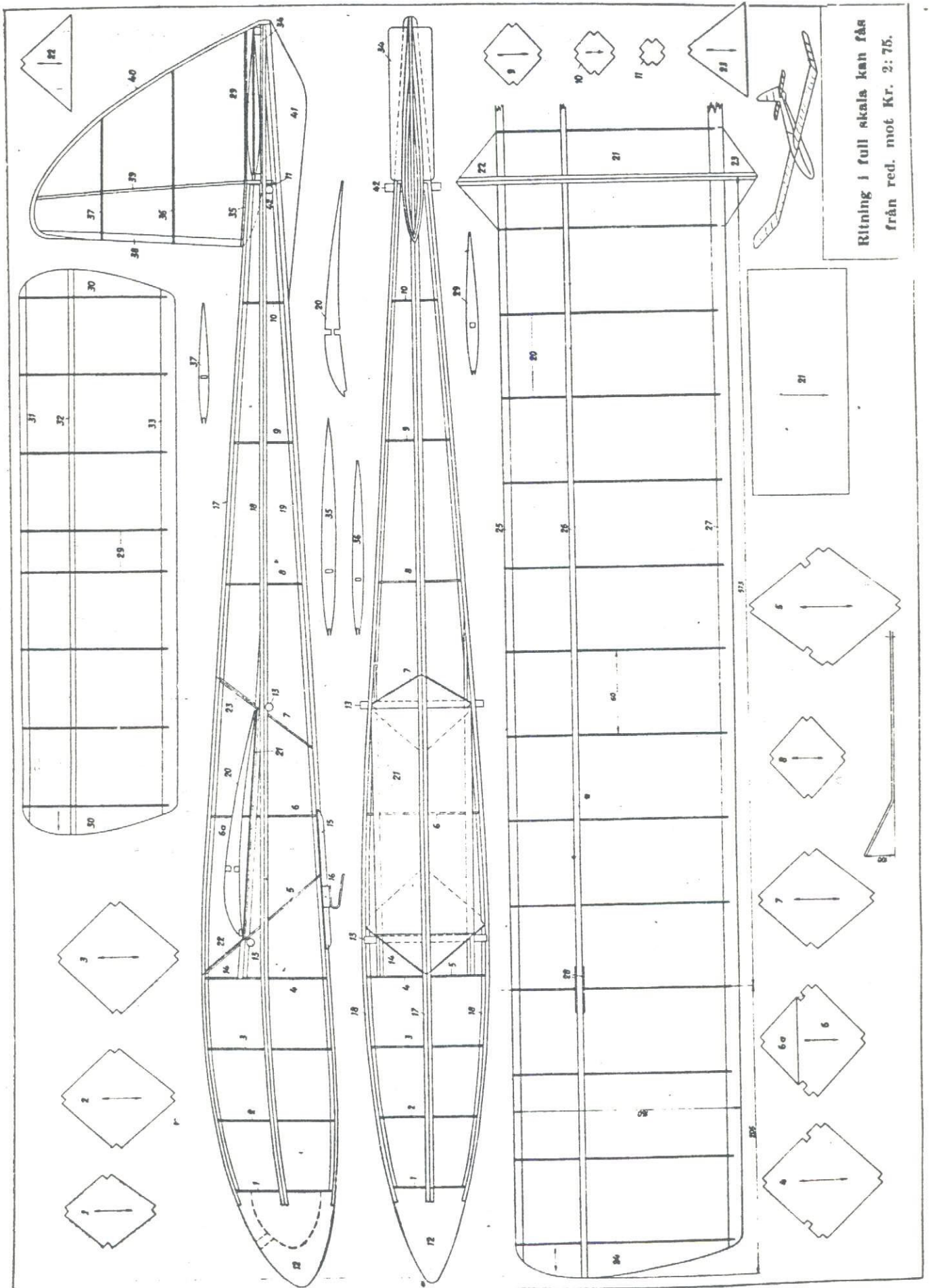
Alla har ju dock inte samma åsikt om hur vår gemensamma hobby ska utformas. Vi fem O.T.-flygare inom S.H.M.F.S. utgör en icke föraktlig andel av totala antalet aktiva O.T.-flygare i landet och vi representerar nog även ganska väl de olika inställningar som finns, d.v.s. allt ifrån medlemmar som bygger och flyger enbart för nostalgins och den estetiska upplevelsens skull till rent tävlingsinriktade flygare - samt däremellan flygare med blandade motiv.

Icke oväntat hade de mera tävlingsinriktade fler åsikter om regler i allmänhet och om de nya reglerna i synnerhet. Beträffande de förra så ventilerades det "lagliga" i användandet av nymodigheter såsom uppdragningsrör för g-modeller, förlängda krokar på S-modeller, icke tidstypiska motorer på F-modeller m.m. När det gäller de nya reglerna spekulerades det mest om i vilken utsträckning dessa skulle styra typvalet, d.v.s. om vi även i fortsättningen kommer att få se "äkta" O.T.-modeller i S- och F-klasserna. Valet av betydligt potentare maskiner och motorer är ju nu möjligt och någon frågade hur många som t.ex. kan tänkas framhärda med att komma med gamla Mills- eller Komet-knarrar när mer avancerade 50-talsmodeller med högvarviga dieslar eller glödstartare börjar dyka upp.. Förhoppningsvis får vi härmed den ökade bredden, som ju är önskvärd, men får vi därmed också en ökad betoning av tävlingsmomentet - och vill vi i så fall ha det ?

Ingen av oss ansåg dock att vi f.n. har några problem som vi behöver hetsa upp oss inför. Konstruktiva förslag till lösningar på de problem som kan tänkas uppstå framfördes också och lades till handlingarna för framtida behov. Behovet av en fortlöpande diskussion betonades dock och ett förslag är att en del av de förslag, funderingar och synpunkter på vår verksamhet som framföres man och man emellan på våra O.T.-träffar skulle kunna föras ut till medlemmarna för diskussion och ställningstagande. Så sker ju även ibland vid våra träffar (förslaget att återgå till tvådagarsstävlingar anammades ju föredömligt snabbt!), men varför inte använda vår tidning i större utsträckning?! Vi börjar på sid.23!



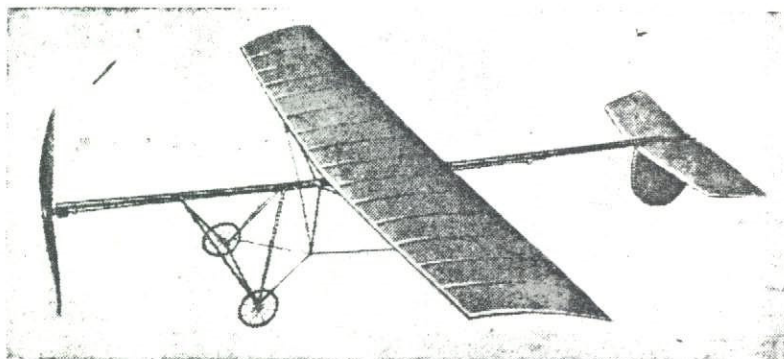
SVAR: Fransk kolsyre-motor av märket Fleux, anno 1914 ;
Vikt 85 g., effekt 1/12 hkr vid 1250 v.p.m., med
en 30 cm propeller...



Ritning i full skala kan fås från red. mot Kr. 2:75.

Oldtimertäflingen

Svenska Mästerskapen för veteranmodeller avhölls den 4 och 5 juni på Axvalla hed. Tävlingarna förlades till lördag kväll och söndag f.m. De tävlande anlände efterhand på lördag e.m. i strål- ande solsken. Den västliga vinden ävtog så småningom och modeller började iordningställas lite här och var. Under den första perioden, eller tiden närmast efter 19 fanns termik. Två starter skulle göras före kl. 21. För en del blev det lite snärjigt att hinna med flera modeller, då de drev iväg och försvann över skogsbrynet och Skövdevägen.



Фиг. 6. Летающая модель с резиномотором, показавшая наилучшие данные в 1924 году.

Intressant modell, som tyvärr ej hann komma i tid till årets O.T.-tävling..

Nya modeller och ansikten visade sig. Rolf Holm från Stockholm hade med sig "Slaghöken", som hållits fångslad i kökssoffan i 30 år. Dess motor var också från "tiden". Nu ville inte "Slaghöken" riktigt utnyttja sin nyvunna frihet, men slog sina lovar då och då. Stilig var den! Erik Knutsson från Uppsala hade en "Champion", som tyvärr inte kom till tävlingsstart. I övrigt var det beprövade O.T.-veteraner i klass F. Både "Landegren" och "Hail-Shot" gjorde "utelandningar", men kom tillrätta. "Hail-Shot" räddades i sista stund ur en personbil!

S:2 var klassen med de flesta startande. Örjan Gahm hade en ny "Myggan" och Kurt Sandberg en ny ersättare för sin bortflugna "SM-vinnare". De var inte färdigtrimmade, men Kurts nya modell är bättre än den han förlorade i fjol. Rolf Holm hade sin egen "Diamond" och Lennart Johansson "Wallenius". Lasse Larssons "Balder" hade ingen dålig flygning och segrade precis som i lilla klassen S 1, där det hade kunnat gå hur som helst. Men träning lönar sig med färre misstag som resultat.

I gummimotorklasserna var det sig ganska likt, men med några nyheter och förändringar. Sålunda kunde Bertil Dahlqvist trots sen ankomst vinna A 2. Einar Håkansson gjorde det igen i klass D, men denna gång var det GB 3 som fick föra flaggan. Både Nils-Olov och Sten Persson hade bra förstastarter, men kunde inte "nä ända fram". Bl.a. var turbulensen i sista perioden minst sagt besvärlig. Klasserna B 2 och C 2 hade flera mycket vackra modeller. Sten Perssons nya fina "Clipper" vann B 2 och Örjan Gahms välkända "Landegren" toppade C 2. Den nya G-int-klassen hade bara två anmälda. Örjan kraschade landingsstället i en trimstart med sin "Stark 1950" och kunde inte fullfölja. Med åren har denna originaloldtimer blivit spröd i limningar och material.

Handglidarklassen vanns komfortabelt av Lars Lindén.

Efter prisutdelning och traditionellt hurrande var det dags att bege sig till Alleberg för de hugade. I samband med uppsittningen i bilarna hördes ett tilltagande väsande ljud och strax rusade en "Jetex-Måsen" mot skyn och Sten Persson mot närmsta skogsbryn i vindriktningen!

Applåder för denna önskerpris! Allebergsbesöket var intressant, men visst slogs man av skillnaden mot de filmbilder vi såg kvällen före, då vi var samlade i Axvallas Folkhögskola. Då kunde vi också njuta av filmen "The Long Flight". Tack säger vi till alla för ett minnesvärt O.T. SM 1983!

OT-83



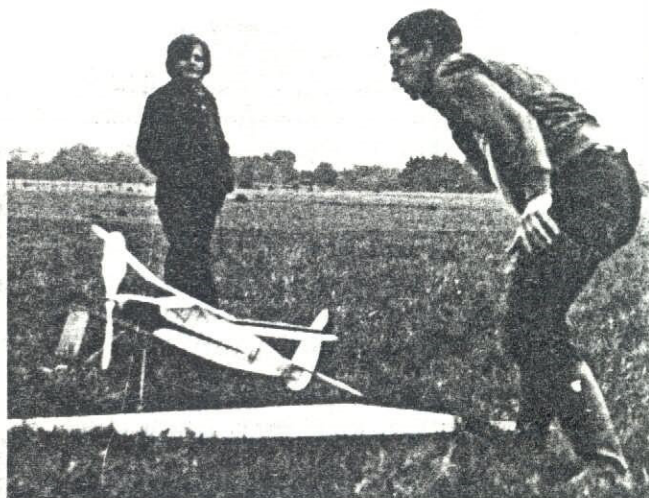
Lennart Hansson med "1 1/2" i monumental startpose.



Sten Persson startar "Landegren". Cometmotorn är från rätt tids-epok.



Sven Rågwall med gamla "Uranus". S3:a byggd 1943.



Nisse Gustavsson med Korda-37 i 3:dje omg. Byig vind stoppade hans segerfunderingar.



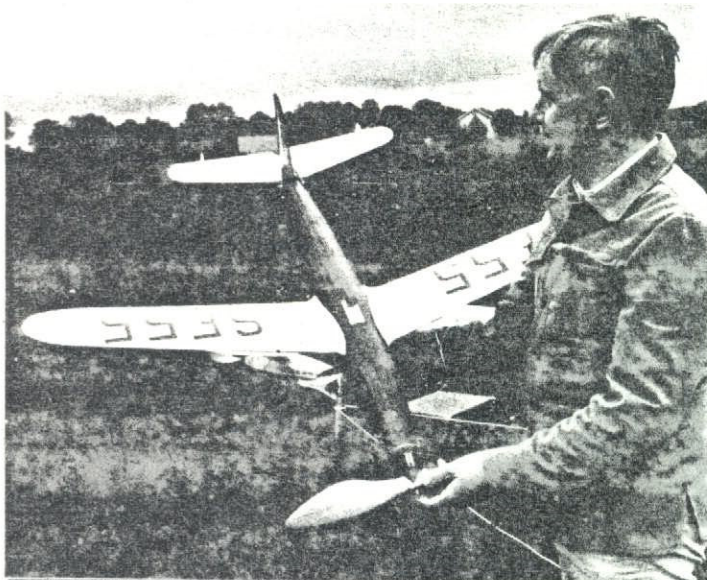
Sofia Wivardsson hjälper fader Gunnar med "Baby Duration Trainer" av Felix Gilbert (MAN okt-39).



Per-Anders Holmberg startar med "Kungsörnen".

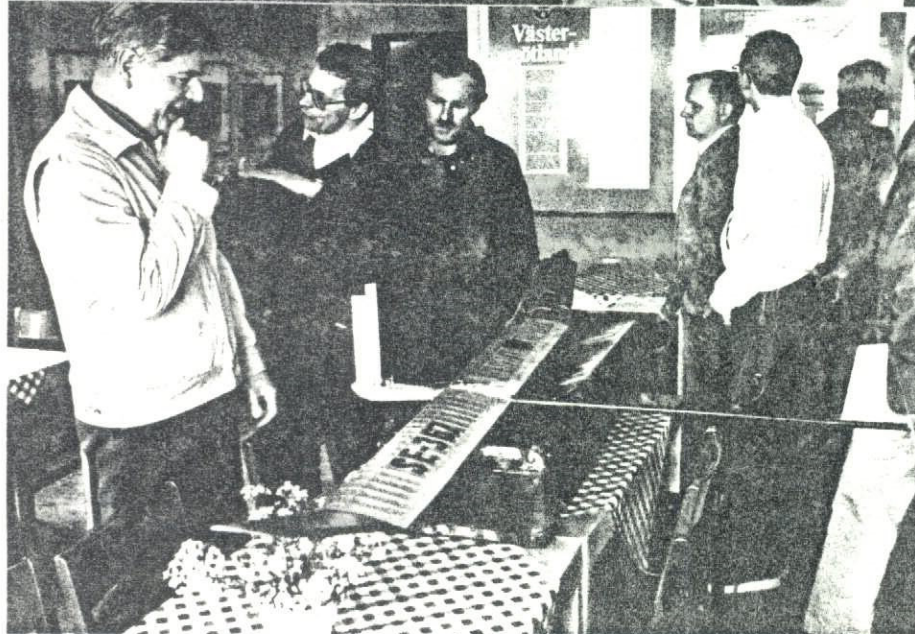


Uno Johanssons välbyggda "Volo" beskådas av Sven Rågwall och Carl-Johan Eiroff.



Ovan t.v.: Einar Håkansson vann som vanligt Wakefield. Denna gång med "GB3" före favoriten "Ellilä".

Ovan: Känns aktörerna igen? De är de samma år efter år. Nu är det tid att sätta stopp för Einar. Läs på annan plats i tidningen hur man kan köpa nyttillverkade krax-hjul.



T.v.: Präffen avslutades på Älleberg där Sven-Olov demonstrerade sin magnet-seglare bl.a. för Nisse Gustavsson och Lasse Larsson. På grund av den hårda vinden fick vi tyvärr inte se den flyga.



Klass A2

| | | |
|-------------------------------|-------------------|------------------------|
| 1. Bertil Dahlqvist, Laholm | modell "Trim II" | 56 + 62 + 79 - 197 sek |
| 2. S.-O. Lindén, Örebro | "-" "Trim II" | 41 + 40 + 28 - 109 |
| 3. Gunnar Wivardsson, Gråbo | "-" "Volo Duplex" | 37 + 34 + 31 - 102 |
| 4. Bertil Dahlqvist, Laholm | "-" "FIB" | 36 + 29 + 33 - 98 |
| 5. K.-A. Pettersson, Västerås | "-" "FIB" | 23 + 23 + 25 - 71 |
| 6. Uao Johansson, Markaryd | "-" "FIB" | 15 + 29 + 11 - 55 |
| 7. K.-A. Pettersson, Västerås | "-" "Trim II" | 8 + - - - 8 |

Klass B2

| | | |
|-----------------------------|--------------------|------------------------|
| 1. Stea Persson, Halmstad | "-" "Clipper" | 90 + 63 + 83 - 236 sek |
| 2. Lars Lindén, Örebro | "-" "Lande gren" | 58 + 74 + 72 - 204 |
| 3. N.-O. Gustavsson, Skövde | "-" "KURIR" | 54 + 64 + 78 - 196 |
| 4. Gunnar Wivardsson, Gråbo | "-" "Baby" | 37 + 71 + 50 - 158 |
| 5. N.-O. Gustavsson, Skövde | "-" "Kungsörnen" | 21 + 57 + 46 - 124 |
| 6. P.-A. Holmberg, Solna | "-" "Kungsörnen" | 32 + 40 + 32 - 104 |
| 7. Sofia Wivardsson, Gråbo | "-" "Cloud Chaser" | 5 + 26 + 52 - 83 |
| 8. Bertil Dahlqvist, Laholm | "-" "Fröjds" | 40 + 25 + - - 65 |

Klass C2

| | | |
|-----------------------------|------------------|------------------------|
| 1. Örjan Gahn, Jakobsberg | "-" "Lande gren" | 85 + 79 + 99 - 263 sek |
| 2. Lennart Hansson, Malmö | "-" "1 1/2" | 77 + 66 + 118 - 261 |
| 3. Lars Eriksson, Sandviken | "-" "Laban" | 48 + 35 + 37 - 120 |
| 4. P.-A. Holmberg, Solna | "-" "Gladan" | 37 + 35 + 47 - 119 |
| 5. John Hagedahl, Solna | "-" "Gladan" | 22 + 27 + 35 - 84 |

Klass D

| | | |
|-----------------------------|-------------------|--------------------------|
| 1. Einar Håkansson, Malmö | "-" "G B 3" | 90 + 104 + 121 - 315 sek |
| 2. Einar Håkansson, Malmö | "-" "Ellilä" | 99 + 111 + 89 - 299 |
| 3. Sten Persson, Halmstad | "-" "New Yorker" | 130 + 71 + 59 - 260 |
| 4. N.-O. Gustavsson, Skövde | "-" "Korda 37" | 180 + 74 + 5 - 259 |
| 5. S.-O. Lindén, Örebro | "-" "Flying Min." | 68 + 70 + 82 - 220 |
| 6. Einar Håkansson, Malmö | "-" "Korda 39" | 84 + - - - 84 |

Klass Gint

| | | |
|---------------------------|--------------|-----------------------|
| 1. C.-J. Eiroff, Halmstad | "-" "Wizard" | 81 + 84 + - - 165 sek |
|---------------------------|--------------|-----------------------|

Klass F

| | | |
|---------------------------|------------------|---------------------------|
| 1. C.-J. Eiroff, Halmstad | "-" "Hail Shot" | 180 + 180 + 180 - 540 sek |
| 2. Rolf Holm, Solna | "-" "Slaghöken" | 173 + 82 + 18 - 273 |
| 3. Björn Ehn, Axvalla | "-" "Flyg 44" | 88 + 68 + 78 - 234 |
| 4. Sten Persson, Halmstad | "-" "Lande gren" | 90 + 30 + 53 - 173 |

Klass HKG

| | | |
|-------------------------|-----------|---------|
| 1. Lars Lindén, Örebro | 3 starter | 103 sek |
| 2. S.-O. Lindén, -" | | 84 |
| 3. John Hagedahl, Solna | | 39 |



Ports. resultat "Olotimer S.-Å." 1983

Klass S 1

| | | | |
|-----------------------------|--------|--------------|------------------------|
| 1. Lars Larsson, Sollebrunn | modell | "SM-Ettan" | 56 + 87 + 63 - 206 sek |
| 2. Sven Rågvall, Halmstad | "- | "Reynold" | 56 + 121 + 22 - 199 |
| 3. S.-O. Lindén, Örebro | "- | "Scrappy" | 65 + 56 + 78 - 199 |
| 4. Steen Persson, Halmstad | "- | "Sunnanvind" | 57 + 58 + 77 - 192 |
| 5. Lennart Johanson, Skövde | "- | "Sappo" | 23 + 42 + 123 - 188 |

Klass S 2

| | | | |
|------------------------------|----|--------------|---------------------------|
| 1. Lars Larsson, Sollebrunn | "- | "Balder" | 134 + 180 + 104 - 418 sek |
| 2. C.-J. Eiroff, Halmstad | "- | "Scout" | 180 + 106 + 62 - 348 |
| 3. Rolf Holm, Solna | "- | "Diamond" | 180 + 100 + 37 - 317 |
| 4. Lennart Johansson, Skövde | "- | "Wallenius" | 62 + 111 + 121 - 294 |
| 5. Örjan Gahn, Jakobsberg | "- | "Myggan" | 60 + 68 + 127 - 255 |
| 6. N.-O. Gustavsson, Skövde | "- | "Kondor" | 56 + 82 + 72 - 210 |
| 7. Kurt Sandberg, Halmstad | "- | "SM-vinnare" | 42 + 112 + 55 - 209 |
| 8. Sven Rågvall, Halmstad | "- | "1943-S3" | 63 + 22 + 65 - 150 |
| 9. Olle Brown, Sollebrunn | "- | "Balder" | 34 + 49 + - - 83 |



På bilden t v trimmar göteborgarna förtvívist och lyckas också vinna FLYG:s rikspokal. Fr v K.-G. Engström, Lef Andersson och Lef Petersen, — Här ovan Halmstads sega trio, fr v C. O. Svensson, Sven Rågvall och Bertil Dahlqvist.

Bild på original-PHU-LING-en, tagen för "några" år sedan. Obs. konstruktören t.h.!

Kort byggbeskrivning på modellen å följande sida:

Kropp: 5 mm furu. Bommen 5x15 mm furu, avsmalnande från vingens bakkant till 5x5 mm. Främre vingfästet av 5 mm plywood. Bakre d:o och stabfästen av 1,5 mm ply. Flyttbar startkrok av mässing och pianotråd. Ballastrum för hagel.

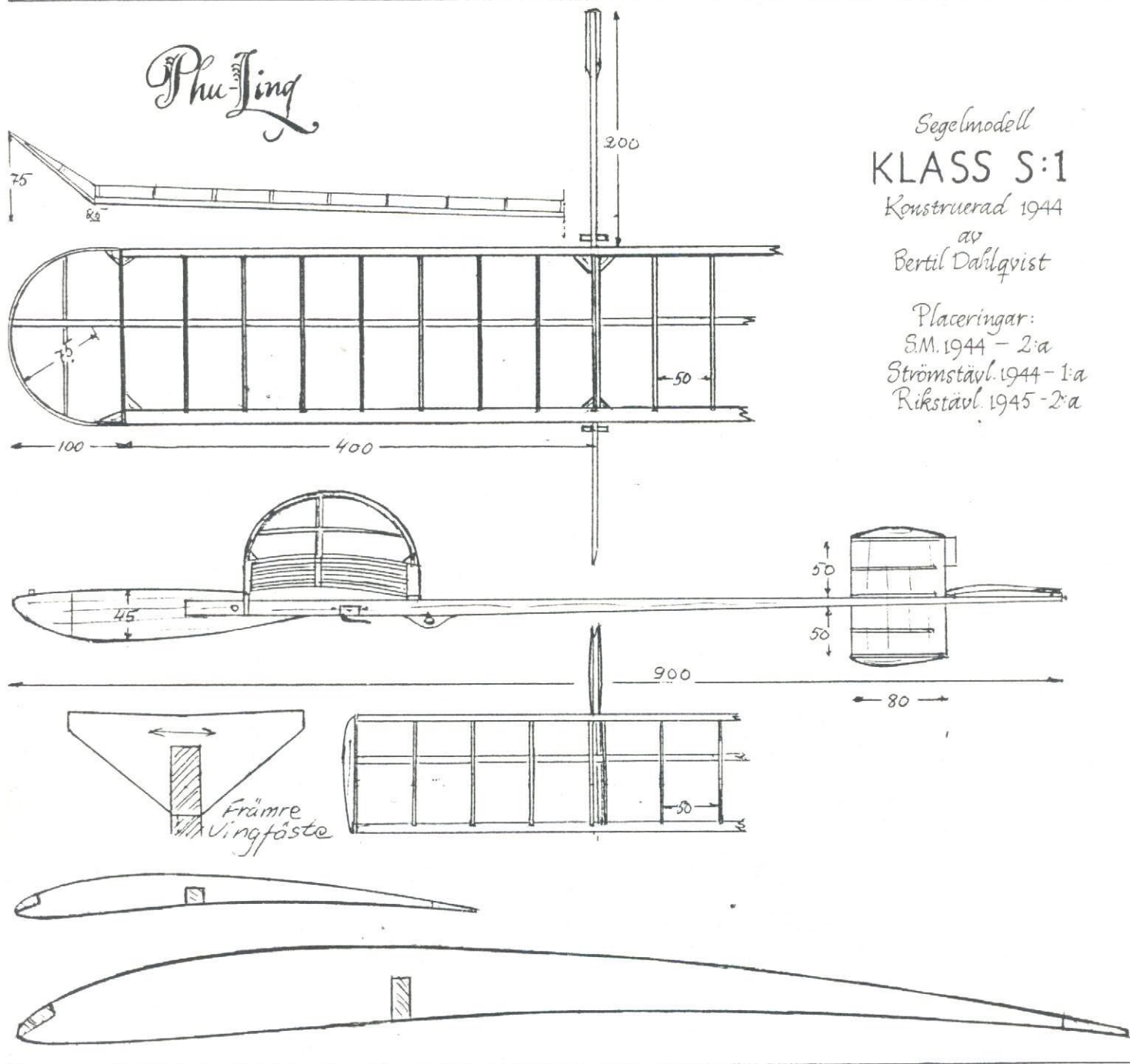
Fena och stabilisator: fenprofil av 1 mm balsa, balsaspryglar och klädsel med japanpapper. Trimroder. Stabspryglar av 1 mm lind eller ply. Framkant 2x5 mm furu; balk 3x3 mm furu; bakkant 2x7 mm furu; spetsar av 1 mm balsa samt klädsel japanpapper.

Vinge: Spryglar 1,5 mm lind. Framkant och balk 3x8 mm furu; bakkant 3x12 mm furu. Vingspetsar lamell-limmade av 7 st 1x10 mm furu. Vingspetsar något skränkta. Ytterspryglarna putsades till lämplig höjd. Förstärkningar av 1,5 mm lind. Klädsel japanpapper.

Phu-Jing

Segelmodell
KLASS S:1
Konstruerad 1944
av
Bertil Dahlqvist

Placeringar:
S.M. 1944 - 2:a
Strömstäv. 1944 - 1:a
Rikstäv. 1945 - 2:a



* * *

----- KRAX-KUGGHJUL -----

En engelsk finmekaniker har åtagit sig att tillverka kraxkugghjul i mässing med 1,5 mm axelhål, lätthål etc., dock minst 10 par.

Pris per par £ 6.60 (£ 4.75 vid beställning av 20 par) utan moms och övriga avgifter, som vi ska försöka undvika (kan dock ej garanteras!).

Bindande beställning för leverans senare i höst kan skickas till Sten Persson, Pålslyckegatan 26, 30230 Halmstad.

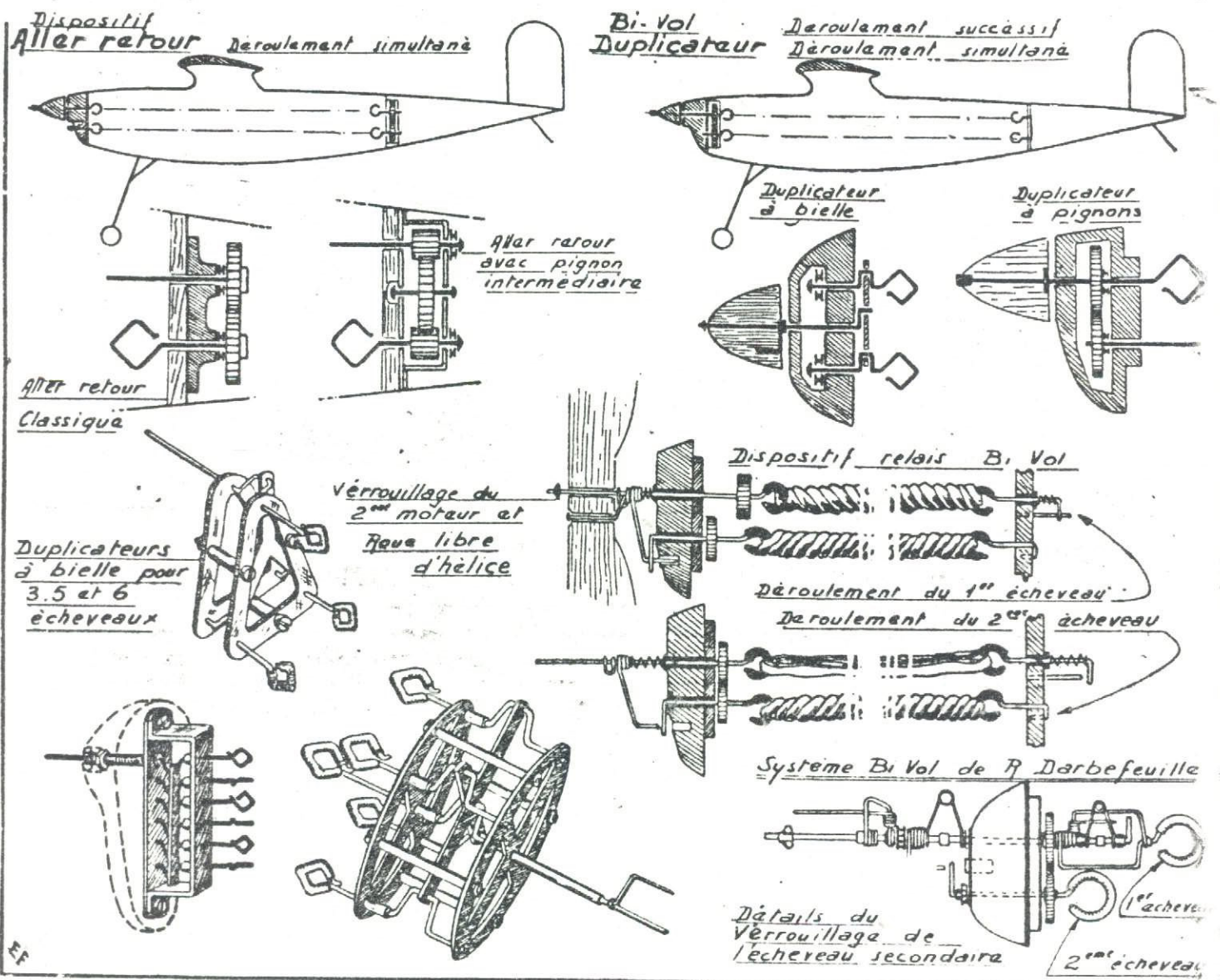


KRAX!

2

LE MODELE REDUIT D'AVION

N° 232

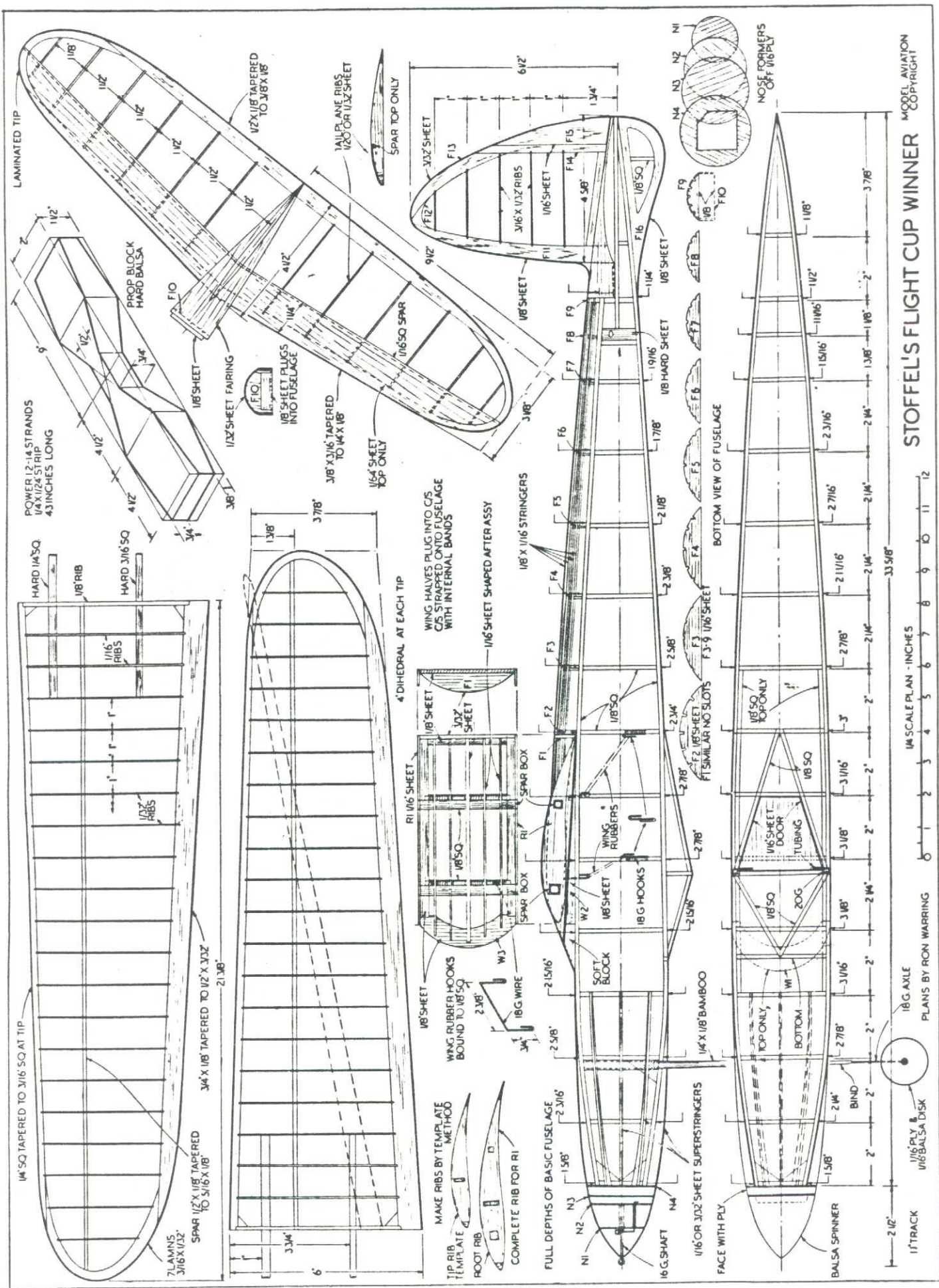


Franska varianter på temat kuggväxlar för gummitormodeller...

Med KRAX-anordning får man in en dubbel så lång gummitorm mellan ett givet krokavstånd. Kraxen är en kugghjulsöverföring i kroppens akter, som låter snodden "vika sig" och fortsätta fram till nosen igen. På trettio-talet provades alla tänkbara möjligheter till att utnyttja kugghjul (se ovan!). Kraxen var ett sätt. Flera lyckade modeller gjordes, men när kriget var slut hade användandet av kugghjul blivit omodernt och glömt.

När Finlands Ellilä segrade i 1949 års Wakefieldtävling trodde de flesta att han haft tur i det chansartade vädret. Hans modell var en kraxad "fortnidsmodell". När han året efter i rättvist väder

Forts. sid 13!



STOFFEL'S FLIGHT CUP WINNER

1/4" SCALE PLAN - INCHES

PLANS BY RON WARRING

MODEL AVIATION
COPYRIGHT

1/16" PLY & 1/16" Balsa Disk

18 G AXLE

17 TRACK

BIND

BALSA SPINNER

FACE WITH PLY

1/16 OR 3/32 SHEET SUPERSTRINGERS

16 G SHAFT

1/4 X 1/8 BAMBOO

SOFT BLOCK

WING RUBBER HOOKS

1/8" SHEET

WING RUBBERS

SPAR BOX

SPAR BOX

WING RIBS BY TEMPLATE METHOD

COMPLETE RIB FOR R1

ROOT RIB

TIP RIB

MAKE RIBS BY TEMPLATE METHOD

FULL DEPTHS OF BASIC FUSELAGE

NI N2 N3 N4

16 G SHAFT

1/4 X 1/8 BAMBOO

SOFT BLOCK

WING RUBBER HOOKS

1/8" SHEET

WING RUBBERS

SPAR BOX

SPAR BOX

WING RIBS BY TEMPLATE METHOD

COMPLETE RIB FOR R1

ROOT RIB

TIP RIB

MAKE RIBS BY TEMPLATE METHOD

FULL DEPTHS OF BASIC FUSELAGE

NI N2 N3 N4

16 G SHAFT

1/4 X 1/8 BAMBOO

SOFT BLOCK

WING RUBBER HOOKS

1/8" SHEET

WING RUBBERS

SPAR BOX

SPAR BOX

WING RIBS BY TEMPLATE METHOD

COMPLETE RIB FOR R1

ROOT RIB

TIP RIB

MAKE RIBS BY TEMPLATE METHOD

FULL DEPTHS OF BASIC FUSELAGE

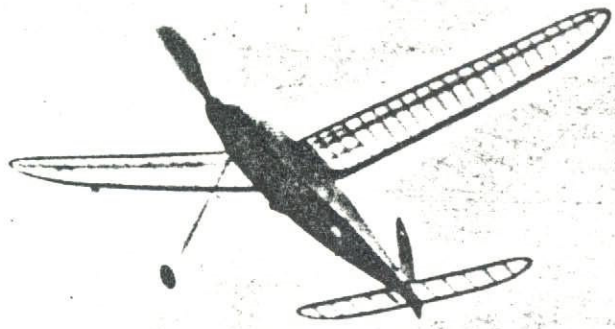
NI N2 N3 N4

16 G SHAFT

1/4 X 1/8 BAMBOO

SOFT BLOCK

**1949
FLIGHT
CUP
WINNER
by Edwin Stoffel**



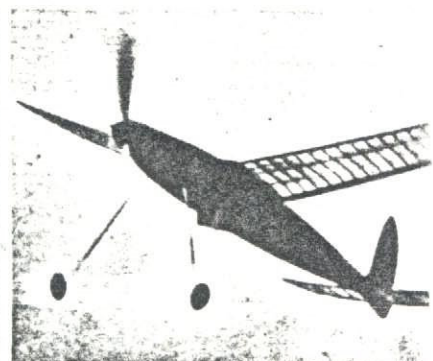
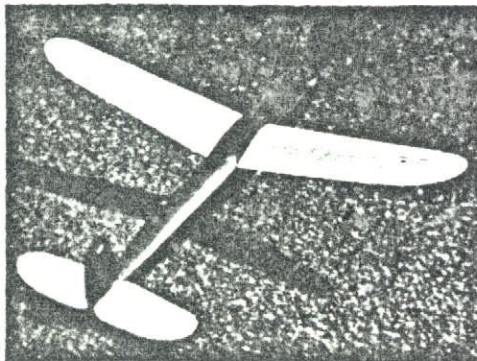
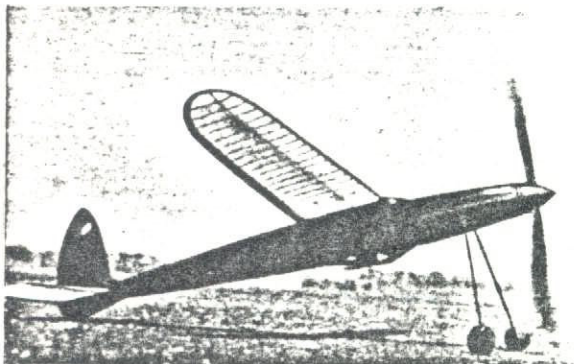
stod i en klass för sig blev han närmast geniförklarad och världens alla experter tog förr eller senare efter. De främsta placeringarna belades med krax-modeller fram till begränsningen av gummivikten 1954 till 80 g. Även med 80 g-motorn använde Blomgren och Håkansson med stor framgång kraxade kärror. Arne Blomgrens 54:a stod i en klass för sig i startfältet, men hade otur. De bästa kraxade modellerna var i allmänhet försedda med frihjulspjeller. Även Ron Warring försåg Zombie och Voodoo med krax för utprovning och blev övertygad.

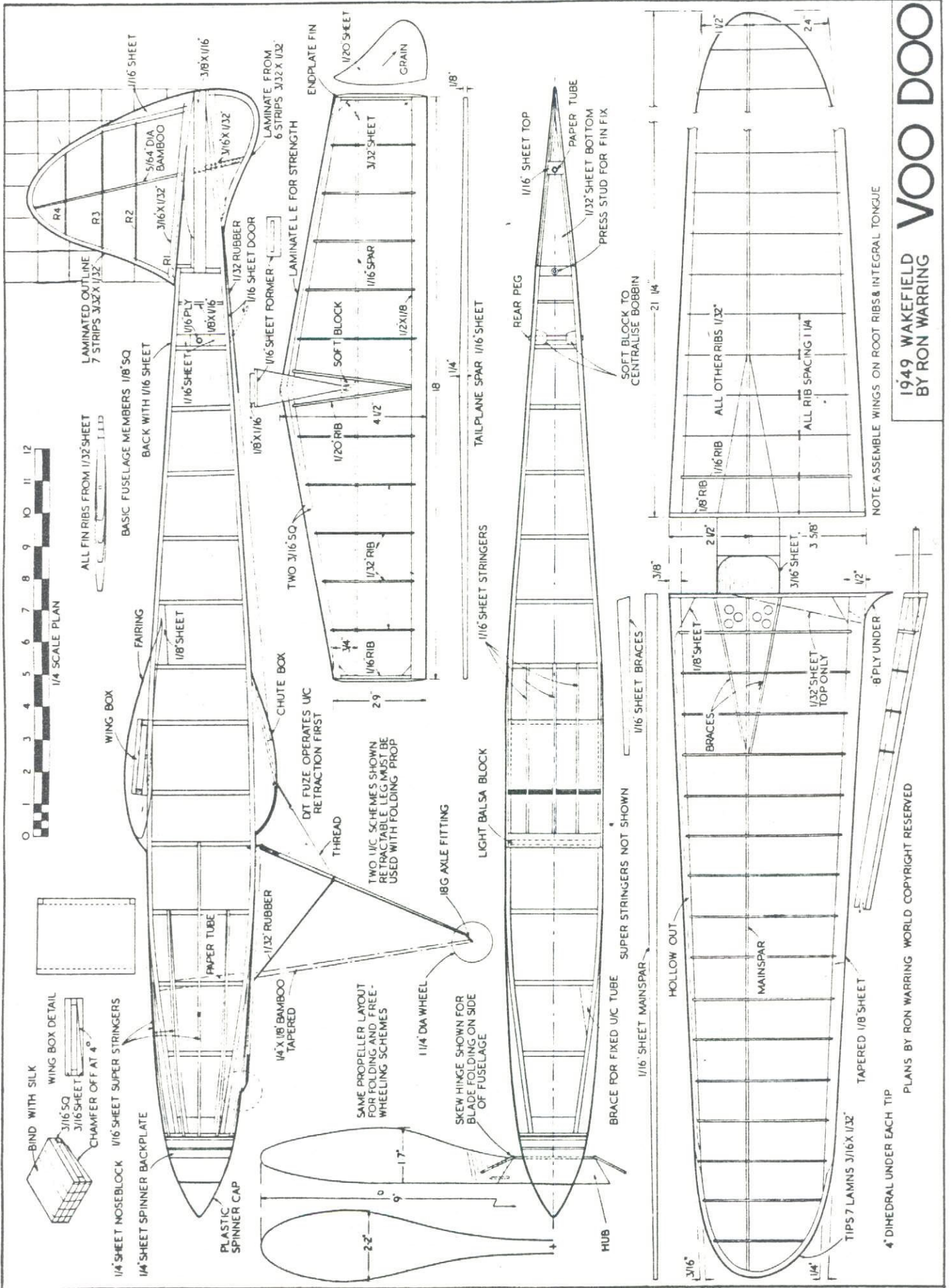
För vanlig sportflygning med gamla kärror kan kraxen ses som en komplikation, särskilt som våra trimningsfält verkar krympa. Man kan förstås trimma med en motor och krax-spärr och spara långflygningarna till lämpliga tillfällen. O.T.-SM t.ex.!

Apropå Ron Warring och hans VooDoo så kommer här ritningar till ett par efterkrigskärror med snickarglädje inbyggd. Båda har släktskap med Warrings ZOMBIE från 1947. VooDoo var ett försök att minska ytfriktionen genom slank kropp. (Tyvärr ökade nog motståndet istället genom mera oregelbunden kroppsform.)

Edwin Stoffel blev emellertid omvänd och slopade kabinen på sin kända ARISTOCRAT. Att dessa modeller kommer att glädja ev. byggare kan jag som ZOMBIE-ägare subjektivt intyga!

CJ





1949 WAKEFIELD
BY RON WARRING

VOO DOO

NOTE ASSEMBLE WINGS ON ROOT RIBS & INTEGRAL TONGUE

PLANS BY RON WARRING WORLD COPYRIGHT RESERVED



ALL FIN RIBS FROM 1/32 SHEET

BASIC FUSELAGE MEMBERS 1/8" SQ

BACK WITH 1/16 SHEET

FAIRING

WING BOX

1/4 SHEET NOSEBLOCK

1/4 SHEET SPINNER BACKPLATE

PLASTIC SPINNER CAP

PAPER TUBE

1/16" RUBBER

1/4" X 1/8" BAMBOO TAPERED

DT FUZE OPERATES UIC RETRACTION FIRST

THREAD

TWO UIC SCHEMES SHOWN RETRACTABLE LEG MUST BE USED WITH FOLDING PROP

1 1/4" DIA WHEEL

SKEW HINGE SHOWN FOR BLADE FOLDING ON SIDE OF FUSELAGE

1 1/4" DIA WHEEL

LIGHT BALSALOCK

1/16" SHEET STRINGERS

TAILPLANE SPAR 1/16" SHEET

1/16" SHEET TOP

1/32" SHEET BOTTOM

PAPER TUBE

PRESS STUD FOR FIN FIX

SOFT BLOCK TO CENTRALISE BOBBIN

ALL OTHER RIBS 1/32"

ALL RIB SPACING 1 1/4"

1/8" RIB

1/16" RIB

3 5/8"

3/16" SHEET

1/2"

8 PLY UNDER

1/32" SHEET TOP ONLY

BRACES

1/8" SHEET

2 1/2"

1/8" RIB

1/16" RIB

2 1/2"

21 1/4"

1/2"

2 1/2"

1/2"

1/16"

1/16"

1/16"

1/16"

1/16"

1/16"

LUFTDRIVNA MODELLER NY OLD-TIMERKLASS ?

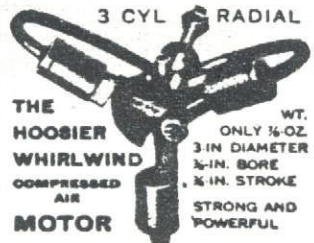
Jodå, likt dinosaurernas dominans en gång på jorden så dominerade tryckluftsmotorerna det motoriserade modellflyget i tidernas begynnelse. Få nu aktiva modellflygare har väl upplevt den epoken, som sträcker sig från sekelskiftet till det tidiga 30-talet. Som framgår av vidstående illustrationer kan en luftmotor vara mycket enkelt uppbyggd och lämpar sig väl som hemmabygge. I framför allt Frankrike, Tyskland och USA fanns en rik flora av företrädes-

vis stjärnmotorer med allt från 3 till 8 cylindrar. Kända märken är Prima, Lossé, Ott, Bing, Glaser, Braune, Camm, Peru, Tornado IMP och Bohaboy. Tryckluftsmotorn fungerar närmast efter ångmaskinsprincipen och matas från en stor lufttank, som pumpas upp med t.ex. en cykelfotpump.

Tanken gjordes av så tunn plåt som möjligt, ofta stödlindad med tunn pianotråd, och fick ofta utgöra själva flygkroppen. Konsten var att göra tanken så lätt som möjligt och kombinera det med kravet att tåla så högt tryck som möjligt utan att explodera. Överhuvud taget var det kombinationen prop.-motor-tank som var avgörande för flygförmågan hos dessa modeller, som i regel var i storleksordningen 120 - 180 cm. Tidsrekordet före 1:a världskriget var 43 sek., men efter kriget, då tryckluftsmodeller tävlade parallellt med gummimodellerna, ökade deras prestanda avsevärt. 1929 kom en av de sista stora tryckluftsmotorerna i produktion, nämligen den amerikanska 3-cyl. Hoosier Whirlwind.

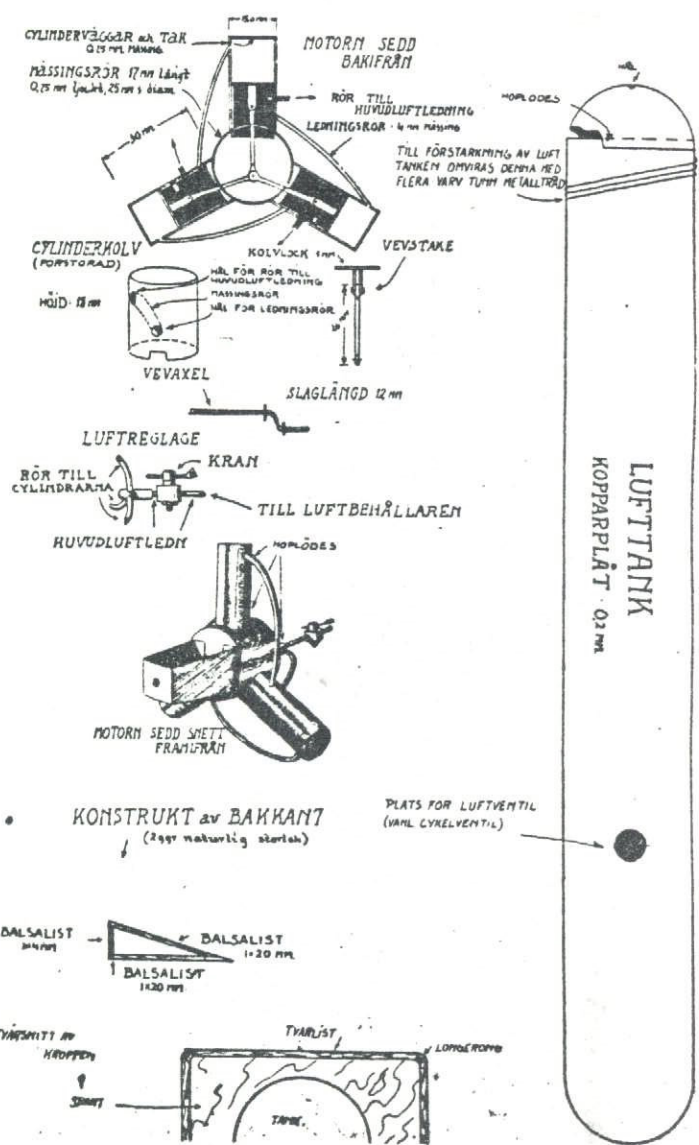
If you do not want to make your own, Hoosier C. A. Whirlwind assembled from 1929 parts from original dies & screw machine lot can be had ready-to-run mounted on a 3 x 24 tank or alone; for 4'-8' models-
 Whirlwind engine ----- \$29.95
 Tank-3 x 24 with valves- \$34.95
 Motor & tank ready to run \$69.95

Throttle valve-----\$3.95
 Filler valve fitting-----\$1.50
 Special valve cores -2 for \$.95



Tryckluftsmotorn

Till det modellplan, som beskrevs i nr 21 av TjA användes en tryckluftsmotor, konstruerad enligt denna starkt förminskade ritning. Motorn är som synes mycket enkel och kan byggas av vilken händig hobbyist som helst. Komplet ritning i full skala kan rekvireras från TjA och kostar kr 2:75 + porto.

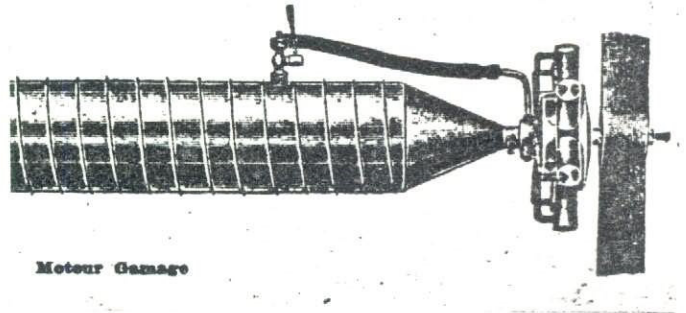
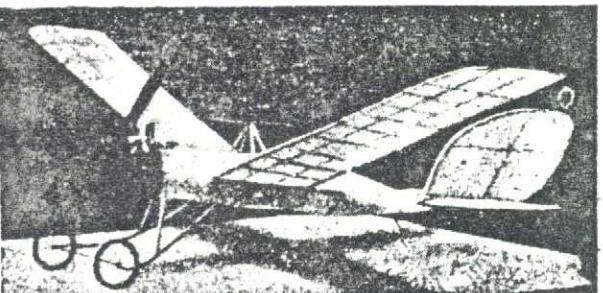
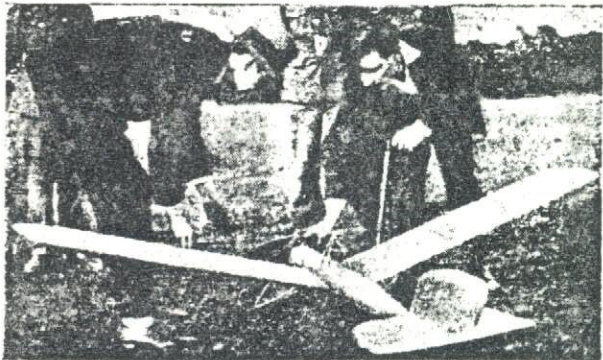
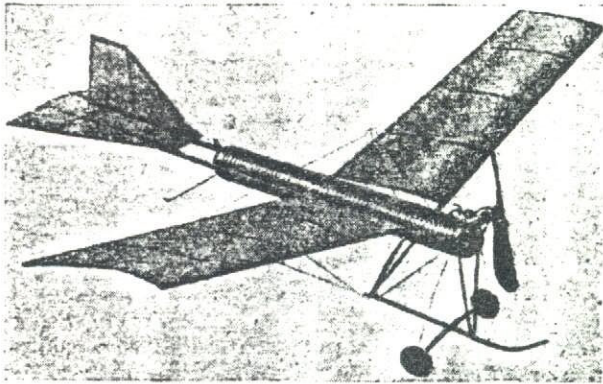
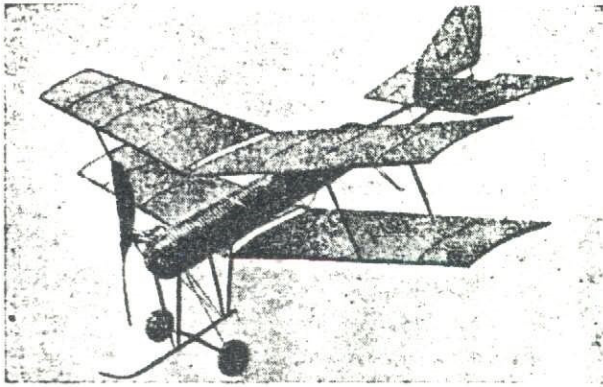


De allt effektivare gummimotormodellerna och introducerandet av förbränningsmotorn tog snart död på intresset för dessa ytterst billiga och miljövänliga motorer och ett stort lager delar till ofullbordade Whirlwind-motorer blev liggande bortglömda i över 40 år, då en viss Bertram Pond fick tag i dem. Han säljer nu färdigmonterade motorer med tankar och övriga tillbehör. Han har även ritningar till över 30 andra tryckluftsmotorer samt ett 20-

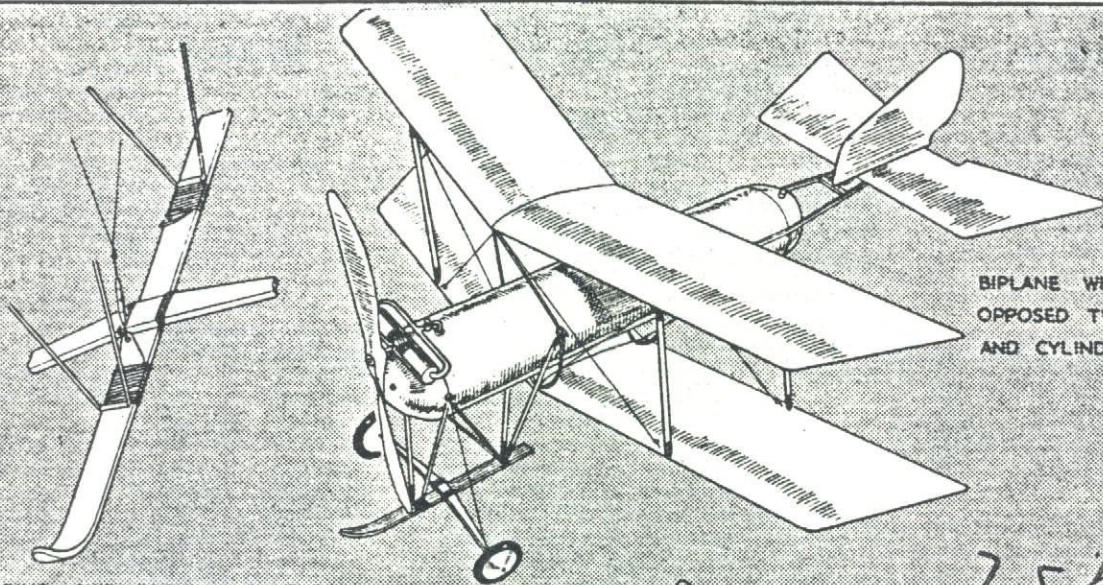
tal ritningar till modeller för dessa motorer. Kopia på aktuell prislista kan fås från Sten Persson, Halmstad, mot dubbelt porto.

I vilken utsträckning tryckluftsmodeller flugits i vårt land är ett okänt kapitel för red. Så sent som 1941 presenterades vidstående ritningar till tryckluftsmotor och modell i Teknik för Alla, men vad fanns dessförinnan?

Kanske någon kan hjälpa till att belysa denna något obskura del av svensk modellflyghistoria.. Hör i så fall av er till någon i vår klubb!

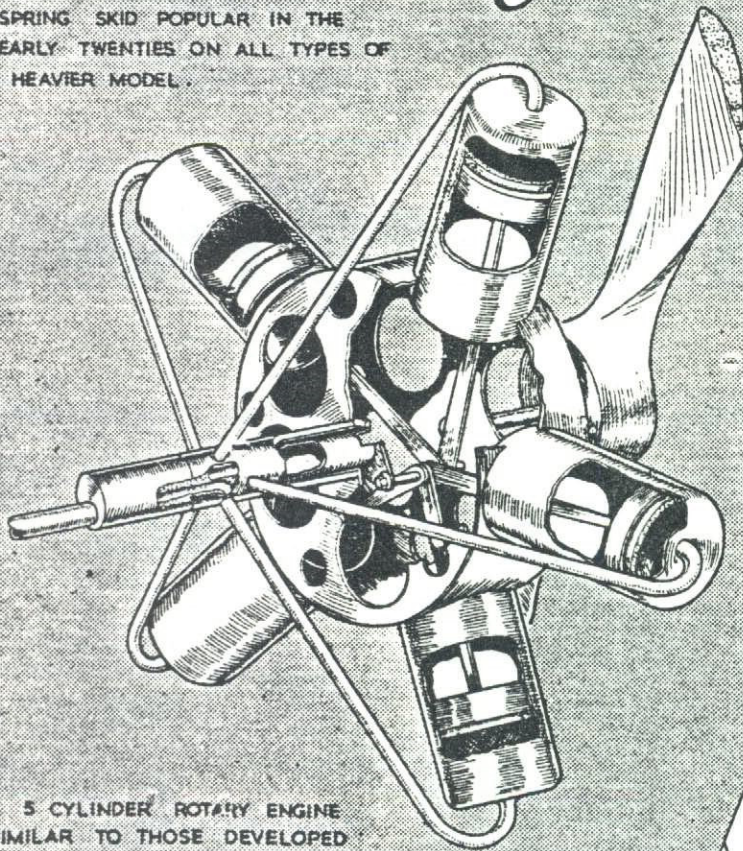


Old Timers of the twenties from the author's collection that would not look out of place today.
Top : Biplane, 1920 vintage, that was available in kit form and usually good for nearly a minute.
Upper Centre: Mid-Wing Monoplane of about the same period powered with twin-cylinder engine.
Lower Centre : Pumping up the author's 1929 Wakefield entry, which took second place in the contest.
Above : Another view of the "Wakefield" model showing forward undercarriage and unusual wheels.
Right : A typical three cylinder engine with rotary valve cone that was a popular favourite in the hey-day of compressed air.

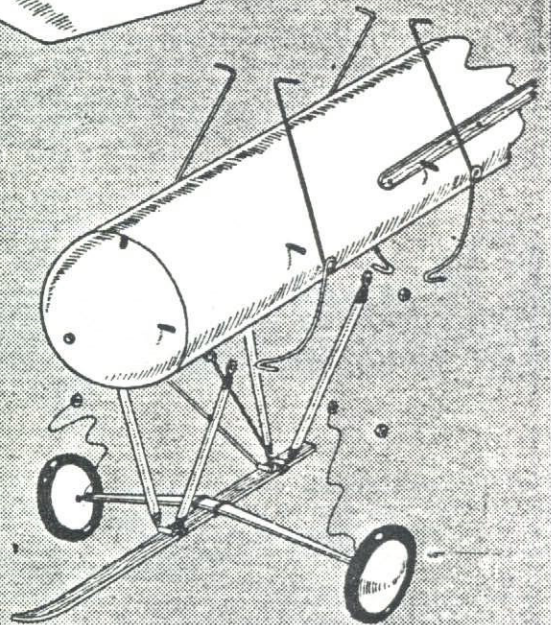


BIPLANE WITH HORIZONTALLY OPPOSED TWIN, USUAL SKID, AND CYLINDER-FUSELAGE.

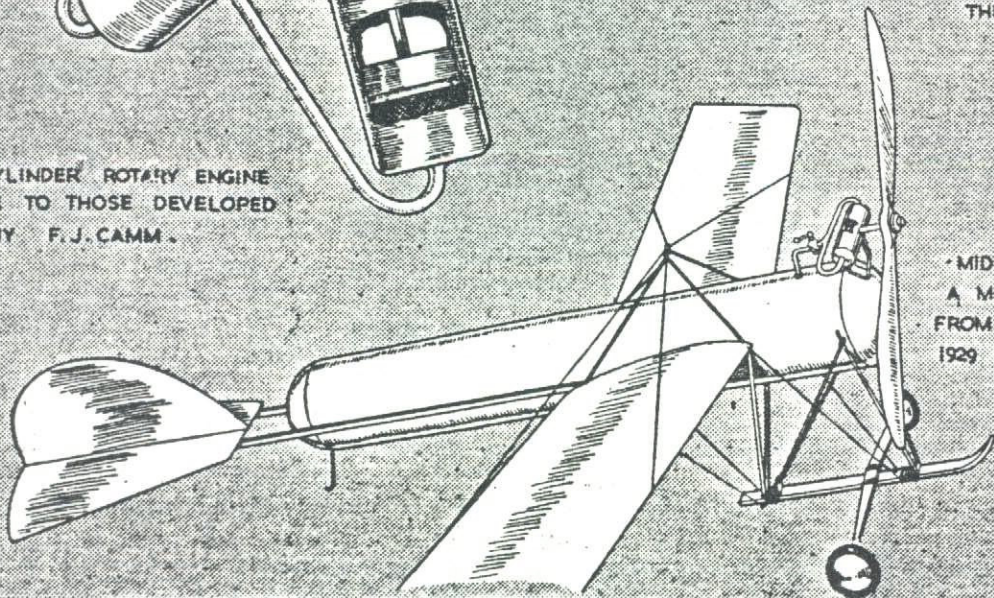
SPRING SKID POPULAR IN THE EARLY TWENTIES ON ALL TYPES OF HEAVIER MODEL.



5 CYLINDER ROTARY ENGINE SIMILAR TO THOSE DEVELOPED BY F. J. CAMM.



SIMPLE RIGGING OF BIPLANE DIRECT TO AIR CYLINDER WHICH FORMS THE FUSELAGE

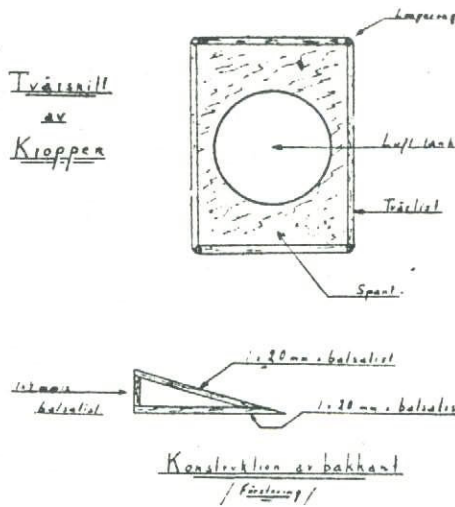


MID-WING MONOPLANE A MOST TRUSTWORTHY JOB FROM WHICH THE AUTHOR'S 1929 WAKEFIELD WAS DEVELOPED

Både före och efter det gummisnoden slog igenom som instrument för framdrivande av modellflygplan har man försökt förfärdiga små motorer, avsedda för drift av modellplan. Man har använt sig av karbidmotorer, ångmaskiner, tryckluftsmotorer m. fl. Tryckluftsmotorn får nog anses vara den som bäst motsvarat förväntningarna. Man har efter ihärdiga experiment lyckats framställa små lätta tryckluftsmotorer, vars vanliga effekt ligger mellan 1/8—1/5 hkr. Visserligen kan man icke uppnå denna effekt under lång tid, men tider på 3 å 4 minuter erhålles dock. Och det får ju anses som ett mycket gott resultat.

Som framgår av namnet drives motorn med luft och några egentliga driftskostnader kan det således icke bli tal om. Luften komprimeras i en liten behållare av något motståndskraftigt material, som monteras inuti flygkroppen.

Vi presentera här en modern tryckluftsmotormodell, som det i stort sett icke är svårare att förfärdiga än en vanlig 75 cm:s tävlingsmodell. Men detta innebär icke att en nybörjare bör gripa sig verket an. Man bör nog ha någon erfa-



mittbalkarna på sina platser. Sedan limma vi fast torsionsnäsan. Vi börja med att fästa den längst bak med rikligt med lim. Därefter böjes näsan försiktigt fram och limmas till framkanten. Slutligen anbringas vingpetsarna, vilka äro av grov balsa som strömlinjeslipas.

Och så kunna vi ta loss vingen från ritningen och slipa den med tunt sandpapper. Bakkanten, vars konstruktion framgår av den bifogade skissen, slipas spetsig under det att framkanten avrundas. Hela vingen överfäres slutligen med sandpapper, så att alla limklumpar och ojämna kanter komma bort.

När så vingen är färdigslipad skall den klädas. Härvid använda vi oss lämpligast av vanligt japanpapper, men av detta ta vi två lager. Först klädes vingen på vanligt sätt, alltså med fibrerna parallellt med fram- och bakkanterna. Omedelbart härpå fästa vi ytterligare ett lager papper, varefter klädseln vattenbesprutas och får torka.

När den så är jämnt och fint spänd samt absolut torr stryka vi den med tunt lim. För att få en glansig yta dopa vi sedan vingen ett par gånger med vanligt zaponlack. Vill man sedan ha modellen i vackra färger kan man använda sig av Ferbo-lack. Denna torkar på några minuter och har dessutom den fördelen att den spänner klädseln kraftigt. Vid dekoration av modellen använda vi oss för övrigt av s. k. maske-ringsband.

Vi behöva väl icke poängtera, att vin-

Det tryckluftsdri

renhet på modellflygets område innan man ger sig i kast med en dylik modell. Ritning till tryckluftsmotorn med behållaren kommer att införas i nästa nummer av TFA.

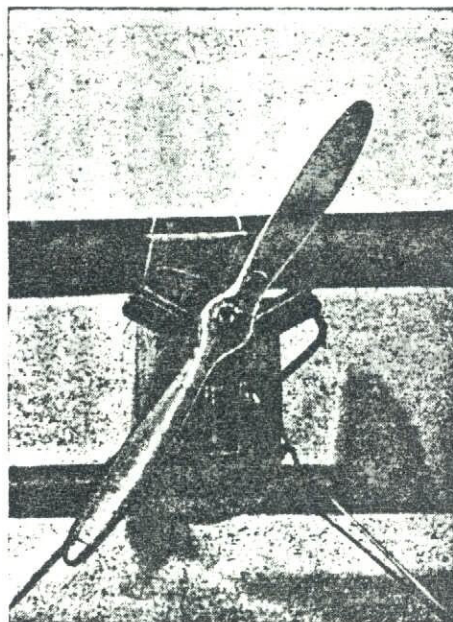
Vi börja som vanligt med att förstora ritningen. Den fästes därefter på ett plant underlag, ett ritbräde eller dylikt, och för att skydda ritningen täcker vi över den med vaxat papper. Och så äro vi färdiga att sätta i gång vårt bygge och börja då lämpligast med vingen.

VINGEN.

Materialförteckning:

| | | |
|--------------|-------|-------------------|
| Framkant | ..... | 10×10 mm:s balsa. |
| Bakkant | ..... | 1×20 mm:s balsa. |
|  | ..... | 1×4 mm:s balsa. |
| Mittbalkar | ..... | 3×3 mm:s balsa. |
| Torsionsnäsa | ..... | 1 mm:s balsa. |
| Spryglar | ..... | 2 mm:s balsa. |
| Klädsel | ..... | japanpapper. |
| Stödlist | ..... | 1×3 mm:s balsa. |

Fram- och bakkanten fästas på ritningen med små knappnålar. Därefter skära vi ut spryglarna ur ett 2 mm:s balsaflik. De läggas samman och putsas mycket noga med ett tunt sandpapper. Urtag för balkar m. m. göras, och så kunna vi fästa spryglarna på sina respektive platser. När vi fäst dem mellan fram- och bakkanterna skjuta vi in



Här ha vi det färdiga planet. En vacker front, inte sant?

gen, liksom alla övriga delar, måste byggas oerhört noggrant. Någon skevhet får icke förekomma, ty då kan modellens flygförmåga äventyras. Helst bora vi använda oss av en s. k. vingbädd, som underlättar arbetet i hög grad. Och så äro vi framme vid kroppen och dess konstruktion.

KROPPEN.

Materialförteckning:

| | | |
|-----------------|-------|----------------------|
| Långreronger | ..... | 4×4 mm:s balsa. |
| Spant | ..... | 1 mm:s balsa. |
| Tvärlister | ..... | 2×4 mm:s balsa. |
| Klädsel | ..... | japanpapper. |
| Landsningsställ | ..... | 1,25 mm:s pianotråd. |
| Hjul | ..... | 5 cm:s M&M-hjul. |

För att få kroppen riktigt stark, och för att den skall tåla motorns vibration samt en eventuellt hård landning, är den uppbyggd på spant. Hur dessa i princip se ut framgår av bifogade skiss. Genom att vi använda oss av spantmetoden få vi också ett stadigt fäste för lufttanken. Spanten äro av 1 mm:s balsa och deras kanter äro försedda med tvärlister av 2×4 mm:s balsa. Det första spantet, vid vilket motorn och tanken fästes, är dock av 2 mm:s plywood. I nos och akter fälles 2 mm:s balsa in.

— en intressant konstruktion

Vingfundamentet skäres till av en massiv balsakloss och strömlinjeformas. För att det skall sitta säkert fast vid kroppen, fälles balsa in även vid vingens plats. Till sist fästes landningsställets mässingsrör på sina platser, och därefter är kroppen färdig för slipning. Longeringerna avrundas noga och alla ojämnheter bortslipas.

När motorn och behållaren äro monterade kan kroppen klädas. Även här använda vi oss av dubbla lager japanpapper. Kroppen dopas med lim och strykes därpå några gånger med zaponlack.

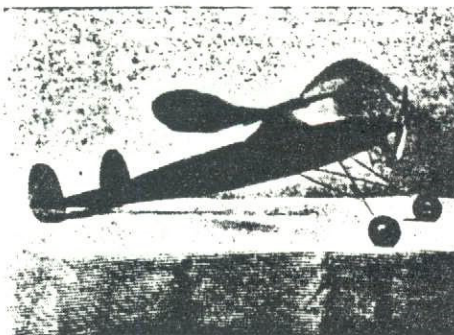
I aktern fästes sporren, som vi böjt till av en 1,25 mm:s pianotråd, och i nosen göra vi ett litet urtag för luftreglaget. Nu är kroppen färdig och vi kan övergå till att bygga stjärtpartiet.

STJÄRTPARTIET.

Materialförteckning:

- Framkanter 5x8 mm:s balsa.
- Bakkanter 3x8 mm:s balsa.
- Mittbalkar 2x2 mm:s balsa.
- Spryglar 1 mm:s balsa.
- Fenor 1 mm:s balsa.
- Klädsel japanpapper.

Fram- och bakkanter fästas på ritningen, och spryglarna limmas mellan



En tryckluftsmo­dell, som gjort en mängd lyckade flygningar och dessutom demonstrerats på Tekniska Museet i Sthlm.

dessa. Observera att ytterspryglarna äro av 2 mm:s balsa! Detta för att klädseln icke skall förmå kröka dem. Framkanten på stabilisatorn slipas rund och bakkanten spetsas. Stabilisatorn klädes blott med ett lager japanpapper, och fib­rerna i detta skall gå parallellt med fram- och bakkanterna. Efter vattenbesprutningen dopas stabilisatorn 3 gånger med zaponlack.

Fenorna skäras ur ett 1 mm:s balsa­flak. De äro försedda med trimnings­roder, vilka fästas på fenorna med hjälp av tunn koppartråd. Fenorna putsas med tunt sandpapper samt klädas med ett lager japanpapper. De dopas flera gånger tills en fin yta erhålles.

Nu återstår endast landningsstället, vilket göres av 1,25 mm:s pianotråd. Se noga till att alla lödningar bli ordentligt gjorda. För att landningsstället skall bli ännu mer effektivt, kan vår modell förses med ett par pumpbara gummi­hjul, men dessa äro naturligtvis icke alldeles nödvändiga.

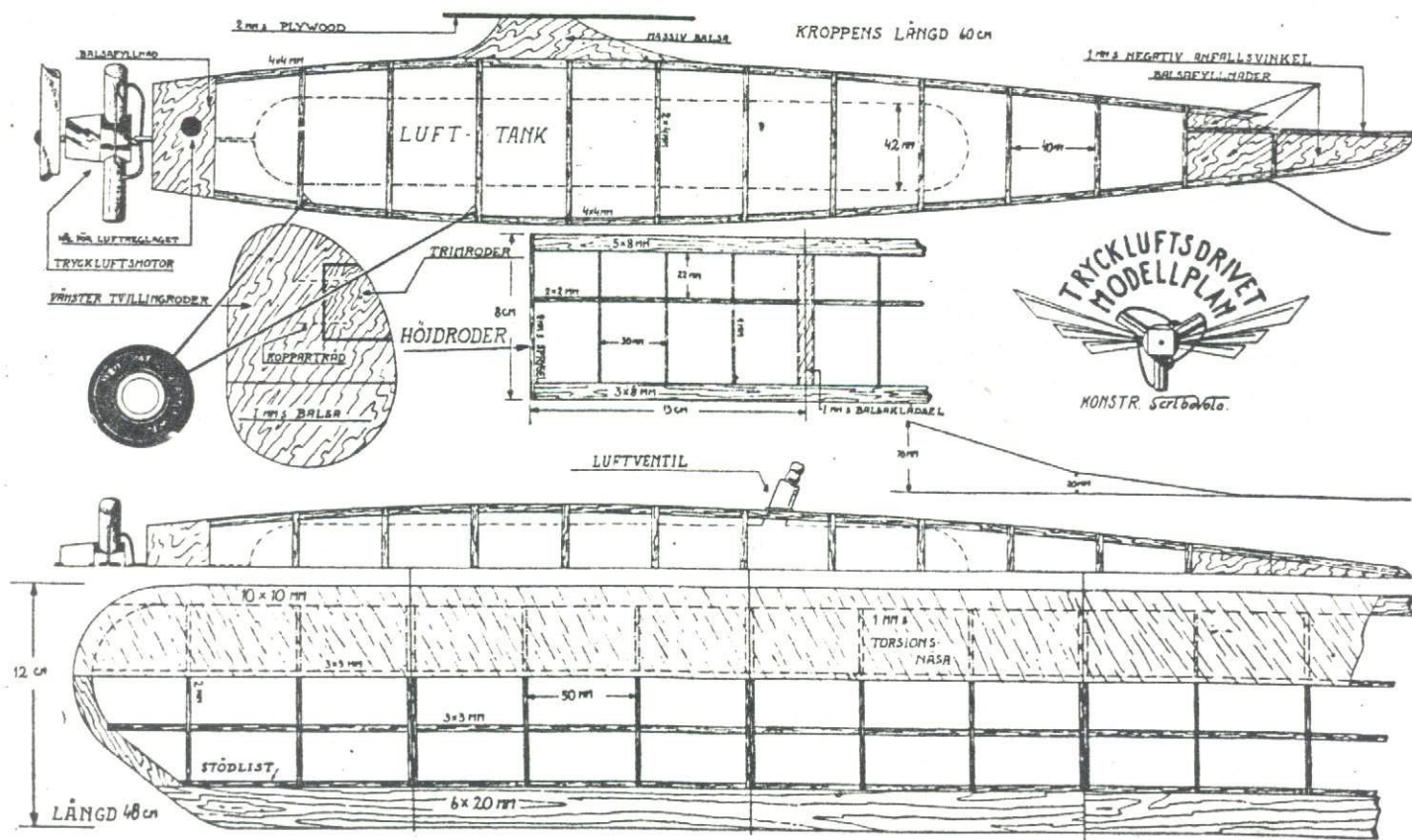
Vad trimningen av modellen beträffar, skiljer denna sig icke mycket från trimningen av vanliga tävlingsmodeller. Man får bara se till, att man icke låter motorn gå för fullt under de första trimningsflygningarna, ty det kan få mycket obehagliga följder — både för ägare och modellen.

Och så träffas vi i nästa nummer, då ritningar till tryckluftsmotorn och luft­tanken komma att införas.

På återseende

Scribo Volo.

vna modellplanet



Modeller vi inte glömmar..

I förra numret av Old Timer presenterades Sigurd Isacson's "Demon". Många minns säkert andra av Isacson's modeller med nostalgisk vördnad. För mig är det bl.a. "Silver-Måsen". Den flög väl inte bättre än någon annan G 1:a, men visst var den tjuvig och spännande!

Det var kort sagt en fin konstruktion i trevlig byggsats. Jag skulle kanske kunna rita upp den ur minnet utan att missa någon tvärpinne, men den skulle ändå inte överensstämma riktigt med originalet.

Finns det delar eller ritning som kunde lånas ut av någon så vore jag mycket glad.

C J Eiroff



SIGURD ISACSON-sensation:
tävlingsplanet som slår allt...
och dessutom kan flyga
på sjön

Silver- MÅSEN

är en STOR, flott tävlingsmodell i G 1 utvecklad efter aerodynamisk forskning ur den berömda Jetex-MÅSEN, som slagit 4 svenska rekord. Förlängd, dubbeltvinnad tävlingsmotor, turbulenstråd, inbyggd vinge m. fl. nya finesser ger längre flygtid än någon tidigare G 1 i byggsats. Tidsutlösning förhindrar bortflygning. Konstruktion helt i lätt balsatrå som kläs med rött och gult japanpapper. Stödspant och bildbeskrivning förenklar bygget av denna förnämliga modell. Spv. 70 cm.



I byggsatsen ingår färdigt propellernav och fina plastblad. Utan propellerproblem är därför Silver-Måsen vida lättare att bygga än andra!

För tävling är en högeffektiv balsapropeller ritad samt 50% förlängd, dubbeltvinnad gummimotor med dubbel effekt!

TILL INGENJÖR SIGURD ISACSON, LIDINGÖ

Sänd genast mot postförskott + porto:

| | |
|---|------|
| Silver-MÅSEN, allt även gummimotor | 9:75 |
| ÖRN-cement, STOR tub lim | 1:10 |
| FLOTTÖRER till Silver-MÅSEN (även för Jetex-MÅSEN) tryckta i balsa. Startar och landar perfekt på sjön. | 2:50 |
| STAR, tävlingsplan för Jetex Jr | 4:85 |
| KATALOG med 8 NYA tävlingsplan DRAKEN m. m. 0.40 öre i frimärken. | |



SIGURD ISACSON

Mamn: Adress: Loop 5/52

★ JETEX-MÅSEN ★

Halmstad med omnejd är en av de få platser i världen, där man under ljusa sommarkvällar fortfarande kan få höra det typiska väsandet från Jetex-motorer. Så även i sommar, då klassiska Sigurd Isacson-konstruktioner som Jetex-Måsen, Raketa, Star m.fl. rusat mot skyn med sina karaktäristiska rökslingor efter sig.

Visserligen hör inte detta till det riktiga Old Timer-flyget, men vi vet att intresset är stort för 50-talets Jetex-epok och därför ber vi inte om ursäkt då vi följer Gunnar Wivardssons exempel i förra numret och presenterar en ritning, som säkert blir ett kärt återseende för många. Karl-Johan och Sten flyger var sitt ex av Jetex-Måsen, både med och utan flottörer, båda försedda med Jetex PAA-Loader. I synnerhet Karl-Johan har ett försvarligt stall med Jetex-modeller och båda två ser fram emot att få färdigt sina ex av vad som förmodligen var toppen inom Jetex-flygandet, nämligen de flygande skalamodellerna av Swift och Hawker Hunter med formpressade kroppshalvor, högeffektsrör m.m.

Smolket i bågaren är naturligtvis att när det nuvarande lagret av bränsle och tändtråd är slut så är det också definitivt slut med Jetex-flygandet, d.v.s. om inte nytillverkning av dessa saker kommer igång eller om någon kan späda på vårt bränslelager. I det senare fallet går det bra att höra av sig till Karl-Johan eller Sten! Rejäl hittelön utlovas!



EUROSAM ?

S A M står för the SOCIETY of ANTIQUE MODELERS och är USAs något större motsvarighet till vårt Oldtimer-förbund. En massa underavdelningar (Chapters) står för en verksamhet, vars omfattning få modellbyggare i denna avkrok av världen har en aning om!

SAM 35 är en engelsk underavdelning, som har växt lavinartat sedan starten för två år sedan. O.T.-flygandet har kommit igång starkt i flera andra europeiska länder, men något tal om flera andra SAM-avdelningar på denna sida pölen har det ej varit. Däremot finns tanken på ett gemensamt, europeiskt SAM Chapter, euro-SAM, och speciellt tyskarna lär vara intresserade av detta. Deras starke man i O.T.-sammanhang, Gerhard Ewervyn, har i flera brev till red. propagerat för idén och vill att vi ska känna till dessa planer när den dagen kommer. Vårt O.T.-förbund skulle alltså knytas till euro-SAM (SAM 35) och därigenom också vara en del av en världsomspännande O.T.-organisation. En del nya perspektiv öppnar sig givetvis med detta arrangemang, men nackdelar kan också skönjas. Några synpunkter ?!

På tal om SAM 35: för dem som inte redan tagit del av deras första årsskrift "SAM 35 YEAR BOOK" kan vi rekommendera dess 142 faktaspäckade sidor med massor av ritningar, foton, reportage och artiklar - av vilka "Nordic Wakes" torde vara av speciellt intresse för oss. I text, data och treplansritningar beskrivs en gyllene epok (1937 - 1953) i svensk Wakefieldhistoria; kanske inte helt korrekt, men för första gången samlat och lättöverskådligt. Såvitt red. vet kan den fortfarande köpas för £ 3.40 + porto från Tony Hogan, 7 Crowborough Close, Warlingham, Surrey, ENGLAND.

Som svensk kan man även bli medlem i SAM 35 och få deras ypperliga medlemstidning "SAM Speaks". Värt att veta är också att vår ritningsbank har en motsvarighet i SAM 35 Plans Bank.

* * * * *

➔ Var kan man f.ö. få tag i, resp. läsa om, vår speciella hobby? Jo, ritningar kan man som tidigare köpa i stort urval från

John Pond Old Time Plan Service, P.O. Box 3215, San Jose, Calif. 95156 USA. Hans 4 kataloger kostar tillsammans \$ 3.00 + porto.

Hobby Horn, 15173 Moran Street, P.O. Box 2212, Westminster, Calif. 92683 USA - säljer bl.a. nytillverkade byggsatser till de gamla klassiska bensinkärrorna och deras katalog kostar \$ 2.00 + porto.

Ben Buckle O.T. Plan Service, 9 Islay Crescent, Wiltshire SN6 7HL England har en hel katalog med företrädesvis engelska ritningar till nya och gamla O.T.-modeller. Fås för 50 p + porto.

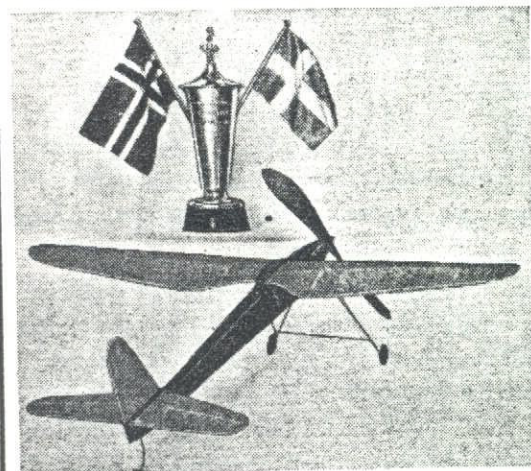
Aeromodeller Plans Service har som tidigare en rik flora av gamla ritningar och deras tidning AEROMODELLER, som i dagarna återgått till sitt gamla format, har i varje nummer en O.T.-sektion i form av Alex Imrie's "Vintage Corner". Mycket läsvärt!

Bland övriga tidningar är det väl främst MODEL BUILDER som tillvaratar vårt intresse. I varje nummer finns John Pond's "Plug Sparks" med artiklar, reportage, motorspalt och ritningar.

Tjeckiska MODELAR, franska MODELE REDUIT D'AVION och tyska FLUG MODELL-TECHNIK har även publicerat några O.T.-ritningar, som kan vara värda att ta en titt på. Har man sedan tillgång till vår egen ritningsbank och Frank Zaics gamla årsböcker så borde man vara väl rustad med material för att kasta sig in i denna snabbt växande modellflyggren!

Forts.nästa sida!

ALBATROSS



modellen med vilken Norge vid Stockholms Modellflygklubbs tävling den 27 sept. -36 erövrade de fyra främsta platserna i stora kroppsmodellklassen. Modellen, som är konstruerad av den svenske fältflygaren A. W. Nordwaeger, har en spännvidd av 110 cm.

Pris: Komplet i byggsats **Kr. 6: 50.**

A.-B. AEROMODEL
Grev Turegatan 8 - STOCKHOLM.

V. g. sänd mig mot postförskott å Kr. plus porto st. ALBATROSS.

Namn

Adress

Ur Allers Familjejournal 1936...

Forts.

Slutligen, för dem som intresserar sig för gamla motorer, vill vi förmedla två adresser:

MODEL ENGINE COLLECTORS ASSN. - c/o Gus Munich, 24 Skipper Dr., W. Islip, N.Y. 11795 USA.

För \$ 16.00 om året får man tidningen the MECA Bulletin samt SWAP SHEET med 100-tals motorannonser - gratis för medlemmar.

ENGINE COLLECTORS' JOURNAL publ. av the Model Museum 1265 Yates, Denver, Col. 80204 USA. 6 innehållsrika nummer får man för \$ 10.00.

→ TILLÄGG TILL RITNINGSBANKEN ←

Gummimotormodeller:

| | | | | | |
|---------|----------------------|-------------------|-------------------|----------|-------------|
| 1939 | "Joseph" | , Börje Stark | , Hobbyboken 1943 | spv 1095 | -S. Östlund |
| 1938 | "Prim" | , B.&S. Stark | , Hobbyboken 1946 | spv 970 | - -" |
| 1937(?) | "Airspeed" | , A.V.Nordwaeger, | Viléns | spv 740 | - -" |
| 1939 | "50-cm kroppsmodell" | , R.Roggentin | original | spv 500 | -Ö. Gahm |
| 1945-46 | "G 1 med krax" | , Åke "Postis" | Larsson orig. | spv 700 | - -" |
| 1946 | "Wakefield" | , Åke "Postis" | Larsson orig. | spv 1130 | - -" |
| 1950 | "Wakefield" | , Aarne Ellilä, | M.A.N.1951 | spv | -" |

- Intresserade kan erhålla fullständig lista över "Ritningsbanken" genom att sända ett C 5-kuvert med dubbelt porto (rabattmärke) till S.-O. Lindén.

S.-O. Lindén meddelar i pressläggningsögon-ögonblicket att nästa års "OT-SM" antagligen kommer att gå på Rinkaby i Skåne. Är det någon som känner sig manad att arrangera ytterligare en OT-tävling under 1984 - gärna på höstkanten?



ANNONS: Sökes: cyl.enhet till Alag 0,25 cc; tank till G.P. 1,5 cc ; Hobbyboken 1950, 1954, 1955, 1965, 1967, 1969, 1970; Sundqvist-Larsson "Modell-Motorn" (TFA 1961); div. nummer av Hobby, Hobbymagasinet, Modellflygaren, Modellflygbladet, Modellflygtidningen, Modell-Teknik, Nordiskt Modellflyg och TFA ; samt bränsle till Jetex PAA-Loader och Scorpion.

Finns till byte: Div. böcker från 30-och 40-talet av Grant, Russel, Warring, Sparey & Rippon samt Bowden; Aeromodeller 1958-59; M.A.N. Cannon 300 bensinmotor i utm.skick m.m. S.Persson, Pålslyckeg.26, 302 30 Halmstad.

----- CETERO CENSEO - FÖR ÖVRIGT ANSER JAG -----

TIDSTYPISKA MOTORER ?!



Innan bredden på vår F-klass blivit för stor skulle undertecknad vilja kasta in en brandfackla, som jag hållit i handen länge. Med hänsyn till den tappra lilla skara, som hållit liv i F-klassen, har jag hållit inne med nedanstående synpunkter ända tills nu, då årets regeländring gör dem än mera aktuella än tidigare.

Det gäller alltså utförandet av främre delen av våra F-modeller. Förebilderna till de modeller, som enligt tidigare regler var valbara i F-klassen, var undantagslöst försedda med s.k. dieselmotorer. Det var inte vilka dieselmotorer som helst, utan primitiva, långslagiga sidportare, som krävde sin man för att ge ifrån sig sitt karaktäristiska smäl-lande och de för färden uppåt erforderliga hästkrafterna.

Även om det är lättare att komma över sådana här gamla motorer än vad folk i allmänhet tror, så kan man naturligtvis inte göra dem obligatoriska. Likväl som gummiflygarna är tvungna att använda förebildens propeller-och gummimotorarrangemang borde dock F-flygarna åläggas att använda så tidstroget motorarrangemang som möjligt för att i alla avseenden efterlikna originalets egenskaper i fråga om handhavande och flygmönster. Jag vet att man med minimal ansträngning kan få tag i någon eller några av de tusentals begagnade dieselmotorer av bl.a. fabriken Allbon, Frog, E.D., Mills, D.A., Viking, Webra, Taifun etc. som samlar damm i lådor och på vindar hos gamla f.d. modellbyggare. I sista hand kann man åtminstone ta till någon av de dieslar, som fortfarande tillverkas, t.ex. D.C. (alla storlekar), E.D., M.E., PAW, Pfeffer, Indiska Mills o.s.v., dock ej tvunget någon av de racerdieslar, som fortfarande görs i en del länder.

Är detta ett orimligt krav, eller vad säger herrar F-flygare??

Sten P.

* * * * *

TÄTARE "OLDTIMER"-UTGIVNING ?

S.O.Lindén skriver och tycker att utgivningen av vår tidning blir lite gles såsom vi nu har det och föreslår att vi kommer ut med 3 nr nästa år. Han har själv redan påtagit sig att ge ut nr 1/84 i april och föreslår att vi i S.H.M.F.S. ska ge ut nr 2/84 i juni/juli. Red. håller med om att vi kanske skulle orka med mer än 2 nr per år, men har ännu inte tagit ställning till förslaget om vår egen insats.. Vi undrar stilla om inte fler skulle vara med och skriva och tror bl.a. att Skånepågarna har en massa material att komma med, eller...

* * * * *

OT-REGLERNA

På sid. 3 efterlyste vi en debatt om våra OT-regler och vi har blivit bönhörda fortare än vi trodde... Bara några dagar före den planerade tryckningen dök två inlägg upp (ner), det första från vår nestor S-O Lindén. Det var av speciellt intresse, eftersom red. redan tidigare just från honom fått bekräftat att årets regeländringar var uttryck för mångas önskemål och definitiva tills vidare (därav formuleringarna i "ledaren"). Det tycks redan blåsa andra vindar bland våra mellan-svenska OT-flygare och så här skriver S-O Lindén bl.a.:

Forts. nästa sida!

".....Just i dagarna fick jag ett brev från Örjan Gahm, som vill att vi tar upp till debatt vilka klasser och vilket åldersstreck vi ska sätta för våra "Oldtimers". Jag citerar hans brev direkt:"

"Du skrev att Nisse G. vill ha nya regler till nästa års Oldtimertävling. Jag skickar med en kopia på Ove Petterssons artikel i Modellflygnytt från 1970, som fick mig att uppfatta Landegren 1947 som godkänd. Jag tycker att man skall tillåta alla modeller som i verkligheten tävlade mot Elliläs 1949 års modell få vara med i Oldtimerklassen. Modeller efter 1950 bör dock hållas i en klass för sig själva."

S-O.L. fortsätter: "...Jag funderar också på det här problemet. 1942 31 dec. är ju en regel, som amerikanerna och Pond hittat på, och det är ju begripligt med tanke på krigsåren, för dem alltså. För oss i Sverige är det ingen naturlig gräns. Vi måste hitta något eget. Att som i år ta till 1953 var en kompromiss. Dessutom blev det jämna år! För Wakefield kan gränsen sättas före tiden med 65 cm² kroppssektion, d.v.s. 1950, så som Örjan föreslår. Övriga gummimotorklasser är svårt att finna en bra gräns för. De gamla klasserna vi tävlat i A, B, C o.s.v. ger ju många klasser - kanske för många. Att ta till M1, M2, M3 (Wakefield) skulle göra 50 cm chanslösa, men nog skulle jag gärna vilja flyga M1! Ska vi ha samma klasser A,B,C men tidsgräns kanske - 1950 även för de små modellerna. De s.k. 70-kärrorna kan ju då få plats i klass B upp till 75 cm? För segelmodellerna måste vi dra gränsen någon gång på 50-talet - är 1950 en bra gräns där också? F-modellerna kom ju igång så sent att det är mycket lite att välja på i de tidiga åren - men även här kan nog 1950 bli en bra gräns.

Mitt förslag till de närmaste årens "Oldtimer-tävlingar" är alltså, NITTONHUNDRAFEMTIO rätt över. Vad sägs? "

SOL

KOMMENTAR:



Eftersom jag har privilegiet att kunna kommentera ovanstående redan nu så vill jag bl.a. instämma i det ologiska med 1942-årsgränsen för vår del. Våra tidsgränser tycker jag bör sättas vid för oss relevanta milstolpar, t.ex. regeländringar. Så föreslår ju oxå SOL 1950 som en bra Wakefieldgräns med tanke på kroppssektionsregeln. För övriga klasser stämmer 1950-gränsen sämre, om vi inte samtidigt helt ändrar klassindelning och regler enl. de nya samnordiska konstruktionsreglerna som kom i april 1946. (Dessa presenterades i tabellform i 1946 års mars-aprilnummer av KSAK's tidning "Modellflygaren" och kopia kan undert. stå till tjänst med.)

Om vi inte helt ska gå ifrån 1938 års regler och klassindelning, så tycker jag att april 1946 är en bra tidsgräns. En av mina personliga käpphästar är att vi ska hålla nere våra modellers prestanda vid en vettig nivå och bl.a. med tanke på den snabba utvecklingen i lågfarts-aerodynamik efter kriget, så har vi större förutsättningar att göra detta med modeller som konstruerats före 1946 års regeländring. Enda undantaget från 1946-årsgränsen skulle kunna tänkas vara F-modellerna, där utvecklingen inte exploderade förrän en bit in på 50-talet. Ovanstående förslag förutsätter att vi behåller den nyintroducerade Vintage-klassen.

SOL slutar med att uppmana alla aktiva OT-are att skicka honom kommentarer och synpunkter på ovanstående. Svaren lovar han ta hand om och sammanställa till Nr 1/1984.

I det här sammanhanget har red.medlemmarna en gemensam önskan om att ev. regeländringar införs först 1985. Det vore kanske olyckligt att ändra på regler och klassindelning endast några månader före årets SM i Oldtimerflygning, eller....?

Sten P



Nästa insändare är poststämplad i Pornichet, France, men är (guskelov) inte på franska utan på skånska! Så här skriver Einar Håkansson:

VARFÖR OLDTIMER ?

Varför flyger vi Oldtimer? Förmodligen mest av nostalgiska skäl. Det ligger i tiden att ta vara på gamla ting, gamla bilar etc.

En fördel med Oldtimerbygget är att det går inte s.a.s. av sig själv. Väljer man att bygga en GB 3:a, som jag gjort, så får man fundera en del innan man klarar ut jigger och mallar till den spolformade kroppen. Kroppsbygget motsvarar kanske hela bygget av en modern Wake. Detta faktum skapar en viss spänning (jo, det kan man säga! red.) varje gång man vevar upp snoden. Varför inte sprängrör, säger kanske någon. Men detta är svårt på den

nästan midvingade GB 3:an. En annan modell, som inte heller lämpar sig för sprängrör, är Ellilä -39. Min upplaga är sprängd tre gånger och flyger numera under sin normala kapacitet. Problemet med Ellilän var från början att finna lämpliga vinklar för vinge, stabbe och nosblock. Jag tillbringade många sommarkvällar på Revingehed 1980 och -81 innan min Ellilä kunde flyga så som den gjorde vid 81 års OT.

Frågan är då om man måste vara självplågare för att flyga OT-Wakefield. Så är dock inte fallet, eftersom många aktiva "moderna friflygare" lägger ner mycket mer arbete på sin sport än vad jag gjort på mina OT-modeller. Tyvärr är deltagarantalet ständigt sjunkande när det gäller Wakefield-klassen på OT-SM. Kan vi då råda bot på detta? Ja kanske, om vi flyttar senaste konstruktionsår till 1949-50 i st.f. 1942. För min del tycker jag att man ska välja ett sista år då den äldre regeln för kroppssektion gällde, alltså $\left(\frac{L^2}{100}\right)$.

Den reducerade kroppssektionen, som kom 1950, ledde ju fram till 1953 års supermodeller. Därefter följde med max 80 gr snodd 1954 början till dagens hemska 40 gr-Wakefield. Dessa hemska modeller har spjutliknande kroppar och når en stor del av sin utgångshöjd genom ett "spjutkast"! "Riktig" Wakefield får ha obegränsad mängd snodd. Den ska ha fet kropp. Den ska startas från marken. Just därför OLDTIMER !

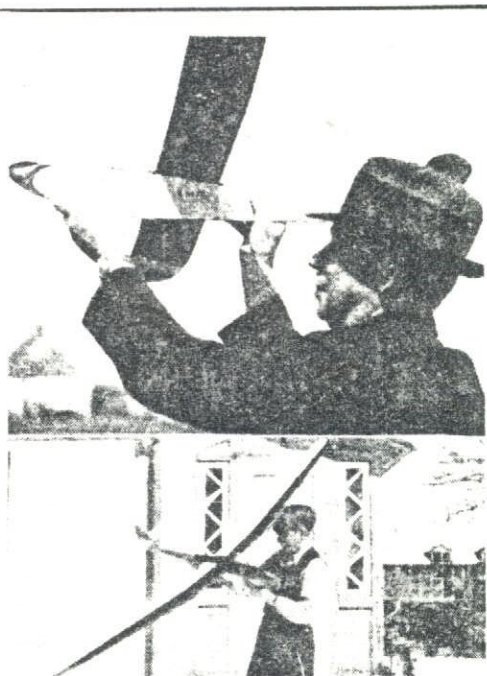


Einar H.

Och en KOMMENTAR:

Tack Einar för Ditt inlägg! Så skriver en äkta oldtimerflygare! Emellertid tycker jag trots allt att även moderna Wakes har sina goda sidor. Den lugna flyktbilden och det fina glidet gör att det estetiska utbytet, för dem som uppskattar detta, blir utomordentligt. Jag anser nog att gammelm modeller och moderna gott kan samsas hos varje sann friflygare.

Bertil D.



"Givetvis startar jag i tävlingen. Alltid lär man sig något," — sådana yttranden är det inte ovanligt att få höra då den skånske modellflygnestorn John Hansson är i farten. Förmodligen är han med sina 52 år landets äldste modellflygare, och som ordförande i Limhamns Modellflygklubb har han genom sitt gemytliga och ungdomligt medryckande sätt visat sig vara en ovärderlig tillgång för klubben. Men han nöjer sig som sagt inte med själva klubbarbetet utan är även en synnerligen aktiv tävlingsflygare och har som sådan gjort många uppmärksammade insatser. För närvarande torde han vara klubbens mest produktive byggar, och hans modeller äro alltid mästerverk.

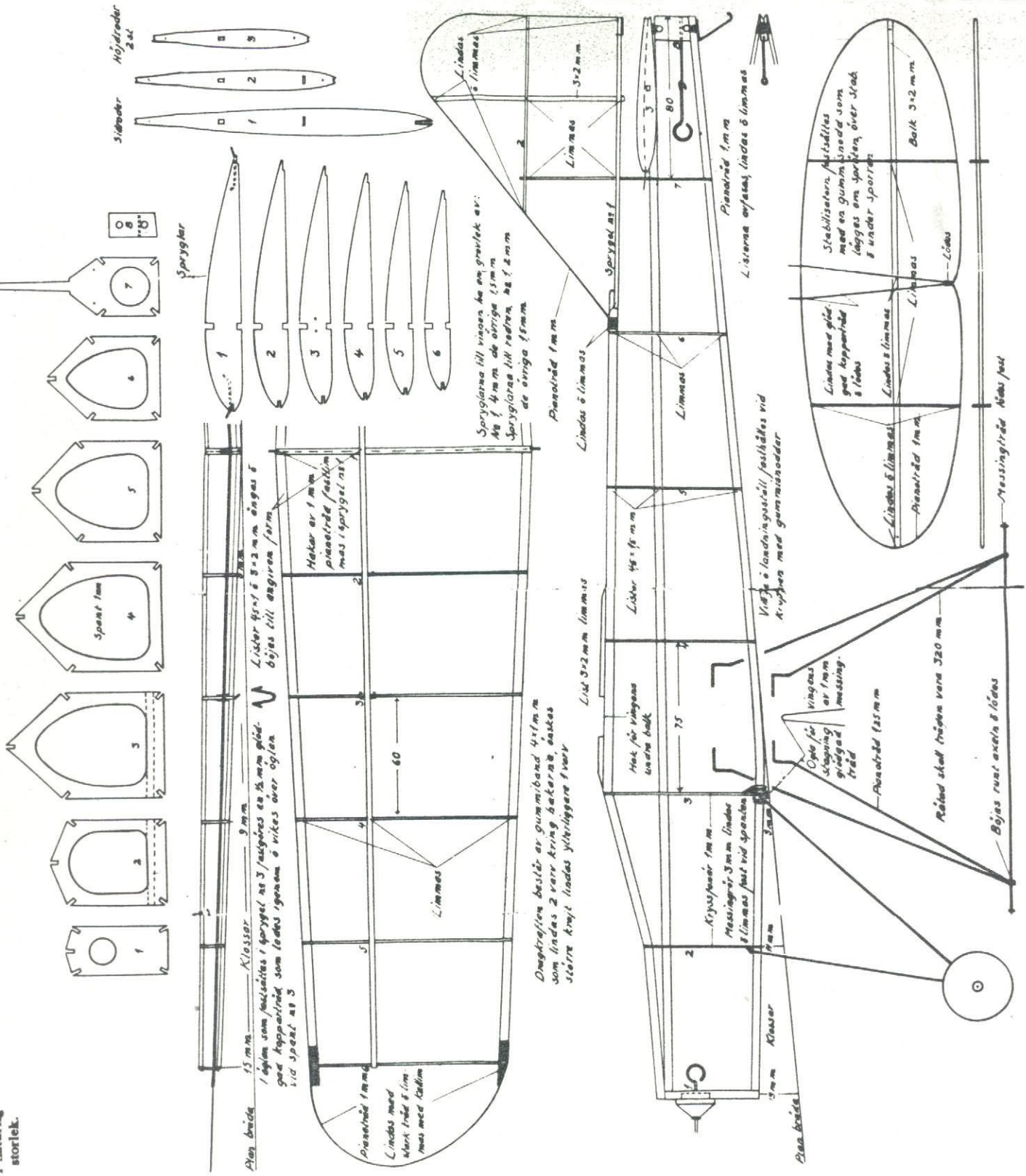
Hansson är emellertid inte ensam i familjen om sin hobby. Hans intresse delas även av sonen Lennart, som trots att han nyss endast fyllt 15 år varit aktiv inom modellflyget sedan 1937. Även sonens namn är känt för de skånska modellflygarna, och man kan med säkerhet förmoda att Lennart nästa år åker upp i toppklass. Det var för övrigt Lennart som från början väckte faderns intresse för modellflyg. Såväl far som son ha genom sina ihärdiga trimningsövningar visat klubbens övriga medlemmar vägen till de verkliga resultaten.

Familjen Hansson utgör ett levande bevis för att modellflyget är en sport för både unga och gamla och ej den lek som modellflygets påtagliga motståndare i okunnighet om dess tjusning vilja påstå. John Hansson har tagit upp striden mot de yngre förmågorna och klart visat att åldern ej behöver vara något hinder för utövande av modellflyg. Man får hoppas att hans exempel skall vinna efterföljd lite varstans här i landet.

Kontakt.

Vårt Hems flygmaskin FALKEN

Alla mått i naturlig storlek.



FALKEN - en riktig Old-Timer från 1934!

Originalritning i skala 1:1 med byggbeskrivning och mallar för klädseln på baksidan finns hos Sten Persson. Något för ritningsbanken? Bild finns i Harald Martin: Modellplansflygning sid. 34.

